

การพัฒนาไกคณะทำงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน จังหวัด “SARAKHAM Model”

สุกฤษฎี ใจจำนงค์^{1,2}, พิชญาภา อภัยพงษ์², อรพรรณ อ่อนดวง³, วันชนะ สิริสม⁴, มยุรา สีสาร⁵

¹ คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ จังหวัดปทุมธานี

² ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย กรุงเทพมหานคร

³ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดมหาสารคาม จังหวัดมหาสารคาม

⁴ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดมหาสารคาม จังหวัดมหาสารคาม

⁵ สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 7 ขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น

บทคัดย่อ

อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญที่นำไปสู่การเสียชีวิตของคนไทย จังหวัดมหาสารคามเป็นจังหวัดหนึ่งที่มีแนวโน้มการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงขึ้นต่อเนื่อง ตั้งแต่ พ.ศ. 2563-2566 การศึกษาที่มีวัตถุประสงค์เพื่อขับเคลื่อนคณะทำงานด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ภายใต้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด และพัฒนารูปแบบการปฏิบัติการของคณะทำงานและการออกแบบมาตรการความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดมหาสารคาม ให้เกิดพื้นที่ต้นแบบปฏิบัติการที่ดี เป็นการศึกษาเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม พื้นที่ดำเนินการคือ จังหวัดมหาสารคาม มีระยะเวลาดำเนินการระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2566 ถึงเดือนกันยายน พ.ศ. 2567 เก็บรวบรวมข้อมูลจากรายงานการประชุมด้วยวิธีการบันทึกการสนทนาและระดมสมองเพื่อหาฉันทามติ วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้วิธีการวิเคราะห์เชิงเนื้อหา ผลการศึกษา พบว่า จังหวัดมหาสารคามมีคณะทำงานด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน “SARAKHAM Model” และมีแผนปฏิบัติการขับเคลื่อนระดับจังหวัด มีการประชุมวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนและจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในระดับจังหวัด และเกิดการดำเนินงานในระดับพื้นที่ในลักษณะระบบห่วงสะท้อนป้อนกลับ มีการติดตามและให้คำปรึกษาแนะนำในระดับอำเภอ และเกิดห่วงโซ่ผลลัพธ์คือ จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดมหาสารคาม มีแนวโน้มลดลง ดังนั้น ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัดทุกจังหวัด ควรมีการยกระดับประสิทธิภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนนด้วยการจัดการข้อมูลอย่างเป็นระบบ และหนุนเสริมการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนสู่ภาคีเชิงกลยุทธ์ในระดับจังหวัดในการออกแบบมาตรการความปลอดภัยทางถนน

คำสำคัญ: การจัดการข้อมูล; คณะทำงาน; ความปลอดภัยทางถนน; มหาสารคาม; อุบัติเหตุทางถนน

วันรับ: 12 มี.ค. 2568

วันแก้ไข: 9 เม.ย. 2568

วันตอบรับ: 11 เม.ย. 2568

บทนำ

อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญที่นำไปสู่การเสียชีวิตในเด็กและเยาวชนอายุระหว่าง 5-29 ปี และเป็น

สาเหตุการเสียชีวิตในอันดับที่ 12 ของสาเหตุการเสียชีวิตทั้งหมด เป็นปัญหาหลักของการเสียชีวิตและความพิการของประเทศไทย ซึ่งสร้างความเสียหายต่อชีวิต ทรัพย์สิน และเศรษฐกิจของประเทศไทย ทั้งนี้ ในปี พ.ศ. 2565 เพียง

ปีเดียว มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากถึง 17,000 คน และมีผู้พิการมากกว่า 15,000 คน⁽¹⁾ แผนโลกทศวรรษ-แห่งความปลอดภัยทางถนน ค.ศ. 2021-2030 (Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021-2030) โดยองค์การอนามัยโลกและกรมการ-ระดับภูมิภาคของสหประชาชาติ ได้เสนอการพัฒนาศักยภาพ ผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน จากการศึกษา ประเทศซึ่งขาดความเชี่ยวชาญในการประยุกต์หลักการของ วิธีแห่งระบบที่ปลอดภัย (safe system approach) ตามบริบทของพื้นที่ การรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล อุบัติเหตุทางถนน ตลอดจนขาดการบริหารจัดการศักยภาพ ของเครือข่ายภาคีความปลอดภัยทางถนน ซึ่งจำเป็นต้อง อาศัยรากฐานการบริหารจัดการจากความร่วมมือระหว่าง หน่วยงาน⁽²⁾

ประเทศไทยมีเครื่องมือดำเนินงานด้านความปลอดภัย ทางถนน 2 เครื่องมือสำคัญ ได้แก่ (1) แผนแม่บทความ ปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570⁽³⁾ และ (2) ระเบียบ สำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุ ทางถนน พ.ศ. 2554 ซึ่งเป็นกรอบการขับเคลื่อนการดำเนิ-งงานและบูรณาการการทำงานทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยมี ยุทธศาสตร์ที่ 4 แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน⁽⁴⁾ ประกอบกับศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัย-ทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย ภายใต้ การสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริม-สุขภาพ (สสส.) ได้กำหนดยุทธศาสตร์การดำเนินงานที่สอดคล้อง กับนโยบายชาติและนานาชาติ โดยมุ่งเน้นพัฒนาศักยภาพ ยกระดับกลไกเสริมการทำงานให้กับศูนย์อำนวยการความ-ปลอดภัยทางถนนจังหวัด (ศปถ. จังหวัด) และศูนย์ปฏิบัติ-การความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ. อำเภอ) ตาม ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการ ขับเคลื่อน อนุกรรมการ/คณะทำงานด้านการจัดการข้อมูล อุบัติเหตุทางถนน ภายใต้ ศปถ. จังหวัด และ ศปถ. อำเภอ ในพื้นที่ปฏิบัติการ sandbox เขตสุขภาพที่ 7 ได้แก่ ร้อยเอ็ด ขอนแก่น มหาสารคาม และกาฬสินธุ์

จังหวัดมหาสารคามเป็นหนึ่งในพื้นที่ดำเนินการ พบข้อมูลระบบบูรณาการการเสียชีวิต 3 ฐาน รายงานว่า ปีงบประมาณ 2565 มีสถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

จำนวน 223 คน และปีงบประมาณ 2566 เพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 226 คน เมื่อพิจารณาอำเภอในจังหวัดมหาสารคาม พบว่า อำเภอเมืองมหาสารคาม อำเภอบรบือ อำเภอพยัคฆภูมิพิสัย อำเภอวาปีปทุม และอำเภอเชียงยืน เป็นอำเภอเสี่ยงสูงใน การเกิดอุบัติเหตุทางถนน⁽⁵⁾ ทั้งนี้ ศปถ. จังหวัด มีคำสั่ง แต่งตั้งคณะอนุกรรมการ/คณะทำงานโดยใช้อำนาจและ หน้าที่ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 แต่ยังไม่มีการ ขับเคลื่อนคณะทำงานด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งเป็นกลไกคณะทำงานที่สำคัญในการนำข้อมูลจากการ วิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมาจัดการปัญหา ในเชิงระบบ (data input) ไม่เพียง ศปถ. จังหวัด เท่านั้น ศปถ. อำเภอ ควรร่วมผลักดันให้เกิดการดำเนินงานในระดับ พื้นที่ในลักษณะระบบห่วงสะท้อนป้อนกลับ (feedback loop) ด้วยกิจกรรมการสืบสวนอุบัติเหตุทางถนนและการ จัดการข้อมูลเพื่อจัดทำมาตรการความปลอดภัยทางถนน อันเป็นหัวใจสำคัญของการบรรลุเป้าหมาย⁽⁶⁾

ดังนั้น จึงเป็นที่มาของการศึกษานี้ โดยมีวัตถุประสงค์ การขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ (1) เพื่อขับเคลื่อนอนุกรรมการ/คณะทำงานด้านการจัดการ ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ภายใต้ ศปถ. จังหวัด และ (2) เพื่อ พัฒนารูปแบบการปฏิบัติการของคณะทำงานและออกแบบ มาตรการความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดมหาสารคาม ให้เกิดพื้นที่ต้นแบบปฏิบัติการที่ดี (best practice) โดย คาดหวังผลการศึกษาจะนำไปสู่การขยายผลแนวทางการ พัฒนาศักยภาพ ยกระดับกลไกเสริมการทำงานให้กับ ศปถ. จังหวัด และ ศปถ. อำเภอ ในบริบทพื้นที่อื่นๆ ต่อไป

วิธีการศึกษา

แบบแผนการวิจัย (research design) เป็นการศึกษา เชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม (participatory action research; PAR) โดยใช้เกลียววงจรการวิจัยเชิงปฏิบัติการ (action research spiral) หรือ plan-act-observe-reflect (PAOR model) ตามแนวคิดของ Kemmis & McTaggart⁽⁷⁾ เป็นแนวทางในการกำหนดกิจกรรมการ พัฒนากลไก อนุกรรมการ/คณะทำงานด้านการจัดการข้อมูล อุบัติเหตุทางถนน ภายใต้ ศปถ. จังหวัดมหาสารคาม

โดยมีกรอบกิจกรรมการพัฒนากลไกอนุกรรมการ/คณะทำงานด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ดังภาพที่ 1 **ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง**

ประชากรที่ศึกษา คัดเลือกกลุ่มตัวอย่างโดยใช้วิธีการเลือกแบบเจาะจงตามวัตถุประสงค์การศึกษา ได้แก่ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดมหาสารคาม ซึ่งมีผู้แทนหน่วยงานในส่วนราชการในระดับจังหวัดเป็นคณะกรรมการ อาทิเช่น สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดมหาสารคาม ตำรวจภูธรจังหวัดมหาสารคาม ประชาสัมพันธ์จังหวัดมหาสารคาม สำนักงานขนส่งจังหวัดมหาสารคาม สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดมหาสารคาม เพื่อมุ่งเน้นให้เกิดการเพื่อขับเคลื่อนคณะทำงานด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ภายใต้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด ในส่วนของกลุ่มตัวอย่างในระดับอำเภอ ได้แก่ (1) ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอบรบือ และ (2) ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอยักษ์ภูมิพิสัย เป็นอำเภอนำร่องพัฒนารูปแบบการปฏิบัติการของคณะทำงานและการออกแบบมาตรการความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดมหาสารคามให้เกิดพื้นที่ต้นแบบปฏิบัติการที่ดีร่วมกัน ทั้งในระดับจังหวัดและระดับอำเภอ

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือดำเนินการ คือ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (ศปถ. จังหวัด) โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นผู้อำนวยการ (ประธานกรรมการ) พร้อมด้วยคณะกรรมการ ศปถ. จังหวัด โดยใช้อำนาจและหน้าที่ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 ข้อ 14 (12) แต่งตั้งอนุกรรมการ/คณะทำงานเพื่อปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการ ศปถ.

เครื่องมือเก็บข้อมูล คือ แบบบันทึกรายงานการประชุมอนุกรรมการ/คณะทำงานด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดมหาสารคาม ประกอบด้วยประเด็นสำคัญ ได้แก่ วาระการประชุมขับเคลื่อนอนุกรรมการ/คณะทำงานที่ดีที่ประชุม มาตรการความปลอดภัยทางถนน ตลอดจนผลลัพธ์การดำเนินงานและรูปแบบการปฏิบัติการกลไกคณะทำงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดมหาสารคาม

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ด้วยวิธีการบันทึกการสนทนาและระดมสมอง เพื่อหาฉันทามติ (consensus conference) ที่ประชุมอนุกรรมการ/คณะทำงานด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดมหาสารคาม ในปีงบประมาณ 2567 (ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2566 ถึงเดือนกันยายน พ.ศ. 2567) รวมจำนวน

ภาพที่ 1 กรอบกิจกรรมการพัฒนากลไกคณะทำงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัด

P - Plan	A - Act	O - Observe	R - Reflect
<p>P1 - ประชุมจัดทำแผนปฏิบัติการขับเคลื่อนกลไกด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน (อาทิเช่น คำสั่ง อนุฯ / คณะทำงาน กำหนดกิจกรรมและเตรียมข้อมูลก่อนนำเข้าวาระ ศปถ.จังหวัด)</p> <p>P2 - ประชุมจัดทำแผนปฏิบัติการขับเคลื่อนกลไกด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ร่วมกับ ศปถ.อำเภอ (ระบุดูประเด็นความเสี่ยง)</p>	<p>A1 - ประชุม อนุฯ/ คณะทำงานด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน วิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเสนอในการประชุมวาระประจำของ ศปถ.จังหวัด</p> <p>A2 - ขับเคลื่อนกลไกด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ร่วมกับ ศปถ.อำเภอ / คณะทำงานด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน</p>	<p>O1 - ติดตามและให้คำปรึกษาแนะนำกับ คณะกรรมการ ศปถ.อำเภอ (อาทิเช่น สังเกตการณ์ และ Feedback)</p> <p>O2 - ประมวลผลความก้าวหน้าการขับเคลื่อนกลไกด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ระดับจังหวัดและอำเภอ</p>	<p>R1 - ถอดบทเรียนการขับเคลื่อนกลไกด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุฯ</p> <p>R2 - นำเสนอมาตรการเพื่อความปลอดภัยทางถนนในเชิงระบบ และข้อเสนอเชิงนโยบาย</p>

12 เดือน ทั้งนี้ คณะผู้วิจัยดำเนินการศึกษาโดยพิทักษ์สิทธิ์ของกลุ่มตัวอย่างตามหลักจริยธรรมการทำวิจัย (Belmont report) โดย (1) ให้ความเคารพต่อกลุ่มตัวอย่าง โดยชี้แจงรายละเอียดการศึกษาเพื่อให้กลุ่มตัวอย่างพิจารณาเข้าร่วมการวิจัยนี้ (2) ให้ความยุติธรรมต่อประชากรและกลุ่มตัวอย่าง กล่าวคือ คณะอนุกรรมการอื่นๆ ภายใต้อธิบดี. จังหวัดมหาสารคาม ได้รับประโยชน์จากการขับเคลื่อนคณะทำงานด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน รวมถึง ศปถ. อำเภอ อื่นๆ ที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างจะได้ประโยชน์จากมาตรการความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดมหาสารคามร่วมด้วย และ (3) รักษาความลับของกลุ่มตัวอย่าง โดยคณะผู้วิจัยทำการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้รับจากกลุ่มตัวอย่างในภาพรวมโดยไม่ระบุรายละเอียดที่แสดงถึงตัวบุคคลภายใต้หลักการตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562

การวิเคราะห์ข้อมูล

วิเคราะห์ข้อมูลจากรายงานการประชุมด้วยการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพเพื่อหาข้อค้นพบตามวัตถุประสงค์ของการศึกษาโดยใช้วิธีการวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (content analysis) ตามวัตถุประสงค์ในประเด็นของการขับเคลื่อนคณะทำงานด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ภายใต้อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด และรูปแบบการปฏิบัติการของคณะทำงานและการออกแบบมาตรการความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดมหาสารคามให้เกิดพื้นที่ต้นแบบปฏิบัติการที่ดี

ผลการศึกษา

การขับเคลื่อนคณะทำงานด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ภายใต้อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด

จากการดำเนินงานขับเคลื่อนคณะทำงานด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ภายใต้อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดมหาสารคาม (ศปถ. จังหวัดมหาสารคาม) พบว่า ศปถ. จังหวัดมหาสารคาม ใช้อำนาจตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 ข้อ 6 ใน (9) กล่าวคือ แต่งตั้งคณะอนุกรรมการหรือคณะทำงาน เพื่อปฏิบัติ

งานตามอำนาจหน้าที่นั้น⁽⁴⁾ โดยแต่งตั้งคณะทำงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดมหาสารคาม เพื่อบริหารข้อมูลระหว่างหน่วยงานให้มีฐานข้อมูลที่สามารถนำไปใช้ติดตามประเมินผล สามารถกำหนดนโยบายบริหารการจัดการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างถูกต้อง ทั้งนี้ คณะทำงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดมหาสารคาม ประกอบด้วยหน่วยงานส่วนราชการระดับจังหวัดจากหลายหน่วยงาน

ทั้งนี้ คณะผู้วิจัยทำการวิเคราะห์องค์ประกอบของคณะทำงานดังกล่าว โดยแบ่งออกเป็น 3 ส่วนสำคัญ ดังนี้ (1) หน่วยงานด้านบริหารและบังคับใช้กฎหมาย มีอำนาจหน้าที่โดยตรงเกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านนโยบายจังหวัด การบังคับใช้กฎหมาย และให้การสนับสนุนหรือสั่งการ ได้แก่ รองผู้ว่าราชการจังหวัด (ที่ได้รับมอบหมาย) เป็นหัวหน้าคณะทำงาน มีผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดและปลัดจังหวัด เป็นคณะทำงาน (2) หน่วยงานด้านเทคนิคที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญเฉพาะทางที่เป็นประโยชน์ในการวิเคราะห์สาเหตุอุบัติเหตุเชิงลึกเพื่อให้เห็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัด ผู้อำนวยการโรงพยาบาลจังหวัด ขนส่งจังหวัด ผู้อำนวยการแขวงทางหลวง ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบท และผู้จัดการบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาจังหวัดมหาสารคาม เป็นคณะทำงาน และ (3) หน่วยงานด้านปฏิบัติการ หน่วยงานในระดับจังหวัดและอำเภอที่มีมุมมองเชิงลึกเกี่ยวข้องกับปัจจัยทางสังคม การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ การสื่อสารข้อมูลการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน การสร้างมาตรการความปลอดภัยร่วมกับเจ้าภาพ ตลอดจนการนำนโยบายจังหวัดไปใช้ในพื้นอำเภอที่รับผิดชอบ ได้แก่ ประชาสัมพันธ์จังหวัด ปลัดอำเภอ (ฝ่ายความมั่นคง) ทุกอำเภอ และผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรทุกแห่ง เป็นคณะทำงานโดยมีหัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด (สนง.ปภ. จังหวัด) เป็นคณะทำงานและเลขานุการ พร้อมด้วยหัวหน้ากลุ่มงานยุทธศาสตร์และการจัดการ เจ้าหน้าที่รับผิดชอบงานด้านความปลอดภัยทางถนนของ สนง.ปภ.จังหวัด ตลอดจนเจ้าหน้าที่สาธารณสุขที่รับผิดชอบงานด้านการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน (road traffic injury หรือ RTI) จากสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเป็นคณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ

ทั้งนี้ ก็เพื่อให้เกิดการบูรณาการข้อมูลระหว่างหน่วยงาน เพื่อผลักดันการออกแบบมาตรการจัดการความเสี่ยงและกำหนดนโยบายในระดับจังหวัด ตลอดจนการเชื่อมโยงและส่งต่อข้อมูลมาตรการจัดการความเสี่ยงและนโยบายให้กับคณะกรรมการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ (policy implementation) ในระดับหน่วยงานและพื้นที่อำเภอต่อไปดังภาพที่ 2

รูปแบบการปฏิบัติการของคณะกรรมการและการออกแบบมาตรการความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดมหาสารคามให้เกิดพื้นที่ต้นแบบปฏิบัติการที่ดี

คณะผู้วิจัยใช้เกลียววงจรการวิจัยเชิงปฏิบัติการ (action research spiral) หรือ PAOR Model (1) ในการขับเคลื่อนคณะกรรมการด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน และพัฒนารูปแบบการปฏิบัติการของคณะกรรมการและการออกแบบมาตรการความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดมหาสารคามให้เกิดพื้นที่ต้นแบบปฏิบัติการที่ดี โดยแบ่งออกเป็น 4 ระยะดำเนินการ ดังนี้

1. วางแผนงาน (Plan) ประชุมชี้แจงทำความเข้าใจและวางแผนขับเคลื่อนกลไกจัดการข้อมูลระดับจังหวัด เขตสุขภาพที่ 7 (จังหวัดมหาสารคาม) วันที่ 4 กรกฎาคม พ.ศ. 2566

ภาพที่ 2 รูปแบบการปฏิบัติการกลไกคณะกรรมการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัด “SARAKHAM Model” ภายใต้ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดมหาสารคาม



โดยมีรองผู้ว่าราชการจังหวัด (ที่ได้รับมอบหมาย) ซึ่งเป็นหัวหน้าคณะทำงานด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน เป็นประธานการประชุม ภายหลังจากประชุมชี้แจงทำความเข้าใจและวางแผนขับเคลื่อน มีการดำเนินงานขับเคลื่อนอย่างต่อเนื่อง และมีผลผลิต (output) ในระยะนี้ ได้แก่ (P1) แผนปฏิบัติการขับเคลื่อนกลไกด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ปีงบประมาณ 2567 โดยคณะทำงานด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดมหาสารคาม และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอบรบือ และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอยักษ์ภูมิพิสัย ซึ่งเป็นพื้นที่อำเภอนำร่อง ร่วมกันวางแผนปฏิบัติการขับเคลื่อนกลไกด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน เพื่อให้เกิดการวิเคราะห์สาเหตุอุบัติเหตุทางถนน พฤติกรรมเสี่ยง จุดเสี่ยง จุดอันตราย เสนอต่อคณะทำงานด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดมหาสารคาม เพื่อผลักดันการออกแบบมาตรการจัดการความเสี่ยงและกำหนดนโยบายในระดับจังหวัด (P2) แผนปฏิบัติการขับเคลื่อนกลไกด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ร่วมกับ ศปถ. อำเภอบรบือ และ ศปถ. อำเภอยักษ์ภูมิพิสัย เพื่อนำไปสู่มาตรการลดความเสี่ยงการไม่สวมหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยให้เกิดมาตรการที่สอดคล้องกับนโยบายรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ประธานกรรมการและผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ตามหนังสือศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ที่ มท.0607/ว 7074 ลงวันที่ 18 สิงหาคม พ.ศ. 2565 เรื่อง การรณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์⁽⁶⁾

2. ปฏิบัติการ (Act) เกิดการขับเคลื่อนกลไกด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ดังนี้ (A1) การประชุมวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนและจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในระดับจังหวัด โดย คณะทำงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดมหาสารคาม ภายใต้อำนาจศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดมหาสารคาม ที่ 2025/2564 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม พ.ศ. 2564 ร่วมกับ คณะทำงานวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน อนุคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดมหาสารคามด้านการบังคับใช้กฎหมาย และภาคีเครือข่ายความปลอดภัยทางถนน ตลอดปีงบประมาณ 2567

ตั้งแต่เดือนตุลาคม พ.ศ. 2566 ถึงเดือนกันยายน พ.ศ. 2567 อย่างต่อเนื่องเพื่อเสนอข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนตลอดจนสาเหตุสำคัญในการประชุมวาระประจำของ ศปถ. จังหวัดมหาสารคาม เพื่อให้เกิดมิติที่ประชุมจากภาคส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการร่วมเสนอมาตรการลดและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในเชิงระบบ ทั้งนี้ เกิดมิติสำคัญในที่ประชุมและมาตรการเพื่อความปลอดภัยทางถนนร่วมกับภาคีเครือข่ายความปลอดภัยทางถนน ดังนี้

2.1) ดำรวจภูธรจังหวัดมหาสารคาม สั่งการทุกสถานีตำรวจภูธร (สภ.) ในสังกัด รายงานผลการบังคับใช้กฎหมายและรวบรวมข้อมูลผู้กระทำผิดกรณีดื่มแล้วขับในเด็กและเยาวชน เพื่อให้เกิดการจัดการข้อมูลดื่มแล้วขับตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ เสร็จการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น⁽⁹⁾ และหน่วยงานสังกัดกระทรวงคมนาคมจังหวัดมหาสารคาม

2.2) สำรวจเส้นทางและเสนอจุดเสี่ยงจุดอันตรายเพื่อร่วมจัดทำมาตรการเพื่อความปลอดภัยทางถนนในเชิงระบบ ร่วมกับที่ประชุม ศปถ. จังหวัดมหาสารคาม ในทุกครั้ง เกิดมาตรการบูรณาการติดตั้งไฟเตือนและไฟฟาส่งสว่างบนเส้นทางที่แสงสว่างไม่เพียงพอ การแก้ไขปัญหาหระยา คือ แขวงทางหลวงมีแผนการสร้างถนนเลี่ยงเมืองเพื่อลดความแออัดของการจราจรที่ผ่านตัวอำเภอเมืองมหาสารคาม ตามประกาศกรมทางหลวง เรื่อง สรุปผลการประชุมเพื่อชี้แจงผลการจัดทำแผนพัฒนาทางหลวงฯ และมีการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางเลี่ยงเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค⁽¹⁰⁾

2.3) ขับเคลื่อนการรณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ ร่วมกับ ศปถ. อำเภอทุกอำเภอ และดำเนินการอย่างต่อเนื่องและรายงานข้อมูลในที่ประชุม ศปถ. จังหวัด

2.4) จัดทำวีดิทัศน์ (video clip) เพื่อประชาสัมพันธ์สร้างความตระหนักอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่เสี่ยงและสถานศึกษา⁽¹¹⁾ (A2) ขับเคลื่อนกลไกด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ร่วมกับ ศปถ. อำเภอบรบือ และ ศปถ. อำเภอยักษ์ภูมิพิสัย

หลังการประชุมชี้แจงทำความเข้าใจและวางแผนขับเคลื่อนกลไกจัดการข้อมูลระดับจังหวัด เขตสุขภาพที่ 7 (จังหวัดมหาสารคาม) ศปถ. พยัคภูมิพิสัย จัดทำประกาศ

คำสั่งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ- พยัคฆภูมิพิสัย ที่ 426/2566 ลงวันที่ 15 สิงหาคม พ.ศ. 2566 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน อำเภอพยัคฆภูมิพิสัย โดยนายอำเภอพยัคฆภูมิพิสัย เป็นประธาน ปลัดอำเภอหัวหน้าฝ่ายความมั่นคง เป็นคณะ- ทำงานและเลขานุการ พร้อมด้วยปลัดอำเภอฝ่ายความมั่นคง หัวหน้ากลุ่มงานอุบัติเหตุฉุกเฉินโรงพยาบาลพยัคฆภูมิพิสัย และเจ้าหน้าที่สำนักงานสาธารณสุขอำเภอที่รับผิดชอบ งานด้านความปลอดภัยทางถนน เป็นคณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ มีขอบเขตภารกิจหน้าที่ลงพื้นที่สืบสวน อุบัติเหตุทางถนน รวบรวมข้อมูลผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต วิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จุดเสี่ยง และ พฤติกรรม ตลอดจนการจัดการข้อมูลเพื่อพิจารณาแนวทาง แก้ไขปัญหา นโยบายสาธารณะ และเชื่อมประสานการดำเนินงานระหว่างภาครัฐ เอกชน และภาคีเครือข่ายความปลอดภัย ทางถนน และติดตามประเมินผล เช่นเดียวกับ ศปถ. อำเภอ- บรบือ ดำเนินการภายใต้ คณะทำงานวิเคราะห์สาเหตุการ- เกิดอุบัติเหตุทางถนนอำเภอบรบือ

3. สังเกตการณ์ (Observe) คณะทำงานข้อมูล อุบัติเหตุทางถนนจังหวัดมหาสารคาม ขับเคลื่อนกลไก ด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนเพื่อลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนตลอดจนขับเคลื่อน การรณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ผ่านกิจกรรม (O1) การติดตามและให้คำปรึกษาแนะนำกับ คณะกรรมการ ศปถ. อำเภอผ่านวาระการประชุม ศปถ. จังหวัดมหาสารคาม โดยมี ศปถ. อำเภอทุกอำเภอ รายงานข้อมูลในที่ประชุมและ ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง พร้อมกันนี้ในส่วนของการขับเคลื่อน กลไกด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในระดับอำเภอ มีการร่วมลงนามบันทึกข้อตกลง (memorandum of understanding; MOU) เพื่อการขับเคลื่อนกิจกรรมลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดมหาสารคามที่ยั่งยืน โดยมีหน่วยงานและ ผู้เกี่ยวข้องร่วมลงนาม ประกอบด้วย ผู้บังคับการตำรวจ ภูธรจังหวัดมหาสารคาม นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัด- มหาสารคาม ปลัดจังหวัดมหาสารคาม หัวหน้าสำนักงาน- ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดมหาสารคาม ขนส่ง จังหวัดมหาสารคาม และนายอำเภอพื้นที่เสี่ยงสูงการเกิด อุบัติเหตุทางถนน เช่น อ.บรบือ อ.พยัคฆภูมิพิสัย เป็นต้น⁽¹²⁾ ในส่วนของ O2 ประมวลผลความก้าวหน้าการขับเคลื่อน

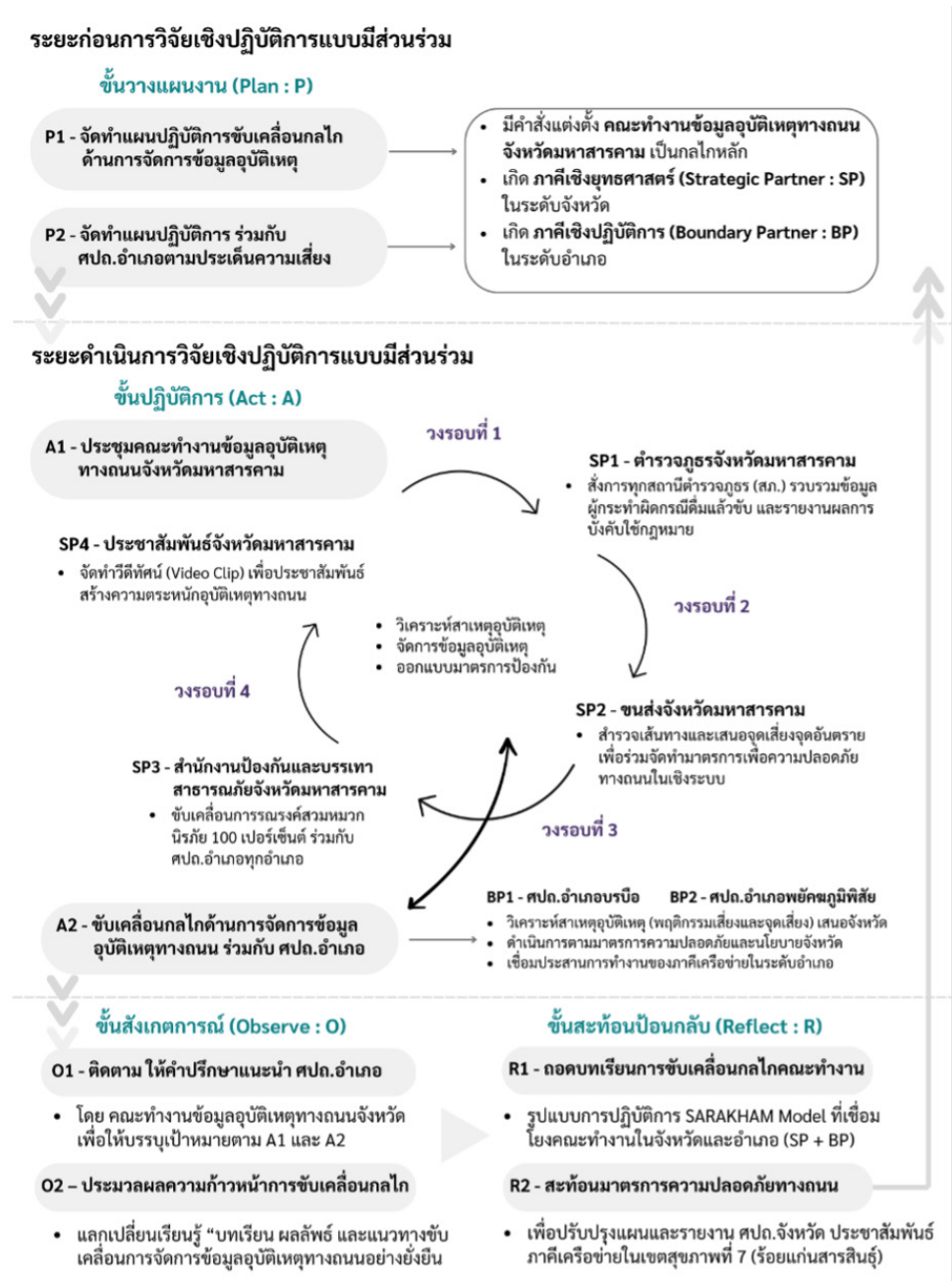
กลไกด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด และอำเภอ ด้วยกิจกรรมการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ “บทเรียน ผลลัพธ์ และแนวทางการขับเคลื่อนการจัดการข้อมูล อุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน” ในงานประชุมสรุปการ ดำเนินงาน (wrap up) เพื่อพัฒนาการหนุนเสริมกลไก การจัดการระดับพื้นที่ในเขตสุขภาพที่ 7 เมื่อวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2567 เพื่อประเมินผลความก้าวหน้าครึ่งแผน ปฏิบัติการ (ตุลาคม พ.ศ. 2566 – มีนาคม พ.ศ. 2567) และพัฒนาการดำเนินงานแผนปฏิบัติการครึ่งหลังก่อนสิ้นปีงบประมาณ 2567

4. สะท้อนป้อนกลับ (Reflect) คณะผู้วิจัยและภาคี- เครือข่ายความปลอดภัยทางถนนที่เกี่ยวข้องร่วมดำเนินการ (R1) ถอดบทเรียนการขับเคลื่อนกลไกด้านการจัดการข้อมูล อุบัติเหตุทางถนน ในช่วงเดือนกันยายน พ.ศ. 2567 โดย เสนอผลการดำเนินงานในรูปแบบกลไกคณะทำงานข้อมูล อุบัติเหตุทางถนน “SARAKHAM Model” รายละเอียดตาม ภาพที่ 2 และได้นำเสนอ (R2) มาตรการเพื่อความปลอดภัย ทางถนนในเชิงระบบและข้อเสนอเชิงนโยบาย รายละเอียด ตามการปฏิบัติการ (Act) ตามกิจกรรมที่ระบุไว้ใน (A1) และ (A2) ดังกล่าวข้างต้น ผ่านหนังสือประชาสัมพันธ์ให้ กับภาคีเครือข่ายความปลอดภัยทางถนน หน่วยงานภาครัฐ ที่เกี่ยวข้องในกลไกศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จังหวัด (ศปถ. จังหวัด) ในเขตสุขภาพที่ 7 ในจังหวัดอื่นๆ ได้แก่ จ.ร้อยเอ็ด จ.ขอนแก่น และ จ.กาฬสินธุ์ รวมถึงใน อำเภอเสี่ยงสูงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัด- มหาสารคาม ได้แก่ อ.เมืองมหาสารคาม อ.เขียงยืน อ.วาปีปทุม และ อ.เกษตรวิสัย เพื่อนำไปเป็นแนวทาง ขับเคลื่อนกลไกด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน และขยายผลต่อไป

วิจารณ์

การพัฒนากลไกคณะทำงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดมหาสารคาม “SARAKHAM Model” ภายใต้อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด มีผลการ ดำเนินงานตามห่วงโซ่ผลลัพธ์ (chain of outcome; CoO) ได้แก่ ระดับ C คือ ปัจจัยที่ส่งผลต่อตัวกำหนดสุขภาพ ได้แก่ คณะอนุกรรมการหรือคณะทำงานด้านความปลอดภัย-

ภาพที่ 3 สรุปการพัฒนาภาคีคณะทำงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัด “SARAKHAM Model” ตามเกลียววงจรการวิจัยเชิงปฏิบัติการ (PAOR Model)



ทางถนน ระดับ B คือ ตัวกำหนดสุขภาพ ได้แก่ มาตรการความปลอดภัยทางถนนของภาคส่วนราชการต่างๆ และระดับ A คือ สุขภาพ หรือ การลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ทั้งนี้ หลังการดำเนินงานขับเคลื่อนกลไกคณะทำงานดังกล่าว เกิดผลผลิตที่สำคัญ คือ การมีคณะทำงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดมหาสารคาม ภายใต้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดที่มีอำนาจหน้าที่ในการรวบรวมข้อมูลสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

และสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในระดับจังหวัด ตลอดจนการวิเคราะห์เพื่อหาประเด็นความเสี่ยงหลักและออกแบบมาตรการจัดการแก้ไขเชิงระบบและกำหนดนโยบายที่สำคัญจากภาคิเชิงยุทธศาสตร์ (strategic partner; SP) ในระดับจังหวัด ได้แก่ ตำรวจภูธรจังหวัดมหาสารคาม ขนส่งจังหวัดมหาสารคาม สนง.ปภ.จังหวัดมหาสารคาม และประชาสัมพันธ์จังหวัดมหาสารคาม เพื่อออกแบบมาตรการความปลอดภัยทางถนนที่เป็น

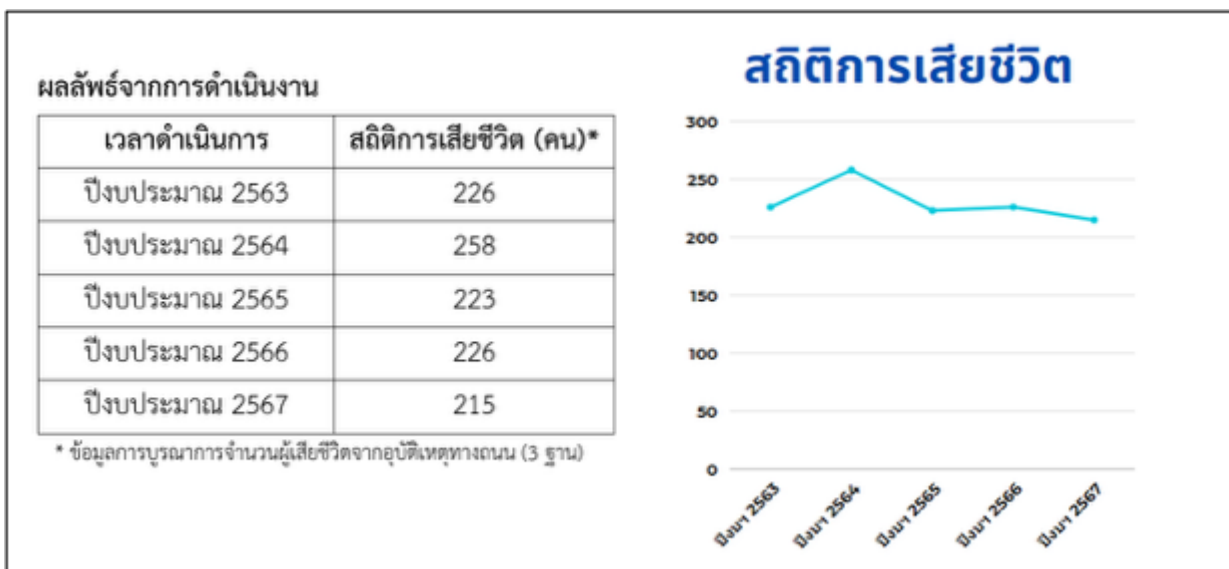
ผลการดำเนินงานในระดับ B ตัวกำหนดสุขภาพ ตามห่วงโซ่ผลลัพธ์ โดยระดับนี้ อาศัยความร่วมมือของกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยในระดับอำเภอ ได้แก่ ศปถ. อำเภอบริบือ และ ศปถ. อำเภอพยุหะภูมิพิสัย ที่เป็นภาคีเชิงปฏิบัติการด้านการจัดการข้อมูล (boundary partner; BP) ร่วมขับเคลื่อนกลไกด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน โดยมีขอบเขตภารกิจหน้าที่ลงพื้นที่สืบสวนอุบัติเหตุทางถนน รวบรวมข้อมูลผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต วิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จุดเสี่ยง และพฤติกรรมเสี่ยงเพื่อรายงานให้กับคณะกรรมการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดมหาสารคาม และได้นำมาตรการจัดการความเสี่ยงและนโยบายไปสู่การปฏิบัติในระดับอำเภอ เพื่อมุ่งผลการดำเนินงานตามห่วงโซ่ผลลัพธ์ในระดับ A หรือ การลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จากการติดตามข้อมูลจากฐานข้อมูลการบูรณาการจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดมหาสารคาม ปีงบประมาณ 2567 (ระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2566 ถึงเดือนกันยายน พ.ศ. 2567) รวมจำนวน 12 เดือน มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 215 คน เมื่อเปรียบเทียบกับย้อนหลัง 5 ปี พบว่า จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดมหาสารคามมีแนวโน้มลดลง⁽¹³⁾ ดังภาพที่ 4

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาในส่วนของจำนวนการสวมหมวกนิรภัยในระดับจังหวัด จากข้อมูลการอุบัติเหตุทางถนน

ระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (injury surveillance; IS) ข้อมูล ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2567 พบว่า มีจำนวนผู้สวมหมวกนิรภัย จำนวน 404 คน คิดเป็นอัตราการสวมหมวกนิรภัย (ร้อยละ) 9.12 เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2566 ซึ่งมีอัตราการสวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 7.88⁽¹³⁾

นอกจากนี้ คณะทำงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดมหาสารคาม “SARAKHAM Model” ภายใต้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด เป็นรูปแบบการปฏิบัติที่เป็นต้นแบบที่ดี ที่ส่งผลให้เกิดผลลัพธ์การดำเนินงานในแต่ละระดับตามห่วงโซ่ผลลัพธ์ข้างต้น อย่างไรก็ตาม การนำรูปแบบของ SARAKHAM Model ไปใช้ประโยชน์ในทางปฏิบัติในจังหวัดอื่นๆ นั้น จำเป็นต้องมีภาคีเชิงยุทธศาสตร์ (strategic partner; SP) ในระดับจังหวัดที่เข้มแข็งและเข้าใจในบทบาทหน้าที่ของแต่ละหน่วยงาน ภายใต้กลไกตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 อย่างลึกซึ้ง เพื่อเป็นจุดเริ่มต้นของการร่วมบูรณาการงานความปลอดภัยทางถนนในระดับจังหวัด รวมถึงการสร้างทีมหลักดำเนินการ (core team) หรือ คณะทำงานด้านข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด โดยมีองค์ประกอบคณะกรรมการจากหน่วยงานที่มีข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ทั้งนี้ กลไกของคณะกรรมการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดนั้น ฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการ ต้องมี

ภาพที่ 4 ผลการดำเนินงานตามห่วงโซ่ผลลัพธ์ระดับ A การลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน



ศักยภาพในการประสานงานระหว่างภาคีเชิงยุทธศาสตร์ในระดับจังหวัด และภาคีเชิงปฏิบัติการในระดับอำเภอ ตลอดจนการกำหนดวาระการประชุมที่ให้เกิดการรายงานข้อมูลสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จากการเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล และใช้ข้อมูลร่วมกันระหว่างหน่วยงาน ได้แก่ ศูนย์รวมข้อมูลด้านการบาดเจ็บ (one stop service; IDCC) ของกระทรวงสาธารณสุข ระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน (e-report) ของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ระบบการบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุบนท้องถนน (police road safety; PRS) ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ข้อมูลจากศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ (Thai RSC) ของบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เป็นต้น เพื่อบูรณาการข้อมูลประเด็นความเสี่ยงในระดับจังหวัด ตลอดจนการประชุมคณะทำงานทำงานอย่างต่อเนื่องเพื่อขับเคลื่อนให้เกิดมาตรการแก้ไขปัญหาในเชิงระบบ ผลักดันมาตรการจัดการความเสี่ยงและนโยบายไปสู่การปฏิบัติในระดับพื้นที่ ในลักษณะระบบห่วงสะท้อนป้อนกลับ (feedback loop)

เป็นวงจรปฏิบัติการเพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่อง

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษานี้ได้รับการสนับสนุนจากศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย ภายใต้การสนับสนุนงบประมาณจาก สำนักสนับสนุนการควบคุมปัจจัยเสี่ยงทางสังคม สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ขอขอบคุณ พ.ต.อ.อุกฤษฏ์ ทรงชัยสงวน รองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดมหาสารคาม หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดมหาสารคาม และคุณสิริมาส ชูประสูติ ผู้จัดการบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขามหาสารคาม ทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการดำเนินงานและสนับสนุนข้อมูลทางวิชาการในครั้งนี้

เอกสารอ้างอิง

1. World Health Organization. Global status report on road safety [Internet]. 2024 [cited 2024 Sep 14]. Available from: https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/375016/978924_0086517-eng.pdf?sequence=1
2. World Health Organization, United Nations. Global plan for the decade of action for road safety 2021–2030 [Internet]. 2021 [cited 2024 Sep 14]. Available from: https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-road-safety.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true
3. ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565–2570 [อินเทอร์เน็ต]. 2565 [สืบค้นเมื่อ 14 ก.ย. 2567] แหล่งข้อมูล: https://backofficeminisite.disaster.go.th/apiv1/apps/minisite_roadsafety/192/sitedownload/7377/download?TypeMenu=MainMenu&filename=ae8bb42b9a0f7d84a7879ec8da8a4a36.pdf
4. ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554. ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 128, ตอนพิเศษ 4 ง (ลงวันที่ 22 มกราคม 2554).
5. กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข. ศูนย์ความร่วมมือด้านข้อมูลการบาดเจ็บ [อินเทอร์เน็ต]. [สืบค้นเมื่อ 14 ก.ย. 2567]. แหล่งข้อมูล: <https://dip.ddc.moph.go.th/new/>
6. มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. โครงการศึกษาเพื่อติดตามและประเมินผลแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565–2570 [อินเทอร์เน็ต]. 2566 [สืบค้นเมื่อ 14 ก.ย. 2567]. แหล่งข้อมูล: <https://tdri.or.th/2024/08/570433/>
7. Kemmis S, McTaggart R. The action research planner. 3rd ed. Geelong, Australia: Deakin University Press; 1988.
8. ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. การรณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ [อินเทอร์เน็ต]. 2565 [สืบค้นเมื่อ 21 ก.ย. 2567]. แหล่งข้อมูล: http://core-website.com/public/dispatch_upload/backend/core_dispatch_311199_1.pdf
9. สำนักข่าว กรมประชาสัมพันธ์. จังหวัดมหาสารคามประชุมคณะทำงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนร่วมวิเคราะห์สาเหตุเพื่อนำไปสู่มาตรการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน [อินเทอร์เน็ต]. [สืบค้นเมื่อ 21 ก.ย. 2567]. แหล่งข้อมูล: <https://thainews.prd.go.th/thainews/news/print/151964/?bid=1>
10. สำนักงานจังหวัดมหาสารคาม. ประกาศกรมทางหลวง เรื่อง สรุปผลการประชุมเพื่อชี้แจงผลการจัดทำแผนพัฒนาทางหลวง (กลุ่มย่อย ครั้งที่ 2) การศึกษาจัดทำแผนพัฒนาทางเลี่ยงเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบริเวณเขตเมืองในภูมิภาค [อินเทอร์เน็ต]. 2567 [สืบค้นเมื่อ 21 ก.ย. 2567]. แหล่งข้อมูล: https://www.mahasarakham.go.th/new/news_download/detail/49/data.html
11. สำนักงานจังหวัดมหาสารคาม. จังหวัดมหาสารคาม ประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ย้ำขับเคลื่อนรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย 100% อย่างต่อเนื่อง [อินเทอร์เน็ต]. 2566 [สืบค้นเมื่อ 21 ก.ย. 2567]. แหล่งข้อมูล: <https://www.mahasarakham.go.th/new/news/detail/3230>
12. ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน. ผลดำเนินงานขับเคลื่อนอนุกรรมการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุ และกลไก ศปถ. สรุปการดำเนินงาน (wrap up) เพื่อพัฒนาการหนุนเสริมกลไกการจัดการระดับพื้นที่ในเขตสุขภาพที่ 7. กรุงเทพมหานคร: มูลนิธินโยบาย-ถนนปลอดภัย; 2567.
13. กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค. การสวมหมวกนิรภัย / การบาดเจ็บที่ศีรษะจากข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (injury surveillance: IS) [อินเทอร์เน็ต]. 2567 [สืบค้นเมื่อ 30 ก.ย. 2567]. แหล่งข้อมูล: <https://dip.ddc.moph.go.th/new/is-head>

Development of Mechanism for the Road Accident Data Management of Province “SARAKHAM Model”

Sukrit Jaijumnong^{1,2}, Phitchayapa Apaipong², Orapan Ornduang³, Wanchana Sirisom⁴, Mayura Seesarn⁵

¹ Faculty of Public Health, Thammasat University, Bangkok, Pathum Thani Province Thailand

² Road Safety Academic Center, Road Safety Policy Foundation, Bangkok, Thailand

³ Mahasarakham Disaster Prevention and Mitigation Office, Maha Sarakham Province, Thailand

⁴ Mahasarakham Provincial Public Health Office, Bangkok, Maha Sarakham Province, Thailand

⁵ Office of Disease Prevention and Control 7 Khon Kaen, Khon Kaen Province, Thailand

Abstract

Road accidents are a significant issue leading to fatalities in Thailand. Maha Sarakham province is one of the areas with a continuously increasing trend in road accident-related deaths from 2020 to 2023. This study aimed to drive the task force for road accident data management under the Provincial Road Safety Center, and develop the operational framework of the working group and design road safety measures for Maha Sarakham province to create a model area for effective implementation. The study was conducted as a participatory action research in Maha Sarakham province, spanning from October 2023 to September 2024. Data were collected from meeting reports through methods such as conversation recording and brainstorming to reach a consensus, and were analyzed using content analysis methods. The study results were as follows: (1) Maha Sarakham province had established a road accident data management task force, known as the “SARAKHAM Model,” along with an action plan for provincial implementation. (2) Meetings were held to analyze road accident data and manage road accident information at the provincial level, leading to operational activities in a feedback loop system at the local level. (3) There was ongoing monitoring and advisory support at the district level. (4) A chain of outcomes had emerged, indicating a downward trend in the number of road accident fatalities in Maha Sarakham province. Therefore, the Provincial Road Safety Operation Centers in each province should enhance the effectiveness of road safety management by systematically managing data and strengthening the implementation of road safety initiatives through strategic partnerships at the provincial level in designing road safety measures.

Keywords: data management; working group; road safety; Maha Sarakham; road accidents