

รูปแบบการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ในตำบลโคกหล่าม อำเภออุทุมพรพิสัย จังหวัดศรีสะเกษ

The road accident prevention model in Khok Lam Sub-district, Uthumphon Phisai District, Srisaket Province

นายสมบุญ แวมั่น, พย.บ.

โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลโคกหล่าม

อำเภออุทุมพรพิสัย จังหวัดศรีสะเกษ

Mr. Somboon Naewman, BN.S.

Khok Lam Sub District Health Promotion Hospital

Uthumphon Phisai District, Srisaket Province.

บทคัดย่อ

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในเขตตำบลโคกหล่ามเป็นปัญหาที่สำคัญจากสถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของตำบลโคกหล่าม ปี 2561 มีผู้เสียชีวิต 1 ราย คิดเป็น 25.4 ต่อแสนประชากร การบาดเจ็บจากรถจักรยานยนต์มีสถิติมากเป็นอันดับหนึ่งจำนวน 43 ราย คิดเป็น 1,067 ต่อแสนประชากร สาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการเมาแล้วขับ และสภาพสิ่งแวดล้อมไม่เหมาะสมซึ่งเป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ดังนั้นโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลโคกหล่าม จึงได้นำกระบวนการการดำเนินงานขับเคลื่อนการป้องกันและลดการตายจากอุบัติเหตุทางถนน โดยประยุกต์ใช้ระบบสุขภาพอำเภอ (DHS) เพื่อป้องกันและลดการตายจากอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ตำบลโคกหล่ามให้เกิดความยั่งยืน มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนารูปแบบการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในเขตตำบลโคกหล่าม วิธีการศึกษาการวิจัยครั้งนี้เป็นวิจัยเชิงปฏิบัติการ (Action research) โดยใช้วงจร PAOR (P=Plan, A=Act, O=Observe, R=Reflect) เพื่อวิเคราะห์ปัญหาและแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนนในเขตตำบลโคกหล่าม ผลการศึกษาพบว่า รูปแบบการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนเพื่อคนตำบลโคกหล่าม

“KHOK- LAM Model” โดยความร่วมมือร่วมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการจัดการปัญหาและโครงสร้างการจราจรในชุมชน แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงร้อยละ 100 ทำให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรการใช้รถใช้ถนน จำนวนการเกิดอุบัติเหตุลดลงร้อยละ 48.8 และไม่มีผู้เสียชีวิต นักเรียนและแกนนำสุขภาพประจำครอบครัวมีความรู้เรื่องวินัยจราจรเพิ่มขึ้นร้อยละ 80

คำสำคัญ : การพัฒนารูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุ, การจราจรทางบก

Abstract

The road accident incident in Khok Lam subdistrict is a major problem. The statistic injury and death from road accident of Khok Lam Subdistrict, 2018 was found 1 death, representing about 25.4 Per hundred thousand population, Injuries from motorcycles have the highest number of 43 case, representing 1067 per hundred thousand population. The most accident was causing from drunk driving and inappropriate environment which is a risky point for road accidents. Therefore,

Khok Lam Health Promoting Hospital leading the process of driving protection and reducing deaths from road accidents by applying the district health system (DHS) to prevent and reduce death from road accidents in Khok Lam Sub-district to achieve sustainability. The objective is to develop the model for prevent road accidents in Khok Lam district. This action research was using PAOR (P=Plan, A=Act, O=Observe, R=Reflect) circuits to analyze problems and solving problem of road accident in Khok Lam Sub-district. The development of the road accident prevention model for the people of Khok Lam Sub-district “KHOK-LAM Model” by cooperation with local administrative organizations to solving the problems and approve the traffic structures in the community was solved 100 percent risk points. The activities were leading to safety road, traffic and car using. The result found the number of accidents was decreased by 48.8 percent and no case of death. The knowledge about traffic discipline of the student and family health leaders quite which was so percentage.

Keywords: development of accident prevention model, Land traffic

หลักการและเหตุผล

อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด หรือไม่ตั้งใจให้เกิดขึ้น เป็นผลต่อความเสียหายแก่ทรัพย์สิน

และก่อให้เกิดอันตรายต่อร่างกายและจิตใจที่อาจทำให้เกิดการสูญเสียชีวิตได้ด้วย สามารถจำแนกได้ออกเป็นหลายประเภท อาทิเช่น อุบัติเหตุในเคหสถาน อุบัติเหตุจากการประกอบอาชีพ อุบัติเหตุจากสาธารณสถาน อุบัติเหตุจากธรรมชาติ และอุบัติเหตุจากการจราจร ทำให้ปัญหาอุบัติเหตุเป็นปัญหาใหญ่ในสังคมไทยที่ควรหาสาเหตุและควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน⁽¹⁾ ได้มีการสำรวจอัตราการเสียชีวิตของคนไทย พบว่าสาเหตุที่ทำให้คนไทยเสียชีวิตสูงสุด 3 อันดับ ซึ่งหนึ่งในสาเหตุสำคัญสามอันดับคือ การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการจราจร รองจากโรคมะเร็งและโรคหัวใจ⁽²⁾ ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุนี้ได้ก่อให้เกิดความสูญเสียในหลายๆ ด้าน ไม่ว่าจะเป็นด้านเศรษฐกิจซึ่งส่งผลกระทบต่อทั้งรัฐบาล เอกชน และส่วนบุคคล ด้านสังคมและกำลังคนจากการสูญเสียชีวิต รวมทั้งความพิการจากการเกิดอุบัติเหตุซึ่งถือได้ว่าเป็นการขาดกำลังสำคัญของชาติ ด้านสุขภาพอนามัยและความสูญเสียทางด้านจิตใจที่ได้รับผลกระทบมาจากอุบัติเหตุ ซึ่งความสูญเสียเหล่านี้ ได้ก่อให้เกิดผลกระทบอย่างกว้างขวาง อันเป็นผลมาจากการที่ประเทศไทยเน้นการพัฒนา โดยเฉพาะด้านเทคโนโลยีส่งผลให้การคมนาคมขนส่งเป็นไปอย่างรวดเร็ว มีการสร้างเส้นทางและผลิตรถเพื่อรองรับการพัฒนาของระบบคมนาคมเพิ่มมากขึ้น แต่การใช้เทคโนโลยีนั้นเป็นไปโดยปราศจากความรู้และคำนึงถึงความปลอดภัย ส่งผลให้เกิดความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรอย่างมหาศาล⁽³⁾ แต่ปัญหานี้กลับไม่ได้รับความสนใจทั้งจากภาครัฐและเอกชนในการหาทางแก้ไขอย่างจริงจัง ปัจจุบันการเสียชีวิตของคนไทยที่เกิดจากอุบัติเหตุมีผู้เสียชีวิตประมาณ 13,000 รายต่อปี คิดเป็นมูลค่าความเสียหายทางเศรษฐกิจเป็นจำนวนเงินประมาณ 1.6 แสนล้านบาท ซึ่งนับ

ว่าเป็นการสูญเสียทรัพย์สินเป็นจำนวนมากและสูญเสียโดยไม่เกิดประโยชน์⁽⁴⁾ สรุปลักษณะการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนต้องประกอบด้วยปัจจัยพื้นฐาน 4 ประการ ที่มีความสัมพันธ์กันอย่างมก หากเกิดความบกพร่องอย่างหนึ่งอย่างใด ย่อมก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้ คือ สภาพถนน ยานพาหนะ ผู้ใช้ทางและสภาพแวดล้อมซึ่งจะเกิดมากในพื้นที่ทั่วไป⁽⁵⁾

จากสถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของตำบลโคกหล่าม พบว่า ปี 2561 มีผู้เสียชีวิต 1 ราย คิดเป็น 25.4 ต่อแสนประชากร อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มีสถิติมากเป็นอันดับหนึ่ง สาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการเมาแล้วขับ และสภาพสิ่งแวดล้อมไม่เหมาะสมและเป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ดังนั้นงานควบคุมโรคโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลโคกหล่าม จึงได้นำกระบวนการการดำเนินงานขับเคลื่อนการป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยประยุกต์ใช้ระบบสุขภาพอำเภอ (DHS) เนื่องจากการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน ต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายฝ่ายที่เกี่ยวข้องรวมทั้งผู้ขับขี่ และการจัดการทางกายภาพและสภาพแวดล้อม เพื่อการป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ข้อมูลจากการปฏิบัติงานของ รพ.สต. โคกหล่าม จากการดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานและบุคคลที่เกี่ยวข้อง อาทิ ผู้นำชุมชน อาสาสมัครสาธารณสุข บุคลากรทางการศึกษา พบว่าช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยที่สุด คือช่วงเวลาชั่วโมงเร่งด่วนที่มีรถในชุมชนมาก เช่น เวลาเย็น และช่วงเทศกาลสำคัญในชุมชน พร้อมกับพฤติกรรมที่ไม่เคารพกฎจราจร อาทิ การไม่สวมหมวกนิรภัย การขับรถยนต์เร็ว เป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้การเกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง รวมถึงปัจจัยของลักษณะ

ทางกายภาพของถนนการใช้ความเร็วสูง มีทางกลับรถหลายจุดใกล้กัน ได้มีหน่วยงานหลายหน่วยงานทั้งภายใน และภายนอกได้พยายามที่จะเข้ามาแก้ไขปัญหานี้⁽⁶⁾ การรณรงค์เรื่องอุบัติเหตุและกฎจราจรหรือความพยายามที่จะบังคับให้กับคนในชุมชนหรือการแก้ไขปัญหาดังกล่าวไม่สามารถแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุได้อย่างจริงจังและขาดการดำเนินการอย่างต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบันด้วยสาเหตุที่กล่าวมาข้างต้น ทั้งนี้ผู้วิจัยจึงเล็งเห็นถึงความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุ ที่เกิดขึ้นในเขตตำบลโคกหล่าม และเพื่อหาแนวทางในการลดอุบัติเหตุในพื้นที่ตำบลโคกหล่าม อำเภออุทุมพรพิสัย จังหวัดศรีสะเกษ โดยมุ่งเน้นการมีส่วนร่วมของคนในชุมชนในทุกๆ ขั้นตอนของการดำเนินการวิจัยร่วมกับองค์กรที่เกี่ยวข้องต่างๆ เพื่อร่วมระดมความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุของปัญหาตลอดจนแนวทางการแก้ไข โดยหวังว่าผลการวิจัยนี้จะนำไปสู่แนวทางการแก้ไขปัญหาดอุบัติเหตุได้อย่างยั่งยืน

วัตถุประสงค์

1) เพื่อศึกษาบริบทการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ ลักษณะอุบัติเหตุ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ แนวทางการแก้ไขปัญหาดอุบัติเหตุ ในเขตตำบลโคกหล่าม อำเภออุทุมพรพิสัย จังหวัดศรีสะเกษ

2) เพื่อพัฒนารูปแบบการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนเพื่อคนตำบลโคกหล่าม อำเภออุทุมพรพิสัย จังหวัดศรีสะเกษ

วิธีการศึกษา

การวิจัยครั้งนี้เป็นวิจัยเชิงปฏิบัติการ (Action research) ประยุกต์ใช้วงจร PAOR 4 ขั้นตอน คือ ขั้นการวางแผน (Plan) ขั้นปฏิบัติ

การ (Act) ขั้นสังเกตการณ์ (Observe) และขั้นสะท้อนผลการปฏิบัติการ (Reflect) มาประยุกต์เป็นกระบวนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุในชุมชน ประกอบด้วย 2 วงจร ดังนี้ วงจรที่ 1) การกำหนดประเด็นปัญหา วงจรที่ 2) จัดกิจกรรมรูปแบบการเกิดอุบัติเหตุ

พื้นที่ศึกษา ทำการศึกษาใน พื้นที่เขตตำบลโคกหล่าม อำเภอกุฉินารายณ์ จังหวัดศรีสะเกษ ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2560 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2561

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียในการดำเนินงานป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในชุมชน มีคุณสมบัติตามเกณฑ์ที่คณะผู้วิจัยได้กำหนดไว้ คือ มีอายุ 15 ปีขึ้นไป เป็นกลุ่มแกนนำชุมชน กลุ่มบุคลากรทางการศึกษา และเป็นกลุ่มแกนนำสุขภาพ เลือกตัวแทนเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการดำเนินงานป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในชุมชน ในเขตตำบลโคกหล่าม มีคุณสมบัติตามที่กำหนดข้างต้น จำนวน 160 คน ประกอบด้วย อาสาสมัครสาธารณสุข จำนวน 85 คน ผู้นำชุมชน จำนวน 40 คน นักเรียน จำนวน 20 คน และครู จำนวน 15 คน

แนวคิดที่นำมาประยุกต์ใช้ในการพัฒนารูปแบบการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน การดำเนินงานกิจกรรมต่างๆ ในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ป้องกันการบาดเจ็บและการเสียชีวิตโดยประยุกต์ใช้แนวคิดขององค์การอนามัยโลก และปรับเป็นกระบวนการ 5 ส. ดังนี้

- ส.สารสนเทศ (Information) การจัดการข้อมูล และการสอบสวนการบาดเจ็บจากการจราจร (Investigation)

- ส.จุดเสี่ยง (Focus on priority problem)

การชี้เป้าจุดเสี่ยง กลุ่มเสี่ยง และพฤติกรรมเสี่ยง

- ส. สดคุ้ม (Cost effective) การกำหนดมาตรการที่มีประสิทธิภาพและคุ้มค่า

- ส. สหสาขา (Multidisciplinary approach) ขับเคลื่อนโดยสหสาขาวิชาชีพ

- ส.ส่วนร่วม (Stakeholder & Community participation) การมีส่วนร่วมของชุมชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัยได้ปรับเป็นกิจกรรมการดำเนินงาน 9 ด้านคือ

1. การจัดการข้อมูลการเฝ้าระวังและจัดทำสถานการณ์ปัญหา
2. การสอบสวนสาเหตุการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน
3. การขับเคลื่อนการดำเนินงานแบบมีส่วนร่วมของทีมสหสาขา (RTI team ตำบล)
4. มีแผนงาน/โครงการ
5. การชี้เป้าและจัดการจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน
6. การดำเนินงานมาตรการชุมชน/ด้านชุมชน
7. การดำเนินงานมาตรการองค์กรความปลอดภัยทางถนน
8. การรณรงค์ให้ความรู้ประชาสัมพันธ์
9. การขับเคลื่อนทีมระดับตำบลหรือหน่วยงาน ในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน (RTI Teamตำบล)

เครื่องมือและการเก็บรวบรวมข้อมูล เครื่องมือคือแบบสอบถาม แบบสัมภาษณ์และแบบสังเกตสภาพแวดล้อมและการเกิดอุบัติเหตุ ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์กลุ่มเกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจกรรมตามขั้นตอนการวิจัย กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการดำเนินงานเพื่อ

ป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนในพื้นที่ ตำบลโคก
หล่าม อำเภอเกาะกูด จังหวัดศรีสะเกษ
ทำการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา ค่า
เฉลี่ย ร้อยละ และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่าสูงสุด
ค่าต่ำสุด

ผลการวิจัย

1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ป่วย

กลุ่มตัวอย่างประชาชนกลุ่มเสี่ยงที่ศึกษา
ครั้งนี้มีจำนวน 160 คน ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย
ร้อยละ 56.25 เพศหญิง ร้อยละ 43.75 ผู้ป่วย
กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีอายุระหว่าง 40-49 ปี

ร้อยละ 35.00 อายุเฉลี่ย 46.83 ปี และมีอายุ
ต่ำสุด อายุ 19 ปี จำนวน 1 คน อายุมากที่สุด
70 ปี จำนวน 1 คน และกลุ่มตัวอย่างมีสถานะ
ในครอบครัวโดยเป็นหัวหน้าครอบครัว ร้อยละ
26.25 และมีบทบาทหน้าที่ในครอบครัวส่วนใหญ่
เป็นสมาชิกในครอบครัว ร้อยละ 87.5 ส่วนใหญ่มี
สถานภาพสมรสคู่ ร้อยละ 86.25 ระดับการศึกษา
อยู่ในระดับประถมศึกษาตอนปลาย ร้อยละ 68.75
กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ประกอบอาชีพเกษตรกร
ร้อยละ 93.75 รายได้ต่อเดือน 2,001–3,000 บาท
ร้อยละ 52.5 (แสดงดังตารางที่1)

ตารางที่ 1 แสดงจำนวน และร้อยละ ของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามลักษณะประชากร (N=160)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	90	56.25
หญิง	70	43.75
อายุ		
10 - 19	1	0.65
20- 29	11	6.87
30- 39	20	12.50
40 - 49	56	35.00
50 - 59	55	34.37
60 ปีขึ้นไป	17	10.61
Mean=46.83 SD=10.94 Max=70		
Min=19		
สถานภาพในครอบครัว		
หัวหน้าครอบครัว	20	12.50
สมาชิกในครอบครัว	140	87.50

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
สถานภาพสมรส		
โสด	6	3.75
สมรส	138	86.25
หม้าย	12	7.50
หย่า/แยก	4	2.50
การศึกษาสูงสุด		
ประถมศึกษา	152	95.00
มัธยมศึกษาตอนต้น	5	3.12
มัธยมศึกษาตอนปลาย	3	1.88
จำนวนสมาชิกในครอบครัว		
1-3 คน	40	25.00
4 – 6 คน	86	53.75
7 -9 คน	34	21.25
อาชีพ		
เกษตรกรรวม	150	93.75
รับจ้างทั่วไป	10	6.25
รายได้ต่อเดือน		
500-1000	28	17.50
1001-2000	36	22.50
2001-3000	84	52.50
3001-4000	10	6.25
4001 บาทขึ้นไป	2	1.25

ขั้นการวางแผน (Plan) โดยการศึกษา
ลักษณะอุบัติเหตุ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ การ
เกิดอุบัติเหตุ เพื่อนำมาจัดทำแผนการแก้ไขปัญหา
อุบัติเหตุ

จากการศึกษาพบสาเหตุของอุบัติเหตุ ที่
สำคัญมี 3 ประการ ได้แก่

1. สาเหตุที่เกิดจากคน (Human Cause)
มีจำนวนสูงที่สุด คือ 72.1% และรองลงมาคือ
สาเหตุที่เกิดจากสภาพถนนและสิ่งแวดล้อม
ธรรมชาติ (Acts of God) มีจำนวนเพียง 19.7%
น้อยที่สุดคือสาเหตุที่เกิดจากสภาพรถ และ
เครื่องจักร (Mechanical Failure) มีจำนวนเพียง
8.2%

ตารางที่ 2 จำแนกสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกในเขตตำบลโคกหล่าม

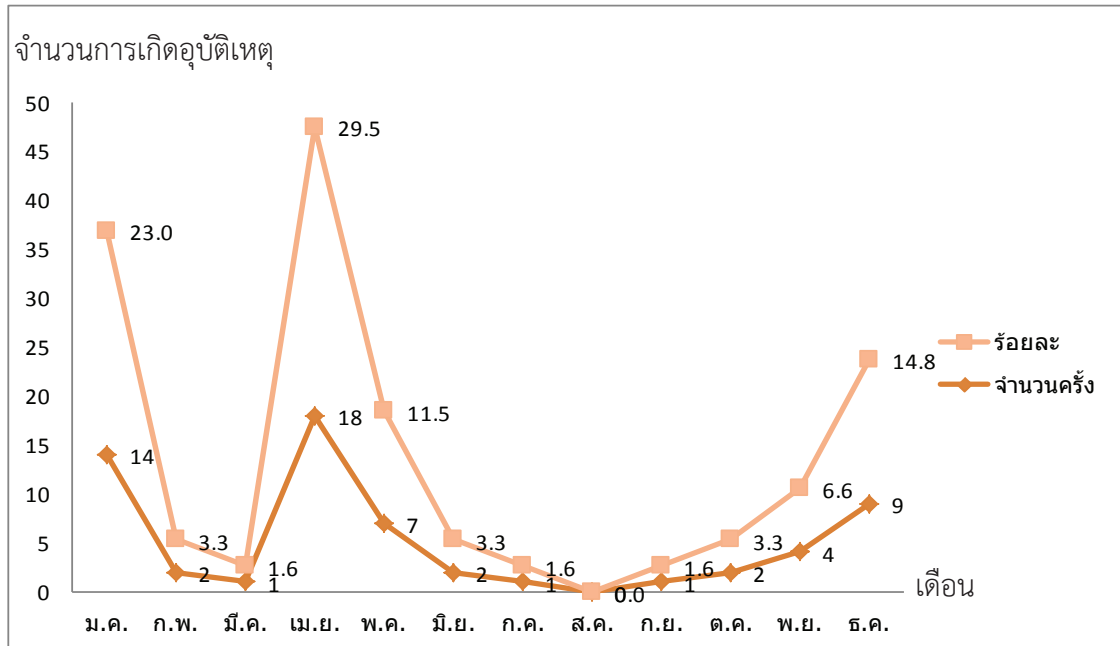
สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก	จำนวน	ร้อยละ
สาเหตุจากคน (ตัวผู้ขับขี่)	44	72.1
สภาพถนน/สิ่งแวดล้อม	12	19.7
รถ/สภาพเครื่องยนต์	5	8.2

จากการศึกษาช่วงระยะเวลาการเกิดอุบัติเหตุซึ่งพบว่า มีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาเทศกาลสำคัญมีกิจกรรมในชุมชน พบว่า เดือนที่มีการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมาก

ที่สุดคือ เดือน เมษายน 2561 ร้อยละ 26.2 ซึ่งมีเทศกาลสำคัญ คือวันสงกรานต์ รองลงมาคือ เดือนมกราคม ร้อยละ 19.7 และไม่มีการเกิดเหตุเลย คือ ช่วงเดือนสิงหาคม 2561 แสดงดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 แสดงจำนวนการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกตามช่วงเทศกาลสำคัญ

สาเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
มกราคม (เทศกาลปีใหม่)	12	19.7
กุมภาพันธ์ (ตรุษจีน)	2	3.3
มีนาคม	1	1.6
เมษายน (สงกรานต์)	16	26.2
พฤษภาคม (บุญบั้งไฟ)	7	11.5
มิถุนายน	2	3.3
กรกฎาคม (เข้าพรรษา)	1	1.6
สิงหาคม	0	0
กันยายน	1	1.6
ตุลาคม	2	3.3
พฤศจิกายน (งานกฐิน)	8	13.1
ธันวาคม (สิ้นปี)	9	14.6



แผนภูมิที่ 1 แสดงการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกในเขตตำบลโคกหล่าม

นักวิจัยใช้กระบวนการมีส่วนร่วมในการวางแผนโดยใช้ข้อมูลอุบัติเหตุ สาเหตุ และเวลาการเกิดอุบัติเหตุในแนวทางแก้ไข โดยพิจารณาจากลักษณะ และสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุเป็นหลัก

ลักษณะ	สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ	แนวทางการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ
เกิดเอง/คู่กรณี	สภาพถนน สิ่งแวดล้อม ความประมาท สภาพรถ	ซ่อมถนนการจราจร แก้ปัญหาจุดเสี่ยง อบรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรม “งานบุญปลอดภัย” ตรวจสภาพรถโดยช่าง

แนวทางแก้ไขที่เกิดจากกระบวนการมีส่วนร่วม ได้ถูกนำไปใช้ในการดำเนินงานในพื้นที่ตำบลโคกหล่าม และผลจากการดำเนินงานการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุร่วมหาแนวทางการแก้ไขปัญหาอบรมให้ความรู้เรื่องวินัยจราจร พบว่าผู้เข้าอบรมมีความรู้เพิ่มขึ้นร้อยละ 85 จุดเสี่ยงได้รับการแก้ไขโดยองค์การบริหารส่วนตำบล ร้อยละ 98 และได้รับการตรวจสภาพรถจากสำนักงานคณะ

กรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ได้ทำการตรวจสภาพรถ ร้อยละ 95

ขั้นตอนการปฏิบัติการ (Act) ทำการพัฒนาแบบการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนเพื่อคนตำบลโคกหล่ามด้วยการมีส่วนร่วมทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ในอำเภออุทุมพรพิสัย จังหวัดศรีสะเกษ คือ “KHOK- LAM Model” โดยมีความหมายดังนี้

2. การสร้างกลไกขับเคลื่อนการดำเนินงาน ประสานเครือข่าย และผลักดันเชิงนโยบาย มีกลไกหลักในการขับเคลื่อนการดำเนินงานคือ “คณะกรรมการป้องกันการบาดเจ็บอุบัติเหตุทางถนนอำเภออุทุมพรพิสัย” โดยมีนายอำเภออุทุมพรพิสัยเป็นประธานกรรมการ ดำเนินการประชุมทุกเดือน เพื่อร่วมผลักดันการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บอุบัติเหตุทางถนนในเชิงนโยบาย มีคณะกรรมการประกอบด้วย หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจากหลายภาคส่วนทั้งภายใน และนอกกระทรวงสาธารณสุข ทั้งจากภาครัฐ และเอกชนผลักดันให้นำเรื่อง การป้องกันการบาดเจ็บทางถนน จัดทำแผนงาน โครงการของงบประมาณจากกองทุนหลักประกันสุขภาพในระดับท้องถิ่น

3. การพัฒนาศักยภาพเจ้าหน้าที่สาธารณสุขในหน่วยบริการ เจ้าหน้าที่ อพพร. อาสาสมัครสาธารณสุข ให้มีความรู้เพื่อยกระดับสมรรถนะการทำงานของหน่วยงานปฏิบัติด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีความรู้ ความชำนาญ ในบทบาทของตนเอง ตลอดจนสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับการทำงานเพื่อบูรณาการแบบสหสาขาวิชาชีพ การกระจายความช่วยเหลือด้านการแพทย์ฉุกเฉินให้ครอบคลุมทั้งในการช่วยเหลือ ณ จุดเกิดเหตุ ให้มีโอกาสรอดชีวิตมากขึ้นหรือลดการบาดเจ็บรุนแรง

4. พัฒนารูปแบบการดำเนินงาน และนำสู่การปฏิบัติในพื้นที่ โดยมีการขยายผลให้ครอบคลุมพื้นที่อย่างต่อเนื่องเพื่อให้มีการนำรูปแบบการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม

5. สร้างการรับรู้และความตระหนักให้กับชุมชน โดยการให้ความรู้และประชาสัมพันธ์ ซึ่งเป็นกิจกรรมเน้นหนักที่มีการดำเนินงานอย่าง

ต่อเนื่องเป็นประจำทุกปีโดยการพัฒนาและผลิตสื่อประเภทต่างๆ เพื่อการป้องกันการบาดเจ็บทางถนน สนับสนุนให้กับเครือข่ายทุกหมู่บ้าน และใช้ในการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ เพื่อสร้างการรับรู้และความตระหนักให้กับประชาชนในวงกว้าง

อภิปรายผล/วิจารณ์

สิ่งที่ได้จากเหตุที่เกิดขึ้น ด้านการดำเนินงานขับเคลื่อนด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของตำบลโคกหล่าม มุ่งที่จะพัฒนาให้เกิดความยั่งยืน จึงได้ดึงการมีส่วนร่วมของ สหสาขาวิชาชีพ และภาคีเครือข่ายในชุมชน สถานศึกษา จัดตั้งศูนย์ป้องกันการบาดเจ็บทางถนนระดับตำบล ซึ่งประธานคือ นายกองค์การบริหารส่วนตำบลโคกหล่าม เข้ามามีบทบาทสำคัญในด้านนโยบาย และโรงพยาบาลโคกหล่าม ร่วมกันเป็นเลขาของ ศปภ.ตำบล เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง รวมถึงภาคประชาชนที่เข้ามามีบทบาทในการร่วมแก้ไขปัญหา ชีจุดเสี่ยง และใช้กระบวนการสร้างบุคคล/ชุมชนต้นแบบเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ เยาวชนต้นแบบ อสม.เชี่ยวชาญด้านการป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อให้ชุมชนอื่นๆ ได้นำไปขยายผลต่อไป บทบาทผู้ประสานงานหลักมีความสำคัญในการเป็นผู้เชื่อมประสานให้ผู้บริหารเปรียบเสมือน “ตัวแทน” ของฝ่ายจัดการเบื้องต้น เป็น “สะพานที่เชื่อมโยง” ระหว่าง ฝ่ายจัดการกับผู้บริหาร

1. เกิดเครือข่ายการทำงานในชุมชน เป็นทีมที่มีความเข้มแข็ง รร. อบต. ชุมชน
2. เป็นผู้ถ่ายทอดนโยบาย (เป้าหมาย) ให้แก่ผู้บริหาร/เครือข่าย ในชุมชน
3. เป็นผู้ประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน เพื่อความราบรื่นในการนำส่งผู้ป่วยและการใช้ข้อมูล

4. เป็นผู้ให้การสนับสนุน ผลักดัน รวมทั้งข้อเสนอแนะที่จำเป็น ในด้านต่าง ๆ แก่ผู้บริหาร

5. เป็นผู้จัดทำรายงานสรุปความก้าวหน้าที่เป็นภาพรวมขององค์กร นำเสนอประเด็นความก้าวหน้าที่สำคัญ ประเมินความก้าวหน้าในภาพรวม

6. เป็นผู้ชี้แจงหน่วยงานต่าง ๆ ในองค์กร ในชุมชน ให้เริ่มดำเนินการจัดทำแผนงาน (โครงการที่ได้ตั้งไว้)

7. ลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และเสียชีวิตจากการจราจรทางบก

8. ประชาชนมีส่วนร่วม คิดหามาตรการแก้ไขร่วมกันอย่างจริงจัง

รูปแบบการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ในตำบลโคกหล่าม

การดำเนินงานขับเคลื่อนด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของตำบลโคกหล่าม มุ่งที่จะพัฒนาให้เกิดความยั่งยืน จึงได้ดึงการมีส่วนร่วมของสหสาขาวิชาชีพและภาคีเครือข่ายในชุมชน สถานศึกษา จัดตั้งศูนย์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ระดับตำบล ศปถ.ตำบล เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง รวมถึงภาคประชาชนที่เข้ามามีบทบาทในการร่วมแก้ไขปัญหาลดเสี่ยง และใช้กระบวนการสร้างบุคคล/ชุมชน ต้นแบบเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ เยาวชนต้นแบบ อสม.เชี่ยวชาญด้านการป้องกันอุบัติเหตุ เกิดมาตรการชุมชนการขับขี่ในชุมชน เครือข่ายการทำงานในชุมชน เป็นทีมที่มีความเข้มแข็ง รร. อบต. และชุมชน

มีนโยบาย (เป้าหมาย) ที่ชัดเจนในชุมชน เกิดการประสานงานแบบไร้รอยต่อ เพื่อความราบรื่นในการนำส่งผู้ป่วยและการใช้ข้อมูล การสนับสนุนการมีส่วนร่วมของชุมชน ทำให้ลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการ

จราจรทางบก และประชาชนร่วมกันแก้ไขปัญหายั่งยืน

มีการรณรงค์การป้องกันอุบัติเหตุร่วมกับการบูรณาการกับภาคีเครือข่าย ร่วมกับโครงการงานบุญปลอดเหล้า เมาไม่ขับในชุมชนทุกหมู่บ้าน จัดกิจกรรมโดยใช้สภาเด็กเป็นสื่อกลางในการรณรงค์⁽⁸⁾ ผู้นำชุมชนมีความรู้และให้ความรู้แก่ชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน รณรงค์ให้ประชาชนมี พรบ. เพิ่มขึ้น 50% คัดกรองผู้ป่วย ประสพภัยจากรถ ลดอัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนน มีคณะกรรมการ D-RTI พัฒนาร่วมกับภาคีเครือข่ายอำเภออุทุมพรพิสัยเพื่อลดอุบัติเหตุในชุมชน และควรพัฒนาให้ประชาชนลดการบาดเจ็บด้วยการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มมากขึ้น

ข้อเสนอแนะ

1. ควรนำรูปแบบโคกหล่ามโมเดลไปประยุกต์ใช้ดำเนินงานเพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงานป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนในชุมชน

2. ควรส่งเสริมให้ประชาชนมีวินัยจราจรเพิ่มขึ้น ลดอัตราการสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินได้อย่างเหมาะสม

เอกสารอ้างอิง

1. กองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. แผนดำเนินการระยะ 3 ปี (ปีงบประมาณ 2558-2561) กองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. กรุงเทพฯ: 2558.
2. Thailand GRSP. สถิติจากคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ [อินเทอร์เน็ต]. 2561. [เข้าถึงเมื่อ 5 มกราคม 2561] เข้าถึงได้จาก <http://www.tarc.ait.ac.th/th/link.php>

3. กองวิศวกรรมจราจร กรมทางหลวง. สถิติอุบัติเหตุจราจร. กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม. กรุงเทพฯ: 2560.
4. กรมทางหลวง. การวิจัยเพื่อจัดระดับความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนด้วยวิธีทางสถิติขั้นสูง. รายงานวิจัยฉบับที่ วพ. 227; สำนักวิจัยและพัฒนาทาง กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม. กรุงเทพฯ: 2549.
5. กรมทางหลวง (Department of Highways Data), ข้อมูลสถิติ, ภูมิศาสตร์สารสนเทศด้านการขนส่งและจราจร, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP) กระทรวงคมนาคม Ministry of Transport) [อินเทอร์เน็ต]. 2561. [เข้าถึงเมื่อ 5 มกราคม 2561] เข้าถึงได้จาก <http://www.otp.go.th/th/index.php/statistic.html>
6. ป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ. การป้องกันอุบัติเหตุจากภัยจราจร. คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ. กรุงเทพมหานคร: 2553.
7. จุฬารักษ์ สันติกาญจน์. การศึกษาเปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการจราจรของวัยรุ่นในและนอกระบบการศึกษา. ขอนแก่น : คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น: 2545.
8. ปาริชาติ สถาปิตานนท์. เมาไม่ขับกับสังคมไทย. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร: บริษัท 10& L จำกัด; 2530.