



**ศวปถ.**  
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน  
[www.roadsafetythai.org](http://www.roadsafetythai.org)



**สสส**  
สำนักงานกองทุนสนับสนุน  
การสร้างเสริมสุขภาพ

# รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการ

พัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจร

จังหวัดภูเก็ต

โดย

วิวัฒน์ ศีตมโนชญ์

กรกฎาคม 2551

รายงานฉบับสมบูรณ์

# โครงการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจร

## จังหวัดภูเก็ต

โดย

นายแพทย์ วิวัฒน์ ศีตมโนชญ์

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดภูเก็ต

31 กรกฎาคม 2551

สนับสนุนโดย

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.)

## คำนำ

ปัญหาอุบัติเหตุการจราจรเป็นปัญหาที่สำคัญของโลก โดยในประเทศไทยสถิติการบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการจราจรมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี แม้มีศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนเป็นแกนประสานงานและผลักดันนโยบายระดับประเทศ แต่อัตราการบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการจราจรยังมีได้ลดลง โดยเฉพาะจังหวัดภูเก็ตที่มีสถิติสูงเป็นอันดับต้นๆของประเทศ การแก้ไขปัญหาที่มีประสิทธิภาพนั้นจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือร่วมใจของทุกฝ่าย จากการดำเนินงานที่ผ่านมาทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องมีการเก็บและรวบรวมข้อมูล แต่ยังไม่มีการนำข้อมูลเหล่านั้นมาวิเคราะห์ในภาพรวมของจังหวัด ดังนั้นจังหวัดภูเก็ต โดยสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดภูเก็ต จึงได้จัดทำโครงการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุการจราจรจังหวัดภูเก็ต โดยใช้ยุทธศาสตร์พระราชทานของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว “เข้าใจ เข้าถึง พัฒนา” และแนวคิด “5 +1 ช” (ชวน เชื่อม ชง ชมและชวน) ของนายแพทย์อนุชา เศรษฐเสถียร และจังหวัดภูเก็ตเพิ่มการ “เช็ก” มาเป็นแนวคิดในการดำเนินงานพัฒนาระบบข้อมูลและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุการจราจรของจังหวัดภูเก็ต

รายงานนี้เป็นการรวบรวมผลการดำเนินงานโครงการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุการจราจรจังหวัดภูเก็ตในระหว่างเดือน มกราคม – กรกฎาคม 2551 เพื่อให้เกิดการเผยแพร่และเป็นการถอดบทเรียนให้แก่จังหวัดอื่นได้นำไปใช้ประโยชน์ ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุการจราจรต่อไป

คณะผู้จัดทำ

กรกฎาคม 2551

# สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	ง
บทสรุปผู้บริหาร	จ
โครงการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรจังหวัดภูเก็ต	1
บทนำ	1
กรอบแนวคิดการดำเนินงาน	2
การดำเนินงาน	2
ผลการดำเนินงาน	3
ผลการวิเคราะห์ข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร	5
ผลการดำเนินกิจกรรม	6
การประเมินผลการดำเนินงาน	14
บทเรียนที่ได้จากการดำเนินงานโครงการ	16
ข้อเสนอแนะ	17
ภาคผนวก	
ภาคผนวก ก คำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจร	19
ภาคผนวก ข การจัดประชุมคณะกรรมการร่วมกับเครือข่ายภาคี	22
ภาคผนวก ค ตัวอย่าง Case dead conference	23
ภาคผนวก ง แบบสัมภาษณ์การหาสาเหตุของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร	
ภาคผนวก จ ภาพประกอบการดำเนินงาน	

## กิตติกรรมประกาศ

การจัดทำโครงการนี้ขอขอบคุณผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ต รองผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ต ที่มีส่วนร่วมในการสนับสนุนนโยบายและผลักดันการดำเนินงาน ขอขอบคุณนายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดภูเก็ต ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ต หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดภูเก็ต ผู้อำนวยการขนส่งจังหวัดภูเก็ต ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงภูเก็ต ผู้อำนวยการโรงพยาบาลวชิระภูเก็ต ผู้อำนวยการโรงพยาบาลกลาง ผู้อำนวยการโรงพยาบาลป่าตอง ประธานมูลนิธิ ที่ให้การสนับสนุนการดำเนินงาน ขอขอบคุณคณะทำงานพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรจังหวัดภูเก็ตที่ได้ร่วมมือร่วมใจในการดำเนินงาน ขอขอบคุณมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) ที่ได้สนับสนุนงบประมาณ และเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกท่านที่ร่วมดำเนินการในครั้งนี้

## บทสรุปผู้บริหาร

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรส่วนใหญ่มีการเก็บข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจร ทั้งจำนวนผู้บาดเจ็บ ผู้เสียชีวิต หรือข้อมูลจุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุ แต่ยังไม่มีการรวบรวมข้อมูล/เชื่อมต่อ/วิเคราะห์ข้อมูลในภาพของจังหวัด เพื่อการแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบ จึงมีการนำข้อมูลของแต่ละหน่วยงานมารวบรวม วิเคราะห์ หาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจร เพื่อนำผลการวิเคราะห์ไปใช้ประโยชน์ต่อการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรของจังหวัดภูเก็ต โดยใช้ยุทธศาสตร์พระราชทานของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว “เข้าใจ เข้าถึง พัฒนา” และแนวคิด “5 + 1 ช” (ชวน เชื่อม ชง ชมและช้อน) ของนายแพทย์อนุชา เศรษฐเสถียร และจังหวัดภูเก็ตเพิ่มการ “เช็ก” มาเป็นแนวคิดในการดำเนินงาน โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในแต่ละอำเภอร่วมกันคัดเลือกกรณีศึกษาของผู้เสียชีวิตที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่เสี่ยงหรือพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุจราจรเป็นประจำ มาเสนอในที่ประชุมฯ ตามแบบรายงานที่สร้างขึ้น แล้วนำข้อมูลเหล่านั้นมาอภิปรายแสดงความคิดเห็นร่วมกัน เพื่อร่วมศึกษาและวิเคราะห์ปัญหา และหาสาเหตุของการเสียชีวิต ซึ่งได้นำเสนอแนวทางแก้ปัญหาใน 3 รูปแบบ ได้แก่

1. การป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรที่สามารถแก้ไขได้ทันที
2. การป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรที่ต้องใช้อำนาจตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องเช่น การดำเนินการที่อาศัยอำนาจผู้ว่าราชการจังหวัด อำนาจหน้าที่แขวงกทางในด้านวิศวกรรมจราจร อำนาจหน้าที่ตำรวจในด้านการบังคับใช้กฎหมาย
3. การป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรแบบมีส่วนร่วมจากเครือข่าย

ผลการดำเนินงาน มีการแต่งตั้งคณะทำงาน การประชุมเชิงปฏิบัติการ นำข้อมูลกรณีศึกษาของผู้เสียชีวิตที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจรจำนวน 15 รายมาวิเคราะห์ปัญหา และหาสาเหตุของการเสียชีวิต พบว่า ปัจจัยด้านพฤติกรรมการขับขี่ และวิศวกรรมจราจร เป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุ โดยคณะทำงานที่เกี่ยวข้องได้มีการดำเนินแก้ไขด้านวิศวกรรมจราจร จำนวน 7 จุดเสี่ยง เพิ่มความเข้มข้นด้านการบังคับใช้กฎหมาย และพัฒนาแก้ไขจุดอ่อนที่ค้นพบด้านกัซิปและกั๊ก

จากการประเมินผล พบว่า จังหวัดภูเก็ตในภาพรวมมีแนวโน้มจำนวนผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิต จากอุบัติเหตุจราจรลดลง และหลังการดำเนินกิจกรรม พื้นที่ที่ได้รับการแก้ไขด้านวิศวกรรมจราจรไม่ พบผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร

ปัจจัยของความสำเร็จในการดำเนินโครงการฯ ครั้งนี้ส่วนสำคัญ คือการสร้างความร่วมมือร่วมใจของเครือข่าย ใช้ข้อมูลร่วมกัน สร้างแรงจูงใจ/กำลังใจ และมีความต่อเนื่องของการดำเนินงาน ปัจจัยที่ทำให้การดำเนินงานไม่ประสบผลในบางจุด คือ ขาดความร่วมมือร่วมใจของชุมชน และการประชาสัมพันธ์

### ข้อเสนอแนะ

1. การนำข้อมูลผู้เสียชีวิตที่สำคัญในพื้นที่มาเป็นจุดตั้งต้นในการศึกษาเพื่อวิเคราะห์หาสาเหตุ และนำไปสู่การแก้ปัญหาอย่างมีส่วนร่วม ควรเริ่มจากการแก้ปัญหาที่สามารถทำได้ง่าย ใช้งบประมาณน้อย แก้ปัญหาได้อย่างเป็นรูปธรรม เมื่อนำผลของการดำเนินงานกลับมาวิเคราะห์ซ้ำ ตามหลัก PDCA จะทำการพัฒนาต่อเนื่องและเกิดความภาคภูมิใจจากความสำเร็จ
2. ข้อมูลที่นำมาวิเคราะห์ ให้เน้นเฉพาะข้อมูลสำคัญ ออกแบบเฉพาะเท่าที่จำเป็น ให้จัดเก็บได้ง่าย โดยมุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์จากการนำคุณภาพของข้อมูลไปใช้มากกว่าปริมาณข้อมูล
3. ต้องมีการสร้างบรรยากาศของการประชุม ทั้งนี้การวิเคราะห์สาเหตุ ต้องไม่ใช่หลักในการค้นหาผู้กระทำผิด แต่ถือเป็นการค้นหาโอกาสในการแก้ไขปัญหา
4. ต้องมีการสนับสนุนจากผู้บริหาร โดยเฉพาะอย่างยิ่งการออกนโยบายหรือแนวปฏิบัติที่ต้องอาศัยอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการ
5. ด้านทีมงาน การประสานงานควรใช้รูปแบบที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการ โดยมีสัมพันธภาพที่ดีเป็นตัวเชื่อม
6. ทรัพยากรที่มีในพื้นที่ทั้งด้านบุคลากรและงบประมาณ ถือเป็นต้นทุนที่สำคัญในการแก้ไขปัญหา ควรค้นหาและดึงมาร่วมเป็นภาคีเครือข่าย
7. กระบวนการแก้ไขปัญหา หากใช้หลัก “เข้าใจ เข้าถึง พัฒนา” โดยเข้าใจข้อมูลและบริบทที่เกี่ยวข้องอื่นๆเช่นเชิงสังคม ชุมชน มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลและมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ จะลดผลกระทบและนำสู่การแก้ปัญหาที่ยั่งยืน

# โครงการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรจังหวัดภูเก็ต

## บทนำ

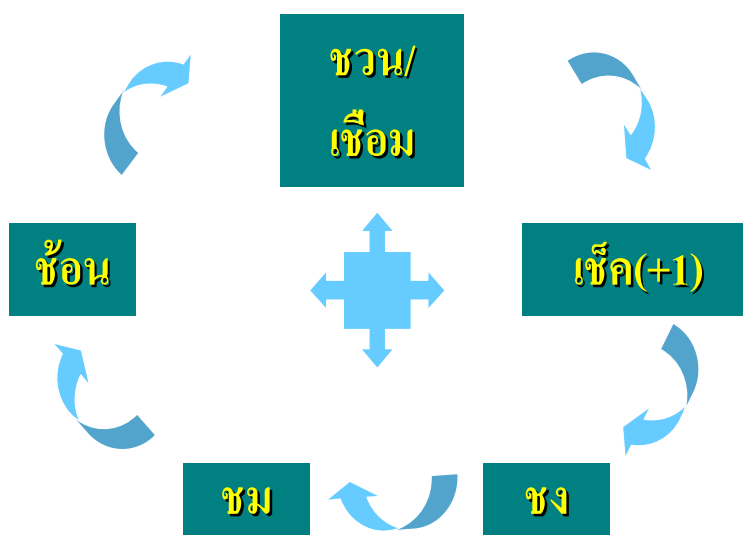
ปัญหาอุบัติเหตุจราจรเป็นปัญหาสำคัญทางการสาธารณสุขทั่วโลก จากสถิติขององค์การอนามัยโลกปี 2545 พบว่า มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรประมาณ 1.18 ล้านคน เฉลี่ย 3,242 คนต่อวัน โดยร้อยละ 70 ของผู้เสียชีวิตมีอายุน้อยกว่า 45 ปีซึ่งส่วนใหญ่เป็นประชากรวัยแรงงาน สำหรับประเทศไทยการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่งนับเป็นปัญหาที่สำคัญของประเทศและมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี จากอัตราการบาดเจ็บ 1,523.19 ต่อแสนประชากรในปี 2542 เพิ่มขึ้นเป็น 1,545.2 ต่อแสนประชากรในปี 2547 ซึ่งจังหวัดภูเก็ตก็เป็นหนึ่งในจังหวัดที่มีอัตราการบาดเจ็บและตายจากอุบัติเหตุจราจรสูง อันดับ 1-5 ของประเทศมาตลอด จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจร ปี 2547 - 2549 พบว่า อัตราการบาดเจ็บด้วยอุบัติเหตุจราจรต่อแสนประชากรเท่ากับ 4,436.6, 4,466.4 และ 4,536.2 ตามลำดับ ในปี 2549 มีผู้บาดเจ็บเฉลี่ย 36.3 คนต่อวัน และผู้เสียชีวิต 15.4 คนต่อเดือน และในปี 2550 มีผู้บาดเจ็บ จำนวน 14,854 คน คิดเป็นอัตราการบาดเจ็บ 4,945.18 ต่อแสนประชากร และมีผู้เสียชีวิต จำนวน 200 คน คิดเป็นอัตราการเสียชีวิต 66.58 ต่อแสนประชากร (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดภูเก็ต)

จังหวัดภูเก็ต โดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้บูรณาการการทำงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรของจังหวัด ที่เน้นยุทธศาสตร์ 6 ด้าน ทั้งด้านบังคับใช้กฎหมาย วิศวกรรมจราจร การให้ความรู้การประชาสัมพันธ์ การมีส่วนร่วม ด้านการแพทย์ฉุกเฉิน และยุทธศาสตร์ด้านการประเมินผล โดยมีการดำเนินงานมาตั้งแต่ปี 2549 และหน่วยงานส่วนใหญ่ที่ดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรของจังหวัดภูเก็ต พบว่า มีการเก็บข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจร จำนวนผู้บาดเจ็บ ผู้เสียชีวิต หรือข้อมูลจุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุ แต่ยังไม่มีการรวบรวมข้อมูล/เชื่อมต่อ/วิเคราะห์ข้อมูลในภาพของจังหวัด เพื่อการแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบ ดังนั้น จังหวัดภูเก็ต โดยสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดภูเก็ตจึงมีการพัฒนาระบบข้อมูล โดยการนำข้อมูลของแต่ละหน่วยงานมารวบรวมวิเคราะห์ หาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจร เพื่อนำผลการวิเคราะห์ไปใช้ประโยชน์ต่อการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรของจังหวัดภูเก็ต



## กรอบแนวคิดการดำเนินงาน

การดำเนินงานนี้ใช้ยุทธศาสตร์พระราชทานของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว “เข้าใจ เข้าถึง พัฒนา” และแนวคิด “5 +1 ช” (ชวน เชื่อม ชง ชมและชวน) ของนายแพทย์อนุชา เศรษฐเสถียร และจังหวัดภูเก็ตเพิ่มการ “เช็ค” มาเป็นแนวคิดในการดำเนินงานพัฒนาระบบข้อมูลและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรของจังหวัดภูเก็ต



## การดำเนินงาน

การดำเนินงานนี้ใช้รูปแบบการมีส่วนร่วม (ชวน/เชื่อม) โดยการแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุระดับจังหวัดคณะทำงาน จัดประชุมทั้งรูปแบบอย่างเป็นทางการและไม่เป็นทางการ ในระยะเริ่มต้นจัดในรูปแบบอย่างไม่เป็นทางการเพื่อสร้างสัมพันธภาพกับผู้บริหารงานที่เกี่ยวข้อง พุดคุยถึงปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรของจังหวัด จากนั้นจึงจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ(เช็ค)

การเก็บรวบรวมข้อมูล โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในแต่ละอำเภอร่วมกันคัดเลือกกรณีศึกษาของผู้เสียชีวิตที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่เสี่ยงหรือพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุจราจรเป็นประจำ มานำเสนอในที่ประชุมฯ ตามแบบรายงานที่สร้างขึ้น แล้วนำข้อมูลเหล่านั้นมาอภิปรายแสดงความคิดเห็นร่วมกัน เพื่อร่วมศึกษาและวิเคราะห์ปัญหา และหาสาเหตุของการเสียชีวิต โดยใช้แนวคำถามดังต่อไปนี้

Is there a problem?

Where is the problem?

Why is it a problem?

และ What can be done to prevent the problem from happening again? วิเคราะห์หาสาเหตุตามปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ด้านยานพาหนะ และด้านการรักษาพยาบาล

การดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาคู่อุบัติเหตุจราจร(ชง) จากการประชุมเชิงปฏิบัติการได้ร่วมวางแผนโดยการกำหนดวิธีการและแนวทางการดำเนินงานตามสาเหตุที่ได้จากการวิเคราะห์ตลอดจนกำหนดทรัพยากรและแหล่งทรัพยากรที่จะใช้เพื่อการดำเนินงาน รวมทั้งการเข้าร่วมในการบริหารงาน การประสานงานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น/หน่วยงานภายนอก โดยนำเสนอแนวทางแก้ปัญหามาใน 3 รูปแบบ ได้แก่

1. การป้องกันและแก้ไขปัญหาคู่อุบัติเหตุจราจรที่สามารถแก้ไขได้ทันที
2. การป้องกันและแก้ไขปัญหาคู่อุบัติเหตุจราจรที่ต้องใช้อำนาจตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เช่น การดำเนินการที่อาศัยอำนาจผู้ว่าราชการจังหวัด อำนาจหน้าที่แขวงกทางในด้านวิศวกรรมจราจร อำนาจหน้าที่ตำรวจในด้านการบังคับใช้กฎหมาย
3. การป้องกันและแก้ไขปัญหาคู่อุบัติเหตุจราจรแบบมีส่วนร่วมจากเครือข่าย

การติดตามและประเมินผล (ชม) จากการประชุมโดยการสร้างบรรยากาศการประชุม ชื่นชมผลการวิเคราะห์ข้อมูล ผลแก้ปัญหา ติดตามผลการแก้ไขปัญหา และนำสิ่งที่ยังไม่สามารถดำเนินการหรือแก้ไขได้มาวิเคราะห์หาสาเหตุ และปรับแนวทางการดำเนินงาน จากนั้นสรุปและสังเคราะห์บทเรียน (ข้อ) จากการดำเนินโครงการฯ

**ระยะเวลาการดำเนินงาน**

ระหว่างเดือน มกราคม — กรกฎาคม 2551

## ผลการดำเนินงาน

1. แต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจากราช จังหวัดภูเก็ต ประกอบด้วยผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานจากสำนักงานสาธารณสุขจังหวัด สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด สำนักงานตำรวจนครบาล ขนส่งจังหวัด แขวงการทางจังหวัด โรงพยาบาลทั่วไป และโรงพยาบาลชุมชน ในจังหวัดภูเก็ต โดยมีนักวิชาการในพื้นที่เป็นที่ปรึกษาด้านวิชาการ (ภาคผนวก ก)
2. จัดประชุมเชิงปฏิบัติการคณะทำงานร่วมกับเครือข่ายภาคี เช่น มูลนิธิ ประชาสัมพันธ์จังหวัด รวม 6 ครั้ง (ภาคผนวก ข)
  - 2.1 คณะทำงานระดับอำเภอแนะนำเสนอกรณีศึกษาของผู้เสียชีวิตที่เกิดจากอุบัติเหตุจากราชในพื้นที่เสี่ยงหรือพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุจากราชเป็นประจำ จำนวน 15 ราย (ภาคผนวก ค)
  - 2.2 คณะทำงานระดับจังหวัดร่วมศึกษาและวิเคราะห์ปัญหา หาสาเหตุของการเสียชีวิต และหาแนวทางการแก้ไขปัญหาตามสาเหตุฯ
3. คณะทำงานระดับจังหวัดติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน
4. จัดประชุมและสำรวจพื้นที่เสี่ยงร่วมกับท้องถิ่นและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน 1 ครั้ง
5. ดำเนินกิจกรรมตามสาเหตุที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูล
6. สรุปผล ติดตาม และประเมินผลจากกิจกรรมที่ได้ดำเนินการ

## ผลการวิเคราะห์ข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร

### ข้อมูลทั่วไปของผู้เสียชีวิต

จากการนำข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในจังหวัดมาวิเคราะห์หาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและการตายของผู้ประสบเหตุ จำนวน 15 ราย พบว่า ผู้ประสบเหตุเป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง (4:1) อายุระหว่าง 15 - 51 ปี เกือบครึ่งหนึ่งมีสถานภาพโสด (ร้อยละ 46.7) รองลงมาสถานภาพสมรส (ร้อยละ 40) โดยส่วนใหญ่มีอาชีพรับจ้าง (ร้อยละ 85.7) และทั้งหมดไม่มีโรคประจำตัว

ด้านพฤติกรรมการขับขี่ของผู้เสียชีวิต พบว่า ยานพาหนะที่ใช้เป็นประจำ ได้แก่ รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 78.6) ประสบการณ์ในการขับขี่ยานพาหนะเฉลี่ย 12.34 ปี (3-20 ปี) โดยส่วนใหญ่ขับขี่ทุกวัน (ร้อยละ 90.0) มากกว่าครึ่งไม่เคยประสบอุบัติเหตุ (ร้อยละ 54.6) รองลงมาเคยประสบอุบัติเหตุ 1 ครั้ง (ร้อยละ 27.3) และยานพาหนะที่ใช้ส่วนใหญ่อยู่ในสภาพดี (ร้อยละ 76.9)

### ผลการสอบสวนการเกิดอุบัติเหตุจราจร

อุบัติเหตุจราจรที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตที่ศึกษาคั้งนี้ หนึ่งในสามเกิดจากรถจักรยานยนต์กับรถยนต์ กระบะมากที่สุด (ร้อยละ 33.3) รองลงมา เป็นเหตุการณ์ที่เกิดจากรถจักรยานยนต์กับรถยนต์ (ร้อยละ 20.0) ส่วนผู้ประสบเหตุที่เสียชีวิตส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 80.0) ช่วงเวลาที่เกิดเหตุบ่อยที่สุดเป็นเวลา 12.00-18.00 น. (ร้อยละ 33.3) รองลงมาเป็นเวลา 06.00-12.00 น. (ร้อยละ 26.7)

### สาเหตุของการเกิดเหตุ

การเกิดอุบัติเหตุมีสาเหตุมาจากผู้ขับขี่หรือผู้ประสบเหตุ (ร้อยละ 46.7) ในเรื่องพฤติกรรมการขับขี่หรือการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ได้แก่ การใช้ความเร็ว แชนในที่คับขัน ฝ่าฝืนเครื่องหมายสัญญาณจราจร ดื่มสุรา รองลงมาสาเหตุร่วมจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่และสภาพยานพาหนะบกพร่องหรือสภาพถนน (ร้อยละ 40) เช่น เมาสุราพร้อมกับยางรถระเบิด ระบบเบรกไม่ทำงานร่วมกับทางโค้งลงเขา ส่วนที่เหลือมีสาเหตุเกิดจากสิ่งแวดล้อม (ร้อยละ 13.3) เช่น แสงสว่างไม่เพียงพอ

## ลักษณะการบาดเจ็บและเสียชีวิต

ผู้เสียชีวิตจากการศึกษาครั้งนี้ ส่วนใหญ่ได้รับบาดเจ็บบริเวณศีรษะ (ร้อยละ 66.7) เช่น กะโหลกศีรษะแตก ขูด สมองบวม รองลงมาเสียชีวิตจากกระดูกต้นคอหัก (ร้อยละ 16.7)

## ผลการดำเนินกิจกรรม

### 1. การแก้ไขปัญหาด้านวิศวกรรมจราจร จำนวน 7 จุดเสี่ยง

มาตรการที่ดำเนินการ โดยเทศบาลตำบลกะทู้และมีแขวงการทางภูเก็ตเป็นที่ปรึกษา

บริเวณถนนพระภูเก็ตแก้วและโค้งขเลคีรี

สภาพถนนก่อนดำเนินการ



ทางกลับรถร่วมกับทางโค้ง



ทางโค้งหักศอก



สี่แยกอันตราย



ที่กลับรถที่ไม่มีจุดพักรถและโค้งทางโค้ง

### ดำเนินการแก้ไข

- เพิ่มป้ายให้ทาง ป้ายลูกศร 3 จุด บริเวณสี่แยกไฟแดง
- เพิ่มป้ายเตือนทางแยกและป้ายโค้งอันตราย
- ติดตั้งกล้องวงจรปิดบริเวณสี่แยก
- ติดป้ายสะท้อนแสง
- ติดไฟกระพริบลู่



บริเวณถนนทางขึ้นเขาป่าตอง (ทางโค้งขึ้นเขาป่าตอง ก่อนถึงศาลเจ้าและ บริเวณสี่แยกทางขึ้นป่าตอง บริเวณปั้มน้ำมันแท็กซี่)

### สภาพถนนก่อนดำเนินการ



### การดำเนินการแก้ไข

- เพิ่มป้ายเตือนทางโค้ง
- ติดไฟกระพริบ
- แก้ไขราวกันอันตราย ทาสีใหม่ให้ชัดเจน
- ติดเป้าสะท้อนแสงเพิ่มให้มองเห็นชัดเจนเวลากลางคืน
- ติดไฟโซล่าเซลล์ สีแดงเตือนเป็นระยะๆ
- ตัดแต่งกิ่งไม้ที่บังป้ายจราจร
- ปิดทางกลับรถที่ใกล้ไฟแดงมาก โดยทำเป็นหนังสือสั่งการจากผู้ว่าราชการจังหวัดถึง

นายกเทศมนตรีให้ดำเนินการ



มาตรการที่ดำเนินการโดยแขวงทางหลวงเกิด และสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมือง

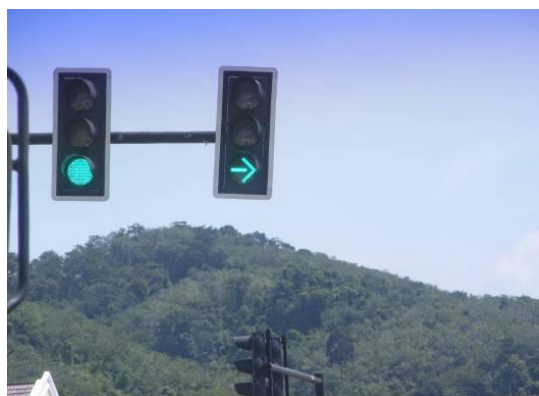
บริเวณสี่แยกเซ็นทรัล

สภาพถนนก่อนดำเนินการ



การดำเนินการแก้ไข

- เปิดสัญญาณไฟแดงบริเวณสี่แยกตลอด 24 ชั่วโมง





## บริเวณซอยลักงษ์

### สภาพถนนก่อนดำเนินการ



### การดำเนินการแก้ไข

- ติดกระจกนูน
- ติดไฟถนนเพิ่มความสว่าง
- ติดสัญญาณไฟแดงบริเวณสามแยก



## บริเวณหน้าโรงพยาบาลสิริโรจน์

### สภาพถนนก่อนดำเนินการ



### - ปิดทางกลับรถบริเวณหน้าโรงพยาบาล



มาตรการที่ดำเนินการ โดยสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด และแขวงการทางจังหวัด

## บริเวณสามแยกในยาง (สายเก่าศาลาแดง)

### สภาพถนนก่อนดำเนินการ



## การดำเนินการแก้ไข

- ปิดเส้นทางจราจรสายย่อย (สายในยาง-สนามบิน)



ภายหลังดำเนินการ ชุมชนบริเวณไม่เห็นด้วยกับการปิดเส้นทางจราจร เนื่องจากที่กัถัถรถห่างจากบริเวณทางแยก 800 เมตร จึงมีการเปิดเส้นทางจราจรคงเดิม

## 2. การแก้ไขปัญหาด้านการบังคับใช้กฎหมาย

มาตรการที่ดำเนินการ โดยสถานีตำรวจร่วมกับแขวงการทางภูเก็ต

5.2.1 การควบคุมเวลาของรถบรรทุกหนัก

5.2.2 ประกาศกฎหมายจราจรขับรถช้าให้ชัดเจน

5.2.3 จัดซื้อตัวจับความเร็ว



### 3. การแก้ไขปัญหาด้านการแพทย์ฉุกเฉิน

มาตรการที่ดำเนินการโดยสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดภูเก็ต และมูลนิธิ จากกรณีเหตุการณ์การช่วยเหลือผู้บาดเจ็บออกจากรถ ที่ต้องใช้เวลารอเครื่องตัดถ่างเป็นเวลานาน เป็นเหตุให้ผู้ประสบเหตุเสียชีวิต เนื่องจากปัญหาด้านบุคลากร เครื่องมือ และการบริหารจัดการ ได้ดำเนินการดังนี้

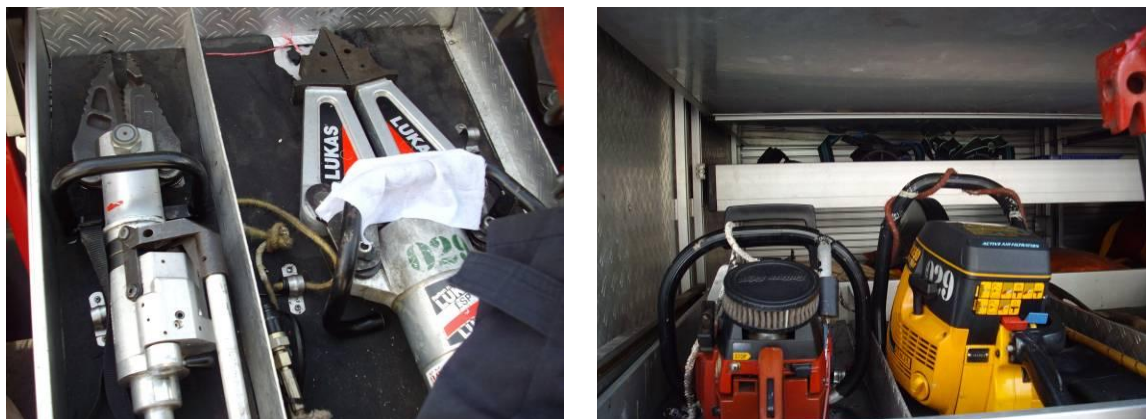
5.3.1 จัดอบรมและฝึกซ้อมการใช้เครื่องมือตัดถ่างรถ ให้แก่ อาสาสมัครมูลนิธิ เจ้าหน้าที่กู้ภัย จากท้องถิ่น จำนวน 2 รุ่น รวม 100 คน

5.3.2 ประสานงานมูลนิธิจัดหาเครื่องมือตัดถ่างรถเพิ่มเติม

5.3.3 ชี้แจงข้อกำหนดการช่วยเหลือผู้ประสบเหตุด้านกฎหมายแก่อาสาสมัคร



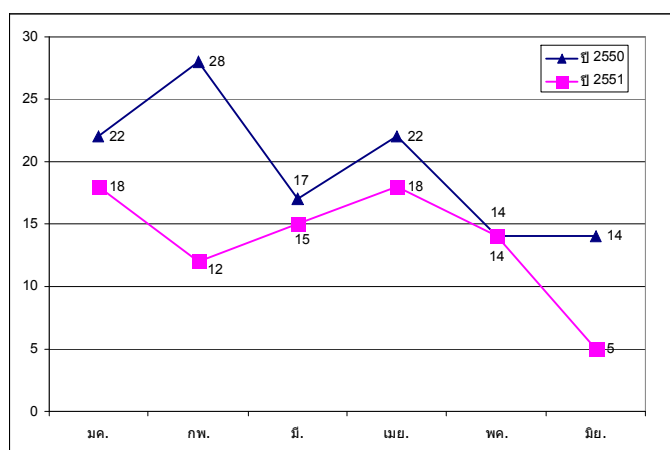
การฝึกซ้อมการใช้เครื่องมือตัดถ่างรถ



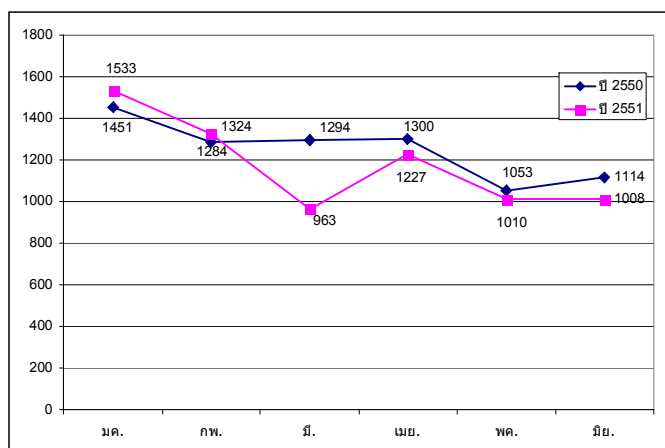
การจัดการเครื่องมือตัดต่างรถ

### การประเมินผลการดำเนินงาน

จากการดำเนินงานตามแนวทางการแก้ไขปัญหาการตามโครงการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรจังหวัดภูเก็ต โดยการรวบรวมข้อมูลกรณีการเสียชีวิตที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจร แล้วนำมาวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุ กำหนดกิจกรรม/มาตรการการดำเนินงาน และมอบหมาย/ประสานงานผู้รับผิดชอบดำเนินงานในช่วงระหว่างเดือนมกราคม – กรกฎาคม 2551 พบว่า จังหวัดภูเก็ตในภาพรวมมีแนวโน้มจำนวนผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรลดลง (รูปภาพ 1-2)



รูปภาพ 1 เปรียบเทียบจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร จังหวัดภูเก็ต เดือนมกราคม – กรกฎาคม ปี 2550 และ 2551



รูปภาพ 2 เปรียบเทียบจำนวนบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากรถ จังหวัดภูเก็ตเดือนมกราคม – กรกฎาคม ปี 2550 และ 2551

เมื่อเปรียบเทียบสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากรถในบริเวณพื้นที่เสี่ยง พบว่า ในช่วงระยะเวลาเดียวกันของปี 2550 และ 2551 บริเวณที่ได้รับการแก้ไขหรือดำเนินการมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากรถลดลง และหลังการดำเนินการกิจกรรม พื้นที่ที่ได้รับการแก้ไขด้านวิศวกรรมจราจร ไม่พบผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถ

จุดเสี่ยง	ปี 2550 (มค.-มิย.50)		ปี 2551 (มค.-มิย.51)		ผลต่าง	
	จำนวนคดีที่เกิดเหตุ	ผู้เสียชีวิต	จำนวนคดีที่เกิดเหตุ	ผู้เสียชีวิต	จำนวนคดีที่เกิดเหตุ	ผู้เสียชีวิต
ถนนพระภูเก็ตแก้ว	42	2	30	0	-12	-2
สี่แยกเซ็นทรัล	2	0	1	1	-1	+1
ซอยลักกงยี	2	0	1	1	-1	+1

## บทเรียนที่ได้จากการดำเนินงานโครงการฯ

การดำเนินงาน โครงการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจร เพื่อรวบรวมข้อมูลและนำผลการวิเคราะห์ไปเป็นแนวทางการแก้ไขปัญหาและป้องกันอุบัติเหตุจราจรของจังหวัดภูเก็ตนั้น ผลการดำเนินงานโดยภาพรวมสามารถลดจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรและผู้เสียชีวิตลงได้ ปัจจัยของความสำเร็จในการดำเนินโครงการฯ ครั้งนี้ส่วนสำคัญ คือการสร้างความร่วมมือมีส่วนร่วมของเครือข่าย ใช้ข้อมูลร่วมกัน สร้างแรงจูงใจ/กำลังใจ และมีความต่อเนื่องของการดำเนินงาน

### ปัจจัยของความสำเร็จ

- การสร้างความร่วมมือมีส่วนร่วมของเครือข่าย
  - ผู้บริหารของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วมต่อการแก้ไขปัญหาอย่างจริงจัง โดยมีคำสั่งแต่งตั้งจากผู้ว่าราชการจังหวัด
  - มีการสร้างทีมงาน/เครือข่ายการทำงาน โดยกำหนดบทบาทหน้าที่รับผิดชอบชัดเจน
  - มีนักวิชาการ/นักวิจัยในพื้นที่เข้าร่วมสนับสนุนด้านวิชาการ
  - มีการสร้างสัมพันธภาพและเป้าหมายการทำงานร่วมกัน
  - มีการแลกเปลี่ยน สันทนาการร่วมกันทั้งในรูปแบบที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการอย่างต่อเนื่อง
- การใช้ข้อมูลร่วมกัน
  - มีการรวบรวมข้อมูลจากหลายภาคส่วนตามปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจร เพื่อวิเคราะห์หาสาเหตุของการเสียชีวิตร่วมกัน
  - มีการใช้ข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์มาเป็นแนวทางการดำเนินงาน
- การสร้างแรงจูงใจ/กำลังใจ
  - มีการสร้างบรรยากาศการทำงาน โดยการชื่นชมผลสำเร็จ และให้กำลังใจในการดำเนินงาน
  - มีเวทีการนำเสนอที่หลากหลาย และนำเสนอต่อผู้บริหารระดับสูง
  - มีค่าตอบแทนการเก็บรวบรวมข้อมูลและการเข้าร่วมประชุม
- ความต่อเนื่องในการดำเนินงาน
  - มีการจัดประชุมอย่างต่อเนื่อง
  - มีการติดตาม/ประเมินผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง

ส่วนการแก้ไข/ดำเนินการที่ไม่ประสบผลสำเร็จ เช่นกรณีการปิดเส้นทางจราจรบริเวณทางแยก เกิดความไม่พอใจของประชาชนในท้องถิ่น จากการวิเคราะห์พบว่า ปัจจัยที่ทำให้การดำเนินงานไม่ประสบผลในบางจุด คือ ขาดความมีส่วนร่วมของชุมชน และการประชาสัมพันธ์

### ข้อเสนอแนะจากการดำเนินงาน

จากบทเรียนที่ได้จากการดำเนินงาน โครงการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจร สิ่งที่ต้องดำเนินการเพื่อให้เกิดประสิทธิผลของการแก้ไขและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจร ดังนี้

1. การนำข้อมูลผู้เสียชีวิตที่สำคัญในพื้นที่มาเป็นจุดตั้งต้นในการศึกษาเพื่อวิเคราะห์หาสาเหตุ และนำไปสู่การแก้ปัญหาอย่างมีส่วนร่วม ควรเริ่มจากการแก้ปัญหาที่สามารถทำได้ง่าย ใช้งบประมาณน้อย แก้ปัญหาได้อย่างเป็นรูปธรรม เมื่อนำผลของการดำเนินงานกลับมาวิเคราะห์ซ้ำ ตามหลัก PDCA จะทำการพัฒนาต่อเนื่องและเกิดความภาคภูมิใจจากความสำเร็จ
2. ข้อมูลที่นำมาวิเคราะห์ ให้เน้นเฉพาะข้อมูลสำคัญ ออกแบบเฉพาะเท่าที่จำเป็น ให้จัดเก็บได้ง่าย โดยมุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์จากการนำคุณภาพของข้อมูลไปใช้มากกว่าปริมาณข้อมูล
3. ต้องมีการสร้างบรรยากาศของการประชุม ทั้งนี้การวิเคราะห์สาเหตุ ต้องไม่ใช่หลักในการค้นหาผู้กระทำผิด แต่ถือเป็นการค้นหาโอกาสในการแก้ไขปัญหา
4. ต้องมีการสนับสนุนจากผู้บริหาร โดยเฉพาะอย่างยิ่งการออกนโยบายหรือแนวปฏิบัติที่ต้องอาศัยอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการ
5. ด้านทีมงาน การประสานงานควรใช้รูปแบบที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการโดยมีสัมพันธภาพที่ดีเป็นตัวเชื่อม
6. ทรัพยากรที่มีในพื้นที่ทั้งด้านบุคลากรและงบประมาณ ถือเป็นต้นทุนที่สำคัญในการแก้ไขปัญหา ควรค้นหาและดึงมาร่วมเป็นภาคีเครือข่าย
7. กระบวนการแก้ไขปัญหา หากใช้หลัก “เข้าใจ เข้าถึง พัฒนา” โดยเข้าใจข้อมูลและบริบทที่เกี่ยวข้องอื่นๆ เช่น เิงสังคม ชุมชน มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลและมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ เน้นการประชาสัมพันธ์ จะลดผลกระทบและนำสู่การแก้ปัญหายั่งยืน



**ภาคผนวก**

## ภาคผนวก ก



## คำสั่งจังหวัดภูเก็ต

ที่ 259 / 2551

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจร จังหวัดภูเก็ต

.....

ด้วยข้อมูลอุบัติเหตุของจังหวัดภูเก็ต ยังขาดการจัดระบบที่ดี จำเป็นต้องมีการพัฒนาระบบข้อมูล ให้มีการนำข้อมูลของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาวิเคราะห์ เพื่อใช้ประโยชน์ร่วมกัน จึงขอแต่งตั้งคณะทำงานพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรจังหวัดภูเก็ต ดังนี้

## 1. คณะกรรมการอำนวยการ

1.พ.ต.อ.ปวีณ พงศ์สิรินทร์	รองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ต	ประธาน
2.นายโชตินรินทร์ เกิดสม	หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดภูเก็ต	กรรมการ
3.นาย ชัชวาลย์ งามทัพบ	ขนส่งจังหวัดภูเก็ต	กรรมการ
4. นายสาโรจน์ สุวินนชัย	ผู้อำนวยการแขวงทางภูเก็ต	กรรมการ
5. นายเจษฎา จงไพบูลย์พัฒนา	ผู้อำนวยการโรงพยาบาลวชิระภูเก็ต	กรรมการ
6. นายอานนท์ แก้วบำรุง	ผู้อำนวยการโรงพยาบาลกลาง	กรรมการ
7. นายทวีศักดิ์ เนตรวงศ์	ผู้อำนวยการโรงพยาบาลป่าตอง	กรรมการ
8.นางอำไพพรรณ ภวพัฒนานุสรณ์	นักวิชาการสาธารณสุข 8	กรรมการ
9.นายแพทย์วิวัฒน์ ศีตมโนชญ์	นายแพทย์ 9 ด้านเวชกรรม	กรรมการและเลขานุการ
10.นางอรชร อัฐทิวลาภ	นักวิชาการสาธารณสุข 7ว.	กรรมการและ ผู้ช่วยเลขานุการ

ให้คณะทำงานชุดนี้มีหน้าที่

1. พิจารณาการจัดเก็บข้อมูลเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรของแต่ละอำเภอ
2. ร่วมวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและทำให้เสียชีวิตในแต่ละราย ในการประชุม

Dead case conference

3. สนับสนุนการดำเนินงานของคณะทำงาน
4. นำเสนอข้อมูลการเสียชีวิตต่อผู้เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการแก้ไข

## 2. คณะกรรมการด้านข้อมูล

1.นางสุรางค์ศรี ศีตมโนชญ์	นักวิชาการสาธารณสุข 7	ที่ปรึกษาด้านวิจัยและประเมินผล
2.พ.ต.ท.บริบูรณ์อยู่สุขสมบูรณ์	รอง ผกก.ตส.สภ.เมืองภูเก็ต	ประธานคณะทำงาน
3.นายโกษา ชูวารี	ชงท.แขวงการทางภูเก็ต	คณะทำงาน
4.นายไชยา หลีสัน	นายช่างโยธา 7	คณะทำงาน
5.นางศรีประไพ ลีนะนิธิกุล	พยาบาลวิชาชีพ 8วช.	คณะทำงาน
6.นางนวลนาง ชำนิปิ่น	พยาบาลวิชาชีพ 7วช.	คณะทำงาน
7.นส.วิมลรัตน์ ขอเจริญ	พยาบาลวิชาชีพ 7วช.	คณะทำงาน
8.นายปราโมทย์ พิรัตน์	ชมท.ภูเก็ต 1	คณะทำงาน
9.นายชัยยุทธ เลียมแก้ว	ชมท.ภูเก็ต 2	คณะทำงาน
10.นายวรพจน์ สุภากาญจน์	ชมท.ถลาง	คณะทำงาน
11.พ.ต.ท.วิจิต อินทรศร	รอง ผกก.จร.สภ.เมืองภูเก็ต	คณะทำงาน
12.พ.ต.ท.ศิริศักดิ์ วาสะศิริ	รอง ผกก.ตส.สภ.ฉลอง	คณะทำงาน
13.พ.ต.ท.เชาวลิต เนียมวดี	รอง ผกก.ตส.สภ.กะทู้	คณะทำงาน
14.พ.ต.ท.วิชาคม คำจำปา	รอง ผกก.ตส.สภ.ทุ่งทอง	คณะทำงาน
15.พ.ต.ท.สงคราม วรรณะ	รอง ผกก.ตส.สภ.กมลา	คณะทำงาน
16.พ.ต.ท.อำนาจไกรวุฒินันต์	รอง ผกก.ตส.สภ.ถลาง	คณะทำงาน
17.พ.ต.ท.นรินทร์ สัจจ์แก้ว	รอง ผกก.ตส.สภ.เชิงทะเล	คณะทำงาน
18.พ.ต.ท.พวงศักดิ์ เพชรรอบ	รอง ผกก.ตส.สภ.ท่าฉัตรไชย	คณะทำงาน
19.พ.ต.ท.ธีรวัฒน์ เลียมสุวรรณ	สว.จร.สภ.เมืองภูเก็ต	คณะทำงานและเลขานุการ
20.นางลัดดา ทองตัน	พยาบาลวิชาชีพ 7วช.	คณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ
21.นายชนวีร์ กริมละ	พยาบาลวิชาชีพ 6	คณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ

ให้คณะชุดนี้มีหน้าที่

1. รวบรวมข้อมูลสาเหตุการตายในแต่ละรายอย่างละเอียด ทั้งสังเกต สัมภาษณ์ ถ่ายภาพ
2. นำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์หาสาเหตุ ปัจจัยและแนวทางแก้ไขเบื้องต้น
3. สรุปผลการวิเคราะห์และรายงานผลในที่ประชุม Dead case conference

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้ เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 3 มีนาคม พ.ศ.2551

วรพจน์ รัฐสีมา

(นาย วรพจน์ รัฐสีมา)

รองผู้ว่าราชการจังหวัด รักษาราชการแทน

ผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ต

## ภาคผนวก ข

### การจัดประชุมคณะกรรมการร่วมกับเครือข่ายภาคี

ครั้งที่	การประชุม	วันที่	จำนวนผู้เข้าร่วม ประชุม(คน)
1.	จัดประชุมคณะทำงานเพื่อชี้แจงโครงการและร่วมกันพิจารณาข้อมูลของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจร	11 ม.ค. 51	10
2.	จัดประชุมคณะทำงานเพื่อชี้แจงโครงการและร่วมกันพิจารณาข้อมูลของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจร	18 ม.ค. 51	22
3.	จัดประชุมแบบมีส่วนร่วม(Death case conference) ระหว่างคณะทำงาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	2 เม.ย. 51	20
4.	จัดประชุมแบบมีส่วนร่วม(Death case conference) ระหว่างคณะทำงาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	30 เม.ย. 51	32
5.	ประชุมร่วมกับท้องถิ่น และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยออกสำรวจพื้นที่อำเภอกระทุ้ง เพื่อกำหนดจุดเสี่ยงและหาแนวทางแก้ไข	14 พ.ค. 51	12
6.	จัดประชุมแบบมีส่วนร่วม(Death case conference) ระหว่างคณะทำงาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	21 ก.ค. 51	10

## ภาคผนวก ค

### ตัวอย่าง Case dead conference รายที่ 1

#### 1. ข้อมูลทั่วไป

ผู้เสียชีวิตเป็นเพศชาย อายุ 36 ปี สถานภาพ หย่าร้าง อาชีพ รับจ้าง (พนักงานโรงแรม)  
มีบุตรหญิง 1 คน อายุ 14 ปี ยานพาหนะที่ใช้เป็นประจำ รถจักรยานยนต์ มี 2 คัน

#### 2. ประวัติการเกิดอุบัติเหตุและพฤติกรรมการขับขี่ช่วงก่อนเกิดเหตุ

ผู้ขับขี่รถกระบะให้ข้อมูลว่า ก่อนเกิดเหตุได้ดื่มเบียร์ที่บาร์แห่งหนึ่ง ในถนนบางลา ต.ป่าตอง  
อยู่นานประมาณ 1-2 ชั่วโมง หลังจากนั้นขับรถกลับที่พักในตำบลกะรน ผลการตรวจระดับแอลกอฮอล์  
ในเลือดของผู้ขับขี่พบว่า เท่ากับ 285 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

ผู้ขับขี่รถ TAXI ให้ข้อมูลว่าเวลาประมาณ 14.10 น. ได้ขับรถ TAXI สีเหลือง-แดง จากวง  
เวียนกะรน ต.กะรน อ.เมือง จ.ภูเก็ต มาตามเส้นทางกะรน-ป่าตอง ถนนสิริราชย์ เพื่อไปรับ  
นักท่องเที่ยวที่สนามบินภูเก็ต ด้วยความเร็วประมาณ 30-40 กม./ชม. ขณะขับขี่ TAXI ไม่ดื่มสุรา ผู้ขับ  
ขี่รับจ้างขับรถ TAXI ทั่วจังหวัดภูเก็ต ฟังจะขับรถ TAXI คันดังกล่าวมาประมาณ 1 เดือนเศษ

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จากคำบอกเล่าของภรรยาของผู้เสียชีวิต เป็นคนใจเย็น ขับรถตามกฎหมาย  
จราจร มีใบขับขี่รถจักรยานยนต์ตลอดชีพ สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ขับรถช้า เคยได้รับอุบัติเหตุจราจร  
2 ครั้ง ครั้งที่ 1 จำเหตุการณ์ไม่ได้

ครั้งที่ 2 ขับรถจักรยานยนต์ชนต้นไม้ (เมาสุรา) ทำให้ลำไส้ใหญ่แตก วันเกิดเหตุผู้ขับขี่ขับ  
รถจักรยานยนต์ออกจากบ้านเวลาประมาณ 14.10 น. ไปส่งลูกสาวและไปทำงานที่โรงแรมบราวแมน  
บุรี ต.ป่าตอง มาตามเส้นทางกะรน-ป่าตอง ถนนสิริราชย์ มีประสบการณ์ใช้เส้นทางนี้มาประมาณ 2 ปี

#### 3. ผลการสอบสวนเหตุการณ์ขณะเกิดเหตุ

เหตุการณ์ครั้งนี้มีผู้ประสบเหตุ 3 ราย ผู้ขับขี่รถกระบะ 1 ราย รถ TAXI 1 ราย  
รถจักรยานยนต์ 1 ราย ผู้เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ 1 ราย เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ส่วนผู้ขับขี่รถกระบะและ  
รถ TAXI บาดเจ็บเล็กน้อย

ก่อนเกิดเหตุรถกระบะวิ่งออกจากป่าตองเพื่อกลับที่พักในพื้นที่ตำบลกะรนไปตามถนนราษฎร์  
อุทิศ 200 ปี ไปทางถนนประชานุเคราะห์ และก่อนถึงสี่แยกเมื่อถึงที่เกิดเหตุ (เวลาประมาณ 14.45 น.)  
หน้าโรงแรมลีลาวดี ยางรถยนต์ด้านหน้าข้างซ้ายเกิดระเบิด จึงหักเลียงไปทางด้านขวา แต่ไม่สามารถ

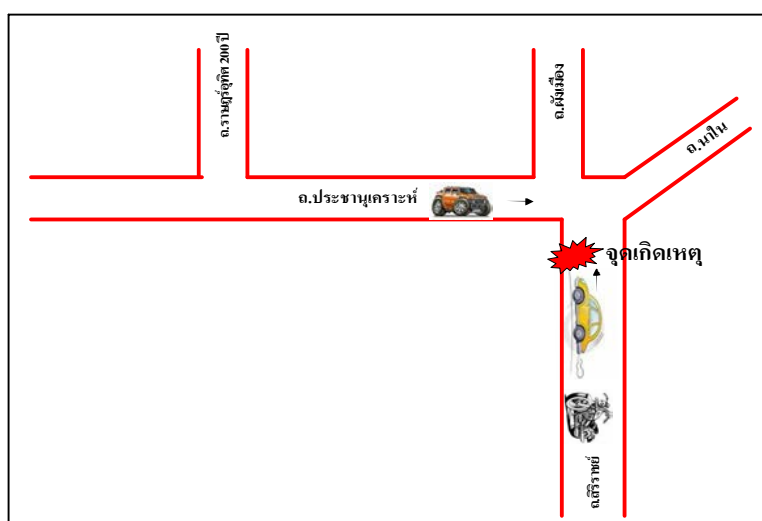
ควบคุมรถได้จึงขับซีล้าเข้าไปช่องทางเดินรถที่สวนทางมาเป็นเหตุให้เฉี่ยวชนรถยนต์ (TAXI) และรถจักรยานยนต์ซึ่งขับมาในช่องทางข้างขวา (ทิศทางตรงข้าม) หลังจากนั้นได้รับการช่วยเหลือเบื้องต้น โดยทีมหน่วยบริการแพทย์ฉุกเฉิน (EMS) ของโรงพยาบาลผู้ขับขี่รถกระบะ และรถ TAXI ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย (ไม่ได้ไปโรงพยาบาล) ผู้เสียชีวิต 1 รายได้รับการชันสูตรที่โรงพยาบาล

#### 4. ผลการสอบสวนยานยนต์ที่เกิดเหตุ

รถคันที่ 1 รถกระบะสองตอน ยี่ห้อ ISUZU จดทะเบียนตั้งแต่ 24 มกราคม 2548 ได้รับการตรวจสภาพเป็นประจำ วันเกิดเหตุเวลาประมาณ 14.45 น. ขณะขับรถถึงจุดเกิดเหตุของรถด้านหน้าซ้าย เกิดระเบิดทำให้รถเสียหลักควบคุมไม่ได้ขับล้าไปทางด้านขวา ปะทะเฉี่ยวชนกับรถ TAXI และรถจักรยานยนต์ที่ขับสวนมา พบความเสียหายบริเวณยางหน้าซ้ายแตก กันชนหน้า-กันชนเสริม ฝากระโปรงหน้าไฟฟ้า หน้ากระชังใหญ่ และอุปกรณ์ส่วนประกอบช่วงล่าง

รถคันที่ 2 รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน MITSUBISHI ลักษณะเก๋งสองตอนจดทะเบียนตั้งแต่ 22 เมษายน 2545 ได้รับการตรวจสภาพเป็นประจำ วิ่งรับผู้โดยสารที่จังหวัดภูเก็ต วันเกิดเหตุเวลาประมาณ 14.10 น. ออกจากวงเวียนกะรนมาตามเส้นทางกะรน-ป่าตอง เมื่อถึงจุดเกิดเหตุขับรถด้วยความเร็ว 30-40 กิโลเมตร/ชั่วโมง เนื่องจากใกล้ทางแยกขณะเกิดเหตุรถ TAXI ได้ถูกเฉี่ยวชนได้รับความเสียหายบริเวณกันชนหลัง-ประตูของบังโคลนหลังขวาชุดช่วงล่างปีกนกและอุปกรณ์กระจกประตูหลังขวา อุปกรณ์เสริมอื่น

รถคันที่ 3 รถจักรยานยนต์ HONDA จดทะเบียน 17 พฤศจิกายน 2543 ได้รับการตรวจสภาพเป็นประจำ วิ่งเส้นทางกะรน-ป่าตอง ประมาณ 2 ปี วันเกิดเหตุเวลาประมาณ 14.10 น. ออกจากกะรนมาตามเส้นทางกะรน - ป่าตอง เมื่อถึงจุดเกิดเหตุได้ถูกรถกระบะเฉี่ยวชน สภาพรถจักรยานยนต์เสียหายทั้งคันไม่เหมาะสมต่อการซ่อมนำมาใช้งานใหม่



## รูปภาพ แสดงพื้นที่บริเวณการเกิดอุบัติเหตุจราจร



### 5. หลังเกิดเหตุผลการสอบสวนลักษณะการบาดเจ็บและเสียชีวิต

หน่วยบริการแพทย์ฉุกเฉิน (EMS) ได้รับแจ้งข้อมูลจากพลเมืองดีเวลา 14.51 น. ออกปฏิบัติการเวลา 14.52 น. ถึงที่เกิดเหตุ 15.00 น. พบผู้บาดเจ็บไม่รู้สีกตัวนอนตะแคงกิ่งคว่า หน้าอกอัดติดกับเสาไฟฟ้า จึงได้พลิกตัวผู้บาดเจ็บประเมินพบว่ามึเลือดออกจากปากและจมูกไม่หายใจ ไม่มีชีพจร ซีกขวาหน้าอกมีรอยช้ำกว้าง มีแผลฉีกขาดบริเวณใบหูขวาเกือบขาด ประเมินว่าผู้บาดเจ็บเสียชีวิตที่จุดเกิดเหตุ ส่วนผู้ขับขี่รถ TAXI บาดเจ็บเล็กน้อย (ไม่ไปโรงพยาบาล) แต่ไม่พบผู้ขับขี่รถกระบะ

สาเหตุหลักของการเสียชีวิต หน้าอกผู้บาดเจ็บ (ผู้ขับขี่จักรยานยนต์) ได้รับการกระแทกอย่างรุนแรงทำให้ปอดฉีกขาดและลมกั๊ง มีกระดูกซี่โครงหัก

### 6. สรุปปัจจัยที่นำไปสู่การเกิดการบาดเจ็บครั้งนี้ คือ

6.1 พฤติกรรมผู้ขับขี่รถกระบะเนื่องจากพบผลการตรวจปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเท่ากับ 285 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ เกินมาตรฐานที่กฎหมายกำหนด (50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์) ทำให้เสียการควบคุมการเคลื่อนไหว

6.2 สภาพรถกระบะยางหน้าซ้ายแตก ทำให้ไม่สามารถควบคุมรถได้ ส่งผลให้รถเสียหลักขับขึ้นไหล่เข้าไปในช่องเดินรถที่สวนทางมา ชนกับรถ TAXI และรถจักรยานยนต์ที่ขับสวนทางมา



## ตัวอย่าง Case dead conference รายที่ 2

### 1. ข้อมูลทั่วไป

- 1.1 วัน เดือน ปี ที่เกิดเหตุ วันที่ 23 ธันวาคม 2550 เวลาประมาณ 13.40 น.
- 1.2 สถานที่เกิดเหตุ ถนนพระภูเก็ตแก้ว (โลตัส – สีแยกกระทู้ตัดใหม่) โค้งขเลสิรี หมู่ที่ 1 ต.กะทู้ จ.ภูเก็ต
- 1.3 ผู้เสียชีวิต เพศหญิง อายุ 29 ปี อยู่จังหวัดชลบุรี ประกอบอาชีพรับจ้าง ร้านอาหาร จบการศึกษา ชั้น ปวส. สถานภาพ แยกทางกับสามี มีบุตรชาย 1 คน
- 1.4 ข้อกล่าวหา ขับรถในทางโดยประมาท เป็นเหตุให้ชนรถอื่นเสียหาย มีผู้อื่นได้รับอันตรายถึงสาหัส และถึงแก่ความตาย
- 1.5 ผู้บาดเจ็บเล็กน้อย 2 คน บาดเจ็บสาหัส 3 คน
- 1.6 ผู้เสียชีวิต โดยสารมากับรถ คันที่ผู้ต้องหาขับขี่
- 1.7 ยานพาหนะที่เกิดเหตุ
  - (1) รถยนต์เก๋งส่วนบุคคล
  - (2) รถยนต์กระบะบรรทุก

### 2. ประวัติการเกิดอุบัติเหตุ

ผู้ต้องหาเป็นผู้ขับขี่อายุ 28 ปี การศึกษา ระดับปริญญาโท สาขาการโรงแรม และการท่องเที่ยว สถานที่ทำงาน รับจ้าง ตำแหน่งฝ่ายบริหาร

### 3. ผลการสอบสวนเหตุการณ์ขณะเกิดเหตุ

ผู้ต้องหาเป็นผู้ขับขี่รถยนต์เก๋งส่วนบุคคล มีผู้ตาย (เพื่อนร่วมงาน) นั่งมาด้วย จากสีแยกโลตัสไปทางสีแยกกระทู้ตัดใหม่ ความเร็วประมาณ 60 กม./ชม. (ผู้ต้องหาให้การต่อพนักงานสอบสวน) เข้าทางโค้งซ้าย รถเสียหลักชนเกาะกลางและกระโดดข้ามไปยังเส้นเดินรถฝั่งสวนทาง (ตรงข้าม) ชนกันกับรถยนต์กระบะบรรทุก ได้รับความเสียหายทั้ง 2 คัน มีผู้บาดเจ็บ 5 คน และ เสียชีวิตทันที 1 ราย

### 4. ผลการสอบสวนยานยนต์ที่เกิดเหตุ จำนวน 2 คัน

- (1) รถยนต์เก๋งส่วนบุคคล จดทะเบียนปี 2550 อายุการใช้งานประมาณ 1 ปี
  - ขณะเกิดเหตุ ขับขี่เสียหลักข้ามเกาะกลางถนน พุ่งชนรถยนต์กระบะบรรทุก
  - ได้รับความเสียหาย

(1) กัซซิคค

- (2) ฝาปิดท้าย บุษบ
- (3) เข็มขัดนิรภัย ขาด
- (4) หลังคาบุบ
- (5) ประตูด้านซ้าย ด้านหน้า – หลัง บุษ
- (6) กันชนท้าย นึกขาด

(2) รถยนต์กระบะบรรทุก

- จดทะเบียน เมื่อ 17 พ.ย.2543
- รวมอายุการใช้งานประมาณ 7 ปี
- ขณะเกิดเหตุ ถูกรถยนต์เก๋งส่วนบุคคล ซึ่งถูกขับจិสวนทางมาในฝั่งตรงข้าม เสียหลักข้ามเกาะกลางถนนพุ่งเข้าชน
  - ได้รับความเสียหาย
    - (1) ฝากระโปรงหน้าบุบ
    - (2) ไฟหน้า ซ้าย-ขวา แตกเสียหาย
    - (3) เครื่องยนต์ ชำรุดเสียหาย
    - (4) คอนโซล หน้าเสียหาย
    - (5) เบาะหน้า เสียหาย
    - (6) พวงมาลัย เสียหาย

**5. ผลการสอบสวนหลังเกิดเหตุ (การบาดเจ็บ และเสียชีวิต)**

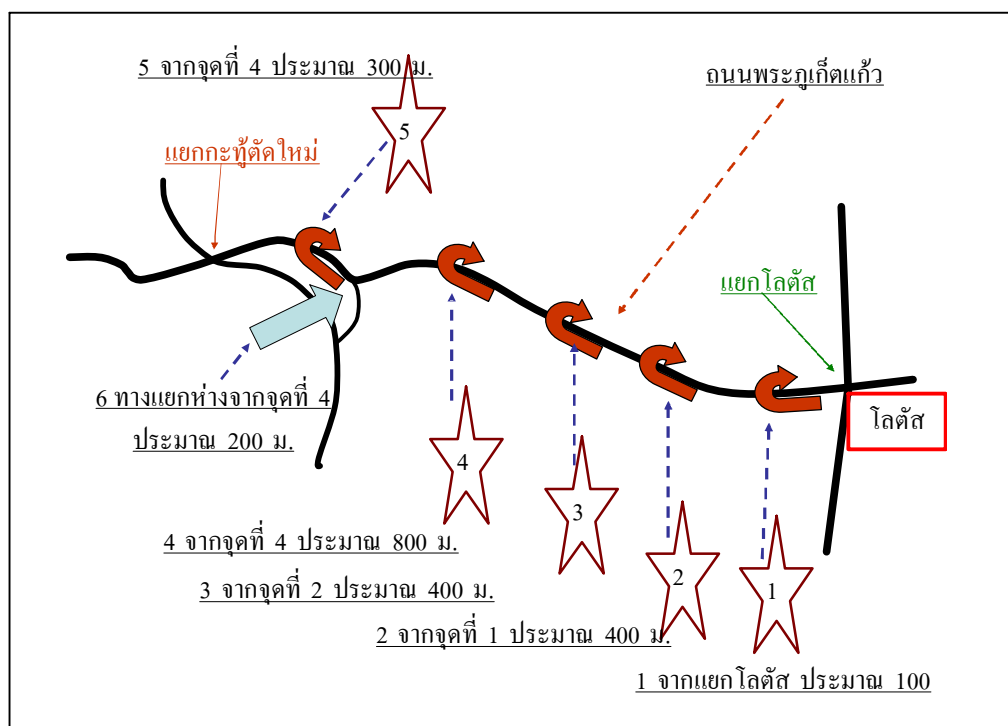
- ผู้เสียชีวิต ได้รับการส่งต่อ ร.พ.วชิระภูเก็ต ด้วยหน่วยบริการการแพทย์ฉุกเฉิน ร.พ.วชิระภูเก็ต ถึง รพ.วชิระภูเก็ต 36 นาที
  - การช่วยเหลือผู้ประสบเหตุในที่เกิดเหตุ คือ ผู้เสียหายติดอยู่ในรถยนต์เก๋ง ไม่รู้สึกตัว ไม่หายใจ ไม่มีชีพจร ได้ช่วยหายใจ และช่วยฟื้นคืนชีพ (CPR) ณ จุดเกิดเหตุ และนำส่ง ร.พ.วชิระภูเก็ต
  - อาการแรกเริ่มเมื่อถึง ร.พ. วชิระภูเก็ต ผู้ป่วยไม่รู้สึก ไม่หายใจ ไม่มีชีพจร กระจกสันหลังส่วนคอหัก ศีรษะหลังใบหูยุบ ได้ใส่ท่อหายใจช่วยฟื้นคืนชีพ (CPR) และให้ยาตามแผนการรักษาของแพทย์อยู่ประมาณ 30 นาที ผู้ป่วยไม่ตอบสนองต่อการรักษา
  - สาเหตุหลักของการเสียชีวิต คือ อุบัติเหตุรถยนต์ กระจกสันหลังส่วนคอหัก และศีรษะได้รับความกระทบกระเทือนอย่างรุนแรง

**6. ปัจจัยที่นำไปสู่การบาดเจ็บครั้งนี้**

1. ผู้ขับจิรถยนต์เก๋ง ไม่ชำนาญเส้นทาง ขับจิรถด้วยความเร็วสูงกว่า 80 กม./ชม. (ให้การว่าขับด้วย 60 กม./ชม.)

## 2. สภาพถนน

- พื้นทาง เป็นแอสฟัลต์
- ทางโค้ง ไม่มีความลาดเอียง จุดกลับรถ อยู่ในระยะสั้น ถนนแคบ บางจุดไม่เป็นคอบวน ถึงเป็นคอบวนก็เล็กมากเพราะเกาะกลางถนนมีขนาดเล็ก รถที่หยุดรอเพื่อกลับรถ จะอยู่ในลักษณะกีดขวางรถที่แล่นตามหลังมา ทำให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น ชนท้าย หลบไปโดนรถที่แล่นมาในช่องทางซ้าย หรือไม่ก็หยุดรถกะทันหัน เสียหลักไปกระแทกคน รถอื่น หรือของแข็งในบริเวณใกล้เคียง (รูปภาพ)



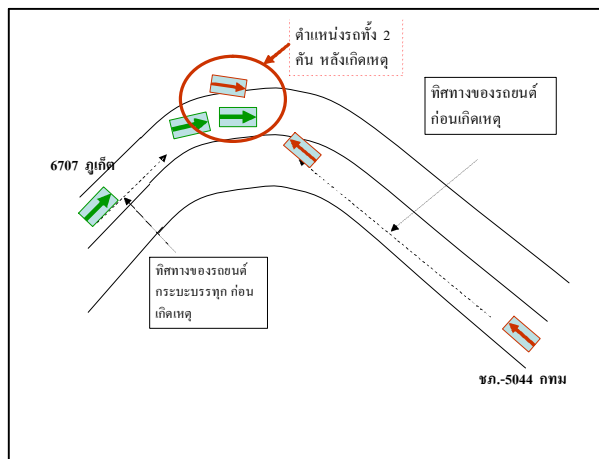
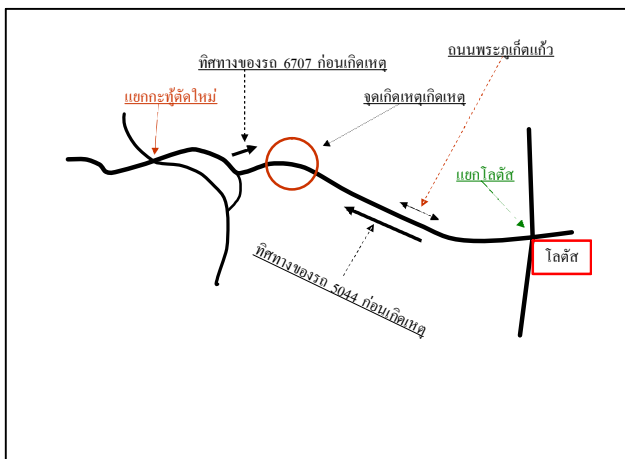
### \*หมายเหตุ

สถิติการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดบนถนนพระภูเก็ตแก้ว (แยกโลตัส – แยกกะทู้ตัดใหม่) ปี พ.ศ. 2548 – 2550

ถนน	เสียชีวิต	ทั่วไป			
		2548 - 2550	2548 - 2550	2548	2549
ถนนพระภูเก็ตแก้ว (แยกโลตัส – แยกกะทู้ตัดใหม่)	อุบัติเหตุที่ เสียชีวิต 8 ครั้ง 9 ราย	เฉพาะเสียชีวิต 9 ราย 103 ครั้ง	เสียชีวิต 2 ราย 22 ครั้ง	เสียชีวิต 5 ราย 39 ครั้ง	เสียชีวิต 2 ราย 42 ครั้ง
- โค้งชเลคีรี	4 ครั้ง 4 ราย	34 ครั้ง 9 ราย	2 ครั้ง - ราย	15 ครั้ง 2 ราย	17 ครั้ง 2 ราย

สถิติการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดบนถนนพระภูเก็ตแก้ว ประจำปี 2551 (ม.ค. – มี.ค.2551)

ถนน	มกราคม			กุมภาพันธ์			มีนาคม			รวม		
	ครั้ง	บาดเจ็บ	ตาย	ครั้ง	บาดเจ็บ	ตาย	ครั้ง	บาดเจ็บ	ตาย	ครั้ง	บาดเจ็บ	ตาย
ถนนพระภูเก็ตแก้ว	5	4	0	7	8	0	3	0	0	15	12	0
โค้งขเลคีรี	1	1	0	2	5	0	1	0	0	4	6	0



รูปภาพ แสดงพื้นที่บริเวณการเกิดอุบัติเหตุจราจร



สภาพพื้นที่ที่เกิดเหตุ



สภาพรถยนต์กระแทก

## ตัวอย่าง Case dead conference รายที่ 3

### 1. ข้อมูลทั่วไป

- 1.1 วัน เดือน ปี ที่เกิดเหตุ วันที่ 31 มีนาคม 2551 เวลา 16.00 น.
- 1.2 สถานที่เกิดเหตุ ถนนปากซอยลักกสิ – ถนนเทพกระษัตรี ตำบล รัชฎา
- 1.3 ผู้เสียชีวิต เพศชาย ชาวฝรั่งเศส อายุ 46 ปี สถานภาพ โสด
- 1.4 ผู้เสียชีวิต เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
- 1.5 ยานพาหนะที่เกิดเหตุ
  - (1) รถจักรยานยนต์
  - (2) รถโม้ปุ่น

### 2. ประวัติการเกิดอุบัติเหตุและพฤติกรรมการขับขี่

ผู้เสียชีวิตเป็นชาวต่างชาติ มีพื้นฐานอารมณ์เป็นคนร่าเริง โดยทั่วไปขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วปกติ สวมหมวกนิรภัยเป็นประจำ

### 3. ผลการสอบสวนเหตุการณ์ขณะเกิดเหตุ

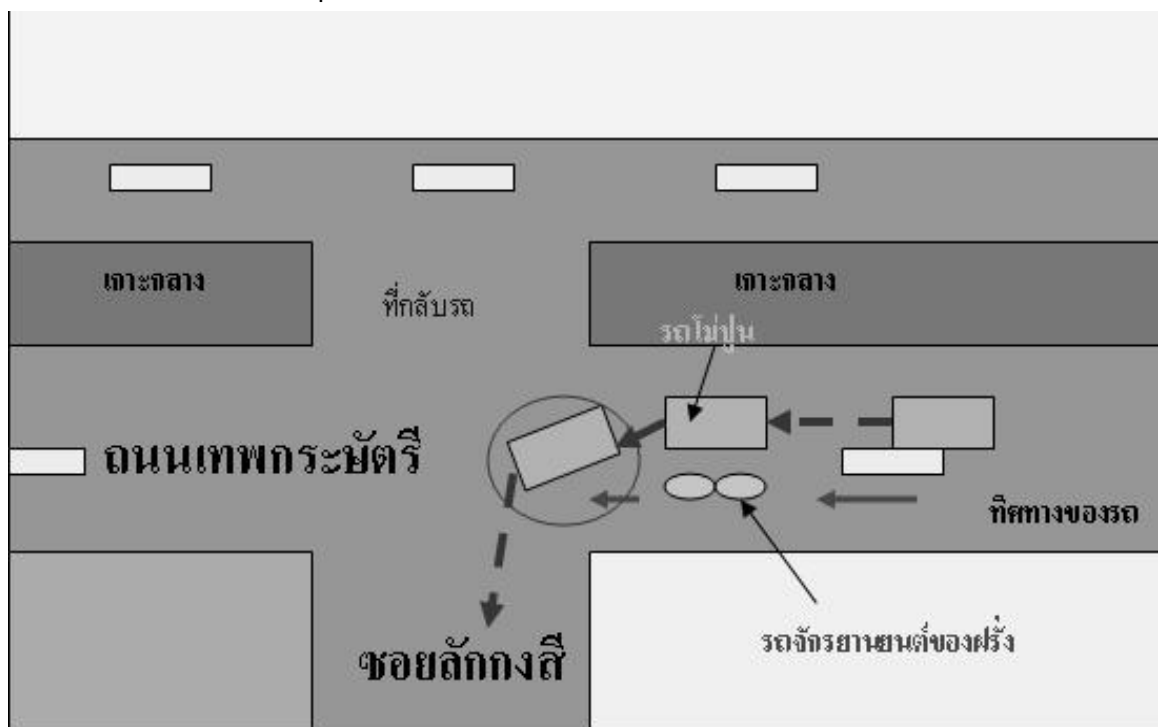
สภาพถนนและสภาพแวดล้อม

ถนนเป็นคอนกรีต บริเวณเกิดเหตุเป็นทางแยก ไม่มีสิ่งกีดขวาง สภาพการจราจรในช่วงเกิดเหตุคับคั่ง สภาพอากาศแจ่มใส ทิศนวิสัยดี

ลักษณะการเกิดเหตุ

รถโม้ปุ่นชนกับรถจักรยานยนต์ โดยก่อนเกิดเหตุรถทั้ง 2 คันวิ่งตามถนนเทพกระษัตรีขาออก เมื่อมาถึงที่เกิดเหตุซึ่งเป็นทางร่วมทางแยก รถโม้ปุ่นเลี้ยวซ้ายโดยไม่ได้ระมัดระวังเป็นเหตุให้เฉี่ยวชนกับรถจักรยานยนต์ ซึ่งวิ่งมาในช่องด้านซ้ายได้รับความเสียหาย และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ถูกล้อหลังซ้ายของรถโม้ปุ่นทับ เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ

แผนที่สังเขปแสดงที่เกิดเหตุ



##### 5. ผลการสอบสวนหลังเกิดเหตุ (การบาดเจ็บ และเสียชีวิต)

เมื่อเกิดเหตุมีการโทรแจ้ง 1669 ศูนย์สั่งการ สั่งรถ EMS โรงพยาบาลวชิระภูเก็ตพร้อมพยาบาล และเวชกิจฉุกเฉิน ถึงที่เกิดเหตุเวลา 16.15 น. พบผู้บาดเจ็บอยู่ใต้ท้องรถไม่พูน เสียชีวิตแล้ว ไม่มีการปฐมพยาบาล ต่อมารถมูลนิธิรับศพมาส่งโรงพยาบาลผู้เสียชีวิตถึงโรงพยาบาลประมาณ 16.20 น.

อาการแรกรับเมื่อถึงโรงพยาบาล ไม่รู้สึกตัว หัวใจหยุดเต้น ไม่หายใจ เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ พบ บาดแผลถลอกบริเวณใบหน้าและลำคอ กระดูกขากรรไกรหัก ใบหน้าผิดรูป บาดแผลถลอก บริเวณหน้าอก แผลรอยไหม้บริเวณแขนซ้าย มีรอยคอกยางบริเวณแขนซ้าย และมีแผลฉีกขาดหลังมือซ้าย เสียชีวิตก่อนถึงโรงพยาบาล

##### 6. ปัจจัยที่นำไปสู่การบาดเจ็บครั้งนี้

สมองได้รับความกระทบกระเทือนอย่างรุนแรง

## ภาคผนวก ง

### แบบสัมภาษณ์การหาสาเหตุของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร จังหวัดภูเก็ต

#### ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้เสียชีวิต

1. ที่อยู่ของผู้ให้สัมภาษณ์ .....
2. โทรศัพท์.....
3. ข้อมูลของผู้เสียชีวิต
  - a. ชื่อ-สกุล .....
  - b. เพศ ..... อายุ ..... ปี สถานภาพ .....
  - c. ระดับการศึกษาสูงสุด .....
  - d. อาชีพ .....
  - e. สมาชิกในครอบครัว ..... คน
  - f. ยานพาหนะที่ผู้เสียชีวิตใช้เดินทางเป็นประจำ .....
  - g. ใบขับขี่ ( ) มี ประเภท ..... วันหมดอายุ .....
  - ( ) ไม่มี
  - h. สถานะสุขภาพโดยทั่วไปเป็นอย่างไร  
โรคประจำตัว เช่น โรคหัวใจ เบาหวาน ความดันโลหิตสูง ลมชัก มีหรือไม่ มีโรคอะไรบ้าง  
และการรักษาเป็นอย่างไร  
.....  
.....
  - สายนตา ( ) ปกติ  
( ) สั้น สวมแว่นสายตาหรือไม่ ( ) สวม ( ) ไม่สวม  
( ) ยาว สวมแว่นสายตาหรือไม่ ( ) สวม ( ) ไม่สวม
  - การดื่มแอลกอฮอล์ ( ) ดื่ม ..... ความถี่ของการดื่ม .....
  - ( ) ไม่ดื่ม
  - การใช้สารเสพติดอื่น ระบุ .....
  - i. การเกิดอุบัติเหตุครั้งนี้ ผู้เสียชีวิตเป็น  
( ) ผู้ขับขี่ ( ) ผู้โดยสาร ( ) คนเดินเท้า  
( ) อื่นๆ ระบุ .....
4. จำนวนยานพาหนะที่มีในบ้านอะไรบ้าง จำนวนเท่าใด

- ( ) รถยนต์ จำนวน ..... คัน
- ( ) รถกระบะ/บิกอ๊พ จำนวน ..... คัน
- ( ) รถจักรยานยนต์ จำนวน ..... คัน
- ( ) อื่นๆ ระบุ ..... จำนวน ..... คัน
5. ยานพาหนะที่บุคคลในครอบครัวใช้เดินทางเป็นประจำ .....
6. เหตุผลที่เลือกใช้ยานพาหนะในข้อ 4 เพราะอะไร
- .....

## ส่วนที่ 2 ประวัติการเกิดอุบัติเหตุและพฤติกรรมจราจร

7. ผู้เสียชีวิตมีประสบการณ์การขับขี่รถมานาน ..... ปี
- ความถี่ในการขับขี่ .....
8. ผู้เสียชีวิตมีประวัติการได้รับอุบัติเหตุจราจรมาก่อนหรือไม่ ถ้ามีเคยเกิดอุบัติเหตุจราจรกี่ครั้ง จากสาเหตุใด มีการบาดเจ็บหรือไม่ อย่างไร (ตอบเท่าที่จำได้)
- ( ) เคย จำนวน ..... ครั้ง
- ครั้งที่ 1 การบาดเจ็บและสาเหตุการเกิด .....
- .....
- ครั้งที่ 2 การบาดเจ็บและสาเหตุการเกิด .....
- .....
- ครั้งที่ 3 การบาดเจ็บและสาเหตุการเกิด .....
- .....
- ( ) ไม่เคย
9. ผู้เสียชีวิตเคยได้รับใบสั่งจากรถตรวจจราจรหรือต้องหาคดีอุบัติเหตุจราจรหรือไม่ คดีอะไร
- .....
10. พื้นฐานด้านอารมณ์ของผู้เสียชีวิตเป็นอย่างไร (เช่น อารมณ์ร้อน หงุดหงิดง่าย ใจเย็น ฯลฯ)  
(จากความรู้สึกของผู้ให้สัมภาษณ์หรือบุคคลในครอบครัว)
- .....
11. พฤติกรรมจราจรโดยทั่วไปของผู้เสียชีวิตเป็นอย่างไร (การใช้ความเร็ว การปฏิบัติตามกฎจราจร การคาดเข็มขัดนิรภัย การสวมหมวกกันน็อกฯ)
- .....



ส่วนที่ 3 ช่วงก่อนเกิดเหตุ

12. ก่อนการเกิดอุบัติเหตุ ผู้เสียชีวิตไปทำ/ร่วมกิจกรรมใด (งานเลี้ยง ทำงานประจำ ทะเลาะกับผู้อื่น ฯลฯ) มีการดื่มแอลกอฮอล์หรือไม่ ปริมาณเท่าใด ใน 24 ชั่วโมงที่ผ่านมา

.....  
.....

13. ถ้าผู้เสียชีวิตเป็นผู้ขับขี่ ขณะขับขี่รถก่อนเกิดเหตุอารมณ์เป็นอย่างไร

.....  
.....

14. สภาพทางด้านสุขภาพของผู้เสียชีวิต ขณะขับขี่รถก่อนเกิดเหตุเป็นอย่างไร (เช่น อดนอน ปวดศีรษะ กินยาแก้หวัด ฯ)

.....  
.....

15. ผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุครั้งนี้ ขับขี่รถมานานเท่าใด ..... ชั่วโมง ..... นาที

16. ผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุครั้งนี้ ใช้เส้นทาง/ถนนที่เกิดเหตุเป็นประจำหรือไม่ ใช้มานานเท่าใด

.....  
.....

17. สภาพยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุเป็นอย่างไร (รถก็๊ป รุน ยีห้อ สภาพเครื่องยนต์ มีการดัดแปลงหรือไม่ อย่างไร อุปกรณ์ความปลอดภัย ไฟหน้า ไฟหลัง เบรก ที่ปิดน้ำฝน เข็มขัดนิรภัย แตรกระจกมองหลัง แผ่นสะท้อน สภาพยาง เปลี่ยนยางครั้งสุดท้ายเมื่อใด ยานพาหนะมีการซ่อมครั้งสุดท้ายเมื่อใด จากสาเหตุใด ก่อนหน้าเกิดอุบัติเหตุได้เข้าตรวจสภาพรถครั้งสุดท้ายเมื่อใด ) (จากบันทึก หรือรายงาน หรือสัมภาษณ์ หรือสังเกต/ตรวจสอบสภาพรถ ประกอบภาพถ่าย ยานพาหนะที่เกิดเหตุ)

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

**ส่วนที่ 4 ขณะเกิดเหตุ (จากบันทึก หรือรายงาน หรือสัมภาษณ์)**

18. วันเดือนปีที่เกิดเหตุ ..... เวลา .....

19. สถานที่เกิดเหตุที่ใด .....

สภาพถนน/สถานที่ที่เกิดอุบัติเหตุเป็นอย่างไร (ประกอบภาพถ่ายสถานที่เกิดเหตุ)

.....  
 .....  
 .....

20. ลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุ เป็นอย่างไร

.....  
 .....

21. สภาพอากาศวันนั้นเป็นอย่างไร ทิศนวิสัยการมองเห็นเป็นอย่างไร

.....  
 .....

22. สภาพแวดล้อมโดยรอบเป็นอย่างไร (แสงสว่าง สิ่งกีดขวาง ต้นไม้ เสาไฟฟ้า กองวัสดุฯ)

.....  
 .....

23. คำบอกเล่าเหตุการณ์จากพยานจากผู้ร่วมเหตุการณ์ ผู้เห็นเหตุการณ์

.....  
 .....  
 .....  
 .....

**ส่วนที่ 5 หลังการเกิดเหตุ (จากบันทึก หรือรายงาน โรงพยาบาล หรือสัมภาษณ์ ผู้นำส่ง )**

24. ผู้เสียชีวิตได้รับการส่งต่อโรงพยาบาลด้วยหน่วยงานใด ยานพาหนะใด เวลาที่ใช้ในการส่งต่อ

เท่าใด สภาพการจราจรช่วงส่งต่อผู้บาดเจ็บเป็นอย่างไร

.....  
 .....

25. การช่วยเหลือผู้ประสบเหตุในที่เกิดเหตุเป็นอย่างไร

.....  
 .....

26. อาการแรกเริ่มเมื่อมาถึงโรงพยาบาลเป็นอย่างไร ลักษณะการบาดเจ็บเป็นอย่างไร (จากบันทึกประวัติของโรงพยาบาล)

.....

.....

.....

27. สาเหตุหลักของการเสียชีวิต (จากรายงานการชันสูตร หรือการสอบสวน)

สาเหตุจากความเห็นทางด้านการแพทย์

.....

.....

.....

.....

สาเหตุที่เกิดจากปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุ (ด้านบุคคล ยานพาหนะ สิ่งแวดล้อม)

.....

.....

.....

ลงชื่อผู้สัมภาษณ์ .....

โทรศัพท์ .....

วันเดือนปีที่สัมภาษณ์ .....

## ภาคผนวก จ ภาพประกอบการดำเนินงาน

การประชุมครั้งที่ 1



การประชุมครั้งที่ 2



### การประชุมครั้งที่ 3



### การประชุมครั้งที่ 4



### การประชุมครั้งที่ 5 (การประชุมร่วมกับท้องถิ่น)



### การประชุมครั้งที่ 6



### การสำรวจพื้นที่เสี่ยงร่วมกับภาคี (ท้องถิ่น แขวงการทาง ตำรวจ และสาธารณสุข)



### การประชุมครั้งที่ 7



### การประชุมคณะกรรมการระดับจังหวัด ครั้งที่ 1



### การประชุมคณะกรรมการระดับจังหวัด ครั้งที่ 2

