



# รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการ

พัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรสู่การแก้ไข  
ปัญหาอุบัติเหตุแบบบูรณาการ อำเภอบ้านไผ่  
จังหวัดขอนแก่น

โดย

จิรวรรณ กิจเลิศพรไพโรจน์

สิงหาคม 2553

โครงการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจร  
สู่การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุแบบบูรณาการ อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น

( สัญญาเลขที่ ACC2 52054 )

โดย

จิรวรรณ กิจเลิศพรไพโรจน์

ได้รับทุนสนับสนุนโดย

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ ( สสส. )

สิงหาคม 2553



## สรุปสำหรับผู้บริหาร

อุบัติเหตุนานาชาติการจราจร ที่ก่อให้เกิดการสูญเสียชีวิตอย่างมากมายในปัจจุบัน และยังคงมีความรุนแรงอยู่ตลอดไม่หยุดหย่อนนั้น มีสาเหตุมาจากปัจจัยหลายด้าน ไม่ว่าจะเป็นเรื่องสภาพ โครงสร้าง หรือการออกแบบเส้นทางจราจร เรื่องของยานพาหนะ หรือเรื่องพฤติกรรมจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งในการเกิดเหตุแต่ละครั้ง ถ้าสามารถนำข้อมูลมาวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุของปัญหาจริง ๆ ก็จะพบทางออกของการแก้ปัญหาได้เป็นส่วนใหญ่

ดังนั้น โดยหลักการของการใช้ข้อมูลที่รอบด้าน จากทุกส่วนที่เกี่ยวข้อง เข้ามาวิเคราะห์ร่วมกัน เพื่อแก้ปัญหาซึ่งเกิดการลงปฏิบัติใช้ใน อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ซึ่งมีโรงพยาบาล สถานีตำรวจ ขนส่ง พุทธศาสนิกชน สมาคม แขวงทางหลวง โรงเรียน และ อบต. อบท. ได้ร่วมกันสร้างเครือข่าย และนำข้อมูลมาวิเคราะห์ร่วมกัน พบว่าเกิดจากความผิดพลาด และแนวทางแก้ปัญหาที่ชัดเจน เมื่อข้อมูลเหล่านี้ถูกส่งมอบไปยังหน่วยราชการ ผู้บริหารอำเภอและท้องถิ่น หรือเอกชนที่เกี่ยวข้อง ได้ทำให้เกิดความตระหนักในความสำคัญของปัญหา ยินดีให้ความร่วมมือแก้ปัญหาาร่วมกัน จนสามารถแก้ไขและป้องกันปัญหาที่เกิดขึ้นได้อย่างถาวร ดังตัวอย่างที่ เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ชนท้ายรถสิบล้อเสียชีวิตบ่อยมาก บนถนนมิตรภาพ หน้าปั๊มน้ำมัน ปตท. ด้วยสาเหตุของไม่มีแสงสว่างเพียงพอ เนื่องจากรถบรรทุกขอมจอดรอเติมแก๊สเป็นเวลานาน การดำเนินการสามารถผลักดันให้มีแสงสว่างข้างถนนตลอดแนวหน้าปั๊มน้ำมัน โดยเจ้าของปั๊มน้ำมันยินดีเสียค่าใช้จ่ายในการลงทุนและดูแลตลอด ทำให้ไม่เกิดอุบัติเหตุดังกล่าวอีกเลย นอกจากนี้ยังมีกรณี สามารถดำเนินการปิดสี่แยกหนองน้ำใส ถนนเลี่ยงเมืองบ้านไผ่ไปอำเภอบรบือ ได้สำเร็จทำถนนกลับรถ U-Turn แทน ด้วยการตัดสินใจของแขวงทางหลวงระดับพื้นที่เอง ผลหลังจากการดำเนินงานได้รับทราบผลการวิเคราะห์ข้อมูลของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ณ จุดนี้ ทำให้ไม่เกิดอุบัติเหตุอีกเลย ในจุดนี้เช่นเดียวกัน

จะเห็นได้ว่า การแก้ไขจุดเสี่ยงต่าง ๆ เกิดขึ้นจากการนำข้อมูลมาวิเคราะห์ให้ดีแล้ว สามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการแก้ปัญหาได้อย่างเป็นรูปธรรม ประเด็นสำคัญคือ ต้องมีข้อมูลให้ครบถ้วนทุกด้าน และมีเครือข่ายที่เข้มแข็ง เกาะติด สม่่าเสมอ พยายามส่งมอบข้อมูลเหล่านี้ให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง พร้อมทั้งสังคมทั่วไป ให้ได้รับรู้มากที่สุด แล้วจะสามารถดึงความร่วมมือร่วมใจ ร่วมมือกันแก้ปัญหาได้อย่างจริงจังและยั่งยืน

## บทคัดย่อ

อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น เป็นอำเภอหนึ่งในจังหวัดขอนแก่น ที่ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุจราจรเช่นพื้นที่ต่างจังหวัดอื่นๆในประเทศไทย สถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจร ผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตยังคงมีแนวโน้มที่สูงขึ้นเรื่อยๆ

โครงการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรสู่การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุแบบบูรณาการ อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น เป็นโครงการบูรณาการโดยอาศัยหลักการพัฒนาระบบข้อมูล โดยการนำข้อมูลอุบัติเหตุของแต่ละหน่วยงานมารวบรวมวิเคราะห์ หาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจร นำผลการวิเคราะห์ไปใช้ประโยชน์ต่อการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุโดยบูรณาการแก้ไขปัญหาจากทุกภาคส่วนและทุกภาคีเครือข่าย กำหนดวัตถุประสงค์ของโครงการไว้ 3 ประการคือ

1. เพื่อให้มีการบูรณาการด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุจราจรในภาพรวมของอำเภอ
2. เพื่อศึกษาปัญหา สาเหตุและปัจจัยของการเสียชีวิตรวมทั้งอุบัติเหตุที่มีมูลค่าความสูญเสียสูง จากอุบัติเหตุจราจรในเชิงลึกและเชิงคุณภาพ
3. เพื่อนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาวิเคราะห์ไปนำเสนอ เพื่อนำไปใช้ในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรของอำเภอบ้านไผ่ อย่างเป็นระบบ

โดยมีเป้าหมายในการดำเนินงาน มีระบบฐานข้อมูลการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในเชิงลึกและสาเหตุ ปัจจัยที่เกี่ยวข้องของการเกิดอุบัติเหตุ ที่มีคุณภาพและสามารถนำมาใช้ในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรของอำเภอ สำหรับกลุ่มเป้าหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจร เช่น ตำรวจ สาธารณสุข ขนส่ง แขวงการทาง ทางหลวงชนบท พุทธศาสนสภามคม องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กิจกรรมและเครื่องมือที่ใช้ในโครงการ เน้นการบูรณาการข้อมูลของหน่วยงานที่มีอยู่แล้ว และการเก็บข้อมูลโดยการ ลงพื้นที่จุดเกิดเหตุเพื่อเก็บรายละเอียดการเสียชีวิตทุกราย สอบสวนอุบัติเหตุ Injury Surveillance การประชุมแบบมีส่วนร่วม(Death case conference) โดยนำข้อมูลเชิงคุณภาพ/ case study/case investigation เพื่อช่วยกันวิเคราะห์หาสาเหตุ ปัจจัยเสี่ยงและวิธีป้องกัน โดยการเสนอแนะวิธีการแก้ปัญหาเบื้องต้นให้กับหน่วยงานนโยบายและหน่วยปฏิบัติ ซึ่งใช้การบริหารจัดการของหน่วยงานนั้น รวบรวมสาเหตุเชิงลึกของการเกิดอุบัติเหตุเพื่อนำไปสู่การกำหนดมาตรการในการแก้ไขปัญหาอย่างถูกต้องในระดับนโยบายระดับสูงต่อไป

จากการดำเนินงานตั้งแต่ 1 ธันวาคม 2552 – 31 กรกฎาคม 2553 ระยะเวลา 8 เดือน ผลการเก็บข้อมูลทั้งหมด จำนวน 55 กรณีศึกษา จำนวนผู้เสียชีวิต 19 ราย จำนวนผู้บาดเจ็บ 79 ราย ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลกรณีศึกษาการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า ปัจจัยเสี่ยงที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุและส่งผลให้มีการบาดเจ็บ การเสียชีวิต ส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่เอง ร้อยละ 79.44 ลิงแควล่อ้ม (จุดเสี่ยงทางถนน) ร้อยละ 19.63 สภาพของยานยนต์ ร้อยละ 0.93 ปัจจัยที่เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ส่วนใหญ่เกิดจากการขับรถด้วยความเร็วสูง (ร้อยละ 31.78), ไม่สวมหมวก

นิรภัย/คาดเข็มขัดนิรภัย (ร้อยละ 18.69), ขับขี่ขณะเมาสุรา (ร้อยละ 10.28) จะเห็นว่า ในพื้นที่อำเภอ บ้านไผ่ การขับรถด้วยความเร็วสูงเป็นปัญหามากกว่าพื้นที่อื่นๆ เนื่องจากด้วยบริบทของเกอบ้านไผ่ พบว่าปัจจัยก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรและมีผู้เสียชีวิต เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่เป็นส่วนใหญ่ ได้แก่ การขับรถด้วยความเร็วสูง (ร้อยละ 27.91), ไม่สวมหมวกนิรภัย/คาดเข็มขัดนิรภัย (ร้อยละ 20.93), ขับขี่ขณะเมาสุรา (ร้อยละ 16.28) เห็นได้ว่าปัจจัยที่ทำให้เกิดการเสียชีวิต ไม่แตกต่างกับ ปัจจัยโดยรวมที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ ช่วงกลางวัน โดยช่วงที่เกิด อุบัติเหตุสูงสุดได้แก่ เวลา 16.01 – 20.00 น. และ เวลา 20.01 – 24.00 น. แต่อย่างไรก็ตามในด้านของ สิ่งแวดล้อมที่เป็นปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญพบว่าแสงสว่างไม่เพียงพอ ร้อยละ 9.30 เมื่อวิเคราะห์ถึง จำนวนของปัจจัยเสี่ยงระหว่างอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิต และอุบัติเหตุที่ไม่มีผู้เสียชีวิต พบว่าอุบัติเหตุที่ มีผู้เสียชีวิตมีค่าเฉลี่ยของจำนวนปัจจัยเสี่ยงเท่ากับ 2.44 ปัจจัย และไม่มีผู้เสียชีวิตมีค่าเฉลี่ยของ จำนวนปัจจัยเสี่ยงเท่ากับ 1.73 ปัจจัย จะเห็นว่าหากมีปัจจัยเสี่ยงมากกว่า 2 ปัจจัยจะมีโอกาสเสียชีวิต จากอุบัติเหตุสูง ปัจจัยต่างๆเหล่านี้ส่วนใหญ่เกิดจากความไม่ตระหนักในความปลอดภัยของผู้ขับขี่ และเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรโดยตรง ดังนั้นแนวทางในการแก้ไขควรให้มีการบังคับใช้ กฎหมายอย่างเคร่งครัด, สร้างความตระหนักในความปลอดภัยในการขับขี่, ปลูกฝังวินัยจราจรและ ปลูกจิตสำนึกตั้งแต่วัยเยาว์

#### ผลการดำเนินงาน/จุดแข็ง/ข้อเสนอแนะ

1. เกิดทีมงานเครือข่ายการทำงานที่เข้มแข็ง กลุ่มแกนซึ่งเกาะติดปัญหา ที่มีความมุ่งมั่นและ หุ่่มเท เวทีประชุมพูดคุยกันสม่ำเสมอ รวมทั้งเกิดกระบวนการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ซึ่งกันและกัน
2. เกิดกระบวนการบูรณาการข้อมูลของหน่วยงานเครือข่ายที่มีอยู่แล้ว ภาคิเครือข่ายได้นำ ข้อมูลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุมาเชื่อมโยงและใช้ร่วมกัน
3. ข้อมูลอุบัติเหตุได้รับการวิเคราะห์เกิดกระบวนการ การใช้ข้อมูลเพื่อขับเคลื่อนสู่การแก้ไข ปัญหา อุบัติเหตุจราจร นำเสนอข้อมูลที่มีชีวิตทำให้กระตุ้นจิตใจของผู้ได้รับข้อมูล
4. เกิดกระบวนการบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงาน ชุมชนและเอกชนในการเข้ามามีส่วนร่วม ซึ่งเป็นจุดเด่นและจุดแห่งความสำเร็จของโครงการนี้อย่างมาก เช่น การแก้ไขจุดเสี่ยงที่ถนนมิตรภาพ หน้าปั้มน้ำมันปตท. ลีแยกหนองน้ำใส และจุดเสี่ยงหลายแห่งในพื้นที่ได้รับการแก้ไขทันที
5. ใช้สื่อโทรทัศน์ สื่อเคเบิลท้องถิ่นและสื่ออื่นๆเข้ามาช่วยในการกระตุ้นการแก้ไขปัญหา และการประชาสัมพันธ์ สะท้อนปัญหา และเสนอสิ่งดีดีที่เกิดขึ้นในพื้นที่
6. หน่วยงานที่เข้าร่วมเป็นภาคีเครือข่ายเกิดการตื่นตัวมีการต่อยอดโครงการอบรมให้ความรู้ การขับขี่ปลอดภัยเจ้าหน้าที่ในสังกัด
7. ควรใช้โครงการนี้เป็นต้นแบบ มีการขยายผลโดยการนำโครงการนี้ไปสู่พื้นที่อื่นๆ ได้
8. ตัวอย่างของการแก้ไขปัญหาลุทธิเหตุเสี่ยงหน้าปั้มน้ำมันปตท.ควรจะมีการขยายผลการแก้ไขปัญหาลุทธิ การกำหนดนโยบายสาธารณะ

## กิตติกรรมประกาศ

คณะผู้จัดทำ ขอขอบพระคุณ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ และศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน ที่สนับสนุนงบประมาณ ในการดำเนินโครงการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรสู่การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุแบบบูรณาการ อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น

โครงการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรสู่การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุแบบบูรณาการ อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่นฉบับนี้ สำเร็จสมบูรณ์ได้ด้วยความกรุณาและความช่วยเหลืออย่างดียิ่ง จาก นายแพทย์ประยูร โกวิทช์ นายแพทย์อัครเดช บำรุง รศ.นงลักษณ์ สุพรรณไชยมาตย์ อาจารย์สุรพล เหลี่ยมสูงเนิน อาจารย์สมบัติ เหวระกุล ที่ได้ชี้แนะแนวทางในการทำงานให้ข้อคิด คำแนะนำ ช่วยวิเคราะห์ แก้ไขข้อบกพร่องในด้านต่างๆ

ขอขอบพระคุณหน่วยงานภาคีเครือข่าย โรงพยาบาลบ้านไผ่ สถานีตำรวจภูธรบ้านไผ่ สำนักงานขนส่งขอนแก่น (สาขาบ้านไผ่) แขวงทางหลวงชนบทที่ 3 (บ้านไผ่) สถานีตำรวจภูธรเลย พุทธศาสนิกสมาคม องค์การบริหารส่วนตำบลหนองน้ำใส วิทยาลัยการอาชีพบ้านไผ่ เทศบาลเมืองบ้านไผ่ ที่เห็นความสำคัญในการให้โอกาสเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานมาร่วมเป็นคณะทำงาน โครงการ รวมทั้ง เป็นพลังในการขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหาและป้องกันอุบัติเหตุแบบบูรณาการ

ขอขอบพระคุณคุณอัครเดช ปาทาน ผู้จัดการปั้มน้ำมันปตท. หจก.พจนันปิโตรเอเชีย จำกัด ที่ได้เสียสละ มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาและป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

ขอขอบพระคุณสื่อมวลชน ที่ได้ช่วยสะท้อนปัญหาอุบัติเหตุของพื้นที่ และสะท้อนสิ่งดีๆ ที่เกิดขึ้น

ขอขอบพระคุณผู้บาคเจ้า ผู้เสียชีวิต และครอบครัว ที่เปรียบเสมือนเป็นครูของโครงการนี้ ที่ได้นำเรื่องราวมาเล่าสะท้อนเพื่อมุ่งหวังให้เกิดการแก้ไขปัญหาและป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

ขอขอบพระคุณ ทีมภาคีเครือข่ายป้องกันอุบัติเหตุ(ทีมทำงาน MIS) ทุกท่านที่ทุ่มเท เสียสละ ให้ความร่วมมือ ร่วมแรง ร่วมใจ ให้กำลังใจซึ่งกันและกัน เป็นกัลยาณมิตรที่ดีต่อกัน จนทำให้โครงการสำเร็จไปได้ด้วยดีและทุกคนมีความสุข

คณะผู้จัดทำโครงการขอขอบพระคุณไว้ ณ โอกาสนี้ด้วย

คณะผู้จัดทำโครงการ

กันยายน 2553

## บทที่ 1

### บทนำ

#### หลักการและเหตุผล

ปัญหาอุบัติเหตุจากรางเป็นปัญหาสำคัญทั่วโลก จากสถิติขององค์การอนามัยโลกปี 2545 พบว่ามีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรางประมาณ 1.18 ล้านคน เฉลี่ย 3,242 คนต่อวัน โดยร้อยละ 70 ของผู้เสียชีวิตมีอายุน้อยกว่า 45 ปี ซึ่งส่วนใหญ่เป็นประชากรวัยแรงงาน สถิติการเกิดอุบัติเหตุของประเทศไทยยังอยู่ใน 5 อันดับต้นของสถิติโลก มูลค่าความเสียหายในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาสูงมากกว่า 2 แสนล้านบาท คิดเป็น 2.8% ของ GDP สถิติอุบัติเหตุจากรางทางบกในรอบ 3 ปี ตั้งแต่ปี 2548- 2550 พบว่าจำนวนคดีอุบัติเหตุจากรางทางถนนในปี 2548 เกิดขึ้น 122,122 ครั้ง ปี 2549 เกิดขึ้น 110,686 ครั้ง และในปี 2550 เกิดขึ้น 101,752 ครั้ง สำหรับจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2548 จำนวน 12,831 คน ปี 2549 จำนวน 12,693 คน และปี 2550 จำนวน 12,492 คน ส่วนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2548 จำนวน 94,446 ราย ปี 2549 จำนวน 83,290 ราย และในปี 2550 จำนวน 79,029 ราย (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน) ปัจจุบันคนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรางปีละประมาณ 15,000 ราย เฉลี่ยชั่วโมงละ 2 ราย กว่าครึ่งหนึ่ง อายุ 15-35 ปี (จดหมายข่าว สอจร.ปี3 ฉ 4) หากคิดเป็นมูลค่าทางเศรษฐกิจจะสูญเสียประมาณ 58,900 ล้านบาท (จากการประเมินของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) ผู้เสียชีวิต 1 คนสูญเสียทางเศรษฐกิจประมาณ 4.8 ล้านบาท ผู้บาดเจ็บ 1 คนสูญเสียทางเศรษฐกิจประมาณ 22,000 บาท ซึ่งจังหวัดขอนแก่นเป็นหนึ่งในจังหวัดที่มีอัตราการบาดเจ็บและตายจากอุบัติเหตุจากรางสูงของประเทศมาตลอด จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากราง ปี 2543 - 2547 พบว่า อัตราการบาดเจ็บด้วยอุบัติเหตุจากรางต่อแสนประชากรเท่ากับ 1,189.54, 1,204.54, 1,257.54, 1,288.38 และ 1,355.75 ตามลำดับ ในปี 2549 เกิดอุบัติเหตุ 753 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ 1,015 ราย และผู้เสียชีวิต 425 รายเฉลี่ย 35.4 รายต่อเดือน และในปี 2550 เกิดอุบัติเหตุ 661 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บจำนวน 662 ราย และผู้เสียชีวิต 328 รายเฉลี่ย 27.33 รายต่อเดือน (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดขอนแก่น)

อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น เป็นอำเภอหนึ่งในจังหวัดขอนแก่น ห่างจากจังหวัดขอนแก่น 44 กิโลเมตร มีพื้นที่ 497.327 ตร.กม. การปกครอง 10 ตำบล เทศบาลเมือง 1 แห่ง จำนวนหมู่บ้าน 107 หมู่บ้าน และ องค์การบริหารส่วนตำบล 10 แห่ง สถานศึกษามีโรงเรียนมัธยม 4 แห่งและระดับอุดมศึกษา 2 แห่ง ประชากรตามทะเบียนสำมะโนครัว จำนวน 109,904 คน ด้วยบริบทของอำเภอบ้านไผ่ ที่มีอาณาเขตติดต่อกับอำเภอต่างๆ เช่น ทิศเหนือติดต่อกับอำเภอบ้านแฮด ทิศใต้ติดกับ

อำเภอโนนศิลา อำเภอหนองสองห้อง และอำเภอเปือยน้อย ทิศตะวันออกติดกับอำเภอกุดรัง อำเภอบรบือ และอำเภอโกสุมพิสัย จังหวัดมหาสารคาม ทิศตะวันตกติดกับอำเภอชนบทและอำเภอมัญจาคีรี ซึ่งเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทั้งทางรถไฟและรถยนต์ โดยมีถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ถนนมิตรภาพและทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 23 ถนนแจ้งสนิท ผ่านอำเภอบ้านไผ่ ด้วยบริบทของอำเภอบ้านไผ่ ส่งผลให้มีการเกิดอุบัติเหตุทางถนน สถิติอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ปี 2549 – 2551 ปี 2549 มีผู้บาดเจ็บ 1,985 ราย เสียชีวิต 30 ราย ปี 2550 ผู้บาดเจ็บ 1,914 ราย เสียชีวิต 30 ราย และปี 2551 ผู้บาดเจ็บ 1,841 ราย เสียชีวิต 30 ราย เฉลี่ยผู้เสียชีวิต 2.5 รายต่อเดือน (ข้อมูลโรงพยาบาลบ้านไผ่) ถึงแม้ว่าสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จะลดลงแต่ผู้เสียชีวิตยังคงมีสถิติที่สูง ส่วนข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ปี 2552 ของอำเภอบ้านไผ่ พบว่า ผู้เสียชีวิตในสถานที่เกิดเหตุมีจำนวนมาก ตามตารางเปรียบเทียบการเสียชีวิตดังนี้

เปรียบเทียบ จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต จากอุบัติเหตุจากรถ

อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น

ปีงบประมาณ 2552 (ช่วงเดือน ตุลาคม 2551-มิถุนายน 2552)

เดือน	อุบัติเหตุผู้บาดเจ็บ จำนวน (ราย)	เสียชีวิต			Refer***	Admit
		ก่อนมาถึงรพ Dead before arrival	ที่เกิดเหตุ Dead at scene	รพ. Dead at ER		
ต.ค.-51	171		1		16	18
พ.ย.-51	192		1		24	19
ธ.ค.-51	194		1	2	24	28
ม.ค.-52	170		1		19	22
ก.พ.-52	180		1		15	24
มี.ค.-52	221		2		28	33
เม.ย.-52	196	2			15	26
พ.ค.-52	212		3		5	27
มิ.ย.-52	196	1		1	14	34
<b>รวม</b>	<b>1,732</b>	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>160</b>	<b>231</b>
<b>คิดเป็น</b>		<b>0.17%</b>	<b>0.57%</b>	<b>0.17%</b>		<b>13.33%</b>

หมายเหตุ : กรณี Refer ไม่ได้แยกอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์หรืออุบัติเหตุอื่นๆ

ข้อมูล : โรงพยาบาลบ้านไผ่



ถึงแม้ว่าที่ผ่านมาศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้บูรณาการการทำงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรของจังหวัด ที่เน้นยุทธศาสตร์ 6 ด้าน ทั้งด้านบังคับใช้กฎหมาย วิศวกรรมจราจร การให้ความรู้การประชาสัมพันธ์ การมีส่วนร่วม ด้านการแพทย์ฉุกเฉิน และยุทธศาสตร์ด้านการประเมินผล โดยมีการดำเนินงานมาตั้งแต่ปี 2549 และหน่วยงานส่วนใหญ่ที่ดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรของจังหวัดขอนแก่น พบว่า มีการเก็บข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจร จำนวนผู้บาดเจ็บ ผู้เสียชีวิต หรือข้อมูลจุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุ แยกส่วนของแต่ละหน่วยงาน แต่ยังไม่มีการระบุข้อมูลที่ต้องการ ที่เป้าหมายร่วมกัน (KPI ร่วม) ขาดการรวบรวมข้อมูลที่มีคุณภาพ ถูกต้อง ครบถ้วน เป็นปัจจุบัน และขาดการวิเคราะห์ข้อมูลไปถึงเหตุปัจจัยที่แก้ไขได้ รวมทั้งการเชื่อมโยงข้อมูลเพื่อการแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบในภาพที่สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ (ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน สวปด.) ดังนั้น อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น โดยภาคีเครือข่ายป้องกันอุบัติเหตุ อำเภอบ้านไผ่ เห็นความสำคัญในการพัฒนาระบบข้อมูล โดยการนำข้อมูลของแต่ละหน่วยงานมารวบรวมวิเคราะห์ หาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจร เพื่อนำผลการวิเคราะห์ไปใช้ประโยชน์ต่อการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรของอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ต่อไป

### วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้มีการบูรณาการด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุจราจรในภาพรวมของอำเภอ
2. เพื่อศึกษาปัญหา สาเหตุและปัจจัยของการเสียชีวิตรวมทั้งอุบัติเหตุที่มีมูลค่าความสูญเสียสูง จากอุบัติเหตุจราจรในเชิงลึกและเชิงคุณภาพ
3. เพื่อนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาวิเคราะห์ไปนำเสนอ เพื่อนำไปใช้ในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรของอำเภอบ้านไผ่ อย่างเป็นระบบ

### เป้าหมาย

มีระบบฐานข้อมูลการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในเชิงลึก และสาเหตุ ปัจจัยที่เกี่ยวข้องของการเกิดอุบัติเหตุ ที่มีคุณภาพและสามารถนำมาใช้ในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรของอำเภอได้

### กลุ่มเป้าหมาย

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจร เช่น ตำรวจ สาธารณสุข แขวงทางหลวงชนบท สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

โดยเลือกอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นในพื้นที่ อำเภอบ้านไผ่ และอำเภอโนนศิลา เกิดความสูญเสียเสียชีวิต บาดเจ็บสาหัส รวมทั้งความสูญเสียที่มีมูลค่าสูง เช่น อุบัติเหตุหมู่

วิธีการดำเนินการ

วัตถุประสงค์	กิจกรรม	งบประมาณ	ผลที่คาดว่าจะได้รับ
1. เพื่อให้มีการบูรณาการด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุจราจรในภาพรวมของอำเภอ	-จัดประชุมคณะทำงานเพื่อชี้แจงโครงการและร่วมกันพิจารณาข้อมูลของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจร (แต่ละหน่วยงานนำข้อมูลจุดเสี่ยง ร่วมกันพิจารณา กำหนดจุดเสี่ยง พิจารณาจุดเสี่ยงอื่น กำหนดการเก็บข้อมูลเสียชีวิต บาดเจ็บสาหัส ทั้งในจุดเสี่ยงและนอกจุดเสี่ยง) ค่าอาหารและค่าตอบแทน (15X200X2)	6,000	เกิดทีมข้อมูลอุบัติเหตุหรือกลุ่มแกนเพื่อเกาะติดปัญหาและจัดการข้อมูลมีการบูรณาการการทำงานร่วมกันในอำเภอ
2. เพื่อศึกษาปัญหาสาเหตุและปัจจัยของการเสียชีวิต บาดเจ็บสาหัสรวมทั้งอุบัติเหตุที่มีมูลค่าความสูญเสียสูงจากอุบัติเหตุจราจรในเชิงลึกและเชิงคุณภาพ	-ลงพื้นที่จุดเกิดเหตุเพื่อเก็บรายละเอียดการเสียชีวิตทุกราย สอบสวนอุบัติเหตุ Injury Surveillance ค่าตอบแทนการเก็บข้อมูล 500บาท X 5 ราย X 3 หน่วยงาน X 11 เดือน - สรุปผลการเกิดอุบัติเหตุทันทีหลังเกิดเหตุ เพื่อจะได้ข้อมูลที่เป็นจริง และรวดเร็วทันเวลา ค่าวิเคราะห์ผล ค่าอาหารและค่าตอบแทน	82,500  40,500	ทราบถึงสาเหตุของการเสียชีวิต ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตทั้งด้านคน รถ ถนนและสิ่งแวดล้อม พฤติกรรมเสี่ยงสำคัญ (เมาแล้วขับ ขับเร็วและอื่นๆ) จุดเสี่ยงโดยคัดเลือกคดี ระดมความคิดเห็นของที่ประชุมจากภาคีเครือข่ายป้องกันอุบัติเหตุอำเภอ หน่วยงานตำรวจ/โรงพยาบาล แขวง การทาง/สาธารณสุข/อบต./เทศบาล/ทางหลวงชนบท /ขนส่ง /วิศวกร

วัตถุประสงค์	กิจกรรม	งบประมาณ	ผลที่คาดว่าจะได้รับ
<p>3. เพื่อนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาวิเคราะห์ไปนำเสนอเพื่อนำไปใช้ในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรของอำเภอบ้านไผ่อย่างเป็นระบบ</p>	<p>-จัดประชุมแบบมีส่วนร่วม (Death case conference) โดยนำข้อมูลเชิงคุณภาพ/ case study/ case investigation มาประกอบระหว่างตำรวจ สาธารณสุข แขนงการทาง ปก. ท้องถิ่น เจ้าของพื้นที่ เพื่อช่วยกันวิเคราะห์หาสาเหตุ ปัจจัยเสี่ยงและวิธีป้องกัน โดยการเสนอแนะวิธีการแก้ปัญหาเบื้องต้นให้กับหน่วยงานนโยบายและหน่วยปฏิบัติ ซึ่งใช้การบริหารจัดการของหน่วยงานนั้น พร้อมสรุปผลการดำเนินการ ในการประชุมครั้งต่อไป ตลอดจนรวบรวมสาเหตุเชิงลึกของการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อนำไปสู่การกำหนดมาตรการในการแก้ไขปัญหาอย่างถูกต้องในระดับนโยบายระดับสูงต่อไป</p> <p>จำนวน 11 ครั้งๆละ 20 คน ค่าอาหารและ ค่าตอบแทน (20X200X11)</p>	<p>44,000</p>	<p>กระตุ้นให้เกิดการเรียนรู้ร่วมกันเพื่อนำไปสู่ปฏิบัติ ทุกหน่วยงานรับทราบปัญหา ช่วยกันคิดวิเคราะห์และหาแนวทางแก้ไข และป้องกันเกิดการดำเนินงานแบบบูรณาการ</p>

วัตถุประสงค์	กิจกรรม	งบประมาณ	ผลที่คาดว่าจะได้รับ
4. เพื่อนำข้อมูลที่ได้จาก การ ศึกษา วิเคราะห์ไปนำเสนอ เพื่อนำไปใช้ในการ แก้ปัญหาอุบัติเหตุ จราจรของอำเภอบ้านไผ่ อย่างเป็นระบบ	- จัดประชุมนำเสนอผลเชิงนโยบายแก่คณะกรรมการ อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จำนวน 2 ครั้งๆ ละ 20 คน ค่าอาหาร(150X20)	6,000	ผู้บริหารของอำเภอและคณะกรรมการฯได้รับทราบ ปัญหา และได้ติดตามการดำเนินงานแก้ไขปัญหาของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
5. เพื่อนำข้อมูลที่ได้จาก การ ศึกษา วิเคราะห์ไปนำเสนอ เพื่อนำไปใช้ในการ แก้ปัญหาอุบัติเหตุ จราจรของอำเภอบ้านไผ่ อย่างเป็นระบบ	-ประเมิน ทบทวน ถอดบทเรียน -นำเสนอผลงานในเวทีประชุม สอจร.ภาคอีสาน (ค่าจัดเวทีสัมมนา) -จัดทำสื่อ Web เอกสารสรุปผลงาน เพื่อสื่อสารแก่ภาคีเครือข่ายและเผยแพร่แก่สาธารณชนในพื้นที่และสื่อ ต่างๆ -ค่าบริการจัดการเป็นค่าจัดการธุรการ,ค่าตรวจสอบบัญชี,วัสดุสำนักงาน,ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ,ประสานงาน	10,000  10,000	เผยแพร่และแลกเปลี่ยนข้อมูล ผลการดำเนินงานกับอำเภออื่นๆหรือจังหวัดอื่นๆ และหน่วยงานต่างๆ  หมายเหตุ:ทุกรายการสามารถ ถัวเฉลี่ยกันได้

**คณะทำงาน ประกอบด้วย ภาคีเครือข่ายป้องกันอุบัติเหตุอำเภอบ้านไผ่**

1. นายอำเภอบ้านไผ่
2. ผู้อำนวยการ โรงพยาบาลบ้านไผ่
3. ผู้กำกับสถานีตำรวจภูธรบ้านไผ่
4. รองผู้กำกับการป้องกันปราบปราม สถานีตำรวจภูธรอำเภอบ้านไผ่
5. นายกเทศมนตรีเทศบาลเมืองบ้านไผ่



### การประเมินโครงการ

1. มีการประสาน ติดตามงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และการจัดประชุมเพื่อหาแนวทางในการดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรอย่างต่อเนื่อง
2. จากผลสรุปการวิเคราะห์อุบัติเหตุจราจรในแต่ละเดือน

### ผลที่คาดว่าจะได้รับ

เกิดทีมเครือข่ายการทำงานข้อมูลอุบัติเหตุหรือกลุ่มแกนเพื่อเกาะติดปัญหาและจัดการข้อมูลอุบัติเหตุจราจรได้รับการวิเคราะห์ และนำผลไปปรับใช้ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร มีการบูรณาการการทำงานร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรของอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น

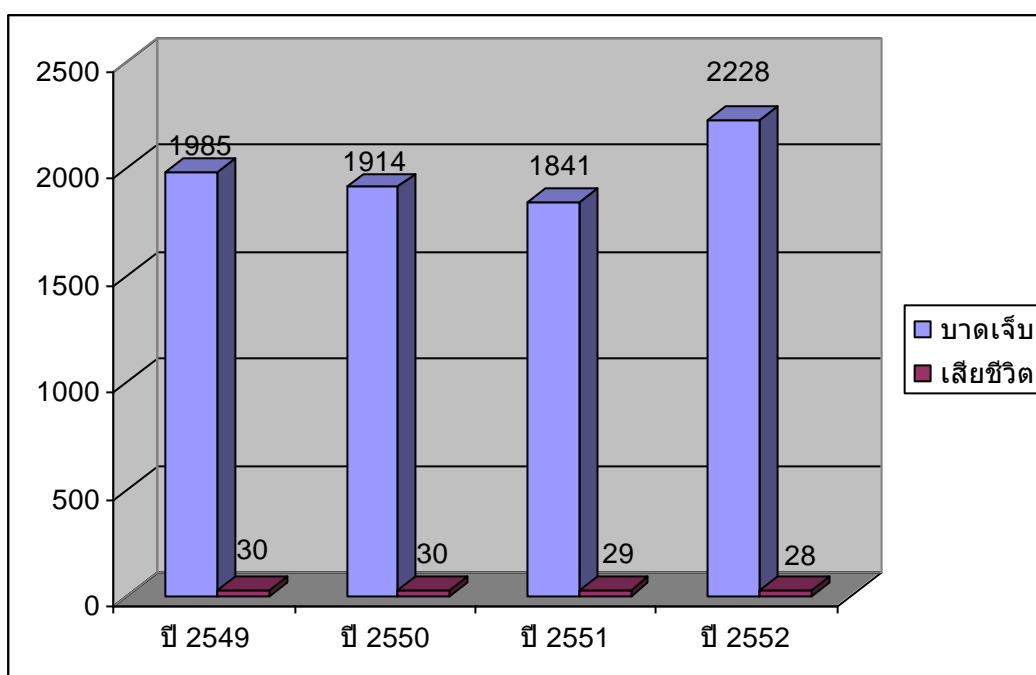
### หน่วยงานที่ร่วมโครงการ ภาครีเครือข่ายป้องกันอุบัติเหตุอำเภอบ้านไผ่

- โรงพยาบาลบ้านไผ่
- สถานีตำรวจภูธรบ้านไผ่
- สถานีตำรวจภูธรโนนศิลา
- ตำรวจทางหลวง
- สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยอำเภอบ้านไผ่
- แขวงทางหลวงชนบทขอนแก่น ที่ 3
- ทางหลวงชนบทจังหวัดขอนแก่น
- องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นอำเภอบ้านไผ่
- สำนักงานขนส่งจังหวัดขอนแก่น สาขาบ้านไผ่
- สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาขอนแก่น เขต 2
- สำนักงานสาธารณสุขอำเภอบ้านไผ่
- พุทธญาณสมาคม
- วิทยาลัยการอาชีพบ้านไผ่

## บทที่ 2

### ผลการดำเนินงาน

จากการประชุมเพื่อระดมความคิดเห็นต่อการดำเนินงาน “โครงการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุนายการผู้การแก้ไขปัญหาลูกอุบัติเหตุแบบบูรณาการอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น” โดยได้เชิญและชักชวนเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุนายการ ซึ่งล้วนเป็นหน่วยงานภาคีที่มีส่วนสำคัญในการขับเคลื่อนงานแก้ไขปัญหาลูกอุบัติเหตุของอำเภอบ้านไผ่ ประกอบด้วย หน่วยงานสถานีตำรวจภูธรบ้านไผ่ สำนักงานขนส่งขอนแก่นสาขาบ้านไผ่ สำนักงานแขวงทางที่ 3 ขอนแก่น พุทธศาสนิกสมาคม ประธานชมรมนายกองค์การบริหารส่วนตำบลอำเภอบ้านไผ่ โรงพยาบาลบ้านไผ่ ได้มีการแลกเปลี่ยน เสนอข้อคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมประชุม ทบทวนตนเอง โดยใช้ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุย้อนหลัง 3 ปี ซึ่งประกอบด้วยข้อมูลผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิต



รูปที่ 2-1 สถิติผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร ปี 2549-2552

ส่วนข้อมูลจุดเสี่ยง ยังไม่มีการเก็บรวบรวมที่ชัดเจนและเป็นระบบ ซึ่งจากการระดมความคิดเห็นทุกท่านที่เข้าร่วมประชุมได้แสดงถึงความห่วงใยกับสถานการณ์ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในอำเภอบ้านไผ่ ตลอดจนความคาดหวังในการแก้ไขปัญหาลูกอุบัติเหตุ แนวทางการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายรวมทั้งได้ร่วมกันในการพิจารณาเครื่องมือกำหนดการเก็บข้อมูลการเสียชีวิต บาดเจ็บสาหัส รวมทั้งอุบัติเหตุที่มีมูลค่าความสูญเสียสูง

ผู้เข้าร่วมประชุมได้สร้างภาพฝันร่วมกัน ไม่เพียงแต่การใช้ประโยชน์ของข้อมูล เพื่อให้มีเป้าหมาย จำนวนคนเสียชีวิตน้อยกว่าตัวเลขที่ผ่านมาเท่านั้น แต่จะนำข้อมูลมาเพื่ออธิบาย สร้างความเข้าใจ ความตระหนักและสื่อสารให้เห็นถึงภาพที่กำลังบั่นทอนความเข้มแข็งของสังคมในพื้นที่อำเภอบ้านของตนเอง สิ่งที่สำคัญการแสวงหาทีมคณะทำงานในโครงการที่มีใจเป็นหนึ่งเดียว มีอุดมการณ์ที่ตรงกัน มีจิตอาสา มีความมุ่งมั่นที่จะทำความดีให้เกิดกับสังคม จึงเป็นจุดสำเร็จก้าวแรก

จากการประชุมได้กำหนดเครื่องมือที่จะใช้ในการเก็บข้อมูลเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุจรรสูการ ที่มีผู้เสียชีวิต บาดเจ็บสาหัส รวมทั้งอุบัติเหตุที่มีมูลค่าความสูญเสียชีวิตสูง ซึ่งพบว่าแต่ละหน่วยงานจะมีแบบฟอร์มการเก็บข้อมูลที่แตกต่างกัน เช่นในส่วนของผู้ขับขี่ที่ตำรวจจะมีการเก็บที่บันทึกอยู่ในบันทึกประจำวันที่เป็นคดีของพนักงานสอบสวน โรงพยาบาลบ้านไผ่ มีการบันทึกตามแบบฟอร์ม IS ส่วนพุทธศาสนิกชนจะบันทึกเป็นรูปภาพและบันทึกในสมุดสำหรับกุฎีตำบลจะบันทึกในสมุด ซึ่งจะมีความหลากหลาย ในเบื้องต้นที่ประชุมมีมติให้แต่ละหน่วยงานออกแบบการเก็บข้อมูลให้ง่ายแต่ขอให้ได้ข้อมูลครบถ้วนที่จะสามารถนำมาวิเคราะห์หาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจรรสูการได้ โดยใช้คำถามที่ง่ายๆเพื่อทำความเข้าใจร่วมกัน

### ใคร เมื่อใด ที่ไหน อย่างไร ทำไม

- **ใคร** เกิดอุบัติเหตุ เพศ(หญิง ชาย) อายุ (เด็ก วัยรุ่น ผู้สูงอายุ) อาชีพ เป็นคนในพื้นที่หรือคนนอกพื้นที่ ความรุนแรง (ตาย บาดเจ็บสาหัส บาดเจ็บเล็กน้อย) จำนวนผู้บาดเจ็บ ผู้เสียชีวิต
  - **เมื่อใด** เกิดอุบัติเหตุ เวลาไหน (เช้า กลางวัน เย็น กลางคืน) วันไหน (วันธรรมดา วันหยุด วันปีใหม่ วันสงกรานต์) เดือนไหน เกิดเหตุบ่อยๆ สภาพมืด สว่าง หมอกควัน ฝนตก
  - **ที่ไหน** ระบุสถานที่ ตำแหน่ง บริเวณที่เกิดเหตุ ถนนทางโค้ง ทางตรง ทางแยก
  - **อย่างไร** ระบุลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ ลักษณะการชน รถอะไรชนกับรถอะไร
  - **ทำไม** ระบุสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ จากคน รถ ถนน สิ่งแวดล้อม จากการตอบคำถาม
- ใคร เมื่อใด ที่ไหน อย่างไร จะพอสามารถระบุสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุเบื้องต้นได้
- รวมทั้งการหาข้อมูลเพิ่มเติม จากการสอบถามข้อมูลเบื้องต้นผู้ที่เห็นเหตุการณ์หรือผู้ที่อยู่ในเหตุการณ์ จะทำให้ได้ข้อมูลที่ครบถ้วน

นอกจากการได้กำหนดแนวคำถามการเก็บข้อมูลแล้ว การดำเนินงานของ “โครงการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจรรสูการแกไขปัญหาอุบัติเหตุแบบบูรณาการอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น”



ที่ประชุมได้ให้ความหมายของการบริหารจัดการระบบข้อมูลMIS เพื่อเข้าใจร่วมกัน รวมทั้งกรอบแนวคิดMIS ในการดำเนินงานโครงการ

รูปที่ 2-2 กรอบแนวคิดของการดำเนินงาน MIS



ที่มา:นพ.ชนะพงษ์ จินวงษ์ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน(ศวปถ.)

A : การสืบสวนอุบัติเหตุ (เบื้องต้น) Acc. Investigation กำหนดหลักเกณฑ์ เน้นการเสียชีวิต หรือรุนแรง/พบข้อ เตรียมทีม /ฝึกอบรมเครื่องมือ (ตำรวจ สาธารณสุข ปก. ฯลฯ)

B : เตรียมข้อมูล วิเคราะห์/สังเคราะห์ข้อมูล เตรียมนำเสนอ รูปแบบที่น่าสนใจ เนื้อหา สื่อ (ภาพ VDO , fact sheet ,เอกสารประชุม)

C : นำเสนอ (ขง) ในเวทีระดับต่าง ๆ (เวทีอำเภอ - จังหวัด) มีภาคีเครือข่ายเข้าร่วมเวที เจ้าของ case เสนอเอง มีผู้ช่วยกระตุ้นการเรียนรู้

D : ติดตาม /เกะติด ติดตามกำกับประเมินผล

มาตรการ ด้านต่าง ๆ เช่น การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) ด้านวิศวกรรมจราจร (Engineer)

รวมทั้งใช้แนวคิดหลักวงล้อ PDCA

## แนวคิดทฤษฎีที่ใช้

### ทำไมต้องมี MIS

การตัดสินใจบางระดับ อาจอยู่ในกรอบกฎเกณฑ์ที่ระบุไว้แล้วค่อนข้างแน่ชัด ตามสถานการณ์ต่าง ๆ ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดไว้ล่วงหน้า ที่เรียกว่า “Programmed Decision”

การตัดสินใจของผู้บริหารระดับสูง ไม่มีการกำหนดแนวทางไว้ล่วงหน้าผู้บริหารที่มีระดับยิ่งสูง ยิ่งมีภาระในการตัดสินใจมากขึ้น ผลการตัดสินใจ สะท้อนโดยตรงต่อความสำเร็จของหน่วยงานนั้น ๆ ดังนั้น ข้อมูลจึงเป็นพื้นฐานสำคัญ ที่จะชี้ความถูกต้องของการตัดสินใจ ที่ทำให้งานบรรลุผลสำเร็จได้อย่างมีประสิทธิภาพ (efficiency) และ ประสิทธิภาพ (effectiveness)

**ข้อมูล (Data)** คือ ข้อเท็จจริง หรือ สารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติ มีลักษณะทั่วไป คือ

1. เป็นตัวเลข หรือ ตัวอักษร
2. ได้จากการดำเนินงาน หรือ ได้จากหน่วยงานอื่น ๆ
3. นำไปใช้ประกอบการตัดสินใจไม่ได้

**สารสนเทศ (Information)** คือ ข้อมูล ที่ผ่านการ ประมวลผล แล้ว มีลักษณะทั่วไปคือ

1. สภาพข้อมูลมีรูปแบบ
  - ที่มีความสัมพันธ์
  - ที่มีความเกี่ยวข้อง
2. นำไปใช้ประกอบการตัดสินใจได้
3. นำไปใช้ตอบปัญหาต่าง ๆ ได้

### ตัวอย่างการประมวลผล

#### อย่างธรรมดา

- หาค่าเฉลี่ย
- จัดเรียงลำดับ
- คิดอัตราร้อยละ

#### ชั้นสูง

- วิจัยดำเนินงาน
- วิธีทางสถิติ

### วัฏจักรของการตัดสินใจ

ข้อมูล ถูกประมวลผล ได้ สารสนเทศ เป็นองค์ประกอบการตัดสินใจของผู้บริหาร เพื่อการบรรลุเป้าหมาย หรือ นโยบาย การตัดสินใจ ถูกนำไป ปฏิบัติ เกิด ข้อมูลใหม่ เข้าสู่ กระบวนการประมวลผล

### สิ่งที่เป็นปัญหาต่อกระบวนการตัดสินใจ

คือ การขาดข้อมูล ทำให้ ผู้บริหารต้องตัดสินใจ ด้วย ความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ (ซึ่ง อาจผิดพลาด ถ้ามีไม่เพียงพอ) และ เกินวิสัย ที่ผู้บริหารคนเดียว จะแสวงหา ข้อมูล ตามลำพัง (มาเป็นประโยชน์ต่อการตัดสินใจ)

### MIS คือระบบการผลิต สารสนเทศ เพื่อการบริหาร

1. ข้อมูล และ แหล่งข้อมูล ถูกออกแบบอย่างเด่นชัด
2. มีวิธีการ และ ระยะเวลา ที่จะนำข้อมูลมาประมวลผล
3. สารสนเทศ เป็นประโยชน์ต่อการตัดสินใจ ในการบริหารงานขององค์กรได้ทันการณ์
4. สารสนเทศ สนับสนุนงานการนบริหารได้ทุกระดับ

### ลักษณะของ MIS

1. MIS ต้องสนับสนุนการบริหารงานในทุกระดับ
2. MIS ควรจะสามารถเชื่อมโยง หรือ ประสานงานระบบข้อมูลในหน่วยงานย่อยต่าง ๆ ได้
3. MIS ต้องมีข้อมูลพร้อมที่จะถูกประมวลผล เพื่อให้คำตอบแก่ผู้บริหารได้เสมอ สำหรับ ความต้องการที่เรียกว่า Unstructured Request
4. MIS ควรเป็นระบบซึ่งสามารถนำ เทคนิค การวิจัยดำเนินงาน มาใช้ได้
5. MIS ควรมีลักษณะการจัดเก็บข้อมูลที่แน่นอน และไม่ซ้ำซ้อนกันโดยนัย มีการจัดเก็บข้อมูล ไว้แห่งเดียว เพื่อสะดวกต่อการแก้ไขปรับปรุง

### ความล้มเหลวของ MIS

1. ผู้บริหารไม่เห็นความสำคัญ
2. สารสนเทศที่ได้ ไม่ช่วยการบริหารงาน เพียงถูกใช้ควบคุมงานประจำวันเท่านั้น
3. การทำ MIS เป็น Total Information System นั้น ทำได้ยาก และ ส่วนใหญ่ เป็นไปไม่ได้
4. การสร้าง MIS ใช้ต้นทุนสูงเกินความจำเป็น เช่น ใช้เครื่องคอมพิวเตอร์

### ขั้นตอนของการสร้าง MIS

1. วิเคราะห์ตรวจสอบ ความต้องการ สารสนเทศ ของผู้บริหาร ( การใช้ประโยชน์ ความจำเป็น )
2. วางระบบการรวบรวม และ ผลิต สารสนเทศ ( แหล่งข้อมูล เวลา วิธี )
3. จัดทำคู่มือ อธิบายการเก็บรวบรวม และ ประมวลผลข้อมูล รวมทั้ง คู่มือการใช้โปรแกรม ( ในกรณี ใช้คอมพิวเตอร์ช่วยประมวลผล )

### ปัจจัยแห่งความสำเร็จของ MIS

#### 1. ผู้บริหาร

- ระบุความต้องการ สารสนเทศ ได้ชัดเจน และนำไปใช้ประโยชน์ได้จริง
- สนับสนุนค่าใช้จ่ายในการวางระบบการเก็บรวบรวม และ ประมวลผลข้อมูล

#### 2. ผู้ปฏิบัติ

- มีความรู้/ ประสบการณ์ ด้านการบริหารงาน และ ด้านการวางระบบ
- มีความสามารถในการประสานงาน การสอบถามความต้องการที่แท้จริง และ อธิบายให้ผู้บริหารเข้าใจ ถึง วิธีการใช้ประโยชน์จาก สารสนเทศ

ที่มา : <http://www.rta.mi.th/chukiat/story/MIS.htm>

## วงจร PDCA

PDCA มาจากคำภาษาอังกฤษ 4 คำ ได้แก่ Plan (วางแผน) Do (ปฏิบัติ) Check (ตรวจสอบ) Act (ดำเนินการให้เหมาะสม) แนวคิดเกี่ยวกับวงจร PDCA เริ่มขึ้นเป็นครั้งแรกโดยนักสถิติ Walter Shewhart ซึ่งได้พัฒนาจากการควบคุมกระบวนการเชิงสถิติที่ Bell Laboratories ในสหรัฐอเมริกาเมื่อทศวรรษ 1930 ในระยะเริ่มแรก วงจรดังกล่าวเป็นที่รู้จักกันในชื่อ “วงจร Shewhart” จนกระทั่งราวทศวรรษที่ 1950 ได้มีการเผยแพร่อย่าง กว้างขวางโดย W.Edwards Deming ปรมาจารย์ทางด้านการบริหารคุณภาพ หลายคนจึงเรียกวงจรนี้ว่า “วงจร Deming”

### โครงสร้างของวงจร PDCA

ขั้นตอนทั้ง 4 ขั้นตอนของวงจร PDCA ประกอบด้วย “การวางแผน” อย่างรอบคอบ เพื่อ “การปฏิบัติ” อย่างค่อยเป็นค่อยไป แล้วจึง “ตรวจสอบ” ผลที่เกิดขึ้น วิธีการปฏิบัติใดมีประสิทธิภาพที่สุด ก็จะจัดให้เป็นมาตรฐาน หากไม่สามารถบรรลุเป้าหมายได้ ก็ต้องมองหาวิธีการปฏิบัติใหม่หรือใช้ความพยายามให้มากขึ้นกว่าเดิม

### ขั้นตอนการวางแผน (Plan)

ขั้นตอนการวางแผนครอบคลุมถึงการกำหนดกรอบหัวข้อที่ต้องการปรับปรุงเปลี่ยนแปลง ซึ่งรวมถึงการพัฒนาสิ่งใหม่ ๆ การแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติงาน ฯลฯ พร้อมกับพิจารณาว่ามีความจำเป็นต้องใช้ข้อมูลใดบ้างเพื่อการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงนั้น โดยระบุวิธีการเก็บข้อมูลให้ชัดเจน นอกจากนี้ จะต้องวิเคราะห์ข้อมูลที่รวบรวมได้ แล้วกำหนดทางเลือกในการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงดังกล่าว

การวางแผนยังช่วยให้เราสามารถคาดการณ์สิ่งที่จะเกิดขึ้นในอนาคต และช่วยลดความเสี่ยงต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นได้ ทั้งในด้านแรงงาน วัสดุดิบ ชั่วโหมงการทำงาน เงิน เวลา ฯลฯ โดยสรุปแล้ว การวางแผนช่วยให้รับรู้สภาพปัจจุบัน พร้อมกับกำหนดสภาพที่ต้องการให้เกิดขึ้นในอนาคต ด้วยการผสมผสานประสบการณ์ ความรู้ และทักษะอย่างลงตัว โดยทั่วไปการวางแผนมีอยู่ด้วยกัน 2 ประเภทหลัก ๆ ดังนี้

ประเภทที่ 1 การวางแผนเพื่ออนาคต เป็นการวางแผนสำหรับสิ่งที่จะเกิดขึ้นในอนาคตหรือกำลังจะเกิดขึ้น บางอย่างเราไม่สามารถควบคุมสิ่งนั้นได้เลย แต่เป็นการเตรียมความพร้อมของเราสำหรับสิ่งนั้น

ประเภทที่ 2 การวางแผนเพื่อการปรับปรุงเปลี่ยนแปลง เป็นการวางแผนเพื่อเปลี่ยนแปลงสภาพที่เกิดขึ้นในปัจจุบันเพื่อสภาพที่ดีขึ้น ซึ่งเราสามารถควบคุมผลที่เกิดในอนาคตได้ด้วยการเริ่มต้นเปลี่ยนแปลงตั้งแต่ปัจจุบัน

### ขั้นตอนการปฏิบัติ (DO)

ขั้นตอนการปฏิบัติ คือ การลงมือปรับปรุงเปลี่ยนแปลงตามทางเลือกที่ได้กำหนดไว้ในขั้นตอนการวางแผน ในขั้นนี้ต้องตรวจสอบระหว่างการปฏิบัติด้วยว่าได้ดำเนินไปในทิศทางที่ตั้งใจหรือไม่ พร้อมกับ สื่อสารให้ผู้ที่เกี่ยวข้องรับทราบด้วย เราไม่ควรปล่อยให้ถึงวินาทีสุดท้ายเพื่อความคืบหน้าที่เกิดขึ้น หากเป็นการปรับปรุงในหน่วยงาน ผู้บริหารย่อมต้องการทราบความคืบหน้าอย่างแน่นอน เพื่อจะได้มั่นใจว่าโครงการปรับปรุงเกิดความผิดพลาดน้อยที่สุด

### ขั้นตอนการตรวจสอบ (Check)

ขั้นตอนการตรวจสอบ คือ การประเมินผลที่ได้รับจากการปรับปรุงเปลี่ยนแปลง แต่ขั้นตอนนี้มักจะถูกมองข้ามเสมอการตรวจสอบทำให้เราทราบว่า การปฏิบัติในขั้นที่สองสามารถบรรลุเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ที่ได้กำหนดไว้หรือไม่ สิ่งสำคัญก็คือ เราต้องรู้ว่า จะตรวจสอบอะไรบ้างและบ่อยครั้งแค่ไหน ข้อมูลที่ได้จากการตรวจสอบจะเป็นประโยชน์สำหรับขั้นตอนถัดไป

### ขั้นตอนการดำเนินงานให้เหมาะสม (Act)

ขั้นตอนการดำเนินงานให้เหมาะสมจะพิจารณาผลที่ได้จากการตรวจสอบ ซึ่งมีอยู่ 2 กรณี คือ ผลที่เกิดขึ้นเป็นไปตามแผนที่วางไว้ หรือไม่เป็นไปตามแผนที่วางไว้ หากเป็นกรณีแรก ก็ให้นำแนวทางหรือกระบวนการปฏิบัตินั้นมาจัดทำให้เป็นมาตรฐาน พร้อมทั้งหาวิธีการที่จะปรับปรุงให้ดียิ่งขึ้นไปอีก ซึ่งอาจหมายถึงสามารถบรรลุเป้าหมายได้เร็วกว่าเดิม หรือเสียค่าใช้จ่ายน้อยกว่าเดิม หรือทำให้คุณภาพดียิ่งขึ้นก็ได้ แต่ถ้าหากเป็นกรณีที่สอง ซึ่งก็คือผลที่ได้ไม่บรรลุวัตถุประสงค์ตามแผนที่วางไว้ เราควรนำข้อมูลที่รวบรวมไว้มาวิเคราะห์ และพิจารณาว่าควรจะทำอะไรต่อไปนี้

- มองหาทางเลือกใหม่ที่น่าจะเป็นไปได้
- ใช้ความพยายามให้มากขึ้นกว่าเดิม
- ขอความช่วยเหลือจากผู้รู้
- เปลี่ยนเป้าหมายใหม่

รวบรวมและเรียบเรียงโดย... นางพัชรี อินทร์อำนาจ

เจ้าหน้าที่ประกันคุณภาพการศึกษา

ที่มา : [http://eduserv.ku.ac.th/km/index.php?option=com\\_content&task=view&id=137&Itemid=68](http://eduserv.ku.ac.th/km/index.php?option=com_content&task=view&id=137&Itemid=68)

## วิธีการดำเนินการเก็บข้อมูลและการดำเนินงาน

ได้ใช้กระบวนการทำงานตามขั้นตอนดังนี้

### ขั้นตอนที่ 1

การวิจัยครั้งนี้ ทำการเก็บข้อมูล โดย ลงพื้นที่จุดเกิดเหตุ เก็บรายละเอียดการเสียชีวิตทุกราย สอบสวนอุบัติเหตุ Injury Surveillance เพื่อศึกษาปัญหา สาเหตุและปัจจัยของการเสียชีวิต บาดเจ็บ ตาห้สรวมทั้งอุบัติเหตุที่มีมูลค่าความสูญเสียสูงจากอุบัติเหตุจราจรในเชิงลึกและเชิงคุณภาพ โดยได้ใช้เครื่องมือจากคำถามที่กำหนดไว้ข้างต้น

การเก็บข้อมูลทีมทำงานภาคีเครือข่ายได้ดำเนินการเก็บข้อมูลตั้งแต่เดือนตุลาคม พ.ศ.2552 ถึง เดือนสิงหาคม 2553 เป็นระยะเวลา 11 เดือน (แต่โครงการได้เซ็นสัญญาล่าช้า ระยะเวลาดำเนินการ 8 เดือน เริ่ม 1 ธันวาคม 2552 – 31 กรกฎาคม 2553) ผลการเก็บข้อมูลทั้งหมด จำนวน 55 กรณีศึกษา จำนวนผู้เสียชีวิต 19 ราย จำนวนผู้บาดเจ็บ 79 ราย

พบว่าการทำงานลงพื้นที่เก็บข้อมูลซึ่งกำหนดอย่างน้อย 3 หน่วยงาน ซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบงานในการช่วยผู้ประสบอุบัติเหตุตามปกติหรือเป็นหน่วยงานหลัก ประกอบด้วยเจ้าหน้าที่กู้ชีพ กู้ภัย โรงพยาบาลบ้านไผ่ อาสาสมัครพุทธญาณสมาคม เจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าหน้าที่แขวงกาทาง เจ้าหน้าที่ขนส่ง เจ้าหน้าที่กู้ชีพตำบล จนท.อปพร. ในระยะแรกถึงแม้ว่าจะมีการกำหนดข้อคำถามในการเก็บข้อมูล ก็ยังไม่สามารถได้ข้อมูลครบถ้วนเพราะภาระหน้าที่ในการลงพื้นที่หลักคือการช่วยชีวิตผู้ประสบอุบัติเหตุที่ต้องแข่งกับเวลาและต้องรวดเร็ว จึงขาดการเก็บรายละเอียดอื่นๆ เช่น สิ่งแวดล้อม สภาพรถ ไม่ได้สัมภาษณ์ผู้อยู่ในเหตุการณ์ เป็นต้น ในส่วนขาดดังกล่าวได้มีการทบทวนและแลกเปลี่ยนเรียนรู้ในทีมทำงานและได้ส่งเจ้าหน้าที่บางส่วนเข้ารับการอบรมการสอบสวนหาสาเหตุการบาดเจ็บ ซึ่งจัดโดยสำนักงานควบคุมและป้องกันโรคที่ 6 ขอนแก่น วิทยากรอาจารย์ณัฐกานต์ ไวยเนตร เมื่อเดือน กุมภาพันธ์ 2553 เมื่อเจ้าหน้าที่ที่ได้ผ่านการอบรมการสอบสวนหาสาเหตุการบาดเจ็บ ได้แลกเปลี่ยนเรียนรู้ในทีมภาคีเครือข่ายที่จะต้องลงพื้นที่ พบว่าแบบฟอร์มในการสอบสวนมีจำนวนรายละเอียดค่อนข้างมากและต้องใช้เวลาในการสัมภาษณ์ จึงได้มีการปรับแบบฟอร์มให้ง่ายต่อผู้ปฏิบัติ และแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ระดมความคิดเห็นในการเก็บข้อมูลให้สามารถทำได้ไม่ยุ่งยากมากนัก และปรับกับการทำงานปกติ

### ขั้นตอนที่ 2

เมื่อทีมทำงาน ได้ดำเนินการเก็บข้อมูลตามที่กำหนดแล้ว ได้มีการประชุมทีมภาคีเครือข่าย คนทำงานวงเล็ก ซึ่งผู้ทีลงพื้นที่เก็บข้อมูล นำมาเสนอโดยใช้กระบวนการโต๊ะกลมประชุม แบบมีส่วนร่วม (Death case conference) โดยนำข้อมูล case study/case Investigation มาประกอบระหว่างตำรวจ สาธารณสุข แขวงกาทาง พุทธญาณสมาคม ท้องถิ่นเจ้าของพื้นที่ ร่วมกันวิเคราะห์สาเหตุ

ปัจจัยเสี่ยง สรุปผลการเกิดอุบัติเหตุ มีการประชุมทุกสัปดาห์ หรือหากมี Case เร่งด่วน สามารถนัดประชุมได้ทันทีโดยไม่ได้ใช้หนังสือทางราชการเชิญประชุม

- ขั้นตอนนี้ได้ใช้ **เทคนิคกัลยาณมิตรสนทนา** ทำให้ง่าย ๆ ผ่อนคลาย ไม่เป็นทางการ สร้างความรู้สึกร่วมกัน ให้ความสำคัญกับการฟังซึ่งกันและกัน บรรยากาศการสนทนาที่ลื่นไหล สิ่งแวดล้อมที่ดี การยอมรับชื่นชมและการให้คุณค่าซึ่งกันและกัน ได้แลกเปลี่ยนเรียนรู้ซึ่งกันและกัน จากการพบกันบ่อยๆ สม่่าเสมอ และการสื่อสารทางโทรศัพท์สอบถามพูดคุยกันสม่่าเสมอ สิ่งที่เกิดขึ้นคือสัมพันธภาพซึ่งจะเห็นพัฒนาการของทีมคณะทำงาน โครงการดีขึ้นเรื่อยๆ **ผลที่ได้เกิดทีมงานเครือข่ายซึ่งเกาะติดปัญหา และจัดการข้อมูลอุบัติเหตุจราจร ที่มีความมุ่งมั่นและทุ่มเท**

### ขั้นตอนที่ 3

จากผลการวิเคราะห์สาเหตุ ปัจจัยเสี่ยง ผลการเกิดอุบัติเหตุ จากทีมงานภาคีเครือข่ายวงเล็ก ทีม MIS และนำผลสู่การประชุมทีมงานภาคีเครือข่ายวงใหญ่ซึ่งประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญ หัวหน้าส่วนราชการ ที่เกี่ยวข้อง ร่วมสังเคราะห์ ข้อเสนอ มุมมองที่ได้จากผลสรุปการประชุมทีมภาคีเครือข่ายวงเล็ก โดยมีทีมงานวงเล็กเข้าร่วมประชุมด้วย ขั้นตอนนี้ได้ผลสรุปข้อเสนอแนะ วิธีการแก้ไขปัญหาเบื้องต้นให้กับหน่วยงานนโยบายและหน่วยปฏิบัติซึ่งใช้การบริหารจัดการของหน่วยงานนั้น พร้อมสรุปผลการดำเนินการ ในการประชุมครั้งต่อไปตลอดจนรวบรวมสาเหตุเชิงลึกของการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อนำไปสู่การกำหนดมาตรการในการแก้ไขปัญหาอย่างถูกต้องในระดับนโยบายระดับสูงต่อไป พร้อมสรุปผลการประชุมเชิงเข้าที่ประชุมคณะกรรมการอำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ

### ขั้นตอนที่ 4

นำเสนอข้อมูลเข้าที่ประชุมคณะกรรมการอำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ (คณะกรรมการความมั่นคงอำเภอ) ซึ่งมีท่านนายอำเภอบ้านไผ่ เป็นประธาน หัวหน้าส่วนราชการทุกหน่วย เพื่อนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาวิเคราะห์ สังเคราะห์ พร้อมข้อเสนอแนะเบื้องต้น ไปนำเสนอหากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุได้ตามศักยภาพที่หน่วยงานมีก็จะสามารถดำเนินการได้ แต่บางข้อเสนอที่ไม่สามารถทำได้ต้องขอความร่วมมือจากภาคเอกชน ภาคประชาชน จะมีการวางแผนและนัดประชุมในครั้งต่อไปเป็นวาระพิเศษ

### ขั้นตอนที่ 5

คณะกรรมการอำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอลงพื้นที่ ร่วมกับทีมงานภาคีเครือข่าย ดูพื้นที่จริงที่เกิดอุบัติเหตุ เช่น พื้นที่ปรับปรุงจุดเสี่ยง

ขั้นตอนที่ 6 เมื่อได้ดำเนินการตามกระบวนการ ขั้นตอนที่ 1-5 แล้ว เกิดผลอะไรขึ้นบ้าง ทีมภาคีเครือข่าย วงเล็กได้ติดตาม ประเมินผล ทบทวนและสะท้อนกลับของการทำงาน



ผลการดำเนินงานการเก็บรวบรวมข้อมูลรายกรณีศึกษา

Case	รายละเอียด	การปฏิบัติการ	ผลที่เกิดขึ้น
<p><b>กรณีศึกษาที่ 1</b></p> <p>เกิดเหตุวันที่ 6 สิงหาคม 2552 เวลา 00.47 น. ถนนมิตรภาพ หน้าปั้มน้ำมันปตท. รถจักรยานยนต์ชนท้ายรถบรรทุก 10 ล้อ</p> <p><b>เสียชีวิต 1 ราย</b> <b>บาดเจ็บสาหัส 1 ราย</b></p>	<p>สาเหตุเกิดจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ชนท้ายรถบรรทุก 10 ล้อ ที่จอดอยู่ข้างทางหน้าปั้มน้ำมันเพื่อรอเติมแก๊ส</p> <p><b>จากการวิเคราะห์สาเหตุปัจจัยที่เกิดอุบัติเหตุสิ่งแวดลอมถนนบริเวณที่รถบรรทุกจอดมีดแสงสว่างไม่พอ ทำให้รถจักรยานยนต์ที่วิ่งมามองไม่เห็น</b></p>	<p>เป็นกรณีศึกษารายแรกที่ทีมงานMISได้ลงพื้นที่ที่เกิดเหตุและได้เก็บข้อมูลก่อนที่โครงการMIS ได้รับการอนุมัติ ทีมงานได้ศึกษาข้อมูลย้อนหลังที่ปั้มน้ำมันได้ติดตั้งการเติมแก๊สพบว่าอุบัติเหตุลักษณะเช่นนี้เกิดขึ้น 7 ครั้ง และมีผู้เสียชีวิตทั้ง 7 ครั้ง ครั้งนี้เป็นรายที่ 8 จึงนำเสนอข้อมูลให้กับคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนน อำเภอบ้านไผ่หรือคณะกรรมการความมั่นคงอำเภอบ้านไผ่</p>	<p>ท่านนายอำเภอได้นัดประชุมเป็นวาระเร่งด่วนของอำเภอเมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2553 โดยได้รับความร่วมมือกับทุกภาคส่วนและเจ้าของปั้มน้ำมันปตท. จุดที่เกิดเหตุผลที่เกิดขึ้นได้มีการเพิ่มแสงสว่างถนนบริเวณหน้าปั้มน้ำมันปตท. โดยใช้งบประมาณของเจ้าของทั้งปั้มน้ำมัน ค่าติดตั้งเสาไฟฟ้า ค่าไฟฟ้ายาเดือน รวมทั้งการจัดการเรื่องการจอดรถบรรทุกมีการควบคุมไม่ให้จอดบริเวณไหล่ทางหรือถนนหน้าปั้มนซึ่งเป็นการร่วมมือของภาคเอกชน</p>

Case	รายละเอียด	การปฏิบัติการ	ผลที่เกิดขึ้น
<p><b>กรณีศึกษาที่ 2</b></p> <p>เกิดเหตุวันที่ 6 ตุลาคม 2552 เวลา 23.00 น. ถนนมิตรภาพ บ้านทุ่งมน ต.บ้านไผ่ อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น รถจักรยานยนต์ชนท้ายรถ 18 ล้อ</p> <p><b>เสียชีวิต 1 ราย</b></p>	<p>สาเหตุเกิดจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ชนท้ายรถบรรทุก 18 ล้อ</p> <p><b>จากการวิเคราะห์สาเหตุปัจจัยที่เกิดอุบัติเหตุพฤติกรรมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ดื่มสุรา ไม่สวมหมวกนิรภัย</b></p>	<p>นำเสนอข้อมูลให้กับ อบต.บ้านไผ่ ประเด็นการดื่มสุราแล้วขับและการไม่สวมหมวกนิรภัย</p>	<p>มีการประชาสัมพันธ์หอกระจายข่าวให้ประชาชนในหมู่บ้านที่ผู้เสียชีวิตอยู่แต่ยังพบว่ายังไม่มี การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยของประชาชนในชุมชน</p>
<p><b>กรณีศึกษาที่ 3</b></p> <p>เกิดเหตุวันที่ 3 พฤศจิกายน 2552 เวลา 20.30 น. ถนนเจนจบทิศบริเวณหน้าว่าการอำเภอ บ้านไผ่ ต.ในเมือง อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น รถจักรยานยนต์ชนกับรถยนต์กระบะผู้ประสบภัย</p> <p><b>บาดเจ็บสาหัส 2 ราย</b></p>	<p>สาเหตุเกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่รถคู่กรณีทั้งสองฝ่าย ที่ขับขี่รถด้วยความเร็วสูงในที่ชุมชนและคับขัน</p> <p>ปราศจากความระมัดระวัง</p> <p><b>จากการวิเคราะห์สาเหตุปัจจัยที่เกิดอุบัติเหตุพฤติกรรมผู้ขับขี่ ใช้ความเร็ว และสิ่งแวกล้อมการจราจรที่ไม่เป็นระเบียบ การตั้งแผงลอยขายของบนพื้นผิวถนน</b></p>	<p>ได้นำเสนอข้อมูลเข้าสู่ที่ประชุมภาคีเครือข่ายอำเภอ ประเด็นเรื่องของการกวดขันการบังคับใช้กฎหมาย ขับขี่รถเร็วในเขตชุมชน วางแผนการจัดระเบียบของการจราจรและร้านค้าแผงลอยที่ตั้งบนถนน</p>	<p>มีการขับเคลื่อนของเทศบาลเมืองบ้านไผ่ ร่วมกับจนท.สภ.บ้านไผ่ ประชาคมรับฟังความคิดเห็นร่วมกับพ่อค้าประชาชนจนเป็นบทบาทของเทศบาลเมืองบ้านไผ่ ในการจัดระเบียบจราจร และร้านค้าแผงลอยทางเท้า จัดสถิติเส้นการจราจรที่จุดและห้ามจอดรถเพื่อความปลอดภัยของประชาชนในการใช้รถใช้ถนน</p>

Case	รายละเอียด	การปฏิบัติการ	ผลที่เกิดขึ้น
<p><b>กรณีศึกษาที่ 4</b></p> <p>เกิดเหตุวันที่ 11 พฤศจิกายน 2552 เวลา 18.30 น ถนนแจ้งสนิท บ้านเมืองเพี้ย หมู่ที่ 8 ต.เมืองเพี้ย อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น รถยนต์เก๋งชนกับรถจักรยานยนต์มี <b>ผู้บาดเจ็บสาหัส 1 ราย</b></p>	<p>เกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ขับแซงรถคันอื่น บริเวณทางโค้ง ด้วยความเร็วสูง โดยปราศจากความระมัดระวัง จนเป็นเหตุให้เฉี่ยวชนกับรถจักรยานยนต์</p> <p><b>จากการวิเคราะห์สาเหตุปัจจัยที่เกิดอุบัติเหตุพฤติกรรมผู้ขับขี่ ใช้ความเร็ว และประมาทไม่ดูป้ายเตือนทางโค้งและเส้นห้ามแซง</b></p>	<p>นำเสนอข้อมูลให้กับเจ้าหน้าที่สถานีอนามัยเมืองเพี้ย เนื่องจากบริเวณจุดเกิดเหตุ ใกล้กับปากทางถนนเข้าหมู่บ้าน และอยู่ในที่ชุมชน</p>	<p>เจ้าหน้าที่สถานีอนามัยได้นำเสนอข้อมูลแก่อบต.เมืองเพี้ย ได้มีการสำรวจป้ายเตือนก่อนเข้าโค้งและมีการปรับสิ่งแวดล้อมข้างทางให้มองเห็นป้ายเตือนชัดเจนขึ้น มีโครงการอบรมชี้ปลอดภัยให้แก่ประชาชนของ อบต.เมืองเพี้ย</p>
<p><b>กรณีศึกษาที่ 5</b></p> <p>เกิดเหตุวันที่ 25 พฤศจิกายน 2552 เวลา 09.00 น. ถนนทางเลี่ยงเมืองปาย พาดแยกหนองน้ำใส ต.หนองน้ำใส อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น รถยนต์กระบะชนกับรถจักรยานยนต์ <b>เสียชีวิต 1 ราย</b></p>	<p>เกิดจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขับจากตลาดบ้านไผ่เพื่อกลับบ้าน ขับข้ามสี่แยกหนองน้ำใสถูกรถยนต์กระบะที่วิ่งมาจากถนนมิตรภาพเพื่อไปจังหวัดมหาสารคามวิ่งมาด้วยความเร็วและมองไม่เห็นรถจักรยานยนต์ที่ขับข้ามแยกเป็นเหตุให้ชนกัน</p>	<p>นำเสนอเข้าคณะกรรมการความมั่นคงอำเภอบ้านไผ่ ผู้เสียชีวิตเป็นผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน บ้านสร้างแป้น คณะทำงาน MIS ได้รวบรวมข้อมูลย้อนหลัง 5 ปี พบว่าอุบัติเหตุจุดสี่แยกหนองน้ำใส เกิดอุบัติเหตุ</p>	<p>คณะกรรมการความมั่นคงอำเภอบ้านไผ่ ประชุมวาระเร่งด่วน ระดมความคิดเห็นจากภาคีทุกภาคส่วนตกลงความเห็นให้ติดไฟแดงหรือปิดสี่แยกให้ทำที่กั้นรถการแก้ไขปัจจุบันได้ทำการปิดสี่แยกทำที่กั้นรถโดยใช้งบประมาณปกติของ</p>

Case	รายละเอียด	การปฏิบัติการ	ผลที่เกิดขึ้น
	จากการวิเคราะห์สาเหตุปัจจัยที่เกิดอุบัติเหตุพฤติกรรมผู้ขับขี่ ถนนซึ่งมีความกว้างมองไม่เห็นรถที่วิ่งมา เป็นสี่แยกที่ไม่มีสัญญาณไฟจราจร ขับรถเร็ว เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง	มีผู้เสียชีวิตมาแล้ว 7 ราย	แขวงทางทางขอนแก่นที่ 3 ทำแล้ว เมื่อเดือนมกราคม 2553 หลังจากการทำเสร็จสิ้น มีการประเมินผลมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น 3 ครั้ง แต่ไม่มีผู้เสียชีวิต
<p><b>กรณีศึกษาที่ 6</b></p> <p>เกิดเหตุวันที่ 1 ธันวาคม 2552 เวลา 16.30 น ถนนระหว่างบ้านหนองกง-บ้านหนองปลาหมอ อ.โนนศิลา จ.ขอนแก่น</p> <p>รถจักรยานยนต์เสียหลักแหกโค้ง</p> <p><b>เสียชีวิต 1 ราย</b></p>	<p>เกิดจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขับรถแหกทางโค้งเสียหลัก</p> <p>จากการวิเคราะห์สาเหตุเกิดจากพฤติกรรมผู้ขับขี่</p>	<p>นำเสนอข้อมูลแก่ผู้ใหญ่บ้านบ้านหนองกงและอบต.โนนศิลา</p> <p>ประเด็นทางโค้งจุดเสี่ยงที่เกิดเหตุ</p>	<p>ได้มีการสำรวจจุดเสี่ยงทางโค้งและจัดทำป้ายเตือนโดยอบต.โนนศิลา</p>
<p><b>กรณีศึกษาที่ 7</b></p> <p>เกิดเหตุวันที่ 6 ธันวาคม 2552 เวลา 14.06 น ถนนมิตรภาพขาออกระหว่างบ้านไผ่-พล ก่อนถึงป้อมตำรวจทางหลวง</p>	<p>เกิดจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขับรถเข้าช่องทางถนนด้านขวามือเพื่อหลบน้ำฝนปูนที่กำลังก่อสร้างไหล่ทาง</p>	<p>นำเสนอข้อมูลให้กับภาคีเครือข่ายแขวงทาง</p>	<p>แขวงทางได้ประสานกับผู้รับเหมาในการเก็บวัสดุหลังเลิกงานให้เรียบร้อยและมีการตรวจสอบว่าได้ดำเนินการหรือไม่ รวมทั้งการติดป้ายเตือน</p>

Case	รายละเอียด	การปฏิบัติการ	ผลที่เกิดขึ้น
<p>อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น รถจักรยานยนต์ถูกรถยนต์บรรทุก 10 ล้อชนท้าย <b>เสียชีวิต 1 ราย</b></p> <p><b>กรณีศึกษาที่ 8</b> เกิดเหตุวันที่ 23 ธันวาคม 2552 เวลา 22.30 น ถนนแจ้งสนิท อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น รถยนต์เก๋งชนกับรถบรรทุก <b>เสียชีวิต 1 ราย (ผู้ขับขี่รถเก๋ง)</b></p>	<p>โดยไม่ได้มองกระจกหลังหรือดูรถยนต์บรรทุก 10 ล้อที่วิ่งตามมาเป็นเหตุให้รถยนต์บรรทุกชนท้ายรถจักรยานยนต์ผู้ขับขี่ชนท้ายตกกระเด็นและถูกรถเหยียบ</p> <p>จากการวิเคราะห์สาเหตุเกิดจากพฤติกรรมผู้ขับขี่</p> <p>เกิดจากผู้ขับขี่รถยนต์เก๋งมาสุรา ขับเร็ว ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขับรถข้ามช่องทางไปชนกับรถบรรทุกที่สวนมา</p> <p>จากการวิเคราะห์สาเหตุเกิดจากพฤติกรรมผู้ขับขี่รถยนต์เก๋ง มาสุรา ขับเร็ว ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย</p>	<p>นำเสนอข้อมูลภาคีเครือข่าย ประเด็นมาแล้วจับ</p>	<p>ผู้ขับขี่ตามมาตรฐาน เช่น อีก 500 เมตร มีการก่อสร้าง</p> <p>ภาคีตำรวจรับทำแผนตั้งจุดตรวจเมาให้ถี่และบ่อยขึ้นในถนนสายหลัก</p>

Case	รายละเอียด	การปฏิบัติการ	ผลที่เกิดขึ้น
<p><b>กรณีศึกษาที่ 9</b></p> <p>เกิดเหตุวันที่ 29 ธันวาคม 2552 เวลา 19.00 น. ถนนมิตรภาพ (แยกบายพาสทางหลวง) ต.หัวหนอง อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่นรถยนต์เก๋งชนกับรถจักรยานยนต์ <b>บาดเจ็บสาหัส 1 ราย</b></p>	<p>เกิดจาก ผู้ขับขี่รถยนต์ที่เลี้ยวขวาตัดหน้าอย่างกระชั้นชิดโดยปราศจากความระมัดระวังจึงเป็นเหตุให้เฉี่ยวชนกัน</p> <p><b>จากการวิเคราะห์สาเหตุปัจจัยที่เกิดอุบัติเหตุพฤติกรรมผู้ขับขี่ รถยนต์ตัดหน้าไม่ระวังและไม่ดูรถที่มาทางตรง ส่วนพฤติกรรมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขับขี่ไม่ระวังเมื่อมาถึงจุดสามแยก</b></p>	<p>ได้นำเสนอข้อมูลเข้าสู่ที่ประชุมภาคีเครือข่ายอำเภอแจ้งให้ กำนันผู้ใหญ่บ้านและ อบต.แจ้งเตือนประชาชนที่อยู่ในเขตตำบลห้องหนอง ซึ่งจะต้องเดินทางในเส้นทางมิตรภาพเป็นประจำ</p>	<p>มีการประชาสัมพันธ์หอกระจายเสียงเป็นครั้งคราว เมื่อประชาชนในเขตหมู่บ้านนั้นเกิดเหตุเนื่องจากเป็นพฤติกรรมของผู้ขับขี่ซึ่งยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้</p>
<p><b>กรณีศึกษาที่ 10</b></p> <p>เกิดเหตุ 10 มกราคม 2553 เวลา 20.30 น. ถนนมิตรภาพเส้นทางระหว่าง อ.บ้านไผ่-อ.โนนศิลา ตรง ต.หัวหนอง อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น นั่งซ้อนท้ายตกกระเด็นจากรถจักรยานยนต์ถูกรถยนต์แล่นมาเฉี่ยวชน</p>	<p>สาเหตุ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ วิ่งมาด้วยความเร็ว ผู้นั่งซ้อนท้ายเมาสุรา กระเด็นตกจากรถจักรยานยนต์ ถูกรถยนต์ที่แล่นผ่านมาเฉี่ยวชนจน ถึงแก่ความตาย</p> <p><b>จากการวิเคราะห์สาเหตุปัจจัยที่เกิดอุบัติเหตุพฤติกรรม</b></p>	<p>ได้นำเสนอข้อมูลเข้าสู่ที่ประชุมภาคีเครือข่ายอำเภอแจ้งให้ กำนันผู้ใหญ่บ้านและ อบต.แจ้งเตือนประชาชนลูกบ้านประเด็นเรื่องเมาไม่ขับขี่และระวังการซ้อนท้าย และประสานภาคีเจ้าหน้าที่ตำรวจ</p>	<p>มีการประชาสัมพันธ์หอกระจายเสียงเป็นครั้งคราว จะมีเมื่อประชาชนในเขตหมู่บ้านนั้นเกิดเหตุเนื่องจากเป็นพฤติกรรมของผู้ขับขี่ซึ่งยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้</p>

Case	รายละเอียด	การปฏิบัติการ	ผลที่เกิดขึ้น
เสียชีวิต 1 ราย	ผู้ขับขี่ และพฤติกรรมของผู้นั่งซ้อนท้ายที่เมาสุรา เมื่อ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์วิ่งช่องทางเดินรถจักรยานยนต์แล้วชนกับขอบถนนซึ่งเป็นทางต่างระดับประกอบด้วยผู้ซ้อนท้ายเมาสุรา จึงกระเด็นตกจากรถเข้าไปในช่องจราจรช่องทางเดินรถยนต์ช่องที่ 1 จึงทำให้รถยนต์วิ่งมาเหยียบจนเสียชีวิต และพฤติกรรมผู้ขับขี่รถยนต์บนถนนมีรูปภาพจับด้วยความเร็ว	กวดขันการบังคับใช้กฎหมายตั้งด่านตรวจเนื่องจากจุดเกิดเหตุใกล้กับด่านตรวจของเจ้าหน้าที่ตำรวจ	
กรณีศึกษาที่ 11			
เกิดเหตุวันที่ 16 มกราคม 2553 เวลา 20.00 น. ซอยธรรมสาร คุ่มสมประสงค์ ต.ในเมือง อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น รถจักรยานยนต์ชนเสาไฟฟ้า	เกิดจาก ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เมาสุราจับชนเสาไฟฟ้าจากการวิเคราะห์เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่เมาสุรา ไม่สวมหมวกนิรภัย	นำเสนอข้อมูลให้กับผู้นำชุมชน ประเด็นเรื่องเมา และการสวมหมวกนิรภัย	มีการประชุมชาวบ้าน ตักเตือนในการขับขี่เรื่องเมาไม่ขับ และการสวมหมวกนิรภัยแต่ยังไม่เห็นการตระหนักของชุมชนมากนัก
บาดเจ็บสาหัส 1 ราย			

Case	รายละเอียด	การปฏิบัติการ	ผลที่เกิดขึ้น
<p><b>กรณีศึกษาที่ 12</b></p> <p>เกิดเหตุวันที่ 22 มกราคม 2553 เวลา 19.30 น. ถนนแจ้งสนิท (บ้านไผ่ - ชนบท) ระหว่างหลัก กม. ที่ 1-2 ต.หัวหนอง อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น รถยนต์กระบะชนกับรถจักรยานยนต์</p> <p><b>เสียชีวิต 1 ราย</b></p>	<p>เกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่รถยนต์ที่แล่นมาด้วยความเร็วสูง ขณะที่ฝนตกถนนลื่น และ โดยปราศจากความระมัดระวังจนเป็นเหตุให้รถเสียหลักแล่นข้ามช่องทางเข้ามาเฉี่ยวชนกับรถจักรยานยนต์ทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จนถึงแก่ความตาย</p> <p>จากการวิเคราะห์สาเหตุปัจจัยที่เกิดอุบัติเหตุพฤติกรรมผู้ขับขี่ สิ่งแวดล้อมฝนตกถนนลื่นพฤติกรรมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขับขี่ช่องทางเดินรถยนต์ ไม่สวมหมวกกันน็อค</p>	<p>ได้นำเสนอข้อมูลเข้าสู่ที่ประชุมภาคีเครือข่ายอำเภอแจ้งให้กำนันผู้ใหญ่บ้านและ อบต. แจ้งเตือนประชาชนช่วงหน้าฝนให้ระมัดระวังเพิ่มขึ้น</p> <p>การสวมหมวกนิรภัยและนำเสนอข้อมูลให้กับเจ้าหน้าที่สถานีอนามัยเมืองเพียเนื่องจากผู้ประสบภัยเป็นประชาชนของตำบลเมืองเพียทั้ง 2 คน</p>	<p>เจ้าหน้าที่สถานีอนามัยได้นำเสนอข้อมูลแก่ อบต.เมืองเพีย มีโครงการอบรมขับขี่ปลอดภัยให้แก่ประชาชนของตำบลเมืองเพีย</p>
<p><b>กรณีศึกษาที่ 13</b></p> <p>เกิดเหตุวันที่ 1 ก.พ. 2553 เวลา 21.00.น. ถนนบ้านลาน-หินตั้ง ต.บ้านลาน อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น รถจักรยานยนต์ล้มเอง</p> <p><b>บาดเจ็บสาหัส 1 ราย</b></p>	<p>เกิดจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เมาสุราขับล้มเอง</p> <p>จากการวิเคราะห์เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่เมาสุรา ไม่สวมหมวกนิรภัย</p>	<p>นำเสนอข้อมูลให้กับผู้นำชุมชน ประเด็นเรื่องเมา และการสวมหมวกนิรภัย</p>	<p>มีการประชาสัมพันธ์ทางหอกระจายข่าว ตักเตือนในการขับขี่เรื่องเมาไม่ขับ และการสวมหมวกนิรภัยแต่ยังไม่เห็นการตระหนักของชุมชนมากนัก</p>



Case	รายละเอียด	การปฏิบัติการ	ผลที่เกิดขึ้น
<p><b>กรณีศึกษาที่ 14</b></p> <p>เกิดเหตุวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2553 เวลา 23.50 น.ถนน ทางพาดทางรถไฟ คุ้ม โนนสวรรค์ หมู่ที่ 3 ต.บ้านไผ่ อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่นรถยนต์ กระบะบรรทุกส่วนบุคคล นั่งมา 2 คน ชนกับรถจักร (รถไฟ) ขบวนที่ 134 (หนองคาย-กรุงเทพ) มีผู้เสียชีวิต 1 ราย(นั่ง ข้างคนขับรถยนต์ กระบะ และบาดเจ็บ สาหัส 1 ราย(คนขับ รถยนต์กระบะ)</p> <p><b>กรณีศึกษาที่ 15</b></p> <p>เกิดเหตุวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2553 เวลา 22.00 น. บริเวณถนนใต้ สะพานข้ามทางรถไฟ โรงแรมไฮเวย์ อ.บ้านไผ่จ.ขอนแก่น รถจักรยานยนต์ชน ราวเหล็กกั้นถนน บาดเจ็บ 1 ราย</p>	<p>เกิดจาก ผู้ขับขี่รถ กระบะข้ามทางรถไฟ ซึ่งไม่มีแผงกั้นทางโดย ไม่หยุดรถดูให้ดีก่อน จากการวิเคราะห์ สาเหตุปัจจัยที่เกิด อุบัติเหตุพฤติกรรมผู้ ขับขี่ เมาสุรา สิ่งแวดลอม ถนนตัด ผ่านข้ามทางรถไฟ ไม่ มีแผงกั้น</p> <p>เกิดจากผู้ขับขี่รถยนต์ ขับรถยนต์ย้อนศรเพื่อกลับ รถจะไปขึ้นสะพาน รถจักรยานยนต์ที่มา ถนนใต้ สะพาน ตามปกติหักหลบ รถยนต์จึงไปชนกับ ราวเหล็กกั้นถนนจน บาดเจ็บ</p>	<p>ได้นำเสนอข้อมูลเข้า สู่ที่ประชุมภาคี เครือข่ายอำเภอและ นำเสนอข้อมูลให้แก่ เทศบาล</p> <p>นำเสนอข้อมูลให้กับ ภาคีเครือข่าย MIS ประเด็นขับย้อนศร</p>	<p>มีการปรับสิ่งแวดลอม บริเวณดังกล่าวตัดหญ้า ข้างทาง มีการจัดทำป้าย เตือน แต่แผงกั้นทาง รถไฟยังไม่มีการจัดทำ</p> <p>เนื่องจากเป็นเรื่องของ พฤติกรรมผู้ขับขี่ซึ่งยัง ไม่สามารถแก้ไขได้ยัง เห็นการขับย้อนศร บ่อยครั้ง</p>

Case	รายละเอียด	การปฏิบัติการ	ผลที่เกิดขึ้น
<p><b>กรณีศึกษาที่ 16</b></p> <p>เกิดเหตุวันที่ 14 มีนาคม 2553 เวลา 11.35 น.</p> <p>ถ.มิตรภาพ (บ้านไผ่-ขอนแก่น) กม.403-404 ต.บ้านไผ่ อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น</p> <p><b>รถยนต์ชนกัน รวม 12 คัน มีผู้เสียชีวิต 1 ราย บาดเจ็บ 12 ราย</b></p>	<p>จากการวิเคราะห์เกิดจากพฤติกรรมผู้ขับขี่ขับรถย้อนศร</p> <p>เกิดจากเพลิงไหม้ป่า และวัสดุข้างทางเกิดควันไฟและหมอกควันจำนวนมากปกคลุมถนนจนมีคมองไม่เห็นถนนเป็นเหตุให้รถยนต์เฉี่ยวชนกัน ส่วนผู้เสียชีวิตโดยสารหลังรถกระบะนอนหลับเมื่อตื่นขึ้นมาด้วยความเข้าใจว่ารถไฟไหม้ จึงก้าวลงจากรถคันอื่นที่ตามมามองไม่เห็นถูกรถยนต์คันอื่นเฉี่ยวชนถึงแก่ความตาย</p> <p>จากการวิเคราะห์สาเหตุปัจจัยที่เกิดอุบัติเหตุ</p> <p>สิ่งแวดล้อมเกิดจากการเผาหญ้าข้างทาง และวัสดุข้างทางทำให้เกิดหมอกควัน</p>	<p>ได้นำเสนอข้อมูลเข้าสู่ ที่ประชุม คณะกรรมการความมั่นคงอำเภอเป็นวาระเร่งด่วน</p>	<p>ประกาศเป็นวาระเร่งด่วนของอำเภอในการห้ามเผาหญ้าข้างทางและการแจ้งเหตุด่วนเมื่อพบการเผาหญ้าหรือวัสดุข้างทาง</p> <p>มีการประชาสัมพันธ์ทั้งสื่อเคเบิลท้องถิ่น วิทยุชุมชน ป้ายคัทเอาท์ รวมทั้งการทำหนังสือเวียนถึงอบต. ทุกแห่ง</p>

Case	รายละเอียด	การปฏิบัติการ	ผลที่เกิดขึ้น
<p><b>กรณีศึกษาที่ 17</b></p> <p>เกิดเหตุวันที่ 10 เมษายน 2553 เวลา 01.30 น. กำแพงวัดตรงข้ามสถานีอนามัยหนองน้ำใส ถนนไปบ้านแคนใต้ ต.หนองน้ำใส</p> <p>อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น</p> <p>รถจักรยานยนต์ชนกำแพงรั้ววัด</p> <p><b>เสียชีวิต 1 ราย</b></p>	<p>เกิดจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เมาสุรา ไม่สวมหมวกนิรภัย ขับเร็วชนกำแพงรั้ววัด</p> <p><b>จากการวิเคราะห์สาเหตุ</b></p> <p><b>พฤติกรรมผู้ขับขี่</b> เมาสุรา ไม่สวมหมวกนิรภัย ขับเร็ว</p> <p><b>สภาพถนนทางโค้ง</b></p> <p><b>แสงสว่างไม่พอ</b></p>	<p>นำเสนอข้อมูลให้อบต.หนองน้ำใส ประเด็น เมาหมวกนิรภัย และจุดเสี่ยงในชุมชน</p>	<p>เกิดเวทีประชาคมค้นหาจุดเสี่ยง และแก้ไขโดยอบต.หนองน้ำใส มีโครงการของชุมชนในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ</p>
<p><b>กรณีศึกษาที่ 18</b></p> <p>เกิดเหตุวันที่ 10 เมษายน 2553 เวลา 17.00.น. ถนนกลับรถสี่แยกหนองน้ำใส ต.หนองน้ำใส</p> <p>อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น</p> <p>รถจักรยานยนต์ชนรถยนต์เก๋ง</p> <p><b>บาดเจ็บสาหัส 1 ราย</b></p>	<p>เกิดจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ มองไม่เห็นรถยนต์เก๋งที่วิ่งมาด้วยความเร็วจึงยังไม่ทันระมัดระวังจนเป็นเหตุให้ชน</p> <p><b>จากการวิเคราะห์</b> เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่</p>	<p>นำเสนอข้อมูลให้ภาคีเครือข่ายMIS</p>	<p>ทีมภาคีเครือข่ายMISได้ลงพื้นที่ไปสังเกตดูสำรวจพฤติกรรมผู้ขับขี่บริเวณแยกหนองน้ำใส เนื่องจากได้มีการปิดสี่แยกและทำที่กั้นรถเมื่อมกราคม 2553พบว่ารถที่วิ่งมาเส้นทางตรงขับเร็ว ภาคีแขวงทางทางจึงได้ดำเนินการปรับโดยทำเนินชลอความเร็วและป้ายเตือนลดความเร็วเพิ่ม</p>

Case	รายละเอียด	การปฏิบัติการ	ผลที่เกิดขึ้น
<p><b>กรณีศึกษาที่ 19</b></p> <p>เกิดเหตุวันที่ 15 เมษายน 2553 เวลา 13.50 น. ถนนเจน-จบทิศ หนองแวงไร่-บ้านไผ่ ม. 3 ต.ในเมือง อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น รถจักรยานยนต์ชนฟุตบอล</p> <p><b>เสียชีวิต 1 ราย</b> <b>บาดเจ็บสาหัส 2 ราย</b></p>	<p>เกิดจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์หักหลบสาดน้ำสงกรานต์ คนขับนั่งตำแหน่งกลางด้านหน้ามีผู้โดยสารและด้านหลังมีผู้โดยสาร ไม่สวมหมวกนิรภัยทั้ง 3 คน คนขับอายุ 15 ปี คนซ้อนด้านหน้าอายุ 13 ปี คนซ้อนท้ายอายุ 15 ปี รถเสียหลักชนฟุตบอลทำให้คนขับเสียชีวิต 1 ราย คนซ้อนบาดเจ็บสาหัส 2 ราย</p> <p>จากการวิเคราะห์สาเหตุพฤติกรรมผู้ขับขี่ ไม่สวมหมวกนิรภัย การขับขี่ที่มีผู้ซ้อนนั่งหน้าผู้ขับขี่จะไม่สามารถควบคุมรถได้</p>	<p>นำเสนอข้อมูลให้กับภาคีเครือข่าย ประเด็นการขับขี่ช่วงเทศกาลสงกรานต์ การสวมหมวกนิรภัย การซ้อนรถจักรยานยนต์โดยมีผู้ซ้อนหน้าคนขับขี่ ส่งข้อมูลให้กับสถานศึกษาของนักเรียน</p>	<p>มติที่ประชุมให้ช่วยกันกวาดขัน และตัดเตือน เพราะช่วงเทศกาลสงกรานต์และปีใหม่มีการตั้งจุดตรวจหลายจุดอยู่แล้ว และประสานให้โรงเรียนได้กำชับนักเรียนในการซ้อนรถจักรยานยนต์และสวมหมวกนิรภัย</p>

Case	รายละเอียด	การปฏิบัติการ	ผลที่เกิดขึ้น
<p><b>กรณีศึกษาที่ 20</b></p> <p>เกิดเหตุวันที่ 17 เมษายน 2553 เวลา 11.25 น. ถนนมิตรภาพ ตรงข้ามรร.บ้านแก้ง ต.บ้านไผ่ อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น รถบรรทุก 6 ล้อชนต้นไม้และเสาไฟฟ้าข้างทางผู้โดยสารบาดเจ็บสาหัส 1 ราย</p>	<p>เกิดจากการที่ผู้ขับขี่รถในขณะที่มีอากาศร้อน ทำให้เกิดอาการหลับใน ขับรถลงข้างทางชนกับต้นไม้และเสาไฟฟ้า รถเสียหายผู้โดยสารนั่งข้างได้รับบาดเจ็บขาซ้ายท่อนล่างหัก</p> <p>จากการวิเคราะห์สาเหตุปัจจัยที่เกิดอุบัติเหตุ พฤติกรรมผู้ขับขี่ง่วงเหนื่อย ขับรถระยะทางไกลไม่ได้พัก</p>	<p>ได้นำเสนอข้อมูลให้กับภาคีเครือข่ายขนส่ง</p>	<p>สำนักงานขนส่งมีแผนการตั้งจุดตรวจรถบรรทุกและรถอื่นๆ เดือนละ 2 ครั้งและมี การ ดำ เนิน งาน สม่่าเสมอ</p>
<p><b>กรณีศึกษาที่ 21</b></p> <p>เกิดเหตุ วันที่ 17 เมษายน 2553 เวลา 11.50 น. ระหว่างสี่แยกบ้านแก้งและสี่แยกมิตรภาพ อ.มิตรภาพ ต.บ้านไผ่ อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น รถยนต์เก๋งและรถยนต์กระบะชนกัน จำนวน 6 คัน ไม่มีผู้บาดเจ็บ</p>	<p>เกิดจากสภาพการจราจรหนาแน่นมาก ในช่องเดินทางกลับกทม.หลังเทศกาลสงกรานต์ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถตามหลังรถคันอื่นในระยะกระชั้นชิด ไม่สามารถหยุดรถได้อย่างปลอดภัย เป็นเหตุให้เฉี่ยวชนรถอื่นเสียหาย</p>	<p>ได้นำเสนอข้อมูลให้กับภาคีเครือข่ายคณะกรรมการความปลอดภัย ในช่วงเทศกาลสงกรานต์</p>	<p>ช่วงเทศกาลสงกรานต์หรือปีใหม่จะมีภาคีเครือข่ายเข้าร่วมในการดำเนินงาน เช่น เจ้าหน้าที่ตำรวจอำนวยความสะดวกจุดบริเวณสี่แยกและจุดถนนมิตรภาพที่มีการจราจรหนาแน่นและมีจุดพักรถหากเดินทางมา ระยะไกลและ</p>

Case	รายละเอียด	การปฏิบัติการ	ผลที่เกิดขึ้น
<p><b>กรณีศึกษาที่ 22</b></p> <p>เกิดเหตุวันที่ 1 พฤษภาคม 2553 เวลา 19.30 น. ถนนแจ้งสนิท ทางไป อ.บรบือ ระหว่างหลัก กม.ที่ 15-16 ต.หินตั้ง อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น รถจักรยานยนต์เสียหลักชนต้นไม้ข้างทาง</p> <p><b>เสียชีวิต 1 ราย</b></p>	<p>จากการวิเคราะห์สาเหตุปัจจัยที่เกิดอุบัติเหตุพฤติกรรมผู้ขับขี่และสิ่งแวดล้อมสภาพการจราจรหนาแน่น</p> <p>ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขับด้วยความเร็วสูงจนรถเสียการควบคุมเป็นเหตุให้รถเสียหลักลงข้างถนนชนต้นไม้ข้างทางถึงแก่ความตายไม่สวมหมวกนิรภัย</p> <p>จากการวิเคราะห์เกิดจากพฤติกรรมผู้ขับขี่ขับเร็วไม่สวมหมวกนิรภัย</p>	<p>นำเสนอข้อมูลผู้เสียชีวิตให้กับอบต.แคนเหนือซึ่งผู้เสียชีวิตเป็นประชาชนในเขตอบต.แคนเหนือ</p>	<p>เตรียมพร้อมเมื่อเกิดอุบัติเหตุให้การช่วยเหลือทันที</p> <p>อบต.แคนเหนือแจ้งเตือนประชาชนให้มีความระมัดระวังแต่เนื่องจากสาเหตุเกิดจากพฤติกรรมผู้ขับขี่จึงยังไม่เห็นการแก้ไขและป้องกันที่ชัดเจน</p>
<p><b>กรณีศึกษาที่ 23</b></p> <p>เกิดเหตุวันที่ 15 พฤษภาคม 2553 เวลา 00.30 น. ทางโค้งก่อนถึงโรงแรมไฮเวย์ ถนนสุขาภิบาล 2 ม.5 ต.ในเมือง อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น รถจักรยานยนต์ชนเสาไฟฟ้า</p> <p><b>เสียชีวิต 1 ราย</b></p>	<p>ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์เมาสุราและผู้ขับขี่ขับมาด้วยความเร็วและเป็นทางโค้งชนเสาไฟฟ้าผู้ขับขี่เสียชีวิต</p> <p>จากการวิเคราะห์เกิดจากพฤติกรรมผู้ขับขี่เมาสุราขับเร็วไม่สวมหมวกนิรภัยและ</p>	<p>นำเสนอข้อมูลให้กับภาคีเครือข่ายภาคีเครือข่ายภาคีเครือข่ายลงพื้นที่คูที่เกิดเหตุ</p>	<p>ภาคีเครือข่ายแขวงทางหลวงและเทศบาลปรับปรุงราวกันทางโค้งใหม่และทาสีสะท้อนแสง ติดหลอดไฟบริเวณเสาไฟฟ้าให้แสงสว่าง</p>

Case	รายละเอียด	การปฏิบัติการ	ผลที่เกิดขึ้น
<p><b>บาดเจ็บ 1 ราย</b></p> <p><b>กรณีศึกษาที่ 24</b> เกิดเหตุวันที่ 11 พฤษภาคม 2553 เวลา 05.40 น. ถนนมิตรภาพ หน้าปั้มน้ำมัน ปตท. ต.หัวหนอง อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น</p> <p><b>บาดเจ็บ 1 ราย</b></p>	<p>ประกอบด้วยราวกันทางโค้งเวลากลางคืน มองไม่เห็นสะท้อนแสง</p> <p>รถยนต์เก๋ง(รถแท็กซี่)ชนเสาถนนต้นสน พลิกคว่ำบริเวณร่องกลาง</p> <p>จากการวิเคราะห์เกิดจากสภาพรถ อุปกรณ์เพลาขับเคลื่อนรถหลุดไม่สามารถบังคับรถได้ ไม่ได้มีการตรวจสอบเช็ครถก่อนเดินทางซึ่งเดินทางมาจาก กทม.</p>	<p>ได้รับการช่วยเหลือและการประสานเบื้องต้นจากปั้มนตท. ในที่เกิดเหตุ</p>	<p>สำนักงานขนส่ง และตำรวจทางหลวงประชาสัมพันธ์กรณีหากกรณีปัญหาสามารถขอความช่วยเหลือได้ที่ไต่เบ่าง</p>
<p><b>กรณีศึกษาที่ 25</b> เกิดเหตุวันที่ 11 พฤษภาคม 2553 เวลา 13.30 น. ถ.แจ้งสนิท บริเวณ ใกล้กับโรงน้ำแข็งบ้านไผ่ ต.บ้านไผ่ อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น รถยนต์กระบะบรรทุกชนกับรถยนต์เก๋ง</p> <p><b>บาดเจ็บ 1 ราย</b></p>	<p>เกิดจากผู้ขับขี่รถยนต์กระบะบรรทุก ที่ขับรถออกจากข้างทางแล้วเลี้ยวตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด เป็นเหตุให้รถทั้งสองคันเฉี่ยวชนกันและผู้ขับขี่รถยนต์กระบะยังมีการหลบหนี ในขณะที่เจ้าหน้าที่กำลังสืบสวนสอบสวน</p> <p>จากการวิเคราะห์เกิดจากพฤติกรรมรถกระบะ</p>	<p>ได้นำเสนอในภาคีเครือข่ายควรมีการปลูกฝังการให้ความรู้เรื่องขับขี่ปลอดภัยและการสร้างจิตสำนึกของผู้ขับขี่ตั้งแต่เด็ก</p>	<p>เนื่องจากสาเหตุจากพฤติกรรมรถกระบะจึงเป็นเรื่องยากมากในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม</p>

Case	รายละเอียด	การปฏิบัติการ	ผลที่เกิดขึ้น
<p><b>กรณีศึกษาที่ 26</b></p> <p>เกิดเหตุ วันที่ 15 พฤษภาคม 2553 เวลา 04.01 น. ถ.มิตรภาพ หมู่ 7 ต.หนองน้ำใส อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น รถยนต์กระบะชนแผงกั้นจราจร</p> <p><b>บาดเจ็บ 1 ราย</b></p>	<p>เกิดจากผู้ขับขี่รถยนต์ ขับขี่รถในขณะที่เมาสุรา ชนแผงกั้นจราจร พลาสติกสีแดงที่จันท. ตำรวจใช้ขณะตั้งด่านตรวจและใกล้ผู้ยาม</p> <p>ตำรวจ</p> <p>จากการวิเคราะห์ เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ เมาสุรา</p>	<p>นำเสนอข้อมูลให้กับภาคีเครือข่าย ให้จันท. ตำรวจได้กวดขันการบังคับใช้กฎหมาย</p>	<p>จ.ท. ตำรวจได้ดำเนินคดีรายนี้ กรณีมาแล้วจับ และตั้งจุดตรวจผู้ขับขี่กรณีเมาบ่อยมากขึ้น</p>
<p><b>กรณีศึกษาที่ 27</b></p> <p>เกิดเหตุ วันที่ 18 พฤษภาคม 2553 เวลา 16.30 น. ถนน อ. มา ต. ย หน้าร้านไทยโยธา หมู่ที่ 2 ต. ในเมือง อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น รถยนต์กระบะชนรถยนต์บรรทุก 6 ล้อ (จอดอยู่ข้างทาง)</p> <p><b>บาดเจ็บ 1 ราย</b></p>	<p>เกิดจากผู้ขับขี่รถกระบะในขณะที่เกิดฝนตก ถนนลื่น โดยไม่ใช้ความระมัดระวัง ทำให้รถเสียหลักไถลลื่นข้ามช่องทางไปชนรถคันอื่นซึ่งจอดอยู่ข้างถนนฝั่งตรงข้ามได้รับความเสียหาย</p> <p>จากการวิเคราะห์ เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ประมาท ขับเร็ว ลังแวง ล้อม ฝนตก ถนนลื่น</p>	<p>นำเสนอข้อมูลให้กับภาคีเครือข่าย ประชาสัมพันธ์วิฑูหมชน ให้มีการระมัดระวังช่วงหน้าฝน</p>	<p>มีการประชาสัมพันธ์ทางเคเบิลท้องถิ่นและวิฑูหมชนแต่เนื่องจากสาเหตุจากพฤติกรรม การขับขี่จึงเป็นเรื่องยากมากในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม</p>



Case	รายละเอียด	การปฏิบัติการ	ผลที่เกิดขึ้น
<p><b>กรณีศึกษาที่ 28</b></p> <p>เกิดเหตุวันที่ 31 พฤษภาคม 2553 เวลา 23.42 น. ถนนเจนจบทิศ ทางเข้าหมู่บ้านเอกลักษณ์ ต.ในเมือง อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น รถยนต์กระบะชนกับรถยนต์กระบะ</p> <p><b>บาดเจ็บสาหัส 1 ราย</b></p>	<p>เกิดจากผู้ขับขีรถกระบะคันแรกขับเข้าไปกินช่องถนนเลนที่วิ่งสวนทางมาทำให้รถชนเข้าที่ด้านหน้าของรถคู่กรณีอย่างจังและเสียหลักวิ่งลงไปในเรื่องน้ำข้างทางทำให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บ</p> <p>จากการวิเคราะห์เกิดจากสภาพสิ่งแฉดล้อมถนนแสงสว่างไม่เพียงพอเส้นตีช่องจราจรมีสภาพเก่าและซีดจางมองไม่เห็น</p>	<p>นำเสนอข้อมูลให้กับภาคีเครือข่ายเทศบาลในการดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง</p>	<p>มีการติดตั้งเสาไฟฟ้าแสงสว่างเพิ่มบริเวณดังกล่าว</p>
<p><b>กรณีศึกษาที่ 29</b></p> <p>เกิดเหตุวันที่ 1 มิถุนายน 2553 เวลา 04.42 น. บริเวณถนนมิตรภาพสี่แยกบ้านแก้งขาเข้าขอนแก่น รถบรรทุก 18 ล้อชนท้ายรถบรรทุก 10 ล้อ</p> <p><b>บาดเจ็บสาหัส 1 ราย</b></p>	<p>เกิดจากคนขับรถบรรทุก 10 ล้อบรรทุกกระบอกมาเมื่อถึงสี่แยกไฟจราจรเป็นไฟเขียวได้ลดความเร็วลงกระทันหันเพื่อจะเปลี่ยนช่องทางไปอยู่ในเลนขวา เพราะถนนเลนซ้ายไม่ดีจนทำให้รถบรรทุก 18 ล้อชนท้ายและคนขับ</p>	<p>นำเสนอข้อมูลให้กับภาคีเครือข่าย MIS ประเด็น</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>จุดเสี่ยง ถนน</li> <li>ความพร้อมของการช่วยเหลือ เช่น เครื่องมือตัดถ่าง</li> </ol>	<p>การแก้ไขประเด็นที่</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. แขวงการทางขอนแก่นที่ 3 (บ้านไผ่) ซึ่งเป็นคณะทำงาน MIS รับเป็นเจ้าภาพดำเนินการได้ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขถนนบริเวณดังกล่าวภายใน 1 วัน โดยใช้วัสดุอุปกรณ์งบประมาณ นายช่างจากแขวงการทาง</li> </ol>

Case	รายละเอียด	การปฏิบัติการ	ผลที่เกิดขึ้น
	<p>บาดเจ็บสาหัสติดคา ในรถ</p> <p>จากการวิเคราะห์ เกิด จากสภาพสิ่งแวดล้อม ถนน เป็น ร่อง ลึก หลังเต่า</p>		<p>รวมทั้งบรรจุแผนการ ปรับปรุงระยะยาวใน แผนปกติของแขวง การทาง ประเด็น 2.</p> <p>ความพร้อมของ เครื่องมือช่วยกู้ภัย เช่น เครื่องมือตัดถ่าง ได้ สอบถามและสำรวจแต่ หน่วยงานมีความ พร้อม หากฉุกเฉิน สามารถระดมอุปกรณ์ และบุคลากรเพียงพอใน การช่วยเหลืออำเภอ ใกล้เคียงได้ จะมีการ จัดทำบัญชีเครื่องมือ อุปกรณ์ของอำเภอ ต่อไป</p>
<p>กรณีศึกษาที่ 30</p> <p>เกิดเหตุวันที่ 3 มิถุนายน 2553 เวลา 19. 20 น.ถนน บริเวณสามแยก บายพาส บ้านไผ่- บรบือขาเข้า.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น รถจักรยานยนต์ชน กับรถจักรยานยนต์ บาดเจ็บสาหัส 3 ราย</p>	<p>เกิดจากคนขับรถ จักรยานยนต์ย้อนศรมา ชนกับรถจักรยานยนต์ อีกคันซึ่งมองไม่เห็น เพราะขณะนั้นฝนตก</p> <p>จากการวิเคราะห์ เกิด จากพฤติกรรมของผู้ ขับขี่ ขับรถย้อนศร สภาพสิ่งแวดล้อม ฝนตก</p>	<p>นำเสนอข้อมูลให้กับ ภาคีเครือข่าย MIS ประเด็นขับย้อนศร</p>	<p>เนื่องจากเป็นเรื่องของ พฤติกรรมผู้ขับขี่ซึ่งยัง ไม่สามารถแก้ไขได้ยัง เห็นการขับย้อนศร บ่อยครั้ง</p>

Case	รายละเอียด	การปฏิบัติการ	ผลที่เกิดขึ้น
<p><b>กรณีศึกษาที่ 31</b></p> <p>เกิดเหตุวันที่ 5 มิถุนายน 2553 เวลา 17.30 น. สามแยกบ้านเปือยใหญ่-บ้านขามเรียนม.3 ต.เมืองเพีย อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น รถจักรยานยนต์ชนกับรถจักรยานยนต์</p> <p><b>เสียชีวิต 1 ราย</b> <b>บาดเจ็บสาหัส 1 ราย</b></p>	<p>เกิดจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้งสองคันขับเร็วเมื่อถึงสามแยกไม่ระมัดระวังเป็นเหตุให้ชนกันอย่างรวดเร็ว</p> <p>จากการวิเคราะห์เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ประมาทขับเร็วไม่สวมหมวกนิรภัยทั้งคนขับและคนซ้อนท้ายคนขับเสียชีวิตและคนซ้อนบาดเจ็บสาหัส</p>	<p>นำเสนอข้อมูลให้กับภาคีเครือข่ายให้จนท.ตำรวจได้กวดขันการบังคับใช้กฎหมายการสวมหมวกนิรภัยรวมทั้งทำอย่างไรให้ประชาชนตระหนัก</p>	<p>เนื่องจากสาเหตุจากพฤติกรรมรถจักรยานยนต์และการป้องกันไม่ให้เกิดชีวิตประชาชนยังไม่ตระหนัก</p>
<p><b>กรณีศึกษาที่ 32</b></p> <p>เกิดเหตุวันที่ 15 มิถุนายน 2553 เวลา 17.00 น.บริเวณหน้าวัดบ้านลานถนนบ้านลาน-อ.หนองสองห้อง ต.บ้านลาน อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น รถยนต์เก๋งชนกับรถจักรยานยนต์</p> <p><b>เสียชีวิต 2 ราย</b></p>	<p>เกิดจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เมาสุราขับข้ามช่องทางไปชนกับรถยนต์ที่วิ่งมาตามช่องทางเดินรถ</p> <p>จากการวิเคราะห์เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่เมาสุราและผู้อนุญาตเมาสุราไม่สวมหมวกนิรภัยทั้งคนขับและคนซ้อนท้ายเสียชีวิตทั้ง 2 คน</p>	<p>นำเสนอข้อมูลให้กับภาคีเครือข่ายให้จนท.ตำรวจได้กวดขันการบังคับใช้กฎหมายการสวมหมวกนิรภัย</p>	<p>มีการประชาสัมพันธ์ทางเคเบิลท้องถิ่นและวิทยุชุมชนแต่เนื่องจากสาเหตุจากพฤติกรรมรถจักรยานยนต์ยังไม่เห็นกิจกรรมที่ชัดเจนที่ทำให้เกิดความตระหนักของผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้าย</p>

Case	รายละเอียด	การปฏิบัติการ	ผลที่เกิดขึ้น
<p><b>กรณีศึกษาที่ 33</b></p> <p>เกิดเหตุวันที่ 19 มิถุนายน 2553 เวลา 19.00 น. ถนนระหว่างหมู่บ้านโนนสว่าง-บ้านลาน ต.บ้านลาน อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น รถจักรยานยนต์เสียหลัก</p> <p><b>เสียชีวิต 1 ราย</b></p>	<p>เกิดจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง จนรถเสียการควบคุม ล้ม เป็นเหตุให้ถึงแก่ความตาย</p> <p>จากการวิเคราะห์ เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ประมาท ขับเร็ว ไม่สวมหมวกนิรภัย</p>	<p>นำเสนอข้อมูลให้อบต.บ้านลาน เนื่องจากเป็นประชาชนในเขตบ้านลาน</p>	<p>มีการประชาสัมพันธ์ทางหอกระจายข่าวเตือนเรื่องการสวมหมวกนิรภัย</p>
<p><b>กรณีศึกษาที่ 34</b></p> <p>เกิดเหตุวันที่ 21 มิถุนายน 2553 เวลา 18.30 น. ถนนแจ้งสนิท ระหว่าง กม.ที่ 5 - 6 ต.ในเมือง อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น อุบัติเหตุรถบรรทุก 6 ล้อ เฉี่ยวชนรถยนต์กระบะ</p> <p><b>บาดเจ็บ 1 ราย</b></p>	<p>เกิดจากผู้ขับขี่รถบรรทุก 6 ล้อ หลับใน ขับข้ามร่องกลางถนนไปชนกับรถยนต์กระบะ ขณะวิ่งมาช่องทางเดินรถปกติ ผู้โดยสารที่นั่งมาในรถกระบะได้รับบาดเจ็บ</p> <p>จากการวิเคราะห์ เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ง่วงนอน</p>	<p>ได้นำเสนอข้อมูลให้กับภาคีเครือข่ายขนส่ง</p>	<p>สำนักงานขนส่งมีแผนการตั้งจุดตรวจรถบรรทุกและรถอื่นๆ เดือนละ 2 ครั้งและมีการดำเนินงานกิจกรรมสม่ำเสมอ</p>

Case	รายละเอียด	การปฏิบัติการ	ผลที่เกิดขึ้น
<p><b>กรณีศึกษาที่ 35</b></p> <p>เกิดเหตุวันที่ 21 มิถุนายน 2553 เวลา 15.00 น. ลีแยกมิตรภาพบ้านแก้งถนนมิตรภาพ ต.บ้านไผ่ อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น รถจักรยานยนต์ที่ชนรถจักรยานยนต์พ่วงข้าง</p> <p><b>บาดเจ็บ 1 ราย</b></p>	<p>เกิดจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปราศจากความระมัดระวังโดยฝ่าไฟแดง</p> <p>จากการวิเคราะห์เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ประมาท ขับเร็ว ฝ่าไฟแดง ไม่สวมหมวกนิรภัย</p>	<p>นำเสนอข้อมูลให้ภาคีตำรวจ เสนอการเข้มข้นในการบังคับใช้กฎหมาย</p>	<p>มีการจัดจราจรผลัดไปประจำบริเวณสี่แยกมิตรภาพบ้านแก้งในเวลาเร่งด่วนเช้า บ่าย</p>
<p><b>กรณีศึกษาที่ 36</b></p> <p>เกิดเหตุวันที่ 22 มิถุนายน 2553 เวลา 10.00 น. ถนนบ้านไผ่-หนองสองห้อง บริเวณบ้านหนองเต่า ต.ป่าปอ อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น รถจักรยานยนต์เสียหลักล้ม</p> <p><b>บาดเจ็บสาหัส 1 ราย</b></p>	<p>เกิดจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็ว เมื่อถึงทางโค้งเสียหลักล้ม</p> <p>จากการวิเคราะห์เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ประมาท ขับเร็ว ไม่สวมหมวกนิรภัย</p>	<p>นำเสนอข้อมูลให้อปต.ป่าปอ เนื่องจากเป็นประชาชนในเขตตำบลป่าปอ</p>	<p>มีการประชาสัมพันธ์ทางหอกระจายข่าวเตือนเรื่องระมัดระวังในการขับขี่ การขับเร็วและการสวมหมวกนิรภัย</p>

Case	รายละเอียด	การปฏิบัติการ	ผลที่เกิดขึ้น
<p><b>กรณีศึกษาที่ 37</b></p> <p>เกิดเหตุวันที่ 22 มิถุนายน 2553 เวลา 14.40 น.ถ.เอี่ยม-ประเสริฐ ม.1 ต.ในเมือง อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น รถยนต์เก๋งชนกับรถจักรยานยนต์</p> <p><b>บาดเจ็บสาหัส 1 ราย</b></p>	<p>ผู้ขับขี่รถยนต์เสียชีวิต</p> <p>หน้ารถจักรยานยนต์</p> <p>จากการวิเคราะห์ เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ เมื่อถึงสามแยกไม่ระมัดระวังไม่ดูรถที่วิ่งมาทางตรงส่วนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อถึงสามแยกไม่ชะลอหรือระมัดระวังและไม่สวมหมวกนิรภัย</p>	<p>นำเสนอข้อมูลให้ภาคีเครือข่ายเทศบาลและตำรวจ จุดที่เกิดเหตุไม่มีป้ายเตือนสามแยก</p>	<p>มีการดำเนินการของเทศบาลในการติดป้ายเตือนให้ทราบว่าป็นสามแยก</p>
<p><b>กรณีศึกษาที่ 38</b></p> <p>เกิดเหตุวันที่ 24 มิถุนายน 2553 เวลา 20.15 น.ถนนสายระหว่างบ้านหนองน้ำใส-แคนเหนือ หมู่ 1 ต.หนองน้ำใส อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น รถจักรยานยนต์ชนท้ายรถยนต์บรรทุกพ่วง</p> <p><b>เสียชีวิต 1 ราย</b></p> <p><b>บาดเจ็บสาหัส 1 ราย</b></p>	<p>เกิดจากผู้ขับขี่รถยนต์บรรทุกพ่วง ที่จอดรอในบริเวณ ที่มีแสงไฟไม่สว่างเพียงพอ และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ขับเร็ว จนเป็นเหตุให้เสียชีวิต (ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์) และบาดเจ็บสาหัส (ผู้ซ้อนท้าย)</p> <p>จากการวิเคราะห์ เกิดจากสิ่งแวดล้อมแสงสว่างไม่มีพฤติกรรมผู้ขับขี่ทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์</p>	<p>ได้นำเสนอข้อมูลกรณีนี้เร่งด่วนในภาคีเครือข่ายและคณะกรรมการความปลอดภัยของอำเภอ รวมทั้งเสนอข้อมูลกับ อบต.หนองน้ำใส กรณีนี้สาเหตุเป็นกรณีเช่นกันกับป้อมปดท.ถนนมิตรภาพ ซึ่งเป็นบทเรียนของอำเภอบ้านไผ่ คณะกรรมการภาคีร่วมกับอบต.หนองน้ำใสจึงลงพื้นที่จุดเกิด</p>	<p>ได้แก้ไขจุดเสี่ยงบริเวณดังกล่าวติดไฟแสงสว่างเพื่ ำ ระ วั ง ไ ม่ ใ ห้รถบรรทุกจอดโดยมีอุปพร.ของอบต.หนองน้ำใสคอยตรวจเฝ้าระวัง</p>

Case	รายละเอียด	การปฏิบัติการ	ผลที่เกิดขึ้น
<p><b>กรณีศึกษาที่ 39</b></p> <p>เกิดเหตุวันที่ 25 มิถุนายน 2553 เวลา 17.15 น. หน้าโรงพยาบาลบ้านไผ่ ถนนแจ้งสนิท หมู่ที่ 3 ต.ในเมือง อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่นรถยนต์ชนรถจักรยานยนต์ <b>บาดเจ็บ 1 ราย</b></p>	<p>เกิดจากผู้ขับขี่รถยนต์ที่หักเลี้ยวรถกะทันหัน โดยปราศจากความระมัดระวัง จนเป็นเหตุให้เลี้ยวชนกัน มีผู้ได้รับบาดเจ็บ</p> <p>จากการวิเคราะห์เกิดจากพฤติกรรมผู้ขับขี่ทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ผู้ขับขี่รถยนต์เลี้ยวขวาเข้าโรงพยาบาลไม่ได้ระวังรถที่มาด้านซ้าย ส่วนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขับเร็ว</p>	<p>นำเสนอข้อมูลให้ภาคีเครือข่ายและผู้อำนวยการโรงพยาบาลบ้านไผ่ ทั้งกรณีศึกษาที่ 24 และกรณีศึกษาที่ 25 จุดเกิดเหตุและระยะเวลาใกล้เคียงกัน ทั้ง 2 กรณี</p>	<p>เบื้องต้นรพ.ของโรงพยาบาลได้อำนวยความสะดวกเรื่องการจราจรให้กับรถที่เลี้ยวเข้าโรงพยาบาล และจัดทำป้ายเตือนการใช้ความเร็วกำลังติดต่อประสานงานกับภาคีแขวงทางและภาคีตำรวจในการปรับการชลอหรือลดความเร็วมีการสำรวจถนนเส้นหน้าโรงพยาบาลว่ามี</p>
<p><b>กรณีศึกษาที่ 40</b></p> <p>เกิดเหตุวันที่ 26 มิถุนายน 2553 เวลา 21.48 น. หน้าโรงพยาบาลบ้านไผ่ ถนนแจ้งสนิท หมู่ที่ 3 ต.ในเมือง อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่นรถจักรยานยนต์ชนกับรถจักรยานยนต์ <b>บาดเจ็บ 3 ราย</b></p>	<p>เกิดจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้งสองคันขับมาด้วยความเร็ว ไม่มีความระมัดระวัง ในขณะที่วิ่งมาคนละช่องทางเดินรถ</p> <p>จากการวิเคราะห์เกิดจากพฤติกรรมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขับเร็ว ไม่สวมหมวกนิรภัย</p>		<p>สิ่งแลดล้อมอื่นๆ หรือไม่ที่ทำให้เป็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งถนนเส้นนี้ สภ.บ้านไผ่ได้จัดให้เป็นถนนตัวอย่าง ภาคีได้พยายามนำข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุมาทบทวนอีกครั้งขณะนี้กำลังติดตาม</p>

Case	รายละเอียด	การปฏิบัติการ	ผลที่เกิดขึ้น
<p><b>กรณีศึกษาที่ 41</b></p> <p>เกิดเหตุวันที่ 26 มิถุนายน 2553 เวลา 18.55 น. ถนนบรปือ-บ้านไผ่ หน้าโรงสีเลี้ยงสงไซย ต.หินตั้ง อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่นรถยนต์ กระบะบรรทุกทุกคน จาก จ.กาฬสินธุ์ เสียหลักพลิกคว่ำ</p> <p><b>บาดเจ็บ 8 ราย</b></p>	<p>เกิดจากผู้ขับขี่รถยนต์ ขับมาด้วยความเร็วประมาณในขณะ ผู้โดยสารเต็มคันรถ หลังกระบะ</p> <p><b>จากการวิเคราะห์ เกิดจาก พฤติกรรมผู้ขับขี่รถยนต์ขับเร็ว</b></p>	<p>นำเสนอข้อมูลให้ภาคีเครือข่าย ประเด็นเรื่องการขับเร็ว และจะพบอุบัติเหตุห่มุ่บ่อยครั้งในจุดเกิดเหตุจุดนี้และรถที่เกิดอุบัติเหตุมาจาก จังหวัดมหาสารคาม กาฬสินธุ์ ร้อยเอ็ด ซึ่งจะผ่านอำเภอบ้านไผ่ เครือข่ายตำรวจรับข้อมูลเพื่อ การประสานงาน</p>	<p>สภ.บ้านไผ่ประสานงานกับสภ.โกสุมพิสัย ช่วยตั้งตรวจกรณีขับเร็วในเส้นทาง ก่อนถึงเขตอำเภอบ้านไผ่ซึ่งจะผ่านอำเภอ จังหวัดอื่น มาก่อน</p>
<p><b>กรณีศึกษาที่ 42</b></p> <p>เกิดเหตุวันที่ 28 มิถุนายน 2553 เวลา 08.10 น. ถนนมิตรภาพ สี่แยกบ้านไผ่-ชนบท รถจักรยานยนต์ชนกับรถยนต์เก๋ง</p> <p><b>บาดเจ็บสาหัส 1 ราย</b></p>	<p>เกิดจากผู้ขับขี่รถทั้งสองคันขับเร็วเมื่อมาถึงสี่แยกเป็นช่วง เปลี่ยนสัญญาณไฟระมัดระวัง ฝ่าสัญญาณไฟจราจร</p> <p><b>จากการวิเคราะห์ เกิดจาก พฤติกรรมผู้ขับขี่รถยนต์ และรถจักรยานยนต์ขับเร็วเมื่อมาถึงสี่แยกไม่ใช้ ความระมัดระวัง</b></p>	<p>ได้นำเสนอข้อมูลให้กับภาคีเครือข่าย ประเด็นจุดเกิดเหตุสี่แยกที่มีสัญญาณไฟจราจรยังมีการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง</p>	<p>สภ.บ้านไผ่ รับจะกวดขันและเพิ่มการให้เจ้าหน้าที่สายตรวจช่วยดูแลเพิ่มช่วงเวลาจากเดิมมากขึ้น เพราะจุดดังกล่าวมีป้อมยาม ตำรวจ</p>



Case	รายละเอียด	การปฏิบัติการ	ผลที่เกิดขึ้น
<p><b>กรณีศึกษาที่ 43</b></p> <p>เกิดเหตุวันที่ 28 มิถุนายน 2553 เวลา 10.30 น. ลีแยกถนนมิตรภาพ (แยก อ.ชนบท) ต.บ้านไผ่ อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น รถยนต์ชนกัน 3 คัน รถยนต์บรรทุกชนรถยนต์ฟอร์ดชนยนต์กระบะ</p> <p><b>บาดเจ็บ 1 ราย</b></p>	<p>เกิดจากผู้ขับขี่รถยนต์ขับรดตามหลังรถอื่นในระยะกระชั้นชิดและไม่สามารถหยุดรถได้ทันจนทำให้ชนรถคันหน้าเสียหายและไถลขึ้นไปชนรถคันอื่นเสียหายมีผู้บาดเจ็บ</p> <p><b>จากการวิเคราะห์ เกิดจาก พฤติกรรมผู้ขับขี่รถยนต์ บริเวณเกิดเหตุเป็นสี่แยกไฟแดง</b></p>	<p>ได้นำเสนอข้อมูลให้กับภาคีเครือข่ายขนส่งและตำรวจ</p>	<p>มีการประสานภาคีเครือข่ายเพิ่มขึ้นคือภาคีเครือข่ายตำรวจทางหลวงร่วมกับสำนักงานขนส่งมีแผนการตั้งจุดตรวจ รดบรรทุกและรถอื่นๆเดือนละ 2 ครั้ง</p>
<p><b>กรณีศึกษาที่ 44</b></p> <p>เกิดเหตุวันที่ 28 มิถุนายน 2553 เวลา 16.15 น. ถนนมิตรภาพ ใกล้กับบริษัทโตโยต้า สาขาบ้านไผ่ ต.หัวหนอง อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น รถยนต์กระบะ พลิกคว่ำ</p> <p><b>บาดเจ็บสาหัส 1 ราย</b></p>	<p>เกิดจากผู้ขับขี่รถยนต์ขับด้วยความเร็วและปราศจากความระมัดระวัง ประกอบกับมีเศษวัสดุตกหล่นในช่องทาง ทำให้รถเสียหลักพลิกคว่ำลงข้างทาง</p> <p><b>จากการวิเคราะห์ เกิดจาก พฤติกรรมผู้ขับขี่เร็ว สภาพแวดล้อมถนน มีเศษวัสดุต่างๆ หล่นบนถนน เมื่อรถมาด้วยความเร็วทำให้ควบคุมไม่ได้พลิกคว่ำ</b></p>	<p>ได้นำเสนอข้อมูลให้กับภาคีเครือข่ายแขวงทางและตำรวจ</p>	<p>ภาคีแขวงทางได้ประชาสัมพันธ์ให้กับประชาชนทางเคเบิลและ ส่งข่าวประชาสัมพันธ์ไปวิทยุชุมชนหากใครพบเศษวัสดุหล่นในช่องทางให้แจ้งไปที่แขวงทางขอนแก่น ที่ 3</p>

Case	รายละเอียด	การปฏิบัติการ	ผลที่เกิดขึ้น
<p><b>กรณีศึกษาที่ 45</b></p> <p>เกิดเหตุวันที่ 30 มิถุนายน 2553 เวลา 07.20 น. ถนนมิตรภาพ ระหว่างหลัก กม.ที่ 395 – กม.ที่ 396 ต.หัวหนอง อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น รถจักรยานยนต์ชนกับรถยนต์กระบะขนาดเจ็ดเสาหีส 1 ราย</p>	<p>เกิดจาก ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เลี้ยวเปลี่ยนช่องเดินรถกระทันหัน โดยปราศจากความระมัดระวังจึงเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้รับบาดเจ็บจากการวิเคราะห์ เกิดจาก พฤติกรรมผู้ขับขี่ประมาท ขับบนช่องทางรถยนต์เปลี่ยนช่องทางไม่ดูกระจกหลัง</p>	<p>นำเสนอข้อมูลให้กับภาคีเครือข่ายอำเภอและอบต.หนองน้ำใส ควรมีการปลูกฝังการให้ความรู้เรื่องขับขี่ปลอดภัยและการสร้างจิตสำนึกของผู้ขับขี่ตั้งแต่เด็ก</p>	<p>มีการประชาคมชาวบ้านในการที่จะช่วยกันป้องกันอุบัติเหตุให้กับประชาชนในเขตพื้นที่หนองน้ำใสได้อย่างไร เนื่องจากสาเหตุจากพฤติกรรมการขับขี่และการป้องกันไม่ให้เกิดชีวิต ประชาชนยังไม่ตระหนัก มีมติเรื่องการสวมหมวกนิรภัย การเมาไม่ขับ ให้อปพร. ช่วยดูแลและตักเตือน</p>
<p><b>กรณีศึกษาที่ 46</b></p> <p>เกิดเหตุวันที่ 8 กรกฎาคม 2553 เวลา 06.50 น. ถนนเจนจบทิศตรงข้ามบริษัทสินมั่นคง ประกันภัย จำกัด ต.ในเมือง อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น รถจักรยานยนต์ถูกรถเฉี่ยวชนไม่ทราบว่ารอดอะไร</p> <p><b>เสียชีวิต 1 ราย</b></p>	<p>ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไปตามถนนถูกรถอื่นซึ่งไม่ทราบรถอะไรเฉี่ยวชนแล้วหลบหนีจากการวิเคราะห์ ผู้ขับขี่มีอายุ 60 ปี ไม่มีข้อมูลจากผู้เห็นเหตุการณ์แต่คาดว่ารถที่เฉี่ยวชนขับเร็ว</p>	<p>ได้นำเสนอข้อมูลให้กับภาคีเครือข่ายและอบต.ในเมือง เนื่องจากผู้เสียชีวิตเป็นประชาชนในเขต อบต.ในเมืองและเส้นทางที่ถนนเจนจบทิศเป็นเส้นทางที่ประชาชนสัญจรไปมาเป็นจำนวนมากในแต่ละวัน</p>	<p>ได้มีการประชาสัมพันธ์และเตือนให้ระมัดระวังในการขับขี่ทางออกกระจายข่าวของชุมชนและในงานศพผู้เสียชีวิต</p>

Case	รายละเอียด	การปฏิบัติการ	ผลที่เกิดขึ้น
<p><b>กรณีศึกษาที่ 47</b> เกิดเหตุวันที่ 15 กรกฎาคม 2553 เวลา 13.04 น.ถนน มิตรภาพ บ้านระหอก โพธิ์ ม.6 ต.โนนศิลา อ.โนนศิลา จ.ขอนแก่นรถยนต์ กระบะชนกับรถยนต์ ส่วนบุคคล <b>เสียชีวิต 1 ราย</b> <b>บาดเจ็บ 4 ราย</b></p>	<p>เกิดจาก ผู้ขับขี่รถยนต์ กระบะขับเร็วลงเนิน หักหลบรถบรรทุก ชน เสาข้างทางและขับข้าม ร่องกลางถนนไปชน กับรถยนต์อีกคันที่วิ่ง มาอีกถนนอีกฝั่ง</p> <p>จากการวิเคราะห์ เกิด จาก พฤติกรรมของผู้ ขับขี่รถยนต์กระบะ ขับเร็ว สภาพร่างกาย ขณะขับขี่หลับใน เป็น ผู้สูงอายุ (60 ปี ) อาจจะทำให้ การ ตัดสินใจช้าลง สภาพถนนบริเวณ ดังกล่าวเมื่อรถขับลง เนินแล้วจะไม่สามารถ มองเห็นรถด้านหลัง</p>	<p>นำเสนอข้อมูลจาก การวิเคราะห์รวบรวม ส่งมอบให้กับภาคี เครือข่ายอำเภอ โนน ศิลา</p>	<p>มีการค้นหาจุดเสี่ยง เส้นทางมิตรภาพในเขต อำเภอโนนศิลาและมี การแก้ไขจุดเสี่ยงบาง จุด เช่นติดตั้งสัญญาณไฟ จราจรบริเวณสี่แยก ตลาด แต่จุดที่เกิดเหตุยัง ไม่มีการแก้ไข</p>
<p><b>กรณีศึกษาที่ 48</b> เกิดเหตุวันที่ 16 กรกฎาคม 2553 เวลา 16.00 น.ถ.แจ้ง สนิท(บ้านไผ่-บรบือ) หมู่ 3 ต.โนนเมือ อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น รถ-จักรยานยนต์ ชน กับรถยนต์กระบะ</p>	<p>เกิดจาก ผู้ขับขี่รถยนต์ ขับมาด้วยความเร็ว ไม่ได้ระมัดระวังจึง เฉี่ยวชนรถ - จักรยานยนต์ที่วิ่งอยู่ ด้านหน้า</p> <p>จากการวิเคราะห์ เกิด จาก พฤติกรรมของผู้ ขับขี่</p>	<p>นำเสนอข้อมูลให้ภาคี เครือข่าย ซึ่งเป็น ประเด็นการขับเร็ว</p>	<p>เนื่องจากเป็นเรื่องของ พฤติกรรมการขับขี่ ยัง ไม่เห็นการแก้ไขปัญหา ที่เห็นผล</p>

Case	รายละเอียด	การปฏิบัติการ	ผลที่เกิดขึ้น
<p><b>บาดเจ็บ 1 ราย</b></p> <p><b>กรณีศึกษาที่ 49</b></p> <p>เกิดเหตุวันที่ 20 กรกฎาคม 2553 เวลา 07.40 น. ถนนทางเข้าบ้านละว้า ต.เมืองเพีย อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น รถจักรยานยนต์ชนกับรถจักรยานยนต์</p>	<p>เกิดจาก ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ชับมาด้วยความเร็วทั้ง 2 คัน ไม่ได้ระมัดระวังจึงเกี่ยวชนกัน</p> <p><b>จากการวิเคราะห์ เกิดจาก พฤติกรรมของผู้ขับขี่</b></p>	<p>นำเสนอข้อมูลให้สถานีอนามัยเมืองเพีย และอบต.เมืองเพีย เนื่องจากจุดเกิดเหตุเป็นถนนทางเข้าหมู่บ้านและผู้บาดเจ็บทั้ง 3 คน เป็นประชาชนในเขตอบต.เมืองเพีย</p>	<p>เจ้าหน้าที่สถานีอนามัยได้นำเสนอข้อมูลแก่อบต.เมืองเพีย มีโครงการอบรมขับขี่ปลอดภัยให้แก่ประชาชนของตำบลเมืองเพีย</p>
<p><b>บาดเจ็บ 3 ราย</b></p> <p><b>กรณีศึกษาที่ 50</b></p> <p>เกิดเหตุวันที่ 21 กรกฎาคม 2553 เวลา 15.45 น. ถนนมิตรภาพบ้านไผ่ (บ้านไผ่ - ขอนแก่น) บ้านแก้ง รถจักรยานยนต์ชนกับรถจักรยานยนต์</p>	<p>เกิดจาก ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ชับซ้อนศรมาชนกับรถจักรยานยนต์อีกคันและไม่สวมหมวกนิรภัยทั้ง 2 คัน</p> <p><b>จากการวิเคราะห์ เกิดจาก พฤติกรรมของผู้ขับขี่ทั้ง 2 คัน คันแรก ชับซ้อนศรและไม่สวมหมวกนิรภัยคันที่ 2 ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายอายุ 13 ปี ซึ่งการใช้ความระมัดระวังและการขับขี่ปลอดภัยและความรู้เรื่องกฎจราจรรวมทั้งการตัดสินใจยังไม่มีความพร้อมในการใช้รถจักรยานยนต์</b></p>	<p>นำเสนอข้อมูลให้ภาคีเครือข่าย ซึ่งเป็นประเด็นการขับรถยนต์ซ้อนศร การไม่สวมหมวกนิรภัย การแจ้งไปโรงเรียนที่นักเรียนเกิดเหตุและการแจ้งไปถึงผู้ปกครอง</p>	<p>เจ้าหน้าที่ตำรวจเรียกผู้ปกครองของนักเรียนมารับทราบให้ช่วยดูแลบุตรตนเองในการนำรถจักรยานยนต์มาขับขี่</p>

Case	รายละเอียด	การปฏิบัติการ	ผลที่เกิดขึ้น
<p><b>กรณีศึกษาที่ 51</b></p> <p>เกิดเหตุวันที่ 22 กรกฎาคม 2553 เวลา 06.30 น.ถนนประทุมชนสาร ต.บ้านไผ่ อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น รถจักรยานยนต์ชนกับรถจักรยาน 2 ล้อ</p> <p><b>บาดเจ็บ 3 ราย</b></p>	<p>เกิดจาก ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ อายุ น้อย (15 ปี) ขับเร็ว ไม่ระมัดระวัง ไม่สวมหมวกนิรภัย เป็นเหตุให้ไปเฉี่ยวรถจักรยาน 2 ล้อ</p> <p>จากการวิเคราะห์ เกิดจากผู้ขับขี่อายุ 15 ปี ใบอนุญาตขับขี่ยังไม่มีและผู้ซ้อนท้ายอายุ 13 ปี ซึ่งการใช้ความระมัดระวังและการขับขี่ปลอดภัยและความรู้เรื่องกฎจราจรรวมทั้งการตัดสินใจยังไม่มี ความระมัดระวัง ไม่สวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้าย</p>	<p>นำเสนอข้อมูลให้ภาคีเครือข่าย ซึ่งเป็นประเด็นเด็กนักเรียนและเยาวชนที่อายุน้อย ขับขี่รถจักรยานยนต์ การไม่สวมหมวกนิรภัย</p>	<p>มีการแจ้งข้อมูลไปโรงเรียนที่นักเรียนเกิดเหตุและการแจ้งไปถึงผู้ปกครอง เจ้าหน้าที่ตำรวจเชิญผู้ปกครองมารับทราบและให้ดูแลเด็กเดือนบุตรหลาน ได้ให้มีการรวบรวมรายงานข้อมูล IS ของรพ.เสนอในที่ประชุมคณะกรรมการความมั่นคงของอำเภอในเดือนถัดไป กลุ่มนักเรียนและโรงเรียนที่มีความเสี่ยง</p>
<p><b>กรณีศึกษาที่ 52</b></p> <p>เกิดเหตุวันที่ 22 กรกฎาคม 2553 เวลา 08.30 น.สี่แยกถนนเลียงเมือง บ้านไผ่-ชนบท หมู่ 22 ต.บ้านไผ่ อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่นรถบรรทุก 10 ล้อชนรถกระบะ</p> <p><b>บาดเจ็บ 2 ราย</b></p>	<p>เกิดจาก ผู้ขับขี่รถยนต์ ขับมาด้วยความเร็ว ไม่ได้ระมัดระวังจึงชนรถบรรทุก 10 ล้อ ที่วิ่งอยู่คนละช่องทางเดินรถ</p> <p>จากการวิเคราะห์ เกิดจาก พฤติกรรมของผู้ขับขี่</p>	<p>นำเสนอข้อมูลให้ภาคีเครือข่าย เนื่องจากทางเลียงเมืองรถจะวิ่งด้วยความเร็ว</p>	<p>เนื่องจากสาเหตุเป็นเรื่องพฤติกรรมของผู้ขับขี่ การแก้ไขปัญหายังไม่เห็นผล การเปลี่ยนแปลง</p>

Case	รายละเอียด	การปฏิบัติการ	ผลที่เกิดขึ้น
<p><b>กรณีศึกษาที่ 53</b> เกิดเหตุวันที่ 23 กรกฎาคม 2553 เวลา 21.00 น. ถนนสุขาภิบาล 2 ต.ในเมือง อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น รถยนต์ เก็งชนกับ รถจักรยานยนต์ <b>บาดเจ็บ 2 ราย</b></p>	<p>เกิดจาก ผู้ขับขี่รถยนต์ ขับมาด้วยความเร็ว ไม่ได้ระมัดระวัง จึงเกิดอุบัติเหตุชน รถจักรยานยนต์และผู้ ขับขี่และผู้ซ้อนท้าย รถจักรยานยนต์ไม่ สวมหมวกนิรภัย <b>จากการวิเคราะห์ เกิด จาก พฤติกรรมของผู้ ขับขี่</b></p>	<p>นำเสนอข้อมูลให้ภาคี เครือข่าย ประเด็นใน ที่ชุมชนรถขับใช้ ความเร็วการไม่สวม หมวกนิรภัย</p>	<p>เนื่องจากสาเหตุเป็น เรื่องพฤติกรรมของผู้ขับ ขี่ การแก้ไขปัญหายังไม่ เห็นผลการเปลี่ยนแปลง</p>
<p><b>กรณีศึกษาที่ 54</b> เกิดเหตุวันที่ 24 กรกฎาคม 2553 เวลา 01.20 น. สามแยก ซอยยิ่งยง อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น ขับ รถจักรยานยนต์ล้ม เอง <b>บาดเจ็บสาหัส 1 ราย</b></p>	<p>เกิดจาก ผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์ขับเร็ว ไม่สวมหมวกนิรภัย <b>จากการวิเคราะห์ เกิด จาก พฤติกรรมของผู้ ขับขี่</b></p>	<p>นำเสนอข้อมูลให้ภาคี เครือข่าย ประเด็นใน ที่ชุมชนรถขับใช้ ความเร็วการไม่สวม หมวกนิรภัย</p>	<p>เนื่องจากสาเหตุเป็น เรื่องพฤติกรรมของผู้ขับ ขี่ การแก้ไขปัญหายังไม่ เห็นผลการเปลี่ยนแปลง</p>

Case	รายละเอียด	การปฏิบัติการ	ผลที่เกิดขึ้น
<p><b>กรณีศึกษาที่ 55</b></p> <p>เกิดเหตุวันที่ 26 กรกฎาคม 2553 เวลา 13.00 น. ถนนแจ้งสนิท กม.11 - 12 ต.หินตั้ง อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น รถยนต์กระบะเสียหลักชนเสาปูนข้างทาง</p> <p><b>บาดเจ็บ 1 ราย</b></p>	<p>เกิดจาก ผู้ขับขี่รถยนต์ ขับมาด้วยความเร็ว ขณะฝนตก ถนนทางโค้ง</p> <p><b>จากการวิเคราะห์ เกิดจาก พฤติกรรมของผู้ขับขี่และสิ่งแวดลอม ฝนตกถนนลื่นและทางโค้ง</b></p>	<p>นำเสนอข้อมูลให้ภาคีเครือข่าย ประเด็นความเร็วสภาพถนนทางโค้ง ลงสำรวจป้ายเตือนทางโค้ง ร่วมกับภาคีแขวงทาง</p>	<p>ป้ายเตือนทางโค้งแขวง ได้ดำเนินการซ่อมแซม ป้ายให้เห็นชัดเจน ส่วนประเด็นความเร็วภาคี ดำรวจรับไปดำเนินการเรื่องการจัดจุดตรวจ</p>

## วิเคราะห์ผลการดำเนินงาน

- **ผลที่ได้ตามตัวชี้วัดเป้าหมาย**

จากการดำเนินงานจะพบว่าในด้านการสร้างภาคีเครือข่ายป้องกันอุบัติเหตุ อำเภอบ้านไผ่ ถือว่าประสบความสำเร็จเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะทีมภาคีเครือข่ายวงเล็ก (ทีมงาน MIS) เป็นทีมงานแนวราบ ไม่ใช่ทีมตามโครงสร้างของทางราชการ มาจากหลากหลายสาขาที่ร่วมกันทำงานด้านการรวบรวมข้อมูล การวิเคราะห์ และสังเคราะห์ข้อมูล เมื่อมารวมทีมกันแล้ว จึงพบว่า มีข้อมูลจำนวนมากในระบบที่ไม่ได้นำมาใช้ และผู้รวบรวมไม่มีแหล่งหรือเวที ที่จะสามารถนำข้อมูลที่ได้หรือมีอยู่ไปนำเสนอ ซึ่งเวทีการพูดคุยของทีมภาคีเครือข่ายวงเล็กนี้ ทำให้สมาชิกในทีมเกิดความภาคภูมิใจที่ข้อมูลที่ได้มาก่อนให้เกิดประโยชน์ และมีทีมช่วยชี้แนะในการเก็บข้อมูลในกรณีต่อไป ให้มีความสมบูรณ์มากขึ้น นอกจากนี้ข้อมูลที่ได้จากหลายๆหน่วยงาน เช่น ตำรวจ พุทธศาสนิกชน โรงพยาบาล ยังทำให้การวิเคราะห์สาเหตุการบาดเจ็บ การเสียชีวิต มีประสิทธิภาพมากขึ้น มีการนำเสนอที่ดีขึ้นเป็นลำดับ ซึ่งทำให้ภาคีเครือข่ายมีความรู้ ความเข้าใจปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ จุดเสี่ยงต่างๆ เมื่อมีโอกาสก็สามารถนำเสนอข้อมูลต่อหน่วยงานที่มีอำนาจโดยตรงได้

อย่างไรก็ตาม จากการวิเคราะห์ข้อมูลจากกรณีศึกษาการเกิดอุบัติเหตุ จากข้อมูลผลการดำเนินงานในการลงพื้นที่เก็บรายละเอียด การสอบสวนอุบัติเหตุ จำนวน 55 กรณี พบว่า ปัจจัยเสี่ยงที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ และส่งผลให้มีการบาดเจ็บ การเสียชีวิต ส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่เอง ร้อยละ 79.44 สิ่งแวดล้อม (จุดเสี่ยงทางถนน) ร้อยละ 19.63 สภาพของยานยนต์ ร้อยละ 0.93 ดังตารางต่อไปนี้



ตาราง สาเหตุที่เป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจร ที่เกิดจากการวิเคราะห์ของทีมภาคีเครือข่าย  
ป้องกันอุบัติเหตุ อำเภอบ้านไผ่ ทั้งหมด 55 กรณีศึกษา

สาเหตุ	จำนวน	ร้อยละ	สาเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
พฤติกรรม	85	79.44	ขับรถด้วยความเร็วสูง	34	31.78
			ไม่สวมหมวกนิรภัย/คาดเข็มขัดนิรภัย	20	18.69
			ขับขณะเมาสุรา	11	10.28
			ขับรถฝ่าฝืนกฎ/ป้ายจราจร	9	8.41
			ขับรถโดยประมาท (ขับตาม/ตัดหน้าอย่างกระชั้นชิด)	6	5.61
			ผู้ขับขี่อายุมาก/น้อย (ขาดทักษะในการขับขี่ ตัดสินใจล่าช้า)	3	2.80
			หลับใน	2	1.87
สิ่งแวดล้อม	21	19.63	แสงสว่างไม่เพียงพอ	5	4.67
			ฝนตกถนนลื่น	4	3.74
			ไม่มีป้ายเตือน/สัญญาณไฟจราจร	3	2.80
			ทางกำลังก่อสร้าง	2	1.87
			เผาหญ้าข้างทาง	1	0.93
			มีรถจอดขวางไม่เป็นระเบียบและมีแผงลอย	1	0.93
			มีเศษวัสดุหล่นบนถนน	1	0.93
			ทางรถไฟไม่มีแผงกั้น	1	0.93
			สภาพถนนชำรุด	1	0.93
			สภาพถนนเป็นเนิน	1	0.93
			การจราจรหนาแน่นในช่วงเทศกาล	1	0.93
สภาพรถ	1	0.93	เพลารถไม่สามารถบังคับใช้การได้	1	0.93

พบว่าปัจจัยที่เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ส่วนใหญ่เกิดจากการขับรถด้วยความเร็วสูง (ร้อยละ 31.78), ไม่สวมหมวกนิรภัย/คาดเข็มขัดนิรภัย (ร้อยละ 18.69), ขับขณะเมาสุรา (ร้อยละ 10.28) เมื่อเปรียบเทียบกับข้อมูลของสำนักงานพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสารสุขภาพ (2550) ที่ทำการศึกษาปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทั่วประเทศ พบว่า ส่วนใหญ่เกิดจาก ขับขณะเมาสุรา (ร้อยละ 39.56), ขับรถเร็วเกินกำหนด (ร้อยละ 18.67), ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด (ร้อยละ 10.67)

จากการเปรียบเทียบจะเห็นว่า ในพื้นที่อำเภอบ้านไผ่ การขับรถด้วยความเร็วสูงเป็นปัญหามากกว่าพื้นที่อื่นๆ เนื่องจากด้วยบริบทของอำเภอบ้านไผ่เป็นเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทั้งทางรถไฟและรถยนต์

โดยมีถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ถนนมิตรภาพและทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 23 ถนนแจ้งสนิท ผ่านอำเภอบ้านไผ่

**ตาราง** สาเหตุที่เป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรและมีผู้เสียชีวิต ที่เกิดจากการวิเคราะห์ของทีมภาคีเครือข่ายป้องกันอุบัติเหตุ (ทีม MIS) อำเภอบ้านไผ่

สาเหตุ	จำนวน	ร้อยละ	สาเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
พฤติกรรม	31	72.09	ขับรถด้วยความเร็วสูง	12	27.91
			ไม่สวมหมวกนิรภัย/คาดเข็มขัดนิรภัย	9	20.93
			ขับขณะเมาสุรา	7	16.28
			ฝ่าฝืนกฎ/ป้ายจราจร	2	4.65
			ผู้ขับขี่อายุมาก/น้อย (ขาดทักษะในการขับขี่ ตัดสินใจล่าช้า)	1	2.33
สิ่งแวดล้อม	12	27.91	แสงสว่างไม่เพียงพอ	4	9.30
			ทางกำลังก่อสร้าง	2	4.65
			ไม่มีป้ายเตือน/สัญญาณไฟจราจร	2	4.65
			ทางรถไฟไม่มีแสงกัน	1	2.33
			เสาหูก้างทาง	1	2.33
			ฝนตกถนนลื่น	1	2.33
			สภาพถนนเป็นเนิน	1	2.33

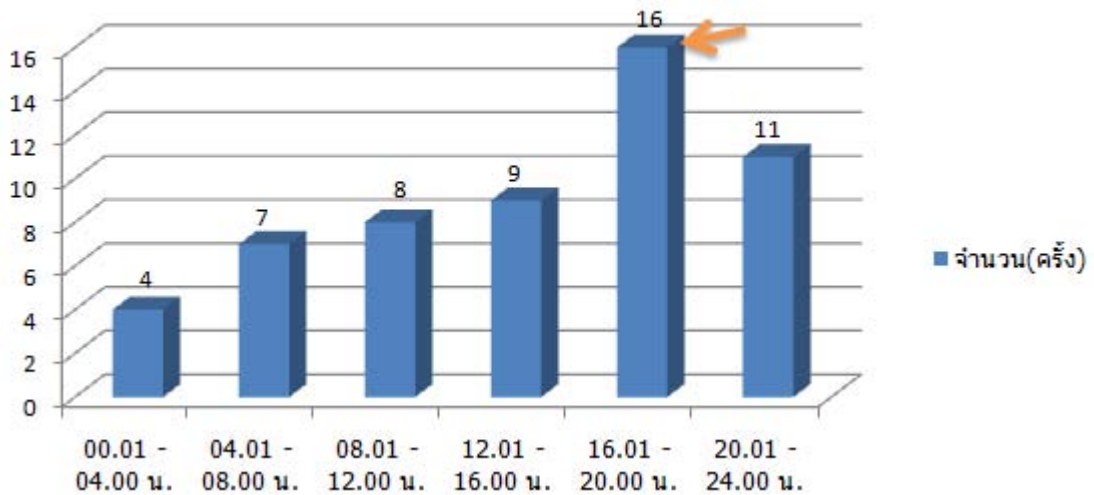
พบว่าปัจจัยก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรและมีผู้เสียชีวิต เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่เป็นส่วนใหญ่ ได้แก่ การขับรถด้วยความเร็วสูง (ร้อยละ 27.91), ไม่สวมหมวกนิรภัย/คาดเข็มขัดนิรภัย (ร้อยละ 20.93), ขับขณะเมาสุรา (ร้อยละ 16.28) เห็นได้ว่าปัจจัยที่ทำให้เกิดการเสียชีวิต ไม่แตกต่างกับปัจจัยโดยรวมที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ แต่อย่างไรก็ตามในด้านของสิ่งแวดล้อมที่เป็นปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญพบว่า แสงสว่างไม่เพียงพอ ร้อยละ 9.30 ซึ่งภาคีเครือข่ายได้ผลักดันให้เกิดการแก้ไขจนเกิดผลสำเร็จแล้ว เช่น บริเวณหน้าปั้มน้ำมัน ปตท.ถนนมิตรภาพ โดยได้รับความร่วมมือจากภาคเอกชน

ปัจจัยต่างๆเหล่านี้ส่วนใหญ่เกิดจากความไม่ตระหนักในความปลอดภัยของผู้ขับขี่ และเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรโดยตรง ดังนั้นแนวทางในการแก้ไขควรมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด, สร้างความตระหนักในความปลอดภัยในการขับขี่, ปลูกฝังวินัยจราจรและปลูกจิตสำนึกตั้งแต่วัยเยาว์

ตาราง สถิติการเกิดอุบัติเหตุโดยแบ่งตามช่วงเวลาที่เกิดเหตุ

ช่วงเวลา	จำนวน(ครั้ง)	ร้อยละ
00.01 - 04.00 น.	4	7.27
04.01 - 08.00 น.	7	12.73
08.01 - 12.00 น.	8	14.55
12.01 - 16.00 น.	9	16.36
16.01 - 20.00 น.	16	29.09
20.01 - 24.00 น.	11	20.00
<b>รวม</b>	<b>55</b>	<b>100.00</b>

สถิติอุบัติเหตุแบ่งตามช่วงเวลา



พบว่าช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ ช่วงกลางคืน โดยช่วงที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดได้แก่ เวลา 16.01 – 20.00 น.และ เวลา 20.01 – 24.00 น.

จากปัจจัยที่เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจนทำให้ผู้บาดเจ็บ ผู้เสียชีวิต เมื่อวิเคราะห์ถึงจำนวนของปัจจัยเสี่ยงระหว่างอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิต และอุบัติเหตุที่ไม่มีผู้เสียชีวิต พบว่าอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตมีค่าเฉลี่ยของจำนวนปัจจัยเสี่ยงเท่ากับ 2.44 ปัจจัย และไม่มีผู้เสียชีวิตมีค่าเฉลี่ยของจำนวนปัจจัยเสี่ยงเท่ากับ 1.73 ปัจจัย ดังตารางต่อไปนี้

**ตาราง** แสดงจำนวนกรณีศึกษาและค่าเฉลี่ยของปัจจัยเสี่ยง เปรียบเทียบกรณีอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตและไม่มีผู้เสียชีวิต

	จำนวนกรณีศึกษา	ค่าเฉลี่ยของปัจจัยเสี่ยง
มีผู้เสียชีวิต	18	2.4444
ไม่มีผู้เสียชีวิต	37	1.7297

**ตาราง** แสดงค่าสถิติ t-Test ของค่าเฉลี่ยของปัจจัยเสี่ยงที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ กรณีเปรียบเทียบอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตและไม่มีผู้เสียชีวิต

#### Independent Samples Test

		t-test for Equality of Means						
		t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
							Lower	Upper
จำนวนของปัจจัยเสี่ยง	Equal variances assumed	3.117	53	.003	.7147	.22929	.25481	1.17462
	Equal variances not assumed	2.579	22.225	.017	.7147	.27712	.14034	1.28909

จากการพิจารณาข้อมูลอุบัติเหตุพบว่า อุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตมีค่าเฉลี่ยของปัจจัยเสี่ยงมากกว่าอุบัติเหตุที่ไม่มีผู้เสียชีวิตอย่างมีนัยสำคัญ ( $p\text{-value} < 0.05$ )

จะเห็นว่าหากมีปัจจัยเสี่ยงมากกว่า 2 ปัจจัยจะมีโอกาสเสียชีวิตจากอุบัติเหตุสูง

สำหรับการนำข้อมูลไปใช้ในการแก้ปัญหานั้น จะคำนึงถึงความยากง่ายของปัญหาเป็นหลัก เช่น การแก้ไขสภาพแวดล้อม จุดเสี่ยง เป็นสิ่งที่สามารถทำได้ง่ายกว่าการแก้ไขพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ซึ่งต้องอาศัยระยะเวลา

แต่อย่างไรก็ตามการแก้ไขปัญหาสภาพแวดล้อม จุดเสี่ยง ต้องอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น แขวงการทาง การไฟฟ้า โรงพยาบาล ตำรวจ เทศบาล อบต.รวมถึงภาคเอกชน ซึ่งในบางกรณีจะพบปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงานแก้ไขปัญหายู่ง่าย เนื่องจาก การแก้ไขปัญหามันต้องอาศัยงบประมาณปกติของหน่วยงาน บางช่วงของการดำเนินงานผู้บริหารที่มีอำนาจในการจัดการโยกย้ายจะทำให้การดำเนินงานล่าช้าหรือจำเป็นต้องชะลอ สิ่งที่จะทำให้เกิดความยั่งยืน คือ การตระหนักในปัญหา เห็นความสำคัญ ในการจัดการกับปัญหา และสร้างความเข้มแข็งของชุมชน หรือคนในพื้นที่เอง

#### ● ผลที่ได้ นอกเหนือจากเป้าหมายที่คาดการณ์ไว้

จากการดำเนินงาน โครงการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรสู่การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุแบบบูรณาการถึงแม้ว่าจะมีข้อจำกัดในเรื่องของระยะเวลาของโครงการ แต่ผลที่เกิดขึ้นในพื้นที่อำเภอบ้านไผ่ สิ่งที่มีภาคีเครือข่าย MIS ได้ทุ่มเทในการทำงาน และส่งมอบข้อมูลจากการวิเคราะห์ให้กับคณะกรรมการอำนวยการความปลอดภัยทางถนนอำเภอบ้านไผ่(คณะกรรมการความมั่นคงอำเภอบ้านไผ่) ได้ให้ความสำคัญและเห็นความร่วมมือ ร่วมใจในการแก้ไขปัญหายังเป็นรูปธรรมหลายอย่าง ดังนี้

#### การแก้ไขจุดเสี่ยง

1. หน้าปั้มน้ำมันปตท. ถนนมิตรภาพ ซึ่งเป็นจุดเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม มีดแสงสว่างไม่พอ  
– การ แก้ไขโดย เพิ่มแสงสว่างติดตั้งเสาไฟฟ้า งบประมาณด้านการติดตั้ง 120,000 บาท ค่าไฟฟ้าเดือนละ 10,000 บาท รวมทั้งการจัดการบริเวณหน้าปั้มน้ำมันให้รถสิบล้อมาจอดรอเติมแก๊ส ซึ่งปั้มน้ำมันที่สูญเสียน้ำมันได้เฉลี่ยเดือนละ 1 แสนบาท โดยเป็นความร่วมมือของเจ้าของปั้มน้ำมันออกค่าใช้จ่ายทั้งหมด ส่วนการดำเนินงานการติดตั้งได้รับความร่วมจาก แขวงการทางขอนแก่นที่ 3 (บ้านไผ่) การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และภาคีเครือข่าย หลังจากผลการดำเนินงานยังไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น เป็นความสำเร็จที่จุดประกายให้ทีมภาคีเครือข่ายป้องกันอุบัติเหตุของอำเภอบ้านไผ่ภาคภูมิใจ
2. สี่แยกหนองน้ำใส หรือสี่แยกมหาภัย จุดเสี่ยงถนนสี่เลนตัดผ่านถนนข้ามของชุมชน  
– การแก้ไขโดย ปิดสี่แยก ทำที่กั้ลั้บรถ ขยายไหล่ทาง ดำเนินการโดยแขวงการทางขอนแก่นที่ 3 (บ้านไผ่) จากงบประมาณปกติ หลังจากผลการดำเนินงานมีการเกิดอุบัติเหตุเล็กน้อยแต่ ไม่มีผู้เสียชีวิต

### 3. ถนนสี่แยกบ้านแก้ง ถนนมิตรภาพ จุดเสี่ยงถนนเป็นร่องลึก หลังเต่า

- การแก้ไข จากข้อมูลที่สะท้อนในทีมภาคีเครือข่ายMIS หนึ่งในทีมภาคีเครือข่ายของเราเป็นนายช่างโยธา ซึ่งได้ดำเนินการปรับสภาพถนนแล้วเสร็จภายใน 1 วัน โดยใช้วัสดุอุปกรณ์บุคลากรของแขวงทางที่มีอยู่ สามารถดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงได้รวดเร็ว ทันที และยังมีงบบรรจุเข้ากับแผนระยะยาว

**เกิดการตื่นตัวและให้ความสำคัญ ของการขยับขีปลดภัย และมีการเชื่อมความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาคีเครือข่ายในอำเภอ**

มีโครงการต่อยอด การอบรมบุคลากร นักเรียน ประชาชน ให้ได้รับความรู้การขยับขีปลดภัย จากงบประมาณของหน่วยงาน โรงเรียน และอบต./อบต. หลายแห่งร่วมกับสำนักงานขนส่งขอนแก่น สาขาบ้านไผ่ และภาคเอกชน บริษัทที่จำหน่ายรถจักรยานยนต์ในอำเภอบ้านไผ่ เช่น

- โรงพยาบาลบ้านไผ่ โครงการให้ความรู้ขยับขีปลดภัยเข้าใจกฎจราจรและจัดทำใบอนุญาตขยับขีปสำหรับเจ้าหน้าที่และครอบครัว
- วิทยาลัยการอาชีพบ้านไผ่ และโรงเรียนบ้านไผ่พิทยาคม อบรมให้ความรู้และจัดทำใบอนุญาตขยับขีปนักเรียนและอาจารย์
- อบต.เมืองเพ็ช อบรมให้ความรู้ขยับขีปลดภัยและการช่วยเหลือเบื้องต้น แก่ ผู้นำชุมชน อปพร. อสม. ประชาชน
- อบต.หนองน้ำใส อบต.บ้านไผ่ และเทศบาล โนนศิลา อบรมให้ความรู้ขยับขีปลดภัยและการช่วยเหลือสำหรับอาสาผู้ชีพ
- เทศบาลเมืองบ้านไผ่ โครงการอบรมพนักงานขับรถยนต์ของเทศบาล เรื่องขยับขีปลดภัย เข้าใจกฎจราจรและการดูแลตรวจเช็ครถยนต์
- อบต.หนองน้ำใส จัดทำโครงการชุมชนเข้มแข็งป้องกันอุบัติเหตุแบบมีส่วนร่วม
- วิทยาลัยการอาชีพบ้านไผ่ จัดทำโครงการชมรมนักเรียนอาสาป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

ถนน

#### เกิดผลต่อเนื่องเชิงนโยบาย

โดยนำไปสู่การกำหนดนโยบาย เนื่องจากการจราจรในเขตเทศบาล ที่ติดขัด ประกอบกับการตั้งวางสินค้า รถเข็น แผงลอย บนถนนและทางเท้า จนเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งในเขตเทศบาลและในชุมชน จึงเกิดเวทีประชาคมระหว่างพ่อค้า ประชาชน หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จนนำไปสู่การกำหนดในข้อบัญญัติของเทศบาลเมืองบ้านไผ่ และมีการดำเนินกิจกรรมเช่น การประชาสัมพันธ์ให้พ่อค้า ประชาชนได้รับทราบ การจัดระเบียบการจราจร ชิดสี่ตีเส้น บริเวณจอดรถจักรยานยนต์ รถยนต์ บริเวณห้ามจอด ไปพร้อมกับการประชาสัมพันธ์ เรื่องการสวมหมวกนิรภัย และการรัดเข็มขัดนิรภัย การไม่ขยับขีเมื่อติด

สุรา รวมทั้งการกวดขันการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานภาคีทุกภาคส่วน และประชาชน



ประกาศเทศบาลเมืองบ้านไผ่  
เรื่อง การจัดระเบียบการจำหน่ายสินค้าบนถนน ทางเท้าและการจราจร  
เขตเทศบาลเมืองบ้านไผ่

ด้วย เทศบาลเมืองบ้านไผ่ ได้ดำเนินโครงการจัดระเบียบการจำหน่ายสินค้าบนถนน ทางเท้าและ การจราจร ในเขตเทศบาลเมืองบ้านไผ่ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้การตั้งวางจำหน่ายสินค้าเป็นระเบียบเรียบร้อย สะดวกต่อการจับจ่ายซื้อสินค้า และความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง เพื่อให้การจราจรไม่ติดขัดใน ชั่วโมงเร่งด่วนเป็นการป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน และเพิ่มพื้นที่ในการจอดรถของประชาชน เพื่อซื้อ สินค้าในตลาด ดังนั้นเทศบาลเมืองบ้านไผ่ จึงขอประชาสัมพันธ์การดำเนินการดังนี้

1. การจัดระเบียบผู้ประกอบการที่จำหน่ายสินค้าเดิมในตลาดเทศบาล 3

2. การจัดผู้ประกอบการที่จำหน่ายสินค้าบนถนนและทางเท้าบนถนนสายต่างๆรอบตลาดเช้า

จำหน่ายสินค้าในตลาดเทศบาล 3

3. จัดระเบียบการตั้งวางสินค้าบนทางเท้าของผู้ประกอบการร้านค้าต่างๆในตลาดและรอบตลาด เพื่อให้มีทางเท้าสำหรับประชาชนให้สามารถสัญจรได้อย่างสะดวก

4. จัดระเบียบการจอดรถ และการจราจรบริเวณถนนโดยรอบตลาด เพื่อให้การจราจรสะดวก คล่องตัวและเป็นระเบียบพื้นที่ในการจอดรถสำหรับประชาชน

ทั้งนี้ เทศบาลเมืองบ้านไผ่จะดำเนินการตั้งแต่ เดือน มิถุนายน เป็นต้นไป จึงประชาสัมพันธ์ และขอความร่วมมือมายังผู้ประกอบการและประชาชนโดยทั่วไปมา ณ โอกาสนี้

จึงประกาศมาให้ทราบโดยทั่วกัน

ประกาศ ณ วันที่ ๑๖ เดือน มิถุนายน พ.ศ. 2553

(นายประเสริฐ สดกโชติกิจอรรถ)  
รองนายกเทศมนตรี ปฏิบัติราชการแทน  
นายกเทศมนตรีเมืองบ้านไผ่

### บทที่ 3

#### ข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนา

โครงการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรสู่การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุแบบบูรณาการ อำเภอ บ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น เป็นโครงการบูรณาการโดยอาศัยหลักการพัฒนาระบบข้อมูล โดยการนำ ข้อมูลอุบัติเหตุของแต่ละหน่วยงานมารวบรวมวิเคราะห์ หาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจร นำ ผลการวิเคราะห์ไปใช้ประโยชน์ต่อการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุโดยบูรณาการแก้ไขปัญหาจากทุกภาค ส่วนและทุกภาคีเครือข่าย โดยกำหนดวัตถุประสงค์ของโครงการไว้ 3 ประการคือ

1. เพื่อให้มีการบูรณาการด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุจราจรในภาพรวมของอำเภอ
2. เพื่อศึกษาปัญหา สาเหตุและปัจจัยของการเสียชีวิตรวมทั้งอุบัติเหตุที่มีมูลค่าความ สูญเสียสูง จากอุบัติเหตุจราจรในเชิงลึกและเชิงคุณภาพ
3. เพื่อนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาวิเคราะห์ไปนำเสนอ เพื่อนำไปใช้ในการแก้ปัญหา อุบัติเหตุจราจรของอำเภอบ้านไผ่ อย่างเป็นระบบ

โดยมีเป้าหมายในการดำเนินงาน มีระบบฐานข้อมูลการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในเชิงลึก และสาเหตุ ปัจจัยที่เกี่ยวข้องของการเกิดอุบัติเหตุ ที่มีคุณภาพและสามารถนำมาใช้ในการแก้ปัญหา อุบัติเหตุจราจรของอำเภอได้

สำหรับกลุ่มเป้าหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจร เช่น ตำรวจ สาธารณสุข ขนส่ง แขวงการทาง ทางหลวงชนบท พุทธศาสนิกชน อองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

กิจกรรมและเครื่องมือที่ใช้ในโครงการ เน้นการบูรณาการข้อมูลของหน่วยงานที่มีอยู่แล้ว และการเก็บข้อมูลโดยการ ลงพื้นที่จุดเกิดเหตุเพื่อเก็บรายละเอียดการเสียชีวิตทุกราย สอบสวน อุบัติเหตุ Injury Surveillance การประชุมแบบมีส่วนร่วม(Death case conference) โดยนำข้อมูลเชิง คุณภาพ/ case study/case investigation มาประกอบระหว่างตำรวจ สาธารณสุข แขวงการทาง ปก. ท้องถิ่นเจ้าของพื้นที่ เพื่อช่วยกันวิเคราะห์หาสาเหตุ ปัจจัยเสี่ยงและวิธีป้องกัน โดยการเสนอแนะ วิธีการแก้ปัญหาเบื้องต้นให้กับหน่วยงานนโยบายและหน่วยปฏิบัติ ซึ่งใช้การบริหารจัดการของ หน่วยงานนั้น พร้อมสรุปผลการดำเนินการ ในการประชุมครั้งต่อไปตลอดจนรวบรวมสาเหตุเชิงลึก ของการเกิดอุบัติเหตุเพื่อนำไปสู่การกำหนดมาตรการในการแก้ไขปัญหาอย่างถูกต้องในระดับนโยบาย ระดับสูงต่อไป

ผลที่คาดหวัง เกิดทีมข้อมูลอุบัติเหตุหรือกลุ่มแกนเพื่อเฝ้าติดตามและจัดการข้อมูลมี การบูรณาการการทำงานร่วมกันในอำเภอ เมื่อลงเก็บข้อมูลอุบัติเหตุเกิดเวทีการระดมความคิด ช่วยกัน



วิเคราะห์ข้อมูล ทราบถึงสาเหตุของการเสียชีวิต ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตทั้งด้านคน รถ ถนนและสิ่งแวดล้อม พฤติกรรมเสี่ยงสำคัญ (เมาแล้วขับ ขับเร็วและอื่นๆ) จุดเสี่ยงโดยทีมภาคีเครือข่าย และกระตุ้นให้เกิดการเรียนรู้ รับรู้ร่วมกันเพื่อนำไปสู่ปฏิบัติ ทุกหน่วยงานรับทราบปัญหา ช่วยกันคิด วิเคราะห์และหาแนวทางแก้ไข ป้องกัน เกิดการทำงานแบบบูรณาการ

แม้ว่าโครงการนี้จะแล้วเสร็จตามวัตถุประสงค์ แต่ยังมีข้อจำกัด ซึ่งเป็นประเด็นที่ต้องพึงระวังและป้องกันในการดำเนินงานโครงการต่อไป

### • ข้อจำกัดในการดำเนินงาน

1. ผู้บริหารหลายหน่วยงานมีการโยกย้าย ทำให้การดำเนินงานบางช่วงต้องชลอ เนื่องจากการดำเนินงาน โครงการอาศัยภาคีเครือข่ายที่มีอำนาจโดยตรงในการขับเคลื่อนในการแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุ ถึงแม้ว่าทีมคณะทำงานโครงการจะดำเนินงานไปได้ก็ตาม
2. ทีมงานยังขาดเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง เช่น ทีมงานด้านการศึกษา เยาวชน ผู้ได้รับผลกระทบ เทศบาล อบต. กลุ่มแม่บ้าน ภาคประชาชน ภาคเอกชน การแสวงหาเครือข่ายเพิ่มจึงมีความสำคัญ หากมีเครือข่ายครอบคลุมเชื่อว่าจะทำให้เพิ่มพลังเครือข่ายในการดำเนินงานแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ
3. การมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นบางครั้งยังมีข้อจำกัดด้านงบประมาณ หรือ ข้อจำกัดเชิงองค์ความรู้ การเห็นความสำคัญของผู้นำ จึงทำให้การเชื่อมการดำเนินงานแก้ไข ปัญหา อุบัติเหตุสู่ออบต.ยังไม่ขยายผลมากนัก
4. โครงการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรสู่การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุแบบบูรณาการ อำเภอบ้านไผ่ ผลการวิเคราะห์สาเหตุของการเสียชีวิต ส่วนใหญ่จากพฤติกรรมของคน ยังไม่สามารถ ดำเนินงานที่ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่ของคนในอำเภอได้ ซึ่งการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม จำเป็นต้องใช้ระยะเวลาและต้องหลากหลายวิธีการซึ่งต้องอาศัยความร่วมมือของหลายหน่วยงาน โดยเฉพาะประชาชนรวมทั้งต้องปลูกฝังสร้างจิตสำนึกและการตระหนักตั้งแต่เด็ก
5. การประยุกต์การสืบสวนอุบัติเหตุเพื่อการใช้ประโยชน์ข้อมูลเชิงคุณภาพมีความจำเป็นอย่างยิ่ง การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึก ต้องการผู้วิเคราะห์ที่มีความรู้ ความเข้าใจ ทีมงานภาคีเครือข่าย MIS ใน พื้นที่ยังขาดองค์ความรู้และทักษะของการวิเคราะห์เชิงลึก ควรได้รับความรู้ก่อนเริ่มโครงการ

## • ข้อเสนอแนะ

1. ควรใช้โครงการนี้เป็นต้นแบบ มีการขยายผลโดยการนำโครงการนี้ไปสู่พื้นที่ระดับอำเภอได้ หากทุกอำเภอได้นำไปใช้สามารถที่จะแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรแบบบูรณาการได้โดยพลังของทีมภาคีเครือข่ายในพื้นที่ได้รวดเร็วและเห็นผลเป็นรูปธรรม เมื่อทุกอำเภอสามารถแก้ไขปัญหาในพื้นที่ตนเองได้ก็จะเกิดเป็นภาพของจังหวัดและภาพของประเทศ
2. ตัวอย่างของการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงหน้าปั้มน้ำมันปตท.ควรจะมีการขยายผลเป็นตัวอย่างในระดับประเทศได้ ซึ่งทั่วประเทศหากมีการสำรวจข้อมูลหน้าปั้มน้ำมันที่ให้บริการเติมแก๊ส ได้ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุและร่วมกันช่วยวิเคราะห์หาสาเหตุ ปัจจัย ที่เกิดอุบัติเหตุ หากสาเหตุนั้นมาจากความมิดเช่นเดียวกันพื้นที่อำเภอบ้านไผ่ น่าจะเป็นต้นแบบ ของกระบวนการแก้ไขปัญหาของพื้นที่อื่นๆได้ และควรมีการขับเคลื่อนเชิงนโยบาย
3. สื่อสาธารณะมีส่วนสำคัญอย่างยิ่งในการขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุเพราะเป็นช่องทางในการสื่อสารสู่ประชาชนรวมทั้งผู้บริหารโดยตรง
4. การมีเวทีในการแลกเปลี่ยน ประสบการณ์การทำงาน นำเสนอผลการดำเนินงานมีความสำคัญควรมีเวทีทั้งในระดับอำเภอ จังหวัด และประเทศ เพื่อเป็นการกระตุ้นพื้นที่ให้มีการขับเคลื่อน
5. แหล่งทุนในการสนับสนุนการดำเนินงาน โครงการควรให้การสนับสนุนโดยขยายเวลาให้ดำเนินการต่อเนื่อง เพราะหากเทียบกับผลลัพธ์ที่ได้คุ้มค่าน่ามาก
6. ควรมีการเชื่อมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุสู่ชุมชนและสถานศึกษา รวมทั้งสนับสนุนการเชื่อมโครงการต่างๆในพื้นที่เพื่อให้เชื่อมโยงภาคีเครือข่ายการทำงานป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุในพื้นที่
7. การจัดทำระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ(MIS) การวิเคราะห์ข้อมูลและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ในระดับอำเภอ และการสร้างต้นแบบในการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุของพื้นที่ จะเป็นช่องทางในการผลักดันข้อมูลเข้าสู่การประชุมในระดับอำเภอ เพื่อให้เกิดการต่อ ยอดการดำเนินงานด้านอุบัติเหตุไปสู่ระดับจังหวัดให้เห็นความสำคัญ และเกิดการผลักดันการแก้ปัญหาในระดับนโยบายต่อไป

## บทที่ 4

### บทสรุป สักเคราะห์ ถอดบทเรียนและนำไปใช้

เรื่องราวจากชุมชนท้องถิ่น อำเภอ แต่ละถิ่นแต่ละที่อาจจะมีจุดแข็งจุดอ่อนแตกต่างกัน บางที่พัฒนาต่อยอดไปได้อย่างรวดเร็ว บางที่ก็ผ่านการล้มลุกคลุกคลาน แต่เชื่อมั่นว่าด้วยความมุ่งมั่น ด้วยอุดมการณ์ที่สร้างสรรค์ ด้วยความตั้งใจและความทุ่มเทที่พวกเราทำใน *สิ่งดีๆ ผลดีๆ* ก็คงเกิดตามมาไม่ช้าก็เร็ว การดำเนิน โครงการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรสู่การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุแบบบูรณาการ อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น บางคนทำงานอยู่ในพื้นที่นี้มานาน บางคนเกิดที่นี่ บางคนเพิ่งเคยมา แต่พวกเรามีเป้าหมายเดียวกันคือการลดการเกิดอุบัติเหตุ การแก้ไขและการป้องกันอุบัติเหตุร่วมกัน ถึงแม้ว่าการดำเนินงานจะมีระยะการดำเนินงาน 1 ปี บทบันทึกจากข้อคิด ประสบการณ์ บทเรียนจากการทำงาน มาถ่ายทอดออกเป็นบทเรียน เพื่ออย่างน้อยอาจสร้างแรงบันดาลใจให้กับภาคีเครือข่ายอื่นๆ และหน่วยงานต่างๆ สามารถเป็นต้นแบบ นำไปประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์กับชุมชนท้องถิ่นหรืออำเภอในพื้นที่ของตน

แต่การจะทำให้การดำเนินงาน โครงการไปถึงเป้าหมายและตามแผนงานที่วางไว้ผู้รับผิดชอบโครงการในบทบาทของผู้ประสานงานมีความเชื่อมั่นการทำงานเป็นทีม เชื่อมั่นภาคีเครือข่ายในอำเภอ เชื่อมั่นที่ปรึกษาที่ดีในฐานะพี่เลี้ยงคอยช่วยเหลือทั้งเป็นที่ เป็นเพื่อนและเป็นน้อง รวมทั้งการได้รับการโอกาสจากผู้บริหาร การได้รับทุนสนับสนุนการดำเนินงานโครงการจากมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ เป็นแรงเสริมพลังในการทำงาน

#### ● แรงบันดาลใจในการดำเนินงาน

จุดเริ่มต้นต้องถามตนเองซึ่งก็คงเป็นผู้รับผิดชอบโครงการว่า “ทำไมถึงอยากทำโครงการนี้ มีแรงจูงใจหรือแรงบันดาลใจอะไร เชื่อมั่นได้อย่างไรว่าจะสามารถดำเนินโครงการได้สำเร็จ .....” ซึ่งคำตอบที่ได้ดังนี้

1. การที่ทำงานเป็นแพทย์ เป็นพยาบาลอยู่ในโรงพยาบาล เห็นภาพผู้ป่วยบาดเจ็บ เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร ภาพที่ตามมาครอบครัวที่พ่อแม่ต้องสูญเสียลูก ครอบครัวที่ลูกกำพร้าไม่รู้จะอยู่กับใครชีวิตจะเป็นอย่างไรในอนาคต ภาพบุคคลพิการ ซึ่งนับวันยิ่งเพิ่มมากขึ้นในสังคมไทย และแม้กระทั่งในพื้นที่อำเภอบ้านไผ่พื้นที่บ้านเราเองก็เช่นกัน จนเกิดความรู้สึกว่าเราจะรอรับผู้ป่วยอุบัติเหตุ เห็นภาพเช่นนี้จนชินชาหรือ? หน่วยงานเราที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพของประชาชนซึ่งมีบทบาทภาระหน้าที่ในด้านการดูแล รักษาพยาบาลฟื้นฟูสภาพ และป้องกันโรคอยู่แล้ว ควรจะก้าวออกจากหน่วยงานไปหากัลยาณมิตรที่มีอุดมการณ์เช่นกันมาร่วมกันทำงานในโครงการนี้ รวมทั้งประสบการณ์

ตรงจากการเกิดอุบัติเหตุบนถนนที่เกิดกับตนเองกับลูก ในการเกิดอุบัติเหตุในครั้งนั้นคือความโชคดีที่ไม่เจ็บ ไม่ตาย ทำให้เชื่อว่าสิ่งที่เราได้ทำประโยชน์ช่วยเหลือคนอื่น เป็นบุญกุศลส่งให้เรารอดมาได้ จึงตั้งใจไว้ว่าหากเมื่อไหร่ที่มีโอกาส สามารถทำอะไรที่เป็นประโยชน์ต่อสังคม ยิ่งงานนั้นสามารถที่จะส่งผลในการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุบนถนนได้จะทุ่มเทและตั้งใจทำให้เต็มที่

2. งานในหน้าที่ของผู้รับผิดชอบโครงการ ซึ่งเป็นหัวหน้างานประกันสุขภาพของโรงพยาบาล เป็นการทำงานประสานกับเครือข่ายทั้งภายนอกและภายในหน่วยงาน รวมทั้งประชาชนและครอบครัวผู้มารับบริการของตนเองอยู่แล้ว เช่น การประสานงานกับผู้ประสบอุบัติเหตุและครอบครัว บริษัทประกันภัย สถานีตำรวจ พุทธศาสนิกชน สมาคม สำนักงานขนส่ง สำนักงานสาธารณสุขอำเภอ ผู้นำชุมชน อาสาสมัครสาธารณสุข กลุ่มแม่บ้าน สถานีอนามัย องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น เทศบาล โรงเรียน สถานประกอบการ สำนักงานประกันสังคม สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด โรงพยาบาลศูนย์ โรงพยาบาลใกล้เคียง ตลอดจนร้านค้าเอกชนที่อยู่ในอำเภอ ประกอบด้วยความเป็นคนในพื้นที่จึงมีความคุ้นเคยกับพื้นที่ที่ตนเองอยู่พอสมควร เชื่อว่าทุนทางสังคมของอำเภอบ้านไผ่มีศักยภาพและมีพลังในการร่วมกันแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุบนถนนได้

3. จากประสบการณ์การทำงานด้านสาธารณสุขและการทำงานที่เกี่ยวข้องกับข้อมูล ข่าวสารและสารสนเทศ องค์ความรู้ที่เกี่ยวกับข้อมูล การบริหารจัดการข้อมูล ตั้งแต่การรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ สังเคราะห์ การนำเสนอ การสื่อสาร การแปลงสู่แผนงาน การติดตามกำกับรวมทั้งความรู้การพัฒนาคุณภาพ วงล้อ PDCA เชื่อว่าพลังของข้อมูลมีอำนาจในการสร้างกระบวนการขับเคลื่อนหากได้บูรณาการข้อมูลและความรู้ และประสบการณ์ที่ได้รับจากเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ของสองร. (คณะทำงานสนับสนุนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด)

4. แต่การจะทำให้การดำเนินงานโครงการไปถึงเป้าหมายและตามแผนงานที่วางไว้ ผู้รับผิดชอบโครงการในบทบาทของผู้ประสานงานมีความเชื่อมั่นการทำงานเป็นทีม เชื่อมันภาคีเครือข่ายในอำเภอ เชื่อมันที่ปรึกษาที่ดีในฐานะพี่เลี้ยงสองร. ซึ่งมีทั้งเป็นที่ เป็นเพื่อนและเป็นน้อง รวมทั้งการได้รับโอกาสจากผู้บริหาร การได้รับทุนสนับสนุนการดำเนินงาน โครงการจากมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ เป็นแรงเสริมพลังในการทำงาน

## ● กลยุทธ์ในการดำเนินงาน

ในการดำเนินงานครั้งนี้ เป็นการทำงานเป็นทีมร่วมกับภาคีเครือข่าย กลยุทธ์ที่นำมาใช้ เพื่อให้การดำเนินงาน โครงการนี้บรรลุวัตถุประสงค์และแล้วเสร็จตามกรอบเวลาที่กำหนดขึ้น และเกิดผลที่คาดหวังมากที่สุด ดังนี้

### 1. การแสวงหาทีมภาคีเครือข่ายคนทำงาน

การแสวงหาภาคีเครือข่ายเป็นหัวใจของ การดำเนินงาน เริ่มต้นโดยจากทุนเดิมที่ผู้รับผิดชอบโครงการเคยทำงานร่วมกับภาคีอื่นๆจากงานในหน้าที่ที่รับผิดชอบและงานจิตสาธารณะที่เคยร่วมกันทำงาน ได้ชักชวนคนที่รู้จัก คนที่เคยได้พูดคุยสนทนากันมาก่อน จึงได้ชักชวนให้เข้ามาเป็นภาคีทำงานร่วมกัน รวมทั้งภาคีใหม่ที่มีส่วนสำคัญถึงจะยังไม่รู้จัก ได้ใช้หลักการการเดินเข้าไปพูดคุยที่หน่วยงานอย่างเป็นกันเอง ศึกษาบุคลิกภาพ ความสนใจ ความชอบของภาคีแต่ละคน และเชื่อว่า ทุกคนมีเรื่องราว เรื่องเล่า ประสบการณ์ที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร ดังเช่น

“ ครูวุฒิ ดวงพิมพ์ เจ้าพนักงานขนส่ง หนึ่งในภาคีคณะทำงาน เล่าให้ฟังว่า ผมฝันถึงวันนี้มานานมากแล้ว ผมอยากมีเพื่อนที่มานั่งพูดคุยกัน ช่วยกันมอง ช่วยกันแก้ปัญหาและป้องกันอุบัติเหตุให้กับอำเภอบ้านไผ่ บ้านของเรา ผมเกิดที่นี่ ตั้งแต่สมัยเรียน เพื่อนผมซึ่งเรียนเก่ง ต้องออกจากโรงเรียนไป เพราะพ่อกับแม่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ หมกโอกาสที่จะได้เรียนต่อ ต้องตระกะกำลำบาก ไปทำงานรับจ้าง ผมพบเค้าอีกครั้งจำแทบไม่ได้ เค้าเล่าให้ผมฟังว่าถูกหลอกไปขาย กลายเป็นโจรสลัด ในที่สุดก็ถูกฆ่าตาย หากพ่อแม่เค้ายังมีชีวิตอยู่ เพื่อนของผมคงไม่จบชีวิตลงแบบนี้ ผมเต็มใจที่สุดที่จะมาร่วม โครงการนี้”

ธนพล สนอุป นายช่างโยธาชำนาญงาน เล่าว่า .กลางปี 2541 พี่ชายผมขับรถประสบอุบัติเหตุ ประสานงากับรถพ่วง 18 ล้อที่จ.ชัยภูมิจนเพื่อนที่นั่งมาเสียชีวิตและตัวพี่ชายเองบาดเจ็บสาหัส ต้องเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลอยู่นานแรมปี สูญเสียทั้งหน้าที่การงานและทรัพย์สินเงินทองจำนวนมาก จนปัจจุบันยังคงไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้เต็มที่ ผมจึงทราบดีว่าการเฝ้าดูแลและคอยช่วยเหลือของทุกคนในครอบครัวนั้นลำบากเพียงใด ยิ่งถ้าหากเป็นการสูญเสียชีวิตคงยากที่จะรับได้

ตัวผมเองจึงเข้าใจอย่างถ่องแท้ว่าการที่คนที่ใกล้ชิดต้องบาดเจ็บ เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ นั้นความรู้สึกเป็นอย่างไร เพราะเจอเข้ากับตัวเองแล้ว จากวันนั้นผมมีความตั้งใจลึกๆว่า หากผมไม่ใช่ผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ผมก็ต้องเป็นคนลดการเกิดอุบัติเหตุบนถนนให้ได้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ จนชะตาชีวิตกำหนดให้เข้ามาทำงานในกรมทางหลวงและได้รู้จักทีม MIS บ้านไผ่

“คิดด้วยกัน เริ่มด้วยกัน ทำด้วยกันและจะทำต่อไป”

จนได้ทีมคณะทำงานในโครงการที่มีใจเป็นหนึ่งเดียว มีอุดมการณ์ที่ตรงกัน มีจิตอาสา มีความมุ่งมั่นที่จะทำความดีให้เกิดกับสังคม ซึ่งเป็น จุดความสำเร็จของการดำเนินงานโครงการ

## 2. การสร้างความเป็นกันเอง

ได้ใช้ *เทคนิคกัลยาณมิตรสนทนา* ทำให้ง่าย ๆ ผ่อนคลาย ไม่เป็นทางการ สร้างความรู้สึกเท่าเทียม ให้ความสำคัญกับการฟังซึ่งกันและกัน บรรยากาศการสนทนาที่ลื่นไหล สิ่งแวดล้อมที่ดี การยอมรับชื่นชมและการให้คุณค่าซึ่งกันและกัน จากการพบกันบ่อยๆ สม่่าเสมอ และการสื่อสารทางโทรศัพท์สอบถามพูดคุยกันสม่ำเสมอ สิ่งที่เกิดขึ้นคือสัมพันธภาพซึ่งจะเห็นพัฒนาการของทีมคณะทำงาน โครงการดีขึ้นเรื่อยๆ

## 3. การระดมสมอง

การดำเนินงานของโครงการ ได้เริ่มกระบวนการตั้งแต่ผู้รับผิดชอบโครงการจะเสนอเค้าโครงได้ระดมความคิดของภาคีเครือข่ายจากการประชุม โต๊ะกลมร่วมกัน ขอคำปรึกษาที่ปรึกษาโครงการ ซึ่งสร้างความมั่นใจในการดำเนินงาน โครงการให้สำเร็จ จนได้กรอบการดำเนินงาน MIS (นพ.ชนะพงษ์ จินวงษ์) รวมทั้งในขณะที่ดำเนินงานตามโครงการซึ่งโครงการเน้นการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุ การลงพื้นที่จุดเกิดเหตุเพื่อเก็บรายละเอียดการเสียชีวิตทุกราย สอบสวนอุบัติเหตุ Injury Surveillance การจัดประชุมแบบมีส่วนร่วม(Death case conference) โดยนำข้อมูลเชิงคุณภาพ/ case study/case investigation มาร่วมกันวิเคราะห์หาสาเหตุ ปัจจัยเสี่ยงและวิธีป้องกัน โดยการเสนอแนะวิธีการแก้ปัญหาเบื้องต้นให้กับหน่วยงานนโยบายและหน่วยปฏิบัติ ซึ่งใช้การบริหารจัดการของหน่วยงานนั้น ผู้รับผิดชอบโครงการจึงได้นำองค์ประกอบที่สำคัญในกระบวนการ Appreciative Inquiry –AI (แหล่งข้อมูลอ้างอิงบทความของคุณวิภาณุ คงจันทร์)ซึ่งประกอบด้วย 4 D

**1. Discovery :** การค้นพบ ช่วงเวลาแห่งความดีเลิศหรือการเกิดความสำเร็จ เกิดขึ้นเมื่อไหร่ สิ่งสำเร็จคืออะไร เกิดขึ้นได้อย่างไร ปัจจัยแห่งความสำเร็จที่เกี่ยวข้อง

### 2. Dreaming : ฝันให้ไกล

ได้ตั้งคำถามร่วมกันกับคณะทำงานโครงการถึงภาพฝันที่อยากให้เกิด ทุกคนบอกว่า “อยากให้อำเภอบ้านไผ่ไม่เกิดอุบัติเหตุ ไม่ต้องการให้ผู้คนบาดเจ็บหรือตายจากอุบัติเหตุ”

### 3. Designing : การออกแบบ

คณะทำงานได้ร่วมกันเสนอการทำงานใหม่ๆ กระบวนการขับเคลื่อนของโครงการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุนานาชาติการแก้ไขปัญหาลูกศรแบบบูรณาการ เช่น

- การบูรณาการข้อมูลและความรู้ โดยภาคีเครือข่าย ได้นำข้อมูลของหน่วยงานที่มีอยู่

มาร่วมกันวิเคราะห์โดยภาคีเครือข่ายประกอบด้วยสาขาวิชาชีพ ในวงการประชุมจึงได้แลกเปลี่ยนเรียนรู้ซึ่งกันและกัน

- **การค้นหาคำประเด็นร่วม** จากการนำเอาข้อมูลอุบัติเหตุแต่ละราย มาช่วยกันวิเคราะห์ ค้นหาสาเหตุ ปัจจัยที่ทำให้เกิดแล้ว วิเคราะห์ประเด็นปัญหาอยู่ตรงจุดใด ลำดับความสำคัญ จะทำอะไรก่อนหลัง ซึ่งจะเชื่อมโยงไปสู่การวางแผนการดำเนินงาน เนื่องจากขณะทำงานภาคีที่หลากหลายและหลากหลายความต่างของระดับปฏิบัติเชื่อมโยงกันเป็นเครือข่าย มีความจำเป็นที่จะต้องค้นหาคำประเด็นร่วม

- **การวางแผนเครือข่ายปฏิบัติการ** จากการวิเคราะห์ข้อมูลได้ข้อเสนอได้นำมาจัดลำดับ ควรทำอะไรก่อนหลัง อะไรสำคัญที่ควรจะต้องทำและมีศักยภาพที่จะทำได้ก่อน เช่นงบประมาณของหน่วยงานที่มีอยู่ ส่วนใดที่จะต้องประสานงานกันต่อไป ปัญหาจุดเสี่ยงของอำเภอ ซึ่งทำได้ง่าย จึงได้ถูกแก้ไขเป็นอันดับแรกและเห็นผลชัดเจน ประสบความสำเร็จ แต่ไม่ได้ละเลยการวางแผนปรับพฤติกรรมเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุจราจรของคนในอำเภอบ้านไผ่

#### 4. Destiny (Delivery) : ไปให้ถึง

เป็นขั้นตอนที่ต้องลงมือทำตามข้อเสนอ เชื่อมโยงและระดมทรัพยากรที่มีอยู่ทั้งของหน่วยงาน ชุมชนและเอกชน เพื่อทำให้ความฝันเป็นจริงขึ้นมาได้

#### 4.การสร้างขวัญและเติมกำลังใจ

การสร้างขวัญและกำลังใจเป็นสิ่งสำคัญประการหนึ่งในการสร้างแรงจูงใจ ถึงแม้ว่าผู้รับผิดชอบโครงการจะเป็นที่เลื่องลือ แต่การทำงานร่วมกับภาคีเครือข่ายป้องกันอุบัติเหตุที่มาจากหลากหลายหน่วยงาน ตลอดจนเป็นการดำเนินงานร่วมกับมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติและสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ(สสส.) อาจทำให้ผู้รับผิดชอบเกิดความวิตกกังวลในการดำเนินงาน ดังนั้นการสร้างขวัญและกำลังใจจึงเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อความสำเร็จของโครงการ ที่ปรึกษาโครงการหรือที่เลี้ยงโครงการ ได้ให้กำลังใจ หากมีข้อปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงานโครงการก็จะช่วยเสนอแนะหาทางออกหรือทางเลือกให้ การใช้โทรศัพท์ถามไถ่สารทุกข์สุกดิบก็เป็นการให้กำลังใจอีกช่องทางหนึ่ง สิ่งสำคัญคือการให้กำลังใจ สร้างพลังเชิงบวก เช่น “กรุงโรมไม่ได้สร้างภายในวันเดียว นับประสาอะไร สำหรับโครงการของเราที่มีแผนทั้งปี” “แม้มันจะยาก แต่ผมเชื่อว่าทีมของเราทำได้” เป็นต้น

นอกจากกำลังใจจากที่ปรึกษาโครงการ จากคณะอาจารย์ประเมินโครงการทั้งทีมภายในและภายนอกซึ่งได้เข้ามาช่วยแนะนำ โครงการนี้มุ่งเน้นให้เกิดทีมคณะทำงานภาคีเครือข่ายที่เข้มแข็ง พวก

เราได้มุ่งเน้นดูแลใจของทุกคนในทีม จึงต้องมีความสำคัญในการเติมกำลังใจให้ซึ่งกันและกันเสมอ การเอื้ออาทรซึ่งกันและกัน การใช้โทรศัพท์ถามไถ่สารทุกข์สุกดิบก็เป็นการให้กำลังใจอีกช่องทางหนึ่ง คำพูดที่จะให้กำลังใจ “ทำไปเถอะทำให้เต็มที่ เต็มความสามารถของเรา ทำไปให้มีความสุขแล้วทุกอย่างจะดีเอง” “เราคิดดี ทำในสิ่งที่ดีๆ ผลดีๆต้องตามมาแน่นอน” เป็นต้น

การยอมรับ การชื่นชมซึ่งกันและกัน รวมทั้งการให้คุณค่า ก็เป็นการสร้างขวัญกำลังใจในการทำงานได้เช่นกัน ในทีมคณะทำงานโครงการของเครือข่ายเราจะมีกติกา ไม่โทษกันแต่จะช่วยกันมองปิดช่องว่าง และชื่นชมซึ่งกันและกัน ได้ใช้เทคนิค 5 ช. ชง เชื่อม ช้อน แซร์ เซียร์ (นพ.อนุชา เศรษฐเสถียร) มาเป็นกุญแจในการทำงาน

## 5.การวางแผนงานและการใช้ตารางกำกับกิจกรรมในการควบคุมติดตามการดำเนินงาน

### ดำเนินงาน

เนื่องจากโครงการนี้เป็นโครงการที่มีกรอบระยะเวลาการดำเนินงานที่แน่นอน ดังนั้นการควบคุมปัจจัยด้านเวลาจึงเป็นสิ่งสำคัญต่อผลสำเร็จของโครงการ โดยเฉพาะทีมผู้รับผิดชอบโครงการ ประกอบด้วยภาคีเครือข่ายที่มาจากหน่วยงานราชการหลายๆหน่วยงาน ซึ่งมีภาระงานประจำอาจส่งผลกระทบต่อการทำงานโครงการ อีกทั้งต้องประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน การวางแผนงานจึงเป็นกลยุทธ์ที่สำคัญประการหนึ่งที่ทำให้โครงการนี้มีการประสานงานที่ดีสามารถประสานพลังร่วมกันให้ดำเนินงานแล้วเสร็จตามโครงการ

ดังนั้นในการดำเนินงานจึงจำเป็นต้องมีการประชุมระดมสมองเพื่อวางแผนงานร่วมกัน ซึ่งเมื่อได้แผนงานกิจกรรมแล้ว กำหนดรายละเอียดในตารางกำกับกิจกรรม ที่ประกอบด้วยกิจกรรม วันเวลา สถานที่ระยะเวลา ผู้รับผิดชอบทั้งนี้รวมถึงที่ปรึกษาโครงการ ทีมประเมินภายนอก ภายในของโครงการ นอกจากนี้ตารางกำกับกิจกรรมยังใช้ในการติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน

## 6.การสะท้อนผลการดำเนินงานเพื่อการพัฒนา

ในการดำเนินงานโครงการนี้คล้ายกับรูปแบบการวิจัยและพัฒนา การสะท้อนผลการปฏิบัติงาน(Feedblack) จึงเป็นสิ่งสำคัญ เพราะนอกจากจะเป็นผลลัพธ์(Output)ของกระบวนการหนึ่งแล้ว ยังเป็นข้อมูลนำเข้า(Input) ในการดำเนินกระบวนการถัดไป ดังนั้นนอกจากการให้คำปรึกษา ข้อเสนอแนะในการดำเนินโครงการแล้ว ที่ปรึกษาโครงการต้องมีการสะท้อนผลการดำเนินงานในแต่ละกระบวนการให้กับผู้รับผิดชอบโครงการและคณะทำงานภาคีรับทราบ เพื่อการพัฒนาต่อไป

ในการสะท้อนผลการปฏิบัติงาน ให้ถือวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายของโครงการ/กิจกรรมเป็นหลัก การสะท้อนผลการปฏิบัติงาน การเข้าไปมีส่วนร่วมของที่ปรึกษาได้เข้าร่วมวงประชุมกับทีม



คณะทำงานภาคีเครือข่ายของโครงการ จะทำให้ที่ปรึกษาได้ข้อมูลเชิงประจักษ์ใช้เป็นข้อมูลอ้างอิง สามารถสะท้อนผลการปฏิบัติงาน หรือการใช้รูปแบบในการสะท้อนไม่เป็นทางการเช่นการบอกเล่า ผ่านทางโทรศัพท์ การทบทวนการทำงานเพื่อการพัฒนาต่อไป โครงการนี้ใช้วงล้อของการทำงาน คุณภาพ คือวงล้อ PDCA ประกอบด้วยการวางแผนงาน แล้วลงมือทำตามแผน ตรวจสอบประเมินผลดู หากพบข้อควรปรับปรุงหรือทำให้ดีกว่าเดิม ก็ทำใหม่

## • จุดแข็งในการดำเนินงาน

จากการดำเนินโครงการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรสู่การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุแบบบูรณาการ อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น สามารถที่จะนำไปเป็นต้นแบบในพื้นที่อื่น ซึ่งประกอบด้วยกิจกรรมหลายกิจกรรมนั้นพบว่าโครงการนี้มีจุดแข็งหลายประการ ได้แก่

1. เกิดทีมงานเครือข่ายการทำงานที่เข้มแข็ง กลุ่มแกนซึ่งเกาะติดปัญหา ที่มีความมุ่งมั่นและทุ่มเท ใช้เวลานอกเวลาราชการ จะมีเวทีประชุมพูดคุยกันสม่ำเสมอ ทั้งเป็นทางการและไม่เป็นทางการ ส่วนใหญ่จะไม่เป็นทางการเป็นการประชุม โต๊ะกลม ทุกคนมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น มีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ซึ่งกันและกัน เกิดแกนนำเครือข่ายที่มีทักษะและองค์ความรู้ในการวิเคราะห์ สาเหตุ ปัจจัย การเกิดอุบัติเหตุและการเสียชีวิต
2. เกิดกระบวนการบูรณาการข้อมูลของหน่วยงานเครือข่ายที่มีอยู่แล้ว ภาคีเครือข่ายได้นำข้อมูลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุมาเชื่อมโยงและใช้ร่วมกัน เช่นข้อมูลของพุทธญาณสมาคม ตำรวจ โรงพยาบาล เป็นต้น
3. ข้อมูลอุบัติเหตุได้รับการวิเคราะห์เกิดกระบวนการ การใช้ข้อมูลเพื่อขับเคลื่อนสู่การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร ใช้เทคนิคการนำเสนอข้อมูลที่มีชีวิต เรื่องเล่า ข้อมูลที่สะกิดใจ ทำให้กระตุ้นจิตใจของผู้ได้รับข้อมูล ซึ่ง แตกต่างจากการนำเสนอสถิติแบบทั่วไป
4. เกิดกระบวนการบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงาน ชุมชนและเอกชนในการเข้ามามีส่วนร่วม ซึ่งเป็นจุดเด่นและจุดแห่งความสำเร็จของโครงการนี้อย่างมาก เช่น การแก้ไขจุดเสี่ยงที่ถนนมิตรภาพ หน้าปั๊มปตท. ซึ่งเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ชนท้ายรถสิบล้อพ่วงที่จอดรอเติมแก๊ส ที่ผ่านมาก่อเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งและเสียชีวิตที่ผ่านมาเป็นจำนวนถึง 8 ราย ด้วยสาเหตุที่แสงสว่างไม่พอดถนนบริเวณเกิดเหตุ มีดมาก เมื่อมีการรวบรวมข้อมูล นำเสนอเกิดเวทีระดมความคิดเห็นและสามารถแก้ไขโดยเพิ่มแสงสว่างบริเวณจุดเสี่ยงโดยความร่วมมือภาคีเครือข่ายภาครัฐและเอกชน

เมื่อภาคีเครือข่ายบ้านไผ่ ได้ชักชวนให้คุณอับดุลลา ปาทานผจก.หจก.พจนันปีโตรเอเชีย เข้าร่วมประชุมและเป็นภาคีเครือข่ายด้วย คุณอับดุลลา ได้ตัดสินใจร่วมแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ โดยขอมลงทุนโดยเงินบริษัทเอง จำนวนเงิน 130,000 บาท(หนึ่งแสนสามหมื่นบาท) ติดตั้งเสาไฟฟ้าส่องสว่าง

ทาง บริเวณถนนมิตรภาพ หน้าปั๊มน้ำมัน รับผิดชอบค่าใช้จ่ายค่าไฟฟ้า เดือนละ 8,000 บาท รวมทั้งประกาศให้พนักงานของปั๊มน้ำมันหจก.พจนันปิโตรเอเชีย ช่วยกันสอดส่อง ไม้ให้รถบรรทุกสิบล้อหรือรถพ่วง มาจอดล้นออกไปในบริเวณถนนมิตรภาพ โดยให้ปฏิบัติอย่างเคร่งครัด ถึงแม้ว่ารถดังกล่าวจะมาจอดรอเติมแก๊สหรือเติมน้ำมัน เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ถึงแม้ว่าจะติดตั้งเสาไฟฟ้าแสงสว่างข้างทางแล้ว จากมาตรการดังกล่าว ทำให้ปั๊มสูญเสีรายได้ เดือนละ 100,000 บาท

“คุณอัครธิต ปาทาน เล่าความรู้สึกให้ฟังว่า ทุกครั้งที่ได้ยินการเกิดอุบัติเหตุหน้าปั๊มน้ำมัน และมีผู้บาดเจ็บ ผู้เสียชีวิต ยิ่งถ้ารายใดเสียชีวิต ผมคิดว่าครอบครัวเค้าจะอยู่อย่างไร ยิ่งถ้าเป็นหัวหน้าครอบครัวแล้ว ชีวิตลูกๆเค้าจะเป็นอย่างไร ความรู้สึกเป็นบาปคิดในใจมาตลอด ยิ่งเกิดขึ้นบ่อยครั้ง ความไม่สบายใจ ยิ่งรู้สึกคิดว่าปั๊มน้ำมันเราทำให้ผู้บริสุทธ์ต้องมาเจ็บ มาตาย คิดตลอดว่าต้องการแก้ไข ไม้ให้เกิดอุบัติเหตุ แต่ที่ผ่านมารเราแก้ด้วยตนเองไม่สำเร็จ คิดขัดหลายเรื่อง ไปติดต่อหน่วยงานราชการในบางครั้งคิดเรื่องระเบียบทำไม่ได้ จนมีเวทีพูดคุยกัน ร่วมใจกันช่วยกัน การแก้ไขปัญหา สำเร็จได้รวดเร็วเห็นผลชัด เงินที่ผมลงทุน ไปคุ้มยิ่งกว่าคุ้มกับชีวิตคน”

5. ใช้สื่อโทรทัศน์ สื่อเคเบิลท้องถิ่นและสื่ออื่นๆเข้ามาช่วยในการกระตุ้นการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุน้ำมันดิบและการประชาสัมพันธ์สิ่งที่ดีที่เกิดขึ้น เป็นการชื่นชมซึ่งกันและกันเป็นตัวอย่างการประสานงานระหว่างสื่อกับคณะทำงาน

6. จุดเสี่ยงหลายแห่งได้รับการแก้ไขทันที

เมื่อนำเสนอข้อมูลอุบัติเหตุ หากสาเหตุ ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุ ที่เกี่ยวข้องกับจุดเสี่ยง หน่วยงานที่มาร่วมเป็นคณะทำงานภาคีเครือข่ายได้รับทราบในวงการประชุม จะนำข้อเสนอแนะและข้อแก้ไขไปดำเนินการอย่างรวดเร็วและมีแผนการดำเนินงานทั้งระยะสั้นและระยะยาว โดยใช้งบประมาณของหน่วยงานปกติที่มีอยู่

7. เกิดกระบวนการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ซึ่งกันและกัน เนื่องจากการทำงานร่วมกันคณะทำงานโครงการMIS มาจากหลายภาคี หลายหน่วยงาน องค์ความรู้ของแต่ละบุคคลที่มี เป็นโอกาสที่ได้นำมาแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ซึ่งกันและกัน เช่น ความรู้ฉบับปีปลอดภัยจากเจ้าหน้าที่ขนส่ง กฎหมายจราจรจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ การแก้ไขจุดเสี่ยงจากแขวงทาง การปฐมพยาบาลเบื้องต้นและการเคลื่อนย้ายผู้ป่วยจากเจ้าหน้าที่กู้ชีพ การสอบสวนการบาดเจ็บ การวิเคราะห์ สาเหตุ ปัจจัย การเกิดอุบัติเหตุและการเสียชีวิต เป็นความรู้ที่ได้แลกเปลี่ยนแบบสหสาขา

**“เพราะเรื่องดี ๆ มีไว้ให้แบ่งปัน”**