

รูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น
Road Traffic Injury and Death Prevention Model in Nong Ruea District, Khon Kaen Province

พิชิต แสนเสนา ส.ม. (การบริหารงานสาธารณสุข)¹ Pichit Seansena M.P.H. (Public Health Administration)¹

ธวัชชัย คำป้อม ส.ม. (วิทยาการระบาด)² Tawatchai Kampon M.P.H. (Epidemiology)²

วิลาวลัย บุญมี พย.บ.³ Wilawan Boonmee B.N.S.³

¹ สำนักงานสาธารณสุขอำเภอหนองเรือ ¹ Nong Ruea District Health Office

² โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านหมือดแอ่ ² Ban Muad-ae Health Promoting Hospital

³ โรงพยาบาลหนองเรือ ³ Nong Ruea Hospital

Received : February 2, 2023 | Revised : September 15, 2023 | Accepted : September 18, 2023

บทคัดย่อ

การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ส่งผลต่อชีวิต ทรัพย์สิน และเศรษฐกิจ ซึ่งการวิจัยเชิงปฏิบัติการนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนารูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น ได้ประยุกต์แนวคิดของเคมมิส และแม็กแท็กการ์ด โดยระยะที่ 1 ศึกษาสถานการณ์ปัญหา ระยะที่ 2 พัฒนารูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ประกอบด้วย การวางแผน การปฏิบัติตามแผน การสังเกตการณ์ และการสะท้อนผลลัพท์ ระยะที่ 3 สรุปและประเมินผล ศึกษาในคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปอ.อำเภอ) ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปอ.อปท.) ผู้นำชุมชน อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.) เจ้าหน้าที่โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล ดำเนินการวิจัยปีงบประมาณ 2559 - 2564 รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากโรงพยาบาลหนองเรือ ข้อมูลช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ จากกองสาธารณสุขฉุกเฉิน และเก็บข้อมูลจากการสังเกต การสัมภาษณ์เชิงลึกและการสนทนากลุ่ม วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนาและการวิเคราะห์เชิงเนื้อหา ผลการศึกษา พบว่า การพัฒนารูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนตามแนวคิดระบบความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วย 9 ขั้นตอน ได้แก่ 1) การขับเคลื่อนกลไก ศปอ.อำเภอ และบูรณาการกับคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พขอ.) 2) การบริหารจัดการ “ข้อมูลข่าวสาร” โดยทีมคณะอนุกรรมการฯ เพื่อชี้เป้า จุดเสี่ยง กลุ่มเสี่ยง และพฤติกรรมเสี่ยง 3) การสะท้อนข้อมูลกลับเพื่อร่วมกันแก้ไขปัญหาเชิงระบบ (คน รถ ถนน สิ่งแวดล้อมทั้งกายภาพและสังคม) 4) การขับเคลื่อนกลไก ศปอ.อปท. ต่อเนื่องและยั่งยืน 5) การสร้าง “เจ้าภาพ” 3 ร. (โรงเรียน โรงงาน รัฐ) 6) การดำเนินการตามแผน 7) การกำกับ ติดตาม 8) การถอดบทเรียน และแลกเปลี่ยนเรียนรู้ และ 9) การประเมินผลจากการดำเนินการปีงบประมาณ 2559 - 2564 จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุจาก 866 ครั้ง เป็น 385 ครั้ง (ลดลงร้อยละ 55.54) และจำนวนผู้บาดเจ็บจาก 1,125 ราย เป็น 481 ราย (ลดลงร้อยละ 57.24) แต่อย่างไรก็ตามจำนวนการเสียชีวิตยังไม่บรรลุตามเป้าหมายทศวรรษความปลอดภัยทางถนน ดังนั้น ควรสร้างการมีส่วนร่วมของ ศปอ.อปท. โรงเรียน ชุมชน ครอบครัว ในการแก้ปัญหาแบบองค์รวม “คนปลอดภัย ถนนปลอดภัย ยานพาหนะปลอดภัย การจัดการความเร็ว”

คำสำคัญ: การพัฒนารูปแบบ, การป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิต, อุบัติเหตุทางถนน, ระบบความปลอดภัยทางถนน

Abstract

Road traffic injuries and deaths can lead to loss of life, property, and economic impact. This action research aimed to develop a road traffic injury and death prevention model in Nong Ruea District, Khon Kaen Province, using the Kemmis & McTaggart concept. The study was divided into three phases: Phase 1 involved situational and problem analysis; Phase 2 focused on developing the road traffic injury and death prevention model, including planning, action, observation, and reflection; and Phase 3 comprised the summary and evaluation. The study involved participants from various groups, including members of the district road traffic center board, local government organizations, community leaders, village health volunteers, sub-district health providers, and residents from the selected community. The study took place between October 2015 and September 2021, utilizing secondary data from Nong Ruea Hospital, along with data specifically collected during the New Year and Songkran festival periods from the Emergency Health Division. Data collection methods included observation, in-depth interviews, and group discussions. The data were then analyzed using descriptive statistics and content analysis. The results revealed an eight-step road traffic injury and death prevention model based on road traffic safety concepts: Integration of the district road traffic center board with the district health system (DHS) for coordinated efforts. Sub-board committees within the district manage information to identify three major risks: risk points, risk groups, and risky behaviors. Shared problem-solving through information reflection, addressing systemic issues related to people, vehicles, roads, and the physical and social environment. Establishment of a sustainable mechanism for driving road safety efforts by the road safety center and local administrative organization. Creation of a host establishment (3R) involving schools, factories, and government agencies. Implementation of planned strategies. Continuous supervision and monitoring. Lessons learned and knowledge exchange, followed by evaluation. Implementation between the fiscal years 2016 and 2021 led to a reduction in accidents from 866 to 385 events, a decrease of 55.54%. The number of injury cases also decreased from 1,125 to 481 cases (a reduction of 57.24%). However, the target for reducing fatalities in line with the Decade of Road Safety has not been achieved yet. Therefore, it is recommended to establish collaboration between the district road traffic center, local government organizations, schools, communities, families, and youth to adopt a comprehensive approach focusing on "safe road users, safe roads and roadsides, safe vehicles, and safe speed."

Keywords: Model development, Injuries and deaths Prevention Model, Road Traffic Injury, Safe System Approach

บทนำ

การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญส่งผลกระทบต่อความสูญเสียชีวิตทรัพย์สินและเศรษฐกิจที่ทั่วโลกให้ความสำคัญ สมัชชาสหประชาชาติได้ประกาศเจตนารมณ์ในปฏิญญามอสโกให้ปีพ.ศ.2554 – 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety)⁽¹⁾ ประเทศไทยในฐานะประเทศสมาชิกได้ร่วมขับเคลื่อนวาระความปลอดภัยทางถนนของโลกโดยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 กำหนดให้ ปี พ.ศ. 2554 – 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน เป้าหมายเพื่อลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของคนไทยลงครึ่งหนึ่ง หรือต่ำกว่า 10.00 ต่อประชากรแสนคน⁽²⁾ หลักการสำคัญในการกำหนดทิศทางของแผนทศวรรษความปลอดภัยทางถนนนั้นยึดแนวคิดระบบความปลอดภัย (Safe System Approach) ซึ่งมีแนวคิดในการลดการสูญเสียอุบัติเหตุทางถนนให้เป็นศูนย์หรือ Vision Zero โดยมองปัจจัยที่เกี่ยวข้องทั้งหมด (คน รถ ถนน) ให้เป็นระบบแบบองค์รวม (Holistic view) และยอมรับความจริงที่ว่าความผิดพลาดของผู้ใช้ถนนเกิดขึ้นได้เสมอในขณะที่ใช้ถนน โดยหากปัจจัยอื่นที่เกี่ยวข้องในระบบ เช่น รถ หรือถนนไม่มีความบกพร่อง หรือถูกออกแบบให้รองรับความผิดพลาดเหล่านั้นได้ จะช่วยลดความสูญเสีย หรือบรรเทาความรุนแรงลงได้ โดยเป็นการเปลี่ยนความรับผิดชอบต่อความปลอดภัยบนท้องถนนจากเดิมที่เป็นของผู้ใช้รถ ใช้ถนน ไปสู่ผู้ที่รับผิดชอบในการออกแบบระบบ ตั้งแต่ผู้จัดการด้านถนน อุตสาหกรรมยานยนต์ ตำรวจ นักการเมือง ฝ่ายนิติบัญญัติ รวมไปถึงหน่วยงานด้านสาธารณสุข กระบวนการยุติธรรม สถาบันการศึกษา และองค์กรที่ไม่สังกัดภาครัฐ สำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีความรับผิดชอบต้องปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎเกณฑ์⁽³⁾ จากรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2558 ทั่วโลกมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงถึง 1.25 ล้านคนต่อปี และอัตราผู้ได้รับบาดเจ็บจำนวน 20 - 50 ล้านคนในแต่ละปี⁽¹⁾ โดย พ.ศ. 2553 รายงานการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย 26,312 ราย (38.07 ต่อประชากรแสนคน) และ พ.ศ. 2555 เสียชีวิต 24,237 ราย (36.20 ต่อประชากรแสนคน) และจากรายงานมรณบัตรของสำนักนโยบายและยุทธศาสตร์⁽²⁾ พบว่า อัตราเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2552 - 2558 ของประเทศมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจาก 14.95 ในปี พ.ศ. 2552 เป็น 19.51 ต่อประชากรแสนคน ในปี พ.ศ. 2558 สถานการณ์การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดขอนแก่นปี พ.ศ. 2558 มีผู้เสียชีวิตจำนวน 472 ราย (26.33 ต่อประชากรแสนคน) มีอำเภอสี่เหลี่ยมจำนวน 4 อำเภอ ได้แก่ อำเภอชุมแพ น้ำพอง หนองเรือ และพล มีผู้เสียชีวิต 27, 21, 16 และ 14 ราย ตามลำดับ เท่ากับ 21.82, 18.44, 17.11 และ 16.09 ต่อประชากรแสนคน ตามลำดับ โดยอำเภอหนองเรือเป็นอำเภอที่มีปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เป็นอันดับ 6 ใน 26 อำเภอของจังหวัดขอนแก่น

อำเภอหนองเรือ เป็นหนึ่งใน 26 อำเภอ ของจังหวัดขอนแก่น ตั้งอยู่ห่างจากตัวจังหวัดประมาณ 45 กิโลเมตร มีถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 (ถนนมะลิวัลย์) ตัดผ่าน ซึ่งเป็นเส้นทางคมนาคมสำคัญ

ที่เชื่อมระหว่างภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยตัดผ่านอำเภอนองเรือระยะทาง 32 กิโลเมตร เป็นถนนสายเศรษฐกิจ การจราจรคับคั่ง และเป็นสาเหตุหนึ่งที่เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอด้วย หน่วยงานที่มีหน้าที่ปฏิบัติการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอคือ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ (ศปถ.อำเภอ)⁽⁴⁾ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ของประเทศไทยจัดตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2546 เพื่อให้เป็นหน่วยงานกลางด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ เอกชน และภาคประชาสังคม มีบทบาทในการดำเนินงาน เป็น 3 ระดับ ระดับนโยบาย ระดับอำนวยการ และระดับปฏิบัติการ โดยศปถ.จังหวัดเป็นระดับอำนวยการ และศปถ.อำเภอเป็นระดับปฏิบัติการ ซึ่งคณะกรรมการศปถ.ครอบคลุม ตามแนวทาง 5 เสาหลัก คือ 1) การสร้างความสามารถในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน 2) ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย 3) ยานพาหนะที่ปลอดภัย 4) ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย และ 5) การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งนี้อำเภอนองเรือได้จัดตั้ง “ศปถ.อำเภอ” ตาม “ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ปี 2554”⁽⁴⁾ โดยมีนายอำเภอเป็นประธานศูนย์ฯ จุดมุ่งหมายของศูนย์คือเป็นส่วนหนึ่งในการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ให้บรรลุเป้าหมายตามกรอบปฏิญญาโมสโก ซึ่งจากการดำเนินงานที่ผ่านมา ศปถ.อำเภอนองเรือ มีการแต่งตั้งคณะกรรมการฯ แต่การแสดงบทบาทยังไม่ชัดเจน การดำเนินงานมุ่งเน้นที่การแก้ไขผู้ขับขี่ ใช้ถนนเป็นหลัก ยังขาดการมองและแก้ไขปัญหาแบบองค์รวม รวมทั้งการมีส่วนร่วมของท้องถิ่น และชุมชน สภาพปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ที่ผ่านมาจากรายงานโรงพยาบาลนองเรือ ปีงบประมาณ 2556-2558 พบจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ 905, 803 และ 864 ครั้ง ตามลำดับ จำนวนผู้บาดเจ็บ 1,009, 935 และ 1,051 ราย ตามลำดับ และจำนวนผู้เสียชีวิต 12, 13 และ 14 ราย ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่าอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาที่สำคัญ ผู้เสียชีวิตแนวโน้มสูงขึ้นทุกปีอย่างต่อเนื่อง และยังไม่มีรูปแบบการดำเนินงานที่ชัดเจน ผู้วิจัย จึงมุ่งเน้นที่จะพัฒนารูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนตามแนวคิดระบบความปลอดภัยทางถนน (Safe System Approach)⁽³⁾ ภายใต้มาตรการหลัก 4 ด้าน ได้แก่ การใช้ถนนที่ปลอดภัย ยานพาหนะที่ปลอดภัย ถนนและสภาพข้างทางปลอดภัย และการใช้ความเร็วที่ปลอดภัย เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงประจักษ์ในการดำเนินการป้องกันและลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และเป็นต้นแบบในการขยายผลสู่พื้นที่อื่น มุ่งสู่ ชุมชน สังคม ประเทศไทย “Vision Zero” ตายเป็นศูนย์

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาการพัฒนารูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น
2. เพื่อศึกษาผลลัพธ์ของการพัฒนารูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น
3. เพื่อศึกษาบริบทและสถานการณ์การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น

นิยามศัพท์

รูปแบบ หมายถึง กรอบความคิดทางด้านการจัดการ วิธีการทำงานที่ยึดถือเป็นแนวทางในการดำเนินงานการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น เพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ ซึ่งประกอบด้วย การมีคณะกรรมการ ศปถ.อำเภอที่แสดงบทบาทตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี มีการประชุมติดตาม กำกับกับการดำเนินงานทุกเดือน มีการสอบสวนและสะท้อนข้อมูลกลับเพื่อสร้างเจ้าภาพการแก้ไขปัญหา และการติดตามประเมินผลอย่างต่อเนื่อง

วิธีการศึกษา

1. **รูปแบบการวิจัย** เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการ (Action research) เพื่อพัฒนารูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ตามแนวคิดระบบความปลอดภัยทางถนน (Safe System Approach) อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น ปีงบประมาณ 2559 - 2564 โดยประยุกต์หลักการวิจัยเชิงปฏิบัติการตามแนวคิดของเคมมิสและแม็กแท็กการท์⁽⁵⁾ ประกอบด้วย การวางแผน (Planning) การปฏิบัติการ (Action) การสังเกตการณ์ (Observation) และการสะท้อนกลับ (Reflection)

2. **กลุ่มเป้าหมายและผู้ให้ข้อมูล** คือบุคลากรที่เป็นคณะกรรมการ ศปถ.อำเภอ 39 คน คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปถ.อปท.) ทั้ง 13 แห่ง 273 คน ผู้นำชุมชน 149 คน เจ้าหน้าที่โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล (15 คน) และอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน 149 คน ซึ่งสมัครใจเข้าร่วมการวิจัยในครั้งนี้ และเข้าร่วมกิจกรรมการดำเนินงานแบบมีส่วนร่วมตามกระบวนการวิจัยเชิงปฏิบัติการ ระหว่างเดือนตุลาคม 2559 – กันยายน 2564

3. **ขอบเขตการวิจัย** ผลลัพธ์การดำเนินงาน ประเมินวิธีการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บ และจำนวนผู้เสียชีวิต เปรียบเทียบก่อนและหลังการพัฒนาแบบ

4. ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดวิธีดำเนินการวิจัย แบ่งออกเป็น 3 ระยะ คือ

ระยะที่หนึ่ง ศึกษาบริบทและสถานการณ์

1) การวิเคราะห์สภาพปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ที่ผ่านมามีในปีงบประมาณ 2556 - 2558 โดยการใช้ประโยชน์จากฐานข้อมูลโรงพยาบาลหนองเรือ⁽⁶⁾

2) การศึกษานโยบายการดำเนินงานช่วงปกติ และช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ โดยเข้าร่วมประชุมเชิงปฏิบัติการเฝ้าระวังและการสอบสวนการบาดเจ็บจากจราจรทางถนนสู่การขับเคลื่อนการควบคุมป้องกันการบาดเจ็บและมาตรการชุมชน (ด้านชุมชนตามหลัก 3 ต. คือ เตรียม ตั้ง และติดตาม) วันที่ 30 พฤศจิกายน - 1 ธันวาคม 2558

3) ศึกษากระบวนการจัดการข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน โดยโรงพยาบาลหนองเรือ และสำนักงานสาธารณสุขอำเภอหนองเรือ เพื่อนำเสนอปัญหา จุดเสี่ยง แนวทางแก้ไข ผ่านการบูรณาการของ สป.อำเภอ และระบบสุขภาพอำเภอ (District Health System: DHS)⁽⁷⁾

ระยะที่สอง การดำเนินการวิจัย ประกอบด้วย 4 ขั้นตอน ดังนี้

1) ขั้นตอนที่ 1 การวางแผน (Planning) โดยในเดือนกรกฎาคม - กันยายน 2558 ได้มีการจัดทำแผนการดำเนินงานสร้างกลไก สป.อำเภอ โดยศึกษาระเบียบ ข้อบังคับ รวมทั้งนโยบายการดำเนินการ

2) ขั้นตอนที่ 2 การปฏิบัติการ (Action) การดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนช่วงปกติ และช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ ระหว่างปีงบประมาณ 2559 - 2564 โดยกิจกรรมสำคัญ ดังนี้

2.1) การประชุม สป.อำเภอ ผ่านการประชุมหัวหน้าส่วนราชการ ไตรมาสละ 1 ครั้ง

2.2) การสอบสวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตช่วงปกติ และช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ ระหว่างปีงบประมาณ 2559 - 2564 และการสะท้อนข้อมูลกลับ

2.3) การพัฒนาศักยภาพคณะกรรมการ สป.อำเภอ เพื่อให้แสดงบทบาทตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี พ.ศ.2554 และการสอบสวนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนแบบสหสาขา

2.4) การประชุมถอดบทเรียนการจัดการความปลอดภัยทางถนน อำเภอหนองเรือ

3) ขั้นตอนที่ 3 การสังเกตการณ์ (Observation) เป็นขั้นตอนเข้าร่วมสังเกตการณ์ การนิเทศตรวจเยี่ยมด่าน สนับสนุน ให้คำแนะนำ เก็บรวบรวมผลที่ได้จากการดำเนินงาน โดยผู้วิจัยและทีมวิจัยเป็นผู้สนับสนุน และร่วมประชุมสรุปผลการปฏิบัติงานในการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตช่วงปกติ และช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ ระหว่างปีงบประมาณ 2559 - 2564

4) ขั้นตอนที่ 4 การสะท้อนผลการปฏิบัติ (Reflection) เป็นการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตช่วงปกติ และช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ ระหว่างปีงบประมาณ 2559 - 2564 แลกเปลี่ยนเรียนรู้ และถอดบทเรียนจากการดำเนินงานที่ผ่านมา สะท้อนผลการปฏิบัติงาน หาปัจจัยแห่งความสำเร็จ นอกจากนั้นยังนำข้อสรุปและข้อเสนอแนะที่เป็นจุดอ่อนที่ต้องปรับปรุง แก้ไข และจุดแข็งที่ต้องเสริมพลังพัฒนาอย่างต่อเนื่องมากำหนดทิศทางร่วมกันและเป็นแนวทางในการปรับแผนปฏิบัติการใหม่ นำไปสู่การปฏิบัติ การสังเกต และการสะท้อนผล ในวงรอบต่อไป ปฏิบัติซ้ำ และประเมินผลทุกสิ้นปีงบประมาณ

ระยะที่สาม การสรุปและประเมินผล

ผู้วิจัยทำการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตช่วงปกติ และช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ ระหว่างปีงบประมาณ 2559 - 2564 โดยวงรอบที่ 1 คือปีงบประมาณ 2559 และวงรอบที่ 2 - 5 เป็นการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตช่วงปกติ และช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ ระหว่างปีงบประมาณ 2560 - 2564 โดยใช้กลไก สป.อำเภอ สป.อปท. การสะท้อนข้อมูลกลับผ่านที่ประชุม สป.อำเภอ และระบบสุขภาพอำเภอ โดยมีสาธารณสุขอำเภอเป็นเลขานุการร่วมในการชี้แจง การสอบสวน

การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทุกราย และมีการนำเสนอข้อมูลเพื่อให้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายอย่างต่อเนื่อง

5. การเก็บรวบรวมข้อมูล การประเมินรูปแบบการพัฒนา โดยการรวบรวมข้อมูลเชิงปริมาณจากข้อมูลทุติยภูมิ รายงานการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนโรงพยาบาลหนองเรือ⁽⁶⁾ และข้อมูลการรายงานของสำนักสาธารณสุขฉุกเฉิน กระทรวงสาธารณสุข⁽⁸⁾ ซึ่งเก็บรวบรวมโดยใช้แบบคัดลอกข้อมูลจากผู้วิจัยพัฒนาขึ้น เพื่อตอบวัตถุประสงค์การวิจัย ประกอบด้วยตัวแปร ดังนี้ 1) คน ได้แก่ เพศ อายุ การดื่มแอลกอฮอล์ การสวมหมวกนิรภัย การคาดเข็มขัดนิรภัย การบาดเจ็บ และเสียชีวิต 2) รถ ได้แก่ ชนิดยานพาหนะเสี่ยง และ 3) ถนนที่เกิดอุบัติเหตุ ช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุ

6. การวิเคราะห์ข้อมูล ข้อมูลทั่วไป จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิต จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ สาเหตุ ปัจจัยเสี่ยงและพฤติกรรมเสี่ยง ทั้งช่วงปกติ และช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ ข้อมูลเชิงปริมาณใช้สถิติเชิงพรรณนา นำเสนอด้วยค่าความถี่ และร้อยละ

ผลการวิจัย

อำเภอนองเรือ ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตก จากจังหวัดขอนแก่นประมาณ 45 กิโลเมตร มีถนนสายสำคัญที่ตัดผ่านคือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 (ถนนมะลิวัลย์) เชื่อมระหว่างภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นสายเศรษฐกิจ การจราจรคับคั่ง ระยะทางที่ตัดผ่าน 32 กิโลเมตร เป็นสาเหตุหนึ่งส่งผลให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และมีโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญ ได้แก่ บริษัทรวมเกษตรกรรมอุตสาหกรรม จำกัด (โรงงานน้ำตาล) และบริษัทขอนแก่นเหวอน จำกัด

1. บริบท และสถานการณ์

ผลการวิเคราะห์บริบท สภาพปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ที่ผ่านมาก่อนเริ่มดำเนินการศึกษาวิจัยในปี 2559 พบว่า จากรายงานโรงพยาบาลหนองเรือ ปีงบประมาณ 2556 - 2558 จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ 905, 803 และ 864 ครั้ง ตามลำดับ จำนวนผู้บาดเจ็บ 1,009, 935 และ 1,051 ราย ตามลำดับ จำนวนผู้เสียชีวิต 12, 13 และ 14 ราย ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่าอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาที่สำคัญ ผู้เสียชีวิตแนวโน้มสูงขึ้นทุกปีอย่างต่อเนื่อง รวมถึงยังไม่มีการจัดการข้อมูลที่เป็นระบบ ไม่มีการสอบสวนสะท้อนข้อมูลในการแก้ไขปัญหา และคณะกรรมการ ศปถ.อำเภอ ยังไม่มีการดำเนินงานที่เป็นรูปธรรม พร้อมกันนี้จากรายงานมรณบัตร สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ จำนวนและอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดขอนแก่น ปีงบประมาณ 2558 อำเภอนองเรือเป็นพื้นที่สีแดงที่มีปัญหาการเสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดขอนแก่น (16.00 - 22.29 ต่อประชากรแสนคน)⁽⁹⁾ โดยมีจำนวนผู้เสียชีวิต 16 ราย (17.11 ต่อประชากรแสนคน) จึงหาแนวทางป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2559

2. การพัฒนารูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ใช้กระบวนการ PAOR ประกอบด้วย 4 ขั้นตอน ดังนี้

2.1 ขั้นตอนที่ 1 การวางแผน (Planning) โดยเดือนกรกฎาคม - กันยายน 2558 ผู้วิจัยและคณะกรรมการ ศปถ.อำเภอ จัดทำแผนการดำเนินงานสร้างกลไก ศปถ.อำเภอ ในการดำเนินการช่วงปกติ และช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ ได้แก่ การแต่งตั้งคณะกรรมการ ศปถ.อำเภอ การประชุมติดตามการดำเนินงานไตรมาสละ 1 ครั้ง แนวทางการสอบสวนการบาดเจ็บจากจราจรทางถนน การเตรียมความพร้อมช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ เป็นต้น

2.2 ขั้นตอนที่ 2 การปฏิบัติการ (Action) โดยผู้วิจัยและคณะกรรมการ ศปถ.อำเภอ ดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตช่วงปกติ และช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ ระหว่างปีงบประมาณ 2559 - 2564 กิจกรรมสำคัญดังนี้ 1) การประชุม ศปถ.อำเภอ เตรียมการก่อนเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ สรุปผลถอดบทเรียนเพื่อหาโอกาสพัฒนาหลังช่วงเทศกาลทุกครั้ง 2) การสอบสวนการเสียชีวิตช่วงปกติ และช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ และการสะท้อนข้อมูลกลับ 3) พัฒนาศักยภาพคณะอนุกรรมการ ศปถ.อำเภอ เพื่อให้แสดงบทบาทตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี พ.ศ.2554 และพัฒนาศักยภาพการสอบสวนการเสียชีวิตแบบสหสาขาวิชาชีพ 4) การประชุมถอดบทเรียนการจัดการความปลอดภัยทางถนน อำเภอหนองเรือ

2.3 ขั้นตอนที่ 3 การสังเกต (Observation) ผลการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตช่วงปกติ และช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ ระหว่างปีงบประมาณ 2559 - 2564 ผลการดำเนินการดังนี้

วงรอบที่ 1 (2559) กลไก ศปถ.อำเภอ ขับเคลื่อนผ่านการประชุมหัวหน้าส่วนราชการ ผลการดำเนินงาน 1) การผลักดันปิดจุดกลับรถที่ไม่ได้มาตรฐาน ระยะทางจากสี่แยกดอนโมง ตำบลจระเข้มถึงสี่แยกหนองแก ตำบลหนองแก จำนวน 8 จุด 2) การคืนข้อมูลผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต บริเวณสี่แยกหนองแก เพื่อผลักดันให้ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร แต่อย่างไรก็ตาม กลไก ศปถ.อำเภอ ยังไม่มีความชัดเจน รวมถึงการมีส่วนร่วมแก้ไขของท้องถิ่น และชุมชน ก็ยังไม่ชัดเจนเช่นกัน

วงรอบที่ 2 (2560) ขับเคลื่อนกลไก ศปถ.อำเภอ อย่างเป็นรูปธรรม จัดตั้ง “ศปถ.อำเภอ” โดยมีนายอำเภอเป็นประธานศูนย์ฯ การประยุกต์ใช้ระบบสุขภาพอำเภอ (District Health System; DHS) โดยมีกลยุทธ์ 5 ส. (สารสนเทศ สุดเสี่ยง สหสาขาวิชาชีพ สุดคุ้ม ส่วนร่วม) เป็นกรอบในการดำเนินงานเกิดเป็นกระบวนการ DHS ที่ขับเคลื่อนการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (Road Traffic Injury: RTI) เรียกว่า DHS-RTI มีการนำข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตมาใช้ในการติดตาม ประเมินผลการดำเนินงานเพิ่มมากขึ้น โดยมีผลการดำเนินงาน 1) การจัดการความปลอดภัยทางถนนกรณีรถบรรทุก ซึ่งมีอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถบรรทุก 8 เหตุการณ์ โดยเกี่ยวเนื่องกับรถบรรทุกอ้อย 5 เหตุการณ์ (เสียชีวิต 5 ราย บาดเจ็บสาหัส 8 ราย และบาดเจ็บ 3 ราย) 2) การขับเคลื่อน DHS-RTI ซึ่งสามารถดำเนินกิจกรรมได้ครอบคลุมกลยุทธ์ 5 ส. ได้รับการประเมินระดับดี (Good) แต่อย่างไรก็ตามจำนวนบาดเจ็บและเสียชีวิตยังไม่สามารถลดลงได้

วงรอบที่ 3 (2561) กลไก สปถ.อำเภอ เริ่มบูรณาการ พชอ. ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับพื้นที่ พ.ศ.2561 ได้เลือกประเด็นที่เป็นปัญหาสำคัญของพื้นที่คือ “อุบัติเหตุทางถนน” ส่งผลให้เกิดการบูรณาการการทำงานร่วมกันโดยเฉพาะ “ข้อมูล” ที่เป็นส่วนสำคัญให้เกิดการวางแผนที่เป็นรูปธรรม โดยปัจจัยแห่งความสำเร็จที่สำคัญ คือมีทีมคณะอนุกรรมการที่เป็นทีมเดียวกัน ทั้ง สปถ.อำเภอ และ พชอ. เป็นทีมที่ได้รับการฝึกอบรม ด้านการวิเคราะห์ข้อมูล สอบสวนอุบัติเหตุ ประกอบด้วย สหสาขาวิชาชีพ เป็นคนในพื้นที่ที่มีความมุ่งมั่น ดำเนินงานมีความต่อเนื่อง เชื่อมโยงภาคีต่างๆ โดยมีผลการดำเนินงาน คือ 1) การสอบสวน สะท้อนข้อมูลกรณีการเสียชีวิตทุกราย แต่กลไก “สปถ.อปท.” ยังไม่เป็นรูปธรรม และ 2) การดำเนินงานขับเคลื่อน DHS - RTI ได้รับการประเมินดีเยี่ยมระดับประเทศ และผลักดันให้ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบริเวณสี่แยกหนองแกได้สำเร็จ

วงรอบที่ 4 (2562) มีการใช้เครื่องมือ 5 ชิ้น ประกอบด้วย 1) การวิเคราะห์ปัจจัยกำหนดสุขภาพ 2) แผนภูมิต้นไม้ปัญหา 3) บันไดผลลัพธ์ 4) การวิเคราะห์แรงเสริมแรงต้าน 5) การรวบรวมข้อมูลสะท้อนผลลัพธ์ ในการผลักดันการจัดตั้ง “สปถ.อปท.” ครบทั้ง 13 แห่ง โดยมีผลการดำเนินงาน 1) การดำเนินงานขับเคลื่อน DHS - RTI ซึ่งสามารถดำเนินกิจกรรมได้ครอบคลุมกลยุทธ์ 5 ส. ได้รับการประเมินระดับดีเยี่ยมระดับประเทศ 2) รวบรวมข้อมูลการบาดเจ็บ เสียชีวิตทุกเหตุการณ์ของอำเภอหนองเรือ ร่วมกันวิเคราะห์สาเหตุและปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุ

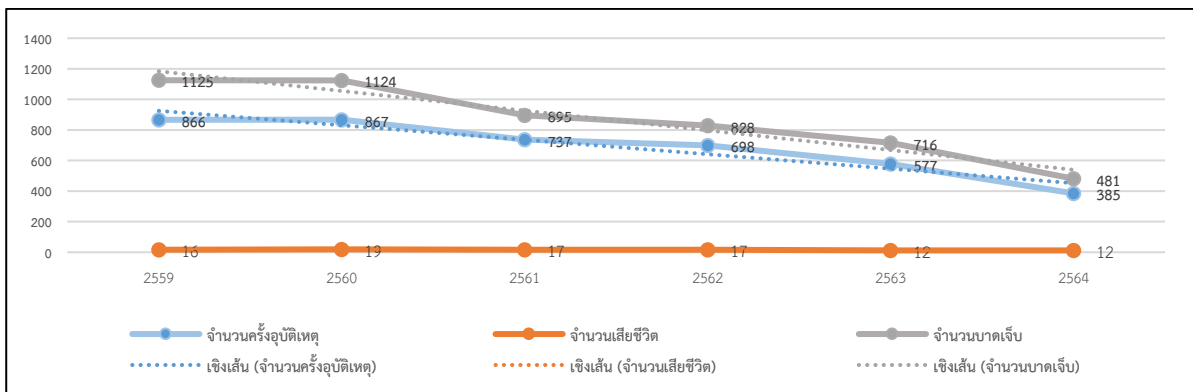
วงรอบที่ 5 (2563 - 2564) มีการดำเนินงานกลไกสปถ.อำเภอ มีการวิเคราะห์ข้อมูลและสอบสวนโรคอย่างต่อเนื่อง และเนื่องจากปีงบประมาณ 2563 - 2564 มีการระบาดของ COVID-19 กลไก สปถ.อำเภอหนองเรือ จึงยังคงดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนโดยบูรณาการด้านชุมชนกับการคัดกรอง COVID-19 ไปด้วย

2.4 ขั้นตอนที่ 4 การสะท้อนผลการปฏิบัติ (Reflection) เป็นการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตตลอดทั้งปี และช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ ระหว่างปีงบประมาณ 2559 - 2564 โดยในปี 2559 - 2560 เน้นการสร้างกลไก สปถ.อำเภอให้เป็นรูปธรรม ปี 2561 บูรณาการกับพชอ. ปี 2562 ขยายผลการดำเนินงาน สปถ.อำเภอ สู่การดำเนินงานของ สปถ.อปท. และปี 2563 - 2564 เน้นการขับเคลื่อนทั้งอำเภอร่วมกับการบูรณาการงานป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนกับการควบคุมป้องกัน COVID-19 จากการพัฒนารูปแบบฯ มีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ และถอดบทเรียนสะท้อนข้อมูลกลับ หาปัจจัยแห่งความสำเร็จ นอกจากนั้นยังเพื่อนำข้อสรุปและข้อเสนอแนะที่เป็นจุดอ่อนที่ต้องปรับปรุง แก้ไข และจุดแข็งที่ต้องเสริมพลังพัฒนาอย่างต่อเนื่องมากำหนดทิศทางร่วมกัน และเป็นแนวทางในการปรับแผนใหม่ เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ การสังเกต และการสะท้อนผลในวงรอบต่อไป โดยการปฏิบัติซ้ำและประเมินผลทุกปีงบประมาณ

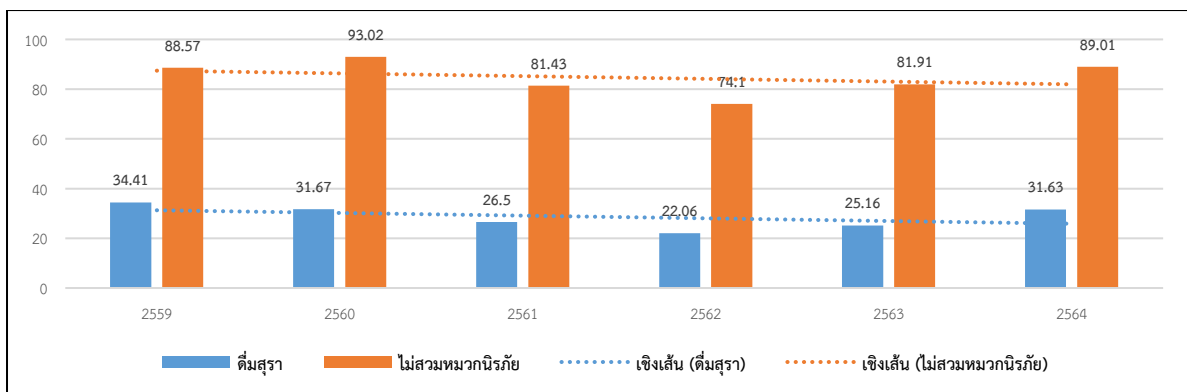
3. ระยะที่ 3 การสรุป ประเมินผล และผลลัพธ์การดำเนินงาน

3.1 ข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิต ช่วงปกติ ปีงบประมาณ 2559 - 2564

จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องจาก 866 ครั้ง ในปีงบประมาณ 2559 เป็น 385 ครั้ง ในปีงบประมาณ 2564 ลดลงร้อยละ 55.54 เช่นเดียวกับจำนวนผู้บาดเจ็บมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง จาก 1,125 ราย ในปีงบประมาณ 2559 เป็น 481 ราย ในปีงบประมาณ 2564 ลดลงร้อยละ 57.24 รายละเอียดดังภาพที่ 1 แต่อย่างไรก็ตามจำนวนผู้เสียชีวิตค่อนข้างคงที่ ในส่วนของพฤติกรรมเสี่ยง การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และการไม่สวมหมวกนิรภัยมีแนวโน้มลดลง ระหว่างปีงบประมาณ 2559 - 2562 แต่มีสัดส่วนสูงขึ้นในปีงบประมาณ 2563 - 2564 รายละเอียดดังภาพที่ 2



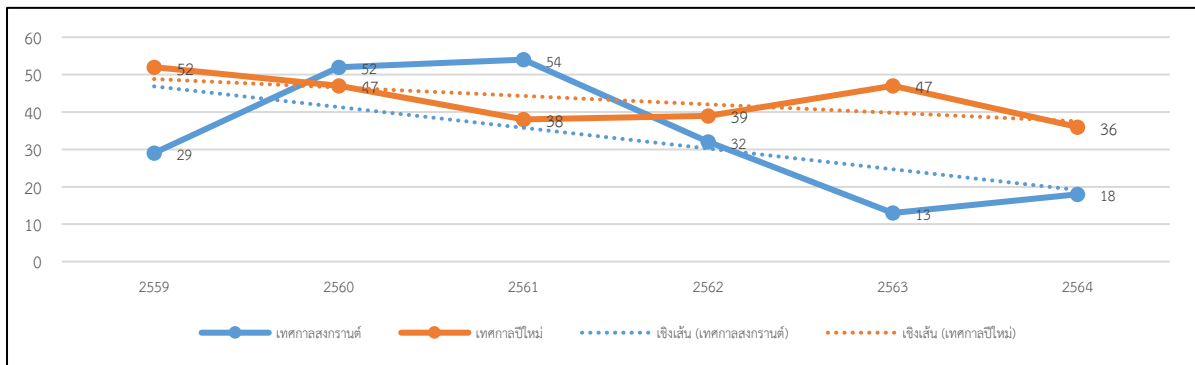
ภาพที่ 1 จำนวนผู้บาดเจ็บ เสียชีวิต และจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ ของอำเภอหนองเรือ ปีงบประมาณ 2559 - 2564



ภาพที่ 2 ร้อยละพฤติกรรมเสี่ยงการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และการไม่สวมหมวกนิรภัย ของอำเภอหนองเรือ ปีงบประมาณ 2559 - 2564

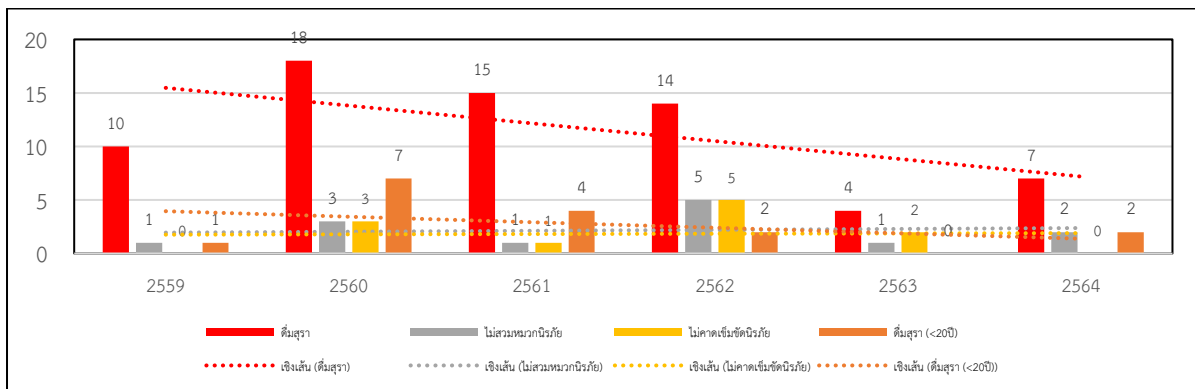
3.2 ข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตในช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ ปี 2559 - 2564

จำนวนผู้บาดเจ็บเทศกาลปีใหม่มิแนวโน้มลดลงเล็กน้อย ในขณะที่จำนวนบาดเจ็บเทศกาลสงกรานต์ลดลงค่อนข้างมาก รายละเอียดดังภาพที่ 3



ภาพที่ 3 จำนวนผู้บาดเจ็บ เทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์ ของอำเภอนองเรือ ปี 2559 - 2564

พฤติกรรมเสี่ยง พบว่า การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ มีแนวโน้มลดลง แต่ยังพบการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในกลุ่มเยาวชนที่อายุน้อยกว่า 20 ปี รายละเอียดดังภาพที่ 4



ภาพที่ 4 พฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และการไม่สวมหมวกนิรภัย ช่วงเทศกาล 2559 - 2564

3.3 สรุปการพัฒนารูปแบบดำเนินงานตามแนวคิดระบบความปลอดภัย ของอำเภอนองเรือ ปี 2559 - 2564

วงรอบที่ 1 ปี 2559 กลไก ศปถ.อำเภอ ยังไม่มีความชัดเจน รวมถึงการมีส่วนร่วมแก้ไขของท้องถิ่น และชุมชน ก็ยังไม่ชัดเจน วงรอบที่ 2 ปี 2560 ขับเคลื่อนกลไก ศปถ.อำเภอ อย่างเป็นรูปธรรม จัดตั้ง “ศปถ.อำเภอ” โดยมีนายอำเภอเป็นประธานศูนย์ฯ การประยุกต์ใช้ระบบสุขภาพอำเภอ (District Health System; DHS) โดยมีกลยุทธ์ 5 ส. (สารสนเทศ สุดเสียง สหสาขาวิชาชีพ สุดคุ้ม ส่วนร่วม) เป็นกรอบในการดำเนินงานเกิดเป็นกระบวนการ DHS ที่ขับเคลื่อนการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (Road Traffic Injury: RTI) เรียกว่า DHS-RTI วงรอบที่ 3 ปี 2561 กลไกศปถ.อำเภอ เริ่มบูรณาการ พขอ. ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับพื้นที่ พ.ศ.2561 ได้เลือกประเด็นที่เป็นปัญหาสำคัญของพื้นที่คือ “อุบัติเหตุทางถนน” ส่งผลให้เกิดการบูรณาการการทำงานร่วมกันโดยเฉพาะ “ข้อมูล” ที่เป็นส่วนสำคัญให้เกิดการวางแผนที่เป็นรูปธรรม วงรอบที่ 4 ปี 2562 พัฒนาศักยภาพคณะกรรมการ ศปถ.อำเภอ ศปถ.อท. มีการใช้เครื่องมือ

5 ชั้น ประกอบด้วย 1) การวิเคราะห์ปัจจัยกำหนดสุขภาพ 2) แผนภูมิต้นไม้ปัญหา 3) บันไดผลลัพธ์ 4) การวิเคราะห์แรงเสริมแรงต้าน 5) การรวบรวมข้อมูลสะท้อนผลลัพธ์ ในการผลักดันการจัดตั้ง “ศปอ.อปท.” ครบทั้ง 13 แห่ง วงรอบที่ 5 ปี 2563 - 2564 มีการดำเนินงานกลไก ศปอ.อำเภอ อย่างต่อเนื่อง ได้วิเคราะห์ การบาดเจ็บและเสียชีวิตทั้งหมดของปี พ.ศ. 2558 - 2562 พบสัดส่วนของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นเยาวชน อายุต่ำกว่า 20 ปี เป็นหนึ่งในสามของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต โดยจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่ทำให้เกิด การบาดเจ็บและเสียชีวิตสูงสุด จึงได้ดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในเยาวชนอายุต่ำกว่า 20 ปี และ บูรณาการด้านชุมชนกับการคัดกรอง COVID-19 ไปด้วย รายละเอียดดังภาพที่ 5



ภาพที่ 5 สรุปการดำเนินงานตามแนวคิดระบบความปลอดภัย ปี 2559 - 2564

วิจารณ์ผล

อำเภอหนองเรือได้จัดตั้ง “ศปอ.อำเภอ” ตาม “ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ปี 2554”⁽⁴⁾ จุดมุ่งหมายคือเป็นส่วนหนึ่งในการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยให้บรรลุเป้าหมายตามกรอบปฏิญญาออสโล การพัฒนารูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนตามแนวคิดระบบความปลอดภัยทางถนน อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น ได้มีการร่วมกันวางแผน ร่วมกันปฏิบัติการตามแผน การสังเกต และการสะท้อนกลับเพื่อประเมินผล และนำมาปรับปรุงพัฒนาเป็นแผนปฏิบัติการ สำหรับวงรอบต่อไป ระหว่างปีงบประมาณ 2559 - 2564 โดยปฏิบัติซ้ำ และประเมินผลเมื่อสิ้นสุดแต่ละปีงบประมาณ จากการวิเคราะห์สภาพปัญหา พบว่า ปีงบประมาณ 2558 อำเภอหนองเรือถูกชี้เป้าเป็นอำเภอสีเหลืองที่มีปัญหาอุบัติเหตุทางถนน⁽⁹⁾ ประกอบกับข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตปีงบประมาณ 2556 - 2558 จากฐานข้อมูลโรงพยาบาลหนองเรือ⁽⁶⁾ พบว่ามีแนวโน้มสูงขึ้น การจัดการด้วยกลไก ศปอ.อำเภอ ยังไม่เป็นรูปธรรม การดำเนินการในปีงบประมาณ 2559 จุดคานงัดในการผลักดันกลไก ศปอ.อำเภอ คือการดำเนินงานประยุกต์ใช้ระบบสุขภาพอำเภอ⁽⁷⁾ มุ่งเน้นให้เกิดการดำเนินงานผ่านกลไกการควบคุมป้องกันโรคในระดับอำเภอเชื่อมโยงกับศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ และการมี

ส่วนร่วมของเครือข่ายในอำเภอและท้องถิ่น โดยมีกลยุทธ์ 5 ส. (สารสนเทศ สุดเสี่ยง สหสาขาวิชาชีพ สุดคุ้ม ส่วนร่วม) เป็นกรอบในการดำเนินงาน เกิดเป็นกระบวนการ DHS-RTI ซึ่งเริ่มตั้งแต่ปีงบประมาณ 2560 จนถึงปัจจุบัน รวมถึงปีงบประมาณ 2561 กลไก ศปถ.อำเภอ เริ่มบูรณาการร่วมกับ พขอ. ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับพื้นที่ พ.ศ.2561⁽¹⁰⁾ ได้เลือกประเด็นที่เป็นปัญหาสำคัญของพื้นที่คือ “อุบัติเหตุทางถนน” ส่งผลให้เกิดการบูรณาการการทำงานร่วมกันโดยเฉพาะ “ข้อมูล” ที่เป็นส่วนสำคัญให้เกิดการวางแผนที่เป็นรูปธรรม ผลการดำเนินงาน คือ การสอบสวน สะท้อนข้อมูลกรณีการเสียชีวิตทุกราย แต่กลไก “ศปถ.อปท.” ซึ่งเป็นศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554⁽⁴⁾ ข้อ 22 โดยมีผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นประธานกรรมการ มีผู้แทนหน่วยงานราชการ ผู้นำ รัฐวิสาหกิจ ภาคประชาคม ภาคเอกชน เป็นกรรมการและเพื่อความสอดคล้องกับบริบท เพื่อเป็นจุดจัดการในพื้นที่ยังไม่เป็นรูปธรรม ปีงบประมาณ 2562 ได้ประยุกต์ใช้เครื่องมือ 5 ขึ้น ประกอบด้วย 1) การวิเคราะห์ปัจจัยกำหนดสุขภาพ 2) แผนภูมิต้นไม้ปัญหา 3) บันไดผลลัพธ์ 4) การวิเคราะห์แรงเสริมแรงต้าน 5) การรวบรวมข้อมูลสะท้อนผลลัพธ์ ในการผลักดันการจัดตั้ง “ศปถ.อปท.” ครบทุกแห่ง มีหน้าที่ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนและประสานงานกับ ศปถ.อำเภออย่างต่อเนื่อง ปีงบประมาณ 2563 - 2564 มีสถานการณ์การระบาดของโรค COVID-19⁽¹²⁾ ซึ่งอำเภอหนองเรือ มีรายงานผู้ป่วยช่วงระลอก 3 วันที่ 16 เมษายน 2563⁽¹³⁾ ส่งผลให้ไม่สามารถดำเนินการฝึกทักษะคิดการเอาชีวิตรอดในกลุ่มเด็กและเยาวชนในโรงเรียนได้ตามแผนปฏิบัติการ จากการดำเนินงานรูปแบบที่พัฒนาขึ้นประกอบด้วย 9 ขั้นตอน ได้แก่ 1) การขับเคลื่อนกลไก ศปถ.อำเภอ และบูรณาการกับ พขอ. 2) การบริหารจัดการ “ข้อมูลข่าวสาร” โดยทีมคณะอนุกรรมการฯ เพื่อชี้เป้า 3 เสี่ยง (จุดเสี่ยง กลุ่มเสี่ยง และพฤติกรรมเสี่ยง) 3) การสะท้อนข้อมูลกลับเพื่อร่วมกันแก้ไขปัญหาเชิงระบบ (คน รถ ถนน สิ่งแวดล้อมทั้งกายภาพและสังคม) 4) การขับเคลื่อนกลไก ศปถ.อปท. ให้ต่อเนื่องและยั่งยืน 5) การสร้าง “เจ้าภาพ” 3 ร. (โรงเรียน โรงงาน รัฐ) 6) การดำเนินการตามแผน 7) การกำกับ ติดตาม 8) การถอดบทเรียน และแลกเปลี่ยนเรียนรู้ และ 9) การประเมินผล จากการดำเนินการในปีงบประมาณ 2559 - 2564 ทำให้จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุจาก 866 ครั้ง เป็น 385 ครั้ง ลดลงร้อยละ 55.54 และจำนวนผู้บาดเจ็บจาก 1,125 ราย เป็น 481 ราย ลดลงร้อยละ 57.24 แต่จำนวนผู้เสียชีวิตค่อนข้างคงที่ สอดคล้องกับสุรางค์ศรี ศีตมโนชญ์ และคณะ⁽¹⁴⁾ การพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาค่าการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรอย่างมีส่วนร่วมโดยอาศัยทรัพยากรและศักยภาพในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต พบจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดเสี่ยงที่ได้รับการแก้ไขลดลงจำนวนผู้เสียชีวิตลดลงร้อยละ 37.00 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2550 ดัชนีการเสียชีวิตลดลงจาก 0.0133 เป็น 0.0087 โดยอำเภอหนองเรือ พบการเสียชีวิตบนถนนสายหลัก ซึ่งมีการจราจรคับคั่ง ใช้ความเร็วสูง รวมถึงความผิดพลาด และการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่ ในส่วนพฤติกรรมเสี่ยงการดื่มสุรา การไม่สวมหมวกนิรภัย มีแนวโน้มลดลง แต่ยังคงมีการดื่มสุราในเยาวชน โดยเฉพาะช่วงเทศกาล จำเป็นต้องมีการดำเนินมาตรการทางกฎหมายควบคู่ไปด้วย ประเด็นการขายสุรา⁽¹⁴⁾ ให้บุคคลอายุต่ำกว่า 20 ปี และขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์นอกช่วงเวลาที่ถูกกฎหมายกำหนด ซึ่งผิดตามประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี “ห้ามผู้ใดขายแอลกอฮอล์ในเวลาอื่น

นอกจากตั้งแต่เวลา 11.00 นาฬิกา ถึงเวลา 14.00 นาฬิกา และตั้งแต่เวลา 17.00 นาฬิกา ถึงเวลา 24.00 นาฬิกา” ตามประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง กำหนดเวลาห้ามขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2558⁽¹⁶⁾ และมาตรา 29 ห้ามมิให้ผู้ใดขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ แก่บุคคลซึ่งมีอายุต่ำกว่า 20 ปีบริบูรณ์ ตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551⁽¹⁵⁾ ควรอบรมให้ความรู้แก่นักเรียน ผู้ใหญ่บ้านเพื่อดำเนินการตามประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง แต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2558⁽¹⁷⁾ ร่วมกับผลักดันให้เกิดมาตรการชุมชนในการลด ละ เลิกการดื่มแอลกอฮอล์โดยบูรณาการกับการดำเนินงานด้านชุมชน การสร้างจิตสำนึกแก่ร้านค้าและประชาชนในการเคารพกฎหมาย เพื่อเป็นช่องทางหนึ่งในการป้องกันการเข้าถึงเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของเยาวชน การรณรงค์เพื่อปลูกจิตสำนึกแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนทุกคน และประชาชนทุกคน

ข้อจำกัดในการวิจัย

1. การระบาดของ COVID-19 ทำให้มีการปิดโรงเรียน จึงไม่ได้ปฏิบัติการตามแผนในการฝึกทักษะคิด การเอาชีวิตรอดในกลุ่มเด็กและเยาวชนในโรงเรียน ในปีงบประมาณ 2563 - 2564
2. ผู้บริหารมีการเปลี่ยนแปลง ส่งผลให้การเชื่อมนโยบาย และการขับเคลื่อนกลไกการดำเนินงาน ศปถ.อำเภอ และพขอ. ไม่ต่อเนื่อง

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

- 1.1 ควรเพิ่มศักยภาพคณะกรรมการ ศปถ.อปท. ในการสอบสวนข้อมูลการบาดเจ็บรุนแรง/เสียชีวิต แบบสหสาขาวิชาชีพ และสะท้อนข้อมูลกลับ อย่างเป็นรูปธรรม จะสามารถสร้าง “เจ้าภาพ” ในการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในพื้นที่ได้
- 1.2 ควรหนุนเสริมด้านรักษาความปลอดภัยของมหาดไทยให้เป็นด่านชุมชน ในการสกัดกลุ่มเสี่ยงที่ (หมวก เมา เร็ว) และสร้างการมีส่วนร่วม ความเข้มแข็งของภาคีเครือข่าย และประชาชนในชุมชน ภายใต้การสนับสนุนข้อมูลแนวทางการดำเนินงานและกำกับติดตามของ ศปถ.อปท.อย่างเข้มแข็ง
- 1.3 ควรดำเนินมาตรการชุมชนควบคู่กับการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องทั้งกฎหมายจราจร และพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551

2. ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

- 2.1 การศึกษาครั้งต่อไปควรศึกษาการพัฒนาารูปแบบการป้องกันความปลอดภัยให้ครอบคลุมถึงประเด็นธรรมนุญสุขภาพเพื่อสร้างมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนในชุมชน
- 2.2 การศึกษาครั้งต่อไปควรประยุกต์ใช้การวิจัยเชิงกึ่งทดลองเพื่อพัฒนาทักษะคิดและการเอาชีวิตรอดบนท้องถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน

กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบคุณคณะกรรมการ ศปถ.อำเภอ และศปถ.อปท. ผู้นำชุมชน เจ้าหน้าที่รพ.สต. อสม. และผู้ที่เข้าร่วมการขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน อำเภอหนองเรือ ปี 2559 - 2564

เอกสารอ้างอิง

1. องค์การอนามัยโลก. รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2558. กรุงเทพฯ: บริษัท สแกนดั้มเดีย คอร์ปอเรชั่น จำกัด; 2559.
2. สำนักโรคไม่ติดต่อ กระทรวงสาธารณสุข. รายงานประจำปี 2558. นนทบุรี: สำนักโรคไม่ติดต่อ; 2559.
3. ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. แผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2554-2563. กรุงเทพฯ: กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน; 2554.
4. ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554. ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 128, ตอนพิเศษ 4 ง (ลงวันที่ 14 มกราคม 2554).
5. Kemmigs S, Mc Taggart R. The Action Research Planner. Deakin University Press: Victoria; 1982.
6. โรงพยาบาลหนองเรือ. รายงานจำนวนครั้งการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน อำเภอหนองเรือ [เอกสารอัดสำเนา]. [ม.ป.ท.: ม.ป.พ.]; 2564.
7. สำนักบริหารการสาธารณสุข สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข. การขับเคลื่อนระบบสุขภาพระดับอำเภอ (รสบอ.) District Health System (DHS) ฉบับประเทศไทย. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร: สำนักบริหารการสาธารณสุข สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข; 2557.
8. ศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉิน ด้านการแพทย์และสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข. ระบบรายงานผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตในช่วงเทศกาล [อินเทอร์เน็ต]. นนทบุรี: ศูนย์ปฏิบัติการฉุกเฉิน ด้านการแพทย์และสาธารณสุขกระทรวงสาธารณสุข; 2564 [เข้าถึงเมื่อ 30 กันยายน 2564]. เข้าถึงได้จาก : http://203.157.103.41/reports/onepage_all.php
9. สำนักโรคไม่ติดต่อ กระทรวงสาธารณสุข. จำนวนและอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคน ปี พ.ศ. 2556-2558 จำแนกรายจังหวัด [อินเทอร์เน็ต]. นนทบุรี: สำนักโรคไม่ติดต่อ กระทรวงสาธารณสุข; 2559 [เข้าถึงเมื่อ 1 ก.ย. 2559]. เข้าถึงได้จาก : [http://thaincd.comd/ocument/file/info/injured/dataInjury%2056-58\(12-09-16\).pdf](http://thaincd.comd/ocument/file/info/injured/dataInjury%2056-58(12-09-16).pdf)
10. ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับพื้นที่ พ.ศ. 2561. ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 135, ตอนพิเศษ 54 ง (ลงวันที่ 9 มีนาคม 2561).
11. กองโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค. เครื่องมือ 5 ชิ้น ที่ทำให้กลไก ศปถ. ไปสู่ผลลัพธ์ [อินเทอร์เน็ต]. นนทบุรี: สำนักโรคไม่ติดต่อ กระทรวงสาธารณสุข; 2562 [เข้าถึงเมื่อ 30 กันยายน 2562]. เข้าถึงได้จาก :

http://www.thaincd.com/document/file/download/paper-manual/แผ่นพับ_D-

[RTI_DISTRICT_ ROAD_ TRAFFIC_INJURY.pdf](#)

12. ศูนย์บริหารสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 กระทรวงมหาดไทย. สถานการณ์ COVID-19 ประเทศไทย [อินเทอร์เน็ต]. กรุงเทพฯ: ศูนย์บริหารสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 กระทรวงมหาดไทย; 2564 [เข้าถึงเมื่อ 30 กันยายน 2564]. เข้าถึงได้จาก : <https://www.moicovid.com/>
13. สำนักงานสาธารณสุขอำเภอหนองเรือ. รายงานสถานการณ์ COVID-19 อำเภอหนองเรือ. [เอกสารอัดสำเนา]. [ม.ป.ท.: ม.ป.พ.]; 2564.
14. สุรางค์ศรี ศีตมโนชญ์, วิวัฒน์ ศีตมโนชญ์, ลักษณะ ไทยเครือ, อรชร อัฐทวีลาภ. การพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรอย่างมีส่วนร่วมโดยอาศัยทรัพยากรและศักยภาพในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต. วารสารวิชาการสาธารณสุข. 2557; 23(4):580-92.
15. พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดัดแปลงแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551. ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 125, ตอนที่ 33 ก (ลงวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2551).
16. ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง กำหนดเวลาห้ามขายเครื่องดัดแปลงแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2558. ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 132, ตอนพิเศษ 18 ง (ลงวันที่ 22 มกราคม 2558).
17. ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง แต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดัดแปลงแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2558. ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 132, ตอนพิเศษ 335 ง (ลงวันที่ 21 ธันวาคม 2558).