



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



**สสส**  
สำนักงานกองทุนสนับสนุน  
การสร้างเสริมสุขภาพ

# รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการ

เสริมสร้างกระบวนการพัฒนาเครือข่าย  
วิชาการความปลอดภัยทางถนนระดับพื้นที่  
ภาคเหนือ

โดย

อนุรักษ์ อมรเพชรสถาพร

กันยายน 2553

# แบบรายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการเสริมสร้างกระบวนการพัฒนาเครือข่ายวิชาการ  
ความปลอดภัยทางถนนระดับพื้นที่ภาคเหนือ



สัญญาเลขที่ ACC2 52032



## บทคัดย่อ

โครงการเสริมสร้างกระบวนการพัฒนาเครือข่ายวิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน ระดับพื้นที่ภาคเหนือ มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อสนับสนุนให้เกิดการพัฒนากระบวนการข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนนในระดับภาคและจังหวัด 2) เพื่อเสริมสร้างกระบวนการค้นหา ถอดบทเรียน และแลกเปลี่ยนเรียนรู้ในระดับภาค รวมทั้งการขยายผลบทเรียนดีๆ ไปสู่พื้นที่อื่นๆ 3) เพื่อสนับสนุนให้มีการจัดทำแผนที่ยุทธศาสตร์งานวิจัย และสนับสนุนการทำวิจัยและพัฒนาในประเด็นสำคัญ เพื่อให้เกิดภาคีเครือข่ายบูรณาการตามโครงการด้วยหลักการ 6 ยุทธศาสตร์หลักคือ การบังคับใช้กฎหมาย วิศวกรรมจราจร การประชาสัมพันธ์ และให้ความรู้ การมีส่วนร่วม การบริการการแพทย์ฉุกเฉิน และการประเมินผล โดยมีระยะเวลาการดำเนินงานตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2553 ถึงวันที่ 31 สิงหาคม 2553

ผลการดำเนินงาน โดยคณะทำงานสนับสนุนการดำเนินงานป้องกัน และแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดน่าน (สอจร.) เป็นตัวช่วยสำคัญที่เชื่อมภาคีเครือข่ายแกนนำของแต่ละจังหวัด ให้เข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาและเสริมพลังกัน โดยใช้แนวคิดการพัฒนาศักยภาพแกนนำและขยายตัวเป็นเครือข่ายคนทำงาน โดยผ่านการสนับสนุนจากทีมพี่เลี้ยง ร่วมกับการสร้างความรู้และสนับสนุนให้เกิดการเรียนรู้ที่เกิดจากการปฏิบัติจริงของภาคีเครือข่ายคนทำงาน ที่ผ่านมามีการจัดประชุม ประสานงานระดับจังหวัดเขตภาคเหนือ 3 ครั้ง การจัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ระดับภาค 2 ครั้ง และเกิดโครงการพัฒนาต่างๆ ระดับจังหวัด ดังนี้

1. โครงการจัดการข้อมูลจังหวัดต้นแบบ จำนวน 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดเชียงราย น่าน อุตรดิตถ์ และพิจิตร
2. โครงการวิจัย จำนวน 1 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดเชียงราย
3. โครงการถอดบทเรียน จำนวน 6 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดสุโขทัย ลำปาง เชียงใหม่ ลำพูน อุตรดิตถ์ และตาก

ปัญหาอุปสรรคและข้อเสนอแนะ ด้านการบริหารเนื่องจากโครงสร้างการทำงานเป็นในรูปแบบของทีมสนับสนุนและการขอความร่วมมือ ผู้รับผิดชอบโครงการของจังหวัด มีงานประจำที่ต้องดำเนินการ ทำให้ความต่อเนื่องและความสำคัญของงานลดลง ด้านการดำเนินงานเป็นโครงการต่อเนื่อง ไม่สามารถดำเนินการให้สำเร็จลุล่วงได้ภายในระยะเวลาเพียง 1 ปี จึงควรสนับสนุนให้เกิดภาคีเครือข่ายคนทำงานในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น สนับสนุนกระบวนการทำงานแบบบูรณาการ การกำหนดยุทธศาสตร์การทำงาน การสนับสนุนให้เกิดการศึกษาค้นคว้า การจัดการระบบข้อมูลเพื่อการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ การจัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ทั้งในระดับจังหวัด ระดับภาค และระดับชาติ สำหรับด้านงบประมาณควรบูรณาการการทำงานและแหล่งงบประมาณ โดยเฉพาะแหล่งทุนจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อให้เกิดการเป็นเจ้าภาพหลักการดำเนินงานอย่างจริงจังและต่อเนื่อง

## กิตติกรรมประกาศ

ปัญหาอุบัติเหตุจราจร เป็นสาเหตุการตายที่สำคัญของประเทศไทย นำความสูญเสียสู่สังคมไทย ด้านเศรษฐกิจปีละหลายแสนล้านบาท รัฐบาลได้เห็นความสำคัญของปัญหาดังกล่าว จึงมอบหมายให้ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เป็นหน่วยงานรับผิดชอบการดำเนินงานการป้องกัน และแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เพื่อดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ตามยุทธศาสตร์หลักทั้ง 5 Es โดยมุ่งเน้นที่จะปลูกฝังทัศนคติและปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ในการขับขี่และใช้ยานพาหนะอย่างปลอดภัย ให้แก่ กลุ่มเป้าหมายต่างๆ ตลอดจนกลุ่มประชาชนทั่วไปให้มีวินัย รู้กฎหมาย จราจรอย่างทั่วถึง เป็นระบบและต่อเนื่อง มีการ เชื่อมโยงกันในทุกภาคส่วนสามารถขยายผลสู่การปฏิบัติในทุกระดับ เพื่อสร้างความปลอดภัยแก่ประชาชน ลดความสูญเสียทางชีวิตและทรัพย์สินอย่างยั่งยืน โดยมีการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง และตระหนักถึงความสำคัญของการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน

ขอขอบคุณ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ ที่ให้การสนับสนุนด้านงบประมาณ และขอขอบคุณทุกท่านที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ที่ทำให้การดำเนินโครงการ การ เสริมสร้างกระบวนการพัฒนาเครือข่ายวิชาการ เพื่อความปลอดภัยทางถนนระดับพื้นที่ภาคเหนือครั้งนี้ สำเร็จลุล่วงตามวัตถุประสงค์ด้วยความเรียบร้อย

คณะทำงาน สอจร. ภาคเหนือ

ก

## คำนำ

การดำเนินงานเพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งนอกจากต้องอาศัยปัจจัยด้านนโยบายและภาวะผู้นำแล้ว องค์ประกอบสำคัญอีกประการ คือ การมีความเข้มแข็งด้านวิชาการ โดยเงื่อนไขความสำเร็จที่สนับสนุนงานวิชาการ ได้แก่ การมีแกนนำ/ทีมงานด้านวิชาการที่เกะติค มีการพัฒนาระบบ การรวบรวมวิเคราะห์และนำเสนอข้อมูลไปสู่การปฏิบัติ การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ การพัฒนาบุคลากร การจัดเวทีพบปะแลกเปลี่ยนด้านวิชาการอย่างต่อเนื่อง ควบคู่ไปกับการมีระบบปรึกษาจากสถาบันการศึกษาหรือผู้เชี่ยวชาญต่างๆ เพื่อให้การดำเนินงานป้องกัน และแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรในระดับพื้นที่เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผล สวปถ. ร่วมมือกับ สอจร.กลาง และ สอจร.ภาคเหนือ จัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาเครือข่ายระดับพื้นที่ โดยเริ่มจากการพัฒนาโครงสร้างและศักยภาพที่เลี้ยงในระดับภาค เพื่อเป็นกลไกสนับสนุนด้านวิชาการให้แก่จังหวัด มีการพัฒนาระบบข้อมูล การวิจัยและพัฒนา การจัดการ ความรู้ และการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ โดยมุ่งหวังให้ความเข้มแข็งในด้านวิชาการจะหนุนเสริมให้การแก้ปัญหาในพื้นที่ ดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพและต่อเนื่องต่อไป

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
กิตติกรรมประกาศ	ข
คำนำ	ค
สารบัญ	ง
หลักการและเหตุผล	1
วัตถุประสงค์	1
กรอบกระบวนการทำงาน	2
กิจกรรมการดำเนินงาน	5
ผลการดำเนินงาน (Output)	7
สรุปรายละเอียดโครงการ MIS วิจัย และถอดบทเรียนเขตภาคเหนือ	9
ข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนา	10
ภาคผนวก	11
1) ชื่อและรายละเอียดผู้รับผิดชอบโครงการ	12
2) โครงสร้างการบริหารจัดการ	13
3) การกำกับติดตาม	14
4) ภาพกิจกรรม	15
5) ถอดบทเรียน โครงการป้องกันและลดอุบัติเหตุจรรยาจร โดย อสม. จ.ลำปาง	18
5) ถอดบทเรียน โครงการ EMS Rally จ.ลำพูน	29
7) ถอดบทเรียน โครงการส่งเสริมและปลูกจิตสำนึกสร้างวินัยจราจรในสถานศึกษา จ.เชียงใหม่	51
8) ถอดบทเรียน โครงการพัฒนาตัวแบบองค์การแห่งการเรียนรู้เยาวชนอาสาฯ จังหวัดสุโขทัย	69
9) ถอดบทเรียนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดอุตรดิตถ์	125
10) การถอดบทเรียน:ขับเคลื่อนผ่านสื่อร่วมใจประชาลดอุบัติเหตุจังหวัดตาก	133

## การดำเนินงาน

# โครงการเสริมสร้างกระบวนการพัฒนาเครือข่ายวิชาการความปลอดภัยทางถนน ระดับพื้นที่ภาคเหนือ

### หลักการและเหตุผล

จากบทเรียนจังหวัดที่มีการดำเนินงาน เพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งนอกจากต้องอาศัยปัจจัยใน ด้านนโยบายและภาวะผู้นำแล้ว องค์ประกอบสำคัญอีกประการ คือ การมีความเข้มแข็งด้านวิชาการ โดยเงื่อนไขความสำเร็จที่สนับสนุนงานวิชาการ ได้แก่ การมีแกนนำ/ทีมงานด้านวิชาการที่เกาะติด มีการพัฒนาระบบ รวบรวมวิเคราะห์ และนำเสนอข้อมูลไปสู่การปฏิบัติ การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ การพัฒนาบุคลากร การจัดเวทีพบปะด้านวิชาการอย่างต่อเนื่อง ควบคู่ไปกับการมีระบบปรึกษาจากสถาบันการศึกษาหรือผู้เชี่ยวชาญต่างๆ

ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินงานป้องกันแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรในระดับพื้นที่ เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยเฉพาะในด้านการกำกับติดตามประเมินผล และการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ ซึ่งต้องอาศัยการพัฒนาทางด้านวิชาการเป็นสำคัญ ทาง ศวปถ. จึงได้ร่วมมือกับ สอจร. จัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาเครือข่ายระดับพื้นที่ โดยเริ่มจากการพัฒนาโครงสร้างและศักยภาพที่เล็งเห็นในระดับภาค เพื่อเป็นกลไกสนับสนุนด้านวิชาการให้แต่ละจังหวัด มีการพัฒนาระบบข้อมูล การวิจัยและพัฒนา การจัดการความรู้ และการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ โดยมุ่งหวังให้ความเข้มแข็งในด้านวิชาการ จะหนุนเสริมให้การแก้ปัญหาในพื้นที่ดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพและต่อเนื่องต่อไป

### วัตถุประสงค์

1. เพื่อสนับสนุนให้เกิดการพัฒนากระบวนการข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนนในระดับภาคและจังหวัด
2. เพื่อเสริมสร้างกระบวนการค้นหา ถอดบทเรียน และแลกเปลี่ยนเรียนรู้ในระดับภาค รวมทั้งการขยายผลบทเรียนดี ๆ ไปสู่พื้นที่อื่นๆ
3. เพื่อสนับสนุนให้แต่ละภาคได้มีการจัดทำแผนที่ยุทธศาสตร์งานวิจัย และสนับสนุนการทำวิจัยและพัฒนาในประเด็นสำคัญ

## กรอบกระบวนการทำงาน

	เป้าหมาย (ผลลัพธ์)	กิจกรรม	แผนปฏิบัติงาน (Action Plan)	ระยะเวลา			หมายเหตุ : เงื่อนไข-ปัจจัย ความสำเร็จ	บทบาทผู้ประสาน วิชาการ
				ม.ค.- มิ.ย.52	ก.ค.- ธ.ค. 52	ม.ค.- มิ.ย.52		
MIS	<ul style="list-style-type: none"> <li>เกิดจังหวัดต้นแบบ MIS ประมาณ 3 จว/ภาค</li> <li>มีชุดความรู้การจัดการข้อมูลจังหวัดต้นแบบ</li> <li>มีการนำเสนอบทเรียนการทำงานสู่เวทีระดับภาคและระดับประเทศ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>คัดเลือกจังหวัดนำร่องพัฒนา MIS พร้อมจัดเวทีเพื่อวางแนวทางพัฒนา</li> <li>ร่วมกัน</li> <li>จัดระบบที่ปรึกษาให้กับจังหวัดนำร่องและ จังหวัดที่สนใจ</li> <li>ติดตาม และ สรุบบทเรียนพร้อมวางแนวทางขยายผล</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>จัดวางโครงสร้างภาค-จังหวัด(working group)</li> <li>จัดเวทีทบทวนสถานการณ์-ทิศทาง MIS(งบจัดประชุมประสานจังหวัด ครั้งที่1)</li> <li>คัดเลือกจังหวัด ตั้งใจ-ทุ่มเท-มีต้นทุน)</li> <li>model AI</li> <li>ที่ปรึกษาอาจารย์มหาวิทยาลัยในพื้นที่</li> <li>จัดเวทีแลกเปลี่ยนการดำเนินงาน MIS (งบจัดประชุมประสานจังหวัด ครั้งที่ 2,3</li> <li>สรุบบทเรียนการดำเนินงาน</li> </ol>	✓			<ul style="list-style-type: none"> <li>สร้างที่ปรึกษาวิชาการในระดับจังหวัด</li> <li>มี user ชัดเจนในการเรียกใช้ข้อมูล</li> <li>มีกลไกที่จะขับเคลื่อนการพัฒนาระบบข้อมูล <ul style="list-style-type: none"> <li>โครงสร้างคณะทำงาน</li> <li>มีการรวบรวมเชื่อมโยงข้อมูล</li> <li>มีการวิเคราะห์และนำเสนอ(การพัฒนา message เพื่อการ ตัดสินใจ)</li> <li>สนับสนุนกระบวนการทำงานที่ตอบโจทย์ทางยุทธศาสตร์</li> </ul> </li> <li>บูรณาการเข้ากับแผนงานอื่นๆ เช่น โครงการสำรวจ 9 จว.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>รวบรวม profile ด้านข้อมูลในแต่ละจังหวัด</li> <li>ประสาน-ติดตามการดำเนินงานด้านข้อมูล</li> <li>ติดตามข้อมูลอุบัติเหตุสำคัญ..แจ้งข่าวพื้นที่เพื่อดำเนินการสอบสวนและ สรุบบทเรียน</li> </ul>



	เป้าหมาย (ผลลัพธ์)	กิจกรรม	แผนปฏิบัติงาน (Action Plan)	ระยะเวลา			หมายเหตุ : เงื่อนไข-ปัจจัยความสำเร็จ	บทบาทผู้ประสาน วิชาการ
				ม.ค.-มิ.ย.52	ก.ค.- ธ.ค.	ม.ค.-มิ.ย.		
ถอดบทเรียน	<ul style="list-style-type: none"> <li>• มีทำเนียบภาคีเครือข่ายและผลงานเด่นในแต่ละจังหวัด</li> <li>• มีสื่อ-เอกสารผลการถอดบทเรียน 3 เรื่อง/ภาค</li> <li>• มีเวทีนำเสนอผลงานและขยายผล</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• mapping ภาคีคนทำงานในแต่ละจังหวัด</li> <li>• คัดเลือก best practice</li> <li>• กำหนดโจทย์ในการศึกษา/ถอดบทเรียน</li> <li>• จัดเวทีนำเสนอ</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1)รวบรวมข้อมูลภาคีเครือข่ายและจากเวทีประชุมผลงานเดิม ภาคีเครือข่ายและจากตัวบุคคล (snow ball)</li> <li>2)มองหาประเด็น+ champion ในแต่ละเรื่อง+ เจาะลึกข้อมูล</li> <li>3)ส่งทีมถอดบทเรียน/หรือจัดเวที sharing</li> <li>4)เผยแพร่/นำเสนอในเวทีการแลกเปลี่ยนภาคหรือระดับประเทศ</li> <li>5)การสื่อสารระหว่างภาคและส่วนกลาง</li> <li>6)รูปเล่มถอดบทเรียน 3 เรื่อง-เผยแพร่ นำเสนอในเวทีแลกเปลี่ยนภาคหรือเวทีระดับประเทศ</li> </ol>	√	√	√	<ul style="list-style-type: none"> <li>• มีประสานและเชื่อมโยงฐานข้อมูลจากแหล่งทุน และภาคีคนทำงาน</li> <li>• มีทีมถอดบทเรียนที่มีคุณภาพ <ul style="list-style-type: none"> <li>• ทีมประเมินภายใน</li> <li>• ทีมสื่อ rewriter</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• จัดทำ mapping ภาคีเครือข่ายและผลงานเด่นแต่ละจังหวัด</li> <li>• สรุป/บันทึกบทเรียนกิจกรรมวิชาการต่างๆ เช่น สรุปเวทีประชุมเวทีวิชาการ..</li> <li>• จัดทำเอกสาร สื่อต่างๆ</li> </ul>

	เป้าหมาย (ผลลัพธ์)	กิจกรรม	แผนปฏิบัติงาน (Action Plan)	ระยะเวลา			หมายเหตุ : เงื่อนไข-ปัจจัย ความสำเร็จ	บทบาทผู้ประสานวิชาการ
				ม.ค.-มิ.ย. 52	ก.ค.- ธ.ค. 52	ม.ค.-มิ.ย. 52		
การวิจัย เวที.. วิชาการเฉพาะเรื่อง	<ul style="list-style-type: none"> <li>ได้กรอบทิศทางงานวิจัยในระดับภาค/จังหวัด</li> <li>ได้ความรู้สำคัญในการขับเคลื่อนการแก้ปัญหา 2 เรื่อง</li> <li>เผยแพร่ความรู้ผ่านช่องทางต่างๆ เช่น เวทีวิชาการ ตีพิมพ์</li> <li>อาจจะบูรณาการยึดพื้นที่</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>เวทีพัฒนาโจทย์วิจัย</li> <li>สนับสนุนงานวิจัย 2 เรื่อง</li> <li>จัดระบบปรึกษา(ผู้เชี่ยวชาญ)</li> <li>ติดตามความก้าวหน้า(ในพื้นที่-เวทิตัดตาม)</li> <li>สรุปการศึกษา และ การขยายผล</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>วิเคราะห์สถานการณ์ ระบุปัญหา</li> <li>คัดเลือกโจทย์+เกี่ยวข้อง</li> <li>จัดเวทีพัฒนาโจทย์</li> <li>พิจารณา-grant โครงการ</li> <li>จัดเวทีพัฒนาขีดความสามารถระหว่างการดำเนินงาน</li> <li>สรุปผลการดำเนินงาน</li> </ol>	√	√ √	√	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีกลไกสนับสนุนด้านวิชาการจากที่เลี้ยงและ สถาบันการศึกษา</li> <li>มีการเกาะติดตามความก้าวหน้าและ ช่วยเหลือแต่ระยะ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ประสานและจัดเตรียมข้อมูล</li> <li>ประสานผู้เกี่ยวข้องให้เข้าร่วม</li> <li>สรุปผลการประชุมและจัดทำแผนการติดตามกำกับงาน</li> <li>ดำเนินการติดตามความก้าวหน้า</li> <li>จัดเวทีสรุปผลการศึกษาและดำเนินงานจัดทำเอกสารสรุป เผยแพร่ผลงาน</li> </ul>
ยุทธศาสตร์ภาค	<ul style="list-style-type: none"> <li>ได้กรอบการทำงาน การบูรณาการงาน และแหล่งทุนต่างๆ</li> <li>คัดเลือกจังหวัดนำร่องในด้าน MIS , R2R ฯลฯ</li> <li>ได้ time frame การทำงานด้านวิชาการในแต่ละภาค</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>กำหนดเป้าหมายร่วม</li> <li>วิเคราะห์ปัญหาและประเด็นสำคัญในการขับเคลื่อน</li> <li>กรอบกสนับสนุนจังหวัด</li> <li>ด้าน MIS</li> <li>การติดตาม coaching</li> <li>การประเมินผล</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>จัดเวทียุทธศาสตร์ภาค</li> <li>จัดกระบวนการกำหนดเป้าหมายร่วมในการดำเนินงานร่วมกันระหว่างจังหวัด สจร.และ สวปถ.</li> <li>จัดกระบวนการวิเคราะห์ปัญหาและประเด็นการขับเคลื่อนงาน</li> <li>สรุปการประชุม</li> </ol>		√ √	√ √	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีที่เลี้ยง แกนนำจังหวัดแหล่งทุน ที่ปรึกษาวิชาการเข้าร่วม</li> <li>มีการเตรียมข้อมูล</li> <li>สรุปบทเรียนการทำงานที่ผ่านมา</li> <li>Mapping ภาคิคนทำงาน และแหล่งทุน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ประสานและจัดเตรียมข้อมูลนำเข้า</li> <li>สรุปผลการประชุม</li> </ul>

## กิจกรรมการดำเนินงาน

วัน เดือน ปี	กิจกรรม	วัตถุประสงค์/ผลลัพธ์
3-4 กุมภาพันธ์ 2552	เวทีวิชาการยุทธศาสตร์ระดับภาค ครั้งที่ 1	เพื่อประสานแกนนำภาคีเครือข่ายภาคเหนือการดำเนินงานด้านวิชาการด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน
26 กรกฎาคม 2552	เวทีประชุมประสานงานระดับจังหวัดภาคเหนือ ครั้งที่ 1	เพื่อพบปะและชี้แจงแนวทางการจัดทำโครงการเพื่อขอรับงบประมาณ
24 พฤศจิกายน 2553	เวทีถอดบทเรียนจังหวัดสุโขทัย	เพื่อสรุปบทเรียนของจังหวัด และนำไปเป็นต้นแบบ/ขยายผลแก่ภาคีเครือข่ายต่อไป
4 ธันวาคม 2552	เวทีถอดบทเรียนจังหวัดลำปาง	เพื่อสรุปบทเรียนของจังหวัด และนำไปเป็นต้นแบบ/ขยายผลแก่ภาคีเครือข่ายต่อไป
16 มกราคม 2553	เวทีประชุมประสานงานระดับจังหวัดภาคเหนือ ครั้งที่ 2	เพื่อติดตามความก้าวหน้าการดำเนินงานและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นการดำเนินงานช่วงเทศกาลปีใหม่ 2553
26 มกราคม 2553	เวทีถอดบทเรียนจังหวัดลำพูน	เพื่อสรุปบทเรียนของจังหวัด และนำไปเป็นต้นแบบ/ขยายผลแก่ภาคีเครือข่ายต่อไป
4 กุมภาพันธ์ 2553	เวทีถอดบทเรียนจังหวัดเชียงใหม่	เพื่อสรุปบทเรียนของจังหวัด และนำไปเป็นต้นแบบ/ขยายผลแก่ภาคีเครือข่ายต่อไป

## กิจกรรมการดำเนินงาน (ต่อ)

วัน เดือน ปี	กิจกรรม	วัตถุประสงค์/ผลลัพธ์
26 กุมภาพันธ์ 2553	เวทีถอดบทเรียนจังหวัดอุดรธานี	เพื่อสรุปบทเรียนของจังหวัด และนำไปเป็นต้นแบบ/ขยายผลแก่ภาคีเครือข่ายต่อไป
9 มิถุนายน 2553	เวทีประชุมประสานงานระดับจังหวัดภาคเหนือ ครั้งที่ 3	เพื่อติดตามความก้าวหน้าการดำเนินงานและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นการดำเนินงานที่ผ่านมา
6 กรกฎาคม 2553	เวทีถอดบทเรียนจังหวัดตาก	เพื่อสรุปบทเรียนของจังหวัด และนำไปเป็นต้นแบบ/ขยายผลแก่ภาคีเครือข่ายต่อไป
28-30 มิถุนายน 2553	พี่เลี้ยงภาคเข้ารับการอบรมเพื่อพัฒนาศักยภาพด้านการถอดบทเรียน	เพื่อให้ทีมพี่เลี้ยงมีความรู้ และสามารถดำเนินการถอดบทเรียนการดำเนินงานที่ผ่านมาของแต่ละจังหวัด
7 สิงหาคม 2553	ประชุม Workshop เรื่อง การจัดทำรายงานผลโครงการด้านการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	เพื่อให้ทีมผู้ได้รับทุนของแต่ละจังหวัดมีความรู้สามารถจัดทำรายงานผลการดำเนินงานโครงการได้สมบูรณ์ครบถ้วน
9-10 สิงหาคม 2553	เวทีวิชาการยุทธศาสตร์ระดับภาค ครั้งที่ 2	เพื่อประสานแกนนำภาคีเครือข่ายภาคเหนือการดำเนินงานด้านวิชาการด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

### ผลการดำเนินงาน (Output)

ผลผลิต (Output) ที่ต้องการ	ผลผลิต (Output) ที่เกิดขึ้นจริง	ผลลัพธ์ (Outcome) ที่เกิดขึ้นจริง	ปัญหาอุปสรรค และแนวทางแก้ไข	ภาคีเครือข่ายที่สนับสนุน
1.เกิดจังหวัดต้นแบบ MIS 4 จังหวัด	1. จังหวัดอยู่ระหว่างดำเนินการหาแนวทาง การใช้ข้อมูลเพื่อการแก้ไข ปัญหาจังหวัด ได้แก่ เชียงราย น่าน อุดรดิตถ์ ตาก พิจิตร และนครสวรรค์	จังหวัดต้นแบบอยู่ระหว่างดำเนินการ	-	- ดำรวจ - ปก. - สาธารณสุข - ขนส่ง - ศึกษา - อพปร./อสม.
2. การถอดบทเรียน 6 จังหวัด	1. จังหวัดที่ดำเนินการแล้วเสร็จทุกจังหวัด	มีการนำสรุปผลการถอดบทเรียนของทุกจังหวัดเข้าที่ประชุมศูนย์ถันของแต่ละจังหวัดและนำเสนอในที่ประชุมเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ภาคเหนือ	-	- ปก. - สาธารณสุข - ดำรวจ - ขนส่ง - ศึกษา - อพปร./อสม.
3. การวิจัย 1 จังหวัด	1. จังหวัดเชียงรายดำเนินการวิจัยแล้วเสร็จและสรุปปิดโครงการแล้ว	มีการคืนข้อมูลให้แก่ภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องทราบเพื่อร่วมกันหาแนวทางดำเนินการแก้ไขปัญหา ร่วมกัน	-	- สาธารณสุข - ปก. - บริษัทกลางฯ - ดำรวจ
4. เวทียุทธศาสตร์ภาค จำนวน 2 ครั้ง <u>กลุ่มเป้าหมาย</u> - ทีมพี่เลี้ยงทุกคน - แกนนำจังหวัดฯละ 4 คน รวม 90 คน	เวทีครั้งที่ 1 วันที่ 3-4 กพ. 2552 <u>ผู้เข้าร่วมประชุม</u> - ทีมพี่เลี้ยงทุกคน - แกนนำจังหวัดฯละ 4 คน รวม 100 คน  เวทีครั้งที่ 2 วันที่ 9-10 สค. 2553 <u>ผู้เข้าร่วมประชุม</u> - ทีมพี่เลี้ยงทุกคน - ทีมภาคีเครือข่ายเก่า จังหวัดละ 5 คน - ทีมภาคีเครือข่ายใหม่ จังหวัดละ 5 คน - นักเรียน จ.ละ 40 คน รวม 400 คน	1. ได้กรอบการทำงานและแหล่งทุน 2. ได้จังหวัดนำร่องด้าน MIS วิจัย และถอดบทเรียน 3. ได้ Time frame การทำงานของภาค  1. เป็นเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ของภาคีเครือข่าย 2. เกิดภาคีคนทำงานใหม่ 3. พัฒนาศอบทบาททีมศจร. ภาคและเครือข่ายทีมคนทำงานด้านวิชาการ	-	- สจร. - สวป. - ทีมพี่เลี้ยงภาค - ทีมแกนนำภาคีเครือข่ายของจังหวัดภาคเหนือ

**ผลการดำเนินงาน (Output) (ต่อ)**

ผลผลิต (Output) ที่ต้องการ	ผลผลิต (Output) ที่เกิดขึ้นจริง	ผลลัพธ์ (Outcome) ที่เกิดขึ้นจริง	ปัญหาอุปสรรค และแนวทางแก้ไข	ภาคีเครือข่ายที่สนับสนุน
<p>5. เวทีประชุมประสานงานระดับจังหวัดภาคเหนือ</p> <p>ครั้งที่ 1 : 26 กค.2552</p> <p><u>กลุ่มเป้าหมาย</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ทีมพี่เลี้ยงทุกคน</li> <li>- ผู้แทนจังหวัด MIS จังหวัดละ 1-2 คน</li> </ul> <p>ครั้งที่ 2: 16 มค.2553</p> <p><u>กลุ่มเป้าหมาย</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ทีมพี่เลี้ยง</li> <li>- ผู้แทนจังหวัดภาคเหนือทุกจังหวัดๆละ 1 คน</li> </ul> <p>ครั้งที่ 3 : 9 มิย. 2553</p> <p><u>กลุ่มเป้าหมาย</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ทีมพี่เลี้ยง</li> <li>- ผู้แทนจังหวัดภาคเหนือทุกจังหวัดๆละ 2 คน</li> </ul>	<p>ครั้งที่ 1 : 26 กค. 2552</p> <p><u>กลุ่มเป้าหมาย</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ทีมพี่เลี้ยงทุกคน</li> <li>- ผู้แทนจังหวัด MIS จังหวัดละ 1-2 คน</li> <li>รวม 21 คน</li> </ul> <p>ครั้งที่ 2: 16 มค. 2553</p> <p><u>กลุ่มเป้าหมาย</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ทีมพี่เลี้ยง</li> <li>- ผู้แทนจังหวัดภาคเหนือทุกจังหวัดๆละ 1 คน</li> <li>รวม 23 คน</li> </ul> <p>ครั้งที่ 3 : 9 มิย. 2553</p> <p><u>กลุ่มเป้าหมาย</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ทีมพี่เลี้ยง</li> <li>- ผู้แทนจังหวัดภาคเหนือทุกจังหวัดๆละ 2 คน</li> <li>รวม 60 คน</li> </ul>	<p>- ผู้เข้าร่วมประชุมมีความรู้ความเข้าใจในการดำเนินโครงการMIS และสามารถนำไปขยายผลในจังหวัดได้</p> <p>- ผู้เข้าร่วมประชุมได้แลกเปลี่ยนเรียนรู้การดำเนินงานของแต่ละจังหวัดในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2553</p> <p>- ผู้เข้าร่วมประชุมได้แลกเปลี่ยนเรียนรู้การดำเนินงานของแต่ละจังหวัด การสร้างภาคีเครือข่าย และแนวทางการจัดการด้านการเงิน</p>	<p>- เนื่องจากจัดประชุมวันหยุดราชการอาจมีผู้ที่ติดภารกิจไม่สามารถเข้าร่วมประชุมได้</p> <p>- เนื่องจากจัดประชุมวันหยุดราชการอาจมีผู้ที่ติดภารกิจไม่สามารถเข้าร่วมประชุมได้</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ทีมพี่เลี้ยง</li> <li>- ปก.</li> <li>- แขวงกาตอง</li> </ul>
<p>6. เวทีวิชาการเฉพาะเรื่อง 4 ครั้ง</p>	-	-	<p>- เนื่องจากมีการประชุมทั้งของ สจร.กลาง ปก. สจร.ภาค สวปถ. รวมทั้งประมาณในการจัดประชุมน้อย ภาคเหนือจึงใช้เวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ภาค ร่วมกับเวทีวิชาการเฉพาะเรื่องโดยบูรณาการร่วมกัน</p>	

## สรุปรายละเอียดโครงการ MIS วิจัย และถอดบทเรียนเขตภาคเหนือ

จังหวัด	รายละเอียด	งบประมาณ	ประเภทโครงการ			สรุปการดำเนินงาน
			MIS	วิจัย	ถอดบทเรียน	
1. เชียงราย	1. โครงการจัดทำฐานข้อมูลจุดเสี่ยงภัยบนถนนทางหลวงเพื่อเพิ่มความปลอดภัยฯ	250,000	√			แล้วเสร็จ
	2. โครงการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการบาดเจ็บและตายในการใช้รถใช้ถนนของประชาชนฯ	250,000		√		แล้วเสร็จ
2. เชียงใหม่	3. โครงการส่งเสริมและการสร้างจิตสำนึกวินัยจราจรในสถานศึกษา จ.เชียงใหม่ ปี2552	50,000			√	แล้วเสร็จ
3. ลำพูน	4. โครงการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนระยะที่3 (EMS Rally)	50,000			√	แล้วเสร็จ
4. ลำปาง	5. โครงการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนโดย อสม. จ.ลำปาง ปี2552	50,000			√	แล้วเสร็จ
5. น่าน	6. โครงการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจร จ.น่าน	250,000	√			
6. อุดรดิตถ์	7. โครงการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจร จ.อุดรดิตถ์	250,000	√			
	8. โครงการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จ.อุดรดิตถ์	50,000			√	แล้วเสร็จ
11. ตาก	9. โครงการขับเคลื่อนผ่านสื่อร่วมใจประชาชนลดอุบัติเหตุ จ.ตากปี 2552	50,000			√	แล้วเสร็จ
13. สุโขทัย	10. โครงการพัฒนาวัฒนธรรมองค์กรแห่งการเรียนรู้เยาวชนอาสาป้องกันอุบัติเหตุฯ	50,000			√	แล้วเสร็จ
15. พิจิตร	11. โครงการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจร จ.พิจิตร	250,000	√			กำลังสรุปปิดวงงาน

## ข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนา

1. ด้านการบริหารโครงการฯ เนื่องจากโครงสร้างการทำงานเป็นในรูปแบบของทีมสนับสนุนซึ่งในด้านการบริหาร เป็นไปในลักษณะการสนับสนุน การขอความร่วมมือไม่ใช่หน่วยงานตามสายบังคับบัญชา และผู้รับผิดชอบโครงการมีงานหลักที่ดำเนินการ ดังนั้นงานในโครงการจึงเป็นงานรองและบ้างครั้งหากมีงานซ้อน ผู้รับผิดชอบงานจะเลือกงานประจำของตัวเองก่อน ทำให้ความต่อเนื่องและความสำคัญของงานลดลง ดังนั้นควรมีการจัดโครงการองค์กรที่เป็นทางการอย่างชัดเจน (ไม่ใช่งานฝากเหมือนในปัจจุบัน) ตั้งแต่ส่วนกลาง ระดับภาค และระดับจังหวัด

2. ด้านการดำเนินงานโครงการฯ ไม่สามารถดำเนินการให้สำเร็จลุล่วงได้ภายในระยะเวลาเพียง 1 ปี โดยเฉพาะการป้องกันและแก้ไขปัญหาวุฒิเหตุทางถนนซึ่งต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ดังนั้นควรสนับสนุนให้เกิดภาคีเครือข่ายคนทำงานในแต่ละจังหวัดเพิ่มมากขึ้น สนับสนุนกระบวนการทำงานแบบบูรณาการ การกำหนดยุทธศาสตร์การทำงาน การสนับสนุนให้เกิดการศึกษาวิจัย การจัดการระบบข้อมูล เพื่อการแก้ไขปัญหาและพัฒนา งาน การจัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ทั้งในระดับจังหวัด ระดับภาค และระดับชาติ

3. ด้านงบประมาณ ควรบูรณาการการทำงานและแหล่งงบประมาณ โดยเฉพาะแหล่งทุนจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อให้เกิดการเป็นเจ้าภาพการดำเนินงานของท้องถิ่นอย่างจริงจัง และต่อเนื่อง

4. การขอรับการสนับสนุนงบประมาณจาก สวปถ.ควรทำความเข้าใจเกี่ยวกับกำหนดกรอบของโครงการ/กิจกรรมต่างๆ ที่จะสนับสนุนแก่จังหวัดให้ชัดเจนว่า กิจกรรมไหนที่จะให้การสนับสนุน กิจกรรมไหน สวปถ.จะดำเนินการเอง และกิจกรรมที่เป็นมาตรฐานกลางในแต่ละโครงการ ควรมีอะไรบ้าง เพื่อเป็นแนวทางให้แก่พี่เลี้ยงและผู้ทรงคุณวุฒิในการพิจารณาโครงการ และควรกำหนดให้เหมือนกันทุกภาค พร้อมกำหนดระยะเวลาการดำเนินงาน และติดตามให้เป็นไปตามระยะเวลาที่กำหนดอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ

3. ภาคีเครือข่ายบางจังหวัดขาดการประสานงาน และทีมแกนนำมีความเข้มแข็งน้อย ทีมภาค และพี่เลี้ยง ต้องให้การสนับสนุนปรึกษาแนะนำและติดตามอย่างใกล้ชิด ทั้งเป็นทางการโดยการนิเทศปกติ และการประสานทางโทร. หรือ E-mail

4. เนื่องจากมีหน่วยงานรับผิดชอบงานป้องกันอุบัติเหตุหลายหน่วยงาน อาทิ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย สสส. สอจร.กลาง สวปถ. ทีมพี่เลี้ยงภาค ฯลฯ ซึ่งแต่ละหน่วยงานมีการจัดประชุมหลายครั้งต่อปี ทำให้ผู้รับผิดชอบซึ่งมีภารกิจหลักที่ต้องดำเนินการ ไม่สามารถเข้าร่วมประชุมได้ ทุกครั้ง ซึ่งต่อไปควรมีการบูรณาการการจัดประชุมในทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และแจ้งผู้เกี่ยวข้องให้ทราบล่วงหน้าเพื่อการจัดตารางการปฏิบัติงานให้เหมาะสมกับการเข้าร่วมประชุม

-----



## ภาคผนวก

## ชื่อและรายละเอียดผู้รับผิดชอบโครงการ

1. นพ.อนุรักษ์ อมรเพชรสถาพร ตำแหน่ง นายแพทย์ เชี่ยวชาญ  
สถานที่ทำงาน โรงพยาบาลสวรรค์ประชารักษ์  
อำเภอเมืองฯ จังหวัดนครสวรรค์ 60000
2. นางสาวเจิมจันทร์ เดชปิ่น ตำแหน่ง นักวิชาการสาธารณสุข ชำนาญการพิเศษ  
สถานที่ทำงาน สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนครสวรรค์  
อำเภอเมืองฯ จังหวัดนครสวรรค์ 60000

## โครงสร้างการบริหารจัดการ

หัวหน้าทีมสนับสนุน	นพ.อนุรักษ์ อมรเพชรสถาพร
รองหัวหน้าทีมสนับสนุน	นพ.สมเกียรติ ลลิตวงศา
ผู้ประสานงานภาค	น.ส.เจิมจันทร์ เดชปิ่น
ผู้ช่วยประสานงานภาค	นส.จารุพร ชวนคิด

### รายชื่อจังหวัดเขตภาคเหนือและทีมสนับสนุนวิชาการ

#### โครงการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดเขตภาคเหนือ ปี 2552

ลำดับ	จังหวัด	ทีมสนับสนุนดูแลจังหวัด	
1	แม่ฮ่องสอน	1. นพ.ธีรวุฒิ โกมุทบุตร	2. นางบุษบา ชัยศรีสวัสดิ์สุข
2	เชียงราย	1. รศ.ลำดวน ศรีศักดิ์	2. นส.สรिया ทวีกุล
3	เชียงใหม่	1. นพ.ธีรวุฒิ โกมุทบุตร	2. ดร.คนุลดา จามจური
4	ลำพูน	1. นางพิมพ์จันทร์ โพธิ์สว่าง	2. ดร.คนุลดา จามจური
5	พะเยา	1. นพ.สมเกียรติ ลลิตวงศา	2. นส.สรिया ทวีกุล
6	ลำปาง	1. นายบรรจง โพธิ์วงค์	2. นางบุษบา ชัยศรีสวัสดิ์สุข
7	แพร่	1. นางสาวฝน สระทองพูน	2. นางพิมพ์จันทร์ โพธิ์สว่าง
8	น่าน	1. พ.ต.ต.เจริญ แดงเรือง	2. นายบรรจง โพธิ์วงค์
9	อุตรดิตถ์	1. นางสาวฝน สระทองพูน	2. นายโชติวัฒน์ สุดสังข์
10	เพชรบูรณ์	1. พ.ต.อ.สันต์ โพธิ์รักษา	2. นส.อิสราภรณ์ สุจาโน
11	ตาก	1. ผศ.ดร.ทวีศักดิ์ แตะกระโทกร	2. นางอัจฉรา ศรีสิงห์
12	กำแพงเพชร	1. นพ.ประดิษฐ์ รุ่งพิบูลโสภิชญ์	2. พ.ต.ต.เจริญ แดงเรือง
13	สุโขทัย	1. นางอัจฉรา ศรีสิงห์	2. นส.อิสราภรณ์ สุจาโน
14	พิษณุโลก	1. ผศ.ดร.ทวีศักดิ์ แตะกระโทกร	2. นพ.ธีรวุฒิ โกมุทบุตร
15	พิจิตร	1. ผศ.ดร.ทวีศักดิ์ แตะกระโทกร	2. พ.ต.อ.สันต์ โพธิ์รักษา
16	นครสวรรค์	1. นพ.อนุรักษ์ อมรเพชรสถาพร	2. พ.ต.อ.อรุณ แดงนารา
17	อุทัยธานี	1. พ.ต.อ.พงศ์ฤทธิ์ คงศิริสมบัติ	2. คุณจันทร์ทิพย์ วราหะไพฑูรย์
18	ชัยนาท	1. น.ส.เจิมจันทร์ เดชปิ่น	2. นายโชติวัฒน์ สุดสังข์

### การกำกับติดตาม

1. จากการนิเทศติดตามการดำเนินงานของจังหวัด และโครงการฯที่ได้รับงบประมาณสนับสนุนโดยทีมพี่เลี้ยง จังหวัดละ 2 ท่าน และดำเนินการนิเทศจังหวัดละ 3 ครั้ง
2. จากการรายงานผลงานดำเนินงานโครงการฯที่ได้รับงบประมาณสนับสนุน และการรายงานผลการดำเนินงานประจำเดือนละ 1 ครั้ง และการรายงานตามสัญญาปฏิบัติงานโครงการเป็นรายงวด
3. จากการประเมินผลภายในและภายนอกโดยองค์กรที่เกี่ยวข้อง

ภาพกิจกรรม





การจับกุมผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยเพื่อนำไปสู่มาตรการทางสังคม จ.อุตรดิตถ์





### โครงการตำบลตัวอย่างเพื่อความปลอดภัยทางถนน จ.นครสวรรค์



### ชุมชนปลอดภัยและการลดอุบัติเหตุจากเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ จ.น่าน



## ถอดบทเรียน

โครงการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจรโดย อาสาสมัครประจำหมู่บ้าน  
เพื่อการศึกษาดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจร



โรงพยาบาลศูนย์ลำปาง

มกราคม 2553





## บทที่ 1

### ลำดับเหตุการณ์การดำเนินงานของโครงการ

โครงการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจร โดย อสม. เป็นการดำเนินงานโดยแกนนำชุมชน อสม. ต.ต้นธงชัย ศูนย์กู้ชีพโรงพยาบาลลำปาง โดยมีผู้สนับสนุนงบประมาณจากกลุ่มป้องกันการบาดเจ็บ สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรคกระทรวงสาธารณสุข และผู้สนับสนุนจากหน่วยงานอื่นๆในพื้นที่ เช่น นายกอบต. ตำบลต้นธงชัย เจ้าหน้าที่จากสาธารณสุขอำเภอ เจ้าหน้าที่ตำรวจเจ้าหน้าที่จากบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และสมาชิกชุมชนภายในพื้นที่ตำบลต้นธงชัย ทำให้การดำเนินงานของโครงการ ที่มีแกนนำชุมชน อสม. ซึ่งเป็นจิตอาสาในพื้นที่ นำบทบาทและการเป็นแกน นำมาช่วยในการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจร โดย อสม. ซึ่งภาวะผู้นำนี้สามารถเป็นกระบอกเสียงและเป็นตัวกระตุ้นให้แก่ สมาชิกในชุมชนตอบสนองในการดำเนินการของโครงการดังกล่าว ดังนี้

1. จัดทำ/เสนอโครงการแก่สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรคกระทรวงสาธารณสุขเพื่อพิจารณาอนุมัติงบประมาณ
2. จัดประชุม ประชาคมหมู่บ้าน โดยมีผู้เข้าร่วมประชาคม
  - 2.1 ปลัด อบต.ต้นธงชัย
  - 2.2 หัวหน้า อสม. ต.ต้นธงชัย ,ตัวแทน อสม.หมู่บ้านละ10 คนรวม 10 หมู่บ้าน
  - 2.3 หัวหน้าสถานีอนามัย ต. ต้นธงชัย
  - 2.4 ตัวแทนจาก สภ. ท่งฝาย
  - 2.5 เจ้าหน้าที่ศูนย์กู้ชีพโรงพยาบาลลำปาง

#### วัตถุประสงค์ของการจัดประชุม ประชาคมหมู่บ้าน

1. เพื่อทำประชาคมและรับทราบปัญหาของแต่ละหมู่บ้านตลอดจนถึงจุดเสี่ยงต่าง ๆ ของแต่ละชุมชนเพื่อหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาาร่วมกัน
2. เพื่อรับทราบความต้องการประชาชนในชุมชนของแต่ละหมู่บ้านและแนวทางป้องกันและลดอุบัติเหตุในชุมชนร่วมกัน
3. เพื่อทำให้เกิดภาคีเครือข่าย สหสาขาวิชาชีพ ชุมชน ท้องถิ่น ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจรในชุมชนโดยคนในชุมชนและตรงตามความต้องการของชุมชนเอง
4. เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและแนวทางของแต่ละหน่วยงานในการดำเนินการลดและป้องกันอุบัติเหตุจราจรของแต่ละหน่วยงานที่ดำเนินการร่วมกับชุมชน ท้องถิ่นต่อไป

## ผลการทำประชาคม สรุปความคิดเห็นดังต่อไปนี้

สิ่งที่ต้องการ	สิ่งที่ต้องการสนับสนุนและงบประมาณ	
1. การอบรมให้ความรู้ด้านวินัยจราจรในกลุ่มเสี่ยง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- สนับสนุนวิทยากรอบรมวินัยจราจร และการปฐมพยาบาล</li> <li>- ประสานงานกับขนส่งจังหวัดนำกลุ่มเสี่ยง ไปสอบใบขับขี่รถจักรยานยนต์</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ค่าอาหารกลางวัน</li> <li>- ค่าอาหารว่าง / น้ำดื่ม</li> <li>- ค่าตอบแทนวิทยากร ภาคทฤษฎี/ภาคปฏิบัติ / ภาคสนาม</li> </ul>
2. การอบรมเรื่องการปฐมพยาบาลเบื้องต้นและการประเมินสภาพผู้ป่วย	<ul style="list-style-type: none"> <li>- สนับสนุนงบประมาณในการจัดอบรม</li> <li>- ชุดอุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้นให้กับชุมชนทุกหมู่บ้าน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ค่าตอบแทนผู้เข้าร่วมกิจกรรม</li> <li>- เบี้ยเลี้ยงผู้ร่วมประชุม/ ค่าเดินทาง</li> <li>- จัดซื้ออุปกรณ์ปฐมพยาบาล</li> </ul>
3. การประชาสัมพันธ์และการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารภายในชุมชน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ข้อมูลข่าวสาร / เอกสาร แผ่นพับ VCD Sport โฆษณา เพื่อประชาสัมพันธ์</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- จัดซื้อวัสดุ อุปกรณ์ สนับสนุนกิจกรรม</li> <li>- ขอสนับสนุนเอกสาร แผ่นพับ จากหน่วยกู้ชีพ โรงพยาบาลลำปาง , กรมควบคุมโรค</li> <li>- จ้างโรงพิมพ์ทำข้อมูลเอกสารแผ่นพับ</li> <li>- จัดทำ Sport โฆษณา เสี่ยงตามสาย</li> </ul>
4. การปรับปรุงถนนและขจัดจุดเสี่ยงภายในชุมชน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ป้ายสัญญาณจราจร/ไฟกระพริบเตือน</li> <li>- กระจกโค้ง / กระจกนูน</li> <li>- วัสดุอุปกรณ์ในการซ่อมแซมถนน / สะพาน</li> <li>- สัญญาณไฟจราจรบนถนนสายหลัก</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- จัดซื้อ / จัดจ้างทำป้าย ติดตั้งสัญญาณจราจรโดยใช้ถังขยะประจำหมู่บ้าน</li> <li>- จัดซื้อกระจกโค้ง / กระจกนูน 10 จุด</li> <li>- ติดตั้งป้ายสัญญาณจราจร</li> </ul>

3. สนับสนุนให้อสม./แกนนำชุมชน จัดทำโครงการเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจรในชุมชน โครงการสนับสนุนจากภาคีเครือข่ายสหสาขาวิชาชีพในการดำเนินงาน โดย อสม. และผลของการจัดทำโครงการมี ดังนี้

### โครงการอบรมปฐมพยาบาลเบื้องต้น

#### ผลที่ได้รับ

1. ผู้เข้าร่วมอบรมสามารถนำความรู้มาใช้ทำให้เกิดความมั่นใจในการช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ / ผู้ป่วย
2. ผู้เข้าร่วมอบรมสามารถนำความรู้จากการอบรมมาใช้ประเมินอาการผู้บาดเจ็บ – ผู้ป่วย เพื่อแจ้งเหตุขอความช่วยเหลือได้อย่างรวดเร็วและทันเหตุการณ์
3. ผู้เข้าร่วมอบรมได้ทราบถึงวิธีการรวมถึงการปฐมพยาบาลเบื้องต้น
4. ผู้เข้าร่วมอบรมได้รับความรู้ใหม่ๆซึ่งสามารถนำไปปฏิบัติได้
5. ผู้เข้าร่วมอบรมได้ความรู้เพิ่มขึ้น สามารถนำความรู้ไปเป็นผู้นำทางด้านสุขภาพในชุมชน/ท้องถิ่น
6. ผู้เข้าร่วมอบรมได้ความรู้เกี่ยวกับการปฐมพยาบาลเบื้องต้นโดยใช้อุปกรณ์เท่าที่มีในท้องถิ่นหรือการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า
7. ผู้เข้าร่วมอบรมได้รับความรู้เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุในชุมชน
8. ผู้เข้าร่วมอบรมสามารถลงมือปฏิบัติได้จริงอย่างถูกต้องหากต้องการให้การช่วยเหลือ
9. ผู้เข้าร่วมอบรมรู้จักวิธีการใช้ยาเบื้องต้น

#### กิจกรรมที่ต้องดำเนินการต่อโดยผู้เข้าร่วมการอบรม/อสม./ชุมชน

1. เฝ้าระวังอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นในชุมชน
2. สถานที่สำหรับเผยแพร่ความรู้หรือถ่ายทอดความรู้ระหว่าง อสม. กับประชาชนในท้องถิ่น
3. การมีส่วนร่วมของผู้นำชุมชนในกิจกรรมนี้ โดยมี อสม. เป็นผู้นำ
4. อสม. สามารถถ่ายทอดความรู้ให้กับประชาชนในท้องถิ่นได้
5. นำยาและเวชภัณฑ์ที่ได้รับจากการอบรมครั้งนี้ไปใช้กับประชาชนในชุมชนให้เกิดประโยชน์สูงสุด
6. การมีส่วนร่วมของเยาวชนในชุมชน
7. มีการประสานงานกับหน่วยงานอื่นในชุมชน ซึ่งจะทำให้เกิดกิจกรรมที่เกิดจากการบูรณาการหลายๆปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับท้องถิ่นเข้าด้วยกัน โดยประชาชนในท้องถิ่นเองซึ่งจะทำให้เกิดประโยชน์ที่ยั่งยืน

8. สามารถทราบช่องทางในการแจ้งเหตุทางระบบ 1669 / 054-217045 เมื่อพบเหตุการณ์  
อุบัติเหตุและเหตุฉุกเฉินได้ถูกช่องทาง

### โครงการร่วมแรงร่วมใจรณรงค์พัฒนาถนนและปรับปรุงจุดเสี่ยงในชุมชน

#### ผลที่ได้รับ

1. ลดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นในชุมชน
  2. มีการพัฒนาถนนปรับปรุงจุดเสี่ยงอันตรายและทัศนวิสัยในชุมชนและกระตุ้น  
ประชาชนมีการเฝ้าระวังในการใช้รถใช้ถนนมากขึ้น
  3. กระตุ้นให้ประชาชนในชุมชนมีจิตสำนึกที่ดีในการใช้รถใช้ถนน
  4. มีการเฝ้าระวังจุดเกิดเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นใหม่ในชุมชน
- กิจกรรมที่ต้องดำเนินการต่อโดยชุมชน/อสม.**
1. นำเอาอุปกรณ์ที่มีอยู่มาใช้ทดแทนสัญลักษณ์จราจร
  2. ปรับปรุงจัดหาอุปกรณ์เครื่องหมายจราจรเพิ่มจากเดิมที่มีอยู่ให้เพียงพอ
  3. จัดอบรมให้ความรู้ สร้างความเข้าใจให้กับผู้นำชุมชน
  4. จัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ให้ประชาชนในชุมชนทุกระดับ
  5. นำความรู้ที่ได้รับจากการอบรมครั้งนี้ประชาสัมพันธ์ให้กับประชาชนในชุมชนทราบ  
และสามารถนำไปปฏิบัติได้
  6. ดำเนินโครงการนี้ต่อไปโดยมีสถาบันครอบครัว / ชุมชน / อสม./ สมาชิกอบต./ผู้นำ  
ชุมชนเป็นผู้นำ

### โครงการอบรมให้ความรู้ด้านวินัยจราจร และทำใบอนุญาตขับขี่รถยนต์

#### ผลที่ได้รับ

1. ได้รับความรู้เรื่องกฎหมายและกฎระเบียบการจราจร
2. ประชาชนมีความกระตือรือร้นเข้าใจและปฏิบัติตามกฎจราจรมากขึ้น
3. สามารถนำกระเป๋ายาและเวชภัณฑ์ที่ได้รับนำไปใช้ประโยชน์ต่อไป
4. ได้รับการอำนวยความสะดวกประสานงานกับขนส่งจังหวัดในเรื่องการทำใบขับขี่  
รถจักรยานยนต์
5. ประชาชนมีความพร้อมที่จะปฏิบัติตามกฎจราจรมากขึ้น
6. มีการสวมใส่หมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่รถเพิ่มขึ้น

#### กิจกรรมที่ต้องดำเนินการต่อโดยชุมชน-อสม.

1. ให้ความรู้และคำแนะนำให้แก่กลุ่มเป้าหมายต่อไป โดยมี อสม. เป็นแกนนำ
2. มีการจัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ในชุมชนเป็นระยะ

3. มีการประสานงานในระบบเครือข่ายเพื่อจัดการความรู้ในครั้งต่อไป
4. กระตุ้นให้มีการจัดทำโครงการนี้ต่อ เพื่อขยายพื้นที่ในชุมชน / ท้องถิ่น ก่อให้เกิดความยั่งยืน และประโยชน์กับประชาชน / เยาวชนในชุมชน

### โครงการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารภายในชุมชน

#### ผลที่ได้รับ

1. เพื่อให้ชุมชน / ท้องถิ่น / ประชาชนในพื้นที่รับรู้ข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์และเพื่อกระตุ้นให้ประชาชนมีความระมัดระวังในการใช้รถใช้ถนนมากขึ้น
2. เพื่อให้ชุมชน / ท้องถิ่น / ประชาชน ในพื้นที่ทราบช่องทางแจ้งเหตุ เมื่อเกิดอุบัติเหตุและประสบเหตุ
3. เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ชุมชนทราบถึงสถิติผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ ในแต่ละช่วงเทศกาล  
กิจกรรมที่ต้องดำเนินการต่อโดยชุมชน
  1. จัดทำเอกสารประชาสัมพันธ์เพิ่มเติมและประชาสัมพันธ์ในหมู่บ้านและหมู่บ้านใกล้เคียง
  2. มีการประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลข่าวสารอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ
  3. จัดทำตาราง ผู้รับผิดชอบในการประชาสัมพันธ์ทางวิทยุชุมชนเสียงตามสายในชุมชนอย่างชัดเจน
  4. เป็นแหล่งประชาสัมพันธ์ / ให้ความรู้แก่ประชาชนทั้งภายใน ภายนอกชุมชนต่อไป

## บทที่ 2

### สรุปบทเรียนในการดำเนินงานโครงการ

#### 1. โครงการทั้ง 4 โครงการทำให้เกิดบทเรียน ดังนี้

##### 1.1. ปัจจัยสำคัญที่กำหนดผลสำเร็จของโครงการฯ

1. มีความเข้มแข็งของแกนนำ/อสม. ในชุมชนเป็นต้นทุนสำคัญ
2. มีการจัดทำแผนการดำเนินงานในระดับชุมชน โดย
  - 2.1. ภาวศึเครือ่าย สหสาขาวิชาชีพ
  - 2.2. มีกระบวนการผลักดันให้ชุมชนมีการดำเนินงานตามแผน/แนวทางที่จัดทำขึ้น เช่น การจัดการประชุม การตรวจสอบสำรวจจุดเสี่ยง การจัดทำประชาคม การอบรมตามโครงการต่างๆ ตลอดจนการติดตามประเมินผล โครงการต่างๆอย่างต่อเนื่อง
3. มีการจัดตั้งคณะกรรมการดำเนินงานโครงการ โดยแบ่งเป็นระดับส่วนกลาง ระดับจังหวัด ระดับอำเภอ ระดับชุมชน
4. มีกระบวนการสร้างการเรียนรู้ การจัดการเรียนรู้ (KM) ให้แก่ภาวศึชุมชน ภาวศึเครือ่ายอย่างสม่ำเสมอ ทำให้ชุมชนเกิดการเรียนรู้พัฒนาทั้งด้านความรู้ทักษะและการนำความรู้ที่ได้ไปปฏิบัติให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่สมาชิกในชุมชน
5. มีการจัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ระหว่างชุมชน/อสม. กระตุ้นให้แต่ละชุมชนนำเสนอความก้าวหน้าของโครงการ ตลอดจน ปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงาน และสามารถนำแนวทางปฏิบัติที่ดีๆของชุมชนหนึ่ง ไปประยุกต์ใช้/ปฏิบัติในอีกที่หนึ่งได้
6. มีการสนับสนุนงบประมาณจากหน่วยงานของรัฐในพื้นที่

##### 1.2. ปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงาน

1. แม้จะได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากสำนักโรคไม่ติดต่อ กระทรวงสาธารณสุข และงบประมาณจาก อบต. ต้นธงชัยแต่ก็ยังไม่เพียงพอกับการบริหารจัดการโครงการ
2. ทีมงานแต่ละระดับมีภาระงานมากรวมทั้ง อสม./แกนนำชุมชน ทำให้ไม่สามารถทุ่มเทเวลาให้กับโครงการได้อย่างเต็มที่

### 1.3. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม จากการจัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้

#### ประเด็นด้านการป้องกัน (อบต. ต้นธงชัย)

1. ให้การสนับสนุนด้านการบริการกู้ชีพกู้ภัย
2. สนับสนุนกิจกรรมด้านการป้องกันอุบัติเหตุเช่น ไฟจราจร ป้ายเตือนต่าง ๆ
3. สนับสนุนด้านการพัฒนาบุคลากรด้านการกู้ชีพ/กู้ภัย เพื่อบุคลากรซึ่งเป็นลูกหลานของสมาชิกในชุมชนเอง มีการนำความรู้ที่ได้ไปช่วยเหลือประชาชนในท้องถิ่นเอง
4. มีการแก้ไขจุดเสี่ยงในชุมชน ลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุในจุดเสี่ยงเดิม

#### ประเด็นด้าน Enforcement ( สภ.ทุ่งฝ่าย)

1. การบังคับใช้กฎหมายเพื่อเป็นการสร้างจิตสำนึกให้แก่สมาชิกในชุมชน เพื่อเป็นปัจจัยหลักให้อุบัติเหตุลดลงได้ในระดับหนึ่ง
2. อสม./สมาชิกในชุมชน มีส่วนร่วมในการลดและป้องกันอุบัติเหตุได้ เช่น ช่วยเป็นหูเป็นตาแก่ตำรวจ แจ้งเบาะแสผู้กระทำความผิดกฎจราจร ช่วยเหลืองานเจ้าหน้าที่ตำรวจด้านอาสาสมัครอำนวยความสะดวกด้านการจราจร

#### ประเด็นอื่นๆ

1. ควรมีการจัดสัมมนาอบรมกฎระเบียบวินัยด้านการจราจร และการใช้รถใช้ถนนร่วมกับหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ
2. ขยายเครือข่ายและผลสัมฤทธิ์ให้กับชุมชนและท้องถิ่นอื่นๆ

### 1.4. สรุปประเด็นด้านการเรียนรู้

หลังจากการประชุมหมู่บ้านและดำเนิน โครงการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนโดยอสม. สามารถแก้ไขจุดเสี่ยงในชุมชน อัตราการเกิดอุบัติเหตุในชุมชนจุดเสี่ยงเดิมลดลง อสม. เป็นแกนนำในการจัดทำโครงการด้านการลดและป้องกันอุบัติเหตุ โดยสมาชิกในชุมชนมีส่วนร่วม ตลอดจนถึงองค์กรของรัฐในท้องถิ่นมีการสนับสนุน โครงการดังกล่าว เพื่อร่วมสร้างจิตสำนึกแก่สมาชิกในชุมชนด้านการลดและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนโดยมีภาคีเครือข่ายสหสาขาวิชาชีพร่วมด้วย

## 2. บทเรียนในส่วนของชุมชน

ปัจจัยสำคัญที่กำหนดความสำเร็จในการทำงานระดับชุมชน

1. มีการทำงานเป็นทีม
2. ชุมชนมีความเข้มแข็ง เอาจริงเอาจังในการมีส่วนร่วมในกิจกรรม
3. มีการประสานงานที่ีระหว่างทุกภาคส่วน/องค์กรที่มีส่วนร่วมในโครงการ
4. มีสหสาขาวิชาชีพเข้าร่วมเป็นภาคีเครือข่ายในการทำกิจกรรมโครงการ
5. ชุมชนสามารถวางแผนการดำเนินงานในระดับชุมชนได้

**ปัญหา/อุปสรรคในระดับชุมชน**

แกนนำชุมชน/อสม. มีภาระงานมากแม้ว่าจะเต็มใจเข้าร่วมทำกิจกรรม โครงการ

**ปัญหา / อุปสรรคระดับท้องถิ่น**

งบประมาณของท้องถิ่นยังไม่สอดคล้องกับกิจกรรม เช่น การซื้อถังขยะที่จะนำมาทำสีเป็นสัญลักษณ์จราจร

**ปัญหา / อุปสรรคระดับจังหวัด**

1. นโยบายของจังหวัดยังไม่ชัดเจนในเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจร / ไม่มีความต่อเนื่องจะมีการกระตุ้นเฉพาะในช่วงเทศกาล

2. ไม่มีการวางแผน นโยบาย - ขอบเขตหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงระดับจังหวัด



## บทที่ 3

### ผลผลิต/นวัตกรรมจากโครงการ

#### 1. นวัตกรรมจากกิจกรรมของชุมชน

การจัดทำประชาคมของชุมชนเพื่อเป็นการวิเคราะห์ถึงปัญหา/จุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุจราจรซ้ำๆ ของชุมชน สามารถทำให้เกิดกิจกรรมในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรในชุมชนได้ โดยการใช้ภูมิปัญญาท้องถิ่น/ทรัพยากรที่มีอยู่ในชุมชน/ปัจเจกบุคคล ร่วมมือทำกิจกรรมที่สามารถลดและป้องกันอุบัติเหตุได้ เช่น

- การเฝ้าระวังจุดเสี่ยง/มุมอับ ที่เกิดอุบัติเหตุบ่อย ๆ
- การส่งเสริมวินัยจราจร/กฎหมายจราจร

#### 2. นวัตกรรมด้านกิจกรรมป้องกัน/ลดอุบัติเหตุจราจร

จากการจัดทำโครงการอบรมปฐมพยาบาลเบื้องต้นทำให้ประชาชนมีความรู้ในด้านการปฐมพยาบาลและการเคลื่อนย้ายเบื้องต้น สามารถแจ้งเหตุฉุกเฉินให้ข้อมูลได้ครบถ้วนครอบคลุม ทำให้เกิดนวัตกรรมเด่นๆ เช่น กิจกรรม ONE CALL ONE BATH โดยมีการจัดทำ Member Card สำหรับสมาชิก อสม. เพื่อรับแจ้งเหตุฉุกเฉินกับศูนย์กู้ชีพจังหวัดลำปาง อีกด้านหนึ่งเพื่อติดตาม ประเมินผลโครงการผ่าน อสม. ด้านการเฝ้าระวังอุบัติเหตุจราจรในชุมชนอีกด้วย

3. มีการดึงสถาบันครอบครัวเข้ามามีส่วนร่วมในโครงการ เช่น นำนุตร – หลาน / สามี – ภรรยา / ญาติ เข้ามาร่วมทำกิจกรรมต่าง ๆ ในลักษณะของจิตอาสา

## บทที่ 4

### การวางแผนต่อยอดในอนาคต

#### ประเด็นการวางแผนต่อยอดในอนาคต

1. ความต่อเนื่องและยั่งยืนของโครงการในชุมชน โดยอาศัยสถาบันครอบครัว / ชุมชน / ท้องถิ่น มาเป็นตัวหลักค้ำและขับเคลื่อน
2. การขยายเครือข่ายและผลสัมฤทธิ์ให้สถาบันครอบครัวชุมชน/ท้องถิ่นอื่นๆ ในจังหวัดลำปาง

#### ระดับชุมชน

1. ผลักดันให้งานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน ให้เป็นงานประจำอีกด้านของแกนนำ/อสม. / ชุมชน / ท้องถิ่น ที่จะต้องทำอย่างต่อเนื่อง
2. ผลักดันงานป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจรเป็นงานระดับนโยบาย ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยเฉพาะงานแผนและนโยบาย และงบประมาณเพื่อเป็นพลังให้เกิดความต่อเนื่องยั่งยืนถึง แม้จะไม่มียุทธศาสตร์สนับสนุนจากภายนอกก็สามารถดำเนินการต่อยอดได้

#### ระดับอำเภอ / จังหวัด

1. ควรจัดให้มีเวทีประชาคมและแลกเปลี่ยนเรียนรู้ทุกสาขาวิชาชีพ/ชุมชน/ท้องถิ่น เพื่อให้มีโอกาสได้นำเสนอผลงานและความก้าวหน้าในการดำเนินงาน
2. มีการจัดการเรียนรู้ (KM) เพื่อให้เกิดการเรียนรู้กิจกรรมเกิด โครงการรูปแบบที่แปลกใหม่
3. ควรมีการติดตามประเมินผล โครงการ/กิจกรรม อย่างต่อเนื่อง และขยายผลการดำเนินงาน/กิจกรรมสู่ชุมชนใกล้เคียงไปประยุกต์ใช้ได้ ในบริบทของแต่ละท้องถิ่น

#### ส่วนกลาง

เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องและยั่งยืนจาก โครงการนี้ ควรมีการพิจารณาสนับสนุน

1. ด้านการให้ความรู้ก่อให้เกิดขบวนการเรียนรู้ เพื่อเกิดการสร้างการเรียนรู้ใหม่ ๆ และส่งเสริมให้องค์กร / ชุมชน สามารถนำความรู้และรูปแบบกิจกรรมต่าง ๆ ไปขยายผลในพื้นที่อื่น ๆ ต่อไป
2. กระตุ้นให้เกิดการมีส่วนร่วมระหว่างหน่วยงานอื่น ๆ ในลักษณะบูรณาการ ทำให้มีการขับเคลื่อนขบวนการเกิดขึ้นระหว่างสถาบันครอบครัว / ชุมชน / ท้องถิ่น ส่วนราชการต่าง ๆ ในจังหวัด
3. จัดให้มีเวทีระดับชาติเพื่อเผยแพร่เล่าสู่กันฟัง เป็นแรงกระตุ้นสร้างความภาคภูมิใจให้ผู้ปฏิบัติตลอดจนชุมชนและท้องถิ่นต่อไป

-----

# ถอดบทเรียนจากโครงการ EMS Rally



สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดลำพูน

มกราคม 2553



## คำนำ

ระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน เป็นกระบวนการในการรักษาพยาบาลผู้ป่วยที่มีความสำคัญขั้นตอนหนึ่งที่สามารถลดอัตราการเสียชีวิต ความพิการ หรือภาวะแทรกซ้อนในผู้ป่วยอุบัติเหตุฉุกเฉินได้เป็นอันมาก และเป็นภารกิจหนึ่งในแผนงานหลักด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุขในแผนพัฒนาการสาธารณสุขแห่งชาติ จังหวัดลำพูน โดยสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดลำพูน โรงพยาบาลลำพูน โรงพยาบาลชุมชน ได้ร่วมกันดำเนินการจัดระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินมาตั้งแต่ปี พ .ศ.2547 และพัฒนารูปแบบการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องมาจนปัจจุบันนี้ มีการขยายเครือข่ายการดำเนินงาน ไปยังหน่วยงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ครอบคลุมทุกอำเภอ ตามนโยบายของกระทรวงสาธารณสุข โดยอาศัยความร่วมมือในการดำเนินงานทั้งองค์กรภาครัฐและเอกชน

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดลำพูน ได้รับการสนับสนุนงบประมาณ จากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ โครงการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนจังหวัดลำพูน ในการดำเนินโครงการพัฒนาอาสาสมัครกู้ชีพจังหวัดลำพูน หรือ โครงการEMS Rally ผลสำเร็จในการสร้างประสิทธิภาพการกู้ชีพ กู้ภัย ตาม โครงการดังกล่าวจึงได้จัดทำสรุปบทเรียนจากโครงการ EMS Rally ตามโครงการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ระยะที่ 3 จังหวัดลำพูน เพื่อให้ทุกภาคีเครือข่ายได้ใช้เวทีนำไปสู่การแลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกันเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดลำพูน อย่างยั่งยืนตลอดไป

คณะผู้จัดทำ

มกราคม 2553

## สารบัญ

	หน้า
บทที่ 1 ความเป็นมาของโครงการ	
บทนำและความเป็นมาของโครงการ	1
วัตถุประสงค์	3
ขั้นตอนการดำเนินงาน	4
ผลที่คาดว่าจะได้รับ	5
บทที่ 2 การสรุปถอดบทเรียน โครงการ EMS Rally	
แนวคิดในการจัดการความรู้	6
ปัจจัยแห่งความสำเร็จของการดำเนินงานบริการการแพทย์ฉุกเฉิน	11
ปัจจัยความสำเร็จในงาน EMS Rally	12
สรุปประเด็นข้อคิดเห็นเพื่อการเรียนรู้ในการพัฒนางานการแพทย์ฉุกเฉิน	13
บทที่ 3 การพัฒนาชุมชนในการสร้างระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินที่เข้มแข็ง	15
สรุปปัญหา อุปสรรคและบทเรียนเพื่อการพัฒนาชุมชนในการสร้างระบบ EMS	16
สรุปและอภิปรายผลการดำเนินงาน โครงการพัฒนาอาสาสมัครจังหวัดลำพูน	18

# บทที่ 1

## บทนำความเป็นมาของโครงการ

### 1. บทนำและความเป็นมาของโครงการ

การสร้างและจัดการองค์ความรู้ แนวทางการปฏิบัติที่สำคัญ ในการแสวงหารวบรวม และส่งเสริมให้ทุกภาคส่วนของผู้ดำเนินงานในการบริการการแพทย์ฉุกเฉินได้เข้าถึง และใช้ประโยชน์ จากองค์ความรู้มองเห็นความสำคัญของความรู้ในระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินว่า เป็นสิ่งจำเป็นอย่าง ยิ่งต่อการพัฒนาระบบให้มีความเข้มแข็ง

ระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน เป็นกระบวนการในการรักษาพยาบาลผู้ป่วยที่มีความสำคัญ ขั้นตอนที่หนึ่งที่สามารถลดอัตราการเสียชีวิต ความพิการ หรือภาวะแทรกซ้อนในผู้ป่วยอุบัติเหตุ ฉุกเฉิน ได้เป็นอันมาก และเป็นภารกิจหนึ่งในแผนงานหลักด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข ในแผนพัฒนาการ สาธารณสุขแห่งชาติ จังหวัดลำพูน โดยสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดลำพูน โรงพยาบาลลำพูน โรงพยาบาลชุมชน ได้ร่วมกันดำเนินการจัดระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน มาตั้งแต่ปี พ.ศ.2547 และ พัฒนารูปแบบการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องมาจนปัจจุบันนี้ มีการขยายเครือข่ายการดำเนินงานไปยัง หน่วยงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ครอบคลุมทุกอำเภอ ตาม นโยบายของกระทรวงสาธารณสุข โดยอาศัยความร่วมมือในการดำเนินงานทั้งองค์กรภาครัฐและเอกชน

เพื่อให้การดำเนินงาน เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและให้บริการครอบคลุมประชากร ได้มากขึ้น อันจะส่งผลต่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน จึงได้พัฒนาระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน อย่างต่อเนื่องทุกปี โดยดำเนินการดังนี้

1. พัฒนาระบบบริหารจัดการ ระบบข้อมูล การขึ้นทะเบียน
2. พัฒนาทักษะบุคลากร ทั้งระดับสูง ระดับพื้นฐาน ระดับต้น
3. พัฒนาเครือข่ายหน่วยกู้ชีพ
4. พัฒนารถกู้ชีพ อุปกรณ์ลำเลียงขนย้าย
5. บูรณาการงานร่วมกับ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดลำพูนและ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อสนับสนุนให้มีการจัดระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินให้ครบทุกแห่ง
6. จัดทำโครงการป้องกันและแก้ไขปัญหาคาดอุบัติเหตุจราจรทางถนนจังหวัดลำพูน ตาม ยุทธศาสตร์ด้านการแพทย์ฉุกเฉิน โดยจัดทำเป็นโครงการพัฒนาอาสาสมัครกู้ชีพจังหวัดลำพูน ปี 2551 หรือ โครงการ EMS Rally เพื่อให้อาสาสมัครกู้ชีพ เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ประสบการณ์ซึ่งกันและกัน สามารถนำความรู้ที่ได้รับไปพัฒนาการให้บริการผู้ประสบเหตุอย่างมีประสิทธิภาพ และมีทักษะในการ ปฏิบัติงานมากขึ้นกระบวนการ EMS Rally ประกอบด้วย

- (1) การจัดทีมอาสาสมัครกู้ชีพในทุกอำเภอ เข้าร่วมกิจกรรมจำนวน 10 ทีมๆละ 7 คน
- (2) จัดฐานปฏิบัติการแข่งขันทักษะด้านวิชาการ จำนวน 5 ฐาน และฐานสั้นทนาการ จำนวน 5 ฐาน
- (3) ทีมอาสาสมัครกู้ชีพหมุนเวียนร่วมปฏิบัติกิจกรรมครบทั้ง 10 ฐาน
- (4) ในแต่ละฐานมีคณะกรรมการประจำฐานๆละ 2 – 4 คน เพื่ออธิบายวัตถุประสงค์ของฐานกิจกรรม หลักเกณฑ์ ข้อตกลงต่างๆ พร้อมทั้งพิจารณาให้คะแนนทีมอาสาสมัครกู้ชีพที่เข้าร่วมกิจกรรมครบทุกทีม
- (5) คณะกรรมการทุกฐาน จะให้คำแนะนำที่ถูกต้องในการปฏิบัติงานของอาสาสมัครกู้ชีพ พร้อมทั้งบอกแนวทางแก้ไขปัญหา ข้อบกพร่องในการเผชิญตามสถานการณ์ที่เหมาะสมในแต่ละฐาน
- (6) เมื่ออาสาสมัครกู้ชีพเข้าร่วมกิจกรรมแต่ละฐานครบแล้ว คณะกรรมการจะรวบรวมและสรุป / อภิปรายผล ปัญหา ข้อเสนอแนะในภาพรวมทั้งหมด
- (7) การจัดงานมีพิธีเปิด โดยผู้ว่าราชการจังหวัดลำพูนเป็นประธาน เมื่อจบการแข่งขัน มีพิธีมอบรางวัล และให้โอวาทเพื่อสร้างขวัญและกำลังใจให้กับอาสาสมัครกู้ชีพ

สำหรับโครงการพัฒนาอาสาสมัครกู้ชีพจังหวัดลำพูน(EMS Rally) จากการดำเนินงานที่ผ่านมาประสบผลสำเร็จเป็นอย่างดี ซึ่งต่อมาสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดลำพูน ได้ส่งทีมอาสาสมัครกู้ชีพเข้าร่วมการแข่งขันและฝึกทักษะทั้งในระดับจังหวัดและระดับเขตทำให้ชุดปฏิบัติการมีความกระตือรือร้นในการฝึกฝนเรียนรู้ และฟื้นฟูทักษะในการออกปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการมีเครือข่ายพี่เลี้ยงจากโรงพยาบาลลำพูน และโรงพยาบาลชุมชนทุกแห่งในจังหวัดลำพูน ที่ให้การสนับสนุนองค์ความรู้ในด้านวิชาการและการทักษะฝึกปฏิบัติเป็นอย่างดี ผลที่ได้รับจากการฝึกทักษะในฐานความรู้และฐานกิจกรรม โครงการ EMS Rally

- การเตรียมความพร้อมจำนวนสมาชิกในทีม การแต่งกายมีแบบฟอร์ม
- เตรียมพร้อมอุปกรณ์ได้ถูกต้อง
- อาสาสมัครสามารถประเมินสถานการณ์การให้ความช่วยเหลือ รู้จักวิธีการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อน
- การสื่อสาร การประสานงาน รู้จักเครือข่าย การแจ้งเหตุ และขอความช่วยเหลือได้
- สามารถบริหารจัดการ ให้การช่วยเหลือผู้ป่วย ผู้บาดเจ็บฉุกเฉิน ณ จุดเกิดเหตุได้
- ตั้งสติและควบคุมสถานการณ์ได้
- ปฏิบัติต่อผู้บาดเจ็บโดยคำนึงถึงความเป็นบุคคล
- การทำงานเป็นทีม ยอมรับฟังความคิดเห็นของผู้อื่น
- กิริยา วาจา สุภาพ บุคลิกภาพเหมาะสม
- มีมนุษยสัมพันธ์ ควบคุมอารมณ์ และแสดงออกได้เหมาะสม

- การแก้ปัญหาแก้ไขปัญหเฉพาะหน้าได้เหมาะสม
- อาสาสมัครเกิดการพัฒนาทักษะ เพิ่มพูนความรู้ ความสามารถในการปฏิบัติงาน

ตามความรู้การได้รับการฝึกปฏิบัติในแต่ละฐาน

ผลสำเร็จในการสร้างประสิทธิภาพการกู้ชีพ กู้ภัย ตาม โครงการพัฒนาอาสาสมัครกู้ชีพ จังหวัดลำพูน (EMS Rally) จึงได้จัดทำโครงการสัมมนา “ การถอดบทเรียนโครงการป้องกันและแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน (EMS Rally)” เพื่อให้ทุกภาคีเครือข่ายได้ใช้เวทีนำไปสู่การแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ร่วมกันเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดลำพูน อย่างยั่งยืนตลอดไป

## 2. วัตถุประสงค์

2.1 เพื่อเป็นเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ การปฏิบัติงานร่วมกัน ที่ก่อให้เกิดผลดีและเป็น ประโยชน์พร้อมทั้ง รับทราบปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติงาน

2.2 เพื่อเป็นการกระตุ้นให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเตรียมความพร้อมในระบบ การ

ช่วยเหลือและการบริการทางการแพทย์ฉุกเฉินแก่ประชาชนอย่างครอบคลุมทุกแห่ง

2.3 เพื่อสร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างหน่วยกู้ชีพ-กู้ภัยขององค์กรปกครองส่วน ท้องถิ่นให้มีประสิทธิภาพในการช่วยเหลือและให้บริการผู้ประสบเหตุอย่างมีประสิทธิภาพ

2.4 เพื่อพัฒนาบุคลากร เครื่องมือ เครื่องใช้ให้มีความพร้อมในการช่วยเหลือ

2.5 เพื่อลดจำนวนการเสียชีวิตและบาดเจ็บของประชาชนในชุมชน/หมู่บ้าน

## 3. กลุ่มเป้าหมายและพื้นที่ดำเนินการ

3.1 ผู้บริหารขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่จังหวัดลำพูน

3.2 โรงพยาบาลรัฐ/เอกชนในพื้นที่จังหวัดลำพูน

3.3 อาสาสมัครฯ หน่วยกู้ชีพ-กู้ภัย ในพื้นที่จังหวัดลำพูน

3.4 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน รวมผู้เข้าร่วม

สัมมนา จำนวน 100 คน

## 4. ขั้นตอนการดำเนินการ

4.1 เสนอโครงการขอความเห็นชอบและอนุมัติโครงการต่อผู้ว่าราชการจังหวัดลำพูน

4.2 เสนอโครงการที่ได้รับการอนุมัติจากผู้ว่าราชการจังหวัดลำพูน ขอรับการ สนับสนุน

งบประมาณ จาก สอจร. ภาคเหนือ โดยการสนับสนุนของสำนักงานกองทุน สนับสนุนการสร้างเสริม สุขภาพ (สสส.)



4.3 จัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการในการระดมความคิดเห็นในการแลกเปลี่ยนเรียนรู้

4.4 สรุปผลการสัมมนาเสนอผู้บริหารกำหนดให้เป็นยุทธศาสตร์ของจังหวัด

## 5. กลวิธีและกิจกรรม

5.1 ประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการ โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดลำพูนประธานในพิธี

5.2 วิทยากรจากส่วนกลางโดยทีมงาน สอจร.ภาคเหนือ ทีมแกนนำจังหวัดลำพูน

5.3 หน่วยงานที่ได้รับการสนับสนุนงบประมาณจาก สอจร. ระยะที่ 3 นำเสนอผลการดำเนินงานตามแต่ละยุทธศาสตร์

5.4 การถอดบทเรียนผลสำเร็จของโครงการ “EMS Rally” จังหวัดลำพูน โดย สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดลำพูน, โรงพยาบาลลำพูน , โรงพยาบาลชุมชนทุกแห่ง

5.5 ตัวแทนหน่วยกู้ชีพกู้ภัยที่เข้าร่วมโครงการนำเสนอประสบการณ์การปฏิบัติงาน

5.6 สรุปผลการจัดสัมมนาและปิดการสัมมนา

## 6. ผลตามวัตถุประสงค์โครงการ

ผลจากการประชุมสัมมนาซึ่งเป็นเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ จะนำไปสู่การกำหนดยุทธศาสตร์

ของจังหวัดทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดโดย

6.1 เกิดแลกเปลี่ยนเรียนรู้ การปฏิบัติงานร่วมกัน ที่ก่อให้เกิดผลดีและเป็นประโยชน์พร้อมทั้ง รับผิดชอบต่อปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติงาน

6.2 องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีการเตรียมความพร้อมในระบบการช่วยเหลือและการบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน ครอบคลุมทุกแห่ง

6.3 เกิดความร่วมมือระหว่างเครือข่ายหน่วยกู้ชีพ-กู้ภัยขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและมีประสิทธิภาพในการช่วยเหลือและให้บริการผู้ประสบเหตุ

6.4 เกิดการพัฒนาบุคลากร เครื่องมือ เครื่องใช้ให้มีความพร้อมในการช่วยเหลือ

6.5 จำนวนการเสียชีวิตและบาดเจ็บของประชาชนในชุมชน/หมู่บ้าน ลดลง

## 7. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

7.1 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นำข้อสรุปการประชุมที่ได้จากการสรุปบทเรียน และผลการจัดสัมมนาไปดำเนินการปรับใช้

7.2 องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัด มีการจัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไว้ในแผนงาน/งบประมาณประจำปีอย่างต่อเนื่อง

7.3 ประชาชนในชุมชน/หมู่บ้านในเขตพื้นที่จังหวัดลำพูน มีจิตสำนึกและตระหนักถึงความปลอดภัย ทางจราจรเพิ่มขึ้น

7.4 จำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตของประชาชนในชุมชน/หมู่บ้าน ลดลง

## 8. การติดตามประเมินผล

8.1 องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีหน่วยกู้ชีพ-กู้ภัยที่มีความพร้อมทั้งเครื่องมือ บุคลากร ในการช่วยเหลือและมีเครือข่ายที่เข้มแข็ง

8.2 มีการพัฒนาเครื่องมือ อุปกรณ์ บุคลากรและฝึกซ้อมในการช่วยเหลือเป็นประจำ

8.3 จำนวนอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตในชุมชน/หมู่บ้านลดลง

## บทที่ 2

### การสรุปถอดบทเรียนโครงการ EMS Rally

#### แนวคิดในการจัดการความรู้

ระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน ใช้วิธีการจัดการความรู้เป็นเครื่องมือ เพื่อบรรลุความสำเร็จ และความมั่นคงในระยะยาวของการปฏิบัติงานของอาสาสมัครฯ หน่วยกู้ชีพกู้ภัยในพื้นที่ จังหวัดลำพูน เริ่มตั้งแต่การจัดทีม ริเริ่มดำเนินการ การฝึกอบรมโดยการปฏิบัติจริงและดำเนินการต่อเนื่อง การจัดการระบบการจัดการความรู้ จะเริ่มต้นด้วย แรงจูงใจต่อการดำเนินการ มีเป้าหมายงานที่ชัดเจน โดยมีองค์ประกอบสำคัญของการจัดการความรู้ ในระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน (Knowledge Process in EMS) มี 3 ส่วน คือ

1. บุคลากรผู้ปฏิบัติงาน เป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่สุดเพราะเป็นแหล่งความรู้ และเป็นผู้นำความรู้ไปใช้ให้เกิดประโยชน์

2. วัสดุอุปกรณ์ / งบประมาณ / เทคโนโลยี ซึ่งเป็นเครื่องมือเพื่อให้คนสามารถค้นหา จัดเก็บ แลกเปลี่ยน รวมทั้งนำความรู้ไปใช้อย่างง่ายและรวดเร็วขึ้น

3. กระบวนการจัดการความรู้ และการปฏิบัติ เป็นการบริหารจัดการ เพื่อนำความรู้จากแหล่งความรู้ไปให้ผู้ใช่เพื่อให้เกิดการปรับปรุงและนวัตกรรม

องค์ประกอบทั้ง 3 ส่วนมีความเชื่อมโยงและบูรณาการอย่างสมดุลขอบเขตการจัดการ

ความรู้ได้มีการพิจารณา จากการสัมมนาเพื่อการรวบรวมแนวปฏิบัติที่เป็นเลิศ และสมควรนำไปเป็นตัวอย่าง เพื่อการพัฒนายุทธศาสตร์ระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินตามขอบเขตและเป้าหมายที่กำหนดไว้ให้บรรลุผลกิจกรรม

ดังนั้นในการจัดสัมมนาครั้งนี้ ได้นำประเด็นขององค์ประกอบสำคัญทั้ง 3 ส่วน ของการจัดการความรู้ในระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน(Knowledge Process in EMS) มาเป็นหัวข้อในการแสดงข้อคิดเห็น โดยผู้แทนของชุดปฏิบัติการกู้ชีพจากเทศบาล และ อบต. ทุกอำเภอได้ข้อแลกเปลี่ยน ดังนี้

### อำเภอเมืองลำพูน

**บุคลากรผู้ปฏิบัติงาน:-** จำนวนชุดปฏิบัติการกู้ชีพฉุกเฉินและอาสาสมัครกู้ชีพมีครบทุกองค์ประกอบครองส่วนท้องถิ่น บางหน่วยมีการลาออกและขอขึ้นทะเบียนใหม่ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดมีการสำรวจและจัดอบรมหลักสูตรปฐมพยาบาลสำหรับเจ้าหน้าที่และอาสาสมัคร 16 ชั่วโมงซึ่งงบประมาณจากงบประมาณระบบและ อปท.หลายแห่งได้ตั้งงบประมาณไว้สำหรับการอบรมฟื้นฟูความรู้บุคลากรผู้ปฏิบัติงาน

- อำเภอเมืองลำพูนมีชุดปฏิบัติการของเอกชนร่วมออกปฏิบัติงาน จำนวน ๓ ชุด โรงพยาบาลลำพูน และ โรงพยาบาลหริภุญชัยโมเรียลลำพูน เป็นพี่เลี้ยงเครือข่าย ซึ่งจะมีการประเมินและสอนการปฏิบัติทักษะด้านวิชาการทุกครั้งเมื่อนำส่งผู้ป่วยอย่างต่อเนื่อง

#### วัสดุอุปกรณ์ งบประมาณ เทคโนโลยี ชุดลำเลียงขนย้าย :

- สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดลำพูน ได้ให้การสนับสนุนครบทุกหน่วยที่ขึ้นทะเบียนครั้งแรก แต่ยังคงขาดงบประมาณในการจัดซื้อวัสดุสิ้นเปลืองและอุปกรณ์ที่ชำรุด ต้องได้รับการซ่อมแซมและบำรุงรักษา ชุดปฏิบัติการบางหน่วยใช้งบประมาณที่ได้รับเป็นค่าตอบแทนการออกปฏิบัติงาน ในการซื้ออุปกรณ์สิ้นเปลือง และซ่อมแซมอุปกรณ์ที่ชำรุด รถยนต์ที่ใช้เป็นรถปฏิบัติการยังไม่เป็นรูปแบบเดียวกัน ส่วนมากเป็นรถยนต์ของ งานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยของหน่วยงานนั้นๆ และนำมาดัดแปลงเป็นรถกู้ชีพ อปท.บางแห่งขอบริจาคเงินเพื่อนำมาจัดซื้อรถ สำหรับชุดปฏิบัติการที่เป็นเอกชนไม่มีต้นสังกัด ต้องบริหารจัดการเอง

**กระบวนการจัดการความรู้และการปฏิบัติ :** การถ่ายทอดความรู้ในทีมงานและเครือข่ายอย่างสม่ำเสมอ มีเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ในระดับจังหวัด ระดับเขต เพื่อเรียนรู้ประสบการณ์ดำเนินงานที่หลากหลาย

### อำเภอแม่ทา

**บุคลากรผู้ปฏิบัติงาน :** ชุดปฏิบัติการครบ อาสาสมัครกู้ชีพมีการอบรมเพิ่มและขึ้นทะเบียนใหม่

**วัสดุอุปกรณ์ งบประมาณ เทคโนโลยี :** ขาดวัสดุอุปกรณ์บางหน่วยต้องขอสนับสนุนและยืมอุปกรณ์จาก โรงพยาบาลพี่เลี้ยง มีการประสานงานให้อปท. ตั้งงบประมาณสนับสนุนการดำเนินงานของชุดปฏิบัติการในสังกัด

**กระบวนการจัดการความรู้และการปฏิบัติ :** ประสานเครือข่าย รพ.พี่เลี้ยง จัดฝึกอบรม นำทีมเข้ารับการอบรม/ประชุม เพื่อฟื้นฟูความรู้ทักษะและปรับใช้กับพื้นที่ ผู้บริหารระดับท้องถิ่น มีส่วนสนับสนุนการปฏิบัติงาน เนื่องจากพื้นที่เป็นอำเภอที่ต้องเป็นทางหลวงผ่านไปจังหวัดต่างๆ มีการรณรงค์การลดอุบัติเหตุสม่ำเสมอ

### อำเภอบ้านไธสง

**บุคลากรผู้ปฏิบัติงาน :** ชุดปฏิบัติการและอาสาสมัครผู้ซึ่งยังขึ้นทะเบียนไม่ครบทุก อปท. มีการประสานงานในระดับอำเภอได้ดี โดยมีทีมชุดปฏิบัติการกู้ชีพฉุกเฉินระดับสูงจากโรงพยาบาลบ้านไธสง เป็นผู้ให้การดูแล สอนทักษะเพิ่มเติม และนำอาสาสมัครกู้ชีพระดับต้น มาฝึกปฏิบัติที่ห้องฉุกเฉิน โรงพยาบาลบ้านไธสงแต่ในระดับพื้นที่ยังมีผลการออกปฏิบัติงานให้บริการน้อยอยู่

**วัสดุอุปกรณ์ งบประมาณ เทคโนโลยี วัสดุอุปกรณ์ลำเลียงขนย้าย :** ได้รับการสนับสนุน สำหรับชุดปฏิบัติการที่ขึ้นทะเบียนครั้งแรก จากงบประมาณระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดลำพูน และจากโรงพยาบาลพี่เลี้ยงสนับสนุนวัสดุสิ้นเปลือง โดยมีการประสานงานให้ อปท. จัดทำแผนและตั้งงบประมาณสนับสนุนการดำเนินงานของชุดปฏิบัติการในสังกัดเช่นกัน

**กระบวนการจัดการความรู้ และการปฏิบัติ :** มีความสนใจเข้ารับการอบรมเสริมทักษะอย่างสม่ำเสมอ เครือข่ายพี่เลี้ยงมีการประสานงานและติดตามประเมินผลการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง การนำประสบการณ์มาปรับใช้ในพื้นที่ เพื่อให้หน่วยปฏิบัติงานมีความตื่นตัวในการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอ

### อำเภอถ้ำ

**บุคลากรผู้ปฏิบัติงาน :** บุคลากรผู้ปฏิบัติงานบางพื้นที่ยังไม่ได้ขึ้นทะเบียน ชุดปฏิบัติการมีการเตรียมพร้อมในพื้นที่ที่ออกปฏิบัติงานบ่อย เครือข่ายพี่เลี้ยงมีการประสานงานต่อเนื่อง

**วัสดุอุปกรณ์ งบประมาณ เทคโนโลยี :** ได้รับการสนับสนุนสำหรับชุดปฏิบัติการที่ขึ้นทะเบียนครั้งแรก จากงบประมาณระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดลำพูน และวัสดุสิ้นเปลืองจากโรงพยาบาลพี่เลี้ยง บางท้องถิ่นยังไม่เห็นความสำคัญและสนับสนุนงบประมาณในการปฏิบัติงานเท่าที่ควร โรงพยาบาลได้ประสานงานกับท้องถิ่นในการจัดทำแผนและตั้งงบประมาณในการบำรุงรักษาอุปกรณ์ และสนับสนุนการปฏิบัติงานของชุดปฏิบัติงานในพื้นที่

**กระบวนการจัดการความรู้ และการปฏิบัติ :**

- การฝึกอบรมและแลกเปลี่ยนเรียนรู้สม่ำเสมอ เกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินในพื้นที่บ่อย ทำให้ได้ประสบการณ์และเรียนรู้ในการปฏิบัติงานมากขึ้น
- มีการประชุมทีมปฏิบัติงานของสาธารณสุข และเครือข่ายหน่วยกู้ชีพที่ปฏิบัติงานในระดับอำเภอ และร่วมประชุม Peer Review Conference Dead Case ในระดับจังหวัดเพื่อเป็นกรณีศึกษาและหาแนวทางในการพัฒนาชุดปฏิบัติการให้มีประสิทธิภาพในการออกปฏิบัติงานร่วมกันทุกฝ่าย

### อำเภอทุ่งหัวช้าง

**บุคลากรผู้ปฏิบัติงาน :** บุคลากรผู้ปฏิบัติงานขึ้นทะเบียน ท้องถิ่นมีการขึ้นทะเบียนชุดปฏิบัติการครบทุกแห่ง และการประสานงานกับเครือข่ายโรงพยาบาลพี่เลี้ยง เพื่อฟื้นฟูทักษะการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง

**วัตถุประสงค์ งบประมาณ เทคโนโลยี :** ได้รับการสนับสนุนสำหรับชุดปฏิบัติการที่ขึ้นทะเบียนครั้งแรก จากงบประมาณระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดลำพูน โรงพยาบาลพี่เลี้ยงจะสนับสนุนอุปกรณ์สิ้นเปลือง และพยายามผลักดันให้ท้องถิ่นมีส่วนร่วม โดยการประสานการจัดทำแผนการปฏิบัติงานของชุดปฏิบัติงานกู้ชีพ และให้ตั้งงบประมาณสนับสนุนการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง

**กระบวนการจัดการความรู้ และการปฏิบัติ :** จำนวน Case น้อย แต่ได้ประสบการณ์จากออกปฏิบัติงานช่วยพื้นที่ใกล้เคียงและหน่วยงานในพื้นที่ที่มีการเข้าร่วมการปฏิบัติงานเพื่อลดอุบัติเหตุในท้องถิ่นทุกช่วงเทศกาล มีการปรับและพัฒนาการปฏิบัติงาน เพื่อทำงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

### อำเภอป่าซาง

**บุคลากรผู้ปฏิบัติงาน :** อปท.ยังขึ้นทะเบียนชุดปฏิบัติการไม่ครบทุกแห่ง สำหรับหน่วยปฏิบัติการที่ขึ้นทะเบียน เริ่มมีผลการออกปฏิบัติงานเพิ่มขึ้น จากการประชาสัมพันธ์การแจ้งเหตุทาง 1669 โรงพยาบาลพี่เลี้ยงและศูนย์รับแจ้งเหตุเป็นที่ปรึกษาเพื่อให้เกิดความมั่นใจในการปฏิบัติงาน

**วัตถุประสงค์ งบประมาณ เทคโนโลยี :** ได้รับการสนับสนุนสำหรับชุดปฏิบัติการที่ขึ้นทะเบียนครั้งแรกจาก งบประมาณระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดลำพูน โรงพยาบาลพี่เลี้ยงสนับสนุนอุปกรณ์และให้ท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการจัดบริการ

**กระบวนการจัดการความรู้ และการปฏิบัติ :** ศักยภาพของโรงพยาบาลที่มีความพร้อมและเป็นพี่เลี้ยงให้ 2 อำเภอ มีการอบรมฟื้นฟูความรู้ บางท้องถิ่นมีความกระตือรือร้น (ในพื้นที่ที่ออกปฏิบัติงานตลอด) บางท้องถิ่นที่ออกปฏิบัติการน้อยจะค่อนข้างเห็นความสำคัญของ EMS น้อย ต้องอาศัยการประชาสัมพันธ์ 1669 ทัวถึง เพราะพื้นที่ใกล้เคียงเขตเมือง ประชาชนในพื้นที่มักใช้บริการน้อย

### อำเภอบ้านธิ

**บุคลากรผู้ปฏิบัติงาน :** มีการขึ้นทะเบียนชุดปฏิบัติการครบทุกแห่ง อาสากู้ชีพมีการอบรมเพิ่ม และขึ้นทะเบียนใหม่

**วัตถุประสงค์ งบประมาณ เทคโนโลยี :** ได้รับการสนับสนุนสำหรับชุดปฏิบัติการที่ขึ้นทะเบียนครั้งแรกจาก งบประมาณระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดลำพูน

โรงพยาบาลพี่เลี้ยงสนับสนุนอุปกรณ์ และมีการประสานงานให้ท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการจัดบริการ และสนับสนุนงบประมาณให้ชุดปฏิบัติการดำเนินการในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง

**กระบวนการจัดการความรู้ และการปฏิบัติ** : อำเภอที่พื้นที่ไม่กว้าง การพบเหตุ แจ้งเหตุ เรียกใช้บริการสะดวก หน่วยกู้ชีพต้องมีการเตรียมพร้อมเสมอ และสามารถช่วยเหลือพื้นที่ใกล้เคียงได้

#### อำเภอเวียงหนองล่อง

**บุคลากรผู้ปฏิบัติงาน** : ชุดปฏิบัติการและอาสากู้ชีพได้รับการอบรมและขึ้นทะเบียนครบ แต่ผลการออกปฏิบัติงานน้อย บางพื้นที่ยังไม่มีความพร้อมในการออกปฏิบัติงาน

#### วัสดุอุปกรณ์ งบประมาณ เทคโนโลยี :

- ได้รับการสนับสนุน สำหรับชุดปฏิบัติการที่ขึ้นทะเบียนครั้งแรก จากงบประมาณระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดลำพูนชุดปฏิบัติงานที่ขึ้นทะเบียนมีรถปฏิบัติงานใช้ร่วมกับ งานป้องกันของเทศบาล การให้ความสำคัญและการสนับสนุนงบประมาณดำเนินการแพทย์ฉุกเฉินจากท้องถิ่นในบางพื้นที่ยังมีน้อย

- มีการประสานงานจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานสาธารณสุข และสำนักงานป้องกันบรรเทาสาธารณภัย ในการจัดอบรมเพิ่มพูนความรู้ และทักษะการออกปฏิบัติงาน รวมถึงการได้แจ้งเหตุก่อนออกปฏิบัติงานมีการลงบันทึกเพื่อรายงานผลการปฏิบัติงานการเบิกจ่ายค่าตอบแทน

**กระบวนการจัดการความรู้ และการปฏิบัติ** : ประสานงานกับอำเภอใกล้เคียงในการอบรมฟื้นฟูและบูรณาการการอบรมทักษะ ร่วมกับการอบรม OTOS ของ ปภ. การเข้าร่วมการประชุมและร่วมเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ในระดับอำเภอและจังหวัด และหน่วยงานในพื้นที่ที่มีการเข้าร่วมการปฏิบัติงานเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนทุกช่วงเทศกาลมีการปรับและพัฒนาการปฏิบัติงานเพื่อทำงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

#### ปัจจัยแห่งความสำเร็จ ของการดำเนินงานบริการการแพทย์ฉุกเฉินตามโครงการ EMS Rally

##### ทีมชนะเลิศ

**อบต.เหล่ายาว** ปัจจัยที่จะดำเนินงานมีความสำเร็จต้องอาศัย

1. ทีมงานประกอบด้วย ชุดปฏิบัติการกู้ชีพเป็นหน่วยปฏิบัติ โดยมีหน่วยที่ให้การสนับสนุน ได้แก่ เทศบาล / อบต./โรงพยาบาล
2. การประสานงาน ความพร้อมของชุดปฏิบัติการสามารถออกช่วยเหลือเมื่อได้รับแจ้งเหตุทันที เน้นความรวดเร็ว และช่วยเหลือทันทั่วถึง อย่างถูกต้องตามหลักเกณฑ์
3. การบูรณาการความร่วมมือ ในการฝึกอบรมฟื้นฟูทักษะด้านวิชาการ สำหรับออกปฏิบัติงานช่วยเหลือผู้ป่วยอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้ประชาชนเกิดความไว้วางใจ

**ทีมรองชนะเลิศ อันดับ 1**

**อบต.ทาบลาดุก** ปัจจัยที่จะดำเนินงานมีความสำเร็จต้องประกอบด้วย

- 1.ผู้บริหารและชุมชนในท้องถิ่นเห็นความสำคัญ
- 2.ชุมชนเข้มแข็ง ได้รับความร่วมมือในการออกปฏิบัติงานจากทุกภาคส่วนและมีการประสานงานแบบบูรณาการ
- 3.การประชาคมหมู่บ้านเพื่อให้ความสำคัญกับงาน การแจ้งเหตุ และช่องทางแจ้งเหตุ

**ทีมรองชนะเลิศ อันดับ 2**

**ชุดเคลื่อนที่เร็วนิคม (ชุดปฏิบัติงานเอกชน)** ปัจจัยที่จะดำเนินงานมีความสำเร็จต้องประกอบด้วย

- 1.ระบบการบริหารจัดการในทีมงาน โดยแบ่งงานตามความสามารถของแต่ละคน มีการประชุมทีมสม่ำเสมอ ใช้งบประมาณเก็บจากบุคลากรในทีมงาน
- 2.ประสบการณ์ การทำงาน ทีมงานในชุดปฏิบัติงานทุกคนมีใจรักในงาน ถึงแม้จะเป็นหน่วยเอกชนและมีอาชีพประจำที่หลากหลาย สามารถรวมทีม และได้ผลงานในการปฏิบัติงานในเชิงประจักษ์ จนได้รับการยอมรับ
- 3.ความร่วมมือและการประสานงานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
- 4.การถ่ายทอดความรู้ในทีมงานเหมือนพี่กับน้อง และมีการประสานเพื่อขอรับการฝึกอบรมฟื้นฟูความรู้อย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง
- 5.ในความเป็นหน่วยของเอกชนรู้สึกประทับใจมาก กับการประสานงานกับหน่วยงานต่างๆในจังหวัดลำพูน ทีมงานมีความสามัคคี

**ทีมที่เลี้ยงชุดปฏิบัติการกู้ชีพระดับต้น ( FR ) โรงพยาบาลชุมชน**

**ชุดปฏิบัติการกู้ชีพโรงพยาบาล** ปัจจัยที่จะดำเนินงานมีความสำเร็จต้องประกอบด้วย

- 1.ได้รับการสนับสนุนการดำเนินงานจากผู้บริหาร
- 2.ระบบเครือข่ายการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบการให้บริการการแพทย์ฉุกเฉิน ทั่วถึง
- 3.ความภาคภูมิใจที่เป็นโรงพยาบาลที่เลี้ยงฝึกสอนทีมกู้ชีพกู้ภัยจนสามารถ ทำงานเป็นทีม และมีความเสียสละในการปฏิบัติงาน



## ปัจจัยความสำเร็จในงาน EMS Rally

สรุปจาก “ทำอะไรให้เกิดความมั่นใจในการทำงานกับชุมชน สร้างความมั่นใจให้กับประชาชนในพื้นที่ และสร้างความมั่นใจให้กับตนเอง”

1. การเตรียมความพร้อมของชุดปฏิบัติการกู้ชีพอย่างต่อเนื่อง และฝึกฝนอย่างสม่ำเสมอ มีการใช้ความรู้ที่มีอยู่ และทักษะในการพัฒนางาน ตลอดจนได้แลกเปลี่ยนเรียนรู้ ประสบการณ์ในการทำงาน

2. การทำงานเป็นทีมบรรลุเป้าหมาย มีการยอมรับผู้นำ และมีความสามัคคี สร้างสัมพันธภาพที่ดี เพื่อผลงานที่ดี

3. ระบบเครือข่ายที่มีประสิทธิภาพ

4. ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบการปฏิบัติงานในพื้นที่และหมายเลขโทรศัพท์ 1669

5. สร้างประสบการณ์ การเรียนรู้จุดดี จุดบกพร่องในการทำงาน

6. การมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจังหวัดลำพูนมีการขยายตัวของชุดปฏิบัติการกู้ชีพ สังกัดองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจังหวัดลำพูนมีจำนวนเพิ่มขึ้น จากจำนวน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทั้งหมดจำนวน 58 แห่ง

ปี 2548 จำนวน 22 แห่ง	คิดเป็นร้อยละ 37.93
ปี 2549 จำนวน 22 แห่ง	คิดเป็นร้อยละ 37.93
ปี 2550 จำนวน 39 แห่ง	คิดเป็นร้อยละ 67.24
ปี 2551 จำนวน 42 แห่ง	คิดเป็นร้อยละ 72.41
ปี 2552 จำนวน 56 แห่ง	คิดเป็นร้อยละ 96.55
ปี 2553 จำนวน 57 แห่ง	คิดเป็นร้อยละ 98.28

## สรุปประเด็นข้อคิดเห็นเพื่อการเรียนรู้ในการพัฒนางานการแพทย์ฉุกเฉิน

ประเด็นคำถาม - มีเหตุการณ์ฉุกเฉินอะไรบ้างที่เกิดขึ้นในพื้นที่และเราได้เข้าไปช่วยเหลือ

- เราจะสร้างความตระหนักให้แก่ชุมชนในการป้องกันการเกิดเหตุการณ์ในชุมชน

- สิ่งที่จะต้องเกิดการพัฒนาในพื้นที่

## กลุ่มระดมความคิด กลุ่มอำเภอบ้านโฮ่ง / แม่ทา

1. มีเหตุการณ์ฉุกเฉินอะไรบ้างที่เกิดขึ้นในพื้นที่และเราได้เข้าไปช่วยเหลือ

- อุบัติเหตุจากรถ เมาและขับซี้พาหนะ

- อุบัติเหตุตกต้นไม้

## 2. เราจะสร้างความตระหนักให้แก่ชุมชนในการป้องกันการเกิดเหตุการณ์ในชุมชน

- ประชาสัมพันธ์ทุกช่องทาง ได้แก่ รายการวิทยุชุมชน ซึ่งมีการจัดสมาชิกร่วมจัดรายการพบเหตุแจ้ง 1669 , เสียงตามสายของเทศบาล / อบต.ทุกหมู่บ้านเกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนน
- การประชาสัมพันธ์ของแต่ละหมู่บ้าน พบว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดในกลุ่มวัยรุ่น เด็กที่เกรใจร้อน ผู้นำหมู่บ้านและอสม.ร่วมปรึกษาเกี่ยวกับสาเหตุและหาแนวทางแก้ไข

## 3. สิ่งที่จะต้องเกิดการพัฒนานในพื้นที่

- การฝึกอบรม ให้ความรู้แก่กลุ่มเป้าหมายที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ อบรมความรู้แก่ผู้นำชุมชนเพื่อนำไปเผยแพร่ให้กับประชาชนในหมู่บ้าน
- ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ในการแก้ไขปัญหาเช่นการติดป้ายเตือนจุดอันตราย และติดไฟส่องสว่าง
- ท้องถิ่นประเมินผลการรณรงค์ประชาสัมพันธ์โดยการรวบรวมสถิติข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ และวิเคราะห์สถานการณ์ในภาพรวมแจ้งให้ทุกหมู่บ้านรับทราบ
- ประกวดชุมชนปลอดภัย

## กลุ่มระดมความคิด กลุ่มอำเภอป่าซาง / เวียงหนองล่อง

### 1. มีเหตุการณ์ฉุกเฉินอะไรบ้างที่เกิดขึ้นในพื้นที่และเราได้เข้าไปช่วยเหลือ

- อุบัติเหตุจากรถทางบก เช่น รถบรรทุกทรายทะลัก ถนนสกปรก เกิดอุบัติเหตุ
- เมาแล้วขับจักรยานพาหนะ
- ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร
- อุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน เช่นตกบันได
- อัคคีภัย เช่น เพลิงไหม้กลางทุ่งนา ลูกกลมไฟหมู่บ้าน , ไฟฟ้าลัดวงจร
- อุบัติเหตุทางน้ำ อุบัติเหตุจมน้ำ

### 2. เราจะสร้างความตระหนักให้แก่ชุมชนในการป้องกันการเกิดเหตุการณ์ในชุมชน

- ประชาสัมพันธ์ในชุมชน ให้ทราบจุดอันตราย จุดเสี่ยง เช่นทำป้ายเตือน แจกแผ่นพับ
- อบรมให้ความรู้วิทยุจราจร

### 3. สิ่งที่จะต้องเกิดการพัฒนานในพื้นที่

- มาตรการที่เข้มงวด ลดละเลิกเหล้า ในงานบุญ และเทศกาลต่างๆ
- นิทรรศการรณรงค์ในช่วงเทศกาล 3 ม 2 ข 1 ร
- ตั้งงบประมาณประชาสัมพันธ์ 1669 ติดเด่นชัดในชุมชน

### กลุ่มระดมความคิด กลุ่มอำเภอ / ทุ่งหัวช้าง

#### 1. มีเหตุการณ์ฉุกเฉินอะไรบ้างที่เกิดขึ้นในพื้นที่และเราได้เข้าไปช่วยเหลือ

- อุบัติเหตุจลาจลทางบก เมาแล้วขับจักรยานพาหนะ

#### 2. เราจะสร้างความตระหนักให้แก่ชุมชนในการป้องกันการเกิดเหตุการณ์ในชุมชน

- เน้นการประชาสัมพันธ์ และให้ความรู้อย่างทั่วถึง

#### 3. สิ่งที่จะต้องเกิดการพัฒนานในพื้นที่

- การประชาสัมพันธ์ 1669 ให้ครอบคลุมทุกพื้นที่
- การอบรมให้ความรู้ในหมู่บ้าน /ชุมชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุ
- อปท.มีการสำรวจท้องที่ที่เกิดอุบัติเหตุจลาจล ตั้งจุดตรวจเพื่อลดความเสี่ยง

อุบัติเหตุปรับทัศนวิสัยให้มีความปลอดภัยในการขับขี่ทั้งทางตรงและทางลัด

### กลุ่มระดมความคิด กลุ่มอำเภอเมือง / บ้านธิ

#### 1. มีเหตุการณ์ฉุกเฉินอะไรบ้างที่เกิดขึ้นในพื้นที่และเราได้เข้าไปช่วยเหลือ

- อุบัติเหตุจากการทำงานในโรงงานอุตสาหกรรม
- อุบัติเหตุจลาจล จากการเร่งรีบไปทำงาน
- อุบัติเหตุเจ็บป่วยฉุกเฉิน

#### 2. เราจะสร้างความตระหนักให้แก่ชุมชนในการป้องกันการเกิดเหตุการณ์ในชุมชน

- ประชาสัมพันธ์เสียงตามสาย
- บูรณาการ เพื่อสร้างเสริมสุขภาพในหมู่บ้าน

#### 3. สิ่งที่จะต้องเกิดการพัฒนานในพื้นที่

- จัดโครงการเพื่อสร้างจิตสำนึกในชุมชนในการลดอุบัติเหตุต่างๆร่วมกับ

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง

- สร้างชุมชนเน้นฝึกอบรมสร้างสุขภาพจิต กล่อมเกล้าจิตใจ และ สร้างเสริมการ

ออกกำลังกายในชุมชน

### บทที่ 3

#### การพัฒนาชุมชนในการสร้างระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินเข้มแข็ง

จากการถอดบทเรียนผลสำเร็จของโครงการ “EMS Rally” จังหวัดลำพูน ซึ่งจัด ขึ้นในวันที่ 26 มกราคม 2553 ณ ห้องประชุมโรงพยาบาลลำพูน กลุ่มเป้าหมายประกอบด้วย ผู้บริหารขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในพื้นที่จังหวัดลำพูน อาสาสมัครฯ หน่วยกู้ชีพ-กู้ภัย ในพื้นที่จังหวัดลำพูน โรงพยาบาลรัฐ / เอกชนในพื้นที่จังหวัดลำพูน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน การสัมมนาจึงเน้นการ แลกเปลี่ยนเรียนรู้ประสบการณ์ วิธีการขั้นตอนและกระบวนการทำงานที่ก่อให้เกิดความสำเร็จข้อดีต่างๆ ที่เกิดขึ้นรวมทั้งเทคนิคการจัดการทีมเพื่อนำไปสู่การพัฒนาชุมชนในการสร้างระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินเข้มแข็ง โดยยึดหลัก 4 ประการ ที่ใช้ในการพิจารณาแลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกัน ได้แก่

1. ชุมชน หมายถึง การอยู่ร่วมกัน ความเป็นชุมชนมีเป้าหมายที่การอยู่ร่วมกัน
2. ป็นสุข หมายถึง ความเป็นปกติ สมดุล บูรณาการของปัจจัยต่างๆ อย่างน้อย 8 ด้าน ได้แก่ ชีวิต สังคม เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม วัฒนธรรม ศาสนธรรม ครอบครัว และชุมชน
3. การเรียนรู้ หมายถึง การเรียนรู้ร่วมกันของคนในชุมชนนั้นๆ ผ่านการปฏิบัติ
4. การสร้างเสริม หมายถึง การเข้าไปเื้ออำนาจ ส่งเสริม เสริมพลัง (empower) ไม่ใช่เข้าไปสอนหรือถ่ายทอดความรู้

สรุปปัญหาอุปสรรคและบทเรียนเพื่อการพัฒนาชุมชนในการสร้างระบบ EMS ที่เข้มแข็ง  
ตามหลัก 4 ประการ

ปัญหา/อุปสรรค	การแก้ไข
<p><b>ชุมชน :</b> องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้ความสำคัญการปฏิบัติงานของชุดกู้ชีพตามบทบาทน้อย เน้นบุคลากรกู้ชีพในบทบาทเขตการช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกในชุมชน/หมู่บ้าน</p>	<p><b>ชุมชน :</b> 1. ประชุมชี้แจงผู้บริหารระดับท้องถิ่นในการจัดตั้งชุดปฏิบัติการและบทบาทของหน่วยปฏิบัติการกู้ชีพ ซึ่งจะต้องเป็นหลัก ส่วนการกู้ภัยและอำนวยความสะดวกในหมู่บ้าน เป็นส่วนหนึ่งของบุคคลที่พึงปฏิบัติช่วยเหลือสังคมในชุมชน</p> <p>2. นำผลงานของหน่วยกู้ชีพเสนอผู้บริหารให้เห็นผลงานเชิงประจักษ์ และยอมรับในการสนับสนุนชุดปฏิบัติการตามโครงสร้างและนโยบาย รวมถึงนโยบาย</p>
<p><b>เป็นสุข :</b> สังคม เศรษฐกิจ และสภาพแวดล้อม ทำให้มีปัญหามูลาการที่ขึ้นทะเบียน มีการปรับเปลี่ยนและการปฏิบัติงานไม่ต่อเนื่อง รวมถึงปัญหาการจัดอบรมบุคลากรใหม่ ขึ้นทะเบียนใหม่</p>	<p><b>เป็นสุข :</b> 1. สร้างความเป็นสุขให้สังคมในการสร้างความตระหนักในชุมชนให้มีความเสถียร เพื่อปฏิบัติงานช่วยเหลือสังคมและชุมชน โดยให้ท้องถิ่นสนับสนุนขวัญกำลังใจในการปฏิบัติงาน สร้างแรงจูงใจในการปฏิบัติงาน</p> <p>2. บูรณาการกับหน่วยงาน ปก. ในการจัดอบรม OTOS อบรมหลักสูตรการปฐมพยาบาลเจ้าหน้าที่และอาสาสมัคร เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานในชุดปฏิบัติงานในพื้นที่ ได้มีโอกาสอบรมฟื้นฟูและสามารถขึ้นทะเบียนได้</p> <p>3. ประชาสัมพันธ์ในชุมชนให้ใช้บริการ 1669 เพื่อความรวดเร็ว และปลอดภัยในการนำส่ง</p> <p>4. บูรณาการการอบรมกับ อปท. ในการอบรม อสม. ในการปฐมพยาบาลและช่วยเหลือผู้ป่วยพื้นฐาน</p>

ปัญหา/อุปสรรค	การแก้ไข
การเรียนรู้ : การยอมรับของหน่วยงานอื่นและประชาชนต่อการปฏิบัติงานของชุดปฏิบัติการกู้ชีพ ยังมีน้อย	การเรียนรู้ : 1.การจัดอบรมฟื้นฟูความรู้ อสม. กู้ชีพอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ 2.ประสาน โรงพยาบาลที่เลี้ยงทุกแห่งในการประเมินผลการปฏิบัติงานของกู้ชีพทุกหน่วยที่นำส่งผู้ป่วยและสอนการปฏิบัติที่ถูกต้องเพื่อสร้างความมั่นใจในการปฏิบัติงาน 3.การฟื้นฟูความรู้ประสบการณ์ ทักษะการปฏิบัติงาน เช่น การแข่งขันEMS Rally เพื่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ประสบการณ์ และเกิดความสามัคคีในทีมปฏิบัติงาน 3.การสรุปและรายงานผลการปฏิบัติงานของชุดปฏิบัติงานกู้ชีพให้ท้องถิ่นรับทราบผลงานอย่างสม่ำเสมอ
การสร้างเสริม : ขาดการสนับสนุนสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างต่อเนือง เช่น รถ,อุปกรณ์ลำเลียงขนย้าย	การสร้างเสริม : 1.การประสานงานเชิงนโยบายของผู้บริหารระดับสูงลงสู่พื้นที่ เพื่อกำหนดเป็นนโยบายในทางปฏิบัติที่เป็นไปได้ เช่นการจัดการหน่วยงาน เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานการแพทย์ฉุกเฉินในท้องถิ่น 2.หน่วยงานสาธารณสุขที่เป็นพี่เลี้ยงคอยให้การดูแลจัดหาวัสดุอุปกรณ์วัสดุสิ้นเปลือง และสอนความรู้ทักษะในการปฏิบัติงานที่ถูกต้อง

### สรุปและอภิปรายผลการดำเนินงานโครงการพัฒนาอาสาสมัครกู้ชีพจังหวัดลำพูน

การดำเนินการระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินจังหวัดลำพูน ในระยะ 4 -5 ปีที่ผ่านมา เป็นการดำเนินงานร่วมกันระหว่าง สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดลำพูน โรงพยาบาลลำพูนและเครือข่าย โรงพยาบาลชุมชน ซึ่งได้ประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งระดับจังหวัด อำเภอ เพื่อขยายเครือข่ายสู่ระดับตำบลที่เป็นหน่วยงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและอาสาสมัคร จัดทำโครงการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนจังหวัดลำพูนตยยุทธศาสตร์ด้านการแพทย์ฉุกเฉิน โดยจัดทำเป็นโครงการพัฒนาอาสาสมัครกู้ชีพจังหวัดลำพูนปี 2551 หรือ โครงการ EMS Rally เพื่อให้อาสาสมัครกู้ชีพ เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ประสบการณ์ซึ่งกันและกัน สามารถนำความรู้ที่ได้รับไปพัฒนาการให้บริการผู้ประสบเหตุอย่างมีประสิทธิภาพ และมีทักษะในการปฏิบัติงานมากขึ้น ผลที่ได้รับจากการจัดทำโครงการ EMS Rally

- เกิดความร่วมมือในการทำงานแบบบูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่น
- เกิดการประชาสัมพันธ์ระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน

- มีการสร้างสัมพันธภาพที่ดี ระหว่างเครือข่ายหน่วยกู้ชีพฉุกเฉินทุกระดับ ในจังหวัด ลำพูนทำให้เกิดความสามัคคีในทีมอาสาสมัครกู้ชีพ

- หน่วยงาน ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น อาสาสมัคร เกิดการตื่นตัว ในการดำเนินการพัฒนา และขยายเครือข่ายหน่วยกู้ชีพระดับต้น

- หน่วยบริการการแพทย์ฉุกเฉินเตรียมความพร้อมของชุดปฏิบัติการอย่างต่อเนื่อง

- สร้างเจตคติ จิตสำนึกที่ดีในการปฏิบัติงานสำหรับอาสาสมัครกู้ชีพ

- เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ระหว่างทีม และอาสาสมัคร

จังหวัดลำพูนได้ดำเนินการพัฒนาการให้บริการการแพทย์ฉุกเฉินทุกด้าน ให้มีคุณภาพ ทั้งด้านการบริหารจัดการ ระบบข้อมูล การรับแจ้งเหตุและสั่งการ การสื่อสาร คุณภาพของหน่วยกู้ชีพ ซึ่งประกอบด้วย บุคลากร รถกู้ชีพ วัสดุอุปกรณ์ ซึ่งนับว่าเป็นการพัฒนาที่มีความต่อเนื่อง มีคุณภาพและประสบผลสำเร็จ รวมทั้งได้มีการวางแผนพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อการบริการประชาชน ด้านการแพทย์ฉุกเฉิน ให้มีประสิทธิภาพและครอบคลุมทุกพื้นที่ต่อไป

**คณะผู้จัดทำ**

นางเกษร กาญจนารัตน์ นักวิชาการสาธารณสุข ชำนาญการพิเศษ  
นางวันเพ็ญ โพธิ์ยอด นักวิชาการสาธารณสุข ชำนาญการ  
นางจรรยาพร ธรรมน้อย เจ้าพนักงานสาธารณสุขชุมชน ชำนาญงาน  
นางสาวศศราญ โฉม อุปละ นักจัดการงานทั่วไป

\*\*\*\*\*



ถอดบทเรียน  
โครงการส่งเสริมและปลูกจิตสำนึกสร้างวินัยจราจร  
ในสถานศึกษาจังหวัดเชียงใหม่



วิทยาลัยป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยวิทยาเขตเชียงใหม่

กุมภาพันธ์ 2553



## บทนำ

การถอดบทเรียนคือวิธีการจัดการความรู้รูปแบบหนึ่งที่เน้นเสริมสร้างการเรียนรู้ในกลุ่มอย่างเป็นระบบ เพื่อสกัดความรู้จากประสบการณ์ที่ฝังลึกอยู่ในตัวคน ภูมิปัญญาและองค์ความรู้ขององค์กร ของชุมชน ออกมาเป็นบทเรียนที่สามารถนำไปสรุปและสังเคราะห์เป็นชุดความรู้ คู่มือหรือสื่อรูปแบบต่างๆ ซึ่งผลที่ได้จากบทเรียนที่สำคัญ คือการเรียนรู้ร่วมกันของผู้ร่วมกระบวนการถอดบทเรียน( ผู้มีส่วนได้เสียในโครงการ) ซึ่งนำไปสู่การปรับวิธีคิดและวิธีการทำงานให้มีประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผลมากขึ้น

การถอดบทเรียนเป็นกระบวนการที่จะใช้หลังปัญญา หรือภูมิปัญญาที่มีอยู่ออกมาให้มากที่สุดทั้งที่เรา มีอยู่ก่อนที่เราจะเริ่มทำโครงการและสิ่งที่เราใช้มาแล้วในระหว่างทำโครงการ แต่ในความเป็นจริง แรงพลัง เหล่านั้นไม่หมด ฉะนั้นเป็นประเด็นที่เรามักจะพูดว่าถ้าเราถอดบทเรียนเราจะก้าวต่อไปอย่างไร ไม่ได้ถอด บทเรียนเพื่อที่จะหยุดอยู่ที่เดิม การดำเนินการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละพื้นที่ มีความ แตกต่างกันในเชิงบริบท ดังนั้นกลวิธี/กระบวนการ/กิจกรรมจึงมีความแตกต่างกันแต่เป้าหมายยังคงคล้ายกัน หรือมีจุดมุ่งหมายเดียวกัน ดังนั้น การดำเนินงานถอดบทเรียน จึงไม่มีรูปแบบตายตัวต้องขึ้นอยู่กับบริบทและ สภาพแวดล้อมทางด้านปัจจัยอื่นประกอบด้วยเสมอ

การถอดบทเรียนโครงการส่งเสริมและปลูก กิจิตสำนึกสร้างวินัยจราจรในสถานศึกษาจังหวัดเชียงใหม่ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2551 จึงเป็นกระบวนการที่มีคุณค่าเพื่อจะได้นำบทสรุปที่ได้จากการดำเนินโครงการ มาดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดซึ่งจะนำไปสู่วิธีการทำงานให้มี ประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผลมากขึ้น

นายบรรจง โพธิวงศ์

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ

สรุปผลการถอดบทเรียนฯ

ว่าที่ร้อยตรีณัฐพงศ์ ฐิตวิกรานต์

ผู้อำนวยการวิทยาลัยป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยฯ วิทยาเขตเชียงใหม่

ตรวจสอบสรุปผลการถอดบทเรียนฯ

กุมภาพันธ์ 2553

## บทที่ 1

### ความเป็นมาของการดำเนินโครงการ

จังหวัดเชียงใหม่ได้ดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ภายใต้อุตสาหกรรมหลัก 6 ด้าน ซึ่งได้แก่ ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) ด้านวิศวกรรมจราจร (Engineering) ด้านการบริการการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medical Service : EMS) ด้านการให้ความรู้ การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ (Education & Information) ด้านการติดตามประเมินผล (Evaluation) และด้านการเสริมสร้างพลังอำนาจในการมีส่วนร่วม (Empowerment) ทำให้จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุลดลง แต่จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในกลุ่มนักเรียนนักศึกษาและวัยทำงาน ปัญหาส่วนหนึ่งเกิดจากการขาดความตระหนักถึงปัญหาอุบัติเหตุและขาดจิตสำนึกวินัยจราจรนั่นเอง จังหวัดเชียงใหม่โดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดเชียงใหม่ ได้จัดทำ โครงการส่งเสริมและปลูกจิตสำนึกสร้างวินัยจราจรในสถานศึกษา จังหวัดเชียงใหม่ ประจำปี งบประมาณ พ.ศ.2551 โดยขอรับการสนับสนุนงบประมาณจาก สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ กรมการขนส่งทางบก กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) เพื่อฝึกอบรมให้ความรู้ด้านวินัยจราจรแก่นักเรียนนักศึกษาในจังหวัดเชียงใหม่จำนวน 35 รุ่นๆละ 100 คน

ดังนั้น เพื่อสรุปบทเรียนจากการดำเนินงาน โครงการ ส่งเสริมและปลูกจิตสำนึกสร้างวินัยจราจรในสถานศึกษาจังหวัดเชียงใหม่ ประจำปีงบประมาณ 2551 และเพื่อสรุปความสอดคล้องในการดำเนินงานตามนโยบายการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดรวมถึงการพัฒนาแนวคิดเชิงนโยบายจากการดำเนินโครงการฯเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติที่ยั่งยืนและเป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดเชียงใหม่จึงได้จัดทำโครงการ “ถอดบทเรียนโครงการ ส่งเสริมและปลูกจิตสำนึกสร้างวินัยจราจรในสถานศึกษาจังหวัดเชียงใหม่ ประจำปี งบประมาณ พ.ศ. 2551” ขึ้น เพื่อสรุปบทเรียนการดำเนินนโยบาย การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่ในมุมมองของนักเรียนนักศึกษาที่คาดหวังให้หน่วยงานซึ่งเป็นภาคีเครือข่ายในการดำเนินงานด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนตามยุทธศาสตร์หลัก 6 ด้านและรับการสนับสนุนงบประมาณจากโครงการสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ซึ่งมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

#### วัตถุประสงค์

1. เพื่อนำผลจากการระดมแนวคิดของนักเรียนนักศึกษามาปรับปรุงพัฒนาเชิงนโยบายใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในระดับจังหวัด
2. เพื่อนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร โดยบูรณาการเครือข่ายระหว่างหน่วยงานยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง
3. เพื่อสร้างจิตสำนึกสร้างความตระหนักให้กับนักเรียนนักศึกษา และประชาชนทั่วไปโดย นำนโยบายเป็นเครื่องมือในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

## บทที่ 2

### แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ

#### ปัจจัยกระตุ้นการเกิดอุบัติเหตุในวัยรุ่น

#### วัยรุ่นกับพฤติกรรมเสี่ยง (risk taking behaviour)

อุบัติเหตุที่เกิดขึ้น มีสาเหตุจากพฤติกรรมของคน ขานพาหนะและสิ่งแวดล้อม จากข้อมูลข้างต้นสาเหตุ ที่สำคัญของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก เกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งคนเป็นผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดร้อยละ 90 เกิดจากความบกพร่องของคนเราสามารถป้องกันได้ โดยให้ความรู้เปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของคน และปลูกจิตสำนึก ในการป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งควรจะเริ่มต้นจากเด็กโดยเฉพาะวัยรุ่น ที่อยู่ในวัยเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ซึ่งเป็นวัยที่คิดคะนอง ต้องการพิสูจน์ความสามารถของตนเอง และชอบปฏิเสธคำแนะนำของผู้ปกครองทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและพบว่า เยาวชนอายุระหว่าง 15-24 ปี ประสบอุบัติเหตุ บาดเจ็บ พิการและเสียชีวิตมากที่สุด (กลุ่มวิจัยส่วนส่งเสริม พลศึกษา สุขภาพ และนันทนาการ กรมพลศึกษา, 2544) แต่ที่ผ่านมา พบว่า มีนักเรียนจำนวนไม่น้อยที่ต้องพิการหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก และยังคงสืบเนื่องมาถึงปัจจุบัน ซึ่งส่งผลกระทบต่อเป้าหมายสูงสุดในการจัดการศึกษา และยังก่อให้เกิดความสูญเสียที่เป็นปัญหาสำคัญของประเทศ การป้องกันอุบัติเหตุควรเป็นความรับผิดชอบร่วมกันของทุกคน โดยทุกคนต้องมีจิตสำนึกในด้านความปลอดภัย มีความรู้เกี่ยวกับสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ตระหนักถึงผลกระทบที่เกิดขึ้น โดยมีวิธีการป้องกันและการปฏิบัติที่ถูกต้องซึ่งผลที่ตามมาคือความปลอดภัยของทุกคน

อุบัติเหตุและการบาดเจ็บเป็นสาเหตุการตายของเด็กวัยรุ่น จากสถิติปี 2540 พบว่าร้อยละ 45 และ 55 ของการตายในวัยรุ่น 10-14 ปีและ15-19 ปีมีสาเหตุจากอุบัติเหตุและการบาดเจ็บ ในจำนวนนี้ร้อยละ 40 และ 47 เป็นอุบัติเหตุยานยนต์ทางบก (motor vehicle traffic injuries) เมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มอายุอื่นพบว่ากลุ่มวัยรุ่นอายุ 15-19 ปี และกลุ่ม 20-24 ปี มีความเสี่ยงต่อการตายจากอุบัติเหตุรวม และอุบัติเหตุยานยนต์ทางบกสูงกว่ากลุ่มอื่นๆ ในขณะที่วัยกลางคน (30-39 ปี) มีความเสี่ยงต่อการตายรวมสูงกว่าในแต่ละปีจะมีเด็กวัยรุ่น 15-19 ปีตายจากอุบัติเหตุยานยนต์ทางบกจำนวน 2000 ราย ประชากรกลุ่มนี้ คิดเป็นร้อยละ 9.6 ของประชากรทั้งหมด แต่คิดเป็นร้อยละ 16 ของการตายจากอุบัติเหตุยานยนต์ทางบก จากการสำรวจผู้ขับขี่บนท้องถนนพบว่าเด็กวัยรุ่น 10-19 ปี เป็นผู้ขับขี่รถยนต์เพียงร้อยละ 2 และเป็นผู้ใช้จักรยานยนต์เพียงร้อยละ 4.82

ในสหรัฐอเมริกาพบปรากฏการณ์ดังกล่าวที่คล้ายคลึงกันคือวัยรุ่น 16-20 ปีคิดเป็นร้อยละ 7 ของประชากรแต่คิดเป็นร้อยละ 14 ของการตายจากอุบัติเหตุยานยนต์ทางบก3 และพบว่าผู้ขับขี่อายุ 16 ปีมีความเสี่ยงต่อการตายมากกว่าผู้ขับทั่วไป 20 เท่า ในขณะที่ผู้ขับ 17 ปีมีความเสี่ยงสูงกว่า 6 เท่า การบาดเจ็บหลักที่เป็นเหตุการณ์ตายคือ การบาดเจ็บที่ศีรษะและไขสันหลัง การบาดเจ็บ (morbidity) ในปี 2541 สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุขได้รายงานการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่ง (transport injuries) ทั่วประเทศจำนวน 984,852 ราย ในขณะที่มีการตาย 15,154 ราย

การศึกษาการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรในกรุงเทพมหานคร โดยการเก็บข้อมูลจากห้องฉุกเฉินของโรงพยาบาลขนาดใหญ่ 4 แห่งพบว่า การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรคิดเป็นร้อยละ 7 ของจำนวนผู้ป่วยทั้งหมดที่มารับบริการในห้องฉุกเฉิน และคิดเป็นร้อยละ 30 ของผู้ป่วยที่ได้รับบาดเจ็บ (total injuries) **ทำไมต้องเสี่ยงจากมุมมองวัยรุ่น**

“ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรแล้วไม่มีผลกระทบใดๆ” ทำแล้ว ไม่มีความคิดการไม่สวมหมวกนิรภัยมาแล้วขับ หรือขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด เกิดความท้าทายเป็นจุดสนใจเด่นกว่าผู้อื่น ตำรวจก็ไม่จับทำแล้วเกิดความเคยชิน ไม่ผิดกฎหมายยังใช้รถใช้ถนนได้อย่างปกติ

### ปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญ

วัยรุ่นเป็นนักขับมือใหม่ (novice driver) ขาดประสบการณ์ ในการขับขี่ (the lack of driving experience) การขับขี่เป็นกระบวนการที่ซับซ้อนที่ต้องอาศัยทั้งความรู้ ความสามารถของระบบประสาท และการตัดสินใจที่ดี วัยรุ่นมักจะมีความสามารถในการรับรู้และตอบสนองอันตรายได้น้อย ความสามารถในการควบคุมเครื่องยนต์ไม่ดี การคาดประมาณความเร็วที่ใช้และระยะทางที่ควรหยุดไม่เหมาะสม นอกจากนั้นวัยรุ่นยังมีความสามารถที่ไม่ดีพอในการตัดสินใจในการแก้ปัญหาเฉพาะหน้าต่างๆ ด้วยเหตุผลทั้งหมดนี้จะเห็นได้ว่าการให้ การศึกษาทางทฤษฎีในเรื่องการขับขี้อย่างเดียวไม่สามารถทำให้วัยรุ่นบรรลุคุณสมบัติผู้ขับที่ดีได้ ในการศึกษา จากห้องฉุกเฉิน 4 แห่งในกรุงเทพฯ พบว่ากลุ่มวัยรุ่นมีสัดส่วนการบาดเจ็บรุนแรงที่ต้องรับรักษาในโรงพยาบาลสูงกว่ากลุ่มวัยกลางคนทั้งๆ ที่ความถี่น้อยกว่ากล่าวคือ ในกลุ่มอายุ 15-19 ปีพบว่าร้อยละ 37 ของผู้บาดเจ็บต้องรับการรักษาตัวในโรงพยาบาล ในขณะที่กลุ่มอายุ 20-24 , 25-29 และ 30-34 ปีจะมีสัดส่วนผู้บาดเจ็บที่ต้องรับรักษาแบบผู้ป่วยในเพียงร้อยละ 30, 33 และ 21 ตามลำดับ เนื่องจากแรงผลักดันภายในให้เกิดความต้องการที่จะเสี่ยง (risk homeostasis) ในระดับหนึ่งของวัยรุ่น ซึ่งสูงกว่ากลุ่มวัยอื่น ทั้งนี้อาจมีแรงเสริมจากอารมณ์ของวัยรุ่น แรงผลักดันจากเพื่อน และความเครียดอื่นๆ พฤติกรรมเสี่ยงอันตรายในวัยรุ่นพบได้ในสถานการณ์การขับขี่ปกติเช่นการขับขี่ด้วยความเร็วสูง การแข่งกระชั้นชิด การเบรคในระยะประชิด การเลี้ยวตัดหน้า เป็นต้น นอกจากนั้นความชอบเสี่ยงยังทำให้วัยรุ่นเลือกขับขี่ในสถานการณ์ท้าทายต่างๆ เช่นการขับแข่งขัน การขับไลดโพน การขับกลางคืน เมื่อเปรียบเทียบกับวัยอื่นแล้วสัดส่วนผู้ขับรถเวลากลางคืนในกลุ่มวัยรุ่นจะสูงกว่า การขับกลางคืนมีความเสี่ยงต่อการตายสูงกว่าการขับในเวลากลางวันถึง 4 เท่า **วัยรุ่นกับแอลกอฮอล์และการใช้ยา ก่อนการขับขี่**

การศึกษาวัยรุ่นที่ขับขี่แล้วได้รับบาดเจ็บมารับการตรวจในห้องฉุกเฉินพบเมาแล้วขับร้อยละ 16 โดยที่ร้อยละ 5 มีค่าอยู่ระหว่าง 1-50 มก./ดล. และ ร้อยละ 11 มีค่ามากกว่า 50 มก./ดล.5 ซึ่งเป็นค่าที่กฎหมายกำหนด แม้ว่าสัดส่วนการเมาในวัยกลางคนจะสูงกว่าวัยรุ่นก็ตาม แต่เมื่อพิจารณาความรุนแรงจะพบว่าวัยรุ่นที่อยู่ในภาวะเมาจะได้รับบาดเจ็บรุนแรงมากกว่ากลุ่มอายุอื่น ในระดับแอลกอฮอล์ในเลือดที่เท่ากัน กลุ่มวัยรุ่นจะบาดเจ็บรุนแรงกว่ากลุ่มอายุอื่น การศึกษา ในสหรัฐอเมริกาพบว่า ร้อยละ 30 ของการตายจากอุบัติเหตุยานยนต์ของวัยรุ่น มีความสัมพันธ์กับการใช้แอลกอฮอล์ และร้อยละ 10-15 ใช้ยาอื่นๆหรือใช้ร่วมกับแอลกอฮอล์ 15 ในการตั้งด่านตรวจจับแอลกอฮอล์ข้างถนน (roadside sobriety checkpoints) พบว่าผู้ขับอายุ 21 ปีดื่มแอลกอฮอล์ร้อยละ 6-14

### การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

ยังคงเป็นปัจจัยเสี่ยงสำคัญ จากข้อมูลระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ สำนักระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข พบว่าในช่วงเทศกาลสงกรานต์ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บรุนแรงเฉพาะผู้ขับขี่ มีการใช้แอลกอฮอล์สูงถึงร้อยละ 60 โดยพบว่าสองในสามของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ที่ได้รับบาดเจ็บรุนแรงมีการใช้แอลกอฮอล์ ประมาณร้อยละ 60 ของผู้ขับรถบีคอป รถตู้ และรถบรรทุก 6 ล้อ ที่ได้รับบาดเจ็บรุนแรงในขณะที่หากดูแนวโน้มรายปีพบว่าการใช้แอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่พาหนะ ยังคงมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นตลอดนับตั้งแต่มีการจัดตั้งระบบเฝ้าระวังตั้งแต่ปี 2538 จากร้อยละ 37.5 เป็นร้อยละ 47.1 ในปี 2546 ข้อมูลกรมสรรพสามิตเกี่ยวกับการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า ปี 2530 คนไทยดื่มแอลกอฮอล์เฉลี่ย 10.4 ลิตรต่อคนต่อปี และในปี 1540 เพิ่มขึ้นเป็น 16.6 ลิตรต่อคนต่อปี การสำรวจในกรุงเทพฯ เมื่อ พ.ศ. 2540 โดยกรมสุขภาพจิต ผลปรากฏว่า ร้อยละ 8.2 ของคนกรุงเทพฯ อยู่ในกลุ่ม “ติดสุรา” หลังวิกฤติเศรษฐกิจ อุตสาหกรรมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แข่งขันกันมากขึ้น พร้อมกับที่ประเทศไทยมีปริมาณการบริโภคแอลกอฮอล์สูงขึ้นด้วย

### วัยรุ่นกับรถจักรยานยนต์

จักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่ครองสัดส่วนสูงที่สุดในประเทศไทย ประมาณร้อยละ 70 ของยานยนต์ทั้งหมด (48) ปริมาณจักรยานยนต์เพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยในปี พ.ศ. 2546 ประเทศไทยมีจักรยานยนต์ทั้งสิ้นประมาณ 18.2 ล้านคัน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี 2545 จำนวน 1.6 ล้านคันหรือคิดเป็นร้อยละ 9.8 จักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่ปลอดภัยน้อย ทั้งนี้เพราะ มีความเร็วสูง แต่ทรงตัวไม่ดีและถูกมองเห็นได้ไม่ง่ายเท่ารถยนต์ เมื่อเกิดอุบัติเหตุ ผู้ใช้จักรยานยนต์จะปะทะกับวัตถุอื่น โดยที่ตัวพาหนะไม่ได้ช่วยลดหรือป้องกันการกระแทกเลย

#### ตารางประเภทและจำนวนรถจดทะเบียนในประเทศไทย(หน่วย พันคัน) พ.ศ.2540-2546

ประเภทรถ	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ไม่เกิน 7คน	1,812	1,974	2,124	2,111	2,281	2,651	2,881
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล เกิน 7คน	538	555	527	554	583	608	518
รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล	2,587	2,779	3,098	3,209	3,341	3,544	3,631
รถจักรยานยนต์	11,650	12,464	13,245	13,817	15,236	16,581	18,210
รถอื่นๆ	319	316	340	339	319	290	309
รวม	16,906	18,088	19,334	20,030	21,760	23,674	25,549
แหล่งที่มา : ข้อมูลกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม							

อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ทั้งใน ก กรุงเทพมหานคร และต่างจังหวัด มักเกิดขึ้นในเวลากลางคืน ส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นบริเวณทางตรง และครึ่งหนึ่งเกิดขึ้นบริเวณทางแยกรูปแบบของอุบัติเหตุที่พบบ่อยที่สุด ได้แก่ การชนท้ายคู่กรณี รถคู่กรณีที่เกี่ยวกลับรถตัดหน้ารถจักรยานยนต์ เป็นต้น ความเร็วของรถจักรยานยนต์ โดยเฉลี่ยก่อนชนและขณะชนของอุบัติเหตุที่ไม่เสียชีวิต ประมาณ 38 และ 32 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในขณะที่ความเร็วโดยเฉลี่ยก่อนชน ในอุบัติเหตุที่รุนแรงถึงเสียชีวิตเพิ่มขึ้นเป็น 53 และ 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง นอกจากนี้ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีส่วนร่วมในการเกิดอุบัติเหตุที่สำคัญ ได้แก่ สิ่งกีดขวางทัศนวิสัยของผู้ขับขี่ อาทิ เช่น ป้ายโฆษณา ตู้ไปรษณีย์ ตู้โทรศัพท์ เสา สะพาน ต้นไม้หรือพุ่มไม้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสิ่งก่อสร้างบนผิวจราจรซึ่งไม่มีสัญญาณ หรือเครื่องหมายสะท้อนแสงเพื่อเตือนผู้ขับขี่ รถบรรทุกที่จอดอยู่ข้างทางในเวลา กลางคืน การติดตั้งแผ่นคอนกรีตกีดขวางเส้นทาง พื้นผิวจราจรที่เป็นหลุม บ่อ ตลอดจนเครื่องหมาย และ สัญญาณไฟจราจรที่บกพร่อง

สำหรับปัจจัยด้านพาหนะส่วนใหญ่เกิดจากการดูแลรักษาอุปกรณ์ที่สำคัญ ได้แก่ ไฟหน้ารถ ไฟ ท้าย เบรกหน้า-หลัง และกระจกมองหลัง ปัจจัยด้านผู้ขับขี่ส่วนใหญ่เป็นชายที่มักจะดื่มสุราก่อนเกิดอุบัติเหตุ ฝ่าฝืนสัญญาณจราจรด้วยความเร็วสูงและไม่สวมหมวกนิรภัย การให้ความรู้เกี่ยวกับอุปกรณ์ในการขับขี่ รถจักรยานยนต์เป็นเรื่องสำคัญที่ควรเผยแพร่ โดยเฉพาะเกี่ยวกับประโยชน์ในการป้องกันการบาดเจ็บ เช่น จัดให้มีการประชาสัมพันธ์ทางสื่อโทรทัศน์ และบิลบอร์ดเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย อุบัติเหตุจากการดื่มสิ่งมี เมา ความสำคัญของไฟหน้ารถ และไฟท้าย ตลอดจนข้อมูลสำคัญอื่นๆ จะช่วยให้การขับขี่ รถจักรยานยนต์ เป็นไปอย่างปลอดภัย การศึกษาเขตเทศบาลและสุขาภิบาลใน 7 จังหวัดของประเทศไทยพบว่า ร้อยละ 35.7 ของ ผู้ใช้จักรยานยนต์มีอายุน้อยกว่า 24 ปี ร้อยละ 61.2 เริ่มขับขี่เมื่ออายุน้อยกว่า 18 ปี 10 การศึกษาในกรุงเทพฯพบว่า ร้อยละ 77 ของวัยรุ่นที่บาดเจ็บใช้จักรยานยนต์เป็นพาหนะ 5 รายงานการจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติรถยนต์ ในปี 2542 พบว่าในกรุงเทพฯมีการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์คิดเป็นร้อยละ 25 ในขณะที่ทั้งประเทศคิดเป็นร้อย ละ 68.11 ผู้ขับขี่จักรยานยนต์จัดอยู่ในกลุ่มผู้ใช้ถนนไร้สิ่งป้องกัน (unprotected road user) มีความเสี่ยงต่อการ บาดเจ็บและการตายสูงกว่าผู้ใช้รถยนต์ 10-50 เท่า กลุ่มวัยรุ่นมีความเสี่ยงสูงสุด ผู้ใช้ในชนบทมีความเสี่ยงสูง กว่าผู้ใช้ในเมือง 6-7 เท่า 12 จากการศึกษาในประเทศสวีเดนเกี่ยวกับการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจักรยานยนต์พบว่า ร้อยละ 50 เป็นเด็กวัยรุ่นอายุน้อยกว่า 20 ปี และไม่มีใบอนุญาตขับขี่ การศึกษาในประเทศอังกฤษที่เมืองเบอร์มิ ingham พบว่าวัยรุ่นอายุ 17 ปี เป็นกลุ่มเสี่ยงต่อการตายจากการขับขี่จักรยานยนต์สูงสุด

### วัยรุ่นไม่นิยมใช้อุปกรณ์ความปลอดภัย

ทั้งการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่จักรยานยนต์ และการใช้เข็มขัดนิรภัยในการขับขี่รถยนต์จาก การศึกษาพบว่าวัยรุ่นที่บาดเจ็บจากการขับขี่จักรยานยนต์ใช้หมวกนิรภัยเฉลี่ยร้อยละ 47 โดยที่วัยรุ่น 10-14 ปีใช้ เพียงร้อยละ 12.5 ในขณะที่วัยรุ่น 15-19 ปีใช้ร้อยละ 51.7 ในกลุ่มอายุ 30-34 ปี อัตราการใช้สูงถึงร้อยละ 61 สำหรับผู้โดยสารพบว่า วัยรุ่นที่บาดเจ็บจากการโดยสารจักรยานยนต์ใช้หมวกนิรภัยร้อยละ 25.7 กลุ่มที่บาดเจ็บ จากการโดยสารรถยนต์เกือบทั้งหมดไม่ได้ใช้เข็มขัดนิรภัยเลย การศึกษาของ National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) ในสหรัฐฯพบว่า หมวกนิรภัยสามารถลดการตายจากการชนของมอเตอร์ไซด์ลงได้ ร้อยละ 29 และลดการตายจากการบาดเจ็บที่ศีรษะลงได้ร้อยละ 40.17 ผู้ขับขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมีความเสี่ยง

ต่อการเกิดการบาดเจ็บที่ศีรษะมากกว่าผู้ใช้ประมาณ 3 เท่า การใช้หมวกนิรภัย จะช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายในการรักษาการบาดเจ็บทางสมองคิดเป็นเงิน 15000 U.S.\$ต่อคน มีการวิจัยมากมายที่สนับสนุนว่าหมวกนิรภัย ไม่เพิ่มการบาดเจ็บของกระดูกสันคอ เช่นการศึกษาซึ่งตีพิมพ์ใน Annals of Emergency Medicine ปี 1994 ที่ได้วิเคราะห์การชนของมอเตอร์ไซด์ 1,153 ราย การศึกษาในสหรัฐอเมริกาพบว่าพบว่าวัยรุ่นใช้เข็มขัดนิรภัยร้อยละ 35 ของการเดินทางทางรถยนต์ น้อยกว่า 1 ใน 4 ของนักเรียนมัธยมรายงานว่าได้ใช้เข็มขัดนิรภัยเป็นประจำ 18 ราย จากการไม่ใช้ระบบยึดเหนี่ยวนี้ วัยรุ่นจะมีความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บสูงกว่าผู้ใช้ถึง 3 เท่า ลูกตมนิรภัยไม่เพียงพอจะป้องกันอันตรายได้โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากเป็นการชนทางด้านข้าง ( side-impact) ด้านหลัง (rear-impact) หรือการพลิกคว่ำ (rollover crashes)

### หมวกนิรภัย

มาตรฐานคุณลักษณะของหมวกนิรภัยในประเทศไทยสามารถป้องกันกะโหลกศีรษะแตกได้เนื่องจากกำหนด ให้ตัวหมวกทนแรงกระแทกได้สูงกว่าแรงที่จะทำให้กะโหลกศีรษะแตกอย่างมากถึงแม้จะงานวิจัยออกมาสนับสนุนคุณประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัยว่าสามารถลดการบาดเจ็บรุนแรงที่สมองได้ร้อยละ 40-22 ลดอัตราการตายได้จากร้อยละ 22 เหลือร้อยละ 10 จากข้อมูลของระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข พบว่าการไม่สวมหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่รถยนต์ที่ได้รับบาดเจ็บรุนแรงยังคงอยู่ในสัดส่วนที่สูงถึงประมาณร้อยละ 90

และจากการสำรวจการใช้หมวกนิรภัยในประชาชนผู้ขับขี่รถยนต์ และผู้โดยสาร ในช่วงก่อนเทศกาลสงกรานต์ปี 2546 พบว่า การใช้หมวกนิรภัยยังอยู่ในเกณฑ์ต่ำ กล่าวคือประมาณร้อยละ 50 ของผู้ขับขี่ และร้อยละ 15 ของผู้โดยสารเท่านั้นที่ใช้หมวกนิรภัย

### การคาดเข็มขัดนิรภัย

หากพิจารณาเรื่องพฤติกรรมเสี่ยงที่มีผลต่อการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุชนสงจะพบว่าการคาดเข็มขัดนิรภัยเป็นเพียงปัจจัยเสี่ยงเดียวที่มีแนวโน้มลดลง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มผู้ขับขี่โดยในปี 2538 ผู้ขับขี่ที่ได้รับบาดเจ็บร้อยละ 93.2 ไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย และมีแนวโน้มลดลงเหลือร้อยละ 79.4 ในปี 2546 ในขณะที่ผู้โดยสารยังคงมีร้อยละของการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยในสัดส่วนที่สูงมากกว่าร้อยละ 90 อย่างต่อเนื่องนับจากปีแรกที่มีการจัดตั้งระบบเฝ้าระวัง

### แนวคิด/มุมมองผู้ร่วมประชุมถอดบทเรียนฯ

ความคาดหวังการดำเนินโครงการฯ จากมุมมองของผู้ร่วมประชุมฯ

ต่อแนวคิดการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด

- ควรมีแผนงาน/โครงการที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนให้เห็นเด่นชัดกว่าที่เป็น และควรนำแผนงาน โครงการต่างๆ มาบูรณาการการทำงานร่วมกัน
- ให้นำหน่วยงานในระดับจังหวัดดำเนินการด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุอย่างจริงจัง ต้องมีแผนงานโครงการที่ชัดเจน มียุทธศาสตร์ที่วางไว้เป็นขั้นเป็นตอนมีตัวชี้วัดความสำเร็จที่มีคุณภาพ



-มีการปรับปรุงแนวทางการดำเนินงานเป็นระยะๆ เพื่อแก้ไขข้อบกพร่องจากการดำเนิน โครงการที่เกิดขึ้น  
-องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทุกรูปแบบต้องให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่าง  
จริงจัง ในฐานะผู้กำกับดูแลรับผิดชอบใกล้ชิดกับประชาชนในพื้นที่ ต้องสร้างความเชื่อมโยงระหว่างมิติความ  
เสี่ยงกับมิติด้านความปลอดภัย โดยกิจกรรมที่เกิดขึ้นในท้องถิ่นต้องเป็นกิจกรรมสร้างความตระหนักรู้ด้านความ  
ปลอดภัยจากอุบัติเหตุจราจรและผลักดันให้เห็นเป็นรูปธรรม

-โรงเรียนต้องเน้นให้มีกิจกรรมในการปลูกจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทางถนนตลอดทั้งปี

-มีมาตรการป้องปรามหรือลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนกับนักเรียนนักศึกษา เช่น โรงเรียนไม่  
อนุญาตให้นักเรียนนำรถจักรยานยนต์มาโรงเรียนเป็นต้น

-นำกิจกรรมด้านการณรงค์ประชาสัมพันธ์ป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบรรจุลงในหลักสูตรการเรียน  
การสอนทุกช่วงระดับชั้น เพื่อกระตุ้นให้เห็นความสำคัญ โดยบรรจุเป็นหลักสูตรท้องถิ่นหรืออาจปรับหลักสูตร  
ที่มีอยู่แล้วในหมวดวิชาสุขศึกษาและสาระความปลอดภัยในชีวิต

- การศึกษาด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเปรียบเสมือนกับเก้าอี้ 3 ขา ต้องไปพร้อมกัน ระหว่าง  
โรงเรียน นักเรียนนักศึกษาและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน

-ให้ความรู้ในลักษณะสอดแทรกเข้าเป็นในชมรมต่าง ๆ ของโรงเรียน เช่น ชมรมรักความปลอดภัยในการใช้  
รถใช้ถนน

-ควรรนำแนวทางจากการดำเนิน โครงการฯ สู่แผนนโยบายด้านการป้องกันและลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนน  
ระดับจังหวัดอย่างเป็นรูปธรรม

-ควรบูรณาการแหล่งทรัพยากรในท้องถิ่นด้านคน ด้านงบประมาณหลายๆแห่งเข้าดำเนินการร่วมกันแก้ไข  
ปัญหาด้านการป้องกันและลดปัญหาอุบัติเหตุในสถานศึกษากันอย่างจริงจังและให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น  
เข้ามามีบทบาทอย่างเต็มที่

-มีแนวทางการปลูกฝังจิตสำนึกด้านวินัยจราจรตั้งแต่ระดับครอบครัว โรงเรียน ชุมชน และภาคประชา  
สังคมเข้ามามีบทบาทร่วมดำเนินการอย่างจริงจัง

### บทที่ 3

#### บทสรุปการถอดบทเรียน

#### โครงการส่งเสริมและปลูกจิตสำนึกสร้างวินัยจราจรในสถานศึกษาจังหวัดเชียงใหม่

ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2551

สรุปผลการถอดบทเรียนโครงการส่งเสริมและปลูกจิตสำนึกสร้างวินัยจราจรในสถานศึกษาจังหวัดเชียงใหม่

ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2551

ลำดับ	ยุทธศาสตร์	ข้อคิดเห็นจากนักเรียน/นักศึกษา/อาจารย์จากสถาบันการศึกษา / ภาคเอกชนที่ร่วมกิจกรรมในสถานศึกษา	ข้อเสนอแนะจากทีมวิทยากร
1	ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย	<p>1. ให้มีการฝึกอบรมในกลุ่มนักเรียนนักศึกษา โดยเฉพาะวินัยจราจรเน้นด้านกฎหมายจราจรเพื่อให้นักเรียนนักศึกษา ความรู้ความเข้าใจมากยิ่งขึ้น</p> <p>2. ให้มีกิจกรรมฝึกปฏิบัติจำลองสถานการณ์การใช้รถใช้ถนน เน้นการบังคับใช้กฎหมาย การขับรถที่ถูกต้องมีวิทยากรแนะนำ</p> <p>3. เข้มงวดกวดขัน โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ ตรวจจับปรับจริงสำหรับผู้มาแล้วขับและทำอย่างต่อเนื่องควรบังคับใช้กฎหมายกันอย่างจริงจัง เพราะยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมายเป็นยุทธศาสตร์ที่ให้ผลได้ อดี ได้ผลเร็วควรบรรจุเข้าเป็นหลักสูตรในสถานศึกษาเช่น หลักสูตรกฎหมายจราจรในสถานศึกษาเป็นต้น สาเหตุที่เสียชีวิตมาก เนื่องจากขับรถเร็ว ตัดหน้ากระชั้นชิด และไม่สวมหมวกนิรภัยต้องใช้ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมายควบคู่กับการใช้ยุทธศาสตร์ด้านอื่นๆ ด้วย</p> <p>4. เจ้าหน้าที่ตำรวจควรเข้มงวดเรื่องมาตรการ 3 ม 2 ข 1 ร ให้มากกว่าเดิม</p> <p>5. มีกิจกรรมรณรงค์อย่างต่อเนื่อง ภาพการเกิดอุบัติเหตุที่รุนแรง จะเป็นสื่อการบอกข่าวเล่าต่อได้ เป็นอย่างดีทำให้มองเห็นภาพอันตรายที่เกิดจากอุบัติเหตุ ภาพจะกระตุ้นเตือนพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนน ได้ดี</p>	<p>-ควรมีการดำเนินการควบคู่กันทั้งมาตรการบังคับใช้กฎหมายและการสร้างจิตสำนึก รวมถึงการมีส่วนร่วมของผู้ปกครองในการควบคุมกำกับพฤติกรรมของบุตรหลาน</p> <p>-หน่วยงานตามยุทธศาสตร์ 6 E มีส่วนร่วมในการทำกิจกรรมในสถานศึกษา</p> <p>-พัฒนาระบบบริการคุณภาพของรถขนส่งมวลชนท้องถิ่นควรมีส่วนร่วมการผลักดัน</p> <p>-ภารกิจของตำรวจตามยุทธศาสตร์ 6 E ร่วมกับแขวงทางในการจัดการกับแม่ค้าที่รुक้าเส้นทางเดินเท้าส่วนสถาบันเทิงและร้านจำหน่ายแอลกอฮอล์ต้องตรวจอย่างเข้มข้นจริงจังหากพบเด็กอายุต่ำกว่ากฎหมายกำหนดให้ดำเนินการอย่างจริงจัง</p>

สรุปผลการถอดบทเรียนโครงการส่งเสริมและปลูกจิตสำนึกสร้างวินัยจราจรในสถานศึกษาจังหวัดเชียงใหม่  
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2551

ลำดับ	ยุทธศาสตร์	ข้อคิดเห็นจากนักเรียน / นักศึกษา / อาจารย์จาก สถาบันการศึกษา / ภาคเอกชนที่ร่วมกิจกรรมในสถานศึกษา	ข้อเสนอแนะจากทีมวิทยากร
2	ยุทธศาสตร์ด้าน วิศวกรรม จราจร	<p>6. มีถนนตัวอย่าง ในการกวดขันวินัยจราจรอย่างเข้มข้น</p> <p>7. มีมาตรการจำกัดความเร็วในการขับขี่บริเวณหน้า สถาบันการศึกษาทุกแห่ง</p> <p>8. ให้เป็นนโยบายวาระแห่งชาติกำหนดเป็นนโยบาย มาจากส่วนกลางให้สถาบันการศึกษามีหลักสูตรการ เรียนการสอนในการปลูกจิตสำนึกเรื่องวินัยจราจร เพื่ออำนวยความสะดวกสนับสนุนในการดำเนินกิจกรรมใน สถานศึกษา</p> <p>1. ควรมีการปรับปรุงระบบไฟส่องสว่างในบางจุด เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน</p> <p>2. ควรมีเส้นทางจักรยานเพื่อความสะดวกปลอดภัย ของนักเรียน นักศึกษา ในการเดินทาง</p> <p>3. ควรมีการปรับปรุงหรือเพิ่มเครื่องหมายจราจร และ ปรับปรุงจุดเสี่ยงให้มีจุดสังเกตได้ชัดเจน โดยเฉพาะ ถนนบริเวณโดยรอบโรงเรียน</p> <p>4. ติดสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางข้ามหน้าโรงเรียน การแจ้งจุดเสี่ยงหรือระบบไฟส่องสว่างเสียหาย ต้อง แจ้งผ่านหน่วยงานกลางเช่น สำนักงานป้องกันและ บรรเทาสาธารณภัยจังหวัดหรือหน่วยงานที่ รับผิดชอบที่เป็นเจ้าภาพหลัก</p> <p>5. ควรมีระบบฐานข้อมูลกลางในการประสานงาน ด้านวิศวกรรมจราจร</p> <p>6. การกระตุ้นให้ประชาชนมีจิตสำนึกในการแจ้งจุด เสี่ยง จุดอันตราย โดยการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ ให้ประชาชนได้รับรู้กันอย่างกว้างขวางและต้อง ได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้อง อย่างจริงจัง</p>	<p>หน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามยุทธศาสตร์ E ร่วมแก้ไขให้สภ.ภจ.เชียงใหม่เป็น หน่วยงานหลักในการประสานงาน แก้ไขปัญหา</p>

สรุปผลการถอดบทเรียนโครงการส่งเสริมและปลูกจิตสำนึกสร้างวินัยจราจรในสถานศึกษาจังหวัดเชียงใหม่  
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2551

ลำดับ	ยุทธศาสตร์	ข้อคิดเห็นจากนักเรียน / นักศึกษา / อาจารย์จากสถาบันการศึกษา / ภาคเอกชนที่ร่วมกิจกรรมในสถานศึกษา	ข้อเสนอแนะจากทีมวิทยากร
3	ยุทธศาสตร์ด้านการแพทย์ฉุกเฉิน	<p>7. จัดระบบขนส่งมวลชนในเมือง / รอบเมือง ให้มีความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ กำหนดจุดจอดครดให้ชัดเจนให้มีความปลอดภัยมากกว่าสภาพในปัจจุบัน</p> <p>8. ตรวจจับอย่างเข้มข้นสำหรับร้านอาหารชั่วคราวร้านจำหน่ายแอลกอฮอล์ ที่รुकค้าทางเท้า</p> <p>7. กวดขันตรวจจับร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์สถานบันเทิงใกล้กับสถานศึกษาทุกแห่งที่จำหน่ายให้กับนักเรียนนักศึกษาที่อายุต่ำกว่า 18 ปี</p> <p>1. ควรมีการอบรมพื้นฐานการช่วยเหลือผู้ประสบภัย/ การปฐมพยาบาลให้กับนักเรียน</p> <p>2. ประชาสัมพันธ์บทบาทหน้าที่ด้านการแพทย์ฉุกเฉินให้เข้าถึงนักเรียน/นักศึกษาเพื่อเป็นกระบอกเสียงในการแจ้งเหตุ จัดบอร์ดประชาสัมพันธ์ จัดทำแผ่นพับแจกจ่ายในสถานศึกษาเพื่อได้เข้าใจถึงบทบาทหน้าที่ในระบบการบริการการแพทย์ฉุกเฉิน</p> <p>3. ควรให้นักเรียน/นักศึกษามีส่วนร่วมในการฝึกซ้อมแผนอุบัติเหตุทางถนนเพื่อการแลกเปลี่ยนเรียนรู้</p> <p>4. ควรส่งเสริมให้มีการฝึกอบรมความรู้พื้นฐาน ในการช่วยเหลือผู้ประสบภัยในสถานศึกษา</p>	<p>-สถานศึกษาสามารถประสานงานกับโรงพยาบาลชุมชนในพื้นที่เพื่อขอสนับสนุนวิทยากรในการอบรมให้กับนักเรียน/นักศึกษา</p> <p>-หน่วยงานด้านสาธารณสุขได้ประชาสัมพันธ์หมายเลข 669 เป็นเลขโทรฟรีในการขอความช่วยเหลือผู้เจ็บป่วยฉุกเฉินตลอด 24 ชั่วโมงโดยผู้ใช้บริการ ไม่เสียค่าใช้จ่ายในการรับผู้บาดเจ็บ ณ จุดเกิดเหตุ นักเรียน/นักศึกษาสามารถโทรศัพท์แจ้ง 669</p> <p>-ระดับจังหวัดมีการซ้อมแผนครั้งโดยสนงปภเป็นเจ้าภาพ ที่ผ่านมาในจังหวัดมีการซ้อมแผนแผ่นดินไหวที่นำนักเรียน/นักศึกษามาร่วมด้วยแต่แผนอุบัติเหตุทางถนนยังไม่ได้นำสถานศึกษามาร่วมด้วยขึ้นอยู่กับสถานการณ์ที่เหมาะสม</p>

สรุปผลการถอดบทเรียนโครงการส่งเสริมและปลูกจิตสำนึกสร้างวินัยจราจรในสถานศึกษาจังหวัดเชียงใหม่  
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2551

ลำดับ	ยุทธศาสตร์	ข้อคิดเห็นจากนักเรียน / นักศึกษา / อาจารย์จาก สถาบันการศึกษา / ภาคเอกชนที่ร่วมกิจกรรมในสถานศึกษา	ข้อเสนอแนะจากทีมวิทยากร
4	ยุทธศาสตร์ด้าน ประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม	<p>1. ควรจัดอบรมด้านการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในลักษณะนี้อีกเพื่อกระตุ้นเตือนสร้างกระแสการมีส่วนร่วมและปลูกจิตสำนึกให้นักเรียน/นักศึกษา</p> <p>2. จัดกิจกรรมศึกษาดูงานด้านการป้องกันอุบัติเหตุให้นักเรียน/นักศึกษาเพื่อเป็นแนวทางการศึกษา</p> <p>3. จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ในการป้องกันภัย การป้องกันอุบัติเหตุให้กับนักเรียน/นักศึกษา ติดตั้งบริเวณจุดเสี่ยง จุดเกิดอันตรายซ้ำซ้อนบริเวณรอบถนนรอบนอกของโรงเรียน</p> <p>4. จัดกิจกรรมรณรงค์ประกวดบทความการจัดนิทรรศการป้องกันอุบัติเหตุ</p> <p>5. อยากให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในจังหวัดเห็นความสำคัญในการแก้ไขปัญหาอย่างต่อเนื่องโดยออกสื่อวิทยุเป็นรายการด้านความปลอดภัยทางถนนและด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเพื่อเป็นสื่อกลางในการประชาสัมพันธ์</p> <p>6. จัดทำข้อมูลอุบัติเหตุ แจ้าง ประชาสัมพันธ์ ผู้สาธารณชน เช่น สื่อวิทยุ สื่อโทรทัศน์</p> <p>7. การบูรณาการหลักสูตร โดยการมีส่วนร่วม หลายฝ่ายร่วมกัน โดยประชาสัมพันธ์หลักสูตรเชิญชวนสถานศึกษาเข้าร่วมโครงการฯ</p> <p>8. กลุ่มอื่น ๆ ที่ควรปลูกจิตสำนึก เช่น กลุ่มผู้ใช้แรงงาน ภาคเอกชน บริษัท และห้างร้าน</p> <p>9. ถ้าอยากให้มีการแก้ไขปัญหาทางถนนอย่างยั่งยืนอยากให้มีการดำเนินการอย่างไร ตอบ ทุกหน่วยที่รับผิดชอบมีความจริงใจในการทำงาน และมีความเข้าใจในงานภาพรวมการแก้ไขปัญหาให้ยั่งยืน</p>	<p>-หน่วยงานที่เกี่ยวข้องบูรณาการร่วมสถาบันการศึกษา</p> <p>-หากมีการแข่งขัน โดยเก็บภาพของแต่ละโรงเรียนที่มีมาตรการเข้มงวดในศวมหวมกนิรภัยของนักเรียน/นักศึกแต่ละโรงเรียนมาประกวดกันในรอบเดือนน่าจะเป็นสิ่งดีที่แต่ละโรงเรียนแข่งขันกันทำความดีและมีการประชาสัมพันธ์โรงเรียนที่ชนะเลิศไปแต่ละเดือนออกทางวิทยุกระจายเสียง (ต้องบูรณาการแนวคิดของผู้บริหารแต่ละแห่งเพื่อเกิดการปฏิบัติร่วมกัน)</p> <p>-ปกจังหวัดเป็นเจ้าภาพเพื่อนำเข้าประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเพื่อเกิดการขับเคลื่อนในการแก้ไขปัญหาอย่างจริงจังต่อไป</p>

สรุปผลการถอดบทเรียนโครงการส่งเสริมและปลูกจิตสำนึกสร้างวินัยจราจรในสถานศึกษาจังหวัดเชียงใหม่  
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2551

ลำดับ	ยุทธศาสตร์	ข้อคิดเห็นจากนักเรียน / นักศึกษา / อาจารย์จากสถาบันการศึกษา / ภาคเอกชนที่ร่วมกิจกรรมในสถานศึกษา	ข้อเสนอแนะจากทีมวิทยากร
5	ยุทธศาสตร์ด้านการประเมินผลและระบบสารสนเทศ	1. ควรนำผลจากสถิติอุบัติเหตุมาเป็นเครื่องมือในการสร้างบทเรียนเพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในการวางแผนด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน 2. นำข้อมูลการดำเนินงานที่ผ่านมาจัดทำเป็นฐานข้อมูลเพื่อการประมวลผลใช้ประโยชน์ด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุในจังหวัดต่อไป	- บทบาทของสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยซึ่งดำเนินการอยู่แล้ว และต้องบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามยุทธศาสตร์ 6 E

### สิ่งที่เรียนรู้จากการถอดบทเรียน

1. การดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรในจังหวัดเชียงใหม่ เป็นนโยบายของจังหวัด โดยมีศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดเชียงใหม่เป็นหน่วยหลักในการประสานความร่วมมือในภาคีเครือข่าย โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่เป็นประธานศูนย์และมินายไพโรจน์ แสงภู่วงษ์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ เป็นรองประธานในการกำกับดูแล ติดตามประเมินผล ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามยุทธศาสตร์ 6 E และในปี 2553 ได้จัดทำโครงการนำร่องถนนสีขาว ตั้งแต่บริเวณแยกช่วงสิงห์อำเภอเมืองถึงแยกกองพันสัตว์ต่างอำเภอแมริม จังหวัดเชียงใหม่ ในการกวาดขันวินัยจราจรตามมาตรการ 3 ม 2 ข 1 ร เริ่มตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2553 สิ้นสุดโครงการฯ ในเดือนพฤษภาคม 2553

2. สถานศึกษาให้ความร่วมมือในการรณรงค์ป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร พร้อมทั้งมีกิจกรรมต่างๆ ในสถานศึกษา รวมถึงมีหน่วยงานภาครัฐและเอกชน เข้าไปมีส่วนร่วม ร่วมในการดำเนินงานในสถานศึกษา เช่น วิทยาลัยป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย วิทยาเขตเชียงใหม่ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเชียงใหม่ สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ สถานีตำรวจ บริษัทตัวแทนจำหน่ายรถจักรยานยนต์ยี่ห้อต่างๆ และหน่วยงานอื่นๆ

3. การถอดบทเรียนครั้งนี้ นักเรียน นักศึกษา อาจารย์ มีความต้องการให้มีมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง โดยผู้บริหารสนับสนุน และ เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องปฏิบัติงานอย่างเข้มข้น ตรวจสอบปรับจริงอย่างต่อเนื่อง เพื่อปลูกจิตสำนึกวินัยจราจรร่วมรับผิดชอบต่อสังคม ซึ่งจากประเด็นคำถามแลกเปลี่ยนเรียนรู้ในการประชุม โดยเน้นย้ำประเด็นความเสี่ยงของนักเรียนนักศึกษา พบว่า **ทำไมต้องเสี่ยงจากมุมมองของนักเรียนนักศึกษา**

พบคำตอบว่า “ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรแล้วไม่มีผลกระทบใดๆ ” ทำแล้ว ไม่มีความผิดการไม่สวมหมวกนิรภัย เมมาแล้วจับ หรือขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด เกิดความท้าทายเป็นจุดสนใจดูเด่นกว่าผู้อื่น ตำรวจก็ไม่จับทำแล้วเกิดความเคยชิน ไม่ผิดกฎหมายยังใช้รถใช้ถนนได้อย่างปกติ นักเรียนศึกษาให้ความเห็นว่าการบังคับใช้กฎหมายไม่ต่อเนื่อง มีเจ้าหน้าที่ตำรวจเพียงบางจุดและ การไม่สวมหมวกนิรภัยเพราะกลัวผมยุ่ง กลัวไม่สวย ไม่เด่นจนเป็นที่สนใจของเพื่อนๆ ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องหาแนวทางการดำเนินการต่อไป เช่น จัดกิจกรรมประกวดการพื้นที่สีหมวกนิรภัยเพื่อสร้างกระแสการใช้หมวกนิรภัย หรือจัดประกวดนวัตกรรมใหม่ๆ ที่สอดคล้องกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุทางถนน เป็นต้น

4. การมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่างๆ เช่น การซ่อมแผนอุบัติเหตุร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาจให้หน่วยงานเจ้าภาพร่วมพิจารณาว่าการซ่อมแผนชนิดไหนที่ควรมีนักเรียน นักศึกษาร่วมด้วย

5. การอบรมการกู้ชีพเพื่อช่วยชีวิตผู้ประสบภัยเบื้องต้น ซึ่งเป็นความต้องการของสถานศึกษา ซึ่งเบื้องต้นสถานศึกษาสามารถประสานขอวิทยากรต่างๆในพื้นที่ได้ เช่น โรงพยาบาลชุมชน

6. การประชาสัมพันธ์ เพื่อเป็นเครือข่ายในการแจ้งเหตุแก่โรงพยาบาล จากการสอบถามนักเรียน นักศึกษาส่วนใหญ่ยังไม่ทราบเรื่องการขอความช่วยเหลือเมื่อมีผู้เจ็บป่วยฉุกเฉินที่หมายเลขโทรศัพท์โทรฟรีโดยกดหมายเลข 1669 ซึ่งหน่วยงานสาธารณสุขจะต้องเร่งดำเนินการประชาสัมพันธ์ในสถานศึกษาต่อไป

7. การปลูกจิตสำนึกในสถานศึกษา การกำหนดเป็นวาระแห่งชาติจากส่วนกลาง ให้มีหลักสูตรการเรียนการสอนในสถานศึกษาเรื่อง วินัยจราจรในการขับขี่

8. การปรับรูปแบบการอบรม ประกวดเรียงความ เป็นการแข่งขันเรื่อง มาตรการความปลอดภัยในการขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ในนักเรียน นักศึกษา โดยแต่ละสถาบันการศึกษาเก็บบันทึกภาพ สถิติ นักเรียน นักศึกษาที่ใช้หมวกนิรภัย นักเรียน นักศึกษาที่กระทำผิดวินัยจราจร และมาประกวดแข่งขันกันทุกเดือน สถาบันไหนชนะเลิศในการทำความคิด มีนักเรียนนักศึกษาก่อความคิดน้อยที่สุดในแต่ละเดือน จะได้รับประชาสัมพันธ์ เป็นสถานศึกษาดีเด่นด้านวินัยจราจร ทางวิทยุกระจายเสียงโดยอาจจัดให้มีการมอบรางวัล สถานศึกษาที่ชนะเลิศการประกวดโดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดเชียงใหม่ ทั้งนี้ต้องบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะภาคีเครือข่ายด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัด

9. ประกาศเป็นวาระจังหวัดเรื่อง ความปลอดภัยทางถนน โดยให้มีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องจริงจัง และให้ดำเนินการลงไปในระดับอำเภอระดับตำบลหมู่บ้าน ชุมชนด้วยและให้มีมาตรการ

## ปัญหาและอุปสรรค

1) การให้ความสำคัญของสถานศึกษาในการเข้าร่วมโครงการฯ บางแห่งให้ความสำคัญน้อยเพราะยังให้ความสำคัญเรื่อง การป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุทางถนนน้อย สถานศึกษามักให้ความสำคัญเรื่องเวลาเรียนวิชาปกติมากกว่าหากดำเนินการในช่วงใกล้การสอบวัดผลสถานศึกษาไม่สามารถ เข้าร่วมโครงการได้

2) การประสานการดำเนินกิจกรรมโครงการฯ หากประสานผ่านเขตพื้นที่การศึกษาจะทำให้มีขั้นตอนในการดำเนินการที่ใช้ระยะเวลานานไม่มีเจ้าหน้าที่ประสานงานได้โดยตรงกับสถานศึกษา วิธีการแก้ปัญหาดังกล่าวต้องประสานงานกับสถานศึกษาโดยตรงจะมีความสะดวกและดำเนินการได้โดยเร็ว

3) การมีส่วนร่วมในการประสานความร่วมมือในทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องร่วมกันดำเนินโครงการต่างๆให้กับนักเรียนนักศึกษาที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง เพราะต้องบูรณาการทุกหน่วยเข้า ดำเนินการตามแนวทางด้านความปลอดภัยทางถนนในการสร้างเสริมวินัยจราจร สร้างความตระหนักและปลูกจิตสำนึก วินัยจราจรแก่เยาวชน นักเรียน นักศึกษา

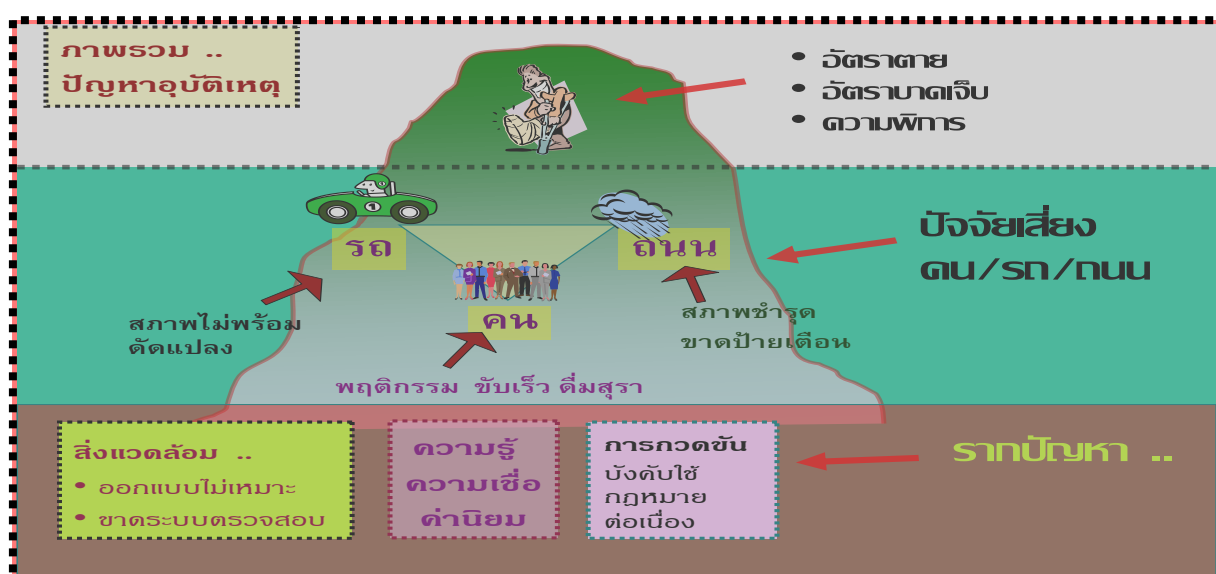
4) การดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนให้กับนักเรียนนักศึกษา ต้องอาศัยระยะเวลายาวนานจึงจะเห็นผลสำเร็จ ดังนั้น ต้องดำเนินงานด้วยความต่อเนื่องจริงจัง ต้องอาศัยงบประมาณ บุคลากรและความร่วมมือของสถานศึกษาจึงจะเห็นผลเป็นรูปธรรม

5) การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องจริงจังตลอดทั้งปี โดยประกาศเป็นวาระของจังหวัด ด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อดำเนินการด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุการประสานการปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง จะสร้างแรงกระตุ้นและสร้างแรงตระหนักให้กับนักเรียนนักศึกษาอย่างยั่งยืน

### ก้าวต่อไปกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาคูอุบัติเหตุทางถนนในมุมมองร่วมกัน

1. สร้างองค์ความรู้ที่เป็นระบบโดยการสร้างหลักสูตรด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในสถานศึกษา จะเป็นการแก้ไขปัญหาได้อย่างยั่งยืน โดย ศ.นพ.ประเวศ วะสี ได้กล่าวในทฤษฎี "สามเหลี่ยมเขยื้อนภูเขา" ไว้ที่น่าสนใจว่า สิ่งที่อยู่กึ่งเขยื้อนเหมือนเขยื้อนไม่ได้ สามารถจัดการให้เขยื้อนได้โดยโครงสร้างสามเหลี่ยมประกอบด้วย ดังนี้

1. การสร้างองค์ความรู้
2. การเคลื่อนไหวทางสังคม
3. อำนาจทางการเมือง





ดังนั้น การจัดการความรู้เพื่อเคลื่อนสิ่งที่ยาก โดยการจัดการให้มีการสร้างความรู้และให้มีการเรียนรู้ร่วมกัน ซึ่งจะต้องมี “หน่วยจัดการความรู้ที่เป็นอิสระ” ที่จัดกระบวนการเรียนรู้ดังกล่าวข้างต้นที่ไม่มีผลประโยชน์แอบแฝงนอกจากผลประโยชน์ของส่วนรวมเท่านั้น เพราะฉะนั้นการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุทางถนนจะต้องเน้นย้ำการจัดการองค์ความรู้ในลักษณะการสร้างหลักสูตรที่ยั่งยืนในสถานศึกษา

2. จัดประชุมเพื่อการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ของภาคีเครือข่าย ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุทางถนน และหน่วยงานที่รับผิดชอบ เพื่อร่วมกันวางแผนดำเนินการต่อเนื่องอย่างจริงจัง เน้นหนักการมีส่วนร่วมของชุมชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้มีบทบาทและสนับสนุนงานการดำเนินงาน เพื่อธรรมาภิบาลให้เกิดพฤติกรรมที่ปลอดภัย โดยปลูกฝังสร้างจิตสำนึกให้กับเยาวชนรวมทั้งสร้างแรงจูงใจ ให้เกิดพฤติกรรมที่ปลอดภัยของนักเรียนนักศึกษา

3. การสร้างมาตรการทางสังคมในโรงเรียน ด้านการกวดขันวินัยจราจร ให้เป็นเสมือนสนามจราจรที่ทดลองปฏิบัติจริงนักเรียนนักศึกษาจะทดลองฝึกปฏิบัติให้ถูกต้องตามกฎหมายจราจรมีบทลงโทษที่ชัดเจน มีการประเมินผล กระตุ้นให้เกิดพฤติกรรมมีส่วนร่วมและให้มีกิจกรรมในการแข่งขันด้านการสร้างนวัตกรรมใหม่ ให้เกิดขึ้น กำหนดพื้นที่ปลอดภัยจากอุบัติเหตุจราจรในสถานศึกษา เช่นการจัดพื้นที่รับส่งการจัดสถานที่จอดรถและควบคุมวินัยจราจรในสถานศึกษา เพื่อดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุจราจรทางถนนในสถานศึกษาแบบยั่งยืน

4. การส่งเสริมและปลูกจิตสำนึกสร้างวินัยจราจรในสถานศึกษาเป็นการสร้างความตระหนักเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนต้องให้ความรู้อย่างต่อเนื่องอาจต้องใช้ระยะเวลายาวนานกว่าจะประสบความสำเร็จเพราะเป็นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของคน ซึ่งถือว่าเป็นการลงทุนที่คุ้มค่าและเกิดความยั่งยืนในการแก้ปัญหาควรสร้างการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย ชุมชน ภาคประชาสังคม องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นร่วมกัน

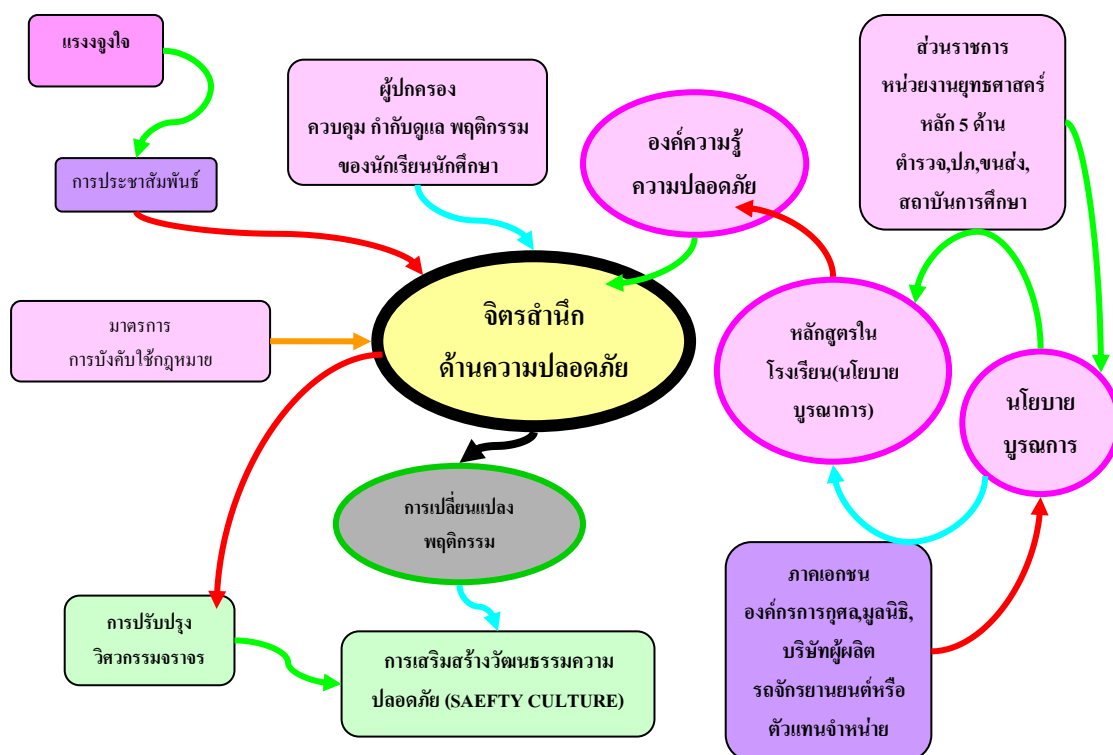
5. สร้างแรงจูงใจให้กับนักเรียนนักศึกษา ในด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งอาจนำนักเรียนนักศึกษาคูงานจากหน่วยงานหรือสถานศึกษาที่ดำเนินงานด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุทางถนนที่ประสบผลสำเร็จ เพื่อนำสิ่งที่ได้จากการแลกเปลี่ยนเรียนรู้จากผลการดำเนินงานมาปรับปรุงในพื้นที่ของตนเอง

การแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาระดับชาติ(ระดับมหภาค) ดังนั้นการแก้ปัญหาต้องสร้างวัฒนธรรมการมีส่วนร่วมและกระแสนี้ตัวให้กับฝ่ายบริหารหรือฝ่ายรัฐบาลเนื่องจากฝ่ายบริหารระดับสูงของประเทศสามารถกำหนดทิศทางในการแก้ปัญหาย่างเป็นรูปธรรม ในอดีตที่ผ่านมาการดำเนินงานด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุทางถนนมักมีมุมมองที่แตกต่างและเป็นปัญหาที่คณะรัฐบาลเห็นความสำคัญรองลงมาจากเรื่องอื่นๆ ซึ่งมีความจำเป็นที่จะต้องแก้ไขปัญหาคที่เร่งด่วนกว่า ดังนั้นปัญหาคจึงถูกละเลยตลอดมา หลังจากเกิดกระแสความตื่นตัวจากทุกภาคส่วนที่มองเห็นปัญหาคด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเป็นปัญหาคด่วนที่จะต้องรีบแก้ไขภาครัฐเองก็ได้หยิบยกการแก้ปัญหาคด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุทางถนนเป็นนโยบายแห่งชาติ โดยมีกลไกที่สำคัญคือศูนย์อำนวยการความปลอดภัยในระดับต่างๆ เป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินนโยบาย โดยมุ่งเน้นการสร้างความรู้และจิตสำนึกให้กับประชาชนไปพร้อมกับการออกมาตรการบังคับใช้กฎหมาย

แต่ปัญหาในภาคประชาชนยังไม่มีการสร้างองค์กรเครือข่ายที่ชัดเจนและสนับสนุนการดำเนินงานจากการเมืองภาคประชาชนแต่อย่างใด การแก้ปัญหาจำเป็นต้องมีภาคีเครือข่ายเข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ปัญหา ร่วมกัน โดยเฉพาะการสร้างแรงตระหนักและสร้างจิตสำนึกแห่งความปลอดภัยสร้างวัฒนธรรมใหม่ๆ ให้เกิดขึ้นในชุมชนทำอย่างไรจะปลูกจิตสำนึกที่ยั่งยืน จากการดำเนินโครงการถอดบทเรียน โครงการส่งเสริมและปลูกจิตสำนึกสร้างวินัยจราจรในสถานศึกษาจังหวัดเชียงใหม่ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2551 จำเป็นต้องสร้างวัฒนธรรมการทำงานในรูปแบบความร่วมมือจากทุกภาคส่วนจึงจะทำให้งานด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนประสบความสำเร็จดังนี้

### แผนผังการมีส่วนร่วม

#### การดำเนินงานด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดเชียงใหม่



ถอดบทเรียน  
โครงการพัฒนาตัวแบบองค์การแห่งการเรียนรู้เยาวชนอาสา  
ป้องกันอุบัติเหตุในสถานศึกษาจังหวัดสุโขทัย



สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสุโขทัย

มกราคม 2553

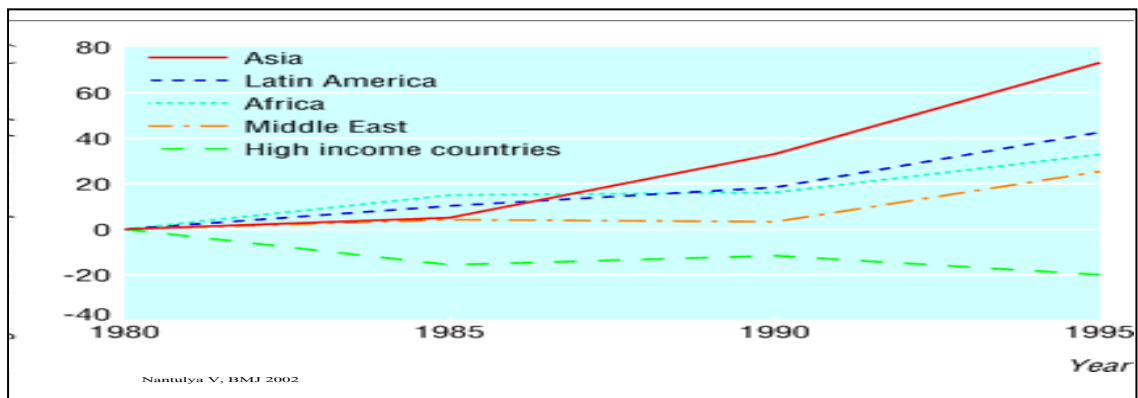


## สถานการณ์อุบัติเหตุของโลก

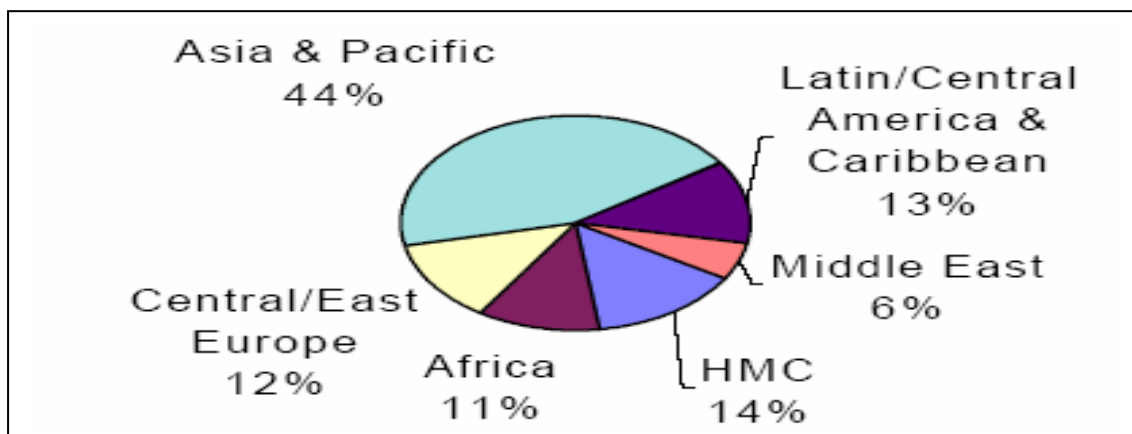
ปัจจุบันสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุของประชากรในแต่ละประเทศนับวันจะทวีความรุนแรงยิ่งขึ้นทุกปีโดยเฉพาะอย่างยิ่งอุบัติเหตุจราจรในทวีปเอเชียในปี 1968-1983 เพิ่มขึ้น 150%(Robert, Blum, Kristin Nelson-Mmari, 2004) อุบัติเหตุเกิดขึ้นได้ทุกท้องที่ ทุกท้องถิ่น ทุกชุมชน มิได้เลือกเกิดอยู่ในเมืองใหญ่หรือเมืองเล็กๆ เป็นสาเหตุสำคัญของการบาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิต จากการสำรวจสถิติการตายในกลุ่มวัยรุ่นและวัยผู้ใหญ่ อายุ 15-29ปีทั่วโลกพบว่าอุบัติเหตุเป็นสาเหตุการตายอันดับหนึ่ง (Robert, Blum, Kristin Nelson-Mmari, 2004) สำหรับประเทศไทยจากข้อมูลเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance) จากโรงพยาบาล 28 แห่งทั่วประเทศระหว่าง ปี พ.ศ. 2542-2546 มีผู้ประสบอุบัติเหตุทั้งหมดจำนวน 301,375ราย มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบก 22,735 ราย และมีผู้บาดเจ็บ 278,640ราย จากจำนวนผู้ที่ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด 300,799 รายรถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุคิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 76.2 และเป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิงถึง 5 เท่าโดยกลุ่มวัยรุ่นที่มีอายุระหว่าง 15-20 ปีเป็นกลุ่มที่ประสบอุบัติเหตุและเสียชีวิตสูงสุดคิดเป็นร้อยละ 26 (สำนักกระบวนวิชา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข) อุบัติเหตุจราจรทางถนนทำให้มีผู้เสียชีวิตประมาณปีละ 1.2 ล้านคน โดยประเทศที่มีรายได้ปานกลางและรายได้ต่ำมีอัตราการตายที่สูงกว่า และมีแนวโน้มที่สูงขึ้นเรื่อยๆ องค์การอนามัยโลก คาดว่าในปี พ.ศ. 2563 อุบัติเหตุจราจรทางถนนจะเป็นสาเหตุของภาระโรค เป็นอันดับที่ 3

สถิติอุบัติเหตุของโลกพบว่า ประชากรประมาณ 10 ล้านคนต่อปี ได้รับอันตรายจากอุบัติเหตุในจำนวนนี้ 250,000 คน เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรผู้เสียชีวิตของไทยเฉลี่ยอยู่ที่ 23.96 คนต่อประชากร 1 แสนคน ถือว่าเป็นสัดส่วนที่สูงมากหากเทียบกับประเทศในทวีปและนอกทวีป เอเชีย เกือบ 20 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2527-2545) อุบัติเหตุจราจรคร่าชีวิตคนไทยเพิ่มขึ้นเกือบ 4 เท่าตัว จาก 5.7 แสนคน ต่อปีเป็น 21.3 แสนคนต่อปี สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สรุปข้อมูลในรอบ 10 ปี (พ.ศ.2534-2543) พบว่า อัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรต่อปีสูงขึ้นประมาณร้อยละ 28 ความรุนแรงสูงกว่าสิงคโปร์ประมาณ 3 เท่า และสูงกว่าสหรัฐอเมริกาถึง 24.5เท่า จากตัวเลขประเมินความสูญเสียทางเศรษฐกิจของประเทศจากอุบัติเหตุจราจร พ.ศ. 2536ประมาณ 6.965 หมื่นล้านบาท เพื่อให้เห็นภาพที่ชัดเจนของอุบัติเหตุจราจรกล่าวคือ วันหนึ่งๆคนไทยเกือบ 50 คน ออกเดินทางจากบ้านไปทำงานไปท่องเที่ยว ไปทำธุระต่างๆ แต่กลับไม่ถึงที่หมายชั่ววันจันทร์ (ไพบุลย์ สุริยวงศ์ ไพศาล, 2546: 2) จึงพอสรุปได้ว่า ปัญหาอุบัติเหตุเป็นความสูญเสียที่ยิ่งใหญ่ หรือกล่าวได้ว่า คนไทยมีปัญหาเรื่อง พฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย เป็นปัญหาสังคมที่มีความรุนแรงสูง และต้องแก้ไข อย่างเร่งด่วนจากสถานการณ์อุบัติเหตุจราจรพบว่า ส่วนใหญ่เกิดกับรถจักรยานยนต์ถึงร้อยละ 31.52 รถยนต์นั่งร้อยละ 21.07 และที่เกิดเหตุส่วนใหญ่ เป็นชุมชนที่พักร้อยละ 55.99 เขตธุรกิจการค้า ร้อยละ 16.45 เป็นถนนทางตรงร้อยละ 71 ทางร่วม ทางแยกร้อยละ 14 และเพศชายเสียชีวิตร้อยละ 87 มากกว่าเพศหญิง ที่ร้อยละ 13 ประสบการณ์ผู้ขับ

จี ช่วง 0-5 ปีเสียชีวิตสูงที่สุดถึง ร้อยละ 32 และรถจักรยานยนต์ มีระดับการเสียชีวิตอยู่ที่ร้อยละ 48 ระดับการศึกษาในระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย มีการเสียชีวิตอยู่ที่ร้อยละ 23 จากข้อมูลสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พ.ศ.2539-2543 และพบว่า ผู้คนมีความใส่ใจที่จะป้องกันตนเองอยู่ในระดับต่ำ โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ 7-9 คน ใน 10 คน ยังไม่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญของการได้รับบาดเจ็บทางสมองสูงถึงร้อยละ 46.1 กล่าวได้ว่าปัจจัยคนเป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นค่าเฉลี่ยได้ประมาณร้อยละ 82 โดยมีปัจจัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องคือ สภาพร่างกาย สภาพยานพาหนะ ถนน สภาพแวดล้อม อุปกรณ์ควบคุมจราจร และไฟส่องสว่าง มีความสัมพันธ์ทั้งทางตรงและทางอ้อมผ่านปัจจัยคน หรือพฤติกรรมคนขับขี่



จากข้อมูลปี พ.ศ. 2542 GD Jacobs และ Amy Aeron-Thomas แสดงการกระจายของปัญหาเป็นภูมิภาค กลุ่มประเทศเอเชียแปซิฟิกมีผู้ตายจากอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนเกือบครึ่งหนึ่งของผู้ตายด้วยสาเหตุเดียวกันทั่วโลก (ร้อยละ 44) และเมื่อจำแนกกลุ่มประเทศและรายได้แล้ว ยิ่งเห็นได้ชัดว่า ประเทศรายได้น้อยและปานกลางมีอัตราตายสูง การกระจายของปัญหานี้แตกต่างกันกับการกระจายของปริมาณยานพาหนะอย่างชัดเจน ประเทศที่จัดเป็น High motorized country มียานพาหนะมากเป็นร้อยละ 60 ของโลก แต่มีการตายจากอุบัติเหตุบนถนนเพียง ร้อยละ 14 ในขณะที่ ประเทศกลุ่มเอเชียแปซิฟิก มียานพาหนะร้อยละ 14 ของโลก แต่มีการตายเป็นร้อยละ 44 การกระจายของปัญหาที่ไม่สอดคล้องกับปริมาณยานพาหนะนี้ อาจเป็นสิ่งที่สะท้อนถึงมาตรการควบคุมป้องกันปัญหาที่แตกต่างกัน



รูปที่ 4 ร้อยละของผู้ตายจากอุบัติเหตุจราจรทางบก พ.ศ. 2542 จำแนกตามภูมิภาคของโลก

แหล่งที่มา : G D Jacobs and Amy Aeron-Thomas. A review of global road accident fatalities.

ตารางที่ 5 การกระจายของการตายจากอุบัติเหตุบนถนนและอัตราตาย จำแนกตามภูมิภาค และรายได้ของประเทศ (high and low/middle), พ.ศ. 2541 (1998)

COUNTRY	AFR	AMR		EMR	EUR		SEAR	WPR		WORLD
INCOME GROUP		HICs	LMCs		HICs	LMCs		HICs	LMCs	
Total RT Deaths(000)	170	49	126	72	66	107	<b>336</b>	25	220	1171
% of global RT deaths	14.5	4.2	10.8	6.1	5.6	9.1	<b>28.6</b>	2.1	18.8	100
RT deaths per 100,000	<b>28.2</b>	16.1	25.3	15.2	16.8	22.4	22.6	12.6	15.5	19.9
% of all deaths due to RTI	1.8	1.9	4	1.9	1.7	2	<b>2.5</b>	1.7	2.1	2.2

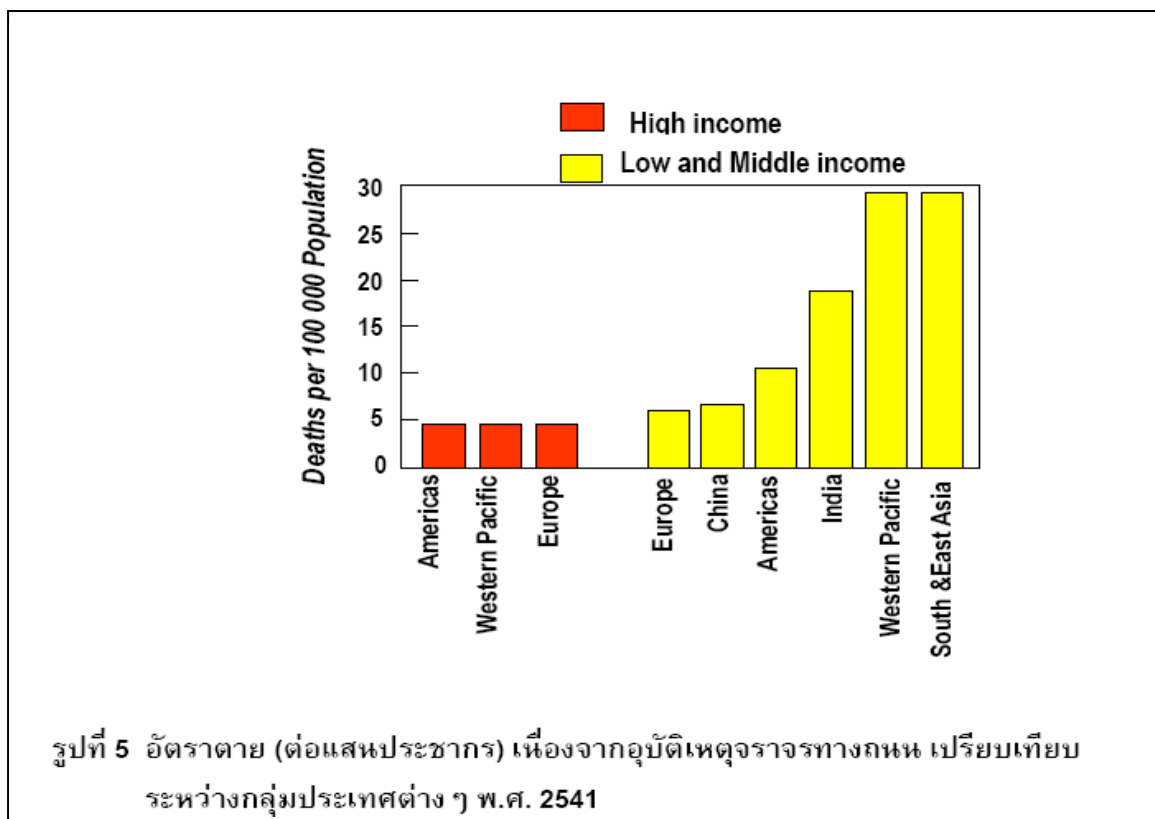
ตารางที่ 6 การกระจายของการตายจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน และยานพาหนะในกลุ่มประเทศต่างๆ ของโลก

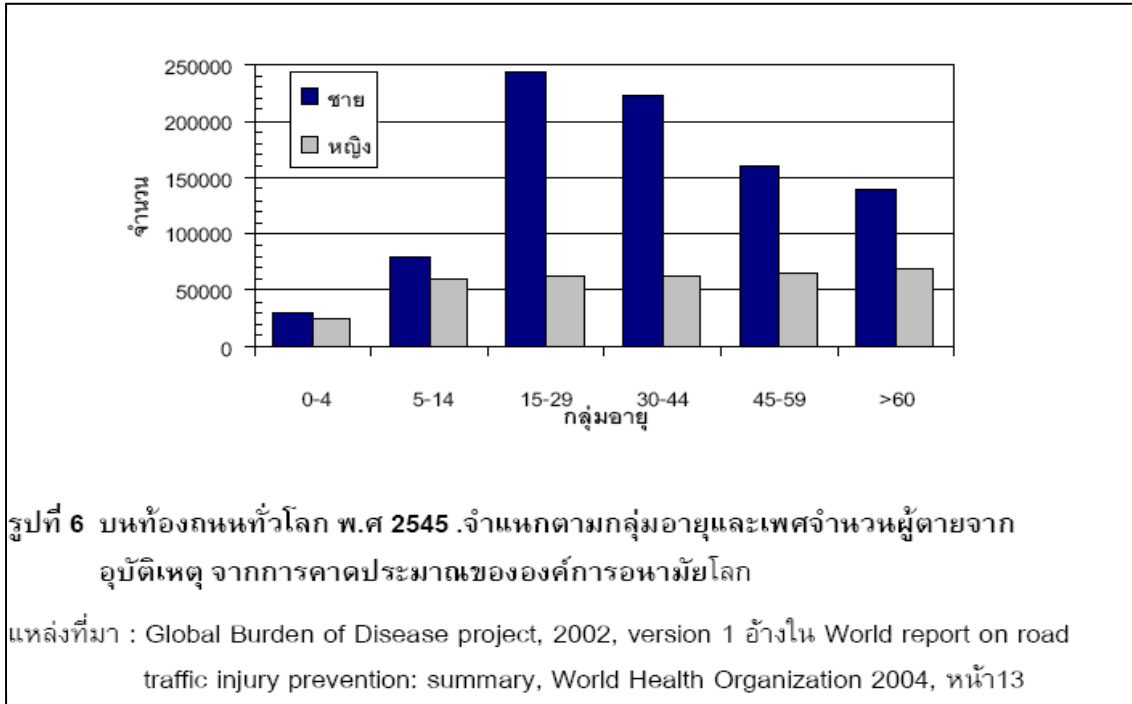
Region	Global percentage		
	Road fatalities	Vehicle	Population
Highly motorised countries	14	60	15
Asia/Pacific	44	16	54
Central/Eastern Europe	12	6	7
Latin America/Caribbean	13	14	8
Africa	11	4	11
Middle East/North Africa	6	2	4
Total	100	100	100

บทความตีพิมพ์ในวารสารทางการแพทย์ British Medical Journal เดือน พฤษภาคม 2545 Natulya และ Reich (5) ได้รายงาน ว่า กลุ่มคนยากจนในประเทศกำลังพัฒนามีภาระโรค (หรือการสูญเสียปีสุขภาวะที่ปรับด้วยความพิการ – Disability-Adjusted Life Years (DALYs)) อันเนื่องมาจากอุบัติเหตุบนถนน สูงที่สุด ในปี พ.ศ. 2541 การกระจายของปัญหาอุบัติเหตุบนถนนนั้น 85% ของการตาย และ 90%ของภาระโรค ที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจร เกิดขึ้นกับคนยากจนในประเทศกำลังพัฒนา จากรูปที่ 5 จะเห็นว่า ประเทศในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และชายฝั่งตะวันตกของมหาสมุทรแปซิฟิก (เฉพาะประเทศรายได้ปานกลางและต่ำ) มีอัตราการตายสูงที่สุด โดยสูงกว่ากลุ่มประเทศยุโรปประมาณ เกือบ 6 เท่า นอกจากนี้ยังพบว่า อัตราตายในกลุ่มเด็กอายุ 0 – 4 และ 5– 14 ปีในประเทศกำลังพัฒนาสูงกว่าประเทศร่ำรวยประมาณ 5 – 7 เท่า

**รูปที่ 5 อัตราตาย (ต่อแสนประชากร) เนื่องจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน เปรียบเทียบระหว่างกลุ่มประเทศต่างๆ พ.ศ. 2541**

แหล่งที่มา : BMJ, May 2002, Vol 324, No. 7346 p1139. กลุ่มอายุและเพศที่เสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการจราจร ได้แก่ กลุ่มอายุ 15 – 44 ปี เพศชาย ทั้งนี้จำนวนผู้เสียชีวิตวัยรุ่นและวัยผู้ใหญ่ตอนต้น เพศชายสูงกว่าเพศหญิงประมาณ 4 เท่า





ลักษณะทางประชากรของผู้บาดเจ็บจากการจราจรไม่ค่อยแตกต่างกันในทุกภูมิภาค แต่องค์ประกอบบางอย่างก็แตกต่างกันอย่างชัดเจน ตัวอย่างเช่น สถานการณ์ใช้ถนนและยานพาหนะของผู้เสียชีวิตจากการจราจร พ.ศ. 2542 มีการกระจายที่ต่างกันมาก ประเทศไทยมีลักษณะเหมือนมาเลเซีย และอินโดนีเซีย(เมืองบันดุง) กล่าวคือ มีผู้ใช้ยานพาหนะสองล้อสูงกว่ากลุ่มอื่นๆ (ประมาณร้อยละ 45 – 70) ในขณะที่ประเทศที่พัฒนาแล้วจะมีผู้ใช้ยานพาหนะสี่ล้อในสัดส่วนที่สูง ได้แก่ สหรัฐอเมริกา นอร์เวย์ เนเธอร์แลนด์ ออสเตรเลีย ญี่ปุ่น ส่วนกลุ่มประเทศที่มีสัดส่วนคนเดินถนนสูงที่สุดคือ อินเดีย และศรีลังกา การกระจายเช่นนี้ เป็นผลมาจากหลายปัจจัย เช่น ในประเทศที่รายได้น้อยถึงปานกลางไม่ค่อยมีหรือไม่นิยมยานยนต์สี่ล้อมากนัก แต่มียานยนต์สองล้อมากกว่า เพราะราคาไม่สูง ส่วนประเทศรายได้สูงนั้น ประชากรมีรถยนต์มากกว่า และส่วนหนึ่งมีระบบขนส่งมวลชนที่สะดวกและปลอดภัย อย่างไรก็ตาม เป็นที่น่าสังเกตว่า เนเธอร์แลนด์มีผู้บาดเจ็บที่ใช้จักรยานสูงกว่าทุกประเทศ แสดงว่า ประชาชนเดินทางด้วยจักรยานกันมาก

### ปัจจัยการเกิดปัญหา

กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข ระบุว่า “ อุบัติเหตุ ” ส่วนใหญ่ ไม่ใช่เกิดขึ้นเพราะเหตุบังเอิญ แต่เกิดจากการขาดความรู้ ขาดประสบการณ์ ประมาณ ขาดความชำนาญ ขาดความระมัดระวัง มีการเตรียมการไม่ดี ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้แก่ คน เกิดจากพฤติกรรม ขับรถเร็ว ขาดวินัย ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เสพสุราและติดยาเสพติด ส่วนปัญหาด้านสุขภาพ ได้แก่ สายตาสั้น ตาบอดสี หูตึง และโรคประจำตัวต่างๆ ยานพาหนะ ได้แก่ ความบกพร่องของเครื่องยนต์ การขาดการบำรุงรักษา



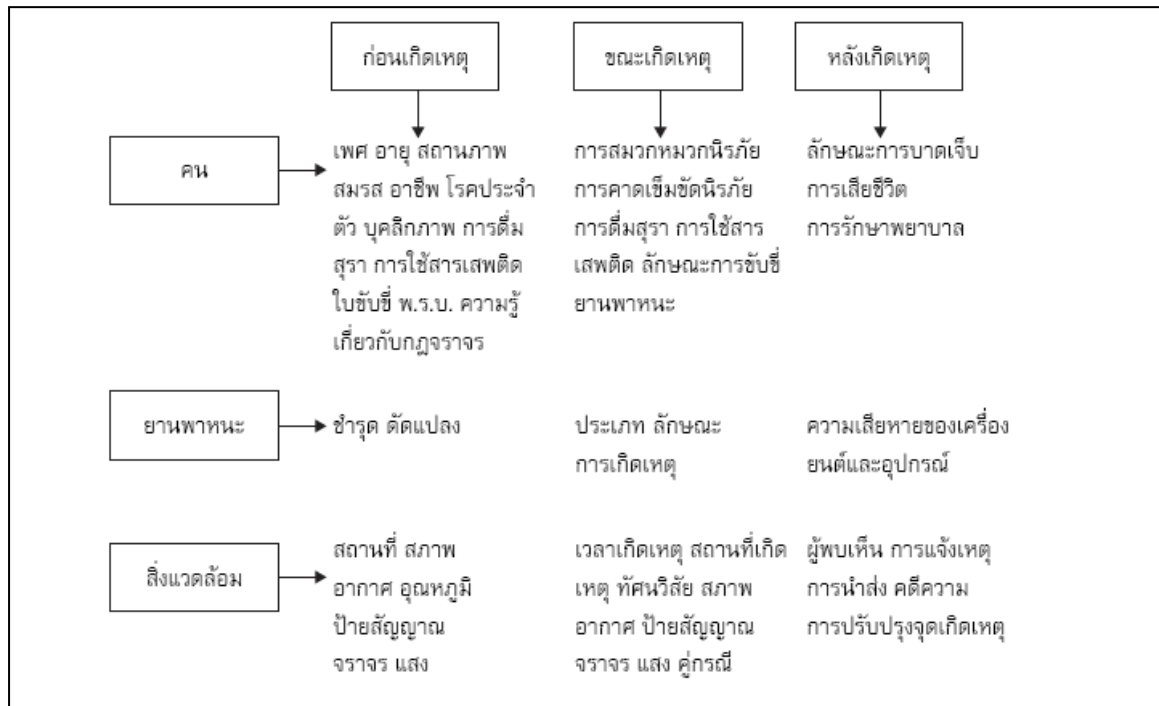
สภาพรถ สภาพแวดล้อม ไม่เอื้ออำนวยต่อการขับรถ เช่นฝนตก ถนนลื่น ควันไฟ ความสว่าง สภาพถนนทางเลี้ยว สัญญาณไฟจราจรและป้ายสัญญาณจราจรที่ไม่ชัดเจน เป็นต้น

ปัจจัยที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรคือการขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด การขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด การแข่งรถผิดกฎหมาย ความประมาท การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร หลับใน การดื่มสุราขณะขับรถ ถ้าดื่มในระดับที่ทำให้มีแอลกอฮอล์ในเลือดสูงเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะไม่สามารถควบคุมการเคลื่อนไหวได้ดีเท่าภาวะปกติ สถิติอุบัติเหตุในช่วงสงกรานต์ตั้งแต่วันที่ 11 เมษายน ถึง 17 เมษายน 2546 มีผู้ประสบอุบัติเหตุรวม 44 ,233 คน ชาย 31 ,973 คนคิดเป็นร้อยละ 72 หญิง 12,260 คน คิดเป็นร้อยละ 28 มีผู้เสียชีวิตรวม 668 คน ชาย 567 คน และหญิง 101 คน

หลักปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจร ไม่ขับรถด้วยความเร็วสูงเกินที่กฎหมายกำหนดไม่ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด ไม่แข่งรถอย่างผิดกฎหมาย ให้สัญญาณไฟเมื่อจอด ชะลอหรือเลี้ยวรถไม่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟหรือเครื่องหมายการจราจร ตรวจสอบสภาพ อุปกรณ์ให้พร้อมใช้งาน ไม่ดื่มของมึนเมา ไม่เสพสารเสพติด ไม่ขับรถขณะร่างกายอ่อนเพลีย ขับรถยนต์คาดเข็มขัดนิรภัยขับรถมอเตอร์ไซด์ควร “เปิดไฟใส่หมวกกันน็อคทุกครั้งที่ยังขี่รถ ถ้าเราปฏิบัติตามกฏ จะช่วยลดอุบัติเหตุได้

(<http://www.thaihed.com/healthupdate/details.php?ID=236> )

แนวคิดทฤษฎีของ Haddon matrix ซึ่งมองว่าปัจจัยในการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้งประกอบด้วยคน พาหนะ และสิ่งแวดล้อม และจำแนกระยะเวลาการเกิดอุบัติเหตุเป็น 3 ระยะเวลาคือ ก่อนเกิดเหตุ ขณะเกิดเหตุ และหลังเกิดเหตุ



โดยปัจจัยที่เป็นตัวการสำคัญและควบคุมได้ยากที่สุด เพื่อที่จะไม่ให้เกิดอุบัติเหตุคือ คน โดยหากผู้ขับขี่ไม่อยู่ในสภาพที่พร้อมในการขับขี่ หรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายที่กำหนดไว้จะทำให้เกิดปัญหาด้านการเกิดอุบัติเหตุจราจรได้

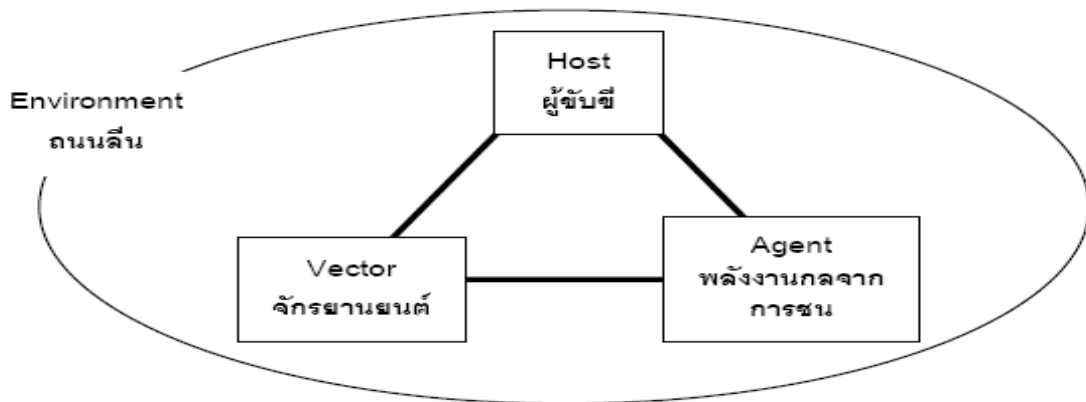
องค์การอนามัยโลก ได้อธิบายถึงระบาดวิทยาการบาดเจ็บ โดยใช้องค์ประกอบของการเกิดโรค 4 ประการคือ Host, Agent, Vector, และ Environment ซึ่งเมื่อนำมาอธิบายเรื่องการบาดเจ็บจะมีความหมายดังนี้

Host หมายถึง ผู้บาดเจ็บ

Agent หมายถึง พลังงาน

Vector หมายถึง พาหะ หรือตัวนำพลังงาน

Environment หมายถึง สภาพแวดล้อม



### รูปที่ 1 ตัวอย่างองค์ประกอบการบาดเจ็บจากจักรยานยนต์ล้ม

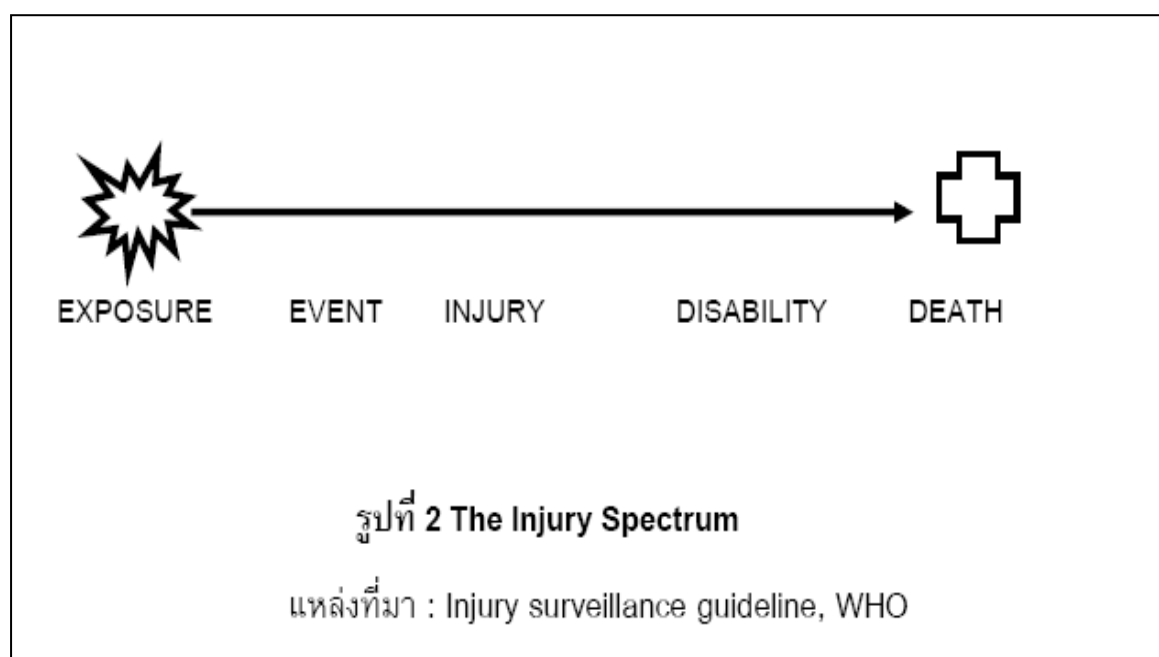
Host คือ ผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่บาดเจ็บ Agent คือ พลังงานกลที่เกิดขึ้นในขณะที่จักรยานยนต์เคลื่อนที่ Vector คือ พาหะหรือตัวนำพลังงาน ได้แก่ จักรยานยนต์ และ Environment คือ สิ่งแวดล้อม เช่น ถนนที่ลื่น และรวมสภาพสังคม ที่ยอมรับให้มีพฤติกรรมและสิ่งแวดล้อมที่มีความเสี่ยงอันตรายเช่นนั้นจะเห็นว่า เป็นการประยุกต์ Epidemiologic Triad (Host, Agent, &Environment) โดยให้ความสำคัญกับพาหะ (vector) มากขึ้น และนำมาแสดงในแผนภาพด้วยการพิจารณาเช่นนี้ ทำให้มองเห็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องได้อย่างดี ทำให้การพิจารณามาตรการทางเลือกเพื่อควบคุมและป้องกันปัญหามีได้หลายรูปแบบ ตัวอย่างเช่น

### ตารางที่ 1 ปัจจัยและตัวอย่างมาตรการทางเลือกเพื่อควบคุมและป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน

ปัจจัย	มาตรการทางเลือก
Host	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ป้องกันผู้ใช้จักรยานยนต์ด้วยการสวมหมวกนิรภัย และเสื้อผ้าที่หนาพอที่จะต้านทานแรงเสียดสีกับพื้นถนน หรือวัตถุในบริเวณที่เกิดเหตุได้</li> <li>- จัดบริการสุขภาพด้านกายภาพบำบัด เพื่อช่วยให้การฟื้นฟูสุขภาพคืนสู่ปกติให้เร็วและมากที่สุด</li> </ul>
Agent	<ul style="list-style-type: none"> <li>- จำกัดความเร็ว เพื่อลดพลังงานที่จะก่อให้เกิดการบาดเจ็บเมื่อเกิดเหตุ</li> </ul>
Vector	<ul style="list-style-type: none"> <li>- สั่งระงับการจำหน่าย หรือห้าม เ้าเข้าจักรยานยนต์ที่ขับได้เร็วเกินระดับความเร็วสูงสุดที่กำหนด</li> <li>- พัฒนาการออกแบบจักรยานยนต์ เพื่อลดโอกาสการลื่นล้ม</li> </ul>
Environment	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ลดความเรียบ หรือความลื่นของถนน</li> <li>- สร้างลูกคลื่นบนผิวถนนเพื่อลดความเร็วของการขับขี่ (speed bump)</li> </ul>

อย่างไรก็ตาม การทำความเข้าใจการเกิดการบาดเจ็บอาจมีหลายกรอบแนวคิด ในหนังสือ Injury Surveillance Guideline ที่องค์การอนามัยโลก ร่วมกับ ศูนย์ป้องกันและควบคุมโรคแห่งชาติ สหรัฐอเมริกา ได้นำเสนออีก 2 แบบ คือ Injury Spectrum และ Haddon's Matrix .

Injury Spectrum เป็นแนวทางการวิเคราะห์การบาดเจ็บ โดยมองการเปลี่ยนแปลงตามเวลา เริ่มจากการสัมผัสปัจจัยเสี่ยง (Expose) ไปสู่การเกิดเหตุ การบาดเจ็บ การพิการ และการตาย



กรอบแนวคิดนี้นำไปสู่การคิดมาตรการป้องกันควบคุมโรคที่นักสาธารณสุขคุ้นเคย ได้แก่ การป้องกันระดับปฐมภูมิ ทุติยภูมิ และตติยภูมิ ดังตาราง

ตารางที่ 2 ระดับการป้องกันการบาดเจ็บ

ระดับการป้องกัน	ความหมาย และตัวอย่างมาตรการ
ปฐมภูมิ	ได้แก่ ป้องกันการบาดเจ็บ หรือลดปัจจัยที่จะนำไปสู่การเกิดเหตุ ตัวอย่างเช่น การสวมหมวกนิรภัย(ป้องกันการบาดเจ็บที่ศีรษะ) การคาดเข็มขัดนิรภัย(ป้องกันร่างกายไม่ให้กระแทกกับตัวรถ) รวมไปถึง การให้การศึกษา มีมาตรการไม่ให้มีการเมาแล้วขับ เป็นต้น
ทุติยภูมิ	ได้แก่ การตรวจวินิจฉัยอย่างรวดเร็ว (Early diagnosis) ในที่เกิดเหตุ และให้การปฐมพยาบาล การนำส่งอย่างถูกต้องเหมาะสม
ตติยภูมิ	ได้แก่ การรักษาพยาบาล และฟื้นฟูสุขภาพ

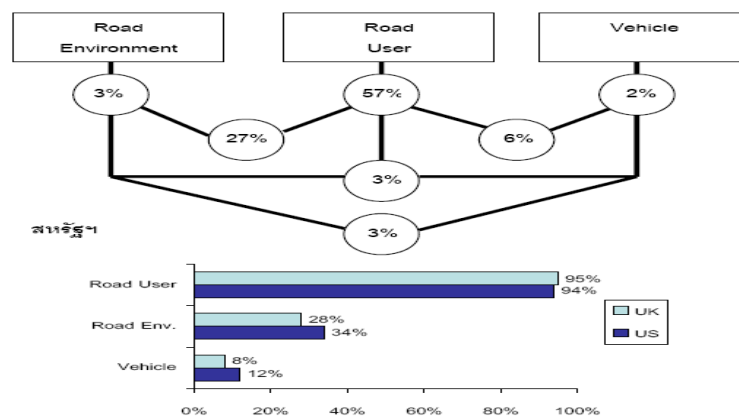
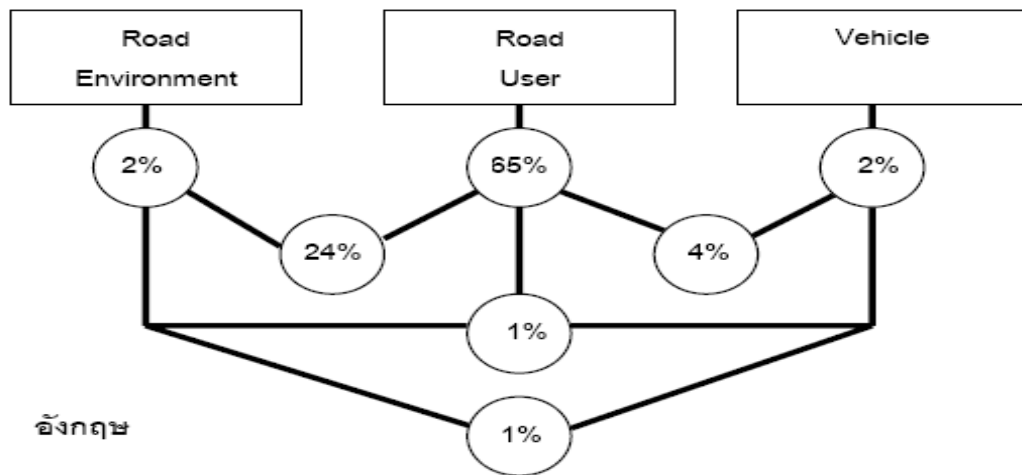
ในปี 1970 ได้มีผู้เสนอแนวคิดการวิเคราะห์การบาดเจ็บ คือ William Haddon Jr. โดยได้นำเอา injury spectrum มาผนวกกันกับ ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บ เรียกว่า Haddon's Matrix ซึ่งใช้วิเคราะห์การบาดเจ็บได้ทุกชนิด และทำให้พิจารณาความเป็นไปได้ในการป้องกันการบาดเจ็บ ในเหตุการณ์คล้ายกันที่อาจเกิดในอนาคตได้ ตารางข้างล่างนี้คือตัวอย่าง Haddon's Matrix

ตารางที่ 3 Haddon's Matrix

	Human (or Host)	Vector (พาหะ)	Physical environment	Socio-economic environment
<b>Pre-event</b>	คนมีความเสี่ยงใดมาก่อนหรือไม่	พาหะของพลังงานมีอันตรายสูงหรือไม่	สิ่งแวดล้อมมีอันตรายหรือไม่ มีสิ่งที่จะช่วยลดอันตรายหรือไม่	สิ่งแวดล้อมกระตุ้น หรือช่วยลดการสัมผัสกับความเสียหาย หรืออันตรายหรือไม่
<b>Event</b>	คนมีความทนทานเพียงพอต่อพลังงานที่ทำให้บาดเจ็บได้หรือไม่	พาหะมีเครื่องป้องกันการบาดเจ็บหรือไม่	สิ่งแวดล้อมมีส่วนในการบาดเจ็บขณะเกิดเหตุหรือไม่	สิ่งแวดล้อมมีส่วนในการบาดเจ็บขณะเกิดเหตุหรือไม่
<b>Post-event</b>	การบาดเจ็บรุนแรงเพียงใด	พาหะมีส่วนในการบาดเจ็บหรือไม่	สิ่งแวดล้อมมีผลกระทบหลังเหตุการณ์บาดเจ็บหรือไม่	สิ่งแวดล้อมมีส่วนในการฟื้นฟูสุขภาพจากการบาดเจ็บหรือไม่

ตัวอย่างการใช้ Haddon's Matrix ในการวิเคราะห์การบาดเจ็บในเหตุการณ์ที่ชายคนหนึ่งได้ร่วมงานเลี้ยงและดื่มเหล้าเป็นปริมาณมาก แล้วเขาได้ขับรถกลับบ้านในตอนกลางคืนที่มีฝนตกขณะเดินทาง

ถ้าแบ่งกลุ่มปัจจัยเสี่ยงออกเป็น 3 กลุ่ม คือ ปัจจัยด้านผู้ใช้ถนน ปัจจัยด้านยานพาหนะ และปัจจัยด้านถนน/สิ่งแวดล้อม จากการศึกษาในประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศอังกฤษ (7) พบว่าปัจจัยส่วนใหญ่มาจากผู้ใช้ถนน (ร้อยละ 94-95) (รูปที่ 9) โดยที่ร้อยละ 57 – 65 ของอุบัติเหตุ เกิดจากปัจจัยด้านผู้ใช้ถนนเพียงด้านเดียว ส่วนที่เหลือประมาณร้อยละ 30 เป็นการเกิดโดยมีปัจจัยด้านอื่นร่วมด้วยการศึกษาวิจัยเรื่องปัจจัยเสี่ยงมีในประเทศที่รายได้สูง ร่วมกับมีการดำเนินมาตรการหลาย ๆ ด้านโดยที่มีการประเมินประสิทธิผล ทำให้การควบคุมปัญหาการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรได้ผลดี ในขณะที่ประเทศรายได้ปานกลางและต่ำมีการเปลี่ยนแปลงสู่สภาพสังคมเมืองมากขึ้น มีการเจริญเติบโตของปริมาณยานยนต์อย่างรวดเร็ว แต่ไม่มีการควบคุมป้องกันที่ดีพอ การเรียนรู้จากบทเรียนของประเทศที่ดำเนินมาตรการมาก่อน จึงเป็นสิ่งที่ควรทำอย่างยิ่ง



รูปที่ 9 ร้อยละของปัจจัยที่มีส่วนในการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน ในประเทศอังกฤษ และสหรัฐอเมริกา

ปี พ.ศ. 2547 องค์การอนามัยโลก ได้ตีพิมพ์หนังสือ WORLD REPORT ON ROAD TRAFFIC INJURY PREVENTION: SUMMARY (2) ได้สรุปองค์ความรู้เรื่องปัจจัยเสี่ยงและมาตรการต่างๆ ที่เคยดำเนินงานมาอย่างเป็นระบบ ดังนี้

1. การจัดการความเสี่ยงโดยนโยบายการใช้พื้นที่และนโยบายการขนส่ง (Managing exposure with land-use and transport policy)

- การอยู่ในความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุจราจร
- การลดความเสี่ยงโดยการวางแผนการขนส่ง และการใช้พื้นที่ (ผังเมือง)
- การกระตุ้นให้คนหันไปใช้การรูปแบบเดินทางที่ปลอดภัย
- การลดสภาวะการจราจรที่มีความเสี่ยงสูง

2. การวางแผนและออกแบบถนนให้มีความปลอดภัย(Planning and designing roads for safety)

- ความเสี่ยงจากการออกแบบและวางแผนไม่ดี
- การออกแบบถนนอย่างมีสำนึกเรื่องความปลอดภัย
- การตรวจคุณภาพถนนด้านความปลอดภัย
- ตรวจหาจุดอันตรายและแก้ไขปรับปรุงสภาพถนนให้ปลอดภัย

3. การทำให้ยานยนต์มองเห็นได้ง่าย ผลิตด้วยวัสดุและการออกแบบที่เป็นมิตรกับผู้ใช้งานอื่น ๆ และการผลิตยานยนต์อัจฉริยะ Providing visible, crashworthy, smart vehicles

- ความเสี่ยงจากการออกแบบและการซ่อมบำรุงยานยนต์ที่ไม่ดี
- การทำให้ถูกมองเห็นได้โดยง่าย ทั้งยานพาหนะ และผู้ใช้งานที่มีความเสี่ยงสูง
- การปรับปรุงสภาพรถยนต์เพื่อลดอันตรายต่อผู้เดินทางเวลาเกิดการชน
- การออกแบบรถยนต์อัจฉริยะ

4. การกำหนดกฎหมายเพื่อถนนปลอดภัย และทำให้ประชาชนยอมรับปฏิบัติตาม (Setting road safety rules and securing compliance)

- ความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บเมื่อไม่มีกฎหมายและการบังคับใช้
- การกำหนดเพดานความเร็วของยานยนต์และบังคับใช้
- กำหนดระดับแอลกอฮอล์และบังคับใช้กฎหมาย
- การใช้ยาที่มีฤทธิ์ต่อจิตประสาท
- ปัญหาความล่าช้าของคนขับรถ
- ลดความเสี่ยงของอุบัติเหตุบริเวณทางแยก
- เข็มขัดนิรภัย และอุปกรณ์รัดตัวเด็ก
- หมวกนิรภัยสำหรับยานพาหนะสองล้อ
- การห้ามใช้โทรศัพท์มือถือระหว่างขับรถ

- การศึกษาและประชาสัมพันธ์

#### 5. การดูแลรักษาผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร

- การพัฒนาการปฐมพยาบาลระหว่างนำส่งโรงพยาบาล
- การพัฒนาการรักษาในโรงพยาบาล
- การพัฒนาการฟื้นฟูสุขภาพ

### 1. การจัดการความเสี่ยงโดยนโยบายการใช้พื้นที่และนโยบายการขนส่ง (Managing exposure with land-use and transport policy)

1.1. การอยู่ในความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุจราจรความจำเป็นในการใช้ถนนและปริมาณการจราจรที่มีมาก ทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การจราจรที่มียานยนต์ ปั่นกันหลายชนิด หลายขนาด หลายความเร็ว มีจักรยาน และคนเดินในถนนร่วมในถนนเหล่านั้นด้วย หากไม่มีมาตรการความปลอดภัยใหม่ๆ ที่ได้ผล ประชาชนผู้ใช้ถนนจะมีความเสี่ยงสูงขึ้นเรื่อยๆ ตามปริมาณการจราจร ประเทศรายได้ต่ำและปานกลางจำนวนมากที่มีแนวโน้มการใช้ยานพาหนะสองล้อเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งถือเป็นยานพาหนะที่มีโอกาสบาดเจ็บสูง หรือแม้ในอนาคต 25 ปีต่อไปนี้ ครอบครัวยุคใหม่ของบางประเทศจะยังไม่สามารถมีรถยนต์ได้ จึงจะยังคงมีการใช้จักรยานยนต์กันมากประเทศเวียดนามมีจักรยานยนต์มากเป็นร้อยละ 95 ของยานพาหนะทุกชนิด และเมื่อปี พ.ศ. 2544 การเติบโตของจำนวนจักรยานยนต์ในเวียดนามเพิ่มสูงถึง ร้อยละ 29 และการตายจากการบาดเจ็บบนถนนเพิ่มขึ้นร้อยละ 37 ในปีเดียวกัน ประเทศไทยมีจักรยานยนต์ประมาณร้อยละ 70 ของยานพาหนะทั้งหมด การเพิ่มจำนวนเมื่อปี พ.ศ. 2546 ประมาณร้อยละ 6

1.2 การลดความเสี่ยงโดยการวางแผนการขนส่ง และการใช้พื้นที่ (ผังเมือง) การกำจัดความต้องการเดินทางนั้นเป็นไปได้ แต่ การลดระยะทางและเวลาที่ต้องอยู่ในการเดินทางที่เสี่ยง เป็นสิ่งที่สามารถทำได้ลดน้อยลงได้ การประเมินความปลอดภัยของโครงข่ายถนนที่เกี่ยวข้อง ทั้งระบบควรต้องทำ แต่ยังเป็นสิ่งที่พบได้น้อย ส่วนใหญ่นั้นอาจมีการประเมินความปลอดภัยของถนนที่สร้างใหม่หรือเฉพาะในโครงการใหม่ ประเทศที่มีประสบการณ์ประเมินถนนทั้งระบบ คือ เนเธอร์แลนด์ส่งเสริมลักษณะการใช้พื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อลดปริมาณและระยะการเดินทาง สถานที่ใดที่คนต้องไปเป็นประจำ ควรอยู่ใกล้ๆ กัน เช่น ที่พัก ที่ทำงาน โรงเรียน ห้างสรรพสินค้าการพักผ่อนหย่อนใจ เป็นต้น หากไม่อยู่ใกล้กัน ควรมีระบบขนส่งสาธารณะที่ไปถึงได้โดยง่าย เช่น ประชาชนสามารถเดินหรือขี่จักรยานไปสถานีรถไฟใกล้ๆ ได้โดยสะดวก เป็นต้น จัดเส้นทางที่สั้นและปลอดภัยกว่าให้ผู้ใช้งานที่ด้อยโอกาส (vulnerable road users) คนเดินถนนและคนใช้จักรยานมักตัดสินใจเลือกเส้นทางที่สั้นและง่ายกว่า แม้ว่าเส้นทางนั้นจะปลอดภัยน้อยกว่าก็ตาม มีการศึกษาในบราซิล เม็กซิโก และอุกานดา พบว่า คนเดินเท้ามักจะเดินข้ามถนนที่อันตรายมากกว่าการเดินไปใช้สะพานลอย ระบบการจราจรควรคำนึงถึงข้อนี้ให้มาก จึงควรจัดช่องทางเฉพาะสำหรับการจราจร เลี่ยงไม่ให้ไปตัด

เส้นทางคนเดินหรือเส้นทางจักรยานให้มากที่สุด การจราจรใดที่ไม่ได้มีเป้าหมายเกี่ยวข้องกับชุมชนนั้นก็ควรเลี่ยงให้พ้นจากชุมชนลดการเดินทางที่ไม่จำเป็น โดยการทำให้ปริมาณการจราจรในพื้นที่ที่มีคนเดินหรือใช้จักรยานมาก ตัวอย่างนโยบายการห้ามยานยนต์บางชนิดเข้าพื้นที่ เช่น การกำหนดอนุญาตรถที่มีป้ายเฉพาะเข้ามหาวิทยาลัย การเก็บค่าผ่านทาง การเก็บค่าที่จอดรถ หรือทำพื้นที่จอดรถให้มีน้อย เป็นต้น นโยบายกำหนดห้ามรถบรรทุกหรือรถบัสนักท่องเที่ยวเข้าพื้นที่ที่พักอาศัย และยังรวมไปถึงการส่งเสริมการติดต่อสื่อสารผ่านโทรคมนาคม หรือทำงานผ่านอินเทอร์เน็ต เพื่อลดการเดินทาง 1.3 การกระตุ้นให้คนหันไปใช้การรูปแบบเดินทางที่ปลอดภัยลดการเดินทางรูปแบบที่เสี่ยงการเดินทางในรูปแบบต่างๆ มีความเสี่ยงต่อการตายแตกต่างกัน จากการศึกษาในทวีปยุโรป พบว่า เมื่อเปรียบเทียบกับผู้ใช้รถยนต์ ผู้ใช้จักรยานยนต์เสี่ยงมากเป็น 20 เท่า คนเดินเท้าเสี่ยง 9 เท่า และคนใช้จักรยานเสี่ยง 8 เท่า แต่เมื่อเปรียบเทียบกับผู้ใช้รถยนต์กับการใช้ยานพาหนะอื่น พบว่า การใช้รถยนต์มีความเสี่ยงต่อการตายมากเป็น 10 เท่า เมื่อเทียบกับผู้ใช้รถโดยสารสาธารณะ

ตารางที่ 8 อัตราตายในหน่วย ต่อ 100 ล้านคน - กิโลเมตร เปรียบเทียบกับหน่วย ต่อ 100 ล้านคน - ชั่วโมงเดินทาง

	อัตราตาย ต่อ 100 ล้าน คน-กิโลเมตร <sup>ก</sup>	อัตราตายต่อ 100 ล้าน คน-ชั่วโมงเดินทาง <sup>ข</sup>
ถนน (รวม)	0.95	28
เดินเท้า	13.8	440
จักรยานยนต์	6.4	75
จักรยาน	5.4	25
รถยนต์	0.7	25
รถบัสโดยสาร	0.07	2
เรือเฟอร์รี่	0.25	16
เครื่องบิน	0.035	8
รถไฟ	0.035	2

หมายเหตุ

- ก. คน - กิโลเมตร คือระยะทางผลรวมทั้งหมดของผู้เดินทางทุกคนในแต่ละวิธีการเดินทาง  
ข. คน - ชั่วโมง คือ ระยะเวลาผลรวมทั้งหมดของผู้เดินทางทุกคนในแต่ละวิธีการเดินทาง

แหล่งที่มา : Koornstra MK, ed. Transport safety performance in the EU. Brussels, European Transport Safety Council, Transport Accident Statistics Working Party, 2003

(<http://www.etsc.be/rep.htm>, accessed 17 November 2003)

การจัดให้มีการขนส่งมวลชนที่ดี เช่น รถไฟ รถบัส เป็นต้น จะช่วยลดการเดินทางไกลๆ ด้วยรูปแบบการเดินทางที่มีความเสี่ยงสูง ได้ยุทธศาสตร์ที่กระตุ้นให้คนหันมาใช้บริการขนส่งสาธารณะที่นำมาใช้ได้ เช่น การกำหนดเส้นทาง จุดหยุดรถ ตารางเดินทางและระบบตั๋วที่สะดวกและง่าย ราคาการเดินทางที่คนทั่วไปใช้ได้ (รวมถึงราคาลดพิเศษสำหรับนักเรียน) การจัดพื้นที่จอดรถส่วนตัวที่ปลอดภัยเพื่อให้นักเดินทางต่อด้วยรถสาธารณะได้อย่างมั่นใจ จุดจอดรถแท็กซี่ หรือพื้นที่จอดจักรยานที่เหมาะสม รูปลักษณ์/การตกแต่งภายในรถ ทำให้คนใช้บริการรถสาธารณะมากขึ้นได้ นอกจากนี้อาจลด



แรงจูงใจการใช้งานพาหนะอื่นได้ เช่น เก็บภาษีน้ำมันแพงขึ้น เป็นต้น ประเทศรายได้สูงที่มีมาตรการทั้งการใช้พื้นที่ การควบคุมปริมาณจราจร และมีระบบขนส่งมวลชนที่ดี สามารถลดการใช้รถยนต์ส่วนตัวลงได้ร้อยละ 20-49 ส่วนในประเทศรายได้ต่ำ กลับมีรถสาธารณะที่ไม่ปลอดภัยทั้งต่อผู้โดยสารและผู้ใช้นถนนคนอื่นๆ

#### 1.4 การลดสถานะการจราจรที่มีความเสี่ยงสูง

จำกัดการเข้าถึงเครือข่ายถนนเฉพาะประเภท การแยกไม่ให้ทางคนเดินและเส้นทางจักรยานเข้าสู่พื้นที่ถนนที่ยานยนต์ใช้ความเร็วสูง เช่น มอเตอร์เวย์ เส้นทางระหว่างเมืองเป็นการลดความเสี่ยงที่ดีวิธีหนึ่ง ให้ความสำคัญยานยนต์ที่มีผู้โดยสารมากกว่า 1 คน เช่น จัดช่องทางเฉพาะสำหรับรถบัสหรือรถยนต์ที่มีผู้โดยสารหลายคน เป็นต้น จะทำให้ปริมาณรถบนถนนลดลงได้จำกัดกำลังเครื่องต่อน้ำหนักรถจักรยานยนต์ อังกฤษลดขนาดเครื่องยนต์สำหรับผู้ขับขี่จักรยานยนต์ระยะฝึกหัด (learner) จาก 250 cc เป็น 125 ml. พบว่า ลดปริมาณการเกิดอุบัติเหตุได้ ร้อยละ 25 และอัตราการบาดเจ็บของกลุ่มผู้ขับขี่จักรยานยนต์ระยะฝึกหัดต่ำกว่าผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์แต่ใช้เครื่องยนต์ที่มีกำลังสูงกว่า กฎหมายควบคุมการขับขี่ของเด็กหรือเยาวชน ในทุกพื้นที่ทั่วโลก กลุ่มเยาวชนมีการตายจากการบาดเจ็บบนท้องถนนด้วยอัตราที่สูง โดยเฉพาะในเพศชายการศึกษาในออสเตรเลีย ญี่ปุ่น มาเลเซีย และสิงคโปร์ (2) พบว่า ผู้ขับขี่จักรยานยนต์มีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้สูงในระยะปีแรกของการขับขี่ เช่นเดียวกับยานยนต์ชนิดอื่นๆ ปัจจัยที่มีผลกับความเสี่ยงคือ ความไม่คุ้นเคยกับจักรยานยนต์ (ซึ่งมักจะได้มาจากการขี่คนอื่น) ความมั่นใจเกินไป ผลจากแอลกอฮอล์ และการขับเร็ว ความเสี่ยงต่อการเกิดเหตุร้ายสูงกว่าเวลาอื่นเป็น 3 เท่าในกลุ่มอายุ 16 ปี และ 4 เท่าในกลุ่มอายุ 20-44 ปี มีการศึกษา Case-control ขึ้นหนึ่งพบว่า สามารถลดผลกระทบจากอุบัติเหตุจราจรที่เกิดกับผู้ขับขี่วัยรุ่นได้โดยควบคุมไม่ให้มีผู้โดยสารซ้อนท้ายมากกว่า 1 คนจากรายงานการวิจัยเมื่อปี พ.ศ. 2541 มาเลเซียลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุจักรยานยนต์ได้อย่างชัดเจน โดยการปรับอายุขั้นต่ำที่กฎหมายอนุญาตให้ขับจักรยานยนต์ได้จาก 16 เป็น 18 ปี โดยปี พ.ศ. 2530 (ค.ศ.1987) นิวซีแลนด์ เป็นประเทศแรกที่เริ่มการให้ใบอนุญาตขับขี่อย่างเป็นทางการเป็นขั้นตอน (Graduated Driver Licensure) (11) และประเทศออสเตรเลีย สหรัฐอเมริกา และอังกฤษ ก็ได้ใช้มาตรการดังกล่าวตามมา การกำหนดขั้นตอนการได้ใบอนุญาตขับขี่ของนิวซีแลนด์ใช้สำหรับประชาชนอายุ 15-24 ปี คือ ขั้นที่หนึ่ง ระยะเวลา 6 เดือน ให้ขับได้โดยมีผู้กำกับดูแล โดยต้องผ่านการสอบสัมภาษณ์และข้อเขียน ขั้นที่สอง ระยะเวลา 18 เดือน ซึ่งให้ขับยานยนต์ได้ ยกเว้นเวลา 22.00 น.- 05.00 น. โดยไม่มีผู้โดยสารอายุต่ำกว่า 20 ปี และจำกัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดไม่เกิน 0.03 กรัมต่อเดซิลิตร (เท่ากับ 30 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์) ขั้นที่สาม ใบอนุญาตขับขี่แบบสมบูรณ์ (fulllicence) ซึ่งต้องทดสอบก่อนได้รับใบขับขี่ การประเมินผลมาตรการนี้ พบว่า ลดการเกิดอุบัติเหตุรุนแรงในผู้ขับขี่อายุน้อยได้ร้อยละ 8 ในขณะที่ออสเตรเลียได้เพิ่มมาตรการจำกัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดลดน้อยลงเป็น 0.01 กรัมต่อเดซิลิตร (หรือ 10 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์) ซึ่งทำให้ลดการเกิดอุบัติเหตุได้ถึงหนึ่งในสาม

2 การวางแผนและออกแบบถนนให้มีความปลอดภัย (Planning and designing roads for safety)

2.1. ความเสี่ยงจากการออกแบบและวางแผนไม่ดีการสร้างถนนที่ไม่คำนึงถึงผู้ใช้จักรยานและคนเดินถนน ทำให้มีการบาดเจ็บเกิดขึ้นมากมาย หากมองในมุมความปลอดภัยของกลุ่มดังกล่าวแล้ว ปัญหาสำคัญอันดับแรกสุดคือ การรวมยานพาหนะทุกชนิด ทั้งขนาดใหญ่ และขนาดเล็ก ไว้ในถนนเดียวกัน มีอันตรายสูงสุด คนเดินถนนและจักรยานมีความปลอดภัยสูงในถนนที่จำกัดความเร็วที่ 30 กม.ต่อ ชม. เท่านั้น ซึ่งแม้ในความเร็วขนาดนี้ ก็ควรมีการแยกส่วนถนนจากยานพาหนะชนิดอื่นๆ ด้วยเช่นกัน ปัญหาสำคัญอันดับรองลงมา คือ การข้ามถนน คนเดินถนนและจักรยานมักถูกชนแล้วบาดเจ็บรุนแรงบริเวณทางแยก

2.2. การออกแบบถนนอย่างมีสำนึกเรื่องความปลอดภัยเครือข่ายถนนควรถูกออกแบบให้มีหน้าที่การใช้ประโยชน์ที่ชัดเจน ในปี พ.ศ. 2541 ประเทศเนเธอร์แลนด์ได้จัดระเบียบถนนใหม่ โดยกำหนดหน้าที่ของถนนสายต่างๆ อย่างชัดเจนและปรับปรุงถนนให้มีสภาพเหมาะสมกับหน้าที่ มีการศึกษาที่พบว่า การแยกชนิดของถนนอย่างชัดเจน จะลดการบาดเจ็บได้ถึงหนึ่งในสามของค่าเฉลี่ย การบาดเจ็บต่อกิโลเมตรการเดินทาง การออกแบบที่เหมาะสมกับหน้าที่ของถนน เช่น ถนนสำหรับรถความเร็วสูง ถนนชนบท ถนนเชื่อมต่อสองแบบแรก ถนนในชุมชน ควรจำกัดความเร็วไม่เกิน 30 กม.ต่อ ชม. และมีการออกแบบเพื่อลดความเร็วของรถการออกแบบถนนสำหรับคนเดินและจักรยานในอุดมคติ คือ การทำโครงข่ายเส้นทางจักรยานแยกจากถนนและเชื่อมต่อการขนส่งมวลชน นอกจากนี้การลดความเร็วรถในถนนที่มีคนเดินมาก เช่น ทำถนนให้แฉก มีแถบลายนูน (rumble strips) บนพื้นถนน มีสิ่งกีดขวางลดความเร็ว (speed bump) เป็นต้น จะช่วยลดการบาดเจ็บได้มาก ตัวอย่างเมืองบาเดน ในออสเตรเลีย ได้ทำถนนอย่างเป็นระบบเมื่อปี 1988 เป็นผลให้ ร้อยละ 75 ของถนนทั้งหมดถูกจำกัดความเร็วให้ไม่เกิน 30 กม.ต่อ ชม. ซึ่งทำให้ลดการตายและการบาดเจ็บลงได้ร้อยละ 60 การออกแบบถนนสำหรับคนขับ คนขี่ และคนโดยสารยานยนต์ การศึกษาในออสเตรเลียและยุโรป พบว่า ยานยนต์ที่เกิดการชนกับวัตถุอยู่นิ่งในบริเวณถนน มีมากถึงร้อยละ 18-42 ปัจจัยเสี่ยงที่พบคือ ผู้ขับขี่อายุน้อย ความเร็ว การดื่มแอลกอฮอล์ และข้อจำกัดในการมองเห็นการออกแบบให้บริเวณใกล้ๆ ถนนไม่มีสิ่งกีดขวางที่เป็นโลหะ ไม่มีต้นไม้ใหญ่ หรือการทำให้เสาสัญญาณจราจรและเสาไฟพับงอได้เมื่อถูกชน เป็นทางเลือกที่ช่วยลดการบาดเจ็บได้ อย่างไรก็ตาม สิ่งกีดขวางที่เป็นโลหะแข็งยังมีประโยชน์ในถนนสำหรับรถความเร็วสูงที่กั้นช่องว่างของรถ ป้องกันการชนประสานงา หรือตกถนน ที่กั้นนี้ควรออกแบบให้กั้นรถได้โดยที่ไม่ก่ออันตรายร้ายแรงต่อผู้ใช้รถ ประเทศเดนมาร์ก สวีเดน สวิตเซอร์แลนด์ และอังกฤษ นิยมใช้ที่กั้นถนนที่ยืดหยุ่นได้ ไม่แข็งแบบโลหะ การใช้งานมีทั้งในถนนเดินรถทางเดียว (หลายช่องว่าง) หรือถนนเดินรถสองทาง ผลของการใช้มาตรการนี้ลดการตายและการบาดเจ็บรุนแรงได้ถึง ร้อยละ 45-50

2.3 การตรวจคุณภาพถนนด้านความปลอดภัย (Safety Audits) ควรมีทีมที่มีประสบการณ์ ตรวจสอบการสร้างถนน โดยทีมนี้ต้องเป็นอิสระจากทีมออกแบบการตรวจสอบมีห้าขั้นคือ ศึกษาความเป็นไปได้ การร่างแบบ การออกแบบอย่างละเอียด ก่อนเปิดใช้และระยะเริ่มใช้ถนน 2-3 เดือนแรก

2.4 ตรวจหาจุดอันตรายและแก้ไขปรับปรุงสภาพถนนให้ปลอดภัย (Remedial action at high-risk crash sites) การแก้ไขปรับปรุงจุดอันตราย ซึ่งต้องมีการสำรวจถนน และดำเนินการแก้ไข การเกิดอุบัติเหตุมักจะไม่ได้เกิดทั่วทั้งเครือข่ายถนน หากแต่มีบางจุดที่มีความเสี่ยงสูงและเกิดเหตุบ่อย ๆ การแก้ไขที่มักจะได้ประโยชน์ เช่น สร้างถนนพื้นผิวลดการลื่นไถล การเพิ่มแสงสว่าง สร้างเกาะกลางถนน เพิ่มสัญญาณจราจร ปรับปรุงทางแยกโดยใช้เครื่องหมายสัญญาณ หรือวงเวียน และการสร้างสะพานคนข้ามการซ่อมบำรุงและปรับปรุงสภาพถนนที่ถูกจุด เป็นการลงทุนน้อย แต่ลดอันตรายได้มาก

3. การทำให้ยานยนต์มองเห็นได้ง่าย ผลิตด้วยวัสดุและการออกแบบที่เป็นมิตรกับผู้ใช้ถนน  
อื่นๆ (Providing visible, crashworthy, smart vehicles

3.1. ความเสี่ยงจากการออกแบบและการซ่อมบำรุงยานยนต์ที่ไม่ดีผลของยานยนต์ที่มีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุ นั้น ประมาณ ร้อยละ 3-5 เท่านั้น แต่จาก European Commission report ฉบับล่าสุด ระบุว่า ถ้ารถทุกคันได้รับการผลิตให้อยู่มาตรฐานที่ดี จะลดการตายและการบาดเจ็บได้ประมาณ ร้อยละ 50 ขณะเดียวกัน ในประเทศรายได้ต่ำและปานกลางก็ยังไม่มีการบังคับใช้มาตรการที่เข้มงวดกับมาตรฐานยานยนต์เหมือนที่ยุโรปทำในมุมมองด้านผู้ใช้รถยนต์ การชนที่ขนาดรถยนต์ต่างกันมาก จะทำให้เกิดการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บรุนแรงได้มากกว่าการชนกันระหว่างรถขนาดเดียวกัน ปัจจัยเสี่ยงอื่นๆ ได้แก่ การขาดอุปกรณ์ป้องกันคนนั่งในรถไม่ให้กระเด็นออกมาภายนอกเมื่อเกิดการชน หรือแม้แต่การไม่มีไฟเบรกท้ายรถในตำแหน่งที่สูงพอให้มองเห็นได้ชัดเจน ก็ทำให้เกิดความเสี่ยงสูงขึ้นคนเดินถนนมีความเสี่ยงต่อการตายเมื่อถูกเกี่ยวชนสูงมาก ในยุโรป พบว่า ในคนเดินเท้าที่ตายนั้น ร้อยละ 66 ถูกชนโดยด้านหน้าของรถยนต์นั่ง, ร้อยละ 11 ถูกชนกับส่วนอื่นๆ ของรถยนต์นั่ง, และ ร้อยละ 23 ถูกชนด้วยยานยนต์ชนิดอื่น (13) ส่วนในประเทศรายได้ต่ำและปานกลาง คนเดินเท้าตายจากการชนโดยรถชนิดอื่นๆ มากกว่านี้ เช่น ประเทศกานา ร้อยละ 37.8 คนโดยรถยนต์นั่ง(ซึ่งส่วนมากเป็นแท็กซี่) ร้อยละ 31.8 เป็นรถบัสและมินิบัส ร้อยละ 18.6 เป็นรถบรรทุกขนาดใหญ่ ร้อยละ 7.6 เป็นรถบรรทุกขนาดเล็ก ร้อยละ 2 เป็นจักรยานยนต์ และ ร้อยละ 1.3 เป็นยานพาหนะชนิดอื่น ประเทศไทย จากข้อมูลโรงพยาบาล มีร้อยละ 75-80 ของผู้บาดเจ็บ และร้อยละ 70-90 ของผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุจราจร เป็นผู้ใช้จักรยานยนต์ ในทุกๆ ประเทศ กลุ่มผู้ใช้ถนนกลุ่มนี้เสี่ยงต่อการบาดเจ็บหลายตำแหน่งพร้อมๆ กัน ทั้งการบาดเจ็บที่ศีรษะ ออกและแขน/ขา การบาดเจ็บที่ศีรษะเป็นสาเหตุการตายที่สำคัญ ส่วนการบาดเจ็บที่แขน/ขา มักจะเป็นสาเหตุการพิการระยะยาว ในประเทศรายได้ต่ำและปานกลาง รถบัส มินิบัส รถบรรทุก และรถกระบะที่ใช้บรรทุกคนมักจะเกิดการชนได้บ่อย และมีลักษณะไม่ถึงมาตรฐาน อย่างที่ประเทศรายได้สูงกำหนดโดยมากผู้โดยสารมักไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัย หรือกรณีโดยสารส่วนท้ายของรถกระบะ ผู้โดยสารจะ

กระเด็นออกจากตัวรถ ปัญหาอื่นๆ คือ ไม่มีอุปกรณ์ดับเพลิงในรถสาธารณะ ไม่มีอุปกรณ์ทุบทำลายกระจกเพื่อออกจากรถสาธารณะกรณีฉุกเฉินการตรวจสภาพรถเป็นประจำบ่อยๆ อาจไม่ส่งผลด้านการลดการเกี่ยวชนเท่าใดนัก แต่การตรวจตราการบรรทุกน้ำหนักเกิน และอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยในรถสาธารณะขนาดใหญ่ จะเป็นประโยชน์มาก โดยเฉพาะกรณีรถมีอายุใช้งานมากเกิน 12 ปีขึ้นไป

3.2 ทำให้การมองเห็นได้ง่าย ทั้งยานพาหนะ และผู้ใช้ถนนที่มีความเสี่ยงสูง (Improving the visibility of vehicles and vulnerable road users) การมองเห็นผู้อื่นและทำให้ผู้อื่นมองเห็นในเวลาที่ใช้ถนน เป็นหลักเบื้องต้นของความปลอดภัย การมองไม่เห็น หรือไม่ชัดเจน เป็นปัจจัยสำคัญของการเกี่ยวชนสามชนิด คือ

1) การชนในเวลากลางคืน ทั้งกรณีการพุ่งเข้าชนท้ายรถอื่นที่ขับช้า หรือจอดข้างทาง หรือชนจักรยาน/ คนเดินถนน ที่ขวางหน้ารถ

2) การชนในเวลากลางวันที่เป็นกรณีการชนแบบทำมุม หรือประสานงา และ 3) ทั้งกลางวันและกลางคืน กรณีการชนในสภาพหมอกลงจัด มีหลายวิธีในการเพิ่มการมองเห็น ได้แก่

- เปิดไฟหน้ารถยนต์เวลากลางวัน ลดการชนได้ร้อยละ 10-15 แต่ในประเทศจำนวนมากก็ยังไม่ใช้มาตรการนี้ มีการศึกษา เกี่ยวกับเรื่อง The safety effects of daytime running lights.พบว่า การเปิดไฟรถยนต์เวลากลางวัน ช่วยลดการชนได้ร้อยละ 12 ลดจำนวนผู้บาดเจ็บร้อยละ 15 และลดจำนวนผู้เสียชีวิตร้อยละ 25

- ในรัฐวิกตอเรีย ประเทศออสเตรเลีย (18) พบว่า การเปิดไฟหน้ารถจักรยานยนต์เวลากลางวัน ได้ประสิทธิผลเช่นเดียวกัน นอกจากนี้ยังรายงานว่า สาเหตุของการเกี่ยวชนร้อยละ 65 มีส่วนจากการมองไม่เห็น ระหว่างรถยนต์ กับจักรยานยนต์และร้อยละ 21 ของทั้งหมดนั้นเกิดจากสาเหตุการมองไม่เห็นสาเหตุเดียว หลายประเทศได้ศึกษาจนพิสูจน์ได้ว่า การเปิดไฟหน้ารถจักรยานยนต์ลดร้อยละของการเกี่ยวชนได้แตกต่างกันไป ได้แก่ มาเลเซีย (ร้อยละ 10-29), สหรัฐอเมริกา (ร้อยละ 13), สิงคโปร์ (ร้อยละ 15), และในยุโรป (ร้อยละ 10)

- ไฟเบรกด้านท้ายรถในตำแหน่งระดับสูง ลดการชนท้ายได้ร้อยละ 15-50

- ไฟบนรถบรรทุก และรถพ่วง มักไม่เพียงพอ มีการวิจัยในเยอรมนี พบว่า ร้อยละ 5 ของอุบัติเหตุรถยนต์ชนรถบรรทุก เกิดจากการมองไม่เห็นในเวลากลางคืน ซึ่งเกิดทั้งในกรณีรถบรรทุก/รถพ่วงกำลังเลี้ยว กลับรถ หรือแม้แต่วิ่งนำหน้ารถยนต์อยู่

- วัสดุเรืองแสงทั้งด้านหน้า ท้าย และล้อ ของรถจักรยาน เป็นข้อบังคับในประเทศรายได้สูง ในเนเธอร์แลนด์ พบว่าร้อยละ 30 ของอุบัติเหตุจักรยานเกิดในเวลากลางคืน หรือบรรยากาศโพล้เพล้ ปัญหาเหล่านี้หลีกเลี่ยงได้ถ้ารถจักรยานเปิดไฟ

- สีสดสว่างของเสื้อผ้า และอุปกรณ์ประกอบยานพาหนะ ทำให้คนเดินถนน ผู้ขับขี่และผู้ใช้จักรยาน มองเห็นได้ง่าย เสื้อสะท้อนแสง (reflective vest) มีใช้ในประเศทรายได้สูง แต่อาจไม่เหมาะสมกับประเทศเมืองร้อน และราคาค่อนข้างสูง ทางเลือกอื่น เช่น การใช้สีเหลือง สีส้ม สำหรับเสื้อผ้า และส่วนประกอบยานพาหนะ ซึ่งรวมไปถึงจักรยานด้วย

3.3 การปรับปรุงสภาพรถยนต์เพื่อลดอันตรายต่อผู้เดินถนนเวลาเกิดการชน จาก การศึกษาในประเทศอังกฤษ สรุปได้ว่า การพัฒนายานพาหนะ ถนน กฎหมายและการบังคับใช้ ช่วยลดการตายและบาดเจ็บรุนแรงได้ร้อยละ 33 ขณะที่ การพัฒนายานพาหนะเพียงอย่างเดียว ลดปัญหาได้เพียงร้อยละ 15.4 เท่านั้น การศึกษาในนิวซีแลนด์ก็ได้ข้อสรุปในทำนองเดียวกันนี้ ประเทศในยุโรป ได้ใช้ผลการศึกษาร่วมกันผ่านเวทีการประชุมเชิงเทคนิคระดับนานาชาติและผลักดันการยกระดับมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง ยานยนต์ในประเทศทรายได้ต่ำและปานกลางจำนวนมาก จึงไม่อยู่ในระดับมาตรฐานใหม่ๆ มีการศึกษาพบความเสี่ยงต่อการชนกันเมื่อใช้รถที่สร้างก่อนปี 1984 สูงกว่าถึงสามเท่า เมื่อเทียบกับการใช้รถที่ผลิตในปีหลังจากนั้นการป้องกันคนเดินเท้า และผู้ใช้จักรยาน กรณีรถชนคนเดินถนน อันตรายเกิดจาก ศีรษะกระแทกกระโปรงหรือกระจกกันลมหน้ารถ ออก ท้องและสะโพกกระแทกกระโปรงรถ ขาปะทะกับกันชน หรือกรณีชนเด็ก ส่วนสะโพก หรือหน้าท้องอาจปะทะกับกันชน และศีรษะกระแทกกระโปรงรถ การบาดเจ็บที่ศีรษะเป็นสาเหตุการตายที่สำคัญ ยุโรปได้พัฒนามาตรฐานกันชนและกระโปรงรถ ซึ่งลดการบาดเจ็บของคนเดินเท้าที่ถูกชน และเชื่อว่าลดการตายได้ร้อยละ 20 บางประเทศกำลังออกกฎหมายเรื่องนี้บังคับใช้ ถ้าหากมีใช้ข้อกำหนดนี้ทั่วยุโรป จะลดการตายได้ปีละ 2,000 ราย การป้องกันผู้ขับขี่และโดยสารยานยนต์ ยานพาหนะควรมีโครงสร้างที่แข็งแรงที่จะไม่ยุบตัวในลักษณะที่ก่ออันตรายแก่ผู้ที่นั่งอยู่ในตัวรถ รวมทั้งภายในยานยนต์ไม่มีส่วนใดที่อาจก่ออันตราย ควรมีอุปกรณ์ยึดตัวผู้โดยสาร (เช่น เข็มขัดนิรภัย) เพื่อป้องกันการกระเด็นออกนอกตัวรถและควรมีการออกแบบเพื่อลดอันตรายที่อาจเกิดในกรณีที่ยานพาหนะที่มีขนาดต่างกัน เฉี่ยวชนกันข้อมูลการชนกันของรถยนต์ในประเทศทรายได้สูง มักจะเป็นการชนด้านหน้า การทดสอบความแข็งแรงของโครงสร้าง ควรสอดคล้องกับลักษณะการชนดังกล่าว การถูกชนด้านข้างพบได้ไม่บ่อย แต่มีการตายและความรุนแรงของการบาดเจ็บสูง ถุงลมนิรภัยด้านข้างอาจลดความรุนแรงนี้ได้ เข็มขัดนิรภัยช่วยลดการตายในอุบัติเหตุจากรถทางถนนได้ร้อยละ 40 – 60 ประเทศทรายได้สูง กำหนดให้รถยนต์ และรถบรรทุกขนาดเล็ก (light truck) มีเข็มขัดนิรภัย แต่สิ่งที่ควรมีเพิ่ม คือสัญญาณเสียงเตือนให้ใช้เข็มขัด ส่วนประเทศกำลังพัฒนานั้น มีปัญหาที่เข็มขัดนิรภัยที่มีในรถกว่าครึ่งนั้น ไม่อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ถุงลมนิรภัยลดการตายได้ ร้อยละ 8-12 ในการชนทุกรูปแบบ ร้อยละ 22-29 ในการชนด้านข้าง และร้อยละ 68 เมื่อใช้เข็มขัดนิรภัยร่วมด้วย อย่างไรก็ตามในสหรัฐฯ พบว่า การมีถุงลมนิรภัยในตำแหน่งที่วางเก้าอี้เด็ก (ซึ่งวางที่ตำแหน่งเบาะหลังและหันหน้าไปด้านหลัง) ทำให้เด็กได้รับอันตรายรุนแรงหรือเสียชีวิตได้ ในยุโรปจึงได้ออกแบบให้ถุงลมนิรภัยหยุดทำงานอัตโนมัติ เมื่อวางเก้าอี้เด็กในตำแหน่งนั้น การป้องกันกรณีรถชนเฉี่ยวชนกัน

การออกแบบให้รถมีกันชนหน้า/หลัง ที่ดูดซับแรงเชิงกลได้เมื่อเกิดการชน จะลดผลกระทบที่เกิดกับผู้ขับขี่/ผู้โดยสารรถยนต์ได้ แต่ยังมีปัญหาในกรณีที่มีขนาดต่างกันมากๆ การออกแบบกันชนให้มีประสิทธิภาพในการดูดซับแรงที่เหมาะสมยังเป็นเรื่องยาก มาตรการที่มีผลช่วยลดการตายได้ดี เช่น ประเทศรายได้สูงหลายแห่งกำหนดให้รถบรรทุกขนาดใหญ่มีแผงกันทั้งด้านหน้า และด้านข้าง เพื่อป้องกันยานยนต์อื่นที่มีขนาดเล็กกว่าวิ่งเข้าไปใต้รถบรรทุก มาตรการนี้ลดการตายได้ร้อยละ 12 ของกรณีการชนระหว่างรถบรรทุกกับรถอื่นที่เล็กกว่าการออกแบบจักรยาน จักรยานที่มีใช้ทั่วไปมีความแตกต่างกันมาก ทั้งรูปแบบ ความแข็งแรง ระบบเบรก และระบบแสงสว่าง ในเนเธอร์แลนด์ซึ่งใช้จักรยานกันมาก พบว่า สามในสี่ของการเสียชีวิตหรือล้มของจักรยาน มีปัญหาเท้าของนักปั่นติดซี่ล้อรถร่วมด้วย และร้อยละ 60 ของจักรยาน ไม่มีอุปกรณ์ป้องกันเท้าติดซี่ล้อ

3.4 การออกแบบรถยนต์อัจฉริยะ (Designing smart vehicles) มีอุปกรณ์สำหรับรถยนต์หลายชนิดที่ช่วยสร้างความปลอดภัยได้ เช่น สัญญาณเตือนให้คาดเข็มขัดนิรภัยที่ดังมากขึ้นเรื่อยๆ จนกว่าผู้โดยสารจะคาดเข็มขัด ระบบตรวจจับระดับแอลกอฮอล์จากลมหายใจของผู้ขับขี่และป้องกันไม่ให้คิดเครื่องยนต์ได้ถ้าพบแอลกอฮอล์เกินระดับ(Ignition locking system) เป็นต้น สิ่งประดิษฐ์เหล่านี้ อาจแพร่หลายในรถยนต์ในอนาคต

4 การกำหนดกฎหมายเพื่อถนนปลอดภัย และทำให้ประชาชนยอมรับปฏิบัติตาม (Setting road safety rules and securing compliance)

4.1 ความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บเมื่อไม่มีกฎหมายและการบังคับใช้เป็นที่ทราบดีว่าปัจจัยที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บและการตายจากอุบัติเหตุยานยนต์ มักมาจากการขับยานยนต์ด้วยความเร็วสูงเกินควร ผลของการดื่มแอลกอฮอล์ ความง่วง รวมถึงการไม่ใช้อุปกรณ์ป้องกันการบาดเจ็บ เช่น หมวกกันน็อก เข็มขัดนิรภัย เก้าอี้สำหรับเด็ก เป็นต้น การมีตัวบทกฎหมายเพียงอย่างเดียวไม่เพียงพอต่อกฎหมายที่มีอยู่เดิม ก็สามารถลดการตายและการบาดเจ็บได้ประมาณร้อยละ 50 แล้ว

จากการทบทวนประสบการณ์การใช้กฎหมายในนานาประเทศ พบว่ามีประเด็นสำคัญคือ

- ให้มีการปรามอย่างมีความหมาย เป็นหัวใจสำคัญของการใช้กฎหมาย
- ต้องบังคับใช้ให้เข้มงวดและรักษาระดับไว้ให้นาน เพื่อให้คนกลัวการถูกจับ
- การลงโทษต้องดำเนินการอย่างรวดเร็ว
- การบังคับใช้โดยเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ มีประสิทธิภาพที่ดีที่สุด เช่น การใช้กล้องจับความเร็ว
- การให้สุขศึกษาแก่สาธารณชนโดยไม่มีกฎหมายไม่ได้ผล แต่ถ้าให้ร่วมกันจะทำให้คนยอมรับกฎหมายได้ดีขึ้น

4.2 การกำหนดเพดานความเร็วของยานยนต์และบังคับใช้ (Setting and enforcing speed limits) ความเสี่ยงที่เกิดจากความเร็ว โอกาสของการเกิดอุบัติเหตุแปรผันตามความเร็วยกกำลังสอง โอกาสของการบาดเจ็บแปรผันตามความเร็วยกกำลังสาม และโอกาสของการตายแปรผันตามความเร็วยกกำลังสี่ คนเดินถนนมีความเสี่ยงได้รับอันตรายจากยานยนต์ที่ขับเร็วมากที่สุด โดยเฉพาะคนสูงอายุ ดังที่มีการศึกษาพบว่า คนอายุ 65 ปีขึ้นไปมีความเสี่ยงต่อการตายจากรถที่ขับด้วยความเร็ว 75 กม.ต่อ ชม. สูงถึงร้อยละ 60 ขณะที่เด็กอายุต่ำกว่า 15 ปี มีโอกาสเพียงร้อยละ 20 การจำกัดความเร็ว ทำได้หลายรูปแบบร่วมกัน การกำหนดระดับความเร็วที่เหมาะสมในกฎหมาย การใช้ระบบเครือข่ายถนน และลักษณะผิวถนนที่ทำให้ผู้ขับขี่ยานยนต์ใช้ความเร็วไม่ได้สะดวกเป็นสิ่งที่จะช่วยได้ การใช้เรดาร์ตรวจจับยานยนต์ลดการบาดเจ็บและการตายได้ร้อยละ 14 ในขณะที่การใช้กำลังตำรวจตรวจจับความเร็วลดได้ร้อยละ 6 เท่านั้น การจัดให้มีเรดาร์จอดเป็นจุดๆ เป็นการประจำในถนนที่เป็นจุดเสี่ยงในพื้นที่ชนบทของออสเตรเลีย สามารถลดความเร็วของยานยนต์ 3.6 กม.ต่อ ชม. และลดอุบัติเหตุที่ทำให้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บรุนแรงได้ร้อยละ 58 อุปกรณ์จำกัดความเร็วอัตโนมัติที่ติดตั้งในรถบรรทุกขนาดใหญ่ ลดการตายได้ร้อยละ 2 ถ้าหากนำมาใช้ในประเทศกำลังพัฒนา โดยติดตั้งในรถบัสโดยสาร และรถบรรทุกต่างๆ น่าจะลดการตายได้มากกว่าที่พบในการศึกษาของประเทศที่พัฒนาแล้ว

4.3 กำหนดระดับแอลกอฮอล์และบังคับใช้กฎหมาย (Setting and enforcing alcohol limits) การกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของนานาประเทศมีความแตกต่างกัน ทำให้เปรียบเทียบการศึกษาได้ยาก อย่างไรก็ตาม การสำรวจในยุโรปพบว่า ผู้ขับขี่ยานยนต์ร้อยละ 1-3 มีแอลกอฮอล์เกินที่กำหนด ขณะที่พบร้อยละ 7 ในประเทศกานาในประเทศกำลังพัฒนา พบว่า มีระดับแอลกอฮอล์ในเลือด ร้อยละ 33-69 ของผู้ขับขี่ยานยนต์ที่เสียชีวิต และร้อยละ 8-29 ในผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บและรอดชีวิต ในแอฟริกาใต้พบว่า แอลกอฮอล์เป็นปัจจัยที่พบ ร้อยละ 47 ในผู้ขับขี่ยานยนต์ที่เสียชีวิต และพบ ร้อยละ 27 ในผู้ขับขี่ที่รอดชีวิต ส่วนในอินเดีย ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ที่บาดเจ็บและไปรักษาที่โรงพยาบาล มีประมาณ 1 ใน 3 ที่ยอมรับว่าดื่มแอลกอฮอล์ก่อนขับขี่ไม่เพียงแต่เฉพาะในกลุ่มผู้ขับขี่ยานยนต์เท่านั้น คนเดินเท้าที่มักมีโอกาสเกิดอันตรายจากอุบัติเหตุบนถนนได้มากขึ้นด้วย ในออสเตรเลียพบว่า ร้อยละ 20-30 ของคนเดินถนนที่เสียชีวิต มีแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่า 150 mg/dL ในขณะที่ในแอฟริกามีร้อยละ 61 และในอังกฤษมีร้อยละ 48ของคนเดินเท้าที่เสียชีวิต โดยตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดที่กฎหมายกำหนด ประเทศในยุโรปหลายประเทศกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสำหรับผู้ขับขี่ผู้ใหญ่ (mature driver) ไม่เกิน 50 mg/dL ในขณะที่สหรัฐอเมริกามีระดับแอลกอฮอล์ที่กำหนดแตกต่างกันไปในแต่ละรัฐ อยู่ในช่วง 50-100 mg/dL อย่างไรก็ตาม จากข้อมูลพบว่า กลุ่มรัฐที่กำหนดระดับแอลกอฮอล์ต่ำกว่า มีอุบัติเหตุยานยนต์ที่ผู้ขับขี่ดื่มแอลกอฮอล์ต่ำกว่ารัฐที่กำหนดระดับไว้สูง ประมาณร้อยละ 7 ในขณะที่ประเทศยูกันดา กำหนดระดับแอลกอฮอล์ไว้ที่ 150 mg/dL ยุโรปและสหรัฐฯ กำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสำหรับผู้ขับขี่อายุน้อย (young driver) ไว้ที่ 20 mg/dL โดยในสหรัฐฯ ใช้

ครอบคลุมผู้ขับขี่ยานยนต์อายุต่ำกว่า 21 ปี และผู้ขับรถจักรยานยนต์ทุกอายุด้วย ข้อกำหนดนี้ลดการบาดเจ็บและการตายได้ร้อยละ 4-24 การบังคับใช้ข้อกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด มีการวิจัยระบุว่า ความรับรู้ความเสี่ยงที่จะถูกจับด้วยเรื่องเมาแล้วขับมีผลต่อพฤติกรรมมากกว่าความรุนแรงของการทำโทษอย่างไรก็ตาม ในประเทศส่วนใหญ่ยังมีทั้งสองส่วนนี้ในระดับต่ำ เช่นเดียวกับในประเทศไทย มีผู้ขับขี่ยานยนต์ร้อยละ 80 คิดว่า โอกาสถูกตรวจจับเรื่องเมาแล้วขับมีน้อย ในขณะที่เดียวกันกับที่เชื่อว่ากฎหมายเกี่ยวกับเรื่องนี้มีประโยชน์ เครื่องมือวัดระดับแอลกอฮอล์จากลมหายใจ มีประสิทธิภาพสูง ในทางปฏิบัติสามารถทำได้หลายวิธี บางที่ให้อำนาจตำรวจเรียกตรวจเมื่อสงสัยว่าเมาแล้วขับ บางที่ใช้การตั้งจุดและสังเกตตรวจที่สงสัยว่าเมา หรืออาจใช้การสุ่มหยุดรถและตรวจทุกคันที่เรียกให้หยุดการสุ่มตรวจให้ได้ประมาณ 1 ใน 10 ของผู้ขับขี่ยานยนต์ทั้งหมดในแต่ละปี จะทำให้ได้ประโยชน์สูง โดยที่การตรวจนั้นควรไม่สามารถคาดเดาได้ว่าจะดำเนินการในสถานที่และเวลาใดพื้นที่ 3 รัฐในออสเตรเลียลดอุบัติเหตุจราจรที่เกี่ยวข้องกับแอลกอฮอล์ ได้ร้อยละ 36-42 โดยใช้การสุ่มตรวจอย่างเข้มข้น ซึ่งมีผู้ขับขี่ประมาณ 1-3 ใน 4 ของผู้ขับขี่ที่ถูกสุ่มตรวจในแต่ละปี

4.4 การใช้จ่ายที่มีฤทธิ์ต่อจิตประสาทการใช้จ่ายที่มีผลต่อจิตประสาทส่งผลให้เสี่ยงต่ออุบัติเหตุมากขึ้น แต่การศึกษาเรื่องนี้ยังไม่กว้างขวางเหมือนผลของแอลกอฮอล์ ควรศึกษาเพิ่มเติมมากขึ้น

4.5 ปัญหาความล่าช้าของคนขับรถมีการศึกษาในนิวซีแลนด์ ซึ่งพบว่า จะสามารถลดอุบัติเหตุได้ร้อยละ 19 ถ้าคนไม่ขับรถในกรณีต่อไปนี้

1) ขณะรู้สึกร่างง่วง

2) ในรอบ 24 ชั่วโมงที่ผ่านมา นอนหลับน้อยกว่า 5 ชั่วโมง และ 3) ขับในช่วงเวลา 2.00 – 5.00 นาฬิกา การศึกษาในสหรัฐอเมริกา (30) พบว่ามีคนขับ 3 กลุ่มที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุโดยมีความง่วงมาเกี่ยวข้องด้วยบ่อยๆ คือ

1) กลุ่มผู้ชายอายุน้อย (โดยเฉพาะ 16-29 ปี)

2) กลุ่มที่ทำงานเป็นกะหรือเวลาทำงานยาวนานและไม่แน่นอน และ

3) กลุ่มคนที่อยู่ระหว่างการรักษาโรคนอนไม่หลับหรือโรคลมชักการศึกษาในประเทศรายได้น้อยและปานกลาง ในคนขับรถขนส่งสินค้า มักมีปัจจัยจากเจ้าของบริษัทบังคับให้ขับยาวนานกว่าปกติ ขับเร็ว และต้องขับแม้มีความเหนื่อยล้า

ในสหรัฐอเมริกาพบว่าร้อยละ 30 ของอุบัติเหตุรถขนาดใหญ่เพื่อการพาณิชย์ มีปัจจัยความล่าช้าของคนขับมาเกี่ยวข้อง และพบได้ร้อยละ 52 ในคนขับรถบรรทุก กฎหมายที่กำหนดระยะเวลาขับรถการพาณิชย์ควรคำนึงถึงปัจจัยต่อไปนี้ การขับรถต่อเนื่องกันนาน 11 ชม. ขึ้นไป ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าปกติเป็นสองเท่า การขับรถเวลากลางคืนเสี่ยงต่ออุบัติเหตุสูงเป็น 10 เท่าของเวลากลางวัน และการกำหนดระยะเวลาขับที่เหมาะสม และมีสิ่งอำนวยความสะดวกให้มีการหยุดพักเพื่อให้ได้พักผ่อน รับประทานอาหาร และการงีบหลับ เป็นสิ่งที่ดี



4.6 ลดความเสี่ยงของอุบัติเหตุบริเวณทางแยกทางแยกมักเป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้มาก การเปลี่ยนมาใช้ระบบวงเวียน แทนที่การใช้สัญญาณไฟแต่เพียงอย่างเดียว ช่วยลดอุบัติเหตุได้ดี อุปกรณ์ที่มีความคุ้มค่าในแง่ต้นทุนเปรียบเทียบประสิทธิผล คือ กล้องจับภาพรถฝ่าไฟแดง (red-light camera) ซึ่งในออสเตรเลียพบว่าการติดตั้งกล้องชนิดนี้ลดอุบัติเหตุ ณ จุดนั้น ได้ร้อยละ 7-32 ในสหรัฐอเมริกาใช้มาตรการนี้แล้วสามารถลดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุได้ร้อยละ 29 และลดการชนชนิดที่คันหนึ่งพุ่งชนด้านข้างของรถอีกคัน ได้ร้อยละ 68

4.7 เข็มขัดนิรภัย และอุปกรณ์รัดตัวเด็ก (Requiring seat-belts and child restraints) เข็มขัดนิรภัยเป็นอีกเรื่องราวแห่งความสำเร็จอันยิ่งใหญ่ในการควบคุมการบาดเจ็บจากการจราจร เข็มขัดนิรภัยผลิตครั้งแรกราวทศวรรษ 1960s และประเทศออสเตรเลีย โดยรัฐวิกตอเรียได้ออกกฎหมายเข็มขัดนิรภัยในปี 1971 บังคับให้รถทุกคันติดตั้งเข็มขัดนิรภัย พบว่าลดการตายของผู้ขับและโดยสารรถยนต์ได้ร้อยละ 18 การศึกษาหลายชิ้นยืนยันผลของเข็มขัดนิรภัยว่า ลดการบาดเจ็บรุนแรงร้อยละ 43 – 65 และลดการตายได้ร้อยละ 40-60

ตารางที่ 8 อัตราตายในหน่วย ต่อ 100 ล้านคน - กิโลเมตร เปรียบเทียบกับหน่วย ต่อ 100 ล้านคน - ชั่วโมงเดินทาง

	อัตราตาย ต่อ 100 ล้าน คน-กิโลเมตร <sup>ก</sup>	อัตราตายต่อ 100 ล้าน คน-ชั่วโมงเดินทาง <sup>ข</sup>
ถนน (รวม)	0.95	28
เดินเท้า	13.8	440
จักรยานยนต์	6.4	75
จักรยาน	5.4	25
รถยนต์	0.7	25
รถบัสโดยสาร	0.07	2
เรือเฟอร์รี่	0.25	16
เครื่องบิน	0.035	8
รถไฟ	0.035	2

หมายเหตุ

- ก. คน - กิโลเมตร คือระยะทางผลรวมทั้งหมดของผู้เดินทางทุกคนในแต่ละวิธีการเดินทาง  
ข. คน - ชั่วโมง คือ ระยะเวลาผลรวมทั้งหมดของผู้เดินทางทุกคนในแต่ละวิธีการเดินทาง

Cummings และคนอื่นๆ (34) ได้ศึกษาในกลุ่มผู้ขับขี่ /โดยสารรถยนต์ที่ชนกัน 51,031 คู่ พบว่า เข็มขัดนิรภัยลดการตายได้ร้อยละ 65 ขณะที่กลุ่มนิรภัยลดการตายได้เพียงร้อยละ 8 เท่านั้น จาก

รูปที่ 10 ยังแสดงให้เห็นว่า เพศหญิงได้ประโยชน์จากการใช้เข็มขัดนิรภัยมากกว่าเพศชายเล็กน้อยอีกด้วย อัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยแตกต่างกันมากในหลายประเทศ เช่น ร้อยละ 1 ของผู้บาดเจ็บ ในรถยนต์ของในเคนยา, คนขับและคนนั่งข้างคนขับร้อยละ 26 และร้อยละ 58 ในเขตเมืองหลวงและถนนไฮเวย์ของอาร์เจนตินา ตามลำดับ, การสำรวจของประเทศในสหภาพยุโรปเมื่อกลางทศวรรษ 1990s พบว่า มีคนขับและคนนั่งข้างคนขับ คาดเข็มขัดร้อยละ 52-92 ส่วนผู้โดยสารตอนหลัง ร้อยละ 9 – 80 นอกจากนี้ ในประเทศเกาหลีใต้สามารถใช้ความเข้มงวดบังคับใช้กฎหมาย ทำให้ผู้ใช้รถยนต์ใช้เข็มขัดนิรภัยเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 98 เมื่อปี 2001 มาตรการบางอย่างช่วยเพิ่มการใช้เข็มขัดนิรภัยได้มาก โดยเฉพาะ การกระจายข่าวสารสู่สาธารณะอย่างเข้มข้น และทำให้เห็นชัดว่าบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มแข็ง เป็นประจำ วิธีการนี้มีผลให้การใช้เข็มขัดนิรภัยเพิ่มขึ้นร้อยละ 10-15 ในฝรั่งเศสและเนเธอร์แลนด์ ส่วนในแคนาดา พื้นที่ Saskatchewan มีผู้ปฏิบัติตามกฎหมายโดยคาดเข็มขัดนิรภัยในปี 1987 ร้อยละ 72 ของคนขับ และร้อยละ 67 ของผู้โดยสารตอนหน้ารถยนต์ ต่อมาใช้มาตรการอื่นกระตุ้นร่วมด้วย ทำให้อัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยเพิ่มเป็นร้อยละ 90 ในปี 1992 ส่วนมาตรการที่ให้แรงกระตุ้นเชิงบวก เช่น การสุ่มพบผู้ขับรถที่คาดเข็มขัดนิรภัยแล้วให้รางวัล (คล้ายล็อตเตอรี่) ก็ได้ผลดีเช่นกัน ในสหรัฐอเมริกา อุปกรณ์รัดตัวหรือเก้าอี้สำหรับเด็ก ลดการตายจากอุบัติเหตุรถยนต์ได้ร้อยละ 71 ของกลุ่มเด็กทารก และร้อยละ 54 ในกลุ่มเด็กเล็ก เก้าอี้สำหรับเด็กน้ำหนักประมาณไม่เกิน 13 กก ชนิดที่วางหันหน้าไปทิศเดียวกับรถ มีประสิทธิผลต่ำกว่าชนิดที่หันหน้ากลับไปด้านหลังรถ เพราะแบบหลังมีการกระจายแรงที่กระทบตัวเด็กไปทั้งแผ่นหลังและศีรษะได้ดี แต่ถ้าวางเก้าอี้เด็กแบบหันหน้าไปหลังรถในตำแหน่งที่มีอุ้งลมนิรภัยด้วย อาจทำให้เป็นอันตรายได้ ส่วนเด็กที่โตกว่านั้นและน้ำหนักไม่เกิน 18 กก สามารถใช้เก้าอี้ที่หันหน้าไปทางเดียวกับรถได้ และถ้าเด็กโตอาจใช้ที่รองนั่งวางบนเบาะให้เข็มขัดนิรภัยคาดในตำแหน่งที่เหมาะสมก็เพียงพอแล้ว เก้าอี้เด็กมีใช้ในประเศรายได้สูง (ร้อยละ 90 ในออสเตรเลีย และร้อยละ 86 ในสหรัฐอเมริกา) ส่วนประเทศรายได้ต่ำและปานกลางมีใช้น้อย ปัญหาสำคัญคือราคาที่แพงมาก ซึ่งปัญหานี้เกิดขึ้น แม้ในประเทศรายได้สูง การจัดหาให้มีเก้าอี้ให้ยืมจากโรงพยาบาลแม่และเด็ก ช่วยลดปัญหานี้ได้บ้าง

4.8 หมวกนิรภัยสำหรับยานพาหนะสองล้อหมวกนิรภัย กลไกของการบาดเจ็บที่ศีรษะมักเป็นแบบ dynamic loading ซึ่งเป็นแรงที่กระทำต่อศีรษะ แล้วทำให้มีการเปลี่ยนแปลงการเคลื่อนไหวของศีรษะ ผลจากการเปลี่ยนแปลงของการเคลื่อนไหวของศีรษะ) ทั้งจากเคลื่อนไหวเป็นหยุดนิ่ง หรือจากหยุดนิ่งเป็นเคลื่อนไหว (เป็นตัวแปรทางฟิสิกส์ที่สำคัญที่มีผลต่อการบาดเจ็บของศีรษะ ซึ่งแบ่งได้เป็น 3 แบบ คือ translational, rotational และ angular translational acceleration ทำให้ศีรษะเคลื่อนที่เป็นเส้นตรงในแนวราบ เป็นผลให้กะโหลกศีรษะแตก และสมองช้ำส่วน angular acceleration เกิดจาก translational และ rotational acceleration รวมกัน ซึ่งจะทำให้ผู้บาดเจ็บไม่รู้สึกร้าวในทันที (concussion) จากการศึกษาพบว่า ความเร็วที่ศีรษะถูกกระทบเกินกว่า 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จะเริ่ม

สัมพันธ์ที่ขึ้นกับความรุนแรงของการบาดเจ็บ Abbreviated injury scale (AIS) ชั้นรุนแรง ประกอบกับการศึกษาทางคลินิกพบว่า การบาดเจ็บที่ศีรษะเกิดจากการหกล้มเป็นสัดส่วนตั้งแต่ร้อยละ 60-10 ของผู้บาดเจ็บทั้งหมดที่รับไว้รักษาในโรงพยาบาล จึงสรุปได้ว่าการบาดเจ็บที่ศีรษะมีโอกาสเกิดได้ที่ทุกระดับความเร็วของการขับขี่จักรยานยนต์ แม้แต่เมื่อเริ่มขึ้นนั่งและยังไม่ออกรถ (ความเร็วเป็น 0) แล้วล้มลงศีรษะฟาดพื้นมีโอกาสได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะรุนแรงแล้วผู้ใช้จักรยานยนต์ที่เสียชีวิตมีสาเหตุมาจากการบาดเจ็บที่ศีรษะมากถึงร้อยละ 75 ในยุโรปและร้อยละ 55-88 ในมาเลเซีย (37) การไม่สวมหมวกนิรภัยทำให้เสี่ยงต่อการบาดเจ็บที่ศีรษะสูงเป็นสามเท่าของกลุ่มที่สวมหมวกฯ และลดการตายได้ร้อยละ 20-45 (38) ขณะนี้มีการพัฒนาหมวกนิรภัยขนาดเบาแต่มีประสิทธิภาพดี และเหมาะกับสภาพอากาศในประเทศเวียดนามและมาเลเซียหมวกนิรภัยมีประโยชน์สำหรับผู้ขับขี่จักรยานด้วย โดยลดการบาดเจ็บที่ศีรษะได้ร้อยละ 68 และลดการหมดสติได้ร้อยละ 86 ในกลุ่มเด็ก

4.9 การห้ามใช้โทรศัพท์มือถือระหว่างขับรถ (Banning drivers from using handheld mobile phones) การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถทำให้ปฏิกิริยาช้าลงจาก 0.5 วินาที เป็น 1.5 วินาที และเสี่ยงต่ออุบัติเหตุเพิ่มขึ้น 4 เท่า (41) แม้การใช้หูฟัง hand-free ก็ยังทำให้ปฏิกิริยาของคนขับช้าลงได้เช่นกัน อย่างไรก็ตาม โทรศัพท์มือถือมีประโยชน์ในแง่การแจ้งขอความช่วยเหลือหลังเกิดอุบัติเหตุ หลายประเทศมีกฎหมายห้ามคนขับรถใช้มือถือขณะขับ

4.10 การศึกษาและประชาสัมพันธ์ (Educating and informing the public) เฉพาะการศึกษาและประชาสัมพันธ์ไม่สามารถทำให้อุบัติเหตุลดลงได้ แต่ถ้าร่วมกับกฎหมายและการบังคับใช้จะทำให้การยอมรับกฎหมายดีขึ้น บทบาทของการศึกษาและการให้ข้อมูลนั้นอาจเกี่ยวข้องกับการเข้าใจกฎระเบียบ สัญญาณ รวมถึงรู้จักเลือกถนนที่มีมาตรฐานความปลอดภัยสูง

5 การดูแลรักษาผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร (Delivering care after crashes) สามารถพัฒนาได้หลายจุด นับตั้งแต่ในที่เกิดเหตุ การขนย้าย การรักษาในห้องฉุกเฉิน และการรักษาฟื้นฟูสภาพในตึกผู้ป่วย

5.1. การพัฒนาการปฐมพยาบาลระหว่างนำส่งโรงพยาบาล (Improving care before reaching a hospital) ในสหภาพยุโรป มีการศึกษาพบว่า ในผู้ตายจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนทั้งหมด มีร้อยละ 50 ตายในที่เกิดเหตุหรือระหว่างนำส่งโรงพยาบาล ร้อยละ 15 ตายภายใน 4 ชม. หลังเกิดเหตุ และ ร้อยละ 35 ตายหลังจากนั้น จากการศึกษาในบางเมืองของประเทศกานา เม็กซิโก และสหรัฐอเมริกา พบว่า ร้อยละ 59-81 ของการตายเกิดขึ้นก่อนถึงโรงพยาบาล ความช่วยเหลือจากผู้เห็นเหตุการณ์มีความสำคัญสูงมาก นับตั้งแต่การแจ้งขอความช่วยเหลือ การทำสัญญาณป้องกันอุบัติเหตุเพิ่มเติม การดับไฟ และการปฐมพยาบาล ในประเทศรายได้ต่ำและปานกลางจำนวนมากที่ระบบรถพยาบาลฉุกเฉินไม่มี มีการอบรมในหลายประเทศ โดยที่มีเป้าหมายเพื่อให้คนที่มีโอกาสประสบเหตุสูงมีความรู้ที่ถูกต้องในการให้ความช่วยเหลือการเข้าถึงระบบรถพยาบาลฉุกเฉินมีความรวดเร็วขึ้นในหลายประเทศที่มีการใช้

อย่างแพร่หลาย หมายเลขที่ใช้มีความแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ ในอนาคต ถ้าหากสามารถกำหนดให้เป็นหมายเลขเดียวกันได้ก็จะเป็นประโยชน์มากขึ้นประเทศรายได้ต่ำถึงปานกลางไม่สามารถทำระบบรพพยาบาลฉุกเฉินในมาตรฐานเดียวกันกับประเทศตะวันตกได้ เพราะมีความจำเป็นต้องใช้ทรัพยากรในการให้บริการทางการแพทย์ด้านอื่นๆ ในกรณีนี้ ทางเลือกที่ดีกว่าอาจเป็นการให้ความรู้ในการปฐมพยาบาลและนำส่ง โดยมุ่งเป้าหมายไปที่กลุ่มคนที่มีโอกาสพบผู้บาดเจ็บได้มาก ในกรณีประเทศไทย อาจต้องคำนึงถึงกลุ่มมูลนิธิและหน่วยกู้ภัยต่างๆ ซึ่งมีบทบาทในเรื่องนี้สูง การช่วยเหลือที่เกิดขึ้นเหตุในหลายประเทศพบว่า หน่วยดับเพลิง หรือตำรวจ มักจะถึงที่เกิดเหตุก่อนรพพยาบาลฉุกเฉิน การให้ความรู้แก่ทั้งสองกลุ่มในการปฐมพยาบาลอย่างถูกต้องจะเกิดประโยชน์มาก สิ่งที่ไม่ควรลืมอีกประการหนึ่งคือ หน่วยฉุกเฉินเหล่านี้มักจะเดินทางด้วยความเร็วสูง จึงมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุสูงด้วย ดังนั้นต้องแนะนำให้คาดเข็มขัดนิรภัยด้วยเช่นกัน

5.2. การพัฒนาการรักษาในโรงพยาบาล (Improving hospital care) การแพทย์ในประเทศตะวันตกจะพัฒนาไปมาก รวมทั้งการดูแลผู้บาดเจ็บ ในสหรัฐอเมริกาได้มีการหลักสูตร Advance Trauma Life Support ของ American College of Surgeons ซึ่งเป็นมาตรฐานในการดูแลผู้บาดเจ็บที่เหมาะสมกับประเทศรายได้สูงบางประเทศผู้บาดเจ็บเข้าถึงการรักษาในโรงพยาบาลน้อยมาก เช่น กานา มีผู้บาดเจ็บในชนบทร้อยละ 38 และในเมืองร้อยละ 60 ที่เข้าถึงการรักษาพยาบาล และแม้ส่วนที่เข้าถึงการรักษาก็ยังได้รับการดูแลที่ไม่เหมาะสม ในหลายประเทศขาดแคลนแพทย์และบุคลากรในการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บ เมื่อปลายทศวรรษ 1980 สหรัฐอเมริกามีศัลยแพทย์ 50 ต่อประชากรแสนคนในขณะที่ละตินอเมริกามีเพียง 0.5 ต่อประชากรแสนคน ความขาดแคลนในหลายพื้นที่ทำให้มีความล่าช้าในการผ่าตัดรักษา และมีการศึกษาพบว่า โรงพยาบาลในบางประเทศแถบแอฟริกาขาดแคลนอุปกรณ์ช่วยชีวิต ซึ่งสาเหตุมาจากการบริหารจัดการ ไม่ใช่เพราะอุปกรณ์ราคาแพงแต่อย่างใดในทรินิแดด มีประสบการณ์แห่งความสำเร็จคือ การอบรม Advance Trauma Life Support ให้แก่แพทย์ และบุคลากรที่เกี่ยวข้องสามารถลดทั้งการตายระหว่างนำส่ง และการตายในโรงพยาบาล ได้อย่างมีนัยสำคัญ องค์การอนามัยโลกและ สมาคมศัลยแพทย์ระหว่างประเทศได้ร่วมมือกันทำโครงการ Essential Trauma Care Project โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาการวางแผน และจัดองค์การเกี่ยวกับการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บทั่วโลก

5.3. การพัฒนาการฟื้นฟูสุขภาพ (Improving rehabilitation) ในประเทศรายได้สูงมีผู้เชี่ยวชาญหลากหลายสาขาที่ทำงานในด้านการฟื้นฟูสุขภาพผู้บาดเจ็บ เช่น physical therapists, occupational therapists, prosthetists (prostheticsspecialists), neuropsychologists, psychological counselors, speech therapists เป็นต้น นอกจากนี้ การดูแลและอุปกรณ์ต่างๆ ยังมีให้ถึงที่บ้านด้วย อย่างไรก็ตามยังไม่มีข้อสรุปว่า รูปแบบ ในทางปฏิบัติวิธีใดที่ให้ผลดีที่สุด การฟื้นฟูสุขภาพเป็นปัจจัยสำคัญในการ ลดความพิการ ในประเทศรายได้ต่ำและรายได้ปานกลางยังขาดบริการแบบนี้มาก ควรพิจารณาอันดับความสำคัญและเลือกรูปแบบการฟื้นฟูสุขภาพที่เหมาะสม

### ผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุ

จอห์น เอฟ. เคนเนดี ประธานาธิบดีของอเมริการะบุว่า อุบัติเหตุรถยนต์เป็นสิ่งที่สำคัญมากที่สุดของปัญหาสุขภาพของสาธารณชนในชาติ นับแต่นั้นมามีคน 40,000 คนในอเมริกาเสียชีวิตเพราะอุบัติเหตุทางรถยนต์ โดยในวันนี้ก็ยังคงเป็นอยู่เช่นเดิมไม่เปลี่ยนแปลง ซึ่งมีรถยนต์เพิ่มขึ้นเป็น 3.5 เท่าของจำนวนรถยนต์ ซึ่งคนส่วนใหญ่ที่ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ คือ คนที่อยู่ในประเทศที่ยากจน 70 เปอร์เซ็นต์ของผู้เสียชีวิตอยู่ในประเทศกำลังพัฒนา และ 65 เปอร์เซ็นต์ เป็นคนเดินถนน จักรยาน จักรยานยนต์

ปัญหาเหล่านี้แย่งไปทุกที่ มหาวิทยาลัยฮาร์เวิร์ดและ WHO รายงานว่าในปี 2020 อุบัติเหตุทางรถยนต์จะกลายเป็นปัญหาที่ใหญ่เป็นอันดับที่สาม ที่ส่งผลให้ประชาชนเสียชีวิตและบาดเจ็บ ถึงแม้ว่าในขณะที่อุบัติเหตุจากรถยนต์จะอยู่อันดับสองของสาเหตุการเสียชีวิตของคนบนโลกรองจากโรคเอดส์ที่คร่าชีวิตคนอายุระหว่าง 15 ปีถึง 44 ปี

ความสูญเสียจากอุบัติเหตุเหล่านี้ยังสร้างปัญหาอื่นๆ ตามมาอีกด้วย เช่น หัวหน้าครอบครัวเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บ ส่งผลให้ขาดกำลังหลักในการหารายได้ให้กับครอบครัว เมื่อครอบครัวเสียรายได้หลักไปแล้ว โดยเฉพาะในประเทศที่ยากจน ก็จะทำให้เกิดความเสียหาย

ในประเทศที่มีรายได้น้อย หรือปานกลางมีเหยื่อของอุบัติเหตุทางรถยนต์มากถึง 10% เมื่อเทียบกับจำนวนเตียงคนไข้ในโรงพยาบาล ซึ่งทางองค์การอนามัยโลกก็ได้คาดการณ์ถึงอุบัติเหตุทางรถยนต์ว่าทำให้สูญเสียงบประมาณราว 1-2% ของ จีดีพี โดยประเทศกำลังพัฒนาต้องสูญเสียถึง 1 แสนล้านทุกๆ ปี คิดเป็นสองเท่าของเงินช่วยเหลือในการพัฒนาประเทศเลยทีเดียว ห้าประเทศที่ติดอันดับผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางรถยนต์มากที่สุด คือ ประเทศ เอธิโอเปีย รวานดา กินี ไนจีเรีย และเลโซโธ

ในประเทศที่มีระดับการเป็นเจ้าของรถยนต์สูง จะมีจำนวนผู้เสียชีวิตลดลง ในประเทศที่พัฒนาแล้วมีจำนวนของอุบัติเหตุ 25% ตั้งแต่ก่อนปี 1970 แม้จะมีจำนวนรถยนต์เพิ่ม ในอังกฤษมีรถยนต์ 24 ล้านคัน มากเป็น 10 เท่าของปี 1950 และจำนวนของผู้เสียชีวิตลดลงจาก 5,000 คน เป็น 3,508 ในปี 2003 ดังนั้น จึงเรียกได้ว่า เป็นประเทศที่มีการเพิ่มของจำนวนพาหนะที่ใช้มอเตอร์อย่างสูง เพราะ 60% ของพาหนะเป็นมอเตอร์ แต่มีผู้เสียชีวิตเพียง 14 เปอร์เซ็นต์เท่านั้น

ในแต่ละปีนับตั้งแต่พ.ศ. 2548 เป็นต้นมานั้น มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นในประเทศไทยเป็นจำนวนสูงถึง 100,000 -120,000 ครั้ง ทำให้มีประชากรไทยประมาณ 13,000 คนต้องเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในทุก ๆ ปี บาดเจ็บอีกเป็นเรือนหมื่น สำหรับในช่วงหน้าเทศกาลสงกรานต์ และปีใหม่ซึ่งเป็นช่วงที่มีการเดินทางมากที่สุดของปีนั้น อุบัติเหตุทางถนนจะคร่าชีวิตคนไทยไปประมาณ 1,000 คนสิ่งนี้ทำให้เกิดความเสียหายทั้งต่อสังคมและเศรษฐกิจอย่างมหาศาล จากการศึกษาของกรมทางหลวงในรายงานเรื่อง “มูลค่าความเสียหายของอุบัติเหตุในประเทศไทย” ซึ่งมีคณะผู้เชี่ยวชาญจากมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

เป็นผู้จัดทำนั้นพบว่า ความสูญเสียทางเศรษฐกิจที่ประเทศไทยต้องเผชิญในแต่ละปีนั้น คิดเป็นมูลค่าสูงถึง 232,000 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.8 ของผลผลิตมวลรวมในประเทศทีเดียว จากการศึกษานี้จะทำให้เราได้เห็นว่าการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนนั้นใช่แต่จะช่วยรักษาชีวิตผู้คนเท่านั้น แต่ยังสามารถช่วยให้รัฐป้องกันการสูญเสียทางเศรษฐกิจที่ไม่จำเป็นได้ด้วย รายงานฉบับนี้จัดทำขึ้นโดยกรมทางหลวง โดยใช้งบประมาณส่วนหนึ่งมาจากเงินกู้เพื่อการขยายและบริหารจัดการทางหลวงแผ่นดินของธนาคารโลก จำนวน 84 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 2,688 ล้านบาท และมีผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมจราจรของธนาคารโลกเป็นผู้ให้คำปรึกษาทางเทคนิค

การวิจัยชิ้นนี้เกิดขึ้นโดยใช้รูปแบบการคำนวณทุนมนุษย์ หรือ human capital approach ซึ่งเป็นการหามูลค่าของปัจเจกบุคคลในระบบเศรษฐกิจ และสันนิษฐานว่าเราจะสามารถลดการสูญเสียกำลังการผลิตได้เท่าไรหากเราสามารถลดการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุได้ ผลการศึกษาระบุว่า ในแต่ละอุบัติเหตุร้ายแรงที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตนั้น ความสูญเสียทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นมีมูลค่าสูงถึง 5,300,000 บาทโดยเฉลี่ย ส่วนอุบัติเหตุที่ทำให้เกิดผู้บาดเจ็บถึงขั้นพิการนั้นมีมูลค่าสูงกว่า คือประมาณ 6,200,000 บาทโดยเฉลี่ย ค่ะทำงานจากมอ. ต้องใช้เวลานานถึงสองปีในการรวบรวมสถิติทางอุบัติเหตุและสถิติอื่น ๆ รวมทั้งข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากหน่วยงานทั้งของรัฐและในภาคเอกชน และสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นผู้ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุทั้งในทางตรงและทางอ้อม (เหยื่อของอุบัติเหตุและครอบครัวของเขา เป็นต้น) บริษัทประกัน หมอและพยาบาล จนท. หน่วยกู้ภัย ตำรวจ เจ้าหน้าที่ศาล ฯลฯ เพื่อให้การคำนวณแบบหามูลค่าทุนมนุษย์นั้นเป็นไปบนรากฐานของความเป็นจริงที่มีข้อมูลในเชิงวิทยาศาสตร์มาสนับสนุนให้มากที่สุด วิธีการประเมินมูลค่าทุนมนุษย์นั้นได้มาจากการคำนวณความสูญเสียทางแรงงานและผลผลิต ค่าใช้จ่ายทางการแพทย์ ซึ่งรวมไปถึงค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลฉุกเฉิน ค่ารถพยาบาล และค่าดูแลรักษา ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่นำมาคำนวณรวมก็มีค่าใช้จ่ายในการสอบสวนของเจ้าพนักงานตำรวจ ค่าใช้จ่ายในการส่งคดีขึ้นศาล ค่าทนาย ค่าใช้จ่ายของบริษัทประกัน ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับยานพาหนะและทรัพย์สินอื่น ๆ (เช่น ทรัพย์สินของทางการ เช่นเสาไฟฟ้า เสากลางถนน เป็นต้น) นอกจากนี้แล้ว การจราจรที่ติดขัดอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุนั้นก็ทำให้เกิดค่าใช้จ่ายตามมาต่อผู้ประกอบการ เพราะทำให้ค่าขนส่งและค่าแรงของพนักงานขับรถนั้นสูงขึ้นไปด้วย

องค์ประกอบที่สำคัญมากขององค์ประกอบหนึ่งก็คือค่ารักษาพยาบาลผู้ที่ต้องพิการจากอุบัติเหตุ และผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของผู้พิการเอง รวมทั้งครอบครัวของเขาด้วย เพราะหากครอบครัวใดครอบครัวหนึ่งต้องทำการดูแลผู้พิการจากอุบัติเหตุไปตลอดชีวิตแล้ว วิถีชีวิตของสมาชิกในครอบครัวก็ย่อมจะต้องได้รับผลกระทบไปด้วยอย่างไม่ต้องสงสัย เนื่องจากการที่พวกเขาไม่สามารถจะออกไปทำกิจกรรมสันทนาการต่าง ๆ เพื่อความบันเทิง หรือเพื่อพักผ่อนหย่อนใจ และเพื่อรักษาสุขภาพของตนเองได้ตามปกติเช่นครอบครัวอื่น ๆ

ความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจร เป็นความสูญเสีย อย่างมากต่อบุคคล ครอบครัวและต่อ ประเทศ อุบัติเหตุไม่เพียงแต่เป็นเหตุของการตายก่อนวัยอันควรและบาดเจ็บของคน แต่ก่อให้เกิดความสูญเสียทางสังคม และเศรษฐกิจอื่นๆ รวมถึงความโศกเศร้า ทุกข์ทรมาน และทรัพย์สินเสียหายในขณะที่อาจจะลำบากในบางกรณี แต่จำเป็นต้องราคาหรือหามูลค่าอุบัติเหตุในรูปตัวเงิน เพื่อให้การจัดการปัญหา อุบัติเหตุเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยสามารถจัดสรร งบประมาณที่มีอยู่อย่างจำกัดไปในแผนงานหรือโครงการ ที่มีผลมากที่สุดการทราบมูลค่าอุบัติเหตุรวมทั้งประเทศ หรือในระดับจังหวัด จะช่วยยกระดับความตระหนักถึงความสูญเสียจากอุบัติเหตุของสังคมไทย มูลค่าอุบัติเหตุที่จำแนกตามระดับความรุนแรงสามารถใช้วิเคราะห์ พิสูจน์ และเปรียบเทียบถึงผลประโยชน์และประสิทธิภาพของการลงทุนในแผนงานและโครงการลด อุบัติเหตุจราจรได้

สถิติอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทยระหว่างปี พ.ศ. 2545-2549 แสดงจำนวนผู้เสียชีวิตสูงถึง 66,300 ราย เฉลี่ยปีละ 13,260 ราย และจำนวนผู้บาดเจ็บรวม 5 ล้านราย สำหรับใน พ.ศ. 2547 พบว่า มีจำนวนผู้ประสบเหตุทั้งประเทศจำแนกตามระดับความรุนแรง ได้ดังนี้ : เสียชีวิต 14,254 ราย พิการ 9,078 ราย บาดเจ็บสาหัส 217,039 ราย และบาดเจ็บเล็กน้อย 775,245 ราย จากข้อมูลดังกล่าวสามารถคำนวณจำนวนครั้งของการเกิด อุบัติเหตุจำแนกตามระดับความรุนแรง ได้ดังนี้ : กรณีเสียชีวิต 11,721 ครั้ง บาดเจ็บสาหัส 157,057 ครั้ง บาดเจ็บเล็กน้อย 460,197 ครั้ง และกรณีทรัพย์สินเสียหายอย่างเดียว 920,394 ครั้ง รวมทั้งสิ้น 1,549,369 ครั้ง คิดเป็นมูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจร รวมทั้งสิ้น 232,855 ล้านบาท (มูลค่า ณ ปี พ.ศ.2550) หรือประมาณร้อยละ 2.81 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมทั้งประเทศ (GDP)

ตารางที่ 1 : จำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุจำแนกตามระดับความรุนแรง				
พื้นที่ศึกษา	จำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุตามความรุนแรง (ราย)			
	เสียชีวิต	พิการ	บาดเจ็บสาหัส	บาดเจ็บเล็กน้อย
กรุงเทพฯ*	746	226	10,489	48,783
จังหวัดในภูมิภาค	13,508	8,852	206,550	726,462
<b>รวม</b>	<b>14,254</b>	<b>9,078</b>	<b>217,039</b>	<b>775,245</b>
หมายเหตุ - * ข้อมูลจำนวนผู้ประสบเหตุในกรุงเทพฯ ได้จากการรวบรวมข้อมูลของคณะผู้วิจัย				
ที่มา : ประมาณการโดยคณะผู้วิจัยจากข้อมูลของสำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข				

ตารางที่ 2 : จำนวนอุบัติเหตุจำแนกตามระดับความรุนแรง				
พื้นที่ศึกษา	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)			
	เสียชีวิต	บาดเจ็บสาหัส	บาดเจ็บเล็กน้อย	ทรัพย์สินเสียหายเท่านั้น
กรุงเทพฯ*	715	8,143	42,706	85,412
จังหวัดในภูมิภาค	11,006	148,914	417,491	834,982
<b>รวม</b>	<b>11,721</b>	<b>157,057</b>	<b>460,197</b>	<b>920,394</b>
หมายเหตุ - ประมาณการโดยคณะผู้วิจัย				
ที่มา : ประมาณการโดยคณะผู้วิจัยจากข้อมูลของสำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข				

**วิธีการศึกษา**

การศึกษามูลค่าอุบัติเหตุในครั้งนี้ได้ใช้วิธีทวนมนุษย์ โดยแบ่ง ค่าใช้จ่ายออกเป็น 3 กลุ่มใหญ่ คือ 1)กลุ่มค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง กับมนุษย์ 2)กลุ่มค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินเสียหาย และ 3) กลุ่มค่าใช้จ่ายทั่วไปที่เกี่ยวข้องกับการชนแต่ละกลุ่ม ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายรายการต่างๆ ดังแสดงในรูปที่ 1

**ตารางที่ 3 : รายละเอียดมูลค่าความสูญเสียอุบัติเหตุจากราชของประเทศไทย ณ ปี พ.ศ.2550**

มูลค่าความสูญเสีย		ประเทศไทย		กรุงเทพฯ		จังหวัดในภูมิภาค	
		จำนวนเงิน (ล้านบาท)	%	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	%	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	%
<b>กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับมนุษย์</b>	<b>รวม</b>	<b>141,025.97</b>	<b>60.57</b>	<b>11,430.17</b>	<b>33.29</b>	<b>129,595.80</b>	<b>65.28</b>
- ค่าสูญเสียความสามารถในการผลิต		41,090.84	17.65	3,769.92	10.98	37,320.92	18.80
- ค่าสูญเสียในอิมพอร์ทฟิวเจอร์		55,453.35	37.99	7,130.74	20.77	48,322.61	40.96
- ค่าการรักษาร่างกาย		5,282.09	2.27	260.24	0.76	5,021.85	2.53
- ค่าใช้จ่ายของหน่วยฉุกเฉิน		298.55	0.13	18.05	0.05	280.50	0.14
- ค่าดูแลรักษาพยาบาล		5,901.11	2.53	251.22	0.73	5,649.89	2.85
<b>กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินที่เสียหาย</b>	<b>รวม</b>	<b>52,002.82</b>	<b>22.33</b>	<b>5,295.81</b>	<b>15.43</b>	<b>46,707.01</b>	<b>23.53</b>
- ค่ายานพาหนะเสียหาย		51,531.74	22.13	5,257.96	15.32	46,273.78	23.31
- ค่าทรัพย์สินอื่นเสียหาย		471.07	0.2	37.85	0.11	433.22	0.22
<b>กลุ่มค่าใช้จ่ายทั่วไปที่เกี่ยวข้องกับการชน</b>	<b>รวม</b>	<b>39,826.18</b>	<b>17.10</b>	<b>17,604.99</b>	<b>51.28</b>	<b>22,221.19</b>	<b>11.20</b>
- ค่าการจัดการประกันภัย		2,753.61	1.18	260.66	0.76	2,493.15	1.26
- ค่าการจัดการจราจร		449.55	0.19	138.51	0.40	311.04	0.16
- ค่าการดำเนินการศาล		1,074.08	0.46	155.30	0.46	918.78	0.46
- ค่าใช้จ่ายหน่วยฉุกเฉิน		67.86	0.03	3.48	0.01	64.38	0.03
- ค่าความเสียหายในการค้นหา		35,481.07	15.24	17,047.03	49.66	18,434.04	9.29
<b>รวมทั้งหมด</b>		<b>232,854.96</b>	<b>100.00</b>	<b>34,330.97</b>	<b>100.00</b>	<b>198,523.99</b>	<b>100.00</b>

ในการศึกษาได้เลือกจังหวัดขอนแก่นเป็นจังหวัดนาร่อง และใช้เป็นตัวแบบสำหรับการศึกษาในอีก 4 จังหวัด คือ ลำปาง นครสวรรค์ สงขลา และกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้เพื่อยืนยันความสามารถในการใช้วิธีการคำนวณมูลค่าอุบัติเหตุวิธีเดียวกันนี้ ทั่วทั้งประเทศ

**ผลการศึกษา**

ผลการศึกษาใน 5 จังหวัดที่กล่าวข้างต้นพบว่า จังหวัดขอนแก่น ลำปาง นครสวรรค์ และ สงขลา มูลค่าความสูญเสียที่คิดเป็นร้อยละในแต่ละกลุ่มของค่าใช้จ่ายทั้งสามกลุ่มแตกต่างกันน้อยมาก ยกเว้นกรุงเทพมหานครที่แตกต่างจากจังหวัดอื่นๆ โดยสิ้นเชิง ดังนั้นในการประมาณมูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจร ได้แสดงผลแยกเป็นภาพรวมทั้งประเทศ กรุงเทพมหานคร และจังหวัดในภูมิภาค จำนวนผู้ประสบเหตุจำแนกตามระดับความรุนแรง ได้ดังนี้ : เสียชีวิต 14,254 ราย (กรุงเทพฯ 746 ราย จังหวัดในภูมิภาค 13,508 ราย) พิการ 9,078 ราย (กรุงเทพฯ 226 ราย จังหวัดในภูมิภาค 8,852 ราย) บาดเจ็บสาหัส 217,039 ราย (กรุงเทพฯ 10,489 ราย จังหวัดในภูมิภาค 206,550 ราย) และบาดเจ็บเล็กน้อย 775,245 ราย (กรุงเทพฯ 48,783 ราย และจังหวัดในภูมิภาค 726,462 ราย) ดูตารางที่ 2



ตารางที่ 4 : มูลค่าความสูญเสียเฉลี่ยจำแนกตามระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุ ณ ปี พ.ศ.2550			
ระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุ	ภาพรวมทั้งประเทศ (บาท/ราย)	กรุงเทพฯ (บาท/ราย)	จังหวัดในภูมิภาค (บาท/ราย)
กรณีเสียชีวิต	5,315,556	11,078,982	4,997,262
กรณีพิการ	6,167,061	12,435,767	6,007,015
กรณีบาดเจ็บสาหัส	147,023	301,746	139,166
กรณีบาดเจ็บเล็กน้อย	34,761	154,850	26,696

ตารางที่ 5 : มูลค่าความสูญเสียเฉลี่ยจำแนกตามระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุ ณ ปี พ.ศ.2550			
ระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุ	ภาพรวมทั้งประเทศ (บาท/ครั้ง)	กรุงเทพฯ (บาท/ครั้ง)	จังหวัดในภูมิภาค (บาท/ครั้ง)
กรณีเสียชีวิต	6,573,023	11,567,173	6,248,580
กรณีบาดเจ็บสาหัส	204,698	388,482	194,648
กรณีบาดเจ็บเล็กน้อย	55,176	176,219	42,794
กรณีทรัพย์สินเสียหายอย่างเฉียดๆ เท่านั้น	45,898	146,773	35,579

**หมายเหตุ – คำนิยาม**

**เสียชีวิต :** ผู้ป่วยที่ได้รับอุบัติเหตุเข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลและเสียชีวิตภายใน 30 วันหลังจากเข้ารับการรักษา

**พิการ :** ผู้ป่วยที่ได้รับอุบัติเหตุจนพิการทางกายหรือการเคลื่อนไหว หมายถึง ผู้ป่วยที่ไม่สามารถเคลื่อนไหวด้วยตัวเอง เองร่างกาย คือ ศีรษะ ลำตัว แขน เท้า มือได้

**บาดเจ็บสาหัส :** ผู้ป่วยที่ได้รับอุบัติเหตุและแพทย์เฝ้าจนพักรักษาในโรงพยาบาล

**บาดเจ็บเล็กน้อย :** ผู้ป่วยที่ได้รับอุบัติเหตุ และได้รับการรักษาที่ห้องฉุกเฉินหรือแพทย์อนุญาตให้กลับบ้าน

**ทรัพย์สินเสียหายอย่างเฉียดๆ เท่านั้น :** ไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ เสียหายพาหนะเสียหายหรือทรัพย์สินอื่นเสียหาย

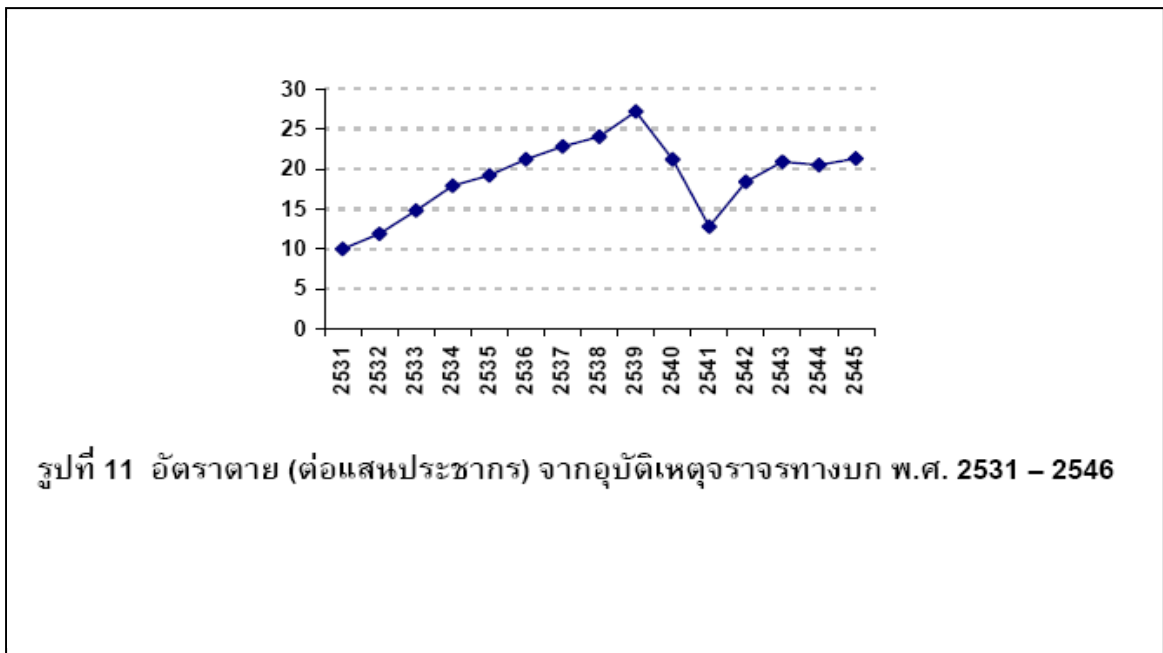
จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุจำแนกตามระดับความรุนแรง ได้ดังนี้ : กรณีเสียชีวิต 11,721 ครั้ง (กรุงเทพฯ 715 ครั้ง จังหวัดในภูมิภาค 11,006 ครั้ง) บาดเจ็บสาหัส 157,057 ครั้ง (กรุงเทพฯ 8,143 ครั้ง จังหวัดในภูมิภาค 148,914 ครั้ง) บาดเจ็บเล็กน้อย 460,197 ครั้ง (กรุงเทพฯ 42,706 ครั้ง จังหวัดในภูมิภาค 417,491 ครั้ง) และกรณีทรัพย์สินเสียหายอย่างเฉียดๆ เท่านั้น 920,394 ครั้ง (กรุงเทพฯ 85,412 ครั้ง จังหวัดในภูมิภาค 834,982 ครั้ง)

มูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุรวมทั้งประเทศ จำนวน 232,854.96 ล้านบาท แบ่งออกเป็น กรุงเทพมหานคร จำนวน 34,330.97 ล้านบาท (14.74%) และจังหวัดในภูมิภาค จำนวน 198,523.99 ล้านบาท (85.26%) รายละเอียดของมูลค่าความสูญเสียในแต่ละกลุ่มค่าใช้จ่าย

ที่: ประชาชาติธุรกิจ <http://matichon.co.th/prachachat/pr...sectionid=0212>

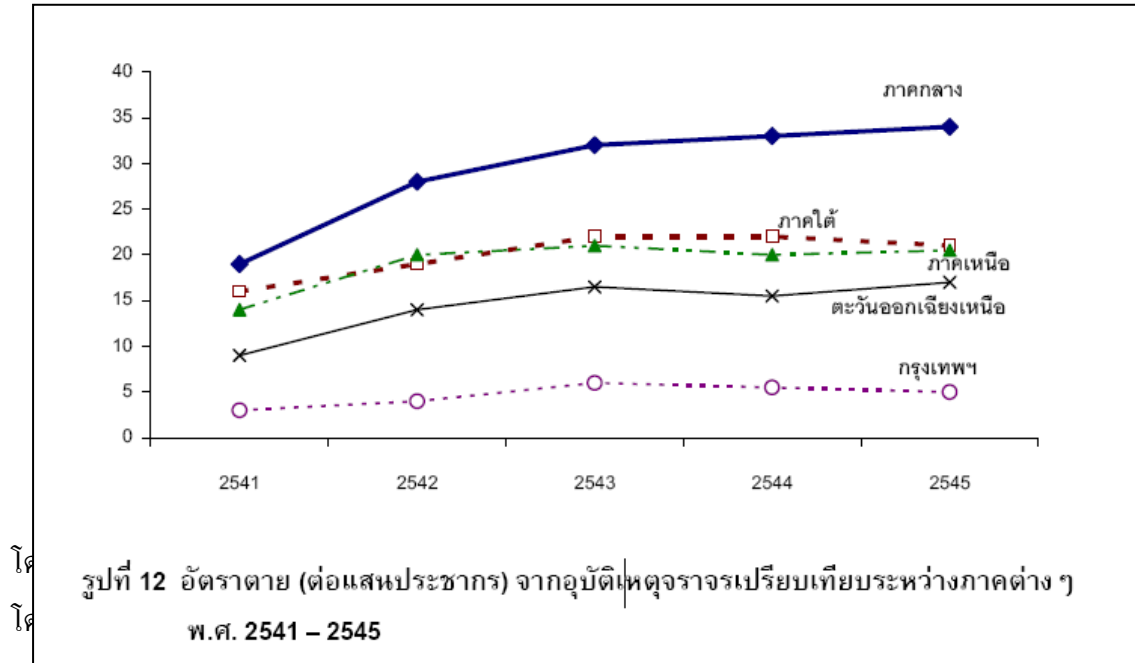
### สถานการณ์อุบัติเหตุจราจรทางบกและองค์ความรู้จากข้อมูลในประเทศไทย

จากข้อมูลของสำนักนโยบายแผน และยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข (44) พบว่า อัตราตายต่อประชากรหนึ่งแสนคน ด้วยสาเหตุจากอุบัติเหตุยานยนต์ในการจราจรทางบกตั้งแต่ปี 2531 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน จากอัตราตายรวมในทั้งสองเพศ 10.4 ต่อประชากรหนึ่งแสนคนเพิ่มขึ้นสูงสุดในปี 2538 และ 2539 ที่ประมาณ 28 ต่อประชากรหนึ่งแสนคน หรือเพิ่มขึ้นเกือบ 3 เท่าตัว ภายในระยะเวลาไม่ถึง 10 ปี (รูปที่ 11) จากข้อมูลพบว่า อัตราตายด้วยอุบัติเหตุในเพศชายสูงกว่าเพศหญิง ประมาณ- 3.8 4.9 เท่า เป็นที่น่าสังเกตว่าในช่วงปี 2542- 2540 อัตราตายด้วยอุบัติเหตุ ลดลงอย่างมากนับจากอดีตที่ผ่านมา โดยอัตราตายลดลงราวร้อยละ 50 ในทั้งเพศชายและหญิง ซึ่งช่วงเวลานั้นเป็นช่วงวิกฤติเศรษฐกิจ หลังจากนั้นอัตราตายเพิ่มขึ้นจนถึงระดับที่ค่อนข้างคงที่ในปี 2543 ถึงปี 2546 อัตราตายด้วยอุบัติเหตุมีการเปลี่ยนแปลงน้อยมาก โดยมีอัตราตายด้วยอุบัติเหตุประมาณ 35 คนประชากรหนึ่งแสนคนในเพศชาย 8 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนในเพศหญิงและราว 20 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนเมื่อคิดในภาพรวม ซึ่งการเพิ่มขึ้นนี้ถือว่าอัตราตายได้เพิ่มขึ้นสูงถึงเกือบร้อยละ 70 เมื่อคิดในภาพรวม



ช่วงที่มีอุบัติเหตุจากการจราจรมากที่สุด คือช่วงเทศกาล โดยเฉพาะเทศกาลสงกรานต์ จากข้อมูลระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บระดับชาติ สำนักกระบวนวิชา กระทรวงสาธารณสุขพบว่าในช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี 2547 มีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยชั่วโมงละ 1.7 ราย โดยจักรยานยนต์ยังคงเป็นพาหนะหลักของการเกิดอุบัติเหตุประมาณร้อยละ 80 และเวลาที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือเวลาบ่ายและค่ำ เมื่อจำแนกอัตราตายเป็น 5 พื้นที่ ปี พ.ศ. 2545 ภาคกลางมีอัตราตายสูงสุด รองลงมาคือภาคใต้ ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และ อัตราตายต่ำสุดคือ กรุงเทพฯ ในช่วงเทศกาลที่มีการเดินทางมาก จะมีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรสูงกว่าปกติ ก่อนหน้านี้คนมักเข้าใจว่าเป็นกลุ่มคนที่เดินทางจากต่างถิ่นซึ่ง

ไม่ชินเส้นทางหรือเป็นคนที่ไม่ไปทำงานต่างถิ่นแล้วกลับบ้าน แต่จากการประเมินผลในช่วงเทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์ พ.ศ. 2546 ในผู้เสียชีวิตในเทศกาลดังกล่าว เกินกว่าร้อยละ 90 เป็นคนในท้องถิ่นที่ออกไปทำธุระหรือออกไปเที่ยว



รูปที่ 12 อัตราตาย (ต่อแสนประชากร) จากอุบัติเหตุจราจรเปรียบเทียบระหว่างภาคต่าง ๆ พ.ศ. 2541 - 2545

2542-2545 อัตราตายได้ลดลงกว่าครึ่ง หลังจากถนนในปี 2543 อัตราตายได้เพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 70 และค่อนข้างคงที่มาถึงปัจจุบัน ถึงแม้ภาครัฐได้พยายามรณรงค์เพื่อลดอุบัติเหตุแต่ดูเหมือนว่าตัวเลขอัตราตายโดยอุบัติเหตุยังไม่ได้แสดงให้เห็นอย่างเด่นชัดว่า มาตรการที่ใช้อยู่ในปัจจุบันนั้นได้ผล

**อุบัติเหตุยานยนต์ในถนนหลวง**

อุบัติเหตุเนื่องจากการจราจรทางบก โดยเฉพาะอุบัติเหตุเกี่ยวกับยานยนต์เป็นสาเหตุการตายและบาดเจ็บสูงสุดของสถิติอุบัติเหตุที่รุนแรงทุกประเภท จากสถิติของกระทรวงสาธารณสุขรายงานไว้ว่า อัตราตายจากอุบัติเหตุยานยนต์ในถนนหลวงปี พ.ศ. ๒๕๑๕ ถึง ๒๕๑๙ อยู่ในเกณฑ์ระหว่าง ๑๐.๐ ถึง ๑๒.๗ ต่อประชากรแสนคน เป็นสาเหตุการตายอันดับที่ ๑ ของบรรดาอุบัติเหตุทั้งปวง

จากสถิติข้อมูลของกองตำรวจทางหลวง ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๑๘ ถึง ๒๕๒๒ ปรากฏว่าอุบัติเหตุยานยนต์ที่เกิดขึ้นบนทางหลวงแผ่นดินสายต่างๆ ทั่วประเทศไทยมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ในปี พ.ศ. ๒๕๒๒ มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบนทางหลวงสายต่างๆ ทั่วประเทศจำนวน ๓,๒๑๘ ครั้ง มีคนตาย ๓,๐๒๐ คน คนบาดเจ็บ ๖,๕๔๒ คน ทรัพย์สินเสียหายประมาณ ๕๓.๒ ล้านบาท ส่วนใหญ่เกิดจากอุบัติเหตุของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล รongลงมา ได้แก่ รถบรรทุกและรถยนต์โดยสาร เหตุเกิดมากเป็นพิเศษ ในวันหยุดสุดสัปดาห์ สาเหตุที่ประมาทได้ส่วนใหญ่เกิดจากการขับรถโดยประมาท เช่น การแข่งรถในที่คับขัน ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด เลี้ยวตัดหน้ารถอื่นอย่างกระชั้นชิด หรือผู้ขับขี่เมาสุรา ดินยาเสพติดหรือหลับในขณะขับรถ เป็นต้น

อุบัติเหตุบนทางหลวงนอกเขตเทศบาลมักเป็นอุบัติเหตุที่ร้ายแรง มีผู้บาดเจ็บล้มตายจำนวนมาก ส่วนอุบัติเหตุยานยนต์ในเขตชุมชน ย่อมเกิดขึ้นบ่อยกว่าในทางหลวงหลายเท่า แต่มักไม่รุนแรง มีผู้บาดเจ็บถึงตายไม่มาก ส่วนมากเกิดจากรถนั่งส่วนบุคคลชนคนข้ามถนน รถยนต์ชนรถจักรยานยนต์ หรือรถยนต์ชนกันเอง เป็นต้น

ในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ เริ่มใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งเป็นกฎหมายควบคุมการจราจรทางบกที่รัดกุมเคร่งครัดกว่าก่อน คาดหมายกันว่า ต่อไปไปแนวโน้มของอุบัติเหตุจราจรทางบกอาจลดน้อยลงก็ได้

#### ตารางข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ

##### ข้อมูลของอุบัติเหตุบนทางหลวง

ข้อมูล	๒๕๑๘	๒๕๑๙	๒๕๒๐	๒๕๒๑	๒๕๒๒
จำนวนครั้ง	๑,๐๘๑	๒,๑๓๒	๓,๓๘๓	๓,๕๖๔	๓,๒๓๘
นตาย	๘๘๖	๑,๕๓๕	๒,๓๔๕	๒,๕๘๓	๓,๐๒๐
นบาดเจ็บ	๑,๖๕๔	๒,๓๔๒	๖,๓๖๓	๖,๖๕๗	๖,๕๔๒
ทรัพย์สินเสียหาย ประมาณ (ล้านบาท)	๑๗.๑	๓๕.๒	๕๒.๓	๕๔.๘	๕๒.๒

จากสถิติของกองตำรวจทางหลวง กรมตำรวจ

##### อัตราร้อยละของการตายด้วยอุบัติเหตุ

จากสาเหตุภายนอกทั่วประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๐๓ ถึง ๒๕๑๕

สาเหตุ	๒๕๐๓	๒๕๑๓	๒๕๑๘	๒๕๑๙
ยานยนต์	๑๘.๕	๓๕.๕	๓๓.๗	๓๗.๖
จมน้ำ	๓๘.๑	๒๗.๖	๑๖.๕	๑๔.๕
พลัดตกหกล้ม	๖.๕	๓.๑	๒.๖	๒.๕
สัตว์หรือแมลงมีพิษ	๕.๘	๓.๓	๒.๕	๒.๔
สารเป็นพิษ	๔.๘	๒.๔	๓.๐	๑.๘
อื่น ๆ	๖.๕	๒๗.๗	๔๑.๓	๔๐.๘

จากสถิติสาธารณสุข พ.ศ. ๒๕๑๕ กระทรวงสาธารณสุข

### สรุปสถิติผู้เสียชีวิต-บาดเจ็บจากอุบัติเหตุในท้องถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ ตั้งแต่ปี 2545-2550

เทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2545 เสียชีวิต 585 ราย บาดเจ็บ 580,505 ราย

เทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2546 เสียชีวิต 606 ราย บาดเจ็บ 35,286 ราย

เทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2547 เสียชีวิต 902 ราย บาดเจ็บ 45,516 ราย

เทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2548 เสียชีวิต 469 ราย บาดเจ็บ 8,547 ราย

เทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2549 เสียชีวิต 434 ราย บาดเจ็บ 4,772 ราย

เทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2550 เสียชีวิต 449 ราย บาดเจ็บ 4,943 ราย

### สรุปสถิติอุบัติเหตุในท้องถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2550 เก็บข้อมูลตั้งแต่ 28 ธ.ค. 49 - 3 ม.ค. 50

- เกิดอุบัติเหตุ จำนวนทั้งสิ้น 4,456 ครั้ง

- เสียชีวิต 449 คน

- บาดเจ็บ 4,943 คน

### สรุปสถิติอุบัติเหตุในท้องถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2549 เก็บข้อมูลตั้งแต่ 29 ธ.ค. 48 - 4 ม.ค. 49

- เกิดอุบัติเหตุ จำนวนทั้งสิ้น 4,164 ครั้ง

- เสียชีวิต 434 คน

- จังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตสูงสุด จังหวัดศรีสะเกษ จำนวน 20 ราย

- จังหวัดที่ไม่มีผู้เสียชีวิต พัทลุง ยะลาและสมุทรสงคราม

- บาดเจ็บ จำนวน 4,772 คน

- จังหวัดที่มีผู้บาดเจ็บสูงสุด คือ นครราชสีมา จำนวน 167 ราย

### พฤติกรรมเสี่ยงสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ

1. เมาสุรา ร้อยละ 37

2. ขับรถเร็วเกินกำหนด ร้อยละ 20.19

3. ตัดหน้ากระชั้นชิด ร้อยละ 10.18

4. มอเตอร์ไซค์ไม่ปลอดภัย ร้อยละ 9.89

5. ไม่มีใบขับขี่ ร้อยละ 9.65

6. ทักษะไม่ดี ร้อยละ 4.35

7. มีสิ่งกีดขวางบนถนน ร้อยละ 3.10

8. แชนจ์รถผิดกฎหมาย ร้อยละ 1.78

9. หลับใน ร้อยละ 1.54

10. ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ/เครื่องหมายจราจร ร้อยละ 1.27

### ประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด

1. มอเตอร์ไซค์ ร้อยละ 86.29 (ไม่สวมหมวกนิรภัย 64.87)
2. รถปิกอัพ ร้อยละ 5.71
3. รถเก๋ง ร้อยละ 2.41

### สรุปสถิติอุบัติเหตุในท้องถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2548 เก็บข้อมูลตั้งแต่ 29 ธ.ค. 47 - 4 ม.ค. 48

- เกิดอุบัติเหตุ จำนวนทั้งสิ้น 6,842 ครั้ง
- เสียชีวิต 469 คน
- จังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตสูงสุด จังหวัดนครราชสีมา จำนวน 21 ราย
- จังหวัดที่ไม่มีผู้เสียชีวิต ยะลา ระนอง พังงาและแม่ฮ่องสอน
- บาดเจ็บ จำนวน 8,547 คน
- จังหวัดที่มีผู้บาดเจ็บสูงสุด คือ เชียงใหม่ จำนวน 516 ราย

### พฤติกรรมเสี่ยงสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ

1. เมาสุรา ร้อยละ 30.85
2. ขับรถเร็วเกินกำหนด ร้อยละ 7.47\*
3. ตัดหน้ากระชั้นชิด ร้อยละ \*
4. มอเตอร์ไซค์ไม่ปลอดภัย ร้อยละ 5.73
5. ไม่มีใบขับขี่ ร้อยละ 8.65
6. ทักษะไม่ดี ร้อยละ 2.08
7. มีสิ่งกีดขวางบนถนน ร้อยละ 3.28
8. แข่งรถผิดกฎหมาย ร้อยละ \*
9. หลับใน ร้อยละ \*
10. ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ/เครื่องหมายจราจร ร้อยละ 0.44\*

\* รวมอยู่ในสาเหตุขับรถโดยประมาท ได้แก่ ตัดหน้ากระชั้นชิด ตามกระชั้นชิด แข่งรถผิดกฎหมาย ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ/เครื่องหมายจราจร ขับรถเร็วเกินกำหนด

### ประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด

1. มอเตอร์ไซค์ ร้อยละ 82.41
2. รถปิกอัพ ร้อยละ 7.79
3. รถเก๋ง ร้อยละ 4.24

### ยุทธศาสตร์การควบคุมการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนขององค์การอนามัยโลก

(A 5-year WHO strategy for road traffic injury prevention )

การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากรถนั้นเป็นปัญหาสำคัญทางสาธารณสุข จากการคาดประมาณเมื่อปี 2542 พบว่า มีผู้เสียชีวิตด้วยสาเหตุนี้ทั่วโลกประมาณ 1.2 ล้านคน ปัญหานี้เกิดได้กับคนในทุกระดับฐานะทางเศรษฐกิจ แต่พบได้มากกว่าในกลุ่มรายได้น้อย และเมื่อเกิดเหตุแล้ว คนจนยังมีโอกาสรอดชีวิต หรือฟื้นฟูสภาพกลับเป็นปกติได้น้อยกว่าคนอื่นอีกด้วย ในอดีต การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากรถไม่ได้รับความสนใจ เพราะ คนมักคิดว่าเป็นเรื่องที่เกิดโดยไม่ได้ตั้งใจ หรือเป็นเรื่องของโชคชะตา แต่ในปัจจุบัน เป็นที่ทราบดีว่า การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากรถเป็นเรื่องที่ป้องกันได้ เข็มขัดนิรภัย เก้าอี้นิรภัยสำหรับเด็ก หมวกกันน็อคของผู้ใช้จักรยานยนต์ การจัดการจราจรที่ดี ที่กล่าวมาข้างต้น เป็นสิ่งที่พิสูจน์แล้วว่าป้องกันการบาดเจ็บได้มาตรการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากรถส่วนใหญ่ดำเนินการในประเทศที่ร่ำรวย ส่วนประเทศที่ยากจนก็ยังคงมีการตาย การบาดเจ็บ และการพิการ ในอัตราที่สูงต่อไป ประเทศเหล่านี้ มีความเร่งด่วนอย่างยิ่งในการกำหนดยุทธศาสตร์ที่เหมาะสม คุ่มทุน และมีประสิทธิผล คำว่า“เหมาะสม” ในที่นี้หมายถึง การพิจารณาความซับซ้อนของปัญหาและความสามารถในการสนับสนุนทรัพยากรเพื่อใช้ในการแก้ปัญหาในแต่ละประเทศ รวมถึง การพิจารณามาตรการที่เคยใช้ได้ผลในประเทศอื่นมาก่อน

การพัฒนายุทธศาสตร์ ประเทศส่วนใหญ่ล้วนต้องการข้อมูลที่ดีกว่าที่เป็นอยู่ สิ่งที่ต้องรู้อย่างถูกต้องมากขึ้นคือ จำนวนและชนิดของการบาดเจ็บ รวมถึงปัจจัยแวดล้อมของการเกิดการบาดเจ็บ ข้อมูลเหล่านี้จะชี้ให้เห็นว่า การบาดเจ็บเป็นปัญหาของประเทศมากน้อยแค่ไหน ปัญหาที่มีมากที่สุดที่พื้นที่ใด และที่ใดต้องการมาตรการป้องกันและควบคุมเร่งด่วนมากที่สุด ประเทศต้องการพันธสัญญาที่ชัดเจนและหนักแน่นในการสู้กับปัญหานี้ ถ้าภาคการเมืองมีความตั้งใจและการสนับสนุนที่ดี ในปีหน้านี้โลกเราจะสามารถปกป้องชีวิตคนได้นับล้านเลยทีเดียวเพื่อเป็นการสนับสนุน องค์การอนามัยโลก โดยแผนกควบคุมป้องกันการบาดเจ็บและการใช้ความรุนแรงได้ประสานความร่วมมือกับองค์กรและผู้เชี่ยวชาญทางสาธารณสุขจากทุกทวีป เพื่อพัฒนาแผนยุทธศาสตร์ 5 ปี เพื่อการป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจร โดยหวังว่า ยุทธศาสตร์นี้จะเป็แนวทางสำหรับนักวิจัย ผู้ปฏิบัติ และผู้กำหนดนโยบายในเรื่องนี้ ในเชิงที่จะนำไปสู่การโน้มน้าวภาครัฐให้ดำเนินการมากขึ้น รวมถึง การจัดอันดับความสำคัญของความทุ่มเทเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจร

#### วิสัยทัศน์เชิงยุทธศาสตร์ของการป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจร

องค์การอนามัยโลกต้องการรวมเอางานป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรเข้าเป็นมาตรการสาธารณสุขทั่วโลก ทั้งนี้เพื่อลดปัญหาการบาดเจ็บที่อยู่ในระดับสูงมากเกินกว่าจะรับได้ และนอกจากนี้ยังเน้นหนักเป็นพิเศษในประเทศรายได้น้อยและปานกลาง Strategic Objectives

- สร้างเสริมสมรรถนะในระดับประเทศ และท้องถิ่น ในการติดตามขนาด ความรุนแรง และผลกระทบของปัญหาการบาดเจ็บจากการจราจร
- รวมเอางานป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรเข้าเป็นมาตรการสาธารณสุขทั่วโลก

- ส่งเสริมยุทธศาสตร์ที่เน้นการดำเนินการและสร้างความเข้าใจถึงผลกระทบของปัญหาบาดเจ็บจากการจราจร

#### กรอบยุทธศาสตร์ (Strategic Framework)

การพัฒนายุทธศาสตร์ห้าปีขององค์การอนามัยโลกนี้ได้พิจารณาความจำเป็นเร่งด่วน กับความคาดหวัง รวมถึง ความจำกัดของทรัพยากรในประเทศต่างๆ โดยยุทธศาสตร์ได้กล่าวถึง ช่องว่างส่วนขาดขององค์ความรู้

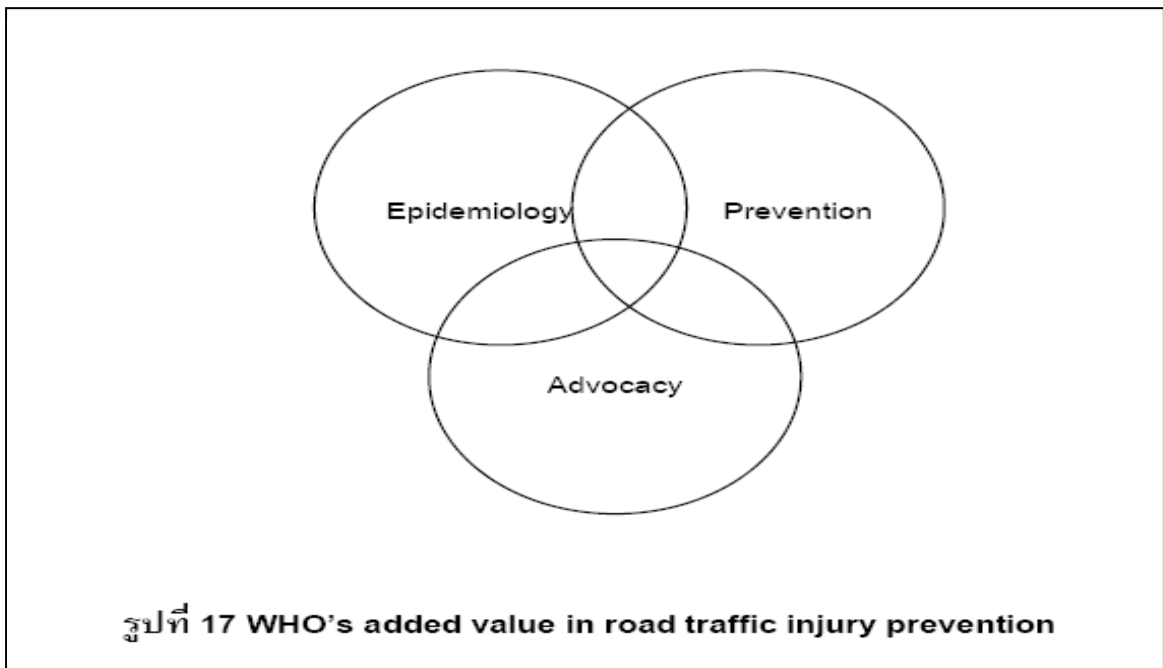
- การดำเนินงานปัจจุบัน และแผนงานของภาคส่วนสาธารณสุข โดยเฉพาะในประเทศรายได้ต่ำและปานกลาง

- สถานภาพปัจจุบันและแผนเกี่ยวกับความเชี่ยวชาญด้านการคมนาคมและภาคส่วนอื่นๆ

- โอกาสของการร่วมมือ และประสานงานภายในภาคสาธารณสุข และภาคส่วนอื่นๆ

- \*\*ความสมดุลที่เหมาะสม ของความจำเป็นในการใช้ข้อมูลเชิงพรรณนา, ข้อมูลความเป็นสาเหตุ (หรือ ความสัมพันธ์ทางระบาดวิทยา), ข้อมูลมาตรการที่มีประสิทธิผล และความจำเป็นในการดำเนินการปฏิบัติมาตรการที่เป็นที่ทราบดีแล้วว่ามีประสิทธิผล

- ความเชี่ยวชาญเรื่องนี้ ที่มีอยู่เดิมและโอกาสในการสร้างความเชี่ยวชาญ ทั้งในทางสาธารณสุขและการป้องกันการบาดเจ็บ โดยเฉพาะในประเทศรายได้ต่ำและปานกลางยุทธศาสตร์เน้น ที่ความยั่งยืน และการระบุเป้าหมายระยะยาว มากกว่าการดำเนินการแบบรวดเร็วแต่ไม่ยั่งยืน รวมถึงเน้น ข้อมูลที่ชัดเจน (evidence-based)





### ยุทธศาสตร์การดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนน

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) จัดตั้งขึ้นครั้งแรกตามคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 2 มกราคม พ.ศ. 2546 โดยมีรองนายกรัฐมนตรีที่ได้รับมอบหมายจากนายกรัฐมนตรี เป็นผู้อำนวยการศูนย์ มีการดำเนินงานในรูปแบบคณะกรรมการ มีหน้าที่กำหนดยุทธศาสตร์และมาตรการเพื่อ ยกย่องมาตรฐานความปลอดภัยทางถนน อำนวยการ มอบหมาย เร่งรัด กำกับดูแล ตรวจสอบ ติดตามประเมินผลดำเนินงาน และประสานความร่วมมือให้หน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้องสามารถดำเนินงานให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันอย่างมีประสิทธิภาพในการดำเนินงานของศูนย์ อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้มีการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน (พ.ศ. 2548-2551) มีการกำหนดวิสัยทัศน์ เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น โดยยกระดับความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยสู่มาตรฐานสากล และมีเป้าหมายให้สามารถลดอัตราการเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ลงจาก 22.21 ในปี พ.ศ. 2547 เหลือ 20.00 ภายในปี พ.ศ. 2551 โดยใช้ยุทธศาสตร์หลัก 5 ด้าน ประกอบด้วย

- 1) ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) เน้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างจริงจัง และเคร่งครัด
- 2) ด้านวิศวกรรม (Engineering) เร่งปรับปรุงแก้ไข ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับระบบถนน และยานพาหนะที่มีลักษณะเป็นอันตรายและก่อให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เพื่อให้มีมาตรฐานและมีความปลอดภัย
- 3) ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม (Education, Public Relation & Participation) เป็นการให้ความรู้ ความเข้าใจที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยและต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนเกิดความตระหนักในการรักษาวินัยจราจร
- 4) ด้านการบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medical Service System : EMS) เพื่อลดอัตราการเสียชีวิต ความพิการและความทุกข์ทรมาน จากกรณีที่ไม่สมควร โดยเน้นการรักษาพยาบาล ณ จุดเกิดเหตุ ตลอดจนสามารถรับส่งผู้ป่วยจากที่เกิดเหตุ ให้ไปถึงยังโรงพยาบาลได้รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ให้ผู้บาดเจ็บสามารถกลับมาดำรงชีวิตได้ตามปกติ
- 5) ด้านการประเมินผลและระบบสารสนเทศ (Evaluation and Information) เป็นการบริหารจัดการระบบการรายงานและประเมินผลตามยุทธศาสตร์ต่างๆ เพื่อให้ผู้บริหารใช้ประโยชน์ในการสั่งการและกำหนดนโยบาย

สำหรับผู้รับผิดชอบในการกำกับการดำเนินงานที่กำหนดไว้ตามกรอบยุทธศาสตร์ของแผนแม่บทนั้น ได้กำหนดผู้รับผิดชอบคือ ผู้อำนวยการ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) โดยหากถือองค์ประกอบที่ผู้อำนวยการ ศปถ. เป็นหลัก ตั้งแต่ปี 2546 ประเทศไทยมี ศปถ. แล้ว 6 ชุด

ชุดที่ 1 – ตามคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรีที่ 33/2546 ลงวันที่ 31 มกราคม 2546 คำสั่งที่ 74/2546 ลงวันที่ 13 มีนาคม 2546 และคำสั่งที่ 204/2546 ลงวันที่ 17 กันยายน 2546 (รองนายกรัฐมนตรี นาย จาตุรนต์ ฉายแสง เป็น ผอ.สปถ.)

ชุดที่ 2 – ตามคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรีที่ 327/2548 ลงวันที่ 30 สิงหาคม 2548 (รองนายกรัฐมนตรี พลตำรวจเอก ชิดชัย วรรณสถิตย์ เป็น ผอ. สปถ.)

ชุดที่ 3 – ตามคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรีที่ 235/2549 ลงวันที่ 17 พฤศจิกายน 2549 (รองนายกรัฐมนตรี นายโฆษิต ปันเปี่ยมรัษฎ์ เป็น ผอ. สปถ.)

ชุดที่ 4 – ตามคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรีที่ 46/2551 ลงวันที่ 13 มีนาคม 2551 (รองนายกรัฐมนตรี นายสหัส บัณฑิตกุล เป็น ผอ. สปถ.)

ชุดที่ 5 – ตามคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรีที่ 306/2551 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน 2551 (นายกรัฐมนตรี นายสมชาย วงศ์สวัสดิ์ เป็น ผอ. สปถ.)

ชุดที่ 6 – ตามคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรีที่ 327/2551 ลงวันที่ 26 ธันวาคม 2551 (รองนายกรัฐมนตรี นายสุเทพ เทือกสุบรรณ เป็น ผอ. สปถ.)

ในแผนแม่บทได้กำหนดเป้าหมายที่จะลดความสูญเสียไว้อย่างชัดเจน โดยตั้งเป้าในการลด อัตรา การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจาก 22.21 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน ในปี พ.ศ. 2547 ลง เหลือ 20.00 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน ภายในปี พ.ศ. 2551 จากข้อมูลได้ชี้ให้เห็นถึงความสำเร็จของ แผนแม่บทที่สามารถลดการสูญเสียลงต่ำกว่าเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้ นับว่าสอดคล้องกับข้อค้นพบใน ระดับสากลที่ชี้ให้เห็นถึงประโยชน์ของการกำหนดเป้าหมายในการทำงานที่ชัดเจน นับเป็นกลไกสำคัญ ที่จะช่วยขับเคลื่อนการทำงานอย่างมีส่วนร่วมได้อย่างแท้จริงนอกจากกลไกในการกำกับการทำงานของ สปถ. แล้ว สำนักงาน ก.พ.ร. ยังได้กำหนดตัวชี้วัดด้านความปลอดภัยทางถนนไว้ในหน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้อง อาทิ กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และในระดับจังหวัด ซึ่งเป็นผลการประเมินโดย ก.พ.ร. ในปี 2550 ของหน่วยงานหลักได้แก่ กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวงชนบท กรมโยธาธิการและผังเมือง กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และสำนักงานตำรวจ แห่งชาติ การดำเนินงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน (พ.ศ. 2548-2551) แม้ว่าจากสถิติข้อมูล อุบัติเหตุทางถนนจะบ่งชี้ว่า ผลการดำเนินงานจะสามารถบรรลุผลตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผนได้ก็ ตามแต่ในการดำเนินงานตามแผนของยุทธศาสตร์หลักในแต่ละด้าน ยังมีปัญหาอุปสรรคในการ ดำเนินงานที่ไม่สามารถบรรลุตามวัตถุประสงค์ของการดำเนินงานตามแผนอยู่หลายประการ และ เนื่องจากแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน (พ.ศ. 2548-2551) จะสิ้นสุดในปี พ.ศ. 2551 รอง นายกรัฐมนตรี (นายสหัสบัณฑิตกุล) ประธานกรรมการ และผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัย ทางถนน ได้ให้ความเห็นชอบให้กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ในฐานะฝ่ายเลขานุการศูนย์ อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน (พ.ศ. 2552-2555) และ

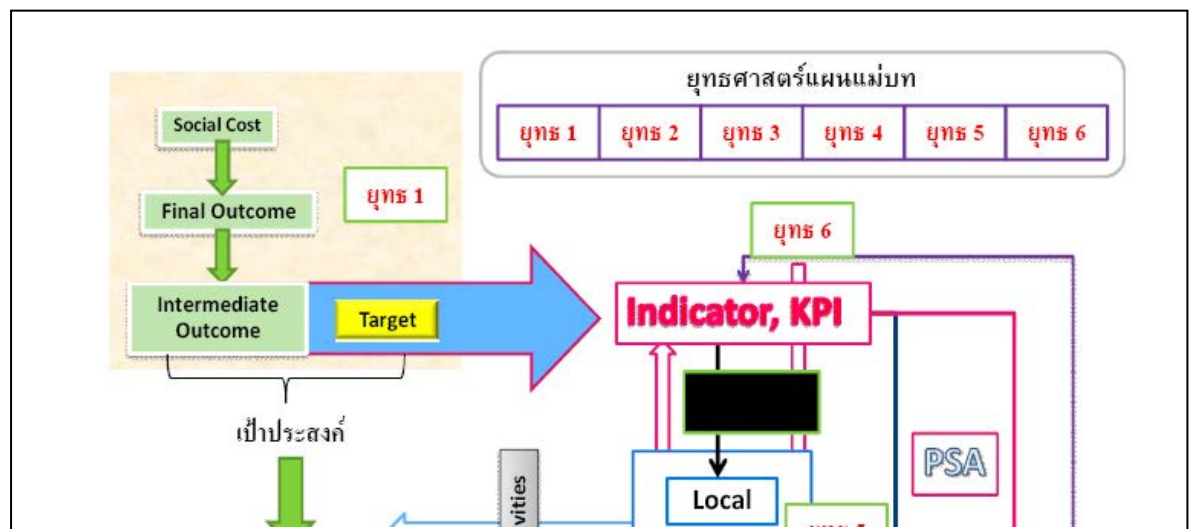
แต่งตั้งคณะทำงานจัดทำแผนแม่บท ดังกล่าวขึ้น เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้ร่วมกันดำเนินการยกร่างแผนแม่บท และนำเสนอต่อคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนพิจารณา ก่อนเสนอคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบดั่งนั้น เพื่อให้การจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน (พ.ศ. 2552-2555) มีความสมบูรณ์สามารถแก้ไขปัญหาค่าเนินงานตามยุทธศาสตร์หลัก ในระยะที่ผ่านมา โดยมีการทบทวนและปรับปรุง เป้าหมาย ยุทธศาสตร์ และมาตรการต่างๆ ให้เหมาะสมกับสภาพปัญหา และข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นในด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เพื่อให้รัฐบาลนำข้อเสนอในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน (พ.ศ. 2552-2555) เป็นนโยบายสำคัญของรัฐบาลที่สามารถดำเนินการ และบังเกิดผลในทางปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม จึงมีเหตุผลและความจำเป็นอย่างยิ่งในการดำเนินโครงการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน (พ.ศ. 2552-2555) ในครั้งนี้

การกำหนดวิสัยทัศน์ วัตถุประสงค์ และเป้าหมายเชิงนโยบาย ของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนพ.ศ. 2552-2555 เป็นผลจากการสัมมนาที่ กรุงเทพมหานคร 2 ครั้ง และต่างจังหวัดภูมิภาค 4 ครั้งที่จังหวัด ขอนแก่น ภูเก็ต สมุทรสาคร และพิษณุโลก รวมทั้งการสัมภาษณ์นักวิชาการ ผู้ทรงคุณวุฒิที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนและศึกษาดูงานในต่างประเทศแล้ว จึงเห็นสมควรกำหนดวิสัยทัศน์ วัตถุประสงค์ และเป้าหมายเชิงนโยบายดังนี้

#### 4.1 กรอบในการจัดทำแผนแม่บทฉบับใหม่

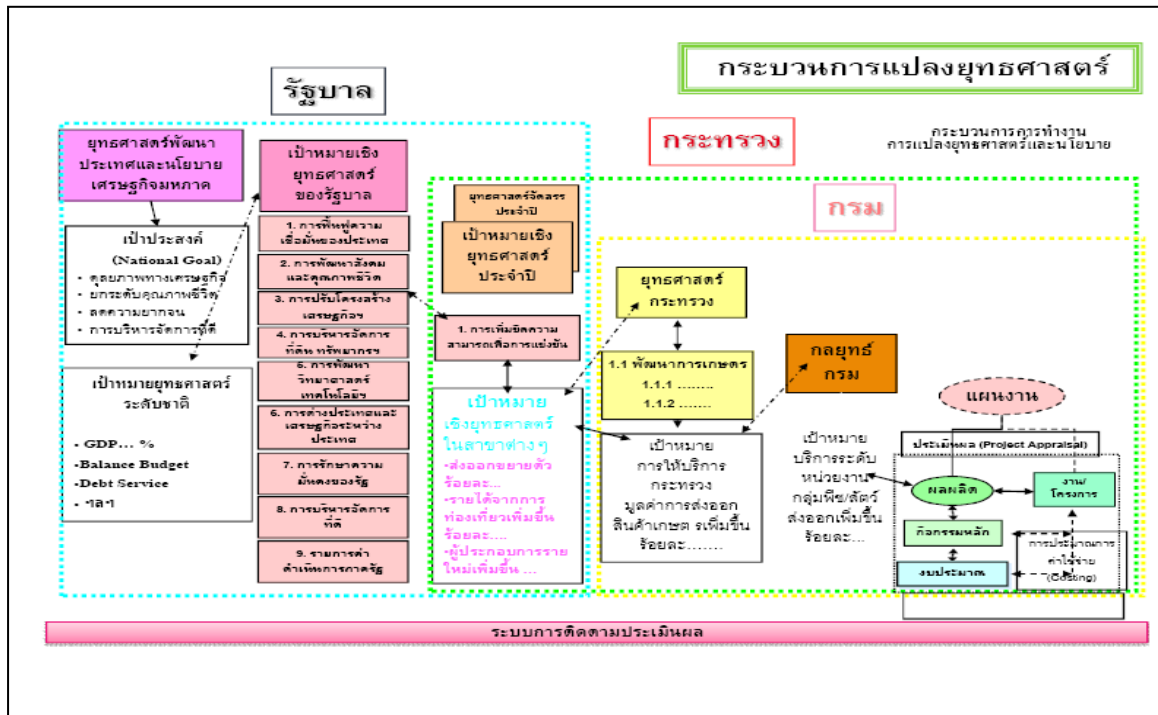
การกำหนดกรอบในการจัดทำแผนแม่บทฉบับใหม่ให้มีความเหมาะสม ได้ทำการวิเคราะห์ทั้งในส่วนของอุปสงค์ (Demand side) และ อุปทาน (Supply side) ดังต่อไปนี้

1. แผนแม่บทที่ยึดหลัก Demand Side ความสัมพันธ์ของยุทธศาสตร์หลักต่างๆตามแผนแม่บทที่เน้น Demand Side ซึ่งได้รับข้อมูลจากผลการสัมมนาทั้งในส่วนกลางกรุงเทพมหานคร และส่วนภูมิภาค 4 จังหวัด (จ.ขอนแก่น จ.ภูเก็ต จ.สมุทรสาครและ จ.พิษณุโลก) รวมทั้งผลจากการสัมภาษณ์ จากกลุ่มผู้กำหนดนโยบาย กลุ่มนักวิชาการและกลุ่มเจ้าหน้าที่ของรัฐเอกชน และภาคประชาสังคม โดยสรุปเป็นการได้รับข้อมูลจากการทำสัมมนาจาก 4 ภูมิภาคและกรุงเทพมหานคร ถือว่าเป็นความต้องการของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องดังแสดงในภาพที่ 1



ภาพที่ 1. แสดงความสัมพันธ์ยุทธศาสตร์หลักต่างๆตามแผนแม่บทที่เน้นอุปสงค์

2. แผนแม่บทที่ยึดหลัก Supply Side ส่วนขั้นตอนต่อไปใช้กระบวนการแปลงยุทธศาสตร์ตามที ล่ามังกบประมาณได้ให้แนวทางแก่ส่วนราชการต่าง ๆ หลายปีแล้ว ดังแสดงในรายละเอียด ในภาพที่ 2 ซึ่งเป็นการแปลงยุทธศาสตร์จากเป้าประสงค์ของชาติ ลดหลั่นลงไปเป็นยุทธศาสตร์ ของรัฐบาล ยุทธศาสตร์จัดสรรที่รัฐบาลให้ความเห็นชอบแต่ละปี ยุทธศาสตร์ของกระทรวง กลยุทธ์กรม แผนงาน ผลผลิต กิจกรรม และงบประมาณซึ่งเป็นแผนภูมิที่ส่วนราชการ จังหวัด ท้องถิ่น มีความเข้าใจมาเป็น เวลานานแล้วจึงจะไม่ขอกล่าวถึงในรายละเอียด



ภาพที่ 4.2 กระบวนการแปลงยุทธศาสตร์ตามแผนแม่บทที่เน้นอุปทาน

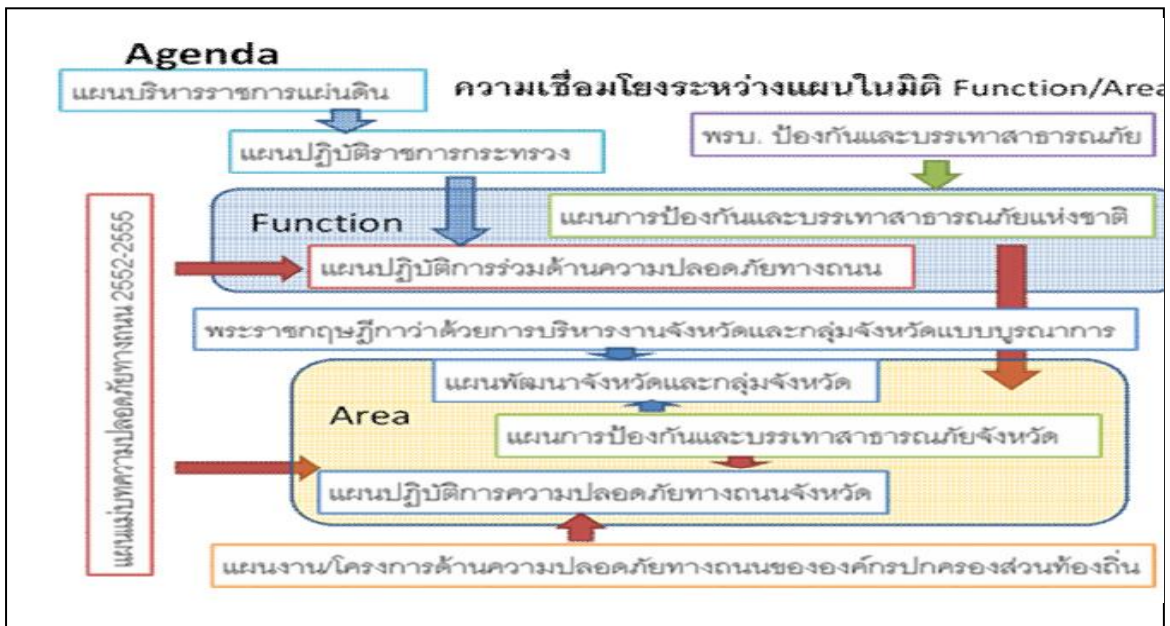
จากการวิเคราะห์ดังกล่าวสามารถกำหนด วิสัยทัศน์ เป้าหมายเชิงนโยบาย ตัวชี้วัด และ ยุทธศาสตร์รวมทั้งกลยุทธ์ แผนงาน โครงการต่าง ๆ ยึดตามหลักการและรายละเอียดดังนี้

1. การกำหนดวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ และแนวทางขับเคลื่อนของแผนต้องสามารถบูรณาการทั้ง ในระดับยุทธศาสตร์ชาติ กระทรวง กรม และในระดับพื้นที่ ซึ่งสอดคล้องกับกฎหมายและแนวทางใน การบริหารจัดการที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

2. ตัวอย่างแนวทางการปฏิบัติที่ดีของต่างประเทศชี้ให้เห็นถึงความสำคัญของการวางรากฐาน ด้านวัฒนธรรมด้านความปลอดภัย (Safety Culture) และระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Safe System)

3. เป้าหมายของแผนแม่บทฉบับใหม่ควรยึดกรอบขององค์การสหประชาชาติ (UN) และ คณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิกแห่งสหประชาชาติ (UNESCAP) เป็นมาตรฐานสากล

4. ยุทธศาสตร์เดิมเป็นยุทธศาสตร์ที่เน้นด้านเทคนิค ควรกำหนดยุทธศาสตร์ใหม่ที่เน้นการบริหารจัดการเพิ่มเติมเพื่อการแก้ปัญหาอย่างยั่งยืน
5. มีการกำหนดตัวชี้วัดทั้งในระดับยุทธศาสตร์ เป้าหมายการให้บริการ และมีกลไกในการติดตามประเมินผลที่ทันต่อเวลาและสถานการณ์
6. แนวทางในการจัดทำแผนควรสอดคล้องกับแผนการบริหารราชการแผ่นดิน และแนวทางจัดทำงบประมาณแบบมุ่งเน้นผลงาน



ภาพที่ 3 แนวทางการเชื่อมโยงแผนแม่บทที่บูรณาการทั้งในมิติ Function/Area ตามแผนบริหารราชการแผ่นดิน และพระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550

**เป้าหมายเชิงนโยบาย**

ลดอัตราการเสียชีวิตของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนตามมาตรฐานสากลให้เหลือปีละ 14.15 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ในปี พ.ศ. 2555 เหตุผลที่กำหนดเป้าหมายดังกล่าว เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานขององค์การสหประชาชาติ และ คณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิกแห่งสหประชาชาติที่กำหนดเป้าหมายไว้ว่าประเทศสมาชิกควรจะพยายามที่จะลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนลงครึ่งหนึ่งภายในระยะเวลา 10 ปี

ปี พ.ศ.	อัตราต่อแสนประชากร
2552	17.18
2553	16.17
2554	15.16
2555	14.15

## ประเด็นที่น่าสนใจของการเกิดอุบัติเหตุ

### หมวกนิรภัย

มาตรฐานคุณลักษณะของหมวกนิรภัยในประเทศไทยสามารถป้องกันกะโหลกศีรษะแตกได้ เนื่องจากกำหนดให้ตัวหมวกทนแรงกระแทกได้สูงกว่าแรงที่จะทำให้กะโหลกศีรษะแตกอย่างมากถึงแม้จะงานวิจัยออกมาสนับสนุนคุณประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัยว่าสามารถลดการบาดเจ็บรุนแรงที่สมองได้ร้อยละ 40-22 ลดอัตราตายได้จากร้อยละ 22 เหลือร้อยละ 10 จากข้อมูลของระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข พบว่าการไม่สวมหมวกนิรภัยในผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ได้รับบาดเจ็บรุนแรงยังคงอยู่ในสัดส่วนที่สูงถึงประมาณร้อยละ 90 และจากการสำรวจการใช้หมวกนิรภัยในประชาชนผู้ใช้รถจักรยานยนต์ และผู้โดยสาร ในช่วงก่อนเทศกาลสงกรานต์ปี 2546 พบว่า การใช้หมวกนิรภัยยังอยู่ในเกณฑ์ต่ำ กล่าวคือประมาณร้อยละ 50 ของผู้ขับขี่ และร้อยละ 15 ของผู้โดยสารเท่านั้นที่ใช้หมวกนิรภัย

### การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

ยังคงเป็นปัจจัยเสี่ยงสำคัญ จากข้อมูลระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ สำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข พบว่าในช่วงเทศกาลสงกรานต์ปีที่ได้รับบาดเจ็บรุนแรงเฉพาะผู้ขับขี่มีการใช้แอลกอฮอล์สูงถึงร้อยละ 60 โดยพบว่าสองในสามของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ที่ได้รับบาดเจ็บรุนแรงมีการใช้แอลกอฮอล์ ประมาณร้อยละ 60 ของผู้ขับรถปี๊กัฟ รถตู้ และรถบรรทุก 6 ล้อที่ได้รับบาดเจ็บรุนแรง ในขณะที่หากดูแนวโน้มรายปีพบว่า การใช้แอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่พาหนะ ยังคงมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นตลอดนับตั้งแต่มีการจัดตั้งระบบเฝ้าระวังตั้งแต่ปี 2538 จากร้อยละ 37.5 เป็นร้อยละ 47.1 ในปี 2546 ข้อมูลกรมสรรพสามิตเกี่ยวกับการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า ปี 2530 คนไทยดื่มแอลกอฮอล์เฉลี่ย 10.4 ลิตรต่อคนต่อปี และในปี 1540 เพิ่มขึ้นเป็น 16.6 ลิตรต่อคนต่อปี การสำรวจในกรุงเทพฯ เมื่อ พ.ศ. 2540 โดยกรมสุขภาพจิต ผลปรากฏว่า ร้อยละ 8.2 ของคนกรุงเทพฯ อยู่ในกลุ่ม “ติดสุรา” หลังวิกฤติเศรษฐกิจ อุตสาหกรรมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แข่งขันกันมากขึ้นพร้อมกับที่ประเทศไทยมีปริมาณการบริโภคแอลกอฮอล์สูงขึ้นด้วย

### การคาดเข็มขัดนิรภัย

หากพิจารณาเรื่องพฤติกรรมเสี่ยงที่มีผลต่อการบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุขนส่งจะพบว่า การคาดเข็มขัดนิรภัยเป็นเพียงปัจจัยเสี่ยงเดียวที่มีแนวโน้มลดลง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มผู้ขับขี่โดยในปี 2538 ผู้ขับขี่ที่ได้รับบาดเจ็บร้อยละ 93.2 ไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย และมีแนวโน้มลดลงเหลือ ร้อยละ 79.4 ในปี 2546 ในขณะที่ผู้โดยสารยังคงมีร้อยละของการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยในสัดส่วนที่สูงมากกว่าร้อยละ 90 อย่างต่อเนื่องนับจากปีแรกที่มีการจัดตั้งระบบเฝ้าระวัง

### จักรยานยนต์: พาหนะแห่งความเสี่ยง

จักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่ครองสัดส่วนสูงที่สุดในประเทศไทย ประมาณร้อยละ 70 ของยานยนต์ทั้งหมด (48) ปริมาณจักรยานยนต์เพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยในปี พ.ศ. 2546 ประเทศไทยมีจักรยานยนต์ทั้งสิ้นประมาณ 18.2 ล้านคัน (ตารางที่ 11) ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี 2545 จำนวน 1.6 ล้านคันหรือคิดเป็นร้อยละ 9.8 จักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่ปลอดภัยน้อย ทั้งนี้เพราะ มีความเร็วสูง แต่ทรงตัวไม่ดีและถูกมองเห็นได้ไม่ง่ายเท่ารถยนต์ เมื่อเกิดอุบัติเหตุ ผู้ใช้จักรยานยนต์จะปะทะกับวัตถุอื่น โดยที่ตัวพาหนะไม่ได้ช่วยลดหรือป้องกันการกระแทกเลย

### ตารางประเภทและจำนวนรถจดทะเบียนในประเทศไทย (หน่วย พันคัน) พ.ศ.2540 – 2546

ประเภทรถ	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ไม่เกิน 7 คน	1,812	1,974	2,124	2,111	2,281	2,651	2,881
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล เกิน 7 คน	538	555	527	554	583	608	518
รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล	2,587	2,779	3,098	3,209	3,341	3,544	3,631
รถจักรยานยนต์	11,650	12,464	13,245	13,817	15,236	16,581	18,210
รถอื่น ๆ	319	316	340	339	319	290	309
รวม	16,906	18,088	19,334	20,030	21,760	23,674	25,549

แหล่งที่มา : ข้อมูลกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

นายแพทย์วีระ กล่าวอีกว่า อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ทั้งใน กทม.และต่างจังหวัด มักเกิดขึ้นในเวลาากลางคืน ส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นบริเวณทางตรง และครึ่งหนึ่งเกิดขึ้นบริเวณทางแยก รูปแบบของอุบัติเหตุที่พบบ่อยที่สุด ได้แก่ การชนท้ายคู่กรณี รถคู่กรณีที่เลี้ยวกลับรถตัดหน้ารถจักรยานยนต์ เป็นต้น ความเร็วของรถจักรยานยนต์โดยเฉลี่ยก่อนชนและขณะชนของอุบัติเหตุที่ไม่เสียชีวิต ประมาณ 38 และ 32 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในขณะที่ความเร็วโดยเฉลี่ยก่อนชนในอุบัติเหตุที่รุนแรงถึงเสียชีวิตเพิ่มขึ้นเป็น 53 และ 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง นอกจากนี้ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีส่วนร่วมในการเกิดอุบัติเหตุที่สำคัญ ได้แก่ สิ่งกีดขวางทัศนวิสัยของผู้ขับขี่ อาทิ เช่น ป้ายโฆษณา ตู้ไปรษณีย์ ตู้โทรศัพท์ เสา สะพาน ต้นไม้หรือพุ่มไม้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสิ่งก่อสร้างบนผิวจราจรซึ่งไม่มีสัญญาณ หรือเครื่องหมายสะท้อนแสงเพื่อเตือนผู้ขับขี่ รถบรรทุกที่จอดอยู่ข้างทางในเวลาากลางคืน การติดตั้งแผ่นคอนกรีตกีดขวางเส้นทาง พื้นผิวจราจรที่เป็นหลุม บ่อ ตลอดจนเครื่องหมาย และสัญญาณไฟจราจรที่บกพร่อง

สำหรับปัจจัยด้านพาหนะส่วนใหญ่เกิดจากขาดการดูแลรักษาอุปกรณ์ที่สำคัญ ได้แก่ ไฟหน้ารถ ไฟท้าย เบรคหน้า-หลัง และกระจกมองหลัง ปัจจัยด้านผู้ขับขี่ส่วนใหญ่เป็นชายที่มักจะดื่มสุราก่อนเกิดอุบัติเหตุ ฝ่าฝืนสัญญาณจราจร ขับด้วยความเร็วสูง และไม่สวมหมวกนิรภัย

นายแพทย์วีระ กล่าวว่า การให้ความรู้เกี่ยวกับอุปกรณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นเรื่องสำคัญที่ควรเผยแพร่โดยเฉพาะเกี่ยวกับประโยชน์ในการป้องกันการบาดเจ็บ เช่น จัดให้มีการประชาสัมพันธ์ทางสื่อโทรทัศน์ และบิลบอร์ดเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย อุบัติเหตุจากการดื่มสิ่งมีแอลกอฮอล์ ความสำคัญของไฟหน้ารถ และไฟท้าย ตลอดจนข้อมูลสำคัญอื่นๆ จะช่วยให้การขับขี่ รถจักรยานยนต์เป็นไปอย่างปลอดภัย

(<http://www.nrct.net/modules.php?op=modload&name=News&file=article&sid=1041>)

อุบัติเหตุที่เกิดขึ้น มีสาเหตุจากพฤติกรรมของคน ยานพาหนะและสิ่งแวดล้อมจากข้อมูลข้างต้นสาเหตุ ที่สำคัญของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก เกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งคนเป็นผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดร้อยละ 90 เกิดจากความบกพร่องของคน (ไพบูลย์ , 2544) เราสามารถป้องกันได้ โดยให้ความรู้เปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของคน และปลูกจิตสำนึกในการป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งควรจะเริ่มต้นจากเด็กโดยเฉพาะวัยรุ่น ที่อยู่ในวัยเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ซึ่งเป็นวัยที่คิดคะนอง ต้องการพิสูจน์ความสามารถของตนเอง และชอบปฏิเสธคำแนะนำของผู้ปกครองทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและพบว่า เยาวชนอายุระหว่าง 15-24 ปี ประสบอุบัติเหตุ บาดเจ็บ พิการและเสียชีวิตมากที่สุด (กลุ่มวิจัยส่วนส่งเสริม พลศึกษา สุขภาพ และนันทนาการ กรมพลศึกษา, 2544) แต่ที่ผ่านมา พบว่า มีนักเรียนจำนวนไม่น้อยที่ต้องพิการหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก และยังคงสืบเนื่องมาถึงปัจจุบัน ซึ่งส่งผลกระทบต่อเป้าหมายสูงสุดในการจัดการศึกษา และยังก่อให้เกิดความสูญเสียที่เป็นปัญหาสำคัญของประเทศ การป้องกันอุบัติเหตุควรเป็นความรับผิดชอบร่วมกันของทุกคน โดยทุกคนต้องมีจิตสำนึกในด้านความปลอดภัย มีความรู้เกี่ยวกับสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ตระหนักถึงผลกระทบที่เกิดขึ้น โดยมีวิธีการป้องกันและการปฏิบัติที่ถูกต้อง ซึ่งผลที่ตามมาคือความปลอดภัยของทุกคน (แอนน์, 2540)

ผศ.นพ.อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์ ระบุว่า อุบัติเหตุและการบาดเจ็บเป็นสาเหตุนำการตายของเด็กวัยรุ่น จากสถิติปี 2540 พบว่าร้อยละ 45 และ 55 ของการตายในวัยรุ่น 10-14 ปีและ 15-19 ปีมีสาเหตุจากอุบัติเหตุและการบาดเจ็บ ในจำนวนนี้ร้อยละ 40 และ 47 เป็นอุบัติเหตุยานยนต์ทางบก (motor vehicle traffic injuries) เมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มอายุอื่นพบว่ากลุ่มวัยรุ่นอายุ 15-19 ปี และกลุ่ม 20-24 ปี มีความเสี่ยงต่อการตายจากอุบัติเหตุรวม และอุบัติเหตุยานยนต์ทางบกสูงกว่ากลุ่มอื่นๆ ในขณะที่วัยกลางคน (30-39 ปี) มีความเสี่ยงต่อการตายรวมสูงกว่า

ในแต่ละปีจะมีเด็กวัยรุ่น 15-19 ปีตายจากอุบัติเหตุยานยนต์ทางบกจำนวน 2000 ราย ประชากรกลุ่มนี้ คิดเป็นร้อยละ 9.6 ของประชากรทั้งหมด แต่คิดเป็นร้อยละ 16 ของการตายจาก



อุบัติเหตุยานยนต์ทางบก1 จากการสำรวจผู้ขับขี่บนท้องถนนพบว่าเด็กวัยรุ่น 10-19 ปี เป็นผู้ขับขี่รถยนต์เพียงร้อยละ 2 และเป็นผู้ขับขี่จักรยานยนต์เพียงร้อยละ 4.82

ในสหรัฐอเมริกาพบปรากฏการณ์ดังกล่าวที่คล้ายคลึงกันคือวัยรุ่น 16-20 ปีคิดเป็นร้อยละ 7 ของประชากรแต่คิดเป็นร้อยละ 14 ของการตายจากอุบัติเหตุยานยนต์ทางบก3 และพบว่าผู้ขับขี่อายุ 16 ปีมีความเสี่ยงต่อการตายมากกว่าผู้ขับทั่วไป 20 เท่า ในขณะที่ผู้ขับ 17 ปีมีความเสี่ยงสูงกว่า 6 เท่า4 การบาดเจ็บหลักที่เป็นเหตุการณ์ตายคือ การบาดเจ็บที่ศีรษะและไขสันหลัง

การบาดเจ็บ ( morbidity) ในปี 2541 สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุขได้รายงานการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่ง ( transport injuries) ทั่วประเทศจำนวน 984,852 ราย ในขณะที่มีการตาย 15,154 ราย

การศึกษาการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรในกรุงเทพมหานคร โดยการเก็บข้อมูลจากห้องฉุกเฉินของโรงพยาบาลขนาดใหญ่ 4 แห่งพบว่า การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรคิดเป็นร้อยละ 7 ของจำนวนผู้ป่วยทั้งหมดที่มารับบริการในห้องฉุกเฉิน และคิดเป็นร้อยละ 30 ของผู้ป่วยที่ได้รับบาดเจ็บ (total injuries)

### **ปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญในการเกิดอุบัติเหตุยานยนต์ในวัยรุ่น คือ**

วัยรุ่นเป็นนักขับมือใหม่ (novice driver) ขาดประสบการณ์ ในการขับขี่ ( the lack of driving experience) การขับขี่เป็นกระบวนการที่ซับซ้อนที่ต้องอาศัยทั้งความรู้ ความสามารถของระบบประสาท และการตัดสินใจที่ดี วัยรุ่นมักจะมีความสามารถในการรับรู้และตอบสนองอันตรายได้น้อย ความสามารถในการควบคุมเครื่องยนต์ดี การคาดประมาณความเร็วที่ใช้และระยะทางที่ควรหยุดไม่เหมาะสม นอกจากนั้นวัยรุ่นยังมีความสามารถที่ไม่ดีพอในการตัดสินใจในการแก้ปัญหาเฉพาะหน้าต่างๆ ด้วยเหตุผลทั้งหมดนี้จะเห็นได้ว่าการให้ศึกษาทางทฤษฎีในเรื่องการขับขี่อย่างเดียวไม่สามารถทำให้วัยรุ่นบรรลุคุณสมบัติผู้ขับที่ดีได้ ในการศึกษา จากห้องฉุกเฉิน 4 แห่งในกรุงเทพฯ พบว่ากลุ่มวัยรุ่นมีสัดส่วนการบาดเจ็บรุนแรงที่ต้องรับรักษาในโรงพยาบาลสูงกว่ากลุ่มวัยกลางคนทั้งๆ ที่ความถี่น้อยกว่ากล่าวคือ ในกลุ่มอายุ 15-19 ปีพบว่าร้อยละ 37 ของผู้บาดเจ็บต้องรับการรักษาตัวในโรงพยาบาล ในขณะที่กลุ่มอายุ 20-24 , 25-29 และ 30-34 ปีจะมีสัดส่วนผู้บาดเจ็บที่ต้องรับรักษาแบบผู้ป่วยในเพียงร้อยละ 30, 33 และ 21 ตามลำดับ

### **วัยรุ่นชอบมีพฤติกรรมเสี่ยงอันตราย (risk taking behaviour)**

เนื่องจากแรงผลักดันภายในให้เกิดความต้องการที่จะเสี่ยง ( risk homeostasis) ในระดับหนึ่งของวัยรุ่น ซึ่งสูงกว่ากลุ่มวัยอื่น ทั้งนี้อาจมีแรงเสริมจากอารมณ์ของวัยรุ่น แรงผลักดันจากเพื่อน และความเครียดอื่นๆ พฤติกรรมเสี่ยงอันตรายในวัยรุ่นพบได้ในสถานการณ์การขับขี่ปกติเช่นการขับขี่ด้วยความเร็วสูง การแซงกระชั้นชิด การเบรคในระยะประชิด การเลี้ยวตัดหน้า เป็นต้น นอกจากนั้น ความชอบเสี่ยงยังทำให้วัยรุ่นเลือกขับขี่ในสถานการณ์ที่ท้าทายต่างๆ เช่นการขับแข่งขัน การขับ โหลด โชน

การขับกลางคืน เมื่อเปรียบเทียบกับวัยอื่นแล้วสัดส่วนผู้ขับรถเวลากลางคืนในกลุ่มวัยรุ่นจะสูงกว่า การขับกลางคืนมีความเสี่ยงต่อการตายสูงกว่าการขับในเวลากลางวันถึง 4 เท่า

#### **วัยรุ่นมักใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะ**

การศึกษาเขตเทศบาลและสุขาภิบาลใน 7 จังหวัดของประเทศไทยพบว่า ร้อยละ 35.7 ของผู้ใช้จักรยานยนต์มีอายุน้อยกว่า 24 ปี ร้อยละ 61.2 เริ่มขับขี่เมื่ออายุน้อยกว่า 18 ปี 10 การศึกษาในกรุงเทพพบว่า ร้อยละ 77 ของวัยรุ่นที่บาดเจ็บใช้จักรยานยนต์เป็นพาหนะ<sup>5</sup> รายงานการจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติรถยนต์ ในปี 2542 พบว่าในกรุงเทพมีการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์คิดเป็นร้อยละ 25 ในขณะที่ทั้งประเทศคิดเป็นร้อยละ 68 .11 ผู้ขับขี่จักรยานยนต์จัดอยู่ในกลุ่มผู้ใช้ถนนไร้สิ่งป้องกัน (unprotected road user) มีความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บและการตายสูงกว่าผู้ใช้รถยนต์ 10-50 เท่า กลุ่มวัยรุ่นมีความเสี่ยงสูงสุด ผู้ใช้ในชนบทมีความเสี่ยงสูงกว่าผู้ในเมือง 6-7 เท่า<sup>12</sup> จากการศึกษาในประเทศสวีเดนเกี่ยวกับการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจักรยานยนต์พบว่า ร้อยละ 50 เป็นเด็กวัยรุ่นอายุน้อยกว่า 20 ปี และไม่มีใบอนุญาตขับขี่ การศึกษาในประเทศอังกฤษที่เมืองเบอร์มิงแฮมพบว่าวัยรุ่นอายุ 17 ปี เป็นกลุ่มเสี่ยงต่อการตายจากการขับขี่จักรยานยนต์สูงสุด

#### **วัยรุ่นมักมีพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์และการใช้ยา ก่อนการขับขี่**

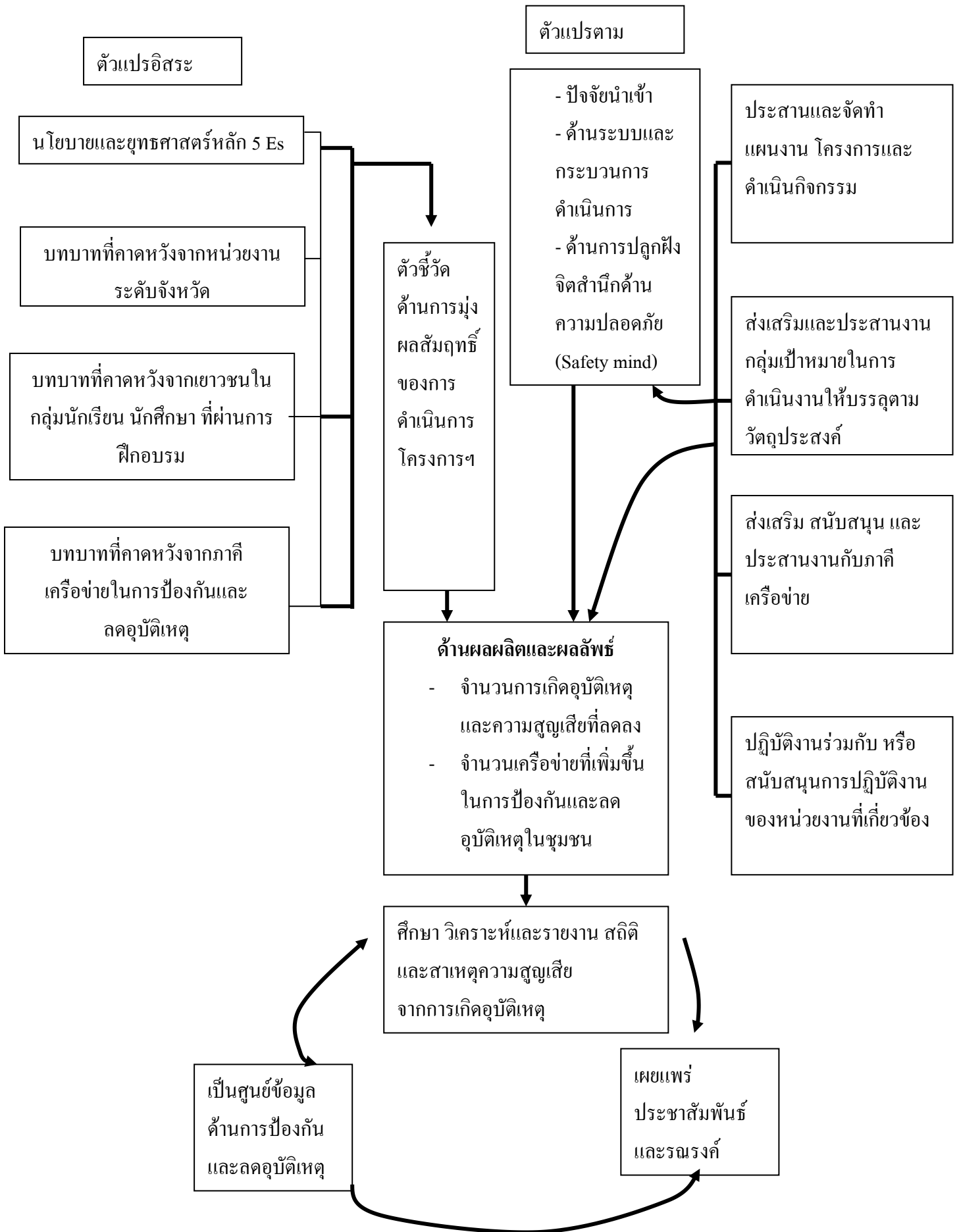
การศึกษาวัยรุ่นที่ขับขี่แล้วได้รับบาดเจ็บมารับการตรวจในห้องฉุกเฉินพบภาวะเมาแล้วขับ ร้อยละ 16 โดยที่ร้อยละ 5 มีค่าอยู่ระหว่าง 1-50 มก./ดล. และ ร้อยละ 11 มีค่ามากกว่า 50 มก./ดล.5 ซึ่งเป็นค่าที่กฎหมายกำหนด แม้ว่าสัดส่วนการเมาในวัยกลางคนจะสูงกว่าวัยรุ่นก็ตาม แต่เมื่อพิจารณาความรุนแรงจะพบว่าวัยรุ่นที่อยู่ในภาวะเมาได้รับบาดเจ็บรุนแรงมากกว่ากลุ่มอายุอื่น ในระดับแอลกอฮอล์ในเลือดที่เท่ากัน กลุ่มวัยรุ่นจะบาดเจ็บรุนแรงกว่ากลุ่มอายุอื่น การศึกษาในสหรัฐอเมริกาพบว่า ร้อยละ 30 ของการตายจากอุบัติเหตุยานยนต์ของวัยรุ่น มีความสัมพันธ์กับการใช้แอลกอฮอล์ และร้อยละ 10-15 ใช้ยาอื่น ๆ หรือใช้ร่วมกับแอลกอฮอล์<sup>15</sup> ในการตั้งด่านตรวจจับแอลกอฮอล์ข้างถนน ( roadside sobriety checkpoints) พบว่าผู้ขับอายุ 21 ปีดื่มแอลกอฮอล์ร้อยละ 6-14

#### **วัยรุ่นมักไม่นิยมใช้อุปกรณ์เสริมความปลอดภัย**

ทั้งการใช้หมวกนิรภัยในการขับขี่จักรยานยนต์ และการใช้เข็มขัดนิรภัยในการขับขี่รถยนต์ จากการศึกษาพบว่าวัยรุ่นที่บาดเจ็บจากการขับขี่จักรยานยนต์ใช้หมวกนิรภัยเฉลี่ยร้อยละ 47 โดยที่วัยรุ่น 10-14 ปีใช้เพียงร้อยละ 12.5 ในขณะที่วัยรุ่น 15-19 ปีใช้ร้อยละ 51.7 ในกลุ่มอายุ 30-34 ปี อัตราการใช้สูงถึงร้อยละ 61 สำหรับผู้โดยสารพบว่า วัยรุ่นที่บาดเจ็บจากการโดยสารจักรยานยนต์ใช้หมวกนิรภัยร้อยละ 25.7 กลุ่มที่บาดเจ็บ จากการโดยสารรถยนต์เกือบทั้งหมดไม่ได้ใช้เข็มขัดนิรภัยเลย การศึกษาของ National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) ในสหรัฐฯพบว่า หมวกนิรภัยสามารถลดการตายจากการชนของมอเตอร์ไซด์ลงได้ ร้อยละ 29 และลดการตายจากการบาดเจ็บที่ศีรษะลงได้ ร้อยละ 40.17 ผู้ขับขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมีความเสี่ยงต่อการเกิดการบาดเจ็บที่ศีรษะมากกว่าผู้ใช้

ประมาณ 3 เท่า การใช้หมวกนิรภัย จะช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายในการรักษาการบาดเจ็บทางสมองคิดเป็นเงิน 15000 U.S.\$ต่อคน มีการวิจัยมากมายที่สนับสนุนว่าหมวกนิรภัย ไม่เพิ่มการบาดเจ็บของกระดูกสันคอ เช่นการศึกษาซึ่งตีพิมพ์ใน Annals of Emergency Medicine ปี 1994 ที่ได้วิเคราะห์การชนของมอเตอร์ไซด์ 1,153 ราย การศึกษาในสหรัฐอเมริกาพบว่าพบว่าวัยรุ่นที่ใช้เข็มขัดนิรภัยร้อยละ 35 ของการเดินทางทางรถยนต์ น้อยกว่า 1 ใน 4 ของนักเรียนมัธยมรายงานว่าได้ใช้เข็มขัดนิรภัยเป็นประจำ 18 จากการใช้ระบบยึดเหนี่ยวนี้ วัยรุ่นจะมีความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บสูงกว่าผู้ใช้ถึง 3 เท่า ถูกลมนิรภัยไม่เพียงพอจะป้องกันอันตรายได้โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากเป็นการชนทางด้านข้าง ( side-impact) ด้านหลัง (rear-impact) หรือการพลิกคว่ำ (rollover crashes)

กรอบแนวคิดในการศึกษาการดำเนินโครงการเยาวชนอาสาป้องกันอุบัติเหตุในสถานศึกษา



### ศัพท์ที่ใช้ในการศึกษา

**ตัวชี้วัด (Indicator)** หมายถึง การนำเสนอด้วยข้อมูลที่มีกระบวนการเก็บที่เป็น วิทยาศาสตร์ และมีความน่าเชื่อถือ เพื่อบ่งบอกถึงลักษณะที่สำคัญของสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ซึ่งมีลักษณะไม่หยุดนิ่งว่าสภาพ แท้จริงเป็นเช่นใด ตลอดจนสามารถอธิบายได้ว่าผลของสภาพที่แท้จริงนั้นจะก่อผลกระทบเช่นใด

**มาตรฐาน (Standardization)** หมายถึง ข้อกำหนดหรือหลักการเรื่องใดเรื่องหนึ่งที่ได้รับการยอมรับจากผู้ที่เกี่ยวข้อง ในการนำไปเป็นกรอบการปฏิบัติและการประเมินผลการปฏิบัติ

**หน้าที่ของสำนักงาน ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัด** หมายถึง งานที่สำนักงาน ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดต้องปฏิบัติประกอบด้วยหน้าที่ในการศึกษา วิเคราะห์และรายงาน สถานการณ์ ผลกระทบอุบัติเหตุที่ก่อผลต่อ สังคมและเศรษฐกิจ ประสานงานและจัดทำแผนตามนโยบาย กระทรวง ส่งเสริมและประสานการดำเนินงานการจัดกิจกรรมตามภารกิจและเป้าหมายของหน่วยงาน ในกระทรวง ส่งเสริมสนับสนุนและประสานการดำเนินงานกับองค์กรเครือข่าย ส่งเสริม ประสานงาน ดำเนินการช่วยเหลือ และส่งต่อ ผู้ประสบภัยที่เกิดจากธรรมชาติและภัยที่มนุษย์สร้างขึ้น เป็นศูนย์ข้อมูล ด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ และณรงค์ กิจกรรม ความก้าวหน้า ทางวิชาการ และผลปฏิบัติงานของ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย และ ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือได้รับมอบหมาย

**ปัจจัยนำเข้า (Inputs)** หมายถึง ทรัพยากรที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานในการปฏิบัติงาน เช่นทักษะความสามารถในการปฏิบัติงานของบุคลากร งบประมาณ เครื่องมืออุปกรณ์ต่างๆที่เอื้ออำนวย ต่อการทำงาน เป็นต้น

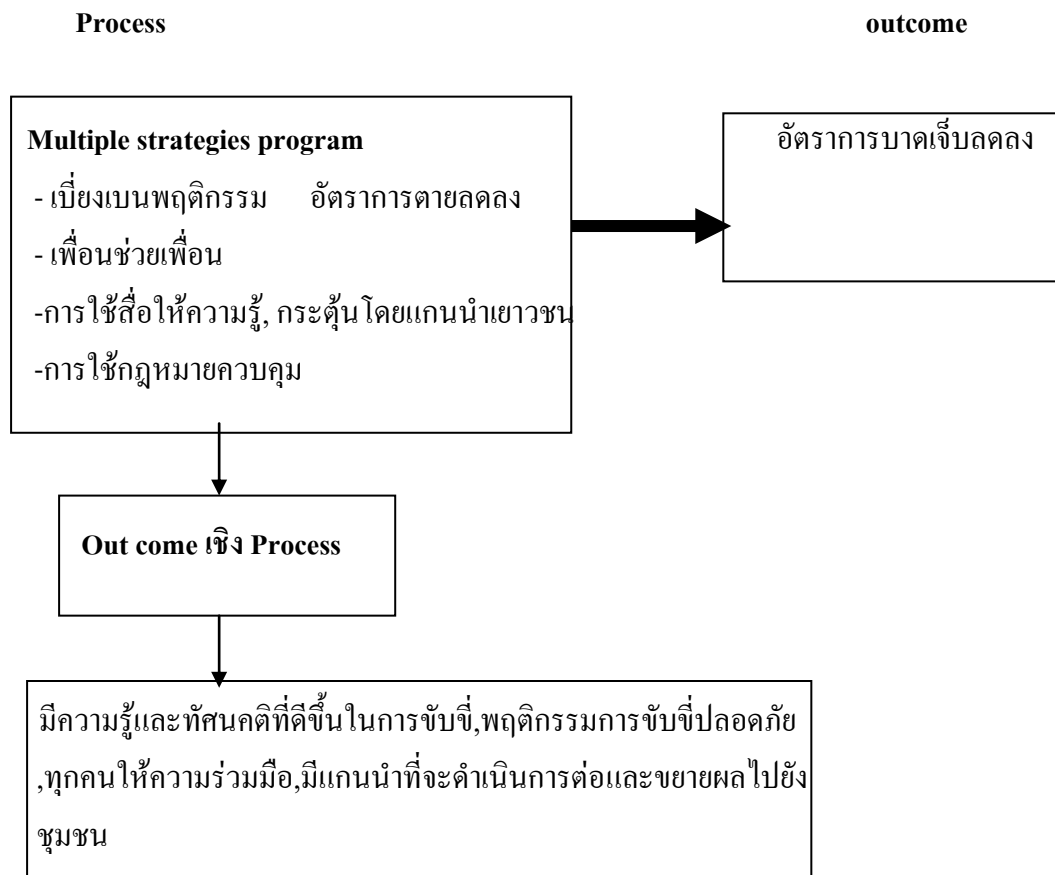
**ระบบและกระบวนการปฏิบัติงาน (System and Work Processes)** หมายถึง องค์รวมของงานที่ ประกอบด้วยกิจกรรมและขั้นตอนที่มีการเชื่อมโยง และมีปฏิสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน เช่นระบบงานด้าน ข้อมูล ระบบการวางแผน ระบบการกำกับติดตาม ระบบงานด้านการบริการ และระบบงานด้านเครือข่าย เป็นต้น

**บทบาทที่คาดหวังจากหน่วยงานระดับจังหวัด** หมายถึง ความคาดหวังของหน่วยงานระดับ จังหวัดที่เกี่ยวข้องเช่น กระทรวงมหาดไทย กระทรวงแรงงาน กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวง สาธารณสุข และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ต่อการปฏิบัติงาน การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

**บทบาทที่คาดหวังจากเยาวชนในกลุ่มนักเรียน นักศึกษา ที่ผ่านการฝึกอบรม** หมายถึง ความคาดหวังของนักเรียนนักศึกษาที่เข้าร่วมดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

**บทบาทที่คาดหวังจากภาคีเครือข่ายในการป้องกันและลดอุบัติเหตุ** หมายถึง ความคาดหวัง องค์กรสาธารณประโยชน์ องค์กรประชาชน และองค์กรภาคเอกชนที่มีปฏิสัมพันธ์กับสำนักงาน ปก. โดยมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารและทรัพยากรซึ่งกันและในรูปแบบใดรูปแบบหนึ่ง และหรือมีการ จัดกิจกรรมทางสังคมร่วมกัน

## รูปแบบและกลวิธีการดำเนินงาน



- 1) ประชุมกับภาคีเครือข่าย เพื่อร่วมกันจัดทำ แผนงาน โครงการ แผนเงินงบประมาณ เพื่อเสนอขอรับทุนสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)
- 2) ศึกษา วิเคราะห์ สถิติ เพื่อค้นหากลุ่มเป้าหมาย ( focus group) ที่มีความพร้อมและมีความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุ เข้าร่วมการดำเนินการ
- 3) ประชุมกับภาคีเครือข่าย เพื่อจัดเตรียมความพร้อมและประสานกับหน่วยงานที่เข้าร่วม เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ตามที่คาดหวังไว้
- 4 ) ร่วมดำเนินการ โครงการเยาวชนอาสาป้องกันอุบัติเหตุในสถานศึกษาจำนวน 16 แห่ง
- 5 ) รวบรวมผลงานของสถานศึกษากลุ่มเป้าหมายที่ร่วมดำเนินการ โครงการ เพื่อให้รางวัลกับสถานศึกษาที่มีผลการดำเนินงานดีเด่น
- 6 ) จัดตั้งคณะกรรมการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุในสถานศึกษา และประสานการปฏิบัติกับสถานศึกษากลุ่มเป้าหมาย
- 7) ประชุมคณะทำงานฯ/หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินการให้เป็นไปตาม แผนงาน เป้าหมายที่กำหนดไว้

8 ) พิจารณา รวบรวม ผลการดำเนินงาน โครงการเยาวชนอาสาป้องกันอุบัติเหตุในสถานศึกษา

9 ) ดำเนินการจัดประกวด แข่งขัน ผลการดำเนินการ โครงการเยาวชนอาสาป้องกันอุบัติเหตุในสถานศึกษาแต่ละแห่ง

10 ) รวบรวมเอกสารใบสำคัญการใช้จ่ายเงิน โครงการส่งสำนักงานตรวจบัญชี ไทยออติเตอร์ กรู๊ป

11 ) จัดทำแผนงาน/โครงการเพื่อเสนอขอรับทุนสนับสนุนการดำเนินงานจากสำนักงานกองทุนส่งเสริมสุขภาพ(สสส.) ระยะเวลาต่อไป  
**การนำไปใช้ประโยชน์**

จากสถิติข้อมูลผลการดำเนินการ โครงการเยาวชนอาสาป้องกันอุบัติเหตุในสถานศึกษา สามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการวิเคราะห์ และจัดทำแผนการป้องกันและลดอุบัติเหตุในระยะต่อไปดังนี้

- 1) วางแผนควบคุม วินัยจราจรในกลุ่มของเยาวชนในช่วงวัยรุ่น
- 2) วางแผนบริหารจัดการในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจรในสถานศึกษา เพื่อขยายผล จากสถานศึกษาไปสู่ผู้ปกครอง หมู่บ้าน ตำบล อำเภอ และในระดับจังหวัด
- 3) วางแผนปรับปรุงยุทธศาสตร์การให้ความรู้และประชาสัมพันธ์ ในการให้ความรู้ตรงกับกลุ่มเป้าหมาย
- 4) วางแผน/ดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายจราจร โดยใช้มาตรการการลงโทษผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย และมีพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ
- 5) ดำเนินการขยายเครือข่ายในการป้องกันและลดอุบัติเหตุให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ เพื่อสร้างจิตสำนึกและพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย
- 6) วางแผน ปรับปรุงการขยายผลในการสร้างจิตสำนึกให้กับเยาวชน นักเรียน นักศึกษาในโรงเรียนให้เกิดพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย และเสริมสร้าง

#### **ความยุ่งยากในการดำเนินการ / ปัญหา / อุปสรรค**

1) การประสานการปฏิบัติกับกลุ่มเป้าหมาย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยการประสานให้กลุ่มเป้าหมายดำเนินการตามโครงการนั้น ต้องคำนึงถึงห้วงเวลาด้วย เพราะหากดำเนินการในช่วงใกล้กับการสอบวัดผลของสถานศึกษาจะทำให้สถานศึกษาไม่สามารถ เข้าร่วมโครงการได้ เพราะคณะครูอาจารย์ จะติดภารกิจในเรื่องของการเก็บคะแนนวัดผลของนักเรียน นักศึกษา ทำให้เกิดความติดขัดเรื่องการประสานการปฏิบัติได้

2) ห้วงระยะเวลาการดำเนินงานต้องสอดคล้องและเหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมาย โดยต้องประสานกับกลุ่มเป้าหมายก่อนว่าอยู่ในช่วงที่สถานศึกษามีกิจกรรม หรือเป็นช่วงใกล้กับเวลาการสอบ

วัดผลการศึกษาหรือไม่หากอยู่ในช่วงเวลาดังกล่าว นักเรียน นักศึกษาจะไม่สามารถเข้าร่วมกิจกรรม/โครงการได้

3) การดำเนินนโยบายความปลอดภัยทางถนนในด้านการสร้างเสริมวินัยจราจร พลุก จิตสำนึกการใช้รถใช้ถนนให้แก่เยาวชน นักเรียน นักศึกษา ทุกภาคส่วนต้องมีส่วนร่วมอย่างจริงจัง เพราะ การดำเนินงานต้องใช้เวลาปลูกสร้างจิตสำนึกให้เกิดเป็นนิสัย และสร้างเสริมให้เป็นวินัยที่ยั่งยืนต่อไป

4) ความต่อเนื่องในการดำเนินงานของ การรณรงค์โครงการเยาวชนอาสาป้องกัน อุบัติเหตุ ในสถานศึกษาขาดความต่อเนื่อง เนื่องจากคณะกรรมการที่ดำเนินการจบการศึกษา และขาดงบประมาณที่จะสนับสนุนการดำเนินงานที่ต่อเนื่องในระยะต่อไป

5) การประสานการปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง ระหว่างโรงเรียนกลุ่มเป้าหมายในการปฏิบัติ กับกลุ่มเครือข่ายในพื้นที่ เช่น ตำรวจในพื้นที่และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อร่วมกันดำเนินการ ขยายผล

#### ข้อเสนอแนะ

1) องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องเข้าร่วมรณรงค์เพื่อรณรงค์ ให้เกิดพฤติกรรมการขับขี่ ที่ปลอดภัย และปลูกฝังสร้างจิตสำนึกให้กับเยาวชนในช่วงวัยรุ่นอย่างจริงจัง รวมทั้งสร้างแรงเสริมในการจูงใจ และสร้างต้นแบบพฤติกรรมที่ดีให้เกิดการเลียนแบบในด้านบวก ของ พฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยของเยาวชนในช่วงวัยรุ่น

2) ควร มีการประชุมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ของภาคีเครือข่าย และหน่วยงานที่รับผิดชอบ เพื่อ ร่วมกันวางแผนดำเนินการต่อเนื่องอย่างจริงจัง

#### แนวคิดที่ควรมุ่งเน้น

จากการดำเนินการ โครงการเยาวชนอาสา เมื่อผ่านพ้นขั้นตอนการดำเนินงานแล้ว ได้ประชุมหารือ เพื่อนำแนวคิดของโรงเรียนต่างๆ ที่ประสบความสำเร็จ มารวบรวมสรุปผลถ่ายทอด เป็นองค์ความรู้ให้บุคคลหรือหน่วยงานที่มีความประสงค์เข้ามาดำเนินการ โครงการเยาวชนอาสา เพื่อ เป็นแนวทางให้บรรลุตามเป้าหมายดังนี้

1) การขยายการมีส่วนร่วมไปยังชุมชน ผู้ปกครอง ตำรวจ และผู้ขับรถยนต์โดยสาร หรือ ผู้นำองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้เข้ามามีส่วนร่วมและสนับสนุนงาน

2) การให้ความรู้และสร้างจิตสำนึก เรื่องความปลอดภัยและกฎจราจรให้กับนักเรียน โดย อาจนำผู้นำชุมชนที่ได้รับความเชื่อถือ เช่น กำนัน ผู้ใหญ่ หรือนายก อบต. เข้ามามีส่วนร่วมเป็นวิทยากร ให้ความรู้และปลูกฝังจิตสำนึกให้กับโรงเรียน

3) ใช้มาตรการปรับลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรในสถานศึกษา โดยครู อาจารย์ ประสานกับ ตำรวจ ผู้นำชุมชน ร่วมดำเนินการกวดขันและสร้างจิตสำนึกให้เกิดเป็นจารีตประเพณีของท้องถิ่นนั้น



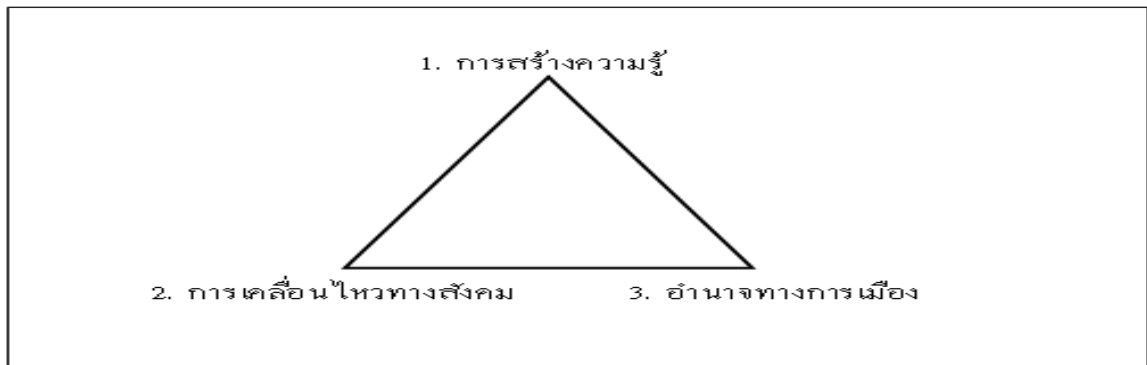
4) นำนักเรียนที่มีพฤติกรรมเสี่ยงในการจับขี้มาอบรมให้ความรู้และสร้างจิตสำนึก พร้อมทั้งแต่งตั้งให้เป็นคณะกรรมการร่วมดำเนินการ

5) นำนักเรียนคณาจจากโรงเรียนที่ประสบผลสำเร็จในการป้องกันและลดอุบัติเหตุ ในสถานศึกษา เพื่อนำมาเป็นแบบอย่างปรับปรุงการดำเนินงาน และจัดประกวดแข่งขันเรื่องกิจกรรมการป้องกันและลดอุบัติเหตุ เพื่อเป็นการกระตุ้นเตือนจิตสำนึก และสร้างแรงเสริม แรงจูงใจให้กับเยาวชน

6) ผลักดันให้เกิดพื้นที่ปลอดภัยจากอุบัติเหตุจราจรในสถานศึกษา เช่นการจัดพื้นที่รับส่ง, การจัดสถานที่จอดรถและควบคุมวินัยจราจรในสถานศึกษา

**จะทำอย่างไรจึงจะแก้ปัญหาได้อย่างยั่งยืน**

ศ.นพ.ประเวศ วะสี ได้กล่าวในทฤษฎี ”สามเหลี่ยมเขยื้อนภูเขา” ไว้อย่างน่าฟังว่า สิ่งที่คุณกซึ่งดูเหมือนเขยื้อนไม่ได้ สามารถจัดการให้เขยื้อนได้โดยโครงสร้างสามเหลี่ยมดังนี้



จากที่กล่าวมา ท่าน น.ศพ.ประเวศ วะสี หมายถึง การจัดการความรู้เพื่อเคลื่อนสิ่งที่ยาก โดยการจัดการให้มีการสร้างความรู้และให้มีการเรียนรู้ร่วมกัน ซึ่งจะต้องมี “หน่วยจัดการความรู้ที่เป็นอิสระ” ที่จัดกระบวนการเรียนรู้ดังกล่าวข้างต้นที่ไม่มีผลประโยชน์แอบแฝงใคร นอกจากผลประโยชน์ของส่วนรวมเท่านั้น

**เราทำอะไรไปแล้วบ้าง**

จากที่กล่าวไว้ข้างต้น สภาพการณ์การเกิดอุบัติเหตุโลกหรือของประเทศไทยเอง หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ให้ความสำคัญกับการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งจะนำมาให้เกิดผลกระทบจากการสูญเสียหลายด้าน จึงมีนโยบายและเร่งสร้างภาคีเครือข่ายในระดับมหภาคที่ชัดเจน โดยมุ่งเน้นการสร้างความรู้และจิตสำนึกให้กับประชาชนไปพร้อมกับการออกมาตรการบังคับใช้กฎหมาย แต่ในระดับภาคประชาชนยังไม่มีโครงสร้างองค์กรเครือข่ายที่ชัดเจนและสนับสนุนการดำเนินงานจากการเมืองภาคประชาชนแต่อย่างใด

### เราจะก้าวต่อไปอย่างไร

เมื่อได้ดำเนินการ โครงการแล้ว จะเกิดคำถามในใจต่อไปว่า การเกิดจิตสำนึกและองค์ความรู้ที่ได้สร้างให้กับเยาวชนที่ได้ดำเนินการไปแล้วนั้น จะเป็นจิตสำนึกและองค์ความรู้ที่แท้จริงและยั่งยืนต่อไปหรือไม่ หากเราระดมความคิดเห็นจากภาคีเครือข่ายที่มีส่วนร่วม ก็จะมีความคิดเห็นที่สอดคล้องกันว่าที่ทำไปนั้นมันไม่ยั่งยืนและแท้จริง เหตุปัจจัยมาจากยังไม่เกิดเป็นจารีตประเพณีหรือวัฒนธรรมในจิตสำนึกเรื่องการระวังความปลอดภัยในท้องถิ่นนั้นได้ เพราะบางครั้งเยาวชนที่ผ่านการอบรมให้ความรู้และสร้างจิตสำนึกไปแล้ว พบเห็นผู้ใหญ่บางคนทำตัวเป็นแบบอย่างที่ไม่ดีก็จะประพฤติปฏิบัติตาม ดังที่กล่าวเป็นสำนวนไว้ว่า ”คำสอนร้อยครั้ง ไม่เท่ากับการตัวอย่างที่ดีหนึ่งครั้ง ” ซึ่งหากเราไม่ดำเนินการต่อไปทุกอย่างคงเข้าสู่จุดเดิม คือเป็นศูนย์ ซึ่งการจะแก้ปัญหาได้อย่างแท้จริง จึงต้องมีการขยายเครือข่ายความร่วมมือออกไปยังชุมชนให้เกิดความรู้และจิตสำนึกเพื่อผลักดันให้การเมืองหรือผู้นำระดับท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมและมีบทบาท ให้เกิดเป็นจารีตประเพณีหรือวัฒนธรรมของท้องถิ่นนั้น โดยชุมชนตักเตือนคนในชุมชนและสร้างความระมัดระวังให้แก่กันเองได้เมื่อนั้น จะเป็นผลการดำเนินงานที่บรรลุตามเป้าหมายตามที่คาดหวังไว้อย่างแท้จริง ซึ่งคนไทยมีพื้นฐานทุนสังคมในเรื่องความห่วงใย ความเอื้อเฟื้อเป็นทุนสังคมที่ได้อยู่แล้ว จุดมุ่งหมายจึงไม่ไกลนักที่เราจะก้าวไปร่วมกัน

\*\*\*\*\*



## สรุปโครงการถอดบทเรียน



### การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดอุตรดิตถ์ ปี 2552

ดำเนินการในวันศุกร์ที่ 26 กุมภาพันธ์ 2553 ณ ห้องประชุมสหกรณ์การเกษตรเมืองอุตรดิตถ์ อ.เมืองอุตรดิตถ์ จ.อุตรดิตถ์  
สนับสนุนโดย : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ สสส. และ สอจร.ระยะที่ 4

#### บทนำ

จังหวัดอุตรดิตถ์ โดยคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการร่วมป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดและสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด/ฝ่ายเลขานุการ มอบหมายให้คณะทำงานความปลอดภัยทางถนน ดำเนินการจัดเก็บข้อมูล ศึกษาวิเคราะห์ข้อมูล โดยอ้างอิงจากส ถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย และ ข้อมูลสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่จังหวัดอุตรดิตถ์ ซึ่ง ยังคงเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง และ อาศัยมาตรการเข้มงวดบังคับใช้กฎหมายของรัฐบาล ที่ให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนมาตลอด โดยยึดประเด็น **ความมุ่งหวังให้การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเข้าสู่นโยบายสาธารณะ**

#### เป้าหมาย

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดอุตรดิตถ์โดยผู้ว่าราชการจังหวัดอุตรดิตถ์จึงมี แนวทางให้จัดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้และถ่ายทอดความรู้ให้กับผู้ที่เกี่ยวข้องและ ผู้มีหน้าที่โดยตรงในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทั้งระดับจังหวัด ระดับอำเภอ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นทุกแห่งและผู้มีส่วนได้เสียจากการจราจรทางบกโดยกำหนดจัด **โครงการถอดบทเรียนการลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดอุตรดิตถ์ปี 2552** ในเดือนกันยายน พ.ศ. 2552 เพื่อเป็นการเปิดโอกาส **ให้ผู้ที่เกี่ยวข้องและมีหน้าที่ในการจัดการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดอุตรดิตถ์ได้มีโอกาสนำปัญหาจากการปฏิบัติงานด้านต่างๆ ในพื้นที่ที่แตกต่างกัน มานำเสนอต่อกันเพื่อเป็นการระดมความคิดเห็นแก้ไขปัญหา** ต่อไป และสามารถรวบรวมข้อมูลจนสามารถดำเนินการได้ในวันศุกร์ที่ 26 กุมภาพันธ์ 2553

#### วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนได้นำข้อมูลที่เกิดจากการปฏิบัติงานมานำเสนอต่อเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้
2. เพื่อพัฒนาบุคลากรทั้งในระดับจังหวัด อำเภอ และองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ให้มีความรู้ความเข้าใจระบบการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน การจัดเก็บข้อมูล และระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ
3. เพื่อทำให้เกิดเครือข่ายการ เฝ้าระวังสถานการณ์อุบัติเหตุ หรือเฝ้าระวังศึกษาพื้นที่และพฤติกรรมชุมชนที่มีความเสี่ยงอุบัติเหตุ ทั้งในระดับจังหวัด อำเภอ และองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ให้สามารถร่วมประสานการปฏิบัติงานในทุกๆระดับได้อย่างใกล้ชิด

## เป้าหมายโครงการ

1. เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้รับผิดชอบงานจราจรจากสถานีตำรวจภูธรแห่งละ 2 คนรวม จำนวน 30 คน
  2. ปลัดอำเภอฝ่ายป้องกันผู้รับผิดชอบงานความปลอดภัยทางถนนอำเภอละ 1 คน จำนวน 9 คน
  3. เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในระดับตำบล ๆ ละ 1 คน จำนวน 79 คน
  4. คณะกรรมการและคณะทำงานศูนย์ปฏิบัติงานร่วมป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล  
ปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์จังหวัดอุตรดิตถ์ รวม 20 คน
  5. เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบงานอุบัติเหตุฉุกเฉินของโรงพยาบาลในสังกัดสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุตรดิตถ์และ  
โรงพยาบาลค่ายพระยาพิชัยดาบหัก แห่งละ 2 คน รวม 20 คน
- ซึ่งสามารถดำเนินการได้ตรงตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ดังกล่าวข้างต้นคือ มีผู้เข้าร่วมสัมมนาถอดบทเรียนจาก  
หน่วยงานที่กำหนดไว้ ดังนี้

- เจ้าหน้าที่จากสำนักงานอัยการจังหวัด
- ปลัดอำเภอผู้รับผิดชอบงาน 9 อำเภอ
- ผู้แทนหน่วยงานทหาร ที่ปฏิบัติหน้าที่ให้การช่วยเหลือประชาชนช่วงเทศกาล
- เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานจากหน่วยงานคณะทำงานจังหวัด 16 หน่วยงาน 20 คน
- ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น / ปลัด / เจ้าหน้าที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 79 แห่ง
- อาสาสมัครจากสมาคม มูลนิธิ และองค์กรการกุศลอื่นๆ 10 แห่ง
- เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานอุบัติเหตุฉุกเฉินจากโรงพยาบาล 10 แห่ง
- รวมผู้เข้าร่วมการสัมมนาจำนวน 125 คน

## สถานที่จัดฝึกอบรมและระยะเวลาการดำเนินงาน

จังหวัดอุตรดิตถ์กำหนดดำเนินการ ณ โรงแรมสีหราช อำเภอเมือง จังหวัดอุตรดิตถ์ ในระหว่างวันที่ 5  
พฤศจิกายน 2552 – 14 มีนาคม 2553

ดำเนินการจริงในวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2553 ณ สหกรณ์การเกษตรเมืองอุตรดิตถ์ อ.เมืองอุตรดิตถ์

## วิธีดำเนินการ

จัดทำ **โครงการถอดบทเรียนการลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดอุตรดิตถ์ปี 2552** เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการ  
ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ได้นำข้อมูลที่เกิดจากการปฏิบัติงานมาเสนอต่อเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ในการสัมมนา โดยมี  
วิทยากรร่วมบรรยายจำนวน 6 หน่วยงาน ดังนี้

- พ.ต.อ.อนุสรณ์ บุญธรรม ผู้กำกับการตำรวจภูธรลับแล
- พ.ต.ท.จิระพงศ์ ชมภูอินทร์ สารวัตร สถานีตำรวจภูธรนาอิน 085-6626525
- นายพูนศักดิ์ เมาะราชี รองผู้อำนวยการแขวงทางอุตรดิตถ์ที่ 1
- นายพีระยุทธ แซ่รัง นักวิชาการขนส่งชำนาญการ สำนักงานขนส่งจังหวัด
- น.ส.พรชนิดา แก้วเปี้ย พยาบาลวิชาชีพชำนาญการ โรงพยาบาลอุตรดิตถ์
- นายสันติ เฟื่องศิริกุล นักวิชาการสรรพสามิตชำนาญการ สรรพสามิตพื้นที่อุตรดิตถ์
- นายธนสมบัติ สงวนรัตน์เกษ นายช่างเครื่องกล สนง.ปภ.จว.อุตรดิตถ์ / ผู้ดำเนินรายการ

## สาระสำคัญจากการดำเนินการถอดบทเรียน

1. นายพูนศักดิ์ เมฆาราชี รองผู้อำนวยการแขวงการทางอุตรดิตถ์ที่ 1 โทร. 081-8861563

**นำเสนอเรื่อง** การสำรวจพื้นที่เสี่ยง/จุดเสี่ยง ต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและการดำเนินการแก้ไขปัญหา

- การดำเนินการ**
1. ซ่อมแซมผิวทางจุดที่ชำรุด
  2. บำรุงรักษาป้ายจราจร
  3. เพิ่มเติมป้ายเตือนไฟเตือนและอุปกรณ์งานทางเพื่อความปลอดภัย
  4. ปรับปรุงภูมิทัศน์ในเส้นทาง
  5. จัดเก็บข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุและรายละเอียดตามที่ตรวจพบได้

### ปัญหาและข้อค้นพบ

1. มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นในพื้นที่ถนนที่รับผิดชอบทุกวัน ทราบได้จากร่องรอยที่รถชนิดต่างๆ เลี้ยวชนอุปกรณ์งานทาง แต่ไม่สามารถจัดเก็บข้อมูลได้ว่าเกิดขึ้นในเวลาใด และเป็นรถชนิดใด
2. ต้นไม้ริมทางหลวงบางแห่งบางพื้นที่บดบังทัศนียภาพของการขับขี่ แขวงการทางอุตรดิตถ์หรือหน่วยงานรับผิดชอบ ดำเนินการตกแต่งบำรุงรักษาได้ไม่ทั่วถึง
3. การซ่อมแซมผิวทางถูกจำกัดด้วยงบประมาณและข้อกำหนดเรื่องประเภทของวัสดุเช่นถนนคอนกรีตต้องซ่อมแซมด้วยวัสดุประเภทคอนกรีตเท่านั้น
4. ถนนชำรุดเป็นร่องลึกเนื่องจากเป็นเส้นทางเดินรถบรรทุกอ้อย

### สิ่งที่จะดำเนินการต่อไป

1. ประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานผู้รับผิดชอบสายทางกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการบูรณาการดำเนินการบำรุงรักษาสายทาง
2. เสนอส่วนกลางขอรับการสนับสนุนงบประมาณในการเปลี่ยนพื้นผิวจราจรในบริเวณสี่แยกที่ชำรุดเป็นร่องลึกจากเดิม เป็นผิวแอสฟัลต์ เปลี่ยนเป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก

### ข้อเสนอแนะ

1. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอาจมอบหมายให้อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนในสังกัด ทำหน้าที่เป็นชุดเคลื่อนที่เร็วประจำตำบล ปฏิบัติการลาดตระเวนสอดส่องการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่และอาจจัดทำป้ายเตือนในจุด ก่อนที่จะถึงจุดเกิดอุบัติเหตุเช่น “ข้างหน้าเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง”
2. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอาจพิจารณาเข้ามีส่วนร่วมในการบำรุงรักษาภูมิทัศน์ของสายทางในเขตพื้นที่ได้ โดยอาศัยความร่วมมือระหว่างกันกับหน่วยงานรับผิดชอบสายทาง

## 2. นายพีระยุทธ แซ่จั้ง นักวิชาการขนส่งชำนาญการ สำนักงานขนส่งจังหวัด

โทร.081-0463412

**นำเสนอเรื่อง** การดำเนินการตามพระราชบัญญัติขนส่ง และการให้ความรู้แก่เยาวชน

- การดำเนินการ**
- 1.ควบคุมรถตู้โดยสารรับส่งนักเรียน
  - 2.เข้มงวดการให้บริการประชาชนด้วยรถโดยสารสาธารณะ
  - 3.ฝึกอบรมให้ความรู้แก่เยาวชนและประชาชนทั่วไปรวมทั้งเจ้าหน้าที่ผู้ประจำรถสาธารณะ

**ปัญหาและข้อค้นพบ** 1.ผู้ประกอบการรถตู้ขออนุโลมบรรทุกผู้โดยสารจำนวน 20 คน คณะทำงานจังหวัดแย้งว่าหากผู้ประกอบการขออนุโลมจากทางราชการ ทางราชการก็ขอลำกัดความเร็วไว้เพียง 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมงและห้ามแซงเด็ดขาด เป็นต้น ซึ่งข้อมูลที่นำเสนอระหว่างกันนี้ยังไม่เป็นที่ตกลง

2.ยังพบว่าผู้ขับรถโดยสารสาธารณะบางคนมีปริมาณแอลกอฮอล์ในสายเลือดระดับน้อยกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ (ตามหน่วยวัดของเครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์)

- สิ่งที่จะดำเนินการต่อไป**
1. ประชาคมผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง/ผู้มีส่วนได้เสีย จากการให้บริการรถรับส่งนักเรียน
  2. กำหนดมาตรการระดับแอลกอฮอล์ในผู้ขับรถสาธารณะเป็น ร้อยละศูนย์

**ข้อเสนอแนะ** ควรกำหนดมาตรการเข้มข้นจากส่วนกลางและสนับสนุนให้จังหวัดมีโอกาสในการแต่งตั้งคณะทำงานประจำจังหวัดโดยให้มีอิสระในการเสนอมาตรการเพื่อพัฒนางานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่และสภาพปัญหาของจังหวัด อำเภอ และระดับตำบล

## 3. นางสาวพรชนิตา แก้วเปี้ย พยาบาลวิชาชีพชำนาญการ โรงพยาบาลอุดรดิตถ์ โทร.081-9622536

**นำเสนอเรื่อง** สถานการณ์การบาดเจ็บของผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน และความร่วมมือในการให้บริการตามระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน ขององค์กรการกุศลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

**การดำเนินการ** ดำเนินกิจกรรมการให้บริการการแพทย์ฉุกเฉินในพื้นที่บริการร่วมกับเครือข่าย

- ปัญหาและข้อค้นพบ**
1. การแย่งชิงพื้นที่ปฏิบัติงานขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นกับองค์กรการกุศล
  2. การจัดเก็บข้อมูลเพื่อการศึกษาทำได้น้อย

**สิ่งที่จะดำเนินการต่อไป** 1. กำหนดจัดกิจกรรมที่สามารถเชื่อมความสัมพันธ์ระหว่างผู้ปฏิบัติงาน

- ข้อเสนอแนะ**
1. อาศัยคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานจังหวัดอุดรดิตถ์และกิจกรรมที่ร่วมกันปฏิบัติงานเป็นแรงผลักดันให้เกิดเครือข่ายผู้ปฏิบัติงานให้กว้างขวางและขยายวงกว้างไปยังกลุ่มผู้ปฏิบัติงานใหม่เพิ่มมากขึ้น
  2. แสวงหาความคิดริเริ่มใหม่จากผู้ร่วมปฏิบัติงานที่เพิ่มมากขึ้น

## 4. นายสันติ เพ็ญศิริกุล นักวิชาการสรรพสามิตชำนาญการ สรรพสามิตพื้นที่อุดรดิตถ์

**นำเสนอเรื่อง** การปฏิบัติการสุ่มตรวจจับผู้ฝ่าฝืนมาตรการจำหน่ายสุราในสถานที่ต้องห้าม สถานที่ควบคุม

**การดำเนินการ** ปฏิบัติการสุ่มตรวจเข้มขึ้นในพื้นที่เสี่ยงต่อการทำผิด พรบ.ควบคุมสุรา

**ปัญหาและข้อค้นพบ** กำลังเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติงานมีจำนวนน้อยโดยเฉพาะในช่วงเทศกาล

**สิ่งที่จะดำเนินการต่อไป** ทรนรงค์สร้างจิตสำนึกให้เกิดขึ้นในหมู่ประชาชนและสร้างแนวคิดในการดื่มสุราตามหลักสากลที่ประเทศอื่นสามารถกำหนดข้อห้ามในการดื่มสุรา

- ข้อเสนอแนะ**
1. อาศัยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ชุมชน พระ นักบวชอื่นๆ ผู้มีอิทธิพลทางความคิด ความเชื่อถือ ให้เป็นแนวร่วม เครือข่ายในการรณรงค์ให้ความรู้ของการดื่มสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์อื่น
  2. จัดทำข้อมูลเปรียบเทียบความคุ้มค่าระหว่างการดื่มแอลกอฮอล์และไม่ดื่ม

### 5. พ.ต.อ.อนุสรณ์ บุญธรรม ผู้กำกับการตำรวจภูธรลับแล โทร.081-8733717

**นำเสนอเรื่อง** พุทธการณณ์การเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่และผลกระทบด้านจิตใจของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง

**การดำเนินการ** ศึกษาพฤติกรรมเสริมในการเกิดอุบัติเหตุเนื่องจากการเมาสุราและประมาท

**ปัญหาและข้อค้นพบ** ได้รับทราบจากเครือข่ายของผู้เมาสุราและประสบอุบัติเหตุว่าโดยส่วนใหญ่แล้วผู้เมาสุรามักเป็นผู้มีอิทธิพลประจำครอบครัว ผู้ใกล้ชิดไม่สามารถทำการตักเตือนหรือชี้แนะความคิดที่ดีได้

**สิ่งที่จะดำเนินการต่อไป** จัดเก็บข้อมูลและศึกษาข้อมูลให้มากเพื่อให้เกิดข้อมูลเปรียบเทียบจำนวนที่มากขึ้น

- ข้อเสนอแนะ**
- 1.องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทำประชาคมในชุมชน/หมู่บ้านที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ
  - 2.สถานีวิทยุชุมชนนำเสนอข่าวการเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตอย่างต่อเนื่องโดยรับข้อมูลรายละเอียดจากคณะทำงานจัดเก็บข้อมูลจังหวัดอุตรดิตถ์
  - 3.อบรมให้ความรู้เยาวชนกลุ่มเสี่ยงเพื่อหวังแรงบันดาลใจในการเปลี่ยนพฤติกรรม

### 6. พ.ต.ท.จิระพงศ์ ชมพูนรินทร์ สารวัตรสถานีตำรวจภูธรนาอิน โทร.085-6626525

**นำเสนอเรื่อง** สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ถนนสายหลัก

**การดำเนินการ** ศึกษาข้อมูลอุบัติเหตุในเส้นทางหลวงสายหลัก (ทางหลวงหมายเลข 11)

**ปัญหาและข้อค้นพบ** พบว่าการเกิดอุบัติเหตุในเส้นทางหลวงหมายเลข 11 มีเป็นประจำ และส่วนหนึ่งเป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นด้วยตนเอง ไม่มีคู่กรณีและไม่มีทรัพย์สินเสียหาย จึงไม่เป็นคดีความ ผู้เป็นเจ้าของรถที่เกิดอุบัติเหตุจัดการช่วยเหลือบรรเทาภัยด้วยตนเอง ทำให้ทางราชการไม่มีข้อมูลที่ศึกษาได้

**สิ่งที่จะดำเนินการต่อไป** ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง

- ข้อเสนอแนะ**
- 1.ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องหรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในเขตพื้นที่รับผิดชอบควรพิจารณาศึกษาและจัดตั้งจุดบริการประชาชนในจุดเสี่ยงที่มีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง โดยอาจตั้งเป็นหน่วยเฉพาะกิจหรือหน่วยเคลื่อนที่เร็วตรวจสอบอุบัติเหตุร่วมกับคณะทำงานจังหวัดอุตรดิตถ์

### 7. นายธนสมบัติ สงวนรัตนเกษ นายช่างเครื่องกล สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

**สรุปข้อค้นพบจากการทำงาน**

- 1.คณะทำงานที่สมัครเข้าร่วมปฏิบัติงานกับศูนย์อำนวยการจังหวัดมีความกังวลใจในการที่จะต้องปฏิบัติหน้าที่แปลกใหม่
- 2.เมื่อศึกษาการทำงานและประสานการปฏิบัติงานกับหน่วยข้างเคียง พบว่ามีรายละเอียดปลีกย่อยในการศึกษารายละเอียดมากกว่าที่คาดหวังไว้
- 3.เจ้าหน้าที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นหลายแห่งและเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานประจำอำเภอบางส่วนมีความประสงค์เข้าร่วมงานกับคณะทำงานจังหวัด
- 4.ประชาชนในพื้นที่เกิดอุบัติเหตุตื่นตัวในการเข้าปฏิบัติงานของคณะทำงาน
- 5.เกิดการยอมรับจากผู้บริหารระดับจังหวัดในสาระของข้อมูลที่คณะทำงานรวบรวมจัดเก็บและศึกษา
- 6.คณะทำงานมีความเป็นเอกภาพ
- 7.เกิดปรากฏการณ์คู่ขนานในการสนับสนุนภารกิจคือกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยได้รับการสนับสนุนให้จัดทำแผนป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจาก สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ

## สิ่งที่จะดำเนินการต่อไป

1. เสนอความเห็นต่อคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดอุตรดิตถ์เรื่องการสร้างเครือข่ายองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการจัดการปัญหาอุบัติเหตุจราจร(ด้านระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน)
2. เสนอให้มีการสร้างเครือข่ายแนวร่วมภาคประชาชน เพื่อแสวงหาประโยชน์ในการประชาสัมพันธ์นโยบายสาธารณะหรือ “วาระแห่งชาติ” ให้เกิดแก่ประชาชน เยาวชน ทุกภาคส่วน
3. เสนอให้มีคณะทำงาน “พัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดอุตรดิตถ์” เพื่อให้คณะทำงานจัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดอุตรดิตถ์ได้พัฒนาองค์ความรู้ หาข้อสรุปวิธีการทำงาน เพื่อสร้างแบบเรียนในการปฏิบัติงานให้แก่ โครงการขยายเครือข่ายคณะทำงานจัดทำแผนป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอและตำบล

## ข้อเสนอแนะ

คณะทำงานจัดทำแผนป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดอุตรดิตถ์ ซึ่งเป็นคณะทำงานโครงการถอดบทเรียนแลกเปลี่ยนเรียนรู้ในครั้งนี้ เสนอแนวคิดในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนที่เหมาะสมกับสภาพปัญหาของพื้นที่จังหวัดอุตรดิตถ์ไว้หลากหลาย และมีความเห็นว่าทุกเรื่อง ทุกกิจกรรม ทั้งกิจกรรมปลีกย่อยและภารกิจหลัก ล้วนแล้วแต่เป็นสิ่งที่จำเป็นต้องทำ ต้องปฏิบัติ และต้องผลักดันให้เกิดเครือข่ายในพื้นที่เล็กที่สุดให้ได้ โดยภายหลังการปฏิบัติงานหากพบว่ามีประเด็นต่อต้านหรือประเด็นสนับสนุนจากสังคม/ชุมชน/หมู่บ้าน ก็ถือว่าการดำเนินงานได้เริ่มต้นและเข้าถึงพื้นที่ชุมชนแล้ว

1. ขอให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีบ่อยครั้งขึ้น และ
2. ขอให้เผยแพร่ข้อสั่งการหรือมติคณะรัฐมนตรีในส่วนที่มีเนื้อหาของงานความปลอดภัยทางถนน
3. ในถนนสายหลักที่มีความสำคัญเช่น ถนนมิตรภาพ ถนนเอเชีย ถนนพหลโยธิน และถนนเพชรเกษม ควรมีป้ายขนาดใหญ่พิเศษ เผยแพร่ข้อสั่งการหรือมติคณะรัฐมนตรีในส่วนที่มีเนื้อหาของงานความปลอดภัยทางถนน
4. ดำรงไว้ซึ่งเครือข่ายที่มีภารกิจสนับสนุนงานความปลอดภัยทางถนน
5. เผยแพร่ผลงาน/เชิดชูเกียรติ/เผยแพร่ ความสำเร็จขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีผลการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ ในวารสารหรือสื่อสารมวลชนอย่างกว้างขวางและต่อเนื่อง
6. หน่วยงานการศึกษาให้ความสำคัญในการแก้ปัญหาตั้งแต่ภายในโรงเรียน

## ผลที่ได้รับ

1. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนทุกระดับมีความรู้ความเข้าใจ สามารถประสานการปฏิบัติและพิจารณาจัดสรรงบประมาณในการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตพื้นที่รับผิดชอบ ทั้งนี้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้ความสนใจในการเป็นเจ้าภาพหลักในการป้องกันและลดอุบัติเหตุ
2. บุคลากรทั้งในระดับจังหวัด อำเภอ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น มีความรู้ความเข้าใจระบบการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุ ติดตามสถานการณ์แนวโน้มและเข้าใจระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ รวมทั้งสามารถเผยแพร่ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการรณรงค์ความปลอดภัยทางถนน
3. เกิดเครือข่ายการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนทั้งในระดับจังหวัด อำเภอ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รวมทั้งสามารถประสานการปฏิบัติงานในทุกระดับได้อย่างใกล้ชิด
4. คณะทำงานความปลอดภัยทางถนนสามารถนำเสนองานให้แก่คณะกรรมการจังหวัดอุตรดิตถ์และเป็นที่ยอมรับ





## สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดอุตรดิตถ์

โทรสารถึง โรงแรมฟรายเคย์

055-412172

จาก สนง.ปภ.อุตรดิตถ์

055-417989 (ชนสมบัติ สวานรัตนเกษ)

เวที
โต๊ะประธาน

กล่าวรายงาน

รับแขก

โต๊ะผู้ประชุม 5 ที่นั่ง	โต๊ะผู้ประชุม 5 ที่นั่ง	โต๊ะผู้ประชุม 5 ที่นั่ง	โต๊ะผู้ประชุม 5 ที่นั่ง	โต๊ะผู้ประชุม 5 ที่นั่ง
โต๊ะผู้ประชุม 5 ที่นั่ง	โต๊ะผู้ประชุม 5 ที่นั่ง	โต๊ะผู้ประชุม 5 ที่นั่ง	โต๊ะผู้ประชุม 5 ที่นั่ง	โต๊ะผู้ประชุม 5 ที่นั่ง
โต๊ะผู้ประชุม 5 ที่นั่ง	โต๊ะผู้ประชุม 5 ที่นั่ง	โต๊ะผู้ประชุม 5 ที่นั่ง	โต๊ะผู้ประชุม 5 ที่นั่ง	โต๊ะผู้ประชุม 5 ที่นั่ง
โต๊ะผู้ประชุม 5 ที่นั่ง	โต๊ะผู้ประชุม 5 ที่นั่ง	โต๊ะผู้ประชุม 5 ที่นั่ง	โต๊ะผู้ประชุม 5 ที่นั่ง	โต๊ะผู้ประชุม 5 ที่นั่ง
โต๊ะผู้ประชุม 5 ที่นั่ง	โต๊ะผู้ประชุม 5 ที่นั่ง	โต๊ะผู้ประชุม 5 ที่นั่ง	โต๊ะผู้ประชุม 5 ที่นั่ง	โต๊ะผู้ประชุม 5 ที่นั่ง

โครงการถอดบทเรียนความปลอดภัยทางถนนจังหวัดอุตรดิตถ์

วันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2553

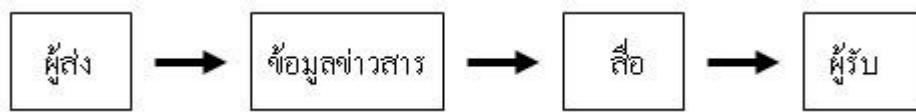
สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดอุตรดิตถ์

# การถอดบทเรียน:ขับเคลื่อนผ่านสื่อร่วมใจประชาชาติอุทิศ จังหวัดตาก

## หลักการและเหตุผล

### การสื่อสารมวลชน

การสื่อสาร (communication) คือกระบวนการแลกเปลี่ยนข้อมูล ข่าวสารระหว่างบุคคลต่อบุคคลหรือบุคคลต่อกลุ่ม โดยใช้สัญลักษณ์ สัญญาณ หรือพฤติกรรมที่เข้าใจกัน โดยมีองค์ประกอบดังนี้



### แผนภูมิแสดง Model การสื่อสาร

ผู้ส่งสารคือผู้ที่ทำหน้าที่ส่งข้อมูล สารไปยังผู้รับสารโดยผ่านช่องทางที่เรียกว่าสื่อ ถ้าหากเป็นการสื่อสารทางเดียวผู้ส่งจะทำหน้าที่ส่งเพียงประการเดียวแต่ถ้าเป็นการสื่อสาร 2 ทาง ผู้ส่งสารจะเป็นผู้รับในบางครั้งด้วย ผู้ส่งสารจะต้องมีทักษะในการสื่อสาร มีเจตคติต่อตนเอง ต่อเรื่องที่จะส่ง ต้องมีความรู้ในเนื้อหาที่จะส่งและอยู่ในระบบสังคมเดียวกับผู้รับก็จะทำให้การสื่อสารมีประสิทธิภาพ ข่าวสารในกระบวนการติดต่อสื่อสารก็มีความสำคัญ ข่าวสารที่ดีต้องแปลเป็นรหัส เพื่อสะดวกในการส่งการรับและตีความ เนื้อหาสารของสารและการจัดสารก็จะต้องทำให้การสื่อความหมายง่ายขึ้น สื่อหรือช่องทางในการรับสารคือ ประสาทสัมผัสทั้งห้า คือ ตา หู จมูก ลิ้น และกายสัมผัส และตัวกลางที่มนุษย์สร้างขึ้นมาเช่น สิ่งพิมพ์ กราฟิก สื่ออิเล็กทรอนิกส์

ผู้รับสารคือผู้ที่เป็นเป้าหมายของผู้ส่งสาร การสื่อสารจะมีประสิทธิภาพ ผู้รับสารจะต้องมีประสิทธิภาพในการรับรู้ มีเจตคติที่ดีต่อข้อมูลข่าวสาร ต่อผู้ส่งสารและต่อตนเอง

การสื่อสารมวลชน เป็นกระบวนการส่งข่าวสาร ความรู้สึกนึกคิด ไปยังคนจำนวนมาก ตรงกับคำในภาษาอังกฤษว่า Mass Communication

Mass หมายถึง มวลชน หรือประชาชนผู้รับสารทั่วไป ซึ่งมีจำนวนมาก ส่วนคำว่า Communication หมายถึง การสื่อสารหรือการสื่อความหมาย ดังนั้นความหมายโดยทั่วไปของการสื่อสารมวลชน จึงหมายถึงการสื่อสารหรือการสื่อความหมายระหว่างกลุ่มบุคคล หรือองค์กรหนึ่ง กับ ประชาชนทั่วไป เป็นกระบวนการสื่อสารที่มีความซับซ้อน เนื่องจากมีองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องหลายอย่าง มีปริมาณของข่าวสารมาก จำเป็นต้องใช้เครื่องมือ บุคลากร หรือสื่อ (Media) ที่มีประสิทธิภาพสูงเพียงพอ ที่จะนำข่าวสารไปถึงผู้รับจำนวนมาก สื่อที่ใช้เป็นตัวกลางในการส่งข่าวสารของการสื่อสารมวลชน จึงเรียกว่า สื่อมวลชน (Mass Media)

พจนานุกรมการสื่อสารมวลชน ให้ความหมายของการสื่อสารมวลชนไว้ โดยสรุปว่า การสื่อสารมวลชน เป็นแบบหนึ่งของการสื่อสาร สามารถกระจายเรื่องราวความรู้ เปิดเผยไปสู่คนส่วนใหญ่ ซึ่งมีลักษณะไม่เหมือนกัน และไปถึงผู้รับพร้อมกัน มีบทบาทสำคัญในการกำหนดแนวโน้มทางวัฒนธรรมของมวลชน คำว่า " การสื่อสารมวลชน" และคำว่า " สื่อมวลชน" มีความหมายที่แตกต่างกัน คือ การสื่อสารมวลชน เป็นกระบวนการหรือวิธีการของการสื่อสาร ที่รวมองค์ประกอบของการสื่อสารทั้งหมด ส่วนสื่อมวลชนนั้น หมายถึง สื่อหรือช่องทาง ที่ใช้ในการสื่อสารมวลชน อันได้แก่ วิทยุ โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ วารสาร นิตยสาร ฯลฯ ซึ่งเป็นเพียงองค์ประกอบหนึ่งของการสื่อสาร (ประมะ สตะเวทิน 2526 : 126 - 127 ) การใช้คำสองคำนี้บางครั้งคนทั่วไปใช้ในความหมายอย่างเดียวกัน โดยถือว่า สื่อสารมวลชน นั้น

มีใช้เพียงสื่อหรือช่องทางในการสื่อสารเพียงอย่างเดียว แต่หมายถึงระบบของสื่อทั้งหมด เช่น บุคลากร อันได้แก่ นักจัดรายการ ผู้สื่อข่าว นักหนังสือพิมพ์ รวมไปถึง ช่องทางของการสื่อสาร ได้แก่ วิทยุ โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ ฯลฯ ด้วยคณะกรรมการราชบัณฑิตยสถาน ได้อนุมัติให้ใช้คำสองคำนี้แทนกันได้ (อนันต์ธนา อังกินันท์ และ เกื้อกูล คุปรัตน์ 2532 : 7)

### ประเภทของสื่อมวลชน

สื่อที่ใช้ในการสื่อสารมวลชน หรือที่เรียกว่า สื่อมวลชน ได้แก่ หนังสือพิมพ์ ภาพยนตร์ วิทยุ โทรทัศน์ และสิ่งพิมพ์ต่างๆ(ประมะ ตะเวทิน 2526 : 127 )

ศาสตราจารย์ ดร.ชัยขงค์ พรหมวงศ์ จำแนกสื่อมวลชนไว้ครอบคลุมสื่อ 6 ประเภท คือ

( ชัยขงค์ พรหมวงศ์ 2525 : 270 )

1. สิ่งพิมพ์ ได้แก่ หนังสือพิมพ์ วารสาร นิตยสาร หนังสือ และสิ่งตีพิมพ์ประเภทอื่นๆ
2. ภาพยนตร์ ทั้งภาพยนตร์เรื่อง ภาพยนตร์สารคดี และภาพยนตร์ทางการศึกษาบางประเภท
3. วิทยุกระจายเสียง ได้แก่วิทยุที่ส่งรายการออกอากาศ ทั้งระบบ AMและFM รวมไปถึงระบบเสียงตามสาย
4. วิทยุโทรทัศน์ เป็นสื่อทางภาพและทางเสียงที่เผยแพร่ออกไป ทั้งประเภทออกอากาศและส่งตามสาย
5. สื่อสารโทรคมนาคม เป็นผลจากความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยี มีการส่งข้อความ เสียง ภาพ ตัวพิมพ์ สัญลักษณ์ต่างๆ ได้หลากหลาย ครอบคลุมกิจการสื่อสารผ่านดาวเทียม โทรภาพ โทรพิมพ์
6. สื่อวัสดุบันทึก ได้แก่เทปบันทึกเสียง เทปบันทึกภาพ แผ่นบันทึกเสียง แผ่นบันทึกภาพ ซึ่งกลายเป็นสื่อมวลชน เพราะเทคโนโลยีที่ก้าวหน้าทำให้สามารถผลิตเผยแพร่ได้มากและรวดเร็ว

ดร.สุรพงษ์ โสภนะเสถียร (2533 : 162 - 246 )จำแนกสื่อมวลชนเป็น 4 ประเภท คือ

1. สื่อทัศน์ ได้แก่ หนังสือพิมพ์ วารสาร นิตยสาร หนังสือเล่ม
2. สื่อโสต ได้แก่ วิทยุกระจายเสียง แถบเสียง (เทปเสียง)
3. สื่อโสตทัศน์ ได้แก่ โทรทัศน์ วิทยุทัศน์ ภาพยนตร์
4. สื่ออ้อม ได้แก่ การโฆษณา การประชาสัมพันธ์

จากการจัดประเภทสื่อมวลชนของบุคคลต่างๆ มีความแตกต่างกันในขอบข่ายของสื่อ ที่ใช้ในการสื่อสาร การที่จะกำหนดว่าสื่อมวลชนมีกี่ประเภท และสื่อต่างๆเหล่านั้นมีความเป็นสื่อมวลชนอย่างแท้จริงเพียงใด จะต้องพิจารณาองค์ประกอบด้านอื่นๆ ของการสื่อสารมวลชน ซึ่งจะกล่าวถึงในลำดับต่อไป

### ลักษณะของการสื่อสารมวลชน

ความเจริญก้าวหน้าของการสื่อสารในปัจจุบัน ส่งผลให้มีสื่อ และวิธีการส่งข่าวสารไปสู่ ประชาชน เพิ่มขึ้นหลายรูปแบบ เช่น การใช้วิทยุสื่อสาร โทรสาร วิทยุทัศน์ คอมพิวเตอร์ การสื่อสารผ่านดาวเทียม เป็นต้น ทำให้เกิดความสับสนว่า การสื่อสารในรูปแบบต่างๆ เหล่านั้น รูปแบบใดเป็นการสื่อสารมวลชน และรูปแบบใดไม่ใช่การสื่อสารมวลชน สื่อที่โดยทั่วไปถือว่าเป็นสื่อมวลชน ในบางสถานการณ์ก็ไม่ถือว่าเป็นการสื่อสาร มวลชน เช่น การฉายภาพยนตร์ตามโรงภาพยนตร์ทั่วไป เป็นการสื่อสารมวลชน แต่การฉายภาพยนตร์สำหรับการเรียนการสอนตามโรงเรียน ไม่ถือว่าเป็นการสื่อสารมวลชน

การพิจารณาว่าการสื่อสารรูปแบบใด เป็นการสื่อสารมวลชนหรือไม่ สามารถพิจารณาตัดสินได้จากลักษณะของการสื่อสารมวลชนต่อไปนี้ คือ

### 1. เป็นการสื่อสารกับมวลชน

ผู้รับสารในการสื่อสารมวลชน หมายถึงประชาชนทั่วไป ทุกเพศ ทุกวัย ทุกระดับการศึกษาอาชีพ ซึ่งเป็นมวลชนผู้รับขนาดใหญ่ มีความแตกต่างกัน และไม่เป็นที่รู้จักกันระหว่างผู้ส่งกับผู้รับ ครอบคลุมพื้นที่ไม่จำกัด ผู้รับข่าวสารไม่มีลักษณะที่กำหนดให้เฉพาะเจาะจงได้ว่าเป็นคนกลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง นักศึกษาที่นั่งฟังการบรรยายอยู่ในหอประชุม แม้ว่าจะมีจำนวนมากเท่าใดก็ไม่ถือว่าเป็นมวลชน เพราะมีลักษณะเฉพาะว่าเป็นกลุ่มนักศึกษา ผู้ชมการแสดงดนตรีจำนวนมาก อาจกำหนดได้ว่าเป็น กลุ่มวัยรุ่น หรือกลุ่มผู้สนใจ การสื่อสารกับคนจำนวนมากที่ไม่ทราบกลุ่ม ความสนใจ และจำนวนที่แน่ชัด จึงเป็นการยากที่จะคาดคะเนปฏิกิริยาซึ่งอาจเกิดขึ้นจากมวลชนได้

### 2. สื่อสารโดยผ่านทางสื่อ

ข่าวสารทุกอย่างจะถูกส่งไปยังผู้รับ โดยผ่านทางสื่อหรือเครื่องมือสื่อสารที่มีลักษณะเป็นสื่อสาธารณะ คือเป็นการสื่อสารที่ไม่เป็นส่วนตัว และมีความรวดเร็ว เนื่องจากผู้รับสารในการสื่อสารมวลชน มีจำนวนมาก ปริมาณข่าวสารจึงมากตามไปด้วย จำเป็นต้องใช้เครื่องมือการผลิตที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพสูง กระบวนการผลิตจึงเป็นแบบ Mass Product และใช้สื่อตลอดจนวิธีการส่งข่าวสารที่สามารถส่งกระจายข่าวสารได้จำนวนมาก และรวดเร็วทันเวลา ซึ่งเรียกว่า Mass Media ตัวอย่างเช่น หนังสือพิมพ์ จะใช้ระบบการพิมพ์ทันสมัย มีเครื่องจักร ที่สามารถผลิตหนังสือพิมพ์ได้เป็นจำนวนแสน ในเวลาเพียงชั่วโมงเดียว วิทยุ โทรทัศน์ ใช้เครื่องมือผลิตรายการ และถ่ายทอดสัญญาณได้อย่างรวดเร็ว เผยแพร่ข่าวสารไปได้ทั่วโลก

### 3. ข่าวสารเนื้อหาหลากหลาย

เนื่องจากผู้รับข่าวสารมีความหลากหลาย เนื้อหาสาระของข่าวสารจึงต้องจัดทำให้หลากหลาย ใช้ได้สำหรับคนทุกเพศ ทุกวัย ทุกระดับการศึกษา และอาชีพ จะเห็นได้จากในหนังสือพิมพ์แต่ละฉบับ นำเสนอเรื่องราวหลายประเภท สำหรับคนทุกกลุ่ม วิทยุ โทรทัศน์ ก็เช่นเดียวกัน ซึ่งได้จัดรายการต่างๆ โดยคำนึงถึงผู้ชมที่หลากหลาย ให้เลือกชมตามความสนใจ ลักษณะข่าวสารมีความไม่ยั่งยืน เหมือนสิ่งของที่ใช้หมดไป เพราะมีจุดประสงค์ที่จะให้รับข่าวทันทีเมื่อเวลาผ่านไป ข่าวสารเก่าจะลดความสำคัญลง และมีข่าวสารใหม่มาทดแทน

### 4. มีองค์กรหรือสถาบัน

งานของสื่อมวลชน เป็นงานที่มีความซับซ้อน ใช้บุคลากรจำนวนมาก และเกี่ยวข้องกับบุคคลภายนอกหลายฝ่าย จึงต้องมีองค์กรหรือหน่วยปฏิบัติงานที่เป็นระบบ การปฏิบัติตามบทบาทหน้าที่ของสื่อมวลชน เป็นสิ่งที่ต้องส่งผลกระทบต่อบุคคล และสังคมโดยรวมอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ การดำเนินกิจการสื่อสารมวลชน จึงเป็นเรื่องขององค์กรหรือสถาบันที่มีการควบคุม และรับผิดชอบผล ที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งบุคคลคนใดบุคคลหนึ่งไม่สามารถรับผิดชอบได้ เช่น หนังสือพิมพ์ มีบริษัทที่เป็นเจ้าของเป็นผู้ควบคุม ภายใต้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับหนังสือพิมพ์โดยการควบคุมดูแลของทางราชการ และยังมีกลุ่มสังคม สมาคม ควบคุมดูแลเกี่ยวกับ สิทธิ เสรีภาพ จริยธรรมหรือจรรยาบรรณของสื่อมวลชน

จากการจัดประเภทสื่อมวลชน และลักษณะต่างๆ ของการสื่อสารมวลชนดังกล่าวข้างต้น จึงอาจสรุปได้ว่า การสื่อสารมวลชน เป็นการส่งข่าวสาร ความรู้สึนึกคิดที่หลากหลาย จากองค์กรหรือสถาบันสื่อมวลชน ไปยังประชาชน โดยอาศัยเครื่องมือสื่อสารมวลชน สื่อที่ถือได้ว่าเป็นสื่อมวลชนที่สำคัญในปัจจุบัน ได้แก่ วิทยุกระจายเสียง โทรทัศน์ หนังสือ ภาพยนตร์ หนังสือพิมพ์ วารสาร นิตยสาร

### บทบาทหน้าที่ของสื่อมวลชน

ในสภาพสังคมยุคปัจจุบันที่อาจเรียกได้ว่าเป็น สังคมยุคสื่อสาร ซึ่งความเจริญก้าวหน้าหรือความอยู่รอดของสังคมขึ้นอยู่กับคนในสังคมได้รับข้อมูลข่าวสารถูกต้องทันเวลาและปรับตัวได้อย่างเหมาะสม สื่อมวลชน จึงมีบทบาทสำคัญในการเสนอข่าวสารที่เป็นประโยชน์ต่อสังคม ตลอดจน ชี้นำความคิดของคนในสังคมด้วย

สื่อมวลชนแต่ละชนิดมีลักษณะ และคุณสมบัติที่แตกต่างกัน จึงมีความพร้อมหรือความสามารถที่จะแสดงบทบาทหน้าที่ ในขอบเขตที่แตกต่างกันด้วย นักการศึกษา และนักสื่อสารมวลชน ได้กล่าวถึงบทบาทหน้าที่ของสื่อมวลชนโดยรวมๆ ที่สำคัญสรุปได้ดังนี้ คือ

### 1. การเสนอข่าว

หมายถึงการรายงานเหตุการณ์ ข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้น เผยแพร่ให้ประชาชนทั่วไปได้ทราบ โดยเริ่มจากการแสวงหาเหตุการณ์ ข้อเท็จจริงที่เชื่อว่าประชาชนจะให้ความสนใจ หรือเรียกว่า การหาข่าว แล้วนำมารวบรวม คัดเลือก และนำออกเผยแพร่สู่ประชาชน เช่น ข่าวความเคลื่อนไหวทางด้านการเมือง ข่าวกีฬา ข่าวอุบัติเหตุ ข่าวอาชญากรรม การเสนอข่าวของสื่อมวลชน เป็นการรายงานเหตุการณ์ ข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้น โดยไม่แทรกความคิดเห็นใดๆ ลงไป ซึ่งคุณค่าการเสนอนั้นขึ้นอยู่กับความรวดเร็ว ถูกต้อง และมีรายละเอียดเพียงพอ สื่อมวลชนที่มีบทบาทมากในการเสนอข่าว ได้แก่ หนังสือพิมพ์ วิทยุ โทรทัศน์

### 2. การเสนอความคิดเห็น

ในสังคมประชาธิปไตย ประชาชนมีสิทธิที่จะแสดงความคิดเห็นในเรื่องราวต่างๆ ที่มีผลกระทบต่อบุคคลและสังคม แต่ในทางปฏิบัติประชาชนมีจำนวนมาก จึงไม่ค่อยมีโอกาสได้แสดงความคิดเห็นโดยตรง สื่อมวลชนซึ่งมีฐานะเป็นองค์กรเผยแพร่ข่าวสารอยู่แล้ว จึงได้เข้ามามีบทบาทในการแสดงความคิดเห็นแทนประชาชนในเรื่องราวหรือเหตุการณ์ต่างๆ เพื่อเสนอต่อสาธารณชนและรัฐบาล ในรูปของบทความ สารคดี บทวิเคราะห์วิจารณ์ บทบรรณาธิการ โดยมีจุดมุ่งหมายในเชิงสร้างสรรค์ โน้มน้ำใจจิตใจ ชี้นำไปสู่การแก้ปัญหาอย่างเหมาะสม ความคิดเห็นของสื่อมวลชนส่วนใหญ่มักเป็นเรื่องทางสังคม การเมือง สิทธิ เสรีภาพของประชาชน หรือ สิทธิเสรีภาพสื่อมวลชนเอง ซึ่งมักก่อให้เกิดความขัดแย้งระหว่างองค์กรสื่อมวลชนกับรัฐบาล กลุ่มอำนาจ หรือกลุ่มผลประโยชน์อยู่เสมอ ทั้งนี้เนื่องจากการสื่อสารมวลชนนั้น มีการตอบสนองกลับ จากผู้รับข่าวสารเพียงเล็กน้อย ความคิดเห็นของสื่อมวลชนบางครั้งมิใช่เป็นตัวแทนความคิดเห็นของประชาชนอย่างแท้จริง สื่อมวลชนต้องสำรวจประชามติเป็นระยะๆ เพื่อให้สามารถเสนอความคิดได้สอดคล้องกับความคิด หรือความต้องการของประชาชนส่วนใหญ่ สื่อมวลชนที่มีบทบาทสำคัญในการแสดงความคิดเห็น ได้แก่ หนังสือพิมพ์ วิทยุ โทรทัศน์

### 3. ให้ความบันเทิง

ได้แก่ การนำเสนอเรื่องราวที่มีจุดมุ่งหมาย ให้ผู้รับเกิดความเพลิดเพลิน สนุกสนาน ผ่อนคลายความเครียดในชีวิตประจำวัน สื่อมวลชนแต่ละชนิดต่างก็มีจุดประสงค์ ที่จะให้ผู้รับ ได้รับทั้ง ข่าวสาร และความบันเทิง มากน้อยแตกต่างกันออกไปตามชนิดของสื่อมวลชน เช่น หนังสือพิมพ์ วารสาร นิตยสาร มีเนื้อหาทั้งในเชิงวิชาการและบันเทิง วิทยุ โทรทัศน์ ส่วนใหญ่เป็นรายการประเภทบันเทิง เช่น ละคร เกมโชว์ ภาพยนตร์ เพลง เป็นต้น การพิจารณาว่าเนื้อหาหรือรายการสื่อมวลชนใด ให้คุณค่าทางด้านบันเทิง หรือไม่เพียงใดนั้น จะต้องพิจารณาทั้งในด้านจุดมุ่งหมายของผู้นำเสนอ และเจตคติของผู้รับด้วย สื่อมวลชนที่มีบทบาทมากในการให้ความบันเทิง ได้แก่ โทรทัศน์ วิทยุ ภาพยนตร์ วารสาร นิตยสาร

### 4. ให้ความรู้

เป็นการให้ข้อมูล ข่าวสาร แก่ประชาชนทั้งความรู้ในด้านวิชาการเฉพาะสาขา และความรู้ทั่วไป โดยมีจุดมุ่งหมายให้ผู้คนเกิดการเปลี่ยนแปลงพัฒนาคุณภาพชีวิต ไปในทางที่ดีขึ้น เช่น หนังสือพิมพ์นำเสนอบทความที่ให้ความรู้ทางวิทยาศาสตร์ การเกษตร อนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและศิลปวัฒนธรรม โทรทัศน์ นำเสนอรายการ สารคดี การอภิปราย หรือการสนทนาปัญหา ตลอดจนรายการเพื่อการศึกษา ในวิชาการเฉพาะสาขาโดยตรง เช่น รายการโทรทัศน์เพื่อการศึกษาของมหาวิทยาลัยรามคำแหง และมหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมราช รายการโทรทัศน์ การ ศึกษาผ่านดาวเทียมของกรมการศึกษานอกโรงเรียน

## 5. การประชาสัมพันธ์ และโฆษณา

การประชาสัมพันธ์ ( Public Relation ) เป็นกระบวนการสร้างความสัมพันธ์กับประชาชนขององค์กรต่างๆ รวมทั้งองค์กรสื่อมวลชนเอง เพื่อให้ประชาชนมีเจตคติที่ดีต่อองค์กร ส่งเสริมให้องค์กร สามารถดำเนินกิจการได้ตามเป้าหมาย

การโฆษณาเป็นการนำเสนอข่าวสารข้อมูล รายละเอียดเกี่ยวกับสิ่งต่างๆ เช่น ผลงาน สินค้าหรือการบริการต่างๆ โดยมีจุดประสงค์เพื่อชักชวน โน้มน้าวจิตใจให้คนรู้สึกตาม ปฏิบัติตาม หรือซื้อสินค้าและบริการต่างๆ คำว่า " โฆษณา" ในภาษาไทยปัจจุบันถูกใช้ในความหมายที่แตกต่างกัน หลายความหมาย คือ

4.1 การโฆษณาสินค้า ( Advertising) เป็นการโฆษณาที่พบเห็น และรู้จักกันอยู่ทั่วไป โดยมีจุดประสงค์ให้สามารถขายสินค้าได้มากที่สุด

4.2 การโฆษณาเผยแพร่ (Publicity) เช่น การโฆษณาเผยแพร่ผลงานของรัฐบาล แจ้งความก้าวหน้าของงานที่กำลังทำอยู่ รวมไปถึงการเผยแพร่ความรู้ เช่น วางแผนครอบครัว การป้องกันยาเสพติด ประโยชน์ของการออกกำลังกาย

4.3 การโฆษณาชวนเชื่อ ( Propaganda) ได้แก่ การเสนอข่าวสารในเชิง ชักชวน ปลุกกระดม ชี้นำความคิด เช่น การโฆษณาชักชวนของลัทธิการเมือง หรือศาสนาต่างๆ การ โฆษณาสินค้า ส่วนใหญ่มีความจำเป็นต้องอาศัย สื่อมวลชน และองค์กรสื่อมวลชนเอง ไม่ว่าจะเป็นวิทยุ โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ วารสาร นิตยสาร ต่างก็มีรายได้หลักจากโฆษณาสินค้า จึงเป็นการเอื้อประโยชน์กัน ระหว่างสื่อมวลชน และเจ้าของสินค้าหรือกิจการต่างๆ ทำให้สื่อมวลชน กับการโฆษณาสินค้าเป็นสิ่งที่แยกกันไม่ออก และมีแนวโน้มที่จะใช้สื่อมวลชนเพื่อการโฆษณา เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ในสื่อมวลชนทุกประเภท จะเห็นได้จากหนังสือพิมพ์ วารสาร นิตยสาร ที่มีผู้นิยมอ่านมาก หลายฉบับในปัจจุบันใช้พื้นที่สำหรับการโฆษณาสินค้า และประชาสัมพันธ์กิจกรรมต่างๆ มากกว่า 50% ของเนื้อที่ทั้งหมด วิทยุ โทรทัศน์ ก็เช่นกัน ซึ่งใช้เวลาสำหรับการโฆษณามาก ทั้งโดยวิธีเช่าเหมาช่วงเวลาจัดรายการสำหรับโฆษณาโดยเฉพาะ และวิธีการใช้รายการโฆษณาสั้นๆ (Spot) เป็นระยะๆ

แม้ว่าการโฆษณาจะเป็นสิ่งที่มีประโยชน์ต่อประชาชนผู้บริโภค ทำให้ทราบรายละเอียด เกี่ยวกับสินค้าและการบริการต่างๆ ช่วยให้เลือกซื้อสินค้าได้ไม่ผิดพลาด แต่การโฆษณาที่มีมากเกินไป อาจทำให้เกิดผลเสียอย่างน้อย 2 ประการ คือ

1. การรับรู้ข่าวสาร บกพร่องขาดตอน โดยเฉพาะในสื่อทางวิทยุ โทรทัศน์

2. ทำให้ประชาชนมีพฤติกรรมบริโภคที่ไม่เหมาะสม เนื่องจากการโฆษณาทางสื่อมวลชนมีอิทธิพลอย่างสูงในการจูงใจ ให้เกิดความต้องการบริโภคสินค้ามากขึ้น การโฆษณาจึงอาจเป็นการส่งเสริมให้คนใช้จ่ายเกินความจำเป็น หรือไม่เหมาะสมกับฐานะ

### คุณสมบัติของสื่อมวลชน

สื่อมวลชนแต่ละประเภท มีคุณสมบัติในด้านต่างๆ ที่แตกต่างกัน และเป็นปัจจัยกำหนดลักษณะ รูปแบบของข่าวสารที่จะส่งไปด้วย คุณสมบัติที่แตกต่างกันดังกล่าว ทำให้สื่อมวลชนแต่ละประเภทมีลักษณะเฉพาะตัว มีความเหมาะสมที่จะนำไปใช้เสนอความรู้ข่าวสาร แตกต่างกัน ทั้งนี้เป็นไปตามลักษณะของข่าวสาร ผู้รับ และองค์ประกอบอื่นๆ เช่นเวลา ระยะทาง สภาพแวดล้อม งบประมาณ เป็นต้น สื่อมวลชนแต่ละอย่าง มีข้อดี และข้อจำกัดที่ไม่เหมือนกัน เราจึงไม่อาจระบุได้ว่า สื่อมวลชนชนิดหนึ่งดีกว่าสื่อมวลชนอีกชนิดหนึ่ง จนกว่าจะได้มีการพิจารณาองค์ประกอบ และคุณสมบัติด้านต่างๆ ของสื่อมวลชนดังต่อไปนี้

### 1. ความรวดเร็วของสื่อมวลชน

เป็นคุณสมบัติของสื่อมวลชน ในอันที่จะนำข่าวสาร ไปสู่ผู้รับ โดยใช้เวลาน้อยที่สุด ซึ่งนับว่าเป็นความต้องการของสื่อมวลชนทุกประเภท ไม่ว่าจะเป็นสื่อไฟฟ้าวิทยุ สิ่งพิมพ์ หรือภาพยนตร์ แต่ด้วยคุณสมบัติด้านความรวดเร็วที่แตกต่างกัน ของสื่อมวลชนแต่ละประเภท จึงทำให้ข่าวสารไปถึงผู้รับในเวลาที่แตกต่างกัน

การพิจารณาคุณสมบัติด้านความรวดเร็วของสื่อมวลชน จะต้องไม่พิจารณาเฉพาะขั้นตอนของการส่ง หรือกระจายข่าวสารเท่านั้น เนื่องจากการนำข่าวสารของสื่อมวลชนเป็นกระบวนการที่ต้องใช้เวลาส่วนหนึ่ง สำหรับการวิเคราะห์ ตรวจสอบ คัดเลือก หรือจัดกระทำต่อข่าวสารต่างๆ ก่อนที่จะส่งออกไปสู่ผู้รับ หากกระบวนการก่อนการส่งกระจายข่าวสารเกิดความล่าช้า ก็อาจทำให้ข่าวสาร ถึงผู้รับล่าช้าไปด้วย แม้ว่าจะใช้สื่อที่มีความรวดเร็วในการส่งกระจายข่าวสาร เช่น วิทยุ โทรทัศน์ แต่หากพิจารณาคุณสมบัติโดยรวม สื่อประเภทใช้ไฟฟ้าวิทยุ ย่อมมีความรวดเร็วกว่าสื่อประเภทอื่น

### 2. ความน่าเชื่อถือของข่าวสาร

เป็นการยอมรับของประชาชนต่อข่าวสาร ที่เผยแพร่มาจากองค์กรสื่อมวลชนแต่ละแห่ง ซึ่งข่าวสารจะมีความน่าเชื่อถือได้มากน้อยเพียงใดนั้น ขึ้นอยู่กับองค์ประกอบหลายอย่าง คือ

2.1 ประเภทของสื่อ โดยธรรมชาติคนมักจะเชื่อในสิ่งที่ได้เห็น หรือได้อ่านมากกว่าสิ่งที่ได้ฟังดังคำกล่าวที่ว่า "สิบปากว่าไม่เท่าตาเห็น"

2.2 องค์กรสื่อมวลชน เช่น หน่วยงานสื่อมวลชนของราชการ อาจได้รับความเชื่อถือมากกว่าหน่วยงานสื่อมวลชนของเอกชน หรือองค์กรสื่อมวลชนบางแห่งอาจเสนอข่าวสารโน้มเอียงเข้าข้างกลุ่มผลประโยชน์ หรือกลุ่มอำนาจกลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง

2.3 แหล่งข่าวสาร สื่อมวลชนอาจอ้างแหล่งที่มาของข่าวสารได้จากหลายทาง เช่น สำนักข่าวต่างประเทศ แหล่งข่าวกรองทางทหาร ผู้เห็นเหตุการณ์ คำให้การของผู้ต้องหา ซึ่งที่มาของข่าวจากแหล่งต่างๆ เหล่านี้ มีความเชื่อถือไม่เท่ากัน

2.4 สถานการณ์ เหตุการณ์ที่เกี่ยวข้อง เช่น มีข่าวการสู้รบในประเทศเขมร และมีข่าวชาวเขมรอพยพหนีภัยสงครามติดตามมา หรือมีการเสนอข่าวสอดคล้องกันจากองค์กรสื่อมวลชนหลายแห่ง ย่อมเป็นสิ่งสนับสนุนให้ข่าวสารที่ออกมามีความน่าเชื่อถือยิ่งขึ้น

### 3. โอกาสที่จะได้รับข่าวสาร

สื่อมวลชนแต่ละอย่าง เปิดโอกาสให้ประชาชนรับข่าวสารได้ไม่เท่ากัน เนื่องจากลักษณะเฉพาะในด้านต่างๆ ของสื่อมวลชนเองคือ

3.1 เวลาการเสนอข่าวสาร เช่น วิทยุ โทรทัศน์มีกำหนดเวลาเสนอข่าวสารที่แน่นอน และจำกัดช่วงเวลา ผู้รับจะต้องรับตามเวลาที่กำหนด ส่วนสื่อมวลชนประเภทสิ่งพิมพ์มีกำหนดเวลาออก และมีช่วงเวลารับที่ยืดหยุ่นมากกว่า

3.2 การเสนอข่าว เช่น หนังสือพิมพ์เมื่อเสนอข่าวไปแล้ว มักจะมีการติดตามข่าว นำเสนอรายละเอียดเพิ่มเติมอย่างต่อเนื่อง ส่วนวิทยุ โทรทัศน์ เปิดโอกาสให้รับข่าวได้น้อยกว่า

3.3 สภาพสังคมและผู้รับ เช่น ประชาชนในชนบทห่างไกล ย่อมมีโอกาสรับข่าวสารจากหนังสือพิมพ์ วารสาร นิตยสารน้อยกว่าวิทยุ โทรทัศน์

3.4 ความสะดวกในการใช้สื่อแต่ละชนิด เช่น วิทยุ โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ การอ่านหนังสือซึ่งมีความสะดวกมากน้อยต่างกัน



#### 4. ปริมาณและความสมบูรณ์ของเนื้อหา

เนื้อหาสาระที่ถูกลำเสนอทางสื่อมวลชนมีปริมาณ และความสมบูรณ์ของเนื้อหาแตกต่างกันตามชนิดของสื่อมวลชน และลักษณะของข่าวสาร หนังสือพิมพ์ เสนอเนื้อหา ด้านกว้าง คือ มีเนื้อหาหลากหลายสำหรับผู้อ่านทั่วไปไม่จำกัดอายุ เพศ วัย การศึกษาอาชีพ วารสาร นิตยสารนำเสนอเนื้อหาได้รายละเอียดที่สมบูรณ์ ลึกซึ้ง ส่วนวิทยุ โทรทัศน์ นำเสนอรายการประเภทข่าวที่เน้นความรวดเร็ว มีรายละเอียดน้อยกว่าสื่อสิ่งพิมพ์ แต่สำหรับรายการประเภทอื่นนอกจากรายการข่าวแล้ว โทรทัศน์ สามารถนำเสนอสาระความรู้ ได้หลากหลาย รายละเอียด ชัดเจนมากกว่าสื่อสิ่งพิมพ์ อีกทั้งปัจจุบัน โทรทัศน์ได้รับการปรับปรุงพัฒนาก้าวหน้าไปมาก นอกจากจะมีรายการทั่วไปที่หลากหลายสำหรับทุกคนแล้ว ยังมีรายการที่จัดทำขึ้นเพื่อการศึกษาโดยตรง ในแต่ละสาขาวิชาอีกเป็นจำนวนมาก ปริมาณ และความสมบูรณ์ของเนื้อหาของสื่อมวลชนแต่ละชนิด จำแนกพิจารณาได้ดังนี้ คือ

1. ปริมาณการกระจายข่าวสาร ไปยังผู้รับจำนวนมากพร้อมๆกัน
2. ความหลากหลายของข่าวสารที่ถูกลำเสนอ
3. ความสมบูรณ์ ลึกซึ้งในเนื้อหาแต่ละเรื่อง
5. โอกาสในการเลือกรับ

หมายถึง จำนวนช่องทาง ของสื่อสารมวลชนแต่ละชนิด ที่จะส่งข่าวสารไปถึงผู้รับ และสภาพความพร้อมของผู้รับข่าวสาร เช่น วิทยุกระจายเสียงออกอากาศพร้อมกันจำนวนมากมายหลายสถานี เปิดโอกาสให้เลือกรับฟังได้มาก โทรทัศน์ในอดีตมีจำนวนช่องความถี่จำกัด ปัจจุบันมีจำนวนเพิ่มขึ้น และยังสามารถรับสัญญาณโทรทัศน์ผ่านดาวเทียมได้เป็นจำนวนมาก ส่วนหนังสือพิมพ์มีจำนวนน้อย เมื่อเปรียบเทียบกับวารสาร นิตยสาร การพิจารณาถึงโอกาสในการเลือกรับสื่อมวลชนแต่ละชนิด ควรพิจารณาไปถึงเนื้อหาสาระที่ถูกลำเสนอด้วย เช่น วิทยุกระจายเสียง แม้ว่ามีจำนวนสถานีมากมายเพียงใดก็ตาม แต่หากสถานีเหล่านั้นนำเสนอรายการที่เหมือนกัน หรือคล้ายคลึงกัน ข่อมถือว่าโอกาสในการเลือกรับมิได้มีมากตามจำนวนสถานี

#### 6. ช่องทางสำหรับการรับสัมผัส

สื่อประเภทสิ่งพิมพ์ ใช้ตัวอักษร และรูปภาพเป็นหลัก ประสิทธิภาพในการจูงใจต่ำ ดังนั้นผู้รับสื่อประเภทนี้ จึงต้องมีความตั้งใจ และอดทนสูง วิทยุกระจายเสียงให้สัมผัสทางหูเพียงอย่างเดียว จึงช่วยให้เกิดความรู้ความเข้าใจได้น้อย แต่การรับฟังวิทยุสามารถรับฟังโดยไม่ต้องตั้งใจมากนัก ผู้ฟังสามารถทำงานอื่นไปพร้อมกับการรับฟังวิทยุก็ได้ ส่วนโทรทัศน์ให้ทั้งเสียง และภาพเคลื่อนไหว เช่นเดียวกับภาพยนตร์ และยังสามารถส่งกระจายได้เช่นเดียวกับวิทยุ ใช้เทคนิคตัดแปลง ปรุงแต่ง ให้น่าสนใจได้มาก โทรทัศน์ในปัจจุบันจึงเป็นสื่อมวลชนที่มีประสิทธิภาพ และได้รับความนิยมนมากกว่าสื่อใดๆ ในแง่การรับรู้และความน่าสนใจ

#### 7. ความคงทนถาวร

หมายถึงคุณสมบัติในการเก็บรักษาหรือแสดงข่าวสารไว้ได้เป็นเวลานาน ซึ่งกล่าวโดยทั่วไปสื่อประเภทสิ่งพิมพ์ ภาพยนตร์ มีความคงทนถาวร เปิดโอกาสให้นำมาอ่าน หรือศึกษาซ้ำ หรือนำไปใช้อ้างอิงได้ง่าย ข่าวสารทางวิทยุ โทรทัศน์เมื่อนำเสนอรายการผ่านไปแล้ว ผู้รับมีโอกาสที่จะรับข่าวสารซ้ำทวนได้อีกน้อยกว่าสื่อสิ่งพิมพ์

#### 8. การมีส่วนร่วมของผู้รับสาร

เนื่องจากการสื่อสารมวลชน ซึ่งกล่าวโดยทั่วไปเป็นการสื่อสารแบบทางเดียว ขาดการตอบสนองกลับจากฝ่ายผู้รับข่าวสาร ซึ่งถือว่า เป็นข้อเสียที่สำคัญของการสื่อสารมวลชน ดังนั้นสื่อมวลชนต่างๆ จึงมีความพยายามที่จะแก้ไขข้อเสียอันนี้ โดยหาวิธีการให้ประชาชนผู้รับข่าวสาร ได้มีโอกาสแสดงปฏิกิริยาตอบสนองในรูปแบบ ต่างๆ เช่น การส่งจดหมาย หรือโทรศัพท์ไปแสดงความคิดเห็น การตอบปัญหา การนำผู้รับเข้าไปร่วมในรายการวิทยุ โทรทัศน์ การให้ตอบแบบสอบถามความคิดเห็นในเรื่องต่างๆ ทางหนังสือพิมพ์ เป็นต้น

### สื่อมวลชนกับการพัฒนาสังคม

การพัฒนาเป็นการสร้างความเจริญก้าวหน้าในด้านต่างๆ ให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของสังคม ไปในทางที่ดีขึ้น จากสภาพที่ไม่น่าพอใจไปสู่สภาพที่น่าพอใจ เช่น มีการศึกษาที่ดี ดำรงชีวิตร่วมกันในสังคมอย่างเป็นสุข สร้างสรรค์สิ่งต่างๆ เพื่อตอบสนองความต้องการของบุคคล และสังคมให้เพียงพอทั้งด้านวัตถุ และจิตใจ การพัฒนาสังคมหรือประเทศเชื่อกันว่า จะต้องเริ่มต้นที่การพัฒนาการศึกษา ก่อน เมื่อการศึกษาพัฒนาคน สังคมก็พัฒนาตาม และนำไปสู่การพัฒนาประเทศในที่สุด สื่อมวลชนมีบทบาทหน้าที่ในการถ่ายทอดความรู้ข่าวสารไปสู่ประชาชน ดังนั้นสื่อมวลชนจึงมีบทบาทโดยตรงสำหรับการศึกษาและการพัฒนาสังคมหรือประเทศ (ระพี สาคริก 2529 : 40-43) และนอกจากนี้ สื่อมวลชนยังทำให้บุคคลมีความทันสมัย (( Klapper. 1960 : 53-57) ศาสตราจารย์ วิลเบอร์ ชเรมม ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ของสื่อมวลชน ที่สามารถจะสนับสนุนการพัฒนาประเทศ ไว้ในหนังสือ Mass Media and National Development สรุบบทบาทของสื่อมวลชนไว้ดังนี้ (Schramm. 1964 : 127-144)

1. เป็นผู้ตรวจสอบ ( Watchman) ติดตาม และรายงานเหตุการณ์ ความเคลื่อนไหว การดำเนินงานต่างๆ ให้ประชาชนได้ทราบเป็นระยะ
2. ทำให้มีวิสัยทัศน์กว้างขึ้น เป็นการสร้างประสบการณ์แก่ประชาชน ให้มีความคิดกว้างไกลยิ่งขึ้น
3. ทำให้เกิดความสนใจ ซึ่งให้เห็นสิ่งที่น่าสนใจ หรือควรนำมาพิจารณา เพื่อให้เกิดการวิเคราะห์สิ่งต่างๆ นำไปสู่การเรียนรู้และพัฒนาต่อไป
4. สร้างความทะเยอทะยาน คือทำให้เกิดความต้องการที่จะมีสภาพที่ดีกว่าเดิมอยู่ตลอดเวลา
5. สร้างบรรยากาศของการพัฒนา กระตุ้นให้เกิดความร่วมมือในการทำงาน หรือพัฒนาสิ่งต่างๆ ให้ดีขึ้น
6. ช่วยให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเจตคติ ค่านิยม ที่เคยมีอยู่ไม่ถูกต้อง ให้เปลี่ยนแปลงไปในทางที่ถูกต้องขึ้นโดยทางอ้อม
7. ส่งเสริมการสื่อสารระหว่างบุคคล ทำให้ประชาชนที่ได้รับข่าวสารจากสื่อมวลชนเกิดการแลกเปลี่ยนความรู้ข่าวสารซึ่งกันและกัน
8. สร้างสภาพภาพให้บุคคล ทำให้เกิดความสนใจในตัวบุคคล ยกย่องผู้ที่ตนนำมาพัฒนาได้
9. สร้างความเข้าใจในนโยบายของรัฐบาล ด้วยการทำให้เกิดความสนใจ วิพากษ์วิจารณ์ แลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับการเมืองการปกครอง
10. ควบคุมให้ปฏิบัติตามกติกาของสังคม นำการกระทำที่ไม่ถูกต้อง มาตีแผ่ให้ประชาชนทราบ เพื่อให้เกิดปฏิกิริยาต่อต้านและนำไปสู่การควบคุมให้ปฏิบัติตามบรรทัดฐานที่วางเอาไว้
11. ช่วยให้มีรสนิยมนที่ดี แสดงให้เห็นการกระทำที่ดี มีวัฒนธรรมตามสมัยนิยม ให้รู้จักเลือกปฏิบัติหรือแสดงออกในทางที่ถูกที่ควร
12. ทำให้เจตคติฝังแน่นขึ้นจากความเชื่อ/เจตคติเดิมที่ได้อยู่แล้วแต่ไม่ฝังแน่น ให้เกิดความยึดมั่นแน่นแฟ้นขึ้น
13. ทำหน้าที่เป็นครู หมายถึง สื่อมวลชนมีบทบาทในการให้วิชาความรู้แก่ประชาชน ทั้งทางตรง และทางอ้อม อันจะนำไปสู่การพัฒนาตนเองและสังคมต่อไป

### องค์ประกอบของการสื่อสารมวลชน

การสื่อสารมวลชน เป็นกระบวนการสื่อสารที่มีความซับซ้อน แตกต่างไปจากกระบวนการของการสื่อสารระหว่างบุคคล และในสื่อมวลชนแต่ละชนิดก็มีลักษณะของสื่อ เนื้อหาสาระ และรูปแบบการดำเนินงานที่แตกต่างกัน องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกันของระบบการสื่อสารมวลชน โดยทั่วไป ได้แก่ องค์การสื่อสารมวลชน ข่าวสาร สื่อหรือเครื่องมือ ผู้รับข่าวสาร ผลที่เกิดขึ้นภายหลังการสื่อสาร และสถาบันควบคุมทางสังคม

## 1. องค์กรสื่อสารมวลชน

ได้แก่หน่วยงานที่ทำหน้าที่สื่อสารตามบทบาทหน้าที่ของสื่อสารมวลชน ดังกล่าวมาแล้วข้างต้น ซึ่งมีทั้งหน่วยงานของเอกชน และหน่วยงานของทางราชการ องค์กรสื่อสารของเอกชนโดยทั่วไปดำเนินกิจการในรูปแบบของบริษัท เช่น สถานีโทรทัศน์ช่อง 3 ดำเนินกิจการโดยบริษัทบางกอกเอนเตอร์เทนเมนท์ จำกัด หนังสือพิมพ์มติชน โดยบริษัท มติชน จำกัด เป็นต้น องค์กรสื่อสารมวลชนของทางราชการซึ่งส่วนใหญ่ได้แก่ สถานีวิทยุ ซึ่งอยู่ภายใต้การดูแลของหน่วยราชการหลายแห่ง เช่น กรมประชาสัมพันธ์ องค์กรสื่อสารมวลชนแห่งประเทศไทย กรมไปรษณีย์โทรเลข กองทัพบก หน่วยงานด้านข่าวสารบางแห่งทั้งของรัฐ และเอกชน อาจเป็นเพียงองค์กรทำหน้าที่ประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานเท่านั้น

องค์กรสื่อสารมวลชนที่มีบทบาทสำคัญ ได้แก่

1.1 องค์กรวิทยุกระจายเสียง องค์กรขนาดใหญ่ที่มีเครือข่ายการส่งกระจายเสียงไปทั่วโลก เช่น สถานีวิทยุ BBC (British Broadcasting Corporation) สถานีวิทยุเสียงอเมริกา (Voice Of America) สำหรับในประเทศไทย มีสถานีวิทยุจำนวนมาก กระจายอยู่ทั่วประเทศ โดยสถานีวิทยุทั้งหมด ดำเนินงานโดยหน่วยงานของทางราชการ

1.2 องค์กรหนังสือพิมพ์ ส่วนใหญ่ดำเนินกิจการโดยภาคเอกชน หนังสือพิมพ์ขนาดใหญ่ทั่วไปมีกิจการแบบครบวงจร เริ่มตั้งแต่กระบวนการเตรียมข่าวสารก่อนการพิมพ์ ขั้นตอนการจัดพิมพ์ และการขนส่ง ส่วนหนังสือพิมพ์ขนาดเล็ก จำนวนพิมพ์น้อย จะว่าจ้างให้บริษัทสำนักพิมพ์ต่างๆ ที่ดำเนินกิจการเฉพาะด้านการพิมพ์ เป็นผู้จัดพิมพ์ให้

1.3 องค์กรโทรทัศน์ ปัจจุบัน (พ.ศ. 2539) ประเทศไทยมีสถานีโทรทัศน์ ที่เป็นสถานีแม่ข่ายหลักส่งรายการให้รับชมฟรี จำนวน 6 สถานี ได้แก่ สถานีช่อง 3 ช่อง 5 ช่อง 7 ช่อง 9 ช่อง 11 Thai PBS และมีสถานีเครือข่ายของกรมประชาสัมพันธ์ กระจายทั่วทุกภูมิภาค แนวโน้มในอนาคตจะมีสถานีโทรทัศน์เพิ่มจำนวนขึ้น

องค์กรข่าวสารด้านโทรทัศน์อีกรูปแบบหนึ่ง ที่เพิ่งจะเกิดขึ้นในประเทศไทย คือ การส่งสัญญาณโทรทัศน์ผ่านดาวเทียม ให้ประชาชนรับชมโดยไม่ต้องจ่ายเงิน เช่น Cable TV truevision นอกจากนี้ยังมีองค์กรข่าวสารด้านโทรทัศน์ระดับนานาชาติจำนวนมาก ส่งรายการโทรทัศน์ผ่านดาวเทียมให้รับชมกันได้ทั่วโลก

องค์กรสื่อมวลชนแต่ละแห่งจะมีสถานที่ทำการ บุคลากร หรือนักสื่อสารมวลชน เครื่องมือการผลิต และส่งข่าวสาร ทำหน้าที่แสวงหาข่าวสาร รวบรวม คัดเลือก ผลิต และส่งกระจายข่าวสาร องค์กรสื่อสารมวลชน จึงเป็นทั้งผู้รับข่าวสาร และผู้ส่งข่าวสารหมุนเวียนอยู่ตลอดเวลา ซึ่งข่าวสารต่างๆ เหล่านั้น ส่วนหนึ่งได้รับมาจากแหล่งข่าว หรือองค์กรข่าวอื่นๆ องค์กรสื่อมวลชนแต่ละแห่งจึงมีความเกี่ยวข้องกับแหล่งข่าว หรือองค์กรข่าวต่างๆ อีกหลายองค์กรทั้งในประเทศและต่างประเทศ ที่สำคัญ เช่น สำนักข่าวไทย (Thai News Agency -T.N.A) AP (Associated Press) ของอเมริกา AFP (Agence France Press) ของฝรั่งเศส Reuters ของประเทศอังกฤษ TASS (Telegrafnoie Aгенstvo Sovetskavo Soiuza ของรัสเซีย UPI (United Press International) ของอเมริกา CNN (Cable News Network) Visnews (Vision News) เป็นบริษัทระหว่างชาติ ITN (Independent Television News) UPITN (UPI+ITN) Hsin Hua หรือ New China ของจีน

สำนักข่าวเหล่านี้ มีบทบาทอย่างสำคัญในการให้ข่าวสาร โดยเฉพาะ "ข่าว" แก่องค์กรสื่อสารมวลชน สำนักข่าวบางสำนัก มีเครือข่าย สำนักงานกระจายอยู่ตามเมืองใหญ่ๆ ทั่วโลก มีลักษณะเป็น "องค์กรข่าวสาร" ระหว่างประเทศ มากกว่าที่จะเรียกว่า "สำนักข่าว" แต่สื่อมวลชนทั่วไปนิยมเรียกรวมๆ ว่า สำนักข่าว

## 2. นักสื่อสารมวลชน

หมายถึง บุคลากรภายในองค์กรที่ปฏิบัติงานเกี่ยวข้องโดยตรงกับข่าวสารต่างๆ เช่น ผู้สื่อข่าว นักเขียนบรรณาธิการ ผู้แปล โฆษณานักจัดรายการ พิธีกร ฯลฯ รวมเรียกว่า เป็นกลุ่มของผู้ส่งสาร ซึ่งเป็นกลุ่มของผู้ที่มีความ

ชำนาญเฉพาะด้าน ร่วมกันส่งข่าวสาร ในฐานะที่เป็นสมาชิกขององค์กรสื่อมวลชน มิใช่กระทำเพื่อสนองความต้องการของตนเอง นักสื่อสารมวลชนสำหรับองค์กรแต่ละแห่ง จะต้องมีคุณสมบัติ หรือความสามารถ และ จำนวนมากพอที่จะผลิตข่าวสารให้ได้จำนวนมาก ในรสนิยมที่แตกต่างกัน คุณสมบัติด้านต่างๆ ที่ จำเป็นสำหรับนักสื่อสารมวลชน ที่มีผลต่อความสำเร็จหรือความล้มเหลวของการสื่อสารได้แก่

1. ทักษะในการสื่อสาร ได้แก่ ทักษะในด้านการฟัง การพูด การอ่าน การเขียน และการคิดหรือการใช้เหตุผล ซึ่งถือว่าเป็นทักษะขั้นพื้นฐานของผู้สื่อสารทุกประเภท
2. เจตคติที่ดี ประกอบด้วยเจตคติที่ดีใน 3 ด้าน คือ มีเจตคติที่ดีต่อตนเอง ต่อข่าวสารหรือเรื่องราวที่จะทำการสื่อสารและมีเจตคติที่ดีต่อประชาชนผู้รับข่าวสาร
3. ระดับความรู้เพียงพอ หมายถึงความรู้เกี่ยวกับเรื่องที่จะสื่อสาร และความรู้เกี่ยวกับกระบวนการ วิธีการสื่อสารสามารถวิเคราะห์และปรับกระบวนการสื่อสารให้เหมาะสมกับสถานการณ์
4. ความเข้าใจในบุคคล ระบบสังคม และวัฒนธรรม คือ เป็นผู้เข้าใจในความคิด ความต้องการทั่วไปของคนพร้อมที่จะปรับตัวในการสื่อสารโดยไม่ขัดต่อวัฒนธรรมค่านิยมของสังคม
5. บุคลิกภาพ สำหรับนักสื่อสารมวลชนประเภทวิทยุ โทรทัศน์บางส่วน เช่น โฆษณานักจัดรายการ พิธีกร ผู้รับข่าวสารจะได้ฟัง ได้เห็น การแสดงออกเกี่ยวกับน้ำเสียง การแต่งกาย สีหน้าท่าทาง ซึ่งบุคลิกภาพเหล่านี้ย่อมส่งผลต่อการยอมรับของประชาชน

### 3. ข่าวสาร

หมายถึง เรื่องราว เนื้อหา สาร หรือสาร ( Message) ที่ถูกถ่ายทอดผ่านทางสื่อ (Media) ซึ่งเป็นสื่อในลักษณะของ สื่อมวลชน ( Mass Media) ดังนั้น " สาร" และ " สื่อ" จึงไม่ใช่สิ่งเดียวกัน สารหรือเนื้อหาสาระ ได้แก่ เหตุการณ์ ความคิดเห็น ความรู้ ซึ่งเป็นนามธรรม ส่วนสื่อ เป็นสิ่งที่สร้างขึ้นเพื่อเป็นตัวบันทึก และถ่ายทอดสาร เช่น คำพูด ตัวอักษร สิ่งพิมพ์ วิทยุ โทรทัศน์ การกล่าวถึง คำว่า สื่อสาร โดยทั่วไปผู้กล่าวอาจหมายถึง ทั้งสื่อและสาร หรืออาจหมายถึงสิ่งเดียว โดยถือว่า สื่อ และสารเป็นสิ่งเดียวกันก็ได้

ข่าวสารที่นำเสนอทางสื่อมวลชน จะต้องได้รับการออกแบบให้มีคุณภาพดี ถูกต้อง ชัดเจน เนื่องจากมีผู้รับเป็นจำนวนมาก และโดยปกติเป็นการสื่อสารแบบทางเดียว ผู้รับไม่มีโอกาสตอบโต้ หรือซักถาม ความผิดพลาดเพียงเล็กน้อยอาจส่งผลกระทบต่อติดตามมาอย่างมากมายได้ สื่อมวลชนแต่ละชนิด อาจนำเสนอข่าวสารเหมือนกัน หรือแตกต่างกัน ตามลักษณะคุณสมบัติของสื่อมวลชนนั้นๆ

ประเภทของข่าวสารจำแนกตามบทบาทหน้าที่ของการสื่อสารมวลชนได้ดังนี้ คือ

- 3.1 รายงานเหตุการณ์ หรือ ข่าว เช่น ข่าวเกี่ยวกับสังคม การเมือง อาชญากรรม กีฬา การศึกษา ศาสนา และศิลปวัฒนธรรม
  - 3.2 บทวิเคราะห์ แสดงความคิดเห็น เช่น บทความ บทบรรณาธิการ คอลัมน์ ในหนังสือพิมพ์ และวารสาร นิตยสาร รายการ บรรยาย สนทนาทางวิทยุ โทรทัศน์ เป็นต้น
  - 3.3 สาระความรู้ทั่วไป และความรู้ทางวิชาการเฉพาะสาขา เช่น บทความทางวิชาการ ในเรื่องต่างๆ สารคดี รายการวิทยุ โทรทัศน์เพื่อการศึกษา
  - 3.4 สังคมและบันเทิง เช่น นวนิยาย การ์ตูน สารคดี ละครวิทยุ โทรทัศน์ ภาพยนตร์ เกมโชว์ ศิลปะการแสดงดนตรี เพลง
  - 3.5 โฆษณาประชาสัมพันธ์ เช่น ประกาศแจ้งความ ประกาศของทางราชการ โฆษณาสินค้า ข่าวธุรกิจ
4. สื่อหรือเครื่องมือ

สื่อในความหมายของสื่อมวลชนทั่วไป หมายถึง หนังสือพิมพ์ วารสาร นิตยสาร หนังสือ ภาพยนตร์ วิทยุ โทรทัศน์ ซึ่งมีคุณสมบัติทางกายภาพที่สำคัญ คือ

1. ความสามารถในการเก็บบันทึกเหตุการณ์ ความรู้ ความคิด ไว้ในรูปแบบที่สัมผัสได้ เช่น รูปภาพ เสียง การเคลื่อนไหว สัญลักษณ์

2. ดัดแปลงปรุงแต่งให้ผู้รับเข้าใจได้ง่ายขึ้น หรือน่าสนใจ เช่น การตัดต่อภาพเสียงประกอบ การถ่ายย่อ ขยาย ทำสิ่งที่เคลื่อนไหวเร็วให้ดูช้าลง (Slow Motion) หรือ ทำสิ่งที่ช้าให้ดูเร็วขึ้น (Time Lap) ตลอดจนการสร้างสิ่งเคลื่อนไหวจำลอง (Animation) เช่น ภาพยนตร์การ์ตูน

3. การทำสำเนา ขยาย จำหน่ายแจก ส่งกระจายข่าวสารจำนวนมาก ไปยังผู้รับจำนวนมากพร้อมๆ กัน

#### 5. ผู้รับข่าวสาร

ผู้รับข่าวสาร (Audience) ของการสื่อสารมวลชน หมายถึง ประชาชนทั่วไป มีจำนวน ลักษณะ และพฤติกรรมไม่แน่นอน จำแนกตามลักษณะทางประชากรศาสตร์และความสนใจได้ดังนี้

ก. จำแนกตามลักษณะทางประชากรศาสตร์ ได้แก่ การจัดแบ่งผู้รับข่าวสารออกเป็นกลุ่ม ตามลักษณะต่างๆ ที่สำคัญ คือ อายุ เพศ การศึกษา ฐานะทางเศรษฐกิจ และสังคม อาชีพ ถิ่นที่อยู่ โดยเชื่อว่าผู้รับข่าวสารที่มีลักษณะทางประชากรแตกต่างกันจะมีพฤติกรรม ความสนใจ ในการรับข่าวสารแตกต่างกันไปด้วย (พรทิพย์ วรกิจ โภคาทร 2529 : 312-316)

1. อายุ เช่น เด็กเมื่อโตขึ้นจะใช้เวลาชมรายการโทรทัศน์มากขึ้นตามอายุ เมื่อเข้าสู่วัยผู้ใหญ่จะใช้เวลาสำหรับรับชมโทรทัศน์น้อยลง และโดยทั่วไปการชักชวน โน้มน้าวจิตใจคนอายุน้อยจะทำได้ง่ายกว่าคนอายุมาก

2. เพศ เช่น การศึกษาพบว่าวัยรุ่นชายสนใจภาพยนตร์สงคราม และจารกรรมมากที่สุด หญิงสนใจภาพยนตร์วิทยาศาสตร์ก้าวหน้ามากที่สุด

3. การศึกษา เช่น บุคคลที่ยังมีการศึกษาสูงจะมีความสนใจในข่าวสารกว้างขวาง และข่าวสารต้องมีหลักฐานเหตุผลสนับสนุนเพียงพอจึงจะเชื่อ และผู้มีการศึกษาสูงมักจะใช้สื่อสิ่งพิมพ์ มากกว่าสื่อวิทยุ และโทรทัศน์ (ปรมะ สตะเวทิน 2526 : 109 - 110)

4. ฐานะทางเศรษฐกิจและสังคม เช่น การศึกษาพบว่า เด็กที่หัวหน้าครอบครัวมีการศึกษาสูง มีความพร้อมในการอ่านมากกว่าเด็กที่หัวหน้าครอบครัวมีระดับการศึกษาต่ำ (ทวี สุรเมธี 2521 : บทคัดย่อ)

5. ถิ่นที่อยู่ เช่น การศึกษาพบว่า นักเรียนในกรุงเทพมหานคร มีทักษะเบื้องต้นทาง การเรียนสูงกว่านักเรียนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 2 เท่า

ข. จำแนกตามกลุ่มเป้าหมาย จำแนกเป็น 2 ประเภท คือ

1. ผู้รับทั่วไป (General Audience) เป็นผู้รับที่แต่ละคนมีลักษณะแตกต่างกันมาก ทั้งในด้านตัวแปรทางประชากรศาสตร์ ความสนใจ ความเชื่อ ค่านิยม ฯลฯ คาดคะเนจำนวนไม่ได้ พฤติ- กรรม ความสนใจการเลือกรับข่าวสารไม่แน่นอน อาจเปลี่ยนแปลงได้เสมอ และไม่ทราบว่าจะเปลี่ยนแปลงอย่างไร แต่ละคนรับข่าวสารอย่างเป็นอิสระในลักษณะที่เป็นบุคคลคนเดียว ไม่มีความสัมพันธ์หรือเกี่ยวข้อง หรือรู้สึกร่วมกันในข่าวสารใดข่าวสารหนึ่ง ตอบสนองต่อข่าวสาร เป็นของตัวเอง โดยไม่ถือเป็นพวกเดียวกับใคร มีข้อจำกัดในการแสดงความคิดเห็น ปฏิบัติการตอบสนองจึงไม่ค่อยมีความหมายสำหรับสื่อมวลชนผู้ส่งข่าวสาร

2. ผู้รับที่เป็นกลุ่มเป้าหมาย (Target Audience) เป็นกลุ่มผู้รับที่มีจำนวนหลายกลุ่ม แต่ละกลุ่มมีลักษณะบางอย่าง หรือหลายอย่างเหมือนกัน เช่น เหมือนกันโดยลักษณะทางประชากรศาสตร์ หรือมีความสนใจในข่าวสารร่วมกัน การที่มีความสนใจเหมือนกัน แม้จะอยู่อย่างกระจัดกระจายไม่รู้จักกัน แต่บุคคลเหล่านี้ก็เป็นสมาชิกของกลุ่ม

ผู้รับข่าวสารประเภทเดียวกัน เช่น กลุ่มผู้สนใจข่าวการเมือง กลุ่มผู้อ่านหนังสือพิมพ์มติชน เป็นต้น การแสดงความคิดเห็น หรือปฏิกิริยาตอบสนองของผู้รับข่าวสารกลุ่มนี้ จะได้รับการยอมรับพิจารณาจากองค์กรสื่อมวลชน และสาธารณชน

## 6. ผลจากสื่อมวลชน

หมายถึง การเปลี่ยนแปลงหรือข้อแตกต่างที่เกิดขึ้นกับบุคคลและสังคม อันเป็นผลสืบเนื่องติดตามมา หลังจากการได้รับข่าวสารผลของสื่อมวลชนตามหมายและขอบเขตกว้างขวาง ทั้งในแง่ของผลต่อบุคคล **แต่ละคน** และระยะยาว ผลทางตรงและผลทางอ้อม ซึ่งผลดังกล่าวอาจเกิดขึ้นโดยเจตนาหรือไม่เจตนาของสื่อมวลชนผู้ส่งข่าวสารที่ได้ผลกระทบต่อบุคคล ได้แก่ การเปลี่ยนแปลงระดับความรู้ ความเชื่อ เจตคติ และการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อสังคมด้วย ผลระยะสั้น เป็นการเปลี่ยนแปลงที่เกี่ยวกับความรู้สึก และอารมณ์ เป็นผลที่เกิดขึ้นขณะที่ได้รับ หรือภายหลังที่ได้รับข่าวสารไประยะหนึ่ง เช่น เกิดความพอใจ ไม่พอใจ เกิดความเชื่อ ยอมรับความคิด เป็นต้น ส่วนผลระยะยาว เป็นผลเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงความคิด ค่านิยม มีพฤติกรรมที่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ซึ่งเป็นสิ่งที่ส่งผลสังคม การศึกษา และการพัฒนาในอนาคต การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้รับข่าวสาร บางอย่างเป็นผลจากการได้รับข่าวสารชักชวนให้แสดงพฤติกรรมนั้นๆ โดยตรง เช่น คนไปเลือกตั้ง เนื่องจากได้รับฟังคำประกาศชักชวนทางวิทยุ โทรทัศน์ หรือการซื้อสินค้าตามคำโฆษณา พฤติกรรมบางอย่างเกิดจากการได้รับข่าวสาร เรื่องหนึ่งแต่ส่งผลให้เกิดพฤติกรรมในอีกเรื่องหนึ่ง ซึ่งเป็นผล โดยทางอ้อม

## 7. สถาบันควบคุมทางสังคม

การเสนอข่าวสารของสื่อมวลชน ในบางกรณีอาจทำให้เกิดผลเสียหายแก่บุคคล สังคม หรือความมั่นคงของประเทศชาติได้ ดังนั้นในระบบของสังคมประชาธิปไตย ที่สื่อมวลชนมีเสรีภาพในการเสนอข่าวสาร จำเป็นต้องมีระบบการควบคุมจากสังคม เพื่อให้การเสนอข่าวสารมีคุณภาพ และอยู่ในขอบเขตที่ยอมรับได้ ซึ่งโดยทั่วไปสื่อมวลชนได้รับการควบคุมจาก 3 ทาง คือ

7.1 รัฐบาล ซึ่งมีภาระหน้าที่ในการจัดระเบียบของสังคมอยู่แล้ว จึงต้องควบคุมดูแลสื่อมวลชน โดยการออกระเบียบกฎหมายควบคุมเกี่ยวกับ คุณสมบัตินี้ เงื่อนไขวิธีการดำเนินกิจการ ของสื่อมวลชนแต่ละประเภท เช่น วิทยุ โทรทัศน์ มี กบว. คอยควบคุมตรวจสอบ ปัจจุบันการขยายตัวอย่างมากของสื่อมวลชน อาจทำให้รัฐบาลควบคุมดูแลไม่ทั่วถึงจึงต้องอาศัยการควบคุมดูแลจากฝ่ายอื่นด้วย

7.2 ประชาชน สื่อมวลชนใดที่ประชาชนให้การยอมรับ หรือติดตามรับฟังข่าวสารย่อมจะเป็นตัวแปรที่ทำให้สื่อมวลชนนั้นอยู่ได้ ในทางตรงกันข้าม สื่อมวลชนใดประชาชนไม่ยอมรับ ก็ไม่สามารถดำเนินกิจการไปได้ ประชาชนจึงเป็นพลังเงียบที่มีอำนาจต่อรองสูง

7.3 ธุรกิจโฆษณา รายได้หลักของสื่อมวลชนมาจากธุรกิจการโฆษณาสินค้าดังนั้นธุรกิจการโฆษณาจึงมีส่วนเข้ามาควบคุมสื่อมวลชนโดยปริยาย สื่อมวลชนที่มีผู้ซื้อเวลาสำหรับการโฆษณามาก ย่อมมีรายได้สูงและสามารถปรับปรุงพัฒนาตนเองได้มากกว่า สื่อมวลชนที่มีโฆษณาน้อย

## ทฤษฎีการสื่อสารมวลชน

สภาพของการสื่อสารมวลชนดังที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน มีวิวัฒนาการความเป็นมาอันยาวนาน มีปรากฏการณ์ต่างๆเกิดขึ้นในประวัติศาสตร์ของการสื่อสารมวลชนมากมายที่นักสื่อสารมวลชนพยายามศึกษาและ หาเหตุผลหรือแนวความคิด มาอธิบายปรากฏการณ์ต่างๆ เหล่านั้น ผู้ที่จะใช้ประโยชน์จากการสื่อสารมวลชนเพื่อการศึกษา จึงควรมีความเข้าใจเกี่ยวกับทฤษฎี หรือแนวความคิด สมมุติฐาน ต่างๆ ทฤษฎีทางการสื่อสารมวลชนที่สำคัญ คือ ทฤษฎีเข็มฉีดยา ทฤษฎีการสื่อสาร 2 จังหวะ ทฤษฎีกำหนดระเบียบวาระ (ชวรัตน์ เชิดชัย 2527 : 37-41)

### ทฤษฎีเข็มฉีดยา (Hypodermic needle Theory)

บางครั้งเรียกว่า ทฤษฎีสื่อสารจังหวะเดียว (One step Flow Theory) ทฤษฎีนี้เชื่อว่า องค์กรหรือผู้ส่งข่าวสารเป็นผู้มีอำนาจและบทบาทสำคัญที่สุด กล่าวคือ สามารถกำหนดข่าวสาร และส่งข่าวสารไปยังผู้รับ โดยคาดคะเนผลที่จะเกิดขึ้นได้ คล้ายกับหมอดูหยดน้ำให้คนป่วยข่าวสาร ที่ส่งไปก่อให้เกิดผลกระทบต่อผู้รับได้โดยตรง กว้างขวาง และทันที ส่วนฝ่ายผู้รับข่าวสารเป็นคนจำนวนมาก ที่ต่างคนต่างอยู่ เฉื่อยชา และมีปฏิกิริยา หรือพฤติกรรมเปลี่ยนแปลงไปตามที่ผู้ส่งข่าวสารต้องการ ไม่มีบทบาทหรืออำนาจควบคุมผู้ส่งข่าวสารได้ ทฤษฎีนี้ถือว่า ผู้มีอำนาจ และเข้าใจสถานการณ์สามารถใช้สื่อมวลชนทำให้เกิดผลตามที่ตนเองต้องการได้

### ทฤษฎีการสื่อสาร 2 จังหวะ (Two step Flow Theory)

ทฤษฎีนี้มีความเชื่อว่า ข่าวสารที่ถูกส่งจากองค์กรสื่อมวลชนหรือผู้ส่ง มิได้ไปถึงผู้รับโดยตรงเสมอไป จากการศึกษาพฤติกรรมการออกเสียงเลือกตั้งประธานาธิบดี ของคนอเมริกัน โดย ลาซา สเฟลด์ และแกทซ์ (อ้างอิง Rogers and Shoemaker. 1971 : 203-204) พบว่า บางครั้งข่าวสารไปถึงผู้รับ ในลักษณะการส่งต่อกันสองทอด คือ ลำดับแรกข่าวสารจะไปถึงผู้นำความคิด (Opinion Leaders) บางคนในชุมชนก่อน จากนั้นจึงถูกถ่ายทอดไปยังบุคคลอื่นในกลุ่ม ผู้นำความคิด เป็นเพียงสมาชิกคนหนึ่งของกลุ่มสังคมหรือชุมชน ซึ่งทฤษฎีนี้เชื่อว่าเป็นผู้มีความกระตือรือร้นในการแสวงหาข่าวสาร ส่วนคนอื่นซึ่งเป็นคนส่วนใหญ่ เป็นพวกเฉื่อยชา ผู้นำความคิด จะเป็นผู้นำข่าวสารที่ได้รับมาจากแหล่งต่างๆ ไปเล่าให้บุคคลอื่นฟัง โดยอาจมีการเปลี่ยนแปลงข่าวสารให้เป็นไปตามความคิดของตน และในขณะเดียวกันบุคคลที่ได้ฟัง ส่วนใหญ่มักจะเป็น บุคคลที่ถูกจูงใจได้ง่าย ดังนั้นข่าวสารจากสื่อมวลชนจึงไม่มีอิทธิพลโดยตรงต่อผู้รับส่วนใหญ่ ซึ่งขัดแย้งกับทฤษฎี เข็มฉีดยา

### 3. ทฤษฎีกำหนดระเบียบวาระ (Agenda Setting Theory)

ทฤษฎีการสื่อสารจังหวะเดียวและทฤษฎีสื่อสารสองจังหวะ มุ่งที่จะวิเคราะห์การสื่อสารมวลชนในด้านการชักจูงโน้มน้าวจิตใจ ให้มีพฤติกรรมบางอย่างเป็นสำคัญ แต่ทฤษฎีกำหนดระเบียบวาระมุ่งที่จะอธิบายความสัมพันธ์ระหว่างสื่อมวลชนในด้านการแสวงหา คัดเลือกข่าวสาร กับผู้รับข่าวสารในแง่ความตระหนักหรือการให้ความสำคัญต่อข่าวสารต่างๆ โดยถือว่าสื่อมวลชนเป็นเพียงผู้กำหนดหรือวางระเบียบวาระการรับรู้ข่าวสารของประชาชนว่า จะเสนอข่าวสารใด ในระยะเวลาใด สื่อมวลชนจะมีบทบาทในการแนะนำประชาชนว่าควรจะคิดหรือตระหนักในเรื่องใด ซึ่งผลจะออกมาอย่างไรย่อมขึ้นอยู่กับเวลา สถานการณ์ และองค์ประกอบอื่นๆ การศึกษาเกี่ยวกับทฤษฎีนี้เน้นความสนใจในปัญหาเกี่ยวกับการใช้สื่อมวลชนในการพัฒนาความคิด และทัศนคติทางการเมือง

นอกจากทฤษฎีการสื่อสารมวลชนทั้ง 3 ทฤษฎีดังกล่าวมาแล้ว ยังมีทฤษฎีอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับอีกหลายทฤษฎี ที่อธิบายในรายละเอียดของการสื่อสารมวลชน ซึ่งผู้สนใจสามารถศึกษาได้จากตำราวิชาการสื่อสารมวลชนทั่วไป

สภาพที่แท้จริงของกระบวนการสื่อสารมวลชน อาจไม่เป็นไปตามทฤษฎีใดทฤษฎีหนึ่งหรือทั้ง 3 ทฤษฎีดังกล่าวข้างต้นก็ได้ ทั้งนี้เนื่องจากการสื่อสารมวลชน มีตัวแปรที่เกี่ยวข้องต่างๆ มากมายที่อาจส่งผลให้กระบวนการสื่อสารเปลี่ยนแปลงไป

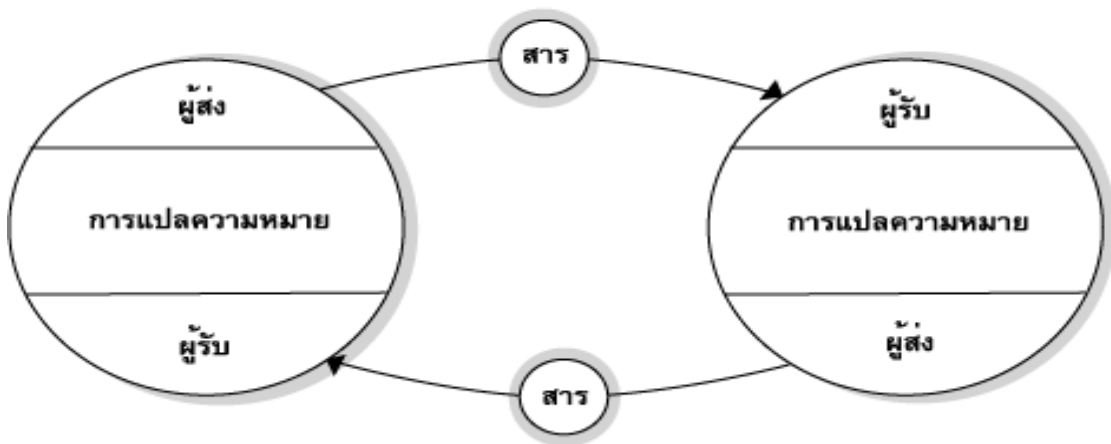
### แบบจำลองการสื่อสารมวลชน

หมายถึง แผนภาพที่สร้างขึ้นเพื่ออธิบาย กระบวนการของการสื่อสารมวลชน ว่ามีองค์ประกอบ และขั้นตอนการสื่อสารอย่างไร นักวิชาการด้านการสื่อสารมวลชนได้สร้างแบบจำลองของการสื่อสารมวลชนไว้หลายแบบ ที่สำคัญและสอดคล้องกับทฤษฎีการสื่อสารมวลชนดังกล่าวข้างต้น ได้แก่ แบบจำลองการสื่อสารมวลชนของ วิลเบอร์ ชรรัมม์ (Schramm. 1954 : 35)

1. องค์กรสื่อสารมวลชน จะทำหน้าที่ 3 อย่างคือ ถอดรหัสสาร (Decoding) ที่รับเข้ามาแปลความหมายของ ข่าวสาร (Interpreting) และลงรหัสข่าวสาร (Encoding) ตามลำดับ
2. ผู้รับข่าวสาร เป็นกลุ่มบุคคลจำนวนมาก ที่เกี่ยวข้องกันหลายลักษณะ และอยู่อย่างกระจัดกระจาย
3. ข่าวสาร ที่องค์กรรับเข้ามา และที่ผลิตส่งไปมีจำนวนมาก ข่าวสารบางส่วนถึงผู้รับแต่ละคนโดยตรง บางส่วนถึงผู้รับโดยผ่านบุคคลอื่น และบางส่วนไปไม่ถึงผู้รับ
4. ปฏิกริยาตอบสนองจากผู้รับ (Feedback) จากมวลชนมีจำนวนน้อย องค์กรสื่อมวลชนสามารถทราบได้ด้วยวิธีอนุมาน เช่น ประเมินจากข่าวสารที่ส่งออกไป หรือใช้วิธีการศึกษาวิจัย

แบบจำลองทางการสื่อสาร

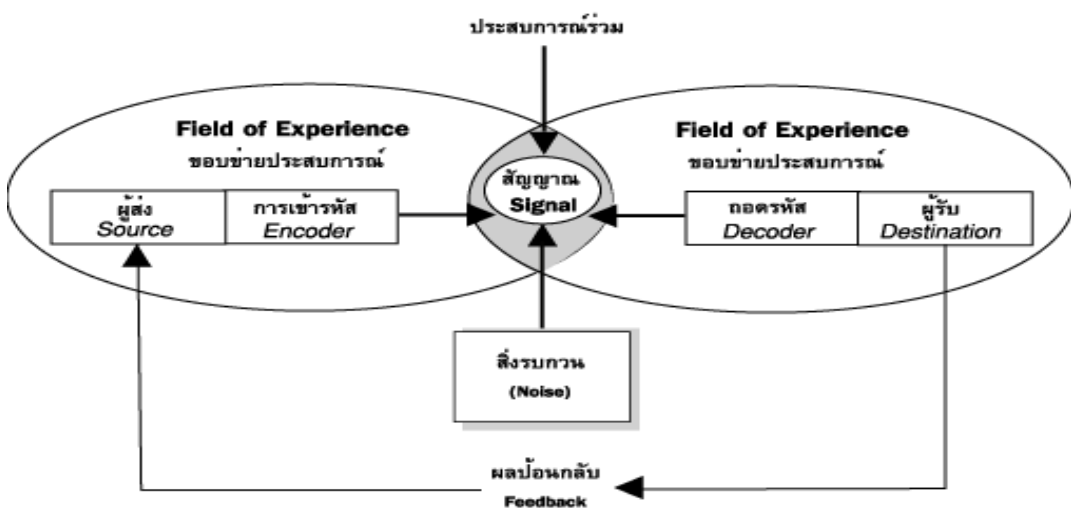
**รูปแบบจำลองเชิงวงกลมการสื่อสารของออสกู๊ดและชแรมม์**



ที่มา : ที่มาจากหนังสือเทคโนโลยีการศึกษาและนวัตกรรมของ กิดานันท์ มลิทอง ภาพที่ 1.6 แสดง รูปแบบจำลองเชิงวงกลมของออสกู๊ดและชแรมม์

ปี 1954 Wilber schramm และ C.E. Osgood ได้สร้าง Model รูปแบบจำลองเชิงวงกลมการสื่อสาร เป็นรูปแบบของการสื่อสารสองทาง (Two-way Communication)

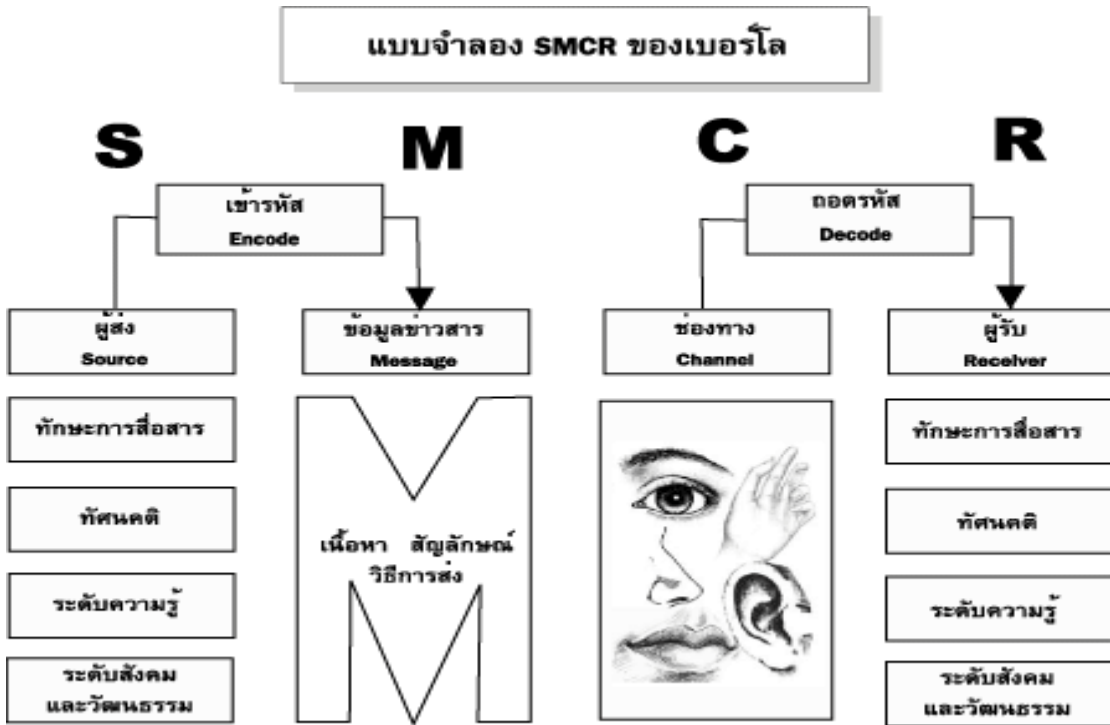
**รูปแบบจำลองการสื่อสารของชแรมม์**



ที่มา : ที่มาจากหนังสือเทคโนโลยีการศึกษาและนวัตกรรมของ กิดานันท์ มลิทอง ภาพที่ 1.7 แสดง รูปแบบจำลองเชิงวงกลมของชแรมม์



ปี 1954 Wilber schramm กล่าวถึงพื้นฐานประสบการณ์ร่วม (Field of Experience) ระหว่างผู้ส่งสารและผู้รับสารว่าจะต้องมีประสบการณ์ร่วมกันเพื่อสื่อสารให้เข้าใจตรงกัน



ที่มา : ที่มาจากหนังสือเทคโนโลยีการศึกษาและนวัตกรรมของ กิดานันท์ มลิทอง ภาพที่ 1.8 แสดง รูปแบบจำลอง SMCR ของเบอร์โล

ผู้ส่งสาร และผู้รับสาร (Sender and Receiver) ในตัวผู้ส่งสารและผู้รับสารเองก็มีองค์ประกอบที่สามารถช่วยให้การสื่อสารประสบความสำเร็จได้ อันได้แก่ ทักษะในการสื่อสาร (Communication skill) อันประกอบด้วย การพูด การฟัง การอ่าน การเขียนและยังรวมถึงการแสดงออกทางท่าทางและกิริยาต่าง เช่นการใช้สายตา การยิ้ม ท่าทางประกอบ และสัญลักษณ์ต่าง การฝึกฝนทักษะการสื่อสาร และรู้จักเลือกใช้ทักษะจะช่วยส่งผลให้ประสบความสำเร็จในการสื่อสารได้ทางหนึ่ง อีกประการคือ ทัศนคติ (Attitude) การมีทัศนคติที่ดีต่อการสื่อสาร ไม่ว่าจะป็นต่อตนเอง ต่อเรื่องที่ทำ การสื่อสาร หรือแม้กระทั่งต่อช่องทางและตัวผู้รับสาร และในทางกลับกันทัศนคติของผู้รับสารที่มีต่อองค์ประกอบต่างๆก็ทำให้การสื่อสารมีประสิทธิภาพได้ ในทางตรงกันข้ามหากว่ามีทัศนคติที่ไม่ดีแล้วก็ย่อมทำให้เกิดความล้มเหลวได้เช่นกัน นอกจากนี้ ความรู้ (Knowledge) ของตัวผู้ส่งสารและผู้รับสารเองก็มีผลต่อการสื่อสาร ทั้งความรู้ในเนื้อหาที่จะสื่อสาร ถ้าไม่รู้อาจก็ไม่สามารถสื่อสารให้ชัดเจนหรือทำให้ผู้รับสารเข้าใจได้ ผู้รับสารเองหากขาดความรู้ก็ไม่สามารถทำความเข้าใจตัวสารได้ อีกด้านหนึ่งก็คือความรู้ในกระบวนการสื่อสาร ถ้าไม่รู้ในส่วนนี้ก็ไม่สามารถวางแผนทำการสื่อสารให้สำเร็จได้เช่นกัน ในด้านสุดท้ายก็คือ สถานภาพทางสังคมและวัฒนธรรม (Social and Culture) สถานภาพของตัวเองในสังคมเช่นตำแหน่งหรือหน้าที่การงาน จะมีส่วนกำหนดเนื้อหาและวิธีการในการสื่อสาร ด้านวัฒนธรรมความเชื่อ ค่านิยม วิถีทางในการดำเนินชีวิตก็จะมีส่วนในการกำหนดทัศนคติ ระบบความคิด ภาษา การแสดงออกในการสื่อสารด้วยเช่นกัน เช่นสังคมและวัฒนธรรมของเอเชียและยุโรปทำให้มีรูปแบบการสื่อสารที่ต่างกัน หรือแม้กระทั่งสังคมเมืองกับสังคมชนบทก็มีความแตกต่างกัน

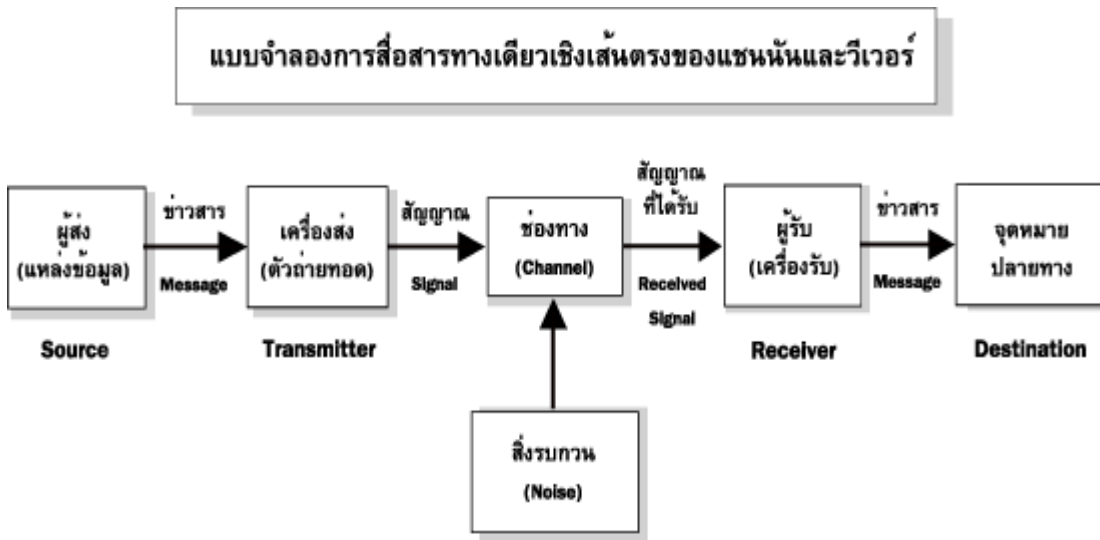
**สาร(Message)** ตัวสารก็คือ เนื้อหา ข้อมูล หรือความคิดที่ถูกถ่ายทอดไปยังผู้รับสาร ซึ่งก็จะมียอดประกอบอยู่ คือ การเข้ารหัส (Code) จะเป็นกลุ่มของสัญลักษณ์ที่ถูกสร้างขึ้นเพื่อใช้สื่อความหมาย เนื้อหา (Content) ก็คือเนื้อหา สารที่ถูกถ่ายทอดไปยังผู้รับสาร และอีกส่วนหนึ่งก็คือ การจัดสาร (Treatment) เป็นการเรียบเรียงรหัสและเนื้อหาให้ ถูกต้อง เหมาะสม ได้ใจความ

**ช่องทาง(Channel)** ช่องทางและสื่อจะเป็นตัวเชื่อมผู้ส่งสารและผู้รับสารเข้าด้วยกัน การเลือกใช้สื่อสามารถเป็น ตัวลดหรือเพิ่มประสิทธิภาพการสื่อสารได้ ในการเลือกสื่อต้องพิจารณาถึงความสามารถของสื่อในการนำสารไปสู่ ประสาทสัมผัสหรือช่องทางในการรับสาร ซึ่งก็ได้แก่ การเห็น การได้ยิน การสัมผัส การได้กลิ่น การลิ้มรส

ปี 1960 แบบจำลอง SMCR ของเบอร์โล (Berlo) ได้ให้ความสำคัญกับสิ่งต่าง ๆ คือ

- 1 ผู้ส่งสาร (Source) ต้องเป็นผู้ที่มีความสามารถเข้ารหัส(Encode) เนื้อหาข่าวสารได้มีความรู้เข้าใจในข้อมูลที่จะส่งสามารถปรับระดับให้เหมาะสมสอดคล้องกับผู้รับ
- 2 ข่าวสาร (Message) คือเนื้อหา สัญลักษณ์ และวิธีการส่ง
- 3 ช่องทางการสื่อสาร(Channel) ให้ผู้รับได้ด้วยประสาทสัมผัสทั้ง 5
- 4 ผู้รับสาร (Receiver) ผู้ที่มีความสามารถในการถอดรหัส (Decode) สารที่รับมาได้อย่างถูกต้อง

แบบจำลอง SMCR ของเบอร์โล จะให้ความสำคัญในปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลทำให้การสื่อสารประสบผลสำเร็จ ได้แก่ ทักษะในการสื่อสาร ทักษะคิด ระดับความรู้ ระบบสังคมและวัฒนธรรม ซึ่งผู้รับและผู้ส่งต้องมีตรงกันเสมอ



ที่มา : ที่มาจากหนังสือเทคโนโลยีการศึกษาและนวัตกรรมของ กิตานันท์ มลิทอง ภาพที่ 1.9 แสดง แบบจำลอง การสื่อสารทางเดียวเชิงเส้นตรงของแชนนันและวีเวอร์

ตามแบบจำลองของแชนนันและวีเวอร์(Shannon and Weaver) จะมองถึงองค์ประกอบพื้นฐานของการสื่อสาร เช่นเดียวกับเบอร์โลแล้ว ยังให้ความสำคัญกับ "สิ่งรบกวน" (Noise) ด้วยเพราะในการสื่อสารหากมีสิ่งรบกวนเกิดขึ้นก็จะหมายถึงการเป็นอุปสรรคต่อการสื่อสาร เช่น หากอาจารย์ใช้ภาพเป็นสื่อการสอนแต่ภาพนั้นไม่ชัดเจนหรือเล็กเกินไปก็จะทำให้ผู้เรียนเห็นไม่ชัดเจนทำให้เกิดการไม่เข้าใจ

## สรุป

การสื่อสารมวลชน เป็นการสื่อสารระหว่างองค์กรที่ทำหน้าที่เป็นสื่อมวลชน ทำการสื่อสาร หรือเผยแพร่ข่าวสารไปสู่ประชาชนจำนวนมาก โดยอาศัยเครื่องมือสื่อสารต่างๆ เช่น สิ่งพิมพ์ ภาพยนตร์ วิทยุ โทรทัศน์ สื่อมวลชนมีบทบาทหน้าที่ในการให้ข่าวสาร เสนอความคิดเห็น ให้ความบันเทิง ให้การศึกษาแก่ประชาชน และเป็นช่องทางสำหรับการโฆษณาประชาสัมพันธ์ สื่อมวลชนแต่ละประเภท มีคุณสมบัติแตกต่างกันในด้านต่างๆ คือ ด้านความรวดเร็ว ความน่าเชื่อถือ โอกาสในการให้ประชาชนได้รับข่าวสาร ช่องทางรับรู้ ปริมาณความสมบูรณ์ของเนื้อหา ความคงทนถาวร และการมีส่วนร่วมของประชาชน องค์ประกอบของการสื่อสารมวลชน ได้แก่ องค์กรสื่อมวลชน นักสื่อสารมวลชน ข่าวสาร สื่อ ผู้รับข่าวสาร สถาบันควบคุม และผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการสื่อสารมวลชน ทฤษฎีการสื่อสารมวลชนมีผู้ศึกษาและกำหนดไว้หลายทฤษฎี ที่สำคัญ ได้แก่ ทฤษฎีเข็มฉีดยา ทฤษฎีการสื่อสารสองจังหวะ และทฤษฎีกำหนดระเบียบวาระ

## ทฤษฎีการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม

ทฤษฎีการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมเป็นทฤษฎีที่สำคัญในจำนวน 5 ทฤษฎี ที่เป็นข้อมูลพื้นฐาน ในการจัดทำหลักสูตรการศึกษาขั้นพื้นฐาน พ.ศ. 2544 ซึ่ง สุมณฑา พรหมบุญ ผู้เชี่ยวชาญทางการศึกษา เป็นหัวหน้าคณะผู้เชี่ยวชาญในการจัดทำ จุดเน้นของการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม คือ การให้นักเรียนมีส่วนร่วมทางด้านจิตใจ การได้รับประสบการณ์ที่สัมพันธ์กับชีวิตจริง ได้รับการฝึกฝนทักษะชีวิตต่างๆ การแสวงหาความรู้ การคิด การจัดการความรู้ การแสดงออก การสร้างความรู้ใหม่ และการทำงาน (ปรีวัตร เขื่อนแก้ว, ออนไลน์, 2550.)

สมใจ ปราบพล ( 2544 : 13-14) กล่าวว่า การเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม หมายถึงการที่นักเรียนแต่ละคน มีส่วนร่วมโดยการเอาใจจดใจจ่อร่วมทำให้เกิดการเรียนรู้ทั้งทางตรงและทางอ้อม อาศัยหลักการเรียนรู้เชิงประสบการณ์ และการเรียนรู้ที่มีประสิทธิภาพ ได้รับประสบการณ์ที่สัมพันธ์กับชีวิตจริง ได้รับการฝึกฝนทักษะการแสวงหาความรู้ ทักษะการบันทึกรู้ ทักษะการคิด ทักษะการจัดการความรู้ ทักษะการแสดงออก ทักษะการสร้างความรู้ใหม่ และทักษะการทำงานกลุ่ม

อรจรรย์ ณะแก้วทุ่ง ( 2545 : 41) กล่าวว่า การเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม เป็นการเปิดโอกาสให้นักเรียนมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น ตัดสินใจเลือกบทเรียนที่ต้องการเรียนรู้ในลักษณะกลุ่มหรือศึกษาด้วยตนเอง นักเรียนจะร่วมกันจัดกิจกรรมการเรียนรู้ทุกขั้นตอนฝึกปฏิบัติการวางแผนการทำกิจกรรมการเรียนรู้ร่วมกันและทำรายงานผลการเรียนรู้

สุมณฑา พรหมบุญ และอรพรรณ พรสีมา (2549 : 34-35) กล่าวว่า การเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมช่วยเตรียมนักเรียนให้พร้อมที่จะเผชิญกับชีวิตจริงเพราะลักษณะของการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม เปิดโอกาสให้นักเรียนได้รับผิดชอบต่อการเรียนรู้ของตนเอง ได้ลงมือปฏิบัติ ทำกิจกรรมกลุ่ม ฝึกฝนทักษะการเรียนรู้ทักษะการบริหาร การจัดการ การเป็นผู้นำผู้ตามและที่สำคัญเป็นการเรียนรู้ที่มีความสัมพันธ์สอดคล้องกับชีวิตจริงของนักเรียน มากที่สุดวิธีหนึ่ง อีกทั้งยังช่วยเสริมสร้างบรรยากาศการเรียนรู้ที่ดี ช่วยให้นักเรียนได้ฝึกฝนความเป็นประชาธิปไตยฝึกการช่วยเหลือเกื้อกูลกัน ช่วยให้นักเรียนเกิดทัศนคติที่ดีต่อการเรียน ต่อผู้สอน ต่อสถานศึกษาและต่อสังคม

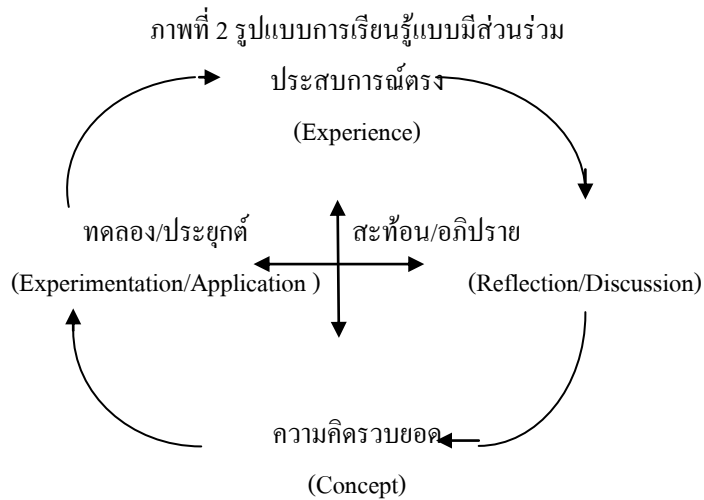
Kolb (ออนไลน์, 1994) กล่าวว่า การเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม ประกอบด้วย องค์ประกอบที่สำคัญ 4 องค์ประกอบ ในการเรียนรู้ที่มีประสิทธิภาพ นักเรียนควรมีทักษะในการเรียนรู้ทั้ง 4 องค์ประกอบ แม้บางคนจะชอบ/ถนัด หรือมีบางองค์ประกอบมากกว่า เช่น เคยมีประสบการณ์จริง แต่ถ้าไม่ชอบแสดงความคิดเห็นหรือไม่

ประสบการณ์ร่วมอภิปราย นักเรียนนั้นก็จะขาดการมีทักษะในองค์ประกอบอื่น ฉะนั้นนักเรียนจึงควรมีทิศทาง การเรียนรู้ทุกด้าน และควรมีพัฒนาการเรียนรู้อันให้ครบทั้งวงจร หรือทั้ง 4 องค์ประกอบ

ที่กล่าวมาพอสรุปได้ว่า การเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม จะทำให้นักเรียนได้ค้นพบตนเอง เข้าใจความต้องการและ ทราบถึงระดับความสามารถของตนเอง ได้รับประสบการณ์ที่สัมพันธ์กับชีวิตจริง ได้รับการฝึกฝนทักษะการแสวงหา ความรู้ในรูปแบบต่าง ๆ ได้ฝึกทักษะการเรียนรู้ ทักษะการบริหาร การจัดการ การเป็นผู้นำผู้ตาม ฝึกทักษะการบันทึก ความรู้ ทักษะการคิด ทักษะการจัดการกับความรู้ที่ทักษะการแสดงออก ทักษะการสร้างความรู้ใหม่ และทักษะการทำงาน อื่น สิ่งเหล่านี้จะช่วยให้นักเรียนได้รับการพัฒนา ไปสู่การเป็นคนเก่ง ดี และมีความสุข ซึ่งเป็นสิ่งที่ผู้สอน ผู้ปกครอง และสังคม ปรารถนาอย่างยิ่ง

1. หลักการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม

หลักการของการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม คือ กระบวนการสร้างความรู้โดยนักเรียนเป็นเจ้าของการเรียนรู้เอง เป็นการเรียนรู้ที่อาศัยประสบการณ์เดิมของนักเรียน ก่อให้เกิดความรู้ใหม่ๆ อย่างต่อเนื่อง นักเรียนสามารถกำหนด หลักการที่ได้จากการปฏิบัติและสามารถประยุกต์ใช้ทฤษฎีหรือหลักการได้อย่างถูกต้อง เป็นการเรียนรู้ที่ส่งเสริมการ ทำงานเป็นกลุ่ม มีปฏิสัมพันธ์ระหว่างผู้สอนกับนักเรียน และมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างนักเรียนด้วยกันเอง ก่อให้เกิด เครื่องมือการเรียนรู้อย่างกว้างขวาง มีการแสดงออกทั้งการเขียนและการพูด (สุเทพ อ่วมเจริญ. ออนไลน์. 2549.) โดยมีรายละเอียด ดังนี้



ที่มา : สุเมธชา พรหมบุญ. 2540 : 16.

1.1 ขั้นประสบการณ์ (Experience) ในการจัดการเรียน เนื้อหาที่ใช้ในการให้ ความรู้หรือนำไปสู่การสอนทักษะต่างๆส่วนใหญ่จะเป็นเรื่องที่นักเรียนมีประสบการณ์อยู่ก่อนแล้ว องค์ประกอบที่เป็น ประสบการณ์นี้ผู้สอนจะพยายามกระตุ้นให้นักเรียนซึ่งมีประสบการณ์อยู่ก่อนแล้วดึงประสบการณ์ของตัวเองออกมาใช้ ในการเรียนรู้ และสามารถแบ่งปันประสบการณ์ที่เหมือนหรือแตกต่างไปจากตนเองได้ ขึ้นอยู่กับการใช้กระบวนการ กลุ่มของผู้สอน การที่ผู้สอนพยายามให้นักเรียนดึงประสบการณ์มาใช้ในการเรียนจะทำให้เกิดประโยชน์ทั้งนักเรียนและ ผู้สอนดังนี้

1.1.1 นักเรียน การที่นักเรียนตั้งประสบการณ์ของตนเองออกมาเสนอร่วมกับเพื่อนๆจะทำให้ให้นักเรียนรู้สึกตัวเองได้มีส่วนร่วมในฐานะสมาชิกคนหนึ่ง มีความสำคัญที่มีคนฟังเรื่องราวของตนเอง และได้รับโอกาสรับรู้เรื่องราวของคนอื่น ซึ่งจะทำให้มีความรู้เพิ่มขึ้น ทำให้ สมพันธภาพในกลุ่มนักเรียนเป็นไปด้วยดี

1.1.2 ผู้สอน ไม่ต้องเสียเวลาในการอธิบายหรือยกตัวอย่างนักเรียนฟัง เพียงแต่ใช้เวลาเล็กน้อยกระตุ้นให้นักเรียนได้เล่าประสบการณ์ของตนเอง ผู้สอนอาจใช้ใบชี้แจงกำหนดกิจกรรม ของนักเรียนในการนำเสนอ ประสบการณ์ ในกรณีที่นักเรียนไม่มีประสบการณ์ในเรื่องที่จะสอนหรือมีน้อย ผู้สอนอาจจะยกกรณีตัวอย่าง หรือสถานการณ์ก็ได้

1.2 ขั้นการสะท้อนและอภิปราย (Reflection and Discussion) นักเรียนจะได้ แสดงความคิดเห็น และความรู้สึกของตนเองแลกเปลี่ยนกับสมาชิกในกลุ่ม ซึ่งผู้สอนจะเป็นผู้กำหนดประเด็นการ วิเคราะห์ วิจัย นักเรียนจะได้เรียนรู้ถึงความคิด ความรู้สึกของคนอื่นที่ต่าง ไปจากตนเอง จะช่วยให้เกิดการเรียนรู้ได้ กว้างขวางขึ้น และผลสะท้อนความคิดเห็นเป็นการอภิปราย จะทำให้ได้ข้อสรุปที่หลากหลาย หรือมีน้ำหนักมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ นักเรียนจะได้เรียนรู้ถึงการทำงานเป็นทีม บทบาทของสมาชิกที่ดีที่จะทำให้งานสำเร็จ การควบคุมตนเอง และการยอมรับความคิดเห็นของผู้อื่น องค์กรประกอบจะช่วยให้ นักเรียนได้รับการพัฒนาทั้งด้านความรู้ และเจตคติใน เรื่องที่อภิปราย การที่นักเรียนจะอภิปรายหรือแสดงความคิดเห็นได้มากน้อยแค่ไหน เป็นไปตามเนื้อหาที่จะสอนหรือไม่ ขึ้นอยู่กับใบงานที่ผู้สอนจัดเตรียมซึ่งประกอบไปด้วยประเด็นอภิปรายหรือตารางวิเคราะห์เพื่อให้นักเรียนทำได้สำเร็จ

1.3 ขั้นความคิดรวบยอด (Concept) เป็นขั้นที่นักเรียน ได้เรียนรู้เกี่ยวกับ เนื้อหาวิชาหรือพัฒนาด้านพุทธิพิสัย (Cognitive) เกิดได้หลายทางเช่น จากการบรรยายของผู้สอน การมอบหมายให้อ่าน จากเอกสาร ตำรา หรือได้จากการสะท้อนความคิดเห็นหรืออภิปรายในองค์กรประกอบที่ 2 โดยผู้สอนอาจจะสรุปความคิด รวบยอดให้จากการอภิปรายและการนำเสนอของนักเรียนแต่ละกลุ่ม นักเรียนจะเข้าใจและเกิดความคิดรวบยอด ซึ่ง ความคิดรวบยอดนี้จะส่งผลไปถึงการเปลี่ยนแปลงเจตคติ หรือความเข้าใจในเนื้อหาขั้นตอนของการฝึกทักษะต่างๆ ที่จะ ช่วยทำให้นักเรียนปฏิบัติได้ง่ายขึ้น

1.4 ขั้นการทดลอง/การประยุกต์แนวคิด (Experimentation/Application) เป็นขั้นที่นักเรียนได้ทดลองใช้ ความคิดรวบยอดหรือผลิตขึ้นความคิดรวบยอดในรูปแบบต่าง ๆ เช่นการสนทนา สร้างคำขวัญ ทำแผนภูมิ เล่นบทบาท สมมุติ ฯลฯ เป็นการแสดงถึงผลของความสำเร็จของการเรียนรู้ในองค์กรประกอบที่ 1 ถึง 3 ผู้สอนสามารถใช้กิจกรรมใน องค์กรประกอบนี้ ในการประเมินผลการเรียนการสอนได้

การเรียนการสอนส่วนใหญ่ มักขาดขั้นการทดลอง/ประยุกต์แนวคิด ซึ่งถ้าพิจารณาให้ดีจะเห็นว่าเป็น องค์กรประกอบที่สำคัญที่จะเปิดโอกาสให้นักเรียน ได้รู้จักประยุกต์ใช้ความรู้ไม่ใช่เรียนแค่รู้แต่ควรนำไปใช้ได้จริง

ในการจัดกิจกรรมการเรียนการสอนแบบมีส่วนร่วม จำเป็นต้องจัดกิจกรรมให้ครบทั้ง 4 ขั้น และทั้ง 4 ขั้น มี ความสัมพันธ์กันอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะขั้นการสะท้อนและอภิปราย (Reflection and discussion) และขั้นความคิดรวบ ยอด (Concept) ซึ่งทั้ง 2 ขั้นนี้จะช่วยให้นักเรียนได้ดึงข้อมูลเก่า หรือรับข้อมูลใหม่บางส่วนก่อนเพื่อนำ ไปสู่การอภิปราย และประยุกต์ใช้ สำหรับระยะเวลาของแต่ละขั้นขึ้นอยู่กับความสำคัญของขั้นนั้น ๆ เช่น ถ้าเนื้อหาที่สำคัญมากก็อาจใช้ เวลามากในขั้นประสบการณ์ หรือถ้าผู้สอนมีประเด็นในการอภิปรายที่สำคัญและมาก ก็อาจใช้เวลาในการอภิปราย มากกว่าขั้นความคิดรวบยอด

## 2. การจัดการกิจกรรมการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม

การพัฒนาบุคคลสามารถทำได้ 3 ด้าน คือ พุทธิพิสัย (Cognitive) จิตพิสัย (Attitude) และทักษะพิสัย (Skill) ซึ่งมีความสัมพันธ์กัน ในที่นี้จะได้กล่าวถึงการจัดการกิจกรรมการเรียนรู้เพื่อพัฒนาแต่ละด้าน โดยใช้รูปแบบการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมไว้ดังนี้

2.1 การจัดการเรียนการสอนด้านพุทธิพิสัย (Cognitive) แบบมีส่วนร่วม เป็นการเรียนเพื่อทบทวนพัฒนาต่อยอดความรู้เดิม หรือการให้องค์ความรู้ใหม่ ๆ ที่นักเรียนสามารถนำความรู้ใหม่ไปผนวกกับความรู้เดิม หรือประสบการณ์เดิม เพื่อนำไปใช้ในการพัฒนาการเรียนหรือแก้ไขปัญหาในด้านการเรียน นักเรียนจะผ่านขั้นตอนของการเรียนรู้คือ รู้ เข้าใจ และสามารถนำไปใช้ได้ การจัดการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม ทำได้โดยเริ่มจากองค์ประกอบ ประสบการณ์ หรือความคิดรวบยอด

การจัดการเรียนด้านพุทธิพิสัยโดยใช้การเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมทั้ง 4 องค์ประกอบสามารถจัดกิจกรรมแต่ละองค์ประกอบดังนี้

2.1.1 ประสบการณ์ ผู้สอนจัดกิจกรรมให้นักเรียนได้นำเสนอความรู้ ที่แต่ละคนมีอาจใช้การจับคู่พูดคุยกัน ในระยะเวลาสั้นๆ แล้วผู้สอนสุ่มถามแต่ละคู่ การให้นักเรียนได้นำเสนอความรู้ หรือประสบการณ์ เกี่ยวกับเนื้อหาที่ผู้สอนจะสอน จะช่วยให้ผู้สอนได้ทราบถึงความรู้หรือประสบการณ์เดิมของนักเรียน ซึ่งจะเป็ประโยชน์ในองค์ประกอบต่อไป

2.1.2 ความคิดรวบยอดจากประสบการณ์ที่นักเรียนนำเสนอ ผู้สอนสามารถสรุปความคิดรวบยอด และบรรยายเพิ่มเติม แต่ถ้าผู้สอนเริ่มต้นด้วยการบรรยายความคิดรวบยอด อาจบรรยายไปบางส่วนแล้วให้นักเรียนได้นำเสนอประสบการณ์ แล้วสรุปความคิดรวบยอดทั้งหมดทุกครั้ง ที่ให้นักเรียนนำเสนอประสบการณ์ ผู้สอนต้องสรุปและเชื่อมโยงประสบการณ์นั้นกับความคิดรวบยอด

2.1.3 การสะท้อน/อภิปราย จากเนื้อหาความรู้ที่นักเรียนได้รับไปแล้ว ผู้สอนสามารถจัดกิจกรรมเพื่อให้นักเรียนได้เข้าใจในเนื้อหามากยิ่งขึ้น และเพื่อเตรียมความรู้ก่อนนำไปใช้ผู้สอน อาจใช้ใบงานกำหนดกลุ่มนักเรียนและกิจกรรมให้อภิปราย ในประเด็นสำคัญของความรู้ เช่นอภิปรายเกี่ยวกับ “ปัญหา/อุปสรรคที่อาจเกิดขึ้นในการประเมินโครงการตามรูปแบบที่สอน”

2.1.4 การทดลอง/ประยุกต์เป็นองค์ประกอบสุดท้ายของการเรียนรู้ที่นักเรียนจะได้นำประสบการณ์ที่ได้รับจาก องค์ประกอบข้างมาทดลองใช้ เพื่อเป็นการประเมินว่านักเรียนมีความรู้ความเข้าใจและความสามารถในการนำความรู้ที่ได้ไปใช้หรือไม่ โดยผู้สอนจัดกิจกรรมด้วยการแบ่งกลุ่มนักเรียนเป็นกลุ่มย่อย 5-6 คนมอบหมายให้ทำกิจกรรมตามใบชี้แจง หรือ ใบงาน เช่น มอบหมายให้ช่วยกันทำโครงการประเมินผล โครงการ โดยประยุกต์ใช้รูปแบบการประเมินที่เรียนรู้ไป

2.2 การจัดการเรียนการสอนด้านจิตพิสัยพิสัยแบบมีส่วนร่วม การอบรมหรือการสอนด้านจิตพิสัย (Attitude) เป็นการปรับเปลี่ยนหรือเสริมสร้างให้นักเรียนมีความรัก ความคิด ความเชื่อต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง การเรียนเพื่อเสริมสร้างเจตคติที่ดีของนักเรียนให้มีต่อการเรียน

งานที่ปฏิบัติเป็นสิ่งจำเป็น เพราะถ้านักเรียนมีเจตคติที่ดีต่อการเรียนแล้ว แนวโน้มที่จะเกิดพฤติกรรมที่ดีย่อมเกิดขึ้นได้ไม่ยาก เนื่องจากเจตคติประกอบด้วย ความคิด ความเชื่อ และความรู้สึก ดังนั้นผู้สอนจึงต้องจัดกิจกรรมที่เสริมสร้างและปรับเปลี่ยนส่วนประกอบทั้ง 2 กล่าวคือ ในการจัดกิจกรรมขององค์ประกอบประสบการณ์ จะเป็นขั้นการสร้างความรู้สึก และการสะท้อน/อภิปราย จะเป็นขั้นตอนการจัดระบบความคิดความเชื่อ เกิดความคิดรวบยอดที่ปรับเปลี่ยนไป และนำไปทดลองใช้ในองค์ประกอบสุดท้าย

2.3 การจัดการเรียนการสอนด้านทักษะพิสัยแบบมีส่วนร่วม ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในการสอนหนังสือ นักเรียนจะได้รับการพัฒนาทั้งด้านความรู้ เจตคติ และทักษะ ( Skill) ผสมผสานกันไปและบางครั้งอาจจะเน้นด้านใด ด้านหนึ่งมากกว่าอีก 2 ด้าน ตามวัตถุประสงค์ของหลักสูตร หรือวัตถุประสงค์ของวิชานั้น ๆ ส่วนใหญ่

หลักสูตรในการจัดการเรียนการสอนมักจะสอนให้เกิดทักษะ ซึ่งเป็นการสอนที่ผู้สอนต้องทำให้นักเรียนมีความเข้าใจอย่างชัดเจนในตัวทักษะ โดยทำเป็นขั้นตอนที่ปฏิบัติได้ง่าย และนักเรียนได้มีโอกาสลงมือปฏิบัติในสถานการณ์ใกล้เคียงตัว

ทักษะเป็นความสามารถที่คนเราไม่เคยมีมาก่อน แต่ได้เรียนรู้จากการกระทำจนกระทั่งชำนาญ ดังนั้นการสอนทักษะมี 2 ขั้นตอน คือ

2.3.1 ขั้นรู้ข้อเท็จจริง เป็นขั้นตอนที่มุ่งให้นักเรียนรับรู้ว่าทักษะเหล่านี้มีความสำคัญและฝึกฝนได้อย่างไรประกอบไปด้วยองค์ประกอบการเรียนรู้ 3 องค์ประกอบคือ ความคิดรวบยอด ประสบการณ์ และการสะท้อนความคิดและอภิปราย องค์ประกอบความคิดรวบยอดเกิดขึ้นโดยการบรรยาย นำ ประกอบกับการยกตัวอย่างและให้นักเรียนร่วมอภิปรายถึงความสำคัญ และวิธีการฝึกทักษะนั้น ๆ องค์ประกอบด้านประสบการณ์ ผู้สอนอาจใช้กรณีศึกษา หรือสถานการณ์จำลองให้นักเรียนคิดใช้ทักษะดังกล่าวหรือใช้การสาธิตซึ่งอาจให้นักเรียนมีส่วนร่วมได้ การสาธิตจะช่วยให้นักเรียนเห็นจริงในลำดับขั้นอย่างชัดเจน ส่วนองค์ประกอบด้านการสะท้อนและการอภิปราย อาจสอนให้นักเรียนจัดกลุ่มย่อย หรือกลุ่มระดมสมอง เพื่อหากฎเกณฑ์ โดยกิจกรรมทั้ง 3 องค์ประกอบสามารถจัดเปลี่ยนลำดับได้ตามความเหมาะสม

การสะท้อนทักษะในขั้นรู้ชัดเห็นจริง กิจกรรมการเรียนการสอนส่วนใหญ่จะดำเนินเป็นขั้นตอนดังนี้

2.3.1.1 การบรรยาย นำ เป็นการนำเข้าสู่บทเรียนเพื่อให้เกิดความน่าสนใจ และให้ข้อมูลหรือความรู้ที่จำเป็น ใช้เวลาไม่มากนักและใช้การมีส่วนร่วมจากนักเรียนเป็นการตั้งคำถาม หรือยกตัวอย่างที่ใกล้เคียง ให้นักเรียนแสดงความคิดเห็น

2.3.1.2 ประสบการณ์ผู้สอนสามารถจัดกิจกรรมผู้เรียน มีโอกาสแลกเปลี่ยนประสบการณ์ได้โดยใช้สื่อดังนี้

ก. กรณีศึกษา ผู้สอนนำเสนอกรณีศึกษาให้นักเรียนได้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับกรณีศึกษา

ข. สถานการณ์จำลอง ผู้สอนกำหนดโจทย์เป็นสถานการณ์จำลอง โดยผู้สอนและคณะอาจเป็นผู้แสดงเอง หรือให้นักเรียนมีโอกาสร่วมด้วย จุดประสงค์สำคัญอยู่ที่การอภิปราย และสอนประกอบสถานการณ์จำลอง

ค. การสาธิต โดยแสดงบทบาทสมมุติ อาจให้นักเรียนมีส่วนร่วมในการสาธิต เช่น นักเรียนเป็นคนไข้ และคนสอนเป็นพยาบาล หรืออาจให้นักเรียนแสดงเองทั้งหมดโดยมีผู้สอนซ้อมบทให้ หลังจากการแสดงบทบาทสมมุติแล้ว ผู้สอนอาจนำบทสนทนาขึ้นกระดานหรือแผ่นใส เพื่ออภิปราย และสอนประกอบบทสนทนา

2.3.1.3 การอภิปรายในกลุ่มเล็ก เพื่อให้นักเรียนวิเคราะห์จากสถานการณ์จำลอง หรือจากการสาธิต เพื่อให้เข้าใจถึงขั้นตอนและวิธีการในแต่ละขั้นตอน

2.3.2 ขั้นลงมือกระทำเป็นขั้นตอนที่เปิดโอกาสให้นักเรียนได้ลงมือปฏิบัติตามที่ได้เรียนรู้มาจากขั้นตอนแรก ประกอบไปด้วยการประยุกต์แนวคิดโดยให้นักเรียนฝึกให้ทักษะโดยการใช้นบทบาทสมมุติ (Role play) หรือการฝึกซ้อม (Rehearsal play) เป็นกิจกรรมหลัก และมีการฝึกซ้ำโดยผลัดกันแสดงบทบาทจนชำนาญ การเรียนในรูปแบบนี้ผู้สอน ต้องมีทักษะในการใช้สถานการณ์จำลองและการสาธิต เพื่อให้นักเรียนเห็นจริงตลอดจนทักษะในการฝึกบทบาทสมมุติ และประเมินผลการฝึกกิจกรรมขั้นลงมือกระทำมี 2 ขั้นตอน คือ

### 2.3.2.1 การฝึกปฏิบัติ ทำได้โดยฝึกบทบาทสมมุติ และการฝึกซ้อมบท

ก. การฝึกบทบาทสมมุติ เป็นวิธีที่มีประสิทธิภาพในการ ฝึกทักษะโดยสมมุติตัวละคร และสถานการณ์ขึ้น เพื่อให้ให้นักเรียนสมมุติตัวเองเป็นตัวละครตามโจทย์ ดังนั้นต้องกำหนดโจทย์ให้ชัดเจน คือ สถานการณ์ บทบาทของตัวละคร และ บทบาทของผู้สังเกตการณ์ การฝึกบทบาทสมมุติอาจใช้กลุ่ม 2 คน กลุ่ม 3 คน หรือกลุ่มเล็ก 5 -6 คน ยิ่งกลุ่มมีคนมากขึ้นก็จะมีการเรียนรู้กันเองมากขึ้น

ข. การฝึกซ้อมบท เป็นการให้นักเรียนฝึกเป็นตัวของตัวเองของนักเรียนเอง ในสถานการณ์ที่กำหนด การฝึกบทบาทสมมุติและการซ้อมบทมีความแตกต่างกันคือ

- 1) การฝึกบทบาทสมมุติจะตั้งโจทย์โดยการสมมุติ ทั้งสถานการณ์และตัวละครที่นักเรียนแสดง โจทย์มักขึ้นต้นด้วยคำว่า “สมมุติให้นักเรียนเป็นกัจจกร และสมศรี”
- 2) การฝึกซ้อมบท จะทำให้นักเรียนเล่นเป็นตัวของตัวเองเมื่อต้องอยู่ในสถานการณ์ที่นักเรียนพบได้เสมอ แต่มีความสำคัญ นักเรียนเคยได้ฝึกหาทางออก โดยมากจะฝึกโดยกลุ่มเล็ก
- 3) การฝึกโดยบทบาทสมมุติ เป็นการฝึกสถานการณ์ที่ซับซ้อนเป็นพฤติกรรมที่เกิดขึ้นไม่บ่อย แต่มีความสำคัญ นักเรียนเคยได้ฝึกหาทางออก โดยมากเป็นกลุ่มเล็ก

2.3.2.2 การฝึกการประเมินเป็นกิจกรรมที่นักเรียนช่วยกันสะท้อนการฝึกปฏิบัติทักษะว่าเป็นไปตามขั้นตอนหรือทำได้ถูกต้องหรือไม่ ทำได้หรือทำไม่ได้เพราะเหตุใด รูปแบบการประเมินทำได้ 2 แบบดังนี้

ก. นักเรียนประเมินตนเอง ผู้สอนกำหนดในใบงานให้ชัดเจนว่าจะประเมินอย่างไร เช่น หลังการฝึกนักเรียนช่วยกันอภิปรายว่าผู้ที่แสดงเป็นสมศรี ทำได้ตามขั้นตอนหรือไม่ กัจจกรตอบสนองอย่างไร ขั้นตอนไหนที่ยุ่ยากในการฝึก และในชีวิตจริงนำทักษะนี้ไปใช้ได้หรือไม่เพียงใด

ข. ผู้สอนช่วยประเมิน ผู้สอนใช้วิธีสุ่มให้นักเรียนฝึกออกมาแสดง ผู้สอนช่วยวิจารณ์ประกอบการขอความคิดเห็นจากนักเรียนในห้อง หรือผู้สอนอาจใช้วิธีสัมภาษณ์ หรือให้สมาชิกในกลุ่มเล่าถึงการสังเกตขณะฝึกแล้วผู้สอนให้ข้อเสนอแนะ

## 3. การบูรณาการการจัดการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม

การบูรณาการการจัดการเรียนรู้ที่สำคัญ ต่อการจัดการกิจกรรมการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม มี 3 วิธี (สุเมธชา พรหมบุญ, และอรพรรณ พรสีมา, ออนไลน์, 2549) ได้แก่

3.1. กระบวนการกลุ่ม (Group process) เป็นการจัดสถานการณ์การเรียนการสอนที่เปิดโอกาสให้นักเรียนตั้งแต่ 2 คนขึ้นไป ได้มีปฏิสัมพันธ์กัน โดยมีแนวคิดการกระทำและแรงจูงใจร่วมกัน แบ่งหน้าที่ช่วยเหลือกันและกันในการทำสิ่งใดสิ่งหนึ่ง การทำงานเป็นกลุ่มที่ดีจะก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการทำงานสูงกว่าผลรวมของประสิทธิภาพ (นคร พันธุ์รงค์, ออนไลน์, 2549)

หลักการเรียนรู้โดยใช้กระบวนการกลุ่ม จะให้นักเรียนทุกคนมีโอกาสเข้าร่วมกิจกรรมให้มากที่สุด ให้นักเรียนเรียนรู้จากกลุ่มให้มากที่สุด ฝึกให้นักเรียนเกิดความรู้ความเข้าใจและสามารถปรับตัวและทำงานร่วมกับคนอื่น ๆ ได้ กระบวนการกลุ่มเป็นการเรียนรู้ที่ยึดหลักการค้นพบ และสร้างสรรค์ความรู้ด้วยตัวของนักเรียนเอง โดยผู้สอนเป็นเพียงผู้ส่งเสริมให้นักเรียนได้ค้นพบและพบคำตอบด้วยตัวเอง การเรียนรู้โดยใช้กระบวนการกลุ่มสามารถนำหลักการดังกล่าวไปประยุกต์ใช้ในการเรียนการสอนได้ (ประพันธ์ศิริ สุเสารัจ, 2540 : 40) ดังนี้

3.1.1 เกม เป็นกิจกรรมการเรียนปนเล่น มีกฎกติกาไม่สลับซับซ้อน จึงช่วยให้นักเรียนเกิดความรู้สึกสนุกสนานในการเรียน ช่วยให้นักเรียนได้ฝึกทักษะการคิดวิเคราะห์ การตัดสินใจ ฝึกความมีน้ำใจเป็นนักกีฬา



3.1.2 บทบาทสมมติ กลุ่มนักเรียนจะต้องแบ่งบทบาทและหน้าที่ให้สมาชิกในกลุ่มได้แสดงบทบาทตามสถานการณ์ที่สมมติขึ้น เป็นวิธีที่ช่วยให้นักเรียนเกิดจินตนาการและความคิดสร้างสรรค์ที่ดี เกิดความเข้าใจในสิ่งที่ศึกษาอย่างลึกซึ้ง

3.1.3 กรณีตัวอย่าง เป็นการเรียนจากรื่องราวที่เกิดขึ้นจริง หรือเป็นสถานการณ์ที่เหมือนจริง โดยการเปิดโอกาสให้นักเรียนได้ศึกษาวิเคราะห์ อภิปราย เพื่อฝึกฝนการแก้ปัญหา

3.1.4 การอภิปรายกลุ่ม เป็นการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นประเด็นที่กลุ่มสนใจร่วมกัน การอภิปรายกลุ่มอาจมี สมาชิกประมาณ 6-12 คน โดยมีผู้ดำเนินการอภิปราย สมาชิกในกลุ่มร่วมกันอภิปราย การอภิปรายทำได้หลายลักษณะ ผู้สอนจะต้องเลือกตามความเหมาะสม

3.2 การเรียนรู้แบบร่วมแรงร่วมใจ (Cooperative learning) เป็นวิธีการเรียนที่เน้นการจัดสภาพแวดล้อมทางการเรียน ให้นักเรียนได้เรียนรู้ร่วมกันเป็นกลุ่มเล็ก ๆ สมาชิกแต่ละคนจะต้องมีส่วนร่วมในการเรียนรู้ และในความสำเร็จของกลุ่ม ทั้งโดยการแลกเปลี่ยนความคิดเห็น และการแบ่งปันทรัพยากรการเรียนรู้ รวมทั้งการเป็นกำลังใจแก่กันและกัน สมาชิกแต่ละคนจะชอบรับผิดชอบ ต่อการเรียนรู้ของตนเอง พร้อม ๆ กับการดูแล เพื่อช่วยให้สมาชิกทุกคนในกลุ่ม ความสำเร็จของแต่ละบุคคลคือ ความสำเร็จของกลุ่ม ความสำเร็จของกลุ่ม คือ ความสำเร็จของทุกคน การเรียนรู้แบบร่วมแรงร่วมใจ มีหลักการบางประการที่คล้ายคลึงกับการเรียนแบบกระบวนการกลุ่ม แต่แตกต่างกันในรายละเอียด เช่น โดยหลักการนักเรียนทำงานเป็นกลุ่มเล็ก ๆ เหมือนกัน แต่สมาชิกกลุ่มย่อยของการเรียนรู้แบบร่วมแรงร่วมใจ จะต้องประกอบด้วยนักเรียนที่มีคุณลักษณะแตกต่างกันอยู่ในกลุ่มเดียวกัน เพื่อเปิดโอกาสให้นักเรียนแต่ละคนได้นำศักยภาพของตนมาเสริมสร้างความสำเร็จของกลุ่ม เพื่อให้นักเรียนได้มีโอกาสช่วยเหลือกัน สมาชิกของกลุ่มต้องมีปฏิสัมพันธ์กันในเชิงบวก จะต้องไว้วางใจกัน ขอมอบในบทบาทและผลงานของเพื่อน กิจกรรมชั้นเตรียมนักเรียนจะต้องฝึกฝนทักษะทางสังคมเพื่อการทำงานกลุ่ม

จากแนวคิดข้างต้น นักการศึกษาได้พัฒนาเทคนิควิธีการเรียนรู้แบบร่วมแรงร่วมใจ ดังตัวอย่างต่อไปนี้

3.2.1 การเล่าเรื่องรอบวง (Round robin) เป็นเทคนิคการเรียนที่เปิดโอกาสให้สมาชิกทุกคนในกลุ่มได้เล่าประสบการณ์ ความรู้ สิ่งที่น่าสนใจศึกษา สิ่งที่น่าสนใจประทับใจให้เพื่อน ๆ ในกลุ่มฟัง

3.2.2 มุมสนทนา (Corners) เริ่มต้นจากการให้นักเรียนกลุ่มย่อยแต่ละกลุ่มเข้าไปนั่งตามมุมหรือจุดต่าง ๆ ของห้องเรียน และช่วยกันหาคำตอบสำหรับโจทย์ปัญหาต่าง ๆ ที่ผู้สอนยกขึ้นมาและเปิดโอกาสให้นักเรียนอธิบายเรื่องราวที่ตนศึกษาให้เพื่อนกลุ่มอื่นฟัง

3.2.3 ผู้ตรวจสอบ (Pairs check) แบ่งนักเรียนเป็นกลุ่ม 4 หรือ 6 คนให้นักเรียน จับคู่กันทำงาน คนหนึ่งทำหน้าที่ เสนอแนะวิธีแก้ปัญหา อีกคนทำหน้าที่แก้โจทย์ เสร็จข้อที่ 1 แล้วให้สลับหน้าที่กัน เมื่อเสร็จครบ 2 ข้อให้นำคำตอบมาตรวจสอบกับคำตอบของผู้อื่นในกลุ่ม

3.2.4 ผู้คิด (Think-pair share) ผู้สอนตั้งคำถาม นักเรียนแต่ละคนจะต้องคิดคำตอบของตนเองนำคำตอบมาอภิปรายกับเพื่อนที่นั่งติดกับตน นำคำตอบมาเล่าให้เพื่อนทั้งชั้นฟัง

3.2.5 ปริศนาความคิด ( Jigsaw) นักเรียนศึกษาเนื้อหาที่ผู้สอนกำหนดให้สมาชิกแต่ละคนในกลุ่มประจำจะได้รับมอบหมายให้ศึกษาเนื้อหาที่แตกต่างกันตามความเหมาะสม นักเรียนที่ศึกษาเนื้อหาเดียวกันจากทุกกลุ่มมารวมกันเป็นกลุ่มผู้เชี่ยวชาญ เพื่อร่วมกันศึกษาเนื้อหาจนเข้าใจแล้วหาวิธีอธิบายให้เพื่อนในกลุ่มประจำของตนฟังแล้วกลับไปกลุ่มประจำเพื่อเล่าเรื่องที่ตนศึกษาให้เพื่อนฟัง เมื่อทุกคนเล่าเรื่องที่ตนศึกษาจบแล้วจึงให้สมาชิกคนหนึ่งสรุปเนื้อหาของสมาชิกทุกคนเข้าด้วยกัน ผู้สอนทดสอบความเข้าใจและให้รางวัล

3.2.6 กลุ่มร่วมมือ (Co-op) สมาชิกแต่ละคนในกลุ่มย่อยจะได้รับมอบหมายให้ศึกษาเนื้อหาหรือทำกิจกรรมที่ต่างกันทำเสร็จแล้วจึงนำผลงานมารวมกันเป็นงานกลุ่ม เพื่อให้ได้ผลงานที่มีคุณภาพควรอ่านทบทวนและตรวจแก้ไขภาษานำผลงานกลุ่มเสนอต่อชั้นเรียน

3.2.7 การร่วมมือกันแข่งขัน (The games tournament) ผู้สอนแบ่งนักเรียนเป็น 3 กลุ่ม กลุ่มที่ 1 และกลุ่มที่ 2 เป็นกลุ่มแข่งขันสมาชิกในกลุ่มทั้งสองต้องมีจำนวนเท่ากับกลุ่มที่ 3 เป็นกลุ่มผู้เชี่ยวชาญหรือกลุ่มผู้ตัดสิน ทุกกลุ่มต้องศึกษาเนื้อหาให้เข้าใจ สมาชิกกลุ่มแข่งขันแต่ละคนต้องเขียนคำถามมอบให้กลุ่มผู้ตัดสินโดยไม่ต้องให้คำตอบ กลุ่มแข่งขันแต่ละกลุ่มจะเตรียมข้อสอบให้เพื่อนของตน เมื่อถึงเวลาแข่งขันผู้ตัดสินอธิบายกติกาและเรียกตัวแทนของกลุ่มแข่งขันออกมาทีละคนหรือมากกว่านั้นตามความเหมาะสมเมื่อสิ้นสุดการแข่งขัน กลุ่มที่ได้คะแนนสูงกว่าเป็นผู้ชนะ

3.2.8 ร่วมกันคิด (Numbered heads together) เริ่มจากผู้สอนถามคำถามเปิดโอกาสให้นักเรียนแต่ละกลุ่มช่วยกันคิดหาคำตอบ จากนั้นผู้สอนจึงเรียกให้นักเรียนคนใดคนหนึ่ง จากกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งหรือทุก ๆ กลุ่มตอบคำถาม เป็นวิธีการที่ นิยมใช้ในการทบทวนหรือตรวจสอบความเข้าใจ

3.3 การเรียนรู้แบบสรสร้างความรู้ (Constructivism) เป็นวิธีการเรียนรู้ที่นักเรียนต้องแสวงหาความรู้และสร้างความรู้ความเข้าใจขึ้นด้วยตนเอง ความแข็งแกร่ง ความเจริญงอกงามในความรู้จะเกิดขึ้น เมื่อนักเรียนได้มีโอกาสเรียนรู้และแลกเปลี่ยนประสบการณ์กับคนอื่น ๆ หรือได้พบสิ่งใหม่ ๆ แล้วนำความรู้ที่มีอยู่มาเชื่อมโยง ตรวจสอบกับสิ่งใหม่ ๆ แนวคิดของการเรียนรู้แบบสรสร้างความรู้ คือ การเรียนรู้เป็นกระบวนการสรสร้างความรู้ ความรู้เดิม เป็นพื้นฐานสำคัญของการสรสร้างความรู้ใหม่ และคุณภาพของการเรียนรู้มีความสัมพันธ์กับบริบทที่เกิดขึ้น

แนวคิดเกี่ยวกับยุทธวิธีการเรียนรู้แบบสรสร้างความรู้ ประกอบด้วยสาระสำคัญ 5 ประการคือ (บุญเชิด ภิญโญนนตพงษ์, 2540 : 48-49)

3.3.1 การสอนของผู้สอนคือการอำนวยความสะดวกให้แก่ นักเรียน สรสร้างความรู้ความเข้าใจให้เกิดขึ้น โดยตัวนักเรียนเอง

3.3.2 การเรียนรู้เป็นกระบวนการสรสร้างความคิดรวบยอด ทฤษฎี และแบบจำลองขึ้นใหม่ของแต่ละบุคคล

3.3.3 ผู้สอนช่วยนักเรียนสรสร้างความรู้ความเข้าใจใหม่ ช่วยนักเรียนสรสร้างความรู้ ความคิดรวบยอด ที่ยังไม่สมบูรณ์ให้สมบูรณ์ขึ้น

3.3.4 ผู้สอนช่วยนักเรียนตรวจสอบความเข้าใจโดยพิจารณาว่า ความคิดรวบยอดที่เกิดขึ้นได้ประสานกันเป็นระเบียบเป็นโครงสร้างความรู้ที่สามารถนำไปใช้ในบริบททางสังคมได้เพียงใด

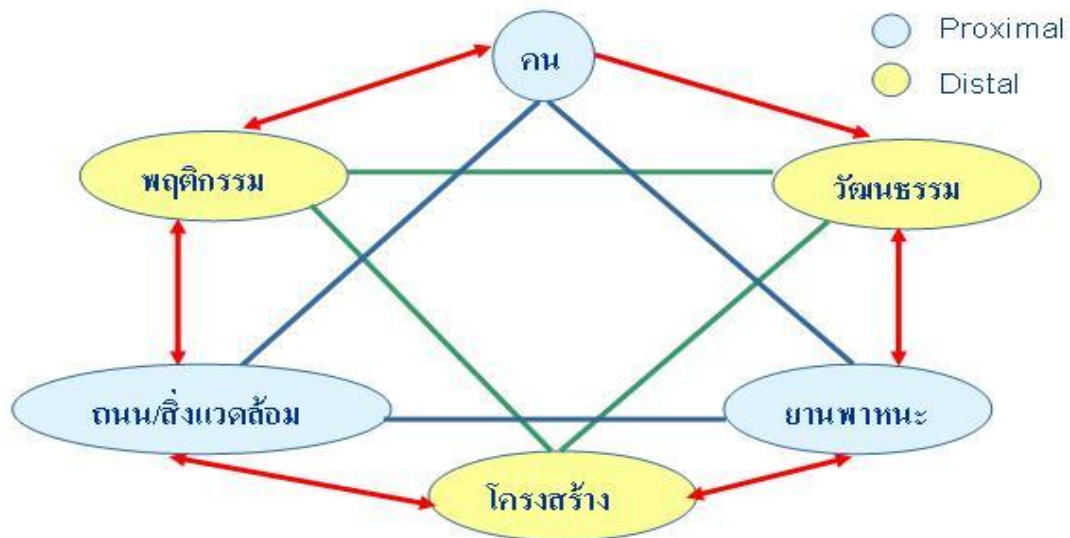
3.3.5 ผู้สอนช่วยนักเรียนสรสร้างแผนผังความคิด โดยให้นักเรียนนำความรู้ ความคิดรวบยอดที่สร้างขึ้นมาอภิปรายร่วมกัน เป็นกลุ่ม แล้วจึงทำเป็นแผนผังความคิด

การนำแต่ละวิธีการไปใช้ในการเรียนการสอนแต่ละเรื่อง ผู้สอนจะต้องปรับให้เหมาะสมกับสภาพต่าง ๆ โดยต้องพยายามมุ่งเป้าหมาย "เก่ง ดี มีสุข" เป็นสำคัญ และต้องให้นักเรียนแต่ละคนได้บรรลุเป้าหมายนี้อย่างทั่วถึง กล่าวคือ แต่ละคนเก่งขึ้น ดีขึ้น และมีความสุขขึ้นกว่าเดิม การเรียนการสอนเช่นนี้จึงถือว่า บรรลุเป้าหมายของทั้งผู้สอนและนักเรียน สำหรับผู้สอนก็ควรจะเป็นการสอนที่สนุก และเป็นโอกาสสรสร้างเทคนิคการสอนใหม่ ๆ ให้แก่วิชาชีพ อาชีพผู้สอนเป็นอาชีพของผู้ที่ทำหน้าที่พัฒนาคนจึงเป็นอาชีพที่ท้าทายและมีเกียรติ อีกทั้งยังทำให้ผู้สอนได้มีโอกาสพัฒนาศักยภาพ และพัฒนาปัญญาของตนเองในกระบวนการของความเป็นผู้สอนอีกด้วย

### อุบัติเหตุทางถนนในบริบทปัญหาทางสังคม

ทวิศักดิ์ และกระโทก(อุบัติเหตุทางถนนในบริบทปัญหาทางสังคม :ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) ได้ให้ความคิดเห็นเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนในบริบทปัญหาสังคมว่าเป็นความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรเหตุปัจจัย และ ตัวแปรเชิงโครงสร้าง โดยแยกเป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วยเหยื่อผู้ถูกกระทำ , เหตุที่เกิด และสิ่งแวดล้อมที่เกิดและสามารถระบุที่ไปที่มาได้ ซึ่งจะส่งผลให้สามารถวางแผนแก้ไขป้องกัน ได้ดังที่ปรากฏอยู่ในบทความชื่อ “การป้องกันอุบัติเหตุกับการแพทย์” เป็นการสะท้อนปัญหาการทำงานในสภาพปกติของสังคมว่าเป็นอย่างไร โดยจำแนกปัจจัย หรือตัวแปรหลักออกเป็น 3 กลุ่ม ซึ่งมีผลต่อการทำงานในยามปกติของสังคม ได้แก่

1. ตัวแปรเชิงพฤติกรรมของผู้คนที่เกี่ยวข้อง ซึ่งตัวแปรดังกล่าว จะง่ายต่อการสังเกตและมองเห็นการเปลี่ยนแปลงได้ง่าย
2. ตัวแปรระดับโครงสร้าง เช่น โครงสร้างทางด้านกฎหมาย โครงสร้างการวางแผนและ การก่อสร้างถนน โครงสร้างทางด้านเศรษฐกิจ โครงสร้างการบริหารและการทำงาน และสุดท้าย ได้แก่ โครงสร้างด้านงบประมาณ
3. ตัวแปรในเชิงวัฒนธรรม เช่น ด้านความคิดความเชื่อของคนในสังคมที่ดำรงอยู่มาแต่เก่าก่อนที่จะทำให้มองเห็นจิตสำนึกได้ยาก ดังนั้นจึงทำให้เปลี่ยนแปลงได้ยากที่สุดซึ่งแนวความคิดในการวิเคราะห์ปัญหาด้านอุบัติเหตุจากตัวแปรทั้งสามกลุ่มนี้จะสอดคล้องกับแนวคิดของ นพ. ไพบูลย์ สุริยวงศ์ไพศาล ซึ่งแยกปัญหาอุบัติเหตุหลักออกเป็นปัญหา เนื่องจากตัวแปรเหตุปัจจัย ( Proximal Determinants) และตัวแปรเชิงโครงสร้าง ( Distal Determinants)



#### รูปความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรเหตุปัจจัย และ ตัวแปรเชิงโครงสร้าง

มาตรการหรือแนวทางที่กำหนดขึ้นมากับการแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนนจึงให้ความสำคัญกับตัวแปรเชิงพฤติกรรม หรือตัวแปรเหตุปัจจัยตามนิยามของ นพ. ไพบูลย์ ทั้งนี้เนื่องจากง่ายต่อการสังเกตและทำให้มองเห็นการเปลี่ยนแปลงได้ง่ายซึ่งจะสามารถนำไปขยายผลต่อไปได้ในขณะที่ การแก้ไขปัญหานั้นในระดับโครงสร้างนั้น กับมีการให้ความสำคัญหรือได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานค่อนข้างน้อย ทั้งนี้ส่วนหนึ่งมาจากการที่ต้องใช้เวลาในการดำเนินงานระยะเวลานาน และมองเห็นได้ช้าและอาจไม่ชัดเจน ทำให้ยากต่อการกำหนดเป็นตัวชี้วัดสำหรับการทำการ

ประเมินสำหรับปัจจัยในเชิงวัฒนธรรมนั้น อาจมองได้ว่าเป็นปัจจัยที่มีความละเอียดอ่อนพอสมควร โดยเฉพาะความเชื่อที่สะสมมานาน และมีในเรื่องของศาสนาเข้ามาเกี่ยวข้อง อย่างเช่น ความเชื่อในเรื่องของกฎแห่งกรรม เชื่อว่าการตายด้วยอุบัติเหตุเป็นเรื่องของกรรมเก่า ดังนั้นเหมือนเป็นดาบสองคมที่อาจมองว่าอุบัติเหตุเป็นเรื่องที่ไม่สามารถป้องกันได้ แต่ในขณะเดียวกันอาจเป็นประโยชน์ต่อการบำบัดรักษาทางด้านจิตใจ ซึ่งถือเป็นสิ่งรองรับที่จำเป็นทางสังคม (Social Cushion) กรณีผู้ที่ต้องสูญเสียบุคคลอันเป็นที่รักไปอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ

#### แนวความคิดในการดำเนินการถอดบทเรียน

Method แนวคิดทฤษฎี และความรู้วิชาการที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงาน

1. รูปแบบจำลองเชิงวงกลมของชมรม
2. ทฤษฎีการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม

Concept กระบวนการแนวคิด

- 2.1) ผู้มีส่วนได้เสียของการจัดทำโครงการ (Stakeholder)
- 2.2) จุดมุ่งหมายร่วมในการดำเนินงาน

#### วัตถุประสงค์

- เพื่อศึกษาบทบาทของสื่อมวลชนในการเสริมสร้างความรู้และสร้างเครือข่ายความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดตาก
- วิเคราะห์ปัจจัยสนับสนุน และปัจจัยเสี่ยงที่มีผลต่อการดำเนินโครงการเครือข่ายความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดตาก
- เพื่อเป็นต้นแบบของการเรียนรู้ในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน

#### กลุ่มเป้าหมาย

- อาสาเจ้าข้าวและผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนจังหวัดตาก

#### วิธีการดำเนินการ

- 5.1 ประชุมกลุ่มผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนจังหวัดตาก คณะทำงาน เพื่อศึกษาปัจจัยด้านต่างๆ ในการดำเนินงาน
- 5.2 สรุบทบทวนรวบรวม เอกสารที่เกี่ยวข้อง นำมาศึกษา/วิเคราะห์ผลการดำเนินการ และแนวคิดที่เหมาะสมกับการดำเนินการเพียงใด
- 5.3 ประชุมกลุ่มเครือข่ายแกนนำ เพื่อนำเสนอบทเรียนที่จัดทำขึ้น และวิเคราะห์แก้ไข เพิ่มเติมรายละเอียดให้เหมาะสมยิ่งขึ้น
- 5.4 จัดทำเอกสารในการสรุปวิเคราะห์ ของการดำเนินการ โครงการฯ ในรูปของบทเรียน เพื่อเป็นต้นแบบของการเรียนรู้

#### ผลการศึกษา/บทเรียน

อำเภอแม่สอดประตูสู่อันดามัน เขตการค้าชายแดนไทยพม่าและสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติ มากมายการเดินทางมายังอำเภอแม่สอดจำเป็นต้องใช้เส้นทางสายตาก-แม่สอด ซึ่งเป็นเส้นทางสายหลักเพียงเส้นทางเดียว ที่เชื่อมระหว่างอำเภอเมืองตาก และอำเภอแม่สอด เส้นทางสายตาก-แม่สอด เป็นเส้นทางเลียดเขา มีทางโค้งและทางสูงชันตลอดสาย ประกอบกับในฤดูฝน ที่ฝนตกหนัก หรือเกิดพายุ มักเกิดดินถล่มหรือต้นไม้โค่นล้มปิดถนนอยู่เสมอจึงเกิด

อุบัติเหตุ-อุบัติภัยบ่อยครั้ง ไม่ว่าจะภัยธรรมชาติ หรือภัยที่เกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่ยานพาหนะ โดยเฉพาะ นักท่องเที่ยวซึ่งเกิดจากการไม่คุ้นเคยเส้นทาง หรือแม้แต่คนในพื้นที่เองที่ขับรถโดยประมาทขาดความระมัดระวัง ด้วยเหตุที่เส้นทางสายตาก-แม่สอดเป็นเส้นทางที่มีผู้ใช้จำนวนมาก โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลเนื่องจากเป็น เส้นทางสายหลักที่ใช้สัญจรระหว่างอำเภอเมืองตากและอำเภอแม่สอด ประกอบกับการติดตั้งป้ายแจ้งเตือนภัย และป้าย บอกรoad มีการติดตั้งเพียงบางจุดเท่านั้น ไม่ครอบคลุมทั่วถึง เนื่องจากเส้นทางสายตาก-แม่สอด มีความยาวทั้งสิ้น 83 กิโลเมตร จึงจำเป็นต้องหาวิธีลดอุบัติเหตุ-อุบัติภัยที่อาจเกิดขึ้นกับผู้ใช้เส้นทางสายตาก-แม่สอด หรือทำให้อุบัติเหตุ- อุบัติภัยหมดไป ทั้งนี้เป็นความมุ่งหมายของพลเมืองชุมชน ในจังหวัดที่ต้องการมีส่วนร่วมร่วมกับชุมชนของตนในการ ป้องกันปัญหา อุบัติเหตุ-อุบัติภัยทางถนน โดยคนเป็นทรัพยากรสำคัญ เป็นต้นทุนทางสังคมที่มีอยู่ทุกหนแห่ง รอโอกาส จังหวะที่จะออกมาแสดงตำแหน่งแห่งที่ในสังคม และยังมีอีกจำนวนมากที่มีความห่วงใยต่อความปลอดภัยของผู้ใช้ ถนน กลุ่มคนดังกล่าวจำเป็นต้องมีการค้นหาและให้โอกาสในการทำงานด้านอาสาสมัครรับใช้สังคม พร้อมทั้งต้อง ได้รับการส่งเสริมพัฒนาศักยภาพและการสร้างแรงจูงใจในการทำงานให้ไปพร้อมกัน

โครงการอาสาแจ้งข่าวถนนปลอดภัยได้ดำเนินโครงการเมื่อปี พ.ศ. 2550 โดยมีเป้าหมายโครงการคือ การให้ ชุมชนมีส่วนร่วมขับเคลื่อนกิจกรรมผ่านการเป็นอาสาสมัครดูแลทางหลวง ด้วยกระบวนการจัดการความรู้ ระดับ ท้องถิ่นและอำเภอ จัดการอบรม และเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ โดยมีสถานีวิทยุท้องถิ่นเป็นทีมประสานในการจัดการและ หนุนเสริมกระบวนการเชื่อมคน เชื่อมกิจกรรม เชื่อมความคิด รวมถึงการอำนวยความสะดวกในการอบรม การนำ ความรู้ไปใช้ในเชิงสร้างสรรค์ สร้างสังคมพลังอาสาที่มีคุณภาพ โดยใช้ศักยภาพของสื่อวิทยุท้องถิ่นไทย 98.75 MHz วิทยุเพื่อมิตรภาพและสิ่งแวดล้อม ซึ่งออกอากาศตั้งแต่เวลา 05.00 – 24.00 น. ครอบคลุมพื้นที่ อำเภอแม่สอด และวิทยุ ท้องถิ่นไทย 95 MHz วิทยุเพื่อมิตรภาพและการท่องเที่ยว ออกอากาศ 24 ชั่วโมง ครอบคลุมพื้นที่ 5 อำเภอฝั่งตะวันตก ของจังหวัดตากได้แก่ อ. พบพระ อ.แม่ระมาด อ.ท่าสองยาง อ.อุ้มผาง และ อ.แม่สอด เป็นสื่อกลาง ประสานความ ร่วมมือประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร จัดอบรมอาสาแจ้งข่าว สร้างกลุ่มสมาชิกอาสาแจ้งข่าว เป็นศูนย์กลางการแจ้ง อุบัติเหตุ อุบัติภัย ในพื้นที่และเสนอการรายงานข่าวได้ทันต่อเหตุการณ์ ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อผู้ฟังในการวางแผนการ เดินทางรวมถึงเพิ่มความระมัดระวังการขับขี่บนเส้นทางสัญจรเป้าหมายได้มากขึ้น

อย่างไรก็ตามการทำงานขับเคลื่อนพลังอาสา ควรมีการทบทวนและสร้างการเรียนรู้การทำงานที่ผ่านมาเพื่อ ปรับปรุงประสิทธิภาพ จากต้นทุนที่มีอยู่ และปรับเปลี่ยนให้เกิดความเหมาะสม เพื่อนำไปสู่ความสำเร็จในการ ดำเนินงานที่สมบูรณ์มากขึ้น และบรรลุเป้าหมายร่วมของโครงการ

เป้าหมายโครงการ รุ่นที่ 1 พ.ศ. 2550 ได้เริ่มต้นด้วยเป้าหมาย 2 อย่าง ได้แก่ 1.การค้นหาพลังอาสา ที่มีความ ต้องการที่จะมีส่วนร่วมในการรับใช้สังคม ต้องการเรียนรู้ โดยมีความเชื่อหลักอยู่ที่การเอาธุระกับสังคม และ 2. การลด อุบัติเหตุ-อุบัติภัยทางถนนเส้นทางตาก-แม่สอด

#### กิจกรรมและการดำเนินงานที่ผ่านมา

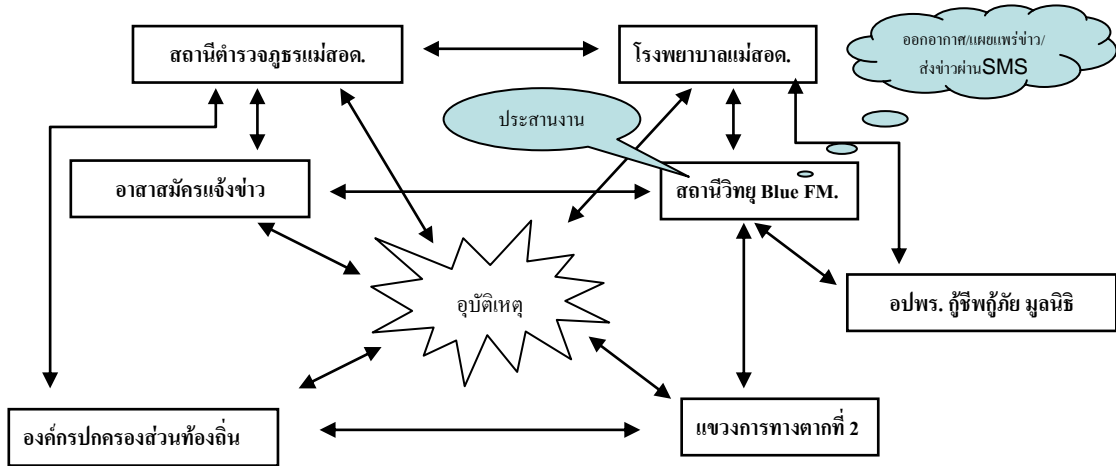
ระยะเวลาดำเนินงาน : วันที่ 7-16 เมษายน 2550

1. ค้นหาบุคคลในชุมชนในเขต อำเภอแม่สอด อำเภอพบพระ อำเภอแม่ระมาด อำเภออุ้มผาง อำเภอท่าสองยางการ ค้นหาพลังอาสาในชุมชนกระทำผ่านการลงพื้นที่ ประสานกลุ่มผู้นำชุมชน ผู้ใหญ่บ้าน ชรบ อปพร. ท้องถิ่น
2. จัดอบรมอาสาแจ้งข่าวรุ่นที่ 1

อบรมเชิงปฏิบัติการ อาสาสมัครรายงานข่าว เส้นทางถนนปลอดภัยตาก-แม่สอด เมื่อวันที่ 7-8 เมษายน 2550 โดยทีม วิทยากรจากสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดตาก แขวงทางตากที่ 2 โรงพยาบาลแม่สอด อปพร. โดยทำการอบรม 3 ครั้ง ครั้งละ 50 คน ณ หอประชุมที่ว่าอำเภอแม่สอด พร้อมมอบประกาศนียบัตรและบัตร ประจำตัวอาสาแจ้งข่าว

3. ติดตั้งป้ายเตือนภัยบนถนนเส้นทางสายตาก-แม่สอด ตลอดเส้นทางทั้งสิ้น 10 จุด บนเส้นทางสายหลัก ตาก-แม่สอด
4. จัดทำสปอตวิทยุประชาสัมพันธ์รณรงค์การขับขี่ปลอดภัยและสปอตวิทยุแจ้งอุบัติเหตุ ค่วน เหตุร้าย ออกอากาศทางสถานีวิทยุท้องถิ่นแม่สอด 98.75 MHz และจัดรายงานสดออกอากาศวิทยุเมื่อมีเหตุแจ้ง
5. จัดตั้งศูนย์แจ้งเหตุส่งข่าวผ่านทางมือถือ (SMS) ในจังหวัดตาก เป็นการส่งข่าวค่วนในท้องถิ่นถึงคนในท้องถิ่นที่สมัครเป็นสมาชิก

จากเบื้องต้นพบว่า นอกจากหน้าที่ในการให้ข่าวสารแล้วสื่อมวลชนยังมีหน้าที่มีในการกำหนดการตัดสินใจของผู้รับสาร โดยผ่านกระบวนการการให้ความรู้การศึกษาโดยผ่านสื่อ จังหวัดตากมีสื่อมวลชนหลายแขนงโดยเฉพาะสื่อวิทยุ ทั้งนี้วิทยุชุมชนในจังหวัดตาก ได้มีกิจกรรมการช่วยเหลือสังคม โดยมีการจัดตั้งอาสาแจ้งข่าว ผ่านทางสถานีวิทยุและผ่านระบบ SMS ของสถานีวิทยุซึ่งได้มีการจัดตั้งและอบรมสมาชิกแจ้งข่าวไปแล้วจำนวนหนึ่ง ผลการดำเนินงานออกมามีการตอบรับที่ดี ซึ่งสมาชิกแจ้งข่าวได้ทำการแจ้งข่าวสารด้านอุบัติเหตุทางถนน ในพื้นที่จังหวัดตาก โดยเฉพาะ ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 12 (ตาก-แม่สอด)ซึ่งมีสถิติอุบัติเหตุค่อนข้างสูง จึงจำเป็นต้องหาวิธีลดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นกับผู้ใช้เส้นทางสายตาก-แม่สอด ทั้งนี้เป็นความมุ่งหมายของพลเมืองชุมชนในจังหวัดที่ต้องการมีส่วนร่วมกับชุมชนของตนในการป้องกันปัญหา อุบัติเหตุทางถนน โดยศักยภาพอาสาของประชาชน โดยร่วมกับสื่อมวลชนในการแจ้งข่าวและประชาสัมพันธ์ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งผู้เข้าร่วม โครงการต่างมีความภาคภูมิใจในบทบาทของผู้บริการสังคมและเชื่อในพลังของจิตอาสาว่าสามารถช่วยสังคมให้ดีขึ้นด้วยฝีมือของชุมชนเอง



แผนภูมิการดำเนินงานของอาสาสมัครแจ้งข่าว





อบรมเชิงปฏิบัติการ อาสาสมัคร







อบรมเชิงปฏิบัติการ อาสาสมัคร







ป้ายประชาสัมพันธ์



ป้ายประชาสัมพันธ์

ไฟฟ้าข้างทางดับ - ขับรถเจออุบัติเหตุ



พลังอาสาดูแลทางหลวง

**055-531-284** แขวงการทางดากที่ 2

**055-536-666** บลู เอฟ.เอ็ม 98.75 MHz

สติ๊กเกอร์อาสาแจ้งข่าว



สถานีวิทยุบลูเอฟเอ็ม



ห้องออกอากาศ



ห้องบันทึกเสียง





รับแจ้งเหตุผ่านรายการวิทยุและประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ออกเหตุช่วยเหลือผู้ประสบภัย



ออกเหตุช่วยเหลือผู้ประสบภัย





รับรางวัลสื่อมวลชนดีเด่นประจำปี 2551 จากกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

### วัตถุประสงค์

- เพื่อศึกษาบทบาทของสื่อมวลชนในการเสริมสร้างความรู้และสร้างเครือข่ายความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดตาก
- วิเคราะห์ปัจจัยสนับสนุน และปัจจัยเสี่ยงที่มีผลต่อการดำเนินโครงการเครือข่ายความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดตาก
- เพื่อเป็นต้นแบบของการเรียนรู้ในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน

### กลุ่มเป้าหมาย

- อาสาเจ้าข้าวและผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนจังหวัดตาก

### วิธีการดำเนินการ

- 5.1 ประชุม คณะทำงาน เพื่อศึกษาปัจจัยด้านต่างๆในการดำเนินงาน
- 5.2 สรุบทบทวนรวบรวม เอกสารที่เกี่ยวข้อง นำมาศึกษา/วิเคราะห์ผลการดำเนินการ และแนวคิดที่เหมาะสมกับการดำเนินการเพียงใด
- 5.3 ประชุมกลุ่มเครือข่ายแกนนำ เพื่อนำเสนอบทเรียนที่จัดทำขึ้น และวิเคราะห์แก้ไข เพิ่มเติมรายละเอียดให้เหมาะสมยิ่งขึ้น
- 5.4 จัดทำเอกสารในการสรุปวิเคราะห์ ของการดำเนินการ โครงการฯ ในรูปของบทเรียน เพื่อเป็นต้นแบบของการเรียนรู้



ประชุม คณะทำงานครั้งที่ 1 วันที่ 20 เมษายน 2553



ประชุม คณะทำงานครั้งที่ 2 วันที่ 26 พฤษภาคม 2553



การประชุมถอดบทเรียนในวันที่ 6 กรกฎาคม 2553





การประชุมถอดบทเรียนในวันที่ 6 กรกฎาคม 2553



แบ่งกลุ่มระดมสมอง

นำเสนอผลการระดมสมองของแต่ละกลุ่ม



สรุปผลและอภิปราย



คณะกรรมการ

### ผู้เข้าร่วมประชุมประกอบด้วย

- 1.สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดตาก
2.          แขวงทางตากที่ 2
- 3.โรงพยาบาล          แม่สอด
- 4.สถานีตำรวจภูธร          แม่สอด
- 5.เทศบาล          นครแม่สอด
- 6.เทศบาลตำบล          ท่าสายลวด
- 7.เทศบาลตำบล          แม่ดาว
8.          เทศบาลตำบลแม่กุ
- 9.องค์การบริหารส่วนตำบล          ท่าสายลวด
- 10.เทศบาลตำบล          มหาวัน
- 11.เทศบาลตำบล          ด่านแม่ละเมา
- 12.เทศบาลตำบล          แม่ปะ
- 13.มูลนิธิ          สยามกุ๊กชัย
14.          ทีมกู้ภัยสายฟ้า อ.แม่สอด
- 15.สถานีวิทยุ บลูเอฟเอ็ม

### การแบ่งกลุ่มผู้เข้าร่วมประชุมถอดบทเรียน

- กลุ่มที่ 1 อาสาสมัคร มูลนิธิ
- กลุ่มที่ 2 องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น
- กลุ่มที่ 3 สื่อมวลชน หน่วยงานราชการ

### ประเด็นคำถามในการประชุมถอดบทเรียน

1. โปรดอธิบายบทบาท หน้าที่ของท่านในกิจกรรมโครงการอาสาแจ้งข่าวถนนปลอดภัย
2. วัตถุประสงค์หรือสิ่งที่คาดหวังของกิจกรรมของท่านคืออะไร
3. ท่านได้อะไรจากการเข้าร่วมโครงการอาสาแจ้งข่าวถนนปลอดภัย
4. วัตถุประสงค์กับกิจกรรมที่ท่านดำเนินการมีปัญหาหรือไม่ อย่างไร (โปรดอธิบาย)
5. สิ่งที่ท่านได้เรียนรู้ในการแก้ปัญหาคืออะไร
6. การดำเนินงานส่วนใดที่ท่านคิดว่าดำเนินการได้ดี เพราะเหตุใด
7. ท่านมีข้อเสนอแนะในการพัฒนากิจกรรมให้ดีขึ้นอย่างไร (โปรดอธิบาย)
8. ความภาคภูมิใจในการทำงานนี้คืออะไร



### ผลการระดมสมองกลุ่มที่ 1 อาสาสมัคร มูลนิธิ

1. โปรดอธิบายบทบาท หน้าที่ของท่านในกิจกรรมโครงการอาสาแจ้งข่าวถนนปลอดภัย  
รับแจ้งเหตุ / ออกเผชิญเหตุ ซึ่งเป็นหน่วยปฏิบัติหลังจากรับทราบข่าวจาก ตำรวจ รพ.แม่สอด
2. วัตถุประสงค์หรือสิ่งที่คาดหวังของกิจกรรมของท่านคืออะไร  
ผู้ประสบเหตุมีทางเลือกในการแจ้งเหตุ/ถูกต้อง ทันที
3. ท่านได้อะไรจากการเข้าร่วมโครงการอาสาแจ้งข่าวถนนปลอดภัย  
การประสานงาน / เครือข่ายแจ้งเหตุ
4. วัตถุประสงค์กับกิจกรรมที่ท่านดำเนินการมีปัญหาหรือไม่ อย่างไร (โปรดอธิบาย)  
ช่องทางแจ้งเหตุมากไป /แจ้งที่ไหน เบอร์เดียวได้หรือไม่ สามารถประสานงานได้ทุกเครือข่ายหรือไม่
5. สิ่งที่ท่านได้เรียนรู้ในการแก้ปัญหาคืออะไร  
ศูนย์ประสานงานระดับจังหวัด อำเภอ ประสานงานแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
6. การดำเนินงานส่วนใดที่ท่านคิดว่าดำเนินการได้ผลดี เพราะเหตุใด  
มีการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง / มีอาสาสมัครในการบริการสาธารณะ / การมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
7. ท่านมีข้อเสนอแนะในการพัฒนากิจกรรมให้ดีขึ้นอย่างไร  
ของประมาณสนับสนุน / การสร้างจิตสำนึกในการบริการสังคม / การประชาสัมพันธ์
8. ความภาคภูมิใจในการทำงานนี้คืออะไร  
การมีส่วนร่วมในการช่วยเหลือสังคม / คนดีกำลังสอง

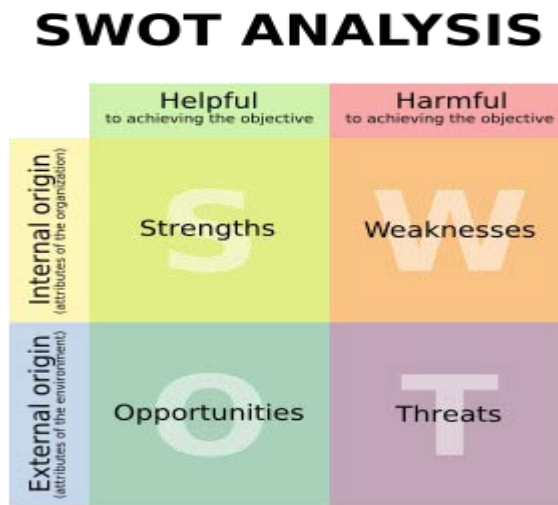
### ผลการระดมสมองกลุ่มที่ 2 องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

1. โปรดอธิบายบทบาท หน้าที่ของท่านในกิจกรรมโครงการอาสาแจ้งข่าวถนนปลอดภัย  
อปท. ต้องปฏิบัติตามกม. (พรบ.ปภ.2550) / บุคลากรไม่เพียงพอ อปพร.2% ไม่นั้นปริมาณ ขอให้เน้น  
คุณภาพ / ประสานหน่วยงานข้างเคียง / ตรวจสอบเบื้องต้น ประเมินสถานการณ์
2. วัตถุประสงค์หรือสิ่งที่คาดหวังของกิจกรรมของท่านคืออะไร  
ลดการสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สิน / ป้องกันการเกิดเหตุซ้ำซ้อน
3. ท่านได้อะไรจากการเข้าร่วมโครงการอาสาแจ้งข่าวถนนปลอดภัย  
วิธีการแจ้งข่าวสาร การรายงานข่าว / รู้จักเครือข่าย / มีจิตอาสา
4. วัตถุประสงค์กับกิจกรรมที่ท่านดำเนินการมีปัญหาหรือไม่ อย่างไร (โปรดอธิบาย)  
งบประมาณไม่เพียงพอ / ระบบสื่อสารขาดเอกภาพ
5. สิ่งที่ท่านได้เรียนรู้ในการแก้ปัญหาคืออะไร  
เกิดการเรียนรู้จากสถานการณ์จริงทำให้เข้าใจในการแก้ปัญหา
6. การดำเนินงานส่วนใดที่ท่านคิดว่าดำเนินการได้ผลดี เพราะเหตุใด  
การแจ้งเหตุได้รวดเร็วขึ้น / การประสานงานหน่วยงานต่างๆ
7. ท่านมีข้อเสนอแนะในการพัฒนากิจกรรมให้ดีขึ้นอย่างไร (โปรดอธิบาย)  
จัดประชุมเครือข่ายให้มากขึ้น / จัดอุปกรณ์กู้ชีพกู้ภัยให้มากขึ้น
8. ความภาคภูมิใจในการทำงานนี้คืออะไร  
สามารถช่วยชีวิตผู้อื่น / มีส่วนร่วมในการช่วยเหลือประชาชน

### กลุ่มที่3 สื่อมวลชน หน่วยงานราชการ

1. โปรดอธิบายบทบาท หน้าที่ของท่านในกิจกรรมโครงการอาสาแจ้งข่าวถนนปลอดภัย
  - ดำรง ทำงานภายใต้คำขวัญ ท่านจะรักหรือเกลียดตำรวจ อย่าลืมเรียกใช้ตำรวจตามมีหน้าที่ รับแจ้งเหตุ แจ้งกู้ชีพ กู้ภัย แจ้ง ตร.รักษาสถานที่เกิดเหตุ อำนวยจราจร.
  - แหวงฯ รับแจ้งเหตุ สํารวจทรัพย์สินทางราชการ
  - รพ.สั่งการกู้ชีพกู้ภัย
2. วัตถุประสงค์หรือสิ่งที่คาดหวังของกิจกรรมของท่านคืออะไร
  - ป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ / ลดการสูญเสีย / ช่วยเหลือผู้ประสบเหตุได้อย่างรวดเร็ว / ลดอุบัติเหตุซ้ำซ้อนจัดการจราจรได้โดยสะดวก
3. ท่านได้อะไรมากจากการเข้าร่วมโครงการอาสาแจ้งข่าวถนนปลอดภัย
  - แจ้งข่าว / รับทราบบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานอื่น / มีการบูรณาการการทำงานร่วมกันเกิดการประสานงานที่ดี
4. วัตถุประสงค์กับกิจกรรมที่ท่านดำเนินการมีปัญหาหรือไม่อย่างไร
  - การติดต่อสื่อสารติดต่อไม่ได้ในบางพื้นที่ / การแจ้งข้อมูลไม่ครบถ้วน / ถึงที่เกิดเหตุซ้ำประชาชนผู้ไร้รถใช้ถนน ไม่หลบ / การเดินทางยากลำบาก / ขาดเครื่องมือในการกู้ชีพกู้ภัย
  - ติดขัดในระบบการสั่งการ ควรมอบหมายผู้มีอำนาจในการตัดสินใจ
5. สิ่งที่ท่านได้เรียนรู้ในการแก้ปัญหาคืออะไร
  - ระบบการปฏิบัติงานของแต่ละหน่วยงานซับซ้อน / การติดต่อประสานงานลำบาก(จุดอับสัญญาณ วิทยุสื่อสาร โทรศัพท์เคลื่อนที่) / อุปกรณ์ในการกู้ชีพกู้ภัยไม่เพียงพอ ไม่ทันสมัย
6. การดำเนินงานส่วนใดที่ท่านคิดว่าดำเนินการได้ผลดี เพราะเหตุใด
  - มีการปรับปรุงช่องทางจราจร แก้ไขจุดเสี่ยง / มีการประชาสัมพันธ์ในการใช้รถใช้ถนนปลอดภัย
  - สื่อสารสามารถเข้าถึงผู้รับสาร ได้อย่างรวดเร็ว / การปิดเส้นทางจราจรอย่างทันทั่วทั้งที่
7. ท่านมีข้อเสนอแนะในการพัฒนากิจกรรมให้ดีขึ้นอย่างไร
  - พัฒนาระบบการสื่อสารให้มีประสิทธิภาพ / แก้ไขจุดอับสัญญาณโทรศัพท์มือถือ
  - รายงานข้อมูล ให้หัวหน้าหน่วยงานรับทราบ / จัดประชุมอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการหาสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุใหญ่ / จัดทำคู่มือการปฏิบัติงานในการดำเนินการ เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติ
8. ความภาคภูมิใจในการทำงานนี้คืออะไร
  - มีความสุขใจ / มีส่วนร่วมในการช่วยเหลือสังคม

## SWAT Analysis

**จุดแข็ง**

- มีสถานีวิทยุกระจายเสียงเป็นกระบอกเสียงแข็งแกร่งได้อย่างทันทั่วถึง
- มีการร่วมมืออย่างเป็นทางการและไม่เป็นทางการในการเข้าถึงอุบัติเหตุ
- มีกลไกของรัฐด้านการช่วยเหลือประชาชน

**จุดอ่อน**

- ระบบสั่งการซ้ำซ้อนบางครั้งไม่ชัดเจน
- งบประมาณในภาครัฐไม่เพียงพอ
- เครื่องมือไม่เพียงพอ ไม่ทันสมัย

**โอกาส**

- หน่วยงานราชการและเอกชนเห็นความสำคัญและพร้อมให้ความร่วมมือ
- องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้ความร่วมมือและพร้อมสนับสนุน

**อุปสรรค**

1. สภาพภูมิประเทศเป็นภูเขาสลับซับซ้อนเกิดจุดบอดในการสื่อสาร
2. ระบบการแจ้งข่าวมีหลายช่องทางขาดเอกภาพ

**ข้อคิดเห็น**

เป้าหมายแรก ของโครงการขับเคลื่อนผ่านสื่อร่วมใจประชาลคอุบัติเหตุจังหวัดตาก อยู่ที่การค้นคน เนื่องจากเห็นความสำคัญของคน ว่าเป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่สุดในการดำเนินกิจกรรมทุกอย่าง ดังนั้น การค้นคน จึงหมายถึงการระดมทรัพยากรพื้นฐานที่สำคัญที่สุดของของจังหวัด มาใช้ในการดำเนินโครงการ ซึ่งกิจกรรมการค้นคน กระทำผ่านการเปิดเวทีประชาสัมพันธ์ แนะนำโครงการในระดับจังหวัดและในระดับพื้นที่ คือ 5 อำเภอฝั่งตะวันตกของจังหวัดตาก ได้แก่ อำเภอแม่สอด อำเภอพบพระ อำเภอแม่ระมาด อำเภอท่าสองยาง และอำเภออุ้มผาง ผ่านตัวแทนชุมชน ได้แก่ นายอำเภอ กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ชรบ. อปพร. ท้องถิ่น ได้เข้ามามีส่วนร่วมในการปลูกจิตสำนึกในคน ในสังคม เอรฐระกับสังคม ทำให้เป้าหมายของกิจกรรมการค้นคน บรรลุวัตถุประสงค์ โดยได้บทเรียน ข้อคิดจากกิจกรรมดังกล่าว คือ

**ประชากรที่หนึ่ง** การได้กลุ่มคนที่มีความหลากหลาย เข้าร่วมในโครงการ ทั้งกลุ่มเพศ วัย ประสบการณ์ เช่น ชาวบ้าน ข้าราชการระดับท้องถิ่น คนขับรถตู้สาธารณะ/รถโดยสารประจำทาง เชื่อมเครือข่ายการทำงานร่วมกันกับ ตำรวจ โรงพยาบาล แขวงการทาง เกิดการมีส่วนร่วมของทุกฝ่าย ยกตัวอย่างประโยชน์จากการประชาสัมพันธ์ด้วยวิธีติดสติ๊กเกอร์รถยนต์ ยกตัวอย่าง มีผู้โดยสารรถตู้สาธารณะแจ้งข่าว เมื่อเห็นสิ่งผิดปกติเข้ามายังสถานี เหตุการณ์ชนย้าย กลัวขโมยไม้โดยการฝากรถตู้ไปที่ละกล่อง ปลายทางคืออำเภอเมืองตาก และมีรถมารับอีกต่อหนึ่ง ผู้ให้ข้อมูลแจ้งว่ามี การแพ้คัดด้วยไม้ใส่กล่อง แต่เนื่องจากกล่องมีรอยแตก จึงได้เห็นกลัวยไม้โผล่ออกมา และให้เหตุผลของการแจ้งมายังสถานี วิทยุว่า เห็นหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อ แจ้งข่าวที่สติ๊กเกอร์ติดรถยนต์คันข้างหน้า ทั้งนี้ตนเลือกจะแจ้งสื่อมากกว่าแจ้งให้ ตำรวจทราบ เนื่องจากสื่อมีความรวดเร็วในการติดตามมากกว่า เป็นต้น

**ประชากรที่สอง** จำนวนคนที่เข้าร่วมโครงการ มีความสัมพันธ์ทั้งในด้านปริมาณและคุณภาพ กล่าวคือ การเพิ่มจำนวนในด้านคุณภาพ จากการประชาสัมพันธ์และการจัดอบรมซึ่งถือเป็นการเปิดตัวโครงการ ทำให้คนจำนวนหนึ่งเข้าใจโครงการ มีความสนใจที่จะเข้าร่วมโครงการ และมีจิตสำนึกในการเอาธุระกับสังคม ที่ตนเองอาศัยอยู่ ก่อให้เกิดแกนนำในแต่ละพื้นที่ ส่งผลให้เกิดการประชาสัมพันธ์แบบปากต่อปาก ทำให้การดำเนินการค้นพลังอาสาสมัครทำได้สะดวกมากขึ้น เห็นได้จากจำนวนอาสาสมัครเข้าอบรมมีจำนวนเพิ่มขึ้น การนำผู้รู้จริง ทำจริงมาเป็นวิทยากรทำให้ข้อมูลที่ส่งผ่าน ไปยังอาสาสมัครครบถ้วน และในการอบรมยังจัดให้มีการเล่นบทบาทสมมติเพื่อให้อาสาสมัครผู้เข้าอบรมเข้าใจ ขั้นตอนการแจ้งและรายงานเหตุได้อย่างสมบูรณ์มากขึ้น อย่างไรก็ตาม ยังพบปัญหาที่เกิดขึ้นว่า สม่าเสมอ คือเรื่องเจ้าหน้าที่รับแจ้งเหตุประจำสถานีไม่เพียงพอ มักได้ยินว่า โทรศัพท์เข้ามาแจ้งแต่ไม่มีผู้รับสาย จึงจำเป็นต้องแก้ไขด้วยการจัดเวรรับแจ้งเหตุ และปัญหา ผู้แจ้งหรือผู้รับแจ้งเอง ตื่นเต้น ทำให้ส่งผ่านข้อมูลไม่ครบถ้วน หนทางแก้ไขคือทั้งผู้แจ้ง และผู้รับแจ้ง มีแบบฟอร์มระบุหัวข้อที่จำเป็นต่อการแจ้งเหตุไว้ เพื่อป้องกันความผิดพลาด

**ประชากรที่สาม** การจัดเก็บข้อมูลข่าวสารที่ได้จากการดำเนินกิจกรรม โดยทั่วไปมีการพูดคุยแลกเปลี่ยนข้อมูลต่างๆ แต่ปัญหาสำคัญคือ การจัดการข้อมูลที่มีอยู่อย่างมากมายให้เป็นระบบ และสามารถนำข้อมูลดังกล่าวมาใช้ในการปฏิบัติหรือการปรับเปลี่ยนให้เกิดผลต่อการปฏิบัติอย่างแท้จริง

**ประชากรที่สี่** การสร้างแรงจูงใจให้แก่อาสาสมัคร ด้วยการให้โอกาสเป็นผู้นำของกลุ่ม ติดตามผล อาสาสมัครรุ่นใหม่ สร้างความภาคภูมิใจและเกิดกำลังใจในการทำงานอาสาเพื่อสังคมมากขึ้น นอกจากนี้ ในการประชุมสรุปงาน ผู้ที่มีผลการแจ้งเหตุมากที่สุดจะได้รับของรางวัลเป็นขวัญกำลังใจในการทำงานต่อไป

\*\*\*\*\*