การพัฒนาระบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนน โดยใช้กลไกคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตอำเภอส่องดาว (พชอ.) จังหวัดสกลนคร

Development of Prevention Systems of Road Traffic Accidents by District Health Board Mechanisms, Song Dao District, Sakon Nakhon Province

ละมัย หลักทอง*

Lamai Luktong

Corresponding author: E-mail: lamailuktong1964@gmail.com

(Received: November 28, 2023; Revised: December 6, 2023; Accepted: January 8, 2024)

บทคัดย่อ

วัตถุประสงค์ : เพื่อศึกษาสถานการณ์ พัฒนาระบบ และประเมินผลระบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนนโดยใช้กลไกคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตอำเภอส่องดาว (พชอ.) จังหวัดสกลนคร

รูปแบบการวิจัย : วิจัยและพัฒนา (Research and Development design)

วัสดุและวิธีการวิจัย : การดำเนินการวิจัยแบ่งเป็น 2 ระยะ คือ (1) การพัฒนาระบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนนโดยการทบทวนแนวคิด และทฤษฎี การสำรวจสภาพปัญหา การสร้างและพัฒนาระบบและการให้ความรู้กับกลุ่มเป้าหมาย (2) การทดลองใช้และประเมินการพัฒนาระบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนน เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบบันทึกการเกิดอุบัติเหตุ ดำเนินการเป็นระยะเวลา 12 เดือน และวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และ % difference

ผลการวิจัย : 1) สถานการณ์ปัญหาพบว่า สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรส่วนใหญ่เกิดจากปัจจัยด้านผู้ขับขี่ สภาพถนน สภาพของยานพาหนะและสภาพแวดล้อม 2) ระบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนนมี 5 ขั้น คือ (1) การสร้างเครือข่ายคนทำงาน (2) การจัดการและพัฒนาระบบฐานข้อมูล (3) กำหนดเป้าหมายและวางแผนปฏิบัติการ (4) การปฏิบัติตามแผน (5) การประเมินผลแบบมีส่วนร่วม และ 3) หลังการพัฒนาสภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนนทั้งหมด 10 ด้าน โดยรวมเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 6.27 และในปี พ.ศ.2566 มีจำนวนอุบัติเหตุเกิด 431 ครั้ง ลดลงจากปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 2.75 ผู้ได้บาดเจ็บ 529 คน ลดลงร้อยละ 0.57 และมีผู้เสียชีวิต 6 คน ลดลง คิดเป็นร้อยละ 13.33 ตามลำดับ

สรุปและข้อเสนอแนะ : ผลการศึกษาครั้งนี้ส่งผลให้การเกิดอุบัติเหตุลดลง ดังนั้น หน่วยที่เกี่ยวข้องควรนำระบบนี้ไปใช้

คำสำคัญ : อุบัติเหตุจราจรทางถนน; คณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตอำเภอ

*นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการ สำนักงานสาธารณสุขอำเภอส่องดาว จังหวัดสกลนคร

ABSTRACT

Purposes : To study a situation, develop the system, and evaluate on system for traffic accidents by district health board mechanisms, Song Dao District, Sakon Nakhon.

Study design : Research and development design

Materials and Methods : Two phases were research were divided into 2: developing a road traffic accident prevention system; By reviewing concepts and theories, exploring problem conditions, Creating and developing a system and providing knowledge to target group. (2) Training and evaluating the development of a road traffic accident prevention system. Data were collected using accident records. We were conducted for a period of 12 months. Data were analyzed using frequency, percentage, mean, standard deviation, and % difference.

Main findings : 1) Problem situation found that; The causes of most traffic accidents are factors related to drivers, road conditions, vehicle conditions, and surroundings. The road traffic accident prevention system had 4 steps: (1) creating a network of workers (2) managing and developing a database system (3) setting goals and planning operations (4) implementing the plan (5) evaluated by a participatory. 3) After improving road safety management conditions in all 10 areas, the overall increase was 6.27% and in 2023 there were 431 accidents, a decreased from 2022, representing a 2.75%, 529 of were injured, a decrease of 0.57%, and 6 of died, a decrease of 13.33%, respectively.

Conclusion and recommendations : The results of this study resulted in a reduction in accidents, Therefore, relevant units should implement this system.

Keywords : Road traffic accidents; District Health Board Mechanisms

*Public Health Technical Officer, Professional Level Song Dao District Public Health Office.

บทนำ

ในปี พ.ศ. 2558 องค์การอนามัยโลก รายงานอุบัติเหตุของไทยอยู่ในอันดับ 2 ของโลกที่มีคนตายบนถนน จำนวน 24,237 คนหรือคิดเป็นอัตราเสียชีวิต 36.20 คนต่อประชากรแสนคนและประเทศไทยยังเป็นอันดับ 1 ของโลกในอัตราตายจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์[1] สำหรับประเทศไทยปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุอันดับต้นๆ ในปี พ.ศ. 2541 - 2552 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เฉลี่ยปีละ 19.92 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน โดยในปี พ.ศ. 2552 มีผู้เสียชีวิตอยู่ที่อัตรา 17.39 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน[2] อุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุการตาย สูงสุด 1 ใน 3 อันดับแรกของไทย ทั้งนี้ จากรายงานของศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ระบุว่า ในปี พ.ศ.2562 ที่ผ่านมาประเทศไทยมีการเกิดอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด 942,205 รายในจำนวนนี้แบ่งเป็นบาดเจ็บจำนวน 925,029 รายและเสียชีวิตจำนวน 17,176 ราย โดยองค์การอนามัยโลกได้จัดให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงเป็นอันดับ 9 ของโลก เมื่อวิเคราะห์สถานการณ์ทั้งในระดับจังหวัดและระดับอำเภอ ซึ่งถือว่าอยู่ในเกณฑ์สูงเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศที่มีรายได้ประชาชาติอยู่ในอัตราสูงจากอุบัติเหตุทางถนนทำให้เกิดการสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคม รัฐต้องสูญเสียงบประมาณในการเยียวยา และแก้ปัญหาในแต่ละปีเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุบัติเหตุจราจร ซึ่งมีผู้เสียชีวิตบาดเจ็บและพิการ ส่วนใหญ่อยู่ในวัยเด็กและเยาวชน อันเป็นทรัพยากรบุคคลที่มีค่าในการพัฒนาประเทศ แต่ต้องมาเสียชีวิต บาดเจ็บและพิการก่อนที่จะทำประโยชน์ให้กับประเทศชาติ

นอกจากนั้นยังพบว่าสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในประเทศไทยมีการประมาณกันว่าในทุก ๆ หนึ่งชั่วโมงจะมีผู้เสียชีวิตบนถนนถึง 3 คน ทำให้สถิติจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละปีสูงถึงกว่า 13,000 รายต่อปีก่อให้เกิดความสูญเสียถึงชีวิตในกลุ่มวัยรุ่นและวัยทำงานเป็นอันดับที่หนึ่งและเป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับห้าในทุกกลุ่มอายุรองจากโรคเอดส์ โรคเส้นเลือดในสมองแตก หัวใจ และโรคเบาหวาน อย่างไรก็ตาม แม้ว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ดำเนินมาตรการ เพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างเต็มที่ แต่ตัวเลขผู้เสียชีวิตดังกล่าวยังคงสูงอย่างต่อเนื่อง สิ่งที่น่าสนใจอย่างหนึ่ง คือ นโยบายและมาตรการหลาย ๆ ด้านเน้นไปที่การรณรงค์และการให้ความรู้ประชาชน แต่ที่ผ่านมายังพบว่าการแก้ปัญหาเฉพาะผู้ขับขี่เพียงอย่างเดียว ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนได้ซึ่งในเรื่องนี้ Wiliam Haddon กล่าวว่ามาตรการที่ดีที่สุดที่จะลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน คือ การบังคับใช้กฎหมายและการปรับปรุงสภาพถนน เช่นเดียวกันกับนโยบายของคณะกรรมการการขนส่งประเทศออสเตรเลีย ได้เสนอไว้ในแผนยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศว่าปัจจัยที่จะลดจำนวนผู้เสียชีวิตลงได้มากที่สุด คือ การยกระดับความปลอดภัยของถนนเพราะจะสามารถลดจำนวนผู้เสียชีวิตได้ถึง[3] 50.00%

เช่นเดียวกับสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในจังหวัดสกลนครและอำเภอส่องดาว ยังมีแนวโน้มที่สูงขึ้นทุกปีกล่าวคือ สถิติการการอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสกลนครยังมีแนวโน้มที่สูงขึ้นทุกปีโดยในปีงบประมาณ พ.ศ.2565 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจำนวน 261 ราย คิดเป็น 22.70/แสนประชากร ซึ่งเกินค่าเป้าหมายของประเทศที่ไม่เกิน 20/แสนประชากรและในอำเภอส่องดาว มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร ในปีงบประมาณ พ.ศ.2564 จำนวน 2 ราย ปีงบประมาณ พ.ศ.2565 จำนวน 7 ราย และในปีงบประมาณ พ.ศ.2566 จำนวน 6 ราย คิดเป็น 14.46/แสนประชากร ซึ่งนับว่าเป็นปัญหาสำคัญของอำเภอส่องดาวที่ต้องดำเนินการให้เกิดความปลอดภัยทางถนนเพื่อลดปัญหาของอำเภอส่องดาว โดยที่ใช้ในกิจกรรมรณรงค์ฯ ในช่วงเทศกาลที่มีวันหยุดต่อเนื่องหลายวัน เช่น การรงค์ให้ผู้โดยสารคาดเข็มขัดนิรภัยตลอดเวลาที่โดยสารบนรถ การตรวจความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะและผู้ขับรถทุกคันก่อนนำรถออกจากสถานี/จุดจอด การตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในลมหายใจและตรวจสารเสพติดของผู้ขับรถเป็นต้น สามารถบรรลุผลในด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุได้ โดยเฉพาะอุบัติเหตุที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ และเห็นควรดำเนินการอย่างต่อเนื่องทุกปี รวมถึงการ

ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ประกอบการขนส่งทั้งรถโดยสาร และรถบรรทุกทราบถึงบทบาทหน้าที่ของตนเองในการเข้ามามีส่วนรณรงค์ลดอุบัติเหตุทางถนน โดยรับผิดชอบในการควบคุมดูแลรถและผู้ขับรถของตนเองไม่ให้เป็นต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุในส่วนของรถยนต์และรถจักรยานยนต์ การกระตุ้นจิตสำนึกความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างระมัดระวังโดยเฉพาะอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนตัว[4]

จากรายงานดังกล่าวเมื่อวิเคราะห์สาเหตุแล้วชี้ให้เห็นว่าส่วนใหญ่เกิดการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรและเกิดกับรถจักรยานยนต์ สอดคล้องกับผลการวิเคราะห์สาเหตุเกิดอุบัติเหตุในประเทศไทย พบว่า สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร คือ ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมการขับขี่ไม่ปลอดภัย มีการเสพสารเสพติด มึนเมา ประมาท ศึกคะนอง และไม่เคารพกฎจราจร ประกอบกับสภาพของรถไม่ปลอดภัย สิ่งเหล่านี้ถือเป็นปัจจัยก่อให้เกิดอุบัติเหตุดังกล่าว ดังนั้น เพื่อเสริมสร้างจิตสำนึกในด้านความปลอดภัย และวินัยจราจร เพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนน จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตลงให้ได้มากที่สุดเพื่อเตรียมความพร้อมของผู้ขับขี่และยานพาหนะ โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลสำคัญ ได้แก่ เทศกาลปีใหม่เทศกาลสงกรานต์ และเทศกาลสำคัญของจังหวัด และรณรงค์เพื่อกระตุ้นเตือนให้ประชาชนเกิดจิตสำนึกในการช่วยกันป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยมุ่งที่จะพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน รวมทั้งสร้างจิตสำนึกให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการรับผิดชอบต่อสังคมด้วยการเสริมสร้างความปลอดภัย ในระบบการจราจร และเป็นส่วนหนึ่งในการร่วมป้องกันการสูญเสียชีวิต และทรัพย์สิน

จากแผนปฏิบัติการดังกล่าวจะเห็นว่าเป็นการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับหลายฝ่ายทั้งผู้รักษากฎหมาย ประชาชน ตลอดจนองค์กรภาครัฐและภาคเอกชน โดยเฉพาะองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งมีบทบาทสำคัญและอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน เพื่อลดการสูญเสียด้านชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุ โดยอาจเป็นหน่วยดำเนินการเองหรือเป็นหน่วยสนับสนุนให้การป้องกันอุบัติเหตุทางถนนบรรลุผลอย่างเป็นรูปธรรม ประเทศไทยมีกฎหมายที่ป้องกันปัจจัยเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน เช่น มาตรการเมาไม่ขับ ไม่รับ-ไม่โทร การใช้ความเร็วไม่เกินอัตราที่กำหนด การไม่สวมหมวกนิรภัย และการควบคุมเด็กที่เด็กที่อายุไม่ถึงเกณฑ์ขับรถ แต่การบังคับใช้กฎหมายดังกล่าว ที่จะมีผลต่อการปฏิบัติตามกฎระเบียบในการใช้รถใช้ถนนต่างหากที่มีข้อจำกัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งกำลังเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่เพียงพอ ทั้งนี้หากจะดูแลบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพสูงสุดแล้วอาจจำเป็นต้องมีเจ้าหน้าที่ทุกกิโลเมตรบนท้องถนนและสี่แยกซึ่งมิอาจเป็นไปได้ แม้จะมีข้อจำกัดเรื่องอัตรากำลังเจ้าหน้าที่แต่ก็มิอาจเพิกเฉยต่อการบังคับใช้กฎหมายเพื่อความสงบสุข เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน เพื่อการจราจรที่คล่องตัว และที่สำคัญเพื่อลดการเสียชีวิตและอุบัติเหตุได้ ดังนั้นเมื่อมีข้อจำกัดเรื่องอัตรากำลัง แต่ยังมีความจำเป็นต้องกำกับดูแลให้ทุกคนปฏิบัติตามกฎหมายและกติกาของสังคม หน่วยงานที่มีความเกี่ยวข้องด้านการจราจร เช่น กรมการขนส่งทางบก จึงได้พัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศขึ้นมา เพื่อพัฒนาการมีส่วนร่วมภาคพลเมืองในการบังคับใช้กฎหมาย จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาการมีส่วนร่วมของภาคพลในการบังคับใช้กฎหมายของกรมการขนส่งทางบก เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพต่อไป[5]

จากการทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องข้างต้นชี้ให้เห็นว่าความสามารถของคณะกรรมการ (พชอ.) เป็นสิ่งที่มีอยู่ในตัวบุคคลซึ่งถือว่าเป็นตัวกำหนดพฤติกรรมของบุคคล เพื่อให้บรรลุถึงความต้องการของงานภายใต้ปัจจัยสภาพแวดล้อมขององค์การและทำให้บุคคลมุ่งมั่นสู่ผลลัพธ์ที่ต้องการได้ ดังนั้น ผู้วิจัยจึงได้การพัฒนาระบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนนโดยใช้กลไกคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตอำเภอส่องดาว (พชอ.) จังหวัดสกลนคร เพื่อศึกษาและเรียนรู้ประสบการณ์การดำเนินระบบสุขภาพระดับอำเภอที่ได้เกิดขึ้น และเป็นแนวทางในการปรับใช้ในการพัฒนาระบบสุขภาพระดับอำเภออย่างยั่งยืนต่อไป

วัตถุประสงค์การวิจัย

เพื่อศึกษาสถานการณ์ พัฒนาระบบ และประเมินผลการพัฒนาระบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนนโดยใช้กลไกคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตอำเภอส่องดาว (พชอ.) จังหวัดสกลนคร

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยและพัฒนา (R and D Research) ผู้วิจัยนำเสนอวิธีดำเนินการวิจัย ดังรายละเอียดต่อไปนี้

การวิจัยระยะที่ 1 การพัฒนาการพัฒนาระบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนนโดยใช้กลไกคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตอำเภอส่องดาว (พชอ.) จังหวัดสกลนคร

วิธีดำเนินการ โดย 1) วิเคราะห์และการศึกษาหลักการ แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง 2) วิเคราะห์สภาพปัญหาและความต้องการเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุและความปลอดภัยทางถนนของคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตอำเภอส่องดาว (พชอ.) และ 3) วิเคราะห์ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาและประเมินผลระบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนนโดยใช้กลไกคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตอำเภอส่องดาว (พชอ.) จังหวัดสกลนคร)

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย เครื่องมือที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับ แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ

1. เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ 1) แบบวิเคราะห์เอกสารเกี่ยวกับนโยบาย เป้าหมาย ซึ่งเป็นสภาพที่คาดหวังทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุและความปลอดภัยทางถนนของคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตอำเภอส่องดาว (พชอ.) 2) แบบสอบถามการจัดการความปลอดภัยทางถนน และ 3) แบบบันทึกการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

2. เครื่องมือที่ใช้ในการพัฒนา ได้แก่ ฉบับที่ 1 แบบวิเคราะห์เอกสาร วรรณกรรม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ฉบับที่ 2 แบบสอบถามการจัดการความปลอดภัยทางถนน และฉบับที่ 3 แบบตรวจสอบความสมเหตุสมผลเชิงทฤษฎี และความเป็นไปได้ของร่าง เครื่องมือวิจัยทั้ง 3 ฉบับ ได้ผ่านการตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหาจากผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 5 คน และได้ปรับปรุง แก้ไขเกี่ยวกับข้อคำถามให้มีความชัดเจนสื่อความได้ง่ายตามคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญ

การวิจัยระยะที่ 2 ประเมินผลรูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุและความปลอดภัยทางถนนของคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตอำเภอส่องดาว (พชอ.)

แบบแผนการวิจัย เป็นการนำระบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนนโดยใช้กลไกคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตอำเภอส่องดาว (พชอ.) จังหวัดสกลนครที่พัฒนาขึ้นไปทดลองใช้ในภาคสนาม โดยใช้การวิจัยเชิงทดลองแบบการทดลองแบบกลุ่มตัวอย่างเดียว มีการทดสอบก่อน และหลังการทดลอง (One-Group Pretest-Posttest Design)

กลุ่มเป้าหมาย กลุ่มเป้าหมายเป็นคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิต (พชอ.) อำเภอส่องดาว จังหวัดสกลนคร จำนวน 21 คน

ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย เพื่อให้การดำเนินการวิจัยเป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ ผู้วิจัยจึงได้กำหนดขั้นตอนการดำเนินการวิจัยเป็น 2 ขั้นตอน คือ การเตรียมการวิจัยและการดำเนินการวิจัย โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) การเตรียมการวิจัย การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้เตรียมความพร้อมก่อนวิจัย ได้แก่ ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และหลักการเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุและความปลอดภัยทางถนนของคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิต อำเภอส่องดาว (พชอ.) ศึกษาสภาพปัญหาและความต้องการการป้องกันอุบัติเหตุและความปลอดภัยทางถนนของคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตอำเภอส่องดาว (พชอ.) นำสาระสำคัญที่ได้จากการศึกษาในขั้นที่ 1-3 มาสังเคราะห์เป็นกรอบแนวคิด และนำกรอบแนวคิดในการวิจัยมาทำโครงร่างการวิจัยและที่ปรึกษา

2) การดำเนินการวิจัย นำระบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนนโดยใช้กลไกคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตอำเภอส่องดาว (พชอ.) จังหวัดสกลนคร ไปทดลองใช้ โดยออกแบบเป็นการวิจัยแบบกึ่งทดลอง (Quasi-Experimental Design) ที่เน้นการใช้นวัตกรรม การดำเนินการทุกขั้นตอนจะต้องเกี่ยวกับข้องกับบุคคลหลายฝ่าย คือ

วิทยากรและคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิต ผู้วิจัยจึงได้กำหนดขั้นตอนวิจัยโดยใช้แบบแผนการวิจัยดังนี้ คือ One Group Pretest – Posttest Design เขียนเป็นแผนผังได้ดังนี้[6]

T 1	X	T2

เมื่อ T1 แทน ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุและความปลอดภัยทางถนนของคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตอำเภอส่องดาว (พชอ.) ก่อนการพัฒนา

X แทน ระบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนนโดยใช้กลไกคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิต อำเภอส่องดาว (พชอ.) จังหวัดสกลนคร

เมื่อ T2 แทน ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ และความปลอดภัยทางถนนของคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตอำเภอส่องดาว (พชอ.) หลังการพัฒนา

การเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยได้ดำเนินตามขั้นตอน คือ 1) จัดทำหนังสือถึงนายอำเภอส่องดาวและผู้เกี่ยวข้องเพื่อขออนุญาตเก็บข้อมูล 2) วิเคราะห์สภาพปัญหา และความต้องพัฒนา จากผลการสัมภาษณ์คณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตเพื่อให้ได้ข้อมูลสภาพปัญหา/สิ่งที่เป็นจริง (Actual) รวมทั้งวิเคราะห์เอกสาร นโยบายทุกระดับสิ่งที่คาดหวัง (Target) เพื่อนำมาสู่การวิเคราะห์สิ่งที่เติมเต็ม (Gap)3) ดำเนินการจัดอบรมเชิงปฏิบัติการเพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ และความปลอดภัยทางถนนของคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตอำเภอส่องดาว (พชอ.) ก่อนที่จะดำเนินการพัฒนา จำนวน 5 ครั้งๆ ละ 1 วัน โดยจัดอบรมเชิงปฏิบัติการเกี่ยวกับ (1) การชี้แจงโครงการป้องกันอุบัติเหตุและความปลอดภัยทางถนนของคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตอำเภอส่องดาว (พชอ.) และ (2) เนื้อหาโครงการป้องกันอุบัติเหตุ และความปลอดภัยทางถนนประกอบด้วย หน่วยการเรียนรู้ : การเฝ้าระวังป้องกันความปลอดภัยทางถนน แนวทางการจัดการผู้ป่วยฉุกเฉินเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน และการประชุมเชิงปฏิบัติการตามกรอบแนวคิดได้แก่ การวิเคราะห์สภาพปัญหา การพัฒนาคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ และเครือข่าย การนิเทศ ติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง และสรุป ถอดบทเรียน และประชาสัมพันธ์ (3) นำเครื่องมือที่ได้พัฒนาขึ้นมาใช้เก็บรวบรวมข้อมูล และวิเคราะห์ข้อมูลในขั้นต่อไป

การพิทักษ์สิทธิ์และจริยธรรมการวิจัย การวิจัยครั้งนี้ผ่านการพิจารณาและรับรองจากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในคน สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสกลนคร เลขที่ REC 2023079

การวิเคราะห์ข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบทดสอบความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุและความปลอดภัยทางถนน วิเคราะห์โดยใช้ความถี่ และร้อยละ และเปรียบเทียบความแตกต่างของร้อยละความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุและความปลอดภัยทางถนนก่อนและหลังการพัฒนา โดยใช้การวิเคราะห์ความแตกต่างของ Percentage difference

ผลการวิจัย

1. กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 21 คน ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย (57.10%) อายุเฉลี่ย 44.90 ปีสถานภาพการสมรส/คู่ (52.40%) จบการศึกษาสูงสุดระดับอนุปริญญา/ปวส. (76.20%) และตำแหน่งหน้าที่ตัวแทนภาคการศึกษา (23.80%) ดังแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของลักษณะทางประชากร (n=21)

ลักษณะทางประชากร		จำนวน(ร้อยละ)
เพศ	ชาย	12(57.10)
	หญิง	9(42.90)
อายุ(ปี)	Mean(σ)=44.90(11.18), Min=24, Max=58	
สถานภาพการสมรส	โสด	8(38.10)
	สมรส/คู่	11(52.40)
	หม้าย/หย่า/แยก	2(9.50)
ระดับการศึกษาสูงสุด	ประถมศึกษา	2(9.50)
	มัธยมศึกษา	3(14.30)
	อนุปริญญา/ปวส.	16(76.20)
	ปริญญาตรี/สูงกว่าปริญญาตรี	
ตำแหน่งหน้าที่	นายอำเภอ/ปลัดอำเภอ	3(14.30)
	ผู้อำนวยการโรงพยาบาลชุมชน	1(4.80)
	ผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล	3(14.30)
	นักวิชาการสาธารณสุข	4(19.00)
	กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน	3(14.30)
	ประธานอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน	2(9.50)
	ตัวแทนภาคการศึกษา	5(23.80)

2. จากทบทวนวรรณกรรม การสนทนากลุ่มของคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตอำเภอส่องดาว (พชอ.) จังหวัดสกลนคร และผู้เกี่ยวข้อง เช่น เจ้าหน้าที่โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเป็นแกนหลัก เจ้าหน้าที่เทศบาล เจ้าหน้าที่ตำรวจ ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน และอาสาสมัครสาธารณสุขเป็นทีมงานได้ร่วมกันสำรวจสภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนน พบว่า สถานการณ์สภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนนก่อนการพัฒนาโดยรวมอยู่ในระดับมาก (Mean=3.81, SD.=0.21) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ด้านงานวิศวกรรมทางถนน ด้านงานวิศวกรรมจราจร ด้านหน่วยงานอุบัติเหตุฉุกเฉินโรงพยาบาล ด้านอาสาสมัคร และด้านการประเมินผล และระบบสารสนเทศมีการจัดการน้อยกว่าด้านอื่นๆ เช่น สายทางมีความไม่ปลอดภัยเนื่องจากความกว้างช่องทางจราจร/ทิศทางน้อยกว่า 3 เมตร และไม่มีเกาะกลางถนน รวมถึงในบริเวณดังกล่าวมีลักษณะเป็นโค้งหักศอกที่ไม่มีอุปกรณ์แจ้งเตือนเช่น ป้ายเตือนโค้งและการมองเห็นบนโค้งที่ไม่สามารถมองเห็นรถจากทิศตรงข้าม ประกอบกับมีการเชื่อมทางบริเวณทางโค้ง ที่ไม่มีอุปกรณ์แจ้งเตือน อีกทั้งสภาพข้างทางที่เป็นหญ้ารกสูงและมีความต่างระดับระหว่างผิวทางกับข้างทาง ทำให้ยานพาหนะสี่ยงต่อการตกข้างทาง นอกจากนี้ยังไม่มีการตีเส้นจราจรเพื่อแบ่งช่องทางจราจรให้ชัดเจน กล่าวโดยสรุปได้ว่าประเด็นปัญหาหลักของการจัดการความปลอดภัยทางถนนคือ แนวเส้นทาง และ

รูปตัดของถนน ช่องทางเสริม ทางแยก ป้ายจราจร และเครื่องหมายจราจรและเครื่องหมายนำทาง สิ่งแวดล้อม และวัตถุอันตรายข้างทาง สัญญาณไฟจราจร พื้นถนน ไฟฟ้าแสงสว่าง ทางเชื่อม การจอดรถ ผิวถนนที่เปิดให้บริการระหว่างการปฏิบัติงาน และประเด็นอื่นๆ เช่น ถนนเป็นทางตรงที่ผู้ขับขี่อาจใช้ความเร็วสูงแต่ขาดการควบคุมความเร็วที่เหมาะสม มีทางแยกที่เชื่อมต่อกับสะพานซึ่งมีระยะมองเห็นที่ทางแยกไม่เพียงพอ สิ่งแวดล้อมสองข้างทางเป็นร้านค้าและอาคารพานิชย์ซึ่งดึงดูดให้เกิดการทำกิจกรรม มีการจอดรถตลอดสองข้างทาง หรือมีเส้นจราจรที่เลือนราง

3. การพัฒนาระบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนน โดยใช้กลไกคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตอำเภอส่องดาว (พชอ.) จังหวัดสกลนคร ประกอบด้วย (1) การสร้างเครือข่ายคนทำงาน (Key Actor) เป็นการสร้างทีมงานชุมชนและการมีส่วนร่วมของชุมชนถือว่าเป็นหัวใจหลักของการขับเคลื่อนระบบการป้องกันอุบัติเหตุโดยมีชุมชน เครือข่ายจำเป็นต้องเข้าไปเรียนรู้พื้นฐาน และโครงสร้างของชุมชน ดำเนินการจัดประชุม แกนนำหลักและทีมงานชุมชนเพื่อสร้างความตระหนักเกี่ยวกับสถานการณ์และความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในชุมชน และสร้างความเข้าใจถึงหลักการ แนวคิด และการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน (2) การจัดการและพัฒนาระบบฐานข้อมูล ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนน รวมทั้งทรัพยากรต่างๆ ในชุมชน ถือเป็นสิ่งสำคัญในการช่วยสะท้อนปัญหาที่เกิดขึ้นและสามารถนำไปสร้างความตระหนักให้แก่คนในชุมชนในการแก้ไขปัญหาด้วยการมีส่วนร่วมของคนในชุมชนจากทุกภาคส่วน ดังนั้นการจัดการและพัฒนาระบบฐานข้อมูล ทีมแกนนำหลักจะต้องมีส่วนในการขับเคลื่อนตั้งแต่เริ่มทบทวนต้นทุนด้านความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ ลงพื้นที่สำรวจปัจจัยเสี่ยงและวิเคราะห์บริบทชุมชน สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในชุมชน รวมถึงระบบข้อมูลเดิมในชุมชนโดยอาศัยแหล่งข้อมูลจากหน่วยงานในชุมชนที่มีอยู่ ได้แก่ โรงพยาบาลชุมชน สถานีตำรวจ หน่วยกู้ชีพกู้ภัยกลุ่มไลน์ของชุมชน (3) กำหนดเป้าหมายและวางแผนปฏิบัติการในขั้นตอนนี้ ทีมแกนนำหลักและทีมชุมชนจะต้องนำข้อมูลชุมชนที่ได้มาร่วมกันวิเคราะห์เชิงลึกเพื่อทำให้ความเข้าใจกับสภาพปัญหาในพื้นที่ให้ชัดเจนมากขึ้น วิเคราะห์กลุ่มเสี่ยง พฤติกรรมเสี่ยง พื้นที่เสี่ยงแล้วนำปัญหามาจัดลำดับความสำคัญ (Priority) โดยเน้นความสนใจหรือความร่วมมือของชุมชนและความง่ายในการแก้ปัญหา จากนั้นจัดประชุมผู้บริหารท้องถิ่นเพื่อให้ทีมแกนนำหลักสะท้อนผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้และร่วมกันกำหนดเป้าหมาย พัฒนาแนวทาง/วิธีการดำเนินงาน บนพื้นฐานทรัพยากรของชุมชมที่มี และวางแผนปฏิบัติการโดยเลือกมาตรการ/วิธีการที่มีความเป็นไปได้สูง มีความเหมาะสมกับบริบทของชุมชนและคุ้มค่ามาดำเนินการก่อนเพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่เป็นรูปธรรม พร้อมกำหนดผู้รับผิดชอบในการแก้ไขปัญหาตามแผนที่วางไว้ (4) การปฏิบัติตามแผน ทีมแกนนำหลักและทีมชุมชนพร้อมเครือข่ายคนทำงานในชุมชนจากภาคส่วนต่างๆ ปฏิบัติตามแผนการดำเนินงาน (Action) ที่วางไว้ในขั้นตอนนี้ การดำเนินงานอาจไม่ได้เป็นไปตามแผนที่วางไว้ ทีมจะต้องมีการประชุมเพื่อปรับเปลี่ยนและเปลี่ยนแปลงเพื่อให้เข้ากับบริบทและทรัพยากรที่มีอยู่มากที่สุด และ (5) การประเมินผลแบบมีส่วนร่วม การติดตามประเมินผลการแก้ไขปัญหาเป็นอีกองค์ประกอบที่สำคัญ ในขั้นตอนนี้ทีมแกนนำหลักจะต้องมีการติดตามกระบวนการทำงานในแต่ละแผนปฏิบัติการเพื่อประเมินผลทั้งเชิงกระบวนการและผลลัพธ์เพื่อนำสิ่งที่ยังไม่สามารถดำเนินการแก้ไขได้มาสะท้อนให้ชุมชนได้ร่วมกันวิเคราะห์หาสาเหตุ และปรับแนวทางการดำเนินงาน สำหรับส่วนที่ดำเนินการได้ดีจะต้องมีการนำไปขยายผลด้วยการนำเสนอผลงานของทีมงานสู่ภายนอก ทั้งนี้การพัฒนาระบบการป้องกันอุบัติเหตุจากการมีส่วนร่วมของชุมชน ผู้พัฒนาจะต้องมีทีมพี่เลี้ยงระดับจังหวัด (ผู้มีประสบการณ์และมีส่วนร่วมดำเนินงานการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของเครือข่ายจังหวัด) ทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษา เติมเต็มวิชาการ ประสานการทำงานในแต่ละภาคส่วน และหนุนเสริมเติมพลัง (Empowerment) ให้แก่ทีมงาน พร้อมทั้งติดตามความก้าวหน้าอย่างต่อเนื่อง

4. การประเมินผลระบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนน โดยใช้กลไกคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตอำเภอส่องดาว (พชอ.) จังหวัดสกลนคร พบว่า

4.1 สภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนนก่อนและหลังการพัฒนา พบว่า สภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนนทั้งหมด 10 ด้าน โดยรวมเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 9.26 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่าด้านงานวิศวกรรมทางถนนมีการจัดการเพิ่มขึ้นมากที่สุด (17.05%) รองลงมา คือ ด้านหน่วยงานอุบัติเหตุฉุกเฉินโรงพยาบาล (15.22%) และด้านอาสาสมัคร (13.12%) แต่เป็นที่น่าสังเกตว่าด้านระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินมีสภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนนน้อยที่สุด (3.92%) ดังแสดงในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 การเปรียบเทียบคะแนนร้อยละความแตกต่างของสภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนนก่อน และหลังการพัฒนา รายด้านและโดยรวม

ตัวแปร	การจัดการ		% difference
	ก่อนการพัฒนา	หลังการพัฒนา	
	mean(SD.)	mean(SD.)	
ด้านพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522	4.03(0.66)	4.29(0.53)	+6.25
ด้านพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522	4.00(0.77)	4.23(0.76)	+5.59
ด้านงานวิศวกรรมทางถนน	3.60(0.65)	4.27(0.72)	+17.05
ด้านงานวิศวกรรมจราจร	3.99(0.68)	4.24(0.76)	+6.07
ด้านการให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์	4.03(0.76)	4.24(0.61)	+5.08
ด้านการมีส่วนร่วม	3.65(0.71)	4.07(0.52)	+10.88
ด้านระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน	4.00(0.58)	4.16(0.48)	+3.92
ด้านหน่วยงานอุบัติเหตุฉุกเฉินโรงพยาบาล	3.58(0.50)	4.17(0.77)	+15.22
ด้านอาสาสมัคร	3.56(0.56)	4.06(0.76)	+13.12
ด้านการประเมินผลและระบบสารสนเทศ	3.74(0.80)	4.09(0.87)	+8.94
เฉลี่ยโดยรวม	3.81(0.21)	4.18(0.46)	+9.26

4.2 การเปรียบเทียบร้อยละความแตกต่างจำนวนครั้งและจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุและความปลอดภัยทางถนน พบว่า ในปี พ.ศ.2566 มีจำนวนอุบัติเหตุเกิด 431 ครั้ง ลดลงจากปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 2.75 ผู้ได้บาดเจ็บ 529 คน ลดลงร้อยละ 0.57 และมีผู้เสียชีวิต 6 คน ลดลง คิดเป็นร้อยละ 15.38 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 3

ตารางที่ 3 การเปรียบเทียบร้อยละความแตกต่างจำนวนครั้งและจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ และความปลอดภัยทางถนนในอำเภอส่องดาว จังหวัดสกลนคร

ตัวแปร	ปี พ.ศ.2565	ปี พ.ศ.2566	%difference
จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	443	431	-2.75
จำนวนผู้ได้บาดเจ็บ (คน)	532	529	-0.57
จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)	7	6	-15.38

วิจารณ์

ผลการวิจัยครั้งนี้พบผลเช่นเดียวกับศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประชาชนในเขตอำเภอสว่างอารมณ์ จังหวัดอุทัยธานี พบว่า โมเดลเชิงสาเหตุที่พัฒนาขึ้นตามสมมติฐานมีความสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์พบว่าปัจจัยที่ส่งผลต่อการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ สภาพยานพาหนะ ผู้ขับขี่ ถนน และสิ่งแวดล้อมรอบข้าง มีขนาดอิทธิพลเท่ากับ 0.40, 0.32, 0.24 และ 0.17 ตามลำดับ โดยที่ปัจจัยเหล่านี้สามารถร่วมกันอธิบายความแปรปรวนในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนได้ร้อยละ 58.00[7] ในทำนองเดียวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในอำเภอวังน้ำเขียว จังหวัดนครราชสีมา พบว่าสาเหตุมีพันธ์กับพฤติกรรมของตัวบุคคล สิ่งแวดล้อม ถนน พาหนะ รวมไปถึงนโยบาย และการบริหารจัดการต่างๆ แม้อำเภอวังน้ำเขียวจะยังไม่พบผู้เสียชีวิตในช่วงเทศกาลสำคัญ แต่อย่างไรก็ตาม อำเภอวังน้ำเขียวจำเป็นต้องมีมาตรการในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอย่างเคร่งครัดและต่อเนื่อง เนื่องจากพื้นที่อำเภอวังน้ำเขียว มีลักษณะภูมิประเทศเป็นลักษณะภูเขาและที่ลาดชันเป็นลอนคลื่นสลับกันตลอดทั้งพื้นที่ในรูปกระทะคว่ำ และมีพื้นที่บางส่วนเป็นที่ราบลุ่มมีทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304 เป็นถนนเส้นหลักผ่านจากอำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี อำเภอวังน้ำเขียวยาวไปถึงอำเภอปักธงชัย ซึ่งถนนดังกล่าวถือเป็นเส้นทางที่ใช้ในการเดินทางและเชื่อมต่อไปยังภาคกลาง และภาคตะวันออก[8]

ส่วนระบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนนโดยใช้กลไกคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตอำเภอส่องดาว (พชอ.) จังหวัดสกลนคร พบผลเช่นเดียวกับโปรแกรมระบบบริหารงานความปลอดภัยทางถนนสำหรับทางหลวงชนบท ประกอบด้วย 4 ขั้นตอน ได้แก่ การเก็บข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูล การแสดงผลข้อมูลและส่วนการประเมินผล โดยการเก็บข้อมูลเป็นส่วนที่ใช้ในการเก็บข้อมูลด้านความปลอดภัยของสายทาง สถิติในการเกิดอุบัติเหตุก่อนการปรับปรุง ประวัติในการปรับปรุงเพื่อยกระดับความปลอดภัยของถนน และงบประมาณที่ใช้ในการปรับปรุงความปลอดภัย ส่วนการวิเคราะห์ข้อมูลเป็นส่วนที่ใช้ในการคำนวณหาดัชนีชี้วัดความปลอดภัยของถนน เพื่อให้ได้ดัชนีชี้วัดความปลอดภัยในแต่ละช่วงของสายทางเพื่อใช้ในการตัดสินใจในการดำเนินการปรับปรุงด้านความปลอดภัย การแสดงผลข้อมูลได้มีการออกแบบการนำเสนอข้อมูลในหลายๆ ด้านเพื่อใช้ในการตัดสินใจคำเนินการด้านความปลอดภัย ส่วนสุดท้ายของโครงสร้างฐานข้อมูลของระบบซึ่งเป็นส่วนการประเมินผลมีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินมาตรการที่จะนำไปปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน โดยใช้จำนวนอุบัติเหตุที่ลดลงในแต่ละปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย เพื่อให้ทราบถึงประสิทธิภาพและความสำคัญของปัจจัย โดยจะต้องปรับปรุงและพัฒนาดัชนีชี้วัดความปลอดภัยให้มีความแม่นยำและมีประสิทธิภาพอยู่เสมอ[9]

ผลการวิจัยครั้งนี้พบว่าสภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนนทั้ง 10 ด้าน โดยรวมเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 6.27 และการเปรียบเทียบร้อยละความแตกต่างจำนวนครั้ง และจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุและความปลอดภัยทางถนน พบว่า ในปี พ.ศ.2566 มีจำนวนอุบัติเหตุเกิด 431 ครั้ง ลดลงจากปี พ.ศ. 2565 คิดเป็นร้อยละ 2.75 ผู้ได้บาดเจ็บ 529 คน ลดลงร้อยละ 0.57 และมีผู้เสียชีวิต 6 คน ลดลง คิดเป็นร้อยละ 13.33 ตามลำดับ สอดคล้องกับการ

ศึกษาในกลุ่มตัวอย่างที่เป็นพนักงานขับรถพยาบาล โรงพยาบาลชุมชนในจังหวัดชลบุรี พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีค่าเฉลี่ยระดับคะแนนพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของพนักงานขับรถพยาบาลก่อนการทดลองใช้โปรแกรมอยู่ในระดับปานกลาง และหลังการทดลองมีคะแนนพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยในระดับดี เมื่อเปรียบเทียบคะแนนก่อนและหลังการทดลอง พบว่า หลังการทดลองใช้โปรแกรมมีระดับคะแนนสูงกว่าก่อนการทดลองนอกจากนี้ยังพบว่าอัตราการเกิดอุบัติการณ์ทางถนนหลังการทคลองใช้โปรแกรมมีจำนวนลดลงกว่าก่อนใช้โปรแกรมโดยมีอัตราการเกิดอุบัติการณ์ (Incident rate) ก่อนและหลังเท่ากับ 8.01 และ 2.47 ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบกันพบว่ามีอัตราการเกิดอุบัติการณ์ทางถนนลดลงร้อยละ 60 โดยมีสาเหตุจากการไม่กระทำในสิ่งที่เสี่ยงต่อการเกิดอันตราย เช่น การขับขี่เร็วกว่ากำหนดไม่เปลี่ยนช่องจราจรหรือแซงกะทันหัน ไม่ขับรถในระยะกระชั้นชิดและมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยมากขึ้น[10] สอดคล้องกับแนวทางการจัดการด่านชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน คือ หลัก “4S” และ “SARIME” คือ Structure; แนวทางของผู้บริหารหรือผู้กำหนดมาตรการ ต้องมีการจัดโครงสร้างและแบ่งบทบาทหน้าที่บุคคลจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นผู้ที่จะเข้าร่วมปฏิบัติการในด่านชุมชนให้ชัดเจน Support; การสนับสนุนงบประมาณ ตั้งแต่ค่าตอบแทนหรือเบี้ยเลี้ยงผู้ปฏิบัติงาน ค่าอาหารและเครื่องดื่มระหว่างปฏิบัติงาน สวัสดิการอื่น ๆ ไปจนถึงทรัพยากร อุปกรณ์วัสดุ สิ่งของเครื่องมือ อื่นๆที่จำเป็นในการจัดการด่านชุมชน อาทิ ไฟฟ้าส่องสว่าง ป้ายจุดตรวจ Skill; การเตรียมความพร้อมทักษะในการปฏิบัติงานของผู้ร่วมปฏิบัติการณ ด่านชุมชน รวมถึงสร้างความรู้ความเข้าใจ และ Supervise คือ การออกนิเทศหรือติดตามผลการจัดการด่านชุมชนอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ประชาชนที่ถูกตรวจเรียกและมีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ถูกดำเนินการ โดยด่านชุมชนทั้งในรูปแบบมาตรการทางสังคม และมาตรการทางกฎหมาย คือ ได้รับการตักเตือนและให้คำแนะนำ ร่วมถึงให้พักหรือไม่ให้ขับต่อไปร้อยละ 17.80 และมีจำนวน 16 คน หรือร้อยละ 4.00 ที่ถูกยึดกุญแจรถชั่วคราวและแจ้งผู้ปกครองหรือญาติมารับ ซึ่งมาตรการนี้ใช้สำหรับคนในพื้นที่ สำหรับคนต่างพื้นที่ร้อยละ 24.30 ถูกบังคับใช้กฎหมาย ได้แก่ เปรียบเทียบปรับในกรณีขับรถเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด มีปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายเกินกฎหมายกำหนด หรือ ไม่คาดเข็มขัดหรือสวมหมวกนิรภัย เป็นต้น[8]

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอต่อคนทำงานขับเคลื่อนภาคีเครือข่าย

1) ต้องมีการสร้าง Partnership ที่หลากหลายโดยไม่ยึดติดอยู่กับข้อจำกัดหรือปัญหาของการทำงานที่ผ่านมา หากแต่ต้องก้าวข้ามข้อจำกัดในการทำงานร่วมกัน ดึงจุดเด่นของการทำงานในแต่ละองค์กรมายกระดับ และเสริมกลไกการทำงานโดยกำหนด “เป้าหมาย และวิสัยทัศน์ร่วม” ตลอดจนต้องมีการกำหนดยุทธศาสตร์ และประเด็นการขับเคลื่อนงานให้ชัดทั้งในระดับระบบและกลไกจังหวัดและระดับผู้ปฏิบัติงานของส่วนท้องถิ่น

2) ต้องให้ความสำคัญกับการบูรณาการข้อมูลร่วมกันที่มาจากต่างหน่วยงาน ต้องมีการนำข้อมูลมาจัดระบบ และวิเคราะห์ร่วมกัน ซึ่งจะนำไปสู่การออกแบบกิจกรรม และกำหนดแนวทางการแก้ไขร่วมกันได้อย่างเหมาะสม

ด้านการปฏิบัติงาน

1) ด้านวิศวกรรมจราจรติดตั้งป้ายเตือนการทาสีเส้นจราจรเป็นการปรับปรุงที่ใช้งบประมาณน้อยสามารถใช้ศักยภาพในพื้นที่ได้และสามารถแก้ไขปัญหาได้บางส่วน ดังนั้นในพื้นที่ที่มีทรัพยากรจำกัดจึงควรให้น้ำหนักของการแก้ไขปัญหาฯด้วยวิศวกรรมจราจรที่ใช้ต้นทุนต่ำเป็นเบื้องต้นก่อนการดำเนินการแก้ไขปัญหาที่จะทำให้ครอบคลุมองค์ประกอบหลักของระบบที่ปลอดภัย

2) ด้านการสร้างความมีส่วนร่วม พบว่า การประชุมอย่างสม่ำเสมอ การพบปะพูดคุยแบบไม่เป็นทางการ การใช้และการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารไม่ว่าจะเป็นข้อมูลอุบัติเหตุในพื้นที่ข้อมูล การประเมินผลการดำเนินงานทำให้ภาคีมีส่วนร่วมในเป็นเจ้าของการตัดสินใจและการร่วมวางแผนอย่างมีทิศทาง ส่งผลการการแก้ไขปัญหาตรงกับความต้องการและเกิดความยั่งยืน

อย่างไรก็ตามหน่วยงานต่าง ๆ หลายแห่งยังเป็นหน่วย

ราชการสังกัดส่วนกลางทำให้การทำงานในลักษณะแนวราบไม่สามารถบูรณาการงานได้อย่างสมบูรณ์ และทีมงานชุมชนควรมีการนำเสนอผลงานและรายงานความก้าวหน้าของการดำเนินงานต่อผู้บริหารหน่วยงานอย่างต่อเนื่อง

เอกสารอ้างอิง

1. World Health Organization. Global Status Report on Road Safety 2018. Geneva: World Health Organization; 2018.
2. กรมควบคุมโรค. จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตที่เข้ารับบริการในโรงพยาบาลเปรียบเทียบ IPD และ OPD ปี พ.ศ.2560. เอกสารเผยแพร่ของกรมควบคุมโรค; 2561.
3. อำนวย บุญรัตนไมตรี, วัฒนา นนทชิต, นิพนธ์ ไตรสรณะกุล, ธณกฤษ งามมีศรี. กระบวนทัศน์การจัดการความปลอดภัยทางถนน. วารสารดุษฎีบัณฑิตทางสังคมศาสตร์. 2560;7(1):28-39.
4. สำนักงานสาธารณสุขอำเภอส่องดาว. รายงานผลการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2565. สกลนคร; 2565.
5. อัฌษไธค์ รันตนดิลก ณ ภูเก็ต. อุบัติเหตุทางถนน [อินเตอร์เน็ต]. 2555 [เข้าถึงเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2565] สืบค้นจาก: http://www.manager.co.th/Motoring/ViewNews.aspx?NewsID=9570000004426.
6. มาเรียม นิลพันธุ์, มาเรียม นิลพันธุ์. วิธีวิจัยทางการศึกษา. พิมพ์ครั้งที่ 5. นครปฐม : มหาวิทยาลัยศิลปากร; 2553.
7. จตุภพ ดิษผล, อัญสุรีย์ ศิริโสภณ. ปัจจัยที่ส่งผลต่อการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประชาชนในเขตอำเภอสว่างอารมณ์ จังหวัดอุทัยธานี: การวิเคราะห์ MIMIC model. วารสารสมาคมพยาบาลแห่งประทศไทยฯ สาขาภาคเหนือ. 2564;27:101-12.
8. สมบูรณ์ จิตต์พิมาย. ผลการจัดการด่านชุมชนเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน อำเภอวังน้ำเขียว จังหวัดนครราชสีมา. วารสารวิจัยและพัฒนาด้านสุขภาพ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนครราชสีมา. 2564;7:237-55.
9. วิศว์ รัตนโชติ, สันติภาพ ศิริยงค์. ระบบบริหารงานวิศวกรรมความปลอดภัยทางถนนกับการแก้ไขจุดอันตราย: กรณีศึกษาทางต่างระดับเชื่อมต่อถนนนครอินทร์กับถนนกาญจนาภิเษกด้านตะวันตก. สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวงชนบท; 2551.
10. สุภาภรณ์ บุญสงค์. ประสิทธิผลของการประยุกต์ใช้โปรแกรมคู่หูความปลอดภัยต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่และการลดอุบัติการณ์ทางถนนของพนักงานขับรถพยาบาล โรงพยาบาลชุมชนในจังหวัดชลบุรี. [วิทยานิพนธ์]. ชลบุรี: มหาวิทยาลัยบูรพา; 2562.