



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



**สสส**  
สำนักงานกองทุนสนับสนุน  
การสร้างเสริมสุขภาพ

# รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการ

พัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจร

จังหวัดสุรินทร์

โดย

สิริรักษ์ ชมชื่น

สิงหาคม 2553

## บทที่ 1

### บทนำ

#### ชื่อโครงการ

“การพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรจังหวัดสุรินทร์”

#### ความเป็นมา หลักการและเหตุผล

ปัญหาอุบัติเหตุจราจรเป็นปัญหาสำคัญทางการสาธารณสุขทั่วโลก จากสถิติขององค์การอนามัยโลก ปี2545 พบว่า มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรประมาณ 1.18 ล้านคน เฉลี่ย 3,242 คนต่อวันโดยร้อยละ 70 ของผู้เสียชีวิตมีอายุน้อยกว่า 45 ปีซึ่งส่วนใหญ่เป็นประชากรวัยแรงงาน สำหรับประเทศไทยการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่งก็นับเป็นปัญหาที่สำคัญของประเทศและมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี จากอัตราการบาดเจ็บ 1,523.19 ต่อแสนประชากรในปี 2542 เพิ่มขึ้นเป็น 1,545.2 ต่อแสนประชากรในปี 2547 ซึ่งจังหวัดสุรินทร์เป็นหนึ่งในจังหวัดที่มีอัตราการบาดเจ็บและตายจากอุบัติเหตุจราจรสูง จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจร ปี2549 -2551 พบว่า อัตราการบาดเจ็บด้วยอุบัติเหตุจราจรต่อแสนประชากรเท่ากับ 994.2,1,068.3 และ1,101.8 ตามลำดับ ในปี2549-2551 มีผู้บาดเจ็บเฉลี่ย 37.5,41.3,41.4 คนต่อวันตามลำดับ ส่วนอัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากร ปี 2549-2551คิดเป็น 21.1,20.3,18.0 ตามลำดับ และในปี 2549-2551 มีผู้เสียชีวิตเฉลี่ย 24.25,23.91,20.58 80 คนต่อเดือนตามลำดับ

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ ได้บูรณาการการทำงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรของจังหวัด ที่เน้นยุทธศาสตร์ 6 ด้าน ทั้งด้านบังคับใช้กฎหมาย วิศวกรรมจราจร การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ การมีส่วนร่วม ด้านการแพทย์ฉุกเฉิน และยุทธศาสตร์ด้านการประเมินผล โดยมีการดำเนินงานมาตั้งแต่ปี 2547 และหน่วยงานส่วนใหญ่ที่ดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรของจังหวัดสุรินทร์ พบว่า มีการเก็บข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจร จำนวนผู้บาดเจ็บ ผู้เสียชีวิต หรือข้อมูลจุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุ แต่ยังไม่มีการรวบรวมข้อมูล /เชื่อมต่อ/วิเคราะห์ข้อมูลในภาพของจังหวัด เพื่อการแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบ ดังนั้น จังหวัดสุรินทร์ โดยสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสุรินทร์ จึงมีการพัฒนาการจัดเก็บข้อมูล โดยการนำข้อมูลของแต่ละหน่วยงานมารวบรวมวิเคราะห์ หาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจร เพื่อนำผลการวิเคราะห์ไปใช้ประโยชน์ต่อการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรของจังหวัดสุรินทร์ต่อไป

จังหวัดสุรินทร์ มีพื้นที่ติดต่อชายแดนประเทศกัมพูชา และเป็นเส้นทางผ่านจากกรุงเทพมหานครไปยังจังหวัดอีสานใต้ ระยะห่างจากกรุงเทพมหานคร 450 กิโลเมตรซึ่งเป็นระยะที่ผู้ขับขี่เหนื่อยล้า ง่วง ประกอบกับประชากรยังนิยมบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ จึงเป็นปัจจัยส่งเสริมให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนได้สูง

ตารางที่ 1 เปรียบเทียบ จำนวนและอัตราการบาดเจ็บและตาย จากอุบัติเหตุจราจร จังหวัดสุรินทร์  
ย้อนหลัง 7 ปี

พ.ศ.	ผู้บาดเจ็บ			ผู้ตาย			จำนวนประชากร
	จำนวน	อัตราต่อแสน ปชก.	เพิ่ม/ลด จากปีที่ ผ่านมา	จำนวน	อัตราต่อ แสน ปชก.	เพิ่ม/ลด จากปีที่ ผ่านมา	
2546	18,544	1325.2	-	193	13.8	-	1,399,377
2547	15,003	1067.2	-258	284	20.2	+6.4	1,405,771
2548	14,130	1030.3	-36.9	302	22.0	+1.8	1,371,429
2549	13,673	994.2	-36.1	291	21.1	-0.9	1,375,257
2550	15,084	1068.3	+74.1	287	20.3	-0.8	1,411,910
2551	15,125	1101.8	+33.5	247	18.0	-1.7	1,372,672
2552(9เดือน)	12,777	828.8	-	221	16.1	0	1,375,560

ที่มา : สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสุรินทร์

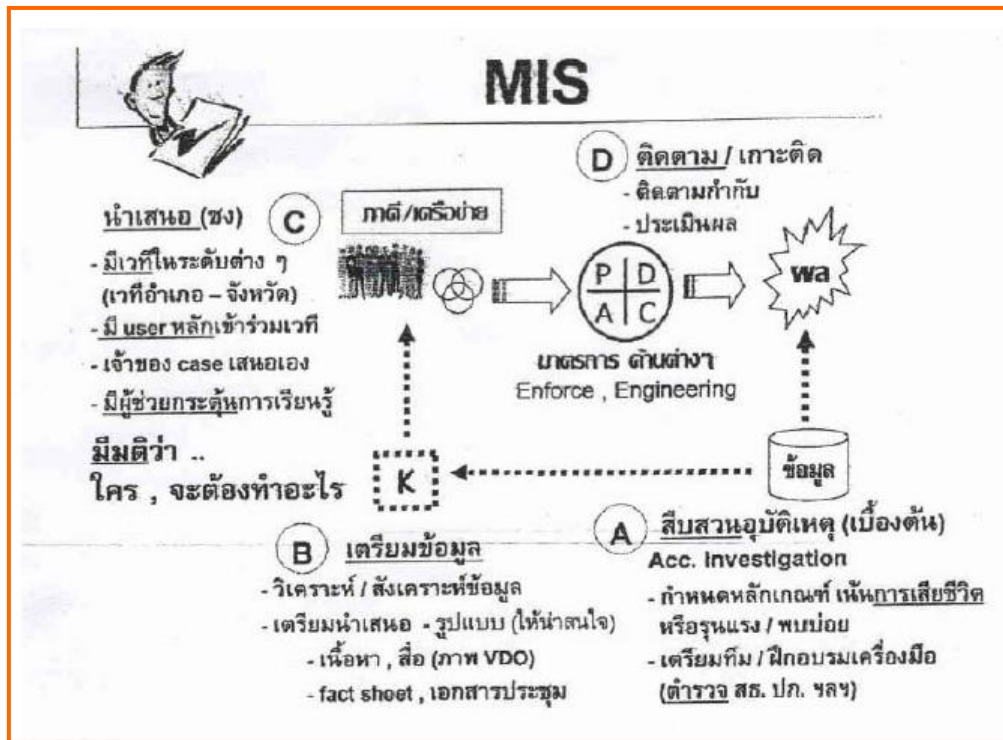
**พฤติกรรมของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต ปี 2551**

**ผู้บาดเจ็บ** จำนวน 15,125 ราย เป็นเพศชายร้อยละ 67 เพศหญิงร้อยละ 33 มีพฤติกรรมดื่มสุราแล้วขับ ร้อยละ 30 ไม่สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 50 ไม่มีใบขับขี่ร้อยละ 20.67 ยานพาหนะที่เกิดเหตุมากที่สุดคือ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 84 ช่วงอายุของผู้บาดเจ็บมากที่สุดคือ 15-25 ปี ร้อยละ 34 รองลงมาคืออายุต่ำกว่า 15 ปี ร้อยละ 21

**ผู้เสียชีวิต** จำนวน 247 รายเป็นเพศชายร้อยละ 75 เพศหญิงร้อยละ 25 สถานะผู้ขับขี่ร้อยละ 79 มีพฤติกรรมดื่มสุราแล้วขับ ร้อยละ 45 ไม่สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 71 ไม่มีใบขับขี่ร้อยละ 31 ยานพาหนะที่เกิดเหตุมากที่สุดคือรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 82 รองลงมาคือเก๋ง/ปิคอัพร้อยละ 15 ช่วงอายุที่เสียชีวิตมากที่สุดคือ 46-60ปี รองลงมาคือ 15-25ปี และ ต่ำกว่า 15ปี ร้อยละ 28,23และ19ตามลำดับ อาชีพที่เสียชีวิตมากที่สุดเกษตรกร, รับจ้างนักเรียน/นักศึกษา คิดเป็นร้อยละ 36,20,19 ตามลำดับ ถนนที่เกิดเหตุมากที่สุดคือทางหลวง,ทางหลวงชนบท,ถนนอบต./หมู่บ้าน ร้อยละ 41,37,21ตามลำดับ ช่วงเวลาที่เกิดเหตุมากที่สุดคือ 16.01-20.00น ร้อยละ 36 รองลงมาคือ 12.01-16.00 น. ร้อยละ 35 ประเภทการเสียชีวิตมากที่สุดคือ ณ จุดเกิดเหตุ ร้อยละ 37 รองลงมาคือ ภายใน 24 ชม.หลังรับไว้รักษา ร้อยละ 26

**กรอบแนวคิด และยุทธศาสตร์หลัก**

แนวคิดการดำเนินงาน โครงการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจร จังหวัดสุรินทร์ สามารถที่จะตอบ โจทย์กรอบการดำเนินงาน MIS (นพ.ชนะพงษ์ จินวงษ์) ที่ได้รับตามกรอบดังกล่าว



การดำเนินงานตามขั้นตอน ดังนี้

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

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

C : นำเสนอ (ชง) ในเวทีระดับต่าง ๆ (เวทีอำเภอ - จังหวัด) มีภาคีเครือข่ายเข้าร่วมเวที เจ้าของ case เสนอเอง มีผู้ช่วยกระตุ่นการเรียนรู้

D : ติดตาม / เกะตืด ติดตามกำกับประเมินผล

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

แนวคิดหลัก PDCA

## แนวคิดทฤษฎีที่ใช้



**\*\*PDCA** เป็นวงจรพัฒนาคุณภาพงาน เป็นวงจรพัฒนาพื้นฐานหลักของการพัฒนาคุณภาพทั้งระบบ (Total Quality Management: TQM) ผู้ที่คิดค้นกระบวนการหรือวงจรพัฒนาคุณภาพ PDCA คือ Shewhart นักวิทยาศาสตร์ชาวอเมริกัน แต่ Deming ได้นำไปเผยแพร่ที่ประเทศญี่ปุ่นจนประสบความสำเร็จ จนผลักดันให้ญี่ปุ่นเป็นประเทศมหาอำนาจของโลก คนทั่วไปจึงรู้จักวงจร PDCA จากการเผยแพร่ของ Deming จึงเรียกว่า “วงจร Deming” วงจร PDCA ประกอบด้วยขั้นตอนดังต่อไปนี้

1. วางแผน (Plan – P) คือ การทำงานใด ๆ ต้องมีขั้นการวางแผน เพราะทำให้มีความมั่นใจว่าทำงานได้สำเร็จ เช่น วางแผนการสอน วางแผนการวิจัย หัวข้อที่ใช้ในการวางแผน คือ วางแผนในหัวข้อต่อไปนี้
  - 1) ทำทำไม 2) ทำอะไร 3) ใครทำ ทำกับกลุ่มเป้าหมายใด 4) ทำเวลาใด 5) ทำที่ไหน 6) ทำอย่างไร 7) ใช้งบประมาณเท่าไร
 การวางแผนวิจัยในชั้นเรียนเป็นการวางแผนตามคำถามต่อไปนี้ why what และ how
2. การปฏิบัติ (Do – D) เป็นขั้นของการลงมือปฏิบัติตามแผนที่วางไว้ การปฏิบัติวิจัยในชั้นเรียนตามแผนการวิจัย คือ การลงมือเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อตอบปัญหาการวิจัยที่ตั้งไว้ในแผน
3. ตรวจสอบ (Check – C) เป็นขั้นของการประเมินการทำงานว่าเป็นไปตามแผนที่วางไว้หรือไม่ มีเรื่องอะไรปฏิบัติได้ตามแผน มีเรื่องอะไรที่ไม่สามารถปฏิบัติตามแผน หรือปฏิบัติแล้วไม่ได้ผล การตรวจสอบนี้จะได้สิ่งที่สำเร็จตามแผน และสิ่งที่ต้องปรับปรุงที่ต้องแก้ไข
4. การปรับปรุงแก้ไข (Action – A) เป็นขั้นของการนำข้อบกพร่องมาวางแผนเพื่อการปฏิบัติ การแก้ไขข้อบกพร่อง แล้วลงมือแก้ไข ซึ่งในขั้นนี้อาจพบว่าประสบความสำเร็จ หรืออาจพบว่ายังมีข้อบกพร่องอีก ผู้วิจัยหรือผู้ทำงานก็ต้องตรวจสอบเนื้อหาเพื่อแก้ไข แล้วนำไปแก้ไขอีกต่อไป งานของการวิจัยในชั้นเรียนจึงเป็นการทำไปเรื่อย ๆ ไม่มีวันหยุด การทำวิจัยไปเรื่อย ๆ เป็นการพัฒนาให้ดีขึ้นเรื่อย ๆ เป็นการพัฒนารูปแบบที่ยั่งยืน

วงจร PDCA เป็นกระบวนการพัฒนางานวิจัยในชั้นเรียน เป็นการพัฒนาการเรียนรู้ ดังนั้น การวิจัยในชั้นเรียนด้วยการใช้วงจร PDCA จึงต้องเริ่มที่ละขั้น P @ D @ C @ A

และเคลื่อนหมุนไปเรื่อย ๆ ในแต่ละขั้นหรือแต่ละตัวของวงจรก็จะต้องมีวงจร PDCA ในตัวของมันเองด้วยการจัดการเรียนรู้ด้วยวงจร PDCA จะต้องจัดให้ผู้เรียนใช้เทคนิคร่วมมือของเคแกน (Kagan, 1994) ให้ผู้เรียนได้ทำงานเป็นทีม หรือเป็นกลุ่มซึ่งเป็นกลุ่มขนาดเล็ก ประมาณ 2-6 คน และขนาดที่เหมาะสมที่สุดคือ 4 คน ที่จะเปิดโอกาสให้ทุกคนร่วมมืออย่างเท่าเทียมกัน เป็นวิธีการที่เคแกนกำหนดโครงสร้างหรือกิจกรรมให้ผู้เรียนปฏิสัมพันธ์กันด้วยเทคนิควิธีที่จะต้องเลือกใช้ให้ตรงกับเป้าหมายที่ต้องการ แต่ละเทคนิคนั้นได้ออกแบบเหมาะกับเป้าหมายที่ต่างกัน การดำเนินการวางแผน ปฏิบัติการตรวจสอบ การปรับปรุงแก้ไขจะต้องใช้การร่วมมือกันตลอด

**\*\*ที่มา :** [http://www.wijai48.com/learning\\_style/developthinking/pdca.htm](http://www.wijai48.com/learning_style/developthinking/pdca.htm)

## วัตถุประสงค์ และเป้าหมาย

### วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้มีการบูรณาการด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุจราจรในภาพรวมของจังหวัด
2. เพื่อศึกษาปัญหา สาเหตุและปัจจัยของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในเชิงลึก
3. เพื่อนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาวิเคราะห์ไปนำเสนอ เพื่อนำไปใช้ในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรของจังหวัดสุรินทร์อย่างเป็นระบบ

### เป้าหมาย

มีเครือข่ายและการจัดการข้อมูลการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในเชิงลึก และสาเหตุ ปัจจัยเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ ที่มีคุณภาพและสามารถนำมาใช้ในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรของจังหวัดได้

### กลุ่มเป้าหมายและพื้นที่ดำเนินการ

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร เช่น ตำรวจ สาธารณสุข ปก. แขวงการทางหลวงชนบท องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น อาสาสมัคร และมูลนิธิ  
 คัดเลือกจากอำเภอที่มีสถิติอุบัติเหตุสูง จำนวน 8 อำเภอ ดังนี้ อ.เมืองสุรินทร์  
 อ.ปราสาท อ.กาบเชิง อ.ชุมพลบุรี อ.สังขะ อ.ศีขรภูมิ อ.ลำดวน และ อ.สำโรงทาบ

ระยะเวลาดำเนินการ ตุลาคม 2552- กันยายน 2553

ลำดับ	กิจกรรม	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.
		52	.52	52	53	53	53	53	53	53	53	53	53
1.	จัดประชุมคณะทำงานเพื่อชี้แจงโครงการ	→											
2.	เก็บข้อมูลเชิงลึกจากการเสียชีวิต												→
3.	ประชุมวิเคราะห์ข้อมูลแบบมีส่วนร่วม(Death case conference)												→
4.	เวทีประชุมระดับอำเภอ Death case 6 อำเภอ		→		→		→		→		→		→
5.	สรุปผลการดำเนินโครงการ												→

## บทที่ 2

### วิธีการดำเนินงาน

จังหวัดสุรินทร์ โดยสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสุรินทร์ได้รับสนับสนุนงบประมาณจากมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) และศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) สนับสนุนงบประมาณการดำเนินงานโครงการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรจังหวัดสุรินทร์ การดำเนินงานโครงการภายใต้คำสั่งจังหวัดสุรินทร์ ที่ 85 / 2553 ลงวันที่ 20 มกราคม 2553 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรจังหวัดสุรินทร์ โดยกำหนดแผนงานกิจกรรมเป็นขั้นตอนดังนี้

กิจกรรมที่ 1 จัดประชุมคณะกรรมการตามคำสั่งจังหวัดสุรินทร์ ที่ 85/2553 ลงวันที่ 20 มกราคม 2553 ประชุมเพื่อชี้แจงโครงการและร่วมกันพิจารณาข้อมูลของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจร จำนวน 1 ครั้ง เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2553 ณ ห้องประชุมสำนักงานขนส่งจังหวัดสุรินทร์ (เอกสาร 1 การประชุมในภาคผนวก)

กิจกรรมที่ 2 ลงพื้นที่เกิดเหตุเพื่อเก็บรายละเอียดการเสียชีวิตรายอำเภอ กำหนดอำเภอเป้าหมาย 8 อำเภอ และกำหนดกิจกรรมย่อย 3 กิจกรรม คือ การเก็บข้อมูล การถอดเทปสัมภาษณ์ และการวิเคราะห์ผล

กิจกรรมที่ 3 จัดประชุมแบบมีส่วนร่วม (Death case conference) ระหว่างหน่วยงานบูรณาการ (คณะกรรมการตามคำสั่งจังหวัดสุรินทร์ที่ 85/2553 ลงวันที่ 20 มกราคม 2553) จำนวน 6 ครั้ง เพื่อวิเคราะห์หาสาเหตุ ปัจจัยเสี่ยงและวิธีป้องกัน โดยการเสนอแนะวิธีการแก้ปัญหาเบื้องต้นให้กับหน่วยงานนโยบายและหน่วยปฏิบัติ ซึ่งใช้การบริหารจัดการของหน่วยงานนั้น พร้อมสรุปผลการดำเนินการในการประชุมครั้งต่อไป และรวบรวมสาเหตุเชิงลึกของการเกิดอุบัติเหตุเพื่อนำสู่การกำหนดมาตรการในการแก้ไขปัญหาอย่างถูกต้องในระดับนโยบายระดับสูงต่อไป

กิจกรรมที่ 4 จัดเวทีประชุมอำเภอเพื่อวิเคราะห์กรณีศึกษา (Death case conference) เวิร์ระดับอำเภอ จำนวน 2 ครั้ง อำเภอเมืองสุรินทร์และอำเภอสังขะ เพื่อเสนอแนะวิธีการแก้ปัญหาเบื้องต้นให้กับพื้นที่ การปฏิบัติงานเชิงบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรและการวิเคราะห์จุดเสี่ยง จุดอันตรายในพื้นที่ เสนอแนวทางแก้ไขปัญหาเบื้องต้น และนำเสนอผลเชิงนโยบายแก่คณะกรรมการอำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด

กิจกรรมที่ 5 ประเมิน ทบทวน เอกสารสรุปผลงานและบริหารโครงการ

ก. ผลที่ได้ตามตัวชี้วัด หรือ เป้าหมายโครงการ

ผลที่คาดว่าจะได้รับ

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรของจังหวัดสุรินทร์ มีการประสานงานกันอย่างเป็นระบบ เกิดเครือข่ายการทำงาน ข้อมูลอุบัติเหตุจราจรได้รับการวิเคราะห์ และนำผลไปปรับใช้ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร

ตารางที่ 1 แสดงผลวิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุรายกรณีเชิงลึก

กรณีศึกษาที่	พาหนะ				พฤติกรรม			วิศวกรรมจราจร										
	จยย.	เก๋ง	กระบะ	อื่นๆ	เมาแล้ว ขับ	ไม่สวม หมวก	ประมาท	ถนน	ทางตรง	ทาง แยก	ทาง โค้ง	ป้ายเตือน		สัญญาณไฟจราจร		ไฟส่อง สว่าง		
												จัด เจน	ไม่ มี	มี/เปิด ปกติ	มี/ กระพริบ	มี	ไม่ มี	
1		✓	✓		✓					✓			✓				✓	
2	✓	✓				✓	✓		✓			✓					กลางวัน	✓
3	✓		✓			✓				✓			✓		✓		ไม่พอ	
4	✓		✓		✓	✓				✓			✓		✓		ไม่พอ	
5	✓				✓	✓			✓				✓				กลางวัน	✓
6			✓				✓			✓		✓					กลางวัน	✓
7		✓	✓		✓						✓	✓					กลางวัน	✓
8			✓		✓		✓			✓		✓			✓		✓	



ตารางที่ 2 แสดงรายละเอียดผลการดำเนินงานการเก็บรวบรวมข้อมูลรายกรณี

กรณีศึกษาที่	รายละเอียด	การปฏิบัติการ	ผลที่เกิด
1	<u>จุดเสี่ยง</u> ถนนมีลักษณะเป็นเนิน ทางร่วมทางแยก <u>สาเหตุ</u> เมาแล้วขับ	- ประสานองค์การบริหารส่วนตำบลทราบ และพิจารณาแก้ไขเบื้องต้น การติดตั้งไฟฟ้า ส่องสว่างและสัญญาณไฟกระพริบ - เน้นกวดขันวินัยจราจรจับเมาแล้วขับ	เกิดวาระจังหวัดสุรินทร์ ข้อ 2 เน้นกวดขัน พฤติกรรมเมาแล้วขับ
2	<u>จุดเสี่ยง</u> ถนนรองต่างระดับกับถนนหลัก <u>สาเหตุ</u> ปักจายนำสู่การเสียชีวิต คือ ไม่สวมหมวกนิรภัย	- ประสานแขวงการทาง - เน้นกวดขันวินัยจราจรจับไม่สวมหมวกนิรภัย	เกิดวาระจังหวัดสุรินทร์ ข้อ 3 เขตสวมหมวก นิรภัย 100 % สร้างวินัยจราจร
3	<u>จุดเสี่ยง</u> สภาพแวดล้อม สัญญาณไฟจราจร/แสงสว่าง <u>สาเหตุ</u> ปักจายนำสู่การเสียชีวิต คือ ไม่สวมหมวกนิรภัย	- ประสานเทศบาลเมืองสุรินทร์ดำเนินการ - เน้นกวดขันวินัยจราจรจับไม่สวมหมวกนิรภัย	- เทศบาลเมืองสุรินทร์จัดทำระบบไฟจราจรใหม่ ในงบประมาณหน้า อยู่ระหว่างเสนอขอขออนุมัติ - เกิดวาระจังหวัดสุรินทร์ ข้อ 3 เขตสวมหมวก นิรภัย 100 % สร้างวินัยจราจร
4	<u>จุดเสี่ยง</u> สภาพแวดล้อม สัญญาณไฟจราจร/แสงสว่าง <u>สาเหตุ</u> ปักจายนำสู่การเสียชีวิต คือ ไม่สวมหมวกนิรภัย	- ประสานเทศบาลเมืองสุรินทร์ดำเนินการ - เน้นกวดขันวินัยจราจรจับไม่สวมหมวกนิรภัย	- เทศบาลเมืองสุรินทร์จัดทำระบบไฟจราจรใหม่ ในงบประมาณหน้า อยู่ระหว่างเสนอขอขออนุมัติ - เกิดวาระจังหวัดสุรินทร์ ข้อ 3 เขตสวมหมวก นิรภัย 100 % สร้างวินัยจราจร
5	<u>จุดเสี่ยง</u> - <u>สาเหตุ</u> เมาแล้วขับ	เน้นกวดขันวินัยจราจรจับเมาแล้วขับ	เกิดวาระจังหวัดสุรินทร์ ข้อ 2 เน้นกวดขัน พฤติกรรมเมาแล้วขับ

กรณีศึกษาที่	รายละเอียด	การปฏิบัติการ	ผลที่เกิด
6	<u>จุดเสี่ยง</u> ถนนแคบ ไม่มีจุดกลับรถ <u>สาเหตุ</u> ขับรถโดยประมาท	เน้นการบังคับใช้กฎหมายเข้มข้น	เกิดวาระจังหวัดสุรินทร์ ข้อ 1 ดำรวจภูธร จังหวัดสุรินทร์ จัดชุดปฏิบัติการเคลื่อนที่และตั้ง ด่านจุดตรวจเข้มข้น
7	<u>จุดเสี่ยง</u> - <u>สาเหตุ</u> เมาแล้วขับ	เน้นกวดขันวินัยจราจรจับเมาแล้วขับ	เกิดวาระจังหวัดสุรินทร์ ข้อ 2 เน้นกวดขัน พฤติกรรมเมาแล้วขับ
8	<u>จุดเสี่ยง</u> - <u>สาเหตุ</u> เมาแล้วขับ	เน้นกวดขันวินัยจราจรจับเมาแล้วขับ	เกิดวาระจังหวัดสุรินทร์ ข้อ 2 เน้นกวดขัน พฤติกรรมเมาแล้วขับ

จากตารางที่ 1 และ 2 พบว่า การศึกษารายกรณี จำนวน 8 กรณี เพื่อนำสู่การวิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุเชิงลึกแบบสหสาขา เพื่อให้ การดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุจากราชจังหวัดสุรินทร์ มีการประสานงานกันอย่างเป็นระบบ เกิดเครือข่ายการทำงาน ข้อมูลอุบัติเหตุจากราชได้รับการวิเคราะห์ และนำผลไปปรับใช้ในการแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุจากราช นั้น

### ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 8 กรณี ดังนี้

**กรณีศึกษาที่ 1** เกิดเหตุวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2553 เวลา 04.00 น. ถนนสุรินทร์-ลำดวน กม.ที่ 12-13 มีผู้เสียชีวิต 1 ราย และบาดเจ็บ 5 คน รถเก๋งชนกับรถกระบะบรรทุกคนไปตลาดสดเทศบาลเมืองสุรินทร์ ปัจจัยความสำเร็จในการศึกษารายกรณีศึกษาที่ 1 เกิดจากผู้เสียชีวิตเป็นบุคลากรที่มีคุณค่าเป็นผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดสุรินทร์ จึงส่งผลต่อการทำงานกรณีศึกษากรณีที่ 1 อย่างไม่รู้ตัวในการนำสู่การศึกษารายกรณีที่ 1 (รายละเอียดการเกิดเหตุ ตามเอกสาร Case 1 ในภาคผนวก)

ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจากราชครั้งนี้ คือ เมาแล้วขับ วิเคราะห์สาเหตุ พบว่าพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถมีความเสี่ยงนำไปสู่อุบัติเหตุในครั้งนี้ ประเด็นเมาแล้วขับเป็นประเด็นนำไปสู่การกำหนดข้อสั่งการการเข้มงวดจริงจังในการบังคับใช้กฎหมายและกำหนดเป็น 1 ประเด็นในวาระจังหวัดสุรินทร์ วิเคราะห์สาเหตุจากถนนและสิ่งแวดล้อม สภาพถนนด้านวิศวกรรมจราจร พบว่า ถนนแคบ (รถสวนทาง 2 ช่องทาง) ไหล่ทางแคบ ก่อนจุดเกิดอุบัติเหตุจากราชเป็นเนินหลังเต่า

ปัญหาอุปสรรคที่พบ คือ องค์กรต้นสังกัดปฏิเสธการรายงานกรณีศึกษาดังกล่าวต่อที่ประชุมประจำเดือนระดับจังหวัด วิธีแก้ไขปัญหา ทีม MIS คณะทำงานโครงการ ปรับการนำเสนอในเวทีประชุมประจำเดือนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์

ผลการดำเนินการ : ที่ประชุมคณะทำงานศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ สั่งการ ให้แก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุ และสั่งการให้ทีม MIS ประสานองค์กรบริหารส่วนตำบลทราบ และพิจารณาแก้ไขเบื้องต้น การติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างและสัญญาณไฟกระพริบ ผลการดำเนินงาน องค์กรบริหารส่วนตำบลตาช้อง ยังไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากต้องนำสู่ข้อบัญญัติขององค์กรบริหารส่วนตำบลตาช้อง ในสมัยประชุมหรือปีต่อไป ทั้งนี้ เมื่อวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุเชิงลึกแล้ว พบว่าพฤติกรรมและปัจจัยเสี่ยงที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุอย่างแท้จริง คือ พฤติกรรมคน จากการเมาแล้วขับ ประเด็นนี้ นำสู่การรวบรวมข้อมูลให้ทีม MIS เน้นการดำเนินงานบังคับใช้กฎหมาย เมาแล้วขับ ให้มากขึ้น ซึ่งได้ถูกกำหนดอยู่ในวาระจังหวัดสุรินทร์ เรื่อง การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ข้อ 2 เน้นกวาดล้างพฤติกรรมเมาแล้วขับ และเน้นเจ้าหน้าที่ของรัฐปฏิบัติตนเป็นแบบอย่างแก่ประชาชน

**กรณีศึกษาที่ 2** เกิดเหตุวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2553 เวลา 11.20 น. หน้าโรงงานไม้ยูคา อ.สุรินทร์-จอมพระ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 214 ต.แกใหญ่ อ.เมืองสุรินทร์ จ.สุรินทร์ มีผู้เสียชีวิต 1 ราย รถจักรยานยนต์ถูกเฉี่ยวชนตกถนนตายคาที่ ลักษณะการเกิดเหตุ จากการแจ้งเหตุของผู้พบเห็นเหตุการณ์ รถจักรยานยนต์ถูกรถยนต์เบียดตกถนน ระหว่างนั้น รถจักรยานยนต์ได้ลงไปวิ่งอยู่ในถนนลูกรังและพยายามจะกลับขึ้นมาวิ่งบนถนนหลัก พบว่าไม่สามารถขึ้นมาได้ เนื่องจากถนนมีลักษณะสูงต่ำระดับมาก ส่งผลให้รถพลิกคว่ำ ศีรษะได้รับการกระแทกอย่างรุนแรง เพราะผู้ขับขี่ไม่สวมหมวกนิรภัย ทีม MIS นำเสนอกรณีศึกษา นี้ เพื่อสืบถามด้านวิศวกรรมจราจรและปัจจัยการเสียชีวิตของอุบัติเหตุครั้งนี้ จากพยานคน คือ ไม่สวมหมวกนิรภัย (รายละเอียดการเกิดเหตุ ตามเอกสาร Case 2 ในภาคผนวก)

วิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรครั้งนี้ จากปัจจัยเสี่ยงคน พบว่าพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ คือ ไม่สวมหมวกนิรภัย วิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงด้านถนนและสิ่งแวดล้อม พบว่า ถนนมีลักษณะต่างระดับของถนนหลักและถนนลูกรังสูงเกิน 5 เซนติเมตร ลักษณะการขับขี่ของผู้ขับขี่ไม่สามารถขับขี่ขึ้นกลับคืนบนถนนหลัก ด้านสิ่งแวดล้อม สภาพโดยรอบประมาณ 20 เมตร มีรถบรรทุกสิบล้อจอดอยู่ไหล่ถนน ปัจจัยเสี่ยงของรถ พบว่าสภาพการใช้งานของรถนานกว่า 10 ปี และเป็นรถที่ผู้เสียชีวิตไม่ได้ใช้เป็นประจำ

วิธีแก้ไขปัญหา ทีม MIS ลงพื้นที่สำรวจสภาพแวดล้อม นำข้อเสนอเข้าสู่ที่ประชุมคณะทำงานศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ แจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบปัญหา ด้านวิศวกรรมจราจรไม่ได้ดำเนินการปรับ เนื่องจากระดับดังกล่าวอยู่ในค่ามาตรฐานของวิศวกรรมจราจร พฤติกรรมผู้ขับขี่ นำสู่การรวบรวมข้อมูลของทีม จากสถิติการเก็บข้อมูลผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ตรงกัน คือ ไม่สวมหมวกนิรภัย

ปัญหาอุปสรรคที่พบ คือ การเก็บข้อมูลกรณีศึกษาไม่พบปัญหา การจัดเก็บและการสัมภาษณ์ ผลการดำเนินการ : ที่ประชุมคณะทำงานศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ ตั้งการการบังคับใช้กฎหมายเข้มข้น และเก็บรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจราจรกรณีศึกษาที่ 2 สู่ระบบข้อมูล การเก็บภาพผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยและประสบอุบัติเหตุจราจรที่สูงขึ้น ทีม MIS เก็บข้อมูลและนำสู่กระบวนการกำหนดอยู่ในวาระจังหวัดสุรินทร์ เรื่อง การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ข้อ 3 กำหนดให้สถานีราชการทุกแห่งเป็นพื้นที่สวมหมวกนิรภัยครบ 100 % เพื่อสร้างวินัยจราจรให้แก่ประชาชนอย่างง่าย ๆ

**กรณีศึกษาที่ 3** เกิดเหตุวันที่ 16 มีนาคม 2553 เวลา 04.00 น. บริเวณแยกหลักเมือง ถนนหลักเมือง เขตเทศบาลเมืองสุรินทร์ มีผู้เสียชีวิต ๑ จุดเกิดเหตุ 1 ราย และบาดเจ็บ 1 คน ลักษณะการเกิดเหตุรถ กระบะชนท้ายรถจักรยานยนต์แล้วหนี กรณีการเสียชีวิต เนื่องจากผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย อุบัติเหตุครั้งนี้ จากพยานคน คือ ไม่สวมหมวกนิรภัย และผู้ขับขี่รถยนต์ประมาณไม่มีวินัยในการขับขี่ (รายละเอียดการเกิดเหตุ ตามเอกสาร Case 3 ในภาคผนวก)

วิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรครั้งนี้ จากปัจจัยเสี่ยงคน พบว่าพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่คือ ไม่สวมหมวกนิรภัย วิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงด้านถนนและสิ่งแวดล้อม พบว่า ถนนปกติ สภาพแวดล้อม สัญญาณไฟจราจรเปิดเป็นไฟกระพริบ แสงสว่างน้อย

วิธีแก้ไขปัญหา ทีม MIS ลงพื้นที่สำรวจสภาพแวดล้อม นำข้อเสนอเข้าสู่ที่ประชุมคณะทำงานศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ จังหวัดสุรินทร์ทราบปัญหา ด้านวิศวกรรมจราจร ได้รับแจ้งจากเทศบาลเมืองสุรินทร์ สัญญาณไฟจราจรอยู่ระหว่างดำเนินการวางระบบใหม่ทั้งหมด และไฟส่องสว่าง พฤติกรรมผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ เน้นการสวมหมวกนิรภัย นำข้อมูลสู่ระบบผลักดันให้เกิดการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้น

ปัญหาอุปสรรคที่พบ คือ การเก็บข้อมูลกรณีศึกษาไม่พบปัญหา การจัดเก็บและการสัมภาษณ์ผลการดำเนินการ : ที่ประชุมคณะทำงานศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์สั่งการการบังคับใช้กฎหมายเข้มข้น และเก็บรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจราจรกรณีศึกษาที่ 3 สู่ระบบข้อมูล การเก็บภาพผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยและประสบอุบัติเหตุจราจรมีสูงขึ้น ทีม MIS เก็บข้อมูลและนำสู่กระบวนการกำหนดอยู่ในวาระจังหวัดสุรินทร์ เรื่อง การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ข้อ 3 กำหนดให้สถานที่ราชการทุกแห่งเป็นพื้นที่สวมหมวกนิรภัยครบ 100 % เพื่อสร้างวินัยจราจรให้แก่ประชาชนอย่างง่าย ๆ

**กรณีศึกษาที่ 4** เกิดเหตุวันที่ 4 เมษายน 2553 เวลา 03.00 น. บริเวณสี่แยกวัดหนองบัว เขตเทศบาลเมืองสุรินทร์ อ.เมืองสุรินทร์ จ.สุรินทร์ ลักษณะการเกิดเหตุ รถจักรยานยนต์ถูกรถปิกอัพเฉี่ยวชนแล้วหนี มีผู้เสียชีวิต ๑ จุดเกิดเหตุ 1 ราย บาดเจ็บ 1 คน กรณีการเสียชีวิต เนื่องจากผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย อุบัติเหตุครั้งนี้ จากพฤติกรรมคน คือ ไม่สวมหมวกนิรภัย และผู้ขับขี่รถปิกอัพประมาทไม่มีวินัยในการขับขี่ (รายละเอียดการเกิดเหตุ ตามเอกสาร Case 4 ในภาคผนวก)

วิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรครั้งนี้ จากปัจจัยเสี่ยงคน พบว่าพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่คือ ไม่สวมหมวกนิรภัย วิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงด้านถนนและสิ่งแวดล้อม พบว่า ถนนปกติ สภาพแวดล้อม สัญญาณไฟจราจรเปิดเป็นไฟกระพริบ

วิธีแก้ไขปัญหา ทีม MIS ลงพื้นที่สำรวจสภาพแวดล้อม นำข้อเสนอเข้าสู่ที่ประชุมคณะทำงานศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ จังหวัดสุรินทร์ทราบปัญหา ด้านวิศวกรรมจราจร ได้รับแจ้งจากเทศบาลเมืองสุรินทร์ สัญญาณไฟจราจรอยู่ระหว่างดำเนินการวางระบบใหม่ทั้งหมด พฤติกรรมผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ เน้นการสวมหมวกนิรภัย นำข้อมูลสู่ระบบผลักดันให้เกิดการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้น

ปัญหาอุปสรรคที่พบ คือ การเก็บข้อมูลกรณีศึกษาไม่พบปัญหา การจัดเก็บและการสัมภาษณ์ผลการดำเนินการ : ที่ประชุมคณะทำงานศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์สั่งการการบังคับใช้กฎหมายเข้มข้น และเก็บรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจราจรกรณีศึกษาที่ 4 สู่ระบบข้อมูล การเก็บภาพผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยและประสบอุบัติเหตุจราจรมีสูงขึ้น ทีม MIS เก็บข้อมูลและนำสู่กระบวนการ

กำหนดอยู่ในวาระจังหวัดสุรินทร์ เรื่อง การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ข้อ 3 กำหนดให้สถานที่ราชการทุกแห่งเป็นพื้นที่สวมหมวกนิรภัยครบ 100 % เพื่อสร้างวินัยจราจรให้แก่ประชาชนอย่างง่าย ๆ

**กรณีศึกษาที่ 5** เกิดเหตุวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2553 เวลา 09.30 น. บริเวณแยกนาบัว ถนนสุรินทร์-ปราสาท อ.เมืองสุรินทร์ จ.สุรินทร์ ลักษณะการเกิดเหตุ รถจักรยานยนต์พุ่งชนหลักนำทางมีผู้เสียชีวิต ๑ คน เกิดเหตุ อุบัติเหตุครั้งนี้ จากพฤติกรรมคน คือ เมาแล้วขับและไม่สวมหมวกนิรภัย (รายละเอียดการเกิดเหตุ ตามเอกสาร Case 5 ในภาคผนวก)

วิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรครั้งนี้ จากปัจจัยเสี่ยงคน พบว่าพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่คือ เมาแล้วขับและไม่สวมหมวกนิรภัย จากการลงพื้นที่สำรวจข้อมูลเชิงระบบโครงสร้างของชุมชน ชักถามเพื่อนบ้านและคนในพื้นที่ ให้คำตอบคล้าย ๆ กันว่า “การดื่มสุราเพื่อความสุข” ทั้งนี้ พบต่อไปอีกว่าการดื่มสามารถดื่มได้ทุกเมื่อทุกเวลา และจะพบคนที่ดื่มสุราเดินตามถนนในหมู่บ้านสัญจรไป-มา ในชุมชนเป็นปกติ ดังนั้น การเก็บรวบรวมและการเชื่อมข้อมูลนี้ ควรนำสู่การเชื่อมโยงข้อมูลของคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ระดับจังหวัดต่อไป จากการวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงด้านถนนและสิ่งแวดล้อม พบว่า ปกติ

วิธีแก้ไขปัญหา ทีม MIS ลงพื้นที่สำรวจสภาพแวดล้อม นำข้อเสนอเข้าสู่ที่ประชุมคณะทำงานศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ ไม่พบปัญหาด้านวิศวกรรมจราจร พฤติกรรมคน วิธีแก้ไขเน้นตรวจจับเมาแล้วขับ นำข้อมูลสู่ระบบผลักดันให้เกิดการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้น

ปัญหาอุปสรรคที่พบ คือ การเก็บข้อมูลกรณีศึกษานี้ ไม่พบปัญหา การจัดเก็บและการสัมภาษณ์ผลการดำเนินการ : ที่ประชุมคณะทำงานศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ ตั้งการการบังคับใช้กฎหมายเข้มข้น และเก็บรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจราจรกรณีศึกษาที่ 5 สู่ระบบข้อมูล พบว่าพฤติกรรมและปัจจัยเสี่ยงที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุอย่างแท้จริง คือ พฤติกรรมคน จากการเมาแล้วขับ ประเด็นนี้ นำสู่การรวบรวมข้อมูลให้ทีม MIS เน้นการดำเนินงานบังคับใช้กฎหมาย เมาแล้วขับ ให้มากขึ้น ซึ่งได้ถูกกำหนดอยู่ในวาระจังหวัดสุรินทร์ เรื่อง การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ข้อ 2 เน้นกวาดล้างพฤติกรรมเมาแล้วขับ และเน้นเจ้าหน้าที่ของรัฐปฏิบัติคนเป็นแบบอย่างแก่ประชาชน นำเสนอในเวทีประชุมคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จังหวัดสุรินทร์

**กรณีศึกษาที่ 6** เกิดเหตุวันที่ 25 มิถุนายน 2553 เวลา 09.30 น. บริเวณถนนสุรินทร์-บุรีรัมย์ หลักกิโลเมตรที่ 8 ต.คอโค อ.เมืองสุรินทร์ จ.สุรินทร์ เหตุเกิดเวลาประมาณ 09.30 น. มีผู้เสียชีวิต ๑ คน ที่เกิดเหตุจำนวน 1 ราย และบาดเจ็บ 4 ราย รวมจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บในเหตุการณ์ครั้งนี้ 5 ราย (รายละเอียดการเกิดเหตุ ตามเอกสาร Case 6 ในภาคผนวก)

วิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรครั้งนี้ จากปัจจัยเสี่ยงด้านถนนและสภาพแวดล้อม พบว่าถนนแคบ ไม่มีจุดกลับรถ ถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 226 เป็นถนนแบบการเดินรถสวนทาง ความกว้างของไหล่ทางข้างละ 50 เซนติเมตร ผิวจราจร 7 เมตร ในกรณีการเกิดเหตุ เนื่องจากรถกระบะคันที่ 1 อยู่ระหว่างกลางถนนรอเลี้ยวขวา ขณะนั้นมีรถยนต์อีกคันหยุดรออยู่ด้านหลังแต่ไม่ได้เลี้ยวเป็นลักษณะการชะลอ

เพื่อจะตรงไป ระหว่างนี้ มีรถกระบะคันที่ 2 ไม่ระวัง จึงพยายามแซงขึ้นหน้ารถยนต์ที่ชะลอ ทำให้รถกระบะคันที่ 2 พุ่งชนรถกระบะคันที่ 1 อย่างแรง วิเคราะห์เชิงระบบวิศวกรรมจราจร ควรจัดให้มีจุดกลับรถหรือขยายผิวจราจรบริเวณทางร่วมทางแยก พุทธิกรรมคน ประมาท

วิธีแก้ไขปัญหา ทีม MIS ลงพื้นที่สำรวจสภาพแวดล้อม นำข้อเสนอเข้าสู่ที่ประชุมคณะทำงานศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนจังหวัดสุรินทร์ ด้านวิศวกรรมจราจร นำเสนอการปรับปรุงแก้ไขสายทาง พบข้อเสนออยู่ระหว่างการปรับปรุงถนนสาย 226 ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2554 เป็นถนนเดินรถแบบ 4 ช่องทาง จัดให้มีเกาะกลางถนนบริเวณเขตชุมชน พุทธิกรรมคน วิธีแก้ไขเน้นการตั้งด่านจุดตรวจ เพื่อกระตุ้นผู้สัญจรไป-มา ลดความประมาทของผู้ใช้รถใช้ถนน เกิดวาระจังหวัดสุรินทร์ ข้อ 1 ดำรวจภูธรจังหวัดสุรินทร์ จัดชุดปฏิบัติการเคลื่อนที่และตั้งด่านจุดตรวจเข้มข้น

ปัญหาอุปสรรคที่พบ คือ การเก็บข้อมูลกรณีศึกษาไม่พบปัญหา การจัดเก็บและการสัมภาษณ์ ผลการดำเนินการ : ที่ประชุมคณะทำงานศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนจังหวัดสุรินทร์ สั่งการการบังคับใช้กฎหมายเข้มข้น และเก็บรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจากรถกรณีศึกษาที่ 6 สู่ระบบข้อมูล พบว่า พุทธิกรรมและปัจจัยเสี่ยงที่นำสู่การเกิดอุบัติเหตุอย่างแท้จริง คือ พุทธิกรรมคน เกิดวาระจังหวัดสุรินทร์ ข้อ 1 ดำรวจภูธรจังหวัดสุรินทร์ จัดชุดปฏิบัติการเคลื่อนที่และตั้งด่านจุดตรวจเข้มข้น ด้านวิศวกรรมจราจร นำเสนอการปรับปรุงแก้ไขถนนสาย 226 เป็น 4 ช่องจราจร ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2554

**กรณีศึกษาที่ 7** เกิดเหตุวันที่ 18 กรกฎาคม 2553 เวลา 15.30 น. บริเวณถนนสายโชคชัย -เดชอุดม หลักกิโลเมตรที่ 147 บริเวณโค้งบ้านขาว ม.12 ต.ตาเบา อ.ปราสาท จ.สุรินทร์ มีผู้เสียชีวิต ๓ ที่เกิดเหตุจำนวน 1 ราย และเสียชีวิตขณะรับการรักษา 1 ราย รวมจำนวนผู้เสียชีวิตในเหตุการณ์ครั้งนี้ 2 ราย บาดเจ็บสาหัส 1 ราย และบาดเจ็บเล็กน้อย 2 ราย (รายละเอียดการเกิดเหตุ ตามเอกสาร Case 7 ในภาคผนวก)

ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจากรถครั้งนี้ คือ เมาแล้วขับ วิเคราะห์สาเหตุ พบว่าพฤติกรรมของผู้ขับที่รถมีความเสี่ยงนำสู่อุบัติเหตุในครั้งนี้ ประเด็นเมาแล้วขับเป็นประเด็นนำสู่การกำหนดข้อสั่งการการเข้มงวดจริงจังในการบังคับใช้กฎหมายและกำหนดเป็นหนึ่งประเด็นในวาระจังหวัดสุรินทร์ วิเคราะห์สาเหตุจากถนน ไม่พบปัญหา

ปัญหาอุปสรรคที่พบ คือ ไม่พบปัญหา

ผลการดำเนินการ : ที่ประชุมคณะทำงานศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนจังหวัดสุรินทร์ สั่งการ จากการวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุเชิงลึกแล้ว พบว่าพฤติกรรมและปัจจัยเสี่ยงที่นำสู่การเกิดอุบัติเหตุอย่างแท้จริง คือ เมาแล้วขับ ประเด็นนี้ นำสู่การรวบรวมข้อมูลให้ทีม MIS เน้นการดำเนินงานบังคับใช้กฎหมาย เมาแล้วขับ ให้มากขึ้น ซึ่งได้ถูกกำหนดอยู่ในข้อเสนอเชิงนโยบาย วาระจังหวัดสุรินทร์ เรื่อง การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ข้อ 2 เน้นกวาดล้างพฤติกรรมเมาแล้วขับ และเน้นเจ้าหน้าที่ของรัฐปฏิบัติตนเป็นแบบอย่างแก่ประชาชน

**กรณีศึกษาที่ 8** เกิดเหตุวันที่ 21 พฤษภาคม 2553 เวลา 03.30 น. เกิดอุบัติเหตุรถ กระบะชนรถ กระบะมีผู้เสียชีวิต ๓ ที่เกิดเหตุ และบาดเจ็บจำนวนมาก ที่บริเวณถนนสุรินทร์-จอมพระ หลักกิโลเมตรที่ 4-5 บ้านแกใหญ่ ต.แกใหญ่ อ.เมืองสุรินทร์ จ.สุรินทร์ เหตุเกิดเวลาประมาณ 03.30 น. มีผู้เสียชีวิต ๓ ที่เกิดเหตุ จำนวน 2 ราย และบาดเจ็บ 6 ราย รวมจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บในเหตุการณ์ครั้งนี้ 8 ราย (รายละเอียดการเกิดเหตุ ตามเอกสาร Case 8 ในภาคผนวก)

ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจากรางครั้งนี้ คือ เมาแล้วขับ วิเคราะห์สาเหตุ พบว่าพฤติกรรมของผู้ขับที่รถ มีความเสี่ยงนำไปสู่อุบัติเหตุในครั้งนี้ ประเด็นเมาแล้วขับเป็นประเด็นนำสู่การกำหนดข้อสั่งการการเข้มงวดจริงจัง ในการบังคับใช้กฎหมายและกำหนดเป็นหนึ่งในประเด็นในวาระจังหวัดสุรินทร์ วิเคราะห์สาเหตุจากถนน ไม่พบ ปัญหา

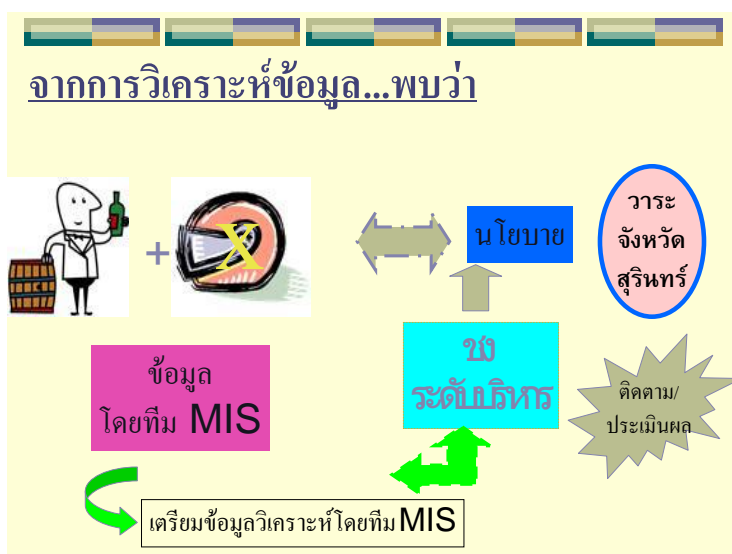
ปัญหาอุปสรรคที่พบ คือ ไม่พบปัญหา

ผลการดำเนินการ : ที่ประชุมคณะทำงานศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ สั่งการ จากการวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุเชิงลึกแล้ว พบว่าพฤติกรรมและปัจจัยเสี่ยงที่นำสู่การเกิด อุบัติเหตุอย่างแท้จริง คือ เมาแล้วขับ ประเด็นนี้ นำสู่การรวบรวมข้อมูลให้ทีม MIS เน้นการดำเนินงานบังคับ ใช้กฎหมาย เมาแล้วขับ ให้มากขึ้น ซึ่งได้ถูกกำหนดอยู่ในข้อเสนอเชิงนโยบาย วาระจังหวัดสุรินทร์ เรื่อง การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ข้อ 2 เน้นกวาดล้างพฤติกรรมเมาแล้วขับ และเน้นเจ้าหน้าที่ของรัฐปฏิบัติ ตนเป็นแบบอย่างแก่ประชาชน

**ข. ผลอื่น ๆ ที่ได้นอกเหนือจากเป้าหมาย/ที่คาดการณ์ไว้**

1. เกิดทีมงาน ภาควิเคราะห์แบบสหสาขา เกะคิดเชิงสัมพันธ์แนวราบซึ่งส่งผลให้เกิดการปฏิบัติงานที่ยั่งยืน
2. ระดับบริหารและผู้กำหนดนโยบายให้ความสำคัญและร่วมในเวทีอย่างเกะคิด
3. เกิดผลต่อเนื่อง เชิงนโยบาย กำหนดให้อุบัติเหตุทางถนนเป็นประเด็นในการประชุมทุกครั้งของจังหวัด/อำเภอ

ภาพ





ผลที่เกิดความคาดหมาย “วาระจังหวัดสุรินทร์”



ประกาศจังหวัดสุรินทร์

เรื่อง วาระจังหวัดสุรินทร์ “ด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน”

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญของทุกประเทศทั่วโลกและประเทศไทย องค์การอนามัยโลก (WHO) ประมาณการว่า ในแต่ละปีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทั่วโลกกว่า ๑.๒ ล้านคน บาดเจ็บและพิการกว่า ๕๐ ล้านคน ในจำนวนนี้เป็นเด็กและเยาวชนจำนวนมากและอุบัติเหตุกว่าร้อยละ ๕๐ เกิดกับผู้ใช้รถจักรยานยนต์และคนเดินถนน เกิดเป็นความเสียหายทางเศรษฐกิจร้อยละ ๑-๑.๕ ของรายได้รวม ความสำคัญของเรื่องนี้ ทำให้ทุกภาคส่วนร่วมกันผลักดันให้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นวาระสำคัญที่ทุกประเทศจะต้องให้ความสำคัญและเร่งดำเนินการแก้ไข โดยตั้งเป้าลดผู้เสียชีวิตลงครึ่งหนึ่งในทศวรรษหน้า

จังหวัดสุรินทร์เป็นหนึ่งในจังหวัดที่มีอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรสูง จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจร ปี ๒๕๔๘ - ๒๕๕๑ พบว่า อัตราการบาดเจ็บด้วยอุบัติเหตุจราจรต่อแสนประชากรเท่ากับ ๘๘๔.๒ , ๑,๐๖๘.๓ และ ๑,๑๐๑.๘ ตามลำดับ ส่วนอัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากร ปี ๒๕๔๘ - ๒๕๕๑ คิดเป็น ๒๑.๑ , ๒๐.๓ , ๑๘.๐ ตามลำดับ ทั้งนี้ พบว่าสาเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่ คือ เมาแล้วขับและการไม่สวมหมวกนิรภัย

ในการนี้ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ พบว่าปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญและสร้างความสูญเสียให้แก่ชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนสูงเป็นอันดับต้น ๆ ของจังหวัดสุรินทร์เช่นกัน ดังนั้น เพื่อลดความสูญเสียและสร้างพฤติกรรมที่ถูกต้องให้แก่ประชาชน จังหวัดสุรินทร์ จึงประกาศให้การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเป็นวาระจังหวัดสุรินทร์ โดยเน้นหนักและถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด ดังนี้

๑. จังหวัดสุรินทร์ มอบหมายให้ตำรวจภูธรจังหวัดสุรินทร์ดำเนินการบังคับใช้กฎหมายอย่างเต็มที่ ทั้งรูปแบบบุคคลเคลื่อนที่เร็วและจุดตรวจถอย เพื่อเฝ้าระวังและสร้างความตระหนักในการกระทำผิดกฎหมายจราจรให้แก่ประชาชน
๒. กำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐปฏิบัติตัวให้เป็นตัวอย่างที่ดีในเรื่องวินัยจราจร ให้นำหน่วยงานควบคุมดูแลไม่ให้ข้าราชการหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐกระทำผิดกฎและวินัยจราจร โดยเน้นหนักพฤติกรรมเมาแล้วขับเป็นสำคัญ เพื่อเป็นแบบอย่างที่ดีให้แก่ประชาชนทั่วไป
๓. กำหนดให้สถานที่ราชการทุกแห่งเป็นพื้นที่สวมหมวกนิรภัยครบ ๑๐๐ %
๔. กำหนดให้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นประเด็นแรกของการประชุมประจำเดือนระดับจังหวัดและระดับอำเภอเป็นประเด็นสำคัญ
๕. ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทุกแห่ง จัดกิจกรรมณรงค์หรือสนับสนุนดำเนินงานประมาณในการดำเนินงานด้านป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่อง

จึงประกาศมาเพื่อทราบและถือปฏิบัติโดยทั่วกัน

ประกาศ ณ วันที่ 19 พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๕๓

(นายระพี ผ่องบุพกิจ)

ผู้ว่าราชการจังหวัดศรีสะเกษ รักษาการแทน

ผู้ว่าราชการจังหวัดสุรินทร์

### บทที่ 3

#### ข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนา

จากการดำเนินงานโครงการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรจังหวัดสุรินทร์ ระยะเวลาดำเนินการเริ่มเดือน มกราคม 2553 ถึง วันสิ้นสุดสัญญา กรกฎาคม 2553 ทั้งนี้ แจ้งปรับกรอบการดำเนินงานให้สามารถดำเนินงานทุกกิจกรรมและรายงานฉบับสมบูรณ์โครงการให้แล้วเสร็จภายใน 15 กันยายน 2553 พบข้อเสนอแนะและข้อสังเกตดังนี้

1. ด้านการบริหารโครงการ
2. ด้านงบประมาณ
3. ด้านบุคลากร / ภาพรวมทีมภาคีเครือข่าย
4. ด้านอุปกรณ์และเครื่องมือ

#### ข้อเสนอแนะ/ข้อสังเกตด้านการบริหารโครงการ

1. การสร้างทีมแบบสหสาขาวิชาชีพ<sup>1</sup> ในกรอบแผนงานโครงการ MIS ควรเป็นรูปแบบองค์กรภาคเอกชน มีการบริหารงานรวดเร็ว ทันต่อสถานการณ์
2. ควรลดขั้นตอนการบริหารแบบราชการ
3. ควรสร้างทีมสหสาขา เป็นระบบอิสระ ปฏิบัติงานได้ทันที มีการบริหารงบประมาณอย่างอิสระ
4. การบริหารโครงการแบบภาคีเครือข่าย เน้นการทำอะไรให้ทีมเกิดจิตอาสา มากกว่าการปฏิบัติหน้าที่ด้วยภารกิจองค์กร

เช่น ในการบริหารโครงการที่เป็นอิสระ กรณีเกิดอุบัติเหตุทางถนน ที่เป็นไปตามค่านิยม ทีม MIS สามารถปฏิบัติการได้ทันทีเหมือนชุดเคลื่อนที่เร็ว หรือชุดปฏิบัติการของหน่วยกู้ชีพ มีเครื่องมือ อุปกรณ์ พาหนะ และงบประมาณพร้อมในการลงพื้นที่เก็บ case

#### ข้อเสนอแนะ/ข้อสังเกตด้านงบประมาณ

1. การจัดสรรงบประมาณรวดเร็ว ถูกต้องและตรวจสอบได้
2. ลดขั้นตอนการเบิกจ่ายตามระบบราชการ
3. จัดสรรงบประมาณโดยไม่ยึดองค์กรหลักแต่ยึดความปลอดภัยของประชาชนเป็นสำคัญ

#### เชิงอรรถ

ทีมแบบสหสาขาวิชาชีพ<sup>1</sup> หมายความว่า รูปแบบการรวมทีมจากหลายสาขาวิชาชีพที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ตำรวจ พยาบาล นักวิชาการ วิศวกร นักประชาสัมพันธ์ ภาคประชาชน เป็นต้น

**ข้อเสนอแนะ/ข้อสังเกตด้านบุคลากร / ภาควิชาเครือข่าย**

1. เกิดการรวมตัวอย่างเจียบนำสู่ระดับนโยบาย รูปแบบการรวมตัวแบบความสัมพันธ์แนวราบ และ แนวตั้งด้านบริหารงานนโยบาย
2. การมอบขวัญกำลังใจให้แก่ผู้ปฏิบัติงาน
3. การต่อเนื่องของทีม การเกาะติดของแต่ละบุคคล เป็นปัจจัยนำสู่ความสำเร็จของทีม สิ่งที่ยากยิ่งกว่า คือ ทำอย่างไรให้พบบคนที่เกาะติด และมีจิตอาสาจริง ๆ เพราะงานอุบัติเหตุจราจรไม่ใช่สิ่งที่ย่าง
4. เนื่องจากสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเป็นหน่วยงานประสาน ไม่ใช่หน่วยงานต้นของข้อมูล ส่งผลให้การเก็บข้อมูลไม่ครบ ข้อเสนอเพื่อการจัดทำโครงการในขั้นตอนต่อไป ควรให้หน่วยงานที่มีข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนเป็นเจ้าภาพหลัก
5. ควรจัดให้มีการฝึกอบรมทีม MIS ก่อนการปฏิบัติงานโครงการ เช่น การฝึกเขียนรายงาน case การฝึกนำเสนอ case และการจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์

**ข้อเสนอแนะ/ข้อสังเกต ด้านอุปกรณ์และเครื่องมือ**

1. จากการดำเนินงาน พบว่า พาหนะในการลงพื้นที่ไม่มี วิธีแก้ไขปัญหา ทีม MIS เสนอปรับการนำรถยนต์ส่วนตัวหรือรถยนต์ราชการของหน่วยงานที่มีความพร้อมในการลงพื้นที่แทน
2. ทีมสืบสวนอุบัติเหตุจราจร ควรจัดชุดเครื่องมือพร้อมลงพื้นที่ได้ทุกเมื่อ

บทที่ 4

บทสรุปสังเคราะห์ถอดบทเรียนและนำไปใช้

บทสรุปสังเคราะห์ถอดบทเรียนและนำไปใช้

โครงการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรจังหวัดสุรินทร์ เป็นโครงการแรกในเชิงบูรณาการ การวิเคราะห์สาเหตุอุบัติเหตุจราจรเชิงลึก โดยเน้นการบูรณาการแบบสหสาขาวิชาชีพ เพื่อให้มีการบูรณาการด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุจราจรในภาพรวมของจังหวัด การศึกษาปัญหา สาเหตุและปัจจัยของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในเชิงลึก และเพื่อนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาวิเคราะห์ไปนำเสนอ เพื่อนำไปใช้ในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรของจังหวัดสุรินทร์อย่างเป็นระบบ มีปัจจัยที่นำสู่ความสำเร็จของโครงการ ดังนี้

1. ระดับบริหารให้ความสำคัญ ได้แก่ ผู้ว่าราชการจังหวัดสุรินทร์ ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดสุรินทร์ มีข้อสั่งการและกำหนดนโยบายการดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนชัดเจน ยกตัวอย่างเช่น จังหวัดสุรินทร์ ได้ดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนตามยุทธศาสตร์เน้นหนัก 5 ด้าน<sup>1</sup> จัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ คำสั่งจังหวัดสุรินทร์ที่ 1274 / 2552 ลงวันที่ 9 กรกฎาคม 2552 เรื่องแต่งตั้งคณะกรรมการอำนวยการและคณะทำงานศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ เพื่อความเหมาะสม คณะกรรมการอำนวยการ ศปถ.จ.สุรินทร์ ประกอบด้วย ผู้ว่าราชการจังหวัดสุรินทร์ ผู้อำนวยการศูนย์ฯ รองผู้ว่าราชการจังหวัดสุรินทร์ (1) (2) และ (3) รองผู้อำนวยการศูนย์ฯ และ หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสุรินทร์ กรรมการและเลขานุการศูนย์ฯ ทั้งนี้ ศปถ.จ.สุรินทร์ ได้แต่งตั้งคณะทำงาน เพื่อปฏิบัติงานตามยุทธศาสตร์หลัก 5 ด้าน คณะทำงานประกอบด้วย ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดสุรินทร์ หัวหน้าคณะทำงาน นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดสุรินทร์ รองหัวหน้าคณะทำงาน และ หัวหน้า สนง.ปภ.จ.สุรินทร์ เลขานุการคณะทำงาน โดยคณะทำงานได้ดำเนินการประชุมคณะทำงานเป็นประจำทุกเดือน โดยผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดสุรินทร์ เป็นประธานการประชุมเพื่อปรึกษาและหารือแนวทางแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ด้านจุดเสี่ยง การศึกษารายกรณี และการกำกับดูแลการปฏิบัติหน้าที่อย่างจริงจังของทุกฝ่าย เพื่อปรับแก้ปัญหาดังกล่าวได้อย่างทันที ด้วยการแสดงบทบาทผู้บริหาร กำหนดแผนงานมาตรการอย่างจริงจัง

2. ทีมภาคีเครือข่ายที่เกาะติดแนวราบ ทั้ง 5 ยุทธศาสตร์หลัก คือ ด้านบังคับใช้กฎหมาย (ตำรวจภูธรจังหวัดสุรินทร์) ด้านวิศวกรรมจราจร (สำนักงานแขวงทางหลวงสุรินทร์) ด้านการศึกษาและประชาสัมพันธ์ (สำนักงานขนส่งจังหวัดสุรินทร์, สถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทยจังหวัดสุรินทร์) ด้านบริการการแพทย์ฉุกเฉิน (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสุรินทร์, โรงพยาบาลจังหวัดสุรินทร์) และด้านการประเมินผล (มหาวิทยาลัยราชภัฏสุรินทร์, สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสุรินทร์) และหน่วยงานอื่น ๆ

เชิงอรรถ

ยุทธศาสตร์ 5 ด้าน<sup>1</sup> ได้แก่ ด้านบังคับใช้กฎหมาย ด้านวิศวกรรมจราจร ด้านการศึกษาและประชาสัมพันธ์ ด้านบริการการแพทย์ฉุกเฉิน และด้านประเมินผล

ในรูปแบบคำสั่งคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ อีก 20 หน่วยงาน  
บทสรุปของการเกิดวาระจังหวัดสุรินทร์ ทำอย่างไรให้จังหวัดประกาศ เรื่อง การป้องกันและลด  
อุบัติเหตุทางถนนเป็น “วาระจังหวัด” มีปัจจัยนำสู่ความสำเร็จและกระบวนการดังนี้

1. จุดเริ่มต้นจากการประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดเป็นประจำทุกเดือน มีการนำเสนอสถิติการเสียชีวิต บาดเจ็บ จำนวนคดี จำนวนการจับกุมตามมาตรการนำเสนอในรูปแบบเชิงปริมาณเป็นประจำ
2. นำสู่การนำเสนอในรูปแบบ ราชกรณีศึกษา โดยทีม MIS นับจากการประชุมประจำเดือน มีนาคม 2553 ใน case ที่ 1 จุดประกายการกำหนดวาระจังหวัดสุรินทร์ เริ่มจากประธานการประชุม คือ ผู้บังคับการตำรวจจราจรจังหวัดสุรินทร์ มีความตั้งใจในการเน้นย้ำการปฏิบัติงานเชิงโครงสร้างองค์กรที่ทุกภาคส่วนได้มีส่วนร่วมกันในการปฏิบัติงานอย่างจริงจัง คาดว่า จะสามารถลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุจราจรได้จริง และเรียกร้องให้คณะกรรมการจากทุกหน่วยงานร่วมกันทำงานครั้งนี้อย่างจริงจัง โดยยึดหลักของให้ทุกท่านร่วมกันทำบุญปล่อยชีวิตคนไม่ให้คนเหล่านั้นประสบอุบัติเหตุก่อนวัยอันควร จากแรงผลักดันเชิงนโยบาย ที่ประชุมเห็นชอบ
3. นำเสนอต่อผู้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ (ผู้ว่าราชการจังหวัดสุรินทร์) เห็นชอบตามมติคณะกรรมการ โดยประกาศ วาระจังหวัดสุรินทร์ เรื่อง การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน กำหนดแนวทางปฏิบัติ 5 ข้อ คือ 1) เน้นการบังคับใช้กฎหมาย 2) การตรวจจับผู้ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงมาแล้วจับ เน้นกลุ่มเจ้าหน้าที่ของรัฐก่อน เพื่อเป็นแบบอย่างต่อประชาชน 3) ให้สถานี่ราชการเป็นเขตควบคุมการสวมหมวกนิรภัย 100% 4) กำหนดประเด็นอุบัติเหตุทางถนนเป็นประเด็นในการประชุมประจำเดือนระดับจังหวัดและระดับอำเภอ และ 5) ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทุกแห่ง จัดกิจกรรมณรงค์หรือสนับสนุนด้านงบประมาณในการดำเนินงานด้านป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่อง (รายละเอียดในภาคผนวก รายงานการประชุม ประจำเดือนเมษายน 2553 และพฤษภาคม 2553 )
4. การประเมินผล เน้นการติดตามประเมินผลมีการกำกับดูแลโดยคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ และติดตามเป็นประจำในการประชุมประจำเดือน
5. ปัจจัยหลักสู่ความสำเร็จอีกปัจจัยสำคัญ คือ การบริหารงานแนวราบ การสร้างสายสัมพันธ์ในโครงการองค์กร จนเกิดทีมที่มีจิตอาสา เกาะติดสถานการณ์ มีการกระตุ้นทีม นำ 5 ช. มาเป็นกุญแจการทำงาน (ชง เชื่อม ซ้อน แพร่ เชียร์)