

การทบทวนการเก็บข้อมูล อุบัติเหตุจราจรทางถนน ในจังหวัดสงขลา



**Songkhla Road Accident
Reporting Review**

การทบทวนการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุ จราจรทางถนนในจังหวัดสงขลา

(Songkhla Road Accident Reporting Review)

การทบทวนการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุ จราจรทางถนนในจังหวัดสงขลา (Songkhla Road Accident Reporting Review)

เสนอต่อ :



สถาบันวิจัยระบบสุขภาพภาคใต้
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
(สวรส.ภาคใต้ มอ.)



เสนอโดย :

ภาควิชาวิศวกรรมโยธา
คณะวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

ปก/รูปเล่ม :



หจก.โฟ-บาร์ด

280/2 หมู่ 6 ถ.ปณณกัณฑ์-เขากลอย

ต.ทุ่งใหญ่ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา 90110

โทร./แฟกซ์ 0-7455-1133, 089-6595338

จำนวน 300 เล่ม

มีนาคม 2550

บทคัดย่อ

อุบัติเหตุจากรถทางถนนทำร้ายชีวิตและทรัพย์สินเป็นอย่างมาก การสูญเสียนี้ ‘ยอมรับไม่ได้’ และต้องมีการพยายามทำให้ลดลง มาตราการ 3ม 2ข และ 1ร ของรัฐบาลได้รับการพัฒนาเพื่อลดการสูญเสีย บางครั้งบางทีก็มีกระบวนการเก็บข้อมูลสดเพื่อสืบสวนสร้างภาพให้เห็นถึงสาเหตุที่แท้จริง แต่ก็ไม่แพร่หลายและไม่ต่อเนื่อง การจัดเก็บข้อมูลไม่ครบถ้วนถือเป็นปัญหาบ้าง แต่ปัญหาหลักคือ การต้องได้ข้อมูลที่เป็นตัวแทนที่มีรายละเอียดที่สำคัญๆ พอสมควร ที่จะสามารถนำไปสู่การวิเคราะห์เพื่อแก้ไขปัญหาได้อย่างตรงจุดตรงประเด็น ที่เป็นความรู้สู่การแก้ไข และที่ประสานเชื่อมโยงกัน

เอกสารนี้ ทบทวนรายละเอียดรูปแบบและวิธีการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน เพื่อนำเสนอภาพรวมเพื่อพิจารณาข้อจำกัดและขีดจำกัด เพื่อพิจารณารูปแบบพื้นฐานร่วมกัน และเพื่อประสานให้ลดความซ้ำซ้อนและเพิ่มประสิทธิภาพการจัดเก็บข้อมูล หน่วยงานที่ได้ไปศึกษา คือ ตำรวจท้องที่ หมวดการทางและแขวงการทาง ศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด ศูนย์กู้ชีพ “นเรนทร” ตำรวจทางหลวง มูลนิธิมิตรภาพสามัคคีในอำเภหาดใหญ่ เทศบาลนครสงขลาและเทศบาลนครหาดใหญ่ สำนักงานประกันภัยจังหวัดชมรมลดอุบัติเหตุบนท้องถนนเมืองหาดใหญ่ และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยมีการทบทวนกิจกรรมการจัดเก็บข้อมูลของแต่ละหน่วยงานซึ่งแบ่งออกเป็นระบบการจัดเก็บข้อมูล ข้อจำกัดของระบบในการจัดเก็บข้อมูล การประมวลผลข้อมูล ระบบการรายงานข้อมูลการแก้ปัญหาอุบัติเหตุ (จากข้อมูลที่จัดเก็บมา)

แผนผังขั้นตอนการจัดเก็บข้อมูล และความเชื่อมต่อของข้อมูลระหว่างหน่วยงาน

ผลการศึกษาพบภาพรวมใหญ่ๆ คือ รายละเอียดของเนื้อหาการจัดเก็บตามความประสงค์ที่แตกต่างกันของแต่ละหน่วยงาน ความเข้มข้นของการเก็บข้อมูลและการรายงานที่แตกต่างกัน ความซ้ำซ้อนของบางหน่วยงานที่ไม่มีการจัดเก็บข้อมูลเองแต่อาศัยข้อมูลการจัดเก็บจากหน่วยงานอื่นๆ การขาดการประเมินผลอย่างเข้มข้นของหน่วยงานก่อนการรายงานผลให้แก่ส่วนกลาง และการขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงานภายในจังหวัด เป็นต้น

จากการศึกษา คณะผู้ศึกษาเสนอแนะให้มีการแบ่งรายละเอียดการจัดเก็บข้อมูลออกเป็นข้อมูลทั่วไปที่ทุกหน่วยงานควรมีร่วมกันเหมือนกัน แยกออกจากข้อมูลรายละเอียดเฉพาะที่หน่วยงานนั้นๆ ต้องการ ให้หน่วยงานที่มีความเข้มข้นน้อยในการเก็บข้อมูลพิจารณาการดำเนินการให้เข้มข้นขึ้นสำหรับหน่วยงานที่มีการจัดเก็บข้อมูลเอง เช่น ดำรวจทางหลวง หรือควรรยกบพาทน์ให้หมวดการทางและแขวงทางไปเลย หน่วยงานบางหน่วยควรทำให้เกิดการดำเนินการขึ้นจากที่ไม่เคยมีเลย เช่น เทศบาลและสำนักงานประกันภัย สำหรับหน่วยงานที่ไม่มีการจัดเก็บข้อมูลเองแต่อาศัยข้อมูลจากหน่วยงานอื่นก็ควรพิจารณาลดบทบาทลง เช่น ศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ที่มักจำกัดกิจกรรมเข้มข้นเฉพาะในช่วงเทศกาล ด้านการประเมินผลควรที่ทุกหน่วยงานจะดำเนินการเองไปพร้อมๆ กับการรายงานผลให้แก่ส่วนกลางและไม่ใช่เพียงการนำส่งส่วนกลางเพื่อประเมินผลให้ สำหรับการประสานงานระหว่างหน่วยงาน ควรพิจารณาการจัดตั้งสถานีข้อมูลของจังหวัดที่จะช่วยด้านการประสานข้อมูลและการประเมินผลเพื่อให้เกิดประสิทธิผลมากขึ้น เป็นต้น

สารบัญเรื่อง

1. กล่าวนำ	11
2. การเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางถนนของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ	14
2.1 ระบบการเก็บข้อมูล	14
2.2 ข้อจำกัดในการเก็บข้อมูล	17
2.3 การประมวลผลข้อมูล	18
2.4 ระบบการรายงานข้อมูล	21
2.5 การแก้ปัญหาอุบัติเหตุ	22
2.6 แผนผังขั้นตอนการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจร	23
2.7 ความเชื่อมต่อของข้อมูลระหว่างหน่วยงาน	23
3. การเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางถนนของกรมทางหลวง	24
3.1 ระบบการเก็บข้อมูล	24
3.2 ข้อจำกัดในการเก็บข้อมูล	25
3.3 การประมวลผลข้อมูล	26
3.4 ระบบการรายงานข้อมูล	27
3.5 การแก้ปัญหาอุบัติเหตุ	31
3.6 แผนผังขั้นตอนการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจร	32
3.7 ความเชื่อมต่อของข้อมูลระหว่างหน่วยงาน	32
4. การเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางถนนของศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	33
4.1 ระบบการเก็บข้อมูล	33
4.2 ข้อจำกัดในการเก็บข้อมูล	33
4.3 การประมวลผลข้อมูล	35
4.4 ระบบการรายงานข้อมูล	35
4.5 การแก้ปัญหาอุบัติเหตุ	40
4.6 แผนผังขั้นตอนการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจร	41
4.7 ความเชื่อมต่อของข้อมูลระหว่างหน่วยงาน	41

สารบัญเรื่อง (ต่อ)

5. การเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางถนนของสำนักงานสาธารณสุขจังหวัด	42
5.1 ระบบการเก็บข้อมูล	42
5.2 ข้อจำกัดในการเก็บข้อมูล	42
5.3 การประมวลผลข้อมูล	43
5.4 ระบบการรายงานข้อมูล	52
5.5 การแก้ปัญหาอุบัติเหตุ	52
5.6 แผนผังขั้นตอนการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจร	53
5.7 ความเชื่อมต่อของข้อมูลระหว่างหน่วยงาน	53
6. การเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางถนนของศูนย์กู้ชีพ “นเรนทร”	54
6.1 ระบบการเก็บข้อมูล	54
6.2 ข้อจำกัดในการเก็บข้อมูล	54
6.3 การประมวลผลข้อมูล	54
6.4 ระบบการรายงานข้อมูล	56
6.5 การแก้ปัญหาอุบัติเหตุ	56
6.6 แผนผังขั้นตอนการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจร	57
6.7 ความเชื่อมต่อของข้อมูลระหว่างหน่วยงาน	58
7. การเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางถนนของตำรวจทางหลวง ...	58
7.1 ระบบการเก็บข้อมูล	58
7.2 ข้อจำกัดในการเก็บข้อมูล	59
7.3 การประมวลผลข้อมูล	59
7.4 ระบบการรายงานข้อมูล	59
7.5 การแก้ปัญหาอุบัติเหตุ	59
7.6 แผนผังขั้นตอนการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจร	60
7.7 ความเชื่อมต่อของข้อมูลระหว่างหน่วยงาน	60

สารบัญเรื่อง (ต่อ)

8. การเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางถนนของมูลนิธิมิตรภาพ สามัคคี	61
8.1 ระบบการเก็บข้อมูล	61
8.2 ข้อจำกัดในการเก็บข้อมูล	61
8.3 การประมวลผลข้อมูล	62
8.4 ระบบการรายงานข้อมูล	62
8.5 การแก้ปัญหาอุบัติเหตุ	62
8.6 แผนผังขั้นตอนการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจร	63
8.7 ความเชื่อมต่อของข้อมูลระหว่างหน่วยงาน	63
9. การเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางถนนของเทศบาล	64
9.1 ระบบการเก็บข้อมูล	64
9.2 ข้อจำกัดในการเก็บข้อมูล	64
9.3 การประมวลผลข้อมูล	64
9.4 ระบบการรายงานข้อมูล	64
9.5 การแก้ปัญหาอุบัติเหตุ	65
9.6 แผนผังขั้นตอนการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุและความเชื่อมต่อ ของข้อมูลระหว่างหน่วยงาน	65
10. การเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางถนนของสำนักงานประกันภัย จังหวัด	65
10.1 ระบบการเก็บข้อมูล	65
10.2 ข้อจำกัดในการเก็บข้อมูล	65
10.3 การประมวลผลข้อมูล	66
10.4 ระบบการรายงานข้อมูล	66
10.5 การแก้ปัญหาอุบัติเหตุ	66
10.6 แผนผังขั้นตอนการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุและความเชื่อมต่อ ของข้อมูลระหว่างหน่วยงาน	66

สารบัญเรื่อง (ต่อ)

11. การเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางถนนของชมรมลดอุบัติเหตุบน ท้องถนนเมืองหาดใหญ่	66
11.1 ระบบการเก็บข้อมูล	66
11.2 ข้อจำกัดในการเก็บข้อมูล	67
11.3 การประมวลผลข้อมูล	67
11.4 ระบบการรายงานข้อมูล	67
11.5 การแก้ปัญหาอุบัติเหตุ	68
11.6 แผนผังขั้นตอนการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจร	68
11.7 ความเชื่อมต่อของข้อมูลระหว่างหน่วยงาน	68
12. การเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางถนนของการทางพิเศษแห่ง ประเทศไทย	70
12.1 ระบบการเก็บข้อมูล	70
12.2 ข้อจำกัดในการเก็บข้อมูล	72
12.3 การประมวลผลข้อมูล	74
12.4 ระบบการรายงานข้อมูล	74
12.5 การแก้ปัญหาอุบัติเหตุ	74
12.6 แผนผังขั้นตอนการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจร	76
12.7 ความเชื่อมต่อของข้อมูลระหว่างหน่วยงาน	76
13. ข้อสรุปและข้อเสนอแนะ	77

สารบัญรูป

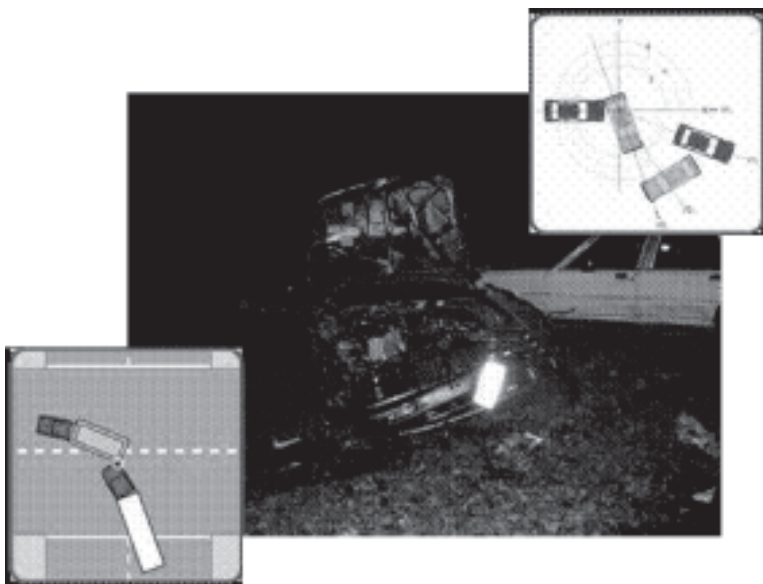
รูปที่ 2.1 ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจราจรที่เผยแพร่ผ่านทาง Website	19
รูปที่ 2.2 ตัวอย่างข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจราจรที่เผยแพร่ผ่านทาง Website ของ สดช.	24
รูปที่ 3.1 ระบบรายงานสภาพการจราจรและบริหารจัดการอุบัติเหตุ ทางถนน	26

สารบัญรูป (ต่อ)

รูปที่ 3.2 ตัวอย่างข้อมูลจากระบบ TRAMS	27
รูปที่ 3.3 ตัวอย่างรายงานสรุปอุบัติเหตุจากระบบ TRAMS	28
รูปที่ 3.4 แผนผังแสดงการประสานงานของศูนย์ปลอดภัยคมนาคม	30
รูปที่ 4.1 ตัวอย่างรายงานสรุปสถานการณ์สาธารณสุขประจำ เดือนของ ปก.	36
รูปที่ 4.2 รายงานสรุปสถานการณ์สาธารณสุขประจำเดือนของ ศูนย์อำนวยการบรรเทาสาธารณภัย	37
รูปที่ 4.3 ตัวอย่างข้อมูลอุบัติเหตุในระดับอำเภอของระบบ MIS ของ ปก.	40
รูปที่ 5.1 ระบบฐานข้อมูลสาธารณสุขจังหวัด	51
รูปที่ 5.2 ข้อมูลอุบัติเหตุจากระบบฐานข้อมูลสาธารณสุขจังหวัด	52
รูปที่ 6.1 ระบบฐานข้อมูลกู้ชีพ	55
รูปที่ 6.2 ตัวอย่างข้อมูลที่แสดงในฐานข้อมูลกู้ชีพ	55
รูปที่ 11.1 ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์เพื่อจัดเก็บและวิเคราะห์ ข้อมูลอุบัติเหตุจากรoadใหญ่	68
รูปที่ 11.2 การสืบค้นข้อมูลด้วยเมนู Query ของระบบ GIS เพื่อจัดเก็บและวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจากรoadใหญ่	69
รูปที่ 11.3 การเสนอแนะแนวทางแก้ไขอุบัติเหตุของระบบ GIS เพื่อจัดเก็บและวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจากรoadใหญ่	69

สารบัญตาราง

ตารางที่ 2.1 สรุปคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกในเขตพื้นที่กองบัญชา การตำรวจภูธรภาค 9 ประจำเดือนมกราคม 2549	20
ตารางที่ 2.2 สรุปคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกที่วราชอาณาจักรแยก ประเภทยานพาหนะ ประจำเดือนมกราคม 2549	20



อุบัติเหตุจราจรทางถนนในจังหวัดสงขลา

การทบทวนการจัดเก็บข้อมูล อุบัติเหตุจราจรทางถนนในจังหวัดสงขลา (Songkhla Road Accident Reporting Review)

1. กล่าวนำ

อุบัติเหตุจราจรทางถนนในประเทศไทยคร่าชีวิตผู้ใช้รถใช้ถนนปีหนึ่งๆ ประมาณ 13,000 ราย (ตามที่มีการยอมรับส่วนใหญ่จากรายงานการจัดเก็บข้อมูลโดยหลายหน่วยงาน) และกว่า 300 รายต่อปีเฉพาะในจังหวัดสงขลา หรือในอัตรากว่า 20 และ 30 รายต่อแสนประชากร สำหรับประชากรไทยกว่า 60 ล้านคน และประชากรจังหวัดสงขลากว่า 1.2 ล้านคน ตามลำดับ ในช่วงเทศกาลสำคัญๆ เช่น สงกรานต์ และปีใหม่ อัตราการสูญเสียมักจะเพิ่มสูงขึ้นเป็น 2-3 เท่าของค่าปกติ (สำหรับเทศกาลตรุษจีน ไม่มีข้อมูลในระดับประเทศ แต่โรงพยาบาลหาดใหญ่พบว่า อัตราการสูญเสียมีค่ามากกว่าช่วงสงกรานต์และปีใหม่เสียอีก) และนี่ยังไม่นับรวมถึงการบาดเจ็บและพิการที่มีมากกว่าค่าการเสียชีวิตอีกประมาณ 5 เท่าตัว

ค่าการสูญเสียในระดับนี้ เป็นค่าที่ ‘ยอมรับไม่ได้’ ในประเทศที่พัฒนาแล้วทั่วไป แม้ในประเทศไทยก็เริ่มมีความเข้าใจในวงกว้างขึ้นๆ ในช่วงหลายปีหลังที่ผ่านมาในระดับประเทศว่า

เป็นค่าที่ต้องมีการลดลง ด้วยการดำเนินการที่เข้มข้น มาตรการ 3, 2, 1 สำหรับหมวก เมา มอเตอร์ไซค์ (3ม); สำหรับเข็มขัด ใบขับขี่ (2ข) และสำหรับการขับรถเร็ว (1ร) จึงได้รับการพัฒนาขึ้นจากข้อมูลที่ได้มีการจัดเก็บถึงสาเหตุสำคัญของการสูญเสียข้างต้น รวมทั้งการเริ่มมีกระบวนการออกเก็บข้อมูลสต่ออย่างละเอียดเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นเพื่อสอบสวนถึงสาเหตุการชนที่แท้จริงซึ่งก็มีเหตุผลหลักเพื่อการนำไปสู่การแก้ปัญหาได้ตรงสาเหตุ และตรงสถานที่ที่เกิดที่สุดในระยะยาวต่อไป

ปัญหาการจัดเก็บข้อมูลในรูปแบบปกติที่ไม่ครบถ้วน (Under-reporting) ยังมีแม้ในประเทศที่พัฒนาแล้ว โดยเฉพาะในเรื่องจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุและการเกือบเกิดอุบัติเหตุ (Near misses) ประเทศไทยก็ไม่ได้แตกต่างจากนี้ และมีที่คาดว่าจะมีปัญหาดังกล่าวอีกไม่ครบถ้วนที่สาหัสหนักหนากว่าอีกหลายๆ แห่ง ด้วย กล่าวคือ เคยมีรายงานเชิงวิชาการว่าการจัดเก็บข้อมูลจริงมีเพียงประมาณร้อยละ 10 ในขณะที่ประเทศที่พัฒนาแล้วเก็บได้ถึงร้อยละ 50 แม้การจัดเก็บข้อมูลให้ครบถ้วนจะเป็นปัญหาบ้างดังที่กล่าวถึงข้างต้น แต่ก็ไม่ใช่เป็นปัญหาหลักสำหรับการแก้ไขปัญหา ปัญหาหลักคือข้อมูลที่สมบูรณ์ที่เป็นตัวแทน (Representative) ที่มีรายละเอียดที่สำคัญๆ พอสมควร ที่จะสามารถนำไปสู่การวิเคราะห์เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างตรงจุดตรงประเด็นต่างหาก และแม้เพียงเท่านั้น ประเทศไทยก็ดูจะมีปัญหามากพอสมควรที่ควรได้รับการพิจารณาถึงรูปแบบและวิธีการจัดเก็บที่ควรมีพื้นฐานที่ดีที่เชื่อมโยงกันได้ ที่ผู้จัดเก็บได้รับประโยชน์จากข้อมูลที่เป็นความรู้ (Information) และไม่ใช่เป็นเพียงข้อมูลที่ดิบหรือค่อนข้างดิบ (Raw data)

จุดประสงค์หลักของการดำเนินการด้านเอกสารในครั้งนี้ จะเป็นการทบทวนในรายละเอียดถึงรูปแบบและวิธีการจัดเก็บ ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน เพื่อนำเสนอภาพรวม ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อความรู้ร่วมกัน เพื่อพิจารณาข้อจำกัด และขีดจำกัด เพื่อพิจารณารูปแบบพื้นฐานที่ควรมีร่วมกัน ให้มี รายละเอียดเพียงพอสำหรับการนำไปวิเคราะห์แก้ไขปัญหาได้ ตรง รูปแบบ ตรงสถานที่ที่เกิดเหตุ ตรงเวลาที่เกิดเหตุ ฯลฯ มากขึ้น และนอกจากจะทำให้ไม่ให้ขาดข้อมูลพื้นฐานแล้ว ก็ยังเพื่อการ ประสานข้อมูลให้ลดความซ้ำซ้อนและเพิ่มประสิทธิภาพการจัดเก็บ ข้อมูลอีกด้วย ทั้งนี้ คงต้องยอมรับถึงขนาดของปัญหาที่เป็นมา แต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ว่าการแก้ไขยังคงเป็นไปได้ยาก เพราะหลาย ส่วนจะต้องเป็นการแก้ไขปัญหาแบบผ่าตัดใหญ่ในระดับชาติที่ เคลื่อนไหวได้ยากในขณะที่การดำเนินการที่อยู่ในท้องถิ่นจะเคลื่อนไหวได้น้อย แต่การทบทวนให้รู้ว่ามีสถานการณ์การรายงานการเกิด อุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดหนึ่งในขณะนี้เป็นอย่างไหน คงจะ สามารถสะท้อนให้ทุกฝ่ายในท้องถิ่นหันหน้าเข้าหากันได้มากขึ้นอีก เล็กน้อย และอาจสามารถสะท้อนให้ผู้รับผิดชอบในระดับสูงขึ้น ไปสามารถนำไปพิจารณาปรับปรุงแก้ไขระบบการจัดเก็บข้อมูลได้ บ้างในโอกาสต่อไป เพราะแท้จริงแล้ว ปัญหาของทุกจังหวัด คงคล้ายๆ กันถ้าไม่เหมือนกันเสียทีเดียว

รายงานฉบับนี้ กล่าวถึงหน่วยงานที่มีการจัดเก็บข้อมูล อุบัติเหตุจราจรทางถนน หรือที่น่าจะมีการจัดเก็บข้อมูลนี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในจังหวัดสงขลา กล่าวคือ ตำรวจท้องที่ที่สังกัด สำนักงานตำรวจแห่งชาติ หมวดการทางและแขวงการทางที่ สังกัดกรมทางหลวง ศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด และศูนย์กู้ชีพ “นเรนทร” สังกัดกระทรวงสาธารณสุข ดำรวจทางหลวง มูลนิธิมิตรภาพสามัคคี ในอำเภหาดใหญ่ เทศบาลนครสงขลาและเทศบาลนครหาดใหญ่ สำนักงานประกันภัยจังหวัด และชมรมลดอุบัติเหตุบนท้องถนน เมืองหาดใหญ่ โดยได้มีการทบทวนกิจกรรมการจัดเก็บข้อมูลของแต่ละหน่วยงานซึ่งแบ่งออกเป็น ระบบการจัดเก็บข้อมูล ข้อจำกัดของระบบในการจัดเก็บข้อมูล การประมวลผลข้อมูล ระบบการรายงานข้อมูล การแก้ปัญหาอุบัติเหตุ (จากข้อมูลที่จัดเก็บมา) แผนผังขั้นตอนการจัดเก็บข้อมูล และความเชื่อมต่อของข้อมูลระหว่างหน่วยงาน ดังรายละเอียดในเนื้อหาต่อไป

อนึ่ง คณะผู้ศึกษา ได้รายงานเพิ่มเติมถึงหน่วยงานที่มีการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางถนนอีกหนึ่งหน่วยงานที่ดำเนินการอยู่ในกรุงเทพมหานคร คือ “การทางพิเศษแห่งประเทศไทย” ทั้งนี้เนื่องจากเห็นว่า เกือบทุกหน่วยงานที่รายงานนี้กล่าวถึงข้างต้นนั้น เป็นหน่วยงานที่เป็นสาขาของหน่วยงานระดับประเทศเกือบทั้งสิ้น และรายงานการดำเนินการในจังหวัดสงขลา ก็เป็นเสมือนหนึ่งรายงานสำหรับสถานการณ์ในเรื่องเดียวกันในระดับประเทศ จึงได้ทำการรวบรวมมาเพิ่มเติมเพื่อให้เนื้อหา มีความสมบูรณ์ขึ้นอีกเล็กน้อย

2. การจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางถนนของ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (สตช.)

2.1 ระบบการจัดเก็บข้อมูล

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (สตช.) ดำเนินการจัดเก็บรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุโดยหน่วยงานของตนเอง ผ่านทางตำรวจภูธร

จังหวัดและสถานีตำรวจภูธรอำเภอ โดยแยกเป็นข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเป็นคดีความซึ่งดำเนินการจัดเก็บโดยสถานีตำรวจภูธรอำเภอ และข้อมูลอุบัติเหตุที่รับแจ้งจากศูนย์วิทยุ 191 ซึ่งดำเนินการจัดเก็บโดยศูนย์จราจรกับศูนย์วิทยุ 191

ตำรวจภูธรจังหวัด ประกอบด้วยสถานีตำรวจที่ตั้งอยู่ตามพื้นที่ต่างๆ ตำรวจภูธรจังหวัดสงขลา มีสถานีตำรวจในความรับผิดชอบทั้งสิ้น 30 สถานี แบ่งเป็นสถานีตำรวจภูธรอำเภอจำนวน 16 สถานี และสถานีตำรวจภูธรตำบลจำนวน 14 สถานี โดยมีรายละเอียดดังนี้

- 1) สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองสงขลา
- 2) สถานีตำรวจภูธรอำเภอลี้งหนคร
- 3) สถานีตำรวจภูธรอำเภอระโนด
- 4) สถานีตำรวจภูธรอำเภอสทิงพระ
- 5) สถานีตำรวจภูธรอำเภอหาดใหญ่
- 6) สถานีตำรวจภูธรอำเภอนาทวี
- 7) สถานีตำรวจภูธรอำเภอสะเดา
- 8) สถานีตำรวจภูธรอำเภอจะนะ
- 9) สถานีตำรวจภูธรอำเภอรัตภูมิ
- 10) สถานีตำรวจภูธรอำเภอเทพา
- 11) สถานีตำรวจภูธรอำเภอสะบ้าย้อย
- 12) สถานีตำรวจภูธรอำเภอกระแสสินธุ์
- 13) สถานีตำรวจภูธรอำเภอควนเนียง
- 14) สถานีตำรวจภูธรอำเภอคลองหอยโข่ง
- 15) สถานีตำรวจภูธรอำเภอนาหม่อม
- 16) สถานีตำรวจภูธรอำเภอบางกล่ำ

- 17) สถานีตำรวจภูธรตำบลทุ่งสูง
- 18) สถานีตำรวจภูธรตำบลปางดงเบงฮาร์
- 19) สถานีตำรวจภูธรตำบลคลองแงะ
- 20) สถานีตำรวจภูธรตำบลม่วงงาม
- 21) สถานีตำรวจภูธรตำบลสะท้อน
- 22) สถานีตำรวจภูธรตำบลห้วยปลิง
- 23) สถานีตำรวจภูธรตำบลสามบ่อ
- 24) สถานีตำรวจภูธรตำบลควนมีด
- 25) สถานีตำรวจภูธรตำบลคูเต่า
- 26) สถานีตำรวจภูธรตำบลคลองแดน
- 27) สถานีตำรวจภูธรตำบลชุมพล
- 28) สถานีตำรวจภูธรตำบลทุ่งตำเสา
- 29) สถานีตำรวจภูธรตำบลบ้านโหนด
- 30) สถานีตำรวจภูธรตำบลปากกรอ

สถานีตำรวจภูธรอำเภอและสถานีตำรวจภูธรตำบลจะดำเนินการเก็บข้อมูลเป็น 2 ส่วน คือ ข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นคดีความซึ่งดำเนินการจัดเก็บโดยสถานีตำรวจภูธรอำเภอ และข้อมูลอุบัติเหตุที่รับแจ้งจากศูนย์วิทยุ 191 ซึ่งดำเนินการจัดเก็บโดยศูนย์จราจรกับศูนย์วิทยุ 191 โดยจะแบ่งเป็นประเภทอุบัติเหตุดังนี้

1. ไม่มีทรัพย์สินเสียหายและคู่กรณีสามารถตกลงกันได้ กรณีนี้อาจจะมีหรือไม่มีการลงบันทึกประจำวัน

2. มีทรัพย์สินเสียหายหรือมีผู้บาดเจ็บ กรณีนี้จะมีการลงบันทึกประจำวันเพื่อทำการเปรียบเทียบปรับ ซึ่งจัดว่าเป็นคดีแต่จะไม่มีผลในชั้นศาล

3. มีทรัพย์สินเสียหายหรือมีผู้บาดเจ็บสาหัสหรือมีผู้เสียชีวิต
กรณีนี้จะมีการลงบันทึกประจำวันและบันทึกอื่นๆ จัดว่าเป็นคดี
ซึ่งจะมีผลในชั้นศาลเพื่อดำเนินการทางคดีต่อไป

แบบฟอร์มบันทึกต่างๆ สามารถแบ่งได้เป็น 2 ลักษณะ ตาม
ผลทางคดีคือ

1. แบบฟอร์มที่มีผลทางชั้นศาล ได้แก่
 - สมุดบันทึกประจำวัน
 - สมุดบันทึกคดีจราจร
 - สมุดสารบบการดำเนินคดีจราจรทางบก
 - บันทึกการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุคดีจราจร
2. แบบฟอร์มที่ไม่มีผลทางชั้นศาล (มีผลทางสถิติ) ได้แก่
 - แบบรายงานคดีจราจรทางบก
 - แบบรายงานผลคดี
 - แบบรายงานอุบัติเหตุจราจร

2.2 ข้อจำกัดในการจัดเก็บข้อมูล

ข้อมูลอุบัติเหตุที่ตำรวจจราจรจังหวัดได้รับจากสถานีตำรวจจราจร
อำเภอต่างๆ ในพื้นที่รับผิดชอบยังคงมีความคลาดเคลื่อน เนื่องจาก
สถานีตำรวจจราจรอำเภอยังคงมีความสับสนในเรื่องการจัดส่งข้อมูล
อุบัติเหตุโดยสถานีตำรวจจราจรบางแห่งจัดส่งข้อมูลอุบัติเหตุเฉพาะ
ที่เป็นคดีและต้องขึ้นศาลให้กับทางตำรวจจราจรจังหวัด ในขณะที่
สถานีตำรวจจราจรบางแห่งจัดส่งข้อมูลอุบัติเหตุทั้งหมดที่บันทึกได้ใน
สมุดบันทึกประจำวันให้กับทางตำรวจจราจรจังหวัด นอกจากนี้ ใน
บางพื้นที่ที่มีศูนย์ควบคุมการจราจรทางศูนย์ควบคุมการจราจร

จะดำเนินการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุแยกต่างหากซึ่งเป็นอุบัติเหตุทั้งหมดที่เกิดขึ้นทั้งที่เป็นคดีความและไม่เป็นคดีความที่ได้รับแจ้งผ่านทางศูนย์วิทยุ 191

2.3 การประมวลผลข้อมูล

การประมวลผลข้อมูลอุบัติเหตุของตำรวจภูธรจังหวัดสงขลา แยกออกเป็น 4 ส่วน ได้แก่

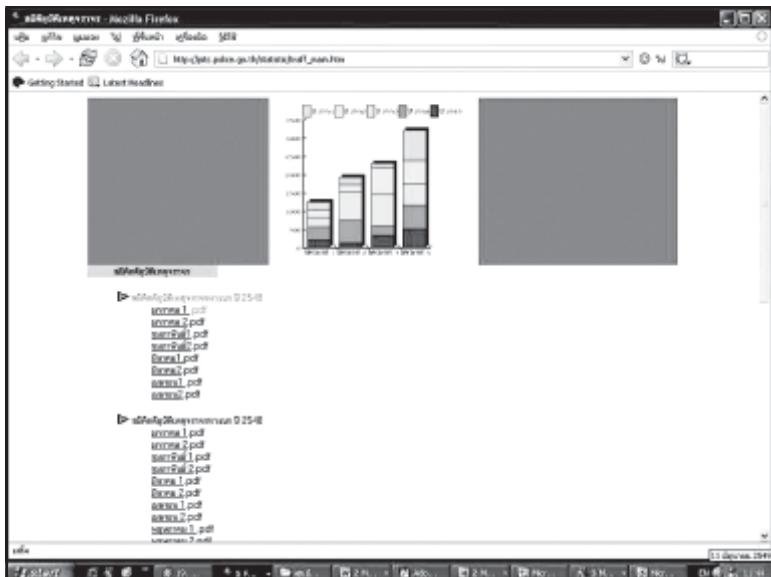
1. แบบรายงานสรุปคดีจราจรทางบก เป็นข้อมูลอุบัติเหตุที่สถานีตำรวจทุกแห่งรวบรวมจากสมุดบันทึกคดีจราจร และสมุดสารบบการดำเนินคดีจราจรทางบกซึ่งเกิดเป็นคดีความแล้วเพื่อรวบรวมส่งไปยังตำรวจภูธรจังหวัดเป็นรายงานประจำเดือนเพื่อตำรวจภูธรจังหวัดดำเนินการรวบรวมแล้วจะส่งต่อไปยังสำนักงานเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อรวบรวมและแสดงผลผ่านทาง Website http://pitc.police.go.th/statistic/traff__main.htm ดังแสดงในรูปที่ 2.1 สำหรับรายละเอียดของข้อมูลอุบัติเหตุดังกล่าวแสดงไว้ในตารางที่ 2.1 และตารางที่ 2.2

2. แบบรายงานคดีจราจรทางบก เป็นข้อมูลอุบัติเหตุที่สถานีตำรวจทุกแห่งบันทึกลงในแบบรายงานคดีจราจรทางบกซึ่งจะเป็นข้อมูลอุบัติเหตุเฉพาะกรณีที่มีร้อยเวรฯ ออกตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ โดยอาจมีการลงบันทึกประจำวันหรือไม่ก็ได้ โดยสถานีตำรวจทุกแห่งจะต้องรวบรวมสรุปส่งตำรวจภูธรจังหวัดเป็นรายงานประจำเดือน เพื่อให้ตำรวจภูธรจังหวัดดำเนินการบันทึกข้อมูลลงในระบบ POLIS (POLice Information System)

3. แบบรายงานผลคดี เป็นข้อมูลเกี่ยวกับรายละเอียดทางคดีและการดำเนินการในชั้นศาล ซึ่งไม่ได้กล่าวถึงรายละเอียดและสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ โดยสถานีตำรวจทุกแห่งจะต้อง

รวบรวมสรุปส่งตำรวจภูธรจังหวัดเป็นรายงานประจำเดือน เพื่อให้ ตำรวจภูธรจังหวัดดำเนินการบันทึกข้อมูลลงในระบบ POLIS

4. แบบรายงานอุบัติเหตุจราจร เป็นข้อมูลอุบัติเหตุที่ศูนย์ จราจรฯ และศูนย์วิทยุ 191 ดำเนินการเก็บรวบรวมเพื่อใช้เป็น ข้อมูลสถิติซึ่งไม่มีผลทางคดี โดยข้อมูลอุบัติเหตุที่ได้จากแบบ รายงานอุบัติเหตุจราจรจะเป็นข้อมูลทั้งหมดที่ได้รับแจ้งผ่านทาง ศูนย์วิทยุ 191 โดยศูนย์จราจรฯ ทุกแห่งจะต้องรวบรวมสรุปส่ง ตำรวจภูธรจังหวัดเป็นรายงานประจำเดือน และต้องบันทึกข้อมูล ลงในระบบ POLIS ด้วย



รูปที่ 2.1 ตัวอย่างข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจราจรที่เผยแพร่ผ่านทาง Website ของ สตช.

ตารางที่ 2.1 สรุปคดีอุบัติเหตุจากรถทางบกในเขตพื้นที่กองบัญชาการตำรวจภูธรภาค 9
ประจำเดือนมกราคม 2549

หน่วยงาน	วันแจ้ง (ราย)	ประเภทความเสียหายที่เกิดอุบัติเหตุ													ทรัพย์สิน เสียหาย มูลค่า (บาท)	ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคล										ผู้ต้องหา																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
		คนเดิน เท้า	จักรยาน	สามล้อ ยนต์	จักรยาน ยนต์	รถ ยนต์	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ โดยสาร ประจำทาง	รถ โดยสาร ส่วนบุคคล	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ โดยสาร	รถ จักรยานยนต์		รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์	รถ บรรทุก	รถ จักรยานยนต์

ตารางที่ 2.2 สรุปคดีอุบัติเหตุจากรถทางบกทั่วราชอาณาจักร
ประจำเดือนมกราคม 2549

เดือนที่เกิดอุบัติเหตุ	วันแจ้ง (ราย)	ประเภทที่เกิดอุบัติเหตุ										ทรัพย์สินเสียหายมูลค่า (บาท)	ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคล						ผู้ต้องหา									
		คนเดินเท้า	จักรยานยนต์	สามล้อเครื่อง	จักรยานยนต์	รถจักรยานยนต์	รถบรรทุก	รถโดยสารประจำทาง	รถโดยสารส่วนบุคคล	รถจักรยานยนต์	รถบรรทุก		รถจักรยานยนต์	รถบรรทุก	รถจักรยานยนต์	รถบรรทุก	รถจักรยานยนต์	รถบรรทุก	รถจักรยานยนต์	รถบรรทุก	รถจักรยานยนต์	รถบรรทุก						
มกราคม	15,583	462	317	34	8,128	98	3,744	670	2,775	325	334	517	58	421	238	305,311,364	1,095	285	1,390	1,204	455	4,635	2,001	7,372	878	302	34	742
รวม	15,583	462	317	34	8,128	98	3,744	670	2,775	325	334	517	58	421	238	305,311,364	1,095	285	1,390	1,204	455	4,635	2,001	7,372	878	302	34	742

2.4 ระบบการรายงานข้อมูล

การรวบรวมข้อมูลเพื่อรายงานต่อสำนักงานตำรวจแห่งชาตินั้น อาจจะแบ่งได้เป็น 4 ส่วนตามรูปแบบการประมวลผล ดังนี้

1) แบบรายงานสรุปคดีจราจรทางบก เป็นแบบรายงานที่ถูกรวบรวมจากสถานีตำรวจทุกแห่งและจัดทำเป็นรายงานประจำเดือนเสนอต่อตำรวจภูธรจังหวัด เพื่อที่ตำรวจภูธรจังหวัดจะได้รวบรวมข้อมูลส่งสำนักงานเทคโนโลยีสารสนเทศสารสนเทศ ซึ่งสามารถเข้าชมรายละเอียดของข้อมูลได้ที่ http://pitc.police.go.th/statistic/traff__main.htm

2) แบบรายงานคดีจราจรทางบก เป็นแบบรายงานที่ถูกรวบรวมโดยสถานีตำรวจทุกแห่งและจัดทำเป็นรายงานประจำเดือนเสนอต่อตำรวจภูธรจังหวัด เพื่อที่ตำรวจภูธรจังหวัดจะได้ทำการป้อนข้อมูลทั้งหมดเข้าระบบ POLIS

3) แบบรายงานผลคดี เป็นแบบรายงานที่ถูกรวบรวมโดยสถานีตำรวจทุกแห่งและจัดทำเป็นรายงานประจำเดือนเสนอต่อตำรวจภูธรจังหวัด เพื่อที่ตำรวจภูธรจังหวัดจะได้ทำการป้อนข้อมูลทั้งหมดเข้าระบบ POLIS ไว้เป็นฐานข้อมูลในการควบคุมสำนวนคดีจราจรทางบก

4) แบบรายงานอุบัติเหตุจราจร เป็นแบบรายงานที่ถูกรวบรวมโดยศูนย์จราจรฯ และศูนย์วิทยุ 191 จัดทำเป็นรายงานประจำเดือนเสนอต่อตำรวจภูธรจังหวัด เพื่อที่ตำรวจภูธรจังหวัดจะได้ทำการป้อนข้อมูลทั้งหมดเข้าระบบ POLIS ไว้เป็นข้อมูลทางสถิติและฐานข้อมูลของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

หากแบ่งรูปแบบการรายงานตามหน่วยงานบังคับบัญชา
อาจสรุปได้เป็น 2 ส่วน ดังนี้

1) สถานีตำรวจภูธร

==> ตำรวจภูธรจังหวัด ==> สำนักงานเทคโนโลยีสารสนเทศ

==> ผ่านระบบ POLIS ==> สำนักงานเทคโนโลยีสารสนเทศ

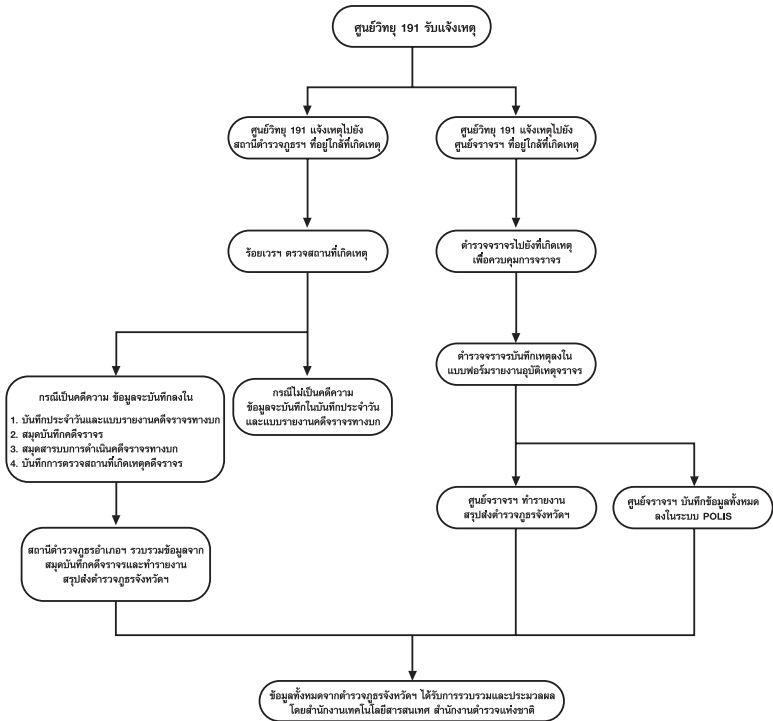
2) ศูนย์ควบคุมการจราจร ==> ตำรวจภูธรจังหวัด

==> ผ่านระบบ POLIS ==> สำนักงานเทคโนโลยีสารสนเทศ

2.5 การแก้ปัญหาอุบัติเหตุ

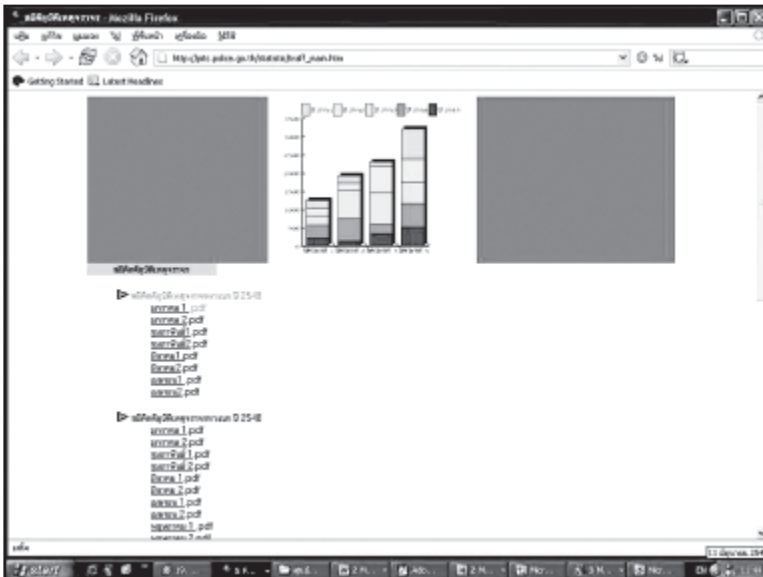
ตำรวจจราจรเป็นหน่วยงานหลักในการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุ
และอำนวยความสะดวก รวมทั้งการแก้ปัญหาอุบัติเหตุ โดยจะทำหน้าที่
ในการควบคุมทิศทางการเคลื่อนที่การจราจรและอำนวยความสะดวก
สะดวกต่างๆ นอกจากนี้ ยังทำหน้าที่ปิดช่องกัลบริกที่เป็นจุด
อันตรายและเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ การแก้ปัญหาอุบัติเหตุจาก
ข้อมูลที่จัดเก็บดำเนินการโดยการวิเคราะห์เบื้องต้นและการ
ประสานงานร่วมกับเทศบาลที่ดูแลรับผิดชอบพื้นที่ที่ทับซ้อนกัน
แต่ข้อมูลที่จัดเก็บได้ส่วนใหญ่จะถูกส่งต่อไปวิเคราะห์รวมทั้งสำนัก
งานตำรวจแห่งชาติ

2.6 แผนผังขั้นตอนการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจร



2.7 ความเชื่อมต่อของข้อมูลระหว่างหน่วยงาน

ข้อมูลด้านอุบัติเหตุทั้งหมดของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ จะบันทึกเข้าสู่ระบบ POLIS ซึ่งประชาชนทั่วไปไม่สามารถเข้าใช้ ข้อมูลได้และจะไม่เชื่อมต่อกับหน่วยงานใดๆ สถิติอุบัติเหตุจราจร สามารถเข้าไปดูได้ที่ http://pitc.police.go.th/statistic/traff_main.htm ดังตัวอย่างในรูปที่ 2.2



รูปที่ 2.2 ตัวอย่างข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจราจรที่เผยแพร่ผ่านทาง Website ของ สตช.

3. การจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางถนนของกรมทางหลวง

3.1 ระบบการจัดเก็บข้อมูล

กรมทางหลวงดำเนินการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุบนทางหลวง โดยหน่วยงานของตนเอง ผ่านหมวดการทางและแขวงการทาง ข้อมูลที่ดำเนินการจัดเก็บจะเป็นข้อมูลที่ได้รับแจ้งผ่านทางวิทยุหรือโทรสาร จากนั้นศูนย์วิทยุจะบันทึกลงในแบบรายงานอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินทางวิทยุหรือโทรสารของกรมทางหลวง เมื่อเจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงออกไปตรวจที่เกิดเหตุแล้วจะบันทึกลงในแบบรายงานอุบัติเหตุบนทางหลวง (ส.3-02) จากนั้นจะ

รวบรวมส่งงานสถิติแขวงกระทรวง เพื่อบันทึกข้อมูลทั้งหมดเข้าระบบ TRAMS (Traffic Report and Accident Management System)

นอกจากระบบ TRAMS ของกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคมแล้ว กระทรวงคมนาคมยังมีศูนย์ปลอดภัยคมนาคมอีกหน่วยงานหนึ่ง ที่ทำหน้าที่ในการเก็บรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุโดยผ่านทางเครือข่ายวิทยุและโทรศัพท์หมายเลข 0-2280-8000 และสายด่วน 1356 จำนวน 10 คู่สาย และโทรสาร หมายเลข 0-2280-8400 จำนวน 3 คู่สาย ศูนย์ฯ นี้ มีภาระหน้าที่ที่กว้างขวางครอบคลุมเรื่องความปลอดภัยทั้งทางถนน ทางรถไฟ ทางน้ำ และทางอากาศ ระบบงานด้านถนนจะแยกส่วนจากระบบ TRAMS

3.2 ข้อจำกัดในการจัดเก็บข้อมูล

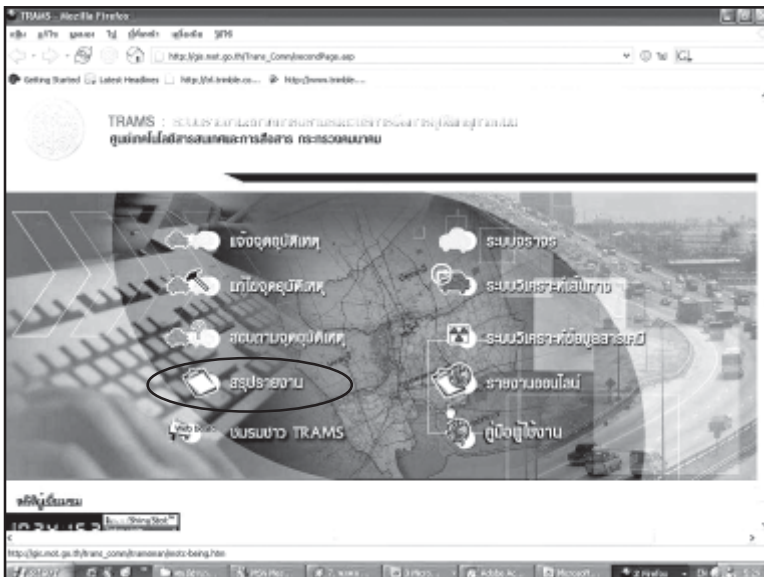
ข้อมูลที่จัดเก็บเป็นข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเฉพาะบนทางหลวงในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง และต้องได้รับแจ้งผ่านทางศูนย์วิทยุหรือโทรสารเท่านั้น ทำให้ข้อมูลที่ได้รับไม่ครบถ้วน ซึ่งถ้าหากไม่มีการแจ้งข้อมูลส่วนดังกล่าวก็จะไม่มีการบันทึกทำให้ข้อมูลมีความแตกต่างจากข้อมูลของสำนักงานตำรวจแห่งชาติมาก นอกจากนั้น ผู้ใช้งานยังพบปัญหาบ่อยๆ ในการเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์

ในส่วนของศูนย์ปลอดภัยคมนาคมนั้นทำหน้าที่เป็นเพียงหน่วยงานที่ประสานงานไปยังหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องหลังจากได้รับแจ้งเรื่องอุบัติเหตุจราจรทางถนน และรวบรวมข้อมูล สถิติผลการดำเนินงานเพื่อรายงานให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมทราบเป็นระยะๆ ทำให้ข้อมูลที่ได้เป็นเพียงข้อมูลสรุปในเชิงปริมาณที่ได้มีได้มีรายละเอียดมากนัก

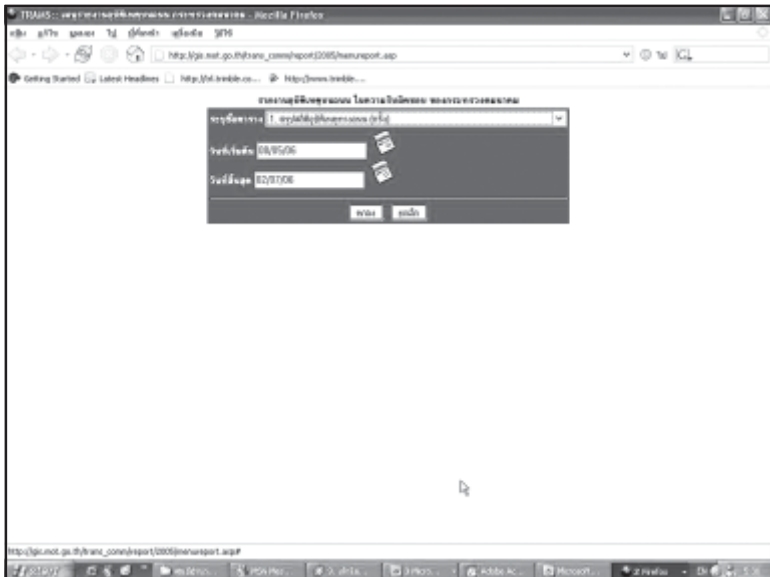
3.3 การประมวลผลข้อมูล

หน่วยงานที่ทำหน้าที่รายงานผลเหล่านี้ ไม่มีการดำเนินการประมวลผลเบื้องต้นถึงปัญหาในท้องถิ่นที่รับผิดชอบ ข้อมูลอุบัติเหตุทั้งหมดจะถูกส่งเข้าไปเพื่อวิเคราะห์เป็นรายงานสรุปผ่านระบบ TRAMS ซึ่งสามารถเข้าดูได้ที่ http://gis.mot.go.th/Trans_Comm/secondPage.asp ดังแสดงในรูปที่ 3.1 โดยมีตัวอย่างรายงานดังแสดงในรูปที่ 3.2 และรูปที่ 3.3

ในส่วนของคุณย์ปลอดภัยคมนาคมนั้น เนื่องจากเป็นหน่วยงานสังกัดส่วนกลางในกรุงเทพมหานคร และไม่ทราบรายละเอียดแน่ชัดถึงระบบการประมวลผลในส่วนของคุณย์ปลอดภัยทางถนน



รูปที่ 3.1 ระบบรายงานสภาพการจราจร
และบริหารจัดการอุบัติเหตุทางถนนของกรมทางหลวง



รูปที่ 3.2 หน้าหลักของหมวดสรุปรายงานอุบัติเหตุจากระบบ TRAMS

3.4 ระบบการรายงานข้อมูล

ในการรายงานข้อมูล หมวดการทางจะเป็นหน่วยงานที่รวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจากแบบรายงาน ส.3-02 นำส่งแขวงการทางเพื่อป้อนข้อมูลเข้าสู่ระบบ TRAMS นอกจากนี้ แขวงการทางยังต้องสรุปรายงานส่งกลุ่มงานสถิติสารสนเทศ สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง เพื่อสรุปเป็นข้อมูลสถิติอุบัติเหตุของกรมทางหลวง

สำหรับศูนย์ปลอดภัยคมนาคมนั้น การรายงานจะรายงานโดยตรงไปยังปลัดกระทรวงคมนาคมซึ่งเป็นประธานศูนย์ปลอดภัยคมนาคม ซึ่งจะรายงานต่อไปยังรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ซึ่งเป็นที่ปรึกษาศูนย์ปลอดภัยคมนาคม

รูปที่ 3.3 ตัวอย่างรายงานสรุปอุบัติเหตุจากระบบ TRAMS

จำนวนอุบัติเหตุ จำนวนค่าเสียหายที่เกิด อุบัติเหตุ (ครั้ง)				จำนวนอุบัติเหตุและค่าเสียหายต่อประชากร 10,000 คน			
รวมทั้งหมด	พล.	พร.	ภพ.	รวมการ	อัตราส่วนต่อปี 2549	รวม	พล. พร. ภพ.
707	674	33	0	อุบัติเหตุ	0.102	0.0500.049	0.0020.000
				มูลค่าเงิน	0.659	0.2570.243	0.0130.000

จำนวนอุบัติเหตุและค่าเสียหาย จำนวนค่าเสียหายที่เกิดอุบัติเหตุ (คน)				
รวมการ	รวม	พล.	พร.	ภพ.
อุบัติเหตุ	127	123	4	0
มูลค่าเงิน	649	615	34	0

จำนวนอุบัติเหตุรวมทั้งหมด 25.27 ล้านคน จำนวนประชากรทั้งหมด 62.41 ล้านคน ข้อมูล ณ ปี ค.ศ. 2548

จำนวนอุบัติเหตุ จำนวนค่าเสียหายที่เกิดอุบัติเหตุ และประเภทยานพาหนะ (ครั้ง)				จำนวนอุบัติเหตุและค่าเสียหายต่อประชากร 100,000 คน			
รวมการ	รวม	พล.	พร.	รวมการ	อัตราส่วนต่อปี 2549	รวม	พล. พร. ภพ.
1. ทางหลวง	435	418	17	0	อุบัติเหตุ	0.412	0.2030.1970.006
2. ทางหลวงพิเศษ	117	111	6	0	มูลค่าเงิน	2.667	1.0400.9890.054
3. ทางแยกต่างระดับ	64	54	10	0			
4. สะพาน (รวมถึงลาดของสะพาน)	14	14	0	0			
5. อุโมงค์ทางลอดหรือทางขึ้น / ลงสะพาน	0	0	0	0			
6. ทางลาดชัน เช่น บริเวณเขา	10	10	0	0			
7. บริเวณทางแยก เช่น ทางแยก	0	0	0	0			
8. ทางโค้งหักศอก	5	5	0	0			
9. ทางแยกต่างระดับ	2	2	0	0			
10. คลองสะพานคน	0	0	0	0			
11. อุโมงค์ทางลอดหรือทางขึ้น	30	30	0	0			
12. อุโมงค์ทางลอดหรือทางขึ้น	4	4	0	0			
13. อุโมงค์ทางลอดหรือทางขึ้น	0	0	0	0			
14. บริเวณทางขึ้นหรือทางลง	1	1	0	0			
15. บริเวณทางขึ้นหรือทางลง	0	0	0	0			
16. ทางขึ้น	0	0	0	0			
17. ทางขึ้นหรือทางลง	0	0	0	0			
18. อื่น ๆ	25	25	0	0			
รวม	707	674	33	0			

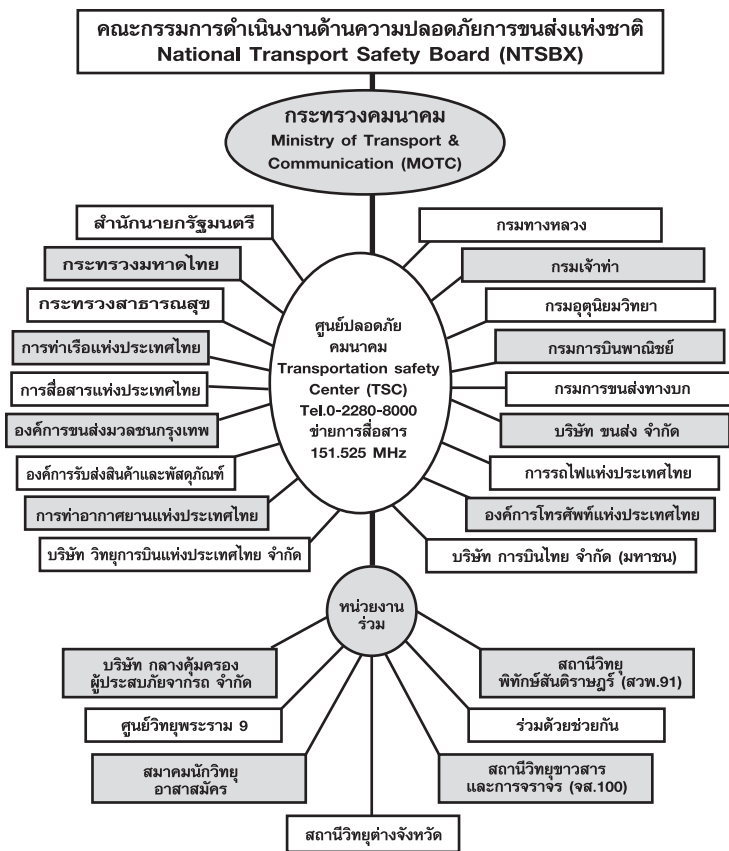
รูปที่ 3.3 ตัวอย่างรายงานสรุปอุบัติเหตุจากระบบ TRAMS

จำนวนอุบัติเหตุ จำนวนยานยนต์ที่สืบเนื่องจากและประเภทยาน (จริง)					จังหวัดที่มีอุบัติเหตุรุนแรงที่สุด 10 อันดับแรก (จริง)			
มูลเหตุที่สืบเนื่อง	รวม	พล.	พร.	กพร.	พล.		พร.	
					จังหวัด	จำนวน	จังหวัด	จำนวน
1. ขับเร็ว	452	436	14	0	1. ชลบุรี	50	1. นครปฐม	13
2. แซงในที่คับขัน	10	6	4	0	2. เชียงใหม่	38	2. นครราชสีมา	8
3. คนเมา/ขาดสติ/ขาดสมาธิ	46	40	6	0	3. นนทบุรี	37	3. ระยอง	6
4. ยึดขี่เขา/จอด หรือออกจากที่จอด	2	2	0	0	4. สระบุรี	25	4. ชลบุรี	4
5. อุปกรณ์บกพร่อง	17	17	0	0	5. นครบุรี	20	5. สกลนคร	1
6. ขับสิ่งกีดขวาง	1	1	0	0	6. นครราชสีมา	19	6. นครราชสีมา	1
7. เมาสุรา/เมา	9	7	2	0	7. ยะลา	19	7.	
8. หลับใน	37	37	0	0	8. นครบุรี	19	8.	
9. อื่น ๆ	133	126	7	0	9. นครราชสีมา	18	9.	
รวม	707	674	33	0	10. นครราชสีมา	18	10.	

จำนวนอุบัติเหตุ จำนวนยานยนต์ที่สืบเนื่องจากและประเภทยาน (คน/คัน)					จำนวนอุบัติเหตุ จำนวนยานยนต์ที่สืบเนื่องจากและประเภทยาน (คน/คัน)				
รายการ	รวม	พล.	พร.	กพร.	รายการ	รวม	พล.	พร.	กพร.
1. ขับเร็ว	6	6	0	0	1. ขับเร็ว	519	494	25	0
2. แซงในที่คับขัน	117	94	23	0	2. ขับเร็ว	157	153	4	0
3. ขับเร็ว/ขาดสติ	2	2	0	0	3. ขับเร็ว/ขาดสติ	3	3	0	0
4. ขับเร็ว/ขาดสติ	154	148	6	0	4. ขับเร็ว/ขาดสติ	0	0	0	0
5. ขับเร็ว	10	10	0	0	5. ขับเร็ว	28	24	4	0
6. ขับเร็ว/ขาดสติ	20	19	1	0	รวม	707	674	33	0
7. ขับเร็ว/ขาดสติ	29	27	2	0					
8. ขับเร็ว/ขาดสติ	245	242	3	0					
9. ขับเร็ว	57	54	3	0					
10. ขับเร็ว/ขาดสติ	53	52	1	0					
11. ขับเร็ว/ขาดสติ	110	108	2	0					
12. ขับเร็ว	1	1	0	0					
13. อื่น ๆ	78	78	0	0					
รวม	862	841	41	0					

รูปที่ 3.3 (ต่อ) ตัวอย่างรายงานสรุปอุบัติเหตุจากระบบ TRAMS

ผังการประสานงานของศูนย์ปลอดภัยคมนาคม



รูปที่ 3.4 แผนผังแสดงการประสานงานของศูนย์ปลอดภัยคมนาคม

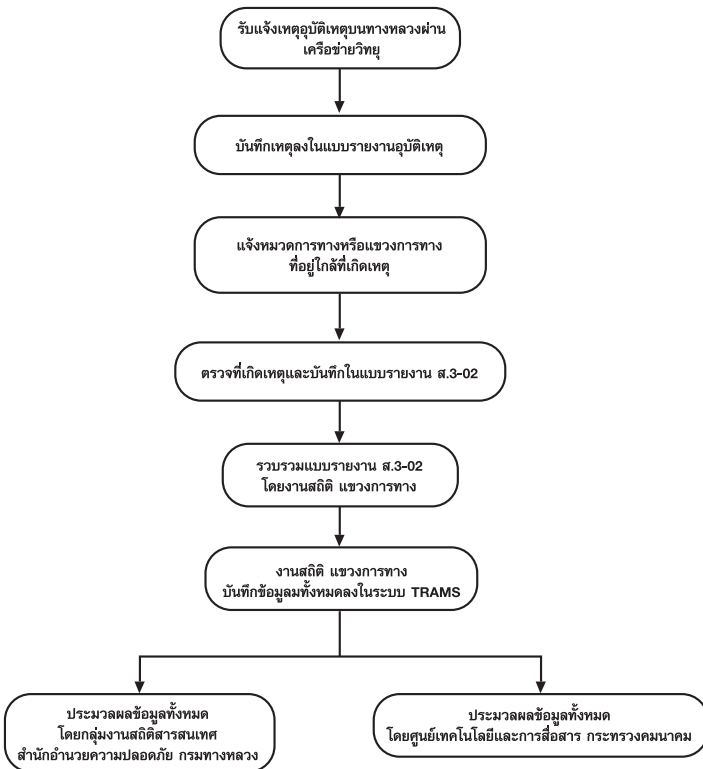
3.5 การแก้ปัญหาอุบัติเหตุ

การดำเนินการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบนทางหลวงตามแผนแม่บทลำดับ 8 ที่กรมทางหลวงรับผิดชอบนั้น กรมทางหลวงได้พยายามดำเนินการปรับปรุงทางหลวงให้เกิดความปลอดภัยอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2530 จนปัจจุบัน โดยดำเนินงานตามแผนงานอำนวยการความปลอดภัย โดยมีหน่วยงานต่างๆ ดังนี้คือ

1. การตีเส้นบนทางหลวง
2. การติดตั้งป้ายและเครื่องหมายควบคุมการจราจร
3. การติดตั้งปุ่มเครื่องหมายบนผิวทาง
4. การติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างและสัญญาณไฟจราจร
5. การติดตั้งราวกันอันตราย
6. การก่อสร้างสะพานคนเดินข้าม
7. การปรับปรุงทางหลวง
8. การปรับปรุงจุดตัดทางรถไฟ

สำหรับศูนย์ปลอดภัยคมนาคม นั้น จะทำหน้าที่ในการประสานงานการปฏิบัติงานของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ดังแสดงในผังการประสานงานในรูปที่ 3.4 นอกจากนี้ ยังทำหน้าที่ในการเฝ้าฟัง รับแจ้งข่าวสารการเดินทาง และให้ข้อมูลการเดินทางและขนส่งให้กับประชาชน รวมทั้งสนับสนุนข้อมูลและประสานแผนให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการป้องกันบรรเทาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการคมนาคมทุกรูปแบบ โดยการนำสัญญาณภาพ และเสียงในที่เกิดเหตุ ผ่านเครือข่ายการสื่อสาร

3.6 แผนผังขั้นตอนการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจรของ แขวงการทาง กรมทางหลวง



3.7 ความเชื่อมต่อของข้อมูลระหว่างหน่วยงาน

กรมทางหลวง เป็นหน่วยงานสังกัดกระทรวงคมนาคม
ดังนั้น ข้อมูลอุบัติเหตุกรมทางหลวงจึงเชื่อมต่อกับข้อมูลอุบัติเหตุ
จากหน่วยงานการทางอื่นๆ ของกระทรวงคมนาคม โดยเฉพาะ

อย่างยิ่ง ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม โดยผ่านคณะกรรมการดำเนินงานด้านความปลอดภัยการขนส่งแห่งชาติ ระบบ TRAMS ภายใต้การรับผิดชอบของศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงคมนาคม ครอบคลุมการรายงานด้านความปลอดภัยการจราจรของกรมทางหลวง (ทล.) กรมทางหลวงชนบท (ทช.) และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ที่ดูแลทางพิเศษยกระดับในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปัจจุบัน

4. การจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางถนนของศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

4.1 ระบบการจัดเก็บข้อมูล

ศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ) เขต 12 (ประกอบด้วย สงขลา ตรัง สตูล ยะลา พัทลุง ปัตตานี นราธิวาส) ดำเนินการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุหลายรูปแบบด้วยกัน โดยมีทั้งที่ดำเนินการด้วยตัวเอง ประสานขอข้อมูลจากหน่วยงานอื่น และการจัดเก็บข้อมูลอย่างละเอียดในช่วงเทศกาล สำหรับข้อมูลที่เก็บด้วยตัวเองจะเริ่มจากการรับแจ้งเหตุจากเครือข่ายวิทยุหรือทางโทรศัพท์หมายเลข 1784 จากนั้น ทางชุดเฝ้าระวังฯ จะรับแจ้งเหตุ พร้อมทั้งออกไปตรวจที่เกิดเหตุและบันทึกในแบบรายงานการอยู่เฝ้าระวังฯ

4.2 ข้อจำกัดในการจัดเก็บข้อมูล

ข้อมูลที่ทำการจัดเก็บด้วยตัวเองของศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจะเป็นข้อมูลเฉพาะที่รับแจ้งเท่านั้นโดยรูปแบบการจัดเก็บยังคงเป็นเพียงบันทึกรายละเอียดอย่างคร่าวๆ ของ

อุบัติเหตุเท่านั้น ซึ่งแตกต่างกับการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุในช่วง
 เทศกาลที่มีแบบบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุที่มีความละเอียดสูง ทำให้
 ข้อมูลที่มีในช่วงเวลาปกติไม่ครบถ้วน

ระดับอำเภอ	ปก.บอ.1	แบบบันทึกผู้ปฏิบัติหน้าที่ตั้งจุดตรวจช่วงเทศกาลปีใหม่ 2548
	ปก.บอ.2	แบบบันทึกการเรียกตรวจและผลการเรียกตรวจตามมาตรการ 3ม 2ข 1ร
	ปก.บอ.3	แบบบันทึกผู้เสียชีวิต
	ปก.บอ.4	แบบบันทึกผู้บาดเจ็บ
	ปก.อ.1	แบบรายงานผู้ปฏิบัติหน้าที่ตั้งจุดตรวจช่วงเทศกาลปีใหม่ 2548
	ปก.อ.2	แบบรายงานการเรียกตรวจและผลการเรียกตรวจตาม มาตรการ 3ม 2ข 1ร
	ปก.อ.3	แบบรายงานผู้เสียชีวิต
	ปก.อ.4	แบบรายงานผู้บาดเจ็บ
	ปก.อ.5	แบบรายงานการประเมินมูลค่าความเสียหายทางทรัพย์สิน โดยประมาณจากอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2548
ระดับจังหวัด	ปก.จ.1	แบบรายงานสรุปผู้ปฏิบัติหน้าที่ตั้งจุดตรวจช่วงเทศกาลปีใหม่ 2548
	ปก.จ.2/1	แบบรายงานสรุปการเรียกตรวจยานพาหนะต่างๆ ตามมาตรการ 3ม 2ข 1ร
	ปก.จ.2/2	แบบรายงานสรุปผลการเรียกตรวจตามมาตรการ 3ม 2ข 1ร
	ปก.จ.3	แบบรายงานผู้เสียชีวิต
	ปก.จ.4	แบบรายงานผู้บาดเจ็บ
	ปก.จ.5	แบบรายงานสรุปการประเมินมูลค่าความเสียหายทางทรัพย์สิน โดยประมาณจากอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2548
	ปก.จ.6	แบบรายงานรวม

สำหรับในช่วงเทศกาล กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จะดำเนินการตั้งจุดตรวจเพื่ออำนวยความสะดวกร่วมกับหน่วยงานต่างๆ โดยมีการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจะดำเนินการเก็บอย่างละเอียดในช่วงเวลาดังกล่าว โดยมีแบบบันทึกต่างๆ ดังนี้

4.3 การประมวลผลข้อมูล

ด้านการประมวลผลข้อมูลนั้นศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจะจัดทำรายงานสรุปประจำเดือนส่งกลุ่มงานและประเมินสถานการณ์ดังแสดงในรูปที่ 4.1 เพื่อที่ทางกลุ่มงานและประเมินสถานการณ์จะได้จัดทำรายงานสรุปสถานการณ์ประจำเดือนของทั้งประเทศส่งกลับมายังศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยดังแสดงในรูปที่ 4.2 เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยต่อไป ปัจจุบันได้มีการประมวลผลและจัดการผ่านระบบสารสนเทศ (Management Information System: MIS) ซึ่งสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเป็นผู้รายงานผลผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ตซึ่งสามารถเข้าชมได้ที่ <http://www.cdpm12.com/cdpm/mis/droad/overall.php> ดังตัวอย่างในรูปที่ 4.3

4.4 ระบบการรายงานข้อมูล

ขั้นตอนการรายงานข้อมูลของศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย มีดังนี้

- สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
 - ==> ศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
 - ==> กลุ่มงานและประเมินสถานการณ์
 - ==> กองงานความปลอดภัยทางถนนและศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน

สรุปสถานการณ์สาธารณสุข ประจำเดือน เมษายน 2549

ศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เขต 12 สงขลา ขอสรุปการเกิดสาธารณภัยประจำเดือน
เมษายน 2549 รายละเอียดดังนี้

1.วาตภัย

ได้รับรายงาน 8 ครั้ง

พื้นที่ประสบภัย 5 จังหวัด คือ ตรัง พัทลุง สงขลา ยะลา และนราธิวาส รวม 7 อำเภอ
8 ตำบล 11 หมู่บ้าน

ความเสียหาย

1. ด้านชีวิต รามฎารได้รับความเดือดร้อน 352 คน 62 ครัวเรือน

บาดเจ็บ 2 คน เสียชีวิต 1 คน

2. ด้านทรัพย์สิน บ้านเรือนเสียหายทั้งหลัง 46 หลัง เสียหายบางส่วน 12 หลัง

มูลค่าความเสียหาย 103,031 บาท

2.อัคคีภัย

ได้รับรายงาน 10 ครั้ง

พื้นที่ประสบภัย 4 จังหวัด คือ ตรัง พัทลุง สงขลา และนราธิวาส รวม 11 อำเภอ
12 ตำบล 10 หมู่บ้าน

ความเสียหาย

1. ด้านชีวิต รามฎารได้รับความเดือดร้อน 23 คน 12 ครัวเรือน เสียชีวิต 1 คน

2. ด้านทรัพย์สิน บ้านเรือนเสียหายทั้งหลัง 2 หลัง เสียหายบางส่วน 2 หลัง

โรงเรียนเก็บพืชผลทางการเกษตร 1 หลัง วัด 1 แห่ง รถยนต์เก๋ง 1 คัน

มูลค่าความเสียหาย 993,900 บาท

3.พายุ

ได้รับรายงาน 2 ครั้ง

พื้นที่ประสบภัย 2 จังหวัด คือ พัทลุง และนราธิวาส รวม 2 อำเภอ 2 ตำบล 2 หมู่บ้าน

ความเสียหาย

1. ด้านชีวิต รามฎารได้รับความเดือดร้อน 2 คน 3 ครัวเรือน เสียชีวิต 2 คน

2. ด้านทรัพย์สิน โคกลาย 1 ตัว

มูลค่าความเสียหาย 17,000 บาท

รูปที่ 4.1 ตัวอย่างรายงานสรุปสถานการณ์สาธารณสุขประจำเดือนของ ปก.

สรุปสถานการณ์สาธารณสุขไทยประจำเดือนเมษายน 2549

(ระหว่างวันที่ 1 - 30 เมษายน 2549)

เลขที่รับ 4 / 2549

วันที่ 4 พฤษภาคม 2563

เรื่อง - สรุปผลการการณเฝ้าการณ์ภัยธรรมชาติกับประจําปีพืชนานาชาติ 2549

[illegible]

1. สถานการณ์ภัยแล้ง (ข้อมูล ณ วันที่ 28 เมษายน 2549)

การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย: ให้พิจารณาจากจังหวัดว่ายังคงมีสถานการณ์ภัยหรือไม่

(ระหว่างวันที่ 1 พฤศจิกายน 2548 ถึงวันที่ 28 เมษายน 2549) ดังนี้

1.3 พื้นที่ประมงภัย รวม 61 จังหวัด 447 อำเภอ 46 กิ่งฯ 2,948 ตำบล 21,414 หมู่บ้าน แยกเป็น

ที่	พื้นที่รับผิดชอบ						ราษฎรผู้รับผิดชอบ		
	ตำบล	หมู่ที่	บ้าน	เลข	บ้าน	หมู่ที่บ้าน	ราษฎรผู้รับผิดชอบ	ภรรยา	
1	เหนือ	17	137	8	706	6,799	พิชิตภูมิ นามทวนดี ศึกษาศาสตร์ ศึกษาศาสตร์ บ้าน เรียนรวม บ้านเลขที่ ๓๓ บ้านเลขที่ ๓๓๓ บ้านเลขที่ ๓๓๓๓ บ้านเลขที่ ๓๓๓๓๓ บ้านเลขที่ ๓๓๓๓๓๓ บ้านเลขที่ ๓๓๓๓๓๓๓	443,353	1,735,348
2	ตะวันออก บ้านเลขที่ ๓๓๓๓๓๓๓	35	234	21	1,892	34,281	วิบูลย์ นามทวนดี นามทวนดี บ้านเลขที่ ๓๓๓๓๓๓๓ บ้านเลขที่ ๓๓		

● ระเบียบเกี่ยวกับสถานการณ์ภัยแล้งเมื่อปี 2543) เนื่องจากระดับสถานการณ์ภัยแล้งในฤดู

ภาคใต้จำนวนภาคธุรกิจในประเทศมีทั้งสิ้น 1,114 โรงงาน (จากเดิม 22,528 โรงงาน คงเหลือ 21,414 โรงงาน)

รูปที่ 4.2 รายงานสรุปสถานการณ์สาธารณสุขภัยประจำเดือน
ของศูนย์อำนวยการบรรเทาสาธารณภัย

สถานการณ์ที่สำคัญ

เมื่อวันที่ 2 เมษายน 2549 เวลา 15:20 น. เกิดอุบัติเหตุบริเวณประตูปากทางเข้าโรงเรียนบ้านยางน่อง หมู่ 2 ต.จวบ อ.เจ๊ะไกรทอง จ.นราธิวาส ซึ่งใช้เส้นทางหลักคือ ส.ส.นราธิวาส เขต 3 แรงระเบิดทำให้กระจกอาคารเรียนแตกกระจาย อีกทั้งยังส่งผลให้ พล.ต.ประเสริฐ ม่วงแตงกลาง และพล.ต.สุรินทร์ ตั้วมูเขียว ทหารกองพันพัฒนาที่ 4 ทำการลงตรวจบริเวณทางหลวงหมายเลข 1 ซึ่งถูกสมทบหน่วยเลือกตั้งดังกล่าวบาดเจ็บ 2 นาย

การให้ความช่วยเหลือ หลังเกิดเหตุ พ.ต.ย.ทองศักดิ์ วิงสุธา ผกก.สอ.อ.เจ๊ะไกรทอง พร้อมกำลังเจ้าหน้าที่เข้าตรวจที่เกิดเหตุ และนำผู้บาดเจ็บส่งโรงพยาบาลเจ๊ะไกรทอง

วันที่ 19 เมษายน 2549 เวลา 15:45 น. จดแจ้งเจ้าหน้าที่ประจำหน่วยเลือกตั้งที่ 2 หมู่ 2 ต.สุวารี อ.ริยเสาะ จ.นราธิวาส ใช้รถยนต์คันที่กำนันเลือกตั้ง ส.ว.นราธิวาส ไม่สิ่งที่ศูนย์อำนวยความสะดวกเลือกตั้ง อ.ริยเสาะ ตั้งอยู่ที่สวนกาญจนาภิเษก เขตเทศบาลตำบลริยเสาะ เมื่อถึงบ้านปลายละมั่ง หมู่ 2 ต.ริยเสาะออก ปราบปรามการเปิดบัญชีทะเบียนบัตรได้เกิดระเบิดขึ้น โดยมีสาเหตุมาจากคนร้ายได้ลอบวางระเบิดแสวงเครื่องจุดระเบิดด้วยโทรศัพท์มือถือไว้ใต้ท้องรถ ทำให้เจ้าหน้าที่เสียชีวิต 1 ราย คือ น.ส.หัตถิยา สุโงห์บุตร และมีผู้บาดเจ็บ 10 คน ได้แก่ นายสาและ เจ๊ะเย็ง นายศานี ชีเราะ นายมะมูโซะ สาและ นายอับดุลละเย็ง นายอับดุลรอหมะ เจ๊ะแล นางอศิยะ สามแม นายตมัสี เจ๊ะเย็ง นายฮาระ เจ๊ะเย็ง นายภูมิหิ สามะ และนางเรศทิพย์ เจ๊ะแม

การให้ความช่วยเหลือ เจ้าหน้าที่ตำรวจ สถานีริยเสาะ ได้นำผู้บาดเจ็บส่งโรงพยาบาลระแนะ และนำไปตรวจลงความเสียหายและลงบันทึกหลักฐานเหตุต่อไป

7. สรุปสถิติอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี 2549

(ระหว่างวันที่ 7-16 เมษายน 2549 ข้อมูลจากกองงานความปลอดภัยทางถนน)

ได้รับรายงาน 5,327 ครั้ง

พื้นที่ประสบภัย 75 จังหวัดและกรุงเทพมหานคร ได้แก่

ภาคเหนือ 17 จังหวัด (ครบทุกจังหวัด)

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 10 จังหวัด (ครบทุกจังหวัด)

ภาคกลาง 17 จังหวัด (ครบทุกจังหวัด)

ภาคตะวันออก 8 จังหวัด (ครบทุกจังหวัด)

ภาคใต้ 14 จังหวัด (ครบทุกจังหวัด)

กรุงเทพมหานคร

ความเสียหาย

1. ราษฎรเสียชีวิต 476 คน แบ่งเป็นจังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตสูงสุดในช่วง 10 วัน ได้แก่ จังหวัดพิษณุโลก (20 คน) เชียงใหม่ (17 คน) นครราชสีมา (16 คน) สุพรรณิ (15 คน) ระยอง (14 คน) นครสวรรค์ (12 คน) จังหวัดที่มีผู้เสียชีวิต 11 คน มี 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดสระแก้ว สุรินทร์ เชียงราย และสงขลา

2. บาดเจ็บ 5,985 คน แบ่งเป็นจังหวัดที่มีผู้บาดเจ็บสูงสุดในช่วง 10 วัน ได้แก่ จังหวัดเชียงราย(228 คน) พิษณุโลก (210 คน) เชียงใหม่ (208 คน) ศรีสะเกษ (186 คน)

รูปที่ 4.2 (ต่อ) รายงานสรุปสถานการณ์สาธารณสุขประจำปีระจำเดือน
ของศูนย์อำนวยการบรรเทาสาธารณภัย

สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุด

ที่	สาเหตุ	ร้อยละของจำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุ
1	เมาสุรา	35.44
2	ขับรถเร็วเกินกำหนด	18.55
3	ตัดหน้ากระชั้นชิด	10.44
4	มอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัย	10.31
5	ทัศนวิสัยไม่ดี	5.67

พฤติกรรมเสี่ยงสำคัญ (3ม 2ข 1ย) ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ คือ

ที่	พฤติกรรมเสี่ยง (3ม 2ข 1ย)	ร้อยละของจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ
1	ไม่สวมหมวกนิรภัย	49.39
2	เมาสุรา	32.27
3	ขับรถเร็วเกินกำหนด	11.04
4	ไม่มีใบขับขี่	10.40
5	มอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัย	8.46
6	ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	4.02

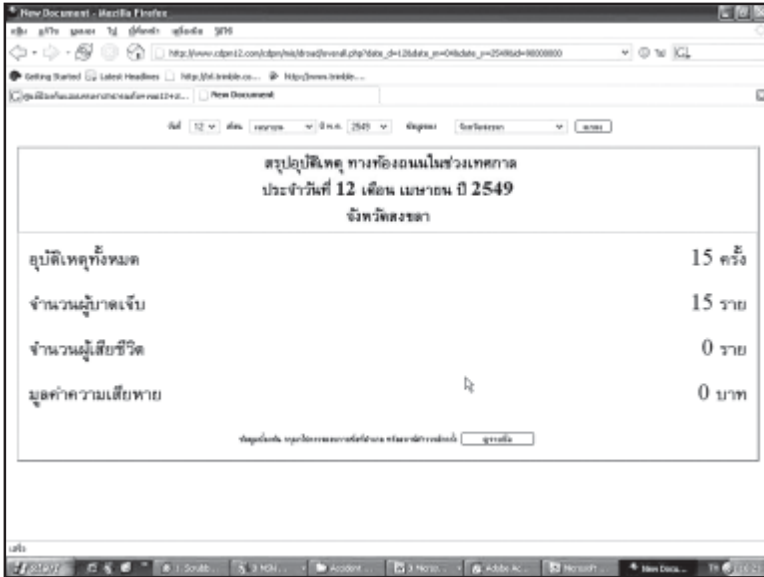
ประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ

ที่	ประเภทรถ	ร้อยละของจำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุ
1	มอเตอร์ไซด์	84.72
2	รถจักรยานยนต์	7.75
3	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	2.12
4	รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	0.82

ร้อยละของผู้กระทำผิดและถูกดำเนินคดีแต่ละรายการ เรียงจากมากไปน้อย

ที่	มาตรการ	ร้อยละของจำนวนผู้กระทำความผิด
1	ไม่มีใบขับขี่	32.76
2	ไม่สวมหมวกนิรภัย	30.22
3	ไม่คาดเข็มขัด	14.02
4	มอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัย	10.04
5	ขับรถเร็ว	9.89
6	เมาสุรา	3.07

รูปที่ 4.2 (ต่อ) รายงานสรุปสถานการณ์สาธารณสุขรายประจำเดือน
ของศูนย์อำนวยการบรรเทาสาธารณภัย



รูปที่ 4.3 ตัวอย่างข้อมูลอุบัติเหตุในระดับอำเภอของระบบ MIS ของ ปก

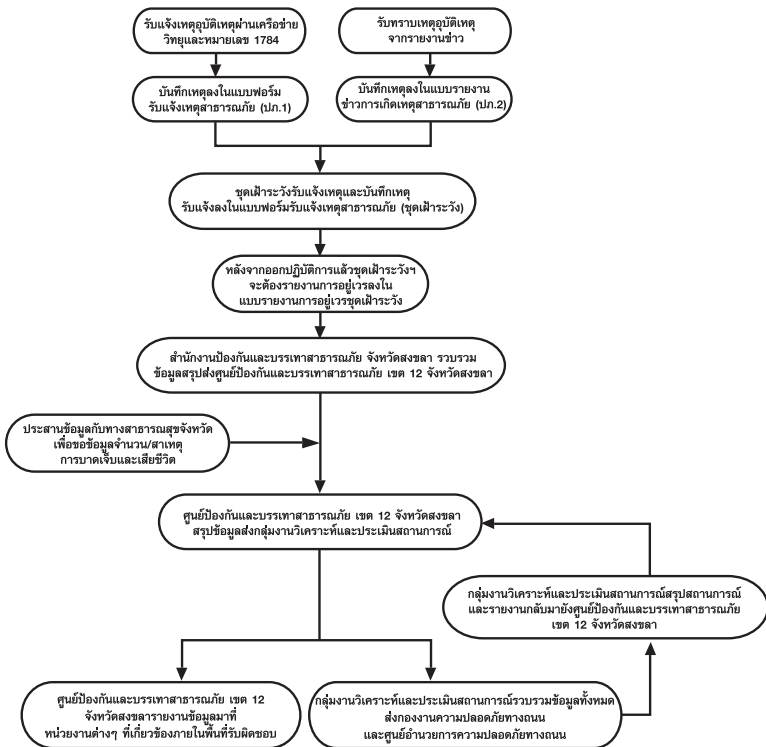
4.5 การแก้ปัญหาอุบัติเหตุ

ศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นหน่วยงานหลักภายใต้การนำของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในการรณรงค์ลดอุบัติเหตุบนท้องถนนตามมาตรการ 3ม 2ข 1ร ได้แก่

- สวมหมวกกันน็อค เมาไม่ขับ มอเตอร์ไซค์ปลอดภัย (3ม)
- คาดเข็มขัดนิรภัย มีใบขับขี่ (2ข)
- ไม่ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด (1ร)

อย่างไรก็ตาม การดำเนินการรณรงค์ลดอุบัติเหตุบนท้องถนนของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จะเข้มข้นเฉพาะช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์อย่างละประมาณ 1 สัปดาห์เท่านั้น ส่วนอีก 50 สัปดาห์ของปีมีการดำเนินการเพื่อการเตรียมการสำหรับช่วงเทศกาลเป็นระยะๆ เท่านั้น

4.6 แผนผังขั้นตอนการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจรของ ปภ.



4.7 ความเชื่อมต่อของข้อมูลระหว่างหน่วยงาน

ข้อมูลด้านอุบัติเหตุทั้งหมดของศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจะเชื่อมต่อกับระบบฐานข้อมูลระบบสารสนเทศภัยต่างๆ (MIS) ซึ่งเชื่อมต่อกันเฉพาะภายในกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย โดยมีการประสานงานกับสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเพื่อขอแลกเปลี่ยนข้อมูลเท่านั้น

5. การจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางถนนของสำนักงาน สาธารณสุขจังหวัด (สสจ.)

5.1 ระบบการจัดเก็บข้อมูล

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด ไม่ได้ทำการจัดเก็บข้อมูลด้วยตัวเอง แต่ทว่ารวบรวมข้อมูลการรักษาพยาบาลจากโรงพยาบาลทั่วไป โรงพยาบาลศูนย์ และโรงพยาบาลชุมชน ในสังกัดของกระทรวงสาธารณสุข เพื่อนำมาประมวลผลเป็นฐานข้อมูลของกระทรวงสาธารณสุข โดยผ่านระบบฐานข้อมูลสาธารณสุขจังหวัด (Provincial Health Information System ; PROVIS) โดยมีโรงพยาบาลในสังกัดดังนี้

- | | |
|--------------------------|------------------------|
| 1) โรงพยาบาลหาดใหญ่ | 2) โรงพยาบาลสงขลา |
| 3) โรงพยาบาลระโนด | 4) โรงพยาบาลควนเนียง |
| 5) โรงพยาบาลกระแสสินธุ์ | 6) โรงพยาบาลสิงหนคร |
| 7) โรงพยาบาลสตงพระ | 8) โรงพยาบาลสะเตา |
| 9) โรงพยาบาลปาดังเบซาร์ | 10) โรงพยาบาลจะนะ |
| 11) โรงพยาบาลเทพา | 12) โรงพยาบาลสะบ้าย้อย |
| 13) โรงพยาบาลสมเด็จฯ | 14) โรงพยาบาลรัตภูมิ |
| 15) โรงพยาบาลคลองหอยโข่ง | 16) โรงพยาบาลบางกล่ำ |
| 17) โรงพยาบาลนาหม่อม | |

5.2 ข้อจำกัดในการจัดเก็บข้อมูล

เนื่องจากข้อมูลอุบัติเหตุของสาธารณสุขจังหวัดเป็นข้อมูลทางอ้อม ที่ได้รับจากการรักษาพยาบาล ณ สถานพยาบาลในสังกัดกระทรวงสาธารณสุขเท่านั้น จึงยังขาดความสมบูรณ์เนื่องจากส่วนใหญ่มิได้ประสานข้อมูลกับโรงพยาบาลเอกชนและโรงพยาบาลในสังกัดของหน่วยงานอื่น หากผู้ประสบอุบัติเหตุไม่ถูกส่งต่อให้เข้า

รับการรักษาในโรงพยาบาลของรัฐ ข้อมูลอุบัติเหตุในส่วนนี้ก็จะไม่ได้รับการบันทึก

5.3 การประมวลผลข้อมูล

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดจะรวบรวมข้อมูลการรักษาพยาบาลและจัดทำเป็นรายงานสรุปรประจำเดือนเกี่ยวกับสาเหตุการบาดเจ็บ 19 สาเหตุ (V01-V89) และนำส่งข้อมูลดังกล่าวต่อไปยังสำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุขเพื่อประมวลผลระดับประเทศ ปัจจุบันได้มีการประมวลผลและจัดการผ่านระบบสารสนเทศ ซึ่งสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเป็นผู้รายงานผลผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ตระบบฐานข้อมูลสาธารณสุขจังหวัด (PROVIS) ดังแสดงในรูปที่ 5.1 ซึ่งประชาชนทั่วไปสามารถเข้าดูรายงานสรุปได้ที่ <http://www.skho.moph.go.th : 19008/provis/main/>

สำหรับสาเหตุการบาดเจ็บ 19 สาเหตุนั้นกระทรวงสาธารณสุขได้แบ่งหมวดหมู่การบาดเจ็บตามรูปแบบขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization; WHO) ซึ่งได้จัดทำ International Statistical Classification of Diseases and Related Health Problems (ICD) ที่ใช้ในปัจจุบันเป็นฉบับที่ได้รับการปรับปรุงครั้งที่ 10 (ICD-10) ประเทศไทยได้นำระบบนี้มาใช้ด้วย และถือว่าเป็นหัวใจสำคัญของงานเวชระเบียนปัจจุบันการแพทย์และสาธารณสุขได้นำข้อมูลดังกล่าวมาใช้ในการจัดกลุ่มโรค (Disease Related Group หรือ DRG) คำนวณ และเรียกเก็บค่ารักษาพยาบาลต่างๆ โดยหมวดที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุคือ หมวดที่ 20 External cause of morbidity and mortality (V01-V99) ซึ่งระบุถึงสาเหตุของการบาดเจ็บที่เกิดจากสิ่งภายนอกมากระทำต่อร่างกาย

เช่น อุบัติเหตุนั้นเกิดขึ้นที่ไหน อย่างไร อะไร ใครเป็นผู้กระทำ ผู้บาดเจ็บเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุอย่างไร ความรุนแรง พาหนะ ชนิดไหน เพื่อความสมบูรณ์ของเวชระเบียน แพทย์จึงต้องระบุสาเหตุอย่างละเอียด โดยมีรายละเอียดในหมวดต่างๆ ดังนี้ :

V01-V09 Pedestrian injured in transport accident (อุบัติเหตุกับคนเดินเท้า)

- V01 Pedestrian injured in collision with pedal cycle
- V02 Pedestrian injured in collision with two- or three-wheeled motor vehicle
- V03 Pedestrian injured in collision with car, pick-up truck or van
- V04 Pedestrian injured in collision with heavy transport vehicle \ or bus
- V05 Pedestrian injured in collision with railway train or railway vehicle
- V06 Pedestrian injured in collision with other non-motor vehicle
- V09 Pedestrian injured in other and unspecified transport accidents

V10-V19 Pedal cyclist injured in transport accident (อุบัติเหตุกับผู้ขับขี่รถจักรยาน)

- V10 Pedal cyclist injured in collision with pedestrian or animal
- V11 Pedal cyclist injured in collision with other pedal cycle
- V12 Pedal cyclist injured in collision with two- or three-wheeled motor vehicle
- V13 Pedal cyclist injured in collision with car, pick-up truck or van
- V14 Pedal cyclist injured in collision with heavy transport vehicle or bus

- V15 Pedal cyclist injured in collision with railway train or railway vehicle
- V16 Pedal cyclist injured in collision with other non-motor vehicle
- V17 Pedal cyclist injured in collision with fixed or stationary object
- V18 Pedal cyclist injured in non-collision transport accident
- V19 Pedal cyclist injured in other and unspecified transport accidents

**V20-V29 Motorcycle rider injured
in transport accident
(อุบัติเหตุกับผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์)**

- V20 Motorcycle rider injured in collision with pedestrian or animal
- V21 Motorcycle rider injured in collision with pedal cycle
- V22 Motorcycle rider injured in collision with two- or three-wheeled motor vehicle
- V23 Motorcycle rider injured in collision with car, pick-up truck or van
- V24 Motorcycle rider injured in collision with heavy transport vehicle or bus
- V25 Motorcycle rider injured in collision with railway train or railway vehicle
- V26 Motorcycle rider injured in collision with other non-motor vehicle
- V27 Motorcycle rider injured in collision with fixed or stationary object
- V28 Motorcycle rider injured in non-collision transport accident
- V29 Motorcycle rider injured in other and unspecified transport accidents

V30-V39 Occupant of three-wheeled motor vehicle injured in transport accident (อุบัติเหตุกับผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถสามล้อเครื่อง)

- V30 Occupant of three-wheeled motor vehicle injured in collision with pedestrian or animal
- V31 Occupant of three-wheeled motor vehicle injured in collision with pedal cycle
- V32 Occupant of three-wheeled motor vehicle injured in collision with two- or three-wheeled motor vehicle
- V33 Occupant of three-wheeled motor vehicle injured in collision with car, pick-up truck or van
- V34 Occupant of three-wheeled motor vehicle injured in collision with heavy transport vehicle or bus
- V35 Occupant of three-wheeled motor vehicle injured in collision with railway train or railway vehicle
- V36 Occupant of three-wheeled motor vehicle injured in collision with other non-motor vehicle
- V37 Occupant of three-wheeled motor vehicle injured in collision with fixed or stationary object
- V38 Occupant of three-wheeled motor vehicle injured in non-collision transport accident
- V39 Occupant of three-wheeled motor vehicle injured in other and unspecified transport accidents

V40-V49 Car occupant injured in transport accident (อุบัติเหตุกับผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถยนต์สี่ล้อ)

- V40 Car occupant injured in collision with pedestrian or animal
- V41 Car occupant injured in collision with pedal cycle
- V42 Car occupant injured in collision with two- or three-wheeled motor vehicle
- V43 Car occupant injured in collision with car, pick-up truck or van

- V44 Car occupant injured in collision with heavy transport vehicle or bus
- V45 Car occupant injured in collision with railway train or railway vehicle
- V46 Car occupant injured in collision with other non-motor vehicle
- V47 Car occupant injured in collision with fixed or stationary object
- V48 Car occupant injured in non-collision transport accident
- V49 Car occupant injured in other and unspecified transport accidents

**V50-V59 Occupant of pick-up truck or van
injured in transport accident
(อุบัติเหตุกับผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถกระบะทั้งเปิดประทุน
และปิดประทุน)**

- V50 Occupant of pick-up truck or van injured in collision with pedestrian or animal
- V51 Occupant of pick-up truck or van injured in collision with pedal cycle
- V52 Occupant of pick-up truck or van injured in collision with two- or three-wheeled motor vehicle
- V53 Occupant of pick-up truck or van injured in collision with car, pick-up truck or van
- V54 Occupant of pick-up truck or van injured in collision with heavy transport vehicle or bus
- V55 Occupant of pick-up truck or van injured in collision with railway train or railway vehicle
- V56 Occupant of pick-up truck or van injured in collision with other non-motor vehicle
- V57 Occupant of pick-up truck or van injured in collision with fixed or stationary object

- V58 Occupant of pick-up truck or van injured in non-collision transport accident
- V59 Occupant of pick-up truck or van injured in other and unspecified transport accidents

V60-V69 Occupant of heavy transport vehicle injured in transport accident

(อุบัติเหตุกับผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถบรรทุกหนัก)

- V60 Occupant of heavy transport vehicle injured in collision with pedestrian or animal
- V61 Occupant of heavy transport vehicle injured in collision with pedal cycle
- V62 Occupant of heavy transport vehicle injured in collision with two- or three-wheeled motor vehicle
- V63 Occupant of heavy transport vehicle injured in collision with car, pick-up truck or van
- V64 Occupant of heavy transport vehicle injured in collision with heavy transport vehicle or bus
- V65 Occupant of heavy transport vehicle injured in collision with railway train or railway vehicle
- V66 Occupant of heavy transport vehicle injured in collision with other non-motor vehicle
- V67 Occupant of heavy transport vehicle injured in collision with fixed or stationary object
- V68 Occupant of heavy transport vehicle injured in non-collision transport accident
- V69 Occupant of heavy transport vehicle injured in other and unspecified transport accidents

**V70-V79 Bus occupant injured
in transport accident
(อุบัติเหตุกับผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถโดยสาร)**

- V70 Bus occupant injured in collision with pedestrian or animal
- V71 Bus occupant injured in collision with pedal cycle
- V72 Bus occupant injured in collision with two- or three-wheeled motor vehicle
- V73 Bus occupant injured in collision with car, pick-up truck or van
- V74 Bus occupant injured in collision with heavy transport vehicle or bus
- V75 Bus occupant injured in collision with railway train or railway vehicle
- V76 Bus occupant injured in collision with other non-motor vehicle
- V77 Bus occupant injured in collision with fixed or stationary object
- V78 Bus occupant injured in non-collision transport accident
- V79 Bus occupant injured in other and unspecified transport accidents

**V80-V89 Other land transport accidents
(อุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะทางบกอื่นๆ)**

- V80 Animal-rider or occupant of animal-drawn vehicle injured in transport accident
- V81 Occupant of railway train or railway vehicle injured in transport accident
- V82 Occupant of streetcar injured in transport accident
- V83 Occupant of special vehicle mainly used on industrial premises injured in transport accident

- V84 Occupant of special vehicle mainly used in agriculture injured in transport accident
- V85 Occupant of special construction vehicle injured in transport accident
- V86 Occupant of special all-terrain or other motor vehicle designed primarily for off-road use, injured in transport accident
- V87 Traffic accident of specified type but victim's mode of transport unknown
- V88 Non-traffic accident of specified type but victim's mode of transport unknown
- V89 Motor- or non-motor-vehicle accident, type of vehicle unspecified

V90-V94 Water transport accidents

(อุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางทางน้ำ)

- V90 Accident to watercraft causing drowning and submersion
- V91 Accident to watercraft causing other injury
- V92 Water-transport-related drowning and submersion without accident to watercraft
- V93 Accident on board watercraft without accident to watercraft, not causing drowning and submersion
- V94 Other and unspecified water transport accidents

V95-V97 Air and space transport accidents

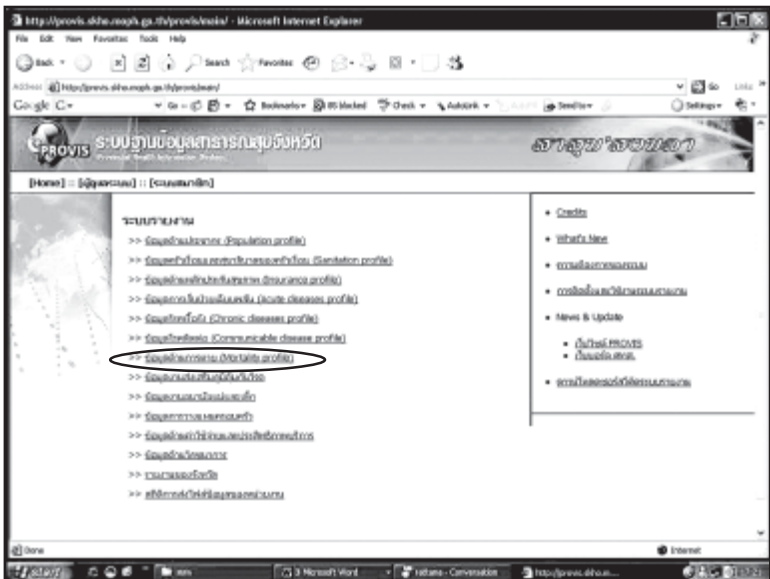
(อุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางทางอากาศและอวกาศ)

- V95 Accident to powered aircraft causing injury to occupant
- V96 Accident to non-powered aircraft causing injury to occupant
- V97 Other specified air transport accidents

(อุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางอื่นๆ
ที่ไม่สามารถระบุชี้แจง)

V98 Other specified transport accidents

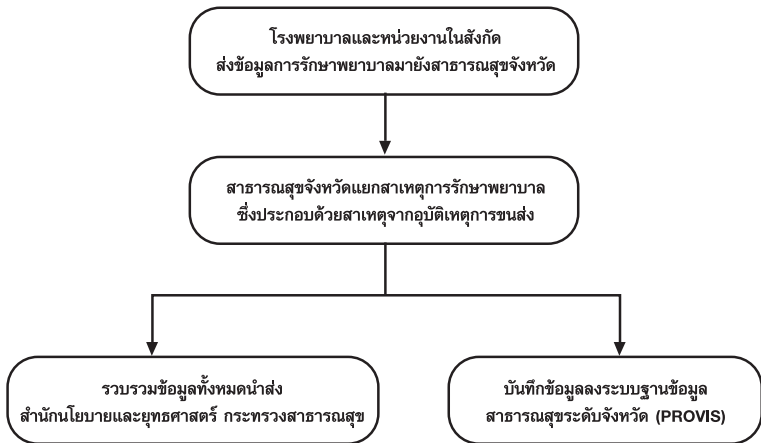
V99 Unspecified transport accident



รูปที่ 5.1 ระบบฐานข้อมูลสาธารณสุขจังหวัด

รณรงค์ให้ความรู้เกี่ยวกับการลดอุบัติเหตุเป็นครั้งๆไป โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลที่หลายจังหวัดมีสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเป็นหน่วยงานหลักสำหรับการประสานงาน

5.6 แผนผังขั้นตอนการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจากรของ สสจ.



5.7 ความเชื่อมต่อของข้อมูลระหว่างหน่วยงาน

ข้อมูลอุบัติเหตุของสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดจะถูกบันทึกลงในระบบฐานข้อมูลสาธารณสุขจังหวัด (PROVIS) ซึ่งจะเชื่อมโยงกับฐานข้อมูลอื่นๆ ภายในกระทรวงสาธารณสุข สำหรับการเชื่อมต่อกับหน่วยงานอื่นเท่าที่ทราบ พบว่ามีการประสานข้อมูลสถิติจำนวนผู้ป่วยอุบัติเหตุจากรจากหน่วยงานต่างๆ เช่น ศูนย์ “นเรนทร” และสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เป็นต้น

6. การจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางถนนของศูนย์กู้ชีพ “นเรนทร”

6.1 ระบบการจัดเก็บข้อมูล

ศูนย์กู้ชีพ “นเรนทร” เป็นหน่วยงานที่ดำเนินการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุโดยหน่วยงานของตนเอง สำหรับขั้นตอนการดำเนินการจะเริ่มจากการรับแจ้งเหตุจากเครือข่ายวิทยุและหมายเลขโทรศัพท์ 1669 เมื่อรับแจ้งเหตุแล้วจะบันทึกลงในแบบบันทึกการรับแจ้งเหตุและส่งการพร้อมทั้งประเมินระดับการบริการการแพทย์ฉุกเฉินว่าควรเป็นระดับพื้นฐานหรือระดับสูง จากนั้นจะส่งการให้รถพยาบาลออกไปช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ หลังจากช่วยเหลือและนำส่งผู้ประสบเหตุแล้ว เจ้าหน้าที่ของศูนย์กู้ชีพ “นเรนทร” จะบันทึกเหตุลงในแบบบันทึกการปฏิบัติงานบริการการแพทย์ฉุกเฉินระดับพื้นฐาน หรือแบบบันทึกการปฏิบัติงานบริการการแพทย์ฉุกเฉินระดับสูง แล้วแต่กรณี โดยข้อมูลทั้งหมดจะรวบรวมโดยศูนย์รับแจ้งเหตุและส่งการระดับจังหวัด เพื่อป้อนข้อมูลทั้งหมดเข้าไปยังฐานข้อมูลกู้ชีพ

6.2 ข้อจำกัดในการจัดเก็บข้อมูล

ศูนย์กู้ชีพ “นเรนทร” ดำเนินการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุเฉพาะที่ได้รับแจ้งเท่านั้น โดยจัดเก็บทั้งที่มีการนำส่งโรงพยาบาลและไม่นำส่งโรงพยาบาล สำหรับลักษณะข้อมูลส่วนใหญ่จะเป็นรายละเอียดของอาการบาดเจ็บและข้อมูลทั่วไป

6.3 การประมวลผลข้อมูล

ระบบการประมวลผลจะใช้ระบบฐานข้อมูลกู้ชีพของศูนย์กู้ชีพ “นเรนทร” (<http://ems.narenthorn.or.th/center/>) ดังแสดงในรูปที่ 6.1 โดยมีรายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 6.2

6.4 ระบบการรายงานข้อมูล

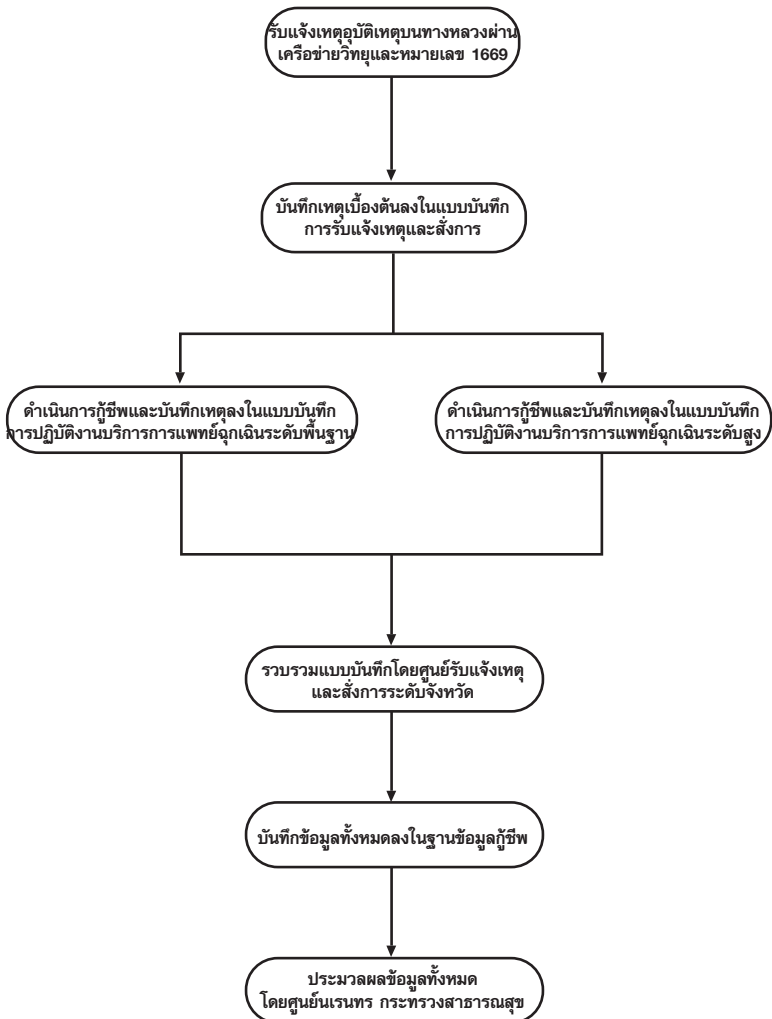
ขั้นตอนการรายงานข้อมูลของศูนย์กู้ชีพ “นเรนทร” มีดังนี้

- หน่วยปฏิบัติการ (รถพยาบาล)
 - ==> ศูนย์รับแจ้งเหตุและสั่งการระดับจังหวัด
 - ==> จานข้อมูลกู้ชีพ
 - ==> ศูนย์นเรนทร กระทรวงสาธารณสุข

6.5 การแก้ปัญหาอุบัติเหตุ

ศูนย์กู้ชีพ “นเรนทร” เป็นหน่วยงานในการบริการการแพทย์ฉุกเฉินสำหรับผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน และไม่ใช่หน่วยงานหลักในการดำเนินการทางด้านอื่นๆ เช่นด้านวิศวกรรม หรือด้านกฎหมาย เพื่อแก้ปัญหา ศูนย์กู้ชีพ “นเรนทร” ดำเนินมาตรการในการลดความรุนแรงของการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุและมาตรการเชิงป้องกัน (Preventive maintenance) เช่น การรณรงค์ในโครงการต่างๆ เพื่อเป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ นอกจากนี้ ศูนย์ฯ ยังดำเนินการด้านการศึกษาอบรมให้ความรู้แก่เยาวชนและกลุ่มอื่นๆ อย่างสม่ำเสมอ โดยมีการประเมินผลการดำเนินการทุกครั้ง และมักพบว่า การให้ความรู้มักจะทำให้ผลดีในระยะสั้นๆ ช่วงต้นเท่านั้น และกำลังหาวิธีการที่จะทำให้ยั่งยืนมากขึ้น

6.6 แผนผังขั้นตอนการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจากราง ของศูนย์ “นเรนทร”



6.7 ความเชื่อมต่อของข้อมูลระหว่างหน่วยงาน

ข้อมูลอุบัติเหตุที่ดำเนินการจัดเก็บโดยศูนย์กู้ชีพ “นเรนทร” จะถูกบันทึกลงในฐานข้อมูลกู้ชีพ ไม่ได้เชื่อมต่อข้อมูลไปยังหน่วยงานอื่น แต่บางครั้ง สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดจะประสานงานและแลกเปลี่ยนข้อมูลบ้าง สำหรับจังหวัดสงขลา มูลนิธิมิตรภาพสามัคคี (ทงเซียะเซียงตึง) ในเมืองหาดใหญ่ ซึ่งเป็นผู้ร่วมกิจกรรมของศูนย์ฯ จะให้บริการข้อมูลที่จัดเก็บมาได้ให้แก่ชมรมลดอุบัติเหตุบนท้องถนนเมืองหาดใหญ่ เพื่อทางชมรมฯ จะนำไปประมวลผลและจัดการด้านสารสนเทศอยู่เสมอ

7. การจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางถนนของตำรวจทางหลวง (ตร.ทล.)

7.1 ระบบการจัดเก็บข้อมูล

ตำรวจทางหลวงเป็นหน่วยงานที่ดำเนินการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุโดยหน่วยงานของตนเอง ขั้นตอนในการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจะเริ่มจากการรับแจ้งจากเครือข่ายวิทยุหรือการรับแจ้งทางโทรศัพท์หมายเลข 1193 จากนั้นเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวงจะออกตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุเพื่ออำนวยความสะดวกและบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุทั้งหมดลงในแบบรายงานอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินทางวิทยุหรือทางโทรสาร (แบบ ทล.10) ซึ่งข้อมูลทั้งหมดจะรวบรวมส่งงานสถิติ/วิจัย/แผนยุทธศาสตร์ กองบังคับการตำรวจทางหลวงต่อไป

7.2 ข้อจำกัดในการจัดเก็บข้อมูล

เนื่องจากข้อมูลอุบัติเหตุที่ดำเนินการจัดเก็บโดยตำรวจทางหลวงจะดำเนินการจัดเก็บเฉพาะข้อมูลที่ได้รับแจ้งเท่านั้น ซึ่งมีจำนวนข้อมูลน้อยมากๆ เมื่อเทียบกับหน่วยงานอื่นๆ ที่รับผิดชอบเก็บข้อมูลอุบัติเหตุบนทางหลวงเช่นเดียวกับตำรวจทางหลวงทำให้ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากข้อมูลมากนัก

7.3 การประมวลผลข้อมูล

ไม่มีการประมวลผลในระดับสถานีตำรวจทางหลวงเนื่องจากมีข้อมูลน้อย แต่คาดว่าจะมีการจัดทำรายงานสรุปอุบัติเหตุประจำเดือนในระดับกองบังคับการตำรวจทางหลวง

7.4 ระบบการรายงานข้อมูล

ระบบการรายงานข้อมูลของตำรวจทางหลวงจะเริ่มจากการรวบรวมข้อมูลในแบบ ทล.10 จากสถานีตำรวจทางหลวงและจัดส่งไปยังงานสถิติ/วิจัย/แผนยุทธศาสตร์ กองบังคับการตำรวจทางหลวง สำหรับการให้ข้อมูลย้อนกลับถึงผลการวิเคราะห์วิจัย ไม่ปรากฏชัด

7.5 การแก้ปัญหาอุบัติเหตุ

ตำรวจทางหลวงเป็นหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบอำนวยความสะดวกจราจรบนทางหลวง ซึ่งมีแผนหลักในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุ คือ ดำเนินโครงการสร้างวินัยจราจร และดำเนินโครงการให้ความช่วยเหลือผู้ใช้ทางและประชาชน โดยมีได้มีการใช้ข้อมูลอุบัติเหตุที่จัดเก็บเป็นข้อมูลหลักในการแก้ปัญหาแต่อย่างไร

7.6 แผนผังขั้นตอนการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจรของตำรวจทางหลวง



7.7 ความเชื่อมต่อของข้อมูลระหว่างหน่วยงาน

ข้อมูลอุบัติเหตุของตำรวจทางหลวงไม่ได้เชื่อมต่อข้อมูลกับหน่วยงานใดๆ โดยจัดทำเป็นเพียงข้อมูลสถิติภายในหน่วยงานเท่านั้น

8. การจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางถนนของมูลนิธิ มิตรภาพสามัคคี (เชียงใหม่)

8.1 ระบบการจัดเก็บข้อมูล

มูลนิธิมิตรภาพสามัคคี (ทงเซียเชียงใหม่) เป็นหน่วยงานที่ดำเนินการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุโดยหน่วยงานของตนเองในอำเภอหาดใหญ่และปริมณฑล และเป็นส่วนหนึ่งในการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุของศูนย์กู้ชีพ “นเรนทร” โดยขั้นตอนในการจัดเก็บข้อมูลจะเริ่มจากการได้รับแจ้งผ่านทางเครือข่ายวิทยุหรือโทรศัพท์หมายเลข 0 7435 0955 เมื่อทางมูลนิธิฯ ได้รับแจ้งแล้วจะบันทึกลงในใบบันทึกเหตุต่างๆ ศูนย์วิทยุกู้ภัยจังหวัดสงขลา และสมุดบันทึกรับแจ้งเหตุของทางมูลนิธิฯ เมื่อทางมูลนิธิฯ เดินทางที่เกิดเหตุและนำผู้บาดเจ็บส่งโรงพยาบาลแล้วทางเจ้าหน้าที่ของมูลนิธิฯ จะบันทึกข้อมูลต่างๆ ลงในแบบบันทึกการปฏิบัติงานบริการการแพทย์ฉุกเฉินระดับพื้นฐานของศูนย์กู้ชีพ “นเรนทร” และนำส่งแบบบันทึกดังกล่าวต่อศูนย์กู้ชีพ “นเรนทร” ต่อไป

8.2 ข้อจำกัดในการจัดเก็บข้อมูล

เนื่องจากมูลนิธิฯ จะดำเนินการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุเฉพาะที่ได้รับแจ้งหรือประสานมาจากศูนย์กู้ชีพ “นเรนทร” เพื่อไม่ให้เกิดความซ้ำซ้อนกับศูนย์กู้ชีพ “นเรนทร” ซึ่งข้อมูลส่วนใหญ่ของทางมูลนิธิฯ จะเป็นข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นภายในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ทำให้ข้อมูลเป็นเพียงส่วนหนึ่งของข้อมูลอุบัติเหตุทั้งหมดภายในจังหวัดสงขลา

8.3 การประมวลผลข้อมูล

มูลนิธิฯ นำส่งข้อมูล EMS (Emergency Medical Service) ทั้งหมดกับทางศูนย์กู้ชีพ “นเรนทร” ดังนั้น การประมวลผลส่วนใหญ่จึงเป็นของฐานข้อมูลกู้ชีพของศูนย์กู้ชีพ “นเรนทร” อย่างไรก็ตาม มูลนิธิฯ ก็มีการประมวลผลเองเป็นรายงานสรุปอุบัติเหตุประจำเดือนด้วย นอกจากนี้ มูลนิธิฯ ยังมีการประสานงานกับชมรมลดอุบัติเหตุบนท้องถนนเมืองหาดใหญ่ โดยที่ชมรมฯ ได้ทำการบันทึกและวิเคราะห์ผ่านระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์เพื่อวิเคราะห์หาจุดอันตรายบนท้องถนนเป็นประจำอย่างสม่ำเสมอ

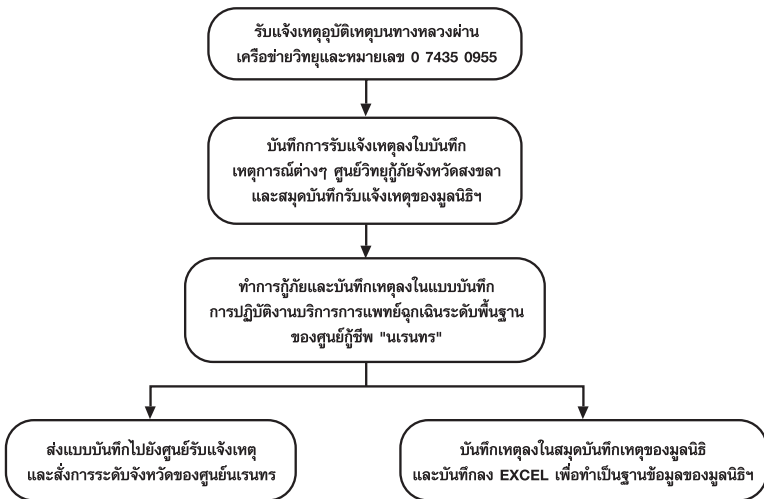
8.4 ระบบการรายงานข้อมูล

การรายงานข้อมูลทางมูลนิธิรายงานข้อมูลโดยตรงกับทางศูนย์กู้ชีพ “นเรนทร” ส่วนข้อมูลรายงานสรุปอุบัติเหตุประจำเดือนทางมูลนิธิฯ นอกเหนือจากการประสานงานกับชมรมลดอุบัติเหตุบนท้องถนนเมืองหาดใหญ่แล้ว ก็ไม่ได้รายงานให้หน่วยงานใดรับทราบ เนื่องจากเป็นข้อมูลภายในองค์กรของทางมูลนิธิฯ

8.5 การแก้ปัญหาอุบัติเหตุ

มูลนิธิฯ เป็นเพียงหน่วยงานในการกู้ภัยและกู้ชีพ ซึ่งไม่ใช่หน่วยงานหลักในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุ ดังนั้น ทางมูลนิธิฯ จึงมีเพียงมาตรการด้านความพร้อมพื้นฐานและความรวดเร็วในการกู้ชีพรวมทั้งความถูกต้องของรูปแบบความช่วยเหลือเมื่อเกิดปัญหาอุบัติเหตุเท่านั้น

8.6 แผนผังขั้นตอนการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจร



8.7 ความเชื่อมต่อของข้อมูลระหว่างหน่วยงาน

ข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นรวบรวมได้จากมูลนิธิฯ จะเชื่อมโยงกับข้อมูลของศูนย์กู้ชีพ “นเรนทร” โดยเป็นส่วนหนึ่งของระบบฐานข้อมูลกู้ชีพของศูนย์กู้ชีพฯ และยังเป็นฐานข้อมูลสำหรับระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ให้แก่ชมรมลดอุบัติเหตุบนท้องถนนเมืองหาดใหญ่

9. การจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางถนนของเทศบาล

9.1 ระบบการจัดเก็บข้อมูล

เทศบาลนครสงขลา และเทศบาลนครหาดใหญ่ เป็นเทศบาลหลักขนาดใหญ่ในจังหวัดสงขลา และเป็นหน่วยงานปลายทางด้านข้อมูลอุบัติเหตุ อาจกล่าวได้ว่าเทศบาลต่างๆ แห่งในประเทศไทยไม่ได้มีการดำเนินการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุโดยหน่วยงานของตนเอง แต่เนื่องจากเทศบาลต่างๆ เป็นหน่วยงานสังกัดกระทรวงมหาดไทย ที่ต้องรับผิดชอบในการแจ้งการเสียชีวิตเพื่อออกใบมรณะบัตร ดังนั้น จึงน่าจะมีฐานข้อมูลเกี่ยวกับสาเหตุการเสียชีวิตของประชาชนในพื้นที่ซึ่งหมายถึงการเสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุเพื่อการตรวจสอบได้อีกทางหนึ่งด้วย ซึ่งตามกฎหมายพบว่าหากมีการเสียชีวิต จะต้องให้ผู้ที่ไปกับผู้ตายหรือผู้พบศพแจ้งต่อนายทะเบียนแห่งท้องที่ที่มีการตายเกิดขึ้นหรือท้องที่ที่พบศพ หรือท้องที่ที่พึงจะแจ้งได้ในโอกาสแรก ภายใน 24 ชั่วโมง หรือจะแจ้งต่อพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจที่สะดวกกว่าก็ได้

9.2 ข้อจำกัดในการจัดเก็บข้อมูล

เทศบาลฯ เป็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรงเฉพาะในการรวบรวมข้อมูลผู้เสียชีวิตซึ่งมีมาจากหลายสาเหตุ สาเหตุจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่ไม่มีการเสียชีวิตทันทีก็อาจมีการบันทึกเป็นสาเหตุอื่น

9.3 การประมวลผลข้อมูล

ไม่มีการประมวลผลข้อมูลอุบัติเหตุ มีแต่ระบบการประสานงานกับตำรวจภูธรและหมวดการทางในพื้นที่

9.4 ระบบการรายงานข้อมูล

ไม่มีระบบการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุ

9.5 การแก้ปัญหาอุบัติเหตุ

เทศบาลฯ (ที่ประสานงานกับตำรวจท้องที่และหมวดการทาง) รับผิดชอบการป้องกันแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุบนถนนเฉพาะภายในเขตเทศบาล โดยดำเนินการดูแลอุปกรณ์อำนวยความสะดวกให้อยู่ในสภาพใช้ได้ดี คือ การตีเส้นบนทางหลวง การติดตั้งป้ายและเครื่องหมายควบคุมการจราจร การติดตั้งปุ่มเครื่องหมายบนผิวทาง และการติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างและสัญญาณไฟจราจร

9.6 แผนผังขั้นตอนการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุ และความเชื่อมต่อของข้อมูลระหว่างหน่วยงาน

เนื่องจากเทศบาลฯ ไม่มีการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุ ดังนั้นจึงไม่มีแผนผังขั้นตอนการเก็บ และความเชื่อมต่อของข้อมูลระหว่างเทศบาลฯ และกับหน่วยงานอื่นๆ ในด้านข้อมูลอุบัติเหตุ

10. การเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางถนนของสำนักงานประกันภัยจังหวัด

10.1 ระบบการเก็บข้อมูล

ไม่มีระบบในการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุ โดยข้อมูลที่ทางสำนักงานประกันภัยจังหวัดจัดเก็บจะเป็นข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับผู้ประสบอุบัติเหตุที่ขอรับเงินชดเชยจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ

10.2 ข้อจำกัดในการเก็บข้อมูล

ข้อจำกัดในการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุคือการไม่มีการเก็บในขณะที่จะมีการดำเนินการเพื่อสนับสนุนให้เกิดกิจกรรมการสร้างความปลอดภัยเพื่อลดค่าชดเชยลงมาให้มากที่สุด ดังที่หน่วยงานประเภทนี้มีการดำเนินการในต่างประเทศ อาทิเช่น ICBC หรือ Insurance Corporation of British Columbia ในประเทศ Canada เป็นต้น

10.3 การประมวลผลข้อมูล

การประมวลผลข้อมูลอุบัติเหตุเป็นเพียงการจัดทำรายงานสรุปจำนวนเงินที่อนุมัติและจำนวนผู้ขอรับเงินชดเชยจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ

10.4 ระบบการรายงานข้อมูล

ไม่มีระบบการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุ

10.5 การแก้ปัญหาอุบัติเหตุ

แม้จะไม่ใช้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการจัดเก็บรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อป้องกันและแก้ไข แต่สำนักงานประกันภัยจังหวัดน่าจะมีมาตรการในการช่วยลดค่าชดเชยจากปัญหาอุบัติเหตุดังที่ได้กล่าวไว้ในข้อ 10.2 ข้างต้น

10.6 แผนผังขั้นตอนการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุ และความเชื่อมต่อของข้อมูลระหว่างหน่วยงาน

เนื่องจากสำนักงานฯ ไม่มีการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุตามที่ปรากฏ ดังนั้น จึงไม่มีแผนผังขั้นตอนการจัดเก็บ และความเชื่อมต่อของข้อมูลระหว่างสำนักงานฯ และกับหน่วยงานอื่นๆ ในด้านข้อมูลอุบัติเหตุ

11. การจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางถนนของชมรมลดอุบัติเหตุบนท้องถนนเมืองหาดใหญ่

11.1 ระบบการจัดเก็บข้อมูล

ชมรมลดอุบัติเหตุบนท้องถนนเมืองหาดใหญ่ ไม่ได้ดำเนินการจัดเก็บข้อมูลด้วยตนเอง ข้อมูลอุบัติเหตุส่วนใหญ่มาจากข้อมูลของมูลนิธิมิตรภาพสมาคมคื (ทงเซียะเซียงตึง) ซึ่งเป็นหน่วยงาน

ที่ดำเนินการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุภายในอำเภอหาดใหญ่และ
ปริมาตรที่ส่งข้อมูลให้กับศูนย์ “นเรนทร” และให้แก่ชมรมฯ
ชมรมฯ จะทำการประมวลผลข้อมูลด้วยระบบสารสนเทศทาง
ภูมิศาสตร์ (GIS) ดังแสดงในรูปที่ 11.1

11.2 ข้อจำกัดในการจัดเก็บข้อมูล

เนื่องจากข้อมูลที่จัดเก็บโดยมูลนิธิมิตรภาพสามัคคี เป็น
ข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นภายในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่และปริ
มาตรเท่านั้น ทำให้ข้อมูลเป็นเพียงส่วนหนึ่งของข้อมูลอุบัติเหตุ
ทั้งหมดภายในจังหวัดสงขลา

11.3 การประมวลผลข้อมูล

ชมรมลดอุบัติเหตุบนท้องถนนเมืองหาดใหญ่ทำการประมวล
ผลโดยอาศัยระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (GIS) ซึ่งสามารถ
ทำการสืบค้นข้อมูลด้วยเมนู Query ภายใต้เงื่อนไขที่ผู้ใช้ต้องการ
โดยใช้ภาษามาตรฐานสำหรับฐานข้อมูลเชิงสัมพันธ์ (Relational
Database) ดังแสดงในรูปที่ 11.2 นอกจากนี้ยังสามารถวิเคราะห์
ผลจากข้อมูลอุบัติเหตุได้ดังนี้

- วิเคราะห์โดยรวม
- จุดอันตราย
- เสนอแนะมาตรการ

11.4 ระบบการรายงานข้อมูล

เนื่องจากระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (GIS) เป็นระบบ
ฐานข้อมูลดังนั้นการรายงานจึงเป็นรายงานผลการประมวลผล
จากโปรแกรม ซึ่งผู้ใช้สามารถเลือกได้ตามเมนูของโปรแกรมดัง
แสดงในรูปที่ 11.3

11.5 การแก้ปัญหาอุบัติเหตุ

ในส่วนของการปัญหาอุบัติเหตุนั้นทางโปรแกรมกำหนดให้ผู้ใช้สามารถเลือกเสนอแนะแนวทางแก้ไขเพื่อประเมินผลหลังจากดำเนินการแก้ปัญหาตามแนวทางที่เสนอแนะแล้ว

11.6 แผนผังขั้นตอนการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจร

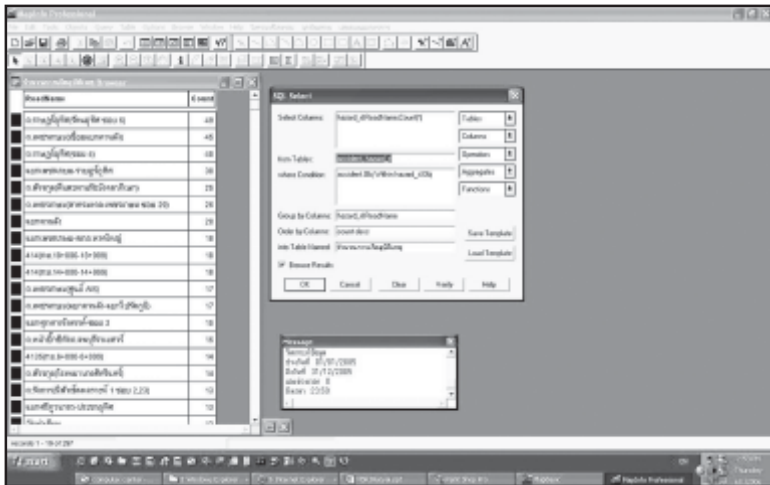
ระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (GIS) เป็นระบบฐานข้อมูล ดังนั้น จึงไม่มีขั้นตอนในการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุ

11.7 ความเชื่อมต่อของข้อมูลระหว่างหน่วยงาน

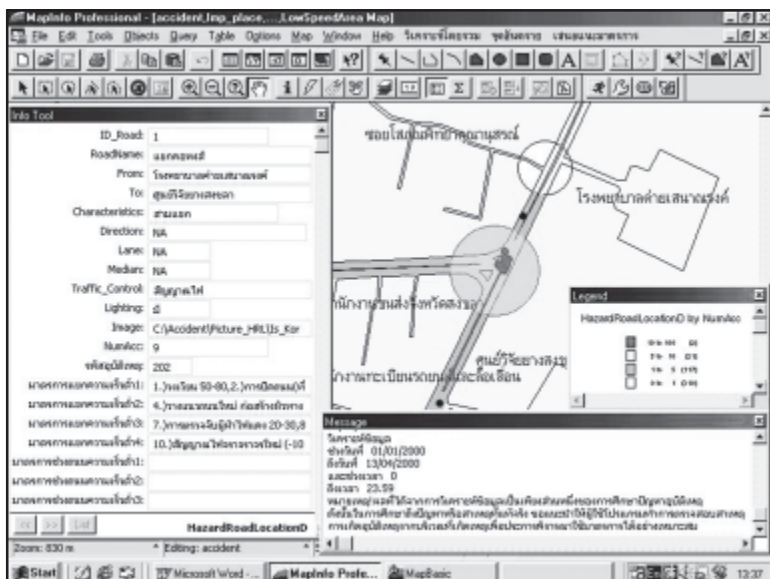
ข้อมูลอุบัติเหตุที่รวบรวมและประมวลผลโดยระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (GIS) จะเป็นฐานข้อมูลสำหรับขมรมลดอุบัติเหตุบนท้องถนนเมืองหาดใหญ่ และสถาบันวิจัยระบบสุขภาพภาคใต้เท่านั้น



รูปที่ 11.1 ระบบระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์เพื่อจัดเก็บ
และวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางถนนในจังหวัดสงขลา



รูปที่ 11.2 การสืบค้นข้อมูลด้วยเมนู Query ของระบบ GIS เพื่อจัดเก็บและวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจากรoadใหญ่



รูปที่ 11.3 การเสนอแนะแนวทางแก้ไขอุบัติเหตุของระบบ GIS เพื่อจัดเก็บและวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจากรoadใหญ่

12. การจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางถนนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

12.1 ระบบการจัดเก็บข้อมูล

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) มีเส้นทางพิเศษที่เปิดให้บริการแล้วประมาณ 176 กิโลเมตร บนเส้นทาง 6 สาย เกิดอุบัติเหตุในปี 2548 1,946 ครั้ง บาดเจ็บ 535 ราย เสียชีวิต 17 ราย โดยที่หลายๆ ปีก่อนหน้าปี 2548 ก็มีค่าใกล้เคียงกัน กทพ. มีระบบการให้การช่วยเหลือผู้ประสบเหตุแล้วพิจารณาความร้ายแรงของอุบัติเหตุ ซึ่งแบ่งออกเป็น

ก. กรณีอุบัติเหตุไม่ร้ายแรงหรือเสียหายเล็กน้อย

กรณีอุบัติเหตุไม่ร้ายแรง ให้รายงานข้อมูลต่างๆ ของอุบัติเหตุ เช่น เวลาไปถึง จำนวนรถที่เกิดเหตุพร้อมหมายเลขทะเบียน ทรัพย์สินที่เสียหาย ฯลฯ ให้พนักงานสื่อสารทราบ จากนั้น ให้ตรวจสอบรถที่เกิดเหตุว่าสามารถเคลื่อนย้ายได้หรือไม่ ถ้าไม่ได้ ให้แจ้งพนักงานสื่อสารของรถยกสนับสนุน แล้วทำเครื่องหมายลักษณะอุบัติเหตุบนพื้นทางโดยใช้สีสเปรย์หรือชอล์ค แล้วจัดเก็บใบอนุญาตขับรถของคู่กรณี ทำแผนที่เกิดเหตุในแบบบันทึกการนำส่งรถที่เกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ และให้คู่กรณีลงชื่อรับทราบหากคู่กรณีไม่ลงชื่อ ให้หมายเหตุไว้ ทำการถ่ายรูปรถที่เกิดเหตุและทรัพย์สิน กทพ. ที่เสียหาย แล้วให้ เคลื่อนย้ายรถออกจากที่เกิดเหตุเพื่อนำส่งสถานีตำรวจทางด่วน พร้อมแบบบันทึกการนำส่งรถที่เกิดอุบัติเหตุบนทางพิเศษ จากนั้นให้จัดทำรายงานอุบัติเหตุเสนอผู้บังคับบัญชา

ข. กรณีอุบัติเหตุร้ายแรงมีผู้บาดเจ็บ

กรณีอุบัติเหตุร้ายแรงมีผู้บาดเจ็บ มีความเสียหายแก่ทรัพย์สินจำนวนมาก และการจราจรติดขัดมาก เมื่อไปถึงที่เกิดเหตุ จะต้องไม่เคลื่อนย้ายรถที่เกิดเหตุก่อนที่จะทำเครื่องหมายบนพื้นทางและแผนที่ เว้นแต่จำเป็นต้องเคลื่อนย้ายก่อนเพื่อช่วยชีวิตบุคคลและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อน ส่วนเรื่องอื่นๆ นั้นให้ดำเนินการเช่นเดียวกับอุบัติเหตุไม่ร้ายแรง สำหรับกรณีมีผู้บาดเจ็บที่สามารถเคลื่อนย้ายได้โดยปกติ ให้พนักงานกู้ภัยนำส่งโรงพยาบาลที่ใกล้ที่สุด

ค. กรณีอุบัติเหตุมีผู้เสียชีวิต

กรณีอุบัติเหตุมีผู้เสียชีวิต ให้แจ้งพนักงานสื่อสารเพื่อประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ พนักงานสอบสวน แพทย์นิติเวชเพื่อชันสูตรศพ และให้แจ้งมูลนิธิฯ เพื่อให้เจ้าหน้าที่มูลนิธิฯ นำศพส่ง ร.พ.ตำรวจ ถ่ายรูปผู้เสียชีวิตไว้เป็นหลักฐาน และตรวจสอบความเสียหายของทรัพย์สินต่างๆ ส่วนเรื่องอื่นๆ นั้นให้ดำเนินการเช่นเดียวกับอุบัติเหตุไม่ร้ายแรง

นอกจากนี้ กทพ. ยังมีกระบวนการขั้นตอนสำหรับการช่วยเหลืออุบัติเหตุเพลิงไหม้รถยนต์ กล่าวคือ เมื่อได้รับแจ้งจากพนักงานสื่อสาร ให้รถกู้ภัยและรถน้ำดับเพลิง หรือขอสนับสนุนรถดับเพลิงจากตำรวจดับเพลิง โดยรถกู้ภัยให้รีบไปยังที่เกิดเหตุ เมื่อรถกู้ภัยไปถึงที่เกิดเหตุ ให้นำถังดับเพลิงชนิดโฟมหรือชนิดผงเคมีแห้งฉีดไปยังฐานของเพลิงที่ลุกไหม้ แล้วแจ้งข้อมูลให้พนักงานสื่อสารทราบ หากยังไม่สามารถควบคุมเพลิงได้ ให้นำน้ำจากรถดับเพลิงที่ตามมาทำการดับเพลิง เมื่อดับเพลิงได้แล้วให้รถยกทำ

การยกส่งสถานีตำรวจจากนั้นให้สำรวจความเสียหายทรัพย์สินของ กทพ. และจัดทำรายงานเสนอผู้บังคับบัญชา

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินการจัดเก็บข้อมูลด้วยตัวเอง ผ่านทางเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานกู้ภัยซึ่งจะได้รับแจ้งทาง หมายเลข 1543 หรือขณะพบเห็นรถเกิดอุบัติเหตุ โดยจะบันทึก ข้อมูลลงในแบบบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งจะเน้นไปที่ทรัพย์สินที่เสียหายของการทางพิเศษ แห่งประเทศไทยเนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุ

12.2 ข้อจำกัดในการจัดเก็บข้อมูล

ข้อจำกัดในการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุ คือข้อมูลอุบัติเหตุที่ได้ เป็นข้อมูลอุบัติเหตุเฉพาะภายในเขตการทางพิเศษการซึ่งประกอบด้วย 6 เส้นทาง ได้แก่

1) ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ระบบทางด่วนขั้นที่ 1) ระยะทางรวม 27.1 กิโลเมตรประกอบด้วย สายดินแดง-ท่าเรือ ระยะทาง 8.9 กิโลเมตร เปิดให้บริการ 29 ตุลาคม 2524 สายบางนา-ท่าเรือ ระยะทาง 7.9 กิโลเมตร เปิดให้บริการ 17 มกราคม 2526 สายดาวคะนอง-ท่าเรือ ระยะทาง 10.3 กิโลเมตร เปิดให้บริการ 5 ธันวาคม 2530 การปรับปรุงแก้ไขทางขึ้น-ลง ทางพิเศษเฉลิมมหานคร เพิ่มเติม 3 บริเวณ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ ได้แก่ บริเวณทางแยกต่างระดับคลองเตย เปิดให้บริการ 19 เมษายน 2539 บริเวณสุขุมวิท เปิดให้บริการ 7 พฤศจิกายน 2539 บริเวณถนนเพชรบุรี เปิดให้บริการ 15 กุมภาพันธ์ 2540

2) ทางพิเศษศรีรัช (ระบบทางด่วนขั้นที่ 2) ระยะทางรวม 38.4 กิโลเมตร ประกอบด้วย ส่วน A เริ่มจากถนนรัชดาภิเษก ผ่านทางแยกต่างระดับพญาไทถึงถนนพระราม 9 ระยะทาง 12.4

กิโลเมตร เปิดให้บริการ 2 กันยายน ส่วน B สายหลัก มีแนวเชื่อมต่อกับส่วนเอที่บริเวณทางแยกต่างระดับพญาไทแล้วไปเชื่อมต่อกับทางพิเศษเฉลิมมหานคร ที่บริเวณบางโคล่ ระยะทาง 9.4 กิโลเมตร เปิดให้บริการ 6 ตุลาคม 2539 ส่วน C เชื่อมกับทางพิเศษส่วน A โดยเริ่มจากถนนรัชดาภิเษกถึงถนนแจ้งวัฒนะ ระยะทาง 8.0 กิโลเมตร เปิดให้บริการ 2 กันยายน 2536 ส่วน D เริ่มจากถนนพระราม 9 ถึงถนนศรีนครินทร์ ระยะทาง 8.6 กิโลเมตร เปิดให้บริการ 1 เมษายน 2543

3) ทางพิเศษฉลองรัช (ทางด่วนสายรามอินทรา-อาจณรงค์) มีจุดเริ่มต้นจากถนนรามอินทรา กิโลเมตรที่ 5.5 ถึงอาจณรงค์ ระยะทาง 18.7 กิโลเมตร โดยมีถนนประดิษฐ์มนูธรรมขนานขนานจากรามอินทราไปถึงเอกมัย ทางพิเศษฉลองรัชได้เปิดให้บริการตลอดสาย เมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2539

4) ทางพิเศษบูรพาวิถี (ทางด่วนสายบางนา-ชลบุรี) ระยะทาง 55.0 กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นที่ บริเวณบางนา-ตราด (กม. 2 + 500) ไปถึงชลบุรี (กม. 55 + 350) เปิดให้บริการตลอดสาย เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2543

5) ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด) ระยะทางรวม 32 กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นจากถนนแจ้งวัฒนะ-บางไทย โดยระยะที่ 1 จากถนนแจ้งวัฒนะ-เชียงราก และต่อเชื่อมกับถนนทางเข้ามหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ระยะทาง 22 กิโลเมตร เปิดให้บริการ 2 ธันวาคม 2541 และระยะที่ 2 จากเชียงราก-บางไทร ระยะทาง 10 กิโลเมตร เปิดให้บริการ 1 พฤศจิกายน 2542

12.3 การประมวลผลข้อมูล

กทพ. ทำการประมวลผลข้อมูลอุบัติเหตุเบื้องต้น เช่น ความถี่ ความรุนแรง และโดยเฉพาะทรัพย์สิน กทพ. ที่เสียหาย เช่นเดียวกับที่กรมทางหลวงเห็นว่าเป็นส่วนที่สำคัญที่สุดของการรายงานของกรมทางหลวงเพราะจะต้องให้มีผู้รับผิดชอบสำหรับการดำเนินการซ่อมแซมต่อไป สำหรับการประมวลผลอื่นๆ นั้น ได้จัดให้มีการรายงานให้กรมทางหลวงนำไปร่วมประเมิน

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้จัดทำเป็นข้อมูลสถิติเพื่อประมวลผลและใช้ในการปรับปรุงความปลอดภัยในการใช้ทางในเขตทางพิเศษ ซึ่งสามารถเข้าชมข้อมูลสถิติต่างๆ เกี่ยวกับอุบัติเหตุได้ที่ <http://www.eta.co.th/th/stat/index.php?intType=1>

12.4 ระบบการรายงานข้อมูล

ระบบการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุจะเริ่มจากการเก็บรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจากเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานกู้ภัยโดยการรวบรวมแบบบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เพื่อเสนอต่อผู้บังคับบัญชาในหน่วยและจัดส่งต่อไปประมวลผลรวมยังฝ่ายสารสนเทศ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย นอกจากนี้ กทพ. ยังทำการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุผ่านระบบ TRAMS ของกรมทางหลวง ดังเช่นที่ได้กล่าวถึงในหัวข้อที่ 3 ของรายงานฉบับนี้

12.5 การแก้ปัญหาอุบัติเหตุ

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยดำเนินการแก้ปัญหาอุบัติเหตุโดยการบำรุงรักษาสภาพทางให้มีระดับการให้บริการที่ดี ซึ่งเป็นมาตรการเชิงป้องกัน (Preventive maintenance) ร่วมกับการบำรุง

รักษาแบบแก้ไข (Corrective maintenance) ในกรณีที่เกิดความเสียหาย ซึ่งภารกิจหลักในการบำรุงรักษาทางพิเศษ คือ การตรวจสอบ และการบำรุงรักษา ซ่อมแซมทางพิเศษ และอุปกรณ์ต่างๆ ที่เป็นส่วนประกอบทางพิเศษ ได้แก่ พื้น คาน เสา ตอม่อ และส่วนประกอบอื่นๆ ที่ช่วยอำนวยความสะดวก และให้ความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง เช่น กำแพงกันตก กำแพงกันเสียง ป้ายจราจร โทรศัพท์ฉุกเฉิน และไฟฟ้าส่องสว่าง ในการนี้ทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้แบ่งหมวดหมู่ส่วนประกอบโครงสร้างทางพิเศษตามงานบำรุงรักษาออกเป็นส่วนๆ ดังนี้

1) โครงสร้างสะพาน ประกอบด้วย

- โครงสร้างส่วนบน (Superstructure) ได้แก่ พื้นสะพาน คานรับพื้นสะพาน ผิวจราจร รอยต่อผิวจราจร
- โครงสร้างส่วนล่าง (Substructure) ได้แก่ แผ่นรอง คาน ตอม่อ ฐานราก

2) โครงสร้างระดับดิน ได้แก่ ผิวจราจร และคันทาง

3 โครงสร้างหลัก ได้แก่ สะพานพระราม 9 และสะพานรถยนต์เพิ่มเติม

4) โครงสร้างอื่นๆ ได้แก่ กำแพงกันเสียง กำแพงกันตก รั้วระบบระบายน้ำ ป้ายจราจร ไฟฟ้าสายทาง อุปกรณ์เก็บค่าผ่านทาง ระบบโทรศัพท์ฉุกเฉิน กล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ป้ายเปลี่ยนข้อความได้ (VMS) และ ป้ายควบคุมการจราจรตามช่องทาง (Matrix Sign)

12.6 แผนผังขั้นตอนการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจร



12.7 ความเชื่อมต่อของข้อมูลระหว่างหน่วยงาน

ความเชื่อมต่อของข้อมูลกับหน่วยงานหลักอื่นๆ ในการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุ จะมีเฉพาะกับหน่วยงานกรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท ที่ผ่านระบบ TRAMS โปรแกรมเดียวกัน

13. ข้อสรุปและข้อเสนอแนะ

ผลการศึกษาพบภาพรวมใหญ่ๆ คือ รายละเอียดของเนื้อหาการจัดเก็บตามความประสงค์ที่แตกต่างกันของแต่ละหน่วยงาน ความเข้มข้นของการเก็บข้อมูลและการรายงานที่แตกต่างกัน ความซ้ำซ้อนของบางหน่วยงานที่ไม่มีการจัดเก็บข้อมูลเองแต่อาศัยข้อมูลการจัดเก็บจากหน่วยงานอื่นๆ การขาดการประเมินผลอย่างเข้มข้นของหน่วยงานก่อนการรายงานผลให้แก่ส่วนกลาง และการขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงานภายในจังหวัด เป็นต้น

จากการศึกษา คณะผู้ศึกษา เสนอแนะให้มีการแบ่งรายละเอียดการจัดเก็บข้อมูลออกเป็นข้อมูลทั่วไปที่ทุกหน่วยงานควรมีร่วมกันเหมือนกัน แยกออกจากข้อมูลรายละเอียดเฉพาะที่หน่วยงานนั้นๆ ต้องการ ให้หน่วยงานที่มีความเข้มข้นน้อยในการเก็บข้อมูลพิจารณาการดำเนินการให้เข้มข้นขึ้นสำหรับหน่วยงานที่มีการจัดเก็บข้อมูลเอง เช่น ตำรวจทางหลวง หรือควรยกบทบาทนี้ให้หมวดการทางและแขวงทางไปเลย หน่วยงานบางหน่วยควรทำให้เกิดการดำเนินการขึ้นจากที่ไม่เคยมีเลย เช่น เทศบาลและสำนักงานประกันภัย สำหรับหน่วยงานที่ไม่มีการจัดเก็บข้อมูลเองแต่อาศัยข้อมูลจากหน่วยงานอื่นก็ควรพิจารณาลดบทบาทลง เช่น ศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ที่มักจำกัดกิจกรรมเข้มข้นเฉพาะในช่วงเทศกาล ด้านการประเมินผลควรที่ทุกหน่วยงานจะดำเนินการเองไปพร้อมๆ กับการรายงานผลให้แก่ส่วนกลางและไม่ใช่เพียงการนำส่งส่วนกลางเพื่อประเมินผลให้ สำหรับการประสานงานระหว่างหน่วยงาน ควรพิจารณาการจัดตั้งสถานีข้อมูลของจังหวัดที่จะช่วยด้านการประสานข้อมูลและการประเมินผลเพื่อให้เกิดประสิทธิผลมากขึ้น เป็นต้น

จากการทบทวนรูปแบบการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุของหน่วยงานต่างๆ ในพื้นที่จังหวัดสงขลา (รวมทั้งรูปแบบการจัดเก็บข้อมูลของหน่วยงานอื่นในส่วนกลาง เช่นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย) เพื่อพิจารณารูปแบบพื้นฐานที่ควรมีรายละเอียดเพียงพอสำหรับการนำไปวิเคราะห์แก้ไขปัญหาร่วมกัน คณะผู้ศึกษาเห็นว่า ควรมีการพิจารณาปรับปรุงวิธีการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในเบื้องต้น ดังนี้

(1) ควรพิจารณายกเลิกหมายเลขโทรศัพท์ฉุกเฉินที่มีมากมายหลายหมายเลขเพื่อแจ้งเหตุ ให้เหลือเพียงหมายเลขเดียว ซึ่งอาจจะเป็นหมายเลขโทรศัพท์แจ้งเหตุของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (191) สำนักงานกฤษฎามนตรี เพื่อให้เป็นศูนย์กลางในการประสานงานแจ้งเหตุและโอนไปยังหน่วยงานที่มีความพร้อมอื่นๆ (ปัจจุบัน มีการใช้หมายเลข 191 โทรศัพท์แจ้งตำรวจ สำนักงานกฤษฎามนตรี, ใช้หมายเลข 1193 โทรแจ้งตำรวจทางหลวง กรมทางหลวง+สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, ใช้หมายเลข 1356 โทรแจ้งศูนย์ปลอดภัยคมนาคม กรมทางหลวง, ใช้หมายเลข 1543 โทรแจ้งการทางพิเศษแห่งประเทศไทย กรมทางหลวง, ใช้หมายเลข 1669 โทรแจ้งศูนย์กู้ชีพ “นเรนทร”, ใช้หมายเลข 1784 โทรแจ้งศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ฯลฯ (ถ้ามี) ซึ่งต้องจดจำกันมากเกินไปจนความจำเป็น - ถ้าสามารถจดจำได้)

(2) ควรพิจารณาปรับปรุงรูปแบบการบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุให้เป็นระบบทั่วไปที่เป็นแบบเดียวกัน แยกจากระบบเฉพาะ ระบบทั่วไปที่เป็นแบบเดียวกันควรมีความกระชับแต่ครบถ้วนทั้งในเรื่องผู้ประสบเหตุ ยานพาหนะ ตำแหน่งและรูปแบบการเกิดอุบัติเหตุ

เพื่อให้มีฐานข้อมูลที่หน่วยงานต่างๆ จำเป็นต้องใช้ในการประมวลผลครบถ้วน ระบบเฉพาะอาจอยู่ในส่วนของหน่วยงานด้านการบริการทางการแพทย์ ของหน่วยงานด้านถนนหนทาง ของหน่วยงานด้านคดีสืบสวนสอบสวน ของหน่วยงานด้านการชดเชยสินไหมทดแทน ฯลฯ ที่ควรแยกแบบบันทึกต่างหากเนื่องจากมีรายละเอียดที่แตกต่างกันมาก และต้องใช้เจ้าหน้าที่เฉพาะทางในการบันทึก

(3) ควรพิจารณามีศูนย์ประมวลผลกลางเกี่ยวกับข้อมูลอุบัติเหตุประจำจังหวัด เพื่อให้ข้อมูลสถิติเป็นข้อมูลเดียวกันโดยหน่วยงานต่างๆ และประชาชนทั่วไปสามารถประสานงานหรือขอข้อมูลได้โดยอาจเป็นศูนย์ในสังกัดของหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งที่ได้มีการทบทวนในเอกสารนี้ (หากมีความพร้อม) หรือเป็นศูนย์สังกัดสถาบันการวิจัย (เช่น สถาบันวิจัยระบบสุขภาพภาคใต้) หรือเป็นศูนย์สังกัดสถาบันการศึกษาหลักในพื้นที่ที่สถาบันนั้นๆ (เช่น มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ หรือมหาวิทยาลัยทักษิณ) ที่ยินดีที่จะสนับสนุนอย่างเป็นทางการ หรือเป็นศูนย์สังกัดหน่วยงานย่อยของสถาบันการศึกษาเหล่านั้น (เช่น ศูนย์คอมพิวเตอร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์) ที่จะทำงานในลักษณะการให้บริการทางวิชาการ หรืออื่นๆ ตามแต่ที่จะพิจารณาเห็นว่าเหมาะสม

(4) ควรพิจารณาการเชื่อมต่อระบบฐานข้อมูลสารสนเทศของหน่วยงานต่างๆ ให้เป็นฐานข้อมูลกลางด้านอุบัติเหตุจราจรโดยไม่ต้องยกเลิกระบบฐานข้อมูลเดิมเนื่องจากแต่ละฐานข้อมูลจะมีข้อมูลที่หน่วยงานนั้นๆ จำเป็นต้องใช้ต่างกัน

(5) ควรพิจารณาจัดทำแผนยุทธศาสตร์ประจำจังหวัดในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุ ทั้งในด้านจุดที่มีข้อมูลบ่งชี้ชัดเจนว่าเป็น

จุดเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ด้านสาเหตุจากพฤติกรรมในการขับขี่ ด้านสาเหตุจากการบังคับใช้กฎหมาย เพราะข้อมูลที่จัดเก็บมาอย่างเนือยยากนั้นควรต้องถูกใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่

(6) ควรพิจารณาให้มีการจัดประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนภายในจังหวัดเป็นประจำทุกเดือนอย่างสม่ำเสมอ เพื่อประสานความร่วมมือซึ่งจะช่วยลดความซ้ำซ้อนในการจัดเก็บข้อมูลและการใช้งบประมาณในการดำเนินโครงการแก้ปัญหาอุบัติเหตุ และเพื่อประเมินผลของการดำเนินงานในภาพหลักแต่ละด้านและในภาพรวม

ข้อเสนอทั้งหมดข้างต้นนี้ยังไม่ใช้ทั้งหมด และยังอาจไม่ใช่ข้อเสนอแนะที่ถูกต้องมีประสิทธิภาพที่ปฏิบัติได้ง่ายก็เป็นได้ หากแต่เป็นประกายความคิดเบื้องต้นจากการทบทวนศึกษาที่หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องจะต้องมาร่วมกันพิจารณาถึงความเหมาะสมและในรายละเอียดต่อไป ทั้งนี้ก็เพื่อส่งเสริมให้ชุมชนของเรา “น่าอยู่” ขึ้น ด้วยจุดเริ่มต้นร่วมกันของ “ความปลอดภัยทางถนน” ที่เป็นผลจากการจัดเก็บข้อมูลที่ดี เเงกเช่นการรักษาพยาบาลที่ต้องการผลการตรวจสอบคนไข้ที่ละเอียดถี่ถ้วนตามอาการอย่างเป็นระบบ และไม่ใช่จากการ “สุ่ม” ให้ยา หรือการสุ่มแก้ปัญหาอุบัติเหตุโดยใช้เซาว์ปัญญาแต่เพียงอย่างเดียว



สนับสนุนโดย :



สถาบันวิจัยระบบสุขภาพภาคใต้ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ (สวรส.ภาคใต้ มอ.),
มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.),สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)