บทที่ 5

สรุป อภิปราย และข้อเสนอแนะ

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเพื่อค้นหาข้อมูลเบื้องต้น (Exploratory research) และใช้กระบวนการประชุมกลุ่มเฉพาะ (Focus group) เพื่อตรวจสอบและยืนยันข้อมูลเบื้องต้นตามสถานการณ์จริงในแต่ละจุดเสี่ยงของการเกิดปัญหาอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด 20 อันดับแรก ซึ่งเป็นการวิจัยและพัฒนา เพื่อการหาระบบบริหารจัดการที่ดีกว่า กลุ่มตัวอย่าง เป็นผู้บริหารงานของหน่วยงานภาครัฐ ที่เกี่ยวข้องกับการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุจราจรในจังหวัดระยอง และอาสาสมัครจากมูลนิธิ หรือสมาคมเพื่อการกุศล ผู้แทนองค์กรภาคประชาชน กลุ่มองค์กรต่าง ๆ ผู้นำชุมชน อาสาสมัคร และผู้แทนประชาชน ที่เกี่ยวข้องกับปัญหาอุบัติเหตุจราจรในเขตพื้นที่เสี่ยงบนถนนสายหลัก 3 สาย คือ สาย 3, 36 และ 344 และถนนสายรอง 1 แห่ง คือ 3191 ของจังหวัดระยอง ณ จุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุมาก 23 อันดับแรก (โดยการศึกษาข้อมูลย้อนหลัง ตั้งแต่ มกราคม – ธันวาคม 2546) โดยใช้แบบสัมภาษณ์ นำเข้าสู่ การประชุมเชิงปฏิบัติการณ์ สัมมนาเชิงปฏิบัติการ และการประชุมกลุ่มเฉพาะ (Focus group) นำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ จากการวิจัยเพื่อค้นหาข้อมูลเบื้องต้น (exploratory research) ด้วยสถิติเชิงพรรณรา เป็นค่าความถี่และร้อยละ และข้อมูลที่ได้จากกระบวนการศึกษาเอกสาร แบบรายงาน แบบบันทึกต่าง ๆ และผลการประชุมเชิงปฏิบัติการณ์ สัมมนาเชิงปฏิบัติการ ประชุมกลุ่มเฉพาะ (focus group) ประชุมประจำเดือน ใช้กระบวนการวิเคราะห์เนื้อหา (content analysis) โดยการจัดกลุ่มและวิเคราะห์ ในรูปแบบแผนผังความคิด (Mind map) และแผนผังการทำงาน (work flow diagram) โดยผลการวิจัยสรุปได้ดังนี้

1. ผลการวิเคราะห์ จำแนกบทบาท หน้าที่ ความรับผิดชอบ และการรายงานด้านการจัดการอุบัติเหตุขององค์กรทั้งภาครัฐและเอกชน ที่เกี่ยวข้องกับการเฝ้าระวังอุบัติภัยทางจราจร ในจังหวัดระยอง

1.1 จากการศึกษาเบื้องต้น พบว่า ปัจจุบันมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการอุบัติเหตุจราจรอย่างน้อย 10 หน่วยงานด้วยกัน คือ กองกำกับการตำรวจภูธรจังหวัด ทำหน้าที่ ดูแลคู่กรณีและข้อพิพาทนอกเขตทางหลวง กองกำกับการตำรวจทางหลวง ทำหน้าที่ ดูแลคู่กรณีและข้อพิพาท

และปรับปรุงระบบจราจรในเขตทางหลวง องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น (เทศบาล / อบต./ อบจ.) ทำหน้าที่ ดูแลถนน สัญญาณและเครื่องหมายจราจรในเขตรับผิดชอบ ขนส่งจังหวัด ทำหน้าที่ ดูแลเกี่ยวกับรถและใบอนุญาตเกี่ยวกับรถและคนขับ โยธาธิการและผังเมืองจังหวัด ทำหน้าที่ ดูแลเกี่ยวกับถนนและป้ายสัญญาณ แขวงการทางจังหวัด ทำหน้าที่ ดูแลเกี่ยวกับถนนและป้ายสัญญาณ ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ทำหน้าที่ ดูแลเกี่ยวกับมูลนิธิ หรือองค์การการกุศลต่าง ๆ ที่ช่วยเหลือ ผู้ประสบเหตุต่าง ๆ สาธารณสุขจังหวัดและหน่วยงานในสังกัด ทำหน้าที่ ดูแลผู้บาดเจ็บและเหตุต่อเนื่องจากการบาดเจ็บ ประกันภัยต่าง ๆ ทำหน้าที่ ดูแลรถและคน ทางหลวงชนบท, ถนนชลประทาน ทำหน้าที่ ดูแลถนนในเขตชนบท / ชลประทาน โดยมีปัญหาด้านการดำเนินงาน คือ การประสานงานระหว่างหน่วย เมื่อเกิดอุบัติเหตุ เป็นแบบไม่เป็นทางการ (ไม่มีระบบการประสานงานระหว่างหน่วยที่ชัดเจน) การแจ้งสถานการณ์ภายหลังเกิดเหตุ ไม่มีรูปแบบที่เฉพาะเจาะจง ชัดเจน มีการรณรงค์ ดำเนินการ ในช่วงเทศกาลต่าง ๆ เป็นระยะๆ ภารกิจของแต่ละหน่วยเป็นการมอบ โอนให้ไปดำเนินการแบบเบ็ดเสร็จ มีการประสานระหว่างหน่วยบ้าง มีความล่าช้าในการประสานงานและการดำเนินการแก้ไขปัญหา เนื่องจากขั้นตอนการติดต่อประสานงานระหว่างหน่วย ภารกิจของแต่ละหน่วย และงบประมาณดำเนินการของแต่ละหน่วย

1.2 ผลการวิเคราะห์เบื้องต้น เพื่อการพิจารณาระบบเฝ้าระวังและการเชื่อมเครือข่าย หรือการประสานงานเพื่อช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุจราจร สามารถสรุปประเด็นสำคัญได้ ดังนี้

1.2.1 หน่วยงานหรือองค์กรที่ควรมีส่วนเกี่ยวข้องกับการจัดการอุบัติเหตุจราจรในเรื่องปัญหาสภาพรถยนต์นั้น เห็นว่าควรให้ตำรวจเป็นผู้รับผิดชอบมากที่สุด ร้อยละ 53.33 รองลงมาคือ กรมการขนส่งทางบก ร้อยละ 26.67 ปัญหาสภาพถนน เห็นควรให้แขวงการทางรับผิดชอบมากที่สุด ร้อยละ 81.82 รองลงมาคือกรมทางหลวง ร้อยละ 18.18 ปัญหาสภาพแวดล้อมบริเวณถนน เห็นควรให้เทศบาลรับผิดชอบมากที่สุด ร้อยละ 54.55 รองลงมาคือ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ร้อยละ 18.18 ปัญหาสัญญาณและเครื่องหมายจราจร เห็นควรให้ตำรวจรับผิดชอบมากที่สุด ร้อยละ 54.55 รองลงมาคือ แขวงการทาง ร้อยละ 27.27 ปัญหานิสัยหรือพฤติกรรมการขับขี่ การใช้รถใช้ถนนของคน เห็นควรให้ตำรวจรับผิดชอบมากที่สุด ร้อยละ 63.64 รองลงมาคือสถานศึกษา ร้อยละ 9.09

1.2.2 หน่วยงานหรือองค์กรที่ควรมีส่วนเกี่ยวข้องและดำเนินการเมื่อเกิดอุบัติเหตุจราจรในแต่ละครั้งนั้น มีความเห็นว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจควรดำเนินการมากที่สุด ร้อยละ 30.12 รองลงมาคือ หน่วยกู้ภัย ร้อยละ 28.92 โรงพยาบาล ร้อยละ 21.69 แขวงการทาง ร้อยละ 6.02 เทศบาล ร้อยละ 4.82 ประชาชนทั่วไป ร้อยละ 3.61 ส่วนสถานีอนามัย, อปพร., ประกันภัย, กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน/อบต. นั้น มีระดับความคิดเห็นว่าควรมีส่วนร่วมดำเนินการน้อยที่สุด คือร้อยละ 1.20

1.2.3 การเชื่อมเครือข่าย หรือการประสานงาน เพื่อช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ เริ่มจากมูลนิธิรับแจ้งเหตุจากลูกข่ายของมูลนิธิ หรือประชาชน และประสานงานต่อไปยังตำรวจ โรงพยาบาล และแขวงการทางให้ทราบอย่างชัดเจน เจ้าหน้าที่ตำรวจมีหน้าที่รีบรุดไปยังจุดเกิดเหตุ เพื่อทำแผน แก้ไขปัญหาจราจร และป้องกันการเกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อน โรงพยาบาลเตรียมความพร้อมด้านเครื่องมือทางการแพทย์และทีมแพทย์เพื่อให้การรักษาได้อย่างรวดเร็ว และลดอัตราการเสียชีวิตของผู้ประสบอุบัติเหตุ ในขณะเดียวกันมูลนิธิรีบรุดนำผู้บาดเจ็บส่งโรงพยาบาลที่ใกล้ที่สุด และแขวงการทางดำเนินการทำความสะอาดบริเวณจุดเกิดเหตุ และประเมินความเสียหายของสภาพถนนและป้ายสัญญาณจราจร

1.3 ผลการวิเคราะห์ศักยภาพการเฝ้าระวังอุบัติภัยจราจรบนท้องถนนขององค์การทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง

การปฏิบัติงานเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนมีหน่วยงานเกี่ยวข้องหลายหน่วยงาน ซึ่งแต่ละหน่วยงานก็มีภารกิจหลัก ภารกิจรอง และภารกิจเร่งด่วน ที่แตกต่างกันออกไป ซึ่งจากผลการเก็บข้อมูลสามารถสรุปได้ดังนี้

1.3.1 สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด

มีหน้าที่ในการดำเนินการในลักษณะการบูรณาการและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยมีหน้าที่เป็นหน่วยเลขานุการ รับผิดชอบในเรื่องการประเมินผล การพัฒนาระบบข้อมูล จัดทำโครงการเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรในลักษณะโครงการรณรงค์การขับขี่ปลอดภัย สร้างจิตสำนึก อบรมกลุ่มอาสาสมัครต่าง ๆ บทบาทหน้าที่คือการตั้งจุดตรวจแบบบูรณาการ ดำเนินมาตรการ 3 ม 2 ข 1 ร แจ้งปรับปรุงจุดอันตราย แจ้งปรับปรุงไฟสัญญาณ ตั้งศูนย์อำนวยการร่วมในช่วงเทศกาล

1.3.2 สำนักงานขนส่งจังหวัด

บทบาทหน้าที่สำคัญคือ การออกใบอนุญาต ขับขี่รถยนต์ รถจักรยานยนต์โดยมีการอบรม ทดสอบสมรรถภาพ ทดสอบข้อเขียน และทดสอบภาคปฏิบัติ ต่อทะเบียนรถและตรวจสภาพรถ ออกตรวจ และเปรียบเทียบปรับรถที่ทำผิด พรบ. ออกตรวจควันดำในรถยนต์ และจัดทำสรุปรายงานให้กรมการขนส่งทางบก ในทุก ๆ เดือน ในกรณีที่มีอุบัติเหตุที่ได้รับความเสียหายมากเกิน 60,000 บาท โครงการที่ได้จัดทำขึ้นเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาจราจรคือ โครงการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล อบรมผู้ประจำรถเรื่องการขับขี่อย่างปลอดภัย ตรวจสภาพรถก่อนใช้ ตรวจวัดความพร้อมของพนักงานขับรถ ตรวจแอลกอฮอล์ และตรวจปัสสาวะ

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

1.3.3 แขวงการทางจังหวัด

บทบาทหน้าที่สำคัญคือ ตรวจสอบ ปรับปรุง สภาพทางหลวงให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานอยู่เสมอ มีการซ่อมบำรุงอุปกรณ์ให้มีความปลอดภัย ติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะ ตรวนสอบและติดตามเรียกค่าเสียหายจากผู้ที่ทำให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินของทางหลวง โครงการที่ได้จัดทำขึ้นเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร คือ จัดกิจกรรมอำนวยความปลอดภัย ระยะเวลา 3 ปี ทั้งในเรื่องการปรับปรุงแก้ไขบริเวณทางหลวงที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูง การปรับปรุงเครื่องหมายจราจร การส่งเสริมให้เจ้าหน้าที่กรมทางหลวงมีความรู้ความเข้าใจระหว่างผู้ใช้ทางหลวง

1.3.4 กองกำกับการตำรวจภูธรจังหวัด

บทบาทหน้าที่สำคัญคือ ส่งเสริม สนับสนุน และใช้มาตรการทางกฎหมาย โดยเคร่งครัด เพื่อลดอุบัติเหตุและเสียชีวิต ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการสอบสวนและเปรียบเทียบปรับในคดีอาญาตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ดำเนินการเกี่ยวกับการติดต่อสื่อสาร การควบคุมจราจรโดยระบบเทคโนโลยีสมัยใหม่ ตลอดจนการดำเนินการเกี่ยวกับวิศวกรรมจราจรในหน้าที่ตำรวจ ดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจพิสูจน์อุบัติเหตุตรวจความมึนเมาของผู้ขับขี่ ตรวจก๊าซ ฝุ่นควัน และเสียงของรถ เสนอแนวทางป้องกันอุบัติเหตุจราจร ดำเนินการเกี่ยวกับงานสถิติข้อมูลด้านการจราจร โครงการเพื่อการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร คือ พัฒนาระบบปฏิบัติงานศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจร ศึกษาข้อมูลสถิติ นำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการควบคุมการจราจร อำนวยความสะดวกด้านการจราจร จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์สภาพการจราจรผ่านระบบ Internet และสื่อประชาสัมพันธ์อื่น ๆ อบรมบุคลากรเรื่องการจราจรในทุกระดับ ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจร

1.3.5 กองกำกับการตำรวจทางหลวงจังหวัด

บทบาทหน้าที่สำคัญคือ จัดเจ้าหน้าที่ประจำจุดตรวจจับความเร็วและตรวจวัดแอลกอฮอล์ ควบคุมการขับรถของผู้ใช้รถ ใช้ถนน ให้เคารพกฎจราจรโดยเคร่งครัด จัดวิทยากรอบรมที่ขนส่งจังหวัดและสาขาแกลงก่อนรับใบอนุญาตขับขี่ จัดวิทยากรให้ความรู้กฎจราจรโรงเรียน, โรงงาน, ชุมชนในจังหวัดระยอง กำชับให้ตำรวจสายตรวจกวดขันจับกุมผู้ขับรถที่มีอุปกรณ์ไม่ครบ กวดขันจับกุมผู้ทำผิดแปลงรถและสภาพไม่มีความแข็งแรงมาใช้ในทาง กำชับให้เจ้าหน้าที่รถวิทยุสายตรวจพบถนนชำรุดแจ้งเพื่อประสานแขวงการทาง ตรวจสอบช่วงหรือบริเวณที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง จัดให้มีป้ายเตือน มีการตรวจสอบถนนที่มีต้นไม้ปิดบังทัศนวิสัยหรืออาจเป็นอันตราย ตรวจสอบสัญญาณไฟตามทางร่วมทางแยกให้พร้อมใช้งาน ถ้าพบชำรุดรีบดำเนินการ

ตรวจสอบเครื่องหมายบนผิวจราจรไม่ชัดเจน แสงสว่างและที่เกี่ยวข้อง โครงการเพื่อการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร คือ โครงการลดปัญหาบนถนนหลวง โครงการอบรมผู้ทำผิดกฎจราจร

1.3.6 โยธาธิการและผังเมืองจังหวัด

บทบาทหน้าที่สำคัญคือ บทบาทในการวางแนวทางการพัฒนาเมืองหรือชุมชนให้เป็นระเบียบ โดยการกำหนดระบบโครงข่ายคมนาคมและขนส่ง ให้สัมพันธ์กับการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต การกำหนดระยะถอยร่นหรือที่ว่าง ในการก่อสร้างอาคารจากเขตทางให้เป็นไปตาม พ.ร.บ. ควบคุมอาคารและ พ.ร.บ. การผังเมือง ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการผังเมืองและการควบคุมอาคาร โครงการเพื่อการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร คือ โครงการจัดทำผังเมือง จัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการจราจรและขนส่ง

1.3.7 ประชาสัมพันธ์จังหวัด

บทบาทหน้าที่สำคัญคือ ร่วมเป็นคณะกรรมการศูนย์อำนวยความปลอดภัยทางถนนทั้งในช่วงปกติ และเทศกาล เป็นศูนย์ประชาสัมพันธ์ และรณรงค์การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน รณรงค์สร้างความรู้ความเข้าใจในการใช้รถใช้ถนนผ่านสื่อต่าง ๆ ประชาสัมพันธ์เรื่องกฎจราจร โครงการเพื่อการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร คือ โครงการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนนในช่วงเทศกาล ทั้งการจัดตั้งศูนย์วิทยุท้องถิ่น สปอตวิทยุ ป้ายประชาสัมพันธ์ ผลิตเอกสารเผยแพร่ข่าวสาร จัดรายการวิทยุรณรงค์และแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรตลอด 24 ชั่วโมง

1.3.8 สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด

บทบาทหน้าที่สำคัญคือ เตรียมความพร้อมด้านวัสดุ อุปกรณ์ บุคลากรทางการแพทย์และซักซ้อมแผนรองรับอุบัติเหตุจราจรช่วงเทศกาลต่าง ๆ จัดกิจกรรมรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจราจร ช่วงสัปดาห์รณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุ ร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ ตรวจหาแอลกอฮอล์ทางลมหายใจในผู้ขับขี่ยานยนต์ ซ้อมแผนปฏิบัติการรับอุบัติเหตุตามโรงพยาบาลต่าง ๆ อบรม บุคลากร ที่เกี่ยวข้องกับการดูแลผู้ประสบอุบัติเหตุจราจร พัฒนางานการตรวจและรักษาผู้ป่วยอุบัติเหตุ พัฒนาเครือข่ายระบบบริการรักษาพยาบาล ณ จุดเกิดเหตุ (EMS) สำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัยและเข็มขัดนิรภัย

1.3.9 โรงพยาบาลเอกชน

บทบาทหน้าที่สำคัญเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร คือ ให้บริการหน่วยพยาบาลฉุกเฉิน ซ้อมแผนอุบัติเหตุหมู่ประจำปี เตรียมความพร้อมทีมแพทย์และเวชภัณฑ์ โดยมีโครงการเพื่อการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร คือ ตั้งศูนย์ ESM ให้การช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ ณ จุดเกิดเหตุ

ตลอด 24 ชั่วโมง จัดทีมแพทย์และพยาบาลให้ความรู้เกี่ยวกับการดูแลและปฐมพยาบาลผู้บาดเจ็บ ณ จุดเกิดเหตุ ตั้งศูนย์วิทยุสื่อสารกับตำรวจ และหน่วยกู้ภัยตลอด 24 ชั่วโมง

1.3.10 สำนักงานศึกษาธิการ

บทบาทหน้าที่สำคัญเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร คือ การจัดหลักสูตรที่ให้เล็งเห็นถึงปัญหาของอุบัติเหตุ จัดกิจกรรมที่สอดแทรก การป้องกันอุบัติเหตุ ให้ความรู้นักเรียนทุกระดับชั้น ให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการจราจร ส่งเสริมให้ปฏิบัติตามกฎหมาย ติดตั้งสัญญาณจราจรภายในโรงเรียน จัดให้มีอาสาสมัครแจ้งข่าวในโรงเรียน โดยมีโครงการเพื่อการป้องกันและแก้ไขปัญหาจราจร คือ จัดให้นักเรียนมีส่วนร่วมในการจราจร ปรับปรุงหลักสูตรด้านสุขศึกษา เพิ่มเติมเนื้อหาการจราจรในบทเรียน และสร้างเสริมระเบียบวินัยในการจราจรอย่างยั่งยืน

1.3.11 องค์การบริหารส่วนจังหวัด

บทบาทหน้าที่สำคัญเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร คือ ประสานงานกับหน่วยงานแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรหลัก สร้างถนนให้เพียงพอกับปริมาณการจราจร และดูแลรักษาให้อยู่ในสภาพดีเสมอ สนับสนุนงบประมาณให้หน่วยงานต่าง ๆ ในการฝึกอบรมจราจร ตัดแต่งหญ้าข้างทางของถนนในพื้นที่รับผิดชอบ ตรวจสภาพและซ่อมบำรุงไฟสัญญาณจราจรอยู่เสมอ โดยมีโครงการเพื่อการป้องกันและแก้ไขปัญหาจราจร คือ โครงการซ่อมบำรุงทางให้ถูกต้องตามหลักวิศวกรรมจราจร และประชาสัมพันธ์การจราจรที่ถูกต้องตามกฎหมายและนโยบายของรัฐบาล

1.3.12 เทศบาล

บทบาทหน้าที่สำคัญเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร คือ พัฒนาเครือข่ายองค์กรชุมชนในการดูแลอุบัติเหตุจราจร (อปพร.) เป็นหน่วยงานสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่าง ๆ ด้านการจัดการจราจร ซ่อมแซมถนนที่ชำรุดในเขตรับผิดชอบ ติดตั้งและซ่อมบำรุงไฟสัญญาณ ติดตั้งป้ายสัญญาณและเส้นบนพื้นผิวจราจร โดยมีโครงการเพื่อการป้องกันและแก้ไขปัญหาจราจร คือ การตั้งด่านตรวจผู้ขับขี่ ตรวจวัดแอลกอฮอล์ ในช่วงเทศกาล ในเขตเทศบาล

1.3.13 องค์การบริหารส่วนตำบล

บทบาทหน้าที่สำคัญเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร คือ จัดให้มีการบำรุงทางถนน โดยการสำรวจ ออกแบบ เขียนแบบถนนและสะพาน รักษาความสะอาดของถนนและทางเดิน บำรุงไฟฟ้าหรือแสงสว่างในเส้นทางจราจร ประสานงานกับหน่วยงานที่ดูแลและบำรุงรักษาทาง จัดเงินอุดหนุน ให้แขวงการทาง หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

1.3.14 สำนักงานนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด

เขตนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด โดยการนิคมอุตสาหกรรม (กนอ.) ได้ประกาศเขตพื้นที่นิคม ฯ เป็นเขตควบคุมความเร็วยานพาหนะต่าง ๆ โดยกำหนดควบคุมความเร็วของรถบรรทุก ไม่เกิน 60 กม. / ชม. รถยนต์นั่ง 80 กม. / ชม. ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรตามแยกต่างๆ ในพื้นที่ และกรณีผู้ประกอบการขนส่งที่เข้ามาให้บริการในพื้นที่นิคม ฯ กนอ. จะประสานงานให้ผู้ประกอบการขอความร่วมมือในการกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องมีแผนตอบโต้ภาวะฉุกเฉินกรณีเกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น

1.3.15 มูลนิธิ

บทบาทหน้าที่สำคัญเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร คือ รับแจ้งเหตุผ่านทางโทรศัพท์ และวิทยุสื่อสาร ให้การช่วยเหลือผู้ได้รับอุบัติเหตุ และร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจอำนวยการจราจร โดยมีโครงการเพื่อการป้องกันและแก้ไขปัญหาจราจร คือ จัดอบรมให้กับอาสาสมัครกู้ภัยร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ จัดอบรมประจำปีเรื่องการปฐมพยาบาลและการเคลื่อนย้ายผู้ป่วยที่ถูกต้อง อบรมการจราจรและกฎหมาย

1.4 ผลการวิเคราะห์สภาพปัญหาที่พบในพื้นที่ แนวทางการแก้ไขปัญหา และรูปแบบ ระบบการประสานเครือข่าย เพื่อการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุจราจร

1.4.1 แยกโพธิ์ทอง ปัญหาเกิดจากสภาพถนนเป็นคอขวด สัญญาณไฟจราจรเสียบ่อย จุดกลับรถไม่มีจุดพื้นที่ให้รถรอกลับรถ และสภาพถนนไม่เรียบ แนวทางการแก้ไขปัญหาคือ เสนอให้แขวงการทางปรับปรุงพื้นผิวจราจร เพิ่มพื้นที่พักรอเลี้ยว จัดเจ้าหน้าที่ดูแลสัญญาณไฟจราจรและขยายช่องทางเพื่อลดการแออัด

1.4.2 แยกสหกรณ์ ปัญหาเกิดจากสัญญาณไฟจราจรเสียบ่อย มีจำนวนรถที่ใช้เส้นทางเป็นจำนวนมาก พื้นผิวจราจรแคบไม่เพียงพอ แนวทางแก้ไขปัญหาคือ ให้แขวงการทางจัดเจ้าหน้าที่ดูแลสัญญาณไฟจราจร ติดป้ายเตือนก่อนถึงแยก ตั้งกรวยบนถนนเพื่อชะลอความเร็วของรถ เพิ่มพื้นที่ผิวจราจรโดยการตัดเกาะกลางถนนออก และให้เจ้าหน้าที่ตำรวจมาอำนวยการจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน

1.4.3 โค้งสองสลึง ปัญหาเกิดจากขาดป้ายเตือน สัญญาณไฟกระพริบ ป้ายจำกัดความเร็ว แสงสว่างไม่เพียงพอในยามค่ำคืน ต้นไม้บดบังทัศนวิสัยในการมองเห็น พื้นผิวถนนลื่น แนวทางการแก้ไขปัญหาคือ เสนอให้แขวงการทางติดตั้งป้ายเตือน สัญญาณไฟชนิดต่าง ๆ ถมร่องกลางถนนเพื่อป้องกันไม่ให้รถตกลงไป ตัดต้นไม้บริเวณกลางถนนออกบ้าง ขออนุมัติเงินจาก

เทศบาลซื้อกรวยสะท้อนแสงเพื่อป้องกันอุบัติเหตุซ้ำซ้อนเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ตำรวจกวดขันวินัยจราจร และอบรมความรู้ความเข้าใจด้านการช่วยเหลือผู้บาดเจ็บให้แก่ประชาชนทั่วไป

1.4.4 สี่แยกทับมา ปัญหาเกิดจาก บริเวณแยกมีพื้นที่มากเกินไป ถนนและทางแยกมีความซับซ้อน และช่วงเวลาสัญญาณไฟสำหรับการปล่อยรถไม่สอดคล้องกับพื้นที่ถนน และพฤติกรรมการขับขี่ของประชาชนที่ชอบขับรถเร็ว แนวทางแก้ไขปัญหาคือ ติดตั้งป้ายช่องทางจราจรให้ชัดเจน อบรมประชาชนให้มีพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย และปรับช่วงเวลาการปล่อยสัญญาณไฟจราจรใหม่

1.4.5 จุดกลับรถแยก ปตท. และหน้าวัดโขดหิน ปัญหาเกิดจาก ปริมาณรถมีจำนวนมาก ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร มีการก่อสร้างท่อระบายน้ำเป็นประจำ ไฟฟ้าและแสงสว่างไม่เพียงพอ แนวทางการแก้ไขปัญหาคือ แขวงการทางปรับปรุงสภาพพื้นผิวถนน และไฟส่องสว่าง จัดอุปกรณ์ส่องสว่าง หรือไฟกระพริบ เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อนขณะให้การช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ ให้เทศบาลดำเนินการอบรมพนักงานขับรถของโรงงาน ประชาชนในพื้นที่ให้มีพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย

1.5 การประสานงานเพื่อการจัดการอุบัติเหตุจราจร ในแต่ละช่วงของการเกิดเหตุ

1.5.1 เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นทางมูลนิธิ ตำรวจ และป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จะได้รับการแจ้งเหตุ และไปยังจุดเกิดเหตุในทันที ต่อจากนั้น จะทำการแจ้งและประสานงานไปทางโรงพยาบาล อย่างไม่เป็นทางการ เพื่อให้ทางโรงพยาบาลทำการเตรียมเครื่องมือในการรักษาผู้บาดเจ็บ พร้อมทั้งนำผู้บาดเจ็บส่งโรงพยาบาล และทำการบันทึกการดำเนินการไว้ด้วย ในขณะที่เทศบาล/อบต./ โยธา/แขวงการทาง/ทางหลวงชนบท จะมีแผนการปรับปรุงสถานที่เกิดเหตุเฉพาะจุดที่รับผิดชอบ เพื่อป้องกันการเกิดเหตุซ้ำ และทางสำนักงานขนส่งจังหวัดนั้นก็จะทำหน้าที่ในการตรวจสภาพรถยนต์ ให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสมต่อการใช้งาน พร้อมทั้งออกใบอนุญาตขับขี่แก่ผู้ขับขี่ ซึ่งในยามปกติหน่วยงาน แต่ละหน่วยก็ดำเนินการตามหน้าที่ที่หน่วยงานได้รับมอบหมาย โดยไม่ได้มีการเชื่อมต่อเครือข่าย ข้อมูลอย่างเป็นระบบ เพื่อการเตรียมพร้อมรับสถานการณ์ที่จะเกิดขึ้น

1.5.2 เมื่อเกิดภาวะฉุกเฉิน ศูนย์บัญชาการสาธารณสุข (สธ.) สั่งการไปยัง ฝ่ายรักษาพยาบาลใน ศูนย์อำนวยการร่วม (ศอร.), คณะทำงานประชาสัมพันธ์และต้อนรับ, คณะทำงานด้านรักษาพยาบาล, โรงพยาบาลใกล้จุดเกิดเหตุ และคณะทำงานด้านระบาดวิทยาและสิ่งแวดล้อมให้ทราบเรื่อง และหน่วยต่าง ๆ ทำการแจ้งประสานงานไปยังโรงพยาบาลใกล้จุดเกิดเหตุ และร่วมกันให้ความช่วยเหลือขั้นต้น ณ จุดเกิดเหตุ

1.5.3 ระยะหลังเกิดภาวะฉุกเฉิน คณะกรรมการอำนวยการทำการสั่งการไปยังคณะทำงานด้านรักษาพยาบาล คณะทำงานด้านระบาดวิทยาและสิ่งแวดล้อม คณะทำงานประชาสัมพันธ์และต้อนรับและโรงพยาบาลใกล้จุดเกิดเหตุเพื่อประสานงานและดำเนินการช่วยเหลือ แก้ไข กรณีที่มีการอพยพประชาชน การดูแลสาธารณสุขในจุดอพยพนั้น ให้เป็นอำนาจของ สาธารณสุขจังหวัด (สสจ.) ในการพิจารณาตัดสินใจดำเนินการ

1.5.4 การยกเลิกแผนเพื่อเข้าสู่ภาวะปกติ ดำเนินการเมื่อสถานการณ์เข้าสู่สภาวะที่ควบคุมได้แล้ว โรงพยาบาล ณ จุดเกิดเหตุ ทำการแจ้งให้ หัวหน้าฝ่ายรักษาพยาบาลใน ศอร. และ ผอ.ศูนย์บัญชาการ สธ. ทราบ และเมื่อ หนฝ.รักษาพยาบาลใน ศอร. ทราบเรื่องแล้วจึงทำการแจ้งไปยัง ผอ.ศูนย์บัญชาการ สธ. อีกครั้ง เพื่อยืนยันข้อมูล และให้ ผอ.ศูนย์บัญชาการ สธ. ทำการประกาศยกเลิกเหตุฉุกเฉิน ให้ทางโรงพยาบาลเครือข่ายทุกแห่งกลับเข้าสู่สภาวะปกติ

1.5.5 แผนการดูแลผู้บาดเจ็บ กรณีเกิดเหตุฉุกเฉินทุกสาเหตุ จะดำเนินการเมื่อได้รับแจ้งเหตุจากจุดเกิดเหตุ จะแจ้งทางโรงพยาบาลที่ใกล้จุดเกิดเหตุมากที่สุด ทำการแจ้งไปยัง สสจ. ฝ่ายรักษาใน ศอร. และศูนย์บัญชาการสาธารณสุข โรงพยาบาลระยอง หลังจากนั้น ทางศูนย์บัญชาการสาธารณสุข โรงพยาบาลระยอง ไปยังจุดเกิดเหตุและสั่งการไปยัง ฝ่ายรักษาใน ศอร. และโรงพยาบาลใกล้เคียงเข้าสนับสนุน ณ จุดเกิดเหตุเพื่อการทำการปฐมพยาบาล

1.5.6 แผนการจัดการเมื่อเกิดภาวะฉุกเฉินจากอุบัติเหตุด้านอื่น เทศบาล ตำรวจ หรือหน่วยงานต่าง ๆ แจ้งเหตุไปยังโรงพยาบาลที่ใกล้จุดเกิดเหตุทราบ ต่อจากนั้นโรงพยาบาลทำการแจ้งให้ สสจ. และศูนย์บัญชาการสาธารณสุขทราบ พร้อมทั้งไปยังจุดเกิดเหตุเพื่อทำการปฐมพยาบาล ณ จุดเกิดเหตุ สสจ. เมื่อได้ทราบเรื่องจากทางโรงพยาบาลใกล้จุดเกิดเหตุแล้วให้ทำการจัดตั้งศูนย์บัญชาการสาธารณสุข เพื่อสั่งการให้หน่วยปฐมพยาบาล ณ จุดเกิดเหตุและโรงพยาบาลใกล้เคียงเข้าทำการให้การสนับสนุน ณ จุดเกิดเหตุ

1.6 แนวทางการจัดการเพื่อการป้องกัน แก้ไขปัญหาอุบัติภัยจราจรตามสภาพปัญหา

1.6.1 การมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาที่เกิดจาก**สภาพถนน** ควรมีการดำเนินงานคือ ดูแลกำกับสภาพถนนที่เกิดอุบัติเหตุบ่อย ๆ ปรับสภาพถนนให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อม, และภูมิประเทศ มีป้ายแจ้งเตือนเมื่อถนนชำรุด มีการซ่อมบำรุงถนนเมื่อชำรุด โดยมีการประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เมื่อพบเห็นการชำรุดควรมีการแจ้งโดยเร็ว

1.6.2 การมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาที่เกิดจาก**สภาพรถ** ควรมีการดำเนินการ ตรวจเช็คสภาพรถอย่างสม่ำเสมอให้พร้อมใช้งาน ไม่ควรดัดแปลงรถให้ต่างจากเดิม

กวดขัดจับกุมผู้ที่ดัดแปลงรถ มีการกำหนดอายุการใช้งานรถ ขนส่งควรมีการตรวจเช็ครถให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน รณรงค์ให้ประชาชนมีการตรวจเช็ครถสม่ำเสมอ

1.6.3 การมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาที่เกิดจาก**สัญญาณจราจร, เครื่องหมายจราจร** ควรมีการดำเนินการ จัดทำป้ายหรือเครื่องหมายจราจรที่มองเห็นชัดเจน ตรวจเช็คสภาพสัญญาณจราจรให้พร้อมใช้งาน เมื่อเกิดชำรุดควรรีบดำเนินการซ่อม มีเครื่องหมายจราจรเป็นระยะเมื่อต้องการให้ผู้ขับขี่ทราบ

1.6.4 การมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาที่เกิดจาก**พฤติกรรม** ควรมีการดำเนินการ กำหนดให้รถทุกคันไม่บรรทุกของเกินพิกัด การทำใบขับขี่ควรมีการอบรมวินัยจราจรให้มากขึ้น กวดขันจับกุมไม่ให้เสพของมึนเมาขณะขับขี่ รณรงค์การเปิดไฟ สวมหมวกนิรภัย และคาดเข็มขัดนิรภัย ปลูกฝังจิตสำนึกด้านการจราจรให้ถูกต้องแก่ประชาชน สร้างวินัยการจราจรที่ดีให้แก่ประชาชน

1.6.5 การมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาที่เกิดจาก**สภาพแวดล้อม** คือ หมั่นตัดกิ่งไม้ยืนต้นไม่ให้บดบังทัศน์วิสัยการมองเห็นขณะขับขี่ ไม่ให้มีการติดป้ายโฆษณาระดับสายตาของผู้ขับขี่ ก่อนถึงทางโค้งมีการติดป้ายเตือนและสัญลักษณ์ที่เรืองแสง เพื่อเตือนให้ผู้ขับขี่ทราบ ติดตั้งไฟส่องสว่างตามข้างทาง

1.7 แนวคิดการเชื่อมโยงเครือข่าย การประสานงาน เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

1.7.1 ก่อนเกิดเหตุ เป็นการตั้งรับไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ ประสานหน่วยงานต่าง ๆ เรื่องการให้ความรู้ สภาพถนน ให้หน่วยงานทุกงานประสานงานกัน ซึ่ งทางตำรวจมีหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมาย สาธารณสุข เตรียมความพร้อมเรื่องการรักษาพยาบาล และแขวงการทางมีหน้าที่ในการดูแลสภาพถนนสภาพแวดล้อม โดยมีสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นศูนย์กลางเชื่อมประสาน เป็นต้น

1.7.2 ระหว่างเกิดเหตุ มีศูนย์กลางรับเรื่องทั้งหมดโดยแบ่งเป็นระดับจังหวัด อำเภอ ซึ่งแต่ละหน่วยงานต้องมีการประสานกันในระดับของตนเองและระหว่างระดับบนกับล่าง ในการจัดรูปแบบควรพิจารณาในเรื่องของ ความรุนแรง โดยแบ่งออกเป็นความรุนแรงระดับ 1 ระดับ 2 ระดับ 3 ถ้าเป็นระดับ 1 สามารถประสานข้างเคียงกันได้ก็จะประสานข้างเคียงกัน แต่ถ้าระดับ 2 – 3 ก็คือมีความรุนแรงขึ้นมามาก ก็จะเป็นการจัดตั้งศูนย์ประสานงาน

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

1.7.3 หลังเกิดเหตุ ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีการประเมินสถานการณ์ วิเคราะห์ เพื่อหาปัญหาที่เกิดขึ้นระหว่างการช่วยผู้ประสบภัยและแนวทางแก้ไข เพื่อปรับปรุงการดูแล กรณีเกิดอุบัติเหตุในครั้งต่อ ๆ ไป

1.8 ระบบข้อมูล รายงานข้อมูล การนำเสนอข้อมูล การส่งต่อข้อมูล และการใช้ประโยชน์จากข้อมูล ร่วมกับหน่วยงานอื่น

อาสาสมัครกู้ภัย ทำหน้าที่จัดเก็บข้อมูลเป็นรายวัน และสรุปเป็นรายเดือนเสนอต่อโรงพยาบาล และสถานีตำรวจในเขตรับผิดชอบ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด รวบรวมข้อมูลจุดเสี่ยงต่าง ๆ รายงานจังหวัดทราบ พร้อมนำเสนอข้อมูลเพื่อพิจารณาแก้ไขปัญหา ตำรวจทำหน้าที่ประสานงานด้านคดีความ โรงพยาบาลและสำนักงานสาธารณสุขจังหวัด เก็บข้อมูลด้านพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ข้อมูลการเจ็บ การตาย ให้กับกระทรวงเพื่อทำแผนรองรับการเกิดอุบัติเหตุต่าง ๆ การนิคมอุตสาหกรรม รวบรวมข้อมูลจากโรงงานหรือหน่วยงานในพื้นที่ เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรเพื่อจัดทำแผนสร้างจิตสำนึก และการเฝ้าระวังในจุดเสี่ยงต่าง ๆ ของพื้นที่รับผิดชอบ โดยข้อมูลจากหน่วยงานต่าง ๆ จำเป็นต้องมีศูนย์กลางการประสานงาน เพื่อให้ทุกหน่วยรับทราบข้อมูลร่วมกันและนำไปสู่การปฏิบัติที่สอดคล้อง เป็นไปในทิศทางเดียวกัน

2. การออกแบบระบบเฝ้าระวังการเกิดอุบัติภัยจราจรบนท้องถนน ที่สอดคล้องกับบทบาทหน้าที่ ความพึงพอใจ และระบบรายงานที่มีประสิทธิภาพในการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติภัยทางจราจรในจังหวัดระยอง

2.1 แนวคิดการประสานงานเครือข่าย เพื่อการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุจราจร

จากผลการประชุมระดมความคิดเห็น และการจัดทำ focus group ณ จุดเสี่ยงต่าง ๆ ทำให้ได้รูปแบบระบบการประสานงานเครือข่าย เพื่อการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุจราจรที่มีความหลากหลาย จึงได้สรุปประเด็น แนวคิดสำคัญได้ 3 แนวคิด คือ แนวคิดที่ 1 เป็นการนำเสนอรูปแบบระบบการประสานเครือข่ายก่อนและหลังเกิดเหตุไปพร้อม ๆ กัน และแยกนำเสนอรูปแบบการประสานงานระหว่างเกิดเหตุจราจรออกมาอีกโครงสร้างหนึ่ง แนวคิดที่ 2 นำเสนอรูปแบบ ระบบโครงสร้างการประสานเครือข่าย แยกกันทั้ง 3 ส่วน คือ ก่อนเกิดอุบัติเหตุ ระหว่างเกิดอุบัติเหตุ และหลังการเกิดอุบัติเหตุ และแนวคิดที่ 3 รูปแบบ ระบบ ที่เป็นมุมมองจากการปฏิบัติงานจริงในสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจรแต่ละจุดเสี่ยง คณะนักวิจัยจึงได้ประชุมสรุปรวบยอด แนวคิดรูปแบบ ระบบ การประสานเครือข่าย เพื่อการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุจราจร ที่เป็นผลรวมจาก

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

แนวคิดทั้ง 3 แนวคิด โดยผนวกกับบันทึก ข้อเสนอแนะ และบันทึกแนวคิดต่าง ๆ ที่ ได้จากการประชุมระดมความคิดเห็น การจัดทำ focus group และการประชุมทีมวิจัยในแต่ละเดือน ซึ่งสามารถสรุปเป็นโครงสร้างรูปแบบการประสานงานได้ 2 รูปแบบ คือ รูปแบบการประสานงานก่อนและหลังการเกิดเหตุ และรูปแบบการประสานงานระหว่างเกิดเหตุ หลังจากนั้นจึงได้นำรูปแบบดังกล่าวไปตรวจสอบ โดยการประชุมกลุ่มเฉพาะ focus group ในพื้นที่จุดเสี่ยงต่าง ๆ ซึ่งเป็นการยืนยันความเหมาะสม และความสามารถในการนำไปประยุกต์ใช้จริงได้

2.2 รูปแบบระบบการเฝ้าระวังอุบัติภัยทางจราจร และรูปแบบการดำเนินงาน

รูปแบบระบบการเฝ้าระวังอุบัติเหตุจราจรที่สร้างขึ้น เพื่อนำไปใช้ในสถานการณ์จริง แบ่งออกเป็น 4 ระยะด้วยกัน คือ การจัดการประชุมประสานเครือข่ายการเฝ้าระวัง ของหน่วยงานที่เข้าสู่ระบบการเฝ้าระวังด้านอุบัติภัยจราจร ก่อนเกิดอุบัติเหตุ ระหว่างเกิดอุบัติเหตุ และหลังการเกิดอุบัติเหตุ และคณะนักวิจัยได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูล ตรวจสอบกับผู้เกี่ยวข้องต่าง ๆ จนสามารถสรุปรายละเอียดได้ดังนี้

2.2.1 การประชุมประสานเครือข่ายการเฝ้าระวังของหน่วยงานที่เข้าสู่ระบบเฝ้าระวังด้านอุบัติภัยจราจร

เป็นการจัดประชุมเพื่อเตรียมความพร้อม เครือข่ายการเฝ้าระวังของหน่วยงานที่เกี่ยวกับการจัดการอุบัติภัยจราจร โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัด เป็นประธานการประชุม ผู้จัดการระบบมีหน้าที่จัดประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและเป็นเลขานุการในที่ประชุม และองค์การบริหารส่วนจังหวัด สาธารณสุขจังหวัด ตำรวจ ขนส่งจังหวัด แขวงการทาง สถานศึกษา อาสาสมัครกู้ภัย ประชาสัมพันธ์ โรงพยาบาล และองค์การบริหารส่วนท้องถิ่น มีหน้าที่ร่วมประชุมประจำเดือน กับผู้จัดการระบบ

2.2.2 ก่อนเกิดอุบัติเหตุ

รูปแบบระบบเฝ้าระวังอุบัติภัยจราจร ก่อนการเกิดอุบัติเหตุ ได้จัดแบ่งออกเป็น 6 ด้านด้วยกัน ซึ่งประกอบด้วย 1) ผู้จัดการระบบ ทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษา สร้างแผนการปฏิบัติงาน กำหนดนโยบาย จัดประชุม วิเคราะห์ ติดตามและประเมินผล นำเสนอ ข้อมูลแก่ผู้บริหารระดับจังหวัด ประชาสัมพันธ์ข้อมูลต่าง ๆ 2) จัดตั้งศูนย์รับแจ้งเหตุ เพื่อทำหน้าที่วางระบบการรับแจ้งเหตุ จัดหาเครื่องเมือสื่อสารที่จำเป็น ตรวจสอบระบบแจ้งเหตุให้พร้อมใช้งานอยู่เสมอ 3) เตรียมความพร้อมด้านความรู้ โดยมีหน่วยงานต่าง ๆ เข้ามาร่วมกันจัดการคือ ขนส่ง สถานศึกษา ตำรวจ ประชาสัมพันธ์ องค์กรส่วนท้องถิ่น อาสาสมัครจราจร และสถานีอนามัย ในการให้ความรู้และปลูกจิตสำนึกให้แก่ประชาชน 4) เตรียมความพร้อมด้านถนนและสิ่งแวดล้อม โดยมีหน่วยงานที่

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

รับผิดชอบ คือ แขวงการทาง องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน และประชาชน มีหน้าที่ซ่อมบำรุง ตรวจสอบสภาพความเรียบร้อยของถนนและสิ่งแวดล้อมอย่างสม่ำเสมอ 5) เตรียมความพร้อมด้านพฤติกรรม โดยมีหน่วยงานที่รับผิดชอบคือ สถานศึกษา ตำรวจ ขนส่ง และท้องถิ่น ทำหน้าที่กวดขันวินัยจราจร ร่วมกันลงโทษผู้กระทำผิดตามหลักของกฎหมายและกำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัย และ 6) เตรียมความพร้อมระบบตรวจสภาพรถ โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องคือ ขนส่ง และตำรวจ ทำหน้าที่ตรวจสอบสภาพรถที่วิ่งอยู่บนถนน ให้มีความสมบูรณ์ และเหมาะสมต่อการใช้งาน

2.2.3 ระหว่างเกิดอุบัติเหตุ

รูปแบบระบบเฝ้าระวังอุบัติภัยจราจร ระหว่างการเกิดอุบัติเหตุ ได้จัดแบ่งออกเป็น 9 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งประกอบด้วย 1) ผู้จัดการระบบ ทำหน้าที่ เป็นหน่วยบัญชาการกลางประสานงาน ระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งเป็นที่ปรึกษาให้กับหน่วยงานที่ปฏิบัติหน้าที่อยู่ในพื้นที่ และสนับสนุนอุปกรณ์ เวชภัณฑ์ที่จำเป็น 2) ศูนย์รับแจ้งเหตุ เป็นศูนย์กลางในการรับแจ้งเหตุจากประชาชน รายงานสถานการณ์ต่าง ๆ และประสานงานระหว่างผู้จัดการระบบ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 3) ศูนย์ปฏิบัติการย่อย รับผิดชอบดำเนินงานในเรื่องที่เฉพาะเจาะจง เป็นกรณี ๆ ไป 4) โรงพยาบาล ทำหน้าที่เตรียมความพร้อมด้านการรักษา เป็นที่ปรึกษาให้กับเจ้าหน้าที่ในพื้นที่ ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งเตรียมหน่วยเคลื่อนที่เร็ว เพื่อออกให้การช่วยเหลือในกรณีที่ เกินความสามารถของหน่วยปฏิบัติงานในพื้นที่ 5) ตำรวจ มีหน้าที่อำนวยการจราจร ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อน และรักษาสภาพพื้นที่เกิดเหตุ 6) อาสาสมัครกู้ภัย มีหน้าที่ช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ ประสานงานกับศูนย์รับแจ้งเหตุ นำผู้บาดเจ็บส่งโรงพยาบาล 7) ประชาสัมพันธ์ แจ้งพื้นที่เสี่ยง และจุดเกิดเหตุให้กับประชาชนได้รับทราบ 8) แขวงการทาง เข้าตรวจสอบสภาพพื้นที่ ณ จุดเกิดเหตุ เพื่อประเมินความเสียหาย และ 9) ท้องถิ่น สนับสนุนอุปกรณ์เครื่องมือที่จำเป็นต่อการให้การช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ

2.2.4 หลังเกิดอุบัติเหตุ

รูปแบบระบบเฝ้าระวังอุบัติภัยจราจร หลังเกิดอุบัติเหตุ ได้จัดแบ่งออกเป็น 8 ด้านด้วยกัน ซึ่งประกอบด้วย 1) ผู้จัดการระบบ นำข้อมูลมาวิเคราะห์และสรุปผล รายงานต่อที่ประชุมประจำเดือนระดับจังหวัด หาแนวทางแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น 2) ศูนย์รับแจ้งเหตุ รวบรวมข้อมูลที่ได้รับแจ้ง นำเสนอแก่ผู้จัดการระบบทราบ 3) การเตรียมความพร้อมด้านความรู้ ประกอบด้วย ตำรวจ สถานศึกษา ประชาสัมพันธ์ ขนส่ง ท้องถิ่น ทำหน้าที่จัดอบรม สรุปสาเหตุของปัญหา ให้ความรู้เกี่ยวกับปัญหาและวิธีการแก้ปัญหาแก่ประชาชน 4) การเตรียมความพร้อมด้านถนนและสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย แขวงการทาง ตำรวจ ท้องถิ่น ประชาสัมพันธ์ และศูนย์รับแจ้งเหตุ ทำ

หน้าที่ตรวจสอบสภาพพื้นที่ ณ จุดเกิดเหตุ ประเมินความเสียหาย ซ่อมบำรุง เพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำ ณ จุดนั้น 5) การเตรียมความพร้อมด้านพฤติกรรม ประกอบด้วย ตำรวจ สถานศึกษา สถานประกอบการต่าง ๆ ทำหน้าที่กวดขันวินัยจราจรของนักเรียน ลูกจ้าง และประชาชนทั่วไป ให้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร และออกบทลงโทษที่เหมาะสมแก่ผู้กระทำผิด 6) การเตรียมความพร้อมระบบตรวจสภาพรถ ประกอบด้วย ตำรวจ ขนส่ง ประชาสัมพันธ์ ศูนย์รับแจ้งเหตุ ทำหน้าที่ ตรวจสภาพรถ รวบรวมข้อมูลรถที่ไม่ได้มาตรฐาน เผยแพร่ข้อมูลการดูแลรักษารถให้เหมาะสมต่อการใช้งานแก่ประชาชน 7) ผู้ปกครองและญาติ 8) สถานีอนามัยและสถานพยาบาล ติดตามเยี่ยมผู้ป่วย และให้ความรู้พร้อมปรับประพฤติกรรมของผู้ป่วยให้มีพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยต่อไป

อภิปรายผล

1. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการอุบัติภัยจราจรมีอยู่หลายหน่วยงาน เช่น กองกำกับการตรวจภูธรจังหวัด กองกำกับการตำรวจทางหลวง องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ขนส่งจังหวัด โยธาธิการและผังเมืองจังหวัด แขวงการทางจังหวัด สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด บริษัทประกันภัย มูลนิธิต่าง ๆ และทางหลวงชนบท เป็นต้น ซึ่งหน่วยงานแต่ละหน่วยได้มีความพยายามที่จะดำเนินการภารกิจต่าง ๆ เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุจราจร และแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดอย่างต่อเนื่องตลอดเวลา แต่เนื่องจากปัจจัยในการเกิดปัญหาอุบัติเหตุจราจรมีหลายประการและค่อนข้างจะซับซ้อน (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย, 2547; จุฬาภรณ์ โสตะและคณะ, 2540) จึงทำให้กระบวนการแก้ไขปัญหาเป็นไปได้ไม่ดีเท่าที่ควร

2. การประสานงานที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน ส่วนใหญ่จะให้ความสำคัญไปที่ช่วงเวลาการเกิดเหตุเป็นสำคัญ ส่วนการเตรียมการก่อนการเกิดปัญหาและการดูแลภายหลังการเกิดปัญหาอุบัติเหตุจราจรนั้น ยังไม่ค่อยเด่นชัดเป็นรูปธรรมมากนัก ซึ่งควรจะให้ความสำคัญกับการเตรียมการก่อนการเกิดปัญหาให้มากขึ้น เนื่องจากเป็นช่วงของการป้องกันปัญหาล่วงหน้าไม่ให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุจราจร หรือการดูแลภายหลังเกิดปัญหาเป็นช่วงที่ต้องเข้าไปประเมินสถานการณ์ เพื่อแก้ไขจุดบกพร่องต่าง ๆ ณ จุดเกิดเหตุ เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาในลักษณะเดิมอีก หรือนำผลการประเมินการเกิดปัญหาไปตรวจสอบ ประยุกต์ใช้แก้ไขปัญหา ณ จุดอื่น ๆ ที่มีลักษณะคล้าย ๆ กันได้ต่อไปด้วย ส่วนกระบวนการประสานงานระหว่างหน่วยงานเพื่อการดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรร่วมกัน หรือการเฝ้าระวังการเกิดปัญหาอุบัติเหตุจราจรร่วมกัน ก็ยังจำกัดอยู่ในขอบเขตที่ไม่กว้างขวางและมีรูปแบบที่ไม่ค่อยชัดเจน แต่ก็ได้มีความพยายามพัฒนารูปแบบการประสานงาน

และการดำเนินการร่วมกัน เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่อง (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย, 2547; วิทยา ชาติบัญชาชัย, 2540; สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งจราจร, 2543)

3. จากการศึกษาเบื้องต้น เพื่อตรวจสอบแนวคิด ความเห็น เกี่ยวกับรูปแบบการเฝ้าระวังและการเชื่อมเครือข่าย หรือการประสานงานเพื่อช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรนั้น พบว่า คนส่วนใหญ่เห็นว่าหน่วยงานที่ควรเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องและทำหน้าที่เพื่อการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุ และเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ทั้งในด้านพฤติกรรมผู้ขับขี่ สภาพรถที่สัญจรอยู่บนถนน สภาพถนนและสิ่งแวดล้อม มากที่สุดคือ ตำรวจ โรงพยาบาล แขวงการทาง มูลนิธิ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ดังนั้นจะเห็นได้ว่า ระบบการเฝ้าระวังและการเชื่อมประสานเครือข่ายในช่วงต่าง ๆ นั้น ตำรวจ จะถูกมองว่าเป็นหน่วยงานหลักที่น่าจะเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการเกี่ยวกับอุบัติภัยจราจรมากที่สุด ซึ่งในสภาพความเป็นจริงนั้น ตำรวจมีภารกิจหลายประการ มีอัตรากำลังจำกัด และไม่สามารถแก้ไขปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรที่มีมากมายได้ทุกเรื่อง เนื่องจากแต่ละเรื่อง แต่ละปัจจัย เป็นความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนั้นการที่คนส่วนใหญ่เข้าใจว่าปัญหาอุบัติเหตุจราจรเป็นเรื่องของตำรวจเป็นส่วนใหญ่ จึงทำให้เป็นภาระหนักและเป็นความเข้าใจที่ไม่ตรงตามสภาพความเป็นจริง จึงควรต้องเร่งสร้างความเข้าใจให้กับประชาชนได้ทราบว่า ปัจจัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรเรื่องอะไร ใครเป็นผู้รับผิดชอบ และประชาชนควรมีบทบาทช่วยเฝ้าระวังและแจ้งเหตุไปที่หน่วยงานที่รับผิดชอบนั้นๆ โดยตรงต่อไป

4. การปฏิบัติงานเกี่ยวกับอุบัติเหตุจรจรบนท้องถนนที่มีหน่วยงานเกี่ยวข้องหลายหน่วยงาน ซึ่งแต่ละหน่วยงานก็มีภารกิจหลัก ภารกิจรอง และภารกิจเร่งด่วน ที่แตกต่างกันออกไป โดยแต่ละหน่วยงานยังไม่ค่อยเข้าใจภารกิจหน้าที่ของหน่วยงานอื่น จึงทำให้การประสานงานและการพัฒนาศักยภาพการเฝ้าระวังอุบัติภัยจราจรบนท้องถนน เป็นไปได้ยาก ดังนั้นจึงควรมีการกำหนดบทบาทให้ชัดเจนและจัดประชุมหารือกันระหว่างหน่วยงานเป็นระยะ ๆ เพื่อแลกเปลี่ยนเรียนรู้ และประชาสัมพันธ์ ภาระหน้าที่ของหน่วยงานตนเองให้แก่หน่วยงานอื่นที่มีส่วนเกี่ยวข้องในเรื่องเดียวกันได้ทราบร่วมกัน เพื่อเป็นการเสริมแรงและเพิ่มศักยภาพการเฝ้าระวังให้ดียิ่งขึ้น และร่วมกันดำเนินการแก้ไขปัญหาต่อไป (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย, 2548; วสุธร ตันวัฒนกุล, 2547)

5. จากการวิเคราะห์สภาพปัญหาในพื้นที่บางจุดที่สำคัญ ๆ พบว่า ปัญหาอุบัติเหตุจราจรส่วนใหญ่เกิดจาก สัญญาณไฟจราจรขัดข้องบ่อย ทำให้ผู้ขับขี่ไม่แน่ใจเมื่อผ่าน ณ จุดนั้น ๆ ว่าต้องรอสัญญาณไฟ หรือต้องตัดสินใจขับขี่ผ่านจุดนั้นด้วยตนเอง จนทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น ดังนั้นเห็น

ควรมีระบบการซ่อมสัญญาณไฟจราจรและดำเนินการแก้ไขอย่างรวดเร็ว โดยให้มีเจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานที่ทำหน้าที่ดูแลซ่อมบำรุงสัญญาณไฟจราจรโดยเฉพาะ ด้านพฤติกรรมการขับรถเร็ว ควรให้มีการอบรม กวดขันวินัยจราจรอย่างเคร่งครัด และมีบทกำหนดโทษอย่างเข้มงวด เป็นขั้นตอนตามลำดับครั้งของการกระทำผิด และสภาพถนนที่ไม่เหมาะสม ทั้งในเรื่องของการขุดท่อระบายน้ำ พื้นที่ผิวจราจรไม่เรียบ พื้นที่ผิวจราจรไม่เพียงพอต่อจำนวนรถนั้น เห็นควรให้แขวงการทางและท้องถิ่นที่รับผิดชอบเข้าปรับปรุงและแก้ไขสภาพถนนดังกล่าวโดยเร็ว (กุหลาบ รัตนสัจธรรม และคณะ, 2548; วิทยา ชาติบัญชาชัย, 2540) โดยกระบวนการประสานงานและสนับสนุนซึ่งกันและกันอย่างรวดเร็วในทุก ๆ ประการ

6. แนวคิดในการเชื่อมประสานเครือข่ายเพื่อการเฝ้าระวังการเกิดปัญหาอุบัติภัยจราจรนั้น แบ่งโครงสร้างรูปแบบการประสานงานเป็น 2 รูปแบบ คือ รูปแบบการประชุมประสานงานเตรียมการประสานเครือข่าย และรูปแบบการประสานการดำเนินงาน ซึ่งรูปแบบการประสานการดำเนินงานยังแบ่งโครงสร้างออกเป็น 3 ช่วงสถานการณ์ ด้วยกัน คือ 1) ช่วงก่อนเกิดเหตุ จะต้องมีหน่วยงานที่คอยให้ความรู้ ดูแลสภาพถนนและสิ่งแวดล้อม กวดขันวินัยจราจร และเตรียมความพร้อมเกี่ยวกับการให้การช่วยเหลือเมื่อเกิดอุบัติเหตุ 2) ช่วงระหว่างเกิดอุบัติเหตุ ต้องมีศูนย์กลางในการประสานงานระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และหน่วยงานที่คอยให้การช่วยเหลือ ณ จุดเกิดเหตุ พร้อมทั้งการเตรียมทีมแพทย์และพยาบาลเพื่อให้การช่วยเหลือได้อย่างทันท่วงที และ 3) ช่วงหลังเกิดอุบัติเหตุ จะต้องมีหน่วยงานที่เข้าประเมินสถานการณ์ วิเคราะห์ สภาพปัญหาต่าง ๆ ทั้งสภาพปัญหา ณ จุดเกิดเหตุ การประสานงานและการให้การช่วยเหลือ พร้อมทั้งหาแนวทางการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ไม่ให้เกิดปัญหาซ้ำแบบเดิมอีกต่อไป (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย, 2547; 2548)

7. รายละเอียดรูปแบบ ระบบการเฝ้าระวังอุบัติภัยจราจร มีรายละเอียดสำคัญ 4 ประเด็น คือ 1) การจัดการประชุมประสานเครือข่ายการเฝ้าระวัง ของหน่วยงานที่เข้าสู่ระบบการเฝ้าระวังด้านอุบัติภัยจราจร 2) การประสานงานก่อนเกิดอุบัติเหตุ 3) การประสานงานระหว่างเกิดอุบัติเหตุ และ 4) การประสานงานหลังการเกิดอุบัติเหตุ โดยการจัดการประชุมประสานเครือข่ายการเฝ้าระวัง ของหน่วยงานที่เข้าสู่ระบบการเฝ้าระวังด้านอุบัติภัยจราจร ก็เพื่อการเตรียมความพร้อมทุกหน่วยงานในการวางแนวทางแก้ไขปัญหา และติดตามประเมินผลการปฏิบัติงานเกี่ยวกับการป้องกันและแก้ไขอุบัติภัยจราจร ให้เกิดความเหมาะสม รวดเร็ว ทันกับสถานการณ์ปัญหาที่เกิดขึ้น หรืออาจจะเกิดขึ้น สำหรับในช่วงการประสานงานก่อนและหลังการเกิดอุบัติเหตุจราจรนั้น จะมีส่วนที่คล้ายกันคือ มีการจัดการด้านความรู้ พฤติกรรม สภาพถนนและสิ่งแวดล้อม เพื่อเตรียมพร้อม และแก้ไขปัญหา

ด้านอุบัติภัยจราจร ณ จุดเสี่ยงต่างๆ ส่วนในช่วงการประสานงานขณะเกิดอุบัติเหตุจราจรนั้น เป็นการสร้างเครือข่าย รูปแบบการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ เข้ามามีส่วนร่วมในการให้การช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ ณ จุดเกิดเหตุ ซึ่งรูปแบบ ระบบการเฝ้าระวังอุบัติเหตุจราจรนั้น หากสามารถร่วมมือ ประสานกันทุกฝ่ายแบบบูรณาการและช่วยเหลือกันแล้ว เชื่อว่าปัญหาอุบัติเหตุจราจรจะลดลงอย่างรวดเร็ว เนื่องจากผลการศึกษาต่าง ๆ (กุหลาบ รัตนสัจธรรม และคณะ, 2548; กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย, 2548) ได้ทราบอย่างชัดเจนแล้วว่าปัจจัยที่ก่อให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุจราจรคืออะไร เกิดช่วงเวลาใด อย่างไร และจะดำเนินการแก้ไขอย่างไร เพียงแต่ว่าทุกภาคส่วนได้ร่วมกันลงมือแก้ไขตามบทบาท หน้าที่ ของแต่ละส่วน ก็จะทำให้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรลดลงได้อย่างรวดเร็ว

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะจากการศึกษา

ปัญหาอุบัติเหตุจราจร เป็นปัญหาสำคัญที่ส่งผลกระทบทั้งร่างกาย ชีวิต ทรัพย์สิน และปัญหาอื่นๆ ตามมาอีกมากมาย ที่มีความรุนแรงไม่น้อยไปกว่าภัยพิบัติอื่นๆ เพียงแต่ว่าปัญหาอุบัติเหตุจราจรไม่ได้เกิดพร้อมๆ กันในเวลาเดียวกัน แต่เกิดขึ้นตลอดเวลาอย่างต่อเนื่อง และเป็นปัญหาสะสม ซึ่งหากนำจำนวนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บ ผู้ได้รับผลกระทบ และความเสียหายต่อทรัพย์สิน ที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจรมารวมกันแล้วจะพบว่า แต่ละปีจะมีจำนวนมากมายมหาศาล ซึ่งความสูญเสียดังกล่าวกระจายอยู่ทั่วไปทุกหนแห่งที่มีการสัญจรไปมา จึงทำให้คนส่วนใหญ่ ไม่รู้สึกว่ารุนแรง จึงไม่สนใจ ไม่ตระหนักที่จะร่วมกันป้องกันและแก้ไข

ดังนั้นจึงต้องมีกระบวนการประชาสัมพันธ์ ให้เห็นสภาพความรุนแรง ความเสียหาย และแนวทางการร่วมมือกันแก้ไขปัญหา โดยใช้กลยุทธ์ในรูปแบบใหม่ๆ ที่มีความหลากหลาย และสร้างการมีส่วนร่วมภาคประชาชน ในการกำกับ ควบคุม ปัญหาอุบัติเหตุจราจรให้ลดน้อยลง ให้ได้โดยเร็ว

ผลจากการศึกษาในครั้งนี้ แสดงให้เห็นว่า มีหน่วยงานหลายหน่วยรับผิดชอบปัจจัยที่เกี่ยวเนื่องกับปัญหาอุบัติเหตุจราจร ไม่ว่าจะเป็นปัจจัยด้านถนน ด้านสภาพยานพาหนะ ด้านสภาพแวดล้อมในบริเวณถนน ด้านพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน หรือด้านสัญญาณจราจรต่างๆ ซึ่งหน่วยงานต่างๆ ก็มีการดำเนินการตามภารกิจที่ได้รับมอบหมายอย่างเต็มกำลังความสามารถ แต่ยังมีการเชื่อมต่อระหว่างหน่วยงานค่อนข้างน้อย และมีความสับสนในการเข้าดำเนินการแก้ไขปัญหาและการเชื่อมต่อพื้นที่เขตรับผิดชอบระหว่างหน่วยงาน เนื่องจากความไม่ชัดเจนในการแบ่งพื้นที่

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

จึงทำให้เป็นช่องว่างในการแก้ไขปัญหา ประกอบกับภาคประชาชน ยังไม่เข้าใจบทบาทหน้าที่ของแต่ละหน่วยงาน จึงทำให้ไม่สามารถช่วยประสานการดำเนินงานให้กับหน่วยงานต่างๆ ได้ และไม่สามารถร่วมการตรวจสอบ กำกับ การดำเนินงานของแต่ละหน่วยงานที่รับผิดชอบได้

ดังนั้นจึงควร มีการบูรณาการหน่วยงานที่รับผิดชอบปัจจัยที่เกี่ยวกับปัญหาอุบัติเหตุจราจรเข้าด้วยกัน โดยให้แต่ละหน่วยได้ทราบการทำหน้าที่ของกันและกัน และเข้าร่วมประชุมหารือระหว่างกันเป็นประจำ อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ทราบปัญหาและสถานการณ์ การดำเนินงานของกันและกัน ให้ครอบคลุมที่สุด และช่วยเหลือซึ่งกันและกันได้ ในขณะเดียวกันก็ควรให้ภาคประชาชน อาสาสมัคร องค์กรชุมชน ได้เข้ามามีบทบาทในการร่วมดำเนินการกับหน่วยงานต่างๆ เพื่อการเฝ้าระวัง ติดตาม ตรวจสอบ ได้อย่างใกล้ชิดมากขึ้น เพื่อให้ปัญหาได้รับการแก้ไขโดยเร็ว เนื่องจากประชาชน อาสาสมัคร หรือองค์กรชุมชน จะเป็นผู้ที่ทราบสถานการณ์ ปัญหาในจุดที่ตั้งของชุมชนนั้นๆ เป็นอย่างดี

ในการบูรณาการหน่วยงาน และให้ภาคประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมนั้น จำเป็นต้องมีรูปแบบเครือข่ายและการดำเนินการ การประสานเครือข่ายที่ชัดเจน ซึ่งได้มีการนำเสนอไว้ในผลการศึกษาครั้งนี้แล้ว

นอกจากการบูรณาการประสานเครือข่ายแล้ว ในเครือข่ายจำเป็นต้องมีระบบข้อมูลที่มีความต่อเนื่อง สอดคล้องกัน เพื่อให้สามารถดำเนินการพร้อมกันได้ โดยใช้ฐานข้อมูลร่วมและฐานข้อมูลของแต่ละหน่วย เป็นองค์ประกอบในการตัดสินใจดำเนินการต่อไปข้างหน้า เพื่อป้องกันปัญหาได้อย่างเหมาะสมยิ่งขึ้น และใช้ข้อมูลประกอบในการประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้ สร้างความเข้าใจแก่ประชาชนได้อีกด้วย ซึ่งกระบวนการให้ความรู้ สร้างความตระหนักในปัญหา และร่วมลงมือ ร่วมกันแก้ไขปัญหาทุกภาคส่วนนั้น จะทำให้ ปัญหาลดลงได้ระดับหนึ่ง ขณะเดียวกันก็จำเป็นต้องใช้มาตรการทางสังคม และมาตรการทางกฎหมาย มาบังคับใช้ในกลุ่มคนที่ขาดจิตสำนึกและไม่ให้ความร่วมมือแก้ไขปัญหา โดยการลงโทษให้รับใช้สังคม หรือให้สังคมประณามตามกระบวนการทางสังคม หรือกระบวนการทางกฎหมาย เพื่อให้เกิดการลงโทษทางสังคม และทางกฎหมายควบคู่กันไป

2. ข้อเสนอแนะในการศึกษาวิจัยต่อไป

1. แต่ละหน่วยงานควรมีกระบวนการศึกษาวิจัย มองไปข้างหน้า ในประเด็นของ "มาตรการการป้องกันปัญหาอุบัติเหตุจราจรล่วงหน้า" เพื่อกระตุ้นให้ เกิดความตระหนักในการดำเนินการแก้ไขปัญหา ตามบทบาท หน้าที่ ของหน่วยงานนั้นๆ และใช้เป็นข้อมูลในการเชื่อมต่อกันระหว่างหน่วยงานได้ด้วย

2. พัฒนารูปแบบระบบการเฝ้าระวัง การเกิดอุบัติเหตุจราจรที่มีความสอดคล้องกับสถานการณ์ ในแต่ละพื้นที่ โดยความพยายามร่วมกัน ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในพื้นที่เฉพาะนั้นๆ
3. ศึกษากระบวนการสร้างเครือข่าย ประชาสัมพันธ์ สร้างจิตสำนึกและให้ความรู้ ผ่านเครือข่ายย่อยๆ เพื่อให้เกิดความตระหนัก และเกิดการเฝ้าระวังทั้งในส่วนย่อย และภาพใหญ่ได้อย่างต่อเนื่อง
4. ศึกษากระบวนการสร้างการมีส่วนร่วม ของภาคประชาชน และชุมชนท้องถิ่น เพื่อร่วมกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่รับผิดชอบ ร่วมกับหน่วยงานต่างๆ
5. ศึกษามาตรการ การกำกับ ตรวจสอบ ดูแล แก้ปัญหาก่อนล่วงหน้า โดยมี “กองทุน” เข้าไปดำเนินการให้ก่อน และเรียกเก็บค่าใช้จ่าย จากผู้สร้างความเสียหาย หรือผู้อาจจะสร้างความเสียหายต่อไป
6. ศึกษามาตรการการลงโทษ ทางสังคม และทางกฎหมาย ที่ประชาชนมีบทบาท และมีส่วนร่วมในการดำเนินการมากขึ้น เพื่อเป็นการ สร้างแนวร่วมภาคประชาชน ในการกำกับ ตรวจสอบ ดูแล แก้ไขปัญหาได้อย่างกว้างขวางมากขึ้น

มหาวิทยาลัยบูรพา Burapha University

มหาวิทยาลัยบูรพา
Burapha University