

แบบแสดงรายละเอียดประกอบการขอประเมินบุคคล

ของ

นางวนิษา ผิวนางงาม

ตำแหน่งนักสาธารณสุข ระดับปฏิบัติการ

ตำแหน่งเลขที่ ๒๓๕๓๕๐ งานป้องกันควบคุมโรคและระบาดวิทยา

กลุ่มงานเวชกรรมสังคม โรงพยาบาลชุมแพ

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดขอนแก่น

สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข

ขอประเมินบุคคลเพื่อเลื่อนขั้นแต่งตั้งให้ดำรง

ตำแหน่งนักสาธารณสุข ระดับชำนาญการ (ด้านบริการทางวิชาการ)

ตำแหน่งเลขที่ ๒๓๕๓๕๐ งานป้องกันควบคุมโรคและระบาดวิทยา

กลุ่มงานเวชกรรมสังคม โรงพยาบาลชุมแพ

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดขอนแก่น

สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข

## ส่วนที่ ๒ ผลงานที่เป็นผลการปฏิบัติงานหรือผลสำเร็จของงาน

๑. เรื่อง การสอบสวนอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ชนเสาไฟฟ้าเสียชีวิต ถนนบ้านนาสีนวน ตำบลข้าวเรียง อำเภอชุมแพ จังหวัดขอนแก่น วันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘

๒. ระยะเวลาที่ดำเนินการ วันที่ ๒๔ - ๒๕ มีนาคม ๒๕๖๘

๓. ความรู้ ความชำนาญงาน หรือความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ที่ใช้ในการปฏิบัติงาน

การปฏิบัติงานเฝ้าระวัง หมายถึง การดำเนินการติดตาม ตรวจสอบ และรายงานข้อมูลด้านสุขภาพหรือโรคอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบ เพื่อให้สามารถค้นพบการระบาดหรือความผิดปกติของโรคได้ตั้งแต่ระยะเริ่มแรก อันจะนำไปสู่การวางแผนมาตรการป้องกันและควบคุมที่เหมาะสมและทันท่วงที ช่วยลดผลกระทบและความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้นกับประชาชน อีกทั้งยังเป็นหลักฐานเชิงประจักษ์สำหรับสนับสนุนการตัดสินใจด้านนโยบายและการบริหารจัดการสาธารณสุข การดำเนินงานเฝ้าระวังประกอบด้วยกิจกรรมที่สำคัญ ได้แก่ การเก็บรวบรวมข้อมูลจากแหล่งบริการสุขภาพ ชุมชน โรงเรียน และสถานประกอบการ การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อประเมินแนวโน้ม ค้นหาความผิดปกติ และสัญญาณการระบาด การเผยแพร่ แจ้งเตือน และสื่อสารข้อมูลให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การประเมินระบบเฝ้าระวังเพื่อพัฒนาความถูกต้อง ครอบคลุม และมีประสิทธิภาพมากขึ้น

การปฏิบัติงานป้องกัน หมายถึง การดำเนินการที่มุ่งลดโอกาสการเกิดโรคหรือปัญหาสุขภาพ โดยจัดการที่ต้นเหตุหรือปัจจัยเสี่ยง เพื่อไม่ให้เกิดการเจ็บป่วยตั้งแต่แรก ตลอดจนลดภาวะแทรกซ้อนและความรุนแรงของโรคที่อาจเกิดขึ้น การป้องกันโรคมีความสำคัญต่อการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ลดภาระค่าใช้จ่ายด้านการรักษาพยาบาล และส่งเสริมความเข้มแข็งของระบบสุขภาพ กิจกรรมป้องกันที่สำคัญ ได้แก่ ๑.) การสร้างเสริมภูมิคุ้มกันโรค เช่น การให้วัคซีนป้องกันโรคต่าง ๆ ๒.) การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสุขภาพ เช่น การส่งเสริมการออกกำลังกาย การลดพฤติกรรมเสี่ยงอื่นๆ ๓.) การปรับปรุงสิ่งแวดล้อม เช่น การจัดหา น้ำสะอาด การจัดการขยะมูลฝอย การควบคุมคุณภาพอาหาร เป็นต้น ๔.) การรณรงค์และเผยแพร่ความรู้แก่ประชาชนเพื่อสร้างความตระหนักและความร่วมมือในการดูแลสุขภาพตนเอง

การปฏิบัติงานควบคุมโรค หมายถึง การดำเนินการมาตรการเพื่อลดการแพร่กระจายของโรคและจำกัดขอบเขตของการระบาด โดยมุ่งเน้นการจัดการที่รวดเร็ว เหมาะสม และมีประสิทธิภาพ เพื่อหยุดยั้งการแพร่โรค ลดจำนวนผู้ป่วย และป้องกันไม่ให้เกิดการระบาดซ้ำ การควบคุมโรคมีความสำคัญในการลดผลกระทบต่อสุขภาพ เศรษฐกิจ และสังคม กิจกรรมควบคุมโรคประกอบด้วย ๑.) การจัดการผู้ป่วย เช่น การรักษา การแยกกัก และการติดตามผลการรักษา ๒.) การจัดการผู้สัมผัส เช่น การสอบสวนติดตามอาการ การให้ยาป้องกันตามความจำเป็น ๓.) การควบคุมสิ่งแวดล้อมและพาหะนำโรค เช่น การกำจัดแหล่งเพาะพันธุ์ยุง การสุขาภิบาลอาหารและน้ำ ๔.) การติดตามประเมินผลมาตรการควบคุม เพื่อปรับปรุงและยืนยันประสิทธิภาพของการดำเนินงาน

การสอบสวนโรค หมายถึง กระบวนการศึกษาค้นหาสาเหตุ ปัจจัยเสี่ยง และลักษณะการแพร่กระจายของโรคหรือเหตุการณ์ผิดปกติทางสุขภาพ โดยอาศัยหลักระบาดวิทยา การตรวจทางห้องปฏิบัติการ และการเก็บข้อมูลภาคสนาม เพื่อระบุแหล่งโรคและช่องทางการแพร่โรค รวมทั้งใช้เป็นข้อมูลในการกำหนดมาตรการควบคุมและป้องกันที่เหมาะสม การสอบสวนโรคเป็นภารกิจสำคัญที่ช่วยหยุดยั้งการระบาดและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น กิจกรรมที่สำคัญประกอบด้วย ๑.) การยืนยันการระบาดโดยตรวจสอบ

ข้อมูลและเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐาน ๒.) การเก็บรวบรวมข้อมูลผู้ป่วยตามปัจจัยด้านเวลา สถานที่ และบุคคล ๓.) การสืบค้นหาสาเหตุและปัจจัยเสี่ยงผ่านการสัมภาษณ์ การตรวจสิ่งแวดล้อม และการทดสอบทางห้องปฏิบัติการ ๔.) การกำหนดและดำเนินมาตรการควบคุมโรค พร้อมทั้งสรุปข้อเสนอแนะเพื่อป้องกันการเกิดซ้ำ

การปฏิบัติงานระบาดวิทยา หมายถึง การประยุกต์ใช้หลักการ แนวคิด และระเบียบวิธีทางระบาดวิทยาในการเฝ้าระวัง ป้องกัน ควบคุม และสอบสวนโรค รวมทั้งการศึกษาปัจจัยที่มีผลกระทบต่อสุขภาพประชาชน เพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปใช้ในการวางแผน กำหนดนโยบาย และตัดสินใจด้านสาธารณสุขอย่างมีหลักฐานเชิงวิชาการ การดำเนินงานระบาดวิทยาครอบคลุมทั้งโรคติดต่อ โรคไม่ติดต่อ ปัญหาสุขภาพสิ่งแวดล้อม และอุบัติเหตุ กิจกรรมสำคัญได้แก่ ๑.) การเก็บและวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อหาความชุก อุบัติการณ์ และแนวโน้มของโรค ๒.) การศึกษาวิจัยเชิงวิเคราะห์และเชิงทดลอง เพื่อหาปัจจัยเสี่ยงและมาตรการป้องกัน ๓.) การประเมินผลนโยบายหรือมาตรการด้านสุขภาพ เพื่อให้มั่นใจในประสิทธิภาพและประสิทธิผล ๔.) การเผยแพร่ข้อมูลและองค์ความรู้ เพื่อสนับสนุนการตัดสินใจของผู้บริหาร และเสริมสร้างความรู้แก่สังคม

#### ๔. สรุปสาระสำคัญ ขั้นตอนการดำเนินงาน และเป้าหมายของงาน

เรื่อง การสอบสวนอุบัติเหตุจราจรเสียชีวิต กรณี รถจักรยานยนต์ชนเสาไฟฟ้าเสียชีวิต ถนนบ้านนาสีนวน ตำบลข้าวเรียง อำเภอชุมแพ จังหวัดขอนแก่น วันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘

##### ความเป็นมา

เมื่อวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ เวลา ๐๙.๑๐ น. งานป้องกันควบคุมโรคและระบาดวิทยาได้รับรายงานอุบัติเหตุจราจรรถจักรยานยนต์ชนเสาไฟฟ้ามีผู้เสียชีวิต เหตุเกิดที่ถนนบ้านนาสีนวน ตำบลข้าวเรียง อำเภอชุมแพ จังหวัดขอนแก่น ทีมสอบสวนการบาดเจ็บในพื้นที่ได้ร่วมกับทีม SRRT อำเภอชุมแพ เข้าดำเนินการสอบสวนวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ เวลา ๑๓.๓๐ น. มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระบาดวิทยาเชิงพรรณนาการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร หาสาเหตุและปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร และเสนอแนวทางการควบคุมป้องกันการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุจราจร

##### วัตถุประสงค์

๑. เพื่อศึกษาระบาดวิทยาเชิงพรรณนาการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร
๒. หาสาเหตุและปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร
๓. เพื่อหาข้อเสนอแนวทางการควบคุมป้องกันการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุจราจร

##### วิธีการศึกษา

๑. ระบาดวิทยาเชิงพรรณนา
  - ๑.๑ ข้อมูลเหตุการณ์การเกิดอุบัติเหตุ
  - ๑.๒ ลักษณะการบาดเจ็บและเสียชีวิต
  - ๑.๓ พฤติกรรมผู้ขับขี่
  - ๑.๔ ปัจจัยสภาพถนนและสภาพสิ่งแวดล้อม

## ๒. วิเคราะห์เหตุการณ์โดยใช้วิธี Haddon matrix

## เครื่องมือที่ใช้

ประยุกต์แบบสอบถามการบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ของกอง  
ระบาดวิทยากรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข

## ผลการสอบสวน

## ๑. ระบาดวิทยาเชิงพรรณนา

## ๑.๑ ข้อมูลเหตุการณ์การเกิดอุบัติเหตุ

## ๑.๑.๑ ข้อมูลเหตุการณ์การเกิดอุบัติเหตุ และลำดับเหตุการณ์

วันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘ เวลา ๐๗.๐๐ น. เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ชนเสาไฟบนถนนทางหลวงชนบท หมายเลข ๒๐๐๕ เป็นถนนลาดยาง บ้านนาสีนวน ตำบลข้าว  
เรียง อำเภอชุมแพ จังหวัดขอนแก่น ผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถ เพศชาย อายุ ๕๒ ปี ไม่มีโรคประจำตัว ก่อนขับ  
ขี่ไม่ได้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ อาชีพพนักงานรักษาความปลอดภัยโรงงานแห่งหนึ่ง ที่ทำงานห่างจากบ้าน  
ประมาณ ๑๐ กิโลเมตร ปกติใช้เวลาเดินทางจากบ้านไปทำงานใช้เวลาประมาณ ๑๕ นาที  
ลำดับเหตุการณ์โดยสังเขป

## วัน เดือน ปี เวลา

## ข้อมูลเหตุการณ์

วันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘

เวลา ๒๒.๐๐ น. ออกจากบ้านเพื่อไปวัด เพื่อไปหาลูกที่บวชเป็นพระ

เวลา ๒๓.๐๐ น. เข้านอนที่วัด

\*ได้ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ญาติใกล้ชิด

วันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘

เวลา ๐๖.๓๐ น. ตื่นนอน และกลับบ้าน

เวลา ๐๖.๔๐ น. อาบน้ำแต่งตัว

เวลา ๐๖.๕๐ น. ขับรถจักรยานยนต์ฮอนด้าเวฟ๑๑๐i และสวมหมวกนิรภัย ขับรถจักรยานยนต์ไปทำงาน  
เพื่อให้เข้างานทันเวลา ๐๗.๐๐ น. มีความเร่งรีบ จึงขับด้วยความเร็ว

\*ได้ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ญาติใกล้ชิด

เวลา ๐๗.๐๐ น. ถึงถนนบ้านนาสีนวนเป็นทางโค้ง มี ๒ ช่องทางจราจร มีรถกระบะด้านหน้าจึงเร่ง  
ความเร็วแซงรถกระบะ ขับรถจักรยานยนต์แซงช่องทางขวา แล้วหลุดโค้งชนเสาไฟฟ้า  
แล้วหลุดโค้งชนเสาไฟฟ้า หนักรถจักรยานยนต์พัง คนขับศีรษะชนเสาไฟฟ้า

\*ได้ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ชาวบ้านที่บ้านอยู่บริเวณนั้นและเห็นเหตุการณ์

เวลา ๐๗.๐๐ น. ชาวบ้านบริเวณใกล้จุดเกิดเหตุได้ยินเสียงชนดังและออกมาดู พบผู้บาดเจ็บนอนแน่นิ่งจึง  
รีบโทรแจ้ง ๑๖๖๙ และ และช่วยโบกรถที่สัญจรผ่านไปมาเพื่ออำนวยความสะดวกผู้ที่  
สัญจรช่วงเวลานั้น

\*ได้ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ชาวบ้านที่บ้านอยู่บริเวณนั้นและเห็นเหตุการณ์

เวลา ๐๗.๐๖ น. ลูกชายกู้ชีพ อบต.โคกสูงสัมพันธ์ ได้รับแจ้งจาก ๑๖๖๙ ขอนแก่น ให้ออกรับผู้บาดเจ็บ

\*ได้ข้อมูลจากการสัมภาษณ์กู้ชีพ อบต.โคกสูงสัมพันธ์

## วัน เดือน ปี เวลา

## ข้อมูลเหตุการณ์

เวลา ๐๗.๑๐ น. รถกู้ชีพ อบต. และเจ้าหน้าที่มาถึงจุดเกิดเหตุ เจ้าหน้าที่กู้ชีพตรวจสอบร่างกายพบว่า ผู้บาดเจ็บแรกเริ่ม ไม่รู้สึกตัว ไม่หายใจ ไม่มีชีพจร มีแผลฉีกขาดที่หน้าผากด้านขวา ยาวประมาณ ๑๐ เซนติเมตรลึกถึงกะโหลกศีรษะ มีเนื้องอกออกมา ตัดสินใจไม่ดำเนินการ CPR เนื่องจากผู้บาดเจ็บมีบาดแผลเปิดกะโหลกขนาดใหญ่ มีเนื้องอกออกมาและเสียชีวิตแล้ว

\*ได้ข้อมูลจากการสัมภาษณ์กู้ชีพ อบต.โคกสูงสัมพันธ์

วันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘

เวลา ๐๗.๒๐ น. เจ้าหน้าที่ตำรวจพนักงานสอบสวนถึงที่เกิดเหตุ

เวลา ๐๗.๒๙ น. ทีมกู้ชีพ อบต.พื้นที่ ประสานโรงพยาบาลชุมแพ แจ้งเหตุการณ์และแพทย์เวรรับทราบ เหตุการณ์ ให้นำศพมาชันสูตรในโรงพยาบาล

\*ได้ข้อมูลจากการสัมภาษณ์กู้ชีพ อบต.โคกสูงสัมพันธ์

เวลา ๐๗.๓๐ น. รถกู้ชีพนำร่างผู้เสียชีวิตถึงโรงพยาบาลชุมแพ เพื่อดำเนินการชันสูตรตามขั้นตอน

เวลา ๐๘.๐๒ น. นำส่งถึงโรงพยาบาลชุมแพ

\*ได้ข้อมูลจากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ได้รับมอบหมายชันสูตรพลิกศพ

## ๑.๑.๒ การจำลองข้อมูลเหตุการณ์การเกิดอุบัติเหตุ

ถนนทางหลวงชนบท หมายเลข ๒๐๐๕ เป็นถนนลาดยาง บ้านนาสีนวน ตำบลข้าวเรียง อำเภอลำทะเมนชัย จังหวัดขอนแก่น บริเวณจุดเกิดเหตุเป็นสะพานข้ามคลองน้ำ ต่อมาเป็นทางโค้ง มีเส้นสัญญาณจราจรสีเหลืองที่บ่งชี้เป็นพื้นที่ห้ามแซง มี ๒ ช่องทางจราจร ขณะนั้นมีรถกระบะอยู่ด้านหน้าจึงเร่งความเร็วแซงรถกระบะ ขับรถจักรยานยนต์แซงช่องทางขวา แล้วหลุดโค้งชนเสาไฟฟ้าแล้วหลุดโค้งชนเสาไฟฟ้า หนักรถจักรยานยนต์พัง คนขับศีรษะชนเสาไฟฟ้า

## ๑.๒ ลักษณะการบาดเจ็บและเสียชีวิต

คนขับศีรษะชนเสาไฟฟ้า หมวกนิรภัยหล่นข้างถนน กู้ชีพออกรับผู้บาดเจ็บ แรกเริ่ม ไม่รู้สึกตัว ไม่หายใจ ไม่มีชีพจร ศีรษะมีแผลฉีกขาดที่หน้าผากด้านขวา ยาวประมาณ ๑๐ เซนติเมตร ลึกถึงกะโหลกศีรษะ มีเนื้องอกออกมา

## ๑.๓ พฤติกรรมผู้ขับขี่

## ก่อนเกิดเหตุ

ไม่มีโรคประจำตัว ก่อนขับขี่ไม่ได้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ระยะเวลาการพักผ่อนก่อนเกิดเหตุประมาณ ๗ ชั่วโมงครึ่ง ไม่มีสภาวะความเหนื่อยล้าหรือง่วงซึม ไม่มีภาวะความเครียดจากการปฏิบัติงานหรือปัญหาชีวิต ไม่มีการใช้ยาหรือสารที่อาจส่งผลกระทบต่อการใช้ขับขี่ อาชีพพนักงานรักษาความปลอดภัยโรงงานแห่งหนึ่ง เป็นคนพื้นที่กำลังจะขับรถไปทำงาน สวมหมวกนิรภัย ก่อนขับรถออกบ้าน ออกบ้านเวลา ๐๖.๕๐ น.สายกว่าปกติ ที่ทำงานห่างจากบ้านประมาณ ๑๐ กม.ปกติใช้เวลาเดินทางประมาณ ๑๕ นาที เวลาเข้างาน ๐๗.๐๐ น. จึงมีความเร่งรีบ

## ขณะเกิดเหตุ

ขับด้วยความเร็ว เมื่อขับถึงถนนบ้านนาสีนวนมีรถกระบะขับอยู่ช่องจราจรฝั่งซ้ายบริเวณช่วงถนนที่เป็นทางโค้ง จึงเร่งความเร็วแซงช่องทางขวากระบะแล้วหลุดโค้งชนเสาไฟฟ้า คนขับศีรษะชนเสาไฟฟ้า หมวกนิรภัยหล่นข้างถนน

## หลังเกิดเหตุ

ศีรษะมีแผลฉีกขาดที่หน้าผากด้านขวา ยาว ~๑๐ ซม. ลึกถึงกะโหลกศีรษะ มีเนื้องอกออกมาเสียชีวิตในที่เกิดเหตุ มีหมวกกันนิรภัยหล่นข้างถนน ผลตรวจแอลกอฮอล์ในเลือดไม่พบ

## ๑.๔ ปัจจัยด้านพาหนะ

## ก่อนเกิดเหตุ

รถจักรยานยนต์ฮอนด้าเวฟ ๑๑๐i เครื่องยนต์ขนาด ๑๑๐ ซีซี อายุการใช้งาน ๕ ปี ไม่ได้ตรวจสภาพรถ สภาพยางใช้งานได้ปกติ สภาพเบรกใช้งานได้ปกติ ไม่ทำประกันภัยภาคบังคับ

## ขณะเกิดเหตุ

รถจักรยานยนต์ฮอนด้าเวฟ ๑๑๐i ชนเข้ากับเสาไฟฟ้าข้างถนน รถล้มและลากไปข้างถนน

## หลังเกิดเหตุ

รถจักรยานยนต์ไฟหน้ารถแตก กระจกมองข้างและล้อบิดเบี้ยว ด้านข้างขวา รถมีรอยถลอก

## ๑.๕ ปัจจัยสภาพถนนและสภาพสิ่งแวดล้อม

## ก่อนเกิดเหตุ

ถนนทางหลวงชนบท ถนนลาดยาง หมายเลข ๒๐๐๕ เทศบาลโคกสูงสัมพันธ์ดูแลรับผิดชอบ มี ๒ ช่องทางจราจร ลักษณะทางโค้ง มีไฟส่องสว่างเพียงพอ ไม่มีไฟสัญญาณจราจร

## ขณะเกิดเหตุ

เครื่องหมายจราจรบนผิวทางชัดเจนสภาพดี ฝนตกพริ้ว ผิวจราจรถนนเปียกเล็กน้อย ทางโค้ง มีรถกระบะด้านหน้า ข้างถนนมีเสาไฟฟ้าส่องสว่าง

## หลังเกิดเหตุ

ถนนไม่มีรอยเบรก มีรอยรถจักรยานยนต์ลากตามพื้นถนนหลังชนเสาไฟฟ้า หลังเกิดเหตุเจ้าหน้าที่ตำรวจเก็บหลักฐาน เจ้าหน้าที่กู้ภัยมาช่วยผู้ประสบเหตุ เก็บกู้รถจักรยานยนต์ออกจากถนน เพื่อให้การจราจรใช้ได้ปกติ

## ๑.๖ ปัจจัยด้านสภาพสังคมและระบบที่เกี่ยวข้อง

## ก่อนเกิดเหตุ

ชาวบ้านยังไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรเคร่งครัด บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุครั้งนี้ เคยเกิดอุบัติเหตุมาก่อนแล้ว ๓ ครั้ง แต่ไม่มีผู้เสียชีวิต เคยได้รับการแก้ไข โดยตีเส้นจราจรให้ชัดเจน

## ขณะเกิดเหตุ

ชาวบ้านมาดูเหตุการณ์ มีคนมาช่วยให้สัญญาณเตือนผู้ใช้ถนนเพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ที่มีการใช้ถนนช่วงเวลานั้น แจ็ง ๑๖๖๙ เพื่อมาช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ

## หลังเกิดเหตุ

มีการเสนอผลการสอบสวนอุบัติเหตุต่อคณะกรรมการศูนย์ความปลอดภัยทางถนน เพื่อพิจารณาแจ้งผู้เกี่ยวข้องดำเนินการ ดัดสัญญาณไฟกระพริบ จำกัดความเร็ว เพิ่มป้ายเตือนขนาดใหญ่ให้ลดความเร็วและเตือนอุบัติเหตุ บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด รวมถึงการรณรงค์การใช้หมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานและถูกวิธี

## ๒.วิเคราะห์เหตุการณ์โดยใช้วิธี Haddon matrix

ระยะเวลา	คน (ผู้ขับขี่)	พาหนะ	ถนน/สิ่งแวดล้อม	สภาพสังคมและระบบที่เกี่ยวข้อง
ก่อนเกิดเหตุ	ขับขี่ด้วยความเร่งรีบ หมวกนิรภัยแต่ไม่รัดแน่น ไม่ดื่มแอลกอฮอล์	สวม รถจักรยานยนต์ฮอนด้า เวฟ ๑๑๐i อายุการใช้งาน ๕ ปี	ถนนลาดยาง ทางโค้ง ผิวถนนเปียกเล็กน้อย ไม่มีสัญญาณไฟ	ชุมชนละเลยวินัย จรรยา เคยเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่หลายครั้ง
ขณะเกิดเหตุ	ตัดสินใจแซงด้วยความเร็วสูง หลุดโค้งชนเสาไฟฟ้า	รถชนเสาไฟฟ้าอย่างแรง หมวกนิรภัยหลุด	ถนนเปียก ไม่มีรอยเบรก เสาไฟฟ้าอยู่ขอบถนน	ชาวบ้านช่วยเหลือ แจ้งหน่วยกู้ชีพทันที
หลังเกิดเหตุ	ผู้ขับขี่ศีรษะกระแทกอย่างรุนแรง บาดเจ็บเสียชีวิต ณ ที่เกิดเหตุ	รถได้รับความเสียหายหนัก ไฟหน้าแตก ล้อบิดเบี้ยว	ถนนยังใช้การได้หลังเคลียร์พื้นที่	หน่วยกู้ชีพและตำรวจเข้าตรวจสอบพื้นที่

## มาตรการควบคุมและป้องกัน

- ปรับปรุงจุดเกิดเหตุพื้นที่ ติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบสีเหลือง เตือนทางโค้งอันตราย
- เพิ่มป้ายเตือนความเร็วขนาดใหญ่ "ลดความเร็ว - ทางโค้งอันตราย" ก่อนถึงจุดโค้ง ๒๐๐ เมตร
- ตัดแต่งต้นไม้บริเวณข้างทางเพื่อเพิ่มทัศนวิสัยในการมองเห็น
- เพิ่มการตรวจจับและปรับ จัดจุดตรวจความเร็วบริเวณทางโค้งอันตรายในช่วงเวลาเร่งด่วน
- เพิ่มการตรวจสอบหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานและการสวมใส่ที่ถูกต้อง

## วิจารณ์ผล

จากการสอบสวนอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ชนเสาไฟฟ้าเสียชีวิตในพื้นที่ตำบลข้าวเรียง อำเภอลำทะเมนชัย พบว่าปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตในครั้งนี้มีความเชื่อมโยงกันหลายด้าน ได้แก่ พฤติกรรมของผู้ขับขี่ สภาพแวดล้อมทางกายภาพ และระบบสังคมที่เกี่ยวข้อง

## ปัจจัยด้านพฤติกรรมผู้ขับขี่

ผู้เสียชีวิตขับขี่ด้วยความเร็วสูงในขณะที่เร่งรีบไปทำงาน และตัดสินใจแซงในทางโค้ง ซึ่งเป็นพฤติกรรมที่มีความเสี่ยงสูงต่อการสูญเสียการควบคุมรถ โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีข้อจำกัดของการมองเห็นและการทรงตัวของรถจักรยานยนต์ (กรมควบคุมโรค, ๒๕๖๖; WHO, ๒๐๑๘) นอกจากนี้ แม้ผู้ขับขี่จะสวมหมวกนิรภัย แต่จากผลตรวจพบว่าหมวกกันน็อกหลุดในขณะที่ชน ซึ่งอาจเกิดจากการใช้อุปกรณ์ที่ไม่ได้มาตรฐานหรือ

การสวมใส่ไม่ถูกต้อง ส่งผลให้ศีรษะได้รับบาดเจ็บรุนแรงจนเสียชีวิต ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาที่พบว่าอัตรา การรอดชีวิตเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญเมื่อใช้หมวกนิรภัยที่เหมาะสม (ชาตรี, ๒๕๖๒)

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐาน

สภาพถนนในจุดเกิดเหตุเป็นทางโค้งที่ไม่มีสัญญาณไฟเตือนหรือป้ายเตือนความเร็ว แม้จะมี ไฟส่องสว่างและเครื่องหมายจราจรพื้นฐานก็ตาม พื้นผิวถนนเปียกจากฝนตกก่อนหน้า อาจเพิ่มความเสี่ยงใน การลื่นไถลโดยเฉพาะเมื่อใช้ความเร็ว ซึ่งเป็นปัจจัยที่สัมพันธ์กับการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจักรยานยนต์ใน งานวิจัยหลายฉบับ (Haddon, ๑๙๖๘; ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, ๒๕๖๕)

ปัจจัยด้านระบบสังคมและการจัดการ

แม้ชุมชนจะมีส่วนช่วยในการแจ้งเหตุและช่วยเหลือเบื้องต้นอย่างรวดเร็ว แต่จุดเกิดเหตุ ดังกล่าวเคยเกิดอุบัติเหตุมาก่อนแล้วหลายครั้ง สะท้อนให้เห็นถึงการขาดระบบเตือนภัยหรือมาตรการป้องกัน อย่างถาวร การบังคับใช้กฎหมายและการปฏิบัติตามกฎจราจรยังอยู่ในระดับต่ำ ซึ่งเป็นปัญหาเชิงระบบที่ต้อง อาศัยการแก้ไขทั้งในระดับพื้นที่และนโยบาย (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ๒๕๖๕)

การเชื่อมโยงกับ Haddon Matrix

เมื่อวิเคราะห์โดยใช้ Haddon Matrix พบว่าอุบัติเหตุครั้งนี้มีปัจจัยเสี่ยงในทุกระยะเวลา โดยเฉพาะช่วงก่อนเกิดเหตุ ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่และไม่มีการควบคุมความเร็วหรือเตือนล่วงหน้า รวมถึงปัจจัยในระยะเกิดเหตุ เช่น ถนนโค้ง พื้นเปียก และหมวกนิรภัยที่ไม่สามารถป้องกันได้อย่างมี ประสิทธิภาพ ซึ่งล้วนเป็นจุดที่สามารถปรับปรุงได้ (Haddon, ๑๙๖๘)

ข้อค้นพบสำคัญ

กรณีศึกษานี้เน้นย้ำความสำคัญของการจัดการความเสี่ยงอย่างบูรณาการ ทั้งในระดับบุคคล ด้านการขับขี่ปลอดภัย และระบบโครงสร้างพื้นฐานและการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อป้องกันการสูญเสียที่ สามารถหลีกเลี่ยงได้ (WHO, ๒๐๑๘; กรมควบคุมโรค, ๒๕๖๖)

## สรุปผล

การสอบสวนอุบัติเหตุจราจรในครั้งนี้ชี้ให้เห็นว่า การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ชนเสาไฟฟ้า เกิดจากการบูรณาการของปัจจัยหลายด้าน โดยเฉพาะพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่เร่งรีบและตัดสินใจแข่งในทางโค้ง ที่มีความเสี่ยงสูง ประกอบกับข้อจำกัดของสิ่งแวดล้อม เช่น สภาพถนนที่เป็นทางโค้ง พื้นถนนเปียก และการ ขาดป้ายเตือนที่ชัดเจน ส่งผลให้ไม่สามารถป้องกันหรือบรรเทาความรุนแรงของอุบัติเหตุได้อย่างมี ประสิทธิภาพ

แม้ผู้ขับขี่จะมีพฤติกรรมบางประการที่ถูกต้อง เช่น การสวมหมวกนิรภัย และไม่มีแอลกอฮอล์ใน ร่างกาย แต่ข้อเท็จจริงที่หมวกนิรภัยหลุดในขณะเกิดเหตุสะท้อนถึงความจำเป็นในการส่งเสริมการใช้หมวก นิรภัยที่ได้มาตรฐานและการสวมใส่ที่ถูกต้อง อีกทั้ง การเกิดอุบัติเหตุซ้ำซากในจุดเดิมแสดงถึงความล้มเหลวใน การป้องกันเชิงระบบที่จำเป็นต้องแก้ไขอย่างจริงจัง

การใช้ Haddon Matrix ในการวิเคราะห์ทำให้เห็นภาพรวมของปัจจัยเสี่ยงในแต่ละช่วงเวลาได้อย่าง ชัดเจน ทั้งก่อนเกิดเหตุ ขณะเกิดเหตุ และหลังเกิดเหตุ ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิต ด้านคนมี ความเร่งรีบ ประมาท ทำให้เกิดการตัดสินใจผิดพลาด แข่งในพื้นที่ห้ามแข่งไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ด้าน พาหนะ รถจักรยานยนต์มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรสูงสุด รวมถึงด้านถนนที่เปียกอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

และการชี้รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยไม่เหมาะสม กับการขับรถเร็วเมื่อเกิดอุบัติเหตุการทำให้บาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิตได้

ซึ่งจากผลการศึกษานำไปใช้เป็นกรอบในการวางแผนมาตรการป้องกันในระดับชุมชนและระดับนโยบายต่อไป

## ๕. ผลสำเร็จของงาน (เชิงปริมาณ / เชิงคุณภาพ)

### ๕.๑ ด้านเชิงปริมาณ

การสอบสวนอุบัติเหตุจากรณีเก็บรวบรวมข้อมูลที่ครบถ้วน ชัดเจน และนำเสนออย่างเป็นระบบ ความสมบูรณ์ของข้อมูลเหตุการณ์ มีการบันทึกวันที่เวลาและรายละเอียดในการบันทึกข้อมูลช่วงเวลา โดยการระบุอย่างชัดเจน ข้อมูลบุคคลของผู้ประสบเหตุสอบสวนได้บันทึกข้อมูลบุคคลอย่างครบถ้วน ข้อมูลพฤติกรรมขับขี่ ข้อมูลลักษณะบาดเจ็บ การสอบสวนได้รับประเมินจากเจ้าหน้าที่กู้ชีพและทีมการแพทย์ ข้อมูลสภาพแวดล้อมและอุปกรณ์ ข้อมูลเกี่ยวกับพาหนะและมาตรการป้องกันที่เสนอแนะ

### ๕.๑ ด้านเชิงคุณภาพ

การใช้ Haddon Matrix ในการวิเคราะห์ทำให้เห็นภาพรวมของปัจจัยเสี่ยงได้อย่างชัดเจน ซึ่งสามารถนำไปใช้เป็นกรอบในการวางแผนมาตรการป้องกันในระดับชุมชนและระดับนโยบายต่อไป การจัดการความเสี่ยงอย่างบูรณาการ ทั้งในระดับบุคคล ด้านการขับขี่ปลอดภัย และระบบโครงสร้างพื้นฐานและการบังคับใช้กฎหมาย เป็นสิ่งจำเป็นเพื่อป้องกันการสูญเสียชีวิตที่สามารถหลีกเลี่ยงได้

## ๖. การนำไปใช้ประโยชน์/ผลกระทบ

หน่วยงานที่ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน คณะกรรมการศูนย์ความปลอดภัยทางถนน อำเภอ ตำรวจ สำนักงานป้องกันบรรเทาสาธารณภัย แขวงทางหลวง สำนักงานสาธารณสุขอำเภอ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล สามารถนำผลการสอบสวนอุบัติเหตุครั้งนี้ไปใช้ในการวางแผน และพัฒนาการสนับสนุนการลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์และลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดประโยชน์สูงสุด

## ๗. ความยุ่งยากและข้อขัดข้องในการดำเนินการ

ในการสอบสวนอุบัติเหตุครั้งนี้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มาคนเดียวและเสียชีวิต ไม่มีภาพวีดีบันทึกไว้ เป็นการได้สอบสวนและข้อมูลจากผู้ที่พบเห็นเหตุการณ์ และบันทึกประวัติของผู้เสียชีวิต

## ๘. ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการ

การรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับผู้เสียชีวิต ด้านภาวะสภาพจิตใจ การคิดการตัดสินใจในขณะเกิดเหตุการณ์ การศึกษาอาจอธิบายไม่ได้แน่ชัด

## ๙. ข้อเสนอแนะ

๙.๑ โรงพยาบาล สำนักงานสาธารณสุขอำเภอ ควรนำเสนอผลการสอบสวนและมาตรการ คณะกรรมการศูนย์ความปลอดภัยทางถนนอำเภอ องค์การบริหารส่วนตำบล โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลควรได้รับการสนับสนุนและติดตามจากผู้บริหารทุกระดับ เพื่อติดตามความก้าวหน้า และประเมินผลการดำเนินงานตลอดจนทราบปัญหาและอุปสรรคจากการดำเนินงาน เพื่อให้สามารถนำข้อมูลมาวางแผนแก้ไขปัญหาได้เหมาะสม

๙.๒ ควรให้เทศบาลพื้นที่ผู้รับผิดชอบถนนปรับปรุงจุดเกิดเหตุทันที โดยติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบสีเหลืองเตือนทางโค้งอันตราย เพิ่มป้ายเตือนความเร็วขนาดใหญ่ "ลดความเร็ว - ทางโค้งอันตราย" ก่อนถึงจุด

๙.๓ ตำรวจควรเพิ่มความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย รวมถึงการสร้างอาสาจราจรไว้ดำเนินงานในชุมชน

๙.๔ ควรนำผลการสอบสวนเป็นกรณีศึกษาในการเสริมสร้างความรอบรู้แก่ประชาชนทั่วไป โดยเฉพาะเด็กและเยาวชนในสถานศึกษา เพื่อให้เกิดความตระหนักรู้ถึงอันตรายของพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ รวมถึงการสร้างจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนอย่างมีวินัยและคำนึงถึงความปลอดภัย

๙.๕ ควรจัดตั้งทีมอาสาสมัครเฝ้าระวังและให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนรณรงค์การใช้หมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานและถูกวิธี

#### ๑๐. การเผยแพร่ผลงาน

นำเสนอสัมมนาวิชาการระดับชาติ เขตสุขภาพที่ ๗ ปีงบประมาณ ๒๕๖๘ วันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๖๘  
<https://drive.google.com/file/d/๑gQWCGVfODEJj๒ZqVuzY๔LDflqFcXCTS๒/view>



#### ๑๑. สัดส่วนผลงานของผู้ขอประเมิน

นางวนิษา ผิวนางงาม สัดส่วนของผลงาน ๑๐๐%

#### ๑๒. ผู้มีส่วนร่วมในผลงาน (ถ้ามี)

-ไม่มี-

ขอรับรองว่าผลงานดังกล่าวเป็นความจริงทุกประการ

(ลงชื่อ) .....


(นางวนิษา ผิวนางงาม)

ตำแหน่ง นักวิชาการสาธารณสุขปฏิบัติการ

(วันที่) ๑๕ / ๓.๑. / ๒๕๖๘

ผู้ขอประเมิน

ขอรับรองว่าผลงานดังกล่าวเป็นความจริงทุกประการ

รายชื่อผู้มีส่วนร่วมในผลงาน	ลายมือชื่อ
นางวนิษา ฝิวนางงาม	

ได้ตรวจสอบแล้วขอรับรองว่าผลงานดังกล่าวข้างต้นถูกต้องตรงกับความเป็นจริงทุกประการ

(ลงชื่อ)  .....

(นางแสงเดือน กิ่งช้อยกลาง)

ตำแหน่ง นายแพทย์เชี่ยวชาญ (ด้านเวชกรรมป้องกัน)

หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านบริการปฐมภูมิ

(วันที่) ๑๕ / ๖.๓. / ๒๕๖๕

(ลงชื่อ)  .....

(นายพงษ์ศักดิ์ จันทรงาม)

ตำแหน่ง นายแพทย์เชี่ยวชาญ (ด้านเวชกรรมป้องกัน)

รองผู้อำนวยการด้านบริการปฐมภูมิ

(วันที่) ๑๕ / ๖.๓. / ๒๕๖๕

(ลงชื่อ)  (นายธนิตย์ สังคมกำแหง) .....

(ผู้อำนวยการโรงพยาบาลชุมแพ)

ตำแหน่ง

(วันที่) ๕ / ๖.๓. 2569 / .....

หมายเหตุ : คำรับรองจากผู้บังคับบัญชาอย่างน้อยสองระดับ คือ ผู้บังคับบัญชาที่กำกับดูแล และผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไปอีกหนึ่งระดับ เว้นแต่ในกรณีที่ผู้บังคับบัญชาดังกล่าวเป็นบุคคลคนเดียว ก็ให้มีคำรับรองหนึ่งระดับได้

**แบบเสนอแนวคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน  
(ระดับชำนาญการ)**

๑. เรื่อง การพัฒนารูปแบบการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ โดยการมีส่วนร่วมภาคีเครือข่าย อำเภอชุมแพ จังหวัดขอนแก่น

**๒. หลักการและเหตุผล**

การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน เป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งของการเสียชีวิต ทั่วโลก อุบัติเหตุจากรถทางถนนส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตประมาณ ๑.๑๙ ล้านคนทั่วโลกในแต่ละปี และมีผู้บาดเจ็บที่ไม่เสียชีวิตระหว่าง ๒๐ - ๕๐ ล้านคน กว่าครึ่งหนึ่งของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมดเกิดขึ้นในกลุ่มผู้ใช้ถนนที่มีความเสี่ยง เช่น คนเดินเท้า นักปั่นจักรยาน และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (World health organization, ๒๐๒๕)

ประเทศไทยมีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นอันดับ ๑ ของประเทศในอาเซียน และเป็นอันดับ ๒ ของโลก รองจากประเทศลิเบีย ด้วยอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเท่ากับ ๓๖.๒ ต่อแสนประชากร เกี่ยวเนื่องกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ร้อยละ ๒๙.๓๙ (ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน, ๒๕๖๔) ในปี ๒๕๖๘ มีบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ๕๙๔,๖๖๖ ราย และมีผู้เสียชีวิต ๘,๗๕๐ ราย เป็นเพศชายร้อยละ ๗๕.๑๔ เพศหญิง ๒๔.๘๖ (ศูนย์รับแจ้งเหตุ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และเครือข่ายรับแจ้ง, ๒๕๖๘)

ในเขตสุขภาพที่ ๗ มีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ๔๗,๗๗๕ ราย มีเสียชีวิต ๗๓๑ ราย เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ร้อยละ ๘๘.๙ รองลงมาเป็นรถยนต์ ร้อยละ ๔.๑ จังหวัดขอนแก่น มีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ๒๐,๕๘๐ ราย มีเสียชีวิต ๒๖๗ ราย เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ร้อยละ ๘๙.๖ รองลงมาเป็นรถยนต์ ร้อยละ ๓.๘ (Road Traffic Injury Data Collaboration : (RTIDC), ๒๐๒๕)

อำเภอชุมแพ มีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ๑,๕๙๘ ราย มีเสียชีวิต ๑๗ ราย เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ร้อยละ ๘๘.๗ รองลงมาเป็นรถยนต์ ร้อยละ ๔.๒ เวลาที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ เวลา ๑๘.๐๐-๑๙.๕๙ น. รองลงมาในช่วง ๑๖.๐๐-๑๗.๕๙ น. ในด้านพฤติกรรมพบว่า มีดื่มแอลกอฮอล์ ร้อยละ ๑๓.๐ ในกลุ่มรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ ๘๐.๑ (RTIDC, ๒๐๒๕)

สาเหตุปัจจัยหลายอย่างเข้ามาเกี่ยวข้องทั้งสภาพยานพาหนะ สภาพถนน สภาพแวดล้อม สมรรถนะ และพฤติกรรมของผู้ขับขี่ โดยเฉพาะพฤติกรรมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การแก้ไขปัญหา อุบัติเหตุทางถนน ควรคำนึงถึงความต้องการและความเหมาะสมของพื้นที่ ซึ่งจะช่วยป้องกันและลด ความรุนแรงที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนนได้

ดังนั้น จึงมีความสนใจที่จะศึกษา ในประเด็นการพัฒนารูปแบบการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ โดยการมีส่วนร่วมภาคีเครือข่าย อำเภอชุมแพ จังหวัดขอนแก่น เพื่อนำผล การศึกษามาพัฒนาและหาแนวทาง ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถ จักรยานยนต์ ให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากยิ่งขึ้นต่อไป

### ๓. บทวิเคราะห์/แนวความคิด/ข้อเสนอ และข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข

อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสาธารณสุขที่สำคัญและส่งผลกระทบต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศอย่างรุนแรง จากสถิติขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization, ๒๐๒๕) พบว่าอุบัติเหตุจากรถทางถนนส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตประมาณ ๑.๑๙ ล้านคนทั่วโลกในแต่ละปี และมีผู้บาดเจ็บที่ไม่เสียชีวิตระหว่าง ๒๐-๕๐ ล้านคน โดยกว่าครึ่งหนึ่งของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมดเกิดขึ้นในกลุ่มผู้ใช้นถนนที่มีความเสี่ยง เช่น คนเดินเท้า นักปั่นจักรยาน และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

สำหรับประเทศไทย สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนถือเป็นปัญหาที่มีความรุนแรงเป็นอันดับต้นๆ ของโลก โดยมีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นอันดับ ๑ ของประเทศในอาเซียน และเป็นอันดับ ๒ ของโลก รองจากประเทศลิเบีย ด้วยอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเท่ากับ ๓๖.๒ ต่อแสนประชากร โดยเกี่ยวเนื่องกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ร้อยละ ๒๙.๓๙ (ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน, ๒๕๖๔)

ข้อมูลล่าสุดในปี ๒๕๖๘ แสดงให้เห็นว่า ประเทศไทยมีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ๕๙๔,๖๖๖ ราย และมีผู้เสียชีวิต ๘,๗๕๐ ราย โดยเป็นเพศชายร้อยละ ๗๕.๑๔ และเพศหญิงร้อยละ ๒๔.๘๖ (ศูนย์รับแจ้งเหตุ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และเครือข่ายรับแจ้ง, ๒๕๖๘) ข้อมูลเหล่านี้สะท้อนให้เห็นถึงความรุนแรงของปัญหาและความจำเป็นเร่งด่วนในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์

ในระดับภูมิภาค เขตสุขภาพที่ ๗ ซึ่งครอบคลุมจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน มีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ๔๗,๗๗๕ ราย และมีผู้เสียชีวิต ๗๓๑ ราย โดยอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๘๘.๙ รองลงมาเป็นรถยนต์ร้อยละ ๔.๑ (Road Traffic Injury Data Collaboration: RTIDC, ๒๐๒๕) ข้อมูลนี้แสดงให้เห็นอย่างชัดเจนว่า รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่มีความเสี่ยงสูงที่สุดในการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

สำหรับจังหวัดขอนแก่น ซึ่งเป็นจังหวัดศูนย์กลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ๒๐,๕๘๐ ราย และมีผู้เสียชีวิต ๒๖๗ ราย โดยอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๘๙.๖ รองลงมาเป็นรถยนต์ร้อยละ ๓.๘ (RTIDC, ๒๐๒๕) สัดส่วนของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในจังหวัดขอนแก่นสูงกว่าค่าเฉลี่ยของเขตสุขภาพที่ ๗ ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความรุนแรงของปัญหาในพื้นที่

อำเภอชุมแพ จังหวัดขอนแก่น เป็นหนึ่งในอำเภอที่มีปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างรุนแรง จากข้อมูลของ RTIDC (๒๐๒๕) พบว่า อำเภอชุมแพมีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ๑,๕๙๘ ราย และมีผู้เสียชีวิต ๑๗ ราย โดยอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๘๘.๗ รองลงมาเป็นรถยนต์ร้อยละ ๔.๒ การวิเคราะห์เวลาที่เกิดอุบัติเหตุพบว่า เวลาที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือช่วงเวลา ๑๘.๐๐-๑๙.๕๙ น. รองลงมาเป็นช่วง ๑๖.๐๐-๑๗.๕๙ น. ซึ่งเป็นช่วงเวลาเร่งด่วน (Rush Hour) ที่ผู้คนเดินทางกลับบ้านจากการทำงาน ช่วงเวลานี้มีการจราจรหนาแน่นและผู้ขับขี่มักจะรีบร้อน ส่งผลให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูง

ในด้านพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ พบว่า ผู้ขับขี่มีการดื่มแอลกอฮอล์ร้อยละ ๑๓.๐ และในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัยร้อยละ ๘๐.๑ (RTIDC, ๒๐๒๕) ข้อมูลเหล่านี้แสดงให้เห็นว่า พฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่เป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุและความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น

ปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จากการศึกษาของ WHO (๒๐๒๕) พบว่า มีหลายปัจจัยที่เพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บอันเป็นผลตามมา ได้แก่ ความเร็วในการขับขี่ การขับขี่ด้วยความเร็วสูงจะเพิ่มทั้งโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุและความรุนแรงของผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ จากการศึกษาพบว่า ทุกๆ ความเร็วเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้น ๑% จะมีความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตเพิ่มขึ้น ๔% โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับคนเดินเท้า ความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตของคนเดินเท้าที่ถูกยานยนต์ชนจะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วตามความเร็วที่เพิ่มขึ้น คนเดินเท้าที่ถูกยานยนต์ชนขณะขับขี่ด้วยความเร็ว ๖๕ กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีโอกาสเสียชีวิตมากกว่าคนเดินเท้าที่ถูกยานยนต์ชนขณะขับขี่ด้วยความเร็ว ๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมงถึง ๔.๕ เท่า การขับขี่ภายใต้ การใช้สารเสพติด การขับขี่ภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์หรือสารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทอื่นๆ เป็นปัจจัยเสี่ยงสำคัญต่อการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ในกรณีของการขับขี่ขณะมีเม้า ความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนจะเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญเมื่อระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่เพิ่มขึ้น แอลกอฮอล์ส่งผลต่อความสามารถในการตัดสินใจ การประเมินสถานการณ์ และการควบคุมยานพาหนะ การไม่ใช้อุปกรณ์ป้องกัน การไม่ใช้อุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัยเป็นปัจจัยเสี่ยงสำคัญอีกประการหนึ่ง ได้แก่ การไม่ใช้หมวกกันน็อค เข็มขัดนิรภัย และเบาะนั่งสำหรับเด็ก สำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ การไม่สวมหมวกกันน็อคจะเพิ่มความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บรุนแรงที่ศีรษะและสมองอย่างมาก การเสียชีวิตขณะขับขี่ การเสียชีวิตระหว่างขับขี่ รวมถึงการใช้โทรศัพท์มือถือ เป็นปัจจัยเสี่ยงที่เพิ่มขึ้นในยุคปัจจุบัน การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ไม่จำเป็นว่าการโทรศัพท์ ส่งข้อความ หรือใช้แอปพลิเคชันต่างๆ จะทำให้ผู้ขับขี่เสียสมาธิและไม่สามารถควบคุมยานพาหนะได้อย่างเต็มที่

ผลกระทบของอุบัติเหตุทางถนน ผลกระทบต่อสุขภาพและชีวิตอุบัติเหตุทางถนนส่งผลกระทบต่อสุขภาพและชีวิตของประชาชนอย่างรุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มเด็กและผู้ใหญ่วัยหนุ่มสาว การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับต้นๆ ของเด็กและผู้ใหญ่วัยหนุ่มสาวอายุ ๕-๒๙ ปี สองในสามของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมักอยู่ในกลุ่มคนวัยทำงาน (๑๘-๕๙ ปี) ซึ่งเป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาประเทศ ผลกระทบทางเศรษฐกิจ นอกจากความทุกข์ทรมานของมนุษย์จากการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนแล้ว การบาดเจ็บเหล่านี้ยังสร้างภาระทางเศรษฐกิจอันหนักหน่วงให้กับเหยื่อและครอบครัว ทั้งจากค่ารักษาพยาบาลของผู้บาดเจ็บ และจากการสูญเสียความสามารถในการผลิตของผู้เสียชีวิตหรือผู้พิการ กล่าวโดยกว้างๆ แล้ว การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศ โดยประเทศต่างๆ สูญเสียรายได้ ผลกระทบต่อสังคม อุบัติเหตุทางถนนส่งผลกระทบต่อสังคมในวงกว้าง โดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อครอบครัวและชุมชนของผู้ประสบเหตุ การสูญเสียสมาชิกในครอบครัวที่เป็นหัวหน้าครอบครัวหรือผู้มีรายได้หลักจะส่งผลกระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจของครอบครัว นอกจากนี้ยังส่งผลกระทบต่อการศึกษาของเด็กและการดูแลผู้สูงอายุในครอบครัว

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง แนวคิดการมีส่วนร่วม การมีส่วนร่วมเป็นกระบวนการที่ประชาชนเข้าไปมีบทบาทในการตัดสินใจและดำเนินการต่างๆ ที่มีผลกระทบต่อชีวิตของตนเอง รูปแบบการมีส่วนร่วมสามารถแบ่งได้เป็น ๔ ระดับ ดังนี้ ๑.) การมีส่วนร่วมในการวางแผน บุคคลเข้าไปร่วมในการวิเคราะห์ปัญหา จัดลำดับความสำคัญ ตั้งเป้าหมาย กำหนดการใช้ทรัพยากร กำหนดวิธีการ ติดตามผล และกำหนดวิธีการประเมินผล การมีส่วนร่วมในระดับนี้เป็นการให้ความสำคัญต่อความคิดเห็นและประสบการณ์ของประชาชนในการกำหนดทิศทางและแนวทางการแก้ไขปัญหา ๒.) การมีส่วนร่วมในการดำเนินงาน บุคคลเข้าไปร่วมในการนำแผนไปใช้ ในการดำเนินงานหรือปฏิบัติตามระบบหรือแนวทางที่วางไว้ และมีส่วนร่วมในการจัดการและบริหารการใช้ทรัพยากร มีความรับผิดชอบในการจัดสรร การควบคุมทางการเงิน และการบริการ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่วางไว้ ๓.) การมีส่วนร่วมในการตรวจสอบและทบทวน ผลการดำเนินงานบุคคลเข้าไปร่วมในการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลงานที่ปฏิบัติ เพื่อดูว่าได้ดำเนินงานตรงตามมาตรฐานที่กำหนดไว้หรือไม่ การมีส่วนร่วมในระดับนี้จะช่วยให้เกิดความโปร่งใสและความรับผิดชอบในการดำเนินงาน ๔.) การมีส่วนร่วมในการพัฒนาและปรับปรุง การที่บุคคลเข้าไปร่วมในการแก้ไขปรับปรุงระบบ อันเนื่องมาจากระบบนั้นไม่สามารถทำให้บรรลุเป้าหมายหรือเป็นการพัฒนาให้ดียิ่งขึ้น เพื่อใช้เป็นแนวปฏิบัติต่อไป การมีส่วนร่วมในระดับนี้จะนำไปสู่การเรียนรู้และการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

แนวคิดภาคีเครือข่าย ภาคีเครือข่าย หมายถึง การรวมตัวของหน่วยงาน องค์กร และกลุ่มบุคคลต่างๆ ที่มีเป้าหมายร่วมกันในการแก้ไขปัญหาหรือพัฒนาสิ่งใดสิ่งหนึ่ง การทำงานเป็นเครือข่ายจะช่วยให้เกิดการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ การแบ่งปันความรู้และประสบการณ์ และการสร้างพลังร่วมในการแก้ไขปัญหา ในบริบทของการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ภาคีเครือข่ายที่สำคัญ ได้แก่ หน่วยงานราชการ เช่น สำนักงานสาธารณสุขอำเภอ สถานีตำรวจ ที่ว่าการอำเภอ องค์กรบริหารส่วนท้องถิ่น แขวงทางหลวง สำนักงานขนส่ง สถานพยาบาล ศูนย์สุขภาพชุมชน สถานศึกษา ครู นักเรียน นักศึกษา ผู้นำชุมชน อาสาสมัครสาธารณสุขภาคเอกชน กู้ภัย ประชาชนในพื้นที่

กระบวนการ AIC (Appreciation Influence Control) กระบวนการ AIC เป็นเทคนิคการประชุมแบบมีส่วนร่วมอย่างสร้างสรรค์ที่ใช้การระดมสมองทำให้เกิดความเข้าใจเกี่ยวกับสภาพปัญหา ข้อจำกัด ความต้องการ และศักยภาพของผู้ที่เกี่ยวข้องในเรื่องต่างๆ ผลงานที่ได้จากการประชุมมาจากความคิดของทุกคน กระบวนการ AIC ประกอบด้วย ๓ องค์ประกอบหลัก ๑.) Appreciation (การชื่นชม/การเข้าใจ) เป็นขั้นตอนของการสร้างความเข้าใจร่วมกันเกี่ยวกับปัญหา สถานการณ์ปัจจุบัน และบริบทที่เกี่ยวข้อง โดยการรับฟังความคิดเห็นและประสบการณ์จากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่าย การให้ความสำคัญและชื่นชมในจุดแข็งและศักยภาพที่มีอยู่ ๒.) Influence (การมีอิทธิพล) เป็นขั้นตอนของการวิเคราะห์ปัจจัยต่างๆ ที่มีอิทธิพลต่อปัญหาและผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น การระบุว่าปัจจัยใดบ้างที่สามารถเปลี่ยนแปลงได้และไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้ การวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและระดับอิทธิพลของแต่ละฝ่าย ๓.) Control (การควบคุม) เป็นขั้นตอนของการกำหนดแนวทางและมาตรการที่สามารถควบคุมหรือจัดการกับปัจจัยต่างๆ ที่ระบุไว้ การกำหนดบทบาทและความรับผิดชอบของแต่ละฝ่าย รวมถึงการจัดสรรทรัพยากรและกำหนดระยะเวลาในการดำเนินงาน

ดังนั้น ศึกษาในประเด็นการพัฒนารูปแบบการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ โดยการศึกษาภาคีเครือข่าย อำเภอชุมแพ จังหวัดขอนแก่น ศึกษาลักษณะเฉพาะของปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่ ปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญ รูปแบบของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น และกลุ่มเป้าหมายที่มีความเสี่ยงสูง ข้อมูลเหล่านี้จะเป็นพื้นฐานสำคัญในการออกแบบมาตรการป้องกันที่เหมาะสม เพื่อนำผลการวิจัยมาพัฒนาและหาแนวทางส่งเสริมการมีส่วนร่วมให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากยิ่งขึ้นต่อไป

#### ข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้นข้อจำกัด

ด้านการมีส่วนร่วม การให้ความร่วมมือของภาคีเครือข่ายและประชาชนอาจไม่เป็นไปตามที่คาดหวัง เนื่องจากข้อจำกัดด้านเวลา ความสนใจ หรือความเข้าใจในความสำคัญของปัญหา และแนวทางแก้ไขแนวทางแก้ไข จัดกิจกรรมสร้างความตั้งใจและความเข้าใจเกี่ยวกับปัญหาอุบัติเหตุ ใช้ช่องทางการสื่อสารที่หลากหลายและเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายได้ดี กำหนดเวลาและสถานที่ประชุมที่เหมาะสมกับผู้เข้าร่วม สร้างแรงจูงใจและผลประโยชน์ร่วมให้ผู้เข้าร่วม

ด้านการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่และทัศนคติต่อความปลอดภัยทางถนนเป็นกระบวนการที่ต้องใช้เวลายาวนาน แนวทางแก้ไข จัดกิจกรรมรณรงค์และให้ความรู้อย่างต่อเนื่อง ใช้การสื่อสารที่เข้าใจง่ายและเหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมาย สร้างแบบอย่างและผู้นำความคิดในชุมชน จัดระบบการติดตามและให้กำลังใจแก่ผู้ที่มีพฤติกรรมที่ดี

#### ๔. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- ๔.๑ ทราบสภาพปัญหาและปัจจัยเสี่ยงของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในอำเภอชุมแพ
- ๔.๒ ทราบถึงสถานภาพปัจจุบันของการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายต่างๆ ในการป้องกันอุบัติเหตุ ข้อจำกัดและอุปสรรคในการทำงานร่วมกัน รวมถึงศักยภาพและโอกาสในการพัฒนาการทำงานเป็นเครือข่าย
- ๔.๓ มีรูปแบบการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ที่มีความเหมาะสม และมีประสิทธิภาพ ของอำเภอชุมแพ จังหวัดขอนแก่น
- ๔.๔ สามารถประยุกต์ใช้ในการกำหนดมาตรฐาน ของมาตรการในการดำเนินการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางถนนได้

#### ๕. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ๕.๑ การบาดเจ็บเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ลดลง ร้อยละ ๕
- ๕.๒ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ การสวมหมวกนิรภัย ร้อยละ ๙๐
- ๕.๓ ผู้มีส่วนร่วมมีความพึงพอใจต่อรูปแบบ  $\geq ๘๐\%$

#### ๔. แบบสรุปความเห็นในการประเมินบุคคล

ชื่อผู้ขอประเมิน นางวนิษา ผิวนางงาม นักสาธารณสุขปฏิบัติการ งานป้องกันควบคุมโรคและระบาดวิทยา  
 กลุ่มงานเวชกรรมสังคม โรงพยาบาลชุมแพ สำนักงานสาธารณสุข จังหวัดขอนแก่น  
 ตำแหน่งที่ขอประเมิน นักสาธารณสุขชำนาญการ (ด้านบริการทางวิชาการ)  
 งานป้องกันควบคุมโรคและระบาดวิทยา กลุ่มงานเวชกรรมสังคม โรงพยาบาลชุมแพ  
 สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดขอนแก่น

รายการประเมิน	คะแนนเต็ม	คะแนนที่ได้รับ
๑. ข้อมูลบุคคล ได้แก่ คุณสมบัติของบุคคล ประวัติการศึกษา ประวัติการรับราชการ ประวัติการฝึกอบรมดูงาน ประสบการณ์ในการทำงาน ผลการปฏิบัติราชการ และประวัติทางวินัย	๒๐	๒๐
๒. ความรู้ ความสามารถ ทักษะ สมรรถนะที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงาน ที่สอดคล้องเหมาะสมกับตำแหน่งที่จะแต่งตั้ง	๓๐	๓๐
๓. เค้าโครงผลงานที่จะส่งประเมินและในกรณีที่ผลงานนั้น มีผู้ร่วมจัดทำผลงาน ให้แสดงสัดส่วนและบทบาทของผู้ขอประเมินและผู้ร่วมจัดทำผลงาน รวมทั้งรายชื่อผู้ร่วมจัดทำผลงานด้วย	๓๐	๒๗
๔. ข้อเสนอแนวความคิดการพัฒนาหรือปรับปรุงงาน	๑๐	๗
๕. อื่น ๆ ตามที่เห็นสมควร เช่น การสื่อสารและปฏิสัมพันธ์ ทักษะการสื่อสาร เสี่ยงต่อภาวะผู้นำ วิสัยทัศน์	๑๐	๗
รวม	๑๐๐	๘๗

#### ๑. ความเห็นของผู้บังคับบัญชาชั้นต้น

- (  ) เหมาะสม (ระบุเหตุผล).....  
 (  ) ไม่เหมาะสม (ระบุเหตุผล) .....

(ลงชื่อ)  .....

(นางแสงเดือน กิ่งข่อยกลาง)

ตำแหน่ง นายแพทย์เชี่ยวชาญ(ด้านเวชกรรมป้องกัน)

หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านบริการปฐมภูมิ

(วันที่) ๑๕ / ๖.๓. / ๒๕๖๕

(ลงชื่อ)  .....

(นายพงษ์ศักดิ์ จันทร์งาม)

นายแพทย์เชี่ยวชาญ(ด้านเวชกรรมป้องกัน)

รองผู้อำนวยการด้านบริการปฐมภูมิ

(วันที่) ๑๕ / ๖.๓. / ๒๕๖๕

## ๒. ความรับรองของผู้บังคับบัญชาที่เหนือขึ้นไป ๑ ระดับ

- ( ) เห็นด้วยกับการประเมินข้างต้น  
 ( ) ไม่เห็นด้วยกับการประเมินข้างต้น  
 (ระบุเหตุผล) .....

(ลงชื่อ) ..... ๕

(.....)

ตำแหน่ง (นายธนิตย์ สังคมกำแหง)

(วันที่) ผู้อำนวยการโรงพยาบาลชุมแพ

- 5 ม.ค. 2569

## ๓. ความเห็นของผู้มีอำนาจสั่งบรรจุตามมาตรา ๕๗

- ( ✓ ) ผ่านการประเมิน ได้คะแนนรวมไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๗๐  
 ( ) ไม่ผ่านการประเมิน ได้คะแนนรวมไม่ถึงร้อยละ ๗๐  
 (ระบุเหตุผล) .....

(ลงชื่อผู้ประเมิน) ..... ๑๐๗

(.....(นายประจวบ รัชแพทย์).....)

(ตำแหน่ง) ผู้ว่าราชการจังหวัดขอนแก่น ปฏิบัติราชการแทน

(วันที่) ๑๕ ธันวาคม ๒๕๖๙