

การพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการป้องกันการบาดเจ็บ จากอุบัติเหตุทางถนน อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น

คมชาญ ไชโยแสง¹, พิธิต แสนเสนา², ธวัชชัย คำป่อง³

บทคัดย่อ

การพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น เป็นการวิจัยดำเนินการ (Operation Research) มี 2 ระยะ ดังนี้ ระยะที่ 1 การวิเคราะห์สภาพปัญหา ระยะที่ 2 หารูปแบบแนวทางที่เหมาะสมเพื่อพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการ ดำเนินการศึกษาในคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน เจ้าหน้าที่โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล และประชาชนในชุมชน ดำเนินการวิจัย ปีงบประมาณ 2565 รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ จากโรงพยาบาลหนองเรือ วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา ผลการศึกษา สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนน ปีงบประมาณ พ.ศ. 2559-2564 กลุ่มอายุ 15-19 ปี พบสูงสุด ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 75.27, 71.67, 84.33, 83.02, 87.17 และ 83.07 ตามลำดับ ไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 88.57, 93.02, 81.43, 74.10, 81.91 และ 89.01 ตี๋มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ ร้อยละ 34.41, 34.67, 26.50, 22.06, 25.16 และ 31.63 จากการพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการป้องกันการอุบัติเหตุทางถนน 8 องค์ประกอบ ส่งผลให้ปีงบประมาณ 2565 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ลดลงถึง ร้อยละ 29.52 จำนวนผู้บาดเจ็บลดลงถึงร้อยละ 30.13

คำสำคัญ: ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ คุณภาพการบริหารจัดการ
อุบัติเหตุทางถนน การพัฒนารูปแบบ

¹ นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการ สำนักงานสาธารณสุขอำเภอชุมแพ

² ข้าราชการบำนาญ

³ ผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านเหมือดแอ่ ตำบลบ้านเม็ง องค์การบริหารส่วนจังหวัดขอนแก่น

Corresponding Author; Khomchan Chaiyosang Email: Khomchai115@gmail.com

Received: January 22, 2024; Revised March 17, 2024; Accepted March 21, 2024

Model Development of Management the Quality to Prevent Road Traffic Accidents, Nong Ruea District, Khon Kaen Province

Khomchan Chaiyosang¹, Pichit Seansena², Tawatchai Kampong³

Abstract

The development of the quality of management in preventing road accidents in Nong Ruea District, Khon Kaen Province, is conducted through Operations Research in two phases as follows: Phase 1: Problem Analysis. Phase 2: Identifying suitable approaches and models to improve the quality of management. Conducting studies within the Road Safety Operations Committee of the District, the Road Safety Operations Committee of the Local administration, community leaders, voluntary health workers in villages, sub-district health promotion hospital staff, and community members. The research was conducted in the fiscal year 2022, and the geographical data was collected from Nong Ruea Hospital. Analysing with descriptive statistics, the Road Traffic Injuries study in the fiscal year 2016-2021 reveals that the age group 15-19 years has the highest frequency. Motorcycle accidents have the percentage of 75.27, 71.67, 84.33, 83.02, 87.17 and 83.07, respectively. The lack of Helmet protection is at 88.57, 93.02, 81.43, 74.10, 81.91 and 89.01. Drinking alcohol and driving is 34.41, 34.67, 26.50, 22.06, 25.16 and 31.63. The development of quality management in preventing road accidents in 8 components is accomplished by decreasing the number of accidents by 29.52 per cent and lowering injuries by 30.13 per cent in the fiscal year 2022.

Key words: District Road Safety Operations Center, Quality of Management,

Road Traffic Injuries, Model Development

¹Public Health Technical Officer, Professional Level, Chumphae District Public Health Office

²Pensioner

³Director of Ban Muad-ae Subdistrict Health Promoting Hospital

บทนำ (Introduction)

จากการประชุมสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติ¹ เดือนกันยายน พ.ศ.2558 ได้ให้การรับรองวาระการพัฒนาที่ยั่งยืน พ.ศ. 2573 (2030 Agenda for Sustainable Development) เป้าหมายของการพัฒนาที่ยั่งยืน ข้อ 3.6 คือ ลดอัตราการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนให้ได้ครึ่งหนึ่งภายใน ปี 2563 สะท้อนให้เห็นว่าการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนเป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งของการเสียชีวิตทั่วโลก โดยเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิตของผู้มีอายุระหว่าง 15-29 ปี² ประเทศไทย ในปี พ.ศ.2564 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากกว่า 13,000 ราย หรือเฉลี่ยวันละ 36 ราย โดยเป็นกลุ่มคนวัยทำงานอายุตั้งแต่ 25-60 ปี เสียชีวิตมากถึงร้อยละ 54.0 หรือประมาณกว่า 7,000 ราย สาเหตุมาจากปัจจัยเกี่ยวกับ “พฤติกรรมของคน” และ “สภาพของรถ” เป็นสำคัญ โดยเสียชีวิตจากรถ “จักรยานยนต์” มากที่สุด มากกว่า 5,800 ราย และมีสถานะเป็น “ผู้ขับขี่” จำนวนมากกว่า 5,000 ราย³

อำเภอหนองเรือ มีการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน โดยมีศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอ หรือ ศปถ.อำเภอ ที่ดำเนินการเป็นรูปธรรมในปี พ.ศ. 2559 ทำหน้าที่เป็นแกนนำสำคัญ ในการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

มีคณะกรรมการ ศปถ.อำเภอ ที่มีนายอำเภอ เป็นผู้อำนวยการศูนย์ฯ สาธารณสุขอำเภอ เป็นเลขานุการ คณะกรรมการมาจากทุกส่วนราชการ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ทางหลวง การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค สถานประกอบการ ฝ่ายปกครอง หัวหน้าส่วนราชการ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นต้น โดยเป็นพี่เลี้ยงการดำเนินงานของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปถ.อปท) แต่การเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ก็ยังเป็นปัญหาสำคัญ โดยเฉพาะการเสียชีวิตซึ่งสาเหตุส่วนใหญ่มาจากเมาแล้วขับ ขับรถเร็ว ชนท้ายรถบรรทุก ในรายที่ขับที่รถจักรยานยนต์พบว่าไม่สวมหมวกนิรภัย เวลาที่เกิดเหตุส่วนใหญ่จะเป็นช่วง 18.00 น. ถึง 20.00 น. ซึ่งเป็นช่วงเวลาหลังเลิกงาน และมียานพาหนะจำนวนมากในท้องถนน ประกอบกับมีการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ขับรถเร็ว ประมาณ ไม่เคารพกฎจราจร ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ส่วนสถานที่เกิดเหตุส่วนใหญ่พบถนนสายหลัก (ถนนมลิวรรณ) ซึ่งเป็นถนน 4 เลน⁴ ในส่วนของตำรวจเองได้ให้ความสำคัญแก้ไขปัญหาคู่อุบัติเหตุทางถนนมาโดยตลอด โดยร่วมเป็นคณะกรรมการ ศปถ.อำเภอ มีการกวดขันวินัยจราจรทั้งในและนอกช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ให้ ความรู้แก่เด็กนักเรียนในโรงเรียนต่างๆ ประสานความร่วมมือไปยังโรงงานน้ำตาล ในการดูแลตรวจสภาพรถบรรทุกให้มีความพร้อมในการใช้งาน มีความปลอดภัย

ในการขนส่ง^๕ โดย ศปถ.อำเภอหนองเรือ ได้บูรณาการดำเนินงานร่วมกับคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) ขยายเครือข่ายไปยัง ศปถ.อปท. ทุกแห่ง แต่จากการดำเนินงานที่ผ่านมา ยังไม่สามารถลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างเป็นรูปธรรม ถึงแม้สถิติการเกิดอุบัติเหตุจะมีแนวโน้มลดลงในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ก็ตาม อาจเนื่องมาจากความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น ซึ่งมาจากหลายปัจจัย เช่น เมาแล้วขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย ขับรถเร็ว เป็นต้น^๖ จากผลกระทบที่กล่าวมาข้างต้น ส่งผลต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน จึงจำเป็นต้องศึกษาถึงสถานการณ์ปัญหา และหาแนวทางการพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อปรับปรุงและเติมเต็มให้การดำเนินงานป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ประสบผลสำเร็จและลดการเสียชีวิตในพื้นที่ และนำกระบวนการหรือกิจกรรมที่ได้จากการศึกษาในครั้งนี้ไปปรับใช้ในพื้นที่ต่อไป

วัตถุประสงค์ (Objective)

1. เพื่อวิเคราะห์สถานการณ์ปัญหาและสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนทั้งสายหลักและสายรอง ในเขตอำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น
2. เพื่อพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น

วิธีดำเนินการวิจัย (Methodology)

รูปแบบการวิจัย : การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ เป็นการวิจัยดำเนินการ (Operation Research) ตามขั้นตอนการวิจัยดำเนินการพัฒนาสุขภาพระดับพื้นที่ 2 ระยะ ได้แก่ ระยะที่ 1 การวิเคราะห์สภาพปัญหา เป็นการวิเคราะห์สภาพปัญหาการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ระยะที่ 2 การหาแนวทางแก้ไขปัญหา เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนซึ่งเป็นสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิต

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
ระยะที่ 1 การศึกษาสภาพปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในเขตอำเภอหนองเรือ ประชากร ได้แก่ ประชาชนในพื้นที่อำเภอหนองเรือ อายุระหว่าง 13-59 ปี จำนวน 60,570 คน⁷ สุ่มกลุ่มตัวอย่างเพื่อเป็นกลุ่มเป้าหมายในการตอบแบบสัมภาษณ์ ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 397 ตัวอย่าง โดยกำหนดให้เป็นผู้ที่เคยเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ 200 และประชาชนทั่วไป 197 คน
ระยะที่ 2 การพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น กลุ่มตัวอย่างที่เข้าร่วมอภิปรายกลุ่มจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการบริหารจัดการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 15 คน

เครื่องมือวิจัย มี 3 ส่วน
ประกอบด้วย 1) แบบเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจากโรงพยาบาล 2) แบบสัมภาษณ์กลุ่มเป้าหมาย

3) แบบบันทึกการอภิปรายกลุ่ม ผ่านการตรวจสอบจากผู้เชี่ยวชาญ นำแบบสัมภาษณ์ไป Tryout ที่อำเภอหนอง

การวิเคราะห์ข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา นำเสนอด้วยค่าความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่ามัธยฐาน ค่าสูงสุด ค่าต่ำสุด ข้อมูลเชิงคุณภาพ วิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Content analysis)

จริยธรรมการวิจัย การวิจัยครั้งนี้ได้รับการรับรองโครงการวิจัยตามแนวทางหลักจริยธรรมการวิจัยเกี่ยวกับมนุษย์ที่เป็นมาตรฐานสากล โดยคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยเกี่ยวกับมนุษย์ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดขอนแก่น เลขที่โครงการวิจัย REC 054/2565

ผลการวิจัย (Result)

ระยะที่ 1 การวิเคราะห์สภาพปัญหา (1) สถานการณ์ปัญหาและสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนทั้งสายหลักและสายรองในเขตอำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น จากรายงานโรงพยาบาลหนองเรือ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2559-2564 พบว่าจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยลดจาก 866 ครั้ง ในปีงบประมาณ พ.ศ.2559 เป็น 385 ครั้ง ในปีงบประมาณ พ.ศ.2564 โดยลดลงถึงร้อยละ 55.54 จำนวนผู้บาดเจ็บมีแนวโน้ม

ลดลงอย่างต่อเนื่องเช่นเดียวกัน โดยลดลงจาก 1,125 ราย ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2559 เป็น 481 รายในปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 โดยลดลงร้อยละ 57.24 พหุติกรรมเสี่ยงการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ร้อยละ 34.41, 31.67, 26.50, 22.06, 25.16 และ 31.63 ตามลำดับ การไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 88.57, 93.02, 81.43, 74.10, 81.91 และ 89.01 ตามลำดับ กลุ่มอายุ 15-19 ปี มีสัดส่วนของการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงสุด ในปี 2561-2564 ร้อยละ 19.00, 15.56, 16.78 และ 17.41 ตามลำดับ ประเภทถนนที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ ถนนมลิวรรณ ร้อยละ 35.48, 40.83, 85.79, 71.75, 95.39 และ 88.86 ตามลำดับ และประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือรถจักรยานยนต์ คิดเป็น ร้อยละ 75.27, 71.67, 84.33, 83.02, 87.17 และ 83.07 ตามลำดับ (2) การศึกษาสภาพปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในเขตอำเภอหนองเรือ กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 397 ตัวอย่าง ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 58.69 อายุเฉลี่ย 45.75 ปี (SD.11.27) อาชีพเกษตรกรรมสูงสุด ร้อยละ 48.11 เป็นผู้ที่เคยเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ 200 คน อายุเฉลี่ย 46.18 ปี (SD.=11.63) และประชาชนทั่วไป 197 คน อายุเฉลี่ย 45.32 ปี (SD.=10.90) การเคยได้รับบาดเจ็บหรือเกิดอุบัติเหตุทางถนน ในกลุ่มตัวอย่างเคยได้รับบาดเจ็บหรือเกิดอุบัติเหตุทางถนน มีบุคคลในครอบครัว

เคยได้รับบาดเจ็บหรือเกิดอุบัติเหตุทางถนน ร้อยละ 29.00 เสียชีวิตร้อยละ 1.72 ยานพาหนะที่เคยได้รับบาดเจ็บหรือเกิดอุบัติเหตุใช้เป็นประจำ คือรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 56.50 ในกลุ่มประชาชนทั่วไป มีบุคคลในครอบครัวเคยได้รับบาดเจ็บหรือเกิดอุบัติเหตุทางถนน ร้อยละ 18.27 พิการ ร้อยละ 2.78 และมีเสียชีวิตร้อยละ 2.78 ยานพาหนะที่เคยได้รับบาดเจ็บหรือเกิดอุบัติเหตุใช้เป็นประจำ คือรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 65.48 ความรอบรู้ด้านอุบัติเหตุทางถนน กลุ่มที่เคยได้รับบาดเจ็บหรือเกิดอุบัติเหตุทางถนน ได้รับความรู้เกี่ยวกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ร้อยละ

73.50 มีพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ โดยไม่ดื่มแอลกอฮอล์ ไม่ขับเร็ว เคารพกฎจราจร สวมหมวกนิรภัย คาดเข็มขัดนิรภัย และตรวจเช็คสภาพรถก่อนใช้งาน ร้อยละ 86.00, 83.50, 81.00, 79.50, 65.00 และ 60.00 ตามลำดับ ประชาชนทั่วไป จำนวน 197 คน เคยได้รับความรู้เกี่ยวกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ร้อยละ 77.16 มีพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุโดยไม่ดื่มแอลกอฮอล์ ไม่ขับเร็ว เคารพกฎจราจร สวมหมวกนิรภัย คาดเข็มขัดนิรภัย และตรวจเช็คสภาพรถก่อนใช้งาน ร้อยละ 90.36, 90.86, 87.82, 84.77, 79.19 และ 76.65 ตามลำดับ รายละเอียดดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ความรอบรู้ด้านอุบัติเหตุทางถนน (N=397)

ตัวแปร	ผู้ที่เคยเกิดอุบัติเหตุ		ประชาชนทั่วไป		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ท่านเคยได้รับความรู้เกี่ยวกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน หรือไม่						
ไม่เคย	53	26.50	45	22.84	98	24.69
เคย	147	73.50	152	77.16	299	75.31
ท่านมีความรู้ในการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน หรือไม่						
ไม่เคย	46	23.00	27	13.71	73	18.39
เคย	154	77.00	170	86.29	324	81.61
ท่านเคยค้นหาความรู้เกี่ยวกับวิธีการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนหรือไม่						
ไม่เคย	78	39.00	64	32.49	142	35.77
เคย	122	61.00	133	67.51	255	64.23
เมื่อท่านมีความรู้ในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ท่านได้นำความรู้มาปฏิบัติหรือไม่						
ไม่	30	15.00	20	10.15	50	12.59
ใช่	170	85.00	177	89.85	347	87.41

การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

ไม่ขับเร็ว	172	86.00	179	90.86	351	88.41
ไม่ดื่มแอลกอฮอล์	167	83.50	173	90.36	340	85.64
เคารพกฎจราจร	162	81.00	173	87.82	335	84.38
สวมหมวกนิรภัย	159	79.50	167	84.77	326	82.12
คาดเข็มขัดนิรภัย	130	65.00	156	79.19	286	72.04
เช็คสภาพรถ	120	60.00	151	76.65	271	68.26

ท่านเคยสอบถามหรือแลกเปลี่ยนเรียนรู้เกี่ยวกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ในชุมชนกับคนอื่น ๆ

ไม่เคย	95	47.50	87	44.16	182	45.84
เคย	105	52.50	110	55.84	215	54.16

การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ในผู้ที่เคยเกิดอุบัติเหตุมีการป้องกัน ร้อยละ 88.00 ซึ่งน้อยกว่าประชาชนทั่วไป ร้อยละ 94.92 และถนนสายรอง ผู้ที่เคยเกิด อุบัติเหตุมีการป้องกัน ร้อยละ 77.50 ซึ่งน้อยกว่าประชาชนทั่วไป ร้อยละ 85.28 มาตรการ ทางสังคมและการมีส่วนร่วมของภาคี เครือข่าย มาตรการทางสังคมที่จะลดการเกิด อุบัติเหตุทางถนนในชุมชนได้ผลและควร ดำเนินการ คือ การเคารพกฎจราจร รองลงมา คือการตั้งด่านกวดขันวินัยจราจรอย่างเข้มข้น การบริหารจัดการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ทางถนน บุคลากรที่จะมานำพาแก้ไขปัญหา การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนที่มหลักคือ ผู้นำชุมชน กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน/ กรรมการ หมู่บ้าน รองลงมาคือ ตำรวจ และประชาชน ในชุมชน ตามลำดับ โดยควรจัดกิจกรรม เพื่อให้มีการตื่นตัวในการป้องกันการเกิด

อุบัติเหตุทางถนนในชุมชน ได้แก่ การรณรงค์ สื่อสาร ประชาสัมพันธ์ในการป้องกันและ ลดอุบัติเหตุในชุมชนอย่างต่อเนื่อง 365 วัน โดยกลุ่มตัวอย่างเห็นว่า ผู้นำในชุมชนมีการ กำหนดนโยบายในการป้องกันการเกิด อุบัติเหตุทางถนน ร้อยละ 71.28

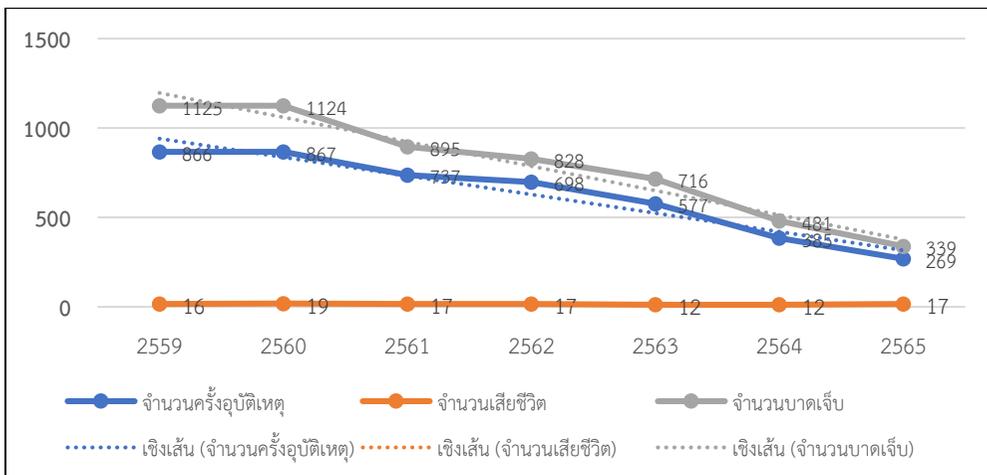
ระยะที่ 2 การพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ทางถนน อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น (1) การหาแนวทางแก้ไขปัญหา การป้องกันการ บาดเจ็บและเสียชีวิต ปิงปประมาณ พ.ศ. 2559-2564 ใช้กลไก สปถ.อำเภอ สปถ. อปท. โดยมีสาธารณสุขอำเภอเป็นเลขานุการ ร่วมในการชี้แจง การสอบสวนการบาดเจ็บ เสียชีวิตจากการจราจรทางถนนทุกราย และ มีการนำเสนอข้อมูลเพื่อให้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายอย่างต่อเนื่อง จุดแข็งคือ ความเข้มแข็งของ สปถ.อำเภอ ที่มีกลไก

การทำงานอย่างต่อเนื่อง แต่ยังไม่สามารถสร้างความเป็นเจ้าของท้องถิ่นบางแห่งซึ่งเป็น “เจ้าภาพ” อยู่แล้ว ดังนั้น ศปถ.อำเภอ จึงมีนโยบายและสนับสนุนและผลักดันให้อปท. ซึ่งกำกับดูแลพื้นที่ใกล้ชิดประชาชน ต้องทราบบัญญาเกี่ยวกับเรื่องอุบัติเหตุทางถนน ลูกขึ้นมาเป็นเจ้าภาพหลักในการจัดการปัญหา และร่วมขับเคลื่อนนโยบาย “ตำบล ขับขี่ปลอดภัย” 1.1) การอบรมเครือข่าย ศปถ.อปท. ในการดำเนินงาน “พัฒนา อำเภอ ตำบล ขับขี่ รวดจรรย์ยานยนต์ปลอดภัย” โดยได้กำหนดธรรมนูญชุมชนร่วมกันในประเด็น การสวมหมวกนิรภัย การขับรถย้อนศร ฯลฯ ให้หน่วยงานราชการองค์กร เป็นแบบอย่างในการปฏิบัติตามธรรมนูญชุมชน ซึ่งที่ประชุมได้ยอมรับและร่วมกัน 1.2) ศปถ.อำเภอ สนับสนุนวัสดุอุปกรณ์ แก่แกนนำเพื่อร่วมแก้ไขปัญหาลูกเสี่ยงในพื้นที่ตามจำนวนที่ได้จากการสำรวจและจัดเก็บข้อมูล หากเกินศักยภาพที่จะดำเนินการแก้ไขเองได้ รายงานให้ ศปถ.อ.หนองเรือ ทราบบ เพื่อประสานหน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการปรับปรุงแก้ไข และมอบภารกิจ 1.3) กำหนดมาตรการความปลอดภัยของสถานประกอบการ ได้แก่ บริษัทขอนแก่นแหวนจำกัด บริษัทรวมเกษตรอุตสาหกรรมจำกัด (โรงงาน น้ำตาลมิตรภูเวียง) ห้างสรรพสินค้าโลตัส 1.4) กำหนดมาตรการความปลอดภัยในสถานศึกษาโดยการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องใน

กระบวนการกำหนดมาตรการ 1.4.1) อบรมให้ความรู้สร้างทักษะแก่เยาวชนตามหลักสูตร มนุษย์ปัจจัย “ทักษะคิดเอาชีวิตรอดภัยบนท้องถนน” Thailand Safe Youth (TSY Program) 1.4.2) อบรมหลักสูตรการจัดทำใบขับขี่ให้กับเด็กและเยาวชนในสถานศึกษาตามโครงการ “นักเรียนรุ่นใหม่ มีใบขับขี่” โดยประสานความร่วมมือระหว่าง ศปถ.อ.หนองเรือ ร่วมกับ สำนักงานขนส่งจังหวัดขอนแก่น แห่งที่ 2 1.5) กำหนดมาตรการความปลอดภัยของรถรับ-ส่งนักเรียน โดยการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องของ 1.6) การป้องกันอุบัติเหตุทางถนนตลอดปี 365 วัน 1.6.1) การดำเนินงานด้านชุมชนด้านหลัก ด้านรองโดยบูรณาการการดำเนินงานขับเคลื่อน ผ่านกลไก ศปถ.อปท. เชื่อมโยงกับ กลไก ศปถ.อำเภอ โดยกำหนดมาตรการ ระบบการดำเนินงาน การสื่อสารผ่านระบบไลน์ตลอด 24 ชั่วโมง การดำเนินงานตรวจป้องปราม การขับรถที่ไม่ปลอดภัย ด้านตรวจ แอลกอฮอล์ผู้ขับขี่ 1.6.2) มาตรการตรวจแอลกอฮอล์ผู้ขับขี่ทุกรายที่เกิดอุบัติเหตุที่โรงพยาบาลโดยไม่มีข้อยกเว้น กรณีเป็นเยาวชนอายุต่ำกว่า 20 ปี ให้มีการสืบสวนดำเนินคดีกับผู้จำหน่าย 1.6.3) การตรวจเยี่ยม เสริมพลังด้านชุมชนและคืนข้อมูลช่วงเทศกาล 1.6.4) การติดตามประเมินผลการดำเนินงาน ศปถ.อปท.อย่างต่อเนื่อง และการติดตามการดำเนินงานตามมาตรการความปลอดภัยในสถานศึกษา

อย่างต่อเนื่อง 1.7) แนวทางการขับเคลื่อนงานเพื่อให้เกิดความยั่งยืน 1.7.1) ติดตามการดำเนินงานของแกนนำเพื่อร่วมแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงในพื้นที่ โดยการนำเสนอข้อมูลเชิงลึก ข้อเท็จจริงรายตำบลในแบบฉบับที่เข้าใจง่าย ทั้งคืนข้อมูลให้กับผู้บริหารท้องถิ่น และชุมชน อย่างต่อเนื่อง 1.7.2) การสร้างความเข้มแข็งให้กับศป.อปท ในการดำเนินงานในพื้นที่ 1.7.3) ติดตามผลการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน และธรรมนูญชุมชน (2) ประเมินผลการทดสอบแนวทางแก้ไขปัญหาการป้องกันการบาดเจ็บจาก

อุบัติเหตุทางถนนเบื้องต้น ปีงบประมาณ พ.ศ.2565 2.1) ข้อมูลการบาดเจ็บ เสียชีวิต และจำนวนครั้งการเกิด พบว่า จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ลดจาก 481 ครั้ง ในปีงบประมาณ พ.ศ.2564 เป็น 339 ครั้ง ในปีงบประมาณ พ.ศ.2565 โดยลดลงถึงร้อยละ 29.52 จำนวนผู้บาดเจ็บลดลงเช่นเดียวกัน โดยลดลงจาก 385 ราย ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 เป็น 269 ราย ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 โดยลดลงร้อยละ 30.13 แต่อย่างไรก็ตาม จำนวนผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นจาก 12 รายเป็น 17 ดังภาพที่ 1



ภาพที่ 1 จำนวนผู้บาดเจ็บ เสียชีวิต และจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ ปีงบประมาณ พ.ศ.2559-2565

2.2 การสังเคราะห์ข้อมูลผู้เสียชีวิต ปีงบประมาณ พ.ศ.2565 มีรายงานผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจำนวน 17 ราย มากกว่าปีงบประมาณ พ.ศ.2564 ที่รายงาน 12 ราย เมื่อพิจารณาข้อมูลทางระบาดวิทยาผู้เสียชีวิตอัตราส่วนเพศชายต่อหญิงเท่ากับ 1.83:1.00

กลุ่มอายุ 20-24 ปี สูงที่สุดจำนวน 5 ราย ร้อยละ 29.41 รองลงมาคือกลุ่มอายุ 50-54 ปี จำนวน 4 ราย ร้อยละ 23.53 พบชนชั้นที่รถจักรยานยนต์สูงสุด 13 ราย ร้อยละ 76.47 เกิดเหตุบนทางหลักสายถนนม.ลิวรรณ จำนวน 11 ราย ร้อยละ 64.71 เสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุจากบาดเจ็บที่ศีรษะรุนแรง 12 ราย ร้อยละ 70.59

อภิปรายผลและสรุปผลการวิจัย (Discussion and Conclusion)

จากการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิต ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2559-2564 ได้ใช้กลไก สปถ.อำเภอ สปถ.อปท. การสะท้อนข้อมูลสถานการณ์ ผ่านที่ประชุม สปถ.อำเภอ และ พชอ. ทั้งการสอบสวนการบาดเจ็บ เสียชีวิตทุกราย และข้อเสนอแนะเชิงนโยบายอย่างต่อเนื่อง ซึ่งถือเป็นจุดแข็งของ สปถ.อำเภอ ที่มีกลไกการทำงานชัดเจนและต่อเนื่อง แต่ยังไม่สามารถสร้างความเป็นเจ้าของ หรือ เจ้าภาพ ในการจัดการป้องกัน และแก้ไขปัญหาในพื้นที่ร่วมกับประชาชนในชุมชน และผู้วิจัยได้วิเคราะห์ สังเคราะห์ข้อมูลจากการเก็บรวบรวมข้อมูลกลุ่มตัวอย่าง 397 คน จากนั้นสะท้อนข้อมูล ให้คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน (สปถ.) อำเภอหนองเรือ รับทราบ และร่วมระดมสมอง ในการหาแนวทางแก้ไขปัญหาก็ได้รูปแบบการพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน 9 องค์ประกอบคือ 1) การสร้างกลไกการขับเคลื่อนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนแบบมีส่วนร่วมของทีมสหสาขา สปถ.อปท. 2) การจัดการปัญหารายตำบล โดยการสร้างเครือข่าย การทำธรรมนูญหมู่บ้านเพื่อขับเคลื่อนงานในพื้นที่ การมีเวทีแลกเปลี่ยนประเด็น รวมถึงการแบ่งโซนกันดูแล ติดตามผล มีช่องทางสื่อสารผ่านไลน์กลุ่ม และเวทีต่างๆ

3) มาตรการองค์กรความปลอดภัยทางถนน (3 ร. รัฐ โรงเรียน โรงงาน) 4) การรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุรายตำบล 5) การพัฒนาศักยภาพศักยภาพ RTI Team ระดับตำบล ให้มีความเข้มแข็ง 6) จัดตั้งด้านชุมชนเพื่อสกัดกั้นกลุ่มเสี่ยงที่ขับซึ่รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย 7) การสื่อสารประชาสัมพันธ์สร้างความตระหนักการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน 8) มาตรการอำเภอหนองเรือ ขับขี่ปลอดภัย 365 วัน 9) ประเมินผลจากการดำเนินส่งผลให้จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ลดจาก 481 ครั้ง ในปีงบประมาณ พ.ศ.2564 เป็น 339 ครั้ง ในปีงบประมาณ พ.ศ.2565 โดยลดลงถึง ร้อยละ 29.52 จำนวนผู้บาดเจ็บลดลงจาก 385 ราย ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 เป็น 269 ราย ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 ลดลงร้อยละ 30.13 แต่อย่างไรก็ตาม พบว่าจำนวนผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นจาก 12 รายเป็น 17 ราย เมื่อพิจารณาข้อมูลทางระบาดวิทยา ผู้เสียชีวิต อัตราส่วนเพศชายต่อหญิงเท่ากับ 1.83:1.00 กลุ่มอายุ 20-24 ปี สูงที่สุดจำนวน 5 ราย ร้อยละ 29.41 รองลงมาคือกลุ่มอายุ 50-54 ปี จำนวน 4 ราย ร้อยละ 23.53 พบขับซึ่จักรยานยนต์สูงสุด 13 ราย ร้อยละ 76.47 เกิดเหตุบนทางหลักสายถนนมลิวรรณ จำนวน 11 ราย ร้อยละ 64.71 เสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุ จากบาดเจ็บที่ศีรษะรุนแรง 12 ราย ร้อยละ 70.59

จากการพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน มี 9 องค์ประกอบ ส่งผลให้จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ลดลง ร้อยละ 29.52 จำนวนผู้บาดเจ็บลดลงร้อยละ 30.13 สอดคล้องกับสารสิน กิตติไพวานนท์¹² ที่ศึกษาการพัฒนา รูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนน อำเภอแวงใหญ่ จังหวัดขอนแก่น พบว่าอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง และสอดคล้องกับการศึกษาของนายสมบุญธน์ แนวนมัน¹³ ได้ศึกษารูปแบบการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ในตำบลโคกหล่าม อำเภออุทุมพรพิสัย จังหวัดศรีสะเกษ เป็นการวิจัยวิจัยเชิงปฏิบัติการ โดยใช้วงจร PAOR เพื่อวิเคราะห์ปัญหา และแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ผลการศึกษาพบว่ารูปแบบการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนเพื่อคนตำบลโคกหล่าม “KHOK-LAM Model” โดยความร่วมมือร่วมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการจัดการปัญหา และโครงสร้างการจราจรในชุมชน แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงร้อยละ 100.00 ทำให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรการใช้รถใช้ถนน จำนวนการเกิดอุบัติเหตุลดลงร้อยละ 48.8 และไม่มีผู้เสียชีวิต ซึ่งขัดแย้งกับงานวิจัยนี้ที่พบว่า จำนวนผู้เสียชีวิตเพิ่มจากปีงบประมาณ พ.ศ.2564 จาก 12 ราย เป็น 17 ราย โดยพบว่าเสียชีวิตบนถนนมลิวรรณที่เป็นถนนสายหลัก มีการจราจรคับคั่ง ใช้ความเร็วสูง

เป็นถนน 4 เลน ตัดผ่านอำเภอหนองเรือ ระยะทาง 32 กิโลเมตร มีศปถ.อปท. ที่รับผิดชอบพื้นที่ที่ถนนตัดผ่าน 9 อปท. รวมถึงความผิดพลาด และการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่ ในส่วนพฤติกรรมเสี่ยงการดื่มสุรา การไม่สวมหมวกนิรภัย มีแนวโน้มลดลง แต่อย่างไรก็ตามจะเห็นว่ยังมี การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ จำเป็นต้องมีการดำเนินการมาตรการทางกฎหมายควบคู่ไปด้วย ทั้งประเด็นการขายสุรา¹⁴ ให้บุคคลอายุต่ำกว่า 20 ปี และขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์นอกช่วงเวลาที่ยกกฎหมายกำหนด¹⁵ ดังนั้น จึงควรพัฒนาศักยภาพก้านั้น ผู้ใหญ่บ้านเพื่อดำเนินการตรวจเตือน ประชาสัมพันธ์ตามบทบาทพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อปฏิบัติตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551¹⁶ ตามประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2558 เรื่อง แต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2558 (ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2558, 2558) ร่วมกับผลักดันให้เกิดมาตรการชุมชนในการลด ละ เลิก การดื่มแอลกอฮอล์โดยบูรณาการกับการตั้งด่านชุมชน 365 วัน รวมถึงต้องสร้างจิตสำนึกแก่ร้านค้า และประชาชนในการเคารพกฎหมายอย่างเคร่งครัด

ข้อเสนอแนะ

1. ตำรวจควรมีการกวดขันและจำกัดความเร็วบนถนนสายหลักที่ผ่านอำเภอหนองเรือ ตลอดจนนมลิวรรณจากตำบลจระเข้ ถึง ตำบลโนนสะอาด อำเภอหนองเรือ เพื่อลดความรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

2. การสร้างแผงกันขอบถนนป้องกันการซัดเกาะถนนสายหลัก ทำให้เสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุสูงมาก โดยแนวทางหลวง

3. ชุมชนควรมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังจัดตั้งด้านชุมชน เพื่อกวดขันวินัยจราจร และห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้กับบุคคลที่อายุต่ำกว่า 20 ปี

ข้อเสนอแนะในการศึกษาวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการศึกษาแนวทางการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของอปท. 365 วัน

2. ควรมีการศึกษาแนวทางการปฏิบัติตาม พรบ. ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ.2551

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความช่วยเหลือแนะนำของผู้ทรงคุณวุฒิทุกท่าน คณะกรรมการ สปถ.อำเภอหนองเรือ รพ.สต. อสม. กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน สมาชิกสภาองค์การบริหารส่วนท้องถิ่น ประชาชนชาวอำเภอหนองเรือทุกท่าน ที่ให้ความร่วมมือและให้ข้อมูล คำแนะนำที่เป็นประโยชน์ต่อการวิจัย

เอกสารอ้างอิง

1. องค์การอนามัยโลก. รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2558. กรุงเทพมหานคร: บริษัท สแกนด์-มีเดีย คอร์ปอเรชั่น จำกัด; 2559.
2. SDG Move. Global Plan Decade of Action for Road Safety 2021-2030 [อินเทอร์เน็ต]. เข้าถึงเมื่อ 1 ก.ย. 2564]. เข้าถึงได้จาก: https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-road-safety.pdf?sfvrsn=65cf34c8_27&download=true
3. ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน. ข้อมูลรับแจ้งอุบัติเหตุทางถนนในรอบ 24 ชั่วโมง [อินเทอร์เน็ต]. [เข้าถึงเมื่อ 1 ก.ย. 2564]. เข้าถึงได้จาก: <https://www.thairsc.com/>. 2565
4. โรงพยาบาลหนองเรือ อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น. สถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน. อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น: โรงพยาบาลหนองเรือ อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น; 2564.
5. สำนักงานสาธารณสุขอำเภอหนองเรือ อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น. สถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตจาก

- อุบัติเหตุทางถนน. อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น: สำนักงานสาธารณสุขอำเภอหนองเรือ อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น; 2565.
6. ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอหนองเรือ อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น. สถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน. อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น: ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอหนองเรือ อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น; 2565.
 7. กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย. สถิติทางการทะเบียนราษฎร [อินเทอร์เน็ต]. 2564 [เข้าถึงเมื่อ 1 ก.ย. 2564]. เข้าถึงได้จาก : <https://stat.bora.dopa.go.th/stat/statnew/statMONTH/statmonth/#/mainpage>
 8. Yamane, Taro.1967. Statistics, An Introductory Analysis,2nd Ed., New York: Harper and Row
 9. ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554. ราชกิจจานุเบกษา 128 ตอนพิเศษ 4ง (ลงวันที่ 14 มกราคม 2554).
 10. กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน. แผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2554-2563. กรุงเทพมหานคร: กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. 2554.
 11. พิเชิด แสนเสนา, ธวัชชัย คำบึ้ง, วิลาวัลย์ บุญมี. รูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น. วารสารวิชาการสำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 8 จังหวัดอุดรธานี 2566; 2(1): 47-62.
 12. สารสิน กิตติไพวานนท์. การพัฒนารูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนน อำเภอแวงใหญ่ จังหวัดขอนแก่น. วารสารระบบบริการปฐมภูมิและเวชศาสตร์ครอบครัว 2565; 5 (3) : 233-245.
 13. สมบูรณ์ แนวนั่น. รูปแบบการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในตำบลโคกหล่าม อำเภออุทุมพรพิสัย จังหวัดศรีสะเกษ. วารสารสำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 10 จังหวัดอุบลราชธานี 2563; 18(1): 40-51.
 14. พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551, ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 96 ตอนที่ 77 ฉบับพิเศษ หน้า 22. (ลงวันที่ 12 พฤษภาคม 2552).

15. ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี พ.ศ. 2558. เรื่อง กำหนดเวลาห้ามขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2558, ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 132 ตอนพิเศษ 18ง. (ลงวันที่ 6 มกราคม 2558).
16. ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2558. เรื่อง แต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2558, ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 132 ตอนพิเศษ 335 ง. (ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน 2558).