

การพัฒนาแบบการดำเนินงานป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน อำเภออุบลรัตน์ จังหวัดขอนแก่น

Development of road accident prevention models

Ubolratana District KhonKaen Province

(Received: October 9,2024 ; Revised: October 13,2024 ; Accepted: October 14,2024)

บังอร แซ่ฮั้ง¹ รัชชัย คำป่อง² แวตา สุริยันต์³Bangorn Saeang¹ Thawatchai Kampong² Waewta Suriyan³

บทคัดย่อ

การศึกษานี้ เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการ (Action Research) มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษารูปแบบการดำเนินงานป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอำเภออุบลรัตน์ จังหวัดขอนแก่น เก็บรวบรวมข้อมูลเชิงปริมาณจากแบบสอบถามการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข และแบบสอบถามการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน กลุ่มตัวอย่างประกอบด้วย คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ ตำบล ผู้นำชุมชน เจ้าหน้าที่โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล และอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน วิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณด้วยสถิติเชิงพรรณนา นำเสนอด้วยค่าความถี่ ร้อยละ และ paired t-test

ผลการวิจัยพบว่า สถานการณ์การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน อำเภออุบลรัตน์ จังหวัดขอนแก่น พบว่า ปี พ.ศ. 2562-2566 มีแนวโน้มสูงขึ้น โดยผู้บาดเจ็บมากที่สุดเป็นเยาวชนอายุต่ำกว่า 20 ปี พาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ รถจักรยานยนต์ เมื่อสังเคราะห์ข้อมูลผู้เสียชีวิต ปี 2566 ตาม Haddon's Matrix ปัจจัยสำคัญด้านบุคคล ได้แก่ เป็นผู้สูงอายุ ต้มแอลกอฮอล์ มีโรคประจำตัว ไม่สวมหมวกนิรภัย ปัจจัยด้านพาหนะ ได้แก่ รถจักรยานยนต์ ปรับแต่ง และจักรยานยนต์พ่วงข้าง ไม่มีทำ พร.บ. ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม ได้แก่ แสงสว่าง สภาพขรุขระ ทางโค้ง ลาดชัน เปียก หลังดำเนินการมีการดำเนินงานในด้านจัดทำแผนงานป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และดำเนินงานต่อเนื่อง จำนวนหน่วยงานที่เข้าร่วมดำเนินการ การรวบรวมข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตของตำบล การสำรวจจุดเสี่ยงต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิต การณรงค์ประชาสัมพันธ์ มาตรการชุมชน การสอบสวนการบาดเจ็บ เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร กรณีเกิดเหตุการณ์ในพื้นที่ และการเฝ้าระวังอุบัติเหตุในชุมชนหน่วยงาน สูงกว่าก่อนดำเนินการอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยจำนวนการบาดเจ็บเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง

คำสำคัญ : การพัฒนาแบบ, การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

ABSTRACT

This study is an action research with the objective of studying the operational model for road accident prevention in Ubonrat District, Khon Kaen Province. Data were collected by road accident injury or death questionnaire from the Injury Prevention Division, Department of Disease Control, Ministry of Public Health², and the road accident injury or death prevention operation questionnaire. The sample group consisted of the district and sub-district road safety operation center committee, community leaders, sub-district health promotion hospital officers, and public health volunteers. Quantitative data were analyzed using descriptive statistics, presented with frequency, percentage, and paired t-test.

The research results found that the situation of injuries and deaths from road accidents in Ubonratana District, Khon Kaen Province in 2019-2023 was trending up. The most injured people were under 20 years old. The vehicles that caused the most accidents were motorcycles³. In 2023, when analyzed data of death case according to Haddon's Matrix. The important personal factors included being elderly, drinking alcohol, having congenital diseases,

¹ นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการ สำนักงานสาธารณสุขอำเภออุบลรัตน์ จังหวัดขอนแก่น

² ผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านเหมือดแอ่ องค์การบริหารส่วนจังหวัดขอนแก่น

³ นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการ สำนักงานสาธารณสุขอำเภออุบลรัตน์ จังหวัดขอนแก่น

and not wearing a helmet. The Vehicle factors included modified motorcycles and sidecars without compulsory insurance. The Road and environmental factors included lighting, broken road, curves, steep slopes, and wetness. After the operation found that there was an operation in terms of creating a plan to prevent injuries and deaths from road accidents and continued operation. The number of participating institute in the operation, collecting data on injuries and deaths in the sub-district, surveying risk points for injuries and deaths, public relations campaigns, community measures, investigation of injuries and deaths from traffic accidents in the event of an incident in the area, and monitoring accidents in the agency community were significantly higher than before the operation at a statistical level of 0.05, with the number of injuries and deaths from road accidents decreasing.

Key word : Model development, road accident prevention

บทนำ

การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญส่งผลกระทบต่อความสูญเสียชีวิตทรัพย์สิน และเศรษฐกิจที่ทั่วโลกให้ความสำคัญ สหประชาชาติได้ประกาศเจตนารมณ์ในปฏิญญามอสโกในปี พ.ศ.2554–2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety)⁴ ประเทศไทยในฐานะประเทศสมาชิกได้ร่วมขับเคลื่อนวาระความปลอดภัยทางถนนของโลกโดยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 กำหนดให้ “ปี พ.ศ. 2554–2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน” เป้าหมายเพื่อลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของคนไทยลงครึ่งหนึ่ง หรือต่ำกว่า 10.00 ต่อประชากรแสนคน และได้จัดทำ Global Plan of Action for Road Safety 2021-2030 (พ.ศ. 2564-2573) ภายใต้ทศวรรษแห่งการลงมือทำเพื่อถนนที่ปลอดภัย หรือ Decade of Action for Road Safety 2021–2030 ซึ่งเป้าหมายจะต้องลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนลงให้ได้ครึ่งหนึ่งภายในปี พ.ศ. 2573 (SDG Move, 2565)⁵ จากรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2558 ทั่วโลกมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงถึง 1.25 ล้านคนต่อปี และอัตราผู้ได้รับบาดเจ็บจำนวน 20-50 ล้านคนในแต่ละปี โดยพ.ศ. 2553 รายงานการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย 26,312 ราย (38.07 ต่อประชากรแสนคน) และ พ.ศ. 2555 เสียชีวิต 24,237 ราย (36.20 ต่อประชากรแสนคน)⁴ และจากรายงานมรณบัตรของสำนักนโยบายและ

ยุทธศาสตร์ พบว่า อัตราเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2552-2558 ของประเทศไทยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจาก 14.95 ในปี พ.ศ.2552 เป็น 19.51 ต่อประชากรแสนคน⁶ ในปี พ.ศ.2558 สถานการณ์การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดขอนแก่น ปี พ.ศ. 2558 มีผู้เสียชีวิตจำนวน 472 ราย (26.33 ต่อประชากรแสนคน)⁷ อำเภออุบลรัตน์ แม้จะเป็นอำเภอสีเขียว (เสี่ยงน้อย) แต่จากสถิติการเสียชีวิตที่เพิ่มขึ้นทุกปี โดยในปี พ.ศ.2561-2566 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 1, 3, 2, 2, 5 และ 9 ราย ตามลำดับ เท่ากับ 2.2, 6.69, 4.46, 4.49, 11.27, ละ 20.38 ต่อประชากรแสนคน ตามลำดับ³ จะเห็นว่าสถานการณ์การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของอำเภออุบลรัตน์นั้นมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น จากการดำเนินงานที่ผ่านมา ศปถ.อำเภออุบลรัตน์ มีการแต่งตั้งคณะกรรมการ แต่การแสดงผลยังไม่ชัดเจน การดำเนินงานมุ่งเน้นที่การแก้ไขผู้ขับขี่ ใช้ถนนเป็นหลัก ยังขาดการมองและแก้ไขปัญหาแบบองค์รวม รวมทั้งการมีส่วนร่วมของท้องถิ่น และชุมชน

จากปัญหาที่กล่าวมาข้างต้นแสดงให้เห็นว่าอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เป็นปัญหาสาธารณสุขที่สำคัญของอำเภออุบลรัตน์ และมีความเร่งด่วนต้องดำเนินการแก้ไขโดยต้องอาศัยความร่วมมืออย่างเข้มแข็ง จริงจังจากทุกภาคส่วน ถึงแม้ที่ผ่านมาการขับเคลื่อนของคณะกรรมการ ศปถ.อำเภอ จะดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง แต่อาจมีบางพื้นที่ บางหน่วยงานที่ยังขาดการนำไปปฏิบัติ และการขยายผลลงสู่ชุมชนรวมถึงประชาชนบางส่วนยัง

ขาดความตระหนัก รวมทั้งมาตรการการดำเนินงานในโรงเรียน สถานประกอบการ ส่วนราชการ และมาตรการชุมชนด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนยังไม่ชัดเจน จำเป็นต้องมีการพัฒนารูปแบบการดำเนินงานป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยการร่วมกันวิเคราะห์สภาพปัญหา ระหว่าง ศปถ.อำเภอ ศปถ.อปท. ผู้นำชุมชน ภาคสาธารณสุข ภาคการศึกษา ภาคเอกชน อื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อร่วมวางแผน การปฏิบัติการตามแผน การสังเกต และการสะท้อนกลับเพื่อประเมินผลและปรับปรุงพัฒนาการดำเนินงาน ตามแนวคิดระบบความปลอดภัยทางถนน (Safe System Approach)⁵ เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงประจักษ์ในการดำเนินการป้องกันและลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และเป็นต้นแบบในการขยายผลสู่พื้นที่อื่น มุ่งสู่ ชุมชน สังคม ประเทศไทย “Vision Zero” ตายเป็นศูนย์

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาสถานการณ์ ปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอำเภออุบลรัตน์ จังหวัดขอนแก่น
2. เพื่อพัฒนารูปแบบการดำเนินงานป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอำเภออุบลรัตน์ จังหวัดขอนแก่น
3. เพื่อประเมินรูปแบบการดำเนินงานป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอำเภออุบลรัตน์จังหวัดขอนแก่น

วิธีดำเนินการวิจัย

การพัฒนารูปแบบการดำเนินงานป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน อำเภออุบลรัตน์ จังหวัดขอนแก่น แบ่งเป็น 3 ระยะ ดังนี้

ระยะที่ 1 การวิเคราะห์สถานการณ์ปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ปีงบประมาณ 2562-2566 และสังเคราะห์รายงานสอบสวนการเสียชีวิตทุกรายในปี 2566 โดยใช้แบบสอบสวนการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค

กระทรวงสาธารณสุข² การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงพรรณนา นำเสนอด้วยค่าความถี่ ร้อยละ ซึ่งผู้วิจัยเป็นผู้เก็บรวบรวมข้อมูลวิจัยด้วยตนเอง

ระยะที่ 2 ระยะปฏิบัติการวิจัยเพื่อพัฒนารูปแบบการดำเนินงานป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยแบ่งได้เป็น 4 ขั้นตอน ดังนี้ 1) สังเคราะห์รายงานสอบสวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2566 จำนวน 9 ราย วิเคราะห์ตาม Haddon's Matrix⁴ จากนั้นจัดทำแผนการการขับเคลื่อนโดย ศปถ.อำเภอ ผ่านระบบสุขภาพอำเภอซึ่งครอบคลุมทุกภาคส่วน 2) การปฏิบัติการ(Act:A) การดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนตามแผน 3) การสังเกตการณ์ (Observe:O) เป็นขั้นตอนเข้าร่วมสังเกตการณ์ตามแผนปฏิบัติการ เก็บรวบรวมผลที่ได้จากการดำเนินงาน ประชุมสรุปผลการปฏิบัติงานในการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิต 4) การสะท้อนผลการปฏิบัติ (Reflect:R)¹ เป็นการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิต แลกเปลี่ยนเรียนรู้ และถอดบทเรียนจากการดำเนินงานที่ผ่านมา และประเมินผลการพัฒนารูปแบบ

ระยะที่ 3 การสรุปและประเมินผล ทำการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิต เดือน มิถุนายน-กันยายน 2567 การสะท้อนข้อมูลกลับ ผ่านที่ประชุม ศปถ.อำเภอ และระบบสุขภาพอำเภอ โดยมีสาธารณสุขอำเภอเป็นเลขานุการร่วมคณะอนุกรรมการด้านการสอบสวนการบาดเจ็บและเสียชีวิต ร่วมในการชี้แจงผลการสอบสวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทุกราย และมีการนำเสนอข้อมูลเพื่อให้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ประเมินผลจากจำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เปรียบเทียบ เดือน มิถุนายน-กันยายน 2567 กับ ปี 2564-2566 และแบบสอบถามการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน อำเภออุบลรัตน์ ของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ คณะกรรมการ ศปถ.อำเภอ ศปถ.อปท. ผู้นำชุมชน เจ้าหน้าที่โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล และอาสาสมัครสาธารณสุขประจำ

หมู่บ้าน เปรียบเทียบก่อนและหลังการดำเนินโครงการ

จริยธรรมในการวิจัย

ผู้วิจัยขอรับการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ และได้ผ่านการรับรองจริยธรรมจากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ของสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดขอนแก่น

ผลการวิจัย

1. สถานการณ์ ปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน อำเภออุบลรัตน์ จังหวัดขอนแก่น พบว่า ปี พ.ศ. 2562-2566 จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน เป็น 150, 904, 714, 373 และ 655 ตามลำดับ เท่ากับ 6.69, 4.46, 4.49, 11.27, และ 20.38 ต่อประชากรแสนคน ซึ่งมีแนวโน้มสูงขึ้น โดยมีสัดส่วนของเยาวชนอายุต่ำกว่า 20 ปี ที่บาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน ร้อยละ 50.67, 30.90, 31.65, 30.03 และ 33.13 ตามลำดับ และส่วนใหญ่พาหนะที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนนคือจักรยานยนต์ ร้อยละ 82.67, 49.12, 82.77, 83.11 และ 87.33 ตามลำดับ³

2. รูปแบบการดำเนินงานป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอำเภออุบลรัตน์ จังหวัดขอนแก่น ประกอบด้วย 4 ขั้นตอน ดังนี้ 1) สังเคราะห์รายงานสอบสวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2566 จำนวน 9 ราย วิเคราะห์ตาม Haddon's Matrix พบว่า ปัจจัยด้านบุคคล ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 89 ประกอบอาชีพเกษตรกร ร้อยละ 45 อายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 45 มีประวัติดื่มแอลกอฮอล์ก่อนขับขี่ ร้อยละ 22 ไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 55.6 มีโรคประจำตัวที่ต้องรับประทานยาเป็นประจำ ร้อยละ 33.3 และเป็นคนนอกพื้นที่ไม่ชินเส้นทาง ร้อยละ 11.1 ปัจจัยด้านยานพาหนะ ประเภทยานพาหนะเป็นรถจักรยานยนต์ และจักรยานยนต์พ่วงข้าง ไม่มีการทำ พ.ร.บ. จักรยานยนต์มีการปรับแต่งสภาพปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ถนนไม่มีแสงสว่างริมทาง สภาพขรุขระเป็นคลื่น หลุมบ่อ ถนนมี

ลักษณะโค้ง ทางเอียง/ลาดชัน ถนนเปียก สะท้อนข้อมูลกลับเพื่อสร้าง “เจ้าภาพ” ในการประชุม ศปถ.อำเภอ สัจจร 2 โชน ได้แก่ 1)เทศบาลตำบลนาคำ อบต.บ้านดง และ อบต.ศรีสุขสำราญ 2)เทศบาลตำบลเขื่อนอุบลรัตน์ โคนสูง และ อบต.ทุ่งโป่ง จากนั้นจัดทำแผนการขับเคลื่อนโดย ศปถ.อำเภอผ่านระบบสุขภาพอำเภอซึ่งครอบคลุมทุกภาคส่วน 2) การปฏิบัติการ (Act: A) การดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน โดย 2.1) การประชุม ศปถ.อำเภอ สัจจร 2 โชน เพื่อหามาตรการตามบริบท และแลกเปลี่ยนเรียนรู้ 2.2) ค้นข้อมูลการสอบสวนการบาดเจ็บและเสียชีวิต ระหว่างปีงบประมาณ 2562-2566 2.3)การพัฒนาศักยภาพคณะอนุกรรมการ ศปถ.อำเภอ เพื่อให้แสดงบทบาทตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี พ.ศ.2554 การสอบสวนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 2.4) จัดทำ “นโยบายชุมชน/กตีกา” เรื่อง หมวก เมา เร็ว การตั้งด่านชุมชน ด้านครอบครัว และ 2.5) การประชุมถอดบทเรียนการจัดการความปลอดภัยทางถนน อำเภออุบลรัตน์ 3) การสังเกตการณ์ (Observe:O) การติดตามประเมินผล การประชุม ศปถ.อำเภอ ศปถ.อปท. การสอบสวน การสะท้อนข้อมูลกลับ จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และเสียชีวิต เป็นขั้นตอนเข้าร่วมสังเกตการณ์ตามแผนปฏิบัติการ เก็บรวบรวมผลที่ได้จากการดำเนินงาน ประชุมสรุปผลการปฏิบัติงานในการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิต 4) การสะท้อนผลการปฏิบัติ (Reflect: R) เป็นการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิต แลกเปลี่ยนเรียนรู้ และถอดบทเรียนจากการดำเนินงานที่ผ่านมา และประเมินผลการพัฒนารูปแบบ วิเคราะห์ปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงานและวางแผนแก้ไขปัญหาวงรอบต่อไป

3. ผลการประเมินรูปแบบการดำเนินงานป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอำเภออุบลรัตน์ จังหวัดขอนแก่น

3.1 ประเมินผลจากจำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เดือน มิถุนายน - กันยายน 2567 เมื่อเทียบกับ ปี 2564-2566 พบว่า

จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ และจำนวนผู้บาดเจ็บ ปี 2567 ลดลงกว่า ปี 2566 แต่มีจำนวนมากกว่าปี 2564 และปี 2565 ส่วนจำนวนผู้เสียชีวิตคงที่ในปี 2565-2567³ ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 เปรียบเทียบสถิติจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน อำเภออุบลรัตน์ จังหวัดขอนแก่น เดือนมิถุนายน-กันยายน ปีงบประมาณ 2564-2567

ปีงบประมาณ	การเกิดอุบัติเหตุ (ครั้ง)	การบาดเจ็บ (คน)	การเสียชีวิต (คน)	อัตราตายต่อประชากรแสนคน
2564	226	226	0	0
2565	415	414	1	2.36
2566	715	714	1	2.26
2567	641	640	1	2.25

3.2 การดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน อำเภออุบลรัตน์

3.2.1 ข้อมูลของผู้ดำเนินการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน อำเภออุบลรัตน์ จังหวัดขอนแก่น จำนวน 141 คน ส่วน

ใหญ่เป็น อสม. ร้อยละ 54.6 รองลงมาคือ คณะกรรมการ ศปถ.อำเภอ ร้อยละ 20.6 อยู่ในพื้นที่ตำบลเขื่อนอุบลรัตน์ ร้อยละ 27.0 รองลงมาคือตำบลบ้านดง ร้อยละ 18.4 ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 64.5 อายุระหว่าง 51-60 ปี ร้อยละ 40.4 รองลงมาคือ 41-50 ปี ร้อยละ 27.7 จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 46.8 รองลงมาจบปริญญาตรีขึ้นไป ร้อยละ 27.0

3.2.2 ผลการเปรียบเทียบการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานก่อนและหลังดำเนินการ พบว่าหลังดำเนินการมีการดำเนินงานในด้านจัดทำแผนงานป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และดำเนินงานต่อเนื่อง จำนวนหน่วยงานที่เข้าร่วมดำเนินการ การรวบรวมข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตของตำบล การสำรวจจุดเสี่ยงต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิต การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ มาตรการชุมชน การสอบสวนการบาดเจ็บ เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร กรณีเกิดเหตุการณ์ในพื้นที่ และการเฝ้าระวังอุบัติเหตุในชุมชนหน่วยงาน สูงกว่าก่อนดำเนินการอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 เปรียบเทียบการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงาน

กิจกรรม	ก่อนดำเนินการ		หลังดำเนินการ		t	p-value
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
1. หน่วยงานของท่านมีแผนงาน/แผนปฏิบัติการ/โครงการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน	112	79.4	140	99.3	24.30	0.000*
2. แผนปฏิบัติการ/โครงการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน มีการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง	89	63.1	108	76.6	5.31	0.021*
3. จำนวนหน่วยงานที่เข้าร่วมดำเนินการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน						
3.1 มีน้อยกว่าหรือเท่ากับ 4 หน่วยงาน	81	57.4	64	45.4	6.96	0.008*
3.2 มีตั้งแต่ 5 หน่วยงานขึ้นไป	60	42.6	77	54.6		
4. มีการรวบรวมข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตของตำบล	113	80.1	139	98.6	22.32	0.000*
5. มีการนำเสนอข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตของตำบล ในที่ประชุมของอปท./ อบต.	101	71.6	102	72.3	0.00	1.000

ตารางที่ 2 เปรียบเทียบการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงาน

กิจกรรม	ก่อนดำเนินการ		หลังดำเนินการ		t	p-value
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
6. มีการสำรวจจุดเสี่ยงต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิต	114	80.9	131	92.9	8.26	0.004*
7. มีการจัดทำแผนที่จุดเสี่ยงต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิต	98	69.5	104	73.8	0.48	0.488
8. มีการจัดการ/แก้ไขจุดเสี่ยงต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิต	107	75.9	109	77.3	0.02	0.880
9. มีการให้ความรู้ด้านอุบัติเหตุจราจรและการป้องกันในชุมชน	117	83.0	118	83.7	0.00	1.000
10. มีการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ เช่น ใช้หมวกนิรภัย/คาดเข็มขัดนิรภัย/ การใช้ความเร็วในชุมชน	119	84.4	141	100.0	NA	0.000*
11. มีมาตรการชุมชน/ ธรรมนูญการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน	81	57.4	123	87.2	24.72	0.000*
12. มีการสอบสวนการบาดเจ็บ หรือการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร กรณีเกิดเหตุการณ์ในพื้นที่	113	80.1	127	90.1	NA	0.000*
13. การเฝ้าระวังอุบัติเหตุในชุมชนหน่วยงาน หรือองค์กร (ด้าน 363 วัน, ด้านชุมชน, ด้านครอบครัว)						
13.1 มีการจัดตั้งด้านน้อยกว่า 2 ด้าน	107	75.9	78	55.3	21.19	0.000*
13.2 มีการจัดตั้งด้านตั้งแต่ 2 ด้านขึ้นไป	34	24.1	63	44.7		

3.2.3 ด้านความคิดเห็นการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนพบว่า

1) ทิศทางการดำเนินงานเพื่อให้ภาพรวมอำเภอลดลง ความคิดเห็นด้านบุคคลมากที่สุด ได้แก่ การสวมหมวกนิรภัย ลดความเร็วในการขับขี่ ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร และเมาไม่ขับ ความคิดเห็นด้านพาหนะมากที่สุด ได้แก่ ยานพาหนะต้องมีสัญญาณไฟชัดเจนและสว่าง ไม่จอดรถข้างถนนในที่ห้ามจอด รถไถ รถจักรยานยนต์พ่วงข้าง ควรมีป้ายสะท้อนแสง ความคิดเห็นด้านถนนและสิ่งแวดล้อมมากที่สุด ได้แก่ ไฟสว่างตามถนน ทางแยก และจุดอันตราย ป้ายจราจรอย่างชัดเจน มีสัญลักษณ์บอกจุดเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ มีป้ายจำกัดความเร็ว ความคิดเห็นด้านระบบที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การเฝ้าระวังอุบัติเหตุ โดยให้มีตั้งด่าน/ จุดตรวจ แต่ละตำบล ตรวจเตือนให้สวมหมวกกันน็อก ความเร็ว และการดื่มแอลกอฮอล์ ควรมีการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างจริงจัง เพิ่ม

การประชาสัมพันธ์ การคืนข้อมูล จัดอบรมหลักหรือกฎจราจรขึ้นภายในหมู่บ้าน ให้ความรู้แก่นักเรียน

2) วิธีการโน้มน้าวหรือเชิญชวนให้ประชาชนในหมู่บ้านใช้หมวกนิรภัย คาดเข็มขัดนิรภัย การใช้ความเร็วในชุมชน ความคิดเห็นมากที่สุด ได้แก่ การรณรงค์ในชุมชน การทำประชาคมในชุมชนเพื่อกำหนดมาตรการร่วมกัน การประชาสัมพันธ์ต่อเนื่อง จัดอบรมให้ความรู้ในชุมชน มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด ปรับจริงจังต่อเนื่อง

3) การจัดทำแผนป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในชุมชน

3.1) ลักษณะแผนงานป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน ความคิดเห็นมากที่สุด ได้แก่ ควบคุมโดยครอบครัวอันดับแรก ผู้นำปกครองทำเป็นตัวอย่าง โรงเรียนมีมาตรการ การประชาสัมพันธ์ การใช้สื่อหอกระจายข่าวอย่างต่อเนื่องในชุมชน การจัดอบรมให้ความรู้ให้แก่เด็กและเยาวชนหรือประชาชนผู้ขับขี่ในพื้นที่ชุมชน หมู่บ้าน โรงเรียน มาตรการในการลงโทษผู้ที่ฝ่าฝืนกฎ

จรรยาอย่างชัดเจน การตั้งกฎ ข้อห้ามในหมู่บ้าน
มาตรการในโรงเรียน

4) ปัญหา อุปสรรค ความคิดเห็นมากที่สุด ได้แก่
ขาดการประชาสัมพันธ์ที่ต่อเนื่อง พ่อแม่ผู้ปกครอง
ส่วนใหญ่ไม่ให้ความร่วมมือ ขาดแผน/แนวทาง
ป้องกันในระดับตำบล และขาดงบประมาณสนับสนุนในการ
แก้ปัญหา ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องขาดความสนใจ การ
สื่อสารระหว่างหน่วยงานกับชุมชน

5) ข้อเสนอแนะ ความคิดเห็นมากที่สุด ได้แก่
การตั้งด่านในพื้นที่ ชุมชน ติดตั้งไฟส่องสว่างจุด
เสี่ยง ฝักระวังจุดที่เคยเกิดอุบัติเหตุบ่อยๆ ตั้งเป็นกฎ
ในหมู่บ้าน มีการบังคับใช้กฎหมายจริงจัง มีการจัด
อบรมให้ความรู้ในโรงเรียน ในชุมชน ติดต่อ
ประสานงานกับหน่วยที่รับผิดชอบที่มีงบประมาณสนับสนุน

สรุปและอภิปรายผล

1. สถานการณ์ ปัญหาการบาดเจ็บและ
เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน อำเภออุบลรัตน์
จังหวัดขอนแก่น จากฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน
อำเภออุบลรัตน์ พบว่าจำนวนผู้บาดเจ็บมีแนวโน้ม
เพิ่มขึ้น จาก 108 ราย ในปีงบประมาณ 2561 เป็น
655 ราย ในปีงบประมาณ 2566 เพิ่มขึ้นร้อยละ
506.48 เมื่อพิจารณาจำนวนผู้เสียชีวิตพบว่ามี
แนวโน้มเพิ่มขึ้นเท่ากับ 1, 3, 2, 2, 5 และ 9 ราย
ตามลำดับ เท่ากับ 2.2, 6.69, 4.46, 4.49, 11.27,
และ 20.38 ต่อประชากรแสนคน พาหนะที่ทำให้เกิด
การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน
สูงสุดคือ จักรยานยนต์ กลุ่มเสี่ยงคือเยาวชนอายุน้อย
กว่า 20 ปี³ สอดคล้องกับสถิติการเกิดอุบัติเหตุทาง
ถนนของศูนย์ความร่วมมือด้านข้อมูลการบาดเจ็บ
กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค⁷

2. รูปแบบการดำเนินงานป้องกันการเกิด
อุบัติเหตุทางถนน อำเภออุบลรัตน์ จังหวัดขอนแก่น
ประกอบด้วย 4 ขั้นตอน ดังนี้ ขั้นตอนที่ 1 การ
วางแผน(Plan:P) มีการสังเคราะห์รายงานสอบสวน
การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2566 จำนวน 9
ราย วิเคราะห์ตาม Haddon's Matrix และค้นหาข้อมูล
กลับเพื่อสร้าง “เจ้าภาพ” ในการประชุม ศปถ.อำเภอ

สัญจร 2 โซน ได้แก่ โซนที่ 1 ประกอบด้วย เทศบาล
ตำบลนาคำ อบต.บ้านดง และ อบต.ศรีสุขสำราญ
โซนที่ 2 ประกอบด้วย เทศบาลตำบลเขื่อนอุบลรัตน์
เทศบาลตำบลโคกสูง และ อบต.ทุ่งโป่ง จากนั้นจัดทำ
แผนการขับเคลื่อนโดย ศปถ.อำเภอ ผ่านระบบ
สุขภาพอำเภอ(พขอ) ซึ่งครอบคลุมทุกภาคส่วน
ขั้นตอนที่ 2 การปฏิบัติการ (Act:A) การดำเนินงาน
ป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทาง
ถนน โดย 2.1) การประชุม ศปถ.อำเภอ สัญจร 2 โซน
เพื่อหามาตรการตามบริบท และแลกเปลี่ยนเรียนรู้
2.2) ค้นหาข้อมูลการสอบสวนการบาดเจ็บและเสียชีวิต
ระหว่างปีงบประมาณ 2562-2566 2.3) การพัฒนา
ศักยภาพคณะกรรมการ ศปถ.อำเภอ เพื่อให้แสดง
บทบาทตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี พ.ศ.2554
ประเด็น การสอบสวนสาเหตุการเสียชีวิตจาก
อุบัติเหตุทางถนน จัดโดยโรงพยาบาลขอนแก่น 2.4)
จัดทำ “นโยบายชุมชน/กตีกา” เรื่อง หมวก เมา เร็ว
การตั้งด่านชุมชน ด้านครอบครัว นำสู่การปฏิบัติใน
ระดับพื้นที่ตำบล หมู่บ้าน โดยทีม ศปถ.อปท. และ
2.5) การประชุมถอดบทเรียนการจัดการความ
ปลอดภัยทางถนน อำเภออุบลรัตน์ ขั้นตอนที่ 3 การ
สังเกตการณ์ (Observe:O) การติดตามประเมินผล
การประชุม ศปถ.อำเภอ ศปถ.อปท. การสอบสวน
สาเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน การสะท้อน
ข้อมูลกลับ จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ
และเสียชีวิต เป็นขั้นตอนเข้าร่วมสังเกตการณ์ตาม
แผนปฏิบัติการ เก็บรวบรวมผลที่ได้จากการ
ดำเนินงาน ขั้นตอนที่ 4 การสะท้อนผลการปฏิบัติ
(Reflect: R) เป็นการวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน
ป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิต แลกเปลี่ยนเรียนรู้
และถอดบทเรียนจากการดำเนินงานที่ผ่านมา และ
ประเมินผลการพัฒนารูปแบบ วิเคราะห์ปัญหา
อุปสรรคในการดำเนินงานและวางแผนแก้ไขปัญหา
ในวงรอบต่อไป

3. ประเมินรูปแบบการดำเนินงานป้องกันการ
เกิดอุบัติเหตุทางถนน อำเภออุบลรัตน์ จังหวัด
ขอนแก่น

3.1 จำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เดือน มิถุนายน - กันยายน 2567 เมื่อเทียบกับ ปี 2564-2566 พบว่า จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ และจำนวนผู้บาดเจ็บ ปี 2567 ลดลงกว่า ปี 2566 แต่มีจำนวนมากกว่าปี 2564 และปี 2565 ส่วนจำนวนผู้เสียชีวิตคงที่ในปี 2565-2567 เนื่องจากในปี 2564-2565 มีการแพร่ระบาดของโรคโควิด 2019 กิจกรรมทางกายในระดับบุคคล ครอบครัว ชุมชน รวมถึงการสัญจรทางถนนลดลงตามมาตรการเว้นระยะห่างทางสังคม (Social distancing)⁸

3.2 จากผลการพัฒนารูปแบบการดำเนินงานป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน อำเภออุบลรัตน์ จังหวัดขอนแก่น พบว่า หลังดำเนินการมีการดำเนินงานในด้านจัดทำแผนงานป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และดำเนินงานต่อเนื่อง จำนวนหน่วยงานที่เข้าร่วมดำเนินการ การรวบรวมข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตของตำบล การสำรวจจุดเสี่ยงต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิต การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ มาตรการชุมชน การสอบสวนการบาดเจ็บ เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร กรณีเกิดเหตุการณ์ในพื้นที่ และการเฝ้าระวังอุบัติเหตุในชุมชนหน่วยงาน สูงกว่าก่อนดำเนินการ โดยมีจำนวนครั้งและการบาดเจ็บเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง เช่นเดียวกับการศึกษาของ อารุณรัตน์ อรุณนุมาศ และวิสิทธิ์ มารินทร์⁹ ที่พบว่า ภายหลังกดำเนินการพัฒนารูปแบบการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในระดับอำเภอ กรณีศึกษาอำเภอทุ่งช้าง จังหวัดน่าน ภายใตกรอบ 10 กิจกรรมตามแนวคิด One Health ที่ส่งเสริมสนับสนุนการทำงานแบบมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายทั้งในระดับอำเภอ ตำบล และหมู่บ้าน ส่งผลให้อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง ดังนั้นแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือของหน่วยงานทุกระดับในการบูรณาการแผนปฏิบัติการและขับเคลื่อนอย่าง

ต่อเนื่อง ร่วมคิดหามาตรการป้องกันร่วมกันตั้งแต่การสอบสวน การรวบรวมข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตระดับตำบล การสำรวจและแก้ไขจุดเสี่ยง การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ และการเฝ้าระวังอุบัติเหตุในชุมชน ตั้งแต่ระดับครอบครัว การตั้งด่านปกติ และช่วงเทศกาล การออกแบบมาตรการเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนได้ตรงจุดและต่อเนื่องยั่งยืน สอดคล้องตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563”⁵ ส่งผลให้การบาดเจ็บเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะจากงานวิจัย

1.1 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรมีการสร้างทักษะคิดการเอาชีวิตรอดจากภัยบนท้องถนนให้กับเยาวชนโดยเริ่มตั้งแต่วัยเรียน และผู้ปกครองก็ควรทำตัวเป็นแบบอย่างที่ดีให้กับเด็กและเยาวชน

1.2 ควรมีมาตรการที่ชัดเจนในการยกระดับความปลอดภัยทางถนน มีการสื่อสารประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องในชุมชน ให้ทุกคนตระหนักถึงความเสี่ยง และความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนน

1.3 ควรดำเนินมาตรการชุมชนควบคู่กับการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องทั้งกฎหมายจราจร และพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551

2. ข้อเสนอแนะในการนำงานวิจัยไปใช้ประโยชน์

2.1 ควรมีการศึกษาการพัฒนารูปแบบการดำเนินงานป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ในระดับตำบล

2.2 การพัฒนารูปแบบการดำเนินงานป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ควรมีการศึกษาอย่างต่อเนื่อง เพื่อติดตามผลการดำเนินงานในระยะยาว และช่วยให้การดำเนินงานป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเป็นไปอย่างยั่งยืน

เอกสารอ้างอิง

1. Kemmis S, Mc Taggart R.(1982). The Action Research Planner. Deakin University Press: Victoria.
2. กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข. (2566) .แบบสอบสวนการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน [อินเทอร์เน็ต]. [สืบค้นเมื่อ 30 ธันวาคม 2566]. เข้าถึงได้จาก: <https://ddc.moph.go.th/dip/pagecontent.php?page=795&dept=dip>
3. โรงพยาบาลอุบลรัตน์. (2566). รายงานจำนวนครั้งการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน อำเภออุบลรัตน์. เอกสารอัดสำเนา
4. องค์การอนามัยโลก. (2559). รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2558. กรุงเทพฯ:บริษัทสแกนด์มีเดีย คอร์ปอเรชั่น จำกัด.
5. กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. (2554). แผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2554-2563. กรุงเทพมหานคร: กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย.
6. สำนักโรคไม่ติดต่อ กระทรวงสาธารณสุข. (2559). จำนวนและอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคน ป พ.ศ. 2556-2558 จำแนกรายจังหวัด [อินเทอร์เน็ต]. นนทบุรี: สำนักโรคไม่ติดต่อ กระทรวงสาธารณสุข; 2559 [เข้าถึง เมื่อ 26 ธันวาคม 2566]. เข้าถึงได้จาก [http://thaincd.com/document/file/info/injured/dataInjury%2056-58\(12-09-16\).pdf](http://thaincd.com/document/file/info/injured/dataInjury%2056-58(12-09-16).pdf)
7. ศูนย์ความร่วมมือด้านข้อมูลการบาดเจ็บ. (2566). ระบบบูรณาการการเสียชีวิต (3 ฐาน) [อินเทอร์เน็ต]. 2566 [เข้าถึงเมื่อ 30 ธันวาคม 2566]. เข้าถึงได้จาก <https://dip.ddc.moph.go.th/new/>
8. กองส่งเสริมความรู้และสื่อสารสุขภาพ กรมอนามัย กระทรวงสาธารณสุข. (2567). 6 วิธีเว้นระยะห่างทางสังคมป้องกัน COVID-19. 2566 [เข้าถึงเมื่อ 30 กันยายน 2567]. เข้าถึงได้จาก <https://multimedia.anamai.moph.go.th/help-knowledge/categories/covid19/>
9. อารุณรัตน์ อรุณนาค และวิสิทธิ์ มารินทร์. การพัฒนารูปแบบการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในระดับอำเภอ กรณีศึกษาอำเภอยางชุมน้อย จังหวัดศรีสะเกษ. วารสารสาธารณสุขล้านนา 2563; 1:82-93.