

รูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน โดยกระบวนการมีส่วนร่วมผ่านคณะกรรมการ พัฒนาคุณภาพชีวิตในระดับอำเภอ (พชอ.) อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น

Model of Prevent Road Traffic Injury by Participatory Process
with of District Health Board Policy at Ban Phai District,
Khon Kaen Province

อำนาจ ราชบัณฑิต ส.ม. (การบริหารสาธารณสุข)

Amnat Rachabundit M.P.H. (Public Health Administration)

สำนักงานสาธารณสุขอำเภอเปือยน้อย

Pueai Noi District Public Health Office

Received : October 4, 2022

Revised : November 10, 2022

Accepted : November 15, 2022

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนารูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน โดยกระบวนการมีส่วนร่วมผ่านคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตในระดับอำเภอ (พชอ.) อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการ มี 4 ขั้นตอน ได้แก่ 1) วิเคราะห์สถานการณ์และวางแผนแก้ไขปัญหาการบาดเจ็บ 2) ดำเนินงานตามรูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บ 3) ติดตามและประเมินผลรูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บ และ 4) ถอดบทเรียนรูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บ กลุ่มเป้าหมาย จำนวน 110 คน ประกอบด้วย คณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตในระดับอำเภอ (พชอ.) ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปอ.อำเภอ) ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนท้องถิ่น (ศปอ.ท้องถิ่น) ผู้นำ อสม. และประชาชน เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลคือ ประเด็นการอภิปรายแบบบันทึกกิจกรรม แบบสอบถามเกี่ยวกับการมีส่วนร่วม และแบบสรุปผลการดำเนินงาน วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติพรรณนาและวิเคราะห์เชิงเนื้อหา ผลการวิจัยพบว่า

1. การวิเคราะห์สภาพปัญหาในการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ ด้านโครงสร้างกลไกการดำเนินงานโดยมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วนในการดำเนินงานผ่านกลไกคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) ด้านการวิเคราะห์จุดเสี่ยง ด้านพฤติกรรมของประชาชน ด้านการสอบสวนสาเหตุการเสียชีวิต ด้านการบังคับใช้กฎหมาย และการคืนข้อมูล

2. ผลจากการใช้รูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน โดยกระบวนการมีส่วนร่วมผ่านคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตในระดับอำเภอ (พชอ.) อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น

2.1 รูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน มี 4 โครงการ ได้แก่ 1) จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น อำเภอบ้านไผ่ 2) การจัดการข้อมูลเฝ้าระวังและการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน โดยแก้ไขจุดเสี่ยง 3) การสอบสวนสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิต และ 4) สรุปผลและถอดบทเรียน

2.2 สถานการณ์การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในระหว่างปี 2564 เทียบกับปีงบประมาณ พ.ศ.2560–2563 จำนวน 2,573, 2,022, 1,766, 1,544, และ 1,518 ราย มีแนวโน้มลดลง

2.3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของผู้เข้าร่วมการพัฒนารูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน โดยกระบวนการมีส่วนร่วมผ่านคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตในระดับอำเภอ (พชอ.) อำเภอ บ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.30$, S.D = 0.62)

3. ปัจจัยแห่งความสำเร็จ เกิดจากความร่วมมือและการมีส่วนร่วมของเครือข่ายในการป้องกันการบาดเจ็บทางถนน ประกอบกับผู้นำและทีมงานมีความเข้มแข็ง มีการพัฒนาบุคลากรอย่างต่อเนื่อง และการเตรียมอุปกรณ์สำหรับสนับสนุนการปฏิบัติงานอย่างเพียงพอ

จากผลการพัฒนาสามารถสรุปได้ว่า รูปแบบฯ ดังกล่าวทำให้เกิดความร่วมมือในการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ส่งผลให้แนวโน้มจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง

คำสำคัญ: การป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน พชอ.

Abstract

The goals of this study were to create a model for preventing road traffic injuries in Ban Phai district, Khon Kaen province, through a participatory process with the District Health Board Policy. The research method used was action research. A developed model has four stages: 1) Examine the issues and develop a strategy to reduce road traffic injuries. 2) Operations aimed at reducing traffic-related injuries 3) Tracking and assessing road traffic injury prevention 4) Summarize your findings and lessons learned. The target population was 110 participants: district health board policy, district road traffic center board, subdistrict road traffic center board, community leaders, village health volunteers (VHV.), and people. The district health board was the intended audience. The following research tools are available: 1) the group recorded form, 2) the recorded form 3) the evaluation form Descriptive statistics and content analysis were used in the analysis. The following are the research findings.

1. The issue contexts of injury prevention from traffic accidents were reviewed, namely, the structure of the mechanism for operation by participation from all sectors in the operation through the mechanism of the District Quality of Life Development Committee; risk point assessment; people's risk behavior; investigation into the cause of death; law enforcement; and data management for practical operation.

2. The model was classified into outputs:

2.1 The model was classified into four groups: 1) the establishment of a district road traffic center board, 2) management information and road traffic injury prevention by identifying and correcting dangerous or black spots, 3) an investigation into the causes of injury and death, 4) summarized and lessons learned.

2.2 The number of road accident victims decreased by 2,573, 2,022, 1,766, 1,544, and 1,518 people between 2017 and 2021, respectively.

2.3 Users' participation levels ranks at highest level ($\bar{X} = 4.30$, S.D = 0.62).

3. Success factors include network cooperation and participation in road accident prevention, as well as strong leadership and teamwork. Personnel development is ongoing, and equipment is adequately prepared to support operations.

In conclusion, the application of the district health board model results in a reduction in the number of deaths.

Keywords: Preventing Road Traffic Injuries, District Health Board

บทนำ

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยยังคงเป็นปัญหาที่สำคัญสร้างความสูญเสียและทำลายคุณภาพชีวิตของประชาชนไทยจากการบูรณาการข้อมูลการตาย 3ฐาน ได้แก่ กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด พบว่า ในระยะเวลา 9 ปี ตั้งแต่ปีพ.ศ.2554 – พ.ศ.2562 มีจำนวนคนตายจากอุบัติเหตุทางถนน 188,758 คน เฉลี่ยปีละ 20,973 คน หรือคิดเป็นอัตราตาย 32.3 ต่อประชากรแสนคน หรือคิดเป็นวันละ 60 คนโดยเฉลี่ยแต่ละปี ซึ่งถือเป็นอัตราที่สูงมากเมื่อเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้วจะไม่เกิน 10 ประชากรแสนคน กลุ่มอายุที่มีการสูญเสียมากที่สุดเป็นเด็กและเยาวชนอายุ 10–19 ปี ซึ่งมีการเสียชีวิตที่สูงมากถึง 26,126 คน ในช่วง 9 ปีที่ผ่านมา หรือคิดเป็นเฉลี่ย 2,902 คน ต่อปี⁽¹⁾ แนวโน้มของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนยังคงทรงตัวไม่ลดลงและมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นประกอบด้วยจำนวนยานพาหนะและการสัญจรเพิ่มขึ้นตามการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ การบังคับใช้กฎหมายยังมีข้อจำกัดทั้งทางด้านกำลังคน และการใช้เทคโนโลยี การดำเนินการในระดับพื้นที่ ระดับชุมชน และบุคคล ประชาชนและชุมชนยังไม่ตระหนัก โดยเฉพาะด้านกลไกการดำเนินงานในระดับพื้นที่ การจัดการปัญหาในระดับอำเภอจึงถือว่ามีความเหมาะสมในการดำเนินงานที่สามารถเข้าถึงระดับชุมชนและท้องถิ่น ผ่านกลไกศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปอ.อำเภอ) และเชื่อมโยงการทำงานกับศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนท้องถิ่น (ศปอ.ท้องถิ่น) และคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) แต่การดำเนินงานยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร เขตสุขภาพที่ 7 พบสภาพปัญหาเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับปัญหาของประเทศ โดยจังหวัดขอนแก่น ถูกจัดเป็นพื้นที่เสี่ยงสีแดง พบสภาพปัญหาจากการดำเนินงานขาดความต่อเนื่องในการขับเคลื่อนงานคณะกรรมการ/อนุกรรมการ ศปอ.อำเภอ./ศปอ.อปท. อย่างเป็นรูปธรรม ตลอดจนมีการเปลี่ยนแปลงผู้รับผิดชอบงานหรือคณะกรรมการจากหน่วยงานต่างๆ ในทุกระดับ⁽²⁾

สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ถูกจัดให้อยู่ในกลุ่มอำเภอเสี่ยง จากข้อมูลสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนข้อมูลโรงพยาบาลบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2555 – 2563 พบว่า มีผู้บาดเจ็บ 1,994, 1,994, 1940, 1845, 1, 825, 2,266, 2,066, 1,080 และ 1,152 ราย มีผู้เสียชีวิต 32, 22, 22, 22, 32, 30, 21, 14 และ 17 ราย ตามลำดับ ยานพาหนะที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิต มากที่สุดคือ รถจักรยานยนต์ รองลงมาคือรถกระบะ จากข้อมูลดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่าสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่อำเภอบ้านไผ่ ยังพบผู้เสียชีวิตค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย อาจจะด้วยบริบทของอำเภอและปัจจัยอื่นๆ ที่เอื้อให้เกิดอุบัติเหตุและความรุนแรงนำไปสู่การเสียชีวิตมากขึ้น นอกจากนี้การดำเนินงานแก้ไขและป้องกันปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ พบสภาพปัญหาการมีส่วนร่วมของหน่วยงานภาครัฐและภาคประชาสังคม การบูรณาการแผนการดำเนินงานแก้ไขและป้องกันปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของ ศปอ.อำเภอ ประกอบกับการขับเคลื่อนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนผ่านกลไกคณะกรรมการการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) ค่อนข้างน้อย ตลอดจนผู้รับผิดชอบหลักของอำเภอเปลี่ยนแปลงค่อนข้างบ่อย ทำให้การประสานงานและการดำเนินงานไม่ต่อเนื่อง⁽³⁾

จากสภาพปัญหาดังกล่าว ผู้วิจัยสนใจนำแนวทางการดำเนินงาน พชอ. เป็นกลไกหลักในสร้างการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาในระดับพื้นที่ โดยกำหนดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนให้เป็นเป้าหมายในการขับเคลื่อนการทำงานของคณะกรรมการ พชอ. โดยมีการทำงานควบคู่กันระหว่าง ศปอ.อำเภอ⁽⁴⁾ เพื่อพัฒนารูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน โดยกระบวนการมีส่วนร่วมผ่านคณะกรรมการ พชอ. อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น คาดว่าผลที่ได้ รูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น นำไปสู่การดำเนินการลด

อุบัติเหตุทางถนนตามเป้าหมายของพื้นที่ และเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 ต่อไป

วัตถุประสงค์การวิจัย

- 1) เพื่อวิเคราะห์สถานการณ์และวางแผนแก้ไขปัญหาการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น
- 2) เพื่อดำเนินงานตามรูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน โดยกระบวนการมีส่วนร่วมผ่านคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตในระดับอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น
- 3) เพื่อติดตามและประเมินผลรูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น
- 4) เพื่อถอดบทเรียนรูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน โดยกระบวนการมีส่วนร่วมผ่านคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตในระดับอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น

วิธีดำเนินการวิจัย

พื้นที่วิจัย

พื้นที่ดำเนินการวิจัยคือ อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น

รูปแบบการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการ (Action research) โดยนำแนวคิดของ Kemmis and Mc Taggart⁽⁵⁾ ได้แก่ 1) การวางแผน (Planning) ตามประเด็นการอภิปรายกลุ่ม (Group discussion) ครอบคลุมประเด็นเนื้อหา สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจรในรอบปีที่ผ่านมา การพัฒนาบุคลากร และการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา 2) การปฏิบัติการ (Action) ตามประเด็นการอภิปรายกลุ่ม (Group discussion) พร้อมทั้งเสริมสร้างกระบวนการสร้างการมีส่วนร่วมต่อรูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น 3) การสังเกต (Observation) ตามประเด็นจากการอภิปรายกลุ่ม (Group discussion)

ติดตามผลการดำเนินงานและสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับการมีส่วนร่วม และ 4) การสะท้อนกลับ (Reflection) โดยการอภิปรายกลุ่ม (Group discussion) ตามประเด็นปัจจัยความสำเร็จ โดยดำเนินการวิจัยระหว่างเดือนตุลาคม 2563 ถึง กันยายน 2564

ประชากรศึกษาและกลุ่มตัวอย่าง

เป็นคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตในระดับอำเภอบ้านไผ่ (พชอ.) ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอบ้านไผ่ (สปถ.อำเภอบ้านไผ่) ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนท้องถิ่น (สปถ.ท้องถิ่น) ผู้นำ อสม. และประชาชน จำนวน 110 คน โดยมีเกณฑ์การคัดเลือก (Inclusion criteria) ดังนี้

- (1) เป็นคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตในระดับอำเภอบ้านไผ่ (พชอ.) หรือ ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอบ้านไผ่ (สปถ.อำเภอบ้านไผ่) หรือ ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนท้องถิ่น (สปถ.ท้องถิ่น)
- (2) ตัวแทนผู้นำชุมชน หรือ อสม. ในพื้นที่อำเภอบ้านไผ่
- (3) ตัวแทนประชาชนในแต่ละหมู่บ้านในพื้นที่อำเภอบ้านไผ่
- (4) ยินดีเข้าร่วมโครงการ

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลและการหาคุณภาพของเครื่องมือ

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล มี 5 ฉบับ ได้แก่ 1) ประเด็นการอภิปรายกลุ่มสำหรับการวิเคราะห์สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจร 2) แบบบันทึกการจัดทำแผนการแก้ไขปัญหา 3) แบบบันทึกประเด็นการอภิปรายกลุ่ม สำหรับการติดตามผลการดำเนินงาน 4) แบบบันทึกสรุปผลการดำเนินงาน และ 5) แบบสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับการมีส่วนร่วม จำนวน 15 ข้อ ลักษณะข้อคำถามเป็นมาตราประมาณค่า (Rating Scale)

การหาคุณภาพของเครื่องมือ ความตรงเชิงเนื้อหา (Content validity) ทั้ง 5 ฉบับ ด้วยดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามและวัตถุประสงค์ (IOC) โดยผู้เชี่ยวชาญ 3 คน พบทุกข้อมีค่ามากกว่า 0.5 ขึ้นไป และ

ความเชื่อมั่น(Reliability) สำหรับแบบสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับการมีส่วนร่วม โดยคำนวณค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาครอนบาค (Coefficient Alpha's Cronbach) เท่ากับ 0.9 (Cronbach (1996))⁽⁶⁾

การวิเคราะห์ข้อมูล

1. ข้อมูลเชิงปริมาณ ด้วยสถิติพรรณนาแสดงค่าร้อยละ จำนวน ค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน โดยแปลความคิดเห็นของการมีส่วนร่วมการมีส่วนร่วม⁽⁷⁾ ตามเกณฑ์ ดังนี้ คะแนนเฉลี่ย 4.21- 5.00 คือระดับมากที่สุด, 3.21- 4.20 คือระดับมาก, 2.61-3.20 คือระดับปานกลาง, 1.81-2.60 คือระดับน้อย และ 1.00 -1.80 คือระดับน้อยที่สุด

2. ข้อมูลเชิงคุณภาพ ด้วยการวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Content analysis) ทำการจัดหมวดหมู่และแยกแยะข้อมูลตามประเด็น

ผลการวิจัย

1. วิเคราะห์สถานการณ์การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น
ผลการวิเคราะห์สถานการณ์การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ตามแนวทางการดำเนินงาน D-RTI ผู้วิจัยได้สรุปประเด็นสภาพปัญหาการดำเนินงานการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น รายละเอียดดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ผลการวิเคราะห์สถานการณ์การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น

สภาพปัญหา	สรุปประเด็นปัญหา
1. สถานการณ์การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ยังมีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มจำนวนเพิ่มขึ้นตั้งแต่ปีพ.ศ.2559 – 2563 จำนวน 32, 30, 21, 19 และ 17 ตามลำดับ	1. โครงสร้างกลไกการดำเนินงาน
2. ฐานข้อมูลผู้เสียชีวิตไม่ตรงกัน ได้แก่ ฐานข้อมูลของกระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด	2. การวิเคราะห์จุดเสี่ยง
3. การพัฒนาบุคลากรด้านการสอบสวนอุบัติเหตุยังไม่ต่อเนื่อง ประกอบกับวิธีการสอบสวนโรคค่อนข้างยุ่งยากต้องประสานความร่วมมือหลากหลายหน่วยงาน	3. พฤติกรรมของประชาชน
4. ทีมบุคลากรระดับท้องถิ่น/ตำบล/หมู่บ้าน (RTI-Team) มีส่วนร่วมในการร่วมแก้ไขค่อนข้างน้อย	4. การสอบสวนสาเหตุการเสียชีวิต
5. การมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วนในการดำเนินงานผ่านกลไกคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.)	5. การบังคับใช้กฎหมาย
6. ปัญหาจากจุดเสี่ยงต่างๆ ในพื้นที่ ยังไม่ได้รับการแก้ไขอย่างครอบคลุม	6. การคืนข้อมูล
7. พื้นที่อำเภอบ้านไผ่เป็นพื้นที่ทางผ่านไปยังจังหวัดต่างๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ทำให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุบ่อย	
8. ประชาชนในพื้นที่ยังขาดความรู้และความตระหนักในการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน เช่น ไม่สวมสวมหมวกนิรภัย มีการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับขี่ เป็นต้น	

ตารางที่ 1 ผลการวิเคราะห์สถานการณ์การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น (ต่อ)

สภาพปัญหา	สรุปประเด็นปัญหา
9. การดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนไม่ต่อเนื่อง จะเน้นหนักเฉพาะในช่วงเทศกาลเท่านั้น เช่น ปีใหม่ สงกรานต์ หรือหยุดหลายวัน เป็นต้น	
10. การดำเนินงานในช่วงปี 2563- 2664 งานต่างๆ ลดความสำคัญลง นโยบายมุ่งเน้นเรื่องโรคระบาด หรือ โควิด-19	
11. กลุ่มเยาวชนขับซิ่งจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย	
12. การกำกับติดตามการดำเนินงานไม่ต่อเนื่อง ตลอดจนกลุ่มเสี่ยงต่างๆ ไม่ได้รับการแก้ไขอย่างชัดเจน	

2. การวางแผนแก้ไขปัญหาการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน

ผลการอภิปรายกลุ่มในการร่วมวางแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น สามารถสรุปกิจกรรมภาพรวมได้ 4 โครงการ คือ 1) จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น อำเภอบ้านไผ่ 2) การจัดการข้อมูลเฝ้าระวังและการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน โดยแก้ไขจุดเสี่ยง 3) การสอบสวนสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิต และ 4) ถอดบทเรียนการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนอำเภอบ้านไผ่

3. การติดตามการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม

3.1 จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น อำเภอบ้านไผ่

1. การวางแผน มีการร่วมวางแผนการประชุมร่วมระหว่างคณะกรรมการ พขอ. กับ สปถ.อำเภอกับและสปถ.ท้องถิ่น เพื่อวางแผนการนำนโยบายการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนสู่ระดับตำบล

2. ลงมือปฏิบัติ มีการดำเนินงานตามกิจกรรมในช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ 7 วันอันตราย ใช้มาตรการ และช่วงนอกเทศกาล ใช้บูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ เช่น การตั้งด่านสกัดเรื่องยาเสพติด ขณะตั้งด่านมีคนขับซิ่งลักษณะเมาก็ใช้วิธีการป้องปราม ถ้าห้ามไม่เชื่อประสานเจ้าหน้าที่ตำรวจ เป็นต้น

3. สังเกตผล ร่วมกันติดตามผ่านการประชุมของคณะกรรมการ พขอ. กับ สปถ.อำเภอกับและสปถ.ท้องถิ่น ผลการติดตามมีด่านชุมชน 110 หมู่บ้าน และจุดหลัก 4 จุด ได้แก่ มิตรภาพป้อมตำรวจนาโน หน้า อบต.เมืองเพีย, หน้าเทศบาลในเมือง และถนนแจ้งสนิท ตูยามตำรวจ ต.02 และหมู่บ้านไหนที่อยู่ติดถนนสายหลัก ให้ปรับเปลี่ยนด่านชุมชนมาอยู่ใกล้ถนนสายหลัก เพื่อสกัดคนเมาไม่ให้ขับขึ้นมาบนถนน

4. สะท้อนผล คณะกรรมการ พขอ. ได้ร่วมกันคืนข้อมูลพบการติดตามเชิงนโยบายของอำเภอเป็นไปตามแผน และที่ประชุมเห็นควรเสนอให้นำธรรมนูญของหมู่บ้านมาทบทวนและนำมาใช้ปฏิบัติจริง

3.2 การจัดการข้อมูลเฝ้าระวังและการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน โดยแก้ไขจุดเสี่ยง

1. การวางแผน คณะกรรมการ พขอ. ได้ร่วมวางแผนร่วมกันของ สปถ.อำเภอ กับ สปถ.ท้องถิ่น ในช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ 7 วันอันตราย โดยใช้มาตรการด่านชุมชน 110 หมู่บ้าน พร้อมทั้งร่วมกันวางแผนวิเคราะห์จุดเสี่ยงในหมู่บ้าน จำนวน 9 จุดเสี่ยง ได้แก่ ถนนมิตรภาพประปาทุ่งมน ถนนมิตรภาพหน้าโรงไฟฟ้าบ้านแก้ง ถนนมิตรภาพสี่แยกบ้านแก้ง ถนนมิตรภาพทางเลี่ยงบ้านไผ่-บรบือ ถนนแจ้งสนิท หน้า ปตท.หนองร้านหญ้า ถนนแจ้งสนิท กม.4+600 (กม.15) ถนนแจ้งสนิทสามแยกไฟแดงหินตั้ง และจุดเสี่ยงในหมู่บ้านแต่ละหมู่บ้านหรือตำบล

2. ลงมือปฏิบัติ มีการดำเนินงานแก้ไขจุดเสี่ยงทั้ง 9 จุดเสี่ยงได้แก่ ถนนมิตรภาพประปาทุ่งมน ถนนมิตรภาพหน้าโรงไฟฟ้าบ้านแก้ง ถนนมิตรภาพสี่แยกบ้านแก้ง ถนนมิตรภาพทางเลียบบ้านไผ่-บริบือ ถนนแจ้งสนิท หน้า ปตท. หนองร้านหญ้า ถนนแจ้งสนิท กม. 4+600 (กม.15) ถนนแจ้งสนิทสามแยกไฟแดงหินตั้ง และจุดเสี่ยงในหมู่บ้านแต่ละหมู่บ้านหรือตำบล

3. สังเกตผล คณะกรรมการร่วมติดตามการดำเนินงานการแก้ไขจุดเสี่ยงตามผลการวิเคราะห์ดังนี้ 1) ถนนมิตรภาพประปาทุ่งมน มีการติดป้ายแจ้งเตือน และแจ้งเตือนในกลุ่มไลน์ กรณีมีรถจอดขวางทาง 2) ถนนมิตรภาพหน้าโรงไฟฟ้าบ้านแก้ง โดยกำหนดบริเวณยูเทรินใช้แบรีเออร์ทำช่องบังคับเลี้ยวชัดเจน ถนนที่ออกจากบ้านแก้งใช้กรวยวางตลอดแนวเพื่อไม่ให้รถที่มาจากปั้มน้ำมันขับย้อนศรมาเข้าบ้านแก้งในระหว่างช่วงเช้า-เย็น จะมีตำรวจจราจรคอยตักเตือนผู้ใช้รถใช้ถนน พร้อมทั้งจัดทำป้ายเตือนห้ามขับย้อนศร 3) ถนนมิตรภาพสี่แยกบ้านแก้ง มีการประสานผู้เกี่ยวข้องติดสัญญาณไฟจราจร และประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่ 4) ถนนมิตรภาพทางเลียบบ้านไผ่-บริบือ มีการป้ายแจ้งเตือนห้ามเลี้ยวและสัญญาณไฟจราจร 5) ถนนแจ้งสนิท หน้า ปตท. หนองร้านหญ้า แก้ไขโดยใช้ถังทาสีขาว-แดงวางตรงกลางถนนระหว่างถนน 4 เลน ให้รถให้วิ่งไปยูเทรินก่อนเข้าปั้มน้ำมันติดไฟกระพริบ 2 ด้าน เริ่มต้นถึงสี่แยกแรก และถึงสี่แยกท้ายไม่สามารถดำเนินแก้ไขได้คือ การทำเกาะกลางถนนถาวร ซึ่งได้เสนอเข้าแผนในปีต่อไป 6) ถนนแจ้งสนิท กม. 4+600 (กม.15) มีการประสานให้นำแบรีเออร์วางตามแนวที่จะเลี้ยวขวาเข้าบ้านไผ่ ในอนาคตเสนอให้มีสัญญาณไฟจราจรและปิดป้ายเตือนไฟกระพริบแขวนสูงให้มองเห็น ได้เสนอเข้าแผนในปีต่อไป 7) ถนนแจ้งสนิทสามแยกไฟแดงหินตั้ง ประสานผู้เกี่ยวข้องติดสัญญาณไฟจราจร ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่ และติดป้ายแจ้งเตือนก่อนถึงสัญญาณไฟจราจร โดยไม่สามารถแก้ไขการนำแผ่นวางระหว่างร่องกลางถนนเพื่อให้ชาวบ้านข้ามสามแยกได้สะดวกไม่ต้องมารอที่ขอบตรงกลาง ได้เสนอเข้าแผนใน

ปีต่อไป 8) ถนนบ้านลานสามแยกเปือยน้อย ประสานให้มีไฟกระพริบ เพื่อแจ้งเตือนที่สามแยก และ 9) จุดเสี่ยงในหมู่บ้านแต่ละหมู่บ้านหรือตำบล ประสานผู้นำชุมชนนำลูกบ้านในการปรับภูมิทัศน์ เช่น ตัดแต่งกิ่งไม้ที่กีดขวางการมองเห็น เป็นต้น พร้อมทั้งทำป้ายแจ้งเตือนจากวัสดุเหลือใช้หรือที่หาได้ในพื้นที่ โดยมีจุดเสี่ยงบางจุดที่ไม่สามารถดำเนินการได้แก้ไขได้

4. สะท้อนผล มีการร่วมกันคืนข้อมูลพบว่าผลการแก้ไขจุดเสี่ยงครบ 5 จุดเสี่ยง และแก้ไขจุดเสี่ยงได้แต่ไม่ครบทุกจุด 4 จุดเสี่ยง ที่ไม่สามารถแก้ไขได้ให้นำเสนอเข้าแผนในปีต่อไป ได้แก่ จุดเสี่ยงถนนแจ้งสนิท หน้า ปตท. หนองร้านหญ้า ไม่สามารถดำเนินแก้ไขได้คือ การทำเกาะกลางถนนถาวร จุดเสี่ยงถนนแจ้งสนิท กม.4+600 (กม.15) ไม่สามารถดำเนินแก้ไขได้คือ สัญญาณไฟจราจรและปิดป้ายเตือนไฟกระพริบแขวนสูงให้มองเห็น จุดเสี่ยงถนนแจ้งสนิทสามแยกไฟแดงหินตั้งไม่สามารถดำเนินแก้ไขได้คือ การนำแผ่นวางระหว่างร่องกลางถนนเพื่อให้ชาวบ้านข้ามสามแยกได้สะดวกไม่ต้องมารอที่ขอบตรงกลาง และจุดเสี่ยงในหมู่บ้านแต่ละหมู่บ้านหรือตำบล ไม่สามารถดำเนินแก้ไขได้คือ คือ อปท.ของแต่ละตำบลที่เป็นหลุมเป็นบ่อจำนวนมาก

3.3 การสอบสวนสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิต

1. การวางแผน คณะกรรมการ พขอ. ได้วางแผนร่วมกับ ศปถ.อำเภอ และศปถ.ท้องถิ่น ได้กำหนดกลไก/โครงสร้าง คำสั่งคณะทำงาน (Core Team) และเครือข่ายการทำงานของอำเภอ และเครือข่ายของอำเภอในการขับเคลื่อนงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอ

2. ลงมือปฏิบัติ มีการดำเนินงานสอบสวนสาเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ 10 ราย พบว่า เพศชายมากกว่าหญิง คนขับขี่มากกว่าคนโดยสาร ใช้ รถจักรยานยนต์มากที่สุด รองลงมาคือ รถปิคอัพ รถเก๋ง คนเดินถนน ตามลำดับ ช่วงเวลาที่เกิดเหตุกลางวันมากที่สุด รองลงมาคือ ช่วงพลบค่ำ และช่วงดึก ตามลำดับ

3. สังเกตผล ร่วมติดตามการดำเนินงานสอบสวนสาเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ 10 ราย ส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย ได้แก่

ขับรถด้วยความเร็ว หลับใน ขับรถย้อนศร จอดรถในที่ ไม่เหมาะสม (จอดข้างถนน) ไม่ใส่อุปกรณ์ป้องกันตนเอง ได้แก่ ไม่สวมหมวกนิรภัย สภาพแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย ได้แก่ ถนนลื่นฝนตก ไม่มีแสงสว่างช่วงกลางคืน

4. สะท้อนผล มีการร่วมกันค้นข้อมูลในเวทีประชุมของ คณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตในระดับอำเภอ(พขอ.) ได้วางแผนร่วมกับ ศปอ.อำเภอ และ ศปอ.ท้องถิ่น เพื่อวางแผนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอในปีต่อไป

3.4 สรุปและถอดบทเรียนการดำเนินงาน ป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนอำเภอบ้านไผ่

1. การวางแผน คณะกรรมการ พขอ. ได้วางแผนร่วมกับ ศปอ.อำเภอ และศปอ.ท้องถิ่น ได้วางแผนการประชุมเพื่อถอดบทเรียนดำเนินการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนอำเภอบ้านไผ่

2. ลงมือปฏิบัติ ได้มีการแลกเปลี่ยนและกำหนดกิจกรรมในการดำเนินงานปัจจัยแห่งความสำเร็จ และปัญหาอุปสรรคในรอบปีที่ผ่านมา

3. สังเกตผล ร่วมติดตามการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนอำเภอบ้านไผ่ ในระหว่างปี 2559 – 2563 จำนวนของการบาดเจ็บทางถนน เท่ากับ 2566, 2588, 2154, 1956 และ 901 คน ตามลำดับ และจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เท่ากับ 32, 30, 21, 19 และ 17 คน ตามลำดับ

4. สะท้อนผล มีการสะท้อนผลปัจจัยแห่งความสำเร็จ และปัญหาอุปสรรคร่วมกัน โดยมีปัจจัยแห่งความสำเร็จ ได้แก่ อำเภอบ้านไผ่มีต้นทุนเดิมในความร่วมมือของเครือข่ายในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ที่ทีมงานมีความเข้มแข็ง ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการป้องกัน

อุบัติเหตุ ผู้นำระดับอำเภอให้ความสำคัญกับบุคลากรด้าน กู้ชีพ โดยจัดทำประกันชีวิตให้กับกู้ชีพทุกหน่วยงานจัดหา อุปกรณ์ต่างๆ ให้ในการตั้งด่านชุมชน ได้รับความร่วมมือ กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน เป็นอย่างดีในการวิเคราะห์ชุมชนหาแนวทางแก้ไขป้องกันอุบัติเหตุร่วมกัน สำหรับปัญหาอุปสรรค ในการดำเนินงานผู้รับผิดชอบหลักของอำเภอเปลี่ยนบ่อย ทำให้การทำงานและการประสานงานไม่ต่อเนื่อง ส่งผลให้การดำเนินงานตามโครงการล่าช้า ระยะเวลาในการลงชุมชนค่อนข้างน้อย ทำให้การหาปัญหาต่างๆ ได้ไม่ครบถ้วน ตลอดจนให้ กำหนดกิจกรรมในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในกลุ่ม นักเรียนในสหกรณ์วิทยุชุมชนมอเตอร์ไซด์ กลุ่มคนงานในสถานประกอบ ตลอดจนยกระดับกิจกรรมรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนก่อนเทศกาลปีใหม่ และ สงกรานต์ โดยความร่วมมือของภาคีเครือข่าย

4. ภาพรวมการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนอำเภอบ้านไผ่

4.1 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนอำเภอบ้านไผ่

ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมการต่อรูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน โดยกระบวนการมีส่วนร่วมผ่านคณะกรรมการ พขอ. อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น จำนวน 110 คน ประกอบด้วย คณะกรรมการ พขอ. ศปอ.อำเภอ ศปอ.ท้องถิ่น ผู้นำ อสม. และประชาชน พบว่า ส่วนใหญ่เป็นชาย ร้อยละ 59.09 อายุ (ปี) ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 46 ปี (S.D. = 7.46) ต่ำสุด 30 ปี และสูงสุด 59 ปีและระดับการศึกษา จบระดับปริญญาตรี ร้อยละ 41.82 รายละเอียดดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของผู้เข้าร่วมการพัฒนาแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน โดยกระบวนการมีส่วนร่วมผ่านคณะกรรมการ พขอ. อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น

คุณลักษณะทั่วไป	จำนวน (n = 110)	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	65	59.09
หญิง	45	40.91
อายุ (ปี) ค่าเฉลี่ย = 46 ปี (S.D. = 7.46) อายุต่ำสุด 30 ปี อายุสูงสุด 59 ปี		
ระดับการศึกษา		
ม.6 /ปวช.	28	25.45
อนุปริญญา/ปวส.	21	19.09
ปริญญาตรี	46	41.82
สูงกว่าปริญญาตรี	15	13.64

ประเด็นความคิดเห็นเกี่ยวกับการมีส่วนร่วม สูงสุด คือ ประเด็นร่วมพัฒนาแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน อยู่ระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.55$, S.D = 0.50) ร่วมติดตามความสำเร็จของการดำเนินงานตามรูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน อยู่ระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.55$, S.D = 0.51) รองลงมาคือ ร่วมแลกเปลี่ยนการดำเนินงานป้องกันการ

บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น อยู่ระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.52$, S.D = 0.51) ประเด็นที่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการมีส่วนร่วม ต่ำสุด คือ ร่วมสอบสวนสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิต อยู่ระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 3.77.52$, S.D = 0.43) รายละเอียดดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ค่าเฉลี่ยและค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมต่อการพัฒนาแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน โดยกระบวนการมีส่วนร่วมผ่านคณะกรรมการ พขอ. อำเภอ บ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น

ประเด็นการมีส่วนร่วม	ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$)	ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)	แปรผล
1. ร่วมวิเคราะห์สภาพปัญหาการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน	4.35	0.84	มากที่สุด
2. ร่วมวางแผนการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน	4.32	0.83	มากที่สุด
3. บทบาทหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานในการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน	4.35	0.84	มากที่สุด
4. ร่วมแลกเปลี่ยนการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น	4.52	0.51	มากที่สุด

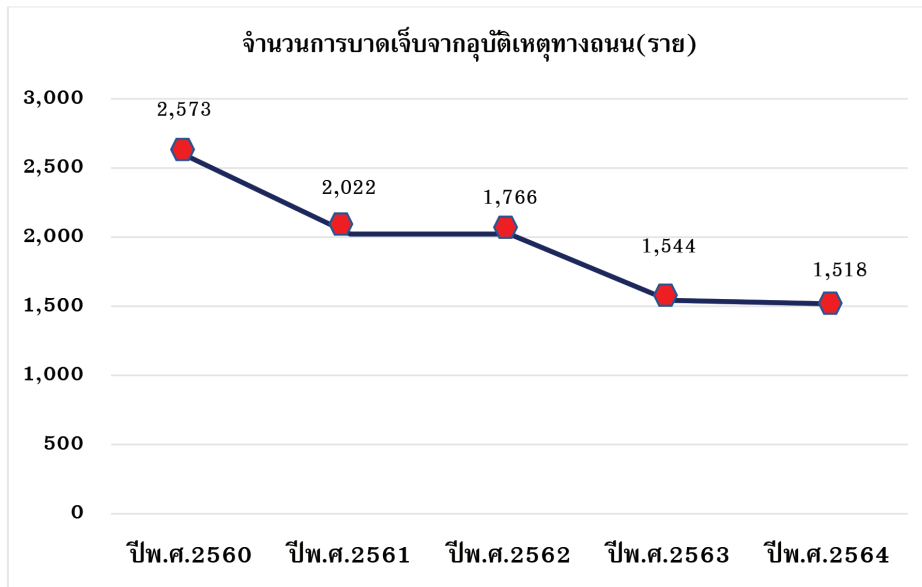
ตารางที่ 3 ค่าเฉลี่ยและค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมต่อการพัฒนารูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน โดยกระบวนการมีส่วนร่วมผ่านคณะกรรมการ พชอ. อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น (ต่อ)

ประเด็นการมีส่วนร่วม	ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$)	ค่าส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน (S.D.)	แปรผล
5. ร่วมพัฒนารูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น	4.55	0.50	มากที่สุด
6. ร่วมติดตามความสำเร็จของการดำเนินงานตามรูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น	4.55	0.51	มากที่สุด
7. ร่วมจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น อำเภอบ้านไผ่	4.35	0.76	มากที่สุด
8. ร่วมจัดการข้อมูลเฝ้าระวังและการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน โดยแก้ไขจุดเสี่ยง	3.84	0.77	มาก
9. ร่วมสอบสวนสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิต	3.77	0.43	มาก
10. ร่วมสรุปและถอดบทเรียนการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนอำเภอบ้านไผ่	4.42	0.37	มากที่สุด
11. รูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนฯ ที่พัฒนาขึ้นทำให้เกิดการติดตามงานเป็นระยะและต่อเนื่อง	3.81	0.48	มาก
12. รูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนฯ ทำให้มีการทบทวนผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องและปรับให้เหมาะสมกับสภาพปัญหา	4.42	0.77	มากที่สุด
13. รูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนฯ มีประโยชน์ต่อท่านและประชาชนในพื้นที่	4.42	0.77	มากที่สุด
14. ท่านมีส่วนร่วมในการพัฒนารูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนฯ	4.42	0.77	มากที่สุด
15. ภาพรวมการมีส่วนร่วม	4.39	0.76	มากที่สุด
ภาพรวม	4.30	0.62	มากที่สุด

4.2 จำนวนการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอบ้านไผ่

ข้อมูลสถานการณ์การบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอบ้านไผ่โดยเปรียบเทียบแนวโน้มของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในปี

ประมาณพ.ศ. 2564 เทียบกับข้อมูลปีงบประมาณ พ.ศ.2560-2563 พบว่า จำนวนการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในปีงบประมาณพ.ศ. 2564 มีแนวโน้มลดลงเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา รายละเอียดดังแผนภาพที่ 1



แผนภาพที่ 1 จำนวนการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560–2563 เทียบกับปีงบประมาณ พ.ศ.2564

5. ปัจจัยความสำเร็จ

5.1 อำเภอบ้านไผ่มีต้นทุนเดิมในความร่วมมือของเครือข่ายในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ทีมงานมีความเข้มแข็ง ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ ผู้นำระดับอำเภอให้ความสำคัญกับบุคลากรด้านกู้ชีพโดยจัดทำประกันชีวิตให้กับกู้ชีพทุกหน่วยงานจัดหาอุปกรณ์ต่าง ๆ ให้ในการตั้งด่านชุมชน

5.2 ความร่วมมือกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน เป็นอย่างดีในการวิเคราะห์ชุมชนหาแนวทางแก้ไขป้องกันอุบัติเหตุร่วมกัน

5.3 การต่อยอดความสำเร็จ โดยสื่อสารความเสี่ยงในการปรับพฤติกรรมเสี่ยง การจัดการจุดเสี่ยง และการแก้ไขปัญหาให้ต่อเนื่องและยั่งยืน ผ่านการเชื่อมโยงกลไกของหน่วยงานภาครัฐทุกกลไก เช่น ตำบลต้นแบบถนนปลอดภัย เป็นต้น

สรุปผลการวิจัย

จากผลการพัฒนารูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน โดยกระบวนการมีส่วนร่วมผ่าน

คณะกรรมการ พขอ. อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น โดยมี 4 โครงการ ได้แก่ 1) จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น อำเภอบ้านไผ่ 2) การจัดการข้อมูลเฝ้าระวังและการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน โดยแก้ไขจุดเสี่ยง 3) การสอบสวนสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิต และ 4) ถอดบทเรียนการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนอำเภอบ้านไผ่ ทำให้เกิดการจัดการข้อมูลการเฝ้าระวังและประเมินผลการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในปีงบประมาณพ.ศ. 2564 จำนวน 1,518 ราย มีแนวโน้มลดลงเมื่อเทียบกับข้อมูลปีงบประมาณพ.ศ.2560 – 2563 จำนวน 2,573, 2,022 และ 1,766 ราย และ ความคิดเห็นเกี่ยวกับของคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตในระดับอำเภอ (พขอ.) เกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของผู้เข้าร่วมการพัฒนา รูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน โดยกระบวนการมีส่วนร่วมผ่านคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตในระดับอำเภอ (พขอ.) อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.30$, $S.D = 0.62$)

อภิปรายผล

1. รูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน โดยกระบวนการมีส่วนร่วมผ่านคณะกรรมการพขอ. อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น โดยเน้นกระบวนการตามแนวทางของ Kemmis and Mc Taggart⁽⁵⁾ ได้แก่ การวางแผน (Planning) การปฏิบัติการ (Action) การสังเกตการณ์ (Observation) และการสะท้อนกลับ (Reflection) ส่งผลให้สามารถขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอ (D-RTI) และทีมป้องกันการบาดเจ็บทางถนน (RTI team) ในระดับตำบล สามารถประยุกต์ใช้ระบบสุขภาพอำเภอ (District Health System; DHS) ผ่านกลไก พขอ. เชื่อมโยงกับ ศปอ.อำเภอ และศปอ.ท้องถิ่น และการมีส่วนร่วมของเครือข่ายระดับอำเภอและท้องถิ่น สอดคล้องกับการศึกษาของ สมพงษ์ จรุงจิตตานุสนธิ์⁽⁶⁾ ทำการศึกษารูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากจราจรทางถนน โดยมาตรการด้านชุมชนจังหวัดขอนแก่น ปี 2559 เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการ (Action Research) ในพื้นที่อำเภอพล และชุมแพ กลุ่มตัวอย่าง ประกอบด้วย ศปอ.อำเภอ ผู้นำชุมชน อสม. เจ้าหน้าที่โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล และประชาชนในชุมชน โดยวงรอบกระบวนการ ประกอบด้วย การร่วมกันวางแผน ร่วมกันปฏิบัติการตามแผน การสังเกต และการสะท้อนกลับ พบว่า การดำเนินงานช่วงสงกรานต์มีความชัดเจนเพิ่มขึ้น มีการจัดทำกติกาชุมชนเกิดเป็น “นโยบายชุมชน” การตั้งด่านครอบคลุมทางออกสู่ถนนใหญ่เพื่อสกัดกลุ่มเสี่ยงค้นหาและแก้ไขจุดเสี่ยงโดยชุมชนมีส่วนร่วม สามารถลดจำนวนบาดเจ็บ และเสียชีวิตได้ ดังนั้น ควรขยายผลการดำเนินงานด้านชุมชนตามหลัก 3 ต. สู้พื้นที่เสี่ยงอื่น และดำเนินการทั้งในและนอกช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ โดยเน้นการบูรณาการผ่านกลไกของ ศปอ. และระบบสุขภาพอำเภอ (District Health System; DHS) และสอดคล้องกับแนวทางการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนภายใต้การสนับสนุนโครงการนวัตกรรมและพัฒนาจังหวัดเชิงประเด็นและเชิงพื้นที่ (Best Practice สอจร.)⁽⁴⁾ เสนอการนำแนวคิดการมีส่วนร่วม เป็นแนวคิดที่จำเป็นต่อการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนน

ของชุมชนท้องถิ่นให้ประสบความสำเร็จการเปิดโอกาสและพัฒนาศักยภาพชุมชนท้องถิ่นให้สามารถจัดการอุบัติเหตุจราจรได้ด้วยตัวเองตั้งแต่การคิด วางแผน ลงมือปฏิบัติ ตรวจสอบ และรับผลประโยชน์

2. รูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน โดยกระบวนการมีส่วนร่วมผ่านคณะกรรมการพขอ. อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น เชื่อมโยงกับ ศปอ.อำเภอ และศปอ.ท้องถิ่น โดยมีกิจกรรมการดำเนินงาน ได้แก่ 1) จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น อำเภอบ้านไผ่ 2) การจัดการข้อมูลเฝ้าระวังและการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน โดยแก้ไขจุดเสี่ยง 3) การสอบสวนสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิต และ 4) ถอดบทเรียนการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน อำเภอบ้านไผ่

โดยครอบคลุม 9 กิจกรรมย่อย ได้แก่ 1) สถานการณ์ปัญหาของพื้นที่ 2) กลไก/โครงสร้างคณะทำงาน (Core Team) และเครือข่ายการทำงานของอำเภอแสดงบทบาทการทำงานที่ชัดเจน 3) การสืบสวนสอบสวนสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิต 4) วิธีการพิจารณาการเลือกประเด็นปัญหาที่สำคัญ 5) การกำหนดเป้าหมาย 6) มาตรการ/กิจกรรม 7) แสดงการขับเคลื่อนการดำเนินงานในระดับท้องถิ่น ตำบล หมู่บ้านกลไก/โครงสร้าง คณะทำงาน (Core Team) และ เครือข่ายการทำงานของอำเภอ 7) การสรุปผลการดำเนินงานและประเมินผล และ 8) การถอดบทเรียน ส่งผลให้การดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนอำเภอบ้านไผ่ ทั้งจำนวนของการบาดเจ็บทางถนนทางถนนมีแนวโน้มลดลง สอดคล้องกับการศึกษาของปานทิพย์ จีวรวิ⁽⁹⁾ ได้ดำเนินงานตามรูปแบบโดยใช้เครื่องมือ 5 ชั้นของ ศวปอ.7 ในการขับเคลื่อนผ่านกลไก ศปอ. อำเภอไปสู่ผลลัพธ์ส่งผลให้ในปี พ.ศ.2560-2562 มีจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง และผลการใช้กลไกการดำเนินงานของคณะกรรมการพขอ. ระดับการมีส่วนร่วมภาพรวม อยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.30$, S.D = 0.62) สอดคล้องกับแนวทางการขับเคลื่อน

เคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนภายใต้การสนับสนุนโครงการนวัตกรรมและพัฒนาจังหวัดเชิงประเด็นและเชิงพื้นที่ (Best Practice สอจร.)⁽⁴⁾ เสนอบทเรียนการดำเนินงานผ่านคณะกรรมการ พชอ. ของกระทรวงสาธารณสุข มุ่งเน้นการสร้างการมีส่วนร่วมในระดับท้องถิ่น

ข้อเสนอแนะ

1. ควรประสานความร่วมมือและเชื่อมกลไกการทำงานให้เกิดการขับเคลื่อน จำเป็นต้องมีการพัฒนาบุคลากรให้เข้าใจเข้าใจบทบาทหน้าที่ของแต่ละภาคส่วน ตลอดจนสร้างความร่วมมือในการมองเป้าหมายเดียวกัน คือ ลดอัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนน

2. ควรพัฒนาระบบบูรณาการฐานข้อมูลการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุสู่การใช้ประโยชน์ โดยสามารถเชื่อมโยงการประมวลผลและนำเสนอข้อมูลผ่าน Data Visualization

3. ควรพัฒนาบุคลากรด้านการสอบสวนการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน เพื่อให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลและจัดการข้อมูลจากแหล่งต่างๆ ได้อย่างถูกต้องตามหลักวิชาการ

กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบพระคุณ นายอำเภอบ้านไผ่ นายคมกริช สิริภาศย์โสภณ สาธารณสุขอำเภอบ้านไผ่ นายแพทย์อดุลย์ บำรุง ผู้อำนวยการโรงพยาบาลบ้านไผ่ คณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตในระดับอำเภอ (พชอ.) คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน สปอ.อำเภอ และคณะกรรมการคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน สปอ.องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (สปอ.อปท.) ที่ให้การสนับสนุนการศึกษาจนสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

เอกสารอ้างอิง

1. ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. การบูรณาการข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน 3 ฐาน [อินเทอร์เน็ต]. 2563 [เข้าถึงเมื่อ 18 พ.ค. 2563].

เข้าถึงได้จาก: <http://rti.ddc.moph.go.th/RTDDI/Modules/Report/Report11.aspx>.

2. ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนท้องถิ่นอำเภอบ้านไผ่. เอกสารประกอบการประเมินรับรองคุณภาพการดำเนินงานป้องกันและลดการตายจากอุบัติเหตุทางถนน. ขอนแก่น: สปอ.อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น; 2563.
3. กลุ่มโรคไม่ติดต่อ สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 7 จังหวัดขอนแก่น. เอกสารรายงานการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน. สคร.7 ขอนแก่น. ขอนแก่น: สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 7 จังหวัดขอนแก่น; 2563.
4. แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร). แนวทางการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนภายใต้การสนับสนุนโครงการนวัตกรรมและพัฒนาจังหวัดเชิงประเด็นและเชิงพื้นที่ (Best Practice สอจร.). ขอนแก่น: ขอนแก่นการพิมพ์; 2562.
5. Kemmis S, McTaggart R. The Action Research Planner. Australia: Deakin University Press; 1988.
6. ศิริชัย กาญจนวาสี. ทฤษฎีการทดสอบแบบดั้งเดิม. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพฯ: คณะครุศาสตร์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย; 2552.
7. ประคอง กรรณสูตร. สถิติเพื่อการวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย; 2542.
8. สมพงษ์ จรุงจิตตานุสนธิ์. รูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากจราจรทางถนนโดยมาตรการด้านชุมชน จังหวัดขอนแก่นปี 2559. วารสารควบคุมโรค 2560; 43(2): 183 – 95.
9. ปานทิพย์จิวิ. การพัฒนาการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บทางท้องถนน (D-RTI) อำเภอเมือง จังหวัดชัยนาท. นำเสนอผลงานวิชาการในประชุมสัมมนา สานพลัง สร้างแรงใจ สู้เครือข่ายโรคไม่ติดต่อ การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน และจมน้ำ เขตสุขภาพที่ 3 ในวันที่ 16 ก.ย.2562. 2562. [รายงานไฟล์แนบ].