

บทที่ 4

ผลการวิจัย

การศึกษาในครั้งนี้ เป็นการวิเคราะห์และจำแนกระบบรายงาน ขององค์กรทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการเฝ้าระวังอุบัติเหตุทางจราจร และออกแบบระบบเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุจากรถบรรทุกถนน ที่สอดคล้องกับบทบาทหน้าที่ ความพึงพอใจ และระบบรายงานที่มีประสิทธิภาพในเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุทางจราจร ในจังหวัดระยอง ซึ่งการวิจัยครั้งนี้เก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างที่เป็นเจ้าหน้าที่ภาครัฐทั้งระดับบริหารและระดับปฏิบัติการ อาสาสมัครจากมูลนิธิ สมาคม สาธารณกุศล 8 แห่ง ในจังหวัดระยอง และผู้นำชุมชนหรือผู้แทนประชาชนในเขตพื้นที่เสี่ยง บนถนนสายหลัก 3 สาย ของจังหวัดระยอง ที่ผ่านแหล่งอุตสาหกรรม และชุมชนในจังหวัดระยอง คือสาย 3, 36 และ 344 และถนนสายรอง 1 แห่ง คือ 3191 โดยจะใช้การมีส่วนร่วมในการตรวจสอบข้อมูลและให้ข้อมูลจากผู้ปฏิบัติงานจริงเป็นหลัก เพื่อประโยชน์ในการนำข้อมูลและองค์ความรู้ที่ได้จากการวิจัย ไปใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติงานหรือแก้ไขปัญหาได้อย่างแท้จริง โดยการวิจัยครั้งนี้จะนำเสนอผลการวิจัยออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 การวิเคราะห์และจำแนก บทบาทหน้าที่ ความรับผิดชอบ และการรายงาน ด้านการจัดการอุบัติเหตุ ขององค์กรทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการเฝ้าระวังอุบัติเหตุทางจราจร ในจังหวัดระยอง โดยนำเสนอตามหัวข้อ ดังนี้

1.1 ผลการวิเคราะห์เบื้องต้นการรับรู้บทบาท หน้าที่ และปัญหาการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการอุบัติเหตุจราจร

1.2 ผลการวิเคราะห์เบื้องต้นการรับรู้ด้านการรับผิดชอบการประสานงาน การจัดการอุบัติเหตุจราจร

1.3 ผลการวิเคราะห์ศักยภาพการดำเนินงานขององค์กรทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการเฝ้าระวังอุบัติเหตุทางจราจรในจังหวัดระยอง

1.4 ผลการวิเคราะห์สภาพปัญหาที่แท้จริงในพื้นที่ แนวทางการแก้ไขปัญหาและรูปแบบ ระบบการประสานเครือข่าย เพื่อการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุจราจร

1.5 ผลการวิเคราะห์รูปแบบการประสานงานด้านการจัดการอุบัติเหตุจราจรในแต่ละช่วงของการเกิดอุบัติเหตุ

1.6 ผลการวิเคราะห์แนวทางการจัดการเพื่อป้องกัน แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรตามสภาพปัญหา

1.7 แนวคิดการเชื่อมโยงเครือข่ายการประสานงาน เพื่อการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรระหว่างหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้อง

1.8 ผลการวิเคราะห์ระบบข้อมูล การรายงานข้อมูล การนำเสนอข้อมูล การส่งต่อข้อมูล และการใช้ประโยชน์จากข้อมูล ร่วมกับหน่วยงานอื่น ๆ

ส่วนที่ 2 ผลการออกแบบระบบเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุภัยทางจราจรบนท้องถนน ที่สอดคล้องกับบทบาทหน้าที่ ความพึงพอใจ และระบบรายงานที่มีประสิทธิภาพในการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุภัยทางจราจรในจังหวัดระยอง

2.1 แนวคิดการประสานงานเครือข่ายเพื่อการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุจราจร

2.2 ผลการออกแบบระบบเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุภัยทางจราจรบนท้องถนนและรูปแบบการดำเนินการ

2.3 รูปแบบกระบวนการรายงานผลการดำเนินงาน

ส่วนที่ 1 ผลการวิเคราะห์และจำแนก บทบาทหน้าที่ ความรับผิดชอบ และการรายงานด้านการจัดการอุบัติเหตุ ขององค์กรทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการเฝ้าระวังอุบัติเหตุภัยทางจราจร ในจังหวัดระยอง

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจาก แบบ และระบบรายงาน รายงานประจำปี รูปแบบการเฝ้าระวังอุบัติเหตุจราจร การตอบแบบสำรวจภาระหน้าที่การปฏิบัติงานจริงจากผู้แทนหน่วยงานที่มาเข้าร่วมประชุม ทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการเฝ้าระวังอุบัติเหตุภัยทางจราจรในจังหวัดระยอง จำนวน 10 องค์กร จำแนกตามประเด็นต่างๆ ดังนี้

1.1 ผลการวิเคราะห์เบื้องต้นการรับรู้บทบาท หน้าที่ และปัญหาการดำเนินงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการอุบัติเหตุจราจร

1.1.1 ผลการวิเคราะห์บทบาท หน้าที่ ด้านการจัดการอุบัติเหตุ ตามการรับรู้โดยทั่วไป

(1) กองกำกับการตำรวจภูธรจังหวัด คูแสดุกรณ์และข้อพิพาทนอกเขตทางหลวง

- (2) กองกำกับการตำรวจทางหลวง คู่มือกรณีและข้อพิพาท และปรับปรุงระบบจราจรในเขตทางหลวง
- (3) องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น (เทศบาล / อบต./ อบจ.) คู่มือถนน สัญญาณ และเครื่องหมายจราจรในเขตรับผิดชอบ
- (4) สำนักงานขนส่งจังหวัด คู่มือเกี่ยวกับรถและใบอนุญาตเกี่ยวกับรถและคนขับ
- (5) สำนักงานโยธาธิการจังหวัด คู่มือเกี่ยวกับถนนและป้ายสัญญาณ
- (6) แขวงทางหลวงจังหวัด คู่มือเกี่ยวกับถนนและป้ายสัญญาณ
- (7) สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย คู่มือเกี่ยวกับมูลนิธิ หรือองค์การการกุศลต่าง ๆ ที่ช่วยเหลือ ผู้ประสบเหตุต่าง ๆ
- (8) สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดและหน่วยงานในสังกัด คู่มือผู้บาดเจ็บ และเหตุต่อเนื่องจากการบาดเจ็บ
- (9) ประกันภัยต่าง ๆ คู่มือรถและคน
- (10) ทางหลวงชนบท, ถนนชลประทาน คู่มือถนนในเขตชนบท / ชลประทาน

1.1.2 ผลการวิเคราะห์ห้บทบาท หน้าที่ ด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรของแต่ละหน่วยงาน จำแนกตามการรับรู้ของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ดังปรากฏในตารางที่ 12

ตารางที่ 12 การรับรู้บทบาทและหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานเกี่ยวกับด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร

หน่วยงาน	บทบาทและหน้าที่
สำนักงานป้องกันภัยจังหวัด	เตรียมพร้อมรับเหตุการณ์ฉุกเฉินต่าง ๆ วางแผน และประสานงานกับหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งในยามปกติและฉุกเฉิน
สำนักงานขนส่งจังหวัด	ตรวจสภาพรถ และให้ความรู้กับผู้สอบใบขับขี่ เรื่องกฎจราจร และเครื่องหมายจราจร พร้อมทั้งบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด
แขวงทางหลวงจังหวัด	ดูแลถนนให้อยู่ในสภาพดี แสงไฟส่องทางให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ตลอดเวลา ทั้งในยามปกติและในกรณีฉุกเฉิน
สถานีตำรวจภูธร	ดูแลพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนน, กวดขันจับกุมผู้ทำผิดกฎจราจรอย่างเคร่งครัด, ดูแลไฟจราจรให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์, รายงานจุดที่เกิดอุบัติเหตุสูงให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบเพื่อหาแนวทางแก้ไข, ดูแลให้การจราจรอยู่ในสภาพคล่อง โดยเฉพาะช่วงโมงเร่งด่วน

ตารางที่ 12 (ต่อ)

หน่วยงาน	บทบาทและหน้าที่
สำนักงานโยธาธิการฯ	วางแผนการจัดทำถนนสายต่าง ๆ ให้มีคุณภาพ และความปลอดภัย
สำนักงานประชาสัมพันธ์และสื่อมวลชน	ประชาสัมพันธ์ข้อมูลและสถิติเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร เพื่อให้ประชาชนทราบและตระหนักถึงความสำคัญของการป้องกันอุบัติเหตุจราจร
สำนักงานสาธารณสุข	รณรงค์ให้มีการขับขี่ปลอดภัย เปิดไฟ ใส่หมวก คาดเข็มขัดนิรภัย, จัดอบรม อาสาสมัครเรื่องอุบัติเหตุและการป้องกัน ปลุกจิตสำนึก พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน พร้อมทั้งชักจูงการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยในกรณีฉุกเฉิน
โรงพยาบาล	ซ่อมแผนอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่อง , อบรมเจ้าหน้าที่พยาบาลและอื่น ๆ เรื่องการช่วยเหลือฟื้นคืนชีพ, การช่วยเหลือเบื้องต้น ในผู้ประสบอุบัติเหตุ
สำนักงานศึกษาธิการ	รณรงค์ในกลุ่มนักเรียน เรื่องการจราจร การเดินเท้า การขับขี่รถ ปลอดภัย ปลุกจิตสำนึก เพิ่มหลักสูตรเกี่ยวกับการจราจรทั้งทฤษฎีและปฏิบัติ
องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น อบต./เทศบาล	ดูแลถนน ไฟฟ้า หลุมข้างทางในส่วนที่รับผิดชอบ ปรับปรุง ซ่อมแซม ถนนให้อยู่ในสภาพดี
การนิคมอุตสาหกรรม	เข้าร่วมในการประสานงานระหว่างรถที่ประสบอุบัติเหตุกับบริษัทหรือโรงงานที่รถคันนั้น ๆ สังกัดอยู่ พร้อมทั้งรณรงค์ให้โรงงานต่าง ๆ ในพื้นที่รับผิดชอบปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด
มูลนิธิ	มีบทบาทในการถึงตัวผู้ประสบภัยก่อนผู้อื่น ควรมีการอบรมความรู้เรื่องการดูแล และส่งต่อผู้ประสบภัยอย่างต่อเนื่อง
อาสาสมัครกู้ภัย	เฝ้าระวังและรายงานข้อมูล เข้าช่วยเหลือ และป้องกันการเกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อน
ผู้นำท้องถิ่น	ให้ความรู้ ร่วมแก้ไข ปลุกจิตสำนึกให้ตระหนัก และให้ความร่วมมือ

1.1.3 ปัญหาด้านการดำเนินงาน

- (1) ประสานงานระหว่างหน่วย เมื่อเกิดอุบัติเหตุ เป็นแบบไม่เป็นทางการ (ไม่มีระบบการประสานงานระหว่างหน่วยที่ชัดเจน)
- (2) การแจ้งสถานการณ์ภายหลังเกิดเหตุ ไม่มีรูปแบบที่เฉพาะเจาะจง ชัดเจน
- (3) มีการรณรงค์ ดำเนินการ ในช่วงเทศกาลต่าง ๆ เป็นระยะๆ
- (4) ภารกิจของแต่ละหน่วยเป็นการมอบ โอนให้ไปดำเนินการแบบเบ็ดเสร็จ มีการประสานระหว่างหน่วยบ้าง
- (5) มีความล่าช้าในการประสานงานและการดำเนินการแก้ไขปัญหา เนื่องจากขั้นตอนการติดต่อประสานงานระหว่างหน่วย และงบประมาณดำเนินการ

1.2 ผลการวิเคราะห์เบื้องต้นการรับรู้ด้านการรับผิดชอบการประสานงาน การจัดการอุบัติเหตุนคร

1.2.1 ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นต่อหน่วยงานที่ควรรับผิดชอบดูแล และดำเนินการต่อการแก้ปัญหาไม่ให้เกิดอุบัติเหตุนคร

จากการสัมมนาเชิงปฏิบัติการวิเคราะห์ศักยภาพในการเฝ้าระวังอุบัติภัยจากรถ ผู้ปฏิบัติงานทั้งภาครัฐและเอกชน ให้ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับระบบการเฝ้าระวังและการเชื่อมประสานการทำงานด้านการจัดการอุบัติเหตุ รายละเอียดดังปรากฏในตารางที่ 13

ตารางที่ 13 ความคิดเห็นต่อหน่วยงานที่ควรรับผิดชอบต่อปัญหาอุบัติเหตุนคร ตามสภาพปัญหาต่างๆ

สภาพปัญหา	หน่วยงานที่ควรรับผิดชอบ	ระดับความคิดเห็นจากผู้ให้ข้อมูล (%)
สภาพรถ	ตำรวจ	53.33
	กรมการขนส่งทางบก	26.67
	สถาบันอาชีวศึกษา	6.67
	ตรอ.	6.67
	องค์การบริหารส่วนตำบล(อบต.)	6.67
สภาพถนน	แขวงทางหลวง	81.82
	กรมทางหลวง	18.18

ตารางที่ 13 (ต่อ)

สภาพปัญหา	หน่วยงานที่ควรรับผิดชอบ	ระดับความคิดเห็นจากผู้ให้ข้อมูล (%)
สภาพแวดล้อมบริเวณถนน	เทศบาล	54.55
	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	18.18
	แขวงกาทาง	18.18
	กรมทางหลวง	9.09
สัญญาณ และเครื่องหมายจราจร	ตำรวจ	54.55
	แขวงกาทาง	27.27
	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	18.18
นิสัย หรือพฤติกรรมกำขบขี่ การใช้รถใช้ถนนของคคน		
	ตำรวจ	63.64
	สถานศึกษา	9.09

จากตารางที่ 13 หน่วยงานหรือองค์กรที่ควรเข้ามาดำเนินการแก้ปัญหาค่าในด้า นต่าง ๆ พบว่า ปัญหาเรื่องสภาพรถยนต์เห็นว้าควรให้ตำรวจเป็นผู้รับผิดชอบมากที่สุด ร้อยละ 53.33 รองลงมาคือกรมการขนส่งทางบก ร้อยละ 26.67 สภาพถนน เห็นควรให้แขวงกาทางรับผิดชอบมากที่สุด ร้อยละ 81.82 รองลงมาคือกรมทางหลวง ร้อยละ 18.18 สภาพแวดล้อมบริเวณถนน เห็นควรเทศบาลรับผิดชอบมากที่สุด ร้อยละ 54.55 รองลงมาคือ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ร้อยละ 18.18 สัญญาณ และเครื่องหมายจราจร เห็นควรให้ตำรวจรับผิดชอบมากที่สุด ร้อยละ 54.55 รองลงมาคือ แขวงกาทาง ร้อยละ 27.27 นิสัยหรือพฤติกรรมกำขบขี่ การใช้รถใช้ถนนของคคน เห็นควรให้ตำรวจรับผิดชอบมากที่สุด ร้อยละ 63.64 รองลงมาคือสถานศึกษา ร้อยละ 9.09

1.2.2 ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นต่อหน่วยงานที่ควรเข้าร่วมดำเนินการเมื่อเกิดอุบัติเหตุนั้น ดังนี้

ตารางที่ 14 ความคิดเห็นต่อหน่วยงานที่ควรเข้าร่วมดำเนินการเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

หน่วยงานที่ควรร่วมดำเนินการเมื่อเกิดอุบัติเหตุ แต่ละครั้ง	ระดับความคิดเห็นจากผู้ให้ข้อมูล (%)
เจ้าหน้าที่ตำรวจ	30.12
หน่วยกู้ภัย	28.92
โรงพยาบาล	21.69
แขวงกาทาง	6.02
เทศบาล	4.82
ประชาชนทั่วไป	3.61
สถานีอนามัย	1.20
อปพร.	1.20
ประกันภัย	1.20
กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน/อบต.	1.20

จากตารางที่ 14 สรุปหน่วยงานที่ควรเข้ามามีส่วนร่วมดำเนินการเมื่อเกิดอุบัติเหตุพบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจมากที่สุด ร้อยละ 30.12 รองลงมาคือ หน่วยกู้ภัย ร้อยละ 28.92 โรงพยาบาล ร้อยละ 21.69 แขวงกาทาง ร้อยละ 6.02 เทศบาล ร้อยละ 4.82 ประชาชนทั่วไป 3.61 และสถานีอนามัย, อปพร., ประกันภัย, กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน/อบต. มีระดับความคิดเห็นว่าควรมีส่วนร่วมดำเนินการน้อยที่สุด คือร้อยละ 1.20

1.2.3 ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นต่อลำดับการดำเนินงานเชื่อมเครือข่ายช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ เมื่อเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้ง

ตารางที่ 15 ความคิดเห็นต่อลำดับการดำเนินงานเชื่อมเครือข่ายช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ
เมื่อเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้ง

ลำดับที่	สิ่งที่ต้องปฏิบัติ
1	โทรศัพท์แจ้งศูนย์รับแจ้งอุบัติเหตุ และทำการแจ้งจุดเกิดเหตุแก่รถข่ายให้รับทราบ (อย่างชัดเจน)
2	เมื่อรถข่ายถึงจุดเกิดเหตุ ทำการแจ้งจุดเกิดเหตุแก่ ตำรวจ โรงพยาบาล และแขวงทางหลวงให้ทราบ (อย่างชัดเจน)
3	เจ้าหน้าที่ตำรวจรีบรุดมาให้ถึงจุดเกิดเหตุให้เร็วที่สุด <ol style="list-style-type: none"> 1. เพื่อทำแผน 2. เพื่อแก้ไขปัญหาสภาพการจราจร 3. เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อน
4	โรงพยาบาลเตรียมพร้อมเครื่องมือทางการแพทย์ <ol style="list-style-type: none"> 1. เพื่อความรวดเร็วในการรักษาพยาบาล 2. เพื่อลดอัตราการเสียชีวิตของผู้ประสบอุบัติเหตุ
5	กู้ภัยทำการนำคนเจ็บส่งโรงพยาบาลที่ใกล้ที่สุด (เร็วที่สุด) <ol style="list-style-type: none"> 1. เพื่อป้องกันการเสียชีวิตของผู้ป่วย 2. เพื่อสามารถรับส่งผู้ป่วยที่มีจำนวนมาก (กรณีอุบัติเหตุหมู่) ได้เร็วที่สุด
6	แขวงทางหลวงรีบรุดมายังจุดเกิดเหตุ <ol style="list-style-type: none"> 1. เพื่อทำความสะอาดบริเวณจุดเกิดเหตุ เช่น เศษกระจก เศษรถ 2. เพื่อประเมินความเสียหายของถนน และป้ายสัญญาณ และ 3. เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อน

จากการศึกษาข้อมูลเบื้องต้นในเรื่องระบบการเฝ้าระวังฯ จะเห็นว่าระบบสามารถเคลื่อนตัวไปได้ในรูปแบบที่ไม่เป็นทางการ โดยใช้ความสัมพันธ์ส่วนตัว หรือตามแนวทางที่เคยปฏิบัติต่อกันมา เป็นส่วนใหญ่ โดยไม่มีรูปแบบชัดเจนตายตัว ขึ้นกับสถานการณ์และความพร้อมของแต่ละหน่วยเป็นหลัก และมีการร่วมกันรณรงค์ จัดระบบเฝ้าระวังฯ เป็นช่วง ๆ โดยเฉพาะช่วยเทศกาลที่อาจเกิดอุบัติเหตุสูง

ในส่วนของพฤติกรรม และความรู้เกี่ยวกับผู้เกี่ยวข้องกับระบบจราจร และการแก้ไข ปัญหาจราจร พบว่า ประชาชน ส่วนใหญ่ยังไม่ค่อยเข้าใจและไม่ทราบว่า หน่วยงานใดรับผิดชอบ เรื่องอะไร จึงมุ่งเป้าหมายไปพึ่งพิงตำรวจ เป็นส่วนใหญ่ ซึ่งในความเป็นจริง มีหลายหน่วยงาน รับผิดชอบ จึงต้องสร้างความเข้าใจแก่ประชาชน

1.3 ผลการวิเคราะห์ศักยภาพการดำเนินงานขององค์กรทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับ การเฝ้าระวังอุบัติเหตุทางจราจรในจังหวัดระยอง

บทบาทหน้าที่ โครงการป้องกัน แก้ไข อุบัติเหตุจราจร และ ปัญหาการดำเนินงาน การ เฝ้าระวังอุบัติเหตุจราจรของแต่ละหน่วยงาน

1.3.1 สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด (ปภ.)

(1) บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่วางไว้ ด้านการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (คน รถ ถนน สิ่งแวดล้อม สัญญาณจราจร)

(1.1) การตั้งจุดตรวจ แบบบูรณาการ

(1.2) การเรียกตรวจยานพาหนะ ในแต่ละจุดตรวจ เช่น การไม่สวมหมวก

นิรภัย เมมาแล้วขับ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย เป็นต้น

(1.3) ดำเนินมาตรการรณรงค์สร้างจิตสำนึก (3 ม 2 ข 1 ร)

(1.4) ควบคุมวินัยจราจรใน 6 พื้นที่ (สถานที่ราชการ, รัฐวิสาหกิจ, สถานศึกษา, สถานประกอบการและโรงงาน/ สวนสาธารณะ/ ตลาด, ชุมชน)

(1.5) ปรับปรุงรถจักรยานยนต์ต่อสายไฟให้สามารถติดไฟหน้าได้

(1.6) ควบคุมความเร็วควบคุมนโยบายประหยัดพลังงาน

(1.7) จำกัดความเร็ว

(1.8) ทำระบบข้อมูลด้านวิศวกรรมจราจร สํารวจ จุดเสี่ยงเพื่อวิเคราะห์ปัญหา

(1.9) ตั้งศูนย์ (จุดตรวจ) อำนวยความสะดวกประชาชนช่วงเทศกาล

(1.10) แจ่งปรับปรุงจุดอันตราย จุดเสี่ยง

(1.11) แจ่งปรับปรุงไฟสัญญาณ

(2) บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่วางไว้ ด้านการแก้ไขปัญหาจราจร (คน รถ ถนน สิ่งแวดล้อม สัญญาณจราจร)

(2.1) การบังคับใช้กฎหมาย โดยร่วมกับตำรวจในการจับ ปรับ

(2.2) การตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกในช่วงเทศกาล

(2.3) ปรับปรุงต่อสายไฟรถจักรยานยนต์

(3) แนวปฏิบัติตามบทบาทหน้าที่

(3.1) ดำเนินการในลักษณะการบูรณาการและประสานงานจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยสำนักงานป้องกันภัยจังหวัด (ปภ.) ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานเลขานุการ

(3.2) รับผิดชอบเรื่องดำเนินการประเมินผลการพัฒนาระบบข้อมูล

(4) โครงการเพื่อการป้องกันแก้ไขปัญหาคับเหตุจราจรของหน่วยงาน

(4.1) การจัดส่งเจ้าหน้าที่เข้าอบรม ผู้บริหาร และผู้ดูแล ระบบเทคโนโลยี

สารสนเทศ

(4.2) การดำเนินการติดตั้งกล้อง และรายงานสภาพการจราจร

(4.3) การเตรียมความพร้อมในการดำเนินการตามมาตรการการป้องกัน

และลดอุบัติเหตุ ในช่วงเทศกาล

(4.4) การรณรงค์การขับขี่ / ปลดคีย์เปิดไฟใส่หมวก คาดเข็มขัดนิรภัย

(4.5) โครงการฝึกอบรมขับขี่ปลอดภัย

(4.6) โครงการฝึกอบรมปลูกจิตสำนึกในการลดพฤติกรรมเสี่ยง

(4.7) อบรมให้กับกลุ่มอาสาสมัคร (อปพร.)

(5) การประสานงานภายในหน่วยและระหว่างหน่วย

(5.1) การร่วมมือกับตำรวจ

(5.2) การร่วมมือกับสำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดระยอง

(5.3) ร่วมมือกับทางจังหวัด

(6) ปัญหาที่พบส่วนใหญ่ระหว่างดำเนินการ

(6.1) เกิดความล่าช้าในการบูรณาการและการประสานงานเนื่องจากระบบปฏิบัติราชการที่ยังไม่พัฒนา

1.3.2 สำนักงานขนส่งจังหวัด

(1) บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่วางไว้ ด้านการป้องกันอุบัติเหตุจากรถ (คน รถ ถนน สิ่งแวดล้อม สัญญาณจราจร)

(1.1) การออกใบอนุญาต ขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ โดยมีขั้นตอนดังนี้

- การเข้ารับการอบรม
- การทดสอบสายตา
- การทดสอบปฏิกิริยา เช่น การมองเห็นภาพมุกกว้าง ระยะไกล
- ทดสอบข้อเขียนและทดสอบภาคปฏิบัติ

(1.2) สรุปรายงานให้ทางกรมการขนส่งทางบกได้ทราบ ในทุกๆ เดือน และรายงานทันทีในกรณีที่มีอุบัติเหตุที่ได้รับความเสียหายมากเกิน 60,000 บาท

(1.3) มีการพักระงับ เพิกถอน และยกเลิกใบอนุญาตขับขี่

(1.4) การออกตรวจ เปรียบเทียบปรับ พิจารณาตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นอำนาจของผู้ตรวจการที่ได้รับมอบหมาย

(1.5) การต่อทะเบียน และรถที่อายุเกิน 7 ปี จะต้องผ่านการตรวจสภาพรถ

(1.6) การออกตรวจสภาพรถ 2 ครั้งต่อเดือน

(1.7) การตรวจวัดระดับควันดำ

(2) บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่วางไว้ ด้านการแก้ไขปัญหาระบบจราจร (คน รถ ถนน สิ่งแวดล้อม สัญญาณจราจร)

(2.1) ขอความร่วมมือกับผู้ประกอบการขนส่ง รถบรรทุก ให้หลีกเลี่ยงเส้นทาง ในช่วงเทศกาล

(3) โครงการเพื่อการป้องกันแก้ไขปัญหามติเหตุจากรถของหน่วยงาน

(3.1) จัดทำโครงการแผนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ในช่วงเทศกาล

(3.2) จัดอบรมผู้ประกอบการ เรื่องการขับรถอย่างปลอดภัย

(3.3) มีการจัดกิจกรรมชื่อ “ตรวจสภาพรถก่อนใช้ ปลอดภัยแน่นอน”

(3.4) กิจกรรมตรวจสอบความพร้อมของผู้ประกอบการขนส่ง เจ้าของกิจการรถโดยสาร และพนักงานขับรถในช่วงก่อนเทศกาล ณ ถนนสายหลัก และสถานีขนส่ง

(3.5) จัดประชุมผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารประจำทาง และรถขนาดเล็กเพื่อเตรียมความพร้อมในการใช้รถใช้ถนนและการให้บริการ

(3.6) ตรวจวัดความพร้อมของพนักงานขับรถโดยการตรวจวัดแอลกอฮอล์สอลและตรวจปัสสาวะ

(4) การประสานงานภายในหน่วยและระหว่างหน่วย

(4.1) การร่วมมือกับตำรวจในช่วงเทศกาล ในการตรวจวัดระดับปริมาณแอลกอฮอล์ ตรวจปัสสาวะของผู้ขับขี่ และตรวจวัดควันดำ

(4.2) ร่วมมือกับทางจังหวัด ในด้านรับนโยบายจากจังหวัด เช่น การจัดทำโครงการตั้งจุดตรวจในช่วงเทศกาล

(4.3) การให้ความร่วมมือกับทางสำนักงานป้องกันภัย

(5) ปัญหาที่พบส่วนใหญ่ระหว่างดำเนินการ

(5.1) ขาดบุคลากรที่เพียงพอต่อการดำเนินงานในแต่ละกิจกรรม

1.3.3 แขวงทางจังหวัด

(1) บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่วางไว้ ด้านการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (คนรถ ถนน สิ่งแวดล้อม สัญญาณจราจร)

(1.1) มีการส่งบุคลากรเข้าอบรมโครงการ Road Safety

(1.2) การกำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ

(1.3) มีการวิเคราะห์และวิจัยการเกิดอุบัติเหตุ

(1.4) การออกแบบและปรับปรุงถนนให้อยู่ในสภาพที่ให้เกิดความปลอดภัย

(1.5) การตีเส้นบนทางหลวง

(1.6) การติดตั้งปุ่มเครื่องหมายบนผิวทาง

(1.7) การปรับปรุงทางหลวง

(1.8) มีการตรวจสอบสภาพปัญหาให้ครบถ้วนทุกบริเวณทุกสายทาง

(1.9) มีการจัดทำเสนอความต้องการตามแผนกิจกรรมอำนวยความสะดวก

ปลอดภัย 3 ปี เพื่อเสนอความต้องการงบประมาณ ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ

(1.10) ถ้ามีอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดทรัพย์สินเสียหายทางแขวงมีหน้าที่ดำเนินการสอบสวนและติดตามเรียกเก็บค่าเสียหาย ในการชดใช้ อาจเป็นเงิน ของมาชดใช้แทน

(1.11) การติดตั้งป้ายและเครื่องหมายควบคุมการจราจร

(1.12) การซ่อมไฟสัญญาณและไฟฟ้าแสงสว่าง

(1.13) การติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างและสัญญาณไฟจราจร

(1.14) การติดตั้งราวกันอันตราย

- (1.15) การก่อสร้างสะพานคนเดินข้าม
- (1.16) งานปรับปรุงจุดตัดทางรถไฟ
- (1.17) มีการซ่อมบำรุงให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ดี
- (1.18) ของบประมาณติดตั้งไฟสัญญาณในจุดที่เข้าเกณฑ์มาตรฐาน
- (2) บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่วางไว้ ด้านการแก้ไขปัญหาาระบบจราจร (คน รถ ถนน สิ่งแวดล้อม สัญญาณจราจร)
 - (2.1) ปรับปรุงถนนให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้เพื่อสะดวกในการจราจร
 - (2.2) ทางแขวงมีหน้าที่ บำรุงซ่อมแซม ทรัพย์สินของทางราชการ ในการจราจร เช่น สะพาน เสาไฟ โคมไฟฟ้าแสงสว่าง ไฟสัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจร รั้วกัน ขอบถนน ราวสะพาน เป็นต้น ให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้ ให้เอื้อต่อการจราจร และเพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน
- (3) แนวปฏิบัติตามบทบาทหน้าที่
 - (3.1) ตรวจสอบสภาพทางหลวงอยู่เสมอ
 - (3.2) มีการซ่อมบำรุงอุปกรณ์ให้มีความปลอดภัย
 - (3.3) ติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น
- (4) โครงการเพื่อการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรของหน่วยงาน
 - (4.1) จัดกิจกรรมอำนวยความสะดวก ระยะเวลา 3 ปี (2546-2548) เพื่อวัตถุประสงค์ดังนี้
 - ปรับปรุงแก้ไขบริเวณทางหลวงที่มีสถิติสูง
 - ปรับปรุงเครื่องหมายจราจร
 - ส่งเสริมให้เจ้าหน้าที่กรมทางหลวงมีความรู้ความเข้าใจระหว่างผู้ใช้ทางหลวง
- (5) การประสานงานภายในหน่วยและระหว่างหน่วย
 - (5.1) การประสานงานกับตำรวจ
 - (5.2) ประสานงานกับมูลนิธิ
- (6) ปัญหาที่พบส่วนใหญ่ระหว่างดำเนินการ
 - (6.1) การรายงานอุบัติเหตุล่าช้า
 - (6.2) ขาดงบประมาณ

1.3.4 กองกำกับการตำรวจจราจร

(1) บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่วางไว้ ด้านการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (คนรถ ถนน สิ่งแวดล้อม สัญญาณจราจร)

(1.1) ส่งเสริม สนับสนุน และใช้มาตรการทางกฎหมาย โดยเคร่งครัด เพื่อลดอุบัติเหตุและเสียชีวิต

(1.2) ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการสอบสวนและเปรียบเทียบปรับในคดีอาญาตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก

(1.3) ดำเนินการเกี่ยวกับการติดต่อสื่อสาร การควบคุมจราจรโดยระบบเทคโนโลยีสมัยใหม่ตลอดจนการดำเนินการเกี่ยวกับวิศวกรรมจราจรในหน้าที่ตำรวจ

(1.4) ดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจพิสูจน์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ด้วยการตรวจความมึนเมาของผู้ขับขี่ ตรวจก๊าซ ผุ่น คิววัน และเสียงของรถ

(1.5) เสนอแนวทางป้องกันอุบัติเหตุจราจร

(1.6) ดำเนินการเกี่ยวกับงานสถิติข้อมูลด้านการจราจร

(2) บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่วางไว้ ด้านการแก้ไขปัญหาระบบจราจร (คน รถ ถนน สิ่งแวดล้อม สัญญาณจราจร)

(2.1) รณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เพื่อการเสริมสร้างวินัยจราจรแก่ประชาชน และแสวงหาความร่วมมือในการแก้ไขแก้ไขอุบัติเหตุการจราจร

(2.2) แสวงหาแนวทางให้ผู้ใช้นถนน เคารพกฎจราจรและมีมารยาทในการใช้รถใช้ถนน

(2.3) การประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ให้ความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาระบบจราจร

(2.4) มีแผนงานอำนวยความสะดวกจราจร ดังนี้

- เพื่อให้มีระบบควบคุมสั่งการ และประสานงานภายในพื้นที่รับผิดชอบและพื้นที่ต่อเนื่องอย่างมีระบบและเป็นเอกภาพ

- เพิ่มศักยภาพของตำรวจจราจรให้ปฏิบัติงานและบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ

- บังคับและควบคุมกระแสดการจราจรให้สามารถเคลื่อนไหวได้อย่างเหมาะสม

(2.5) ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกและรักษาความปลอดภัย
ในด้านจราจรทางบก

(3) โครงการเพื่อการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรของหน่วยงาน

(3.1) โครงการพัฒนาระบบปฏิบัติงานศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจร

(3.2) โครงการจัดทำที่เก็บรถ

(3.3) โครงการศึกษาข้อมูลสถิติ

(3.4) การกำหนดแนวทางในการปฏิบัติเกี่ยวกับการจับกุมของตำรวจจราจร

(3.5) โครงการเตรียมการเคลื่อนย้ายศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจร

(3.6) โครงการนำเทคโนโลยีเกี่ยวกับการควบคุมและสั่งการจราจรมา

ควบคุมการสั่งการจราจร

(3.7) โครงการสื่อสารข้อมูลและประชาสัมพันธ์สภาพการจราจรผ่าน

ระบบ Internet

(3.8) โครงการว่าจ้างประเมินผลและจัดทำแผนการปฏิบัติงานจราจร

(3.9) โครงการฝึกอบรมพัฒนาบุคลากรสายงานจราจรทุกระดับ

(3.10) โครงการพัฒนาการจับขังรถจักรยานยนต์

(3.11) โครงการเตรียมบุคลากรเพื่องานที่ใช้เทคโนโลยี เพื่อรองรับปัญหาจราจร

(3.12) โครงการตรวจสอบสภาพตำรวจจราจร

(3.13) โครงการจัดหาอุปกรณ์สำหรับความปลอดภัยในการปฏิบัติหน้าที่

(3.14) โครงการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจร

1.3.5 กองกำกับการตำรวจทางหลวง

(1) บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่วางไว้ ด้านการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (คน
รถ ถนน สิ่งแวดล้อม สัญญาณจราจร)

(1.1) จัดวิทยากรอบรมที่ขนส่งจังหวัดและสาขาเกล่งก่อนรับใบอนุญาตขับขี่

(1.2) จัดวิทยากรให้ความรู้กฎจราจร โรงเรียน, โรงงาน, ชุมชนในจังหวัดระยอง

(1.3) กำชับให้ตำรวจสายตรวจกวาดขันจับกุมผู้ขับรถที่มีอุปกรณ์ไม่ครบ

(1.4) กวดขันจับกุมผู้ทำผิดแปลงรถและสภาพไม่มีความแข็งแรงมาใช้ในทาง

(1.5) กำชับให้เจ้าหน้าที่รถวิทยุสายตรวจพบถนนชำรุดแจ้งเพื่อประสาน

แขวงทางหลวง

(1.6) ตรวจสอบช่วงหรือบริเวณที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้งจัดให้มีป้ายเตือน

- (1.7) มีการตรวจสอบถนนที่มีต้นไม้ปิดบังทัศนวิสัยหรืออาจเป็นอันตราย
- (1.8) ฝนตก ถนนลื่น น้ำท่วม จัดให้มีป้ายเตือน แสงสว่างให้เพียงพอ
- (1.9) ตรวจสอบสัญญาณไฟตามทางร่วมทางแยกให้พร้อมใช้งาน ถ้าพบ

ชำรุดรีบดำเนินการ

(1.10) ตรวจสอบเครื่องหมายบนผิวจราจร และ แสงสว่าง ที่ไม่ชัดเจน และ
อื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

(2) บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่วางไว้ ด้านการแก้ไขปัญหาาระบบจราจร
(คน รถ ถนน สิ่งแวดล้อม สัญญาณจราจร)

(2.1) จัดรวทวิทยุประจำจุดที่มีการจราจรหนาแน่น ในเวลาที่เร่งด่วนออก
ระบบการปฏิบัติงานซักซ้อมการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ

(2.2) ควบคุมการขับรถ ผู้ใช้รถ ใช้ถนน ให้เคารพกฎจราจรโดยเคร่งครัด

(2.3) ณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับรถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎจราจรใน

เทศกาลต่างๆ

(2.4) ควบคุมการจราจรให้รถบรรทุก รถโดยสาร จักรยานปฏิบัติตามกฎ

(2.5) ให้ดำเนินการกับรถที่ไม่ผ่านการตรวจสอบสภาพอย่างจริงจังต่อเนื่อง

(2.6) ประสานงานปรับปรุงผิวการจราจรเป็นหลุม ไม่ราบเรียบ ขรุขระ

(2.7) ประสานงานจัดให้มีป้ายเตือน เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น

(2.8) ประสานงานจัดให้มีป้ายเตือนอย่างชัดเจน เวลาฝนตก มีพายุ

(2.9) จัดให้มีป้ายจราจรที่ชัดเจน

(2.10) ประสานงานปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นถนนที่ไม่สมบูรณ์

(3) แนวปฏิบัติตามบทบาทหน้าที่

(3.1) จัดเจ้าหน้าที่ตั้งจุดตรวจจับความเร็ว

(3.2) จัดเจ้าหน้าที่ตั้งจุดตรวจจับวัดแอลกอฮอล์

(4) โครงการเพื่อการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรของหน่วยงาน

(4.1) โครงการลดปัญหาบนท้องถนนหลวง

(4.2) โครงการอบรมผู้ทำผิดกฎจราจรใน 1 ปี กระทำผิด 2 ครั้ง

(5) การประสานงานภายในหน่วยงานและระหว่างหน่วยงาน

(5.1) มีการจัดข้าราชการตำรวจเข้ารับการอบรมเพื่อให้เกิดความรู้ในการ

ปฏิบัติอย่างถูกต้อง

- (5.2) ติดต่อประสานงานกับแขวงกาหนทางในการแก้ปัญหา
- (6) ปัญหาที่พบส่วนใหญ่ระหว่างการดำเนินงาน
 - (6.1) ประชาชนผู้ใชัรถใช้ถนนไม่เคารพกฎจราจร ขาดวินัยไม่มีน้ำใจเป็นส่วนมาก
 - (6.2) ผู้ใช้รถใช้ถนนไม่เข้าใจกฎหมายจราจร ไม่มีใบอนุญาตขับขี่
- (7) ข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะ
 - (7.1) ให้ความรู้กับเยาวชนเกี่ยวกับกฎจราจรและปฏิบัติโดยเคร่งครัด
 - (7.2) ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อผู้ใช้รถ
 - (7.3) ทุกหน่วยงานที่มีความรับผิดชอบ ร่วมมือกันปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง

1.3.6 สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัด

- (1) บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่วางไว้ ด้านการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (คนรถ ถนน สิ่งแวดล้อม สัญญาณจราจร)
 - (1.1) บทบาทในการวางแผนทางการพัฒนาเมืองหรือชุมชนให้เป็นระเบียบโดยการกำหนดระบบโครงข่ายคมนาคมและขนส่ง ให้สัมพันธ์กับการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต
 - (1.2) การกำหนดระยะถอยร่นหรือที่ว่าง ในการก่อสร้างอาคารจากเขตทางให้เป็นไปตามพ.ร.บ. ควบคุมอาคารและ พ.ร.บ. การผังเมือง
 - (1.3) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง
 - (1.4) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร
- (2) โครงการเพื่อการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรของหน่วยงาน
 - (2.1) โครงการวางและจัดทำผังเมืองรวมจังหวัดระยอง
 - (2.2) โครงการวางและจัดทำผังเมืองรวมอำเภอปลวกแดง
 - (2.3) โครงการวางและจัดทำผังเมืองรวมชุมชนชุมแสง
 - (2.4) โครงการวางและจัดทำผังเมืองรวมชุมชนสุนทรภู่
 - (2.5) จัดทำแผนพัฒนาจังหวัด 5 ปี (พ.ศ. 2545-2549) โดยมีการกำหนดถึงแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการจราจรและขนส่ง
 - (2.6) โครงการวางและจัดทำผังเมืองรวมชุมชน
- (3) การประสานงานภายในหน่วยและระหว่างหน่วย
 - (3.1) คือการเป็นหน่วยงานทำหน้าที่รวบรวมข้อมูลระบบถนนในเขตจังหวัดระยอง (ฐานข้อมูลจังหวัดระยอง)

(4) ปัญหาที่พบส่วนใหญ่ระหว่างดำเนินการ

(4.1) มีงบประมาณไม่เพียงพอต่อความต้องการของสำนักงาน

(4.2) โครงการบางสายมีผลกระทบต่อความปลอดภัยของประชาชนจำนวนมาก แต่ไม่สามารถดำเนินโครงการได้

1.3.7 สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัด

(1) บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่วางไว้ ด้านการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (คนรถ ถนน สิ่งแวดล้อม สัญญาณจราจร) ด้านคน

(1.1) เป็นคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน จังหวัดระยอง

(1.2) เป็นคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกเฉพาะกิจเพื่อป้องกันและแก้ไขสาธารณภัยและอุบัติเหตุจากการจราจรในช่วงเทศกาล

(1.3) เป็นศูนย์ดำเนินการประชาสัมพันธ์รณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล และช่วงวันธรรมดา

(1.4) มีบทบาทในการประชาสัมพันธ์ รณรงค์สร้างความรู้ความเข้าใจในการใช้รถใช้ถนน และเผยแพร่ข่าวประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ

(1.5) รณรงค์สร้างความรู้ความเข้าใจในเรื่องกฎจราจร

(1.6) ประสานงานหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจราจร ในการร่วมแก้ปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นตามที่ประชาชนได้แสดงความคิดเห็นร้องเรียนเข้าสู่รายการวิทยุ

(2) บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่วางไว้ ด้านการแก้ไขปัญหาระบบจราจร (คนรถ ถนน สิ่งแวดล้อม สัญญาณจราจร)

(2.1) สร้างความรู้ความเข้าใจในเรื่องการจับจี้

(3) โครงการเพื่อการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรของหน่วยงาน

(3.1) สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดระยอง มีโครงการประชาสัมพันธ์รณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลปีใหม่ 2548 โดยมีกิจกรรม ดังนี้

- การจัดตั้งศูนย์ประชาสัมพันธ์จังหวัดระยอง ทางสถานีวิทยุท้องถิ่น
- สปอตวิทยุ
- ป้ายประชาสัมพันธ์
- ผลิตเอกสารข่าว

(3.2) สำหรับในช่วงวันธรรมดา ทางสำนักงานประชาสัมพันธ์จะเผยแพร่ข่าวต่างๆ ไป หรือบางครั้ง มีข่าวสถานการณ์จำเป็นที่เร่งด่วน

(3.3) จัดรายการวิทยุตรงรค์ป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร ในช่วงเทศกาล ตลอด 24 ชม.

(4) การประสานงานภายในหน่วยและระหว่างหน่วย

(4.1) ภายในหน่วยงานใช้บุคลากรประสานงานด้วยวาจา การทำความเข้าใจ ในในงานต่างๆ ผ่านการประชุมเป็นหลัก

(4.2) ภายนอกหน่วยงาน มีการจัดการประชุมคณะกรรมการ คณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้มีการจัดทำผังการประสานงาน ระหว่างหน่วยงาน มีการประสานงานในระดับภาค คือ สำนักงานประชาสัมพันธ์เขต 7 จันทบุรี และระดับจังหวัด ศูนย์อำนวยการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุอุบัติเหตุทางถนน เช่น ในช่วงเทศกาลปีใหม่ มีการรายงานเหตุการณ์ผ่านสื่อวิทยุท้องถิ่น จัดทำข่าวเผยแพร่ต่างๆ และยังมีการประสานงานกับสถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทย จังหวัดระยอง สถานีวิทยุท้องถิ่นต่างๆ เช่น อ.ส.ม.ท.ระยอง

(4.3) ประสานงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ในการดำเนินการแก้ไข จุดเสี่ยงจุดอันตราย ป้ายสัญญาณจราจรอื่นๆ ตามที่ประชาชนได้ร้องเรียนผ่านรายการวิทยุ

(5) ปัญหาที่พบส่วนใหญ่ระหว่างดำเนินการ

(5.1) งบประมาณไม่เพียงพอกับโครงการที่ดำเนินการอยู่และที่ยังไม่ได้ดำเนินการ

(5.2) ขาดบุคลากร ไม่เพียงพอต่อปริมาณงานที่มีอยู่

(5.3) หน่วยงานบางแห่งยังขาดบุคลากร เครื่องมืออุปกรณ์ ในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น อย่างทันทั่วทั้งที่ใช้ระยะเวลาดำเนินการค่อนข้างนานเกินไป

(5.4) ขาดการประสานงานกันระหว่างหน่วยงาน และ เจ้าหน้าที่ของหน่วยงาน ในอันที่จะร่วมแก้ไขปัญหา

1.3.8 สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด

(1) บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่วางไว้ ด้านการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (คนรถ ถนน สิ่งแวดล้อม สัญญาณจราจร

(1.1) เตรียมความพร้อมด้านวัสดุ อุปกรณ์ บุคลากร และซักซ้อมแผนรองรับอุบัติเหตุจราจรช่วงเทศกาลต่าง ๆ

(1.2) จัดกิจกรรมรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจราจร ช่วงสัปดาห์รณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุ ร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ

- (1.3) ตรวจสอบแอลกอฮอล์ทางลมหายใจในผู้ขับขี่ยานยนต์
- (1.4) ซ้อมแผนปฏิบัติการรับมืออุบัติเหตุตามโรงพยาบาลต่าง ๆ
- (1.5) อบรม บุคลากร ที่เกี่ยวข้องกับการดูแลผู้ประสบอุบัติเหตุจราจร
- (1.6) พัฒนางานการตรวจและรักษาผู้ป่วยอุบัติเหตุ
- (1.7) พัฒนาเครือข่ายระบบบริการรักษาพยาบาล ณ จุดเกิดเหตุ (EMS)
- (1.8) ดำรงอัตราการสมหมวกนิรภัยและเข็มขัดนิรภัย

1.3.9 โรงพยาบาลเอกชน

(1) บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่วางไว้ ด้านการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (คนรถ ถนน สิ่งแวดล้อม สัญญาณจราจร)ด้านคน

(1.1) มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในการเรียกใช้บริการหน่วยพยาบาล โดยใช้เบอร์ฉุกเฉิน 038-617191

(1.2) มีการซ้อมแผนอุบัติเหตุหมู่ทุกปี เพื่อเตรียมความพร้อมของทีมแพทย์ และเวชภัณฑ์ให้พร้อมใช้ทันที

(2) โครงการเพื่อการป้องกันแก้ไขปัญหอุบัติเหตุจราจรของหน่วยงาน

(2.1) บริการศูนย์ EMS ช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ ณ จุดเกิดเหตุตลอด 24 ชม.

(2.2) มีทีมแพทย์พยาบาลสอนและให้ความรู้เกี่ยวกับการดูแล และให้การพยาบาลผู้ประสบเหตุ

(2.3) เปิดศูนย์วิทยุ สื่อสาร กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ และหน่วยกู้ภัยตลอด 24 ชม.

1.3.10 สำนักงานศึกษาธิการจังหวัด

(1) บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่วางไว้ ด้านการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (คนรถ ถนน สิ่งแวดล้อม สัญญาณจราจร)

(1.1) ในด้านการจัดหลักสูตรที่ให้เล็งเห็นถึงปัญหาของอุบัติเหตุ

(1.2) ครูจะจัดกิจกรรมที่สอดแทรก การป้องกันอุบัติเหตุ

(1.3) ให้ความรู้แก่นักเรียนทุกระดับชั้น

(1.4) จัดกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการจราจร

(1.5) ให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการจราจร

(1.6) ส่งเสริมให้ปฏิบัติตามกฎหมาย

(1.7) มีการตรวจสอบสภาพรถให้พร้อมใช้งานอยู่ตลอดเวลา

(1.8) ชี้แจงเกี่ยวกับสภาพรถมาตรฐาน / การดัดแปลง

(1.9) เมื่อมีการสร้างถนนต้องทำให้ถูกต้องตามหลักสูตรการทางวิศวกรรม โดยขอความร่วมมือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(1.10) มีสัญญาณจราจรเอื้อต่อการเรียนรู้

(1.11) ติดตั้งสัญญาณจราจรภายในโรงเรียน

(1.12) จัดให้มีอาสาสมัครแจ้งข่าว

(2) บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่วางไว้ ด้านการแก้ไขปัญหาจราจรระบบจราจร (คน รถ ถนน สิ่งแวดล้อม สัญญาณจราจร)

(2.1) อบรมให้ความรู้กับบุคลากร

(3) โครงการเพื่อการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรของหน่วยงาน

(3.1) การให้นักเรียนมีส่วนร่วมในการจราจร

(3.2) ปรับปรุงหลักสูตรสุขศึกษา (เพิ่มเติมการจราจรในบทเรียน)

(3.3) ติดตั้งเครื่องหมายจราจรในโรงเรียน

(3.4) โครงการสร้างเสริมระเบียบวินัยในการจราจรอย่างยั่งยืน

1.3.11 องค์การบริหารส่วนจังหวัด

(1) บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่วางไว้ ด้านการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (คน รถ ถนน สิ่งแวดล้อม สัญญาณจราจร)ด้านคน

(1.1) สนับสนุนงบประมาณหน่วยงานต่างๆ ในการฝึกอบรมการจราจร

(1.2) ตรวจสอบเช็ครถให้มีสภาพการใช้งานได้อยู่เสมอ

(1.3) ซ่อมบำรุงรักษาทางให้มีสภาพดีอยู่เสมอ

(1.4) ตัดแต่งหญ้าข้างทางของถนนที่รบกวน

(1.5) ตรวจสอบเช็คและซ่อมไฟสัญญาณจราจรให้ใช้งานได้

(2) บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่วางไว้ ด้านการแก้ไขปัญหาจราจร (คน รถ ถนน สิ่งแวดล้อม สัญญาณจราจร)

(2.1) ประสานงานกับหน่วยงานหลักในการแก้ปัญหา

(2.2) จัดหายานพาหนะใหม่

(2.3) สร้างถนนใหม่ให้เพียงพอกับปริมาณการจราจร

(2.4) ดูแลรักษาอยู่เสมอ

- (3) โครงการเพื่อการป้องกันแก้ไขปัญหาคดีอุบัติเหตุจราจรของหน่วยงาน
 - (3.1) ซ่อมบำรุงรักษาทางให้ถูกต้องตามหลักวิศวกรรมของสายงานที่รับผิดชอบ
 - (3.2) ให้การสนับสนุนการประชาสัมพันธ์ในสายการจราจรให้ถูกต้องตามกฎหมายและนโยบาย
- (4) แนวปฏิบัติตามบทบาทหน้าที่
 - (4.1) ควรเสนอผลการวิจัยให้ผู้บริหารทราบเพื่อเป็นนโยบายในการบริหารต่อไป
- (5) การประสานงานภายในหน่วยงานและระหว่างหน่วยงาน
 - (5.1) ตั้งหน่วยงานประสานเรื่องการป้องกันและแก้ไขปัญหาคดีโดยเฉพาะ
- (6) ปัญหาที่พบส่วนใหญ่ระหว่างการดำเนินงาน
 - (6.1) งบประมาณไม่เพียงพอ
- (7) ข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะ
 - (7.1) ควรตั้งศูนย์ภายในศูนย์เดียวของจังหวัด
 - (7.2) ขยายปริมาณส่วนกลาง (ให้เพียงพอกับการแก้ไขปัญหาคดี)

1.3.12 เทศบาล

- (1) บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่วางไว้ ด้านการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (คนรถ ถนน สิ่งแวดล้อม สัญญาณจราจร)
 - (1.1) สร้างและพัฒนาเครือข่ายองค์กรชุมชนในการดูแลอุบัติเหตุ เช่น อปพร.
 - (1.2) เป็นหน่วยงานสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่างๆ ในเขตพื้นที่จังหวัดระยอง
 - (1.3) ซ่อมแซมถนนที่ชำรุดในส่วนที่รับผิดชอบ
 - (1.4) ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างในทางแยก
 - (1.5) ซ่อมแซม/เปลี่ยนไฟที่ชำรุด
 - (1.6) ปรับปรุงสัญญาณไฟเขียวแดงให้ทันสมัย
 - (1.7) สนับสนุนป้ายสัญญาณจราจรและสีผิวการจราจร
- (2) บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่วางไว้ ด้านการแก้ไขปัญหาระบบจราจร (คนรถ ถนน สิ่งแวดล้อม สัญญาณจราจร)
 - (2.1) จัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก และเสริมสร้างมาตรการความปลอดภัยแก่ประชาชน และนักท่องเที่ยว

(3) โครงการเพื่อป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากรถของหน่วยงาน
 (3.1) ตั้งด่านตรวจผู้ขับขี่ ตรวจวัดแอลกอฮอล์ ในช่วงเทศกาล ในเขตเทศบาล
 (3.2) เข้าร่วมโครงการสัมมนาในระดับชาติ เรื่อง อุบัติเหตุจากรถ เพื่อหา
 แนวคิดในการในการจัดการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ

(4) การประสานงานภายในหน่วยและระหว่างหน่วย
 (4.1) การร่วมมือกับภาคประชาชนในการหาสาเหตุของปัญหา และหาวิธี
 ทางแก้ไขปัญหาร่วมกัน

(4.2) ร่วมมือตำรวจในการจัดการจราจร ในเขตเทศบาล และการตั้งด่าน
 ตรวจจับรถ ในช่วงเทศกาล

(4.3) ร่วมมือกับทางจังหวัด ในการจัดทำโครงการลดอุบัติเหตุ

1.3.13 องค์การบริหารส่วนตำบล

(1) บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่วางไว้ ด้านการป้องกันอุบัติเหตุจากรถ (คน
 รถ ถนน สิ่งแวดล้อม สัญญาณจราจร)

(1.1) ส่วนโยธาจะทำหน้าที่เกี่ยวกับงานสำรวจ ออกแบบ เขียนแบบถนน สะพาน

(1.2) มีการจัดทำรายจ่ายเพื่อการพัฒนาถนน และสร้างถนนใหม่

(1.3) อำนาจหน้าที่ของ อบต. ต้องจัดให้มีการบำรุงรักษาทางน้ำ และทางบก

(1.4) อบต. ต้องรักษาความสะอาดของถนน ทางเดิน

(1.5) จัดให้มีการรักษาความสะอาดของ ถนน ทางเดิน และที่สาธารณะ
 รวมทั้งการกำจัดขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูลบนทางถนน

(1.6) ให้มีและบำรุงการไฟฟ้า หรือแสงสว่าง

(1.7) มีการประสานงานและแจ้งทางหน่วยงานที่ดูแล และบำรุงรักษาทาง

(1.8) การจัดเงินอุดหนุน ให้ทางแขวงการทาง หรือหน่วยงานที่ดูแลอยู่

(2) บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่วางไว้ ด้านการแก้ไขปัญหาระบบจราจร
 (คน รถ ถนน สิ่งแวดล้อม สัญญาณจราจร)

(2.1) จัดให้มีการบำรุงทางถนน

(3) การประสานงานภายในหน่วยและระหว่างหน่วย

(3.1) การประสานงานร่วมกับตำรวจ

(3.2) การประสานงานร่วมกับสำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดระยอง

1.3.14 สำนักงานนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด (กนอ.)

(1) บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่ได้วางไว้เกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร จังหวัดระยอง

เนื่องจากบทบาทหน้าที่ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานนั้น สามารถทำได้ในพื้นที่เขตรับผิดชอบ คือ เขตนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด กนอ. จึงได้ประกาศเขตพื้นที่นิคม ฯ เป็นเขตควบคุมความเร็วโดยกำหนดควบคุมความเร็วของรถบรรทุก ไม่เกิน 60 กม./ชม. รถยนต์นั่ง 80 กม./ชม. ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรตามแยกต่างๆ ในพื้นที่ และกรณีผู้ประกอบการขนส่งที่เข้ามาประกอบการให้บริการในพื้นที่นิคม ฯ กนอ. จะประสานงานให้ผู้ประกอบการขอความร่วมมือในการกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องมีแผนตอบโต้ภาวะฉุกเฉินกรณีเกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น

(2) บทบาทหน้าที่เกี่ยวกับการดำเนินงานด้านการจราจร

ในส่วนพื้นที่ของนิคม ฯ ก็จะมีการดำเนินการเกี่ยวกับการจัดการจราจรในพื้นที่ โดยการประสานงานความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ สถานีตำรวจภูธรตำบล (สภต.) ห้วยโป่งในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจร ช่วง ชม. เร่งรัด หรือหากผู้ประกอบการมีข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะในการปรับปรุงแก้ไขการจราจร กนอ. ก็จะมาพิจารณาความเหมาะสมหรือการดำเนินการปรับปรุงแก้ไขร่วมกัน

(3) การประสานงานกับหน่วยงานอื่น

มีการประสานงานกับหน่วยงานอื่นๆ กนอ. จะดำเนินการตามลักษณะของการเกิดเหตุ ในแต่ละครั้ง โดยการดำเนินแบ่งเป็น 2 กรณี คือ

- กรณีเป็นรถของผู้ประกอบการขนส่งที่ประกอบการอุตสาหกรรมในพื้นที่นิคม ฯ ใช้บริการอยู่ก็จะประสานกับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมที่ใช้บริการของผู้ประกอบการขนส่งนั้นๆ เพื่อดำเนินการตามแผนฉุกเฉินของแต่ละบริษัท

- กรณีเป็นบุคคลทั่วไปก็จะประสานงาน เจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่, อาสาสมัครกู้ภัย (มูลนิธิต่างๆ) , เทศบาลฯ หรือผู้ประกอบการอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในการช่วยเหลือ

(4) การปฏิบัติตามหน้าที่ : ขั้นตอนในการช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ

ได้กล่าวไปแล้วในข้อข้างต้น ก็จะทำตามขั้นตอนของแต่ละหน่วยงานที่เข้าช่วยเหลือ กนอ. จะเป็นผู้ประสานงาน การช่วยเหลือผู้ประสบเหตุหรือการประสานงานการให้ข้อมูลในกรณีที่เป็นการประสบเหตุกับสารเคมี โดยขั้นตอนการช่วยเหลือก็จะปฏิบัติงานร่วมกันกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

สิ่งที่หน่วยงานได้วางแผน และคาดว่าจะดำเนินการ เกี่ยวกับการป้องกัน และแก้ไขปัญหาจราจร

สำหรับแผนงานและคาดว่าจะดำเนินการ เกี่ยวกับการป้องกัน และแก้ไข ปัญหาจราจร ที่คาดว่าจะดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องการขอความร่วมมือรถบรรทุกขนส่งให้งดการใช้ ถนนในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน และผู้ประกอบการดำเนินการตามกฎหมายกรณีมีกฎหมายใหม่ออกมา

(5) ปัญหาที่พบระหว่างการทำงาน

บางครั้งพบว่า การดำเนินการไม่ได้รับความร่วมมือจากผู้ประกอบการขนส่ง (จำนวนน้อย) แต่ปัญหาที่พบจากการเกิดเหตุในส่วนมากพบว่าเกิดจากการไม่ชำนาญเส้นทาง ความประมาทของผู้ขับขี่ การไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ตามลำดับ

1.3.15 มุลนิธิ

(1) บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่วางไว้ ด้านการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (คน รถ ถนน สิ่งแวดล้อม สัญญาณจราจร)

(1.1) แนะนำอาสาสมัครให้เคารพกฎจราจร

(1.2) เตรียมความพร้อมของสภาพรถ และตรวจสภาพรถให้อยู่สภาพพร้อมใช้งานได้ตลอดเวลา

(1.3) การจัดเตรียมอุปกรณ์ช่วยชีวิตผู้ประสบภัยในรถ เช่น ถังออกซิเจน, กระดานรอง, เฟือก

(2) บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่วางไว้ ด้านการแก้ไขปัญหาระบบจราจร (คน รถ ถนน สิ่งแวดล้อม สัญญาณจราจร)

(2.1) รับแจ้งเหตุจากประชาชนที่ศูนย์มูลนิธิ ผ่านทางโทรศัพท์ วิทยุสื่อสาร

(2.2) เวลาเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน จัดอาสาสมัครดูแลเรื่องการจราจร ร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ

(2.3) ร่วมมือกับตำรวจในการอำนวยความสะดวกในการจราจร

(3) แนวปฏิบัติตามบทบาทหน้าที่

(3.1) ทางมูลนิธิ ได้รับการแจ้งเหตุมาจากชาวบ้านประชาชน (ซึ่งเป็นปริมาณร้อยละ 60 ของผู้ประสบเหตุ)

(3.2) เมื่อรถช่วยเหลือของมูลนิธิถึงที่เกิดเหตุ ก็จะเริ่มช่วยเหลือโดยด่วน และจะพิจารณาเป็นกรณี โดยหลักเป็นการปฐมพยาบาลเบื้องต้น เพื่อบรรเทาให้อาการเบาลงก่อน

ถึงโรงพยาบาล แต่ถ้าบางรายขาดข้อมูลในการปฐมพยาบาล ก็จะถามทางศูนย์มูลนิธิ หรือสอบถามทางโรงพยาบาล

(3.3) หลังจากนั้นที่ส่งต่อโรงพยาบาล โดยเร่งด่วน เมื่อผู้ประสบอุบัติเหตุถึงโรงพยาบาล เจ้าหน้าที่มูลนิธิจะให้ข้อมูลต่างทั้งการเกิดเหตุ เมื่อไหร่ที่เกิดเหตุ ข้อมูลส่วนตัวของผู้ประสบเหตุ และติดต่อญาติให้ถ้ารู้

(4) โครงการเพื่อการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรของหน่วยงาน

(4.1) จัดอบรมจราจรให้กับอาสาสมัครกู้ภัย ร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อจัดจราจรทางร่วม และทางแยก

(4.2) มีการจัดอบรมประจำปี ตามพื้นที่แต่ละจุดที่หน่วยกู้ภัยประจำจุดอยู่ โดยมีวิทยากรเป็นตำรวจ และโรงพยาบาล อบรมเรื่องการปฐมพยาบาล การเคลื่อนย้าย และอบรมที่โรงพยาบาล ให้กับเจ้าหน้าที่หน่วยกู้ภัย อีก 100 กว่าคน

(4.3) การอบรมด้านการจราจร และด้านกฎหมาย

(4.4) จัดทำฝีก่อนตามตนเองเพื่อเป็นการช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ และเป็นการลดต้นทุน

(5) การประสานงานภายในหน่วยและระหว่างหน่วย

(5.1) มีการประสานงานกับทางเจ้าหน้าที่ตำรวจในการแจ้งจุดเกิดเหตุ ทำงานร่วมกันในที่เกิดเหตุ การจัดส่งผู้ประสบภัยไปยังโรงพยาบาล และการให้ความรู้ด้านกฎหมายจราจร

(5.2) มีการประสานงานกับโรงพยาบาลในการจัดผู้ป่วยส่ง ช่วยติดต่อญาติให้ผู้ประสบภัย และยังร่วมกับโรงพยาบาล โดยได้รับการฝึกอบรมการปฐมพยาบาล การช่วยเหลือผู้ประสบภัยอย่างถูกวิธี

(6) ปัญหาที่พบส่วนใหญ่ระหว่างดำเนินการ

(6.1) ต้องการให้ความร่วมมือกับหน่วยงานอื่นๆ ในการป้องกันอุบัติเหตุ เช่น แขวง ในการแก้ไขทางถนน หรือ เช่น การเพิ่มแยกไฟแดง ในจุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การทำงานร่วมกับเทศบาลในการขอความร่วมมือต่าง ๆ

1.4 ผลการวิเคราะห์สภาพปัญหาที่แท้จริงในพื้นที่ แนวทางการแก้ไขปัญหาและรูปแบบระบบการประสานเครือข่าย เพื่อการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุจราจร

เพื่อให้ทราบถึงสภาพปัญหาที่แท้จริงในพื้นที่ และแนวทางการแก้ไขปัญหาที่สามารถเป็นไปได้ โดยที่ทางชุมชนสามารถบริหารจัดการภายในพื้นที่ได้ เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาอย่างยั่งยืนต่อไปนั้น ทางคณะนักวิจัยจึงได้จัดการประชุมกลุ่มเฉพาะ (Focus group) ขึ้นภายในพื้นที่ 5 จุด คือ จุดแยกโพธิ์ทอง แยกสหกรณ์ โคงสองสลึง สีแยกทับมา และ ยูเทิร์นหน้าปั้ม ปตท. และหน้าวัดโชคหิน ซึ่งในแต่ละจุดนั้นมีประชาชนและผู้ที่มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา ณ จุดเสี่ยงนั้น ๆ เข้าร่วมประชุมด้วย ซึ่งผลการประชุมมีดังนี้

1.4.1 แยกโพธิ์ทอง

(1) สภาพปัญหาที่เกิดขึ้น

(1.1) อุบัติเหตุที่แยกนี้เกิดจากการชนท้ายเสียส่วนใหญ่ เพราะถนนมีลักษณะเป็นคอกขวด ทำให้รถต้องทำการชะลอและหยุดรถ ทำให้รถข้างหลังที่วิ่งมาด้วยความเร็วไม่ทันได้ระวังเกิดการชนท้ายขึ้น

(1.2) สัญญาณไฟจราจรเสียทำให้เกิดอุบัติเหตุด้วยเช่นกัน ซึ่งไม่สามารถทำการซ่อมแซมด้วยตนเองได้เนื่องจากส่วนใหญ่เกิดปัญหาที่ตัวระบบคอมพิวเตอร์ของสัญญาณจราจร ต้องทำการแจ้งให้ช่างจากทางกรุงเทพฯ เดินทางมาซ่อม ซึ่งจะเสียเวลานานมากกว่าช่างจะเข้าทำการซ่อมแซม ส่วนเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบนั้นก็เพียงคนเดียว ไม่สามารถเข้าทำการซ่อมแซมในหลาย ๆ จุดได้ทันท่วงที

(1.3) จุดยูเทิร์นบริเวณใกล้แยกนั้น ไม่มีจุดพักรถก่อนที่จะทำการยูเทิร์น จึงทำให้เกิดการชนท้ายเช่นกัน เนื่องจากรถที่จะทำการยูเทิร์นนั้นต้องทำการหยุดรถเพื่อรอยูเทิร์นตรงกลางถนน ทำให้รถที่ตามมาด้วยความเร็วสูงและไม่ทันสังเกตชนท้าย

(1.4) สภาพถนนที่มีการเปลี่ยน ทำให้รถลื่นเสียหลักเมื่อมีการขับมาด้วยความเร็วสูง และหากมีกรณีที่ฝนตกด้วยแล้วยังเป็นการเพิ่มความอันตรายยิ่งขึ้นไปอีก เพราะทำให้บึงคัปรอยาก

(2) วิธีการแก้ปัญหา

(2.1) เสนอให้แขวงการทาง ปรับปรุงพื้นผิวถนนให้มีความปลอดภัยมากขึ้น โดยเทศบาลจะช่วยในการออกแบบ

(2.2) เสนอให้แขวงการทางเพิ่มที่พักรถก่อนที่จะถึงจุดยูเทิร์น

(2.3) เสนอให้แขวงการทางเพิ่มเจ้าหน้าที่ที่ทำหน้าที่ในการซ่อมแซม
สัญญาณไฟจราจร

(2.4) เสนอให้แขวงการทางขยายผิวจราจรบริเวณที่เป็นคอขวดออก เพื่อ
ลดการแออัดและการชนท้าย

1.4.2 แยกสหกรณ์

(1) สภาพปัญหาที่เกิดขึ้น

(1.1) สัญญาณไฟจราจรเสียทำให้เกิดอุบัติเหตุด้วยเช่นกัน ซึ่งไม่สามารถ
ทำการซ่อมแซมด้วยตนเองได้เนื่องจากส่วนใหญ่เกิดปัญหาที่ตัวระบบคอมพิวเตอร์ของสัญญาณ
จราจร ต้องทำการแจ้งให้ช่างจากทางกรุงเทพฯ เดินทางมาซ่อม

(1.2) เนื่องจากบริเวณนี้เป็นเขตชุมชน ในช่วงโมงเร่งด่วนมักเกิดอุบัติเหตุ
เนื่องจากรถที่สัญจรไปมาเน้นใช้ความเร็วสูงเมื่อวิ่งผ่านแยกนี้

(1.3) พื้นผิวถนนแฉกไม่เพียงพอต่อการสัญจรในช่วงโมงเร่งด่วน
เนื่องจากในช่วงนี้มีการก่อสร้างอยู่บริเวณริมถนนด้วยจึงทำให้ช่องทางยังแฉกเข้าไปอีก

(2) การแก้ปัญหา

(2.1) เสนอให้แขวงการทางทำการซ่อมบำรุงเมื่อเกิดการเสียหายของสัญญาณ
ไฟจราจร

(2.2) เพิ่มป้ายเตือนก่อนที่จะเข้าแยกเพื่อลดความระมัดระวัง เช่นป้าย
เตือนที่เขียนว่า บริเวณข้างหน้าเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง

(2.3) ตั้งกรวย เพื่อชะลอรถก่อนถึงแยกอังกฤษ

(2.4) ตัดเกาะกลางของแต่ละข้างของแยกออกบ้างเพื่อเพิ่มพื้นผิวจราจรให้
กว้างมากขึ้น ซึ่งมีความต้องการให้แขวงการทางทำหนังสือประสานมาทางเทศบาลแล้วทางเทศบาล
จะรับเป็นธุระให้

(2.5) ในกรณีช่วงโมงเร่งด่วนต้องการให้มีเจ้าหน้าที่ทำการ โบกธงบริเวณ
แยก เพื่อช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรที่แออัด

(3) เรื่องอื่นๆ

(3.1) ผู้แจ้งเหตุเมื่อเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นมอเตอร์ไซค์รับจ้าง
เนื่องจากเป็นหนึ่งในทีมของกู้ภัย

(3.2) การจัดส่งผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่ส่งมายังโรงพยาบาลแก่ง หลังจากนั้น หากผู้ป่วยมีสภาพเกินกว่าที่โรงพยาบาลจะทำการรักษาได้ ก็จะทำการส่งต่อผู้ป่วยไปยังโรงพยาบาลระยองต่อไป

(3.3) เรื่อง พรบ. และทะเบียนรถนั้น ทางขนส่งได้ออกกฎให้รถทุกคัน ต้องต่อ ทะเบียน พร้อมกับ พรบ. ในวันเดียวกัน เพื่อแก้ปัญหาในเรื่องของ พรบ. หมดอายุ พร้อมกันทั่วประเทศ

(3.4) หากจะมีการจัดประชุมหรือกันเองภายในพื้นที่ในเรื่องของการจัดการด้านจราจร ทางมูลนิธิยินดีที่จะเป็นสื่อกลางในการประสานงานให้ โดยอนุญาตให้ใช้สถานที่ภายในมูลนิธิเป็นที่จัดประชุม โดยมีทางเทศบาลเป็นแกนนำหลักในการเชิญประชาชนในชุมชนที่เกิดปัญหาเข้ามาประชุม

1.4.3 โค้งสองสลึง

(1) สภาพปัญหาที่เกิดขึ้น

(1.1) ขาดป้ายเตือน ขาดไฟกระพริบ ป้ายจำกัดความเร็ว และแสงสว่างไม่เพียงพอ

(1.2) ต้นไม้ที่อยู่บริเวณร่องกลางถนนมีการบดบังทัศนวิสัยในการมองเห็นก่อนที่จะเข้าโค้ง

(1.3) พื้นผิวถนนลื่น และมีความลาดเอียงไม่เพียงพอเมื่อเข้าโค้ง

(1.4) กรวยที่จะทำการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อนนั้นไม่เพียงพอ

(1.5) การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดกับคนนอกพื้นที่เนื่องจากไม่ชินเส้นทางทำให้เกิดอุบัติเหตุเมื่อทำการเข้าโค้ง

(2) การแก้ปัญหา

(2.1) เสนอให้แขวงทางทางติดป้ายเตือน และสัญญาณไฟชนิดต่างๆ ให้เพียงพอ เพื่อลดอุบัติเหตุ

(2.2) เสนอให้มีการถมร่องบริเวณกลางถนน ให้เป็นเกาะกลางถนนแทนเพื่อป้องกันไม่ให้รถตกลงไปในร่อง เพราะจะทำให้เกิดการบาดเจ็บและเสียหายมาก

(2.3) ให้แขวงทางทางทำการตัดไม้ใหญ่บริเวณกลางถนน และริมถนนออกเพื่อที่จะสามารถเห็นรถ หรือเส้นทางข้างหน้าได้อย่างชัดเจน

(2.4) เทศบาลอนุมัติเงินเพื่อจัดซื้อกรวยสะท้อนแสงเพื่อใช้ในงานด้านอุบัติเหตุจราจร ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อน

(2.5) เสนอให้แขวงทางปรับปรุงพื้นผิวถนนให้เป็นพื้นผิวหยาบเพื่อป้องกันการลื่นของรถ

(2.6) ทำการกวาดจับตรวจจับรถซึ่งโดยขอความร่วมมือจากทางประชาชนช่วยกันตักเตือนและสอดส่องดูแลบุตรหลาน

(2.7) ต้องการให้มีการจัดอบรมให้ชาวบ้านมีความเข้าใจด้านการช่วยเหลือผู้ประสบภัย ทั้งในด้านการเคลื่อนย้ายผู้ป่วย การตรวจเช็คสภาพของผู้ป่วย

1.4.4 สี่แยกทับมา

(1) สภาพปัญหาที่เกิดขึ้น

(1.1) บริเวณแยกมีพื้นที่มากเกินไป

(1.2) ช่วงเวลาสัญญาณไฟสำหรับการปล่อยรถไม่สอดคล้องกับพื้นที่ถนน

(1.3) พฤติกรรมการขับขี่ของประชาชนที่ชอบขับรถเร็ว

(2) การแก้ไขปัญหา

(2.1) อบรมประชาชนให้มีพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย

(2.2) ปรับช่วงเวลาการปล่อยสัญญาณไฟจราจรใหม่

1.4.5 ยูเทิร์นหน้าปั้ม ปตท. และหน้าวัดโชคหิน

(1) สภาพปัญหาที่เกิดขึ้น

(1.1) ปริมาณรถมีจำนวนมาก

(1.2) ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร

(1.3) มีการก่อสร้างท่อระบายน้ำเป็นประจำ

(1.4) ไฟฟ้าและแสงสว่างไม่เพียงพอ

(2) การแก้ไขปัญหา

(2.1) แขวงทางปรับปรุงสภาพพื้นผิวถนน และไฟส่องสว่าง

(2.2) จัดอุปกรณ์ส่องสว่าง หรือไฟกระพริบให้แก่กู้ภัย เพื่อป้องกันการ

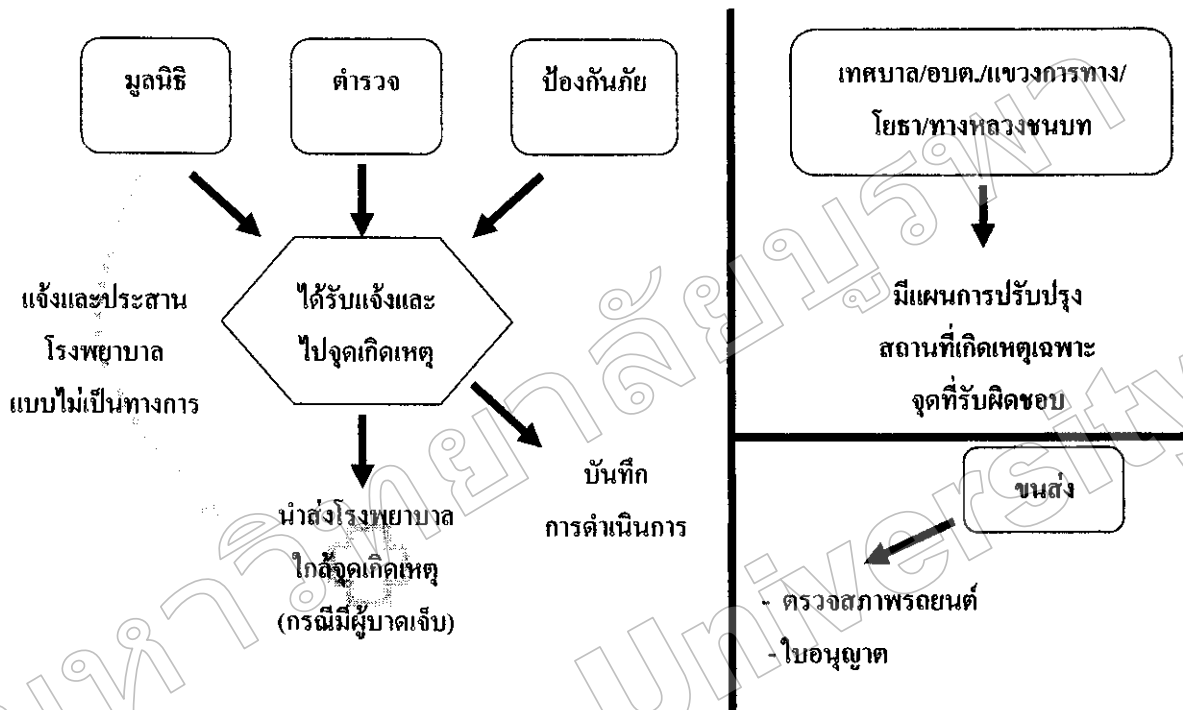
เกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อนขณะให้การช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ

(2.3) ให้เทศบาลดำเนินการอบรมพนักงานขับรถของโรงงาน ประชาชน

ในพื้นที่ให้มีพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย

1.5 ผลการวิเคราะห์รูปแบบการประสานงานด้านการจัดการอุบัติเหตุจากรถบรรทุกในแต่ละช่วงของการเกิดอุบัติเหตุ

1.5.1 การประสานงานเมื่อเกิดอุบัติเหตุและการแก้ไขปัญหา



แผนภูมิที่ 4 การประสานงานเมื่อเกิดอุบัติเหตุและการแก้ไขปัญหา

จากแผนภูมิที่ 4 การประสานงานเมื่อเกิดอุบัติเหตุ และการแก้ไขปัญหา เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นทางมูลนิธิ ตำรวจ และป้องกันภัย จะได้รับการแจ้งเหตุ และไปยังจุดเกิดเหตุในทันที ต่อจากนั้น จะทำการแจ้งและประสานงานไปทางโรงพยาบาล อย่างไม่เป็นทางการ เพื่อให้ทางโรงพยาบาลทำการเตรียมเครื่องมือในการรักษาผู้บาดเจ็บ พร้อมทั้งนำผู้บาดเจ็บส่งโรงพยาบาล และทำการบันทึกการดำเนินการไว้ด้วย

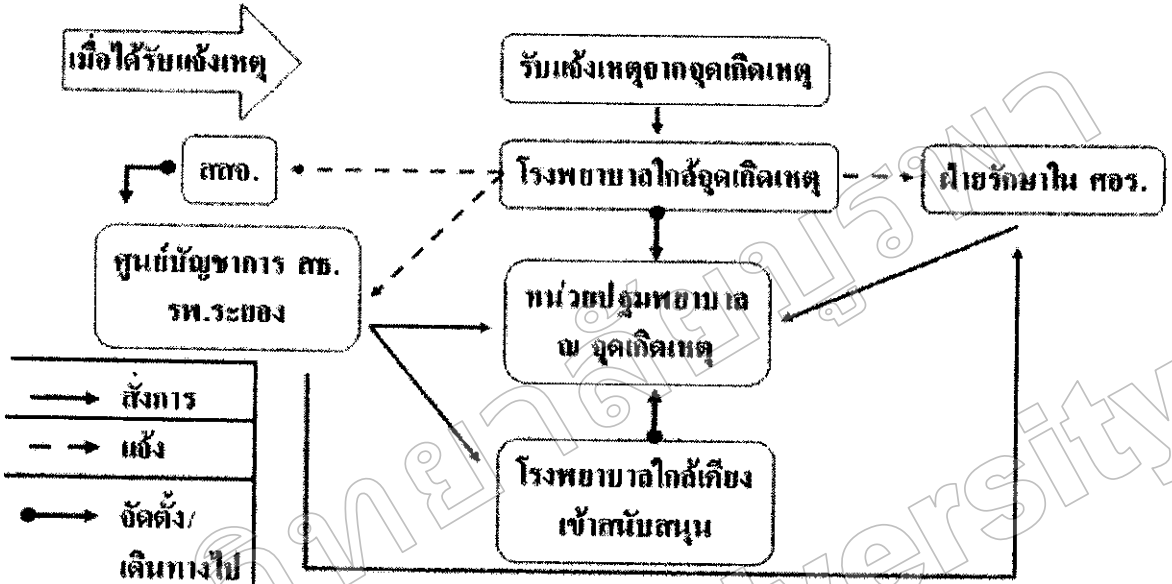
ในขณะที่ เทศบาล/อบต./โยธา/แขวงกรทาง/ทางหลวงชนบท จะมีแผนการปรับปรุงสถานที่เกิดเหตุเฉพาะจุดที่รับผิดชอบ เพื่อป้องกันการเกิดเหตุซ้ำ

ทางสำนักงานขนส่งจังหวัดนั้นก็จะทำหน้าที่ในการตรวจสอบสภาพรถยนต์ ให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสมต่อการใช้งาน พร้อมทั้งออกใบอนุญาตขับขี่แก่ผู้ขับขี่

ซึ่งในสภาพปกติหน่วยงาน แต่ละหน่วยก็ดำเนินการตามหน้าที่ที่หน่วยงานได้รับมอบหมาย โดยไม่ได้มีการเชื่อมต่อเครือข่าย ข้อมูลอย่างเป็นระบบ เพื่อการเตรียมพร้อมรับสถานการณ์ที่จะเกิดขึ้น

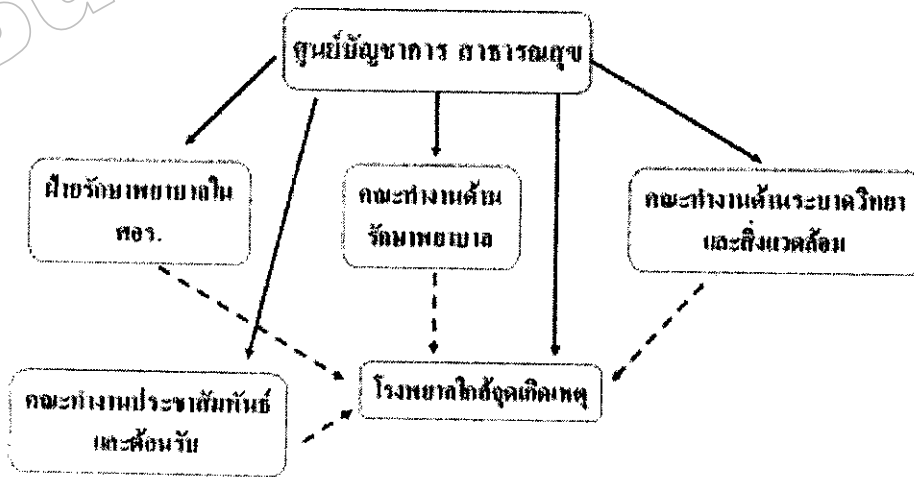
1.5.2 การประสานงานกรณีเกิดอุบัติเหตุฉุกเฉินทุกกรณี

ตัวอย่าง แผนการดูแลผู้บาดเจ็บของศูนย์อำนวยความสะดวกร่วม (ศอร.) กรณีเหตุฉุกเฉินทุกสาเหตุ โดยมีสายด่วน 1669 หรือ 611104 ต่อ 1669 หรือ 2094



แผนภูมิที่ 5 การประสานงานกรณีเกิดอุบัติเหตุฉุกเฉินทุกกรณี

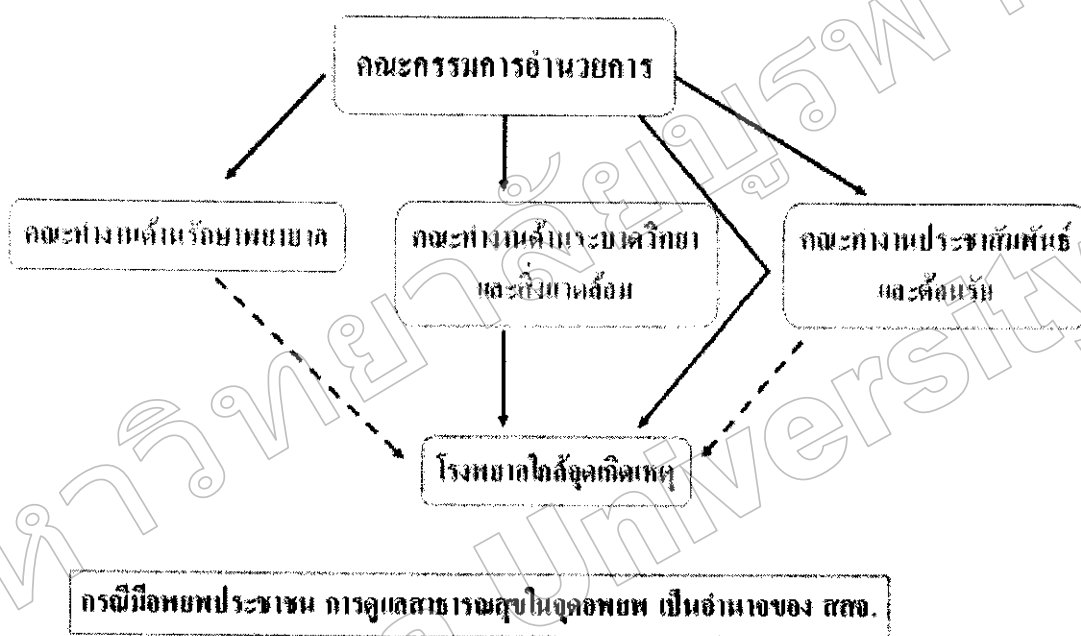
จากแผนภูมิที่ 5 เมื่อได้รับแจ้งเหตุจากจุดเกิดเหตุ ทางโรงพยาบาลที่ใกล้จุดเกิดเหตุมากที่สุด ทำการแจ้งไปยัง สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด(สจจ.) ฝ่ายรักษาใน ศอร. และศูนย์บัญชาการสาธารณสุข โรงพยาบาลระยอง หลังจากนั้น ทางศูนย์บัญชาการสาธารณสุข โรงพยาบาลระยอง ไปยังจุดเกิดเหตุและสั่งการไปยัง ฝ่ายรักษาใน ศอร. และ โรงพยาบาลใกล้เคียงเข้าสนับสนุน ณ จุดเกิดเหตุเพื่อทำการปฐมพยาบาล



แผนภูมิที่ 6 การประสานงานขณะเกิดภาวะฉุกเฉิน

จากแผนภูมิที่ 6 ศูนย์บัญชาการสาธารณสุข สั่งการไปยัง ฝ่ายรักษาพยาบาลใน สอ., คณะทำงานประชาสัมพันธ์และต้อนรับ, คณะทำงานด้านรักษาพยาบาล, โรงพยาบาลใกล้จุดเกิดเหตุ และคณะทำงานด้านระบาควิทยาและสิ่งแวดล้อม ให้ทราบเรื่อง และหน่วยต่าง ๆ ทำการแจ้งประสานงานไปยังโรงพยาบาลใกล้จุดเกิดเหตุ และร่วมกันให้ความช่วยเหลือขั้นต้น ณ จุดเกิดเหตุ

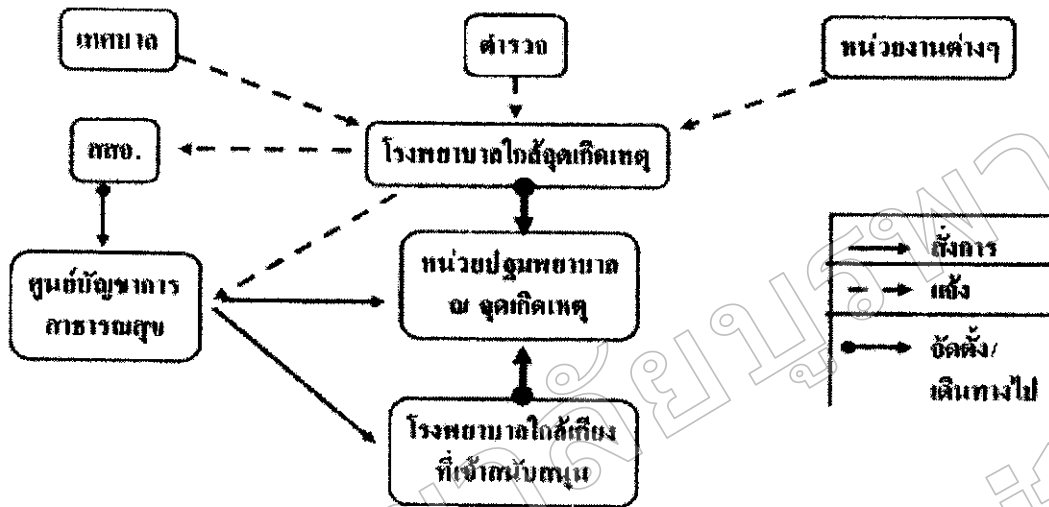
1.5.3 การประสานงานระยะหลังเกิดภาวะฉุกเฉิน



แผนภูมิที่ 7 การประสานงานระยะหลังเกิดภาวะฉุกเฉิน

จากแผนภูมิที่ 7 .หลังเกิดเหตุฉุกเฉินแล้ว คณะกรรมการอำนวยการทำการสั่งการไปยัง คณะทำงานด้านรักษาพยาบาล คณะทำงานด้านระบาควิทยาและสิ่งแวดล้อม คณะทำงานประชาสัมพันธ์และต้อนรับและ โรงพยาบาลใกล้จุดเกิดเหตุเพื่อประสานงานและดำเนินการช่วยเหลือ แก้ไข กรณีที่มีการอภยพประชาชน การดูแลสาธารณสุขในจุดอภยพนั้น ให้เป็นอำนาจของ สสจ. ในการพิจารณาตัดสินใจดำเนินการ

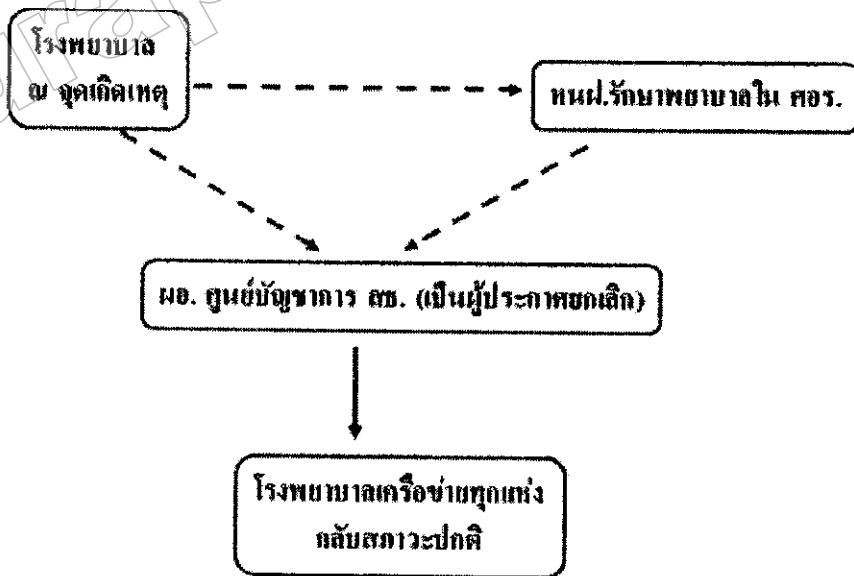
1.5.4 การประสานการปฏิบัติเมื่อได้รับแจ้งและขณะเกิดเหตุภาวะฉุกเฉินจากอุบัติเหตุอื่น



แผนภูมิที่ 8 การประสานการปฏิบัติเมื่อได้รับแจ้งและขณะเกิดเหตุภาวะฉุกเฉินจากอุบัติเหตุอื่น

จากแผนภูมิที่ 8 เทศบาล ตำรวจ หรือหน่วยงานต่างๆ แจ้งเหตุไปยังโรงพยาบาลที่ใกล้จุดเกิดเหตุทราบ ต่อจากนั้นโรงพยาบาลทำการแจ้งให้ สสจ. และศูนย์บัญชาการสาธารณสุขทราบ พร้อมทั้งไปยังจุดเกิดเหตุเพื่อทำการปฐมพยาบาล ณ จุดเกิดเหตุ สสจ. เมื่อได้ทราบเรื่องจากทางโรงพยาบาลใกล้จุดเกิดเหตุแล้วให้ทำการจัดตั้งศูนย์บัญชาการสาธารณสุข เพื่อสั่งการให้หน่วยปฐมพยาบาล ณ จุดเกิดเหตุและโรงพยาบาลใกล้เคียงเข้าทำการให้การสนับสนุน ณ จุดเกิดเหตุ

1.5.5 การประสานการยกเลิกแผน



แผนภูมิที่ 9 การประสานการยกเลิกแผน

จากแผนภูมิที่ 9 เมื่อสถานการณ์เข้าสู่สภาวะที่ควบคุมได้แล้ว โรงพยาบาล ณ จุดเกิดเหตุทำการแจ้งให้ หัวหน้าฝ่ายรักษาพยาบาลใน ศอร. และ ผอ.ศูนย์บัญชาการ สข.ทราบ และเมื่อ รักษาพยาบาลใน ศอร. ทราบเรื่องแล้วจึงทำการแจ้งไปยัง ผอ.ศูนย์บัญชาการ สข. อีกครั้ง เพื่อยืนยันข้อมูล และให้ ผอ.ศูนย์บัญชาการทำการประกาศยกเลิกเหตุฉุกเฉิน ให้ทางโรงพยาบาลเครือข่ายทุกแห่งกลับเข้าสู่สภาวะปกติ

1.5.6 รูปแบบการประสานงานด้านการจัดการอุบัติเหตุจราจรตามแนวทางของรัฐที่มีผลต่อการดำเนินงานด้านการจัดการอุบัติเหตุจราจรระดับประเทศ

หน่วยงานหลักที่ดำเนินการด้านการป้องกันและจัดการระบบอุบัติเหตุจราจรของประเทศไทย ซึ่งเป็นศูนย์กลางของการจัดการด้านนี้ก็คือ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ทางคณะนักวิจัยจึงเห็นควรที่จะเข้าศึกษาแนวทางหลักของรัฐที่จะมีผลต่อการดำเนินงานด้านการจัดการอุบัติเหตุจราจรของแต่ละจังหวัด โดยสามารถสรุปหน้าที่และการดำเนินงานของ สนข. จากการสัมภาษณ์ผู้อำนวยการสำนักแผนและความปลอดภัย (นายจรรย์ ตั้งไพศาลกิจ) ได้ดังนี้

หน้าที่หลัก ของ สนข.เป็นส่วนที่จัดทำในเรื่องของนโยบายและแผน ของกระทรวงคมนาคม ทำอย่างไรให้การขนส่งจราจรมีความสะดวก และปลอดภัย

สำนักแผนและความปลอดภัย เป็นแผนกหนึ่งที่ได้จัดทำ ทำแผนทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อเป็นกรอบให้หน่วยงานทำงานร่วมกัน ซึ่งมีทั้งแผนงาน แผนเงิน และแผนการติดตามประเมินผล ซึ่งมีหน่วยงานอีกหลาย ๆ หน่วยงานที่เข้าร่วมกัน

หน่วยงานที่เข้าร่วมกับทาง สนข. จะประกอบไปด้วยหลายภาคส่วน คือ กระทรวงคมนาคม กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงยุติธรรม กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงมหาดไทย กระทรวงการคลัง สำนักนายกรัฐมนตรี สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมทางหลวง กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวงชนบท สำนักงานอัยการสูงสุด กรมประชาสัมพันธ์ กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ กรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น กรมโยธาธิการและผังเมือง บริษัท กลุ่มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ฯลฯ

แผนในการปฏิบัติการฯ ที่ได้จัดทำขึ้นเพื่อให้เกิดผลด้านความปลอดภัยทั้งในระยะสั้นและระยะยาวต่อผู้ใช้นถนนที่มีความเสี่ยงสูงสุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยปรึกษาหารือจากผู้เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชนกว่า 80 คน แบ่งออกได้เป็น 14 แผนงาน

โดยเน้นการร่วมมือกันควบคุมติดตาม และการจัดหาเงินทุนเพื่อดำเนินการตามแผน ซึ่งมีเป้าหมายเพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุสำคัญ 5 ด้าน คือ

- (1) อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์
- (2) การขับขี่ยานพาหนะเมาสุรา
- (3) ความเร็วรถ
- (4) ช่วงวันหยุดเทศกาลปีใหญ่และสงกรานต์
- (5) วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน

เป้าหมายของแผนปฏิบัติการ คือ เน้นการลดอัตราการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้เสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุ ทางถนนที่คาดไว้ให้ ได้ลงครึ่งหนึ่งจากร้อยละ 10 ต่อปีเป็นร้อยละ 5 ต่อปีในระยะเวลา 5 ปีข้างหน้า โดยอาศัยยุทธศาสตร์สำคัญในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน 5 ข้อ (SE) คือ

- (1) ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement)
- (2) ด้านวิศวกรรม (Engineering)
- (3) ด้านการให้การศึกษา (Education)
- (4) ด้านการช่วยเหลือฉุกเฉิน (EMS)
- (5) ด้านการประเมินผลและติดตาม (Evaluation and Information)

ซึ่งทั้ง 5 ยุทธศาสตร์นั้น ได้ทำการครอบคลุมทั้งการจัดการก่อนการเกิดอุบัติเหตุ ขณะเกิดอุบัติเหตุ และหลังการเกิดอุบัติเหตุ ได้เป็นอย่างดี ในรายละเอียดปลีกย่อยนั้น ได้มีการจัดทำแผนทั้งในระยะสั้น และในระยะยาว ออกมาเป็นแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยบนถนน 14 แผนด้วยกันดังนี้

- (1) การประสานงานและบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน
- (2) ระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน
- (3) กองทุนเพื่อความปลอดภัยทางถนนและการประกันภัย
- (4) การวางแผนและการออกแบบถนนเพื่อความปลอดภัย
- (5) การปรับปรุงจุดอันตราย
- (6) การให้ศึกษาด้านความปลอดภัยทางถนนกับเด็กและเยาวชน
- (7) การอบรมและทดสอบผู้ขับขี่
- (8) การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยทางถนน
- (9) มาตรฐานความปลอดภัยยานยนต์
- (10) กฎหมายเกี่ยวกับการจราจร
- (11) ตำรวจจราจรและการบังคับใช้กฎหมาย

- (12) การช่วยเหลือฉุกเฉินผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน
- (13) การวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนน
- (14) การประมาณมูลค่าความสูญเสียอุบัติเหตุทางถนน

1.6 ผลการวิเคราะห์แนวทางการจัดการเพื่อป้องกัน แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรตาม สภาพปัญหา

ผลจากการสัมมนาเชิงปฏิบัติการระบบการเฝ้าระวังอุบัติเหตุจราจรเพื่อ ตรวจสอบ และยืนยันข้อมูลผลการวิเคราะห์ศักยภาพที่แท้จริงในการเฝ้าระวังฯ จึงนำไปสู่การวิเคราะห์เพิ่มเติม ในด้านการจัดระบบเครือข่ายการประสานงาน สำหรับการเฝ้าระวังปัญหาอุบัติเหตุ การแก้ไขปัญหา อุบัติเหตุและรองรับสถานการณ์อุบัติเหตุจราจรในจังหวัดระยองขึ้น ซึ่งสามารถสรุปผลการ วิเคราะห์การมีส่วนร่วมของหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรได้ดังนี้

- 1.6.1 การมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาที่เกิดจากสภาพถนน
 - ดูแลกำกับสภาพถนนที่เกิดอุบัติเหตุบ่อย ๆ
 - ปรับสภาพถนนให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อม, ภูมิประเทศ
 - มีป้ายแจ้งเตือนเมื่อถนนชำรุด
 - มีการซ่อมบำรุงถนนเมื่อชำรุด โดยมีการประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
 - เมื่อพบเห็นการชำรุดควรมีการแจ้ง
- 1.6.2 การมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาที่เกิดจากสภาพรถ
 - ตรวจสอบสภาพรถอย่างสม่ำเสมอให้พร้อมใช้งาน
 - ไม่มีการดัดแปลงรถให้ต่างจากเดิม
 - กวดขันจับกุมผู้ที่ดัดแปลงรถ
 - มีการกำหนดอายุการใช้งานรถ
 - ขนส่งควรมีการตรวจเช็ครถให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน
 - รมรณรงค์ให้ประชาชนมีการตรวจเช็ครถสม่ำเสมอ
- 1.6.3 การมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาที่เกิดจากสัญญาณจราจร , เครื่องหมาย
 - จัดทำป้ายหรือเครื่องหมายจราจรที่มองเห็นชัดเจน
 - ตรวจสอบเช็คสภาพสัญญาณจราจรให้พร้อมใช้งาน
 - เมื่อเกิดชำรุดจะรีบดำเนินการซ่อม
 - มีเครื่องหมายจราจรเป็นระยะเมื่อต้องการให้ผู้ขับขี่ทราบ

1.6.4 การมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาที่เกิดจากพฤติกรรม

- กำหนดให้รถทุกคันไม่บรรทุกของเกินพิกัด
- การทำใบขับขี่ควรมีการอบรมวินัยจราจรให้มากขึ้น
- กวดขันจับกุม ไม่ให้เสพของมีนเมาขณะขับขี่
- รณรงค์การเปิดไฟ สวมหมวกนิรภัย และคาดเข็มขัดนิรภัย
- ปลุกฝังจิตสำนึกด้านการจราจรให้ถูกต้องแก่ประชาชน
- สร้างวินัยการจราจรที่ดีให้แก่ประชาชน

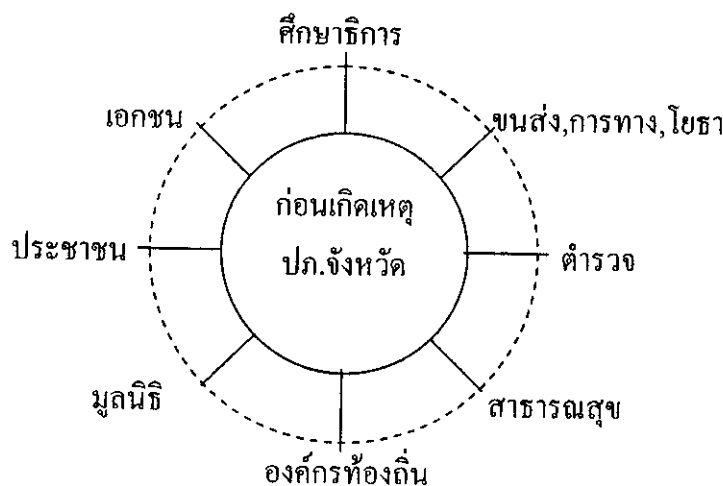
1.6.5 การมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาที่เกิดจากสภาพแวดล้อม

- หมั่นตัดกิ่งไม้ยื่นคัน ไม่ให้บดบังทัศนวิสัยการมองเห็นขณะขับขี่
- ไม่ให้มีการติดป้ายโฆษณาระดับสายตาของผู้ขับขี่
- ก่อนถึงทางโค้งมีการติดป้ายเตือนและสัญลักษณ์ที่เรืองแสงเพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่ทราบ
- ติดตั้งไฟส่องสว่างตามข้างทาง

1.7 แนวคิดการเชื่อมโยงเครือข่ายการประสานงาน เพื่อการแก้ไขปัญหอุบัติเหตุจราจร
ระหว่างหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้อง

1.7.1 ก่อนเกิดเหตุ

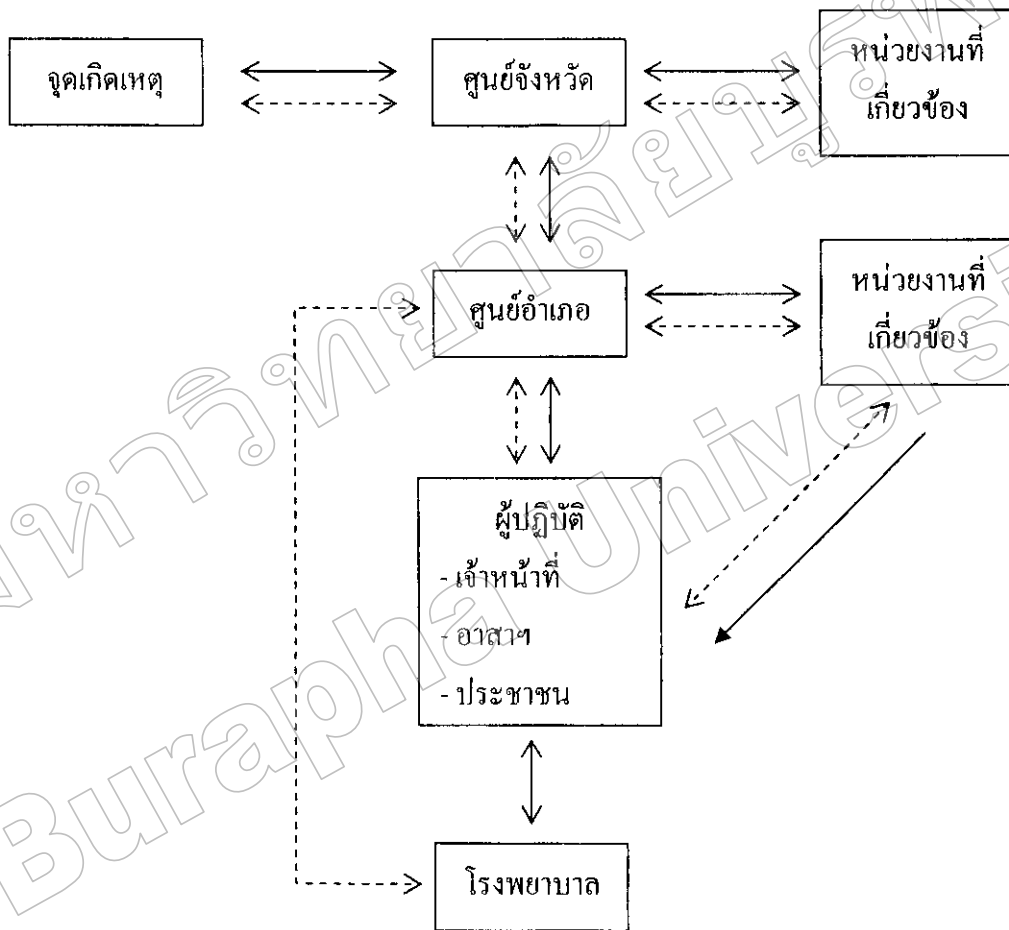
เป็นการตั้งรับไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ ประสานหน่วยงานต่าง ๆ เรื่องการให้ความรู้ สภาพถนน ให้หน่วยงานทุกงานประสานงานกัน ซึ่งทางตำรวจมีหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมาย สาธารณสุข เตรียมความพร้อมเรื่องการรักษาพยาบาล และแขวงทางมีหน้าที่ในการดูแลสภาพถนน สภาพแวดล้อม โดยมีสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นศูนย์กลางเชื่อมประสาน เป็นต้น ดังแผนภูมิที่ 10



แผนภูมิที่ 10 แนวคิดการเชื่อมประสานเครือข่าย ก่อนการเกิดอุบัติเหตุ

1.7.2 ระหว่างเกิดเหตุ

มีศูนย์กลางรับเรื่องทั้งหมด โดยแบ่งเป็นระดับจังหวัด อำเภอ ซึ่งแต่ละหน่วยงานต้องมีการประสานกันในระดับของตนเองและระหว่างระดับบนกับล่าง ในการจัดรูปแบบควรพิจารณาในเรื่องของ ความรุนแรง โดยแบ่งออกเป็นความรุนแรงระดับ 1 ระดับ 2 ระดับ 3 ถ้าเป็นระดับ 1 สามารถประสานข้างเคียงกันได้ก็จะประสานข้างเคียงกัน แต่ถ้าระดับ 2-3 ก็คือมีความรุนแรงขึ้นมามาก ก็จะเป็นการจัดตั้งศูนย์ประสานงาน ดังแผนภูมิที่ 11



แผนภูมิที่ 11 แนวคิดการเชื่อมประสานเครือข่าย ระหว่างการเกิดอุบัติเหตุ

1.7.3 หลังเกิดเหตุ

ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีการประเมินสถานการณ์ วิเคราะห์ เพื่อหาปัญหาที่เกิดขึ้นระหว่างการช่วยเหลือผู้ประสบภัยและแนวทางแก้ไข เพื่อปรับปรุงในการเกิดอุบัติเหตุในครั้งต่อไป

1.8 ผลการวิเคราะห์ระบบข้อมูล การรายงานข้อมูล การนำเสนอข้อมูล การส่งต่อข้อมูล และการใช้ประโยชน์จากข้อมูล ร่วมกับหน่วยงานอื่น ๆ

จากการศึกษา พบว่า แต่ละหน่วยงานมีระบบข้อมูล และรายงาน ปกติอยู่แล้ว แต่ไม่ได้มีการประสานงานกันระหว่างหน่วยงานเท่าที่ควร จึงทำให้ข้อมูลยังกระจายอยู่ในแต่ละหน่วย และพบสถานการณ์ ดังตารางที่ 16 ดังนี้

ตารางที่ 16 การดำเนินงานเกี่ยวกับระบบข้อมูล จำแนกตามหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุ

หน่วยงาน	การรายงาน การนำเสนอ การส่งต่อ และการใช้ประโยชน์จากข้อมูล
สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด (ปก.)	รวบรวมข้อมูลพื้นที่เสี่ยงที่เกิดซ้ำซาก และรายงานจังหวัดทราบ พร้อมนำข้อมูลมาพิจารณาแก้ไข การรายงานข้อมูล มีเจ้าหน้าที่อยู่เวรตลอด 24 ชั่วโมง
ปก. รวบรวมข้อมูลจาก สสจ. และตำรวจ	รายงานต่อผู้ว่าราชการจังหวัด และส่งต่อไปยัง สำนักงานเลขาธิการป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน กระทรวงมหาดไทย เพื่อวางแผนป้องกันและแก้ไขปัญหา พร้อมทั้งให้ข้อมูลกับสื่อมวลชน และประชาชน
ตำรวจภูธร	จัดเก็บข้อมูลในที่เกิดเหตุ ประสานกับ โรงพยาบาล และแขวงทางหลวง เพื่อปรับปรุงเครื่องหมายจราจร และจัดกำลังตำรวจ
สาธารณสุขจังหวัด (สสจ.) และ โรงพยาบาล	จัดเก็บข้อมูลพฤติกรรมรถจักรยานยนต์ ไล่หมวก คาดเข็มขัด ตี๋มสุรา และส่งไปยังหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อแก้ไขพฤติกรรมรถจักรยานยนต์ การเก็บข้อมูลการบาดเจ็บ การตาย เพศ ให้กับกระทรวงสาธารณสุขเพื่อทำแผน งบประมาณ รongรับการเกิดอุบัติเหตุต่างๆ
การนิคมอุตสาหกรรม	รวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานต่าง ๆ ภายในพื้นที่ และส่งข้อมูลให้บริษัทในพื้นที่ทราบ เพื่อสร้างจิตสำนึก และเฝ้าระวังจุดเสี่ยง
มูลนิธิ	ส่งข้อมูลให้กับประกันภัยก็เพื่อรักษาสิทธิของผู้ได้รับบาดเจ็บ
อาสาสมัครกู้ภัย	จัดเก็บข้อมูลเป็นรายวัน รายเดือน เสนอต่อ โรงพยาบาล และสถานีตำรวจในเขตรับผิดชอบ และการส่งข้อมูลที่มีรูปแบบชัดเจน
อาสาสมัครและตำรวจ	ประสานงานเรื่องคดีความ การนำส่งผู้บาดเจ็บ และการรักษาภาพสถานที่เกิดเหตุ

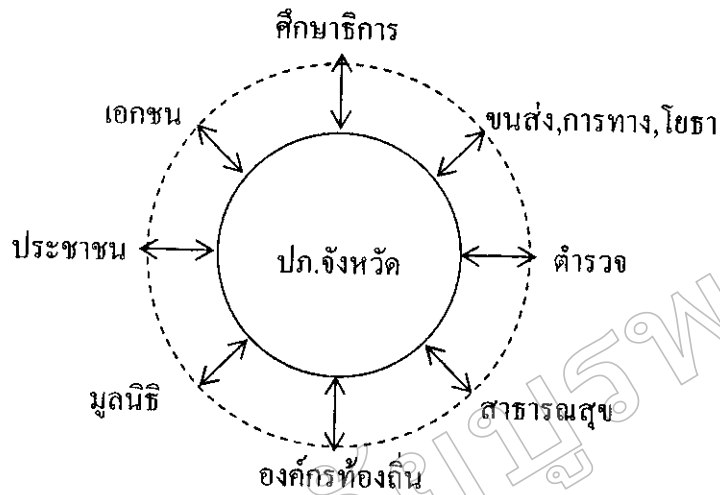
ส่วนที่ 2 ผลการออกแบบระบบเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุภัยทางจราจรบนท้องถนน ที่สอดคล้องกับบทบาทหน้าที่ ความพึงพอใจ และระบบรายงานที่มีประสิทธิภาพในการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุภัยทางจราจรในจังหวัดระยอง

2.1 ผลการวิเคราะห์ แนวคิดรูปแบบการประสานเครือข่าย เพื่อเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุจราจร

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ ได้มีการระดมความคิดเห็นจากตัวแทนของหน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้องกับปัญหาอุบัติเหตุจราจร 6 ครั้ง โดยเน้นการประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อระดมความคิดเห็น 3 ครั้ง และเป็นการจัดทำ focus group ณ จุดเสี่ยงจุดต่าง ๆ 3 รอบ ๆ ละ 3 – 6 จุด โดยกระบวนการระดมความคิดเห็นนั้น ได้ดำเนินการใน 2 ลักษณะ คือ 1) ผสมผสานไปพร้อม ๆ กับโครงการวิจัยอื่นๆ ที่อยู่ในชุดโครงการเดียวกัน และ 2) ดำเนินงานโครงการวิจัยเฉพาะ โครงการนี้เป็นการเฉพาะ ทั้งนี้ โดยมีจุดมุ่งหมายหลักในการระดมความคิดเห็นแต่ละครั้ง คือ การพัฒนาแนวคิดเกี่ยวกับรูปแบบ ระบบการประสานเครือข่าย เพื่อการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุจราจร ที่สามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้ในทุกพื้นที่ โดยจากผลของการระดมความคิดเห็นและจัดทำ focus group ณ จุดเสี่ยงต่าง ๆ ได้ข้อสรุป รูปแบบระบบประสานเครือข่าย เพื่อการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุจราจร หลายรูปแบบ ซึ่งแต่ละรูปแบบก็มีจุดเด่น และจุดด้อย ที่แตกต่างกัน ดังนั้น จึงจะนำเสนอรูปแบบต่าง ๆ ที่ได้จากการศึกษาวิจัย และนำเสนอรูปแบบสรุปรวบยอดที่ได้จากการวิเคราะห์ และตรวจสอบกับหน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้องมาในระดับหนึ่งแล้ว ดังนี้

แนวคิดที่ 1

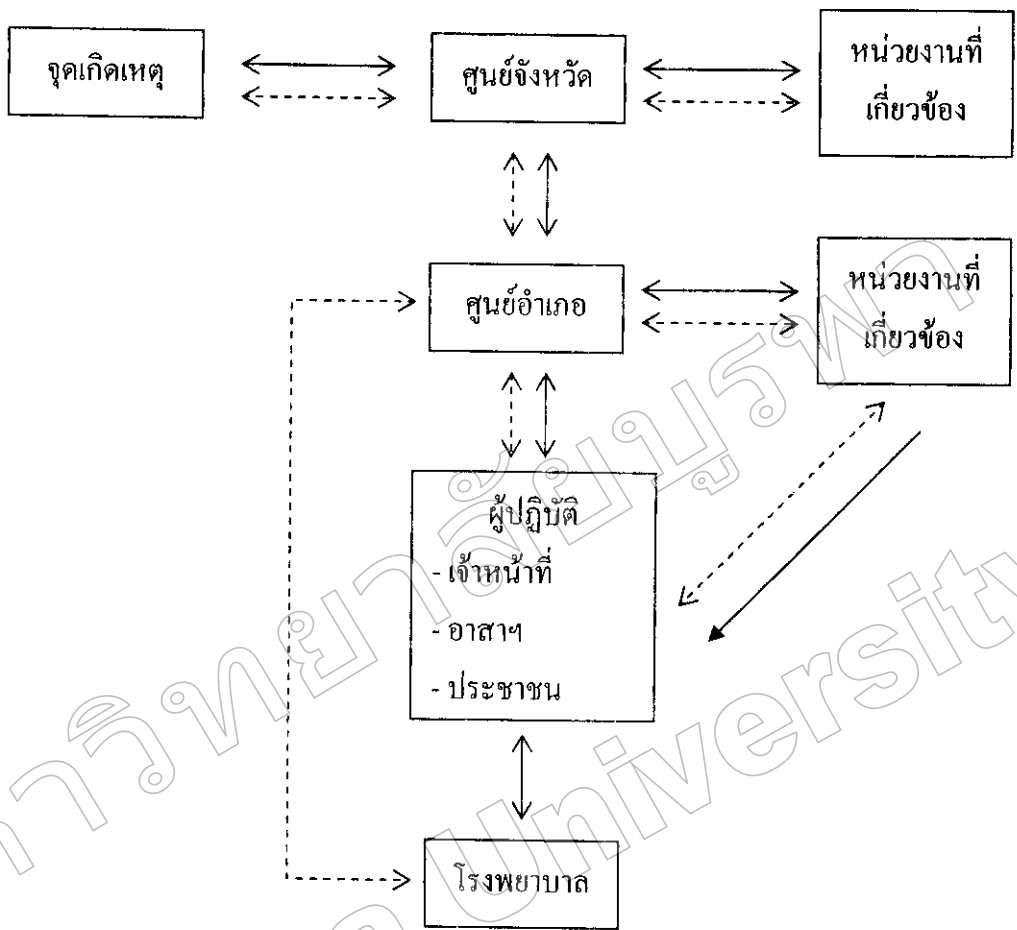
เป็นการนำเสนอรูปแบบ ระบบการประสานเครือข่ายก่อนและหลังเกิดเหตุไปพร้อม ๆ กัน และแยกนำเสนอรูปแบบการประสานงานระหว่างเกิดเหตุจราจรออกมาอีกโครงสร้างหนึ่ง เนื่องจากพิจารณาเห็นว่า เป็นสถานการณ์ที่แตกต่างจากช่วงก่อนและหลังการเกิดอุบัติเหตุจราจร โดยจุดเด่นของแนวคิดที่ 1 นี้ คือ การเน้นให้มีจุดศูนย์กลางการประสานงาน เพื่อการดำเนินการ เป็นการตั้งรับไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ ประสานหน่วยงานต่าง ๆ เรื่องการให้ความรู้ สภาพถนน การบังคับใช้กฎหมาย สาธารณสุข เตรียมความพร้อมเรื่องการรักษาพยาบาล และการดูแลสภาพถนน สภาพแวดล้อม โดยภาพรวมทั้งหมด ดังแผนภูมิที่ 12 และ ที่ 13



แผนภูมิที่ 12 แนวคิดรูปแบบการประสานงานก่อนและหลังเกิดเหตุ
โดยมีศูนย์ประสานงานกลาง (แนวคิดที่ 1)

จากแผนภูมิที่ 12 ทุกหน่วยเห็นตรงกันว่า “ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย” จะต้องเป็นศูนย์กลางการประสานงานให้กับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับปัญหาอุบัติเหตุจราจร โดยทุกหน่วยจะต้องส่งข้อมูล รายละเอียดต่าง ๆ เกี่ยวกับบทบาท ภาระหน้าที่ วิธีปฏิบัติของแต่ละหน่วยงาน เข้าไปที่ศูนย์กลางการประสานงาน และศูนย์กลางการประสานงานจะต้องแสดงบทบาทในการกระจายข้อมูล รายละเอียด และการปฏิบัติงานไปยังหน่วยที่เกี่ยวข้องโดยเร็วที่สุด เพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาได้ทันเวลา เพื่อป้องกันเหตุได้ตามความเหมาะสมต่อไป ทั้งนี้แต่ละหน่วยที่เกี่ยวข้องต้องแสดงบทบาทหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมาย และรายงานผลการดำเนินงานและการประเมินผลเข้ามาที่ศูนย์ประสานงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อใช้ในการบริหารจัดการและกระจายข้อมูล รายละเอียดออกไปยังหน่วยต่าง ๆ อีกครั้งหนึ่งต่อไป

มีศูนย์กลางรับเรื่องทั้งหมด โดยแบ่งเป็นระดับจังหวัด อำเภอ ซึ่งแต่ละหน่วยงานต้องมีการประสานกันในระดับของตนเองและระหว่างระดับบนกับล่าง ในการจัดรูปแบบควรพิจารณาในเรื่องของ ความรุนแรง โดยแบ่งออกเป็นความรุนแรงระดับ 1 ระดับ 2 ระดับ 3 ถ้าเป็นระดับ 1 สามารถประสานข้างเคียงกันได้ก็จะประสานข้างเคียงกัน แต่ถ้าระดับ 2-3 ก็คือมีความรุนแรงขึ้นมามาก ก็จะเป็นการจัดตั้งศูนย์ประสานงาน

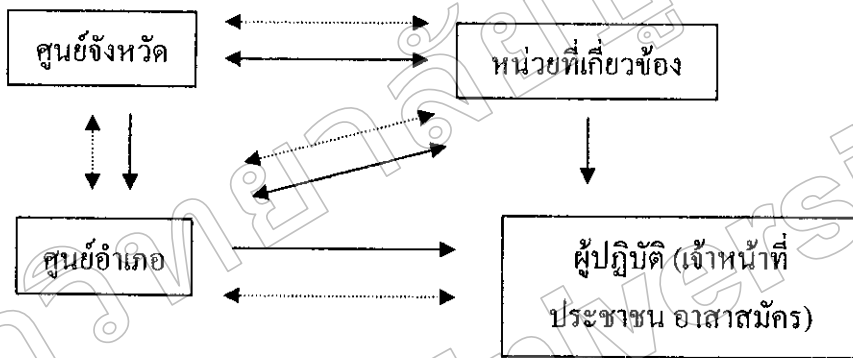


แผนภูมิที่ 13 แนวคิดรูปแบบการประสานงานระหว่างเกิดเหตุ (แนวคิดที่ 1)

จากแผนภูมิที่ 13 ศูนย์ประสานงานระดับจังหวัดหรือระดับอำเภอ รับแจ้งเหตุจากจุดเกิดเหตุ และศูนย์ประสานงานที่รับแจ้งเหตุดังกล่าว แจ้งต่อไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกหน่วย เพื่อเข้าดำเนินการตามบทบาทหน้าที่ของแต่ละหน่วย โดยแต่ละหน่วยจะต้องมีการประสานงานระหว่างกันอีกระดับหนึ่งด้วย เพื่อให้สามารถเข้าร่วมดำเนินการแก้ไขสถานการณ์ได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งในกระบวนการก่อนการดำเนินงาน จำเป็นต้องมีการทำความเข้าใจ และตกลงร่วมกันเป็นเบื้องต้น โดยแบ่งระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุออกเป็นระดับรุนแรงน้อย - มาก เพื่อให้สามารถแจ้งเหตุได้ถูกต้อง เหมาะสม ตามความรุนแรงที่กำหนดร่วมกันและแต่ละหน่วยที่เกี่ยวข้องจะได้เตรียมการหรือส่งทีมสนับสนุนออกไปร่วมดำเนินการได้เหมาะสม ตามระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุแต่ละครั้ง นอกจากนี้ทีมงานจำเป็นต้องมีการประชุมสรุปภารกิจร่วมกัน หลังเสร็จสิ้นภารกิจแต่ละครั้ง เพื่อประเมินผลการดำเนินงานร่วมกันและวางแผนเตรียมรับสถานการณ์ในครั้งต่อไป

แนวคิดที่ 2

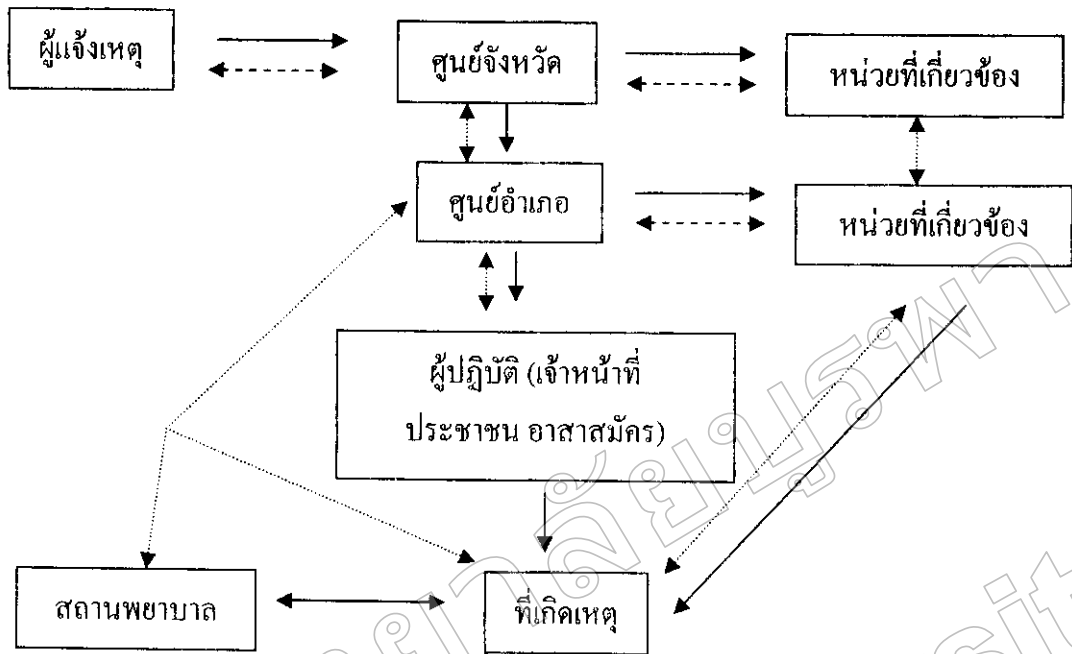
นำเสนอรูปแบบ ระบบ โครงสร้างการประสานเครือข่าย แยกกันทั้ง 3 ส่วน คือ ก่อนเกิดอุบัติเหตุ ระหว่างเกิดอุบัติเหตุ และหลังการเกิดอุบัติเหตุแล้ว โดยพิจารณาเห็นว่า แต่ละเหตุการณ์มีความแตกต่างกัน จึงควรมีโครงสร้างแยกออกจากกันให้เหมาะสมกับแต่ละเหตุการณ์ โดยจุดเด่นของแนวคิดที่ 2 คือ การเตรียมความพร้อมของทีมดำเนินการและการเพิ่มศักยภาพของทีมดำเนินงานในช่วงก่อนและหลังเกิดอุบัติเหตุจราจร ส่วนการดำเนินการในระหว่างเกิดอุบัติเหตุจราจร จะมีแนวคิดคล้ายกันกับแนวคิดที่ 1 ดังแผนภูมิที่ 14 - 16



แผนภูมิที่ 14 แนวคิดการเตรียมการก่อนเกิดเหตุ (แนวคิดที่ 2)

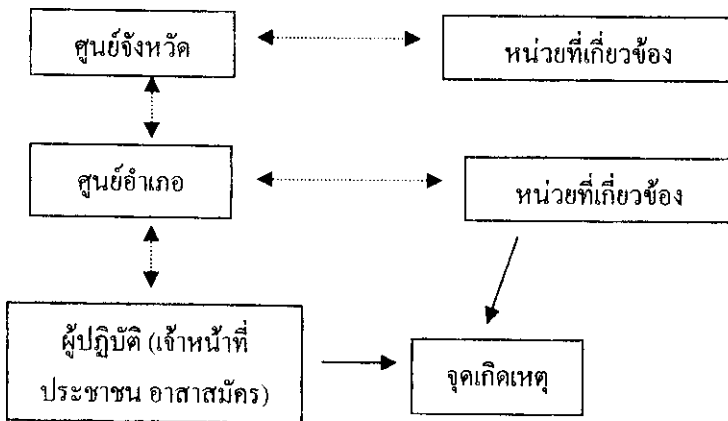
การประสานเครือข่ายและการเพิ่มศักยภาพ

จากแผนภูมิที่ 14 การเตรียมการก่อนเกิดเหตุ นั้น แต่ละหน่วยที่เกี่ยวข้องกับปัญหาอุบัติเหตุจราจรของแต่ละหน่วยงาน ร่วมกัน และแต่ละหน่วยจำเป็นต้องมีการเชื่อมประสานเครือข่ายระหว่างกันและกัน โดยการประชุมหารือร่วมกันเป็นประจำทุกเดือน เพื่อติดตามผลการดำเนินงาน และซักซ้อมความเข้าใจในการปฏิบัติการกิจระหว่างกันและกัน รวมทั้งร่วมกันวางแนวทางในการพัฒนาศักยภาพ ซึ่ขีดความสามารถของทีมงานร่วมกันอย่างต่อเนื่อง เป็นระยะๆ โดยทุกคนในหน่วยงานแต่ละหน่วยจะต้องเข้าใจเป้าหมาย และวิธีดำเนินการ ในแนวทางเดียวกันอย่างสอดคล้อง ประสานกัน นอกจากนี้ จำเป็นต้องมีการประเมินศักยภาพ ซึ่ขีดความสามารถของแต่ละหน่วยและพัฒนาศักยภาพ ซึ่ขีดความสามารถของแต่ละหน่วย ให้สามารถรองรับปัญหาอุบัติเหตุจราจรได้อย่างเหมาะสมกับบทบาทภาระหน้าที่ ที่ได้รับมอบหมายซึ่งหากไม่สามารถพัฒนาศักยภาพ ซึ่ขีดความสามารถได้ตามบทบาทภาระหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจำเป็นต้องแจ้งให้เครือข่ายหรือหน่วยงานร่วมทีมได้ทราบ เพื่อหาทางพัฒนาศักยภาพ ซึ่ขีดความสามารถร่วมกัน โดยทุกหน่วยในเครือข่ายต้องมีเป้าหมายของการดำเนินงานของทีมร่วมกัน ในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรเป็นจุดมุ่งหมายสำคัญของทีม



แผนภูมิที่ 15 แนวคิดการดำเนินการขณะเกิดเหตุ (แนวคิดที่ 2)

จากแผนภูมิที่ 15 ตามแนวคิดที่ 2 นี้มีรูปแบบคล้ายกับแนวคิดที่ 1 คือ มีผู้แจ้งเหตุจากจุดเกิดเหตุเข้าไปยังศูนย์กลางการประสานงาน และศูนย์ประสานงานทำหน้าที่เชื่อมประสานเครือข่ายเพื่อการดำเนินงานตามบทบาท ภาระหน้าที่ ของแต่ละหน่วยต่อไป โดยมีจุดที่แตกต่างจากแนวคิดที่ 1 เล็กน้อย คือ การมีผู้แจ้งเหตุเข้ามายังศูนย์ประสานงาน และแต่ละหน่วยที่เกี่ยวข้องต้องไปยังที่เกิดเหตุ ตามสภาพความรุนแรงของอุบัติเหตุ เพื่อประเมินสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุ และเตรียมการแก้ไขปัญหาไม่ให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำ ณ จุดเดิมได้อีก หรือไปช่วยดูแลผู้บาดเจ็บ ณ จุดเกิดเหตุเพื่อให้เห็นสภาพการเกิดเหตุในสถานการณ์จริงต่อไป

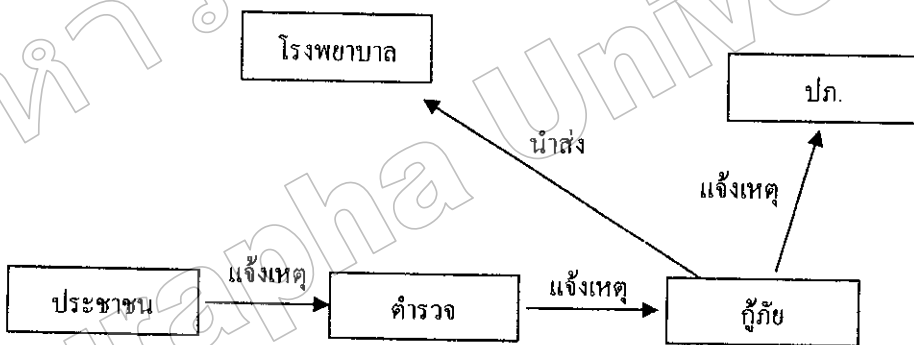


แผนภูมิที่ 16 แนวคิดการดำเนินการหลังเกิดเหตุ (แนวคิดที่ 2)

จากแผนภูมิที่ 16 มีรูปแบบโครงสร้างการดำเนินการคล้ายกับแนวคิดการเตรียมการก่อนเกิดเหตุ (แนวคิดที่ 2) (การประสานเครือข่ายและการเพิ่มศักยภาพ) ซึ่งเป็นแนวคิดที่ทำต่อเนื่องกัน โดยเพิ่มในส่วนของการไปดูจุดเกิดเหตุร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เห็นสภาพที่แท้จริงของการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อประเมินสภาพการเกิดปัญหาร่วมกัน และจะได้นำมาวางแนวทางการประสานงานเครือข่าย การพัฒนาศักยภาพร่วมกันได้ ตรงตามสภาพความเป็นจริงมากยิ่งขึ้นต่อไป

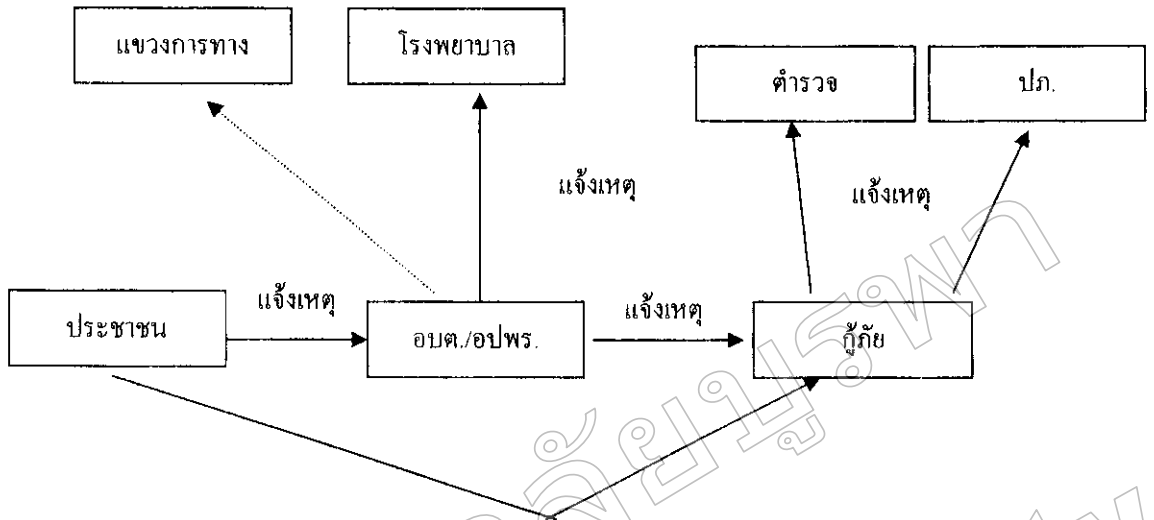
แนวคิดที่ 3

เป็นแนวคิดที่ได้จากการทำ focus group ในจุดเสี่ยงต่าง ๆ ซึ่งเป็นมุมมองในเชิงปฏิบัติการจริงในสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจรแต่ละจุดเสี่ยง ซึ่งเป็นการพิจารณาจากจุดเกิดเหตุขึ้นมายังหน่วยงานที่รับผิดชอบต่าง ๆ โดยมีจุดเด่นของแนวคิดที่ 3 คือ ชุมชนเป็นฐานในการคิดและดำเนินงาน โดยมีประชาชน มูลนิธิ สมาคมเพื่อการกุศล หรือองค์การบริหารส่วนท้องถิ่น เข้ามามีบทบาทสำคัญในการร่วมคิด ร่วมวางแผน และร่วมดำเนินการ ซึ่งจะสามารถนำมาเชื่อมต่อกับแนวคิดที่ 1 และ 2 ได้เป็นอย่างดี โดยมีรายละเอียด ดังแผนภูมิที่ 17 และ 18



แผนภูมิที่ 17 แนวคิดการประสานงานกรณีเกิดอุบัติเหตุจราจร
(จากการประชุมกลุ่มเฉพาะ (Focus group)) รูปแบบที่ 1

จากแผนภูมิที่ 17 เมื่อเกิดอุบัติเหตุจราจร ประชาชนที่พบเหตุจะต้องแจ้งเข้ามายังตำรวจที่ใกล้จุดเกิดเหตุที่สุด ซึ่งตำรวจจะประสานไปยังมูลนิธิที่เป็นเครือข่ายระหว่างกัน และมูลนิธิจะประสานไปยังป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ให้ทราบเพื่อการประสานงานต่อไป ในขณะที่เดียวกันมูลนิธิก็จะแจ้งและนำส่งผู้บาดเจ็บไปยังโรงพยาบาลที่ใกล้ที่สุดต่อไป



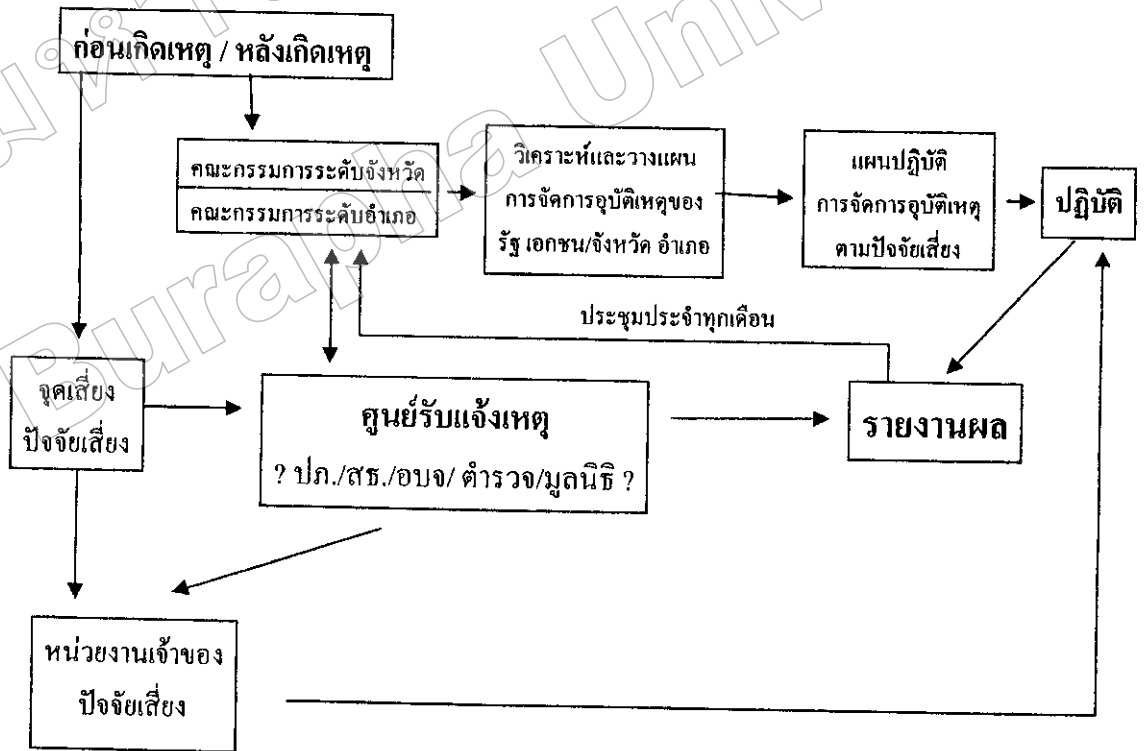
แผนภูมิที่ 18 แนวคิดการประสานงานกรณีเกิดอุบัติเหตุจราจร
(จากการประชุมกลุ่มเฉพาะ (Focus group)) รูปแบบที่ 2

จากแผนภูมิที่ 18 เมื่อเกิดอุบัติเหตุจราจร ประชาชนที่พบเหตุ จะแจ้งเข้าไปยังอาสาสมัครป้องกันฝ่ายพลเรือน (อปพร.) หรือองค์การบริหารส่วนตำบล เจ้าของพื้นที่ ซึ่งองค์การบริหารส่วนตำบลหรืออาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน จะทำหน้าที่ประสานงานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาและแจ้งไปยังมูลนิธิ เพื่อให้มูลนิธิแจ้งต่อไปยังตำรวจและป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เพื่อการประสานงานต่อไป หรือประชาชนจะแจ้งไปยังมูลนิธิโดยตรงก็ได้ และมูลนิธิจะทำหน้าที่แจ้งกลับไปยังองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นหรือ อปพร. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอีกครั้งหนึ่งต่อไป

สรุปจากผลการประชุมระดมความคิดเห็น และการจัดทำ focus group ณ จุดเสี่ยงต่าง ๆ ทำให้ได้รูปแบบระบบการประสานงานเครือข่าย เพื่อการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุจราจรที่มีความหลากหลาย จึงได้สรุปประเด็น แนวคิดสำคัญได้ 3 แนวคิด คือ แนวคิดที่ 1 รูปแบบระบบ การประสานเครือข่าย เพื่อการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุจราจร ที่มุ่งเน้นให้มีจุดศูนย์กลางการประสานงาน เพื่อการดำเนินการ เป็นการตั้งรับไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ แนวคิดที่ 2 รูปแบบ ระบบโครงสร้างการประสานเครือข่าย ที่มุ่งเน้นการเตรียมความพร้อมของทีมดำเนินการและการเพิ่มศักยภาพของทีมดำเนินงานในช่วงก่อน ระหว่าง และหลังเกิดอุบัติเหตุจราจร และแนวคิดที่ 3 รูปแบบ มุมมองจากการปฏิบัติงานจริงในสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจรแต่ละจุดเสี่ยง ที่มุ่งเน้นชุมชนเป็นฐานในการคิดและดำเนินงาน โดยมีประชาชน มูลนิธิ สมาคมเพื่อการกุศล หรือองค์การ

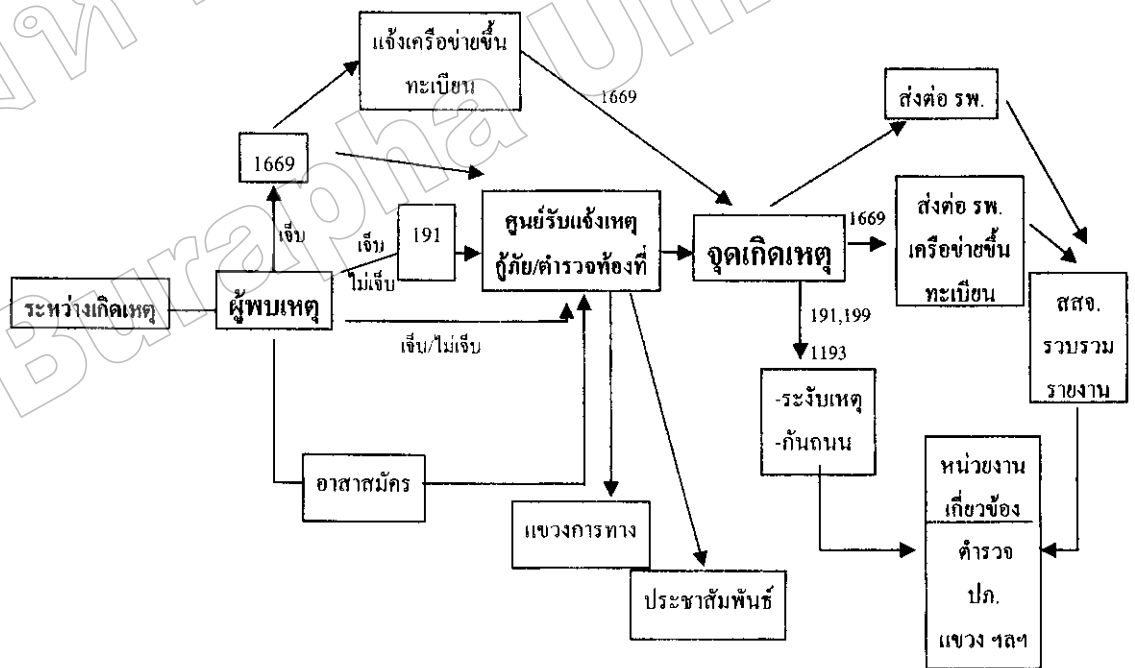
บริหารส่วนท้องถิ่น เข้ามามีบทบาทสำคัญในการร่วมคิด ร่วมวางแผน และร่วมดำเนินการ ซึ่งจะ สามารถนำมาเชื่อมต่อกับแนวคิดที่ 1 และ 2 ได้เป็นอย่างดี

คณะนักวิจัยได้ประชุม วิเคราะห์ และสรุปรวบยอด แนวคิด รูปแบบ ระบบ การประสาน เครื่องมือ เพื่อการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุจราจร ที่เป็นผลรวมจากแนวคิดทั้ง 3 โดยผนวกกับบันทึก ข้อเสนอแนะ และบันทึกแนวคิดต่าง ๆ ที่ได้จากการประชุมระดมความคิดเห็น การจัดทำ focus group และการประชุมทีมวิจัยในแต่ละเดือน ซึ่งสามารถสรุปเป็นโครงสร้างรูปแบบการประสานงานได้ 2 รูปแบบ คือ รูปแบบการประสานงานก่อนและหลังการเกิดเหตุ และรูปแบบการประสานงานระหว่าง เกิดเหตุ หลังจากนั้นจึงได้นำรูปแบบดังกล่าวไปตรวจสอบ โดยการประชุมกลุ่มเฉพาะ focus group ใน พื้นที่จุดเสี่ยงต่าง ๆ ซึ่งเป็นการยืนยันความเหมาะสมและความสามารถในการนำไปประยุกต์ใช้จริง ได้ ภายหลังจากการจัดทำการประชุมกลุ่มเฉพาะแล้ว ทีมนักวิจัยได้นำเสนอในที่ประชุมคณะนักวิจัยร่วม ทั้งหมด และสรุปรวบยอดเป็นรูปแบบการประสานงาน ก่อนและหลังการเกิดอุบัติเหตุ และรูปแบบ การประสานงานระหว่างเกิดอุบัติเหตุ ดังแผนภูมิที่ 19 และ 20



แผนภูมิที่ 19 รูปแบบการประสานงาน ก่อนและหลัง การเกิดอุบัติเหตุ

จากแผนภูมิที่ 19 ตามรูปแบบนี้จำเป็นต้องมี “ผู้จัดการระบบ และศูนย์รับแจ้งเหตุ” เป็นศูนย์กลางการประสานงาน ซึ่งจะทำหน้าที่ในการประสานงาน การกิจทุกประการที่เกี่ยวข้องกับปัญหาอุบัติเหตุจราจร โดยมีคณะกรรมการระดับจังหวัด และคณะกรรมการระดับอำเภอที่เกี่ยวข้องกับปัญหาอุบัติเหตุจราจร โดยเฉพาะ เป็นคณะกรรมการหลักในการวิเคราะห์และวางแผนการจัดการปัญหาอุบัติเหตุจราจร เพื่อให้เกิดแผนปฏิบัติการด้านอุบัติเหตุจราจรตามปัจจัยเสี่ยงของแต่ละจุดเสี่ยงที่สามารถนำไปปฏิบัติได้จริง และมีการรายงานผลการปฏิบัติงานต่อที่ประชุมคณะกรรมการทุกเดือน ซึ่งประเด็นสำคัญคือ ผู้จัดการระบบ จำเป็นต้องมีการวิเคราะห์ วางแผน และเสนอแผนปฏิบัติการการจัดการอุบัติเหตุจราจรให้กับคณะกรรมการ และมีการติดตามประเมินผลอย่างต่อเนื่อง โดยประสานงานกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับปัญหาและปัจจัยเสี่ยงเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร เพื่อให้แผนการจัดการอุบัติเหตุ มีความเหมาะสม ครอบคลุมทุกประเด็นปัญหาและปัจจัยเสี่ยงที่ก่อให้เกิดปัญหาหรืออาจจะก่อให้เกิดปัญหาเพื่อเป็นการป้องกันกการเกิดปัญหา หรือจัดการปัจจัยเสี่ยงที่ก่อให้เกิดปัญหาได้อย่างเหมาะสม และรายงานผลความก้าวหน้าให้คณะกรรมการทราบทุก ๆ เดือน เพื่อเป็นการกระตุ้นและเตรียมความพร้อมในการดำเนินการของแต่ละหน่วยงาน และประสานเครือข่ายการทำงานอย่างเป็นระบบ และต่อเนื่องตลอดเวลา



แผนภูมิที่ 20 รูปแบบการประสานงานระหว่างเกิดอุบัติเหตุ

จากแผนภูมิที่ 20 ในช่วงการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งนั้น ผู้พบเหตุจะสามารถแจ้งเข้า “ศูนย์รับแจ้งเหตุ” ได้โดยผ่านช่องทางต่าง ๆ คือ เจ้าหน้าที่ศูนย์โดยตรง, แจ้งตำรวจ (191), แจ้งอาสาสมัคร, แจ้งสาธารณสุข (1669) ฯลฯ ซึ่งแต่ละหน่วยที่รับแจ้งเหตุจากผู้พบเหตุ จะต้องแจ้งศูนย์รับแจ้งเหตุและหลังจากนั้นศูนย์รับแจ้งเหตุจะต้องกระจายข่าวสารไปยังทุกหน่วยที่เกี่ยวข้อง ตามความรุนแรงของอุบัติเหตุ เพื่อให้สามารถดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุและระวังเหตุที่อาจจะเกี่ยวเนื่องกับอุบัติเหตุได้ทันเวลา เช่น แจ้งประชาสัมพันธ์ ให้แจ้งข่าวสารไปยังสถานีวิทยุต่าง ๆ, แขวงทางหลวง และประเมินความเสี่ยง และแนวทางแก้ไขปัญหามาให้เกิดปัญหาซ้ำซ้อน, ตำรวจดูแลระงับเหตุซ้ำซ้อน และกั้นบริเวณจุดเสี่ยงอันตราย, สาธารณสุขดูแลผู้บาดเจ็บ, มูลนิธิและอาสาสมัครต่าง ๆ ดูแล ปฏิบัติงาน ร่วมกับหน่วยงานแต่ละหน่วย เป็นต้น และหลังจากสถานการณ์ปัญหาอุบัติเหตุจราจรคลี่คลาย ทุกหน่วยงานที่เข้าร่วมดำเนินงานแจ้งต้นสังกัด หรือมีการนัดหมายประชุมสรุปร่วมกันเพื่อประเมินผลการดำเนินงาน ปัญหาอุปสรรค และแนวทางการแก้ไขปัญหาในระยะยาว โดยกระบวนการสรุปผลร่วมกันด้วยวิธีการประชุมนั้น อาจจะมีการดำเนินการเป็นช่วง ๆ และผลัดเปลี่ยนกันเป็นเจ้าภาพในการจัดประชุมโดยหมุนเวียนกันไปในแต่ละหน่วยงานที่อยู่ในเครือข่าย เพื่อให้เกิดการเรียนรู้ร่วมกันอย่างต่อเนื่อง

2.2 ผลการออกแบบระบบเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุทางจราจรบนท้องถนนและรูปแบบการดำเนินการ

จากแผนภูมิที่ 19 และแผนภูมิที่ 20 ที่ได้นำเสนอไปแล้วนั้น ขณะที่ได้มีการประชุมกลุ่มเฉพาะ (Focus Group) ในแต่ละพื้นที่ ทีมนักวิจัยได้สร้างประเด็นคำถามที่เกี่ยวข้องกับการนำรูปแบบระบบเฝ้าระวังอุบัติเหตุจราจรไปใช้ในสถานการณ์จริง ซึ่งแบ่งออกเป็น 4 รูปแบบ คือ

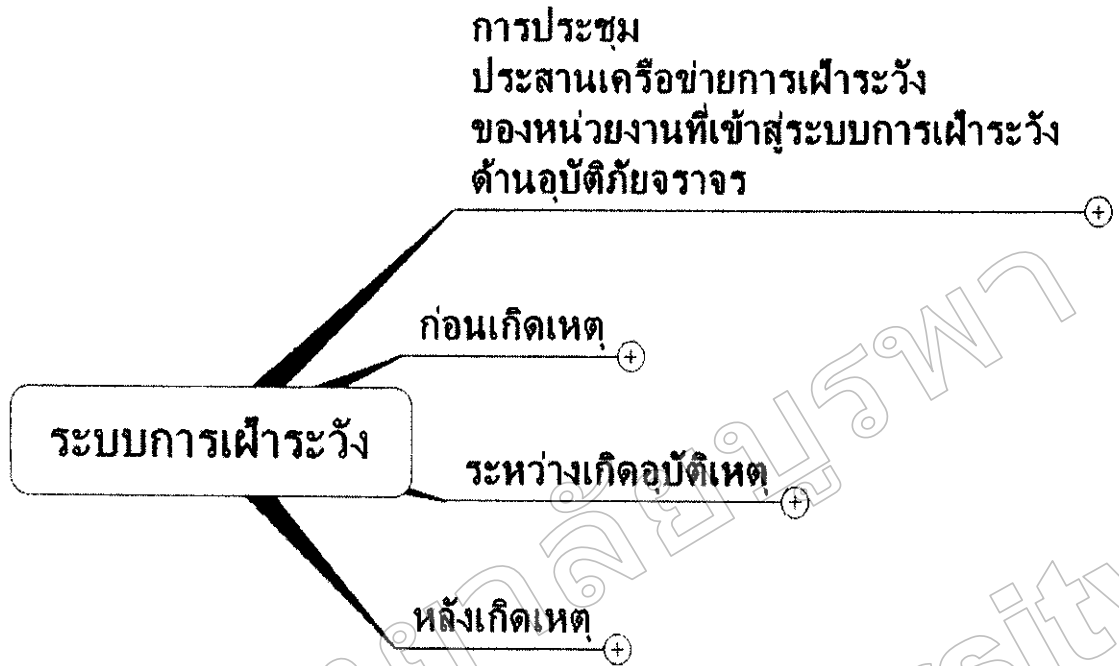
2.2.1 รูปแบบการจัดการประชุม ประสานเครือข่ายการเฝ้าระวัง ของหน่วยงานที่เข้าสู่ระบบการเฝ้าระวัง ด้านอุบัติเหตุจราจร

2.2.2 รูปแบบการดำเนินงานระบบเฝ้าระวังอุบัติเหตุจราจรก่อนเกิดอุบัติเหตุ

2.2.3 รูปแบบการดำเนินงานระบบเฝ้าระวังอุบัติเหตุจราจรระหว่างเกิดอุบัติเหตุ

2.2.4 รูปแบบการดำเนินงานระบบเฝ้าระวังอุบัติเหตุจราจรหลังการเกิดอุบัติเหตุ

ดังรายละเอียดปรากฏในแผนผังความคิดที่ 1



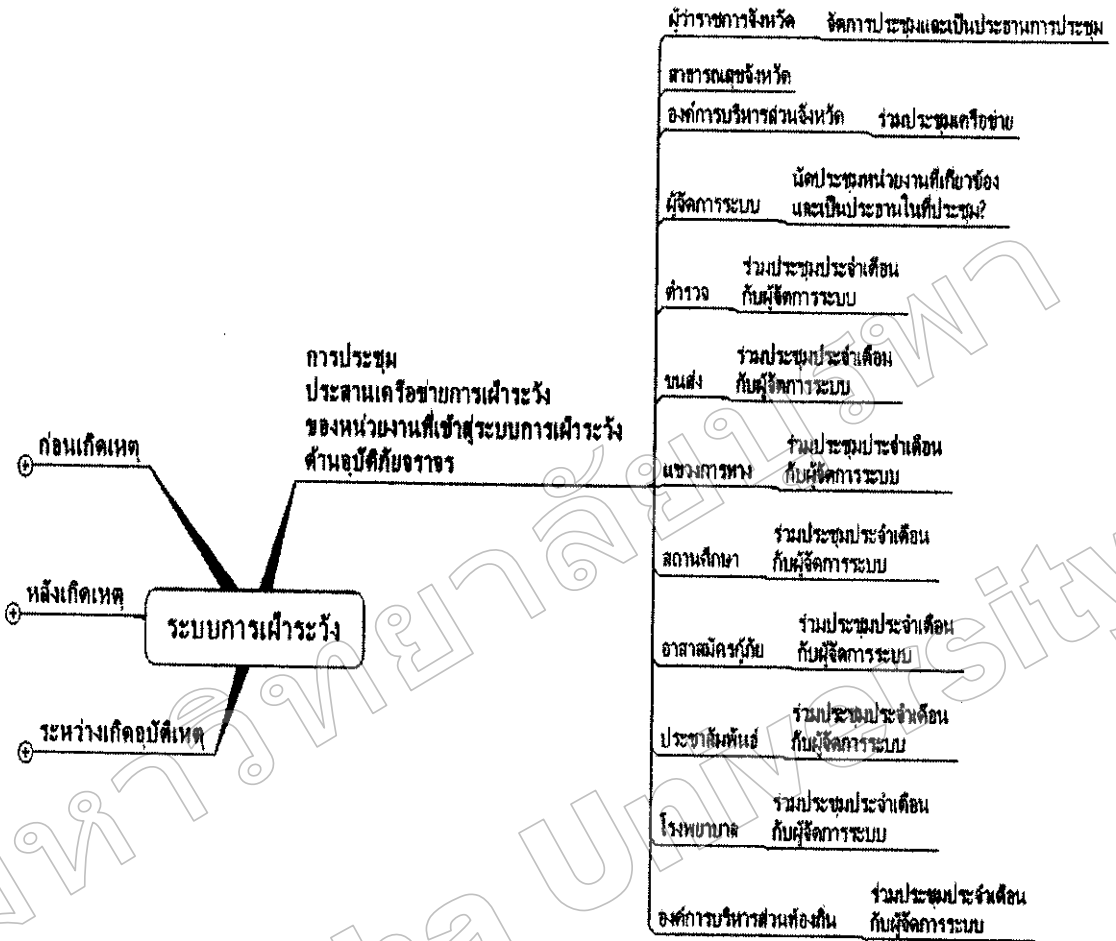
แผนผังความคิดที่ 1 ระบบเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุจากรถยนต์บนท้องถนน

2.2.1 รูปแบบการจัดการประชุม ประสานเครือข่ายการเฝ้าระวังของหน่วยงานที่เข้าสู่ระบบการเฝ้าระวัง ด้านอุบัติเหตุจราจร

การประชุมประสานเครือข่ายการเฝ้าระวังของหน่วยงานที่เข้าสู่ระบบการเฝ้าระวังด้านอุบัติเหตุจราจร ประกอบด้วยหน่วยงานต่าง ๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องดังนี้

- (1) ผู้ว่าราชการจังหวัด มีหน้าที่ดำเนินการประชุมและเป็นประธานการประชุม
- (2) ผู้จัดการระบบ มีหน้าที่จัดประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและเป็นเลขานุการในที่ประชุม
- (3) องค์การบริหารส่วนจังหวัด สาธารณสุขจังหวัด ตำรวจ ขนส่งจังหวัด แขวง การทาง สถานีศึกษา อาสาสมัครกู้ภัย ประชาสัมพันธ์ โรงพยาบาล และองค์การบริหารส่วนท้องถิ่น มีหน้าที่ร่วมประชุมประจำเดือน กับผู้จัดการระบบ

ดังรายละเอียดปรากฏในแผนผังความคิดที่ 2



แผนผังความคิดที่ 2 รูปแบบการจัดการประชุม ประสานเครือข่ายการเฝ้าระวัง ของหน่วยงานที่เข้าสู่ระบบการเฝ้าระวัง ด้านอุบัติเหตุจราจร

2.2.2 รูปแบบการดำเนินงานระบบเฝ้าระวังอุบัติเหตุจราจรก่อนเกิดอุบัติเหตุ

รูปแบบการดำเนินงานระบบเฝ้าระวังอุบัติเหตุจราจร ก่อนการเกิดอุบัติเหตุ ได้จัดแบ่งออกเป็น 6 ด้าน ซึ่งประกอบด้วย (1) ผู้จัดการระบบ (2) ศูนย์รับแจ้งเหตุ (3) การเตรียมความพร้อมด้านความรู้ (4) การเตรียมความพร้อมด้านถนนและสิ่งแวดล้อม (5) การเตรียมความพร้อมด้านพฤติกรรม และ (6) การเตรียมความพร้อมระบบตรวจสอบสภาพรถ ซึ่งมีหน่วยงานเข้ามารับผิดชอบในแต่ละด้าน โดยพิจารณาตามบทบาท ภาระหน้าที่ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร

ดังรายละเอียดปรากฏในแผนผังความคิดที่ 3

- (1) ผู้จัดการระบบ
 - (1.1) เป็นที่ปรึกษา
 - (1.2) สร้างแผนการปฏิบัติงาน
 - (1.3) กำหนดนโยบาย
 - (1.4) จัดประชุม ติดตาม ประเมินผล การดำเนินงานเป็นประจำทุกเดือน
 - (1.5) วิเคราะห์ และสรุปผลการดำเนินงานประจำเดือน
 - (1.6) นำเสนอข้อมูลที่ได้ในที่ประชุมผู้บริหาร ระดับจังหวัด
 - (1.7) จัดตั้งศูนย์รับแจ้งเหตุ และประสานงาน ระหว่างการเกิดอุบัติเหตุ
 - (1.8) ประชาสัมพันธ์ที่ตั้ง และวิธีแจ้งเหตุให้กับศูนย์รับแจ้งเหตุ
 - (1.9) สนับสนุนงบประมาณให้กับศูนย์รับแจ้งเหตุ
- (2) ศูนย์รับแจ้งเหตุ
 - (2.1) วางระบบการรับแจ้งเหตุ
 - (2.2) จัดหาเครื่องมือสื่อสารที่จำเป็น
 - (2.3) จัดหาและสำรอง วัสดุอุปกรณ์ เวชภัณฑ์ที่จำเป็น ต่อการช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ
 - (2.4) ตรวจสอบระบบการรับแจ้งเหตุให้พร้อมต่อ การใช้งานอย่างทันทั่วทั้งที่
 - (2.5) ตรวจสอบความพร้อมของเครื่องมือ ให้ความช่วยเหลือผู้ประสบเหตุให้พร้อมใช้เสมอ
- (3) เตรียมความพร้อมด้านความรู้
 - (3.1) สำนักงานขนส่งจังหวัด
 - (3.1.1) อบรมผู้มาขอใบขับขี่
 - (3.1.2) อบรมคนในโรงงานอุตสาหกรรม หรือสถานประกอบการตามที่ร้องขอ
 - (3.1.3) อบรมผู้ประกอบการขนส่ง และพนักงานขับรถ
 - (3.2) สถานศึกษา
 - (3.2.1) ให้ความรู้ก่อนการใช้รถใช้ถนน
 - (3.2.2) กำหนดหลักสูตรด้านการจราจร
 - (3.2.3) สอดแทรกเนื้อหาเกี่ยวกับการจราจร ในรายวิชาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
 - (3.2.4) คัดเลือกผู้เรียนเป็นอาสาสมัครกระจายความรู้
 - (3.2.5) คัดเลือกและอบรมอาสาสมัครผู้นำความรู้เกี่ยวกับการจราจร
 - (3.2.6) กำหนดกฎ ระเบียบ เพิ่มเติม สำหรับผู้ไม่มีใบขับขี่

- (3.3) กองกำกับการตำรวจภูธร
 - (3.3.1) ให้ความรู้เกี่ยวกับการจราจร แก่ประชาชน ตามนโยบาย ชุมชนสัมพันธ์
 - (3.3.2) อบรมอาสาสมัครผู้นำความรู้เกี่ยวกับการจราจรและออกใบรับรอง
- (3.4) สำนักงานประชาสัมพันธ์
 - (3.4.1) เผยแพร่ข่าวสารการเกิดอุบัติเหตุ และจุดเสี่ยง ประจำเดือน
 - (3.4.2) เผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติภัยจราจร
- (3.5) องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น
 - (3.5.1) ประชาสัมพันธ์แนวคิด
 - (3.5.2) จัดกิจกรรมร่วมรณรงค์ให้ความรู้ และ โครงการเฉพาะ
- (3.6) อาสาสมัครจราจร
 - (3.6.1) เผยแพร่ความรู้
 - (3.6.2) ร่วมภารกิจกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- (3.7) สถานีอนามัย
 - (3.7.1) ให้ความรู้ในกลุ่มประชาชนเฉพาะกลุ่ม
- (4) เตรียมความพร้อมด้านถนนและสิ่งแวดล้อม
 - (4.1) แขวงการทาง
 - (4.1.1) ติดป้ายประกาศแจ้งหมายเลขโทรศัพท์ ที่สามารถติดต่อได้ กรณีมีการชำรุด ของสัญญาณจราจร และถนน
 - (4.2) องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น
 - (4.2.1) ให้การสนับสนุนงบประมาณที่จำเป็น ต่อการซ่อมบำรุงถนนและสัญญาณจราจร
 - (4.2.2) ซ่อมบำรุงถนน และสัญญาณจราจรในเขตพื้นที่ รับผิดชอบ
 - (4.3) ผู้นำชุมชนและประชาชน
 - (4.3.1) แจ้งเหตุขัดข้องที่เกี่ยวกับถนน และสัญญาณจราจร
- (5) เตรียมความพร้อมด้านพฤติกรรม
 - (5.1) สถานศึกษา
 - (5.1.1) ออกกฎระเบียบ โดยสถานศึกษา มิให้ผู้เรียนที่ไม่มีใบขับขี่นำรถจักรยานยนต์มาโรงเรียน
 - (5.1.2) ออกบทลงโทษนักเรียนที่ไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ ของโรงเรียน

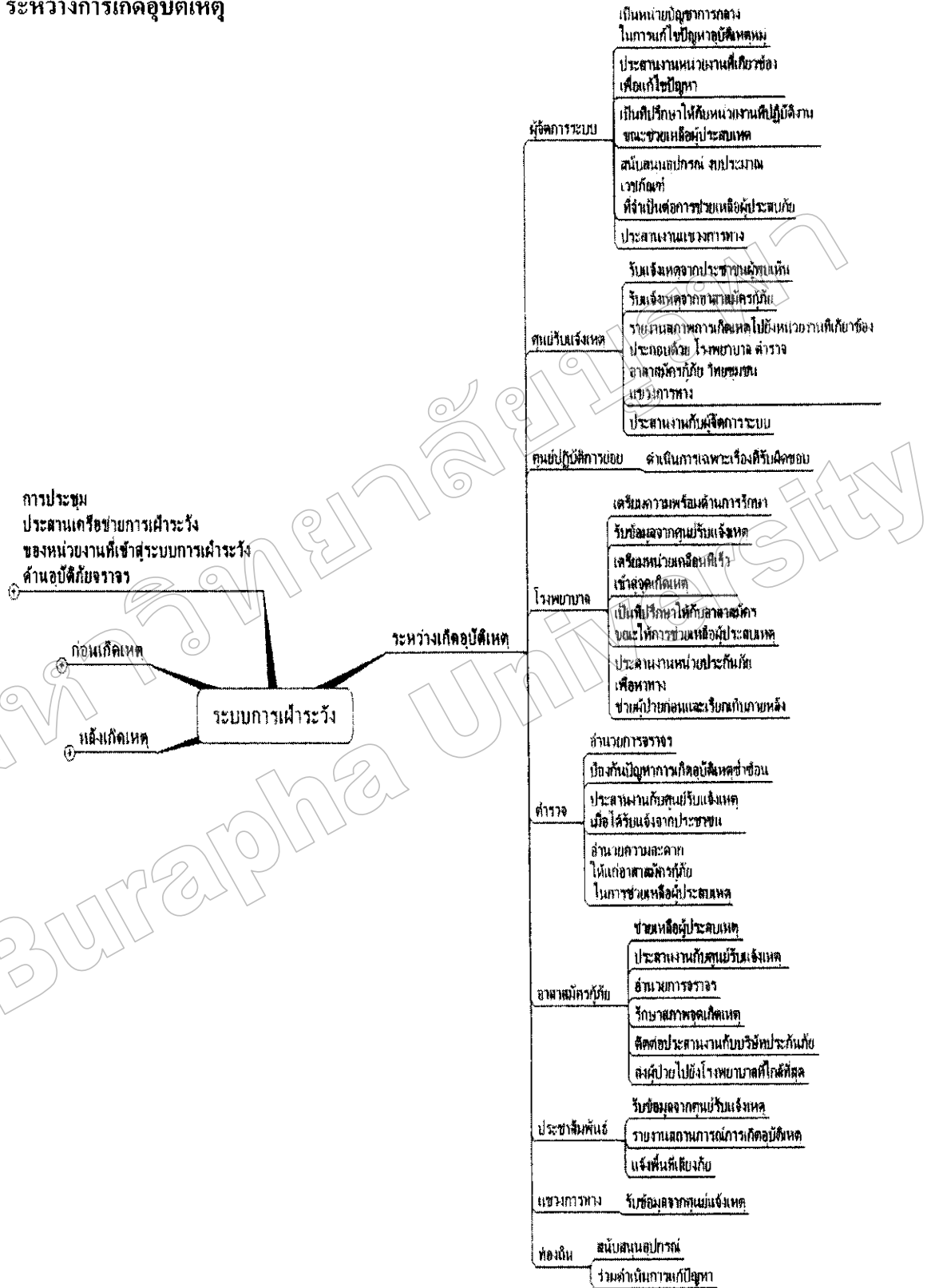
- (5.2) กองกำกับการตำรวจภูธร
 - (5.2.1) ตรวจจับผู้ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร
 - (5.2.2) จับนักเรียนที่ทำผิดกฎจราจร พร้อมมอบรณนักรเรียนและผู้ปกครอง
 - (5.2.3) จับทุกกรณีที่ทำผิดกฎจราจร
- (5.3) สำนักงานขนส่งจังหวัด
 - (5.3.1) เปรียบเทียบปรับตามพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้อง
- (5.4) องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น
 - (5.4.1) สนับสนุนการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม โดยรูปแบบต่าง ๆ
- (6) เตรียมความพร้อมระบบตรวจสภาพรถ
 - (6.1) สำนักงานขนส่งจังหวัด
 - (6.1.1) ตรวจสภาพรถให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ และเป็นไปตามกฎหมาย
 - (6.1.2) ตรวจจับรถที่ไม่สมบูรณ์หรือไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดของขนส่ง
 - (6.2) กองกำกับการตำรวจภูธร
 - (6.2.1) ตรวจจับรถที่ไม่สมบูรณ์หรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย

2.2.3 รูปแบบการดำเนินงานระบบเฝ้าระวังอุบัติเหตุจราจรระหว่างเกิดอุบัติเหตุ

รูปแบบการดำเนินงานระบบเฝ้าระวังอุบัติเหตุจราจร ระหว่างการเกิดอุบัติเหตุ ได้จัดแบ่งออกเป็น 9 องค์การที่เกี่ยวข้อง ซึ่งประกอบด้วย (1) ผู้จัดการระบบ (2) ศูนย์รับแจ้งเหตุ (3) ศูนย์ปฏิบัติการย่อย (4) โรงพยาบาล (5) ตำรวจ (6) อาสาสมัครกู้ภัย (7) ประชาสัมพันธ์ (8) แขวงทางหลวง และ (9) ท้องถิ่น โดยพิจารณาตามบทบาท ภาระหน้าที่

ดังรายละเอียดปรากฏในแผนผังความคิดที่ 4

ระหว่งการเกิดอุบัติเหตุ



แผนผังความคิดที่ 4 รูปแบบการดำเนินงานระบบเฝ้าระวังอุบัติภัยจราจรระหว่างเกิดอุบัติเหตุ

- (1) ผู้จัดการระบบ
 - (1.1) เป็นหน่วยบัญชาการกลาง ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุหมู่
 - (1.2) ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อแก้ไขปัญหา
 - (1.3) เป็นที่ปรึกษาให้กับหน่วยงานที่ปฏิบัติงาน ขณะช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ
 - (1.4) สนับสนุนอุปกรณ์งบประมาณ เวชภัณฑ์ ที่จำเป็นต่อการช่วยเหลือผู้ประสบภัย
 - (1.5) ประสานงานแขวงการทาง
- (2) ศูนย์รับแจ้งเหตุ
 - (2.1) รับแจ้งเหตุจากประชาชนผู้พบเห็น
 - (2.2) รับแจ้งเหตุจากอาสาสมัครกู้ภัย
 - (2.3) รายงานสภาพการเกิดเหตุไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย
โรงพยาบาล ตำรวจ อาสาสมัครกู้ภัย วิทยุชุมชน แขวงการทาง
 - (2.4) ประสานงานกับผู้จัดการระบบ
- (3) ศูนย์ปฏิบัติการย่อย
 - (3.1) ดำเนินการเฉพาะเรื่องที่รับผิดชอบ
- (4) โรงพยาบาล
 - (4.1) เตรียมความพร้อมด้านการรักษา
 - (4.2) รับข้อมูลจากศูนย์รับแจ้งเหตุ
 - (4.3) เตรียมหน่วยเคลื่อนที่เร็ว เข้าสู่จุดเกิดเหตุ
 - (4.4) เป็นที่ปรึกษาให้กับอาสาสมัคร ขณะให้การช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ
 - (4.5) ประสานงานหน่วยประกันภัย เพื่อหาทาง ช่วยผู้ป่วยก่อนและเรียกเก็บภายหลัง
- (5) ตำรวจ
 - (5.1) อำนวยการจราจร
 - (5.2) ป้องกันปัญหาการเกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อน
 - (5.3) ประสานงานกับศูนย์รับแจ้งเหตุ เมื่อได้รับแจ้งจากประชาชน
 - (5.4) อำนวยความสะดวก ให้แก่อาสาสมัครกู้ภัย ในการช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ
- (6) อาสาสมัครกู้ภัย
 - (6.1) ช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ
 - (6.2) ประสานงานกับศูนย์รับแจ้งเหตุ
 - (6.3) อำนวยการจราจร

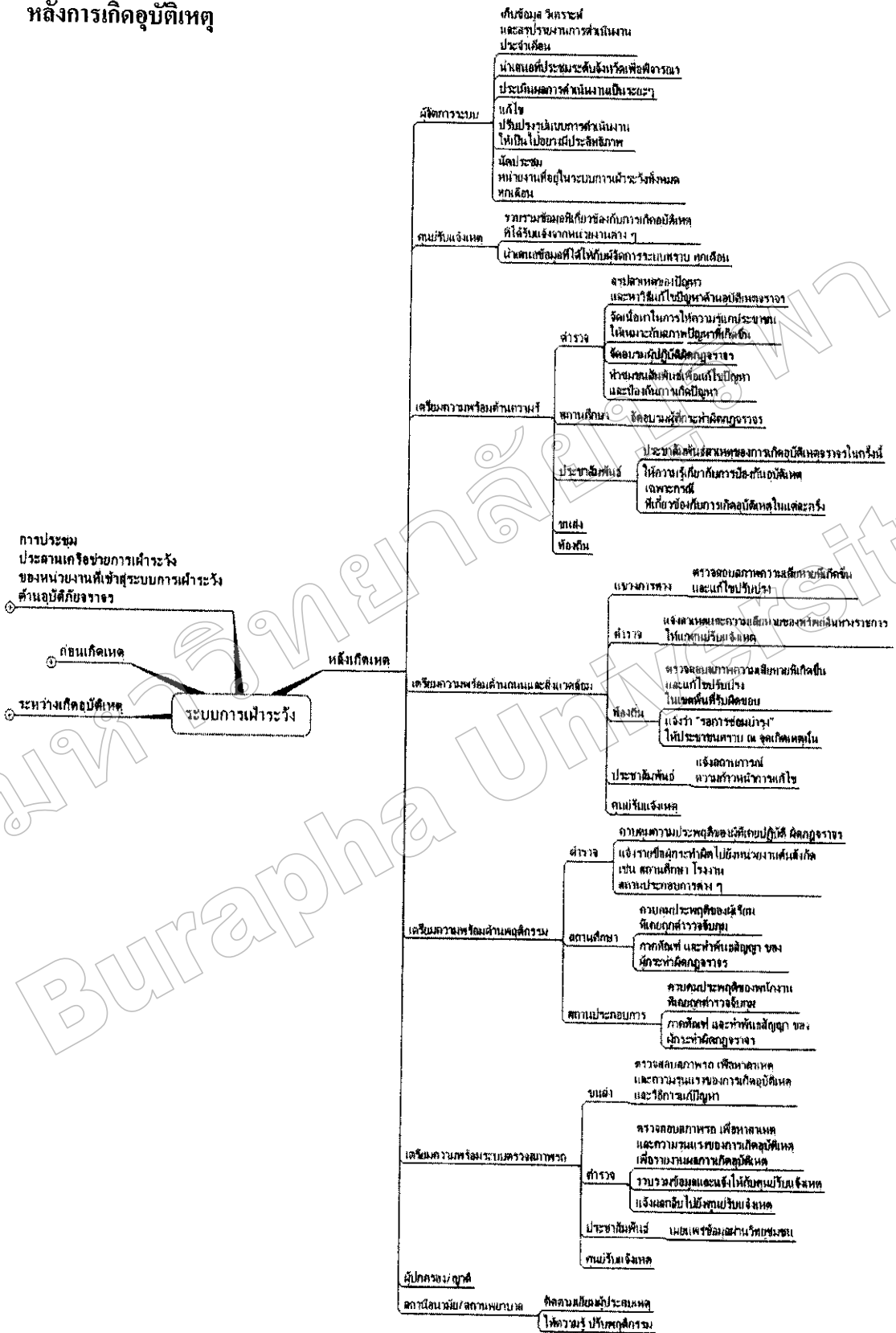
- (6.4) รักษาสภาพจุดเกิดเหตุ
- (6.5) ติดต่อประสานงานกับบริษัทประกันภัย
- (6.6) ส่งผู้ป่วยไปยังโรงพยาบาลที่ใกล้ที่สุด
- (7) ประชาสัมพันธ์
 - (7.1) รับข้อมูลจากศูนย์รับแจ้งเหตุ
 - (7.2) รายงานสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุ
 - (7.3) แจ้งพื้นที่เสี่ยงภัย
- (8) แหวงการทาง
 - (8.1) รับข้อมูลจากศูนย์แจ้งเหตุ
- (9) ท้องถิ่น
 - (9.1) สนับสนุนอุปกรณ์
 - (9.2) ร่วมดำเนินการแก้ปัญหา

2.2.4 รูปแบบการดำเนินงานระบบเฝ้าระวังอุบัติเหตุจากรถบรรทุกหลังการเกิดอุบัติเหตุ

รูปแบบการดำเนินงานระบบเฝ้าระวังอุบัติเหตุจากรถบรรทุก หลังการเกิดอุบัติเหตุ ได้จัดแบ่งออกเป็น 8 ด้านด้วยกัน ซึ่งประกอบด้วย (1) ผู้จัดการระบบ (2) ศูนย์รับแจ้งเหตุ (3) การเตรียมความพร้อมด้านความรู้ (4) การเตรียมความพร้อมด้านถนนและสิ่งแวดล้อม (5) การเตรียมความพร้อมด้านพฤติกรรม (6) การเตรียมความพร้อมระบบตรวจสอบสภาพรถ (7) ผู้ปกครองและญาติ (8) สถานีอนามัยและสถานพยาบาล ซึ่งมีหน่วยงานเข้ามารับผิดชอบในแต่ละด้าน โดยพิจารณาตามบทบาท ภาระหน้าที่ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากรถ

ตั้งรายละเอียดปรากฏในแผนผังความคิดที่ 5

หลังการเกิดอุบัติเหตุ



แผนผังความคิดที่ 5 รูปแบบการดำเนินงานระบบเฝ้าระวังอุบัติเหตุจราจรหลังเกิดอุบัติเหตุ

- (1) ผู้จัดการระบบ
 - (1.1) เก็บข้อมูล วิเคราะห์ และสรุปรายงานการดำเนินงาน ประจำเดือน
 - (1.2) นำเสนอที่ประชุมระดับจังหวัดเพื่อพิจารณา
 - (1.3) ประเมินผลการดำเนินงานเป็นระยะๆ
 - (1.4) แก้ไข ปรับปรุงรูปแบบการดำเนินงาน ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ
 - (1.5) นัดประชุม หน่วยงานที่อยู่ในระบบการเฝ้าระวังทั้งหมด ทุกเดือน
- (2) ศูนย์รับแจ้งเหตุ
 - (2.1) รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุที่ได้รับแจ้งจากหน่วยงานต่าง ๆ
 - (2.2) นำเสนอข้อมูลที่ได้ให้กับผู้จัดการระบบทราบ ทุกเดือน
- (3.) เตรียมความพร้อมด้านความรู้
 - (3.1) ดำรวจ
 - (3.1.1) สรุปลักษณะของปัญหา และหาวิธีแก้ไขปัญหาด้านอุบัติเหตุจราจร
 - (3.1.2) จัดเนื้อหาในการให้ความรู้แก่ประชาชน ให้เหมาะสมกับสภาพปัญหาที่เกิดขึ้น
 - (3.1.3) จัดอบรมผู้ปฏิบัติผิดกฎจราจร
 - (3.1.4) ทำชุมชนสัมพันธ์เพื่อแก้ไขปัญหา และป้องกันการเกิดปัญหา
 - (3.2) สถานศึกษา
 - (3.2.1) จัดอบรมผู้ที่กระทำผิดกฎจราจร
 - (3.3) ประชาสัมพันธ์
 - (3.3.1) ประชาสัมพันธ์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรในครั้งนี้
 - (3.3.2) ให้ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ เฉพาะกรณี ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้ง
 - (3.4) ขนส่ง
 - (3.5) ท้องถิ่น
- (4) เตรียมความพร้อมด้านถนนและสิ่งแวดล้อม
 - (4.1) แขวงการทาง
 - (4.1.1) ตรวจสอบสภาพความเสียหายที่เกิดขึ้น และแก้ไขปรับปรุง
 - (4.2) ดำรวจ
 - (4.2.1) แจ้งสาเหตุและความเสียหายของทรัพย์สินทางราชการ ให้แก่ศูนย์รับแจ้งเหตุ

- (4.3) ท้องถิ่น
- (4.3.1) ตรวจสอบสภาพความเสียหายที่เกิดขึ้น และแก้ไขปรับปรุง ในเขตพื้นที่รับผิดชอบ
- (4.3.2) แจ้งว่า "รอกการซ่อมบำรุง" ให้ประชาชนทราบ ณ จุดเกิดเหตุ
- (4.4) ประชาสัมพันธ์
- (4.4.1) แจ้งสถานการณ์ ความก้าวหน้าการแก้ไข
- (4.5) ศูนย์รับแจ้งเหตุ
- (5) เตรียมความพร้อมด้านพฤติกรรม
- (5.1) ดำรวจ
- (5.1.1) ควบคุมความประพฤติของผู้ที่เคยปฏิบัติ ผิดกฎจราจร
- (5.1.2) แจ้งรายชื่อผู้กระทำผิด ไปยังหน่วยงานต้นสังกัด เช่น สถานศึกษา โรงงาน สถานประกอบการต่าง ๆ
- (5.2) สถานศึกษา
- (5.2.1) ควบคุมประพฤติของผู้เรียน ที่เคยถูกตำรวจจับกุม
- (5.2.2) ภาคทัณฑ์ และทำพันธะสัญญา ของ ผู้กระทำผิดกฎจราจร
- (5.3) สถานประกอบการ
- (5.3.1) ควบคุมประพฤติของพนักงาน ที่เคยถูกตำรวจจับกุม
- (5.3.2) ภาคทัณฑ์ และทำพันธะสัญญา ของ ผู้กระทำผิดกฎจราจร
- (6) เตรียมความพร้อมระบบตรวจสภาพรถ
- (6.1) ขนส่ง
- (6.1.1) ตรวจสอบสภาพรถ เพื่อหาสาเหตุ และความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ และวิธีการแก้ปัญหา
- (6.2) ดำรวจ
- (6.2.1) ตรวจสอบสภาพรถ เพื่อหาสาเหตุ และความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อรายงานผลการเกิดอุบัติเหตุ
- (6.2.2) รวบรวมข้อมูลและแจ้งให้กับศูนย์รับแจ้งเหตุ
- (6.2.3) แจ้งผลกลับ ไปยังศูนย์รับแจ้งเหตุ
- (6.3) ประชาสัมพันธ์
- (6.3.1) เผยแพร่ข้อมูลผ่านวิทยุชุมชน

- (6.4) ศูนย์รับแจ้งเหตุ
- (7) ผู้ปกครอง/ญาติ
- (8) สถานีอนามัย/สถานพยาบาล
 - (8.1) ติดตามเยี่ยมผู้ประสบเหตุ
 - (8.2) ให้ความรู้ ปรับพฤติกรรม

2.3 รูปแบบกระบวนการรายงานผลการดำเนินงาน

การรายงานผลการดำเนินงานนั้น แต่ละหน่วยงานจะมีรูปแบบ วิธีการรายงานผลการดำเนินงานเป็นของหน่วยตนเองอยู่แล้ว ซึ่งแต่ละหน่วยจำเป็นต้องจัดทำรายงานเสนอต้นสังกัดเป็นประจำ ดังนั้นจึงสามารถใช้แบบรายงานของแต่ละหน่วย ผสมผสานไปกับรูปแบบการประสานงานตามรูปแบบที่ได้เสนอไปแล้วได้ โดยประเด็นสำคัญคือ แต่ละหน่วยจะต้องสรุปผลการดำเนินงานจากรายงานปกตินั้นและนำมาเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการประจำเดือนทุกเดือน เพื่อให้แต่ละหน่วยที่เกี่ยวข้องได้ทราบสถานการณ์การดำเนินงาน ความเคลื่อนไหว และความก้าวหน้าซึ่งกันและกัน ซึ่งหากมีประเด็นใดที่แต่ละหน่วยจะสามารถช่วยเหลือพึ่งพากันได้ จะได้แลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกันและช่วยเหลือกัน

อย่างไรก็ตามผู้จัดการระบบ จำเป็นต้องมีฐานข้อมูลสถานการณ์การเกิดปัญหาอุบัติเหตุจากรถ แต่ละครั้งที่เป็นภาพรวม เพื่อการติดตาม ตรวจสอบ วิเคราะห์ วางแผนและปฏิบัติการ แก้ไขปัญหาโดยภาพรวม ร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง หรือเป็นข้อมูลเบื้องต้นในการนำเสนอสถานการณ์ปัญหาอุบัติเหตุจากรถ โดยภาพรวม ในการประชุมแต่ละครั้ง เพื่อให้แต่ละหน่วยงานได้พิจารณาตรวจสอบกับผลการดำเนินงานของหน่วยงานตนเองและเพื่อเป็นการยืนยันผลการดำเนินงานอีกส่วนหนึ่งด้วย ซึ่งแบบเก็บรวบรวมข้อมูลนั้น คณะนักวิจัย ได้ร่วมกันพัฒนาร่วมกับตัวแทนจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องนำไปทดสอบการใช้และสรุปเป็น “แบบบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุจากรถ” ซึ่งทีมวิจัยได้มอบหมายให้อาสาสมัครมูลนิธิต่าง ๆ เป็นผู้เก็บรวบรวมข้อมูล และทีมวิจัยนำมาวิเคราะห์ผลการศึกษาปัญหาอุบัติเหตุจากรถนำเสนอต่อที่ประชุมคณะนักวิจัยและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับปัญหาอุบัติเหตุจากรถ ซึ่งสามารถแสดงสถานการณ์การเกิดปัญหาอุบัติเหตุจากรถแต่ละครั้งได้ดี และเป็นจุดกระตุ้นให้เกิดการแก้ไขปัจจัยเสี่ยงหรือสถานการณ์ที่อาจจะก่อให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุจากรถได้ดี จึงควรจะใช้ “แบบบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุจากรถ” นี้เพื่อการเก็บรวบรวมข้อมูลปัญหาอุบัติเหตุจากรถแต่ละครั้ง โดยภาพรวมต่อไป เพื่อผู้จัดการระบบจะได้ทราบสถานการณ์โดยภาพรวม และนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการได้อย่างต่อเนื่องต่อไป

มหาวิทยาลัยบูรพา
Burapha University