

รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการพัฒนาระบบการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสงขลา

Development of a

Songkhla Province Road Traffic Accident Management System



เสนอต่อ

สำนักงานพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสารสุขภาพ (HISO)
ผ่านสถาบันการจัดระบบสุขภาพภาคใต้ (สจรส.มอ)

โดย

คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

กรกฎาคม 2553

โครงการนี้ ได้รับการสนับสนุนงบประมาณจาก แผนงานพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสารสุขภาพ (HISO)

สารบัญ

หัวข้อ	หน้า
บทที่ 1 บทนำ	1-1
บทที่ 2 ผลการดำเนินการโครงการ	
2.1 ผลการศึกษาสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ของหน่วยงานต่างๆ	2-1
2.2 ผลการรวบรวมข้อมูลเบื้องต้นจากหน่วยงานต่างๆ (ข้อมูลที่มีการจัดเก็บอยู่แล้ว)	2-3
2.2.1 แขวงทางสงขลา และ สำนักงานบำรุงทางสงขลาที่ 2	2-3
2.2.2 มูลนิธิมิตรภาพสามัคคี (ท่งเซียเซี่ยงตึ้ง)	2-4
2.2.3 ข้อมูลจากสมาคมร่วมใจ สงขลา	2-5
2.3 การวิเคราะห์ข้อมูลตำแหน่งจุดอันตราย	2-5
2.3.1 เขตบ้นโครงข่ายถนนทางหลวงจังหวัดสงขลา	2-5
2.3.2 เขตเทศบาลนครหาดใหญ่	2-17
2.3.3 เขตเทศบาลนครสงขลา	2-29
2.4 ผลการพัฒนาระบบภูมิสารสนเทศทางภูมิศาสตร์	2-39
2.4.1 การเลือกโปรแกรมที่จะใช้จัดทำระบบและจัดหาแผนที่ข้อมูลพื้นฐาน	2-39
2.4.2 การนำเข้า (Import) ข้อมูลที่ได้รับจากหน่วยงานต่างๆ	2-41
2.4.3 การสร้างชั้นข้อมูลพื้นที่ที่จะทำการวิเคราะห์	2-42
2.4.4 การเขียนคำสั่งในการวิเคราะห์	2-35
2.5 การเตรียมการสำหรับการเผยแพร่กิจกรรมและข้อมูลอุบัติเหตุ	2-43
2.5.1 ส่วนเผยแพร่ผ่านเครือข่าย Facebook	2-43
2.5.2 ส่วนเผยแพร่ผ่าน Web Site ที่ http://portal.psu.ac.th/sortams	2-46
2.6 การจัดประชุมผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในระดับจังหวัด	2-55
2.6.1 การประชุมครั้งที่ 12	2-57
2.6.2 สรุปรายงานการประชุมและข้อสรุป	
บทที่ 3 สรุปผลการดำเนินการโครงการและข้อเสนอแนะ	3-1
3.1 สรุปการพัฒนาระบบจัดการข้อมูลอุบัติเหตุจังหวัดสงขลา	3-1
3.2 สรุปการพัฒนาระบบการใช้ข้อมูล การวิเคราะห์ และรูปแบบการสื่อสาร	3-1

สารบัญ (ต่อ)

หัวข้อ

หน้า

ภาคผนวก ก.	แฟ้มนำเสนอโครงการ SoRTAMS.ppt	ก-1
ภาคผนวก ข.	รายละเอียดข้อมูลที่ได้รับจาก สำนักงานสาธารณสุข จังหวัดสงขลา	ข-1
ภาคผนวก ค.	ตัวอย่างหนังสือขอความอนุเคราะห์การเข้าถึงข้อมูล อุบัติเหตุจังหวัดสงขลาในระบบ TRAMS และตัวอย่าง ข้อมูลเอกสารราย งานทางวิทยุ และรายงาน ส.3-02	ค-1
ภาคผนวก ง.	ตัวอย่างรายละเอียดข้อมูลที่ได้รับจาก มุลนิธิมิตรภาพ สามัคคี (ท่งเซียเซี่ยงตึ้ง)	ง-1
ภาคผนวก จ.	ตัวอย่างรายละเอียดข้อมูลที่ได้รับจาก สมาคมร่วมใจ สงขลา	จ-1
ภาคผนวก ฉ.	เนื้อหาและผู้เข้าร่วมการประชุมครั้งที่ 3 ถึงครั้งที่ 12	ฉ-1
ภาคผนวก ช.	แบบฟอร์มรายงานการตรวจสถานที่เกิดเหตุคดีจราจร	ช-1

บทที่ 1

บทนำ

บทนำนี้ ไคร่ขอย้อนกล่าวถึงที่มาของโครงการ ชำจากที่เคยมีการรายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 1 - 2 บางส่วน ดังต่อไปนี้

ในปี พ.ศ. 2549 สถาบันวิจัยระบบสุขภาพภาคใต้ (สวรส.ภาคใต้) ได้สนับสนุนให้บุคลากร ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ อันประกอบด้วย นายวิวัฒน์ สุทธิวิภากร ผศ.ดร. ศักดิ์ชัย ปรีชาวีรกุล และนักศึกษาระดับปริญญาโท นายกัมปนาท รติวัฒน์ ทำการศึกษาเบื้องต้นเพื่อทบทวนรูปแบบการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางถนนในจังหวัดสงขลา ซึ่งต่อมา สวรส.ภาคใต้ ซึ่งขณะนั้นเปลี่ยนเป็น สจรส.มอ ได้จัดพิมพ์เอกสาร Pocket book สรุปผลการศึกษา ขึ้นเพื่อเผยแพร่ในวงกว้างเมื่อเดือนมีนาคม 2550

และเพื่อให้การศึกษาเบื้องต้นดังกล่าว มีผลสัมฤทธิ์ขึ้น ทั้งในเชิงการพัฒนารูปแบบการจัดเก็บ ข้อมูลแบบบูรณาการจากข้อมูลที่ทำกรจัดเก็บโดยหลายๆ หน่วยงาน และการพัฒนาโปรแกรมฐานข้อมูลระบบภูมิสารสนเทศ ให้ครอบคลุมอุบัติเหตุจราจรทางถนนบนเส้นทางถนนทั้งจังหวัดสงขลา โดยมีรายละเอียดเส้นทางถนนหลักทุกสายสำหรับเทศบาลนครหาดใหญ่และเทศบาลนครสงขลา และรายละเอียดเส้นทางหลวงหลักในความดูแลของกรมทางหลวงสำหรับอำเภออื่นๆ *คณะผู้ศึกษา* จึงได้ขอรับการสนับสนุนจากสำนักงานพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสารสุขภาพ (HISO) ผ่าน สวรส.ภาคใต้ เพื่อให้ผลการศึกษาวิจัยที่ได้ทำการศึกษาเบื้องต้นมาก่อนหน้านี้ ได้รับการดำเนินการวิจัยเชิงปฏิบัติการต่อเนื่องโดยละเอียดมากขึ้นต่อไป

โครงการที่ได้รับการสนับสนุนในครั้งนี มีระยะเวลาการดำเนินการระหว่างเดือนมีนาคม 2550 – เดือนกรกฎาคม 2551 ภายใต้ชื่อโครงการ “การพัฒนา**ระบบการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสงขลา** ผ่าน**สถานีข้อมูลกลางจังหวัดสงขลา**” หรือ “Development of a Songkhla Road Traffic Accident Management System (SoRTAMS หรือ ซอแทมส์) through a Songkhla RTA Central Information Station (SoRCISหรือ ซอซิส)”

ความสำคัญในการวิจัย ที่ได้นำเสนอไปในโครงการนี้ มีดังนี้:

จากวิวัฒนาการการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน หน่วยงานจัดเก็บข้อมูลนั้น มีอยู่หลายหน่วยงาน ที่สำคัญ อาทิ แขวงทางหลวงและสำนักงานบำรุงทาง สังกัดกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ตำรวจท้องที่สังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ สำนัก

นายกรัฐมนตรีนเรนทรวิชัย “นเรนทร” สังกัดกระทรวงสาธารณสุข และหน่วยงานเอกชน อาทิเช่น มูลนิธิมิตรภาพสามัคคี (ท่งเซียเซี่ยงตึ้ง) ที่อำเภอหาดใหญ่ และชมรมลดอุบัติเหตุบนท้องถนนเมืองหาดใหญ่ เป็นต้น รวมทั้งยังมีหน่วยงานที่รับและให้ข่าวสารข้อมูลทั้งทางตรงและทางอ้อมในระดับประเทศอีกหลายหน่วยงาน อาทิเช่น ตำรวจทางหลวง สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด สำนักงานป้องกันและควบคุมโรค โรงพยาบาลและสถานอนามัย ศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ฯลฯ ผ่านเครือข่ายการรายงานแจ้งเหตุทางโทรศัพท์และวิทยุสื่อสารหมายเลขต่างๆ มากมายหลายหมายเลข

ปัจจุบัน แม้บางหน่วยงานที่กล่าวถึงข้างต้นจะมีการวิเคราะห์ข้อมูลที่จัดเก็บมาในระดับหนึ่ง แต่การจัดเก็บข้อมูลเหล่านี้ ส่วนมากยังเป็นการดำเนินการในลักษณะ “ต่างฝ่ายต่างดำเนินงาน โดยมีการประสานงานกันภายในโครงสร้างองค์กรของหน่วยงานนั้นๆ เป็นส่วนใหญ่” การประสานงานแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานมีน้อย ทำให้เกิดความซ้ำซ้อนในบางครั้ง และทำให้ไม่เห็นภาพรวมที่เด่นชัดของท้องถิ่น เนื่องจากการวิเคราะห์ผลไม่ได้มีการดำเนินการในภาพรวม (ถ้ามี) ส่วนใหญ่ยังเป็นการนำส่งข้อมูลดิบไปดำเนินการวิเคราะห์และแปลผลในส่วนกลางของหน่วยงานนั้นๆ จะมีข้อยกเว้นก็แต่ช่วงการรณรงค์ใหญ่ปีละ 2 ครั้งเท่านั้น กล่าวคือ ช่วงเทศกาลปีใหม่ และช่วงเทศกาลสงกรานต์ และมักจะขาดช่วงไปเมื่อไม่อยู่ในระหว่างช่วงเทศกาลเหล่านั้น และโดยปรากฏข้อมูลโรงพยาบาลหาดใหญ่ว่า ช่วงเทศกาลอื่นๆ ที่ยังไม่ได้มีการรณรงค์เท่าที่ควร เช่น ตรุษจีน ก็มีสถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตมากเช่นกัน

การทำให้ผลงานจากการจัดเก็บข้อมูลมาอย่างเนือยยาก ที่ต้องใช้เวลาและงบประมาณ ลงไปดำเนินการอย่างมากขึ้น ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และเป็นประโยชน์ต่อการนำไปแก้ไขปัญหาให้ตรงประเด็นปัญหามากขึ้นในระดับท้องถิ่นนั้น จำต้องมีการประสานข้อมูลจากทุกหน่วยงานที่มีการดำเนินการจัดเก็บโดยตรงเป็นประจำสม่ำเสมอ และต้องมีการวิเคราะห์ข้อมูล ทั้งในเชิงสถิติทั่วไป ร่วมกับการใช้เทคโนโลยีภูมิสารสนเทศ เพื่อให้ทุกหน่วยงานเห็นภาพรวมร่วมกัน เพื่อนำไปสู่การดำเนินการพัฒนาแก้ไขปัญหาในทิศทางเดียวกัน และเพื่อให้ประชาชนทั่วไปในท้องถิ่น ซึ่งในโครงการนี้หมายถึงพื้นที่จังหวัดสงขลา ให้ได้รับประโยชน์จากข้อมูลข่าวสารที่ได้รับการวิเคราะห์และนำเสนอให้ได้รับทราบผ่านสื่อที่เหมาะสม

รายงานฉบับนี้ เป็นรายงานฉบับสมบูรณ์ เพื่อสรุปผลการดำเนินการที่ผ่านมาจนถึงสิ้นเดือนกรกฎาคม 2553 ประกอบด้วย ผลการศึกษาศาณการณการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุของหน่วยงานต่างๆ รายการข้อมูลที่รวบรวมเป็นข้อมูลกลางระดับจังหวัด โดยดึงข้อมูลจากหน่วยงานต่างๆ ผลการรวบรวมข้อมูลเบื้องต้นจากหน่วยงานต่างๆ (ข้อมูลที่มีการจัดเก็บอยู่แล้ว) รวมทั้งการบันทึกข้อมูลเพิ่มเติมโดยใช้เครื่องมือ GPS ผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่รวบรวมได้ ความก้าวหน้าในการพัฒนาฐานข้อมูลระบบภูมิสารสนเทศ การเผยแพร่การนำเสนอกิจกรรมข้อมูลอุบัติเหตุ การวิเคราะห์ผลและรายงานสรุปผลการดำเนินโครงการ ดังมีรายละเอียดในบทต่อไป

บทที่ 2

ผลการดำเนินการโครงการ

2.1 ผลการศึกษาศถานการณ์การจับเก็บข้อมูลอุบัติเหตุของหน่วยงานต่าง ๆ

คณะผู้ศึกษาได้มีการจัดเก็บข้อมูลจากหลายหน่วยงานมาทำการวิเคราะห์ระยะหนึ่งแล้ว ทำให้คณะผู้ศึกษาพบว่าข้อมูลที่ได้ทำการรวบรวมมายังเป็นปัญหาหลาย ๆ จุดด้วยกัน เพราะแต่ละหน่วยงานนั้นการเก็บข้อมูล ณ จุดเกิดเหตุมีการเก็บข้อมูลที่ไม่เหมือนกันเพราะมีความต้องการของข้อมูลที่แตกต่าง โดยส่วนใหญ่มีพิกัดหรือตำแหน่งของจุดเกิดเหตุที่ไม่ชัดเจน และ ความสมบูรณ์ในการเก็บข้อมูลในแต่ละหน่วยงาน ซึ่งสิ่งเหล่านี้ยังคงเป็นปัญหาที่ต้องดำเนินการแก้ไขต่อไป สำหรับความคืบหน้าของข้อมูลปัจจุบัน ได้แสดงไว้ในตารางที่ 2.1

หน่วยงาน	ช่วงเวลาของข้อมูล (จำนวนข้อมูล)	การดำเนินการ
แขวงทางหลวงสงขลา	มกราคม. 2551 – มีนาคม 2553 (473)	ได้จัดส่งข้อมูลอุบัติเหตุบนถนนทางหลวงในจังหวัดสงขลามายังต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน นับว่าเป็นข้อมูลที่แทบจะสมบูรณ์ไปด้วยหลายองค์ประกอบที่ต้องการ ซึ่งเป็นการให้ความร่วมมือที่ดีเยี่ยม และสามารถนำไปใช้งานเพื่อแก้ปัญหาบนทางหลวงที่กรมทางหลวงรับผิดชอบให้ตรงจุดได้มากที่สุด ทั้งนี้ทั้งนั้นก็ยังคงพบปัญหาบ้างเป็นบางส่วนเช่นกัน คือ การขาดหายของข้อมูลบางช่วงที่สำคัญเช่น ช่วงเทศกาล เป็นต้น ซึ่งคณะผู้ทำงานได้ติดตามขอข้อมูลช่วงดังกล่าวมาแล้วและได้ทำการลงจุดพิกัด ลงบนแผนที่แล้ว
มูลนิธิมิตรภาพ สมาคมคช (ท่งเซียเซี่ยงตึ้ง)	กรกฎาคม – ธันวาคม 2552 (744)	เป็นหน่วยงานที่เข้าถึงจุดเกิดเหตุและกรอข้อมูลอุบัติเหตุเป็นรายต้นๆ ในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ คณะผู้ทำงานจึงเล็งเห็นการเข้าถึงพื้นที่ได้เร็วของหน่วยงานนี้ เพื่อแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับการไม่ทราบตำแหน่งและพิกัดของสถานที่ที่ชัดเจน คณะผู้ศึกษาจึงจัดหาเครื่องมือเพื่อช่วยในการบันทึกพิกัดทางภูมิศาสตร์ที่เรียกว่า GPS (Global Positioning System) มาทดลองใช้เพื่อหาพิกัดจุดเกิดเหตุที่

หน่วยงาน	ช่วงเวลาของข้อมูล (จำนวนข้อมูล)	การดำเนินการ
		ชัดเจน โดยได้มอบให้กับทางเจ้าหน้าที่ของมูลนิธิมิตรภาพสามัคคี แต่มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการบริหารงานของหน่วยงาน จึงได้รับเฉพาะข้อมูลอุบัติเหตุ ไม่รวมพิกัดของตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุ ต้องทำการลงพิกัดตำแหน่งในระบบภูมิสารสนเทศเอง
สมาคมร่วมใจสงขลา	กรกฎาคม - ธันวาคม 2552 (298)	ได้ขอความร่วมมือเพิ่มเติมในการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุในเขตเทศบาลนครสงขลา ซึ่งเป็นหน่วยงานสังกัดสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ) โดยเล็งเห็นการเข้าถึงพื้นที่ได้เร็วเช่นเดียวกับเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ เช่นเดียวกันเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับการไม่ทราบตำแหน่งและพิกัดของสถานที่ที่ชัดเจน คณะผู้ศึกษาจึงจัดหาเครื่องมือเพื่อช่วยในการบันทึกพิกัดทางภูมิศาสตร์ที่เรียกว่า GPS มาทดลองใช้เพื่อหาพิกัดจุดเกิดเหตุที่ชัดเจน โดยได้มอบให้กับทางเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานสมาคมร่วมใจจำนวนหนึ่ง ซึ่งผลลัพธ์ได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดีโดยได้ทยอยส่งข้อมูลมาเป็นประจำ และได้ทำการลงพิกัดบนแผนที่แล้ว
สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสงขลา	ปี 2546-2549 ปี2550 และ ปี 2551	เป็นรายงานสรุปรวมสถิติอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิต จำแนกตามอำเภอในจังหวัดสงขลา เป็นข้อมูลในภาพกว้าง ไม่มีรายละเอียดของการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้ง
สถานีตำรวจภูธรจังหวัดสงขลา	กันยายน 2550 – พฤศจิกายน 2551	หลังจากการประสานงานผ่านจังหวัด ที่มีผู้ว่าราชการจังหวัดสงขลา และ สวรส (ภาคใต้) ร่วมเป็นผู้สนับสนุน หน่วยงานได้จัดส่งข้อมูลอุบัติเหตุในเขตพื้นที่รับผิดชอบในจังหวัดสงขลา ส่งมาให้เป็นประจำ แต่คงยังพบปัญหาของช่วงข้อมูลที่มีความซ้ำซ้อน การขาดหายของข้อมูลให้ข้อมูลที่ได้มามีรายละเอียดที่ไม่ค่อยชัดเจน ซึ่งไม่สามารถระบุพิกัดหรือตำแหน่งที่ชัดเจนได้ คณะผู้ศึกษาจึงหยุดลงตำแหน่งของสถานีตำรวจจังหวัดสงขลา

หน่วยงาน	ช่วงเวลาของข้อมูล (จำนวนข้อมูล)	การดำเนินการ
โรงพยาบาลสงขลา นครินทร์	มกราคม – สิงหาคม 2550 (2588)	ข้อมูลที่ได้เป็นข้อมูลของผู้ป่วย ที่มาทำการ รักษา ไม่มีข้อมูลของตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุ
โรงพยาบาลหาดใหญ่	กรกฎาคม 2550 (632)	ข้อมูลที่ได้เป็นข้อมูลของผู้ป่วย ที่มาทำการ รักษา ไม่มีข้อมูลของตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุ
โรงพยาบาลราชบุรี ยินดี โรงพยาบาล กรุงเทพหาดใหญ่ และ โรงพยาบาลศิริรินทร์	สิงหาคม – กันยายน 2550 (108)	ข้อมูลที่ได้เป็นข้อมูลของผู้ป่วย ที่มาทำการ รักษา ตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุระบุไม่ชัดเจน
ศูนย์นเรนทร	มกราคม – ธันวาคม 2550 (11838)	ได้รับข้อมูลด้วยความเอื้อเฟื้อจากนายแพทย์ ธาดา ยิบอินซอย ในการขอข้อมูลจากศูนย์ นเรนทร จำนวนข้อมูลทั้งหมด 11838 ระเบียน ระบุตำแหน่งแบบบรรยาย ส่วนมาก ไม่สามารถลงพิกัดได้

ตารางที่ 2.1 การดำเนินของข้อมูลจากหน่วยงานต่าง ๆ

2.2 ผลการรวบรวมข้อมูลเบื้องต้นจากหน่วยงานต่าง ๆ (ข้อมูลที่มีการจัดเก็บอยู่แล้ว)

ขณะนี้ โครงการฯ ได้ทำการรวบรวมข้อมูลเบื้องต้น จากหน่วยงานต่าง ๆ ได้ดังต่อไปนี้

- ก. แขวงทางสงขลา และสำนักงานบำรุงทางสงขลาที่ 2
- ข. มูลนิธิมิตรภาพสามัคคี (ท่งเซียเซี่ยงตึ้ง)
- ค. สมาคมร่วมใจ สงขลา

2.2.1 ข้อมูลที่ได้รับจากแขวงทางสงขลา และสำนักงานบำรุงทางสงขลาที่ 2

กรมทางหลวง โดยศูนย์ข้อมูลสารสนเทศและเทคโนโลยีกระทรวงคมนาคม ได้จัดทำระบบ TRAMS (Traffic Report and Accident Management System) สำหรับการ Input ข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางถนนสำหรับทุกหน่วยงานของกรมทางหลวงในทุกจังหวัด สำหรับจังหวัดสงขลา นั้น แขวงทางสงขลา และสำนักงานบำรุงทางสงขลาที่ 2 ได้แบ่งแยกพื้นที่รับผิดชอบในจังหวัด และร่วมกันรับผิดชอบเส้นทางหลวงของกรมทางหลวงครอบคลุมทั้งจังหวัดสงขลา

การเข้าสู่ระบบ TRAMS (<http://gis.mot.go.th/tramsgr/>) ทำได้โดยการใส่ Username และ Password ซึ่งสามารถเข้าได้เฉพาะเจ้าหน้าที่กรมทางหลวงที่เกี่ยวข้องเท่านั้น การที่โครงการฯ จะเข้าสู่

ข้อมูลได้นั้นจะต้องขออนุญาตเพื่อทราบรหัสการเข้าสู่ข้อมูลจากศูนย์ข้อมูลสารสนเทศและเทคโนโลยีกระทรวงคมนาคมเท่านั้น และโครงการฯ ก็ได้ทำหนังสือขอให้ศูนย์ฯ พิจารณาอนุญาตไปแล้ว ดังเอกสารที่แนบไว้ในส่วนหน้าของภาคผนวก ค.

ระหว่างนี้ โครงการฯ ได้ขอความอนุเคราะห์จากแขวงการทางสงขลาและสำนักบำรุงทางที่ 2 สงขลา และหน่วยงานทั้ง 2 ก็ได้ให้ความร่วมมือกับโครงการฯ อย่างดียิ่ง ด้วยการนำข้อมูลมาส่งให้ในที่ประชุม และด้วยการทยอยส่งข้อมูลทางโทรสารเข้ามาให้อย่างสม่ำเสมอ

ข้อมูลที่ได้รับจากหน่วยงานทั้งสองประกอบด้วย ข้อมูลที่หน่วยงานบันทึกจากรายงานทางวิทยุที่แจ้งเหตุ และข้อมูลรายงานตามแบบฟอร์ม ส.3-02 โดยส่วนแรกทางวิทยุจะได้รับรวดเร็วกว่าแบบฟอร์มโดยทั่วไป ข้อมูลที่ได้มีการบันทึกมักเป็นข้อมูลของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นบนทางหลวงในเวลากลางวัน หรือในเวลาอื่นที่เจ้าหน้าที่ทางหลวงบังเอิญผ่านไปพบเหตุการณ์ นอกเหนือจากนั้นแล้ว หน่วยงานฯ ก็ได้มีการเชื่อมโยงร่วมมือกับสถานีตำรวจภูธรทั้ง 16 อำเภอในจังหวัดสงขลา เพื่อทำการคัดลอกข้อมูลที่เกิดขึ้นบนทางหลวงในเวลาอื่นๆ และที่นอกเหนือจากที่พบเห็นเป็นประจำทุกๆ 15 วัน

ข้อจำกัดของข้อมูลนอกเหนือจากนี้คือ จะเป็นข้อมูลที่เกิดขึ้นบนเส้นทางที่หน่วยงานรับผิดชอบเท่านั้น อย่างไรก็ตาม รายละเอียดของข้อมูลที่ได้ในการรายงานอุบัติเหตุแต่ละครั้งนั้น นับได้ว่ามีความสมบูรณ์สำหรับการวิเคราะห์มากทีเดียว แม้ว่ารายละเอียดย่อยหลายส่วนจะยังไม่ครบก็ตามที่กล่าวคือ จะมีข้อมูลครบทั้ง 5 ด้านดังที่ได้กล่าวไว้ในตอนต้น ทั้งด้านข้อมูลทั่วไปของผู้ขับขี่และผู้บาดเจ็บ พฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ ข้อมูลด้านถนน ด้านสภาพแวดล้อม และด้านยานพาหนะ

ตัวอย่างข้อมูลเอกสารรายงานทางวิทยุ และรายงาน ส.3-02 มีดังแสดงในภาคผนวก ค. รายละเอียดทั้งหมดได้รับการบันทึกใหม่เป็น Record ในแฟ้ม Microsoft Access (File electronics ใน Sortams2 ‘DOHSKold3up’)

2.2.2 ข้อมูลจากมูลนิธิมิตรภาพสามัคคี (ท่งเซียเซี่ยงตึ้ง)

มูลนิธิมิตรภาพสามัคคี (ท่งเซียเซี่ยงตึ้ง) มีพื้นที่ปฏิบัติการเฉพาะในเขตอำเภอหาดใหญ่เท่านั้น และเป็นข้อจำกัดที่สำคัญเนื่องจากจังหวัดสงขลาจะมีทั้งหมดถึง 16 อำเภอ ท้องที่อื่นๆ นอกจากอำเภอหาดใหญ่จึงขาดการบริการของหน่วยงานที่มีความฉับไวในด้านความช่วยเหลือ และความถี่ถ้วนในการบันทึกข้อมูล ดังเช่นมูลนิธิมิตรภาพสามัคคีนี้

การเก็บข้อมูลอุบัติเหตุของมูลนิธิฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพอย่างยิ่ง และยังสามารถส่งข้อมูลให้กับศูนย์ภูชีพ “นเรนทร” และชมรมลดอุบัติเหตุบนท้องถนนเมืองหาดใหญ่ อีกด้วย ข้อมูลประกอบด้วยรายละเอียดที่จำเป็นสำหรับการวิเคราะห์หลายอย่าง ทั้งด้านรายละเอียดผู้บาดเจ็บ สถานที่

ที่เกิดเหตุ เวลาที่เกิดเหตุ ประเภทยานพาหนะที่เกิดเหตุ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ข้อมูลบางอย่างยังขาดความละเอียดไปบ้าง เช่น ตำแหน่งที่เกิดเหตุจริง ลักษณะการชน ฯลฯ แต่เจ้าหน้าที่มูลนิธิ ยืนยันในความแม่นยำในความถูกต้องของข้อมูลที่ได้มีการบันทึก

ข้อมูลที่โครงการฯ ได้รับมาเป็นข้อมูลตั้งแต่เดือน กรกฎาคม 2552 – ธันวาคม 2552 ตัวอย่างรายละเอียดของข้อมูลมีดังแสดงในภาคผนวก ง. ส่วนรายละเอียดทั้งหมดเป็น Record อยู่ในแฟ้ม Microsoft Access (File electronics ใน Sortams2 ‘อุบัติเหตุ 6 เดือน เชียงต้ง’)

2.2.3 ข้อมูลจากสมาคมร่วมใจ สงขลา

สมาคมร่วมใจ สงขลาเป็นหน่วยงานที่ผู้วิจัยได้เพิ่มเข้ามาในการจัดเก็บข้อมูล โดยจะมีพื้นที่ปฏิบัติการเฉพาะในเขตอำเภอเมืองสงขลาเท่านั้น และเป็นข้อจำกัดที่สำคัญเนื่องจากจังหวัดสงขลา มีทั้งหมดถึง 16 อำเภอ ท้องที่อื่นๆ นอกจากอำเภอหาดใหญ่จึงขาดการบริการของหน่วยงานที่มีความจำเป็นในด้านความช่วยเหลือ และความถี่ถ้วนในการบันทึกข้อมูล ดังเช่น สมาคมร่วมใจ สงขลา

การเก็บข้อมูลอุบัติเหตุของสมาคมร่วมใจเป็นไป เช่นเดียวกับมูลนิธิมิตรภาพสามัคคี (ท่งเซีย เชียงต้ง) ข้อมูลประกอบด้วยรายละเอียดที่จำเป็นสำหรับการวิเคราะห์หลายอย่าง ทั้งด้านรายละเอียดผู้บาดเจ็บ สถานที่ที่เกิดเหตุ เวลาที่เกิดเหตุ ประเภทยานพาหนะที่เกิดเหตุ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ข้อมูลบางอย่างยังขาดความละเอียดไปบ้าง เช่น ตำแหน่งที่เกิดเหตุจริง ลักษณะการชน ฯลฯ แต่เจ้าหน้าที่มูลนิธิ ยืนยันในความแม่นยำในความถูกต้องของข้อมูลที่ได้มีการบันทึก

ข้อมูลที่โครงการฯ ข้อมูลล่าสุดได้รับมาเป็นข้อมูลตั้งแต่เดือน กรกฎาคม 2552 – ธันวาคม 2552 ตัวอย่างรายละเอียดของข้อมูลมีดังแสดงในภาคผนวก ง. ส่วนรายละเอียดทั้งหมดเป็น Record อยู่ในแฟ้ม Microsoft Access (File electronics ใน Sortams2 ‘ร่วมใจ สงขลา’)

2.3 การวิเคราะห์ข้อมูลตำแหน่งจุดอันตราย

2.3.1 เขตบนโครงข่ายถนนทางหลวงจังหวัดสงขลา

คณะผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้รับจากแขวงการทางสงขลา ในช่วงปี มกราคม 2551 – มีนาคม 2552 รวมจำนวนข้อมูลทั้งหมด 473 ตำแหน่ง โดยใช้ดัชนีความรุนแรงในการจัดลำดับของช่วงถนนที่อันตราย

$$\text{ดัชนีความรุนแรง} = \frac{\sum_{i=1}^n W_i \cdot C_i}{\sum_{i=1}^n W_i}$$

เมื่อ W_i คือค่าถ่วงน้ำหนักของปัจจัย F_i

F_i คือ ข้อมูลอุบัติเหตุ ณ ตำแหน่งที่พิจารณา

F_1 คือ จำนวนผู้เสียชีวิต ให้น้ำหนัก $W_1 = 4$ ต่อคน

F_2 จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ ให้น้ำหนัก $W_2 = 3$ ต่อครั้ง

F_3 จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส ให้น้ำหนัก $W_3 = 2$ ต่อคน

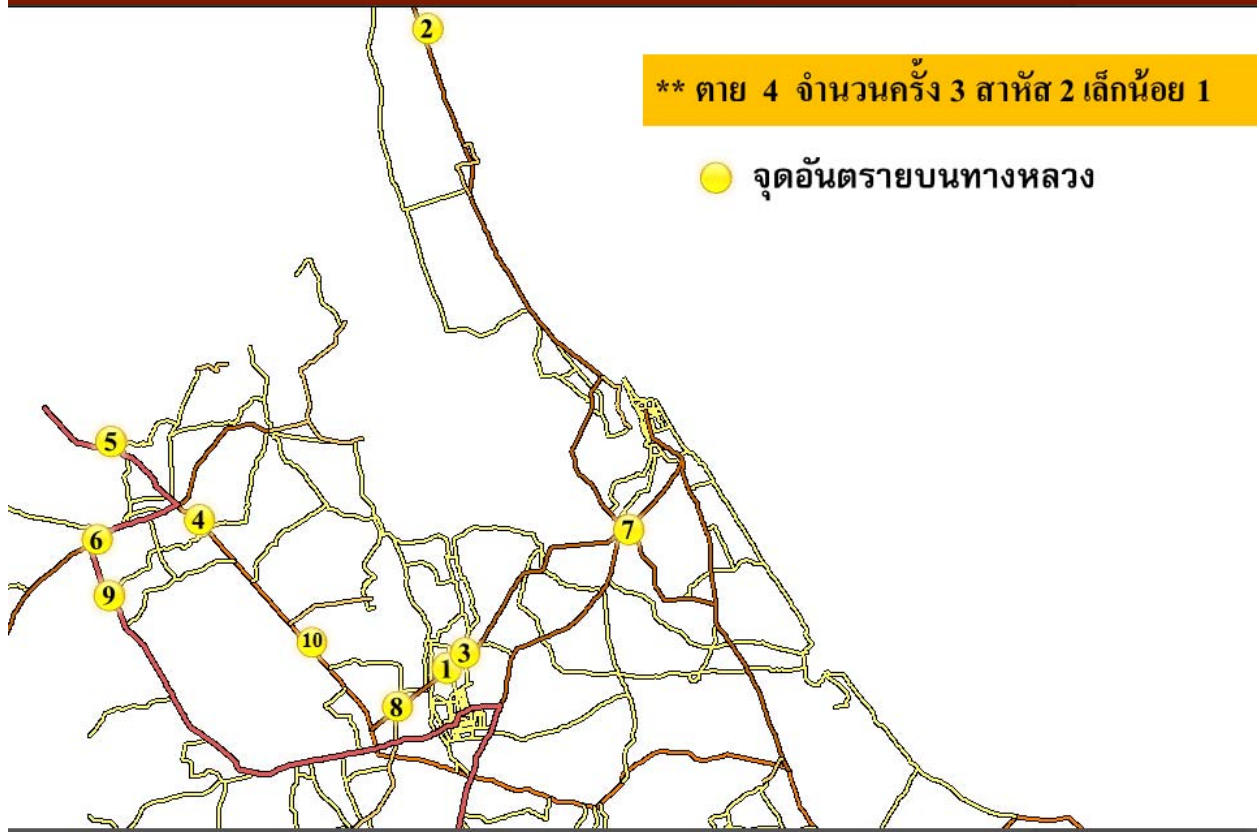
F_4 จำนวนผู้บาดเจ็บเล็กน้อย ให้น้ำหนัก $W_4 = 1$ ต่อคน

ผลการจัดลำดับ ช่วงถนนที่มีความไม่ปลอดภัยสูง 10 อันดับแรกได้แสดงไว้ในตารางที่ 2.2 และตำแหน่งได้แสดงไว้ในรูปที่ 2.1 รูปที่ 2.2 และรูปที่ 2.3

ลำดับ	หมายเลขทางหลวง	ช่วงกิโลเมตรที่	ระยะทาง (ม.)	จำนวนครั้ง	เสียชีวิต	บาดเจ็บสาหัส	บาดเจ็บเล็กน้อย	ดัชนีความรุนแรง
1	414	17+125 – 17+975	850	13	3	0	6	57
2	408	127+025 – 127+900	875	12	0	5	4	50
3	414	16+000 – 16+850	850	7	2	2	2	35
4	43	0+400 – 0+800	400	6	0	4	8	34
5	4	1216+236 – 1216+939	703	4	1	7	3	33
6	4	1228+039 – 1228+939	900	5	3	1	3	32
7	414	0+000 – 0+900	900	7	1	1	3	30
8	414	22+025 – 22+300	225	7	0	0	8	29
9	4	30+910 – 31+700	790	6	0	4	3	29
10	43	15+000 – 15+700	700	5	1	5	0	29

ตารางที่ 2.2 ผลการจัดลำดับช่วงถนนที่มีความไม่ปลอดภัยสูง 10 อันดับแรกบนทางหลวงจังหวัดสงขลา

ภาพรวมตำแหน่งจุดอันตราย



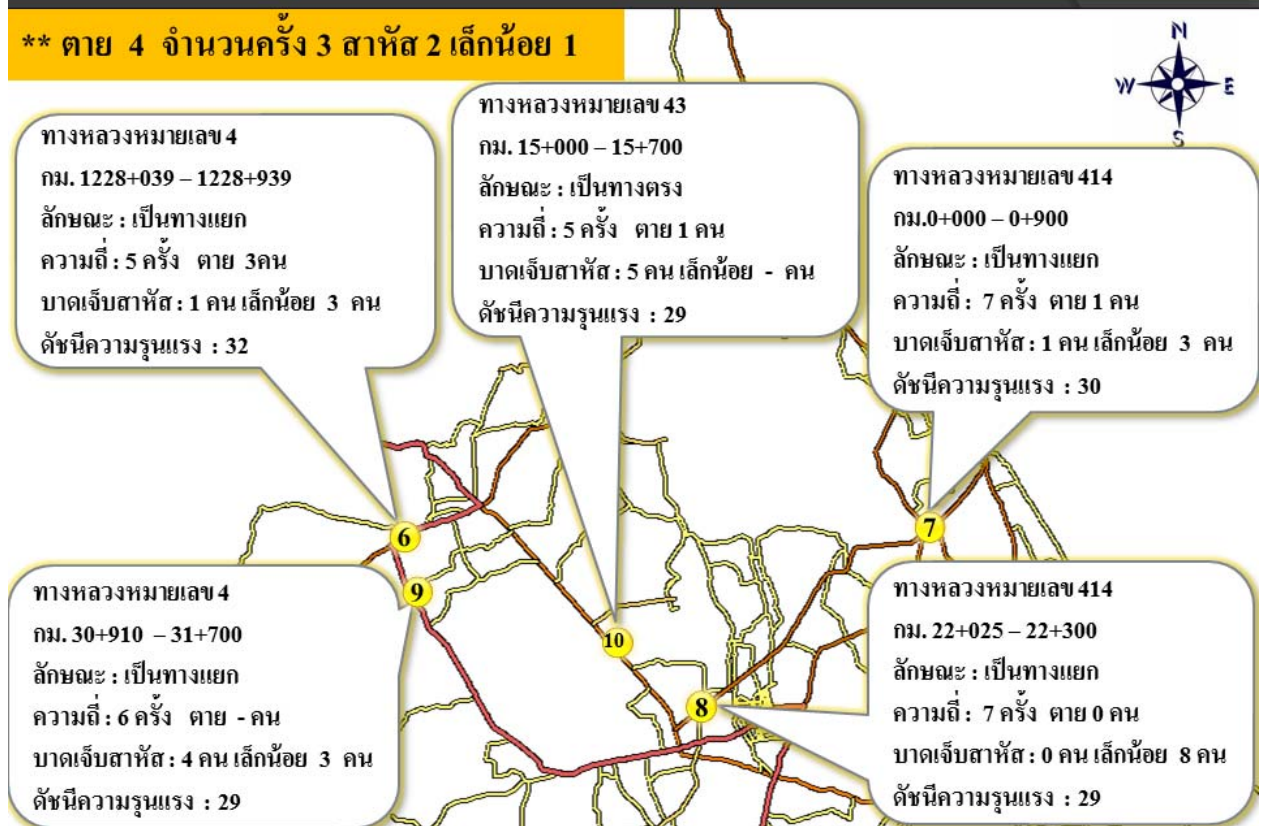
รูปที่ 2.1 แสดงตำแหน่งถนนที่มีความไม่ปลอดภัยสูง 10 อันดับแรกบนทางหลวงจังหวัดสงขลา



รูปที่ 2.2 แสดงตำแหน่งถนนที่มีความไม่ปลอดภัยสูง 5 อันดับแรกบนทางหลวงจังหวัดสงขลา

ตำแหน่งจุดอันตรายเขตทางหลวงจังหวัดสงขลา (ต่อ)

**** ตาย 4 จำนวนครั้ง 3 สาหัส 2 เล็กน้อย 1**



รูปที่ 2.3 แสดงตำแหน่งถนนที่มีความไม่ปลอดภัยสูงอันดับ 5 ถึง 10 บนทางหลวงจังหวัดสงขลา

2.3.1.1 สรุปภาพรวมจุดอันตรายบนทางหลวงจังหวัดสงขลา

ภาพรวมสถานการณ์การตำแหน่งจุดอันตรายบนทางหลวงจังหวัดสงขลา 10 ลำดับข้างต้น โดยจัดลำดับตามค่าดัชนีความรุนแรงเป็นเกณฑ์หลัก ทั้งนี้จากการสรุปข้อมูลทั้งหมดในช่วง มกราคม 2551 – มีนาคม 2553 พบว่ามีความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุสูงถึง 473 ครั้ง ทั้งนี้มียอดจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งสิ้น 57 คน ซึ่งเป็นผู้ชายทั้งหมด 38 คน และผู้หญิง 19 ผู้บาดเจ็บสาหัสทั้งสิ้น 172 ราย โดยแบ่งเป็นเพศชายร้อยละ 61 % และ เพศหญิงร้อยละ 39 % และมีผู้บาดเจ็บเล็กน้อยเป็นจำนวน 282 คน โดยคิดเป็นเพศชายร้อยละ 70 และเพศหญิงร้อยละ 30 ด้วยกัน ซึ่งจุดอันตรายที่เกิดขึ้น 10 ลำดับส่วนใหญ่จะเกิดในลักษณะของทางแยก ถึง 5 จุดด้วยกันรองลงมาจะเกิดกับทางโค้ง 4 จุด และทางตรง 1 จุด ทั้งนี้พบว่าถนนที่มีการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือทางหลวงหมายเลข 4 จำนวน 121 ครั้ง รองลงมาคือถนนทางหลวงหมายเลข 408 และทางหลวงหมายเลข 418 โดยมีจำนวนครั้งคือ 100 และ 87 ครั้ง ตามลำดับ ซึ่งจะเกิดกับรถประเภทกระบะเป็นส่วนใหญ่ จาก 10 ลำดับมีการเกิดอุบัติเหตุจากรถประเภทกระบะถึงร้อยละ 70 และรองลงมาเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล โดยมักเกิดขึ้นในช่วงเวลากลางวัน โดยจะมาสภาพอากาศแจ่มใสเป็นหลัก โดยเวลาที่เกิดบ่อยคือ 12.00 – 15.00 น. รองลงมาคือช่วงเวลากลางคืนคือ 00.00 – 03.00 น. สำหรับลักษณะการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ คือ การชนกันหรือการเฉี่ยวชน ซึ่งเกิดขึ้นบ่อยครั้ง ทั้งนี้สาเหตุที่สรุปพื้นฐานก็คือ การขับรถเร็วเป็นลำดับแรก และ ตัดหน้ากระชั้น

คิดเป็นลำดับ 2 ซึ่งส่งผลต่อทรัพย์สินทางราชการเสียหายทั้งสิ้น 10.14 ล้านบาท และอุปกรณ์จราจรยอดฮิต คือ ชุดไฟฟ้าส่องสว่าง โคมไฟคู่ นั้นเอง

1. จุดอันตรายบนทางหลวงจังหวัดสงขลา ลำดับ 1



รูปที่ 2.4 จุดอันตรายลำดับที่ 1 ทางหลวงหมายเลข 414 กม.17+125 – 17+975

จุดอันตรายลำดับที่ 1 อยู่บนทางหลวงหมายเลข 414 ช่วงกิโลเมตรที่ 17+125 – 17+975 ซึ่งมีค่าดัชนีความรุนแรงเท่ากับ 57 ลักษณะทางกายภาพของตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุเป็นลักษณะทางแยก โดยมีถนนทางหลวงหมายเลข 414 (ฝั่งศูนย์การค้า Big C) ตัดผ่าน มีสัญญาณไฟจราจร เป็นถนนทางหลวงมีจำนวน 8 ช่องทางจราจรแบ่งทิศทางการจราจรด้วยร่องกลางถนน อุบัติเหตุเกิดเหตุขึ้นทั้งหมดเป็นจำนวน 13 ครั้ง ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุเป็นการเกิดเหตุกับรถคันเดียวส่วนใหญ่ไม่ได้ชนกับยานพาหนะคันอื่นเป็นลักษณะการชนกับวัสดุข้างทาง โดยพบว่ามีผู้เสียชีวิตทั้งสิ้น 3 ราย โดยเป็นเพศชายจำนวน 1 ราย และ หญิง 2 รายบาดเจ็บเล็กน้อยจำนวน 6 ราย ซึ่งทั้งหมดนี้ผู้ขับขี่ทั้งหมด และมีทรัพย์สินทางราชการเสียหายทั้งสิ้น 1.38 ล้านบาท ซึ่งอุปกรณ์ส่วนใหญ่ที่เสียหายคือ เสาไฟฟ้าส่องสว่าง เหตุการณ์ส่วนใหญ่จะมักเกิดขึ้นในวันอังคาร ของสัปดาห์ สำหรับเวลาที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งอยู่ในช่วงเวลากลางคืน คือ 00.00 – 04.00 น. เป็นจำนวนสูงถึง 5 ครั้ง โดยยานพาหนะส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นเป็นรถกระบะซึ่งมีถึง 9 ครั้งด้วยกัน รองลงมาจะเป็นรถบรรทุก 6 ล้อ หรือพิกคว่าและสาเหตุทางพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะเกินความเร็วที่กำหนด

2. จุดอันตรายบนทางหลวงจังหวัดสงขลา ลำดับ 2



จุดอันตรายลำดับที่ 2 ตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 408 ช่วงกิโลเมตรที่ 127+025 – 127+00 ซึ่งมีค่าดัชนีความรุนแรงเท่ากับ 50 ลักษณะทางกายภาพของตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุเป็นลักษณะทางโค้ง โดยมีช่องทางเดินรถจำนวน 4 ช่องทางจราจรแบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางถนน ซึ่งเกิดเหตุทั้งหมดเป็นจำนวน 12 ครั้ง โดยเกิดขึ้นกับยานพาหนะเพียงคันเดียวเป็นส่วนใหญ่ โดยทั้งนี้ไม่มีจำนวนผู้เสียชีวิต แต่มีจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสเป็นจำนวน 5 ราย โดยแบ่งเป็นเพศชายจำนวน 4 ราย และเพศหญิงจำนวน 1 ราย และมีจำนวนผู้บาดเจ็บเล็กน้อย 4 ราย โดยเป็นเพศชาย 2 รายและหญิงอีก 2 ราย โดยช่วงเวลาที่เกินเหตุส่วนใหญ่จะเป็นเวลากลางคืนถึง 60 % คือช่วงเวลา 03.00 – 06.00 น. และวันที่มักเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือวัน พฤหัสบดี และวัน ศุกร์ โดยเกิดกับรถกระบะเป็นหลัก โดยส่วนใหญ่สภาพแวดล้อมขณะเกิดเหตุจะเป็นช่วงฝนตกสูงถึง 80 % และเกิดในลักษณะชนอุปกรณ์ข้างทางเป็นส่วนใหญ่ โดยมูลเหตุที่สันนิษฐานเบื้องต้นเป็นการขับรถเร็ว ซึ่งส่งผลต่อทรัพย์สินทางราชการเสียหายเป็นจำนวน 4.78 ล้านบาท

3. จุดอันตรายบนทางหลวงจังหวัดสงขลา ลำดับ 3



จุดอันตรายลำดับที่ 3 ตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 414 ช่วงกิโลเมตรที่ 16+000– 16+850 ซึ่งมีค่าดัชนีความรุนแรงเท่ากับ 35 ลักษณะทางกายภาพของตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุเป็นลักษณะเป็นทางแยก โดยมีถนนคลองแห-คูเต่าไปบรรจบบนทางหลวงสายหลักหมายเลข 414 ซึ่งประกอบไปด้วยถนนจำนวน 4 ช่องทางจราจรมีไหล่ทาง แบ่งทิศทางการจราจรด้วยร่องกลางถนน โดยมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นเป็นจำนวน 7 ครั้ง ด้วยกัน โดยเกิดขึ้นกับยานพาหนะเพียงคันเดียวเป็นส่วนใหญ่ โดยยานพาหนะที่เกิดเหตุมากที่สุดคือ รถยนต์นั่ง ซึ่งตำแหน่งนี้มียอดผู้เสียชีวิตเป็นจำนวน 2 คน ซึ่งเป็นเพศชายทั้งหมด บาดเจ็บสาหัสเป็นจำนวน 2 คน โดยแบ่งเป็นเพศชายจำนวน 1 คนและอีก 1 คนเป็นเพศหญิง และมีผู้บาดเจ็บเล็กน้อยเป็นจำนวน 2 คนเป็นเพศชายทั้งคู่ซึ่งมักจะเกิดเหตุในช่วงเวลาเช้านี้ คือเวลา 05.00–07.00 น. เป็นส่วนใหญ่ถึง 60 % และมักจะเกิดในช่วงของวันหยุดพักผ่อนมากที่สุด ซึ่งมีสภาพแวดล้อมแจ่มใส และเกิดในลักษณะชนอุปกรณ์ข้างทางเป็นส่วนใหญ่ โดยมูลเหตุที่สันนิษฐานเบื้องต้นเป็นการขับรถเร็ว ซึ่งส่งผลต่อทรัพย์สินทางราชการเสียหายเป็นจำนวน 1.34 แสนบาท

4. จุดอันตรายบนทางหลวงจังหวัดสงขลา ลำดับ 4



รูปที่ 2.7 จุดอันตรายลำดับที่ 4 ทางหลวงหมายเลข 43 กม. 0+400– 0+850

จุดอันตรายลำดับที่ 4 ตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 43 ช่วงกิโลเมตรที่ 0+400– 0+850 ซึ่งมีค่าดัชนีความรุนแรงเท่ากับ 34 ลักษณะทางกายภาพของตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุเป็นลักษณะเป็นทางโค้งและทางแยกระดับเดียวกัน โดยมีถนนสายรองมาบรรจบบนสายหลัก ซึ่งเป็นถนนลักษณะ 4 ช่องทางจราจรโดยมีเกาะกลางเป็นตัวกั้นแบ่งทิศทางการจราจร มีอุปกรณ์จราจรและไฟส่องสว่างครบถ้วน โดยมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นเป็นจำนวนทั้งหมด 6 ครั้ง โดยไม่มีจำนวนผู้เสียชีวิต แต่มีจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสจำนวน 4 คน โดยเป็นเพศชายทั้งหมด 3 คน และเพศหญิง 1 คน และบาดเจ็บเล็กน้อยจำนวน 8 คน โดยทั้งหมดเป็นเพศหญิง ซึ่งช่วงวันส่วนใหญ่มักจะเกิดในวันพฤหัสบดี และช่วงเวลามักจะเกิดช่วงกลางคืน คือ 21.00 – 24.00 น. และจากข้อมูลพื้นฐานพบว่าลักษณะการเกิดอุบัติเหตุเบื้องต้นเกิดในลักษณะเฉี่ยวชนกันเป็นส่วนใหญ่ โดยมียานพาหนะคือรถกระบะเป็นหลัก ซึ่งเกิดขึ้นเป็นส่วนใหญ่ และมูลเหตุเบื้องต้นเป็นการขับรถเร็ว ซึ่งส่งผลต่อทรัพย์สินผู้อื่นเสียหาย 1.3 หมื่นบาท และทรัพย์สินทางราชการเสีย 1.27 แสนบาท

5. จุดอันตรายบนทางหลวงจังหวัดสงขลา ลำดับ 5



จุดอันตรายลำดับที่ 5 ตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 4 ช่วงกิโลเมตรที่ 1216+236-1216+939 ซึ่งมีค่าดัชนีความรุนแรงเท่ากับ 33 ลักษณะทางกายภาพของตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุเป็นลักษณะเป็นทางโค้งต่อเนื่อง ในเขตอำเภอรัตนภูมิ โดยเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด 4 ครั้ง โดยมีลักษณะถนน 4 ช่องจราจรมีไหล่ทางโดยมีเกาะกลางเป็นตัวกั้นแบ่งทิศทางการจราจร ไม่มีอุปกรณ์จราจร ไม่มีไฟฟ้าส่องสว่าง โดยตำแหน่งนี้มีจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด 1 คน เป็นเพศชาย บาดเจ็บสาหัสจำนวน 7 คน โดยแบ่งเป็นเพศชายจำนวน 5 คน หญิง 2 คน และจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยจำนวน 3 คน มีชายจำนวน 2 คน และหญิงอีก 1 คน พบว่าสภาพดินฟ้าอากาศส่วนใหญ่ของจุดเกิดเหตุจะมีฝนตก และมักจะเกิดวัน ศุกร์ และช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งคือช่วงบ่าย เวลา 13.00-15.00 น. ทั้งนี้จากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่เกิดจากรถกระบะ 80 % สำหรับลักษณะการเกิดเหตุมักจะเกิดในรูปแบบพลิกคว่ำหรือตกถนน โดยมีมูลเหตุสัณนิษฐานเบื้องต้นเกิดจากการขับเร็วเป็นเหตุ และยังพบว่าส่งผลต่อทรัพย์สินทางราชการเสียหายอีก 2.59 หมื่นบาท

6. จุดอันตรายบนทางหลวงจังหวัดสงขลา ลำดับ 6



จุดอันตรายลำดับที่ 6 ตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 4 ช่วงกิโลเมตรที่ 1228+039-1228+939 ซึ่งมีค่าดัชนีความรุนแรงเท่ากับ 32 ลักษณะทางกายภาพของตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุเป็นลักษณะเป็นทางแยก ซึ่งมีลักษณะถนน 4 ช่องจราจรมีไหล่ทางโดยแบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลางถนน ไม่มีอุปกรณ์ไฟจราจร มีเพียงไฟฟ้าส่องสว่าง อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมดมีจำนวน 5 ครั้ง โดยทั้งหมดมีจำนวนผู้เสียชีวิตจำนวน 3 คน โดยมีเพศชาย 2 คน และเพศหญิง 1 คน ผู้บาดเจ็บสาหัสจำนวน 1 คน เป็นเพศชาย และมีจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยจำนวน 3 คน โดยแบ่งเป็นชายจำนวน 2 คน และอีก 1 คนเป็นหญิง และส่วนใหญ่มักจะเกิดขึ้นในวันอาทิตย์ และช่วงเวลาที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งคือช่วงเย็น 15.00 – 17.00 น. ซึ่งอยู่ในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น ทั้งนี้จากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่เกิดจากรถจักรยานยนต์ 80 % โดยมีสภาพดินฟ้าอากาศแจ่มใส ทั้งนี้ลักษณะการเกิดเหตุที่พบเป็นส่วนใหญ่จะเกิดในลักษณะเฉี่ยวชน โดยมูลเหตุพื้นฐานคือ การขับรถเร็ว ซึ่งทำให้ทรัพย์สินทางราชการเสียหาย 1.3 หมื่นบาท

7. จุดอันตรายบนทางหลวงจังหวัดสงขลา ลำดับ 7



รูปที่ 2.10 จุดอันตรายลำดับที่ 7 ทางหลวงหมายเลข 414 กม. 0+000- 0+900

จุดอันตรายลำดับที่ 7 ตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 414 ช่วงกิโลเมตรที่ 0+000- 0+900 ซึ่งมีค่าดัชนีความรุนแรงเท่ากับ 30 ลักษณะทางกายภาพของตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุเป็นลักษณะเป็นทางแยก 5 แยกระดับเดียวกันหรือที่รู้จักกันคือ แยกเกาะยอ ซึ่งมีถนนทางหลวงหมายเลข 407 และ 408 ตัดผ่านในรูปลักษณะ 5 แยก โดยเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด 7 ครั้ง มีอุปกรณ์ไฟจราจรและไฟฟ้าส่องสว่างครบถ้วน โดยตำแหน่งนี้มีจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด 1 คน เป็นเพศหญิง ไม่มีจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส และจำนวนผู้บาดเจ็บเล็กน้อยจำนวน 8 คน โดยแบ่งเป็นเพศชายจำนวน 4 คน และเพศหญิงจำนวน 4 คน โดยช่วงเวลาที่เกิดเหตุส่วนใหญ่จะเป็นเวลาตอนเช้าถึง 60 % คือช่วงเวลา 06.00 – 09.00 น. และวันที่มักเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือวัน เสาร์ สภาพดินฟ้าอากาศแจ่มใส โดยเกิดกับรถกระบะเป็นหลัก และเกิดในลักษณะเฉี่ยวชนเป็นหลักและรองลงมาก็คือชนอุปกรณ์ข้างทาง โดยมูลเหตุที่สันนิษฐานเบื้องต้นเป็นการขับรถเร็ว ซึ่งส่งผลต่อทรัพย์สินทางราชการเสียหายเป็นจำนวน 2.6 แสนบาท

8. จุดอันตรายบนทางหลวงจังหวัดสงขลา ลำดับ 8



จุดอันตรายลำดับที่ 8 ตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 414 ช่วงกิโลเมตรที่ 22+025- 22+300 ซึ่งมีค่าดัชนีความรุนแรงเท่ากับ 29 ลักษณะทางกายภาพของตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุเป็นลักษณะเป็นทางแยกโดยมีถนนทางหลวงหมายเลข 4135 มาเชื่อมต่อเป็นลักษณะสามแยก ช่องทางจราจรทั้งหมดบนทางหลักแบ่งเป็น 8 ช่องทางจราจรมีไหล่ทาง โดยแบ่งทิศทางการเดินทางด้วยร่องกลางถนน และ 6 ช่องจราจรในถนนสายรองแบ่งทิศทางการจราจรเกาะสี มีอุปกรณ์ไฟจราจรและไฟฟ้าส่องสว่างครบถ้วนซึ่งมีจำนวนอุบัติเหตุเกิดขึ้นทั้งหมดจำนวน 7 ครั้ง ซึ่งไม่มีจำนวนผู้เสียชีวิต และจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส จะมีก็แต่ผู้บาดเจ็บเล็กน้อยเป็นจำนวน 8 คนโดยมีเพศชายจำนวน 6 คน และเพศหญิงจำนวน 2 คน ช่วงเวลาที่เกินเหตุส่วนใหญ่จะเป็นเวลาตอนกลางวัน คือช่วงเวลา 12.00 - 15.00 น. สูงถึง 60 % และวันที่มักเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือวัน อาทิตย์ สภาพดินฟ้าอากาศแจ่มใส ซึ่งยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งคือรถกระบะเป็นหลัก และเกิดในลักษณะชนอุปกรณ์ข้างทาง โดยมูลเหตุที่สันนิษฐานเบื้องต้นเป็นการขับเร็วและรองลงมาเป็นตัดหน้ากระชั้นชิด ซึ่งส่งผลต่อทรัพย์สินทางราชการเสียหายเป็นจำนวน 5.2 แสนบาท

9. จุดอันตรายบนทางหลวงจังหวัดสงขลา ลำดับ 9



จุดอันตรายลำดับที่ 9 ตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 4 ช่วงกิโลเมตรที่ 30+910- 31+700 ซึ่งมีค่าดัชนีความรุนแรงเท่ากับ 29 ลักษณะทางกายภาพของตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุเป็นลักษณะเป็นทางโค้งทางแยกและจุดกลับรถระดับเดียวกัน ซึ่งมีจำนวนอุบัติเหตุเกิดขึ้นทั้งหมดจำนวน 6 ครั้ง ซึ่งทั้งนี้ไม่มีจำนวนยอดผู้เสียชีวิต มีเพียงจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสจำนวน 4 คนเป็นเพศชาย 2 คน และเด็กหญิง 2 คน และบาดเจ็บเล็กน้อยจำนวน 3 คน ซึ่งเป็นผู้ชายทั้งหมด ลักษณะเป็นถนน 4 ช่องจราจร แบ่งทิศทางการเดินรถด้วยเกาะกลางมีไหล่ทางบนถนนหลักและรองลงมาเป็นถนน 2 ช่องจราจรวิ่งสวนทางช่วงรัตภูมิ-แยกควนลังมีไหล่ทาง ไม่มีอุปกรณ์ไฟจราจรมีแต่เพียงไฟฟ้าส่องสว่าง สำหรับวันที่มักเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งมักจะเป็นวันพฤหัสบดี โดยช่วงเวลาที่เกิดขึ้นบ่อยที่สุดจะเป็นช่วงกลางคืน คือ 02.00 - 04.00 น. และสภาพดินฟ้าอากาศที่เกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้งอยู่ในลักษณะฝนตก ซึ่งลักษณะการเกิดเหตุส่วนใหญ่คือการเกิดการเฉี่ยวชนเป็นหลัก ซึ่งจะเกิดขึ้นบ่อยครั้งกับรถยนต์ส่วนบุคคล โดยมีมูลเหตุสัณนิฐานเบื้องต้นคือ อุปกรณ์บกพร่อง และ หลับใน เป็นส่วนมาก โดยส่งผลกระทบต่อทรัพย์สินทางราชการเสียหาย 8.1 หมื่นบาท

10. จุดอันตรายบนทางหลวงจังหวัดสงขลา ลำดับที่ 10



รูปที่ 2.13 จุดอันตรายลำดับที่ 10 ทางหลวงหมายเลข 43 กม. 15+000- 15+700

จุดอันตรายลำดับที่ 10 ตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 43 ช่วงกิโลเมตรที่ 15+000- 15+700 ซึ่งมีค่าดัชนีความรุนแรงเท่ากับ 29 ลักษณะทางกายภาพของตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุเป็นลักษณะเป็นทางตรงมีความยาวโดยประมาณ 700 เมตร โดยมีลักษณะทางถนนคือเป็นถนน 4 ช่องจราจรมีไหล่ทางแบ่งทิศทางการจราจรด้วยร่องกลางถนน ไม่มีอุปกรณ์ไฟจราจรจะมีก็คือไฟฟ้าส่องสว่างเท่านั้น ซึ่งมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุเป็นจำนวน 5 ครั้ง โดยมีจำนวนผู้เสียชีวิต 1 คนเป็นเด็กชาย ไม่มีจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส แต่มีจำนวนผู้บาดเจ็บเล็กน้อย 5 คนโดยทั้งหมดนี้เป็นเพศชาย ช่วงเวลาที่เกิดเหตุส่วนใหญ่จะเป็นเวลาตอนเช้า คือช่วงเวลา 07.00 - 09.00 น. และวันที่มักเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือวันอังคาร ซึ่งสภาพดินฟ้าอากาศแจ่มใส ซึ่งยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งคือรถกระบะเป็นหลัก สูงถึง 70 % และเกิดในลักษณะพลิกคว่ำตกถนนเป็นส่วนใหญ่ โดยมูลเหตุที่สัณนิฐานเบื้องต้นเป็นการขับเร็ว ซึ่งส่งผลกระทบต่อทรัพย์สินทางราชการเสียหายเป็นจำนวน 8.2 หมื่นบาท

2.3.2 เขตเทศบาลนครหาดใหญ่

คณะผู้ทำงานได้รับข้อมูลจากมูลนิธิมิตรภาพสามัคคีในช่วง มกราคม 2550 – สิงหาคม 2550 หลังจากนั้น ก็ได้หยุดไปเนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงการบริหารงานในมูลนิธิฯ อย่างไรก็ตาม ข้อมูลในส่วนนี้ ได้รับการลงบันทึกในแผนที่ โดยทางชมรมลดอุบัติเหตุทางถนนเมืองหาดใหญ่ ซึ่งได้ทำอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2548 แล้ว ล่าสุดทางคณะผู้ทำงานได้ประสานกับมูลนิธิฯ และได้มอบอุปกรณ์ GPS เพื่อช่วยระบุตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุได้แม่นยำขึ้น แต่ก็ได้รับความร่วมมือในระดับหนึ่ง จึงได้นำข้อมูลมาลงบันทึกเอง ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2552 ถึง ธันวาคม 2552 และได้ทำการวิเคราะห์ค่าดัชนีความรุนแรงเฉพาะช่วงระยะเวลา 6 เดือนเพื่อจัดลำดับถนนที่มีความไม่ปลอดภัย 10 อันดับแรก สำหรับในกรณีของถนนในเขตเมือง ได้ใช้ค่าน้ำหนักที่แตกต่างจากการจัดลำดับบนทางหลวง เป็นดังนี้

F_1 คือ จำนวนผู้เสียชีวิต ให้น้ำหนัก $W_1 = 4$ ต่อคน

F_2 จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส ให้น้ำหนัก $W_2 = 3$ ต่อคน

F_3 จำนวนผู้บาดเจ็บเล็กน้อย ให้น้ำหนัก $W_3 = 2$ ต่อคน

F_4 จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ ให้น้ำหนัก $W_4 = 1$ ต่อครั้ง

เนื่องจากถนนในเขตเมือง จะมีลักษณะทางกายภาพที่เป็นช่วงถนนสั้นๆ และอุบัติเหตุมักจะเกิดถี่กว่าบนทางแยก และเป็นจำนวนครั้งที่สูง จำนวนผู้บาดเจ็บ จะมีจำนวนมาก ดังนั้น จึงลดค่าน้ำหนักของความถี่หรือจำนวนครั้งในการเกิดอุบัติเหตุ ลงเหลือเท่ากับ 1 (บนทางหลวง เท่ากับ 3) และเพิ่มค่าน้ำหนักของจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส เป็น 3 (บนทางหลวงเท่ากับ 2) ค่าน้ำหนักของผู้บาดเจ็บเล็กน้อย เป็น 2 (บนทางหลวงเท่ากับ 1)

ผลการจัดลำดับตำแหน่งที่มีความไม่ปลอดภัยสูง 10 อันดับแรกในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ ได้แสดงไว้ในตารางที่ 2.3 และรูปที่ 2.14 รูปที่ 2.15 และรูปที่ 2.16

ลำดับ	ถนน	ความยาว (ม.)	จำนวน (ครั้ง)	เสียชีวิต (คน)	บาดเจ็บ สาหัส (คน)	บาดเจ็บ เล็กน้อย (คน)	ดัชนี ความ รุนแรง
1	สัจกุล (ช่วงสะพานสัจกุล)	150	20	0	0	25	50
2	แยกโรงปูน (รถการ+นิพัทธ์สงเคราะห์1)	-	14	0	0	18	36
3	แยกท่าเคียน (สัมพันธ์ 3+เพชรเกษม 27)	-	11	0	0	14	28
4	แยกสามชัย (สามชัย+ศุภสารรังสรรค์)	-	10	0	0	12	24
5	แยกโนราห์ (ธรรมญูญี+ราษฎร์ยินดี)	-	9	0	0	12	24
6	หน้า 7-11 หาดใหญ่ใน (เพชรเกษม)	200	9	0	0	10	20
7	แยกเชียงตุง (แสงศรี+ศุภสารรังสรรค์)	-	8	0	0	10	20
8	แยกมายเฮาส์ (เพชรเกษม+ราษฎร์ยินดี)	-	6	0	0	7	14
9	แยกเกลอเมือง (ราษฎร์อุทิศ+ราษฎร์อุทิศ 9)	-	6	0	0	7	14
10	แยกเกาะหมี่ (ทล. 407+สข.2031)	50	4	0	0	6	12

ตารางที่ 2.3 ผลการจัดลำดับถนนที่มีความไม่ปลอดภัยสูง 10 อันดับแรกในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่



รูปที่ 2.14 แสดงตำแหน่งถนนที่มีความไม่ปลอดภัยสูง 10 อันดับแรกในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่



รูปที่ 2.15 แสดงตำแหน่งถนนที่มีความไม่ปลอดภัยสูง 5 อันดับแรกในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่



รูปที่ 2.16 แสดงตำแหน่งถนนที่มีความไม่ปลอดภัยสูงอันดับ 6 ถึง 10 ในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่

2.3.2.1 สรุปภาพรวมจุดอันตรายในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่

เขตเทศบาลนครหาดใหญ่ จากภาพรวมการจัดตำแหน่งจุดอันตราย 10 ลำดับดังข้างต้น พบว่ามียอดจำนวนของสถิติความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุ คือ 744 ครั้ง ในรอบ 6 เดือน (กรกฎาคม – ธันวาคม 2552) โดยทั้งนี้มียอดจำนวนผู้บาดเจ็บทั้งหมดเป็นจำนวน 834 คน ซึ่งคิดเป็นเพศชายร้อยละ 55 และเพศหญิง ร้อยละ 45 ซึ่งอัตราการเกิดอุบัติเหตุในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่พบว่าจำนวนผู้บาดเจ็บที่เป็นเพศชายและเพศหญิงมีสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน ซึ่งสาเหตุหลักที่พบเป็นส่วนใหญ่พบว่าเป็นลักษณะการเฉี่ยวชนกันเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งเหมือนเขตเมืองเทศบาลนครสงขลา ซึ่งทั้งนี้การเฉี่ยวชนที่เกิดขึ้นมักไม่ค่อยอันตรายถึงขั้นสูญเสียชีวิตเพราะการใช้ความเร็วในเขตเมืองค่อนข้างจำกัด เช่นกัน และยานพาหนะที่เป็นเหตุในการเกิดอุบัติเหตุและเกิดการเฉี่ยวชนบ่อยที่สุดคือ จักรยานยนต์กับจักรยานยนต์ สูงถึง 50 % ในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ รองลงมา ก็จะเป็นรถจักรยานยนต์กับรถกระบะ 30 % และช่วงเวลาที่มักเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งที่สุดในเขตเทศบาลนครสงขลาจะเป็นช่วงกลางวัน คือ 17.00 – 19.00 น. คิดเป็น 50 % รองลงมาช่วงเวลา 21.00 – 23.00 น. คิดเป็น 20 % และเกิดขึ้นบ่อยครั้งในวันอังคารและอาทิตย์ของแต่ละสัปดาห์ สำหรับเดือนที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดจาก 10 ลำดับข้างต้นคือ กันยายน

1. จุดอันตรายในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ ลำดับ 1



จุดอันตรายลำดับที่ 1 อยู่บนถนนสี่แยก โดยลักษณะสถานที่เกิดเหตุเป็นสะพานยกระดับ โดยลักษณะถนนเป็นทางแคบและไม่มีไหล่ทางรวมไปถึงการลักลอบกลับรถบริเวณตีนสะพาน ซึ่งมีค่าดัชนีความรุนแรงเท่ากับ 50 ซึ่งมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุเป็นจำนวน 20 ครั้งในรอบ 6 เดือน จากสถิติพบว่าไม่มียอดจำนวนผู้เสียชีวิต ซึ่งทั้งนี้มียอดผู้บาดเจ็บรวมทั้งสิ้น 25 ราย โดยทั้งหมดเป็นผู้ชาย 21 ราย คิดเป็นร้อยละ 84 ของจำนวนผู้บาดเจ็บทั้งหมด และผู้หญิงอีก 16 % หรือ 4 รายนั้นเอง โดยพบว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่สาเหตุหลักเกิดในลักษณะเฉี่ยวชนเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งจะเป็นรถจักรยานยนต์ เฉี่ยว/ชนจักรยานยนต์สูงถึง 50 % รองลงมาก็จะเป็น รถจักรยานยนต์ชนกับรถกระบะ 35 % ซึ่งเหตุที่เกิดขึ้นในส่วนใหญ่มักจะเกิดในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น คือ เวลา 16.00 – 18.00 น.สูงถึง 6 ครั้ง และรองลงมาคือ เวลา 21.00 – 23.00 น. และอุบัติเหตุมักจะเกิดขึ้นในวัน พุธ และวัน พฤหัสบดีของในแต่ละสัปดาห์ และยังพบอีกว่าในรอบ 6 เดือน เดือนที่เกิดเหตุขึ้นบ่อยครั้งคือเดือน ตุลาคม และเดือนกรกฎาคม โดยมีจำนวน 7 ครั้ง และ 4 ครั้ง ตามลำดับ

2. จุดอันตรายในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ ลำดับ 2



จุดอันตรายลำดับที่ 2 ตั้งอยู่บนถนนนิพัทธ์สงเคราะห์ 1 เป็นถนนสายหลัก โดยมีถนนรัศมีการวิ่งมาตัดเป็นลักษณะ 4 แยกเป็นทางสายรอง โดยถนนนิพัทธ์สงเคราะห์ 1 มีจำนวน 6 ช่องจราจร 2 ช่องจราจรจรดรถ แบ่งการเดินรถด้วยเส้นจราจร สำหรับถนนรัศมีการมีจำนวน 4 ช่องจราจร 2 ช่องจราจรแบ่งทิศทางการเดินรถด้วยเส้นจราจร เช่นกันและมีสัญญาณไฟจราจร ซึ่งมีค่าดัชนีความรุนแรงเท่ากับ 36 ซึ่งมีความถี่อัตราการเกิดอุบัติเหตุเป็นจำนวน 16 ครั้งในรอบ 6 เดือน ทั้งนี้พบว่ามีจำนวนผู้บาดเจ็บทั้งสิ้น 18 ราย ด้วยกัน ซึ่งเป็นเพศชายจำนวน 14 ราย และเพศหญิง 4 ราย โดยส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นกับยานพาหนะชนิด จักรยานยนต์กับจักรยานยนต์ สูงถึง 7 ครั้ง และรองลงมาก็จะเป็นรถกระบะกับจักรยานยนต์ เป็นจำนวน 5 ครั้ง และเวลาที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งที่สุดจะเป็นช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นคือ 17.00 – 20.00 น. และรองลงมาก็จะเป็นช่วงเวลา 14.00-16.00 น. โดยมีจำนวน 6 ครั้ง และ 4 ครั้งตามลำดับ โดยทั้งนี้มักจะเกิดขึ้นในวัน พุธ และ วันอาทิตย์เป็นหลัก คือ 5 ครั้ง และมักจะเกิดขึ้นในเดือน พฤษภาคมมากที่สุด

3. จุดอันตรายในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ ลำดับ 3



รูปที่ 2.19 จุดอันตรายลำดับที่ 3 แยกท่าเคียน

จุดอันตรายลำดับที่ 3 ตั้งอยู่บนถนนสัมพันธชาติ 3 เป็นส่วนถนนต่อเนื่องจากถนนศรีภูวนารถเป็นถนนสายหลัก โดยมีลักษณะช่องจราจร 6 ช่องจราจร มีไหล่ทางและลดลงเหลือ 4 ช่องจราจรก่อนถึงทางแยกกันเกาะกลางถนนเพื่อแบ่งทิศทางการเดินรถ และมีเพชรเกษม 27 วิ่งมาตัดผ่านเป็นถนน 2 ช่องจราจรจรดวิ่งสวนทางไม่มีไหล่ทาง อีกทั้งมีซอยเพิ่มเข้ามาคือซอยสมบูรณ์ 2 เข้าสู่ในลักษณะทางแยกที่เอียงกัน มีสัญญาณไฟจราจร โดยบริเวณจุดอันตรายจุดนี้มีค่าดัชนีความรุนแรงเท่ากับ 28 จากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุความถี่ที่เกิดขึ้นเป็นจำนวน 11 ครั้ง จากทั้งหมดมีจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บทั้งหมด 14 ราย ซึ่งตำแหน่งนี้จะมีจำนวนผู้เสียชีวิตที่เป็นผู้หญิงที่มากกว่าผู้ชายโดยแบ่งเป็นผู้หญิง 8 รายหรือร้อยละ 58 % และชาย 6 ราย ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากยานพาหนะที่เป็นรถกระบะกับรถจักรยานยนต์ สูงถึง 55 % และรองลงมาเป็นรถจักรยานยนต์กับจักรยานยนต์ 35 % และพบว่าเวลาที่มักเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งที่สุดช่วงเวลากลางคืน คือ 21.00 – 23.00 น. สำหรับวันที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งก็จะเป็นวัน อังคาร ซึ่งเกิดขึ้นเป็นจำนวน 6 ครั้ง และเดือนที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือเดือน กันยายน เป็นจำนวน 6 ครั้งด้วยกัน

4. จุดอันตรายในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ ลำดับ 4



รูปที่ 2.20 จุดอันตรายลำดับที่ 4 แยกสามชัย

จุดอันตรายลำดับที่ 4 ตั้งอยู่บนถนนศุภสารรังสรรค์ เป็นถนนสายหลักมีจำนวน 4 ช่องจราจร ไม่มีไหล่ทางแบ่งทิศทางการจราจรด้วยเส้นจราจร โดยมีถนนสามชัยตัดผ่าน มีจำนวน 4 ช่องจราจร 2 ช่องจราจรไม่มีไหล่ทางแบ่งทิศทางการเดินทางด้วยเส้นจราจร เช่นกันโดยลักษณะสถานที่เกิดเหตุเป็นทางแยกระดับเดียวกัน มีสัญญาณไฟจราจร ซึ่งมีค่าดัชนีความรุนแรงเท่ากับ 24 ซึ่งมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุเป็นจำนวน 10 โดยพบผู้บาดเจ็บทั้งหมดเป็นจำนวน 12 ราย ซึ่งแบ่งเป็นเพศชาย 8 คน และหญิง 4 คน ซึ่งทั้งหมดนี้ยานพาหนะที่เป็นเหตุส่วนใหญ่คือ รถยนต์ส่วนบุคคลกับรถจักรยานยนต์ เป็นส่วนมากซึ่งเกิดขึ้นถึง 4 ครั้ง และรองลงมาคือ รถจักรยานยนต์กับจักรยานยนต์ สำหรับเวลาที่พบบ่อยครั้งที่สุดจะอยู่ในช่วงเร่งด่วนเย็น คือ 16.00 – 18.00 น. โดยมีจำนวนอุบัติเหตุสูงถึง 4 ครั้ง และมักจะเกิดขึ้นในวันอังคารและวันอาทิตย์ของสัปดาห์เป็นส่วนใหญ่

5. จุดอันตรายในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ ลำดับ 5



รูปที่ 2.21 จุดอันตรายลำดับที่ 5 แยกโนราห์

จุดอันตรายลำดับที่ 5 ตั้งอยู่บนถนนราษฎร์ยินดีเป็นถนนสายหลัก โดยมีถนนธรรมนูญวิถีวิ่งมาตัดเป็นลักษณะ 4 แยกเป็นทางสายรอง โดยถนนราษฎร์ยินดี มีจำนวน 4 ช่องจราจร มี 1 ช่องเสริม

แบ่งการเดินรถด้วยเกาะกลางถนน มีสัญญาณไฟจราจรครบถ้วน สำหรับถนนธรรมณูญวิถี มีจำนวน 4 ช่องจราจร 2 ช่องจอดตรงแบ่งทิศทางการเดินรถด้วยเส้นจราจร เช่นกัน ซึ่งมีค่าดัชนีความรุนแรงเท่ากับ 24 ซึ่งมีความถี่อัตราการเกิดอุบัติเหตุเป็นจำนวน 9 ครั้งในรอบ 6 เดือน ทั้งนี้มียอดจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บเป็นจำนวน 12 ราย ซึ่งเป็นเพศชายจำนวน 8 รายหรือร้อยละ 67 และเพศหญิงจำนวน 4 ราย จากข้อมูลอุบัติเหตุส่วนใหญ่มักจะเกิดขึ้นกับยานพาหนะประเภท รถยนต์ส่วนบุคคลกับรถจักรยานยนต์ ซึ่งเกิดขึ้นมากที่สุดคือจำนวน 5 ครั้ง และรองลงมาเป็นรถกระบะกับจักรยานยนต์จำนวน 2 ครั้ง โดยทั้งนี้ช่วงเวลาที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งช่วงเวลากลางคืน คือ 00.00 – 04.00 น. ซึ่งมีมากถึง 65 % และมักจะเกิดขึ้นในวันเสาร์ ซึ่งจะเป็นวันหยุดนั่นเอง

6. จุดอันตรายในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ ลำดับ 6



รูปที่ 2.22 จุดอันตรายลำดับที่ 6 หน้า 7-11 หาดใหญ่ใน

จุดอันตรายลำดับที่ 6 ตั้งอยู่บนถนนเพชรเกษม ช่วงสะพานข้ามคลองอยู่ตะเภา ถึงแยกสัญญาณไฟจราจร โดยมีลักษณะช่องจราจร 6 ช่องจราจร 2 ช่องจอด มีไหล่ทาง มีกั้นเกาะกลางถนนเพื่อแบ่งทิศทางการจราจร ลักษณะสถานที่เกิดเหตุเป็นทางตรงบริเวณย่านชุมชนตลาดหาดใหญ่ใน ซึ่งมีการจราจรพลุกพล่านตลอดเวลา ซึ่งมีค่าดัชนีความรุนแรงเท่ากับ 20 ซึ่งมีความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุเป็นจำนวน 9 ครั้งในรอบ โดยมีผู้ได้รับบาดเจ็บเป็นจำนวน 10 ราย ซึ่งทั้งนี้แบ่งเป็นเพศชายจำนวน 6 ราย และเพศหญิงจำนวน 4 ราย โดยส่วนใหญ่มักจะเกิดขึ้นกับยานพาหนะชนิดจักรยานยนต์กับจักรยานยนต์ เป็นหลักและรองลงมาเป็นรถกระบะกับรถจักรยานยนต์ซึ่งทั้งนี้มักจะเกิดขึ้นบ่อยครั้งในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นคือ 16.00 – 19.00 น. โดยมีจำนวนอุบัติเหตุเป็นจำนวน 3 ครั้งด้วยกัน และส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นในวันพุธและวันอาทิตย์ของในสัปดาห์

7. จุดอันตรายในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ ลำดับ 7



จุดอันตรายลำดับที่ 7 ตั้งอยู่บนถนนสุขุมสวัสดิ์เป็นถนนสายหลัก ซึ่งมีถนนแสงศรีวิ่งมาตัดเป็นลักษณะ 4 แยกเป็นทางสายรอง ซึ่งเป็นช่วงถนนที่การจราจรติดขัดในช่วงทางแยกและประกอบกับทิศทางของทางแยกมีการเอียงในการปล่อยเส้นทางจราจร มีสัญญาณไฟจราจร ซึ่งมีค่าดัชนีความรุนแรงเท่ากับ 20 ซึ่งมีความถี่อัตราการเกิดอุบัติเหตุเป็นจำนวน 8 ครั้ง โดยไม่มีจำนวนผู้เสียชีวิต ทั้งนี้พบว่ามีจำนวนผู้บาดเจ็บทั้งสิ้น 10 ราย ด้วยกัน ซึ่งเป็นเพศชายจำนวน 6 ราย และเพศหญิง 4 ราย โดยส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นกับยานพาหนะชนิด กระบะกับจักรยานยนต์ สูงถึง 3 ครั้ง และรองลงมาก็จะเป็นรถจักรยานยนต์กับจักรยานยนต์ เป็นจำนวน 2 ครั้ง และเวลาที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งที่สุดจะเป็นช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นคือ 17.00 – 20.00 น.และรองลงมาก็จะเป็นช่วงเวลา 16.00-18.00 น.ซึ่งเป็นเวลาเร่งด่วนเย็น โดยทั้งนี้มักจะเกิดขึ้นในวัน ศุกร์ และ วันเสาร์เป็นหลัก คือ 3 ครั้ง และมักจะเกิดขึ้นในเดือน ตุลาคม มากที่สุด

8. จุดอันตรายในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ ลำดับ 8



จุดอันตรายลำดับที่ 8 ตั้งอยู่บนถนนเพชรเกษมซึ่งเป็นถนนสายหลัก โดยมีถนนราษฎร์ยินดีวิ่งมาตัดบรรจบเป็นลักษณะ 4 แยกเป็นทางสายรอง โดยถนนเพชรเกษม มีจำนวน 6 ช่องจราจร มี 2 ช่องจอด แบ่งการเดินรถด้วยเกาะกลางถนน สำหรับถนนราษฎร์ยินดี มีจำนวน 4 ช่องจราจร 2 ช่องจอดรถ แบ่งทิศทางการเดินรถเกาะกลางถนน เช่นกัน มีสัญญาณไฟจราจร ซึ่งมีค่าดัชนีความรุนแรงเท่ากับ 14 ซึ่งมีความถี่อัตราการเกิดอุบัติเหตุเป็นจำนวน 6 ครั้ง ทั้งนี้ไม่มียอดจำนวนผู้เสียชีวิต มีแต่จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บเป็นจำนวน 7 ราย ซึ่งเป็นเพศชายจำนวน 4 รายและอีก 3 รายเป็นเพศหญิง จากข้อมูลอุบัติเหตุส่วนใหญ่มักจะเกิดขึ้นกับยานพาหนะประเภท รถกระบะกับรถจักรยานยนต์ เป็นหลัก ซึ่งเกิดขึ้นมากที่สุดคือจำนวน 3 ครั้ง และรองลงมาเป็นรถยนต์ส่วนบุคคลกับจักรยานยนต์ จำนวน 2 ครั้ง โดยทั้งนี้ช่วงเวลาที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งช่วงเวลากลางวันเริ่มต้นแรงดันเย็น คือ 14.00 – 17.00 น. ซึ่งมีมากถึง 70 % และมักจะเกิดขึ้นในวันศุกร์และวันอาทิตย์ สำหรับเดือนที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งคือเดือนธันวาคม

9. จุดอันตรายในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ ลำดับ 9



รูปที่ 2.25 จุดอันตรายลำดับที่ 9 แยกเกลอเมือง

จุดอันตรายลำดับที่ 9 ตั้งอยู่บนถนนราษฎร์อุทิศซึ่งเป็นถนนสายหลัก มีลักษณะ 4 ช่องจราจร แบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลาง และมีซอยราษฎร์อุทิศ 9 วิ่งมาตัดบรรจบเป็นลักษณะ 4 แยกเป็นทางสายรอง มีถนน 2 ช่องจราจรแบ่งทิศทางการเดินรถด้วยเส้นจราจร และมีสัญญาณไฟจราจร ซึ่งมีค่าดัชนีความรุนแรงเท่ากับ 14 ซึ่งมีความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุเป็นจำนวน 6 ครั้งไม่มีผู้เสียชีวิตมีเพียงจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บจำนวน 7 รายซึ่งทั้งมีจำนวนเพศหญิงมากกว่าเพศชายถึง 90 % สำหรับวันที่มักเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งมักจะเป็นวันจันทร์และวันศุกร์ โดยช่วงเวลาที่เกิดขึ้นบ่อยที่สุดจะเป็นช่วงกลางคืน คือ 00.00 – 03.00 น. ลักษณะการเกิดเหตุส่วนใหญ่คือการเกิดการเฉี่ยวชนเป็นหลัก ซึ่งจะเกิดขึ้นบ่อยครั้งกับรถจักรยานยนต์กับรถจักรยานยนต์ และจะเกิดขึ้นบ่อยครั้งในเดือน กันยายน

10. จุดอันตรายในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ ลำดับ 10



รูปที่ 2.26 จุดอันตรายลำดับที่ 10 แยกเกาะหม่

จุดอันตรายลำดับที่ 10 ตั้งอยู่บนถนนกาญจนวนิชซึ่งเป็นถนนสายหลัก โดยมีถนนสายรองคือ สข.2031 มีสัญญาณไฟจราจร ซึ่งถนนกาญจนวนิชมีจำนวน 6 ช่องจราจร มี แบ่งการเดินรถด้วยเกาะสี่ สำหรับถนนสายรองสข.2031 มีจำนวน 2 ช่องจราจรวิ่งสวนทางกัน ซึ่งมีค่าดัชนีความรุนแรงเท่ากับ 12 เป็นลำดับสุดท้ายของในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ ซึ่งมีความถี่อัตราการเกิดอุบัติเหตุเป็นจำนวน 4 ครั้ง ทั้งนี้ไม่มียอดจำนวนผู้เสียชีวิต มีแต่จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บเป็นจำนวน 6 ราย ซึ่งเป็นเพศชาย จำนวน 4 รายและอีก 2 รายเป็นเพศหญิง และยังพบว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่เกิดจากยานพาหนะ ชนิด จักรยานยนต์กับจักรยานยนต์ถึง 80 % รองลงมา ก็จะเป็นกระบะกับจักรยานยนต์ ซึ่งส่วนใหญ่ มักจะเกิดขึ้นในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นคือ 17.00 – 19.00 น. ลักษณะการเกิดเหตุส่วนใหญ่คือการเกิด การเฉี่ยวชนเป็นหลัก ละมักเกิดขึ้นในวัน อังคาร ของสัปดาห์ และจะเกิดขึ้นบ่อยครั้งในเดือน กันยายน เป็นหลัก

2.3.3 เขตเทศบาลนครสงขลา

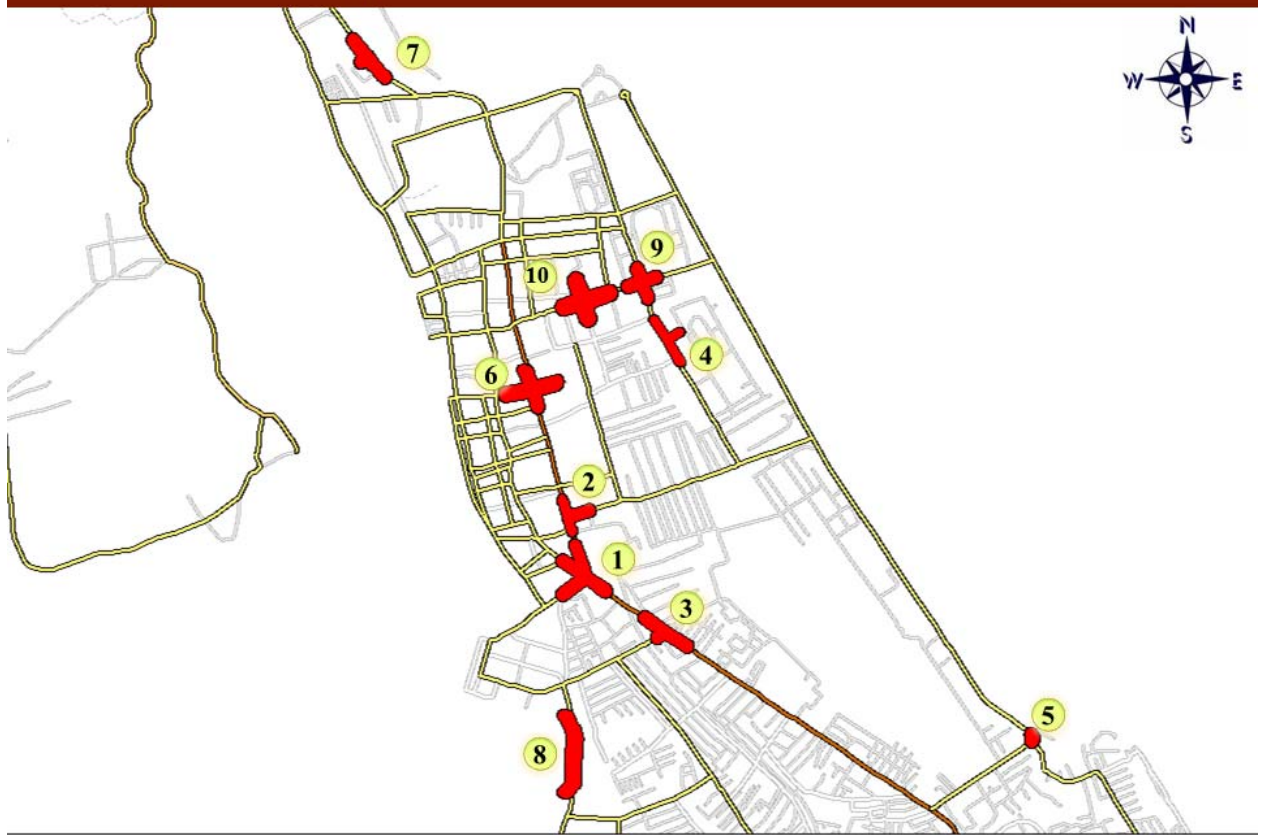
คณะผู้ทำงานได้ให้อุปกรณ์ GPS กับสมาคมร่วมใจสงขลา ซึ่งให้ความร่วมมือในการบันทึกพิกัดของตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุ และจัดเก็บข้อมูลในเขตเทศบาลนครสงขลา ได้รับความร่วมมือในระยะต้น และเนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงเจ้าหน้าที่บ่อย ทำให้ขาดความต่อเนื่องในการเก็บตำแหน่งด้วยอุปกรณ์ จึงต้องลงพิกัดเองบนแผนที่บางส่วน

ผลการจัดลำดับตำแหน่งที่มีความไม่ปลอดภัยสูง 10 อันดับแรก โดยใช้ค่าน้ำหนักเช่นเดียวกันกับในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ สำหรับข้อมูลในช่วงเดือนกรกฎาคม ถึงธันวาคม 2552 เป็นระยะเวลา 6 เดือน ได้แสดงไว้ในตารางที่ 2.4 และรูปที่ 2.27 รูปที่ 2.28 และรูปที่ 2.29

ลำดับ	ถนน	ความยาว (ม.)	จำนวน (ครั้ง)	เสียชีวิต (คน)	บาดเจ็บ สาหัส (คน)	บาดเจ็บ เล็กน้อย (คน)	ดัชนี ความ รุนแรง
1	แยกธนาคารทหารไทย (รามวิถี+ไทรบุรี+นครนอก)	-	13	0	0	19	38
2	แยกทะเลหลวง (ทะเลหลวง+รามวิถี)	-	11	0	0	16	32
3	แยกหน้าโรงแรมชาญ (ไทรบุรี+เตาหลวง)	-	10	0	0	16	32
4	แยกเข้า ม.เทคโนโลยีราชมงคล (ราชดำเนินนอก+เทคโนโลยี)	-	10	0	0	14	28
5	โค้งเก้าเส้ง (ถนนชลาลัย+ถนนเก้าแสน)	100	9	0	0	16	32
6	แยกการเคหะ (ราษฎร์อุทิศ 1+การเคหะ)	-	8	0	0	11	22
7	หน้าอัยการเขต 9 (แหลมสนอ่อน+อัยการ)	-	6	0	0	7	14
8	ถนนดินสุสานนท์	100	5	0	0	8	16
9	แยกพระพุทธ (ราชดำเนินนอก+ประท่า)	-	5	0	0	8	16
10	หน้าโรงเรียนวนารีย์ (ประท่า+สระเกษ)		5	0	0	6	12

ตารางที่ 2.4 ผลการจัดลำดับถนนที่มีความไม่ปลอดภัยสูง 10 อันดับแรกในเขตเทศบาลนครสงขลา

ตำแหน่งจุดอันตรายเขตเทศบาลนครสงขลา

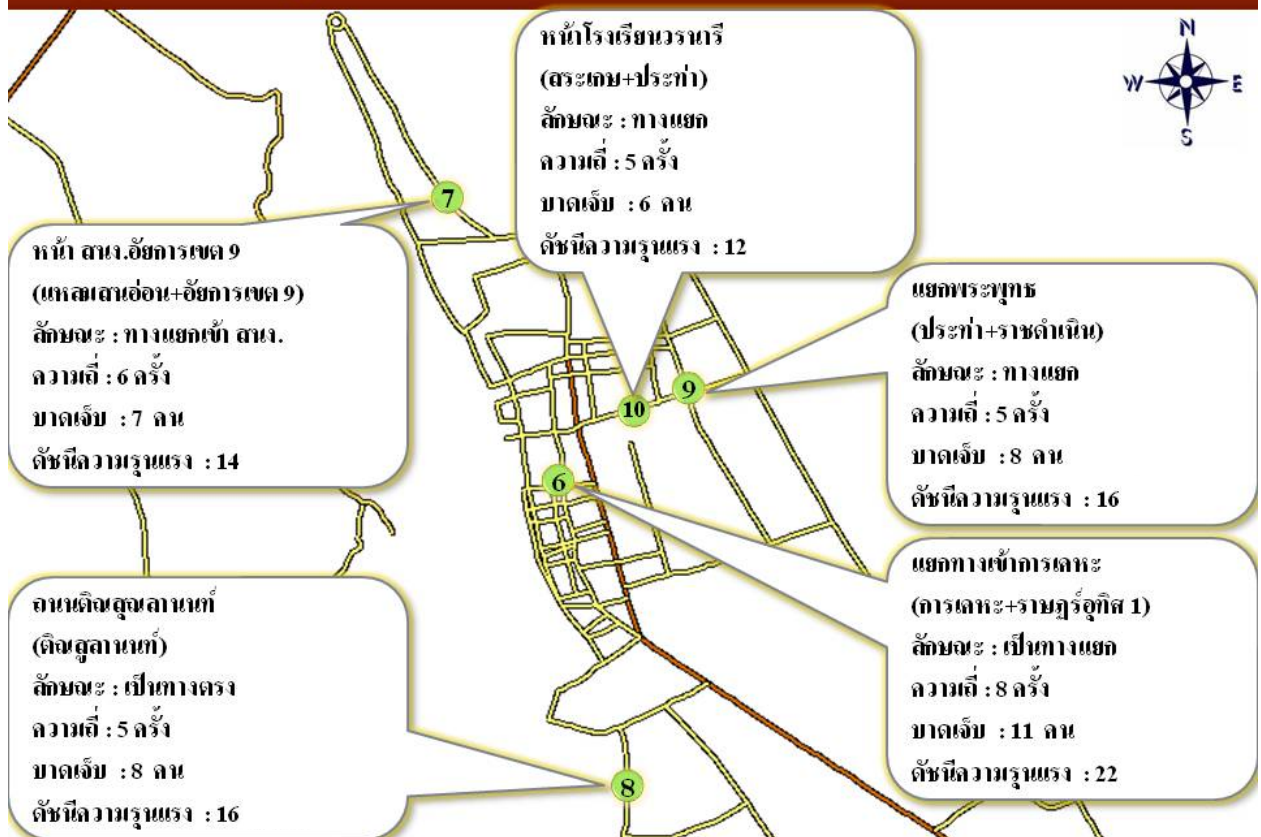


รูปที่ 2.27 แสดงตำแหน่งถนนที่มีความไม่ปลอดภัยสูง 10 อันดับแรกในเขตเทศบาลนครสงขลา



รูปที่ 2.28 แสดงตำแหน่งถนนที่มีความไม่ปลอดภัยสูง 5 อันดับแรกในเขตเทศบาลนครสงขลา

ตำแหน่งจุดอันตรายเขตเทศบาลนครสงขลา (ต่อ)



รูปที่ 2.29 แสดงตำแหน่งถนนที่มีความไม่ปลอดภัยสูง อันดับ 6 ถึง 10 ในเขตเทศบาลนครสงขลา

2.3.3.1 สรุปภาพรวมจุดอันตรายในเขตเทศบาลนครสงขลา

ตำแหน่งจุดอันตรายในเขตเทศบาลนครสงขลา ซึ่งจัดลำดับอัตราความถี่ของอุบัติเหตุเป็นหลัก ซึ่งได้ลำดับมา 10 ลำดับดังข้างต้นพบว่ามีความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุขึ้นทั้งหมดเป็นจำนวน 298 ครั้งด้วยกัน มีจำนวนผู้บาดเจ็บทั้งหมดเป็นจำนวน 414 คนในรอบ 6 เดือน (กรกฎาคม - ธันวาคม 2552) ซึ่งคิดเป็นเพศชายร้อยละ 74 และเพศหญิง ร้อยละ 26 ซึ่งอัตราการเกิดอุบัติเหตุพบกับเพศชายสูงกว่าเพศหญิงประมาณ 3 เท่าด้วยกัน ซึ่งสาเหตุหลักที่พบเป็นส่วนใหญ่พบว่าเป็นลักษณะการเฉี่ยวชนกันเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งทั้งนี้การเฉี่ยวชนที่เกิดขึ้นมักไม่ค่อยอันตรายถึงขั้นสูญเสียชีวิตเพราะการใช้ความเร็วในเขตเมืองค่อนข้างจำกัด และยานพาหนะที่เป็นเหตุในการเกิดอุบัติเหตุและเกิดการเฉี่ยวชนบ่อยที่สุดคือ จักรยานยนต์กับจักรยานยนต์ จากการจัด 10 ลำดับพบว่า มีอยู่ 5 ครั้ง รองลงมา ก็จะเป็นรถจักรยานยนต์กับรถกระบะ มีด้วยกันถึง 3 ครั้ง และช่วงเวลาที่มักเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งที่สุดในเขตเทศบาลนครสงขลาจะเป็นช่วงกลางวัน คือ 16.00 - 18.00 น. คิดเป็น 30 % รองลงมาช่วงเวลา 10.00 - 13.00 น. คิดเป็น 20 % และเกิดขึ้นบ่อยครั้งในวันอาทิตย์ของแต่ละสัปดาห์ ซึ่งเป็นวันหยุด และเป็นวันพักผ่อน สำหรับเดือนที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดจาก 10 ลำดับข้างต้นคือ กันยายน

1. จุดอันตรายในเขตเทศบาลนครสงขลา ลำดับ 1



รูปที่ 2.30 จุดอันตรายลำดับที่ 1 แยกธนาคารทหารไทย

จุดอันตรายจุดนี้ตั้งอยู่บนถนนหลายเส้นเช่นกันโดยมีถนนสายหลักคือ ไทรบุรีเชื่อมต่อรามวิถี บริเวณทางแยก ถนนมีถนนนครนอกเป็นถนนสายรอง ซึ่งมีลักษณะเป็นทางแยกที่เอียงกัน เป็นแยกที่มีสัญญาณไฟจราจร โดยถนนสายหลักมีจำนวน 4 ช่องจราจร และเพิ่มช่องรอเลี้ยวบริเวณทางแยกมาอีก 1 ช่องจราจร มี แบ่งการเดินรถด้วยเกาะกลางถนน สำหรับถนนสายรอง มีจำนวน 2 ช่องจราจรวิ่งสวนทางกัน โดยมีค่าดัชนีความรุนแรงเท่ากับ 38 ซึ่งสูงเป็นลำดับ 1 ของเขตเทศบาลนครสงขลา และ ความถี่ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น คือ 19 ครั้ง โดยไม่มียอดผู้เสียชีวิตแต่อย่างใด แต่มียอดจำนวนผู้บาดเจ็บทั้งสิ้น 19 คน โดยแบ่งเป็นเพศหญิงถึง 58 % ถึงสูงกว่าเพศชายที่มีเพียง 42 % ซึ่งทั้งนี้ อุบัติเหตุส่วนใหญ่สาเหตุหลักเกิดในลักษณะเฉี่ยวชนเป็นส่วนใหญ่ และมักจะเกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์กับ จักรยานยนต์สูงถึง 7 ครั้ง รองลงมาก็จะเป็น รถจักรยานยนต์ชนกับรถกระบะ 4 ครั้ง ซึ่งเหตุที่เกิดขึ้นใน ส่วนใหญ่มักจะเกิดในช่วงกลางคืน คือ เวลา 01.00 – 04.00 น.โดยเกิดขึ้นบ่อยครั้งในวัน พุธ ศุกร์ และ วันศุกร์ ของในแต่ละสัปดาห์ และยังพบอีกว่าในรอบ 6 เดือน เดือนที่เกิดเหตุขึ้นบ่อยครั้งคือเดือน ธันวาคม

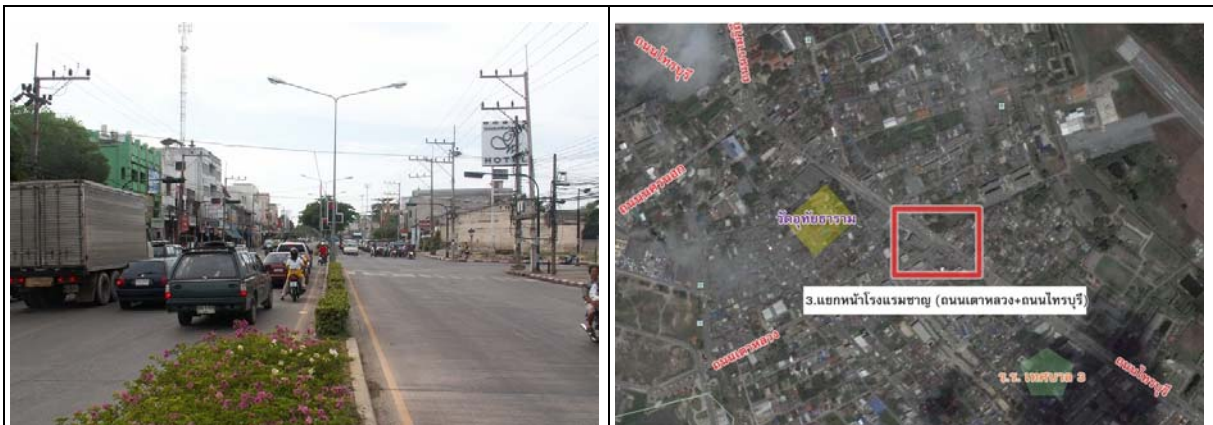
2. จุดอันตรายในเขตเทศบาลนครสงขลา ลำดับ 2



รูปที่ 2.31 จุดอันตรายลำดับที่ 2 แยกทะเลหลวง

จุดอันตรายลำดับที่ 2 ซึ่งอยู่ต่อเนื่องแยกธนาคารทหารไทย โดยมีลักษณะเป็นทางสามแยก ซึ่งมีถนนราวมิติเป็นถนนสายหลัก และมีถนนทะเลหลวงเป็นสายรองวิ่งมาบรรจบเป็นแยกที่มีสัญญาณไฟจราจร โดยถนนสายหลักมีจำนวน 4 ช่องจราจร และเพิ่มช่องรอเลี้ยวบริเวณทางแยกมาอีก 1 ช่องจราจร มีแบ่งการเดินรถด้วยเกาะกลางถนน และถนนทะเลหลวงมีจำนวน 2 ช่องจราจรวิ่งสวนทางกันและมาเป็นเป็น 4 ช่องจราจรบริเวณก่อนเข้าสู่ทางแยก 100 เมตร โดยมีค่าดัชนีความรุนแรงเท่ากับ 32 ซึ่งสูงเป็นลำดับ 2 รองจากแยกธนาคารทหารไทย มีความถี่ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น คือ 16 ครั้ง ไม่พบยอดผู้เสียชีวิต แต่มียอดจำนวนผู้บาดเจ็บทั้งสิ้น 16 คน โดยแบ่งเป็นเพศชายจำนวน 9 คน และอีก 6 คนเป็นเพศหญิง ส่วนใหญ่อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมักจะเกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์กับจักรยานยนต์บ่อยครั้ง โดยจุดนี้สูงถึง 5 ครั้ง รองลงมาก็จะเป็น รถจักรยานยนต์ชนกับรถกระบะ 3 ครั้ง สำหรับช่วงเวลาที่เกิดขึ้นในส่วนใหญ่มักจะเกิดในช่วงกลางวัน คือ เวลา 16.00 – 18.00 น.ซึ่งเป็นช่วงเร่งด่วนเย็น โดยเกิดขึ้นบ่อยครั้งในวัน พุธ ของในแต่ละสัปดาห์

3. จุดอันตรายในเขตเทศบาลนครสงขลา ลำดับ 3



รูปที่ 2.32 จุดอันตรายลำดับที่ 3 แยกหน้าโรงแรมชาอุย

จุดอันตรายลำดับที่ 3 ตั้งอยู่บนไทรบุรีซึ่งเป็นถนนสายหลัก โดยมีถนนเตาหลวงวิ่งมาตัดบรรจบเป็นลักษณะ 3 แยกเป็นทางสายรอง โดยถนนไทรบุรี มีจำนวน 6 ช่องจราจร มี 2 ช่องจอด แบ่งการเดินรถด้วยเกาะกลางถนน สำหรับถนนทะเลหลวง มีจำนวน 2 ช่องจราจร จุดอันตรายจุดนี้มีค่าดัชนีความรุนแรงเท่ากับ 32 ซึ่งมีความถี่อัตราการเกิดอุบัติเหตุเป็นจำนวน 10 ครั้ง ทั้งนี้ไม่มียอดจำนวนผู้เสียชีวิต มีแต่จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บเป็นจำนวน 16 ราย ซึ่งเป็นเพศชายจำนวน 10 รายและอีก 6 รายเป็นเพศหญิง สำหรับจุดนี้ยานพาหนะที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งจะเป็น รถจักรยานยนต์กับรถยนต์ส่วนบุคคล จำนวน 3 ครั้ง และมักจะเกิดขึ้นในช่วงเวลากลางคืน คือ 01.00 – 03.00 น.เป็นจำนวน 4 ครั้ง รองลงมาก็จะเป็นช่วงเวลา 16.00 – 18.00 น. จำนวน 3 ครั้ง ซึ่งเป็นช่วงเร่งด่วนเย็น และมักเกิดขึ้นในวันอาทิตย์ ในแต่ละสัปดาห์และจะเกิดขึ้นในเดือน ธันวาคม

4. จุดอันตรายในเขตเทศบาลนครสงขลา ลำดับ 4



จุดอันตรายจุดนี้เป็นลักษณะทางแยกในทางโค้งซึ่งเป็นทางเข้ามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลภาคใต้ ซึ่งมีถนนสายหลักคือถนนราชดำเนินนอก ซึ่งมีจำนวน 4 ช่องจราจรมีไหล่ทางแบ่งการจราจรด้วยเส้นกลางถนน ไม่มีอุปกรณ์ไฟจราจร และมีทางแยกต่อเนื่องจากซอยวชิรา โดยมีค่าดัชนีความรุนแรงเท่ากับ 28 ซึ่งสูงเป็นลำดับ 4 ของเขตเทศบาลนครสงขลา และความถี่ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น คือ 10 ครั้ง โดยไม่มียอดผู้เสียชีวิตแต่อย่างใด แต่มียอดจำนวนผู้บาดเจ็บทั้งสิ้น 14 คน โดยมีจำนวนผู้บาดเจ็บหญิงและชายจำนวนเท่ากันคือ 7 คน อุบัติเหตุส่วนใหญ่สาเหตุหลักเกิดในลักษณะเฉี่ยวชนเป็นส่วนใหญ่ และมักจะเกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์กับจักรยานยนต์สูงถึง 4 ครั้ง รองลงมาก็จะเป็นรถจักรยานยนต์ล้มเอง 3 ครั้ง ซึ่งเหตุที่เกิดขึ้นในส่วนใหญ่มักจะเกิดในช่วงกลางวัน คือ เวลา 15.00 – 18.00 น. ซึ่งเป็นช่วงเร่งด่วนเย็น โดยเกิดขึ้นบ่อยครั้งในวัน พุธ ของสัปดาห์ และยังพบอีกว่าในรอบ 6 เดือน เดือนที่เกิดเหตุขึ้นบ่อยครั้งคือเดือน พฤศจิกายน

5. จุดอันตรายในเขตเทศบาลนครสงขลา ลำดับ 5



เป็นจุดอันตรายลำดับที่ 5 ถนนเลียบชายทะเลสงขลา โดยมีลักษณะเป็นทางโค้งหักศอก ซึ่งมีถนนเก่าแอสฟัลต์เชื่อมต่อกับถนนเก่าแอสฟัลต์ ซึ่งอยู่ตำแหน่งบริเวณชุมชนเก่าแอสฟัลต์ โดยมีจำนวน 4 ช่องจราจร 2 ช่องจราจรบริเวณถนนเก่าแอสฟัลต์ และเป็น 4 ช่องจราจรบริเวณถนนเก่าแอสฟัลต์ โดยมีค่าดัชนีความรุนแรงเท่ากับ 32 ซึ่งสูงเป็นลำดับ 5 โดยมีความถี่ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น คือ 9 ครั้ง ไม่พบยอดผู้เสียชีวิต แต่มียอดจำนวนผู้บาดเจ็บทั้งสิ้น 16 คน โดยมีจำนวนผู้บาดเจ็บหญิงและชายจำนวนเท่ากันคือ 8 คนส่วนใหญ่อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมักจะเกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์กับกระบะบ่อยครั้งโดยจุดนี้สูงถึง 4 ครั้ง รองลงมาก็จะเป็น รถจักรยานยนต์ล้มเอง 3 ครั้ง สำหรับช่วงเวลาที่เกิดขึ้นในส่วนใหญ่มักจะเกิดในช่วงกลางวัน คือ เวลา 10.00 – 13.00 น.เป็นจำนวน 5 ครั้ง โดยเกิดขึ้นบ่อยครั้งในวัน เสาร์ และ วันอาทิตย์ ของในแต่ละสัปดาห์ และเกิดบ่อยในเดือน พฤศจิกายน

6. จุดอันตรายในเขตเทศบาลนครสงขลา ลำดับ 6



รูปที่ 2.35 จุดอันตรายลำดับที่ 6 แยกเข้าการเคหะ

จุดอันตรายลำดับที่ 6 ซึ่งอยู่บนถนนราชมรรค์ 1 มีถนนริมทางรถไฟซอย 1 และถนนเข้าหมู่บ้านการเคหะสงขลาตัดผ่านซึ่งมีลักษณะเป็นทาง 4 แยก ซึ่งมีถนนราชมรรค์ 1 เป็นถนนสายหลัก และมีถนนเข้าหมู่บ้านการเคหะและถนนริมทางไฟ 1 เป็นสายรอง วิ่งมาตัดผ่านเป็นแยกที่มีสัญญาณไฟจราจร โดยถนนสายหลักมีจำนวน 2 ช่องจราจรมีไหล่ทาง โดยมีค่าดัชนีความรุนแรงเท่ากับ 22 มีความถี่ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น คือ 8 ครั้ง ไม่พบยอดผู้เสียชีวิต แต่มียอดจำนวนผู้บาดเจ็บทั้งสิ้น 11 คน โดยแบ่งเป็นเพศชายจำนวน 7 คน และอีก 4 คนเป็นเพศหญิง ส่วนใหญ่อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมักจะเกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์กับจักรยานยนต์บ่อยครั้งโดยจุดนี้สูงถึง 4 ครั้ง รองลงมาก็จะเป็น รถจักรยานยนต์ล้มเอง 3 ครั้ง สำหรับช่วงเวลาที่เกิดขึ้นในส่วนใหญ่มักจะเกิดในช่วงกลางวัน คือ เวลา 10.00 – 13.00 น.เป็นจำนวน 4 ครั้ง โดยเกิดขึ้นบ่อยครั้งในวัน จันทร์ จำนวน 3 ครั้ง ของในแต่ละสัปดาห์ และเกิดขึ้นในเดือน กันยายน

7. จุดอันตรายในเขตเทศบาลนครสงขลา ลำดับ 7



จุดอันตรายจุดนี้เป็นลักษณะทางแยกต่อเนื่องเข้าสู่ท่าเทียบแพขนานยนต์สงขลาและหน้าสำนักงานอัยการเขต 9 ซึ่งมีถนนสายหลักคือถนนแหลมสนอ่อน ซึ่งมีจำนวน 4 ช่องจราจรมีไหล่ทางแบ่งการจราจรด้วยเส้นกลางถนน ไม่มีอุปกรณ์ไฟจราจร โดยมีค่าดัชนีความรุนแรงเท่ากับ 14 และความถี่ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น คือ 10 ครั้ง โดยไม่มียอดผู้เสียชีวิตแต่อย่างใด แต่มียอดจำนวนผู้บาดเจ็บทั้งสิ้น 7 คน โดยมีจำนวนผู้บาดเจ็บเป็นเพศชายถึง 90 % และเพศหญิงเพียง 10 % อุบัติเหตุส่วนใหญ่สาเหตุหลักเกิดในลักษณะเฉี่ยวชนเป็นส่วนใหญ่ และมักจะเกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์กับจักรยานยนต์สูงถึง 3 ครั้ง รองลงมาก็จะเป็น รถจักรยานยนต์ล้มเอง 2 ครั้ง ซึ่งเหตุที่เกิดขึ้นในส่วนใหญ่มักจะเกิดในช่วงกลางวัน คือ เวลา 21.00 – 23.00 น. โดยเกิดขึ้นบ่อยครั้งในวัน อาทิตย์ ของสัปดาห์ และยังพบอีกว่าในรอบ 6 เดือน เดือนที่เกิดเหตุขึ้นบ่อยครั้งคือเดือน พฤศจิกายน

8. จุดอันตรายในเขตเทศบาลนครสงขลา ลำดับ 8



เป็นจุดอันตรายลำดับที่ 8 โดยมีลักษณะเป็นทางแยก โดยมีช่องจราจร 2 ช่องแบ่งทิศทางการเดินรถด้วยเส้นจราจร โดยมีค่าดัชนีความรุนแรงเท่ากับ 22 ซึ่งสูงเป็นลำดับ 8 โดยมีความถี่ของ

อุบัติเหตุที่เกิดขึ้น คือ 8 ครั้ง ไม่พบยอดผู้เสียชีวิต แต่มียอดจำนวนผู้บาดเจ็บทั้งสิ้น 11 คน โดยมีจำนวนผู้บาดเจ็บเป็นเพศชายจำนวน 6 คน และ อีก 2 คนเป็นเพศหญิง ส่วนใหญ่อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมักจะเกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์กับจักรยานยนต์บ่อยครั้งโดยจุดนี้สูงถึง 3 ครั้ง สำหรับช่วงเวลาที่เกิดขึ้นในส่วนใหญ่มักจะเกิดในช่วงกลางวัน คือ เวลา 17.00 – 19.00 น.ซึ่งเป็นช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น เป็นจำนวน 3 ครั้ง และรองลงมาในช่วงกลางคืนคือ 21.00 – 23.00 น. จำนวน 2 ครั้ง โดยเกิดขึ้นบ่อยครั้งในวัน ศุกร์ และ วันอาทิตย์ ของในแต่ละสัปดาห์ สำหรับเดือนที่เกิดบ่อย คือ พฤศจิกายน

9. จุดอันตรายในเขตเทศบาลนครสงขลา ลำดับ 9



รูปที่ 2.38 จุดอันตรายลำดับที่ 9 แยกพระพุทธ

จุดอันตรายจุดนี้เป็นลักษณะทางแยก ซึ่งมีถนนสายหลักคือถนนราชดำเนินนอก ซึ่งมีจำนวน 4 ช่องจราจรมีไหล่ทางแบ่งการจราจรด้วยเส้นกลางถนนและ 6 ช่องจราจรเมื่อเลยทางแยก มีอุปกรณ์ไฟจราจร และมีถนนปละท่ามาตัดในลักษณะทางแยก โดยมีจำนวนช่องจราจร 6 ช่องจราจรแบ่งทิศทางการจราจรด้วยเกาะกลาง แต่ลดเหลือ 4 ช่องจราจรไม่มีไหล่ทางเมื่อเลยทางแยกมุ่งหน้าถนนชลาทศน์วชิรา โดยมีค่าดัชนีความรุนแรงเท่ากับ 16 ซึ่งสูงเป็นลำดับ 9 ของเขตเทศบาลนครสงขลา และความถี่ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น คือ 5 ครั้ง โดยไม่มียอดผู้เสียชีวิตแต่อย่างใด แต่มียอดจำนวนผู้บาดเจ็บทั้งสิ้น 8 คน โดยมีจำนวนผู้บาดเจ็บเป็นเพศชายจำนวน 6 คน และ อีก 2 คนเป็นเพศหญิง อุบัติเหตุส่วนใหญ่สาเหตุหลักเกิดในลักษณะเฉี่ยวชนเป็นส่วนใหญ่ และมักจะเกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์กับจักรยานยนต์สูงถึง 3 ครั้ง รองลงมาก็จะเป็น ซึ่งเหตุที่เกิดขึ้นในส่วนใหญ่มักจะเกิดในช่วงกลางวัน คือ เวลา 08.00 – 10.00 น. โดยเกิดขึ้นบ่อยครั้งในวัน พุธ ของสัปดาห์ และยังพบอีกว่าในรอบ 6 เดือน เดือนที่เกิดเหตุขึ้นบ่อยครั้งคือเดือน กันยายน

10. จุดอันตรายในเขตเทศบาลนครสงขลา ลำดับ 10



จุดอันตรายจุดอันตรายลำดับที่ 10 ซึ่งตั้งอยู่บนถนนพลเสท่า ซึ่งเป็นถนนสายหลักวิ่งตัดผ่านหน้าโรงเรียนนรนาารีเฉลิม โดยมีถนนสระเกษ วิ่งมาตัดผ่านให้เกิดทางแยกบริเวณก่อนถึงหน้าโรงเรียน เป็นแยกที่ไม่มีสัญญาณไฟจราจร โดยถนนสายหลักมีจำนวน 6 ช่องจราจร แบ่งการเดินรถด้วยเกาะเส้นจราจร สำหรับถนนสาทรอง มีจำนวน 2 ช่องจราจรวิ่งสวนทางกัน โดยมีค่าดัชนีความรุนแรงเท่ากับ 12 ซึ่งเป็นเป็นสุดท้าย ของเขตเทศบาลนครสงขลา และความถี่ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น คือ 5 ครั้ง โดยไม่มีผู้เสียชีวิตแต่อย่างใด แต่มียอดจำนวนผู้บาดเจ็บทั้งสิ้น 6 คน โดยมีเพศชายและเพศหญิงบาดเจ็บเท่ากันคือ 3 คน อุบัติเหตุส่วนใหญ่สาเหตุหลักเกิดในลักษณะเฉี่ยวชนเป็นส่วนใหญ่ และมักจะเกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์กับจักรยานยนต์สูงถึง 2 ครั้ง ซึ่งเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในส่วนใหญ่มักจะเกิดในช่วงกลางวัน คือ เวลา 07.00 – 09.00 น. ซึ่งเป็นช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าซึ่งมีการจราจรหนาแน่น โดยเกิดขึ้นบ่อยครั้งในวัน จันทร์ ของในแต่ละสัปดาห์ และยังพบอีกว่าในรอบ 6 เดือน เดือนที่เกิดเหตุขึ้นบ่อยครั้งคือเดือนกันยายน

2.4 ผลการพัฒนาระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์

คณะผู้วิจัยได้พัฒนาระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ขึ้น โดยมีขั้นตอนหลัก 4 ขั้นตอน ดังนี้

1. การเลือกโปรแกรมที่จะใช้จัดทำระบบและจัดหาแผนที่ข้อมูลพื้นฐาน
2. การนำเข้า (Import) ข้อมูลที่ได้รับจากหน่วยงานต่างๆ
3. การสร้างชั้นข้อมูลพื้นที่ที่จะทำการวิเคราะห์
4. การเขียนคำสั่งในการวิเคราะห์

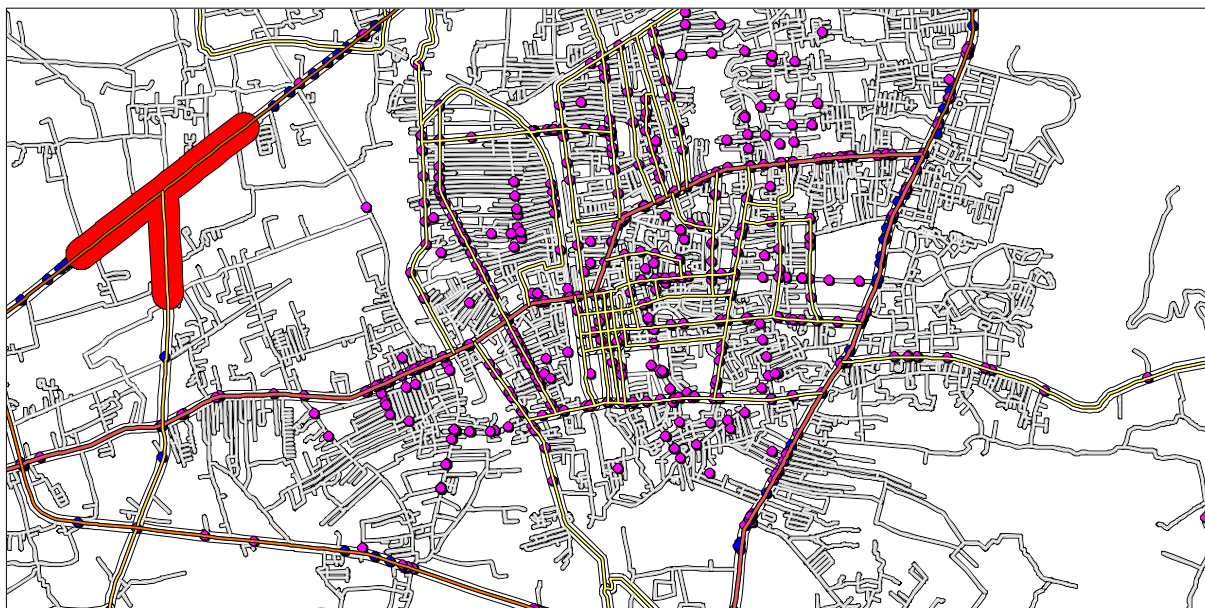
2.4.1 การเลือกโปรแกรมที่จะใช้จัดทำระบบและจัดหาแผนที่ข้อมูลพื้นฐาน

คณะผู้วิจัยได้เลือกโปรแกรม MapInfo version 9.0 ซึ่งเป็นโปรแกรมสำหรับการจัดทำระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ ที่นิยมใช้กันอย่างแพร่หลาย เพราะมีความง่ายและสะดวกในการใช้งาน เหมาะกับการจัดทำเป็นระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์สำหรับการจัดการและวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุในโครงการวิจัยนี้ และได้จัดซื้อซื้อแผนที่ข้อมูลพื้นฐาน (Base Map) ของจังหวัดสงขลา ขนาดมาตราส่วน 1:50000 สำหรับข้อมูลทางหลวงในจังหวัดสงขลา และขนาดมาตราส่วน 1:12500 สำหรับถนนในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่และนครสงขลา โดยมีข้อมูลทั้งหมด 16 ชั้น ดังแสดงในตารางที่ 2.5

ชั้นที่	ชั้นข้อมูล	รายละเอียด
1	3D	ภาพสามมิติของพื้นที่ในจังหวัดสงขลา
2	Background	แยกสีพื้นดินและทะเล
3	City	ตำแหน่งของเมือง
4	Citymap	ขอบเขตอำเภอเมือง หาดใหญ่ รัตภูมิและสะเดา
5	Contour	เส้นแสดงชั้นความสูง
6	District	ขอบเขตอำเภอ
7	Landmark	สถานที่ราชการ โรงพยาบาล โรงเรียน ร้านค้าและอื่นๆ
8	Park	สวนสาธารณะ
9	Postcode	รหัสไปรษณีย์
10	Province	ขอบเขตจังหวัด
11	Railway	ทางรถไฟ
12	Road	ถนนในจังหวัดสงขลา
13	Subdistrict	ขอบเขตตำบล
14	Town	ตำแหน่งอำเภอ
15	Village	ตำแหน่งหมู่บ้าน
16	Water	แหล่งน้ำ แม่น้ำ คลอง

ตารางที่ 2.5 ชั้นข้อมูลของแผนที่พื้นฐานในระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ SORTAMS

ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ที่พัฒนาขึ้น ได้แสดงไว้ในรูปที่ 2.40



รูปที่ 2.40 ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ SORTAMS

2.4.2 การนำเข้า (Import) ข้อมูลที่ได้รับจากหน่วยงานต่าง ๆ

ข้อมูลที่ได้รับจากหน่วยงานต่าง ๆ จะอยู่ในรูปของแฟ้ม Excel ซึ่งจะมีรายละเอียดข้อมูลของวันที่ เวลาที่เกิดเหตุ ตำแหน่งที่เกิด จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ ข้อมูลเหล่านี้จะถูกแปลงให้อยู่ในรูปของ ฐานข้อมูล Access ซึ่งจะถูกนำเข้าสู่ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ที่พัฒนาขึ้น เป็นชั้นข้อมูลใหม่ จากนั้นจึง ทำการลงพิกัด (Geocoding) ให้ข้อมูลในชั้นข้อมูลใหม่เหล่านี้ ชั้นข้อมูลที่นำเข้าได้แสดงไว้ในตารางที่ 2.6

ชั้นที่	ชั้นข้อมูล	พื้นที่	เจ้าของข้อมูล	ช่วงเวลาของข้อมูล
17	Accident	เทศบาลนครหาดใหญ่	มูลนิธิมิตรภาพสามัคคี	มค.2547 – ธค.2550
18	Accident47	เทศบาลนครหาดใหญ่	มูลนิธิมิตรภาพสามัคคี	มค. – ธค. 2547
19	Accident48	เทศบาลนครหาดใหญ่	มูลนิธิมิตรภาพสามัคคี	มค. – ธค. 2548
20	Accident49	เทศบาลนครหาดใหญ่	มูลนิธิมิตรภาพสามัคคี	มค. – ธค. 2549
21	Accident50	เทศบาลนครหาดใหญ่	มูลนิธิมิตรภาพสามัคคี	มค. – ธค. 2550
22	อุบัติเหตุ 6 เดือน_เชียงใหม่	เทศบาลนครหาดใหญ่	มูลนิธิมิตรภาพสามัคคี	กค.2552 – ธค.2552
23	ร่วมใจ_สงขลา	เทศบาลนครสงขลา	สมาคมร่วมใจสงขลา	กค.2552 – ธค.2552
24	Dohskold3up	ทางหลวงจังหวัด สงขลา	แขวงการทางสงขลา	มค. 2551-มีค.2553

ตารางที่ 2.6 ชั้นข้อมูลอุบัติเหตุจากหน่วยงานต่าง ๆ

2.4.3 การสร้างชั้นข้อมูลพื้นที่ที่จะทำการวิเคราะห์

เพื่อที่จะทำการวิเคราะห์และจัดลำดับตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง จะต้องสร้างชั้นข้อมูลใหม่เป็นพื้นที่ที่ครอบคลุมช่วงถนนหรือทางแยก โดยกำหนดพื้นที่ในเขตเทศบาลให้มีขอบเขตครอบคลุมนับจากเส้นกึ่งกลางช่วงถนนออกไปข้างละ 10 เมตร และครอบคลุมพื้นที่ช่วงทางแยกนับจากกึ่งกลางแยกออกไป 50 เมตร และสำหรับเขตทางหลวงให้มีขอบเขตครอบคลุมนับจากเส้นกึ่งกลางช่วงถนนออกไปข้างละ 30 เมตร และครอบคลุมพื้นที่ช่วงทางแยกหรือทางตรงโดยนับจากกึ่งกลางออกไป 0.5-1.0 กิโลเมตรเพื่อให้สามารถนับจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนชั้นข้อมูลเหล่านี้ได้ ชั้นข้อมูลจะถูกสร้างขึ้นโดยใช้ คำสั่ง Buffer และได้แสดงไว้ในตารางที่ 2.7

ชั้นที่	ชั้นข้อมูล	ขอบเขตพื้นที่
25	hybuffer	เทศบาลนครหาดใหญ่
26	Juntionbuffer	ช่วงถนนและแยกที่มีความไม่ปลอดภัยสูงในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่
27	Sk_roadbuffer	เทศบาลนครสงขลา
28	SkJuntionbuffer	ช่วงถนนและแยกที่มีความไม่ปลอดภัยสูงในเขตเทศบาลนครสงขลา
29	Mainbuffer	ทางหลวงในจังหวัดสงขลา
30	Dotcutbuffer	ช่วงถนนและแยกที่มีความไม่ปลอดภัยสูงบนทางหลวงจังหวัดสงขลา

ตารางที่ 2.7 ชั้นข้อมูลพื้นที่ที่จะทำการวิเคราะห์

2.4.4 การเขียนคำสั่งในการวิเคราะห์

คำสั่งในการวิเคราะห์ใช้ภาษา Mapbasic ซึ่งเป็นภาษาที่ใช้ร่วมกับโปรแกรม Mapinfo โดยสามารถให้คำสั่งทำงานในลักษณะทั้งในรูปแบบของโปรแกรมที่ compile แล้วหรือ command line ก็ได้ ตัวอย่างคำสั่งที่ใช้ในการวิเคราะห์ มีดังนี้

- การนับจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเขตเทศบาลนครสงขลา
select id,Route_tNAME,count (*) "numacc" from SKroadbuffer where obj contains any (select obj from รวบรวมใจ) into HighAccLocation group by id order by numacc desc
- การแสดงสีของตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุจำแนกตามช่วงของจำนวนครั้งที่เกิด
alter table SKroadbuffer (drop numacc)
Add column skroadbuffer(numacc) from highacclocation set to numacc where id = id
Shade SKroadbuffer With numacc Ranges Apply color 0 : 1 brush (2,16777215,0),1 : 2 brush (2,16776960,0),5 : 10 brush (2,16711680,0)

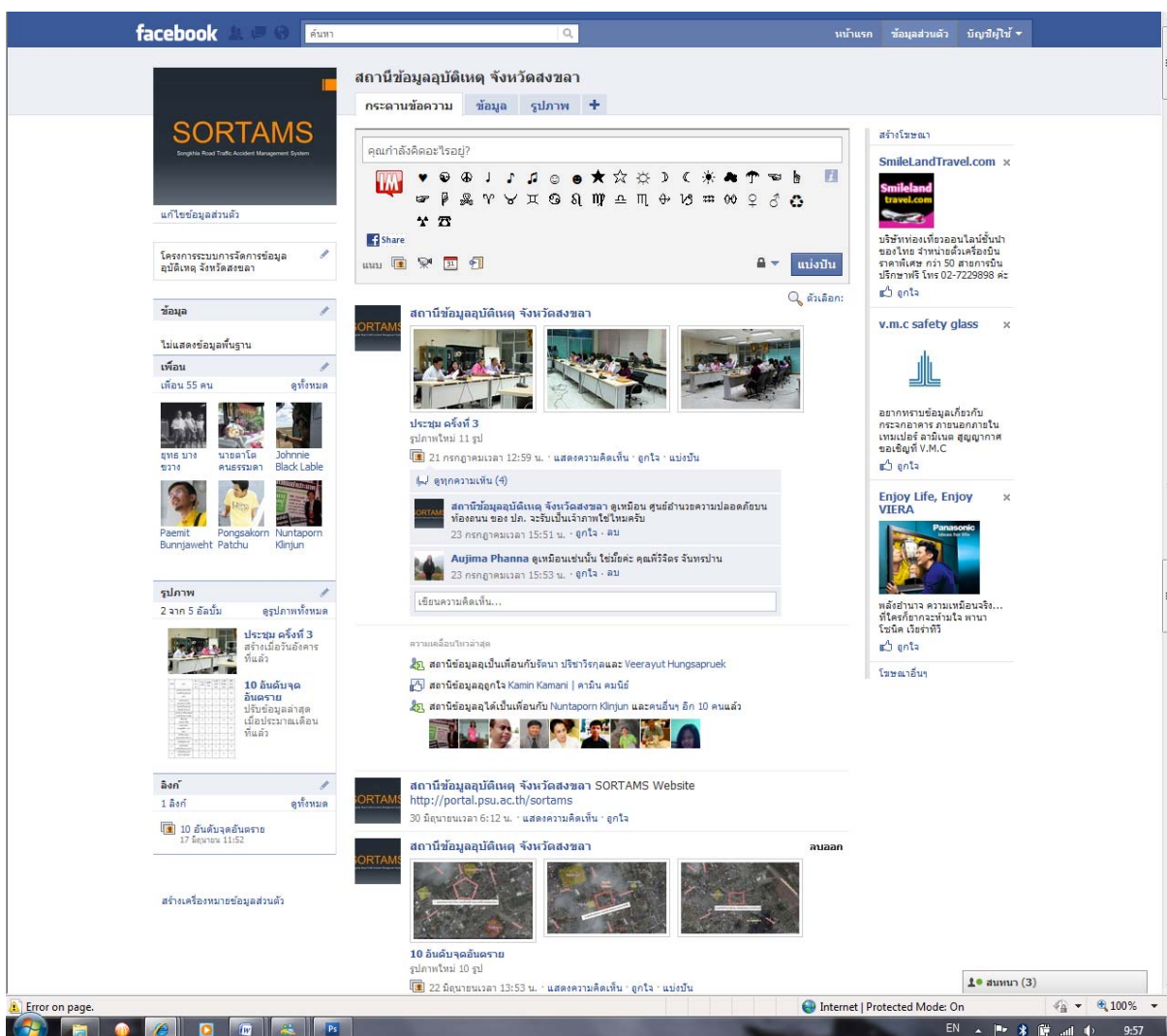
2.5 การเตรียมการสำหรับการเผยแพร่กิจกรรมและข้อมูลอุบัติเหตุ

โครงการฯ ได้ติดต่อสถานีวิทยุ มอ. FM 88 MHz เพื่อออกอากาศแทรกในรายการ “แลบ้านแลเมือง” โดยออกอากาศทุกวันจันทร์ ที่ 2 และสุดท้ายของเดือน เวลา 13.00-13.30 น. โดยเริ่มจากเดือน กรกฎาคม 50 – ธันวาคม 51 ออกอากาศ 24 ครั้ง ครั้งละ 30 นาที และในระหว่างนี้ คณะผู้วิจัยกำลังจัดทำ Web Site ไว้ที่ <http://portal.psu.ac.th/sortams> เพื่อเผยแพร่ข้อมูลของโครงการ ดังแสดงในรูปที่ 2.11 ถึง 2.15 รวมทั้งเผยแพร่ผ่าน FaceBook ที่ตั้งแสดงในรูปที่ 2.16 ถึง 2.28

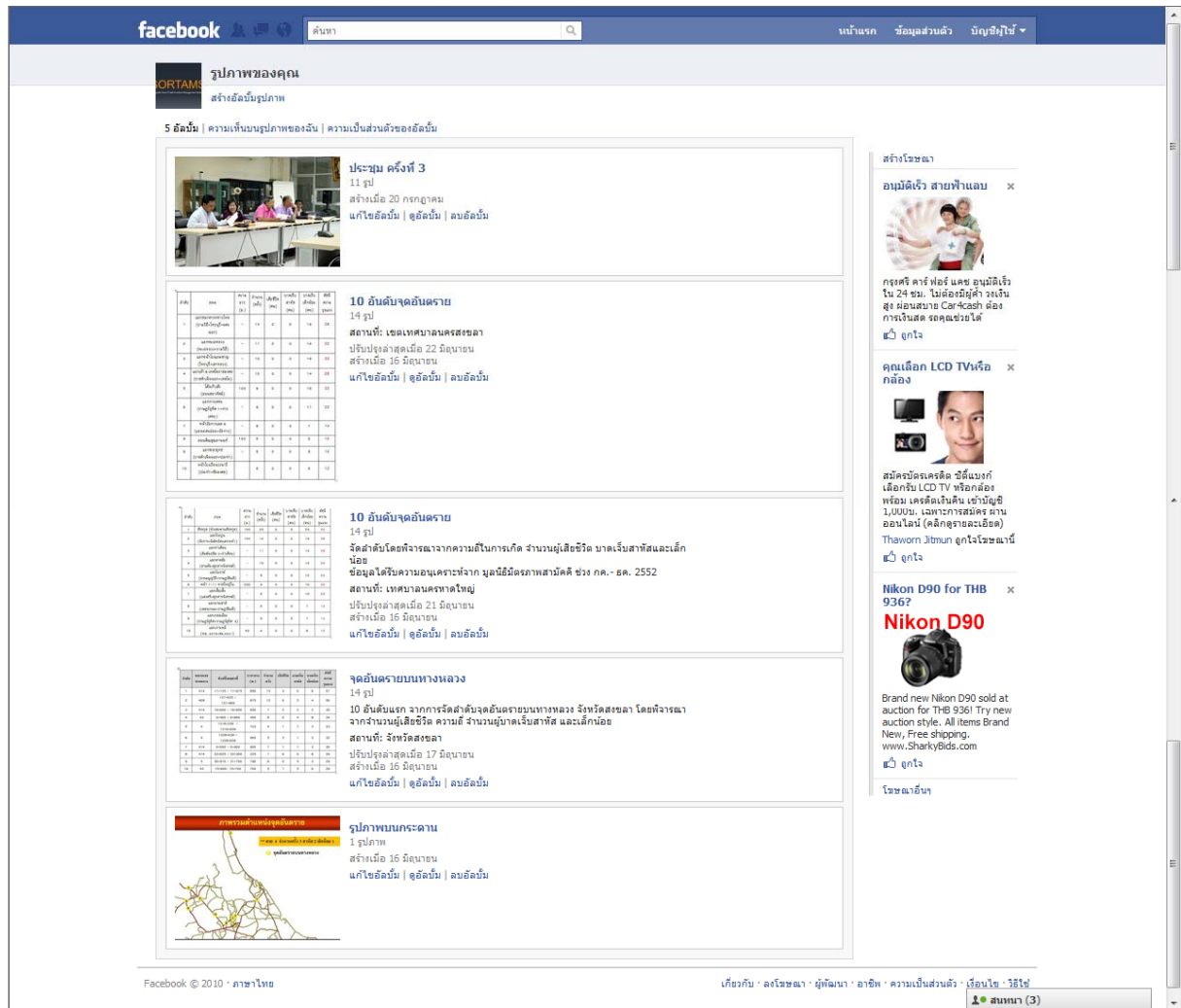
<http://www.facebook.com/profile.php?id=100001210629221&ref=ts#!/profile.php?id=100001210629221&v=wall&ref=ts>

หรือใช้คำค้น “สถานีข้อมูลอุบัติเหตุจังหวัดสงขลา”

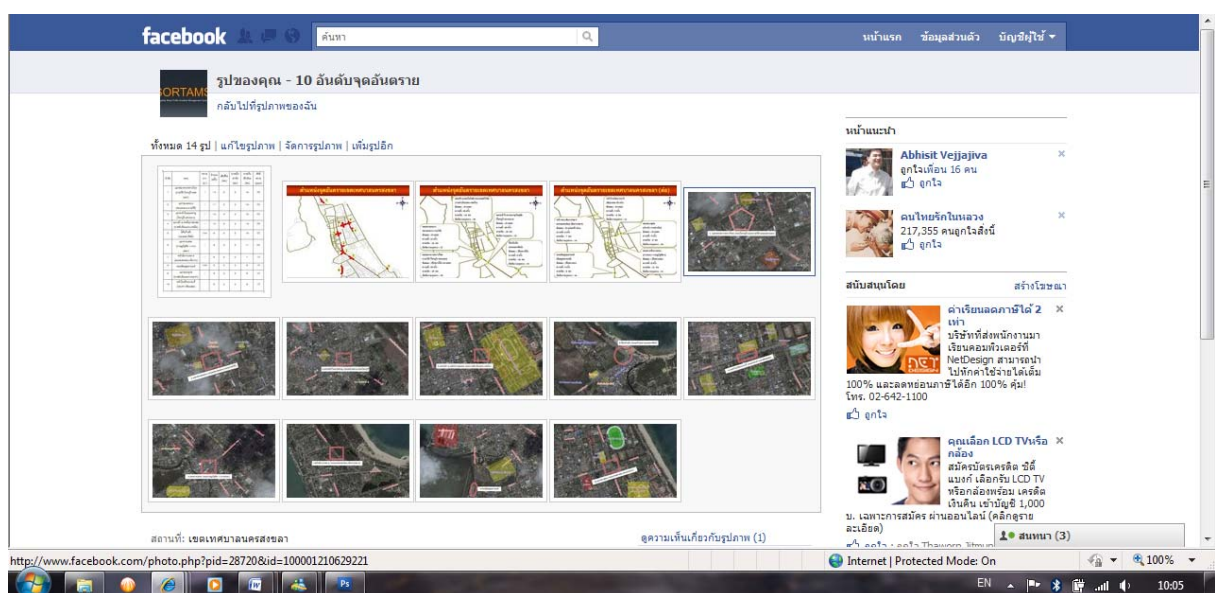
2.5.1 ส่วนเผยแพร่ผ่านเครือข่าย FaceBook



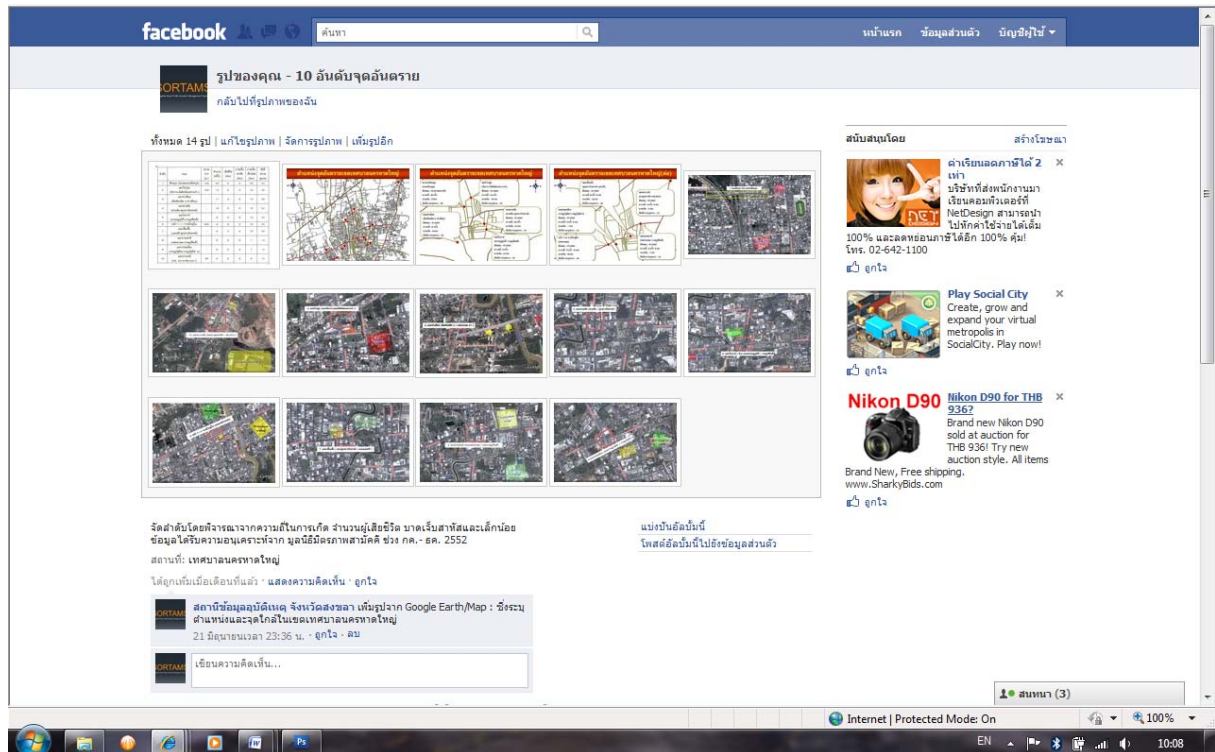
รูปที่ 2.42 Face Book สถานีข้อมูลอุบัติเหตุจังหวัดสงขลา



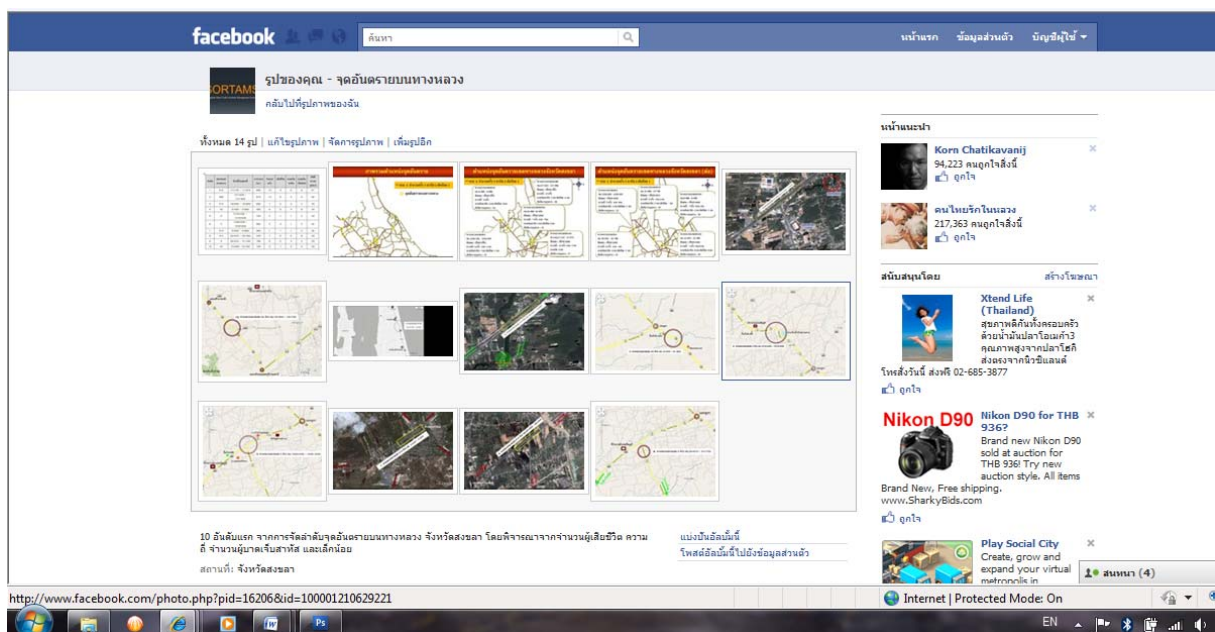
รูปที่ 2.43 รายละเอียดข้อมูลใน Face Book สถานีข้อมูลอุบัติเหตุจังหวัดสงขลา



รูปที่ 2.44 รายละเอียดข้อมูลจุดอันตราย 10 ลำดับในเขตเทศบาลนครสงขลาใน Face book



รูปที่ 2.45 รายละเอียดข้อมูลจุดอันตราย 10 ลำดับในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ใน Face book



รูปที่ 2.46 รายละเอียดข้อมูลจุดอันตราย 10 ลำดับบนถนนทางหลวงจังหวัดสงขลาใน Face book

2.5.2 ส่วนเผยแพร่ผ่าน Web Site ที่ <http://portal.psu.ac.th/sortams>



รูปที่ 2.47 Web Site ข้อมูลของโครงการ

Sortams
Songkhla Road Traffic Accident Management System

> sortams > ข่าว > ความเป็นมา

สารบัญ

- ▼ ความเป็นมา
 - ▼ วัตถุประสงค์
 - ▼ กรอบการทำงานและวิธีการทำงาน
 - ▼ ผลที่คาดว่าจะได้รับ
 - ▼ ผู้รับผิดชอบโครงการ
- ▼ ข่าวล่าสุด
 - STOP Accident
 - ดำเนินงานจัดอันดับความรุนแรงของจังหวัดสงขลา
 - ดำเนินงานจัดอันดับความรุนแรงของจังหวัดสงขลา
- ▼ กิจกรรมที่กำลังจะเกิดขึ้น
 - ไม่มีกิจกรรมที่กำลังจะเกิดขึ้น
- ▼ พหุศาสตร์ล่าสุด
 - ไม่มีพหุศาสตร์ล่าสุด
- ▼ เกี่ยวกับเว็บศูนย์รวมนี้

ความเป็นมา

จากการทบทวนการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางถนนในจังหวัดสงขลา (สถาบันวิจัยระบบสุขภาพภาคใต้ 2549) หน่วยงานจัดเก็บข้อมูลนั้น มีอยู่หลายหน่วยงาน ที่สำคัญ อาทิ หมวดการทางและแขวงการทางสังกัดกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม, ตำรวจท้องที่สังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ สำนักงานกฤษฎีกา, ศูนย์กู้ชีพ “นเรนทร” สังกัดกระทรวงสาธารณสุข, และหน่วยงานเอกชน อาทิเช่น มูลนิธิมิตรภาพสามัคคี (ท่งเชียงใหม่) หาดใหญ่, ชมรมลดอุบัติเหตุบนท้องถนนเมืองหาดใหญ่ เป็นต้น รวมทั้งยังมีหน่วยงานที่รับและให้ข่าวสารข้อมูลทั้งทางตรงและทางอ้อมในระดับประเทศอีกหลายหน่วย ตัวอย่างเช่น สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด ศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ตำรวจทางหลวง สำนักงานขนส่งจังหวัด ฯลฯ ผ่านเครือข่ายโทรศัพท์และวิทยุสื่อสารหมายเลขต่างๆ มากมายหลายหมายเลข

ปัจจุบัน แม้บางหน่วยงานที่กล่าวถึงข้างต้นจะมีการวิเคราะห์ข้อมูลที่เกิดขึ้นมาในระดับหนึ่ง แต่การจัดเก็บข้อมูลเหล่านี้ ส่วนมากยังเป็นการดำเนินการในลักษณะ “ต่างฝ่ายต่างดำเนินงาน โดยมีการประสานงานกันภายในโครงสร้างองค์กรของหน่วยงานนั้นๆ เป็นส่วนใหญ่” การประสานงานแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานมีน้อย ทำให้เกิดความซ้ำซ้อนในบางครั้ง และทำให้ไม่เห็นภาพรวมที่เด่นชัดของท้องถิ่น เนื่องจากการวิเคราะห์ผลไม่ได้มีการดำเนินการในภาพรวม (ถ้ามี) ส่วนใหญ่ยังเป็นการนำส่งข้อมูลดิบไปดำเนินการวิเคราะห์และแปลผลในส่วนกลางของหน่วยงานนั้นๆ จะมีข้อบกพร่องที่แต่ช่วงการรณรงค์ใหญ่ปีละ 2 ครั้งเท่านั้น กล่าวคือ ช่วงเทศกาลปีใหม่ และช่วงเทศกาลสงกรานต์ และมีก็จะขาดช่วงไปเมื่อไม่อยู่ในระหว่างช่วงเทศกาลเหล่านั้น และโดยปรากฏข้อมูลโรงพยาบาลหาดใหญ่ว่า ช่วงเทศกาลอื่นๆ ที่ยังไม่ได้มีการรณรงค์เท่าที่ควร เช่น ตรุษจีน ก็มีสถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตมากเช่นกัน

การทำให้ผลงานจากการจัดเก็บข้อมูลมาอย่างเนือยยาก ที่ต้องใช้เวลาและงบประมาณ ลงไปดำเนินการอย่างมากนี้ ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และเป็นประโยชน์ต่อการนำไปแก้ไขปัญหาให้ตรงประเด็นปัญหามากขึ้นในระดับท้องถิ่นนั้น จำต้องมีการประสานข้อมูลจากทุกหน่วยงานที่มีการดำเนินการจัดเก็บโดยตรงเป็นประจำสม่ำเสมอ และต้องมีการวิเคราะห์ข้อมูล ทั้งในเชิงสถิติทั่วไป ร่วมกับการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อให้ทุกหน่วยงานเห็นภาพรวมร่วมกัน เพื่อนำไปสู่การดำเนินการพัฒนาแก้ไขปัญหาในทิศทางเดียวกัน และเพื่อให้ประชาชนทั่วไปในท้องถิ่น ซึ่งในที่นี้หมายถึงพื้นที่จังหวัดสงขลา ให้ได้รับประโยชน์จากข้อมูลข่าวสารที่ได้รับการวิเคราะห์และนำเสนอให้ได้รับทราบผ่านสื่อที่เหมาะสม อย่างไรก็ตาม การประสานและรวบรวมข้อมูลจะต้องเกิดขึ้นก่อน ตามด้วยการวิเคราะห์และการนำเสนอ ดังนั้น คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ จึงขอเสนอต่อสำนักงานพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสารสุขภาพ (HISO) ผ่านสถาบันวิจัยระบบสุขภาพภาคใต้ เพื่อดำเนินการระบบที่ยั่งยืนในอนาคตต่อไป ในโครงการ “การพัฒนาระบบการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสงขลา (รจอส) ผ่านสถานีข้อมูลกลางจังหวัดสงขลา (สขกส)” หรือ “Development of a Songkhla Road Traffic Accident Management System (SORTAMS หรือ ซอเทมส์) through a Songkhla RTA Central Information Station (SORCIS หรือ ซอซิส)” ขึ้น

คำสำคัญ: นวัตกรรมและเทคโนโลยี
สร้างเมื่อ: 2010-06-23 11:53:24 แก้ไขเมื่อ: 2010-06-23 11:56:14

> sortams > ข่าว > ความเป็นมา

สงวนลิขสิทธิ์ © PSU
เนื้อหาอาจถูกแก้ไขแบบ ครีเอทีฟคอมมอนส์ สัญญาอนุญาตประเภทแสดงที่มา ไม่ใช้เพื่อการค้า และไม่แก้ไขต้นฉบับ

รูปที่ 2.48 ข้อมูลของโครงการในส่วนความเป็นมา



รูปที่ 2.49 ข้อมูลของโครงการในส่วนวัตถุประสงค์



Sortams

Songkhla Road Traffic Accident Management System

> sortams > portal > กรอบการทำงานและวิธีการทำงาน

สารบัญ

- ความเป็นมา
- วัตถุประสงค์
- กรอบการทำงานและวิธีการทำงาน**
- ผลที่คาดว่าจะได้รับ
- ผู้รับผิดชอบโครงการ

ข่าวล่าสุด

- STOP Accident
- ตำแหน่งจัดอันดับรายเขตทางหลวงจังหวัดสงขลา
- ตำแหน่งจัดอันดับรายเขตเทศบาลนครหาดใหญ่

[ข่าวทั้งหมด >](#)

กิจกรรมที่กำลังจะเกิดขึ้น

- ไม่มีกิจกรรมที่กำลังจะเกิดขึ้น

[กิจกรรมทั้งหมด >](#)

พหุศาสตร์ล่าสุด

- ไม่มีพหุศาสตร์ล่าสุด

เกี่ยวกับเว็บศูนย์รวมนี้

รวบรวมวิเคราะห์รายงาน ข้อมูลและสถานการณ์อุบัติเหตุบนถนนทางหลวงในจังหวัดสงขลา ถนนในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่และนครสงขลา เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุ ทางหลวงและมาตรการในการแก้ไข

ติดต่อ

โครงการสถานีข้อมูลอุบัติเหตุ จังหวัดสงขลา
อ.วิวัฒน์ สุทธิวิภากร
ผศ.ดร. ศักดิ์ชัย บริหารวิรุฬ
ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
หาดใหญ่
wivats@psu.ac.th
sakchai.p@psu.ac.th

กรอบการทำงานและวิธีการทำงาน

- ศึกษาสถานการณ์ของระบบจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในจังหวัดสงขลา ในด้านแบบฟอร์ม โครงสร้างของข้อมูล รูปแบบการจัดเก็บ ความถี่ ความครอบคลุมในการจัดเก็บ รูปแบบของฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์
- พัฒนาหลักเกณฑ์การจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ สถานีข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสงขลา กลไกเครือข่ายภาคีที่จะใช้ข้อมูลเพื่อวางแผนยุทธศาสตร์ และแผนปฏิบัติการด้านอุบัติเหตุทางถนน (เช่น คณะกรรมการระดับจังหวัดของจังหวัดสงขลา)
- กำหนดรายการของข้อมูลกลางอุบัติเหตุทางถนน ที่จะรวบรวมมาจากข้อมูลจากหน่วยงานต่างๆ ในจังหวัดสงขลา ที่มีการจัดเก็บอยู่แล้ว โดยการตกลงร่วมกันในรายการข้อมูลของแต่ละหน่วยงานจะสามารถแลกเปลี่ยนได้ และกำหนดวิธีการแลกเปลี่ยนข้อมูลกับสถานีข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสงขลา โดยเป็นข้อมูลสืบสำหรับแต่ละครั้งของอุบัติเหตุ หรือแต่ละรายของผู้ประสบอุบัติเหตุ ประกอบด้วยข้อมูลจากสถานีตำรวจ สำนักรักษาทางหลวง แขวงทางหลวง ศูนย์เฝ้าระวังอุบัติเหตุ มูลนิธิกู้ภัย และสถานพยาบาล
- พัฒนาระบบการรวบรวมข้อมูลมาจากหน่วยงานต่างๆ โดยในแต่ละกรณี จะมีการจัดการข้อมูลที่แตกต่างกัน ดังนี้
 - กรณีมีฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่บุคคลที่บันทึกโดยหน่วยงานผู้จัดเก็บ จะพยายามทำให้มีระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ มายังสถานีข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสงขลา โดยสถานีข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสงขลาจะทำการตรวจสอบข้อมูล และดึงข้อมูลในส่วนที่จำเป็นออกมา
 - กรณีมีการบันทึกข้อมูล แต่ไม่มีฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ สถานีข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสงขลาจะมีระบบบันทึกข้อมูลจากแบบฟอร์ม โดยเลือกเฉพาะส่วนที่จำเป็น บันทึกลงในระบบบันทึกข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์
 - กรณีไม่มีการบันทึกข้อมูล (ส่วนขาดของระบบ) สถานีข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสงขลา ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จะร่วมกันหาแนวทางในการบันทึกข้อมูล ซึ่งอาจจะต้องพัฒนาแบบฟอร์มการเก็บข้อมูลร่วมกันใหม่ โดยจะต้องกำหนดหน่วยงานที่จะดำเนินการจัดเก็บเพิ่มเติม
- สถานีข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสงขลา ตรวจสอบความซ้ำซ้อนของข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้รับรวมได้ นำเสนอข้อมูลผ่านระบบอินเตอร์เน็ต และสื่อต่างๆ โดยวิเคราะห์และนำเสนอข้อมูลในรูปแบบที่เหมาะสมกับผู้ใช้งานต่างๆ และป้องกันข้อมูลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อการปรับปรุงคุณภาพของข้อมูลที่จัดเก็บ
- ศึกษาเครื่องมือสารสนเทศอุบัติเหตุทางถนน ที่พัฒนาขึ้น (โดยสถาบัน ATT) เพื่อประยุกต์ใช้กับข้อมูลของจังหวัดสงขลา โดยการนำข้อมูลและผลิตสารสนเทศเพื่อการใช้ประโยชน์ ได้แก่ เครื่องมือ Data mining ระบบ GIS ฯลฯ
- พัฒนาต่อออกเครื่องมือที่พัฒนาขึ้น เพื่อการใช้งานในจังหวัดสงขลา
- พัฒนาระบบบันทึกข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ อุบัติเหตุทางถนน ครอบคลุมพื้นที่เทศบาลนครหาดใหญ่ เทศบาลนครสงขลา และทางหลวงในจังหวัด
- นำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล และการใช้ระบบสารสนเทศ ในที่ประชุมภาคีในจังหวัดสงขลา เพื่อวางแผนยุทธศาสตร์การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน และเพื่อประเมินผลการดำเนินงานด้านอุบัติเหตุทางถนน อย่างต่อเนื่อง
- ประเมินผลการดำเนินงาน ในด้านการใช้ข้อมูล ความครบถ้วน ถูกต้องของข้อมูล ความต่อเนื่องของข้อมูล ความยั่งยืนของระบบ และปัญหาอุปสรรค
- เสนอแนะการพัฒนาหลักการทำงานในระยะยาว ทั้งด้านหน่วยงาน บุคลากร งบประมาณ และระบบจัดการฐานข้อมูล

คำสำคัญ: กรอบการทำงานและวิธีการดำเนินงาน
สร้างเมื่อ: 2010-06-23 12:07:16 แก้ไขเมื่อ: 2010-06-23 12:07:16

> sortams > portal > กรอบการทำงานและวิธีการทำงาน

สงวนลิขสิทธิ์ © PSU
เนื้อหาอนุญาตให้ใช้แบบ ครีเอทีฟคอมมอนส์ สัญญาอนุญาตประเภทแสดงที่มา ไม่ใช้เพื่อการค้า และไม่แก้ไขต้นฉบับ

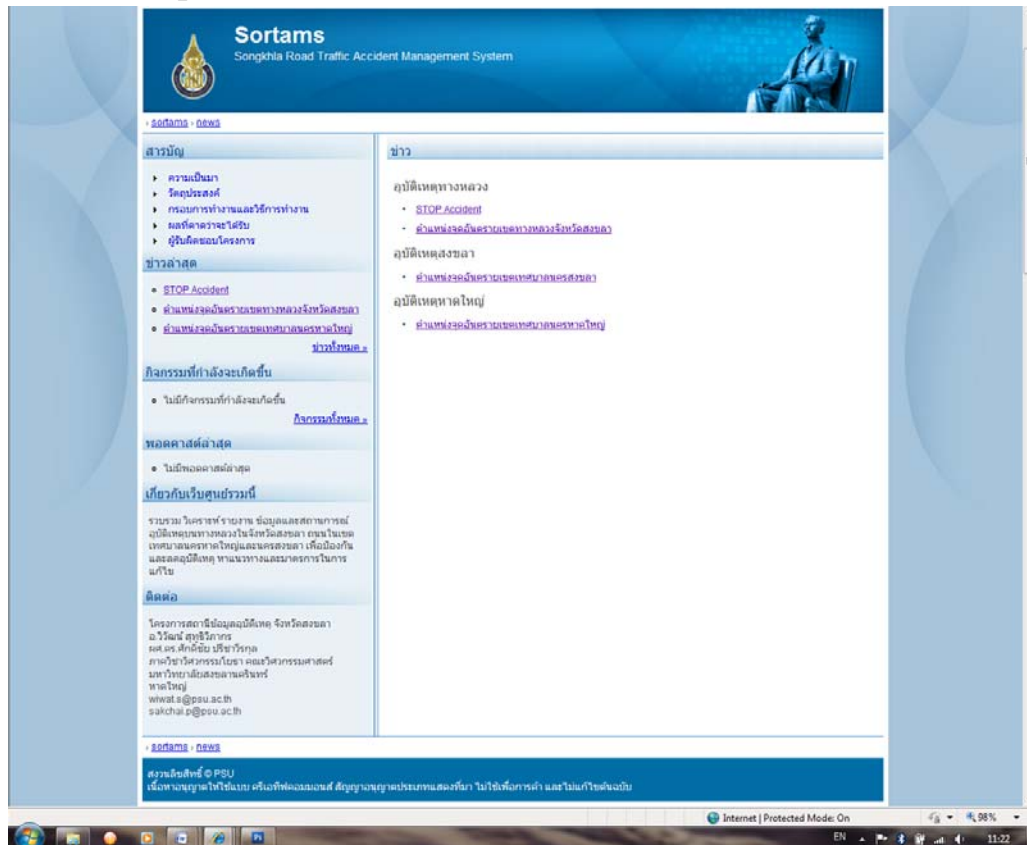
รูปที่ 2.50 ข้อมูลของโครงการในส่วนกรอบการทำงานและวิธีการทำงาน



รูปที่ 2.51 ข้อมูลของโครงการในส่วนผลที่คาดว่าจะได้รับ



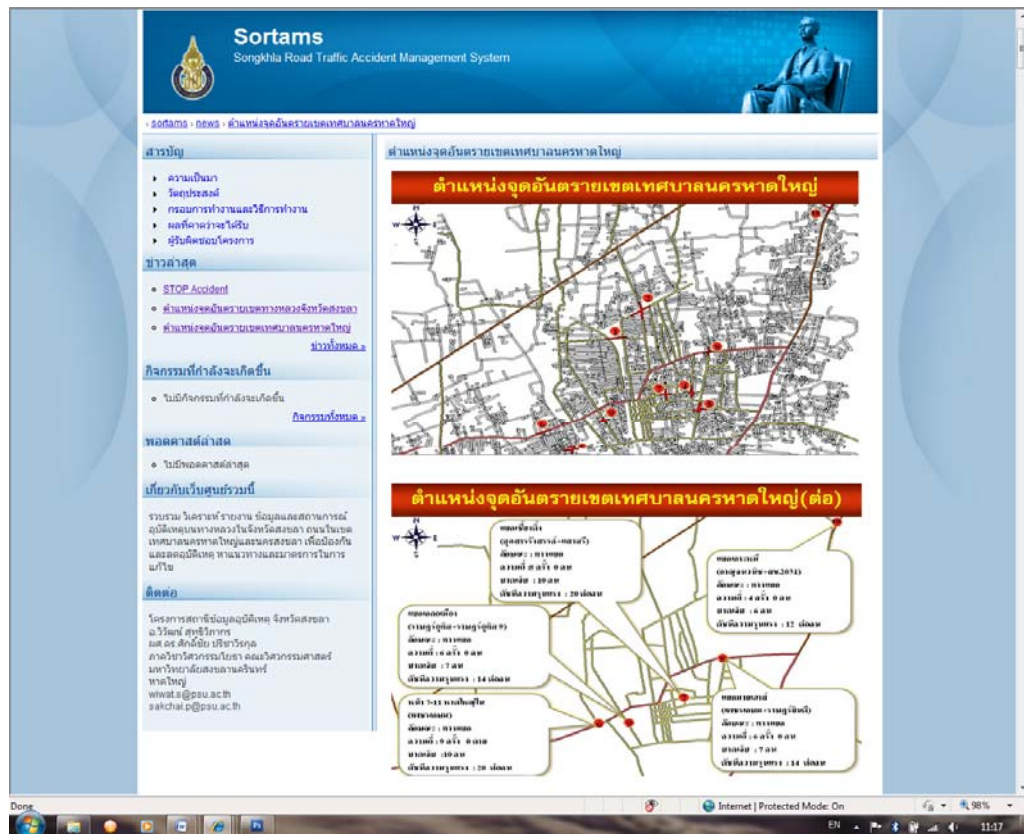
รูปที่ 2.52 ข้อมูลของโครงการในส่วนผู้รับผิดชอบโครงการ



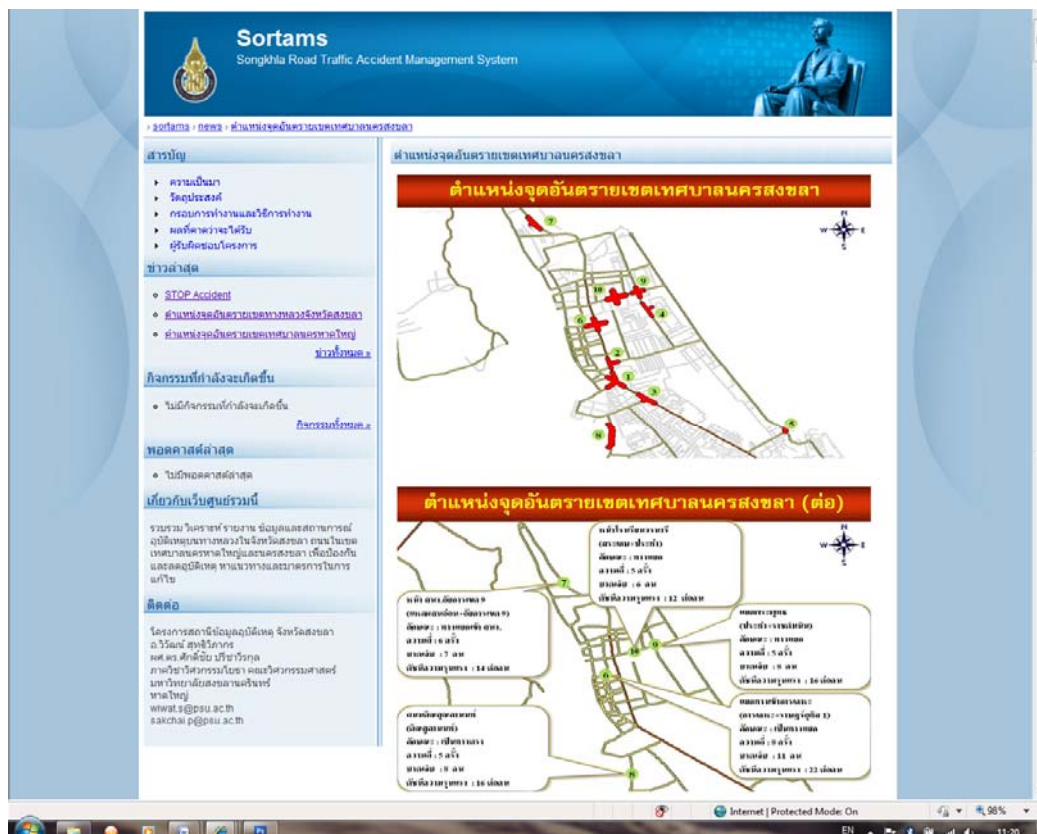
รูปที่ 2.53 ข้อมูลของโครงการในส่วนภาพรวมจุดอันตราย



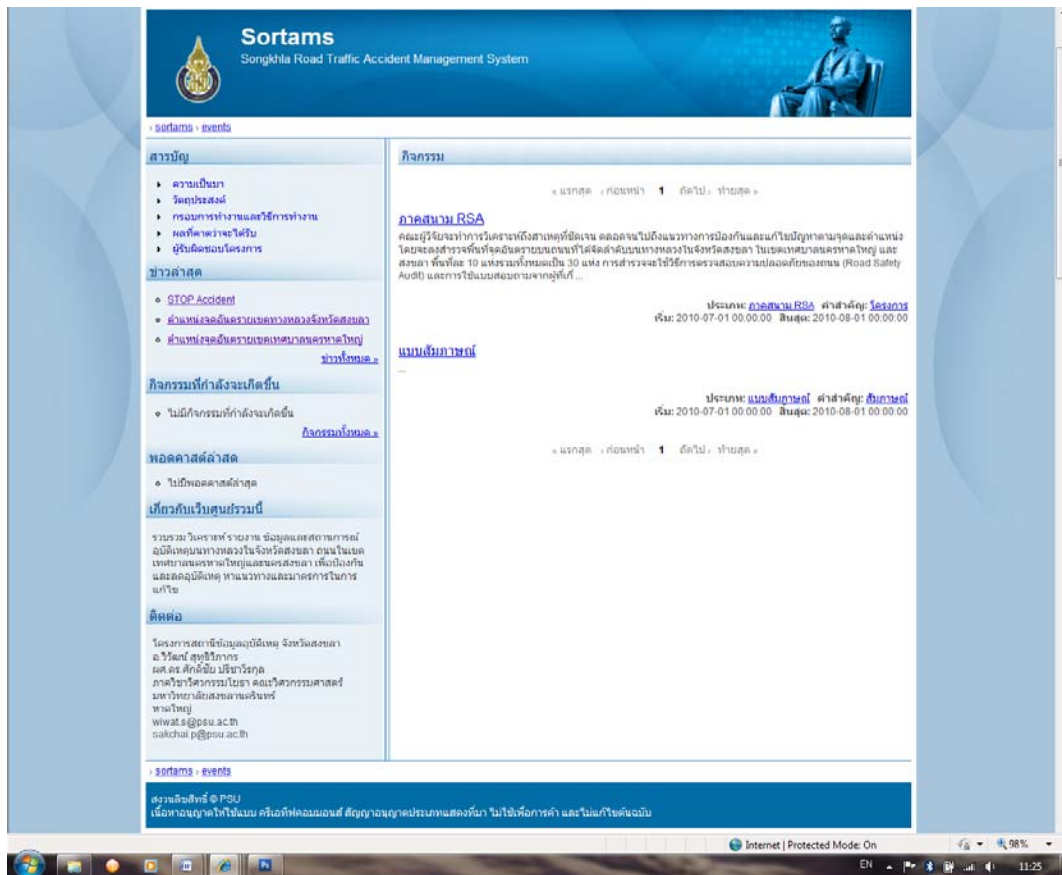
รูปที่ 2.54 ข้อมูลของโครงการในส่วนจุดอันตรายเขตทางหลวงจังหวัดสงขลา



รูปที่ 2.55 ข้อมูลของโครงการในส่วนจุดอันตรายเขตเทศบาลนครหาดใหญ่



รูปที่ 2.56 ข้อมูลของโครงการในส่วนจุดอันตรายเขตเทศบาลนครสงขลา



รูปที่ 2.57 ข้อมูลของโครงการในส่วนกิจกรรมที่จะดำเนินการต่อไป



Sortams
Songkhla Road Traffic Accident Management System

sortams > events > ภาคสนาม RSA

สารบัญ

- ความจำเป็น
- วัตถุประสงค์
- กรอบการทำงานและวิธีการทำงาน
- ผลที่คาดว่าจะได้รับ
- ผู้รับผิดชอบโครงการ

ข่าวล่าสุด

- STOP Accident
- ตำแหน่งจุดอันตรายเขตทางหลวงจังหวัดสงขลา
- ตำแหน่งจุดอันตรายเขตเทศบาลนครหาดใหญ่

[ข่าวทั้งหมด >](#)

กิจกรรมที่กำลังจะเกิดขึ้น

- ไม่มีกิจกรรมที่กำลังจะเกิดขึ้น

[กิจกรรมทั้งหมด >](#)

พอดคาสต์ล่าสุด

- ไม่มีพอดคาสต์ล่าสุด

เกี่ยวกับเว็บไซต์นี้

รวบรวม วิเคราะห์ รายงาน ข้อมูลและสถานการณ์อุบัติเหตุบนทางหลวงในจังหวัดสงขลา ถนนในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่และนครสงขลา เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางหลวงและมาตรการในการแก้ไข

ติดต่อ

โครงการสถานีข้อมูลอุบัติเหตุ จังหวัดสงขลา
อ.วิวัฒน์ สุทธิวิภากร
หน.ศ. ศักดิ์ชัย ปริยากรกุล
ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
หาดใหญ่
wawat.s@psu.ac.th
sakchai.p@psu.ac.th

ภาคสนาม RSA

คณะผู้วิจัยจะทำการวิเคราะห์สาเหตุที่ชัดเจน ตลอดจนไปถึงแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาตามจุดและตำแหน่ง โดยจะลงสำรวจพื้นที่จุดอันตรายบนถนนที่ได้จัดลำดับบนทางหลวงในจังหวัดสงขลา ในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ และสงขลา พื้นที่ละ 10 แห่งรวมทั้งหมดเป็น 30 แห่ง การสำรวจจะใช้วิธีการตรวจสอบความปลอดภัยของถนน (Road Safety Audit) และการใช้แบบสอบถามจากผู้ที่เกี่ยวข้องประกอบการวิเคราะห์สาเหตุเชิงลึกของต้นปัญหาจุดอันตรายบนถนนดังกล่าว



แบบรายการ การตรวจสอบความปลอดภัยของถนน
รายการตรวจสอบ (Checklist) สำหรับทางตรง

หมายเลขสายตรวจ..... กม. - กม.

หมายเลข.....

ลำดับ	รายการ	นำ พอใจ	นำ สงสัย ?	หมายเหตุ
รายละเอียดด้านเทคนิค				
1	ความกว้างของไหล่ทางและช่องจราจรได้ขนาดหรือไม่ ?			
2	ช่องเปิดในเกาะกลางมีขนาดใหญ่พอที่จะให้รถออก/เสีย พักได้ ?			
3	ระยะทางของช่องเปิดสำหรับรถบรรทุกนำล้อ ?			
4	สภาพไหล่ทางนำล้อ ?			
5	สภาพผิวถนนเข้าทาง(เช่น เสาปลูกสร้าง การเอียงพื้น) ?			
6	ความลาดชันของหน้าตัดถนน และการระบายน้ำ			
7	การเอียงพื้นผิวถนนเพียงพอ ?			
8	สภาพทางเท้า(เช่น ความกว้าง, ราวกันคนเดิน, แอสฟัลท์) ?			
แสงสว่าง/เครื่องหมาย/สัญลักษณ์				
9	แสงสว่างเพียงพอหรือไม่ ?			
10	ตำแหน่งของเสาไฟแสงสว่างอยู่ในที่เหมาะสม ?			
11	การตั้งเครื่องหมายเตือนล่วงหน้าเพียงพอหรือไม่ ?			
12	ตำแหน่งเครื่องหมายเตือนฉุกเฉินเหมาะสม ?			
13	ตำแหน่งความชัดเจนเครื่องหมาย, สัญลักษณ์ ในทุกสภาวะ (เช่น กลางคืน, ฝนตก, หมอก) เพื่อมองเห็นได้ ?			
14	สัญลักษณ์ เช่น ราวกันตก, เสาไฟฟ้ารวมกันอยู่ในตำแหน่งที่เห็นชัดเจนหรือไม่เพียงพอและ ?			
15	สภาพผิวถนนนำล้อ ?			
16	สัญลักษณ์บนถนนนำล้อ ?			

ที่มา : วิวัฒน์ สุทธิวิภากร, 2542 : 14

รูปที่ 2.58 ข้อมูลของโครงการในส่วนกิจกรรมการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน



Sortams
Songkhla Road Traffic Accident Management System



sortams > events > แบบสัมภาษณ์

สารบัญ

- ▶ ความเขินมา
- ▶ วัตถุประสงค์
- ▶ กรอบการทำงานและวิธีการทำงาน
- ▶ ผลที่คาดว่าจะได้รับ
- ▶ ผู้รับผิดชอบโครงการ

ข่าวล่าสุด

- STOP Accident
- ตำแหน่งจุดอันตรายเขตทางหลวงจังหวัดสงขลา
- ตำแหน่งจุดอันตรายเขตเทศบาลนครหาดใหญ่

[ข่าวทั้งหมด >](#)

กิจกรรมที่กำลังจะเกิดขึ้น

- ไม่มีกิจกรรมที่กำลังจะเกิดขึ้น

[กิจกรรมทั้งหมด >](#)

พอดคาสต์ล่าสุด

- ไม่มีพอดคาสต์ล่าสุด

เกี่ยวกับเว็บไซต์นี้

รวมรวม วัตถุประสงค์ รายงาน ข้อมูลและสถานการณ์อุบัติเหตุบนทางหลวงในจังหวัดสงขลา ถนนในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่และนครสงขลา เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุ ทางหลวงและมาตรการในการแก้ไข

ติดต่อ

โครงการสถานีข้อมูลอุบัติเหตุ จังหวัดสงขลา
อ.วิวัฒน์ สุขธิวิภากร
ผศ.ดร. ศิริดิษฐ์ ธีระวิภากร
ภาควิชาวิศวกรรมจราจรและวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
หาดใหญ่
wawat@psu.ac.th
sakchai.p@psu.ac.th

แบบสัมภาษณ์



แบบสอบถาม

เรื่อง สาเหตุและความเห็นต่อตำแหน่งที่เป็นจุดอันตรายในโครงการถนนจังหวัดสงขลา

คำชี้แจง แบบสอบถามฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อรวบรวมข้อมูล ใช้ประกอบการทำวิจัยโครงการพัฒนาการเพิ่มข้อมูลอุบัติเหตุจังหวัดสงขลา คณะวิศวกรรมศาสตร์ ซึ่งทำการศึกษาการจัดการด้านจุดอันตรายในโครงการถนนจังหวัดสงขลา ข้อมูลที่ได้จะเป็นประโยชน์ต่อการแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยในจังหวัดสงขลา โดยจะมีการนำเสนอแนวทางต่อผู้รับผิดชอบต่อไป คณะผู้วิจัยขอขอบพระคุณอย่างสูงในการอนุเคราะห์ข้อมูลของท่านดังนี้

วันที่สำรวจ (วัน/เดือน/ปี) ____/____/____ ผู้สำรวจ _____ สถานที่สำรวจ _____
สถานที่เกิดอุบัติเหตุ _____

หมวดที่ 1: ข้อมูลทั่วไป

คำชี้แจง กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน () หน้าข้อความที่ตรงกับข้อมูลของท่านและกรุณากรอกข้อมูลให้ครบถ้วน

- อายุ () 1.น้อยกว่า 25 ปี () 2.25-29 ปี () 3.30-34 ปี () 4.35-39 ปี
() 5.40-44 ปี () 6.45-49 ปี () 7.50-54 ปี () 8.55-59 ปี
() 9.มากกว่า 60 ปี
- เพศ () 1. ชาย () 2. หญิง
- อาชีพ () 1.รับราชการ () 2. พนักงานบริษัทเอกชน () 3. ธุรกิจส่วนตัว
() 4. พ่อบ้าน, แม่บ้าน () 5. เกษตรกร () 6. ผู้ใช้แรงงาน
() 7. นักเรียน/นักศึกษา () 8. อื่นๆ
- ท่านเคยเห็นอุบัติเหตุจากการจราจรทางถนนบริเวณนี้ในช่วงปี พ.ศ. 2552 หรือไม่
() 1. เคย () 2. ไม่เคย
วันที่เกิดเหตุ เดือน _____ พ.ศ. _____ เวลาที่เกิดเหตุ _____ น. (ถ้าทำได้)
- ให้ท่านระบุระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุที่ท่านเห็น
() 1. ไม่เป็นไร () 2. เล็กน้อย () 3. ปานกลาง () 4. สาหัสเล็กน้อย
() 5. สาหัสรุนแรง () 6. เสียชีวิต
- ลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุ
() 1. รถชนกัน ระบุประเภท () 2. รถชนคน () 3. รถชนสัตว์ () 4. รถชนสิ่งอื่น
() 5. รถพลิกคว่ำ () 6. รถตกถนน () 7. ผู้ขับขี่ตก/กระเด็นออกนอกถนน
() 8. อื่นๆ (ระบุ) _____

รูปที่ 2.59 ข้อมูลของโครงการในส่วนกิจกรรมการสัมภาษณ์

2.6 การจัดการประชุมผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในระดับจังหวัด

2.6.1 การประชุมครั้งที่ 12

โครงการฯ ได้เรียนเชิญผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนจังหวัดสงขลาในระดับจังหวัด มาประชุมเพื่อรับฟังการนำเสนอผลการดำเนินงานของโครงการฯ รวมไปถึงรับทราบผลพัฒนาระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) และการวิเคราะห์ข้อมูลของโครงการฯ และปรึกษาหารือ แลกเปลี่ยน

แนวความคิดเห็น เพื่อให้ได้มาซึ่งความยั่งยืนของการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุต่อไป การประชุมครั้งที่ 12 มีขึ้นเมื่อ

ครั้งที่ 12 วันอังคาร ที่ 20 กรกฎาคม 2553

2.5.1 การประชุมครั้งที่ 12 เมื่อวันอังคารที่ 20 กรกฎาคม 2553 มีหน่วยงานและผู้เข้าร่วมประชุมดังรายนามต่อไปนี้

1. สถาบันการจัดการระบบสุขภาพภาคใต้ (สจรส. ภาคใต้) มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

ผศ.ดร.พงศ์เทพ	สุธีรวัฒน์	(ผอ. สจรส.ม.อ. และผู้ร่วมโครงการ)
คุณสุภาภรณ์	เบญจธนวัฒน์	

2. คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

อ.วิวัฒน์	สุทธิวิภากร	(หัวหน้าโครงการ)
ผศ.ดร.ศักดิ์ชัย	ปรีชาวีรกุล	(ผอ.ศูนย์คอมฯ มอ. และผู้ร่วมโครงการ)
คุณพงศกร	พัฒนชัย	
คุณปิยนุช	พลพงษ์	
คุณวรารกร	สุทธิวิภากร	
คุณอัญชิษฐา	อริยศพงศ์	

3. สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเขต 12 สงขลา

คุณวิจิตร	จันทร์ปาน	(แทนผู้ว่าราชการจังหวัดสงขลา)
คุณฤทัย	กั้งแสง	

4. สถานีตำรวจภูธรอำเภอหาดใหญ่

พ.ต.ต.สุรเชษฐ์	สุวรรณพนมาศ
----------------	-------------

5. สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองสงขลา

พ.ต.ท.วงศ์	เกิดสวัสดิ์
พ.ต.ท.วันชัย	มากสังข์
ด.ต.อุดม	สมประกอบ

6. สถานีตำรวจภูธรคอหงส์

ร.ต.ท.พิสิฐ	ปิ่นแก้ว
-------------	----------

7. สถานีตำรวจทางหลวง 3 กองกำกับการ 7

ร.ต.อ.อดิเรก	โปธิปิน
--------------	---------

8. ศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเขต 12 สงขลา

คุณรังสรรค์	เอกวัฒน์พนิชย์
-------------	----------------

9. สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสงขลา

คุณอัจจิมา	พรรณนา
------------	--------

10. สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 12 สงขลา

คุณนันทพร	กิมาคม
-----------	--------

11. สำนักงานบำรุงทางสงขลาที่ 2

คุณมนตรี	หมัดหลี
คุณอมรา	ศรีพรหม

12. แขวงทางสงขลา

คุณเดชา	วุฒิวนิชย์	(รอง ผอ.แขวงฯ)
คุณจุฬาร	อริเชียร	

13. สำนักทางหลวงที่ 15 สงขลา

นายสมนึก	เศียรอุ้น
----------	-----------

14. บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

คุณสามารถ	สังข์เกษม
คุณศิรดา	สว่างแจ้ง

15. โรงพยาบาลหาดใหญ่

คุณอัญชลี	ชาพรหมสิทธิ์
คุณอุไรรัตน์	เจริญมาศ

16. โรงพยาบาลราชบุรียี่นดี

คุณธัน	นาคอ่อน
คุณพรรณทิพา	บุญที่สุด

17. มูลนิธิมิตรภาพสามัคคี (ท่งเซียเซี่ยงตึ้ง)

คุณชุมพล	พงษ์จินนา
คุณวชิรา	บุญญะ

18. สมาคมร่วมใจกู้ภัยอำเภอเมืองสงขลา

คุณเอกศักดิ์	จันทเลิศ
คุณเจริญ	พรหมเทพ
ส.อ.เอกชนก	คัมภีร์กุล

19. ชมรมลดอุบัติเหตุบนท้องถนนเมืองหาดใหญ่

คุณปฐมพร	ชื่อธามวงศ์
----------	-------------

20. กองอาคารสถานที่ ม.อ.

คุณจักรกริช	ซึ่งประสิทธิ์
-------------	---------------

2.6.2 สรุปรายงานการประชุมและข้อสรุป

ข้อสรุปการประชุมระดับจังหวัดครั้งที่ 12 เมื่อวันที่อังคารที่ 20 กรกฎาคม 2553 หลายหน่วยงานต่างให้ความเห็นที่สอดคล้องและเป็นน้ำเสียงเดียวกันคือ การจัดตั้งสถานีกลางข้อมูลอุบัติเหตุ จังหวัดสงขลา โดยที่ทุกหน่วยงานต้องแชร์ข้อมูลกันได้สม่ำเสมอ แต่ที่เป็นประเด็นสำคัญคือ **“ไม่มีเจ้าภาพ”** ซึ่งทั้งนี้ทางผู้แทนสำนักงานจังหวัดรับปากที่จะนำเสนอเรื่องการจัดตั้งองค์กรนี้ขึ้นมาต่อ จังหวัดเพื่อพิจารณา และเพื่อเป็นการนำร่อง ในการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดสงขลาอย่าง ยั่งยืนและเป็นระบบต่อไป อีกทั้งความเห็นที่หลากหลายหน่วยงานเช่นกันคือ

1. การนำจุดอันตรายต่างๆที่คณะผู้วิจัยได้นำเสนอมอบหมายเขตความรับผิดชอบให้นำไปแก้ไข โดยเร่งด่วน หรือมีการตรวจสอบ โดยการนำกล้องวงจรปิดไปติดตั้งตามจุดเหล่านี้เพื่อเฝ้าติดตามและดูแลความเคลื่อนไหวของการเกิดอุบัติเหตุอย่างใกล้ชิด
2. การบังคับใช้กฎหมายจากเจ้าหน้าที่อย่างจริงจัง และร่วมรณรงค์สร้างจิตสำนึกในเรื่องของความปลอดภัยให้ได้ผลดีที่สุด
3. การจัดตั้งหน่วยงานกลางขึ้นมาและไม่จำเป็นต้องมีหน่วยงานเดียว อาจจะหมุนเวียนกันไป แต่หน่วยงานที่เป็นฝ่ายสนับสนุนมีหน่วยงานกลางก็คือมหาวิทยาลัย ที่คอยสนับสนุนของมูลวิชาการต่างๆจากความต้องการของหน่วยงาน

บทที่ 3

สรุปการดำเนินโครงการและข้อเสนอแนะ

3.1 สรุปการพัฒนาระบบการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสงขลา

ทางคณะผู้วิจัยและทีมงานได้ศึกษาและพัฒนาระบบการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุมาเป็นระดับหนึ่งแล้วและพยายามเชื่อมโยงข้อมูลหลายๆหน่วยงานเข้าด้วยกัน ซึ่งปัจจุบันการเก็บข้อมูลของแต่ละหน่วยงานดำเนินการในลักษณะ “ต่างฝ่ายต่างดำเนินการ” และยังพบอีกว่าไม่สามารถนำมาผนวกรวมกันได้ ซึ่งเป็นการยากมาก โดยมีการส่งข้อมูลมายังคณะผู้วิจัย โดยมีทั้งการการรับ-ส่งข้อมูลอย่างสม่ำเสมอของบางหน่วยงาน ซึ่งเป็นสิ่งที่ดีและมีความต่อเนื่อง อีกทั้งมีการจัดส่งข้อมูลจากบางหน่วยงานด้วยเช่นกัน จึงทำให้เกิดความต่อเนื่องและความล่าช้าซึ่งเป็นผลกระทบต่อการพัฒนาและวิเคราะห์ข้อมูล อีกทั้งประกอบกับข้อมูลที่ได้มาจากหลากหลายหน่วยงานเป็นสิ่งที่มีความแตกต่างกันด้านความต้องการ การเข้าซื้อของข้อมูลของหน่วยงานรวมไปถึงการไม่จัดเก็บข้อมูลเองเป็นเพียงอาศัยข้อมูลจากหน่วยงานอื่น รวมไปถึงการขาดการประเมินผลของข้อมูล ซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้การจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสงขลาเป็นไปอย่างลำบาก ซึ่งการจะจัดตั้งสถานีกลางจังหวัดสงขลาจำเป็นต้องได้รับความร่วมมือ ทั้งทางด้านข้อมูลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด โดยจะต้องใช้ทั้งงบประมาณในการจัดเก็บข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูล รวมไปถึงการนำเสนอข้อมูลและเวลา เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการจัดตั้งสถานีกลางข้อมูล ที่มีความยั่งยืน ไม่ใช่เพียงแค่โครงการนี้หมดวาระไป ซึ่งหมายความว่า การจัดตั้งสถานีข้อมูลอุบัติเหตุจังหวัดสงขลาทั้งหมดตามเช่นกัน ซึ่งสิ่งเหล่านี้บ่งบอกได้ว่า สถานีข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสงขลา “ล้มเหลว” นั้นเอง แต่ทว่าเปลี่ยนแนวคิดทัศนคติแรงจูงใจที่นำข้อมูลมาใช้ให้เกิดประโยชน์แก่ส่วนรวม และก็เป็นการเริ่มต้นที่ดี ก็จะส่งผลดีต่อการจัดตั้งสถานีกลางข้อมูล แต่ทั้งนี้ก็ต้องมีแหล่งงบประมาณที่สนับสนุนเพื่อให้เกิดประโยชน์ในระดับจังหวัดต่อไป

3.2 สรุปการพัฒนาระบบการใช้ข้อมูล การวิเคราะห์ และรูปแบบการสื่อสาร

การพัฒนาระบบการใช้ข้อมูลอุบัติเหตุโดยผู้วิจัยได้รวบรวมข้อมูลทั้งหมดเก็บไว้ในฐานข้อมูลผ่านโปรแกรม Microsoft Access 2007 File. Sortams2 โดย ทั้งนี้ผู้วิจัยได้พัฒนาต่อโดยการนำเข้าข้อมูล ผ่านโปรแกรม MapInfo version 9.0 ซึ่งเป็นโปรแกรมสำหรับการจัดทำระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ ที่นิยมใช้กันอย่างแพร่หลาย เพราะมีความง่ายและสะดวกในการใช้งาน และเพื่อให้ใช้งานง่ายในการวิเคราะห์หาจุดตำแหน่งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบ่อยครั้ง โดยทั้งนี้เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่หน่วยงานที่ต้องการนำไปใช้งานวางแผนป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสงขลา ผู้วิจัยได้จัดทำรูปแบบการเผยแพร่ผ่านระบบอินเทอร์เน็ต ซึ่งเข้าถึงและใช้งานง่ายที่สุด คือ Web site และ เครือข่าย Facebook ซึ่งเหมาะสมกับผู้ใช้งานทั่วไปและการเข้าถึงได้ในทุกระดับบุคคล ซึ่งแสดงไว้ในบทก่อนหน้า

จากการศึกษา คณะผู้วิจัย เห็นว่าควรมีการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลกลางอุบัติเหตุระดับจังหวัด โดยมีหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเป็นเจ้าภาพ เช่น สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสงขลา เป็นต้น เพื่อให้เป็นหน่วยงานกลางในการจัดเก็บ รวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานต่างๆ ระดับจังหวัด และเพื่อให้ข้อมูลสถิติเป็นข้อมูลเดียวกัน เพื่อลดตัวเลขความซ้ำซ้อนของอุบัติเหตุภายในจังหวัด โดยทั้งนี้จะต้องมีหน่วยงานที่ให้การสนับสนุนระดับจังหวัด และประเทศต่อไป เช่น ประเทศญี่ปุ่น โดยจะมีหนังสือ สถิติอุบัติเหตุทางถนนออกมาทุกๆ ปีชุดละ 2 เล่ม คือ Statistics 2005 Road Accidents Japan ซึ่งจะเป็นหนังสือที่เก็บรวบรวมสถิติอุบัติเหตุบนถนนทั้งปี และ White Paper on Traffic Safety in Japan 2006 จะเป็นหนังสือที่ทำการวิเคราะห์สาเหตุและวิธีแก้ปัญหาของปีที่ผ่านมา ซึ่งจัดทำโดย IATSS, International Association of Traffic and Safety Sciences เป็นต้น

ควรมีการนำจุดข้อมูลอุบัติเหตุที่มีและมองเห็นเด่นชัด เข้าจัดทำแผนยุทธศาสตร์ประจำจังหวัด เพื่อใช้ในการป้องกันและแก้ไขปัญหา โดยแบ่งไปตามเซตรับผิดชอบ ในการเสริมสร้างมาตรการป้องกันอันตรายอุบัติเหตุ และให้เกิดประโยชน์แก่ชีวิตและสังคมมากที่สุด

คณะผู้วิจัยยังเล็งเห็นความสำคัญในการจัดตั้งสถานีกลางข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน เพื่อเป็นจุดเริ่มต้นในการพัฒนาระบบการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสงขลา เป็นสิ่งที่ต้องดำเนินการต่อไป สิ่งสำคัญที่สุดจะทำให้เกิดขึ้นได้คือ หน่วยงานสนับสนุน (แหล่งเงินทุน) เป็นหลัก การเก็บข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ และคุณภาพ ไม่ใช่เพียงเก็บตามมีตามเกิด หรือเก็บอย่างเดียว การวิเคราะห์ข้อมูลที่เป็นจริง เพื่อลงลึกหาสาเหตุและต้นตอที่เกิดขึ้น การเสนอแนะแนวทางการแก้ไข เพื่อแก้ปัญหาให้ตรงจุด และเพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุบนถนนและเกิดประโยชน์ต่อชีวิตและผู้ใช้รถใช้ถนน อย่างยั่งยืน

ภาคผนวก ก.

แฟ้มนำเสนอโครงการ SoRTAMS.ppt

DEPARTMENT OF CIVIL ENGINEERING
prince of songkla university

โครงการการพัฒนา
ระบบการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสงขลา
ผ่านสถานีข้อมูลกลางจังหวัดสงขลา

วิวัฒน์ สุทธิวิภากร ศักดิ์ชัย ปรีชาวีรกุล พงศ์เทพ สุธีวัฒน์
17 มิถุนายน 2552

40 คณะวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

DEPARTMENT OF CIVIL ENGINEERING
prince of songkla university

● ภูมิหลัง

ชมรมลดอุบัติเหตุ หอเชยเชียงตุง ปภ.จังหวัด สาธารณะสุขจังหวัด กู้ชีพเรนทรา ตำรวจท้องที่ สนง.ตำรวจแห่งชาติ สำนักงานขนส่งจังหวัด กรมการขนส่งทางบก ตำรวจทางหลวง สำนักบำรุงทาง ขบวนการทาง

หน่วยงานเก็บข้อมูล

40 คณะวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

DEPARTMENT OF CIVIL ENGINEERING
prince of songkla university

● ปัจจุบัน

การจัดเก็บและจัดการข้อมูล ส่วนใหญ่ยังอยู่ในลักษณะ

“ต่างฝ่ายต่างทำ”

⇓

ความซ้ำซ้อนของข้อมูลที่จัดเก็บ

40 คณะวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

DEPARTMENT OF CIVIL ENGINEERING
prince of songkla university

วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1 เพื่อพัฒนาระบบการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสงขลา โดยการเชื่อมโยงข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผ่านสถานีข้อมูลกลางจังหวัดสงขลา
- 2 เพื่อพัฒนาระบบการใช้ข้อมูลที่รวบรวมมา ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ในการวางแผนป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสงขลา โดยการวิเคราะห์ข้อมูล และจัดรูปแบบการสื่อสารไปสู่การใช้ข้อมูลที่เหมาะสมกับผู้ใช้

40 คณะวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

DEPARTMENT OF CIVIL ENGINEERING
prince of songkla university

กรอบการทำงานและวิธีการทำงาน

- 1 ศึกษาสถานการณ์ของระบบจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในจังหวัดสงขลา ในด้านแบบฟอร์ม โครงสร้างของข้อมูล รูปแบบการจัดเก็บ ความถี่ ความครอบคลุมในการจัดเก็บ รูปแบบของฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์
- 2 พัฒนากลไกกลางเพื่อจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ สถานีข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสงขลา (เช่น คณะกรรมการระดับจังหวัดของจังหวัดสงขลา)
- 3 กำหนดรายการของข้อมูลกลางอุบัติเหตุทางถนน ที่จะรวบรวมมาจากข้อมูลหน่วยงานต่าง ๆ ในจังหวัดสงขลา โดยการตกลงร่วมกันในรายการข้อมูลในแต่ละหน่วยงานจะสามารถแลกเปลี่ยนได้

40 คณะวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

DEPARTMENT OF CIVIL ENGINEERING
prince of songkla university

- 1 พัฒนาระบบการรวบรวมข้อมูลมาจากหน่วยงานต่าง ๆ โดยในแต่ละกรณี จะมีการจัดการข้อมูลที่แตกต่างกัน ดังนี้
 - กรณีมีฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่บันทึกโดยหน่วยงานผู้จัดเก็บ
 - กรณีมีการบันทึกข้อมูล แต่ไม่มีฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์
 - กรณีไม่มีกรบันทึกข้อมูล (ส่วนขาดของระบบ)
- 2 สถานีข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสงขลา ตรวจสอบความซ้ำซ้อนของข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูลที่รวบรวมได้ นำเสนอข้อมูลผ่านระบบอินเทอร์เน็ต และสื่อต่าง ๆ โดยวิเคราะห์และนำเสนอข้อมูลในรูปแบบที่เหมาะสมกับผู้ใช้ระดับต่าง ๆ และ ป้อนข้อมูลกลับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อการปรับปรุงคุณภาพของข้อมูลที่จัดเก็บ

40 คณะวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

DEPARTMENT OF CIVIL ENGINEERING
prince of songkla university

6 ศึกษาเครื่องมือสารสนเทศอุบัติเหตุทางถนน ที่พัฒนาขึ้น (โดยสถาบัน AIT) เพื่อประยุกต์ใช้กับข้อมูลของจังหวัดสงขลา โดย เครื่องมือ Data mining ระบบ GIS ฯลฯ

7 พัฒนาต่อยอดเครื่องมือที่พัฒนาขึ้น เพื่อการใช้งานในจังหวัดสงขลา

8 พัฒนาระบบบันทึกข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ อุบัติเหตุทางถนน ครอบคลุมพื้นที่เทศบาลนครหาดใหญ่ เทศบาลนครสงขลา และทางหลวงในจังหวัด

9 นำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล และการใช้ระบบสารสนเทศ ในที่ประชุมภาคีในจังหวัดสงขลา เพื่อวางแผนยุทธศาสตร์การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน และเพื่อประเมินผลการดำเนินงานด้านอุบัติเหตุทางถนน อย่างต่อเนื่อง

คณะวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
2561 | โทร : 090-099-5555 | 075-313-1000

DEPARTMENT OF CIVIL ENGINEERING
prince of songkla university

10 ประเมินผลการดำเนินงาน ในด้านการใช้ข้อมูล ความครบถ้วน ถูกต้องของข้อมูล ความต่อเนื่องของข้อมูล ความยั่งยืนของระบบ และปัญหาอุปสรรค

11 เสนอแนะการพัฒนาโครงการทำงานในระยะยาว ทั้งด้านหน่วยงาน บุคลากร งบประมาณ และระบบจัดการฐานข้อมูล

คณะวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
2561 | โทร : 090-099-5555 | 075-313-1000

DEPARTMENT OF CIVIL ENGINEERING
prince of songkla university

ผลที่คาดว่าจะได้รับ

1 มีระบบการเชื่อมโยงข้อมูล ระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ที่จัดเก็บข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดสงขลา

2 มีระบบจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสงขลา ในการรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูล และนำเสนอข้อมูล ผู้การใช้ประโยชน์ในจังหวัดสงขลา

3 มีระบบและกลไกที่จะทำงานอย่างต่อเนื่อง ในการจัดการข้อมูลและพัฒนาข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในระดับจังหวัด

คณะวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
2561 | โทร : 090-099-5555 | 075-313-1000

DEPARTMENT OF CIVIL ENGINEERING
prince of songkla university

ผลลัพธ์การดำเนินงานถึงปัจจุบัน

1. จัดประชุมหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง อย่างเป็นทางการ มาแล้ว 8 ครั้ง

2. จัดประชุมระดับจังหวัดมาแล้วอีก 1 ครั้ง ที่สำนักงานจังหวัดสงขลา โดยสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสงขลาเป็นผู้ประสานงาน

3. ได้รายงานสั้น ๆ ครั้งละประมาณ 10 -15 นาที ช่วงบ่าย ของทุกจันทร์วันจันทร์ ผ่านสถานีวิทยุ ม.อ. FM 88 ไปประมาณ 15 ครั้ง ในรายการ แลบ้านแม่เมือง และรายการ สภาภาพ

4. จัดซื้อโปรแกรม MapInfo Version 9 อย่างถูกต้องตามกฎหมาย

5. ได้มีการจัดซื้อเครื่องมือที่สามารถระบุพิกัดภูมิศาสตร์ (GPS) ที่ตั้งใหม่ไว้เพื่อบันทึกตำแหน่งอุบัติเหตุในแผนที่ โดยเฉพาะตัวตรวจจุดจังหวัด

คณะวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
2561 | โทร : 090-099-5555 | 075-313-1000

DEPARTMENT OF CIVIL ENGINEERING
prince of songkla university

6. ที่ผ่านม หน่วยงานแต่ละหน่วยได้มีโอกาสให้ความร่วมมือในระดับต่าง ๆ กัน เช่น

```

graph LR
    A[แขวงกรมทางสงขลา] --> C((SorTAMS))
    B[สถานีตำรวจทางหลวง] --> C
    D[สาธารณสุขจังหวัด] --> C
    E[ตำรวจภูธรจังหวัดสงขลา] --> C
    C --> F[รพ. เอกชนในหาดใหญ่]
    C --> G[มูลนิธิมีศรัทธาสามัคคี]
    C --> H[ศูนย์เรนเจอร์]
  
```

คณะวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
2561 | โทร : 090-099-5555 | 075-313-1000

DEPARTMENT OF CIVIL ENGINEERING
prince of songkla university

7. ผู้ดำเนินการโครงการคนที่ 1 ได้รับการสนับสนุนทางการเงินจากมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ร่วมกับคณะวิศวกรรมศาสตร์และภาควิชาวิศวกรรมโยธา ในการนำเสนอแนวคิดและผลการดำเนินการ ในหัวข้อ "Songkhla Road Traffic Accident Management System (SoRTAMS)", ในการประชุมสัมมนาครั้งที่ 9 เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน ที่ประเทศเซอร์เบีย เมื่อปลายเดือนตุลาคม 2551 (The 9th Symposium on Prevention of Traffic Accidents on Roads 2008, Novi Sad, Serbia, 23-24 October 2008). รายละเอียดดังเอกสาร

Novi Sad Paper

คณะวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
2561 | โทร : 090-099-5555 | 075-313-1000

DEPARTMENT OF CIVIL ENGINEERING
PRINCE OF SONGKHLA UNIVERSITY

ช่องว่างการจัดการ

ข้อคิด **โธมัส อัลวา เอดิสัน**

**“ความสำเร็จประกอบด้วยประกายความคิดร้อยละ 1
และหยาดเหงื่อแรงงานอีกร้อยละ 99”**

“เราไม่ได้ล้มเหลว แต่เรากำลังสำเร็จ ที่ได้เรียนรู้จากความล้มเหลว”

40 คณะวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
สงขลา 90110

DEPARTMENT OF CIVIL ENGINEERING
PRINCE OF SONGKHLA UNIVERSITY

ความล้มเหลวที่เราได้เรียนรู้และประสบมา

1. Involvement VS Commitment **“ใช้ดาวกับหมุดเค็ม”**
2. ข้อมูลอุบัติเหตุจากหลายหน่วยงาน **“หน่วยงานมีเฉพาะส่วนที่ตนสนใจ ซึ่งไม่เหมือนกัน”**
3. ระดับของการให้ความสนับสนุน **ปรัชญาของการสนับสนุนข้อมูล**
“ควรจะเป็นการหยิบยื่นให้แบบให้เปล่า หรือควรจะเป็นแบบการคิดค่าใช้จ่าย”
4. กรอบการดำเนินการโครงการ **“การดำเนินการโดยละเอียดเฉพาะในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่และเขตเทศบาลเมืองสงขลาเท่านั้น”**

40 คณะวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
สงขลา 90110

DEPARTMENT OF CIVIL ENGINEERING
PRINCE OF SONGKHLA UNIVERSITY

การลดช่องว่างการจัดการ

1. เพื่อให้ได้ข้อมูลที่สมบูรณ์ขึ้นในระยะสั้น
2. เพื่อพัฒนาระบบการจัดการให้ข้อมูลที่สะดวกขึ้นในระยะปานกลาง

Mobile Phone GPS Least Dangerous Path

**** ขณะเดียวกัน ทุกหน่วยงานควรบันทึกข้อมูลบัตรประจำตัวประชาชนเลข 13 หลัก เพื่อสะดวกในการตรวจสอบข้อมูลอุบัติเหตุที่อาจมีการรายงานซ้ำซ้อนกัน ****

40 คณะวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
สงขลา 90110

DEPARTMENT OF CIVIL ENGINEERING
PRINCE OF SONGKHLA UNIVERSITY

3. เพื่อนำเสนอปรัชญาในการจัดเก็บข้อมูลเพื่อความยั่งยืนในระยะยาว

“การจัดเก็บข้อมูลที่มีความยั่งยืนควรมีการคำนึงถึงระบบเงินหมุนเวียนที่ต้องการนำมาดำเนินการ”

--Disorder Is the Highest Hierarchy of Order--
“ความไร้ระเบียบระเบียบ คือสุดยอดของระเบียบ”

40 คณะวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
สงขลา 90110

DEPARTMENT OF CIVIL ENGINEERING
PRINCE OF SONGKHLA UNIVERSITY

วิสัยทัศน์ E.U ระยะสั้น **Commitment**

ประเทศมาเลเซียเพื่อนบ้านเรามี Vision 2020 ซึ่งตรงกับนิยามเรื่องสายตาทางการแพทย์สายตา 20/20 หมายถึงสายตาปกติ สายตาดี

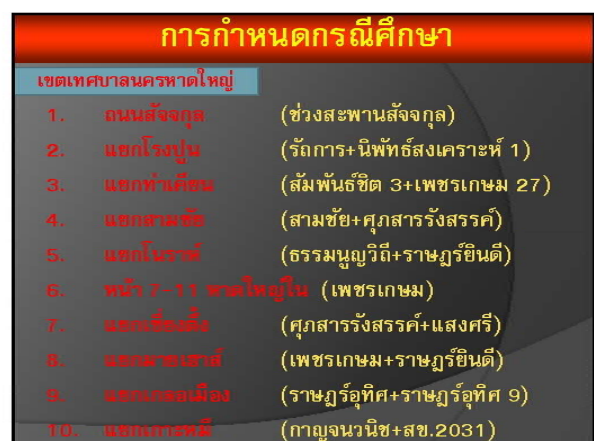
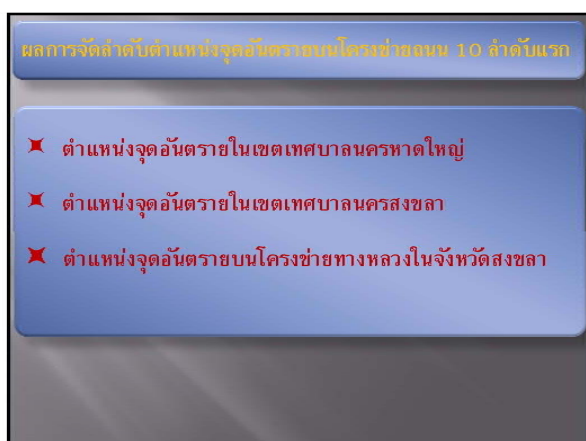
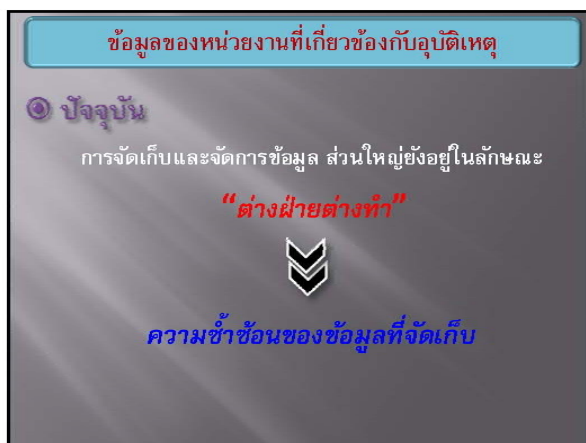
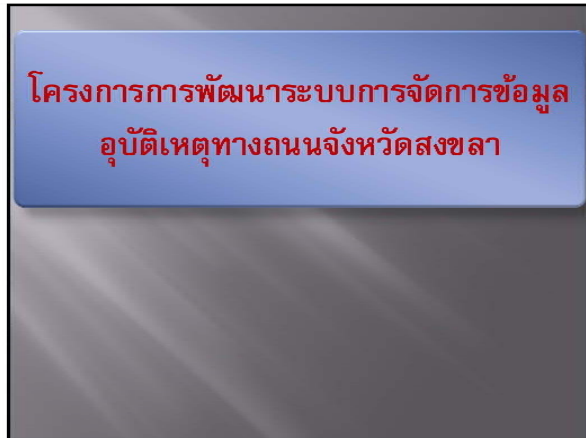
“ประเทศไทยจะมีโอกาสมีผู้บริหารที่สายตาดี และยาวไกล ได้บ้างหรือไม่ ส่วนหนึ่งคงต้องเกิดจากการผลักดันของชุมชนและสังคม ที่ประกอบด้วย ท่าน และ เรา”

40 คณะวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
สงขลา 90110

DEPARTMENT OF CIVIL ENGINEERING
PRINCE OF SONGKHLA UNIVERSITY

ขอบคุณครับ

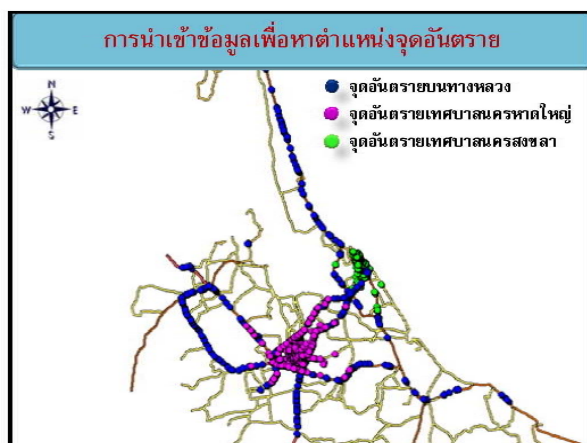
40 คณะวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
สงขลา 90110



การกำหนดกรณีศึกษา	
เขตเทศบาลนครสงขลา	
1. แยกถนนราชมรรคาโรตัส	(รามวิถี+ไทรบุรี+นครนอก)
2. แยกทะเลหลวง	(ทะเลหลวง+รามวิถี)
3. แยกหน้าโรงเรียนช่าง	(ไทรบุรี+เดาหลวง)
4. แยกเข้า มณฑลในราชมณฑล	(ราชดำเนินนอก+เทคโนโลยี)
5. โค้งเก้าแฉ่ง	(เก้าแสน+ชลทัศน์)
6. แยกการเคหะ	(ราษฎร์อุทิศ 1+ การเคหะ)
7. หน้าสถานีรถไฟ	(แหลมสนอ่อน+อัยการ)
8. ถนนติ่งสุสานนท์	(ติ่งสุสานนท์)
9. แยกพารามิตร	(ราชดำเนิน+ปละท่า)
10. หน้าโรงเรียนอนุบาล	(ปละท่า+ชัยมงคล)

การกำหนดกรณีศึกษา	
เขตทางหลวงจังหวัดสงขลา	
1. ทางหลวงหมายเลข 414	กม. 17-125 - 17-975
2. ทางหลวงหมายเลข 408	กม. 127-025 - 127-900
3. ทางหลวงหมายเลข 414	กม. 16+000 - 16+850
4. ทางหลวงหมายเลข 43	กม. 0+400 - 0+800
5. ทางหลวงหมายเลข 4	กม. 1216+236 - 1216+939
6. ทางหลวงหมายเลข 4	กม. 1228+039 - 1228+939
7. ทางหลวงหมายเลข 414	กม. 0+000 - 0+900
8. ทางหลวงหมายเลข 414	กม. 22+025 - 22+300
9. ทางหลวงหมายเลข 4	กม. 30+910 - 31+700
10. ทางหลวงหมายเลข 43	กม. 15+000 - 15-700

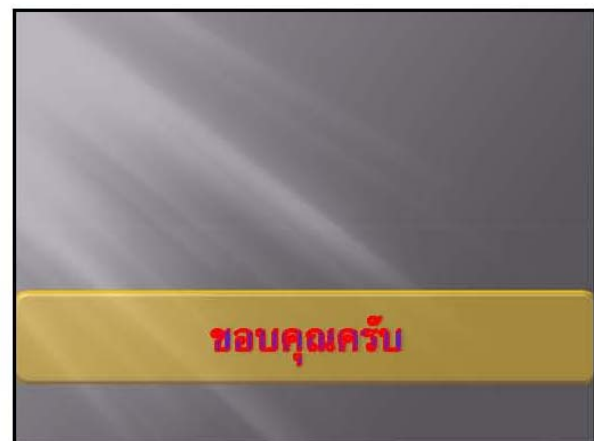
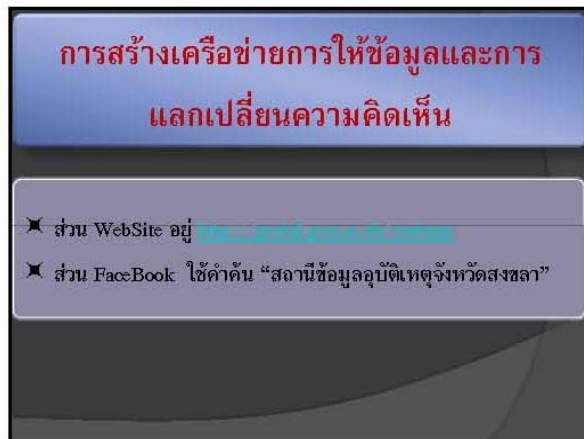
** ตาม 4 จำนวนครั้ง 3 อัตรา 2 เล็กน้อย 1



** ตาม 4 จำนวนครั้ง 3 อัตรา 2 เล็กน้อย 1







ภาคผนวก ข.

รายละเอียดข้อมูลที่ได้รับจาก สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสงขลา

ภาคผนวก ข. รายละเอียดข้อมูลที่ได้รับจาก สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสงขลา

รายละเอียดข้อมูลที่มีความผิดพลาดหรือคลาดเคลื่อน

เอกสารสรุปสถานการณ์การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่งจังหวัดสงขลาปี2546-2549

ที่มา : งานอุบัติเหตุ-อุบัติเหตุภัย ฝ่ายควบคุมโรคไม่ติดต่อ สำนักงานสาธารณสุข.สงขลา

ที่มาข้อมูล : รพ.ในสังกัดกระทรวงสาธารณสุข17แห่งใน16อำเภอของจ.สงขลา

ตารางแสดงจำนวนอัตราการบาดเจ็บทั้งหมดจากอุบัติเหตุขนส่งต่อแสนประชากร จำแนกรายปีใน 16 อำเภอ ของจังหวัดสงขลา ปี 2546 - 2549

ที่	อำเภอ	2546			2547			2548			2549		
		จำนวน บาดเจ็บ	จำนวน ประชากร กลางปี	อัตราต่อ แสน ประชากร	จำนวน บาดเจ็บ	จำนวน ประชากร กลางปี	อัตราต่อ แสน ประชากร	จำนวน บาดเจ็บ	จำนวน ประชากร กลางปี	อัตราต่อ แสน ประชากร	จำนวน บาดเจ็บ	จำนวน ประชากร กลางปี	อัตราต่อ แสน ประชากร
1	เมือง	5,189	163,960	3,164.80	4,293	160,168	2,680.31	4,967	164,062	3,027.51	4,028	159,785	2,520.89
2	หาดใหญ่	7,109	344,654	2,062.65	6,707	345,568	1,940.86	6,092	349,487	1,743.13	6,953	348,543	1,994.88
3	สทิงพระ	808	50,902	1,587.36	886	49,660	1,784.13	741	50,284	1,473.63	1,027	49,417	2,078.23
4	จะนะ	949	93,194	1,018.31	868	93,392	929.42	698	93,716	744.80	1,110	94,131	1,179.21
5	นาทวี	1,363	56,810	2,399.23	1,331	57,607	2,310.48	1,567	57,682	2,716.62	1,515	58,392	2,594.53
6	เทพา	998	65,850	1,515.57	942	66,117	1,424.75	1,095	66,362	1,650.04	1,076	66,651	1,614.38
7	สะบ้าย้อย	602	60,161	1,000.65	717	62,275	1,151.34	673	61,574	1,092.99	725	63,764	1,137.01
8	ระโนด	1,183	73,785	1,603.31	1,387	70,620	1,964.03	1,264	73,009	1,731.29	1,020	70,081	1,455.46
9	กระแสสินธุ์	294	17,004	1,729.00	293	16,085	1,821.57	279	16,873	1,653.53	236	15,874	1,486.71
10	รัตภูมิ	1,481	66,863	2,214.98	1,641	67,225	2,441.06	1,657	67,481	2,455.51	1,661	68,045	2,441.03
11	สะเดา	2,036	107,046	1,901.99	1,081	106,435	1,015.64	1,706	108,420	1,573.51	1,519	112,439	1,350.95
12	นาหม่อม	596	20,607	2,892.22	638	20,775	3,071.00	622	20,877	2,979.36	681	20,721	3,286.52
13	ควนเนียง	424	33,510	1,265.29	342	32,968	1,037.37	345	33,568	1,027.76	537	32,947	1,629.89
14	บางกล่ำ	474	26,421	1,794.03	380	26,989	1,407.98	542	26,851	2,018.55	344	27,291	1,260.49
15	สิงหนคร	715	78,954	905.59	487	78,814	617.91	723	79,352	911.13	649	79,201	819.43
16	คลองหอยโข่ง	408	22,543	1,809.87	611	23,020	2,654.21	486	22,866	2,125.43	560	23,364	2,396.85
รวม		24,629	1,282,264	1,920.74	22,604	1,277,718	1,769.09	23,457	1,292,464	1,814.91	25,160	1,290,646	1,949.41

ตารางแสดงจำนวนอัตราการบาดเจ็บในจังหวัดจากอุบัติเหตุขนส่งต่อแสนประชากร

จำแนกรายปีใน 16 อำเภอ ของจังหวัดสงขลา ปี 2546 - 2549

ที่	อำเภอ	2546			2547			2548			2549		
		จำนวน บาดเจ็บ	จำนวน ประชากร กลางปี	อัตราต่อ แสน ประชากร	จำนวน บาดเจ็บ	จำนวน ประชากร กลางปี	อัตราต่อ แสน ประชากร	จำนวน บาดเจ็บ	จำนวน ประชากร กลางปี	อัตราต่อ แสน ประชากร	จำนวน บาดเจ็บ	จำนวน ประชากร กลางปี	อัตราต่อ แสน ประชากร
1	เมือง	4,943	163,960	3,014.76	4,028	159,785	2,520.89	4,896	164,062	2,984.24	3,992	159,785	2,498.36
2	หาดใหญ่	6,667	344,654	1,934.40	6,953	348,543	1,994.88	5,896	349,487	1,687.04	6,828	348,543	1,959.01
3	สติงพระ	755	50,902	1,483.24	1,027	49,417	2,078.23	691	50,284	1,374.19	977	49,417	1,977.05
4	จะนะ	942	93,194	1,010.79	1,110	94,131	1,179.21	644	93,716	687.18	1,022	94,131	1,085.72
5	นาทวี	1,221	56,810	2,149.27	1,515	58,392	2,594.53	1,378	57,682	2,388.96	1,339	58,392	2,293.12
6	เทพา	883	65,850	1,340.93	1,076	66,651	1,614.38	992	66,362	1,494.83	552	66,651	828.19
7	สะบ้าย้อย	602	60,161	1,000.65	725	63,764	1,137.01	674	61,574	1,094.62	724	633,764	114.24
8	ระโนด	1,130	73,785	1,531.48	1,020	70,081	1,455.46	1,007	73,009	1,379.28	847	70,081	1,208.60
9	กระแสสินธุ์	290	17,004	1,705.48	236	15,874	1,486.71	262	16,873	1,552.78	236	15,874	1,486.71
10	รัตภูมิ	1,340	66,863	2,004.10	1,661	68,045	2,441.03	1,404	67,481	2,080.59	1,393	68,045	2,047.17
11	สะเดา	1,770	107,046	1,653.49	1,519	112,439	1,350.95	1,442	108,420	1,330.01	1,360	112,439	1,209.54
12	นาหม่อม	540	20,607	2,620.47	681	20,721	3,286.52	549	20,877	2,629.69	607	20,721	2,929.40
13	ควนเนียง	373	33,510	1,113.10	537	32,947	1,629.89	312	33,568	929.46	494	32,947	1,499.38
14	บางกล่ำ	433	26,421	1,638.85	344	27,291	1,260.49	466	26,851	1,735.50	310	27,291	1,135.91
15	สิงหนคร	710	78,954	899.26	649	79,201	819.43	683	79,352	860.72	643	79,201	811.86
16	คลองหอยโข่ง	408	22,543	1,809.87	560	23,364	2,396.85	474	22,866	2,072.95	560	23,364	2,396.85
รวม		22,971	1,282,264	1,791.44	25,160	1,290,646	1,949.41	21,770	1,292,464	1,684.38	23,244	1,290,646	1,800.96

ตารางแสดงจำนวนอัตราเสียชีวิตทั้งหมดจากอุบัติเหตุขนส่งต่อแสนประชากร จำแนกรายปีใน 16 อำเภอ ของจังหวัดสงขลา ปี 2546 – 2549

ที่	อำเภอ	2546			2547			2548			2549		
		จำนวน ตาย ทั้งหมด	จำนวน ประชากร กลางปี	อัตราต่อ แสน ประชากร	จำนวน ตาย ทั้งหมด	จำนวน ประชากร กลางปี	อัตราต่อ แสน ประชากร	จำนวน ตาย ทั้งหมด	จำนวน ประชากร กลางปี	อัตราต่อ แสน ประชากร	จำนวน ตาย ทั้งหมด	จำนวน ประชากร กลางปี	อัตราต่อ แสน ประชากร
1	เมือง	37	163,960	22.57	33	164,062	20.11	33	164,062	20.11	28	159,785	17.52
2	หาดใหญ่	147	344,654	42.65	99	349,487	28.33	99	349,487	28.33	116	348,543	33.28
3	สทิงพระ	7	50,902	13.75	6	50,284	11.93	6	50,284	11.93	10	49,417	20.24
4	จะนะ	9	93,194	9.66	3	93,716	3.20	3	93,716	3.20	19	94,131	20.18
5	นาทวี	18	56,810	31.68	22	57,682	38.14	22	57,682	38.14	14	58,392	23.98
6	เทพา	14	65,850	21.26	8	66,362	12.06	8	66,362	12.06	5	66,651	7.50
7	สะบ้าย้อย	1	60,161	1.66	11	61,574	17.86	11	61,574	17.86	5	63,764	7.84
8	ระโนด	14	73,785	18.97	23	73,009	31.50	23	73,009	31.50	12	70,081	17.12
9	กระแสสินธุ์	2	17,004	11.76	1	16,873	5.93	1	16,873	5.93	3	15,874	18.90
10	รัตภูมิ	30	66,863	44.87	34	67,481	50.38	34	67,481	50.38	38	68,045	55.85
11	สะเดา	3	107,046	2.80	22	108,420	20.29	22	108,420	20.29	6	112,439	5.34
12	นาหม่อม	5	20,607	24.26	6	20,877	28.74	6	20,877	28.74	5	20,721	24.13
13	ควนเนียง	3	33,510	8.95	0	33,568	0.00	0	33,568	0.00	1	32,947	3.04
14	บางกล่ำ	3	26,421	11.35	0	26,851	0.00	0	26,851	0.00	1	27,291	3.66
15	สิงหนคร	19	78,954	24.06	15	79,352	18.90	15	79,352	18.90	7	79,201	8.84
16	คลองหอยโข่ง	0	22,543	0.00	1	22,866	4.37	1	22,866	4.37	1	23,364	4.28
รวม		312	1,282,264	24.33	284	1,292,464	21.97	284	1,292,464	21.97	271	1,290,646	21.00

ตารางแสดงจำนวนอัตราการเสียชีวิตในจังหวัดจากอุบัติเหตุขนส่งต่อแสนประชากร จำแนกรายปีใน 16 อำเภอ ของจังหวัดสงขลา ปี 2546 – 2549

ที่	อำเภอ	2546			2547			2548			2549		
		จำนวน ตาย	จำนวน ประชากร กลางปี	อัตราต่อ แสน ประชากร	จำนวน ตาย	จำนวน ประชากร กลางปี	อัตราต่อ แสน ประชากร	จำนวน ตาย	จำนวน ประชากร กลางปี	อัตราต่อ แสน ประชากร	จำนวน ตาย	จำนวน ประชากร กลางปี	อัตราต่อ แสน ประชากร
1	เมือง	37	163,960	22.57	37	160,168	23.10	33	164,062	20.11	22	159,785	13.77
2	หาดใหญ่	163	344,654	47.29	116	345,568	33.57	111	349,487	31.76	101	348,543	28.98
3	สติงพระ	7	50,902	13.75	13	49,660	26.18	7	50,284	13.92	10	49,417	20.24
4	จะนะ	12	93,194	12.88	16	93,392	17.13	3	93,716	3.20	15	94,131	15.94
5	นาทวี	19	56,810	33.44	12	57,607	20.83	25	57,682	43.34	12	58,392	20.55
6	เทพา	28	65,850	42.52	34	66,117	51.42	10	66,362	15.07	3	66,651	4.50
7	สะบ้าย้อย	2	60,161	3.32	15	62,275	24.09	11	61,574	17.86	5	63,764	7.84
8	ระโนด	15	73,785	20.33	21	70,620	29.74	23	73,009	31.50	8	70,081	11.42
9	กระแสสินธุ์	4	17,004	23.52	1	16,085	6.22	1	16,873	5.93	3	15,874	18.90
10	รัตภูมิ	31	66,863	46.36	25	67,225	37.19	41	67,481	60.76	27	68,045	39.68
11	สะเดา	4	107,046	3.74	13	106,435	12.21	41	108,420	37.82	6	112,439	5.34
12	นาหม่อม	12	20,607	58.23	4	20,775	19.25	8	20,877	38.32	5	20,721	24.13
13	ควนเนียง	3	33,510	8.95	1	32,968	3.03	0	33,568	0.00	2	32,947	6.07
14	บางกล่ำ	2	26,421	7.57	4	26,989	14.82	0	26,851	0.00	1	27,291	3.66
15	สิงหนคร	22	78,954	27.86	6	78,814	7.61	29	79,352	36.55	6	79,201	7.58
16	คลองหอยโข่ง	0	22,543	0.00	1	23,020	4.34	1	22,866	4.37	1	23,364	4.28
รวม		361	1,282,264	28.15	319	1,277,718	24.97	344	1,292,464	26.62	233	1,290,646	18.05

ข้อมูลที่มีการปรับแก้แล้ว

เอกสารสรุปสถานการณ์การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุขนส่งจังหวัดสงขลาปี2546-2549

ที่มา : งานอุบัติเหตุ-อุบัติเหตุ ฝ่ายควบคุมโรคไม่ติดต่อ สำนักงานสาธารณสุขจ.สงขลา

ที่มาข้อมูล : รพ.ในสังกัดกระทรวงสาธารณสุข17แห่งใน16อำเภอของจ.สงขลา

ตารางแสดงจำนวนอัตราการบาดเจ็บทั้งหมดจากอุบัติเหตุขนส่งต่อแสนประชากร จำแนกรายปีใน 16 อำเภอ ของจังหวัดสงขลา ปี 2546 - 2549

ที่	อำเภอ	2546			2547			2548			2549		
		จำนวน บาดเจ็บ	จำนวน ประชากร กลางปี	อัตราต่อ แสน ประชากร	จำนวน บาดเจ็บ	จำนวน ประชากร กลางปี	อัตราต่อ แสน ประชากร	จำนวน บาดเจ็บ	จำนวน ประชากร กลางปี	อัตราต่อ แสน ประชากร	จำนวน บาดเจ็บ	จำนวน ประชากร กลางปี	อัตราต่อ แสน ประชากร
1	เมือง	5,189	163,960	3,164.80	4,293	160,168	2,680.31	4,967	164,062	3,027.51	4,028	159,785	2,520.89
2	หาดใหญ่	7,109	344,654	2,062.65	6,707	345,568	1,940.86	6,092	349,487	1,743.13	6,953	348,543	1,994.88
3	สติงพระ	808	50,902	1,587.36	886	49,660	1,784.13	741	50,284	1,473.63	1,027	49,417	2,078.23
4	จะนะ	949	93,194	1,018.31	868	93,392	929.42	698	93,716	744.80	1,110	94,131	1,179.21
5	นาทวี	1,363	56,810	2,399.23	1,331	57,607	2,310.48	1,567	57,682	2,716.62	1,515	58,392	2,594.53
6	เทพา	998	65,850	1,515.57	942	66,117	1,424.75	1,095	66,362	1,650.04	1,076	66,651	1,614.38
7	สะบ้าย้อย	602	60,161	1,000.65	717	62,275	1,151.34	673	61,574	1,092.99	725	63,764	1,137.01
8	ระโนด	1,183	73,785	1,603.31	1,387	70,620	1,964.03	1,264	73,009	1,731.29	1,020	70,081	1,455.46
9	กระเสสินธุ์	294	17,004	1,729.00	293	16,085	1,821.57	279	16,873	1,653.53	236	15,874	1,486.71
10	รัตภูมิ	1,481	66,863	2,214.98	1,641	67,225	2,441.06	1,657	67,481	2,455.51	1,661	68,045	2,441.03
11	สะเดา	2,036	107,046	1,901.99	1,081	106,435	1,015.64	1,706	108,420	1,573.51	1,519	112,439	1,350.95
12	นาหม่อม	596	20,607	2,892.22	638	20,775	3,071.00	622	20,877	2,979.36	681	20,721	3,286.52
13	ควนเนียง	424	33,510	1,265.29	342	32,968	1,037.37	345	33,568	1,027.76	537	32,947	1,629.89
14	บางกล่ำ	474	26,421	1,794.03	380	26,989	1,407.98	542	26,851	2,018.55	344	27,291	1,260.49
15	สิงหนคร	715	78,954	905.59	487	78,814	617.91	723	79,352	911.13	649	79,201	819.43
16	คลองหอยโข่ง	408	22,543	1,809.87	611	23,020	2,654.21	486	22,866	2,125.43	560	23,364	2,396.85
รวม		24,629	1,282,264	1,920.74	22,604	1,277,718	1,769.09	23,457	1,292,464	1,814.91	23,641	1,290,646	1,831.72

ตารางแสดงจำนวนอัตราการบาดเจ็บในจังหวัดจากอุบัติเหตุขนส่งต่อแสนประชากร

จำแนกรายปีใน 16 อำเภอ ของจังหวัดสงขลา ปี 2546 – 2549

ที่	อำเภอ	2546			2547			2548			2549		
		จำนวน บาดเจ็บ	จำนวน ประชากร กลางปี	อัตราต่อ แสน ประชากร	จำนวน บาดเจ็บ	จำนวน ประชากร กลางปี	อัตราต่อ แสน ประชากร	จำนวน บาดเจ็บ	จำนวน ประชากร กลางปี	อัตราต่อ แสน ประชากร	จำนวน บาดเจ็บ	จำนวน ประชากร กลางปี	อัตราต่อ แสน ประชากร
1	เมือง	4,943	163,960	3,014.76	4,028	160,168	2,514.86	4,896	164,062	2,984.24	3,992	159,785	2,498.36
2	หาดใหญ่	6,667	344,654	1,934.40	6,953	345,568	2,012.05	5,896	349,487	1,687.04	6,828	348,543	1,959.01
3	สทิงพระ	755	50,902	1,483.24	1,027	49,660	2,068.06	691	50,284	1,374.19	977	49,417	1,977.05
4	จะนะ	942	93,194	1,010.79	1,110	93,392	1,188.54	644	93,716	687.18	1,022	94,131	1,085.72
5	นาทวี	1,221	56,810	2,149.27	1,515	57,607	2,629.89	1,378	57,682	2,388.96	1,339	58,392	2,293.12
6	เทพา	883	65,850	1,340.93	1,076	66,117	1,627.42	992	66,362	1,494.83	552	66,651	828.19
7	สะบ้าย้อย	602	60,161	1,000.65	725	62,275	1,164.19	674	61,574	1,094.62	724	63,764	1,135.44
8	ระโนด	1,130	73,785	1,531.48	1,020	70,620	1,444.35	1,007	73,009	1,379.28	847	70,081	1,208.60
9	กระแสสินธุ์	290	17,004	1,705.48	236	16,085	1,467.21	262	16,873	1,552.78	236	15,874	1,486.71
10	รัตภูมิ	1,340	66,863	2,004.10	1,661	67,225	2,470.81	1,404	67,481	2,080.59	1,393	68,045	2,047.17
11	สะเดา	1,770	107,046	1,653.49	1,519	106,435	1,427.16	1,442	108,420	1,330.01	1,360	112,439	1,209.54
12	นาหม่อม	540	20,607	2,620.47	681	20,775	3,277.98	549	20,877	2,629.69	607	20,721	2,929.40
13	ควนเนียง	373	33,510	1,113.10	537	32,968	1,628.85	312	33,568	929.46	494	32,947	1,499.38
14	บางกล่ำ	433	26,421	1,638.85	344	26,989	1,274.59	466	26,851	1,735.50	310	27,291	1,135.91
15	สิงหนคร	710	78,954	899.26	649	78,814	823.46	683	79,352	860.72	643	79,201	811.86
16	คลองหอยโข่ง	408	22,543	1,809.87	560	23,020	2,432.67	474	22,866	2,072.95	560	23,364	2,396.85
รวม		22,971	1,282,264	1,791.44	23,641	1,277,718	1,850.25	21,770	1,292,464	1,684.38	21,884	1,290,646	1,695.59

ตารางแสดงจำนวนอัตราเสียชีวิตทั้งหมดจากอุบัติเหตุขนส่งต่อแสนประชากร จำแนกรายปีใน 16 อำเภอ ของจังหวัดสงขลา ปี 2546 - 2549

ที่	อำเภอ	2546			2547			2548			2549		
		จำนวน ตาย ทั้งหมด	จำนวน ประชากร กลางปี	อัตราต่อ แสน ประชากร	จำนวน ตาย ทั้งหมด	จำนวน ประชากร กลางปี	อัตราต่อ แสน ประชากร	จำนวน ตาย ทั้งหมด	จำนวน ประชากร กลางปี	อัตราต่อ แสน ประชากร	จำนวน ตาย ทั้งหมด	จำนวน ประชากร กลางปี	อัตราต่อ แสน ประชากร
1	เมือง	37	163,960	22.57	33	160,168	20.60	37	164,062	22.55	28	159,785	17.52
2	หาดใหญ่	163	344,654	47.29	111	345,568	32.12	116	349,487	33.19	116	348,543	33.28
3	สทิงพระ	7	50,902	13.75	7	49,660	14.10	13	50,284	25.85	10	49,417	20.24
4	จะนะ	12	93,194	12.88	3	93,392	3.21	16	93,716	17.07	19	94,131	20.18
5	นาทวี	19	56,810	33.44	25	57,607	43.40	12	57,682	20.80	14	58,392	23.98
6	เทพา	28	65,850	42.52	10	66,117	15.12	34	66,362	51.23	5	66,651	7.50
7	สะบ้าย้อย	2	60,161	3.32	11	62,275	17.66	15	61,574	24.36	5	63,764	7.84
8	ระโนด	15	73,785	20.33	23	70,620	32.57	21	73,009	28.76	12	70,081	17.12
9	กระแสสินธุ์	4	17,004	23.52	1	16,085	6.22	1	16,873	5.93	3	15,874	18.90
10	รัตภูมิ	31	66,863	46.36	41	67,225	60.99	25	67,481	37.05	38	68,045	55.85
11	สะเดา	4	107,046	3.74	41	106,435	38.52	13	108,420	11.99	6	112,439	5.34
12	นาหม่อม	12	20,607	58.23	8	20,775	38.51	4	20,877	19.16	5	20,721	24.13
13	ควนเนียง	3	33,510	8.95	0	32,968	0.00	1	33,568	2.98	1	32,947	3.04
14	บางกล่ำ	2	26,421	7.57	0	26,989	0.00	4	26,851	14.90	1	27,291	3.66
15	สิงหนคร	22	78,954	27.86	29	78,814	36.80	6	79,352	7.56	7	79,201	8.84
16	คลองหอยโข่ง	0	22,543	0.00	1	23,020	4.34	1	22,866	4.37	1	23,364	4.28
รวม		361	1,282,264	28.15	344	1,277,718	26.92	319	1,292,464	24.68	271	1,290,646	21.00

ตารางแสดงจำนวนอัตราการเสียชีวิตในจังหวัดจากอุบัติเหตุขนส่งต่อแสนประชากร

จำแนกรายปีใน 16 อำเภอ ของจังหวัดสงขลา ปี 2546 - 2549

ที่	อำเภอ	2546			2547			2548			2549		
		จำนวน ตาย	จำนวน ประชากร กลางปี	อัตราต่อ แสน ประชากร	จำนวน ตาย	จำนวน ประชากร กลางปี	อัตราต่อ แสน ประชากร	จำนวน ตาย	จำนวน ประชากร กลางปี	อัตราต่อ แสน ประชากร	จำนวน ตาย	จำนวน ประชากร กลางปี	อัตราต่อ แสน ประชากร
1	เมือง	37	163,960	22.57	33	164,062	20.11	31	164,062	18.90	22	159,785	13.77
2	หาดใหญ่	147	344,654	42.65	99	349,487	28.33	119	349,487	34.05	101	348,543	28.98
3	สทิงพระ	7	50,902	13.75	6	50,284	11.93	13	50,284	25.85	10	49,417	20.24
4	จะนะ	9	93,194	9.66	3	93,716	3.20	13	93,716	13.87	15	94,131	15.94
5	นาทวี	18	56,810	31.68	22	57,682	38.14	10	57,682	17.34	12	58,392	20.55
6	เทพา	14	65,850	21.26	8	66,362	12.06	17	66,362	25.62	3	66,651	4.50
7	สะบ้าย้อย	1	60,161	1.66	11	61,574	17.86	12	61,574	19.49	5	63,764	7.84
8	ระโนด	14	73,785	18.97	23	73,009	31.50	16	73,009	21.92	8	70,081	11.42
9	กระแสสินธุ์	2	17,004	11.76	1	16,873	5.93	2	16,873	11.85	3	15,874	18.90
10	รัตภูมิ	30	66,863	44.87	34	67,481	50.38	18	67,481	26.67	27	68,045	39.68
11	สะเดา	3	107,046	2.80	22	108,420	20.29	9	108,420	8.30	6	112,439	5.34
12	นาหม่อม	5	20,607	24.26	6	20,877	28.74	8	20,877	38.32	5	20,721	24.13
13	ควนเนียง	3	33,510	8.95	0	33,568	0.00	1	33,568	2.98	2	32,947	6.07
14	บางกล่ำ	3	26,421	11.35	0	26,851	0.00	3	26,851	11.17	1	27,291	3.66
15	สิงหนคร	19	78,954	24.06	15	79,352	18.90	7	79,352	8.82	6	79,201	7.58
16	คลองหอยโข่ง	0	22,543	0.00	1	22,866	4.37	1	22,866	4.37	1	23,364	4.28
รวม		312	1,282,264	24.33	284	1,292,464	21.97	280	1,292,464	21.66	227	1,290,646	17.59

ภาคผนวก ค.

ตัวอย่างหนังสือขอความอนุเคราะห์การเข้าถึงข้อมูลอุบัติเหตุจังหวัดสงขลาในระบบ TRAMS
และตัวอย่างข้อมูลเอกสารรายงานทางวิทยุ และรายงาน ส.3-02

ภาคผนวก ค. ตัวอย่างหนังสือขอความอนุเคราะห์การเข้าถึงข้อมูลอุบัติเหตุจังหวัด สงขลาในระบบ TRAMS



ที่ ศธ 0521.13/295

สถาบันวิจัยระบบสุขภาพภาคใต้
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา 90112

21 พฤษภาคม 2550

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์การเข้าถึงข้อมูลอุบัติเหตุจังหวัดสงขลาในระบบ TRAMS

เรียน ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

ด้วยสถาบันวิจัยระบบสุขภาพภาคใต้ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ (สวรส.ภาคใต้ มอ.) ได้สนับสนุนให้ อ.วิวัฒน์ สุทธิวิภากร อาจารย์ประจำภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ดำเนินโครงการ เรื่อง “การพัฒนาระบบการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสงขลา” โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อพัฒนาระบบการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสงขลา และใช้ข้อมูลให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการวางแผนป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสงขลา

การดำเนินงานโครงการดังกล่าว มีความจำเป็นต้องรวบรวมข้อมูลจากหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงข้อมูลจากแขวงทางหลวง ซึ่งมีหน้าที่ดูแลเส้นทางถนน และรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจากทั่วประเทศโดยใช้ระบบ TRAMS ในการนี้ สวรส.ภาคใต้ มอ. จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์การเข้าถึงข้อมูลรายงานอุบัติเหตุบนทางหลวงในพื้นที่จังหวัดสงขลา เพื่อนำไปประมวลร่วมกับข้อมูลจากหน่วยงานอื่นๆ ในจังหวัดสงขลา อันจะทำให้เห็นภาพรวมของระบบการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน และสามารถนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ในการวางแผนป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุของจังหวัดในทิศทางเดียวกัน โดย อ.วิวัฒน์ สุทธิวิภากร ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการ จะดำเนินการจัดทำรายงานการประมวลผลข้อมูลเพื่อแจ้งกลับหน่วยงานของท่านเป็นระยะๆ ต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์การเข้าถึงข้อมูล ดังกล่าวด้วย จักเป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์พงศ์เทพ สุธีรัฐภูมิ)

ผู้อำนวยการสถาบันวิจัยระบบสุขภาพภาคใต้
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

สวรส.ภาคใต้ มอ.

ชั้น 6 อาคารบริหารคณะแพทยศาสตร์

โทรศัพท์ 0-7445-1168, 0-1541-5227

โทรสาร 0-7445-1168

ตัวอย่างข้อมูลเอกสารรายงานทางวิทยุ

แบบรายงานอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินทางวิทยุหรือโทรสารของกรมทางหลวง

เขียน รทว. ผสร. ผส.ทล.15.
ที่ ศทล.15 ขท.สงขลา.(ส.3)/ 126 วันที่ 5 มิถุนายน 2550
วันที่รายงาน 2 มิถุนายน 2550 ส่วนราชการ แขวงทางหลวงสงขลา

1. วัน เดือน ปี และเวลาที่เกิดเหตุ วัน ศุกร์ วันที่ 1 เดือน มิถุนายน ปี 2550 เวลา 17.40 น.

2. สถานที่เกิดเหตุ

2.1 ทางหลวงหมายเลข 414 ตอน น้ำกระเจียว-บรรจบทางหลวงสาย 43 กม. 21+370 อำเภอ บางกล่ำ จังหวัด สงขลา

2.2 ลักษณะบริเวณที่เกิดเหตุ (ร่อนกลาง)

☒ 1. ทางตรง ☐ 2. ทางโค้งปกติ ☐ 3. ทางโค้งหักศอก ☐ 4. ทางแยกระดับเดียวกัน

☐ 5. ทางแยกต่างระดับ ☐ 6. สะพาน (รวมเชิงลาดของสะพาน) ☐ 7. กอสะพานแคบ ☐ 8. จุดกลับรถระดับเดียวกัน

☐ 9. จุดกลับรถต่างระดับ ☐ 10. จุดตัดทางรถไฟ ☐ 11. ผิวจราจรมีปัญหาหรือขูด ☐ 12. ผิวทางขรุขระหลุม/บ่อ

☐ 13. ทางลาดชัน เช่น บริเวณเขา ☐ 14. มีวัตถุข้างทางเช่น กองดิน ☐ 15. อยู่ระหว่างการปรับปรุง / ก่อสร้าง

☐ 16. อื่น ๆ ระบุ

2.3 สภาพดินฟ้าอากาศ

☒ 1. แดดใส ☐ 2. มีเมฆ ☐ 3. หมอก / ครัน ☐ 4. ภัยธรรมชาติ เช่น พายุ, น้ำท่วม ☐ 5. อื่น ๆ ระบุ

2.4 อุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่ติดตั้งอยู่

(2.4.1) ไฟสัญญาณจราจร ☐ 1. มี ☐ 2. มีแต่ขัดข้อง ☒ 3. ไม่มี

(2.4.2) ไฟไฟแสงสว่าง ☒ 1. มี ☐ 2. มีแต่ขัดข้อง ☐ 3. ไม่มี

2.4.3 อื่น ๆ ระบุ

3. คนเดินเท้า หรือ รถยนต์ที่เกี่ยวข้องในการเกิดเหตุ

ประเภท	จำนวน	โปรดระบุ ชื่อ หรือ ยี่ห้อ / หมายเลขทะเบียน
3.1 คนเดินเท้า	คน	.....
3.2 รถจักรยานยนต์	คัน	.....
3.3 รถสามล้อเครื่อง	คัน	.....
3.4 รถยนต์นั่ง	คัน	.....
3.5 รถตู้	คัน	.....
3.6 รถบรรทุกโดยสาร	คัน	.....
3.7 รถโดยสารมากกว่า 4 ล้อ	คัน	.....
<u>3.8</u> รถบรรทุก 4 ล้อ	<u>1</u> คัน	<u>อู่สุข บด. - 8845 พัทลุง</u>
3.9 รถบรรทุก 6 ล้อ	คัน	.....
3.10 รถบรรทุกมากกว่า 6 ล้อ ไม่เกิน 10 ล้อ	คัน	.....
3.11 รถบรรทุกมากกว่า 10 ล้อ (รถพ่วง)	คัน	.....
3.12 รถอีแต่น	คัน	.....
3.13 อื่น ๆ เช่น รถจักรยาน สามล้อ	คัน	.....

4. ความเสียหาย

เสียชีวิตคน ชายคน หญิงคน เด็กชายคน เด็กหญิงคน

บาดเจ็บสาหัส 1 คน ชาย 1 คน หญิงคน เด็กชายคน เด็กหญิงคน

บาดเจ็บเล็กน้อยคน ชายคน หญิงคน เด็กชายคน เด็กหญิงคน

ทรัพย์สินอื่นไม่ทราบ บาท ทรัพย์สินกรมทางหลวง 34,780.- บาท

5. ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยย่อ

☐ 1. ชนกันหรือเฉี่ยวชน ☐ 2. ชนรถจอด ☐ 3. ชนรถจักรยานยนต์ ☐ 4. ชนคนเดินเท้า

☐ 5. ชนอุปกรณ์ทาง ☐ 6. พลิกคว่ำรถนอน ☐ 7. ชนรถไฟ ☒ 8. อื่น ๆ ชนเสาไฟฟ้าและต้นไม้

6. มูลเหตุที่สันนิษฐานเบื้องต้น

☒ 1. ขับเร็ว ☐ 2. เชนในที่คับขัน ☐ 3. คน หรือรถคันหน้ากระชั้นชิด ☐ 4. มีรถอื่นแซงหรือออกจากรoad

☐ 5. อุปกรณ์รถบกพร่อง ☐ 6. ชนสิ่งกีดขวาง ☐ 7. เมาสุรา / ยาบ้า ☐ 8. หลับใน ☐ 9. อื่น ๆ ระบุ

7. ทรัพย์สินกรมทางหลวงที่เสียหาย (ระบุ) เสาไฟฟ้าที่หักสูง 9.00 ม. จำนวน 1 ต้น 2. ฐานเสาไฟฟ้าสูง 2.5 ม. จำนวน 1 ต้น 3. ชุดโคมไฟโซเดียม 250 วัตต์
พร้อมอุปกรณ์ จำนวน 1 ชุด 4. แผ่นสะท้อนแสงชนิดธรรมดาสีส้ม 1 แผ่น 5. ถังดับเพลิง จำนวน 1 ถัง 6. สายไฟ THW ขนาด 1x2.5 ตร.มม. จำนวน 1 ชุด
7. แผ่นป้ายจราจรขนาด 1.20 ม. x 0.50 ม. จำนวน 1 แผ่น (ไฟฟ้ดับเนื่องจากสายไฟถูกขโมย) 8. คันขงโค จำนวน 1 คัน

8. การดำเนินการ / ขอความช่วยเหลือ ไม่มี

ผู้รายงาน (นายเดช วัชรวิชัย) ตำแหน่ง รท.ท. (ป) สงขลา โทรศัพท์ 0-7432-1204 ต่อ 16 โทรสาร 0-7431-1790

สำเนาเรียน รทว. ผสร. ผส.ทล.15

เพื่อโปรดทราบเป็นกรณีอื่น

(นายเดช วัชรวิชัย)

รท.ท. (ป) สงขลา

ตัวอย่างรายงาน ส.3-02

✓ ส.3-02
กรมทางหลวง

รายงานอุบัติเหตุบนทางหลวง

ที่ สทล.15 ขท.สงขลา.1(ส.3)/2663 5 มิถุนายน 2550

เรียน ผ.ส.ป.ค.สร., ผ.ส.ทล.15 จาก ผอ.ขท.สงขลา

อ้างถึง วิทยุ โทรเลขที่ 125 ลงวันที่ 1 มิถุนายน 2550

1. ทางหลวงหมายเลข 4 หมายเลขควบคุม 4300 ตอน บริเวณ/ถนน เหตุเกิดที่ กม. 26+420, 26+600 2. เกิดเหตุวันที่ 30 เดือน พ.ค. 50 ครึ่งกับวัน (และเป็นวันหยุด ☐ ใช่ ☒ ไม่ใช่) เวลา 19.30 น.		
3. ประเภทและมาตรฐานทางหลวง 3.1 เป็นทาง ☒ บำรุง ☐ รักษาสภาพ ☐ ก่อสร้าง/บูรณะ 3.2 ลักษณะคันทางทั่วไป ☐ มีฉนวนกันกลางและมีทางขนาน ☐ มีฉนวนกันกลาง ☒ ไม่มีฉนวนกันกลาง 3.3 จำนวนช่องจราจร ☒ 2 ☐ 4 ☐ 6 ☐ 8 หรือมากกว่า ☐ อื่นๆ (ระบุ) 3.4 การจราจร ☒ รถเดินสวนทาง ☐ รถเดินทางเดียว ☐ มีช่องเฉพาะรถโดยสาร ☐ มีช่องจราจรขึ้นเขา ☐ อื่นๆ (ระบุ) 3.5 ชนิดของผิวจราจร ☐ คอนกรีต ☒ ลาดยาง ☐ ลูกกรง, หิน, ดิน	4. ลักษณะบริเวณที่เกิดเหตุ 4.1 ลักษณะโดยทั่วไป ☐ ทางหลวงตัดกัน ☐ ทางแยกแบบ Y และ T ☐ ทางแยกอื่น ๆ ☐ วงเวียน ☐ ทางรถไฟตัดผ่าน ☐ สะพาน ☐ ทางโค้ง ☒ ทางตรง ☐ บริเวณเขา ☐ จุดเปิดเกาะกลางถนน ☐ ทางหรือสะพาน ☐ มีการเปลี่ยน-ความกว้างของช่องจราจร ☐ ทางเข้าหรือออกทางด่วน ชั่วคราว ☐ ทางเชื่อมโยทางแยก (เลี้ยวซ้ายผ่านตลอด) ☐ ทางเชื่อมเข้าบ้าน ☐ อื่นๆ (ระบุ) หรืออาคารอื่น ๆ 4.2 ลักษณะบริเวณเฉพาะ ☒ ทางด่วน ☐ ทางขนาน	
5. การควบคุมการใช้ทางหลวง ☐ บั้ยจำกัดความเร็ว ☐ บั้ยบังคับหยุด ☐ บั้ยจราจรประเภทเตือนอื่น ๆ ☐ สัญญาณไฟจราจร ☐ สัญญาณไฟกระพริบ ☒ เส้นเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง ☐ เขตห้ามแซง ☐ เขตห้ามจอด ☐ มีเจ้าหน้าที่งานจราจร ☐ มีทางข้าม/สะพานลอย ☐ ไม่มีการควบคุมอย่างหนึ่งอย่างใดเลย ☐ อื่น ๆ (ระบุ)	6. อุบัติเหตุครั้งนี้เกี่ยวข้องกับ ☐ คนเดินเท้า คน ☐ รถจักรยาน คัน ☐ รถสามล้อ คัน ☐ รถจักรยานยนต์ คัน ☐ รถสามล้อเครื่อง คัน ☐ รถยนต์นั่ง คัน ☐ รถโดยสารขนาดเล็ก คัน ☐ รถบรรทุกขนาดเล็ก คัน ☐ รถโดยสารขนาดใหญ่ คัน ☐ รถบรรทุก 6 ล้อ คัน ☐ รถบรรทุก 10 ล้อ หรือมากกว่า คัน ☐ รถอื่นคัน คัน ☐ อื่น ๆ (ระบุ) คัน	7. ทรัพย์สินของกรมทางหลวงเสียหาย ☐ ผิวจราจร/คันทาง ☐ สะพาน ☐ อุปกรณ์ไฟฟ้าและไฟฟ้าแสงสว่าง ☐ อุปกรณ์สัญญาณไฟจราจร ☐ บั้ยจราจร/บั้ยทางหลวง ☐ การ์ดเรล/รั้วริมทาง/หลักกันโค้ง ☐ หลัก กม./หลักเขตทาง ☐ เกาะ/รั้วกันกลางถนน ☒ อื่น ๆ (ระบุ)
8. มูลเหตุที่สันนิษฐาน ☒ ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด ☐ ตัดหน้ารถกะชั้นชิด ☐ แซงรถอย่างผิดกฎหมาย ☐ ขับรถไม่เปิดไฟ/ไม่ใช้แสงสว่างตามกำหนด ☐ ไม่ให้สัญญาณจอด/จอด/เลี้ยว ☐ ผ่าฝืนบั้ยหยุดขณะออกจากรวมทางแยก ☐ ผ่าฝืนสัญญาณไฟ/เครื่องหมายจราจร ☐ ไม่ขับรถในช่องทางเดินรถซ้ายสุดในถนนที่มี 4 ช่องทาง ☐ รถเสียไม่แสดงเครื่องหมายหรือสัญญาณตามที่กำหนด ☐ บรรทุกเกินอัตรา ☐ ขับรถไม่ชำนาญ/ไม่เป็น ☒ อุปกรณ์ชำรุด ☐ เมาสุรา ☐ หลับใน ☐ อื่น ๆ (ระบุ)	9. ทัศนวิสัยและสภาพแวดล้อม 9.1 สภาพภูมิอากาศ ☒ แจ่มใส ☐ มีหมอก ☐ มีควัน/ฝุ่น ☐ ฝนตก ☐ อื่น ๆ (ระบุ) 9.2 แสงสว่าง ☐ กลางวัน ☐ มีมืดมีไฟฟ้าแสงสว่าง ☒ มีมืดไม่มีไฟฟ้าแสงสว่าง ☐ อื่นๆ(ระบุ)..... 9.3 สภาพทาง ☐ เปี้ยก ☒ แข็ง ☐ เป้นคลื่น/หลุม/บ่อ ☐ สกปรก ☐ อื่น ๆ (ระบุ)	
10. ความเสียหายจากอุบัติเหตุ คาย ณ จุดที่เกิดเหตุ ชาย 4 คน หญิง 1 คน คาย ณ โรงพยาบาล ชาย 1 คน หญิง 1 คน บาดเจ็บสาหัส ชาย 0 คน หญิง 19 คน บาดเจ็บเล็กน้อย ชาย 1 คน หญิง 1 คน ค่าเสียหายของทางราชการ ไม่พ. บาท ค่าเสียหายของเอกชน บาท		11. ลักษณะการชน จากแผนผังสังเขป
12. ชนิดของอุบัติเหตุ ☐ รถจักรยานยนต์ชนคน ☐ รถจักรยานยนต์ชนกับรถจักรยาน/รถสามล้อ ☐ รถจักรยานยนต์ชนกับรถจักรยานยนต์ชนกับรถยนต์ ☐ รถยนต์ชนคน ☐ รถยนต์ชนรถไฟ ☐ รถยนต์ชนสัตว์/รถลากจูงด้วยสัตว์ ☐ รถยนต์ชนคน ☒ รถยนต์ชนกัน ☐ รถยนต์ชนวัตถุ/สิ่งของ ☐ รถยนต์ชนวัตถุ/สิ่งของ ☐ อื่น ๆ (ระบุ)		

[illegible]

ภาคผนวก ง.

ตัวอย่างรายละเอียดข้อมูลที่ได้รับจาก มุลนิธิมิตรภาพสามัคคี (ท่งเซียเซี่ยงตึ้ง)

ภาคผนวก ง. ตัวอย่างรายละเอียดข้อมูลที่ได้รับจาก มุลนิธิมิตรภาพสามัคคี (ท่งเซียเซี่ยงต่ง)

RESCUE RADIO CENTER OF SONGKHLA TONG SIA SEANG TOUNG FOUNDATION

4 SUPASARNRUNGSON RD. HATYAI SONGKHLA 90110 TEL. (074) 350955

ข้อมูลอุบัติเหตุด้านการจราจร (GPS) มูลนิธิมิตรภาพสามัคคี (ท่งเซียเซี่ยงต่ง หาดใหญ่)										แปลงค่าพิกัด	
ที่	วัน/เดือน/ปี	เวลารับแจ้ง	ลักษณะของเหตุ		สถานที่เกิดเหตุ	จำนวนผู้บาดเจ็บ	จำนวนผู้เสียชีวิต	LAT	LONG	LAT	LONG
1	9/10/2552	09.39	อุบัติเหตุ	จยย. + จยย.	ภายในซอย 5 ถนนทุ่งเสา 2	1 ราย/ชาย 1	ไม่มี	06.59.44	100.28.39	6.996	100.478
2	9/10/2552	16.56	อุบัติเหตุ	จยย. + เก๋ง	ถนนจิระนคร	1 ราย/ชาย 1	ไม่มี	07.00.50	100.28.36	7.014	100.477
3	14/10/2552	09.49	อุบัติเหตุ	จยย. + จยย.	เชิงสะพานสัจจะกุล หน้าร้าน 108 ซ้อป	2 ราย/ หญิง 2	ไม่มี	07.01.19	100.27.38	7.022	100.461
4	15/10/2552	18.04	อุบัติเหตุ	จยย. + จยย.พ่วงข้าง	หน้าโรงเรียนบ้านคลองหา	1 ราย/ชาย 1	ไม่มี	07.02.40	100.28.42	7.044	100.478
5	17/10/2552	07.32	อุบัติเหตุ	จยย. + กระบะ	หน้าคึกสุโขทัย ถนนนิพัทธ์สงเคราะห์ 1	1 ราย/ชาย 1	ไม่มี	07.01.53	100.28.06	7.031	100.468
6	19/10/2552	15.23	อุบัติเหตุ	จยย. + กระบะ	ถนนรณรงค์ เลี้ยวแยกโรงปูนเล็กน้อย	1 ราย/ หญิง 1	ไม่มี	07.01.47	100.28.20	7.030	100.472
7	20/10/2552	16.37	อุบัติเหตุ	จยย. + รถ 10 ล้อ	ถนนสาย 43 ทางเข้านิคมอุตสาหกรรม	1 ราย/ หญิง 1	ไม่มี	07.01.52	100.23.52	7.031	100.398
8	20/10/2552	17.04	อุบัติเหตุ	รถ 6 ล้อ ตกข้างทาง	ถนนลพบุรีราเมศวร์ หน้าบริษัทพิธานพาณิชย์	2 ราย/ชาย 2	ไม่มี	07.02.21	100.27.37	7.039	100.460
9	20/10/2552	19.55	อุบัติเหตุ	จยย. + สุนัข	ถนนสาครมงคล หน้าบางหักริสอร์ท	2 ราย/ หญิง 2	ไม่มี	07.01.16	100.27.12	7.021	100.453
10	21/10/2552	18.57	อุบัติเหตุ	จยย. + เก๋ง	ซอยวงแก้วนิช ถนนคลองเรียน 1	1 ราย/ชาย 1	ไม่มี	07.00.50	100.29.07	7.014	100.485
11	21/10/2552	23.56	อุบัติเหตุ	จยย. + จยย.	ถนนนิพัทธ์อุทิศ 1 ตัด ถนนศรีภูวนาล	1 ราย/ หญิง 1	ไม่มี	06.59.51	100.28.13	6.998	100.470
12	22/10/2552	11.13	อุบัติเหตุ	จยย. + เสไฟฟ้า	หน้าปั้ม ป.ต.ท. ถนนราษฎร์อุทิศ	2 ราย/ หญิง 2	ไม่มี	07.00.43	100.27.26	7.012	100.457
13	23/10/2552	19.56	อุบัติเหตุ	จยย. + จยย.	หน้าวัดเกาะเสือ	1 ราย/ชาย 1	ไม่มี	07.01.37	100.28.17	7.027	100.471
14	24/10/2552	02.34	อุบัติเหตุ	จยย. สัมเอง	ถนนนิพัทธ์อุทิศ 3 หน้าอนาลา	1 ราย/ หญิง 1	ไม่มี	07.00.06	100.28.15	7.002	100.471
15	25/10/2552	20.21	อุบัติเหตุ	จยย. + กระบะ	หน้าโรงแรมแอมบาสดอร์	1 ราย/ หญิง 1	ไม่มี	07.00.02	100.28.28	7.001	100.474
16	25/10/2552	20.49	อุบัติเหตุ	จยย. + จยย.	ถนนนิพัทธ์อุทิศ 1 หน้าธนาคาร ยูโอบี	1 ราย/ หญิง 1	ไม่มี	07.00.06	100.28.08	7.002	100.469
17	28/10/2552	16.29	อุบัติเหตุ	จยย. + กระบะ	ถนนจันทร์วิโรจน์ ซอย 3	1 ราย/ หญิง 1	ไม่มี	06.59.34	100.28.13	6.993	100.470

ที่	วัน/เดือน/ปี	เวลาเริ่มแจ้ง	ลักษณะของเหตุ		สถานที่เกิดเหตุ	จำนวนผู้บาดเจ็บ	จำนวนผู้เสียชีวิต	LAT	LONG	LAT	LONG
18	29/10/2552	08.15	อุบัติเหตุ	จยย. + จยย.	หน้าตึกสุโขทัย ถนนนิพัทธ์สงเคราะห์ 1	2 ราย/ชาย 2	ไม่มี	07.01.51	100.28.07	7.031	100.469
19	29/10/2552	17.29	อุบัติเหตุ	จยย. ล้มเอง	ข้างโรงเรียนเพชรสยาม	1 ราย/ชาย 1	ไม่มี	07.01.46	100.26.51	7.029	100.448
20	2/11/2552	01.52	อุบัติเหตุ	จยย. + กระบะ	ถนนราษฎร์อุทิศ หน้าร้านเกลือเมือง	1 ราย/หญิง 1	ไม่มี	07.00.02	100.27.49	7.001	100.464
21	2/11/2552	21.45	อุบัติเหตุ	จยย. + จยย.	บ้านป่ากัน ตรงข้ามวัดคลองแห	2 ราย/ชาย 2	ไม่มี	07.02.41	100.28.43	7.045	100.479
22	3/11/2552	01.06	อุบัติเหตุ	จยย. + จยย.	ซอย 15 คลองเคย	1 ราย/ชาย 1	ไม่มี	07.01.41	100.29.05	7.028	100.485
23	3/11/2552	12.26	อุบัติเหตุ	จยย. ล้มเอง	จุดกลับรถสะพานคู่ ถนนลพบุรีราเมศวร์	1 ราย/หญิง 1	ไม่มี	07.01.49	100.26.58	7.030	100.449
24	3/11/2552	17.30	อุบัติเหตุ	จยย. ล้ม (จิงห์พัย)	ถนนราษฎร์อุทิศ ปากซอย 17	2 ราย/ ชาย 1 หญิง 1	ไม่มี	07.00.31	100.27.33	7.009	100.459
25	5/11/2552	20.02	อุบัติเหตุ	คนเดินเท้า + กระบะ	ถนนแสงจันทร์ คัด ถนนแสงศรี	2 ราย/ ชาย 1 หญิง 1	ไม่มี	07.00.39	100.28.18	7.011	100.472
26	6/11/2552	05.08	อุบัติเหตุ	จยย. ล้มเอง	ถนนราษฎร์อุทิศ หน้าร้านเกลือเมือง	1 ราย/ หญิง 1	ไม่มี	07.00.05	100.27.47	7.001	100.463
27	7/11/2552	10.14	อุบัติเหตุ	กระบะ + เสไฟฟ้า	ถนนสาย 43 คัด ถนนลพบุรีราเมศวร์	1 ราย/ชาย 1	ไม่มี	07.01.28	100.26.32	7.024	100.442
28	13/11/2552	19.59	อุบัติเหตุ	จยย. + เสาคันส์	หลังตึกสุโขทัย	1 ราย/ชาย 1	ไม่มี	07.01.49	100.28.09	7.030	100.469
29	14/11/2552	13.10	อุบัติเหตุ	จยย. ล้มเอง	ถนนรติการ หน้าตลาดคอมเพล็กซ์	1 ราย/ หญิง 1	ไม่มี	07.00.32	100.28.05	7.009	100.468
30	15/11/2552	12.18	อุบัติเหตุ	คนเดินเท้า + จยย.	ถนนนิพัทธ์อุทิศ 1 คัด ถนนศรีภูวนารถ	1 ราย/ หญิง 1	ไม่มี	06.59.54	100.28.15	6.998	100.471
31	16/11/2552	03.00	อุบัติเหตุ	จยย. + กระบะ	แยกถนนราษฎร์อินดี คัด ถนนธรรมานุญูวดี	2 ราย/ ชาย 1 หญิง 1	ไม่มี	07.00.19	100.28.50	7.005	100.481
32	18/11/2552	20.57	อุบัติเหตุ	จยย. + กระบะ	ภายใน ซอยนวนลแก้วอุทิศ	2 ราย/ เด็กชาย 1 ชาย 1	ไม่มี	07.01.43	100.28.55	7.029	100.482
33	19/11/2552	08.06	อุบัติเหตุ	จยย. + เก้ง	วงเวียน หน้าโรงแรม JB	2 ราย/ หญิง 2	ไม่มี	07.00.45	100.28.40	7.013	100.478
34	19/11/2552	10.10	อุบัติเหตุ	จยย. ล้มเอง	หน้าหาดใหญ่สปอร์ตคลับ ถนนเพชรเกษม	1 ราย/ หญิง 1	ไม่มี	07.01.09	100.29.26	7.019	100.491
35	19/11/2552	13.57	อุบัติเหตุ	จยย. + เก้ง	หน้าสนามมวย ถนนนิพัทธ์สงเคราะห์ 1	1 ราย/ชาย 1	ไม่มี	07.01.37	100.28.10	7.027	100.469

ที่	วัน/เดือน/ปี	เวลาเริ่มแจ้ง	ลักษณะของเหตุ	สถานที่เกิดเหตุ	จำนวนผู้บาดเจ็บ	จำนวนผู้เสียชีวิต	LAT	LONG	LAT	LONG
36	20/11/2552	07.50	อุบัติเหตุ จยย. + จยย.	สะพานภายใน ซอยนวลแก้วอุทิศ	1 ราย/ชาย 1	ไม่มี	07.01.42	100.28.44	7.028	100.479
37	24/11/2552	10.34	อุบัติเหตุ จยย. + กระบะ	หน้าห้าง K&K ท่าเคียน	1 ราย/หญิง 1	ไม่มี	06.59.43	100.27.35	6.995	100.460
38	29/11/2552	08.05	อุบัติเหตุ จยย. + จยย.พุ่งข้าง	ซอยประชาธิปไตย	1 ราย/หญิง 1	ไม่มี	07.03.04	100.30.12	7.051	100.503
39	29/11/2552	09.14	อุบัติเหตุ จยย. + จยย.	หน้าโรงแรมมายฮ้า	1 ราย/หญิง 1	ไม่มี	07.01.08	100.28.58	7.019	100.483
40	3/12/2552	01.49	อุบัติเหตุ จยย. ล้มเอง	ถนนลพบุรีราเมศวร์ใกล้สี่แยกกลาง	1 ราย/ชาย	ไม่มี	07.04.51	100.29.54	7.081	100.498
41	5/12/2552	02.41	อุบัติเหตุ จยย. + กระบะ 2 คัน	เจอบันไดนาถ ถนนกาญจนวนิช	1 ราย/ชาย	ไม่มี	07.03.24	100.30.45	7.057	100.513
42	5/12/2552	04.02	อุบัติเหตุ จยย. + กระบะ	ถนนนิพัทธ์อุทิศ 1 คัด ถนนศรีภูวนารถ	1 ราย/ชาย	ไม่มี	06.59.52	100.28.12	6.998	100.470
43	6/12/2552	22.47	อุบัติเหตุ จยย. + จยย.	หน้า รพ. ศิริรินทร์ ถนนนิพัทธ์สงเคราะห์ 1	1 ราย/ชาย	ไม่มี	07.01.25	100.28.12	7.024	100.470
44	8/12/2552	00.43	อุบัติเหตุ จยย. + กระบะ	แยกถนนพลพิชัย คัด ถนนศรีภูวนารถใน	1 ราย/ชาย	ไม่มี	06.59.6	100.27.47	6.985	100.463
45	9/12/2552	19.10	อุบัติเหตุ จยย. + เก้ง	หน้า บิ๊กเซลล์ ถนนกาญจนวนิช	1 ราย/หญิง	ไม่มี	06.59.37	100.29.10	6.994	100.486
46	11/12/2552	17.32	อุบัติเหตุ จยย. + กระบะ	ทางเข้า โรงแรมเมืองทอง 2 ถนนแสนหาญสรณ์	1 ราย/ชาย	ไม่มี	07.00.02	100.28.21	7.001	100.473
47	14/12/2552	17.08	อุบัติเหตุ จยย. + จยย.	ปากซอย 17 ถนนราษฎร์อุทิศ	1 ราย/หญิง	ไม่มี	07.00.25	100.27.35	7.007	100.460
48	19/12/2552	22.54	อุบัติเหตุ จยย. + เก้ง	ปากซอย 18 ถนนราษฎร์อุทิศ	1 ราย/ชาย	ไม่มี	07.00.11	100.27.44	7.003	100.462
49	20/12/2552	22.29	อุบัติเหตุ จยย. ล้มเอง	หลังวัดหาดใหญ่ใน	1 ราย/ชาย	ไม่มี	07.00.34	100.27.02	7.009	100.451
50	22/12/2552	04.10	อุบัติเหตุ กระบะ + เก้ง	แยกถนนราษฎร์ยินดี คัด ถนนธรรมานุวัติ	2 ราย/ช.1 หญิง.1	ไม่มี	07.00.16	100.28.49	7.004	100.480
51	23/12/2552	15.56	อุบัติเหตุ จยย. + จยย.	ในซอย 5 ถนนเพชรเกษม	1 ราย/ชาย	ไม่มี	07.01.08	100.29.30	7.019	100.492
52	30/12/2552	15.14	อุบัติเหตุ จยย. + รถตู้	หน้าโรงแรมนิวซีซั่น ถนนประชาธิปไตย	1 ราย/หญิง	ไม่มี	07.00.23	100.28.24	7.006	100.473
53	30/12/2552	22.34	อุบัติเหตุ จยย. ล้มเอง	หน้า ประดิษฐ์ทองส ถนนกาญจนวนิช	1 ราย/ชาย	ไม่มี	07.00.50	100.29.42	7.014	100.495
54	30/12/2552	03.20	อุบัติเหตุ จยย. + เก้ง	ถนนทุ่งเสา 1	1 ราย/ชาย	ไม่มี	06.59.41	100.28.32	6.995	100.476

ภาคผนวก จ.

ตัวอย่างรายละเอียดข้อมูลที่ได้รับจาก สมาคมร่วมใจ สงขลา

ข้อมูลอุบัติเหตุด้านการจราจร(GPS) สมาคมร่วมใจกู้ภัย อ.เมือง จ.สงขลา

ที่	วัน/เดือน/ปี	เวลารับแจ้ง	ลักษณะของเหตุ	สถานที่เกิดเหตุ	จำนวนผู้บาดเจ็บ	จำนวนผู้เสียชีวิต	LA	LO	LA	LO
1	1/7/2552	01.53 น.	อุบัติเหตุ จยยล้มเอง	หน้าโรงแรมเลคอิน ถ.นครนอก ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 ชาย		07°19'21.94 N	100°59'05.20 E	7.317	100.985
2	1/7/2552	08.53 น.	อุบัติเหตุ จยยล้มเอง	หน้าประมใหม่ ถ.สงขลาพลาซ่า ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 ชาย		07°18'65.15 N	100°52'24.46 E	7.301	100.868
3	1/7/2552	16.28 น.	อุบัติเหตุ จยย+รถยนต์	หน้าสนามมวย ถ.ชลาลัย ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 ชาย		07°18'64.14 N	100°61'34.69 E	7.301	101.018
4	2/7/2552	22.50 น.	อุบัติเหตุ จยยล้มเอง	หน้าปากซอย 20 ถ.ราษฎร์อุทิศ 1 ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 ชาย		07°17'43.19 N	100°60'66.78 E	7.284	101.002
5	3/7/2552	21.15 น.	อุบัติเหตุ กระบะ + จยย	ถ.เตาหลวง ซ.2 ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 หญิง		07°18'30.93 N	100°60'03.21 E	7.300	101.001
6	3/7/2552	22.16 น.	อุบัติเหตุ จยยล้มเอง	หน้าร้านอาหารสุรินทร์ ถ.ราชดำเนินนอก ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	2 ราย / 2 ชาย		07°21'34.23 N	100°59'22.37 E	7.351	100.984
7	4/7/2552	09.10 น.	อุบัติเหตุ กระบะ+บัส	หน้า สบง.ควรงเงินแผ่นดิน ถ.โทรบุรี ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 หญิง		07°18'44.98 N	100°60'32.55 E	7.301	101.001
8	5/7/2552	00.19 น.	อุบัติเหตุ จยย+จยย	ถ.ทะเลหลวง ซ.11 ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 ชาย		07°19'42.27 N	100°59'69.45 E	7.317	100.986
9	5/7/2552	01.42 น.	อุบัติเหตุ จยย + จยย	ปากซอย 2 ชุมชนร่วมใจพัฒนา ถ.ชัย-เพชรมงคล ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.ส	1 ราย / 1 หญิง		07°19'75.16 N	100°59'59.27 E	7.318	100.986
10	5/7/2552	17.41 น.	อุบัติเหตุ จยยล้มเอง	หน้า รร.สมิทธิลาบัส ถ.ราชดำเนิน ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 ชาย		07°21'35.72 N	100°59'51.23 E	7.352	100.984
11	5/7/2552	18.22 น.	อุบัติเหตุ จยย + จยย	ถ.ราชดำเนิน+ ถ.สะเคา ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 หญิง		07°20'78.89 N	100°59'69.68 E	7.336	100.986
12	5/7/2552	02.53 น.	อุบัติเหตุ จยยล้มเอง	หน้าป้อมตำรวจแหล่งพระราม ถ.แหล่งพระราม ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สง	2 ราย / 2 ชาย		07°20'49.61 N	100°50'65.93 E	7.336	100.835
13	6/7/2552	02.12 น.	อุบัติเหตุ จยยล้มเอง	หน้าร้านพรชัยเฟอร์นิเจอร์ ถ.โทรบุรี ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 ชาย		07°18'89.30 N	100°59'64.42 E	7.303	100.985
14	6/7/2552	10.30 น.	อุบัติเหตุ จยยล้มเอง	หน้าร้านฮีสานบ้านเรา ถ.ชายเขา ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 ชาย		07°20'80.17 N	100°58'92.86 E	7.333	100.967
15	9/7/2552	03.16 น.	อุบัติเหตุ จยย + จยย	หน้า รร.กรีนเวสต์พาเลซ ถ.เตาหลวง ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 หญิง		07°18'63.87 N	100°59'82.66 E	7.301	100.984
16	10/7/2552	01.19 น.	อุบัติเหตุ จยย + จยย	หน้าวัดชัยมงคล ถ.ชัย-เพชรมงคล ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 ชาย		07°19'81.17 N	100°59'57.66 E	7.317	100.985
17	11/7/2552	23.15 น.	อุบัติเหตุ จยยล้มเอง	หน้าวัดอุทัยธาราม ถ.โทรบุรี ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 ชาย		07°18'84.20 N	100°59'72.58 E	7.301	100.984
18	13/7/2552	04.22 น.	อุบัติเหตุ จยยล้มเอง	หน้าวัดโจรงวาส ถ.รามวิถี ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 ชาย		07°19'66.91 N	100°59'34.17 E	7.319	100.984
19	13/7/2552	16.43 น.	อุบัติเหตุ จยยล้มเอง	หน้า รร.โชคคิรินทร์ ถ.สวนหมาก ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 ชาย		07°20'42.48 N	100°58'80.95 E	7.334	100.967
20	13/7/2552	17.36 น.	อุบัติเหตุ กระบะ+จยย	หน้า รร.วิภา ถ.นครนอก ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 ชาย		07°18'92.82 N	100°59'47.15 E	7.301	100.985
21	14/7/2552	22.00 น.	อุบัติเหตุ จยยล้มเอง	แยกประปา ถ.ราชดำเนินนอก ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 หญิง		07°21'28.17 N	100°59'03.27 E	7.352	100.984
22	15/7/2552	23.09 น.	อุบัติเหตุ กระบะ+จยย	โค้งแพแอกเขียน ถ.คณสุสานนท์ ถ.เขารูปช้าง อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 ชาย		07°16'55.13 N	100°58'96.72 E	7.268	100.969

โครงการการพัฒนากระบวนการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสงขลา

ที่	วัน/เดือน/ปี	เวลารับแจ้ง	ลักษณะของเหตุ	สถานที่เกิดเหตุ	จำนวนผู้บาดเจ็บ	นายนผู้เสียชีวิต	LA	LO	LA	LO
23	16/7/2552	14.37 น.	อุบัติเหตุ จยย + จยย	สี่แยกป่าไม้ ถ.รามวิถี ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 ซ้าย		07°19'90.75 N	100°59'27.09 E	7.317	100.985
24	16/7/2552	19.47 น.	อุบัติเหตุ จยย + จยย	ปากซอย 13 ถ.ไทรบุรี ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 หญิง		07°18'46.95 N	100°60'28.69 E	7.303	101.002
25	18/7/2552	08.18 น.	อุบัติเหตุ จยย + จยย	แยกวัดแหลมทราย ถ.แหลมทราย ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 ซ้าย		07°20'79.42 N	100°58'64.00 E	7.336	100.968
26	18/7/2552	18.22 น.	อุบัติเหตุ จยย + จยย	หน้าร้านวันดีเภสัช ถ.ราษฎร์อุทิศ 1 ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 ซ้าย		07°18'03.20 N	100°60'12.70 E	7.301	101.001
27	18/7/2552	19.46 น.	อุบัติเหตุ จยย + จยย	หน้าคิวรถแท็กซี่ สงขลา-หาดใหญ่ ถ.รามวิถี ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 หญิง		07°20'08.21 N	100°59'22.47 E	7.336	100.984
28	19/7/2552	12.51 น.	อุบัติเหตุ จยย + จยย	หน้า รร.สอนพิเศษ The best ถ.ราชดำเนิน ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 หญิง		07°19'65.95 N	100°60'23.65 E	7.318	101.001
29	19/7/2552	20.47 น.	อุบัติเหตุ จยย + จยย	แยก ธกส.ถ.ทะเลหลวง+ถ.รามวิถี ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	2 ราย / 2 หญิง		07°19'26.46 N	100°19'26.46 E	7.318	100.318
30	20/7/2552	17.05 น.	อุบัติเหตุ จยย + จยย	โค้งเก้าแฉ่ง ถ.ชลทัศน์ ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 ซ้าย		07°18'21.61 N	100°61'73.10 E	7.300	101.018
31	21/7/2552	17.56 น.	อุบัติเหตุ กระบะ+จยย	หน้าร้านนายหัว 99 ถ.ริมทางรถไฟนอก ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 ซ้าย		07°18'33.85 N	100°60'10.23 E	7.301	101.000
32	21/7/2552	21.53 น.	อุบัติเหตุ จยย+รถยนต์	แยก ร.จ.อนุบาล ถ.รามวิถี ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 หญิง		07°20'24.18 N	100°59'18.18 E	7.334	100.986
33	23/7/2552	19.58 น.	อุบัติเหตุ จยย + จยย	หน้าวัดแหลมทราย ถ.แหลมทราย ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 ซ้าย		07°12'26.78 N	100°35'12.23 E	7.207	100.587
34	24/7/2552	19.10 น.	อุบัติเหตุ จยย + ยนต์กระบะ	หน้าสนามยิงปืน ถ.ชลทัศน์ ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 ซ้าย		07°11'28.18 N	100°36'37.00 E	7.251	100.610
35	25/7/2552	03.22 น.	อุบัติเหตุ จยยล้มเอง	สี่แยกตลาดเรือนจำ ถ.ไทรบุรี ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 ซ้าย		07°12'08.61 N	100°35'23.52 E	7.202	100.590
36	25/7/2552	05.04 น.	อุบัติเหตุ จยย + คนเดินเท้า	ข้างที่ตั้งปั๊มน้ำมันจิวชัยมงคล ถ.ชัยมงคล ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	2 ราย / 1 หญิง / 1 ซ		07°12'02.75 N	100°35'58.93 E	7.201	100.600
37	25/7/2552	08.53 น.	อุบัติเหตุ จยย + จยยพ่วงข้าง	หน้าตลาดเรือนจำ ถ.ไทรบุรี ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 ซ้าย		07°12'06.93 N	100°35'25.61 E	7.203	100.590
38	25/7/2552	17.58 น.	อุบัติเหตุ จยย + สุนัข	ที่ตั้งปั๊มน้ำมันจิวชัยมงคล ถ.สงขลา-นาทวี ต.เขาปู่ช้าง อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 หญิง		07°10'26.10 N	100°36'53.07 E	7.174	100.615
39	25/7/2552	23.57 น.	อุบัติเหตุ จยย + จยย	สี่แยกป่าไม้ ถ.รามวิถี ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 ซ้าย		07°11'56.21 N	100°35'33.73 E	7.259	100.593
40	26/7/2552	00.21 น.	อุบัติเหตุ จยยล้มเอง	หน้าตลาดลุงแสง ถ.ไทรบุรี ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 ซ้าย		07°11'20.21 N	100°35'47.89 E	7.189	100.597
41	26/7/2552	01.37 น.	อุบัติเหตุ ยนต์กระบะ + จยย	หน้าโรงแรมชาญ ถ.ไทรบุรี ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 ซ้าย		07°11'14.10 N	100°35'55.72 E	7.187	100.599
42	26/7/2552	08.41 น.	อุบัติเหตุ ยนต์กระบะ + จยย	แยก ถ.ไทรบุรี-ถ.กำแพงเพชร ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 ซ้าย		07°11'30.04 N	100°35'35.21 E	7.252	100.593
43	27/7/2552	12.15 น.	อุบัติเหตุ จยยพ่วงข้างพลิกคว่ำ	โค้งเก้าแฉ่ง ถ.ชลทัศน์ ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 หญิง		07°10'54.87 N	100°37'30.97 E	7.183	100.625
44	27/7/2552	14.29 น.	อุบัติเหตุ จยยล้มเอง	การเคหะสงขลา แฟรต 4 ต.เขาปู่ช้าง อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 ซ้าย		07°10'57.74 N	100°35'52.35 E	7.183	100.598
45	29/7/2552	13.01 น.	อุบัติเหตุ จยย + จยยพ่วงข้าง	หน้าร้านข้าวมันไก่ กุ๊กกู๋ ถ.ไทรบุรี ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	พลเมืองตื่นกลัว		07°12'19.10 N	100°35'24.95 E	7.205	100.590
46	29/7/2552	13.44 น.	อุบัติเหตุ จยย + คนเดินเท้า	ใกล้ที่ตั้งสมาคมร่วมใจ ถ.ทะเลหลวง ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 ซ้าย		07°11'35.98 N	100°35'45.63 E	7.253	100.596

ที่	วัน/เดือน/ปี	เวลารับแจ้ง	ลักษณะของเหตุ	สถานที่เกิดเหตุ	จำนวนผู้บาดเจ็บ	นายนผู้เสียชีวิต	LA	LO	LA	LO
47	30/7/2552	14.05 น.	อุบัติเหตุ จยย + จยย	หน้า ม.ทักษิณ ฅ.กาญจนาภิเษก ฅ.เขารูปช้าง อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 ชาย		07°09'50.18 N	100°36'28.12 E	7.164	100.608
48	30/7/2552	14.49 น.	อุบัติเหตุ จยย + ผู้โทรศัพท์	หลัง ม.ราชภัฏ ฅ.สงขลา-นาทวี ฅ.เขารูปช้าง อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 ชาย		07°10'12.33 N	100°36'53.37 E	7.170	100.615
49	30/7/2552	15.51 น.	อุบัติเหตุ จยย + ยนต์เก้ง	หน้าร้านสี่เคหะ ฅ.ราษฎร์อุทิศ2 ฅ.บ่อทราย อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 ชาย		07°10'55.50 N	100°35'57.96 E	7.182	100.599
50	31/7/2552	19.46 น.	อุบัติเหตุ จยย + จยย	หน้าทางเข้า ฅ.ราษฎร์อุทิศ2 ฅ.บ่อทราย อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 ชาย		07°11'08.03 N	100°35'47.79 E	7.186	100.597
51	31/7/2552	21.55 น.	อุบัติเหตุ จยย + จยยพ่วงข้าง	หน้าร้านอาหารบ้านเพลง ฅ.เคออิฐ ฅ.บ่อทราย อ.เมือง จ.สงขลา	1 ราย / 1 ชาย		07°11'11.45 N	100°35'53.73 E	7.187	100.598
52	1/8/1952	07.14 น.	อุบัติเหตุ จยย.+จยย.พ่วงข้าง	หน้าวัดหัวป้อมนอก ฅ.ริมทางรถไฟ ฅ.บ่อทราย อ.เมือง จ.สงขลา	1ราย/1ชาย	-	7°11'32.37"N	100°35'46.65"E	7.252	100.596
53	1/8/1952	21.40 น.	อุบัติเหตุ จยย.+จยย.	หน้าสำนักงานอัยการภาค9 ฅ.แหลมสนอ่อน ฅ.บ่อทราย อ.เมือง จ.สงขลา	1ราย/1ชาย	-	7°12'56.28"N	100°35'4.34"E	7.216	100.595
54	3/8/1952	01.32 น.	เหตุรถยนต์กระบะ+เกาะ	ตรงข้ามวัดหัวป้อมนอก ฅ.รามวิถี ฅ.บ่อทราย อ.เมือง จ.สงขลา	1ราย/1ชาย	-	7°11'25.69"N	100°35'42.67"E	7.250	100.595
55	3/8/1952	04.35 น.	อุบัติเหตุ จยย.ล้มเอง	หน้าสนามกอล์ฟ ฅ.ราชดำเนินนอก ฅ.บ่อทราย อ.เมือง จ.สงขลา	1ราย/1ชาย	-	7°12'46.61"N	100°35'43.49"E	7.213	100.595
56	3/8/1952	08.07 น.	อุบัติเหตุ จยย.+จยย.	หน้าศาลจังหวัดสงขลา ฅ.ปะทอ ฅ.บ่อทราย อ.เมือง จ.สงขลา	1ราย/1หญิง	-	7°12'17.39"N	100°35'58.08"E	7.205	100.599
57	3/8/1952	16.28 น.	อุบัติเหตุ จยย.+จยย.	หน้าวัดเพชรมงคล ฅ.เพชรมงคล ฅ.บ่อทราย อ.เมือง จ.สงขลา	2ราย/1ช/1ญ	-	7°11'41.82"N	100°35'48.17"E	7.255	100.597
58	4/8/1952	00.03 น.	อุบัติเหตุ จยย.+สุนัข	ปากซอย 10 ฅ.ราษฎร์อุทิศ1 ฅ.บ่อทราย อ.เมือง จ.สงขลา	1ราย/1ชาย	-	7°10'35.36"N	100°36'14.23"E	7.176	100.604
59	4/8/1952	15.43 น.	อุบัติเหตุ จยย.+คนเดินเท้า	ม.เทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัย ฅ.ราชดำเนินนอก ฅ.บ่อทราย อ.เมือง จ.สง	-	-	7°11'51.85"N	100°36'6.21"E	7.258	100.617
60	4/8/1952	17.06 น.	อุบัติเหตุ จยย.+จยย.พ่วงข้าง	แยกไฟแดงธนาคาร ธกส. ฅ.รามวิถี ฅ.บ่อทราย อ.เมือง จ.สงขลา	1ราย/1หญิง	-	7°11'33.53"N	100°35'40.62"E	7.253	100.595
61	4/8/1952	20.37 น.	อุบัติเหตุ จยย.ตกคูน้ำ	หน้าค่าย ศส. ฅ.ไทรบุรี ฅ.บ่อทราย อ.เมือง จ.สงขลา	1ราย/1ชาย	-	7°10'54.77"N	100°36'26.08"E	7.182	100.607
62	4/8/1952	23.39 น.	อุบัติเหตุ จยย.ล้มเอง	หน้าสนามกีฬาติณสูลานนท์ ฅ.ราชดำเนินนอก ฅ.บ่อทราย อ.เมือง จ.สงขลา	1ราย/1ชาย	-	7°12'24.38"N	100°35'50.88"E	7.207	100.597
63	5/8/1952	07.24 น.	อุบัติเหตุ จยย.+รถยนต์กระบะ	หน้าสนามมวยฐานทัพเรือสงขลา ฅ.ชลทัศน์ ฅ.บ่อทราย อ.เมือง จ.สงขลา	1ราย/1ชาย	-	7°11'11.99"N	100°36'47.91"E	7.187	100.613
64	5/8/1952	12.00 น.	อุบัติเหตุ จยย.+จยย.	หน้าสำนักงานอัยการภาค9 ฅ.แหลมสนอ่อน ฅ.บ่อทราย อ.เมือง จ.สงขลา	1ราย/1ชาย	-	7°12'54.28"N	100°35'6.28"E	7.215	100.600
65	5/8/1952	20.37 น.	อุบัติเหตุ จยย.ล้มเอง	ปากทางเข้าถนนสระเกษ ฅ.สระเกษ ฅ.บ่อทราย อ.เมือง จ.สงขลา	-	-	7°12'12.48"N	100°35'42.75"E	7.203	100.595
66	6/8/1952	17.29 น.	อุบัติเหตุ จยย.ล้มเอง	หน้าธนาคาร ฅ.ไทรบุรี ฅ.บ่อทราย อ.เมือง จ.สงขลา	1ราย/1หญิง	-	7°11'7.03"N	100°36'6.44"E	7.203	100.617
67	6/8/1952	20.12 น.	เหตุ รถยนต์เก๋ง+รถยนต์	หน้าวัดเข้หมุทิศ ฅ.สงขลา-นาทวี ฅ.เขารูปช้าง อ.เมือง จ.สงขลา	-	-	7°7'50.96"N	100°37'46.67"E	7.131	100.630
68	6/8/1952	20.47 น.	อุบัติเหตุ จยย.ล้มเอง	หน้าบ้านพักเลขที่ 119/7 ซ.ติณน ฅ.ไทรบุรี ฅ.บ่อทราย อ.เมือง จ.สงขลา	1ราย/1หญิง	-	7°10'54.43"N	100°36'12.50"E	7.182	100.603
69	7/8/1952	00.44 น.	อุบัติเหตุ จยย.+รถยนต์เก๋ง	หน้าศาลแขวงสงขลา ฅ.ราชดำเนินนอก ฅ.บ่อทราย อ.เมือง จ.สงขลา	-	-	7°12'13.73"N	100°35'54.08"E	7.204	100.598
70	7/8/1952	19.40 น.	อุบัติเหตุ จยย.+รถยนต์เก๋ง	หน้าบ้านพักผู้พิพากษา ฅ.ไทรบุรี ฅ.บ่อทราย อ.เมือง จ.สงขลา	1ราย/1ชาย	-	7°12'10.84"N	100°35'25.26"E	7.203	100.590

ภาคผนวก จ.

เนื้อหาและผู้เข้าร่วมการประชุมครั้งที่ 3 - 12

บันทึกการประชุม
โครงการพัฒนาระบบการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสงขลา
รายงานการประชุมครั้งที่ 3
3 กรกฎาคม 2550

ณ ห้องประชุม 1 สำนักงานอธิการบดี มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตหาดใหญ่

นายวิวัฒน์ สุทธิวิภากร หัวหน้าโครงการฯ

ก่อนอื่นผมขอเริ่มต้นด้วยการขอบคุณหลายหน่วยงานที่กรุณาส่งข้อมูลของท่านมาให้ทางโครงการฯ แล้วจะนำข้อมูลที่ได้รับมาพิจารณาว่าจะมีปัญหาหรือจะต้องปรับเปลี่ยนวิธีการหรือว่าอย่างหนึ่งอย่างใดต่อไปนะครับ แล้วอีกอย่างก็อยากให้มาคิดร่วมกันว่าเป้าหมายสุดท้ายหลังจากที่ได้ข้อมูลมาสังเคราะห์วิเคราะห์แล้วข้อมูลจะเป็นเช่นไรต่อไป จากนั้นก็ขอเรียนเชิญอาจารย์ ดร. ศักดิ์ชัยมากกล่าวในส่วนนี้เพราะว่าท่านได้ทำการค้นคว้าหาข้อมูลต่าง ๆ

อาจารย์ ดร.ศักดิ์ชัย

ครับผมขอเสนอในส่วนที่ได้ไปค้นคว้ามาก็คือในเรื่องแรกมาที่เว็บไซต์ก่อนเป้าหมายที่เราวางไว้สุดท้ายหลังจากที่ได้ข้อมูลมาทั้งหมดแล้ว ก็พูดง่าย ๆ ว่าเอาข้อมูลของแต่ละหน่วยงานที่ท่านส่งมาวิเคราะห์ร่วมกัน เพื่อที่จะให้เข้าสู่ระบบที่ประชาชนสามารถดูได้ง่ายกว่าการดูจากเอกสารต่าง ๆ โดยโครงการฯ ที่ทำอยู่นี้จะมีการทำแผนที่ที่ครอบคลุมทั่วทั้งจังหวัดสงขลา ในส่วนตัวเมืองก็จะเน้นที่เทศบาลเมืองนครหาดใหญ่และสงขลา ส่วนนอกเมืองนั้นจะเน้นถนนเส้นทางหลวงส่วนต่าง ๆ ซึ่งได้ลองสืบค้นว่ามีหน่วยงานใดบ้างที่ได้ทำระบบจีพีเอสพบว่าหลายหน่วยงาน แต่ที่จะยกตัวอย่างก็หลัก ๆ เช่น ปภ. [ศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเขต 12 สงขลา] ก็จะมีระบบนำเข้าสู่ข้อมูลเฉพาะในช่วงเทศกาลเช่น สงกรานต์ ปีใหม่ หรือสำนักรับนโยบายแผนของขนส่งการจราจร ส่วนใหญ่จะมีข้อมูลปัจจุบันส่วนใหญ่ที่สามารถเข้าไปดูได้ ก็เป็นระบบหนึ่งที่คล้ายกับระบบที่จะสร้างขึ้นซึ่งเห็นภาพว่าเขาต้องการที่จะทำภาพนี้ออกมาให้ชัดเจนเช่นกันโดยสำนักนี้อยู่ในกระทรวงคมนาคม จากนั้นมาดูเรื่องไอทีในเรื่องนี้มีข้อมูลหลายส่วนมากเช่น ข้อมูลของมหาดไทย ต่อมาก็เป็นหน่วยงานที่เราคุ้นเคยกันดีคือกรมโยธาธิการและผังเมือง หน่วยงานนี้ดูแลเรื่องผังเมืองโดยตรงก็จะมีระบบนี้อยู่ ถัดมาก็กรมพัฒนาที่ดินส่วนนี้เป็นของเอกชนคือบริษัท อีเอสอาร์ไอ บริษัทนี้เป็นบริษัทที่ผลิตซอฟต์แวร์ที่ใหญ่ที่สุดในโลกประมาณแปดสิบถึงเก้าสิบเปอร์เซ็นต์ทั่วโลก คือที่ยกตัวอย่างหน่วยงานต่าง ๆ นี้มาจะบอกว่ามีหน่วยงานที่ทำระบบนี้มีหลายหน่วยงานมากในเมืองไทยแต่ไม่ได้มาตรฐานเลยในส่วนของโครงการฯ จะเป็นการขอความอนุเคราะห์จากหน่วยงานที่ได้ทำมาแล้วเพราะทางโครงการฯ ไม่ได้ทำเชิงพาณิชย์ เรื่องที่สองที่จะแจ้งให้ทราบคือคุณชนิษฐาแจ้งให้ทราบว่าทาง...จะนำ... (ชื่อระบบภาษาอังกฤษ ฟังไม่ถนัด) มาพัฒนาเป็นระบบต้นแบบซึ่งเป็นแบบเดียวกับที่เราจะสร้างนี้มาทำงานต่อไป จากนั้นได้การประชุมไปยังผู้พัฒนาระบบนะครับว่าเราจะนำที่

เขาพัฒนาระบบไปศึกษาวิจัยแล้วต่อยอดได้หรือไม่ก็ได้รับคำตอบมานะครับว่า ทางเขายืนยันที่
เราจะได้มีการวิจัยแล้วต่อยอด ทางผมก็ได้ยกเซฟเวอร์ของระบบเนี่ยมาศึกษาอยู่ครับ ลองลงไป
ดูรายละเอียดนิดหนึ่งนะครับ เพราะว่ามันก็เป็นระบบเดียวกับที่เราจะทำ...(แผ่นติดฟังไม่ออก)
เขาก็เลือกหน่วยงานประสานเหมือนกัน ลำดับที่หนึ่งคือสาธารณสุข ลำดับที่สองคือกรม ...
(ไม่ชัด) ลำดับที่สามคือจากตำรวจ แนวคิดของเขาก็คล้ายของเรานั้นแหละครับคือเอาข้อมูล
ของทั้ง สามหน่วยงานมาเข้าสู่ระบบแล้วมีการจัดเก็บจากนั้นก็ประมวลเพื่อเอาแสดงออกให้ผู้
สนใจได้ดู ส่วนที่แสดงนี่คือโปรแกรมที่มีการออกแบบมาแล้วนะครับ ส่วนการเรียกใช้ข้อมูลนั้น
ถ้าอยากได้ข้อมูลส่วนไหนก็ลากเข้ามา ส่วนนี้เป็นหน้าจอแสดงการทำงานนำข้อมูลเข้า
หลังจากนั้นเขาก็จะเขียนโปรแกรม เรียกว่า เบต้า มายนิ่ง...(ไม่แน่ใจชื่อ) ซึ่งมีหน้าที่ทำการ
ตรวจค้นข้อมูลเพื่อดึงข้อมูลออกมาแล้วมาทำลักษณะที่เป็นจุดนัดหนึ่งเป็นรายงานที่ช่วยในการ
ตัดสินใจ ส่วนรายละเอียดก็จะมีการเข้าไปดูในส่วนข้อมูลการเฝ้าระวังการบาดเจ็บส่วนของ
โครงการนะครับ ข้อมูลทางการแพทย์ ข้อมูลด้านวิศวกรรม ส่วนในข้อมูลของทางด้านตำรวจนี้
ไม่แน่ใจว่าเสร็จบ้างหรือยังเพราะขณะนี้กำลังดำเนินการอยู่ คือตามความเข้าใจของผมผู้ที่ทำ
ระบบนี้จะเอื้อให้กับหน่วยงานที่ส่งข้อมูลมาให้ จะมีการวิเคราะห์ในระดับไหน นี่คือตัวอย่างของ
โรงพยาบาลซึ่งจะมีเรื่องของคนเมาครับ ในส่วนที่เป็นระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์นะครับก็จะ
เอาข้อมูลในส่วนของข้อมูลที่ได้เมื่อสักครู่มาทำในเชิงพื้นที่ที่จะสามารถทำการวิเคราะห์ได้
นะครับว่าจะมีพื้นที่เสี่ยงสูงมากน้อยไหน ส่วนอันนี้ก็จะแสดงความรุนแรงของถนนเส้นต่าง ๆ ที่
เกิดอุบัติเหตุครับ แล้วก็มีการอธิบายว่าเส้นนี้มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุมากหรือน้อยแตกต่างกัน
ไปครับ แล้วนำไปสู่การวิเคราะห์หรือการจัดอันดับการแก้ปัญหาได้ ส่วนนี้ก็เป็นอย่างนะ
ครับเป็นส่วนที่เขาได้ทำไป แต่ในส่วนของการจะมองว่าเป็นไปได้ไหมในการที่จะนำ
ข้อมูลทั้งสามข้อนั้นมารวมเป็นข้อมูลเดียวกันเพราะเข้าใจว่าระบบนี้ไม่ได้เข้าไปเอาข้อมูลมา
รวมกันแต่เป็นการไปเอาข้อมูลในแต่ละส่วนมาแยกให้ดูรวมกัน ที่นี้ในส่วนของเราคือการนำ
ข้อมูลที่ได้จากหน่วยงานต่าง ๆ นี้มาบูรณาการร่วมกัน ในส่วนของผมก็หมดแล้วครับ

ประธาน

อย่างที่เรียนนะครับในตอนต้นนั้นว่า อาจารย์จะเป็นผู้มาชี้ให้เราดูว่าข้อมูลที่เรานั้น
จะไปในลักษณะอย่างไร ในส่วนที่เขาทำไปแล้วก็มองได้ว่าเขาคิดเหมือนเราเลยแต่ที่ในส่วนที่
มากขึ้นก็คือเราจะมีการทำงานมากขึ้น ในส่วนที่สองคือว่าได้มาแล้วไม่ใช่ทำรายงานส่งแต่ละ
ส่วนกลับไป คือตอนนี้เรามีเวลาอีกประมาณสิบสองถึงสิบสามเดือนนะครับตั้งนั้นมาในส่วนที่
ผมจะรบกวนพวกท่านเลยนะครับ ขออนุญาตเริ่มที่งานจราจรก่อนเลยครั้งที่แล้วสารวัตรวราได้
กรุณาให้แนวคิดทำให้ผมบอกเลยว่าต้องการข้อมูลอะไรบ้างจากหน่วยงานตำรวจ ผมก็ได้ให้
นักศึกษาปริญญาโทไปจัดการมาแล้ว แล้ววันนี้ท่านก็ได้นำส่วนของท่านมาอยากจะให้ท่านช่วย
แจกแจงนิดหนึ่งในส่วนของสภ.อ. หาดใหญ่ครับ

สภ.อ. หาดใหญ่

จากแบบฟอร์มที่น้องเขาไปติดต่อนะครับก็มีบางส่วนที่ไม่เกี่ยวกับการทำงานของตำรวจก็ได้ให้น้องเขาไปปรับแล้ว และได้พยายามบอกน้องเขาว่าให้ได้หนึ่งหน้ากระดาษเพราะว่ามันจะง่ายกับผู้ปฏิบัติเวลารอก อย่างตอนผมเป็นพนักงานสอบสวนเมื่อตอนปีใหม่ผมก็ไม่ทราบว่าจะมาจากหน่วยงานไหนผมจำไม่ได้แต่มีคำสั่งมาจากผู้บังคับบัญชาให้กรอกรายงานเกี่ยวกับคดีอาญาที่จราจรซึ่งแต่ละวันมีหลายกรณีมาก ๆ ซึ่งจะไม่มีเวลาในการกรอกจึงทำให้มีการลืมนำข้อมูลส่วนหนึ่งไป จากนั้นมีการมอบหมายให้เจ้าหน้าที่คนหนึ่งได้กรอก เจ้าหน้าที่คนนั้นก็จะมีปัญหาว่าเขาต้องตามคดีจากร้อยเวรทุกคน สามสิบคน ทุกคนเลย ซึ่งเป็นความยากลำบากของเขามาก แล้วจากที่น้องเขาทำมาสองหน้ากระดาษนี้ดูแล้วว่าเป็นข้อมูลที่สำคัญสามารถตัดตรงไหนได้แต่ก็มีในส่วนของคุณความบางส่วนที่อยากให้น้องเขาปรับแก้หนึ่ง อย่างข้อความบางอย่างอาจจะเป็นภาษาสากลเกินไปเจ้าหน้าที่บางคนเขาอาจไม่เข้าใจ เมื่อสักครู่นี้คุยกับผู้กองธนวุฒิมาแล้ว แล้วอย่างกรณีข้อสองจุดเจ็ดก็ยากให้แยกว่าเป็นหมวกกันน็อคหรือเข็มขัดนิรภัย แค่นี้ครับ

ประธาน

ขอบคุณมากครับที่ใจครับที่รองผู้การ สารวัตรวราได้เข้ามาดูด้วย ก็มีการประสานรองสารวัตรด้วยนะครับว่าถ้าแบบฟอร์มนี้เสร็จเรียบร้อยแล้วท่านก็จะได้สั่งการให้สภ.อ. ที่เหลือได้จัดการเหมือนกันด้วย ที่เป็นภาษาสากลเราก็พยายามตัดออก ส่วนสุดท้ายที่บอกว่าทางเจ้าหน้าที่ต้องตามข้อมูลนี้ก็เป็นความยากลำบากจริงแต่ขออนุญาตเสนอหนึ่งว่าสามารถมีส่วนตอบแทนให้เจ้าหน้าที่ได้บ้างเพราะว่าเป็นค่าการทำงานของเจ้าหน้าที่ที่ลำบากยากเข็ญ แต่ทั้งนี้ยังไม่ได้รับปากร้อยเปอร์เซ็นต์แต่ก็จะพยายามนะครับ ต้องขอขอบพระคุณท่านจริง ๆ ซึ่งได้เรียนก่อนที่ท่านเข้ามาว่าท่านยังมีอะไรสงสัยอีกหรือไม่ ปัญหาตอนนี้มันมีอยู่ว่าจำนวนเอกสารนี้จะให้ผมทำเองหรือว่าทางสภ.อ. แต่ละแห่งไปขยายจำนวนเองถ่ายเท่าไรก็ตามที่ขอเพียงเอาใบเสร็จนี้มาเบิกกับพวกเราได้ไหมครับคือตอนแรกจะทำให้สภ.อ. ละร้อยนี้เกรงว่าไม่พอ นะครับ

สารวัตรวรา

ผมว่าส่งต้นฉบับไปก็พอ นะครับ เพราะว่าบางที่ใช้บ่อยบางที่ใช้มากเพื่อความสะดวกของทางราชการด้วยครับ

ประธาน

ครับผมขออนุญาตนะครับในส่วนที่รบกวนท่านมากนี้ท่านกรุณานำใบเสร็จมาเราก็จะมีการคืนค่าถ่ายให้ นะครับ แล้วเราจะเร่งส่งต้นฉบับให้โดยเร็ว ที่นี้เรื่องข้อมูลถ้าท่านกรุณาส่งย้อนหลังจากเดือนกรกฎาคมไปหน่อยได้ไหมครับ เพราะว่าหน่วยงานอื่นมีการส่งย้อนหลังมาด้วยก็เป็นการถามที่ต้องรบกวนท่านเล็กน้อยนะครับถ้าไม่ได้ก็ไม่เป็นไรครับ ส่วนในทางสภ.อ. ที่ส่งมานี้ผมคิดว่าอาจเป็นแฟ้มที่ไม่สมบูรณ์เพราะว่ามันมีแค่เรื่องของตัวเลขไม่มีรายละเอียดต่าง ๆ ซึ่ง

ตัวเลขนี้หน้าจะมีความคลาดเคลื่อน อย่างปี่สี่เจ็ดกับสี่เก้านี้ผมมองแล้วคิดด้วยตรรกะของผมเอง ผมว่ามันน่าจะมีการสลับคอลัมน์กัน อย่างไรก็ตามต้องขอบคุณน้องสจ. ที่มาแต่ก็ต้องรบกวนไปตรวจสอบให้ผมชนิดหนึ่ง ก็อยากรบกวนต่อไปว่าถ้ามีการนัดประชุมต่อไปนะครับก็อยากให้มานะครับ ครับในส่วนถัดไปผมว่าไม่น่าจะมีปัญหาอะไร อย่างมูลนิธิทั้งเชียง เชียงตั้งนี้ผมให้เจ้าหน้าที่ของผมไปทราบมาว่าท่านให้เด็กดูรูปที่ท่านทำงานเด็ก ๆ สะดุ้งใหญ่เลย ในส่วนที่ต้องรบกวนขอข้อมูลจากท่านเรื่อย ๆ นี่ไม่มีปัญหานะครับ ส่วนเรื่องค่าตอบแทนที่มูลนิธิฯ ไม่สามารถรับเป็นรายบุคคลได้นั้นเราก็จะรวบรวมส่วนนี้ไว้แล้วจะตามไปปรึกษาในครั้งต่อไปนะ ครับ ส่วนต่อไปคือ โรงพยาบาลราชบุรียินดีคือว่าทางคุณหมอที่ศูนย์เรนทรแนะนำว่ามีข้อมูลบางอย่างที่ต้องเติมเต็มจากส่วนของโรงพยาบาลเอกชนซึ่งทางเราจึงได้หนังสือเชิญไปยัง โรงพยาบาลราชบุรียินดี ท่านก็ให้เกียรติเป็นตัวแทนมาที่นี้ในฐานะที่หากเราต้องการข้อมูลที่เหมาะสมต้องการจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่กล่าวมาแล้วจากท่าน ท่านจะสามารถให้เราได้หรือไม่ แต่เนื่องจากท่านเป็นตัวแทนมาก็ยังไม่สามารถให้คำตอบตรงนี้ได้ จากนั้นก็เป็นส่วนของทางแขวงการทางนะครับต้องบอกว่าประทับใจเป็นอย่างยิ่งเพราะว่าในการประชุมครั้งที่สองท่านกรุณานำเอกสารมาให้เรา แล้วท่านก็มีการแฟกซ์ข้อมูลมาให้เราอย่างสม่ำเสมอแต่ก็มีปัญหานิดหนึ่งว่าแฟกซ์บางครั้งมันอ่านไม่ออกต้องขออนุญาตท่านที่ต้องโทรไปสอบถามบ้างว่าอ่านว่าอย่างไรนะครับ คือข้อมูลที่ทุกท่านส่งมาเราจะเอาเข้าโปรแกรมเอ็กเซลล์ก่อน แล้วมีการเอามาถอดรหัสว่าข้อมูลที่ได้มาเมื่อไรเดือนไหนปีไหน เวลาเท่าไร กิโลเมตรที่เท่าไร อำเภอไหน เราก็จะใส่เอาไว้ ลักษณะการเกิดเหตุ มีส่วนเกี่ยวข้องอย่างไร ที่ท่านส่งมาเราจดหมดเลยนะครับ ต้องขออนุญาตเรียนว่าข้อมูลที่ท่านให้มาเราไม่ทิ้งเลยแต่เอาไปใช้ในส่วนไหนก็แล้วอีกเรื่องหนึ่งคือเราเอาหมดครับ ในส่วนนี้ก็อยากให้ท่านคือท่านยังมีอะไรที่จะแนะนำอีกไหมครับ

แขวงการทาง

คือเราพร้อมนะครับแต่สงสัยว่าข้อมูลที่ส่งมานี้ใช้ได้ไหม เพียงพอหรือเปล่า ส่วนที่อาจารย์บอกว่าแฟกซ์มาแล้วมันไม่สมบูรณ์นี้จะให้เราส่งมาให้เป็นเอกสารนี้ก็สมารถทำได้แต่มันจะเข้าไปใหม่คือต้องการระยะเวลาเดือนละครั้งใหม่ คือที่ส่งแฟกซ์ก็ส่งมาเรื่อย ๆ

ประธาน

คือที่ส่งแฟกซ์มาดีครับเพราะว่าเป็นการส่งข้อมูลให้เรามาทำงานเรื่อย ๆ แต่ถ้าท่านจะกรุณาเวลาประชุมครั้งเว้นครั้งหรือเดือนละครั้งถ้าท่านจะนำเอกสารตรงนั้นมาให้เราเราก็จะยินดีเป็นอย่างยิ่งเพราะว่าต้นฉบับแฟกซ์เราก็เก็บไว้ครับแต่ในส่วนนี้ถ้าได้ด้วยก็จะยิ่งดี ขออนุญาตนะครับที่สี่แยกคลองหะแมงจะมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นไม่บ่อยครั้งแต่ก็รุนแรง คือผมสังเกตดูว่าเรื่องหนึ่งที่เราสามารถแก้ได้ตรงนั้นคือรอบสัญญาณไฟเพราะว่าตรงนั้นมันเป็นสี่ทาง คือทางสนามบินวิ่งข้ามไปโซติวัฒน์ด้านล่างนะครับถ้าวิ่งข้างบนนี้ก็ไม่ใช่ไร หรือว่าบางที่อาจไม่วิ่งข้ามไปโซติวัฒน์แต่อาจเลี้ยวขวาไปบ้านพรุ ที่นี้เราจะปล่อยทั้งสี่เฟสให้ใหม่ครับแล้วขาที่มาจากสนามบินนี้มันนานมากเลย นานขนาดที่ว่ารถมันหมดแล้วมันยังเขียวอยู่ แล้วรถสามขาที่

เหลือก็จะนั่งมองซึ่งจะมีบางครั้งที่มีการผ่าไฟแดง ซึ่งผมมองว่าส่วนใหญ่จะเป็นมอเตอร์ไซค์ซึ่งถ้าหากรถทางโน้นเห็นไฟเขียวแล้วเขาเร่งมาเต็มแรงนี้ต้องมีการชนกันแน่นอน ผมเลยคิดว่าถ้าท่านได้กลับไปนั่งลองคิดว่าช่วงไหนควรจะตั้งไฟจราจรเช่นไรนี้ น่าจะสามารถช่วยลดปัญหาอุบัติเหตุจราจรได้ครับ ผมมองอย่างนั้นจริงนะครับไม่ได้ว่าจะมาว่าอะไรเพราะผมผ่านทางนั้นบ่อยครั้ง

แขวงทางสงขลา

ต้องขออนุญาตอย่างนี้ครับวันนั้นที่มีการทำบุญเนื่องจากวันนั้นรถที่รอตรงได้สะพานที่จะเลี้ยวขวาไปบ้านพรุ รอนานหรือว่าอย่างไรไม่ทราบก็มีมอเตอร์ไซค์คันหนึ่งก็ขับฝ่าไฟแดงไปแล้วก็มีรถน้ำแข็งวิ่งมาอย่างไรไม่ทราบไปชนรถมอเตอร์ไซค์แล้วไปชนรถตรงนั้นตายไปเยอะ คือบริเวณนั้นบางครั้งก็มีรถเยอะอย่างรถบรรทุกหรือว่ารถแทรกเตอร์ที่เราต้องให้เวลานาน เพราะว่ามันจะมีเวลาในการออกตัวช้า แต่อย่างไรก็ดีโดยตรงนี้จะให้คนเข้าไปดูนะครับ

ประธาน

คือไม่มีอะไรฉลาดเท่ากับคนแล้วละครับ คือจะมีอีกระบบหนึ่งที่มีการจับสัญญาณจากข้างบน ที่คอยส่งข้อมูลมาให้ข้างล่างคือถ้ายังมีรถอยู่ในขณะนี้ตัวนี้ก็จะส่งสัญญาณว่ามีรถ แต่ถ้าไม่มีรถวิ่งแล้วมันก็จะส่งสัญญาณให้ปล่อยรถอีกฟากหนึ่งได้ คือตรงนี้เป็นแยกใหญ่ถ้ามันมีเทคโนโลยีที่ดีขึ้นน่าจะเป็นแนวทางที่ดีเอาเป็นว่าขอบคุณล่วงหน้าที่ท่านจะช่วยพิจารณาที่นี้ไปที่การควบคุมโรคนะครับ

ควบคุมโรค

คือทำให้ไปนี้มันจะมีตัวแปรเยอะนะค่ะ อย่างข้อมูลที่ให้ไป

ประธาน

ในประเด็นนี้จะให้ชัดคือว่าตัวแปรแต่ละตัวนี้คืออะไรในประเด็นนี้ก็ เพศอะไร อายุเท่าไร เวลาเข้ารับการรักษา เป็นต้น อันนี้เป็นประเด็นที่หนึ่ง ที่นี้ในประเด็นที่สองผมยังสับสนอยู่ว่าจะจับคู่ข้อมูลนี้ให้กับอะไรที่ไหน คือครั้งที่แล้วนี้มีหมายเลขของผู้เกิดอุบัติเหตุ ผมก็จะเอาไปจับคู่กับชื่อคน ชื่อนี้มาโรงพยาบาลนี้เวลานี้แล้วชื่อนี้ไปที่อีกโรงพยาบาลเวลานั้น ที่นี้ผมต้องขอความกรุณาท่านนี้คิดหนึ่งว่าผมจะไปจับคู่กับตัวอื่น ๆ ได้อย่างไร

คุณก้อย

(ตอบแต่ไม่ได้ยินเสียงเนื่องจากเธอไม่เปิดไมค์พูด)

ประธาน

เดี๋ยวถ้ายังไม่ได้อีกวันนี้เดี๋ยวพรุ่งนี้ผมจะให้น้องเขาไปส่งนะครับเพราะผมคิดว่าจะทำเป็นหนังสือราชการที่เรียบร้อยมีการจำหน่ายถึงผู้อำนวยการโรงพยาบาล แล้วจะมีการทำหนังสือบันทึกข้อความออกจากอาจารย์พงศ์เทพครับส่งไปทางโรงพยาบาลหาดใหญ่ให้เป็นทางการนะครับ เพราะว่าทุกวันนี้ยังไม่เป็นทางการก็เลยยังติดขัดนิดหนึ่งว่าให้ข้อมูลทั้งหมดยังไม่ได้ ต้องขอภัยจริง ๆ ครับเนื่องจากผมประชุมหลายที่ยังสับสนอยู่มูลนิธิต้องขอภัยครับ

ประธาน

ในส่วนสุดท้ายที่คุณอัมพร คืออยากให้คุณอัมพรแนะนำน้องเขานิดหนึ่งว่าพอจะมีข้อมูลในส่วนของโรงพยาบาลหาดใหญ่กับอ. หาดใหญ่ที่สสจ. นี้มีมาเปรียบเทียบกันดูไหมอยากให้แนะนำให้น้องเขาทราบนิดหนึ่งเพราะว่าในส่วนผมแล้วนี้ไม่ทราบ อย่างคราวที่แล้วที่ผมคุยในเรื่องของท่านวรา นะครับ ผมส่งสารท่านมาเลยที่เข้าไปคราวที่แล้วเรื่องชมรมลดอุบัติเหตุทางจราจรไม่ใช่ชมรมลดอุบัติเหตุ นะครับแต่กลายเป็นชมรมลดปัญหาการติดทางจราจร ท่านสารวัตรเข้าไปแก้ปัญหาจราจรคือผมบอกไม่ได้ว่ามันไม่เกี่ยวข้องคือบางครั้งการติดขัดมาก ๆ มันจะช่วยลดปัญหาอุบัติเหตุ แต่บางครั้งการติดขัดมากมันก็ทำให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุคือถ้าติดขัดมากมันวิ่งไปไหนไม่ได้ รถติดไปหมดรถชนมันก็น้อยลง แต่ถ้ามันติดอย่างไฟแดงที่ว่าเมื่อสักครู่นี้คือมันไปไม่ได้เพราะไฟแดงมันก็จะมีคนพยายามไปนั้นมันจะอันตราย แต่ถ้าอย่างรถติดจากข้างหน้าคือมันติดหมดไปไหนไม่ได้มันจะไม่ค่อยมีปัญหาเรื่องอุบัติเหตุแต่มันจะมีปัญหาเรื่องของความเครียดว่าจะทำยังไงให้มันไปให้ได้ ครับในส่วนนี้คืออยากให้ท่านช่วยลงติดตามสอบถามให้เรานะครับทางเราพยายามได้สอบถาม คือมีหลายท่านบอกว่าข้อมูลในส่วนนี้เรายังขาดข้อมูลจากรพ. เอกชนเป็นหลัก ผมถามท่านในที่นี้ นะครับว่าที่สงขลาที่มีโรงพยาบาลเอกชนไหมครับ คือในส่วนนี้พวกเราคิดใหม่นะครับว่าโรงพยาบาลหาดใหญ่ของเราเพียงอย่างเดียวพอแล้วหรือว่าเราควรจะมีโรงพยาบาล. สงขลาเข้ามาด้วย แต่ทั้งนี้เราก็มียังข้อมูลทางสสจ. แล้วแต่อย่างทีบอกข้อมูลของทางสสจ. นั้นเป็นเพียงตัวเลขที่ไม่ได้มีการแจกแจงรายละเอียด

(เสียงผู้หญิงคนที่ใส่แว่นผมสั้นนั่งทางด้านขวามือของประธาน)

ของรพ. สงขลาที่ยังไม่ทำไอเอส นะคะแต่ที่ว่าเราไม่อยากให้อ้างอิงมากเพราะว่าข้อมูลนั้นยังน้อยอยู่ ถ้าอาจารย์ได้ทางตำรวจแล้วข้อมูลจะเยอะกว่าคือข้อมูลของเขานี้ยังไม่น่าเชื่อถือ

ประธาน

ส่วนทางของมอ. นี้ผมยังไม่ได้ถามท่านผู้อำนวยการ นะครับแต่คาดว่าประชุมครั้งหน้าจะมีคำตอบมาให้ผมทราบว่ามี. เป็นแหล่งข้อมูลที่มีอยู่มากแต่ว่าครั้งที่แล้วคุณหมอบุรกกิตดูแลตรงนี้แต่ตอนนี้เป็นคนคุณสุกสินทร์ก็จะลองติดต่อ นะครับผมก็รู้จักท่าน นะครับ ในส่วนต่อไปมีใครจะเพิ่มเติมอะไรไหมครับ

(เสียงผู้หญิงคนที่สองทางขวามือของท่านประธาน ใส่เสื้อสีขาว / พูดเสียงเบามากไม่ค่อยได้ยิน
จับใจความได้แค่นี้)

จำนวนผู้บาดเจ็บเฉลี่ยต่อเดือนที่รพ. หาดใหญ่ก็ประมาณเจ็ดร้อยกว่า ของมอ. นี่หนึ่งพันสี่ร้อยกว่า แล้วยังมีของเอกชน ถ้าในจังหวัดสงขลา มีการแบ่งออกเป็นสี่ส่วนมอ. จะเป็นส่วนหนึ่งแล้วอีกสามจะเป็นเอกชน คือเราจะพอประมาณได้

ประธาน

ครับผมจะพยายามขอข้อมูลเขามาให้ได้นะครับ แต่ว่าพูดยากมาก คือผมเคยทำเรื่องอุบัติเหตุแล้วมีอธิการท่านหนึ่งถามว่าแล้วในมอ. นี่ทำไม่อาจารย์ไม่ทำ ทำแต่ข้างนอก ผมบอกว่าในมอ. นี่พูดยากมากที่สุดแล้วครับอาจารย์ อันนี้หนึ่งก่อนกลับนะครับผมได้ทำส่วนของเอกสารที่อธิบายงานของเราให้ทราบว่าเป็นอย่างไรนะครับ เราต้องทำอะไร ผลการทำงานเป็นอย่างไร ผลสถานการณ์ การจัดเก็บเป็นอย่างไร รายการข้อมูลมีอะไรบ้าง ที่เราเสนอไปหน่วยงานต่าง ๆ ที่มีการแจ้งข้อมูลมาแล้ว

(มีการเสนอให้ปรับเปลี่ยนชื่อหน่วยงานต่าง ๆ ให้ถูกต้อง)

ประธาน

อย่างที่ผมเรียนไว้ว่าทุกครั้งที่เรามีการประชุมเราจะมีการทำบันทึกการประชุมไว้ นะครับ ประชุมครั้งที่หนึ่งผมมีการปรับแก้บ้างแล้วบางส่วนให้ดีขึ้นมีการบันทึกเอาไว้แล้วเก็บเทปทุกครั้ง ใครพูดอะไร ตำรวจพูดอะไร อย่างศูนย์เรนทรวงอะไร อย่างท่านว่าอะไรผมก็ว่าตามนั้น ผมจะตัดสร้อยบางอย่างออก แต่ยังคงเนื้อหาหลักเอาไว้ อย่างที่ผมรายงานแหละครับว่ารายงานฉบับนี้ทุกท่านมีชื่ออยู่ในนี้หมดครับ ท่านพูดอะไรไว้เป็นข้อมูลที่ผมเก็บเอาไปใช้งานได้ผมก็จะเอาไปใช้งานทุกครั้งครับ ครับไม่ทราบว่ายังมีอะไรอีกไหมครับที่จะต้องแนะนำผมมีการบ้านใหญ่คือโรงพยาบาลมอ. ครับในขณะนี้ ถ้าไม่มีผมต้องขออนุญาตขอบคุณทุกท่านทุกหน่วยงานอีกครั้งครับ ระหว่างนี้ผมจะพยายามรวบรวมข้อมูลที่ได้แล้วมาวิเคราะห์วิจัยให้ท่านทราบ ส่วนทางสภ.อ. ยังไรบกวนทางท่านส่งให้ทางรองสาครทราบเพื่อที่จะส่งต่อปิงสภ.อ.ต่าง ๆ ด้วยนะครับ เพราะว่ายังรอข้อมูลต่อนั้นอยู่ ครับขอบคุณมากครับ

บันทึกการประชุม
โครงการพัฒนาระบบการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสงขลา
รายงานการประชุมครั้งที่ 4
1 สิงหาคม 2550

ณ ห้องประชุม 1 สำนักงานอธิการบดี มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตหาดใหญ่

นายวิวัฒน์ สุทธิวิภากร หัวหน้าโครงการฯ

(พูดถึงหน่วยงานที่มาร่วมประชุมไม่ได้) อยากให้ทางหน่วยงานใหม่ที่เข้ามาวันนี้ได้
รายงานตัวนิดหนึ่งครับ

รพ. ราษฎร์ยินดี

ค่ะ นางสาว กนลรัตน์ ปานทอง สวัสดิ์ค่ะ ประชาสัมพันธ์นะคะ จาก รพ. ราษฎร์ยินดี
หาดใหญ่ค่ะ

รพ. กรุงเทพหาดใหญ่

ค่ะ ... (บอกชื่อ) แผนกฉุกเฉิน รพ. กรุงเทพหาดใหญ่ค่ะ

ประธาน

ขออนุญาตย้อนความนิดหนึ่ง เนื่องจากมีหน่วยงานใหม่เข้ามา โครงการฯ นี่นะครับ
เป็นโครงการฯ พัฒนาระบบการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางบกของจังหวัดสงขลา ซึ่งทางเราได้มี
การดำเนินการอยู่แล้ว อาจารย์พงศ์เทพเป็นผู้ให้คำปรึกษาอยู่ในการที่จะดูว่า จ. สงขลาจะมีการ
พัฒนาระบบการนำเสนอข้อมูลและการจัดเก็บข้อมูลอย่างไร เราการประชุมกันมา 3 ครั้งแล้ว
นี่เป็นครั้งที่ 4 ก็มีหน่วยงานต่าง ๆ เข้าร่วมประชุมอย่างต่อเนื่อง ก็สรุปว่าเรามีหลายหน่วยงาน
ที่รับผิดชอบเรื่องข้อมูลอุบัติเหตุ ซึ่งมีส่วนในการรับผิดชอบและการเก็บข้อมูลที่ต่างกัน
วันนี้ผมขออนุญาตเข้าเรื่องการประชุมนะครับ มีประมาณ 2-3 เรื่อง 1. คือการตามเรื่องที่เรา
ทำมา มีหน่วยงานใดบ้างที่ยังขาดอยู่อย่างเช่น สภ.อ. หาดใหญ่ครับ 2. เรื่องการจัดประชุม
ของจังหวัด คือผมจะเรียนปรึกษาเรื่องการประชุมจังหวัด 3. เรื่องการนำเสนอข้อมูลให้
ประชาชนทั่วไปรับทราบ ส่วนเรื่องที่ 4 เราค่อยประสานกันได้เป็นเรื่องการประสาน เริ่มด้วย
เรื่องที่ 1. ก่อนนะครับเมื่อ 10 วันที่แล้วผมได้ไปกรุงเทพฯ ไปที่ศูนย์เรนทรของสำนักงาน
สาธารณสุขคือเห็นการทำงานที่มีประสิทธิภาพมาเพราะว่าพื้นที่เล็กนิดเดียว ผมไม่มีโอกาสได้
พบท่านผู้อำนวยการนะครับแต่จากการคุยกับเจ้าหน้าที่และการติดต่อเบื้องต้น คือข้อมูล
ทางด้านศูนย์เรนทรที่ว่าต้องการในตอนแรกเป็นข้อมูลที่สามารถทำได้ คืออาจเป็นไปได้ว่าถ้า

ต้องการนี้ก็จะมีการขออนุญาต แล้วเราก็มีเรื่องแจ้งให้ทราบคือผมไปทราบมาว่าทางศูนย์นเรนทรที่เป็นส่วนกลางนั้นได้มีการทำการตกลงเรื่องโครงการ (IT system) กับมหาวิทยาลัยมีชื่อแห่งหนึ่งที่กรุงเทพฯ ถ้าไม่ผิดก็พระนครเหนือ แต่ว่าอย่างไรก็ต้องสอบถามทางด้านของศูนย์นเรนทรอีกทีหนึ่งในเรื่องนี้ นี่ก็คือในส่วนขอผมที่ผมได้ไปทำมาไม่แน่ใจว่าสักครู๋ ทาง สภ.อ. เมืองสงขลาจะเข้ามาเรื่องอะไร จะมีการสอบถามในการทำแบบฟอร์มที่ผมทำไว้เพื่อที่จะรบกวนให้ท่านช่วยกรอกข้อมูลต่าง ๆ ได้มีการนำเสนอท่านสาคร ท่านรองผู้กำกับการสงขลาได้มีการส่งต่อไปยังอีก 15 อำเภอแล้วหรือยัง สำหรับพ. หาดใหญ่ ทางโครงการฯ ได้ทำหนังสือไปอย่างเป็นทางการเรียบร้อยแล้วครับ คือข้อมูลที่ไม่เป็นทางการท่านมีการจัดส่งมาให้เราเรียบร้อยแล้ว แต่ส่วนข้อมูลที่ไม่เป็นทางการนี้รู้สึกว่าจะต้องมีการวกไปวกมาหลายรอบเหมือนกันเรียบร้อยแล้วครับ ส่วนในทางมูลนิธิมิตรภาพสามัคคีหรือท่งเซียเซี่ยงตึ้งผมขออนุญาตพูดว่าหลายครั้งที่ผ่านมามีการส่งข้อมูลมาให้เราอย่างครบถ้วน แล้วท่านก็ไม่สามารถที่จะรับเรื่องของค่าตอบแทนได้ ดังนั้นเราจึงมีการตั้งไว้ว่าอาจจะเป็นสัปดาห์หน้าที่เราจะนำเงินไปสมทบในส่วนของมูลนิธิท่านตอบแทนในเรื่องข้อมูลที่ท่านให้มานะครับ สำหรับหน่วยงานอื่นก็โดยทั่วไปได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดี ในส่วนนี้คืออยากให้อยู่ขึ้นมากล่าวว่าได้ทำอะไรไปบ้างแล้วคือบอกก่อนว่าที่ท่านส่งข้อมูลมาเราต้องมีการกรอกข้อมูลใหม่ เพราะว่าท่านส่งเข้ามาเป็นแฟกส์เราก็จะกรอกใหม่ว่าวันที่เกิดเหตุนี้วันอะไร วันที่เท่าไร ใส่ตัวเลขไว้ เดือน ปี และเวลาที่เกิดเหตุ แล้วช่วงไหนบ้าง ที่ไหน อำเภออะไร ลักษณะการเกิดเหตุอย่างไร ลักษณะทางเป็นอย่างไร ทางปกติ ทางโค้ง สภาพภูมิอากาศเป็นอย่างไร แล้วเรื่องอำนวยความสะดวกมีอะไรบ้าง แล้วมีใครเกี่ยวข้องในที่เกิดเหตุบ้าง ทุกอย่างที่เกี่ยวข้องนะครับ แล้วเราก็เอามาทันทีใหม่ แม้กระทั่งในเรื่องความเสียหายเราก็พยายามใส่ไปหมดทุกอย่างที่ท่านส่งมา อย่างเสาไฟฟ้า สายไฟ นะครับ หน่วยงานอื่น ๆ ก็ทำเช่นเดียวกัน ก็เอาเป็นว่าผมก็เล่าให้ฟังตรงนี้ส่วนรายละเอียดให้คุณอลิสตา รักษานาคแจ้งนะครับ

คุณอลิสตา รักษานาค

ขอกราบเรียนท่านผู้มีเกียรติทุกท่านที่มาในวันนี้ค่ะ งานที่ได้รับมอบหมายคือวิธีการตรวจความซ้ำซ้อนนะคะ ซึ่งดิฉันได้มีวิธีการตรวจความซ้ำซ้อนดังนี้ค่ะ อันดับแรกข้อมูลที่ได้มาจากที่ต่าง ๆ เราจะมีเปรียบเทียบวัน วันที่เกิดเหตุนะคะ แล้วเราจะดูเวลาของวันที่เกิดเหตุเพราะว่าบางที่วันที่อาจจะตรงกันแต่เวลาอาจจะไม่ตรงกันนะคะ มีการคลาดเคลื่อนของเวลาบ้างนิดหน่อยนะคะ หมายถึงว่าที่บันทึกมีการบันทึกข้ามวันไป แล้วก็ดูในเรื่องสถานที่เกิดเหตุเพราะว่าอาจมีการบันทึกไม่ตรงกันแต่อาจใกล้เคียงกัน แล้วก็มีส่วนของปัญหาในการตรวจสอบการซ้ำซ้อนของข้อมูลอุบัติเหตุค่ะ ทางด้านเวลาที่เกิดเหตุของแต่ละหน่วยงานนะคะอาจเกิดความคลาดเคลื่อนเล็กน้อย ก็มีบ้างบางหน่วยงานอย่างเช่นสถานีตำรวจทางหลวงอาจมีความคลาดเคลื่อนมากโดยประมาณ 20-30 นาทีบางครั้งเป็นชั่วโมงเมื่อเอามาเปรียบเทียบกับหน่วยงานอื่นเช่น ท่งเซียเซี่ยงตึ้ง ศูนย์นเรนทร นี่ก็เป็นตัวอย่างของวันที่ 15 มีนาคม ของศูนย์นเรนทรก็จะเอาไปเปรียบเทียบกับของตำรวจทางหลวงของวันที่ 15

ประธาน

เวลาต่างกันนิดหน่อย แต่ว่าชั่วโมงก็มีเพราะนั้นต้องดูวันก่อนแล้วก็ดูสถานที่

คุณอลิสตา รักษาภาค

ที่นี้มาดูในเรื่องสถานที่นะค่ะ ซึ่งมีความจำเป็นเพราะว่าบางที่เรื่องของเวลาอาจไม่ตรงกันเลยคิดว่าข้อมูลนี้ไม่เหมือนกันแต่ความจริงแล้วสถานที่อาจเป็นสถานที่เดียวกันก็ได้ ซึ่งอาจมีการเรียกชื่อสถานที่ไม่ตรงกันอีกก็ได้ อย่างเช่น ทางศูนย์เรนทรบันทึกเป็นถ. นิพัท สงเคราะห์ 1 เลขสี่แยกแต่ทางด้านมูลนิธิบันทึกเป็นใกล้สะพานราเมศก่อนถึงหน้าบักซี ดังนั้นต้องใช้ประสบการณ์ในการตรวจสอบด้วยค่ะ (ต้องเป็นคนในพื้นที่นะ) ไข้ค่ะหรือบางครั้งเมื่อเกิดความคลาดเคลื่อนเราต้องดูในเรื่องรายละเอียดปลีกย่อยนะค่ะ อย่างเช่นจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บ โรงพยาบาลที่มาส่ง ทะเบียนรถ หรือชื่อของผู้บาดเจ็บอย่างนั้นนะค่ะ สำหรับข้อมูลของแขวงทางจะไม่ค่อยซ้ำซ้อนกันอาจเป็นเพราะการดูแลต่างพื้นที่กัน อย่างแขวงทางหาดใหญ่สงขลา แต่สำนักงานบำรุงทางสงขลาที่ 2 จะเป็นสะเดา นาทวี แล้วอีกตัวอย่างหนึ่งนะค่ะ คือข้อมูลของศูนย์เรนทรในวันที่ 15 พฤษภาคมจะมีความซ้ำซ้อนกับข้อมูลของมูลนิธิในวันที่ 16 พฤษภาคมจะไม่ตรงกันนะค่ะ คือข้อมูลเหมือนกันแต่ว่าอยู่คนละวันทุกอย่างเหมือนกันหมดแต่ลงวันที่คนละวัน

ประธาน

นี่เป็นเรื่องการตรวจสอบ ที่ตรวจแล้วจะพบว่ามียะไรที่ผิดปกติ

คุณอลิสตา รักษาภาค

ส่วนของข้อมูลทางด้านศูนย์เรนทรบางที่เกิดเหตุ 5 ทุ่มแต่จะมีการบันทึกไปในอีกวันหนึ่ง อย่างวันที่ 16 กลายเป็นวันที่ 17 แล้วข้อมูลของทางวิทยุและแขวงทางนะค่ะจะมีความซ้ำซ้อนกันมาก ที่ทำสี่เหลืง ๆ ไว้คือเป็นตัวอย่งการซ้ำซ้อน

ประธาน

ที่นี้ปัญหามันคือว่าถ้ามันซ้ำซ้อนกันมันน่าจะซ้ำซ้อนกันหมดแต่ว่าในส่วนนี้ยังไม่มีของตำรวจนะครับ ส่วนของทาง โรงพยาบาลหาดใหญ่ยังไม่ได้ตรวจเพราะว่าโรงพยาบาลมีเยอะมากนะครับ

คุณอลิสตา รักษาภาค

ก็มาดูในส่วนของเส้นทางที่เกิดบ่อยนะคะ ก็มีสี่แยกคลองหระ สามแยกเจ้าพระยาตัดคลอง ร.1 ถ. ลพบุรีราเมศ บ้านน้ำกระจ่าย แยกคูหา บ้านควนลัง ถ. ธรรมญญูวิถี สะพานสัจจะกุล ถ. ราชอุทิศ แยกสะพานดำเป็นต้น

ประธาน

นี่คือข้อมูลที่เราตรวจสอบมีการตรวจสอบว่าเกิดมากที่ไหน ปรากฏว่าสี่แยกคลองหระ มีอุบัติเหตุเกิดมาก สามแยกเจ้าพระยาที่ตัดคลอง ร.1 ไม่ทราบอยู่ไหน (อยู่แถวบ้านหน้าควนควนลังนะคะ) เลียบเมืองหาดใหญ่นะคะ

คุณสุรศักดิ์ อภินวถาวรกุล

คือมีหลายแยก ไฟไม่ค่อยชด รถขับมองไม่ค่อยเห็น (มีการย้อนศรด้วยหรอครับ) มีครับ ๆ คือทางนั้นเข้าได้เยอะเลย จันวิโรจน์ก็เข้าได้ส่วนใหญ่เลยจะมองไม่ค่อยเห็น

ประธาน

คือตอนนี้อยู่ในเบื้องต้นว่าข้อมูลมีการเข้าช้อนอย่างไรบ้างหรือไหมนะคะ ขอบคุณครับ ที่นี้คือทางโครงการฯ ของเราได้ทำหนังสือขึ้นมา 2 เล่ม เล่มหนึ่งเป็นรายงานความก้าวหน้า แล้วชี้ไปที่เล่มที่ 2 เป็นรายงานสถานการณ์การเก็บข้อมูลต่าง ๆ แล้วจะมีแยกในเล่มเล็กนะคะตั้งแต่เราทำมาแล้วมีการปรับปรุงพัฒนา ส่วนอีกเรื่องที่เป็นกรรายงานความก้าวหน้าผมก็ใส่ข้อมูลทั้งหมดทุกอย่างที่ได้มา แล้วก็เอามาประกอบการสรุปข้อมูลในการประชุมของเรา มีการพูดถึงความก้าวหน้าในการทำงานด้านภูมิสารสนเทศนะคะ ที่อาจารย์ดร.ศักดิ์ชัยดำเนินการ แล้วถ้าท่านที่ประชุมนี้บอกว่าต้องการเอกสารนี้ด้วยเดี๋ยวผมจะจัดการทำให้คะ ในความก้าวหน้าก็พูดไปแล้วจะเรียนถามในตอนท้ายว่าทาง โรงพยาบาลที่เข้ามา ผมอยากเรียนถามในความเป็นไปได้ในการที่ท่านจะไปสอบถามทางด้านผู้เชี่ยวชาญว่าโครงการฯ ของเรามีความเป็นไปได้ที่จะได้ข้อมูลจากท่านไหมคะ เพราะว่าต้องเรียนถามก่อนเลยว่า ข้อมูลด้านอุบัติเหตุที่เข้ามาในโรงพยาบาลของท่านค่อนข้างมากพอสมควร

โรงพยาบาลราษฎร์ยินดี

สำหรับทางโรงพยาบาลทางสงเสริมจังหวัดเขาก็จะให้เราออกเก็บข้อมูลในช่วงเทศกาลอยู่แล้วนะคะก็จะให้เราส่งข้อมูลผ่านอินเทอร์เน็ตตรงนั้นจะให้เราส่งทุกวัน แต่ว่าคือครั้งที่ 1 -2 เราไม่ได้มาประชุมเราเลยไม่ทราบว่าเราจะมีส่วนช่วยในโครงการตรงนี้อย่างไรบ้าง จะเอาข้อมูลอย่างไร

ประธาน

ครับแล้วต้องไปขออนุญาตกับทางท่านผู้อำนวยการโรงพยาบาลไหมครับ (ทำหนังสือ) นั้นผมสรุปนะครับว่าเราจะมีการทำหนังสือเป็นทางการไปขอขอบคุณที่ท่านมาร่วมประชุมกับเรา แล้วส่งรูปแบบข้อมูลที่ท่านจะสามารถกรอกให้เราได้นะครับ ไม่จำเป็นทุกวันนะครับคือในอนาคตคิดว่าถ้ามีการลิงค์เป็นเครือข่ายที่ใช้การติดต่อด้านนี้ได้ก็ส่งมาเป็นทุกวันได้ แต่ว่าตอนนี้ยังไม่ได้ยกตัวอย่างเช่นแขวงทางฯ และส่งเสริมสงขลา จะส่งแฟกซ์มาให้โรงพยาบาลสงขลา ส่งเป็นแฟ้มมา แต่ทั้งนี้เราได้สอบถามทางดร. ศักดิ์ชัยแล้วเรามีเว็บบล็อกเป็นโครงการฯ SLB Media สื่อรัฐรักษ์ห่วงแหนลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลาทำแบบนี้ก็มีเว็บบล็อกขึ้นมาคือคนที่เป็นคนกรรมการจะสามารถเข้าไป สามารถโพสต์ข้อความประกาศ รูปภาพอะไรก็ได้ครับ แต่เป็นศูนย์กลางคืออย่างนี้นะครับที่ทำอยู่นั้นจะบอกว่าเข้าไปในนี้ทำตามนี้นะครับ อย่างรายงานการประชุมผมอยากให้คุณก็ดาวโหลดมาเลยอย่างนี้ครับ เพราะฉะนั้นทุกคนส่งเข้ามาจะครับเราก็จะได้ข้อมูลอย่างนี้เราจะจัดทำเว็บบล็อกอย่างนี้ขึ้นมาแล้วแจ้งให้ท่านทราบว่าเข้ายังไร เป็นรูปแบบการติดต่อสมัยใหม่ถ้าท่านใช้ได้เราก็ดีใจแต่ถ้าท่านไม่ใช้เราก็ไม่ว่าอะไร

ประธาน

ผมจะแจ้งที่ประชุมให้ทราบว่าทางศูนย์คอมพิวเตอร์ได้ทำเว็บบล็อกขึ้นมา เพื่อที่จะให้ทุกคนสามารถที่จะใช้ได้ ที่นี้จะมีบางหน่วยงานอย่างราชภัฏยี่นดีที่จะส่งข้อมูลเข้ามาแล้วจะมีแบบฟอร์มสามารถกรอกข้อมูลเข้ามาในนี้เลยจะได้ใหม่ น่าจะได้ไหม นั่นคือว่าปกติท่านจะส่งข้อมูลมาแล้วเรารับข้อมูลนำไปกรอกอีกทีแต่ตรงนี้หมายความว่าถ้าเรามีโปรแกรม หรือว่ามีที่กรอกข้อมูลท่านก็สามารถกรอกข้อมูลได้เลย (อาจารย์ต้องมีแบบฟอร์มก่อน) แบบฟอร์มเรามีอยู่แล้ว เป็นโปรแกรม (ส่วนหนึ่งอาจกรอกเป็นอิเล็กทรอนิกส์หรือเปล่า ส่วนหนึ่งทำให้เราสามารถได้ข้อมูลที่มาขึ้นแต่มันน่าจะเป็นโปรแกรมที่กรอกข้อมูลผ่านเว็บ) ครับเอาเป็นว่าสมมุติว่าเรามีโปรแกรมที่สามารถอัพโหลดข้อมูลเป็นไฟล์ อาทิยศต่ออาทิตย อาทิยศนี้มีอะไรที่ส่งมา เข้ามาเรื่อย ๆ น่าจะดีนะครับ ส่วนรูปแบบของแบบฟอร์มก็จะคล้ายกับแขวงทางฯ แต่ว่าจะทำเป็นอีกรูปแบบใหม่ เพราะว่าแขวงทางฯ นี้จะมีเลขหมายเลขทางหลวงแต่โรงพยาบาลไม่ต้องที่นี้เรื่องข้อมูล ส่วนตัว คือในส่วนของคุณคนถ้าไม่คิดอะไรมากก็ส่งมาแต่ว่าผมก็เข้าใจในข้อจำกัดตรงนี้ประเด็นนี้อาจต้องคุยกันนิดหน่อยคือมันจะมีชื่อแล้วเรื่องของเหตุการณ์ มันก็เป็นข้อมูลส่วนตัวของบุคคล ในส่วนนี้จะดูว่าจะดำเนินการอย่างไรต่อไป (อาจใส่เป็นรหัสก็ได้) ครับ ในประเด็นที่ 2 เรื่องการประชุมระดับจังหวัดผมไม่แน่ใจในหน่วยงานบางหน่วยงานที่เกี่ยวข้องคือทุกเดือนจังหวัดจะมีการประชุมที่เราจะต้องไป (คือในส่วนจังหวัดเขาจะมีประชุมประจำเดือนทุกเดือนแต่ในส่วนข้อมูลอุบัติเหตุจะไม่มีนะครับ แต่จะมีการประชุมย่อยในคณะกรรมการเร่งรัดแก้ไขปัญหาคือที่รองศาสตราจารย์เป็นประธาน ซึ่งส่วนมากจะประชุมเวลาว่างงบประมาณเข้ามา ครั้งที่แล้วมีการประชุมครั้งหนึ่ง คือในเรื่องการจัดการโครงการป้องกันอุบัติเหตุ คือจะประชุมตามงบประมาณที่ให้มา) มีการปรึกษาว่าถ้าทางโครงการฯ จะขอเสนอตัวเป็นเจ้าภาพในการประชุมจังหวัดแต่ว่าจังหวัดต้องมี ผู้ว่าฯ รองผู้ว่าฯ ในส่วนนี้ที่รับผิดชอบผมไม่ทราบว่าท่านจะเริ่มต้นที่จะให้ทางท่านพิจารณาประสานได้ไหมว่าเบื้องต้น เราจะจัดที่ไหน

อย่างไรกับทางรองผู้ว่าฯ ได้ไหมแล้วก็ประสานให้ท่านรับทราบในสิ่งที่เรากำลังดำเนินการ (คือว่าน่าจะดีแต่ประสานทาง ปภ. [ศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเขต 12 สงขลา] ดีกว่า เพราะเขาเป็นแม่งานในด้านการอำนวยความสะดวกด้วยเพราะที่ผมประชุมจะเป็นทาง ปภ. จังหวัด) (เสนอท่านวิจิตร จันทรพาน) อ้อครับ คืออย่างหนึ่งที่ผมต้องการคือเรามักจะทำงานนอกเทศกาลอยู่แล้ว ส่วนหนึ่งเวลาเราประชุมจะมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ค่อยเข้าร่วมประชุม แต่ว่าถ้าท่านไม่ขัดข้องผมก็ไม่ขัดข้องครับ คือถ้ายังไรเราอยากให้มีการจัดการประชุมสักครั้ง อาจจะปลายเดือนสิงหานี้ คือเราจะได้มีการขยายวงออกไปแล้วท่านผู้ว่าฯ หรือหน่วยงานอื่นที่ทำงานเรื่องนี้ได้รับทราบมากขึ้น คือถ้าเป็นไปได้ผมจะพ่วงกับเรื่องที่ 3 คือผมคุยกับสถานีวิทยุ มอ. 88 ว่าถ้าเป็นไปได้เดือนหนึ่งเราจะให้มีการออกอากาศสัก 2 ครั้ง ครั้งละครึ่งชั่วโมงในรายการสภากาแฟเพื่อที่จะพูดเรื่องอุบัติเหตุครอบคลุมในการที่เราทำงานนี้ อาจเป็นปลายเดือนและกลางเดือนครึ่งหนึ่งโดยอาจจะเป็นปลายเดือนนี้ อย่างที่จะมีการประชุมก็อาจจะให้เขาพ่วงไปด้วยเพื่อที่จะให้ประชาชนได้รับทราบว่าได้มีการร่วมกับสถาบันศึกษาและสื่อในการทำเรื่องนี้ แต่ว่ายังไรรายงานวิทยุก็เป็นรายการวิทยุแยกออกจากการประชุมนะครับคือมันเป็นโครงการกึ่งปฏิบัติการมีการดำเนินการศึกษาหาข้อมูลรูปแบบที่เหมาะสมแล้วก็มีการปฏิบัติการแจ้งข้อมูล คือตอนนี้เรากำลังเข้าสู่ขั้นที่ 2 ด้วยคือการปฏิบัติการแจ้งข้อมูลให้ประชาชนได้รับทราบ ข้อมูลที่ได้มาถ้าได้มาครบเมื่อไหร่หรือเท่าที่ทำได้ยกตัวอย่างของตำรวจ ในตอนแรกท่านบอกจะมาแต่สุดท้ายท่านก็ไม่มาผมก็ไม่รู้จะตามยังไงแล้วถ้าเราได้ข้อมูลทั้งหมดตรงนี้ครับก็ทำให้ภาพชัดเจนขึ้น ที่นี้ขอสรุปว่าในเรื่องที่ 2 ทางแขวงฯ นะครับช่วยประสานเบื้องต้นนะครับกับ ปภ. สงขลา แล้วเรื่องที่ 2 ก็คืออยากให้มีการจัดในช่วงที่ผู้ใหญ่ในระดับจังหวัดอยู่ด้วยอาจเป็นผู้ว่าหรือรองก็ได้ แต่ถ้าผู้ว่าลงมาได้เองจะดีมาก ส่วนเรื่องที่ 3 เรื่องการออกอากาศ ตอนนี้อยู่ในช่วงการทำสัญญาอยู่ คือถ้าท่านฟังวิทยุ มอ. ตอนนี้มีช่วงเวลาการออกอากาศเกี่ยวกับกลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลาอยู่ซึ่งก็น่าสนใจนะครับ แล้วไม่ทราบว่าในส่วนที่กล่าวมาทั้งหมดมีท่านใดมีอะไรเสนอเพิ่มเติมไหมครับ อีกอย่างในบางส่วนที่มีคนเสนอว่าให้เอาข้อมูลจากทางโรงพยาบาลมอ. ด้วย ส่วนหนึ่งได้มีการประสานแล้วพบว่ามอ. ก็มีข้อมูลที่ค่อนข้างจะไม่ละเอียดสักเท่าไรที่นี้รายละเอียดส่วนที่ต้องการนี้ผมไม่สามารถได้ คือทางโรงพยาบาลบอกให้ติดต่อทางผู้อำนวยการแต่ก็ยังไม่เข้าไปนะครับถ้าขอได้ข้อมูลก็น่าจะสมบูรณ์มากขึ้น ส่วนหนึ่งจะมีการประชุมกับมสช. [มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ] เพื่อรายงานการทำงานให้เขาทราบว่าตอนนี้เรากำลังทำอะไรอยู่แล้วมันจะมีหน่วยงานอื่นที่เขาทำเรื่องนี้ในภูมิภาคอื่น ๆ ด้วย มานั่งคุยกันแล้วที่นี้กลับมาว่าอาทิตยนี้ผมไม่ว่างแต่ต้องดูอาทิตยหน้าว่าท่านผู้อำนวยการสุเมธ พิรุณพิธานจะว่างเมื่อไรเพราะโดยปกติแล้วท่านจะไม่ค่อยว่าง คือตอนนี้ผมเข้าใจว่าเรื่องอุบัติเหตุเป็นเรื่องรองแต่ว่าเรื่องความมั่นคงกำลังเป็นเรื่องหลักแต่เราไม่ควรละทิ้งในเรื่องนี้ะครับ ขอขอบคุณมากครับทุกท่านที่มาเข้าร่วมการประชุมในวันนี้ ครับไม่ทราบว่าใครจะมีอะไรแนะนำไหมครับ ที่นี้ประเด็นสุดท้ายท่านเห็นเอกสารแล้วนะครับท่านเห็นด้วยไหมที่ผมจะทำเอกสารแจกจ่ายท่าน คือรายงานความก้าวหน้าผมขอไม่ทำเป็นสื่อนะครับ ท่านที่ต้องการนี้บอกได้เลยนะครับผมจะจัดทำให้มันเป็นส่วนของเนื้อหา นะครับ แล้วยังมีส่วนของซีดีที่ผมจะจัดผลิตแจกทุกท่านด้วย

คือผมไม่ห่วงเลยในข้อมูลตรงนี้ คือท่านใดที่ต้องการแจ้งผมได้เลยนะครับ ขอขอบคุณมากครับขอ
อนุญาตปิดการประชุมนะครับ

**บันทึกการประชุม
โครงการพัฒนาระบบการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสงขลา**

รายงานการประชุมครั้งที่ 5

28 สิงหาคม 2550

ณ ห้องประชุม 1 สำนักงานอธิการบดี มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตหาดใหญ่

นายวิวัฒน์ สุทธิวิภากร หัวหน้าโครงการฯ

ขออนุญาตอีกสักครู่จะบอกว่าจะมีใครมาอีกบ้างคือวันนี้ที่สำคัญคือ อยากให้เรา ได้มาพูดคุยกันในส่วนของโรงพยาบาล ไม่ทราบทางโรงพยาบาลทั้ง 2 ได้รับข้อมูลในส่วนของ หนังสือที่เราจัดส่งไปหรือยังครับ (ได้แล้วค่ะ) คือผมเขาเรื่องที่ผมกับอาจารย์ศักดิ์ชัยได้ไปร่วม การประชุมที่มสช. [มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ] ที่สาธารณสุขแห่งชาติได้จัดแล้วมีหลาย หน่วยงานเข้าร่วมประชุม ส่วนใหญ่ก็จังหวัดสงขลาเข้าร่วมประชุมมีการจัดทำโปรแกรมคือผม จำชื่อไม่ได้แล้ว ก็มีการเอาโปรแกรมนี้ไว้ที่โรงพยาบาลหาดใหญ่ ท่านก็ให้ความกรุณากับเรา คือ อนุญาตให้เอาโปรแกรมนั้นมาดู ในส่วนนี้อาจารย์ศักดิ์ชัยจะมาเล่าให้ฟัง ในส่วนที่ไปประชุมเน ก็มีการได้พูดคุยกับหลายหน่วยงาน ส่วนหนึ่งคือผมเคยพูดว่าประกันภัยจะไม่มีข้อมูลในส่วน รายละเอียดที่เราอยากได้นะครับปรากฏว่าผมไปประชุมแล้วได้พูดคุยแล้วก็มีการประสานงาน ปรากฏว่ามีโทรศัพท์กลับมาแล้วก็ไปพูดคุยกับสำนักงานเขาที่สาย 2 นะครับ เขาก็ให้เว็บไซต์ หนึ่งมา (ชื่อเว็บ www.rvp.co.th) เขามีข้อมูลในส่วนของบริษัทกลางที่คนทั่วไปสามารถไปดูได้ ข้อจำกัดอยู่เล็กน้อยเท่านั้นเองซึ่งเป็นข้อมูลที่มีข้อเกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์นะครับ ถ้า อาจารย์เข้าได้ลองเข้าดูนะครับ ก็มีบางอย่างซึ่งผมมองว่าเป็นข้อจำกัดแล้วเข้าไปดูแล้วจะมี ข้อจำกัดในส่วนที่ 2 ที่เมื่อเอาไปเทียบกับข้อมูลในส่วนที่ 1 ด้วยนะครับนั้นก็ข้อจำกัดของ เขา ก็กำลังเล่าให้ฟังว่าเราไปประชุมแล้วเป็นอย่างไรบ้าง (ทบทวนเรื่องที่เล่ามาอีกครั้ง) แล้ว ตอนนี้อยู่มีโครงการหมวกกันน็อคเพื่อในหลวงด้วยราคาเพียง 80 บาท ที่นี้กลับมาอีกครั้งใน ส่วนนี้ อีกอย่างคือเราไปแลกเปลี่ยนความรู้ประสบการณ์ว่าเรากำลังทำอะไรอยู่ครับ ก็ใน รายละเอียดในส่วนนี้คือวันนั้นผมบันทึกไว้ในความทรงจำไม่ค่อยได้จดนะ วันนั้นผมไม่มีวาระการ ประชุมนะครับแต่ข้อที่ 1 เราจะมาคุยกันว่าเราทำอะไรถึงไหนแล้ว แล้ว 2. การที่เราคุยไว้เราจะ ประสานงานอย่างไรแล้ว 3. กิจกรรมที่จะมาเสริมในการประชุมครั้งต่อไป ที่นี้ขอกลับมาที่การ ประชุมเรื่องแรกมาที่เราทำอะไรบ้าง ผมไปที่ไหนบ้าง ได้รับทราบข้อมูลในระดับประเทศ คือ เขาก็สนใจในส่วนการจัดการข้อมูล จนกระทั่งมีการพูดคุยกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ระดับประเทศอาจารย์ศักดิ์ชัยจำได้ไหมครับคือ ได้มีการนำเสนอยกตัวอย่างที่อเมริกาจะมี หน่วยงานที่ดูแลจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุโดยเฉพาะ จะรู้ว่าเกิดอะไรกับใครที่ไหน เวลาไหน เพื่อ นำไปเป็นแนวในการแก้ต่อไป ยกตัวอย่างอเมริกาแล้วก็เล่าให้ฟังที่ออสเตรเลียจะมีการให้ข้อมูล ในระดับรัฐกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดเก็บข้อมูลแล้วเขาก็มีรายได้จากการนำข้อมูล เหล่านี้ให้กับหน่วยงานที่ต้องการใช้เพื่อรักษาความปลอดภัยต่อไป คือใครต้องการต้องเสียเงิน

คือมีรายได้จากการจัดเก็บข้อมูลแล้วนำรายได้นั้นมาจัดเก็บข้อมูลต่อไป มีตัวเลขเงินที่ค่อนข้างจะสูงมากนะครับ เพราะฉะนั้นข้อมูลที่เราจัดเก็บก็ค่อนข้างจะมีคุณภาพมาก แล้วที่ในส่วนที่ 2 การประสานงานส่วนราชการผมก็มีการประสานงานด้วยแต่ก็มีข้อจำกัดหลายอย่างในการนำข้อมูลนั้นออกมา แล้วเรื่องที่ 3. คือแจ้งให้ทราบว่าการได้ข้อมูลจากหลาย ๆ ส่วนที่แจ้งมา รับมาก็บันทึกข้อมูลในโปรแกรมเอ็กเซลล์ของเราตอนนี้ก็ได้ข้อมูลมาเรื่อย ๆ เพื่อที่จะมาประเมินผลต่อ แต่สักครู่จะมอบหน้าที่ให้อาจารย์ศักดิ์ชัยในส่วนนี้คือเล่าให้ฟังว่าเราทำอะไรแล้วบ้างนะครับ ในส่วนนี้ยังไม่ประมวลผลนะครับ

อาจารย์ศักดิ์ชัย

สำหรับระบบที่กำลังพัฒนาอยู่เป็นระบบเก่าที่นำมาปรับปรุงใหม่ อย่างเรื่องเฟสเมทคือเราไปขอยกจากศูนย์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยได้มาคือมีชั้นของข้อมูลก็ลองนำเอาข้อมูลของทั้งจังหวัดเน้นไปที่หาดใหญ่โดยเฉพาะก่อนแต่เรามีแผนที่จะทำทั้งจังหวัด แต่ดูที่เทศบาลนครหาดใหญ่กับเทศบาลนครสงขลาด้วย แต่นี้ผมได้นำเอาข้อมูลที่ได้บันทึกเข้าไปในระยะเวลา 3 ปี จุดที่ได้คือสิ่งที่แตกต่างคือวันเดือนปีนะครับแล้วได้ลองทำการวิเคราะห์ง่าย ๆ ว่า ถ้าต้องการดูที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้งอย่างปี 2547 นะครับ สิ่งที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงก็บอกถึงความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุ อย่างสีแดงเกิดบ่อยนะครับ ขออนุญาตปรับอันนี้นิดหนึ่ง ก็คิดว่าในการประชุมจังหวัดในช่วงเดือนหน้าก็น่าจะมีผู้ใหญ่ในส่วนจังหวัดประชุมด้วย ก็น่าจะมีการขอความร่วมมือทำเป็นระดับจังหวัดได้ ตัวอย่างเช่นสีแดงคือ บริเวณที่จะมีความถี่ค่อนข้างสูง สีเหลืองน้อยลงมา ที่นี้ใช้ความสามารถของระบบนับจำนวนอุบัติเหตุด้วย ตัวแผนที่ที่ทำขึ้นใหม่จะครอบคลุมถนนทุกสายคือตัวเก่าจะไม่ครอบคลุมอย่างเช่น ถนนตรงนั้นน่าจะเป็นสะพานลอย ถนนนี้เป็นเพชรเกษม นี่ใช่ศสมาน อันนี้เป็นข้อมูล 3 ปีที่เก็บไว้ในส่วนที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งนี้เป็นข้อมูลดิบนะครับ ในส่วนนี้ไปดูในส่วนของผู้เสียชีวิตคือจากข้อมูลเหล่านี้วิเคราะห์ผู้เสียชีวิตบ่อยถ้า 3 คนขึ้นไปนี้เป็นสีแดง ไม่แน่ใจว่าบริเวณใดบ้างที่มีสีแดง (คือรอบวงที่ที่ส่งข้อมูลมาก็แจ้งเส้นทางแล้วจำนวนด้วยนะครับ เพื่อเราจะนำข้อมูลตรงนั้นไปใส่ในโปรแกรมได้) อันนี้ควนลังนะครับในส่วนนี้ยังไม่แดงนะครับคือถ้ามีจำนวนคนมากจะแดงมากถ้าคนน้อยก็จะจางลงมาน้อย

อาจารย์วิวัฒน์

ในส่วนของคุณข้อมูลที่เราได้จากท่านเราจะใส่ลงไปแล้วความชัดเจนของสีของอะไรก็จะชัดเจนมากขึ้น ข้อมูลที่ได้จากท่านไม่ว่าจะเป็นทางโรงพยาบาล ทางตำรวจ ที่เป็นข้อมูลล่าสุดก็จะมีใส่ลงไปด้วยคือถึงแม้ว่าจะร่วมกับใครไม่ได้แต่คอมพิวเตอร์ก็สามารถแยกออกมาเป็นภาพรวมได้

อาจารย์ศักดิ์ชัย

คือผมจะแยกออกมาเป็นชั้น ๆ แล้วเอาแต่ละชั้นนั้นมาวางซ้อนกัน

อาจารย์วิวัฒน์

ใช่เพราะว่าโครงการฯ นี่คือการเอาข้อมูลจากหน่วยงานต่าง ๆ หลาย ๆ หน่วยงานมาบูรณาการร่วมกันแล้วข้อมูลบางอย่างค่อนข้างจะซ้ำซ้อน อาจารย์ก็แนะนำว่าถ้าเราใช้วิธีการสร้างข้อมูลเป็นชั้น ๆ แล้ว ข้อมูลซ้อนกันที่ไหนแล้วเราจะทราบ อีกส่วนหนึ่งเราจะได้ข้อมูลที่แตกต่างกันออกไปแต่ละหน่วยงานเพิ่มเติมด้วยครับ เชิญอาจารย์ต่อครับ ครับขอพูดนะครับในส่วนที่เราแจ้งว่าเราทำอะไรอยู่เราแจ้งไปแล้วนะครับ ที่นี้มาถึงเรื่องการตามเรื่องจังหวัดคือได้มีการพูดคุยพอจะทราบแล้วว่าจะมีการจัดประชุมระดับจังหวัดคือแผนสุขภาพด้วย ถ้าคิดว่าเหมาะสมก็น่าจะมีคุยเรื่องแบบฟอร์มด้วย ส่วนข้อมูลที่ไดมามีหลายหน่วยงานที่ให้มาบ้างแล้วแต่มี 2 หน่วยงานที่ต้องขออนุญาตเรียนถามในส่วนเรื่องคือท่านวราจะประสานงานในส่วนของสภ.อ. ได้อย่างไรครับ

สารวัตรวรา

คือในส่วนนี้ผมได้ประสานแล้วว่า คือในส่วนการสัมภาษณ์ตอนนี้ไม่ได้อยู่ในพื้นที่หาตใหญ่เลยจะอยู่ในพื้นที่สงขลาเสียเป็นส่วนใหญ่ ที่นี้ให้น้องเขาประสานงานให้คือทางโน้นเขาเข้าใจว่าเราจะไปเอาข้อมูลเองแต่ของเรานี้คือให้กรอกข้อมูลใช้ไหมครับ ตามที่เราขอไปอาจจะเดือนละครั้งหรือว่า 15 วันครั้งแต่เขาจะดีเป็นอีกประเด็นหนึ่งเป็นอีกทางหนึ่ง แต่ตอนนี้ก็คือให้น้องเขาไปประสานความเข้าใจแล้วคาดว่าคงเรียบร้อย คือในส่วนของผมเองคงไม่มีประสิทธิภาพที่จะไปสั่งงานตรงส่วนนั้นทั้ง 16 อำเภอ คือสั่งได้ต้องเป็นระดับใหญ่คือผู้การฯ หรือรองผู้การฯ ผมคิดว่าการสั่งการไปให้ทางโรงพักต่าง ๆ ให้กรอกข้อมูลให้เรา เราต้องคอยตามด้วยเพื่อได้ข้อมูลที่ครบถ้วนส่วนหนึ่งข้อมูลจะไม่ละเอียด บางกรณีพนักงานไม่ออกไปเพราะอาจมีการใกล้เคียงข้างต้นได้แล้วจบไปก็จะไม่มีในมือเราแต่ตำรวจจราจรจะมีข้อมูลอยู่ แต่ผมก็พยายามเคี่ยวเข็ญกับวิทยุ โรงพักคือขอให้ได้ทุกกรณีคือให้ได้มากที่สุดแต่ไม่แน่ใจว่าจะได้เหมือนกันทุกโรงพักไหมเลยต้องขอให้อาจารย์ประสานอย่างใกล้ชิดในส่วนของการของโรงพักอื่น ๆ ด้วย คือตอนนี้ในส่วนของการอุบัติเหตุและการจราจรมีความสำคัญน้อยกว่าในเรื่องของความมั่นคงแต่สำหรับผมถือว่ามีความสำคัญ

อาจารย์วิวัฒน์

คือในส่วนนี้ผมก็มีข้อมูลเก็บด้วยคือผมประสานท่านรองศาครมาแล้วประมาณ 3 เดือนท่านบอกว่าไม่มีปัญหาแต่ให้ทำหนังสือมาแต่ว่าตอนนี้ก็ยังมีติดขัดอยู่เพราะฉะนั้นการประสานในระดับจังหวัดว่าเรากำลังทำอะไรอยู่ก็เป็นส่วนหนึ่งให้จังหวัดเห็นความสำคัญว่าเรากำลังทำอะไรแล้วจะได้มาซึ่งเรื่องการอำนวยความสะดวกในการเก็บข้อมูล ส่วนการเก็บข้อมูลที่ไมครบถ้วนนั้นก็เข้าใจส่วนหนึ่งก็ขึ้นอยู่กับทางด้านผู้บังคับบัญชาครับ

สารวัตรวรา

คืออย่างนี้ครับผมคิดว่าถ้าเราทำวาระอุบัติเหตุเป็นวาระจังหวัดได้จะง่ายในการทำข้อมูลมากเพราะว่าท่านผู้ว่าฯ ต้องทราบวาระอุบัติเหตุในแต่ละพื้นที่มีอะไรบ้าง จะเป็นอย่างไร แล้วจังหวัดก็ต้องทำรายงานส่งแต่ละอำเภอแต่ละพื้นที่ก็ต้องทำรายงานส่ง ถ้าเป็นอย่างนั้นจะทำงานได้ง่ายมาก แล้วเราเองก็น่าจะได้ข้อมูลค่อนข้างที่จะครบ

อาจารย์วิวัฒน์

ในทางสภ.อ. เมืองท่านผู้การฯ ได้สั่งการเรียบร้อยแล้ว แล้วสภ.อ.แต่ละพื้นที่ก็น่าจะมีการเข้าไปหาท่านผู้การฯ แล้วพูดคุยในเรื่องนี้ แล้วส่วนในการทำหนังสือส่งต่อนั้นทางท่านวราจะเป็นคนประสานเรื่องการกรอกข้อมูลใช่ไหม

สารวัตรวรา

คือในส่วนหนึ่งก็มีการกรอกข้อมูลแล้วบ้างแต่ว่าไม่ค่อยจะละเอียดอย่างที่ท่านอาจารย์ให้ ผมก็พยายามคุยกับเขาให้ได้ข้อมูลมากที่สุดแต่ก็ได้ประมาณ 7-8 ข้อมูลเท่านั้นเอง คือถ้าให้ดีให้อาจารย์คุยกับท่านผู้ว่าฯ ครับให้ท่านผู้การสั่งเราก็จะถ่ายเอกสารแล้วเอาไปจ่ายตามโรงพักต่าง ๆ แล้วเก็บข้อมูลมาวิเคราะห์ซึ่งน่าจะง่าย

อาจารย์วิวัฒน์

คือวันนั้นเราทำหนังสือส่งไปทางท่านผู้ว่าฯ เรายังไม่ได้ตามว่าเรื่องไปถึงไหนนั้นก็ เป็น 2 อาทิตย์แล้วเหมือนกัน

สารวัตรวรา

คืออย่างนี้ครับหนังสือส่งจากที่นี้ถึงท่านผู้การฯ แล้ว รับแล้ว แล้วก็ตามอยู่กับเราแต่เขาเข้าใจผิดนึกว่าเราเป็นทีมเก็บข้อมูลซึ่งเก็บข้อมูลตามโรงพักต่าง ๆ แล้วก็ตอนนั้นเมื่อวานก็ตามอีกที ก็มีการพูดคุยแล้วก็เข้าใจตรงกันแล้ว ตอนนี้อาจจะสั่งการอย่างเดียวแต่ไม่แน่ใจว่าจะสั่งการอย่างไรคืออยากให้อาจารย์ได้ตามเรื่องนี้อีกทีว่าจะสั่งการอย่างไร

อาจารย์วิวัฒน์

คือในส่วนของการเข้าพบท่านผู้การฯ ท่านวราพอจะมีใครบอกผมสักคำไหมครับว่าท่านว่างเมื่อไรที่ผมจะเข้าพบได้ บอกผมมาแล้วผมจะทำตัวให้ว่างเวลานั้นแล้วผมจะเข้าไป คือสักครึ่ง - 1 ชั่วโมงก็ยังดีแล้วผมจะรับไป แล้วพูดคุยกับท่านว่าเรากำลังทำอะไรอยู่ ก็ขอบคุณมากนะครับ คือก็เข้าใจว่าในส่วนที่จะได้ข้อมูลมานี้คือมันไม่ค่อยจะง่ายนัก คือตอนแรกเราเรียนรู้แบบว่าเราต้องการข้อมูลไปเต็มที่เราต้องการอะไรบางอย่างในส่วนที่ท่านให้ได้ คือที่นี้ต้องขอให้ท่านวราช่วยประสานในการเข้าพบด้วย ในส่วนเรื่องของอุบัติเหตุตอนนี้คือสถิติตกอยู่ที่วันละคนที่สูญเสียชีวิตต่อการเกิดอุบัติเหตุซึ่งค่อนข้างที่จะสูง ที่นี้จากหน่วยงานอื่นที่เข้าร่วมการพูดคุยกับเรา

ครั้งนี้จากโรงพยาบาลกรุงเทพ หาดใหญ่, โรงพยาบาลศิริรินทร์ นะครับ ครั้งที่แล้วก็มานะครับ คือเรามีโรงพยาบาลใหญ่ทั้ง 3 โรงพยาบาลในการเข้าร่วมคือ เราทำหนังสือและส่งไปแรกมไป แล้วทั้ง 3 โรงพยาบาลนะครับ ในส่วนนี้มีขัดข้องติดขัดบ้างไหม

โรงพยาบาลหาดใหญ่

คือท่านผู้อำนวยการก็ได้มีการสั่งการข้อมูลเอามาให้น้องเขาแล้วนะค่ะ ก็เอามาให้แล้ว ท่านก็เห็นความสำคัญในส่วนนี้นะค่ะ

อาจารย์วิวัฒน์

ก็ต้องขอบพระคุณทางโรงพยาบาลนะครับ ส่วนทางศิริรินทร์

โรงพยาบาลศิริรินทร์

ท่านผู้อำนวยการก็เห็นด้วยและมีการสั่งการแล้วตอนนี้อยู่ในช่วงการเก็บข้อมูลใน แผนกฉุกเฉินนะค่ะ แต่บางครั้งก็อาจจะไม่หมดในแต่ละกรณีนะครับ

อาจารย์วิวัฒน์

ก็เข้าใจ ครับ ผมก็ใส่ทุกคอลัมน์เท่าที่เรายากจะได้แต่ถ้าท่านไม่มีข้อมูลก็ไม่ต้องใส่ลง ไปนะครับ วางไว้ก็ได้ครับวางไว้ดีกว่า โรงพยาบาลราชบุรียินดีครับ

โรงพยาบาลราชบุรี

คือในส่วนของโรงพยาบาลราชบุรีตอนนี้ท่านผู้อำนวยการก็มีการประสานให้แล้ว นะค่ะ แต่พอดีว่ามิงงานแล้วเอกสารต่าง ๆ ก็เพิ่งได้รับเมื่อสัปดาห์ที่แล้ว ก็ได้รับมอบหมายให้ แผนกฉุกเฉิน ก็มีน้องพรธิภาชนะค่ะรับผิดชอบตรงนี้โดยตรง ทำหน้าที่ประสานแล้วเก็บข้อมูล ตรงนี้แล้วคุยกับน้องจอยไว้แล้วว่าเก็บข้อมูลได้เมื่อไรก็จะแจ้งแล้วน้องเขาจะเข้าไปเอา ส่วนอุปสรรคก็คล้ายกับที่ศิริรินทร์นะค่ะ คือบางส่วนอ่านในรายละเอียดแล้วเราพยายามเก็บให้มากที่สุดแต่ไม่ทั้งหมดถ้าไม่ได้ก็คือขอโทษด้วยนะค่ะ

อาจารย์วิวัฒน์

ขอบคุณมากนะครับคือขอให้มีความกรุณาจากท่านนี้เราก็นิดีมากแล้ว จะครบไม่ ครบไม่เป็นไรครับ อย่างน้อยผมก็เห็นอนาคตว่าเราจะได้ข้อมูลที่ดีมาก ก็ขอขอบพระคุณท่าน ผู้อำนวยการทั้ง 3 โรงพยาบาลนะครับ แล้วขอบคุณท่านผู้แทนทุกท่านด้วย ส่วนหนึ่งผมเคยพูด ไปไม่ดีนะครับว่าโอกาสที่จะได้คงจะน้อยมาก แต่ตอนนี้คือผมได้รับโอกาสตรงนั้นมากมายกว่า โรงพยาบาลสงขลา นครินทร์ของผมอีก ผมยังไม่มีโอกาสได้พบท่านผู้อำนวยการมอ. เลย คือ ส่วนหนึ่งผมเข้าใจว่าโรงพยาบาลของเรามีภารกิจหลายอย่างทั้งในการสอน และการ

รักษาพยาบาล ที่นี้ในส่วนนี้อาจารย์ศักดิ์ชัยมีอะไรที่จะเสริมในด้านนี้ไหมครับ ครับในส่วน
ของแผนที่ตรงนี้คือผมจะสรุปว่าอย่างนี้ครับ ในส่วนของจังหวัดสงขลา ผมต้องผานให้มีการ
ประชุมระดับจังหวัดให้ได้ แล้วทุกท่านในที่นี้ผมขอเรียนเชิญไว้ล่วงหน้าด้วยนะครับ เพราะว่า
การประชุมครั้งนั้นจะให้จังหวัดรับทราบกิจกรรมที่เราทำที่เป็นประโยชน์ แล้วที่ 2 เราจะได้รับ
ข้อเสนอแนะในทางจังหวัดเองในการดำเนินการ เพราะว่าจะมีหลายหน่วยงานที่จะเข้าร่วม
ประชุมด้วย 3. คือเราน่าจะได้รับการรับการสนับสนุนในส่วนของจังหวัดด้วย แล้วจะทำให้การ
เก็บข้อมูลค่อนข้างที่จะสมบูรณ์ ที่นี้ท่านแขวงการทางฯ ท่านมาประชุมครั้งนี้ ท่านมีโอกาสได้
นำข้อมูลที่เป็นตัวจริงมาบ้างหรือเปล่าครับ เพราะว่าบางที่เจ้าหน้าที่ผมต้องแกะข้อมูลเนื่องจาก
การใส่กระดาษผิดนะครับ ท่านนำมาก็ขอบพระคุณมากครับ ที่นี้ทางส่วนอื่น เชียงตุงก็
ขอบพระคุณเพราะทุกครั้งไปเอาก็ท่านให้ความอำนวยความสะดวกก็ต้องขอบคุณครับ แล้ว
ที่นี้ทางโรงพยาบาลคือที่ให้เด็กไปรับข้อมูลจะปลอดภัยมากกว่าการส่งเมล คืออาจมีคนนำ
ข้อมูลไปใช้ไม่ได้แล้วท่านก็ไม่ต้องมาส่งท่านนั่นเอง

อาจารย์วิวัฒน์

ไม่ทราบทาง...มีอะไรแนะนำไหมครับ คือข้อมูลที่ได้มาส่วนหนึ่งก็มาจากทางเชียงตุง
เช่นกันถ้าอย่างนั้นก็ยังมีอีกเรื่องหนึ่งนะครับคือได้มีการพูดคุยก่อนหน้าที่เราจะเริ่มประชุมกันนะ
ครับ ก็ทราบว่านอกจากที่ผมควรจะพบท่านผู้การฯ แล้ว ผมก็น่าจะพบท่านสจ. สุเทพด้วยนะ
ครับ เพราะว่าท่านสุเทพท่านเป็นผู้บังคับบัญชาของศูนย์เรนทร ซึ่งเราเองตอนนี้อย่ายังไม่ได้รับ
ข้อมูลจากศูนย์ฯ เลย ซึ่งถ้าหากผมได้เข้าไปพูดคุยกับท่านเราก็คงจะได้รับข้อมูลส่วนหนึ่งจาก
ศูนย์เรนทรด้วย ผมก็ต้องจัดว่าไรดีของผมด้วยว่าต้องเข้าพบใครบ้างนะครับ ส่วนสุดท้ายต้อง
ขอบคุณคุณปรีชาที่ช่วยประสานให้ในระดับจังหวัดนะครับ ถ้ายังงี้ก็ตามที่ผมไม่ทราบว่าที่จะ
ประชุมจะแนะนำอะไรอีกบ้าง ในส่วนของผมมีแค่นี้แล้วเพราะว่าวันนี้ก็มีส่วนหน่วยงานที่ไม่
มาหลายหน่วยงานเหมือนกันส่วนใหญ่ก็ติดราชการ บางคนไปต่างจังหวัดนราธิวาสนะครับ
ส่วนทางท่านผู้อำนวยการศูนย์คอมพิวเตอร์สารสนเทศ กระทรวงคมนาคม ตอนนี้ท่านทวิรัฐยุโรปอยู่ คือ
ท่านไปอบรมนักบริหารระดับสูง ครับท่านเดชามีอะไรครับ

คุณเดชา แขวงการทางฯ

คือในส่วนของผมที่ผมจะประสานนั้นเดี๋ยวผมจะนำหนังสือเล่มนี้ไปให้ท่านวิจิตรได้อ่าน
ได้ดูด้วยนะครับ ส่วนหนึ่งก็คือท่านจะได้รู้ว่าขณะนี้เราทำอะไรแต่ที่ผมต้องการมากที่สุดคือ
อยากให้เรามีการประชุมแบบบูรณาการโดยเร็วที่สุด เพื่อนำทุกฝ่ายมาคุยร่วมกันมาดูปัญหา
ร่วมกันแล้วจะได้แยกแยะได้ในแต่ละส่วน

อาจารย์วิวัฒน์

ครับขอบคุณครับก็ไม่มีไรด้วย ส่วนหนึ่งผมก็ว่าผิดพลาดในส่วนนี้ด้วยคือส่งไปแล้ว
ไม่ได้ตาม ความผิดพลาดอยู่ที่เราส่วนหนึ่ง คือหลายท่านเคยบอกเราว่าทำไมไม่บอกแล้วทำไม

ไม่ถาม ส่วนหนึ่งจึงอยู่ที่เราด้วย เพราะนั่นเราจะเน้นเพิ่มมากขึ้น ผมขออนุญาตพูดตรงนี้จะจอยส่งแฟ้มสีให้ท่านวิจิตรแล้วตามว่าท่านได้รับเอกสารทุกหน้าไหม 2. ชัดเจนไหมนะ เพราะว่าบางที่เราส่งไปแล้วจะไม่ชัด แต่ผมจะสั่งเด็กไว้ว่าส่งแล้วโทรตามเลยนะแล้วต้องชัดเจนทุกหน้า ท่านอาจารย์ศักดิ์ชัยมีอะไรจะเพิ่มเติมอีกไหม

อาจารย์ศักดิ์ชัย

คือจริง ๆ แล้วผมก็พยายามที่จะหาที่ผมโพสต์ไว้แต่ไม่เจอ ก็ขอเล่าความคืบหน้าเรื่องของความร่วมมือการวิจัยจากเอเจีที่ผมเปิดเมื่อสักครู คือ Thailand Accident Research Center เป็นศูนย์ที่ทางสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชียจัดตั้งขึ้นมาจะครับ โดยมีวัตถุประสงค์ว่าเพื่อจะทำเป็นศูนย์ร่วมข้อมูลอุบัติเหตุระดับประเทศนะครับ แล้วก็ลักษณะงานวิจัยที่ทางศูนย์ได้ทำอยู่โครงการหนึ่งคือที่ท่านวิจิตรพูดไปแล้วนะครับคือเป็นโครงการที่คล้ายกับโครงการที่เราจะทำอยู่ แล้วเป็นโครงการที่มีการนำโรงพยาบาลขนาดใหญ่อยู่ในโครงการ คือนำระบบที่สมบูรณ์แล้วมาติดตั้งเพื่อที่จะเอาข้อมูลใส่เข้าไป ผมของเล่าแบบเร็ว ๆ นะครับ คือในส่วนนั้นเขาก็จะเป็นการเอาข้อมูลจากกรมทางหลวงส่วนหนึ่งแล้วก็จากผู้บาดเจ็บของทางโรงพยาบาลส่วนหนึ่งเพื่อที่จะเอาข้อมูลในสองส่วนนี้มารวมกันให้ได้ ในกรณีที่เป็นกรณีเดียวกัน ซึ่งจากการที่เราคุยกับพบว่ามีความยากลำบากในการทำข้อมูลเหล่านี้พอสมควร ก็คือต้องเอาออกมาทำกับมือคือดูว่าเป็นกรณีเดียวกันหรือป่าวถ้าใช่ก็อาจจะยุบรวมกัน แล้วก็ในการประชุมที่เราคุยคือข้อมูลอุบัติเหตุที่เราทำอยู่นี้ก็ที่ยังวนอยู่ในอ่าง 10 กว่าปีก็ยังไม่ได้ไหนก็ยังวนอยู่รอบ มีการตื่นตัวขึ้นมาระยะหนึ่งแล้วหลังจาก 2-3 ปีก็จะหายไปแล้วเราต้องมาเริ่มต้นกันใหม่ เพราะฉะนั้นครั้งนี้เราจึงมีความหวังว่าขอให้มันเป็นครั้งสุดท้ายเถอะที่เราจะมาทำ แล้วจะได้ยั่งยืนต่อไป ถามว่าเรามีความรู้ในเรื่องเกี่ยวกับการทำข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูลหรือไม่ ถามว่าการทำงานผ่านประสบการณ์มาใน 10 ปี ก็คงจะมีนะครับ แต่ขาดอยู่อย่างเดียวคือกลไกในการจัดเก็บข้อมูล แล้วก็รวบรวมข้อมูลเพื่อให้เป็นข้อมูลอันเดียวกันให้ได้ เท่าที่ได้พูดคุยเราก็คุยกันว่าพอจะมีระบบไหนใหม่ คือวิธีการไหนใหม่ที่เราจะทำให้ข้อมูลมันได้อย่างนั้น ก็มีผู้แทนคือท่านเป็นตำรวจนะแต่เหมือนท่านจะเป็นนักวิจัย ผมจำชื่อท่านไม่ได้แล้วคือความจริงแล้วจะมีวิธีที่ยั่งยืนที่สุดคือเราอาจจะใช้วิธียึดข้อมูล คือทำให้ข้อมูลมีความถูกต้องมีคุณภาพมากขึ้น อาจต้องมีการซื้อข้อมูล แต่ว่าด้วยความที่เราเป็นคนไทยนะครับพอมองจากไกล ๆ การซื้อข้อมูลก็อาจจะทำให้หลายคนสงสัยว่าทำไมต้องซื้อข้อมูลด้วยหรอ ก็ได้ทราบนะครับว่าในกรณีของบริษัทกลางรัฐบาลจ่ายค่าข้อมูลครับ นั่นเป็นเหตุผลหนึ่งว่าทำไมข้อมูลบริษัทกลางถึงได้ดี ครับก็เลยได้ทราบจากการประชุมวันนั้น ก็คือว่าในอนาคตจากที่ประชุมกลุ่มนั้นก็ได้มีมติว่าหลังจากที่ประชุมอุบัติเหตุแห่งชาติจบไปแล้ว 3 เดือนเราก็จะมาคุยกันอีกครั้งหนึ่งครับ เพื่อที่จะหาแนวทางที่ควรจะเป็นต่อไปในอนาคต สำหรับข้อฟีดแบ็กที่เอเจีทำขึ้นเขาเองก็พร้อมที่จะแบ่งเงินให้ทีมวิจัยของเราด้วยนะครับ จะเปิดเผย source code ทั้งหมด แล้วเราก็จะพัฒนาร่วมกันคือตอนแรกเราก็สงสัยว่าเราไม่ต้องทำวงล้อใหม่หรอ เราไม่ต้องทำต่อคือเราทำแค่นี้ไหนก็เปิดให้คนอื่นเขาทำต่อได้ ก็มีแค่นี้ครับที่นึกได้พอค้นหาเพิ่มไม่เจอ

อาจารย์วิวัฒน์

คืออย่างที่ว่าอาจารย์บอกว่าการประชุมครั้งนั้นเราไม่ต้องประดิษฐ์เรื่องกงล้อใหม่ ที่นี้ในอนาคตก็อาจจะต้องมีการซื้อขายข้อมูลกันซึ่งก็เป็นข้อมูลที่ดีมีคุณภาพ สมมติยกตัวอย่างในที่ประชุมที่นั้นะครับคือเรามาขอข้อมูลจากท่าน ซึ่งท่านเองก็มีจิตใจที่เสียสละมอบข้อมูลให้กับเราแล้วมาทำงานร่วมกันอย่างนี้ คือเมื่อเก็บมาแล้วผมคิดว่าถ้าเราไม่ได้ทำอะไรต่อผมก็ว่ามันก็ไม่ได้ประโยชน์อะไรมากมายนัก แต่ถ้าคิดว่าทำแล้ว เก็บแล้ว มีการทำต่อ ทำให้งานของเราก้าวหน้าดังที่เราตั้งใจ อันสุดท้ายก็คือว่าก่อนจบวันนี้ะครับ คือผมเรียนให้ที่ประชุมทราบนิดหนึ่งว่า การประชุมครั้งหน้าต่อไปที่มอ. ของเรา บางครั้งเราอาจไม่ใช้หอประชุมนี้ คือผมได้รับการติดต่อจากผู้ดูแลหลายครั้งที่เราประชุม แล้วจองล่วงหน้าเป็นเดือนก็ไม่ใช่ปัญหา แต่ว่าถ้าผู้บริหารนี้ต้องการใช้เราก็อาจไม่ได้ใช้ก็ต้องให้ห้องที่คับแคบว่านี้ แล้วอีกเรื่องหนึ่งคือเรื่องของความไม่สงบต่าง ๆ เจ้าหน้าที่ช่วงนี้เราอยู่ในสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัยเท่าไร คือหลายครั้งที่เขาเองก็กลัวจักเรา เขาเองก็กลัวว่าจะมีการแอบแฝงมาว่านะครับ แต่ผมก็ขออนุญาตพูดคือผมก็บอกเขาไปว่าที่ประชุมที่นี้คือเป็นท่านระดับสูงที่มาทำงานในโครงการฯ นี้ คือเขาก็ไม่ใช่ผมนะครับ เรื่องที่จะมาลอบวางระเบิดทำร้ายผู้บริหารนั้นเป็นไปได้ ที่พูดนะครับก็คือไม่ได้พูดให้ท่านเสียใจ แต่ก็คือเอามาเล่าต่อให้ท่านฟังก็คือท่านไม่ต้องตกใจนะครับ ถ้าเราจะเปลี่ยนห้องประชุมกัน ก็อยากจะเรียนท่านสามารถมาได้เลยนะครับ มาทานกาแฟแล้วนั่งคุยกันนะครับ

อาจารย์ศักดิ์ชัย

คือจริงเราย้ายไปห้องที่ศูนย์คอมฯ ก็ได้ นะครับ เพราะว่าเราก็คนไม่เยอะ เอาห้องที่มีขนาดนั่ง 15 คนก็น่าจะพอ ก็ที่โน้นก็ยังพอมีห้อง

อาจารย์วิวัฒน์

ครับ ๆ ผมดีใจมากเลยครับ ผมขอบพระคุณท่านมากเพราะอย่างพอบอกว่าเจ้าของที่แถวนี้เขาไม่ค่อยสบายใจแล้วที่เรามาจัดกันหลายครั้ง อาจารย์คิดว่าขอครั้งเดียวนี้ก็หลายครั้งแล้วนะ ท่านอาจารย์ศักดิ์ชัยซึ่งเป็นทางด้านของผู้อำนวยการสำนักคอมพิวเตอร์ด้วย ท่านก็เสนอห้องของท่านขึ้นมาสัจ. เองก็เสนอขึ้นมา เอาอย่างนี้ไหมครับเราจัดเวียนกันเลย เป็นลำดับขออาทิตย์นี้ก่อนแล้วต่อไปจัดที่สัจ. ไปสะดวกไหมครับ คือต้องไปจัดสงขลา แต่ยังไม่เอาที่ละท่านก่อนก็ได้ นะครับเอาอาทิตย์หน้าก่อน คือครบวงครั้งหน้าท่านไปที่ศูนย์คอมพิวเตอร์นะครับ ท่านอาจารย์ไม่ห่วงเรื่องความปลอดภัยนะครับ เพราะว่าที่นี้มีแต่ผู้ใหญ่ที่มีจิตใจห่วงให้สงขลาแต่ความปลอดภัยไม่ใช่ให้มอ. ไม่มีความปลอดภัยครับ

บันทึกการประชุม
โครงการพัฒนาระบบการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสงขลา
รายงานการประชุมครั้งที่ 6
20 กันยายน 2550
ห้องประชุม 2 ศาลากลางจังหวัดสงขลา

รองผู้ว่าราชการจ. สงขลา นายวิจิตร จันทรปาน

ทางจังหวัดสงขลาได้มีการตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกภัยบนท้องถนนมาตั้งแต่ปี 2546 นะครับ ซึ่งเรื่องนี้ก็เป็นนโยบายหลักของรัฐบาลในช่วงที่ผ่านมา ๗ คืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนถนนนั้นจะเกิดขึ้นมากมายในแต่ละปี โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลต่างๆก็มีการรณรงค์กันมาอย่างต่อเนื่อง ทั้งเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์เพื่อที่จะลดอัตราการตาย การบาดเจ็บมาตลอดนะครับแต่ถึงอย่างไรก็ตามแม้จะมีการรณรงค์ดีแค่ไหนแต่ผลก็ออกมาไม่ค่อยน่าพอใจเท่าที่ต้องการ ส่วนหนึ่งอาจมาจากพฤติกรรมคนขับขี่ของคนขับนะครับอย่างเช่น รถจักรยานยนต์มาตรการต่าง ๆ ก็ไม่ค่อยทำ และเรื่องของการไม่เคารพกฎจราจร ในส่วนของจ. สงขลาท่านตำรวจคงทราบดีว่ามีใบขับขี่ปลอมจำนวนมากนะครับมีการจับกุมกันมากมาย แล้วส่วนใหญ่เป็นใบขับขี่รถยนต์ตลอดชีพนะครับ ในส่วนหนึ่งก็ต้องฝากกับทางขนส่งจังหวัดสงขลาคือเท่าที่มีการสอบสวนเขาก็จะไปติดต่อกับหน้าม้าที่ทางขนส่งจังหวัดแต่ละรัฐเห็นเป็นใจด้วยหรือไม่ก็ไม่ทราบก็ต้องระวังเรื่องนี้ คนที่ไม่มีใบขับขี่ที่ออกมาจากทางราชการนี้คนพวกนี้ผมเชื่อว่าไม่มีความรู้เพียงพอทำให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นได้ง่าย ก็อยากจะฝากทางด้านของท่านผู้วิจัยไว้ด้วยว่าถ้าสมมติทราบในส่วนของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุแล้วก็ฝากเรื่องใบขับขี่ด้วยว่าผู้ที่เกิดอุบัติเหตุเป็นผู้ที่มีใบขับขี่ปลอมก็ร้าย ก็เท่ากับคนไม่มีใบขับขี่นะครับคนที่ใช้ใบขับขี่ปลอม ก็ต้องขอขอบคุณสถาบันวิจัยสุขภาพภาคใต้ที่ทำงานวิจัยนี้ก็เชื่อว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องน่าจะได้มีการนำข้อมูลเพื่อป้องกันและแก้ไขในเรื่องของอุบัติเหตุต่อไปนะครับ

(เลขาศูนย์ฯ แนะนำ แล้วส่งต่อให้อาจารย์วิวัฒน์)

นายวิวัฒน์ สุทธิวิภากร หัวหน้าโครงการ

(แนะนำตัวเอง อ.ศักดิ์ชัย และอ.พงศ์เทพ) คือตัวกระผม 3 คน โดยทางสวรส. ภาคใต้ได้มีโครงการหนึ่งที่จะเป็นประโยชน์ต่อสุขภาพของคนจังหวัดสงขลา ผมขออนุญาตเข้าไปในวาระนะครับ คือว่าอย่างนี้ครับในปี 2549 ตามเอกสารที่แจกไป ทางสวรส. ภาคใต้ท่านผู้อำนวยการก็มีแนวคิดให้ผมและอาจารย์ศักดิ์ชัย มีการทบทวนเบื้องต้นในเรื่องการจัดเก็บระบบของอุบัติเหตุในจังหวัดสงขลา คือจากการศึกษาครั้งนั้นคณะผู้ศึกษาก็ได้รับการสนับสนุนจากสำนักงานพัฒนาระบบข้อมูลสุขภาพจากกรุงเทพมหานครผ่านทางสวรส. ภาคใต้ ซึ่ง

อาจารย์พงศ์เทพได้ไปของบประมาณมากกลายเป็นโครงการการพัฒนาข้อมูลอุบัติเหตุจังหวัดสงขลา มีการดำเนินการมาตั้งแต่เดือนมีนาคมแต่ว่างบประมาณมาประมาณเดือนพฤษภาคมนะครับ เพราะฉะนั้นสิ้นสุดโครงการคือกลางปีหน้า ผมขออนุญาตเข้าไปที่เพาเวอร์พอยล์เกี่ยวกับระบบนี้ที่ทราบเรียน ผมขอใช้เวลาไม่มากนักนะครับคือระบบนี้มันเริ่มต้นที่การจัดเก็บข้อมูลมันมีปัญหา คือมันไม่เป็นเอกภาพเท่าไร คือทุกหน่วยงานมีทิศทางการดำเนินการที่เป็นประโยชน์ของตัวเอง เช่นทางโรงพยาบาล ดูแลเรื่องการบาดเจ็บ เป็นต้น คือเราจะไปดูอย่างที่ยกว่ามีเรื่องคนด้วย เพราะนั่นเลยคิดว่ามันมีปัญหาอย่างหนึ่งการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งมีการเก็บข้อมูล เพราะฉะนั้นต้องมีการทบทวนกันว่าการจัดเก็บอย่างไร อย่างสำนักงานตำรวจแห่งชาติเขามีการจัดเก็บข้อมูลอย่างไรเช่น แยกเป็นศูนย์วิทยุออกมา เป็น 191 แล้วก็สภ.อ. อันนี้จะไปเร็วเพราะครับคือทางเราได้มีการศึกษาว่าเขามีการจัดเก็บอย่างไร ไปเร็วหนึ่งชี้แจงว่าการจัดเก็บอย่างไรจากนั้นก็มีส่วนของหน่วยงานอื่น ๆ อันนี้เป็นแบบฟอร์มนะครับ นี่ก็ตัวอย่างการเก็บ คือหน่วยงานที่เก็บข้อมูลหน่วยงานหนึ่งคือของกรมทางหลวง คือแขวงทางฯ แล้วก็สำนักงานโยธาฯ มีการแจ้งแล้วเก็บจากเครือข่ายวิทยุนะครับ แล้วมีการเก็บข้อมูลในระบบคอมพิวเตอร์คือแบบ**แพรน** เป็นระบบกลางที่แขวงทางฯ บันทึกลงไปแล้ว ทางหลวงชนบทก็จะใช้แบบเดียวกัน ส่วนในกรุงเทพมหานครระบบ**แพรน**นี้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยก็จะบันทึกลงไปไหนด้วยนะครับ ข้อมูลก็จะเน้นเรื่องความเสียหายที่เกิดขึ้นบนเส้นทางหลวงต่าง ๆ ก็มีการรวบรวมข้อมูลแล้วใส่ในระบบตามตัวอย่าง ที่นี้การเข้าไปดูต้องมีรหัสเข้าไปก็เห็นว่าในการเก็บข้อมูลในส่วนที่ 2 จะเป็นอย่างไร ต่อไปเป็นศูนย์ ปก. [ศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเขต 12 สงขลา] ก็จะมีศูนย์แจ้งเหตุ แล้วก็เครือข่ายวิทยุ รถก็จะมีหมายเลขติดข้างรถนะครับ จะว่าไปแล้วก็คือว่าการบันทึกมีจำนวนมากแล้วละเอียดด้วยแต่มีข้อจำกัดว่าในปีหนึ่งมีช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ท่านจะรวบรวมการรายงานจากหลายพื้นที่มาให้ประชาชนรับทราบ แต่ในช่วงเวลาอื่นท่านจะมีข้อมูลในส่วนนี้น้อยลงนะครับคือถ้าไปดูในเว็บของท่านข้อมูลในส่วนนี้จะค่อนข้างนิ่ง แล้วก็ไปต่อหน่วยงานสสจ. ก็ขึ้นกับสาธารณสุขจังหวัดก็มีการจัดเก็บข้อมูลแต่เป็นภาพกว้างคือมีการบาดเจ็บและเสียชีวิตของคนทั้งจังหวัด คือเห็นภาพใหญ่ได้ แต่ไม่เห็นภาพละเอียดว่าเกิดขึ้นไปใคร ที่ไหนเวลาใด แล้วมีความเสียหายอย่างไร อีกหน่วยงานหนึ่งคือศูนย์เรนทร 1669 มีศูนย์กู้ชีพเรนทรตามจังหวัดแล้วก็ศูนย์กู้ชีพระดับประเทศนะครับ ก็จะมีการบันทึกข้อมูล โดยส่วนใหญ่เน้นเรื่องความรวดเร็ว แล้วก็ความสามารถที่ช่วยผู้ได้รับบาดเจ็บ คือดูว่าเมื่อได้รับแจ้งแล้ว ไปถึงแล้ว สามารถช่วยผู้ได้รับบาดเจ็บได้ในเวลาเท่าไร แล้วได้ในระดับไหนทั้งพื้นฐานและก้าวหน้า ส่วนระบบก็มีเหมือนกันแต่ว่าเข้ามาค่อนข้างยากนิดหน่อยคือผมก็ยังไม่สามารถที่จะขอเข้าข้อมูลด้วยตนเองได้นะครับ ต้องให้เจ้าหน้าที่เข้าให้ แล้วอีกหน่วยงานหนึ่งคือตำรวจทางหลวง ทำหน้าที่ส่วนใหญ่ก็มี มีการเก็บข้อมูลบาง ส่วนหนึ่งก็ได้รับความร่วมมือจากการเก็บข้อมูลอยู่บ้างก็ต้องขอขอบคุณ แต่ว่าส่วนหนึ่งขออนุญาตเรียนตรงนี้ว่าข้อมูลที่ได้รับจากตำรวจทางหลวงน้อยมากส่วนหนึ่งก็ถือเป็นเส้นทางที่รับผิดชอบเฉพาะทางแล้วก็ข้อมูลส่วนใหญ่จะเข้าซ้อนกับทางแขวงทางฯ เพราะเขาก็มีการดูแลตามเส้นทางเหมือนกัน ต่อไปคือทางมูลนิธิท่งเซียเซี่ยงตึ้ง

หาคือหน่วยนี้ทำทุกอย่างท่านเก็บข้อมูลได้ดีมาก แต่มีข้อจำกัดว่าข้อมูลส่วนใหญ่เป็นของพื้นที่อำเภอหาดใหญ่เท่านั้น แต่จังหวัดสงขลา มี 16 อำเภอ เพราะฉะนั้นอำเภออื่นก็ไม่มีข้อมูลหลังจากที่เราได้รับผิดชอบโครงการฯ นั้นครับ ผมมีการตั้งชื่อสั้นด้วย (SORTAMS) จะมีการนำข้อมูลนั้นมาเชื่อมโยงเพราะว่าแต่ละหน่วยงานเมื่อมีการจัดเก็บข้อมูลก็จะเป็นเพียงการส่งต่อไปยังหน่วยงานกลางของหน่วยงานนั้น ๆ ส่วนในเรื่องการเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานนั้นยังไม่มี คืออาจมีการส่งต่อบ้างแต่ว่ามันไม่มากนัก เพราะฉะนั้นเลยคิดเป็นโครงการว่าเราอาจจะตั้งเป็นสถานีการแล้วรวบรวมข้อมูล คือถ้าสามารถจัดการได้นี้จะเป็นโครงการแรกเลยนะครับ ส่วนเรื่องการพัฒนาจะเป็นจะทำอย่างไรที่จะพัฒนาให้มันสามารถเดินไปได้อันนี้ก็เป็นปัญหาแล้วไปสู่การทำงานคือเราก็เก็บข้อมูลในภาพรวมนะครับว่ามีอะไรบ้าง แต่ว่าจะมีปัญหาคือว่าเราไม่สามารถที่จะตรวจสอบข้อมูลว่ามันมีความซ้ำซ้อนกันได้ คือในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุได้รับการรายงานจากหน่วยงานเป็นอุบัติเหตุเดียวกันแต่เรียกชื่อต่างกัน เราจะต้องมาตรวจดูว่าใช่หรือไม่ว่าเป็นอุบัติเหตุเดียวกัน อย่างถนนอุทิศตัดเพชรเกษมอีกคนเรียกสะพานดำ ก็เรียกบ่อยละครับ ชื่อไม่เหมือนกันแต่ที่เดียวกันก็ต้องมีการตรวจสอบ แล้วที่นี้อีกอย่างหนึ่งที่เรากำลังมีการค้นกันต่อไปว่าทำอย่างไรเราจะมีระบบบันทึกเลขหมายประจำตัวประชาชนของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บ คือเพราะว่าอย่างน้อยได้หมายเลข 13 หลักเวลาเรียกมาแล้วปรากฏว่าเกิดในเวลาใกล้เคียงกันสถานที่เดียวกันก็อาจเป็นอุบัติเหตุเดียวกัน ปัจจุบันมีเพียงบางหน่วยงานเท่านั้นที่จะบันทึกแล้วต้องลงเข้าไปดูในรายละเอียด ที่สำคัญต้องรู้จักพื้นที่ด้วยจึงจะสามารถตรวจสอบได้เป็นอย่างดี แล้วที่นี้อีกอย่างหนึ่งคือเราสามารถได้ภาพรวมทั้งจังหวัดเนื่องจากว่าหน่วยงานแต่ละหน่วยงานเกี่ยวข้อง ถ้าอันไหนมันมีมากกว่าก็แสดงว่ามีมากกว่าที่หน่วยงานนั้นเก็บ อย่างแขวงทางฯ มีตัวเลขอีก ตำรวจทางหลวงมีตัวเลขขาย แต่ตัวเลขนั้นมากกว่า ก็แสดงว่ามีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมากกว่าที่แขวงทางฯ บอก เพราะปัจจุบันตัวเลขอุบัติเหตุนี้มีค่อนข้างน้อยไปคือไม่ได้รวมทุกหน่วยงานเข้ามาด้วยกัน เราก็ศึกษาเรื่องเครื่องมือว่ามีการเก็บข้อมูลแล้วเราจะเอาข้อมูลเข้าระบบสารสนเทศอย่างไรเพื่อวิเคราะห์และสังเคราะห์เพื่อใช้งานแล้วลดเรื่องของอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น เอมผมไม่ทราบว่าเป็นส่วนนี้เป็นรายละเอียดนะครับ ก็คือว่าเพื่อที่เราจะมีระบบการเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานแล้วมีการส่งข้อมูลระหว่างศูนย์เพื่อใช้ประโยชน์ในจังหวัดสงขลา เพื่อวางแผนแล้วก็พัฒนาระบบป้องกันและลดอุบัติเหตุมีระบบกลไกต่อเนื่องในการจัดการข้อมูล รายละเอียดกิจกรรมก็มีการจัดประชุมคณะผู้ดำเนินการและผู้ที่เกี่ยวข้อง เราจัดไปแล้ว 5 ครั้งครั้งนี้เป็นครั้งที่ 6 ค่อนข้างที่สำคัญเพราะว่ามีการประชุมร่วมกับจังหวัด แล้วในส่วนของผู้ที่มาที่นี่ก็มีมากมายในส่วนที่เข้ามาช่วยเหลือ อย่างในส่วนของวิทยุนี้เมื่อวันจันทร์ที่ผ่านมาผมได้ไปที่วิทยุขอ. แล้วก็ได้ออกโอกาสครั้งแรกในช่วงเวลา 13.00-13.30 น. คือว่าออกอากาศทุกวันจันทร์ที่ 2 ของเดือนต่อไป อาทิตย์หน้าก็คงต้องไปแจ้งที่วิทยุด้วย อาจต้องไปรายงานให้ประชาชนในพื้นที่จังหวัดสงขลาทราบว่าได้มาแล้วมีการตอบรับได้อย่างไร ส่วนที่ได้รับการแก้ไขคือ ในส่วนของอาจารย์ศักดิ์ชัยนี้ท่านจะมีว่าท่านทำการพัฒนาเช่นไร ในส่วนของเอกสารก็มีก็ไล่ไป ระบบนี้เรียก จีไอเอส มีการนำมาใช้ค่อนข้างเยอะแต่ไม่มีการรับรองมาตรฐานในทางบกเท่าไร ก็เป็นตัวอย่างของต่างประเทศนะครับ ระบบการใช้ต่าง ๆ นี่คือสหราชอาณาจักร

อาณัติจรรยาครั้น ปัญหาอย่างหนึ่งของเราคือตำแหน่งที่ชัดกว่านี้คือแขวงทางฯ นี่ชัดเจนว่าที่ไหน แต่บางโรงพยาบาลนี่ไม่ได้นะครั้น คืออย่างสงขลา นครินทร์นี่ ข้อมูลผมได้ไฟเขียวมาแล้วจากทางผู้อำนวยการ อันนี้เป็นตัวอย่างไปที่นี้ในประเทศไทยเราใช้ระบบนี้ค่อนข้างจะแพร่หลาย แต่ไม่มีหน่วยงานไหนที่รับผิดชอบอย่างจริงจัง คือในส่วนนี้เราพยายามที่จะหามาแล้วในที่ต่างๆ เท่าที่เราจะหาได้แล้วส่วนหนึ่งเราก็จัดซื้อไปด้วย ซึ่งการประชุมครั้งนี้ในวาระถัดไปเราก็น่าจะได้มีมติว่าเราจะนำ....(แผนที่ทางอากาศ) ว่าไปใช้ได้ยังไง คือก็พอจะทราบมาว่าก็มีหลายหน่วยงานที่ใช้ตัวนี้อยู่ครั้น อันนี้เป็นการพัฒนาจีไอเอสของนักศึกษาปริญญาโทที่นี้ครั้น นี่ก็ตัวอย่าง ก็คิดว่าคงจะรายงานเท่านี้ก่อนครั้น ขออนุญาตส่วนนี้เท่านี้ก่อนครั้น

อาจารย์ศักดิ์ชัย

อย่างที่อาจารย์วิวัฒน์ได้กล่าววัตถุประสงค์หลักของโครงการฯ นี่คือการรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในจังหวัดสงขลาเพื่อมาวิเคราะห์รวมกัน ซึ่งเครื่องมือที่จะช่วยคือระบบจีไอเอส ซึ่งหน่วยงานราชการหลายหน่วยงานเลยมีการนำมาใช้ ที่เห็นในจอคือเส้นทางทั้งหมดในจังหวัดสงขลาได้ข้อมูลมาจากศูนย์ทรัพยากรธรรมชาติจังหวัดสงขลา แต่เป็นข้อมูลเก่าครั้นหลายปีแล้ว เส้นเล็ก ๆ ที่เห็นคือเส้นทางทั้งหมดในจังหวัดสงขลา ซึ่งถ้าเราได้ข้อมูลอุบัติเหตุทั้งหมดของแต่ละหน่วยงานมีก็จะนำมาลงในระบบนี้แล้วคุณสมบัติของระบบมันก็จะบอกว่าส่วนไหนมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยมาก ยกตัวอย่างที่ อ. หาดใหญ่ นี่เป็นภาพเมืองหาดใหญ่ครั้น ผมได้ลองทำการวิเคราะห์ตั้งแต่ 2547-2550 นี่เฉพาะข้อมูลจากมูลนิธิท่งเซียเซี่ยงตึ้งครั้น สีแดงแปลว่ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้นมากกว่า 10 ครั้งขึ้นไป สีเหลือง 10 ครั้ง สีเขียว 5 ครั้ง ถ้าไม่มีสีก็อาจไม่เกิดครั้น ซึ่งถ้าดูถนนเกือบทุกเส้นของอ. หาดใหญ่ก็เกิดอุบัติเหตุหมดแล้วครั้นครั้นมีน้อยมากที่ไม่เคยเกิด อาจเป็น 70-80 เปอร์เซ็นต์ซึ่งดูได้จากเส้นสีแดงครั้นนี่ก็ถือว่าเป็นบริเวณที่ค่อนข้างมีอุบัติเหตุบ่อย ซึ่งจากเครื่องมืออันนี้ถ้าเรามองเห็นภาพแล้วเราสามารถที่จะหามาตรการป้องกันอุบัติเหตุได้ก่อน อย่างจุดสี่แยกสะพานดำเกิดอุบัติเหตุบ่อยมาก นี่ก็ตัวอย่างที่เราหาข้อมูลที่ได้มาทำการวิเคราะห์ด้วยระบบนี้ ซึ่งเมื่อเราได้ข้อมูลแล้วก็จะสามารถวิเคราะห์ได้ง่ายขึ้นแต่ขณะนี้เรามีเฉพาะของหาดใหญ่ ซึ่งความจริงแล้วเรายังมีเส้นทางของสงขลาด้วยอยู่บริเวณนี้ครั้น นี่เกาะยอครั้น นี่สะพานติณฯ ในส่วนที่ผมจะนำเสนออีกมีเท่านี้ครั้น

อาจารย์วิวัฒน์

ผมขอเพิ่มเติมว่า คือโดยสรุปเราแจ้งที่ไปที่ไปว่าเราทำโครงการฯ นี้ได้อย่างไร แล้วเราจะไปอย่างไร เรามีการประชุมมาแล้ว 5 ครั้งได้ข้อมูลจากหลายฝ่าย ทั้งโรงพยาบาล มูลนิธิจากศูนย์เรนทร แต่ต่อไปเราได้ข้อมูลจากโรงพยาบาลอีก 3 แห่ง ทั้งราชภัฏยินดี กรุงเทพ และศิรินครินทร์ นอกจากนี้ผมยังได้ติดต่อบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถแต่ก็มีข้อติดขัดอีกนิดหน่อย แล้วเราก็คิดว่ายังมีอีกหลายหน่วยงานโดยทั่วไปการเก็บข้อมูลก็ติดอยู่ ส่วนหนึ่งต้องอาศัยการประสานงานด้วยซึ่งความจริงแล้วเราอยากทำข้อมูลทั้งจังหวัด อย่างเทศบาลนครสงขลา

กำลังหาข้อมูลอยู่ แต่อย่างไรก็ตามอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเราพยายามจะใส่ในถนนเส้นทางหลวงนะ ครับ แต่ทั้งนี้ต้องขอขอบคุณความร่วมมือจากทางจังหวัดด้วย ที่นี้ขออนุญาตในการนำเสนอใน ส่วนของความเป็นมาและความคืบหน้าครับ

อาจารย์พงศ์เทพ

ในส่วนที่อาจารย์นำเสนอจะเห็นภาพว่าตรงไหนเกิดอุบัติเหตุบ้าง แต่จะมีทีมที่ทำหน้าที่ วิเคราะห์สังเคราะห์ด้วยว่าทำไมจึงเกิดอุบัติเหตุบ่อย มีการวิเคราะห์ในเชิงวิชาการด้วยเพื่อทำ การป้องกันอุบัติเหตุครั้งต่อไป

รองผู้ว่าราชการจ. สงขลา

ผมคิดว่าแบบฟอร์มที่จะมีการเก็บข้อมูลควรเป็นแบบฟอร์มกลางที่จะสามารถใส่ข้อมูล ร่วมกันได้ ส่วนในเรื่องหมายเลขประจำตัวประชาชน 13 หลัก บางครั้งผมว่ามันไม่สามารถที่จะ แทรกทันทีทันใดหรือเก็บได้เลยเพราะว่าเขาอาจไม่พกมา แต่สิ่งที่เก็บได้เลยคือวันเวลา ที่ ชัดเจน คือข้อมูลตรงนั้นถ้าสามารถเก็บได้ชัดเจนมันจะไม่ซ้ำซ้อน คือถ้าเกิดในเวลาเดียวกันจะ อนุมานได้ว่าเป็นอุบัติเหตุรายเดียวกันอันนี้เป็นข้อสังเกตนะครับในการระบุวันเวลาที่ชัดเจน แล้วพอได้ข้อมูลมาแล้วอย่างอาจารย์พงศ์เทพบอกคือต้องมีการวิเคราะห์หาสาเหตุว่าสาเหตุการ เกิดอุบัติเหตุขึ้นเกิดเพราะอะไรกันแน่แล้วก็หาทางแก้ไขด้วยอันนี้คือการป้องกัน อย่างไรก็ตาม เรื่องของข้อมูลถ้าได้ข้อมูลที่ถูกต้องครบถ้วนก็จะสามารถนำไปแก้ปัญหาได้ค่อนข้างจะชัดเจน คือผมว่ามันจะมีแบบที่เป็นกลางคือทุกหน่วยงานใช้ร่วมกันได้ รายงานมาที่ไหนอย่างไร อย่าง ศูนย์มอ. ที่จะมีการตั้งขึ้นมา แต่ที่จังหวัดเองก็มีศูนย์อยู่คือ งานป้องกันภัยฯ อันนี้เป็นส่วนของ ราชการล้วน ๆ ที่ต้องมีการรายงานในช่วงเทศกาลเพราะฉะนั้นทั้ง 2 ส่วนนี้ทำอย่างไรจะมีการ ประสานเชื่อมต่อกันได้ แล้วควรจะมีการประสานเชื่อมต่อกันด้วย ทางศูนย์ของมอ. นี่ผมเข้าใจ ว่าน่าจะมีการวิเคราะห์อย่างเดียวแต่ไม่มีการรายงานต่อใช้ใหม่ครับ แต่ศูนย์ของจังหวัดพอรับ ตัวเลขมาจากหน่วยงานต่าง ๆ แล้วเขาต้องมีการส่งรายงานไปทางศูนย์ของกระทรวงมหาดไทย ดังนั้นการเชื่อมต่อตรงนี้จะเชื่อมต่ออย่างไรคืออาจไปเพิ่มภาระของพนักงานมากขึ้น

อาจารย์วิวัฒน์

ขอบคุณท่านรองผู้ว่าที่ให้ข้อคิดมาแต่ผมขออนุญาตชี้แจงเพิ่มเติมเล็กน้อยคือเรื่อง แบบฟอร์ม สุดท้ายเราต้องมีแบบฟอร์มที่ชัดเจนออกมาแต่ว่าตอนนี้ยังอยู่ในช่วงของการ ถกเถียงกันว่าจะมีแบบฟอร์มหรือไม่เพราะอาจเป็นการเพิ่มภาระของคนทำงานได้ มีการ พุดคุยกับแหล่งทุนเขาบอกว่ามันเป็นไปไม่ได้เพราะว่าอาจเป็นการเพิ่มภาระแล้วอาจไม่มีใคร อยากทำ แต่ทั้งนี้สามารถทำได้เลยคือการขอข้อมูลเฉพาะที่เขามีแล้วส่งมาให้เราได้เลยยกเว้น ทางตำรวจนะครับ ที่ทางเราทำได้แบบฟอร์มขึ้นมาแล้วส่งให้พิจารณาเพื่อให้ท่านเอาไปช่วย ดำเนินการ คือผมเชื่อว่าสุดท้ายเราจะมีแบบฟอร์มกลางครับ แล้วเรื่องที่ 2 เรื่องการวิเคราะห์ ข้อมูลคือที่ท่านว่าสุดท้ายต้องมีการวิเคราะห์ข้อมูลแต่จะสามารถทำได้คือเราต้องมีข้อมูลที่

ครบถ้วน อย่างสมมติแอลกอฮอล์คืออย่างที่บอกว่าดื่มแล้วเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเพราะว่า เวลาเกิดอุบัติเหตุจะบอกว่าขับรถเร็ว แต่จะไม่มีการบอกว่าเป็นมาจากแอลกอฮอล์ แต่เราก็จะพยายามในการวิเคราะห์หาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่นั้นมาจากอะไร ส่วนในเรื่องของ ศูนย์กลางขณะนี้ผมคิดว่าศูนย์กลางนั้นคงยังเป็นที่ทางมอ. เพราะยังพร้อมที่จะรับข้อมูล เพราะว่าเรายังพยายามให้หน่วยงานต่าง ๆ ส่งข้อมูลให้เรา ซึ่งเราก็ยังมีการประสานเพิ่มเติม ในเรื่องที่ทีมงานวิเคราะห์สังเคราะห์ได้แล้วจะอย่างไรกับข้อมูล คือ 1. ส่งกลับคืนไปให้ หน่วยงานทั้งหลายที่ส่งให้เราเพื่อให้เห็นภาพของเขาเองและเห็นภาพของหน่วยงานอื่น อย่างที่ 2. คือส่งให้ประชาชนเพราะว่าเรามีสื่อวิทยุและสิ่งพิมพ์อยู่ในโครงการฯ นี้ด้วย คืออยากให้ ประชาชนรู้ว่าถนนเส้นไหนเกิดอุบัติเหตุบ่อยแล้วเกิดเพราะอะไร แล้วจังหวัดกำลังประสาน ทำงานแก้ปัญหาอย่างไร ขออนุญาตในการเรียนชี้แจงครับ ส่วนต่อไปของ ปก. ครับ

ศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเขต 12 สงขลา (ปก.)

ในส่วนของปก. นะครับ จะมีการรายงานในช่วงเทศกาล ซึ่งแบบฟอร์มที่ปก. กำหนดไว้ ก็ละเอียดพอสมควรเช่นจุดพิกัดนะครับ การรายงานนี้เราจะมีบอกหมดนะครับว่าเกิดใน กิโลเมตรที่เท่าไร คือเกิดอุบัติเหตุแล้วมีการบาดเจ็บหรือเสียชีวิต คือจะมีจุดตรวจ แต่อยู่ที่ผู้ ปฏิบัติว่าจะทำตามนั้นไหม ส่วนในเรื่องเลข 13 หลักมันก็มีหมดนะครับแต่อยู่ที่ว่าเขาจะใส่ไหม

อาจารย์วิวัฒน์

ส่วนใหญ่ปก. จะทำในช่วง 7 วันอันตราย 10 วันอันตราย แต่ถ้าเป็น 365 วันอันตราย ปก. ทำได้ดีมากกว่านะครับ

ผู้หญิงเสื้อตัวในสีฟ้า เสื้อสูตรดำ

คิดว่าโครงการฯ ของอาจารย์เน้นการนำข้อมูลมาใช้จะแค่ถ้าทุกหน่วยเก็บข้อมูลแล้วเอา ไปร่วมที่ศูนย์จังหวัด อย่างสาธารณสุขเราทำเรื่องสุขภาพเราจึงอยากรู้เรื่องพฤติกรรม เช่นเดียวกับ ทางตำรวจ เช่นเดียวกับแขวงฯ หรือขนส่ง เส้นไหนที่ไม่มีความปลอดภัยเราก็จะได้ ดำเนินการแก้ไข ตรงนี้มันรวมถึงท้องถิ่นด้วยนะค่ะ เพราะฉะนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่อยากได้ ข้อมูลนี้ คืออยากได้ข้อมูลในภาพรวมมาก คืออย่างไรเราจะได้ข้อมูลจากหน่วยงานต่าง ๆ แล้วสามารถนำมาทำได้

รองผู้ว่าราชการจ. สงขลา

อย่างของจราจรที่เขาจะมี **มาตร 5 ตัว** คืออะไรแล้วนั้นผมจำไม่ได้ แต่ว่าเมื่อได้ข้อมูล ตรงนี้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเขาก็จะรู้แล้วว่าเขาจะต้องดำเนินการอย่างไร ตอนนี้ 5 อี อาจเพิ่ม เป็น 7 อีได้ คือผมคิดว่าน่าจะมีประโยชน์นะครับในการนำไปใช้ อย่างเรื่องการขับรถเร็วจราจร คงต้องตั้งด่านตรวจมากขึ้น ไม่สวมหมวกกันน็อคก็ต้องมีการจับหรือว่าตรวจมากขึ้น คือผมคิด

ว่าข้อมูลต่าง ๆ ที่ได้มาจะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานอื่นด้วย แต่คุณต้องวิเคราะห์ให้ได้ว่าในอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นมาจากสาเหตุอะไร แล้วต้องเป็นภาระของใครที่ต้องรับผิดชอบนะครับ

ผู้หญิงเสื้อตัวในสีส้ม เสื้อสูตรสีดำ

(แนะนำว่าตนเองมาจากหน่วยงานอะไรสักอย่างที่เกี่ยวข้องกับเรื่องป้องกันอุบัติเหตุของ รพ. สงขลา) จริง ๆ แล้วอยู่ข้างหลังก็ทำอยู่ตลอดนะค่ะ คือเรามีเครือข่ายรณรงค์อุบัติเหตุหลังเกิดตอนนี้เรามีสมาชิกอยู่ 70 กว่าคนแล้วค่ะ ที่เข้ามาช่วยเหตุผลคือว่าเขาจะมาแล้วมาอีกจนพยาบาลค่อนข้างจะจำหน้าได้ แล้วเราก็พยายามเก็บตัวอย่างแอลกอฮอล์ให้อาจารย์ด้วยนะค่ะ รายละเอียดค่อนข้างที่มากแล้วก็เกี่ยวกับโรคด้วย เพราะว่าคนไข้ที่มาค่อนข้างมีปัญหาเรื่องศีรษะ ก็ต้องดูว่ากลุ่มไหนได้รับผลกระทบอุบัติเหตุมากที่สุด ส่วนเรื่องการรณรงค์เราทำมาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2544 มีการรณรงค์ผ่านทางวิทยุด้วย ล่าสุดผลกระทบที่เกิดจากผู้ป่วยและครอบครัวคือให้เขาไปพูดในรายการวิทยุว่าเขาได้รับผลกระทบอย่างไร แล้วนี่ส่วนหนึ่งที่ยอยากจะเสนอคือส่วนใหญ่อุบัติเหตุจะเกิดกับรถจักรยานยนต์ซึ่งมีการชน 3-4-5 ค่อนข้างที่มาก

ผู้หญิงเสื้อตัวในสีส้ม เสื้อสูตรสีดำ

บางคนนั้นแม่ขับ ไปจ่ายตลาด มือหนึ่งหิ้วถุงอีกมือหนึ่งอุ้มลูกนะค่ะขับรถ ต้องขอภัยด้วยนะค่ะถ้าเกี่ยวข้องกับใคร แล้วหมวกกันน็อคสงขลาใส่มากที่สุดมากกว่าจังหวัดอื่นนะค่ะ แต่ว่าเฉพาะถนนสายหลักเท่านั้นถ้าเข้าไปตรอกซอยเมื่อไหร่ รับรองถอดหมวกออกกันทันทีค่ะ ส่วนกลุ่มที่เจอมากที่สุดคือกลุ่มอายุ 14 - 29 ปี แล้วส่วนเรื่องของถนนก็เคยเจอนะค่ะอย่างถนนลพบุรีราเมศมีต้นกระถินเทพาซึ่งปีนต้นไม้ที่ไม่มีรากแก้ว จากบ้านคลองวงศ์ไปจนถึงสะพานอมรินทร์ตรงนั้นมีต้นไม้ล้ม 4 ต้น หนูเคยเจอแล้วตรงหน้าใกล้มีสียกลางลมพัดแล้วต้นไม้ล้ม คนใช้ก็เคยเจอแบบนี้หลบไม่ได้ก็ต้องชน ชนเบา ๆ ก็มีหนักก็มี นี่คือตัวอย่างที่มีต้นไม้อยู่ข้างหน้าที่อาจเป็นสาเหตุแล้วมีคนใช้เสียชีวิต แล้วอย่างนี้จึงให้ความยินดีที่จะช่วยเหลือในทุกเรื่องนะค่ะ

รองผู้ว่าราชการจ. สงขลา

คงเป็นอีกสาเหตุหนึ่งนะค่ะรับแขวงการทางฯ ระบุไปแล้วตรงนี้ เพราะว่าช่วงฤดูฝนช่วงลมแรงผมก็เจอมาต้นไม้ล้มแล้วขวางถนน ก็ต้องดูว่าจะมีการตัดยอดอย่างไรไม่ให้ก้านมันล้มมากนัก ไม่ให้มันโค่นล้มได้ง่าย

แขวงการทางฯ

คือบางทีก็ต้องขอโทษด้วยที่สวนทางกัน คือบางที่เราปลูกต้นไม้เยอะ แทนที่จะเป็นผลดีกลับเป็นผลร้าย ในเรื่องต้นไม้เราก็มีนโยบายหลายครั้งว่าต้องตัดแต่ง ยกตัวอย่างสายจะนะไปปัตตานี คือเราได้รับการร้องเรียนจากประชาชนแถวนั้นว่าตัดไม้ทำลายป่านะค่ะ ส่วนกระถิน

เท่าเราตั้งไว้ว่าจะไปตัดให้ประมาณ 6 เมตร ซึ่งคิดว่าน่าจะบรรเทาเรื่องแรงลมได้แต่ทั้งนี้ต้องใช้เวลาบ้างเพราะว่าทั้งสายค่อนข้างยาวแต่อย่างไรจะรับไว้จะครับ ส่วนเรื่องการรายงานเรามี 2 แบบคือแบบที่ทำอยู่กับแบบรายงานวิทยุแต่ถ้ามีแบบฟอร์มกลางก็ยินดีครับ

รองผู้ว่าราชการจ. สงขลา

ในส่วนของการพิจารณาผมคิดว่าไม่น่าจะมีปัญหา เพราะว่าแบบรายงานค่อนข้างจะมีข้อมูลที่พร้อมและละเอียดที่ น่าจะใช้ประโยชน์ได้หลาย ๆ ฝ่าย แต่ทางด้านมูลนิธิฯ และหน่วยงานเอกชนมีการรายงานหรือเปล่า ถ้าไม่มีอาจมีการอิงแบบราชการได้เพราะว่าถ้าไม่มีนี้ค่อนข้างจะลำบาก

อาจารย์วิวัฒน์

ขออนุญาตให้ท่านประธานดูแบบฟอร์ม คือเราทราบว่าถ้าเราไม่ทำแบบฟอร์มเราก็พยายามพัฒนาคือให้นักศึกษาเข้าไปประสานด้วยว่าข้อมูลไหนสามารถที่จะประสานได้ ส่วนไหนไม่ได้ไม่เป็นไร นี่ก็ได้นำมาแล้วส่วนหนึ่งอาจจะคล้ายกับส-302 แต่ว่าบางหน่วยงานไม่สามารถบรรจุลงไปได้ยกตัวอย่างโรงพยาบาลมอ. ผมยังทราบเลยว่าเกิดที่ไหนเวลาเท่าไร แล้วเรื่องเวลาผมพบว่า หน่วยงานที่รายงานไม่ตรงกันก็มีเหมือนกันครับ บางหน่วยงานเลย 5 ทุ่มขึ้นไปหน่วยงานไหนตรงจะใส่เป็นอีกวันหนึ่ง แต่ก็ไม่ใช่ใครครับส่วนนี้เป็นรายละเอียดเล็ก ๆ แต่ว่าเราจะทำอย่างไรให้มันจับคู่กันได้ โดยปัจจุบันเราให้คนเป็นส่วนมากกว่าคอมพิวเตอร์ อย่างตำรวจจราจรนี้เก่งกว่าคอมพิวเตอร์มากสามารถรู้ว่ถนนสายนี้รถกำลังจะหมด แต่คอมพิวเตอร์ต้องประมวลผลนาน แล้วอีกอย่างคือเราเป็นไปไม่ได้ที่จะให้ตำรวจจราจรมาอยู่ประจำในทุกแยก เช่นกันเราก็ไม่สามารถที่จะให้คนมาเก็บข้อมูลตรงนี้ได้ตลอดเมื่อไร เพราะฉะนั้นผมเลยคิดว่าการนำเลข 13 หลักมาใช้จะมีส่วนช่วยให้สะดวกได้อย่างหนึ่ง แล้วต้องขอภัยด้วยครับที่ไม่ได้นำแบบฟอร์มขึ้นหน้าจอ ขอขอบคุณครับ

อาจารย์พงศ์เทพ

ขออนุญาตครับคือเรื่องนี้อาจารย์วิวัฒน์กับทีมจะไม่สามารถทำการวิเคราะห์ข้อมูลได้เลย ถ้าไม่มีข้อมูลมาจากแต่ละแห่งครับ ในระยะต้นเราเองเราอยากจะได้ข้อมูลที่มีอยู่ทุกแหล่งข้อมูลมีอยู่ไม่ว่าจะรายงานในรูปแบบใดส่งให้อาจารย์วิวัฒน์ คือเพื่อที่เราจะส่งกลับไปให้ด้วย เริ่มต้นต้องขอความร่วมมือว่าจะมีวิธีการอย่างไรในการเชื่อมต่อข้อมูลกัน อย่างตำรวจจะมีวิธีการอะไรที่ทำการเชื่อมโยงกัน อย่างส่งแบบฟอร์มไปแล้วก็อยู่ที่ทางตำรวจว่าจะส่งข้อมูลให้เราได้หรือเปล่า จะให้ในระยะเวลา 1 อาทิตย์ 2 อาทิตย์อะไรอย่างนี้นะครับ

รองผู้ว่าราชการจ. สงขลา

แล้วการส่งข้อมูลให้ทางมอ. ต้องส่งในระยะเวลาตลอดไปหรือเปล่าครับ เพราะว่าของปภ. เฉพาะช่วงเทศกาลเท่านั้นเอง ซึ่งถ้าเป็นอย่างนี้ต้องตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ชัดเจนว่าเท่าไร

อาจารย์วิวัฒน์

คือที่ผ่านมาเรามีหลายรูปแบบเพราะว่ากำหนดเป็นระยะเวลาที่ตายตัวอาจจะทำให้บางหน่วยงานลำบากเป็นการเพิ่มภาระ ที่ผ่านมารายการยื่นค่อนข้างที่จะมาก อย่างสมมุติของทางด้านแขวงทางฯ เมื่อท่านได้รับข้อมูลมาผ่านจากทางวิทยุท่านก็จะมีการส่งแฟกส์มาให้ผมโดยทันที แล้วอย่างมีการประชุมประจำเดือนท่านก็จะนำเอกสารตัวจริงให้เรามาด้วย เพราะฉะนั้นเมื่อผมได้รับแฟกส์แล้วก็จะลงข้อมูลทันที แต่บางหน่วยงานจะส่งมาในอีกลักษณะหนึ่งซึ่งก็ไม่ซ้ำเกินไป ถ้าได้ทุกเดือนก็จะเป็นลักษณะดีแต่ถ้าได้ในทุกวันเป็นอะไรที่ผมว่าดีมาก แต่ถ้ากำหนดอาจเป็นทุกครึ่งเดือนทุกอาทิตย์ก็ได้ แต่ตอนนี้ผมตั้งวาระไว้ว่าผมยังได้ข้อมูลไม่ครบในบางหน่วยงานคือบางหน่วยงานที่ผมยังไม่ได้ข้อมูลอย่างสภ.อ. ทั้ง 16 อำเภอ ซึ่งผมคิดว่าเป็นตัวแทนเก็บข้อมูลอุบัติเหตุได้ดีที่สุด ผมได้ร่วมกับท่านวรทำแบบฟอร์มนี้แล้วร่วมกับหน่วยเหนือแต่ผมยังไม่ได้รับข้อมูลตรงนี้ ซึ่งผมไม่ทราบว่ายังติดขัดอยู่ตรงไหนคือถ้าผมไม่ได้รับข้อมูลจากตำรวจเลยมันเหมือนยังขาดอะไรไปคือผมได้รับข้อมูลมาจากแขวงฯ ครับ แต่พอออกนอกเส้นทางของแขวงแล้วผมไม่มีคือหน่วยงานบางหน่วยอาจจะมีแต่คงไม่เท่ากับที่ตำรวจมีวันนี้ผมเลยอยากทราบว่าเราพอจะมีแนวทางไหนบ้างที่ผมจะได้ข้อมูลตรงนั้นมา คือขออนุญาตเรียนผ่านทางด้านของท่านประธานเลยนะครับ โดยอาจเป็นข้อมูลถึงเดือนกรกฎาก่อนนะครับ เอาเท่านี้ก่อน ส่วนข้อมูลช่วงเทศกาลผมจะประสานทางด้านของปภ. อย่างใกล้ชิดนะครับ แต่ในส่วนช่วงเวลาปกตินี้ผมจะได้ข้อมูลจากตำรวจได้อย่างไร

ปภ.

ข้อมูลตรงนี้ก็มีการรายงานไปส่วนกลางทุกเดือนอยู่แล้วคือการบาดเจ็บ 19 สาเหตุ ซึ่งถ้าอาจารย์ไปประสานทางสาธารณสุข ทางอำเภอก็น่าจะได้ แต่ยังไม่ของเร็วกว่านั้นนิดหนึ่ง เพราะว่าเรารายงานช้ากว่าที่อื่น แล้วทางจังหวัดจะรายงานทุกเรื่องอยู่แล้วแต่ถ้ายังไม่ขอให้ทำหนังสือมาก็จะยินดีครับ

อาจารย์วิวัฒน์

ขอเรียนว่าข้อมูลนี้จะมี 2 ระดับนะครับ อันหนึ่งคือภาพรวมที่ให้เห็นคร่าว ๆ ว่ามีอะไรบ้าง เกิดอะไรขึ้น แต่ว่ารายละเอียดที่เกิดขึ้นแต่ละครั้งไม่มี คือเราต้องการข้อมูลแต่ละอุบัติเหตุเลย อย่างที่ โรงพยาบาลสงขลาก็เป็นข้อมูลภาพรวมแต่เอาไปวิเคราะห์อะไรได้ไม่มากอย่างเกิดจากความเมาเล็กน้อยแค่นั้นแต่เราไม่สามารถเอาไปวิเคราะห์รายละเอียดได้ อย่างทางแขวงฯ นี่จะบอกหมดเลยว่ารถคันนี้ขับไปชนรถคันนั้นที่ต้องนั้นมีไฟฟ้าหรือไม่ มีแผงกันหรือไม่ แล้วอะไรเสียหายบ้าง คือเราอยากได้ข้อมูลไม่ใช่สถิติ

ผู้ปฏิบัติงานจากโรงพยาบาลสงขลา

คือเห็นด้วยกับท่านรองผู้ว่าฯ ถ้าอาจารย์ต้องการข้อมูลตรงไหนก็ให้ส่งแบบฟอร์มนั้นไปให้ ในส่วนของโรงพยาบาลสงขลาก็สามารถที่จะเก็บให้ได้แต่นี้เราไม่รู้ว่าอาจารย์จะเอาอะไรไปใช้

รองผู้ว่าราชการจ. สงขลา

ในส่วนของปภ. ในรายงานถ้าในกรณีที่เสียชีวิตนั้นจะมีการระบุไว้ด้วยนะครับว่าเป็นใครมาจากไหน อายุเท่าไร แล้วสาเหตุการเสียชีวิตคืออะไร เกิดขึ้นได้อย่างไร คนเมาหรือไม่อย่างไร มีรายละเอียดหน่อย คือตรงนี้เพื่อความสะดวกของผู้รายงานด้วย ถ้ามีการรายงานในรอบเดือนก็บอกว่ามีรายละเอียดอะไรบ้าง เพิ่มเติมอะไรบ้าง เอาในส่วนที่จะวิเคราะห์ แต่ถ้าจะเอาทุกกรณีนี้จะเป็นการเพิ่มภาระของเจ้าหน้าที่เกิดไปหรือเปล่า

อาจารย์ศักดิ์ชัย

เพื่อเป็นการไม่เพิ่มภาระของหน่วยงานด้วย คือหน่วยงานเก็บข้อมูลมาอย่างไรก็ส่งมาอย่างนั้นนะครับเพื่อที่จะดูในระยะ 6 เดือนแรกก่อนนะครับ แล้วหลังจากนั้นถ้าเริ่มมีความเห็นตรงกัน เราก็จะทำแบบฟอร์มมาตรฐานเพื่อที่จะบันทึกแล้ววิเคราะห์หาสาเหตุต่าง ๆ ได้มากขึ้น อย่างในจอที่เราทำมาก็จะมีรายละเอียด อย่างเกิดอุบัติเหตุที่นั่นนะครับก็บอกเกิดขึ้นเมื่อไร ชนอย่างไร มีรายละเอียดเรื่องผู้ที่เกี่ยวข้อง ที่เห็นว่ามันเราอาจไม่มีข้อมูลตรงนี้เลยไม่ใส่เข้าไป คือในช่วงแรกเราอาจไม่ต้องลงลึกในรายละเอียดขนาดนี้แต่ผ่านไปก็น่าจะมีรายละเอียดเพิ่มขึ้น ถ้าเป็นไปได้อยากจะมีส่วนจากทางตำรวจเพิ่มเติมด้วย

รองผู้ว่าราชการจ. สงขลา

ก็สรุปว่าให้เอาในส่วนที่เราทำรายงานส่งไปประจำส่งให้ทางศูนย์กลางด้วย แต่กำหนดระยะเวลาที่ชัดเจนเช่นเดือนละครั้ง ส่วนตำรวจนั้นไม่มีตัวแทนจากสภ.อ. มาเลยนะถ้ายังไขข้อผูกทางท่านวราจะครับ

ท่านวรา

มีปัญหายุ่งยากหนึ่งนะครับคือทางตำรวจจะไม่ค่อยมีการส่งข้อมูล คือเพราะว่าเรื่องอุบัติเหตุมีความสำคัญที่มีการพูดถึงค่อนข้างจะน้อยมากในทางตำรวจนะครับ จะมีการพูดมากในนักวิชาการ และวงการแพทย์ แต่ของตำรวจเมื่อประชุมกันจะคุยไม่กี่เรื่องอย่างลวกๆซึ่งปล้นแต่เรื่องจรรยาจะไม่ค่อยพูดถึงไม่มีการกำหนดหน้าที่ที่ชัดเจน ไม่มีผู้รับผิดชอบ คือแล้วผู้บังคับบัญชาขึ้นตามในเรื่องลวกๆซึ่งปล้น เรื่องระเบิดมากกว่า คือจะพูดในระยะ 7 วันอันตรายเท่านั้น คือในส่วนผมถ้าให้บอกให้ส่งให้ก็ประสบความสำเร็จแล้ว แต่ถ้าให้ผมให้ผมไปสั่งในส่วน

ของสภ.อ. ทั้ง 16 อำเภอผมคงทำให้ได้ยากเพราะว่าก็มียศใหญ่ ๆ กว่าผมทั้งนั้น นั่นก็หมายความว่าถ้าผู้บังคับบัญชาไม่เห็นด้วยก็ค่อนข้างจะทำงานได้ยากแล้วที่ผมยังติดค้างหรือเรื่องพบท่านผู้การวันที่ 30 กันยายน ท่านก็จะเกษียณแล้วต้องรอผู้การใหม่แล้วผมกับท่านสาครก็ได้ส่งหนังสือไปแล้ว เขาก็ไม่มีอะไรตอบกลับมาเราก็ไม่มีระเบียบอะไรที่จะไปบังคับเขา แต่ถ้าเมื่อไรที่เข้าสู่วาระระดับจังหวัดมีการถามเลยว่าเดือนนี้โรงพักนี้เกิดอุบัติเหตุเท่าไรเราจะสามารถบังคับได้ แล้วในส่วนของการตรวจจะมี 2 อย่างคือมีรับคดีและไม่รับคดี แล้วที่ทางปภ. มีผมไม่แน่ใจว่าจะถึง 1 ใน 10 หรือเปล่า เพราะว่ามันเป็นเพียงที่รับคดีไว้ถ้าไม่รับก็คงไม่พูดถึง เช่น าดเจ็บเล็กน้อย ตกลงกันได้ ถ้ามีก็อยู่ในโรงพยาบาลเก็บ เชียงตั้งเก็บ ถ้าในตำรวจเขาไม่เก็บเพราะว่าจะเป็นภาระเขาตรงนี้เป็นปัญหาที่ค่อนข้างจะสำคัญ

รองผู้ว่าราชการจ. สงขลา

คืออันนี้มันเป็นเชิงวิจัยดูปัญหาและทางแก้ไขปัญหา คือดูเป็นเรื่องขอความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมากกว่าแต่ถ้าตำรวจมีภาระหน้าที่ที่จะเห็นว่าสำคัญมากกว่าก็คงจะลำบาก เพราะว่าเรื่องนี้มันก็เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย ส่วนเรื่องของข้อมูลที่ว่าอาจไม่ครบถ้วนก็เป็นเรื่องจริงนะครับเพราะถ้าเกิดมีการตกลงกันได้ทางตำรวจก็ไม่มี แต่ถ้าเปรียบเทียบดูตำรวจกับโรงพยาบาลเข้าใจว่าโรงพยาบาลน่าจะมีข้อมูลนี้มากกว่าเพราะถ้ามีการบาดเจ็บยังไม่ต้องไปโรงพยาบาล

อาจารย์วิวัฒน์

คืออย่างนี้ครับในแต่ละส่วนนี้ก็จะมีการรายงานต่าง ๆ กันไป อย่างทางโรงพยาบาล ยกตัวอย่างโรงพยาบาลหาดใหญ่เราทราบที่เกิดขึ้นกับใคร แล้วบาดเจ็บตรงไหน แล้วหลายอย่างแต่ว่าสถานที่เกิดเหตุเราไม่รู้ที่เกิดขึ้นที่ไหน สภาพอย่างไร ถ้าตำรวจไปบันทึกไว้ก็จะได้เหมือนที่แขวงฯ คือเราต้องการว่าเกิดที่ไหนบ่อยเพื่อดูว่าที่นั้นมีสาเหตุอะไรที่เกิดอย่างไฟฟ้าแสงสว่างไม่เพียงพอ ผิวจราจรไม่มี อย่างเมื่อเช้าผมขับมา แม็กองมูลกองเดียวก็สามารถที่จะให้เกิดอุบัติเหตุได้

อาจารย์พงศ์เทพ

ขออนุญาตครับอาจารย์ครับคืออย่างตรงนี้ที่คุยถ้าเราเห็นว่าข้อมูลของทางตำรวจสำคัญ อย่างข้อมูลของทางตำรวจกับโรงพยาบาลถ้าเป็นกรณีที่เกิดเดียวกันถ้าเราเอามาจับคู่กันก็จะได้ข้อมูลค่อนข้างที่จะสมบูรณ์แต่สิ่งที่เราขาดคือข้อมูลของตำรวจ แต่ถ้าท่านทราบว่าปัญหาอย่างนี้แล้วจะเรียนถามท่านรองผู้ว่าฯ จะเป็นไปได้ไหมที่จะเป็นวาระของจังหวัดที่แต่ละเดือนจะมีการประชุมและพูดคุยตรงนี้แล้วให้ทีมของอาจารย์วิวัฒน์มาเก็บข้อมูลให้

รองผู้ว่าราชการจ. สงขลา

คือความจริงแล้วเริ่มการประชุมเรื่องความมั่นคงนี้ทุกเดือนอยู่แล้ว ถ้าท่านต้องการที่จะเพิ่มวาระตรงนี้เข้าไปคิดว่าทำได้นะครับ ก็เขียนบันทึกข้อความถึงท่านผู้ว่าฯ ไปแล้วจะได้รับความเห็นชอบว่าจะเอามาแจ้งในที่ประชุมด้วยก็น่าจะไม่มีปัญหา เรื่องที่ 2 ที่ว่าต้องรายงานหรือไม่อย่างไรในส่วนไหนครับ

อาจารย์วิวัฒน์

เราได้ทำหนังสือไปครับ ท่านรองวราเรียนจริง ๆ ก่อนเริ่มแรกผมได้ทำการประสานเป็นการส่วนตัวก่อนกับท่านสาครนะครับ ท่านรองสาครก็แจ้งว่าให้เอาแบบฟอร์มมาแล้วท่านจะเอาให้ สภ.อ. อื่น ๆ จัดการ แล้วทำแบบฟอร์มก็มีการให้ทำหนังสือก็ทำหนังสือไป แต่ว่าทุกวันนี้ก็ยังรอต่อ คือตอนนี้ก็รอโอกาสที่จะพบท่านผู้การด้วย คือในฐานะที่ท่านดูแลในส่วนของจังหวัดคือเรามีเป้าหมายในการดูแลคนในจังหวัดสงขลาด้วยกัน

รองผู้ว่าราชการจ. สงขลา

คือยังใ้อาจารย์ต้องรอที่จะพบท่านรองผู้การใหม่ที่จะเข้าตอนต้นเดือนนะครับ อีกทางหนึ่งก็พยายามจะเสนอว่าท่านทำหนังสือร่วมกันระหว่างสวรส. จังหวัด แล้วตำรวจด้วย เพื่อดูแลร่วมกัน แล้วจังหวัดจะทำหนังสือส่งต่อไปคือจะชัดเจนเลยว่ามีกรร่วมมือกัน เพื่อที่จะให้ทางตำรวจลงเป็นทางการเลยว่าจะให้สภ.อ. ไหนบาง หน่วยไหนบ้างทำข้อมูลตรงนี้ การขอความร่วมมือคือผมว่าในภาพรวมต้องเป็นอย่างนั้นะครับ เพราะว่าจะได้แบ่งเบาในเรื่องภาระหน้าที่อื่น ๆ ด้วยนะครับ เป็นความร่วมมือกันเพื่อที่จะให้ชาวสงขลา แล้วท่านจะมีเวลาในการทำงานในส่วนอื่น ๆ ด้วย

ผู้ขายเสื้อเหลืองนั่งติดจอ

คือเรียนถามว่าถ้าในส่วนของตำรวจ แสดงว่าจะเอาเฉพาะข้อมูลที่รับคดีใช้ไหมครับคือถ้าเอาเฉพาะในส่วนนี้ก็เอาแบบฟอร์มที่เราทำไว้ไปลง ในแต่ละวันจะมีคดีเกิดขึ้นอย่างไรบ้างแล้วมีรายละเอียดเท่าไร คือผมก็มองว่าไม่เป็นภาระใครมากที่ต้องมารับผิดชอบรวบรวม แล้วอันที่ 2 คือบริษัทประกันภัยคือจะมีข้อมูลให้เราได้นะครับ อย่างรถชนเฉี่ยวชน คือไม่เจ็บ ยอมความกันได้ ไม่ไปโรงพักแต่ประกันต้องมาเคลม อันนี้คือผมมองที่เราน่าจะมีของภาคเอกชนด้วยนะครับ

อาจารย์วิวัฒน์

คือ 5 เดือนที่ผ่านมาผมพยายามที่จะได้ข้อมูลจากตำรวจคือแม้จะไม่ใช่ 10 เปอร์เซนต์ของที่เกิดจริงนั้นก็ยิ่งดีครับ

อาจารย์พงศ์เทพ

คือทางตำรวจพอจะเป็นไปได้ไหมครับว่าท่านรองผู้ว่าฯ หรือว่าท่านผู้ว่าฯ จะมานั่งในส่วนนี้คือรบกวนให้จังหวัดเข้ามามีบทบาทในการเชื่อมประสานมากขึ้น มาเป็นเจ้าภาพร่วมกันที่ในส่วนของการดำเนินการสำรวจ. ก็จะดำเนินการ

รองผู้ว่าราชการจ. สงขลา

คือก็ได้ครับ แต่อย่างที่ท่านว่าการทำงานตรงนี้บางที่เราไม่รู้ใครที่ทำหน้าที่โดยตรง แล้วตำแหน่งยศก็ใหญ่ ๆ ทั้งนั้นเลยครับไม่รู้จะให้ใครเป็นผู้รับผิดชอบ สิ่งหนึ่งที่คิดว่าจะทำได้ตอนนี้คือการประชุมในแต่ละเดือนก็สามารถเข้าร่วมได้แล้วอาจมีการกำหนดการรายงานได้แต่ถ้าเชิญท่านผกก. มาพูดคุยทุกคนมันไม่น่าจะทำได้ แต่ถ้าใช้วาระที่เรามีอยู่แล้วเป็นประโยชน์ก็น่าจะทำได้ครับในประเด็นนี้

อาจารย์วิวัฒน์

เรื่องของฐานข้อมูลครับ เราได้มาจากทาง...แล้ว เส้นทางถนนในสงขลาเรามีแล้วครับแต่ไม่ค่อยเป็นปัจจุบัน เส้นทางหาตใหญ่เราก็มีแต่ว่าเส้นทางเมืองสงขลาที่ยังขาดอยู่ อยากจะถามว่าทางปภ. มีหรือไม่ คือเป็นเรื่องของฐานข้อมูลของเส้นทางถ้าได้ในส่วนนี้ก็น่าจะดีนะครับ อันนี้รบกวนเพียงบางหน่วยงาน

ปภ.

ในส่วนนี้เราก็ได้รับจากทางแขวงการทางฯ นะครับ แล้วก็เส้นทางหลวงชนบทก็มีส่วนหนึ่งอย่างสงขลาคือตัวเองนี้ก็ไม่มีของตนเองแต่จะได้จากส่วนที่เกี่ยวข้องมากกว่า

รองผู้ว่าราชการจ. สงขลา

หน่วยงานอื่นก็น่าจะมีครับ ข้อมูลของทางเทศบาลนะครับน่าจะชัดกว่า เขาน่าจะมีแผนที่ภาษีซึ่งจะระบุบ้านเป็นหลัง ๆ ชัดเจนมากกว่า

อาจารย์ศักดิ์ชัย

คือความจริงอยากได้ข้อมูลที่อยู่ในรูปแบบจีไอเอสคือ ในระบบหน่วยงานจะมีการทำข้อมูลนี้ขึ้นมาแล้วบางทีก็มีการทำซ้ำ เราเลยคิดว่าเราไม่อย่าทำซ้ำเลยคิดว่าถ้าข้อมูลนี้ถ้าหน่วยงานใดมีอยู่แล้ว แล้วไม่เสียหายอะไรเราก็เลยอยากข้อมูลตรงนี้คือที่เรามีอยู่เป็นข้อมูลเก่าที่มอ. มีมานานแล้ว ถนนหลายสายก็น่าจะเปลี่ยนไปแล้ว

อาจารย์พงศ์เทพ

คือไม่แน่ใจว่าหน่วยงานไหนมีบ้างข้อมูลตรงนี้พอจะตอบให้ได้ไหมครับ

รองผู้ว่าราชการจ. สงขลา

คือในส่วนของการทรวรทรรพ์ยฯ เขากำลังทำในเรื่องของป้าไม้ยู่ไม่แน่ใจว่าอาจไม่ได้ลง มาชัดในเขตเมือง แต่ในพื้นที่ป้าทัวไปไม่รู้ว้าข้อมูลตรงนั้นจะใช้ได้เหมือนกันไหมอย่างไร

ผู้ขายเสื้อสีเข้ม นิ่งใกล้ อาจารย์พงศ์เทพ

คือในส่วนของการนี้ผมว่าน่าจะไม่มีคือน่าจะมีในภาพรวมในที่เป้นผ้งเมืองในเขต เทศบาล เท่านั้นะครับแล้วก็โยธา แล้วก็อาจไปขอคู้ที่คณะทรรพ์ยการฯ ที่มอ. คือเขาจะ รับผิดชอบจ้ไอเอสรวมอยู่แล้วของภาคใต้น่าจะมีข้อมูลที่อาจารย์ต้องการ ถ้าตรงนั้นไม่มีก็ไม่มี เพราะว่าในส่วนของการทรรพ์ยฯจะเน้นเรื่องทรรพ์ยการธรรมชาติและภาพรวมในเรื่องของถนนสาย หลักแล้วก็กระจายอยู่ ไม่ได้ลงในตัวเมืองถ้าไม่มีตรงนั้นก็คงต้องเก็บเพิ่ม

อาจารย์วิวัฒน์

อันนี้เป็นรายงานประเมินโครงการที่เราทำอยู่โดย**รพ...**ซึ่งมีชื่อเสียงด้านนี้ท่านบอกว่า เป็นโครงการที่ดีมาก ทำยากมาก ประเด็นสำคัญคือเอาข้อมูลจากหน่วยงานต่าง ๆ มาได้ อย่างไร แล้วทำต่อเนื่องได้อย่างไร วิเคราะห์ได้อย่างไร นี่คือนผมประเมินที่ผมส่งความก้าวหน้า ไปให้ คือวันนี้ที่ผมกล่าวคือในการขอข้อมูล ประเด็นนี้มีหลายท่านเสนอในหลายรูปแบบแล้วจะ ส้ารวจต่อไปว่าจะเอารูปแบบไหน ส่วนที่ 2 เรื่องอาจจะต้องมีการหาเพิ่มจากที่อื่นด้วย อาจจะ หนักกว่าปัญหาแรกเพราะเราไม่รู้ว้าข้อมูลที่เราได้มามันครอบคลุมหรือเปล่า

รองผู้ว่าราชการจ. สงขลา

ในเรื่องของข้อมูลนั้นก็น่าจะเป็นปัญหาบ้าง แต่ว่าก็พยายามอย่าเพิ่มภาระให้เขา มากเกินไปก็จะได้รับข้อมูลเป็นอย่งดี แล้วในส่วนของการตำรวจอาจจะต้องมีการทำหนังสือมา ว่าขอให้หยิบวาระเรื่องนี้เข้ามาพูดในระดับจังหวัด คืออาจมีการทำหนังสือผ่านทางด้านของ เลขาฯ เป็นผู้กำกับอ้านวยการของตำรวจภูธรจังหวัดขอนำเรื่องนี้เข้าแจ้งเพื่อขอความร่วมมือ จากที่ประชุมในการพูดคุยในระดับจังหวัดเดือนนี้ไม่ทันอาจจะเป็นเดือนหน้าก็ได้ครับ ซึ่งส่วน ใหญ่จะเป็นวันประชุม หัวหน้าส่วนราชการประจำเดือนในภาคเข้าจะครับ ส่วนภาคบ้ายจะ ประชุมการรักษาความมั่นคงเรียบร้อยของจังหวัด ก่อนวันสิ้นเดือน 1 วันโดยหลักการแล้ว อาจจะมีการเลื่อนมาหากมีการตรงกับวันหยุด คือก่อนวันทำการวันสุดท้ายของเดือน 1 วัน ถ้าไม่มีอะไรเพิ่มเติมนั้นก็ขอขอบคุณที่ท่านให้ความร่วมมือในการประชุมในครั้งนี้

ประชุมอุบัติเหตุ ครั้งที่7 วันที่ 24 ตุลาคม 2550

(เริ่มต้นด้วยการแนะนำตัวของ เจ้าหน้าที่มูลนิธิท่งเซียเซี่ยงตึ้ง เจ้าหน้าที่พยาบาล
โรงพยาบาลศิรินครินทร์ แขวงการทางฯและเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานอื่น ๆ)

อ.ศักดิ์ชัย ปรีชาวีรกุล

เริ่มต้นด้วยโครงการนี้คือเราพยายามจะเป็นศูนย์กลางที่จะรวบรวมข้อมูลจากหน่วยงาน
ต่าง ๆ เพื่อที่จะนำข้อมูลเหล่านี้ไป คือถ้ามันร่วมกันได้เราก็จะรวมกัน แต่ถ้ามันร่วมกันไม่ได้เรา
ก็ต้องหาวิธีที่จะรวมข้อมูลเหล่านี้ให้ได้เพื่อให้มันเกิดประโยชน์สูงสุด ความตั้งใจของเราคือ
พยายามเอาข้อมูลมารวมกันให้ได้ ก็อย่างที่เรียนให้ทราบคือพยายามทำตัวเป็นศูนย์กลางที่จะ
รวมข้อมูล เราเลยคิดว่าเราพยายามหาวิธีการที่จะรวมให้ได้ ตอนนั้นก็ทำเป็นต้นแบบคือพยายาม
นำทุกหน่วยงานมาคุยกัน แล้วมาแลกเปลี่ยนข้อมูล คือถ้าทำได้ก็จะส่งผลต่อจังหวัดต่อไปอีก
คือเดิมที่เราคิดว่าถ้าเป็นไปได้เราจะพยายามทำ แต่ที่ผ่านมามันค่อนข้างจะยาก คือในส่วนการ
สร้างข้อมูลกลางที่ทุกคนใช้ร่วมกันได้ ก็พยายามที่จะดูว่าจะทำได้มากน้อยแค่ไหน ในส่วนของ
ผมข้อมูลกลางที่ง่ายคือเกิดขึ้นที่ไหน อย่างไรแล้วกับใครบ้าง แต่แม้ว่ามันจะง่ายอย่างนี้บาง
หน่วยงานก็ยังมีข้อมูลเดียวกันแต่ไม่ตรงกัน คือบางหน่วยงานก็เก็บหมดบางหน่วยงานก็เก็บไม่
หมด เดียวก็ลองแลกเปลี่ยนกันดูก็ได้จะครบว่าจะมีอะไรบ้าง ในเรื่องการขอข้อมูลนี้ความจริง
เราก็ได้มีการดำเนินการไปแล้วนะครับ ในกรณีที่หน่วยงานมีข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์อยู่แล้วเราก็ขอ
ข้อมูลนั้นมาเลย ส่วนหน่วยงานที่ยังไม่มีข้อมูลนี้ก็จะใช้การกรอก อาจเป็นแบบกระดาษก็ได้ ซึ่ง
ก็ทำมา 4-5 เดือนแล้ว ก็คิดว่าข้อมูลน่าจะเพียงพอในการวิเคราะห์ คือว่าคงไม่ช้าก็จะได้
ออกมา ขณะเดียวกันมีข้อเสนอแนะว่าข้อมูลย้อนกลับไปยังหน่วยงานต่าง ๆ ว่าข้อมูลเหล่านี้ยัง
สามารถนำไปใช้ประโยชน์กับหน่วยงานนั้นได้ด้วย สำหรับระบบที่เราไปสำรวจว่ามีการทำ
เหมือนกับเราหรือไม่ เราพบว่า เคเอที การทำ เราก็ได้คุยกับทีมวิจัยของเขาด้วยเพื่อเป็นการต่อ
ยอดแล้วซ้ำกัน ก็เป็นเรื่องที่ดีเพราะเขาก็ยินดีด้วยที่จะมีการทำต่อยอดเพื่อให้ประโยชน์ได้
ขณะเดียวกันของเราเองก็กำลังอยู่ในช่วงพัฒนาระบบ 2 ส่วน เพื่อให้ในการเผยแพร่ คือ
สามารถที่จะอัพเว็บได้ แล้วสุดท้ายคือเราว่ามันจะได้ผลงานที่เป็นประโยชน์ระดับจังหวัดและ
หน่วยงานต่าง ๆ เพื่อนำไปใช้ประโยชน์ต่อไป นี่คือนี่ที่เราตั้งใจจะทำ แล้วสิ่งที่ผมได้กล่าวไปคือ
สุดท้ายถ้ามันสำเร็จมันจะได้ระบบที่เชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานและเป็นระบบที่วิเคราะห์ได้ แม้
จะไม่ออนไลน์ทันทีก็ตามแต่มันจะสามารถบอกกลไกการเกิดอุบัติเหตุเพื่อนำไปป้องกันได้ สิ่ง
ที่ผมเสนอไปคือที่มาของโครงการฯ ว่าเรามีที่มาอย่างไร ที่นี้คิดว่าจะให้ทางท่านนะครับช่วยกัน
นำขอข้อมูลมาให้ทางเรา แล้วให้ท่านบอกเราว่าท่านอยากให้เราทำอะไรกลับไปทางท่าน
บ้าง หรือว่ามีอะไรน่าก็สามารถบอกได้ เชิญเลยครับ ถือว่าเป็นการพูดคุยกันมากกว่า

คุณเดชา วุฒิวรรณชัย แขวงการทางฯ

คืออยากถามอาจารย์ว่าตลอดระยะเวลา 5 เดือนที่ผ่านมา ทางอาจารย์ปัญหาอะไรบ้างเกี่ยวกับข้อมูลที่เราส่งมา เพื่อที่เราจะได้แก้ไขจุดจุด ว่ามันเข้าไปไหม หรือว่าครบไหม อยากให้บอกมาตรง ๆ เลยครับ ดีกว่าทำหนังสือโต้ไปได้มา กว่าที่รับทราบเรื่องจริงมันก็หลายวัน ปัญหาอุปสรรคมีอะไรบ้าง

อ.ศักดิ์ชัย ปรีชาวีรกุล

คือเท่าที่ผ่านมาการส่งข้อมูลมาให้เราก็ลงตัวแล้วครับไม่มีปัญหาอะไร ครับล่าสุดก็มีข้อมูลจากทางตำรวจ ซึ่งทาง สภ.อ. สงขลาที่ส่งมาให้แล้ว เริ่มมีข้อมูลเข้ามาแล้วก็ต้องขอบคุณด้วยครับ

ด.ต. อำพร บุพผาณ

บางทีก็เข้าไปบ้างนะครับ เพราะว่าข้อมูลในส่วนหนึ่งเราต้องรอการรายงานด้วยแล้วต้องรายงานให้นายทราบ แต่ก็พยายามครับ

อ.ศักดิ์ชัย ปรีชาวีรกุล

ขอบคุณมากครับ คือความจริงวันก่อนที่ผมไปกับอาจารย์วิวัฒน์นะครับ ก็มีท่านตำรวจท่านหนึ่งพูดตรงมากเลยว่าข้อมูลส่วนใหญ่จะอยู่ที่ตำรวจ แต่ที่นี้ด้วยข้อขัดข้องคือการให้ความสำคัญในการเก็บข้อมูลของตำรวจค่อนข้างน้อยไม่ค่อยเหมือนกับทางประกัน ซึ่งทางรัฐให้การสนับสนุน ที่ผมเข้าใจนะคือมีการจัดงบประมาณให้เยอะมากที่จะให้บริษัทประกันภัยเก็บข้อมูลให้ถูกต้องครบถ้วน แต่จะไม่ค่อยมีงบในการสนับสนุนหน่วยงานในพื้นที่อย่างตำรวจตรงที่สุดเลยแต่ไม่ค่อยมีงบในการเก็บข้อมูล เพราะฉะนั้นเราก็คงจะทำอะไรไม่ได้นอกจากช่วยกันพูดให้มากขึ้น เพื่อให้ระดับนโยบายเขาได้ยินมากขึ้นแล้วเขาอาจคิดว่าเขาควรจะทำอย่างไรดี แล้วอย่างที่เราเรียนไปแล้วว่าปัญหาอย่างหนึ่งเวลาเราจะเอาข้อมูลมาลงนี้ จะมีเรื่องของสถานที่หรืออย่างอื่นที่ทำให้มันเชื่อมกันไม่ได้ ผมก็เคยมีความคิดอย่างหนึ่งว่าเราจะออกเลเซอร์รหัสอุบัติเหตุกลาง แต่ที่นี้มันต้องมีคนทำหน้าที่ออก ไม่ทราบว่าความคิดนี้เป็นอย่างไรครับ

คุณสมารถ สังข์เกษม ผู้จัดการภาคใต้ตอนล่างของ บ.กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

คืออย่างนี้ครับ บริษัทประกันภัยจะใช้เลขตัวถังรถซึ่งไม่ซ้ำกันเลยในการแยกประเภทนะ ครับ เพื่อค้นหาข้อมูลได้เพราะว่าเลขตัวถังเหมือนเลขบัตรประชาชน ถ้ารถคันไหนทำอะไรก็จะสามารถค้นหาโดยใช้ฐานตัวนี้ได้ แล้วเอาฐานตัวนี้เป็นสาระสำคัญ

คุณเดชา วุฒิวรรณิชย์ แขวงการทาง

คืออย่างที่อาจารย์หมายความว่าอย่างรู้ว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแต่ละครั้ง ที่หน่วยงานแต่ละหน่วยบันทึกมันอันเดียวกันไหม ใช่ไหมครับ แล้วเราจะสามารถดูได้จากตัวถังรถ ซึ่งผมว่ามันเป็นการยาก อย่างของผมนี่คืออาจจะดูในส่วนของข้อมูลภายนอกแล้วทางฝ่ายอาจารย์นั้นจะต้องทำขึ้นมา อาจจะป็นรหัสอย่างที่อาจารย์บอก อย่างผมยกตัวอย่างง่าย ๆ นะ เป็นผู้ชายก็คลิกผู้ชาย อายุ จำนวนคน ลักษณะรถ หลาย ๆ อย่างนะ คือทุกคนจะกรอกเหมือนกันหมดเลย คือมันเป็นตัวกลาง ลักษณะอย่างนั้นคือผมไม่แน่ใจว่าเข้าใจผิดไหม

อ.ศักดิ์ชัย ปรีชาวีรกุล

คือมันจะมีกรณีอย่างนี้ด้วยการย้ายสถานพยาบาล ย้ายแล้วไม่รู้แล้วว่ากรณีไหน แล้ววิธีที่ง่ายที่สุดคือถ้าเรามีหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งที่สามารถบอกรหัสอุบัติเหตุนี้ได้เราก็จะสามารถทราบได้

คุณนันทพร กลิ่นจันทร์

คือแบบที่อาจารย์ว่ามันจะยากนิดหนึ่ง แต่ถ้าเราใช้จุดเกิดเหตุคือทุกหน่วยงานมันจะมีจุดเกิดเหตุหน้าจะสามารถที่จะทำได้ง่าย ก็ให้แต่ละหน่วยงานลงจุดเกิดเหตุ ซึ่งส่วนใหญ่ทุกหน่วยงานจะมี แล้วเราจะทราบถึงว่ารถกี่ครั้งแล้วติดต่อกับโรงพยาบาลว่ามีคนเจ็บกี่คน แล้วก็มีตัวแปรเรื่องเวลาสถานที่ คือทุกองค์กรต้องบันทึกตัวแปรนี้ด้วย

คุณเดชา วุฒิวรรณิชย์ แขวงการทางฯ

ตรงนี้อาจจะเรียกชื่อต่างกันอย่างของผมเองเนี่ยจะบอกมาเป็นกม. แต่บางหน่วยงานจะบอกชื่อบ้านนั้นบ้านนี้มา

อ.ศักดิ์ชัย ปรีชาวีรกุล

อันนี้แหละค่อนข้างที่จะเป็นปัญหา คือถ้าเป็นทางหลวงหรือแขวงการทางฯ ค่อนข้างจะชัดเจนเพราะจะบอกมาเป็นกม. แต่ถ้าในเมืองก็จะบอกเป็นชื่อสถานที่ใกล้ อย่างหน้าแถว. เป็นต้น แต่ผมก็คิดว่าน่าจะใช้ได้

เสียงผู้หญิง

คืออาจารย์คะ ต่อไปเราก็อาจจะมีการย้ำกับเจ้าหน้าที่ก็ได้นะคะว่า อย่างว่าเวลาเจ้าหน้าที่ลงพื้นที่ให้ช่วยดูในส่วนของสถานที่มาให้ละเอียดหน่อยว่าตรงนั้นป้ายชื่อเรียกว่าอะไร อย่าง รพ. เวลาตำรวจมาส่งก็อาจจะถามละเอียดหน่อย อย่างน้อยก็อาจจะทำให้เกิดความผิดพลาดน้อยลง เพราะที่ผ่านมาอาจจะเป็นเพราะว่าหลายคนยังไม่เห็นความสำคัญ

คุณสามารถ สังข์เกษม ผู้จัดการภาคใต้ตอนล่างของ บ.กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

ขอเพิ่มเติมหนึ่งในส่วนของเราเรื่องของสถานที่เกิดเหตุเรามีระบุเป็นจุดเสี่ยงเลย ในระบบ accident ของเรา คือว่าให้เข้าไปบันทึกได้ ปรากฏว่าเท่าที่ผมดูจุดเสี่ยงที่ซ้ำกันค่อนข้างบ่อยแล้วจะเรียนอาจารย์เพิ่มเติมว่าการระบุจุดเสี่ยง คือสาระสำคัญอาจจะต้องมีการระบุเอปซีดีนะ เพราะไม่อย่างนั้นหลายต่อหลายครั้งในการเกิดอุบัติเหตุ ถ้าเราค้นหาแยกเฉพาะจุดมันจะไปซ้ำกันครับ

อ.ศักดิ์ชัย ปรีชาวีรกุล

ถ้ามันมีข้อมูลการเกิดเหตุที่ชัดเจนพอสมควรเราก็จะสามารถทำได้

คุณสามารถ สังข์เกษม ผู้จัดการภาคใต้ตอนล่างของ บ.กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

คือในส่วนของทั้งเซี่ยฯ เวลาไปรับคนก็จะส่งรพ. ไซ้ไหมครับ แล้วทางด้านศูนย์เรนทรเขาไปรับแล้วเขาจะมีการเก็บข้อมูลไว้ส่วนหนึ่ง

คุณสุรศักดิ์ อภินวถาวรกุล ประธานมูลนิธิมิตรภาพสามัคคี (ท่งเซี่ยเซี่ยงตึ้ง)

คือทางศูนย์เรนทรจะบอกว่าเกิดที่ไหน เวลาเท่าไร แล้วเวลาได้คนเจ็บมาเราก็ส่งแล้วเราก็มีการทำบันทึกว่าคนเจ็บหมายเลขนี้ผู้ชายหรือผู้หญิงแล้วส่งรพ. ส่งรพ. อะไรแล้วสถานที่เราก็จะมาแจ้งที่ห้องศูนย์เราว่าอุบัติเหตุเกิดขึ้นที่นี่เวลาเท่าไร ถนนอะไรแล้วชื่ออะไร

คุณสามารถ สังข์เกษม ผู้จัดการภาคใต้ตอนล่างของ บ.กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

แล้วที่เก็บนี้เฉพาะจากรถ หรือว่าทุกกรณี

คุณสุรศักดิ์ อภินวถาวรกุล ประธานมูลนิธิมิตรภาพสามัคคี (ท่งเซี่ยเซี่ยงตึ้ง)

ทุกกรณีที่เราไป

คุณสามารถ สังข์เกษม ผู้จัดการภาคใต้ตอนล่างของ บ.กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

คือที่นี้เวลาที่เราไปเราจะเน้นที่อุบัติเหตุจะมาจากรถ

คุณสุรศักดิ์ อภินวถาวรกุล ประธานมูลนิธิมิตรภาพสามัคคี (ท่งเซี่ยเซี่ยงตึ้ง)

คือบางครั้งคนเจ็บไม่มาก เขาไม่ต้องการไปรพ. เราจะแจ้งว่าเราได้ไปที่เกิดเหตุแล้ว

คุณสามารถ สังข์เกษม ผู้จัดการภาคใต้ตอนล่างของ บ.กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

คือในส่วนนั้นเรนทรไม่มีแต่ท่งเซี่ยฯ เขาจะมีถ้าอย่างนั้นอนุมาณได้ไหมว่าท่งเซี่ยฯ มีข้อมูลมากกว่าศูนย์เรนทร

คุณสุรศักดิ์ อภินวการกุล ประธานมูลนิธิมิตรภาพสามัคคี (ท่งเขียเชียงต้ง)

ก็อันนี้แหละครับที่จะเพิ่มมา (คือมันจะมีรหัสอยู่)

คุณสามารถ สังข์เกษม ผู้จัดการภาคใต้ตอนล่างของ บ.กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

ที่นั่นแหละที่ผมเข้าไปดูก็มีเหมือนกันนั้น มอเตอร์ไซด์ก็เอ็มซี ที่เชียงต้งนี้เราเก็บเป็นอิเล็กทรอนิกส์ใหม่ครับ

คุณสุรศักดิ์ อภินวการกุล ประธานมูลนิธิมิตรภาพสามัคคี (ท่งเขียเชียงต้ง)

ไม่ครับเราเก็บแล้วก็ส่งให้ตำรวจเหมือนกับตำรวจ

อ.ศักดิ์ชัย ปรีชาวีรกุล

คืออย่างนี้ครับ ทางเราก็ไปขอข้อมูลจากมูลนิธิฯ มาแล้วก็นำมาใส่ในตัวนี้

คุณสุรศักดิ์ อภินวการกุล ประธานมูลนิธิมิตรภาพสามัคคี (ท่งเขียเชียงต้ง)

คือน้องเขาก็ไปขอข้อมูลทุกเดือนผมก็อำนวยความสะดวกให้ตลอด คือข้อมูลจะเยอะกว่าทางนี้หน่อยเพราะว่าบางที่มีการยอมความกันได้ ถ้ากรณีใหญ่นี้ผมก็ไปทั่ว ถ้ากรณีไม่ใหญ่ก็ดูเหมือนกัน คืออย่างบ้านพรุนี้ไม่มีปัญหา เพราะว่าจะให้มูลนิธิฯ ทำก่อนแล้วให้เขานำส่ง คือก่อนหน้านี้ไปไกลกว่านี้ถ้ามีเครื่องตัดถ่าง ทั่วสงขลาด้วย ไปถึงสิงหนคร จะนะ นาทวีก็มี แต่ว่าข้อมูลไม่ได้มาเท่านั้นเองไม่ได้บอก

อ.ศักดิ์ชัย ปรีชาวีรกุล

คือความจริงข้อมูลส่วนใหญ่ที่มีในนี้จะเป็นข้อมูลในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่เราเลย คิดว่าเมื่อเราได้ข้อมูลจากแขวงการทางฯ และทางหลวงแล้วเราก็จะใส่ข้อมูลทั้งหมดลงไปในเรื่องนี้ด้วย เพราะมันจะเป็นข้อมูลของทั้งจังหวัด เมื่อก่อนเราจะเน้นเฉพาะในหาดใหญ่ ซึ่งตอนนี้ก็ยังไม่ได้วิเคราะห์เรื่องของความรุนแรงเลยนะครับว่าพื้นที่ไหนจะมากกว่าพื้นที่ใด แต่ตอนนี้คืออยู่ในช่วงการเก็บข้อมูลก่อนครับ เพราะว่าเราก็ลองแผนที่ด้วย เพราะว่าตรงนี้นั้นยังไม่อัปเดตนะครับ ตรงนี้เลยตัดสินใจว่าถ้าหาไม่ได้จริงก็จะยอมตรงนี้ แต่ถ้าหายไปบ้างบางเส้นไปบ้างก็ไม่เป็นไร คือแผนที่พวกนี้มันต้องมีมาตรฐานคือบางหน่วยงานหน่วยงานหนึ่งทำ อีกหน่วยงานหนึ่งจะเอามาใช้ก็ใช้ไม่ลงกันอีก คืออันที่เราใช้อยู่นี้เป็นอันที่ทางฝ่ายของมหาวิทยาลัยทำอยู่ แต่คงไม่เป็นไรครับคิดว่าคงหาได้ไม่ยาก เพราะว่าบริษัทที่ทำเขาจะมีหมดเลย เลี้ยวซ้ายเลี้ยวขวามีหมดเลย

คุณสามารถ สังข์เกษม ผู้จัดการภาคใต้ตอนล่างของ บ.กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

Google ลองชยายหรือยังอาจารย์

อ.ศักดิ์ชัย ปรีชาวีรกุล

ก็จะเอียดพอสมควรครับ คือเขามีถึงขณะภาพถ่ายอย่างทื่ออเมริกา ถ้าในส่วนไหนที่เขามีการถ่ายภาพไว้แล้วเราไปเราสามารถที่จะดูได้เห็นเลยนะครับ ดูก็ได้ครับ เดี๋ยวผมเปิดให้ดูจะเห็นว่าเทคโนโลยีเดี๋ยวนี้อะไรเร็วมากเลย นี่ครับมันก็จะขึ้นมาให้เราดู นี่ครับไปข้างหน้าก็ได้ ข้างหลังก็ได้ แต่ว่าของไทยยังไม่ค่อยมี อันนี้ของเขาค่อนข้างที่จะละเอียด หาดใหญ่ก็มี สงขลา ก็มีหมดครับ แต่ข้อมูลพวกนี้ใช้ระบบ จีไอเอสนะครับคือมันเป็นของเขานั้นแหละแต่เราเอามาใช้ใหม่ได้ ส่วนใหญ่จะเริ่มจากภาพถ่ายดาวเทียมแล้วมาซ้อนเป็นเส้นเป็นอะไร มันสามารถที่จะซ้อนเข้าไปได้ มันจะชัดแค่บางพื้นที่ นี่เป็นสนามบินครับ ความจริงเราก็ตั้งใจไว้ว่าจะเก็บตั้งแต่เวลาเท่าไรที่ไหนนะครับ บอกหมดเลยว่าชนหน้า ชนท้าย ชนหลัง แล้วมีใครบาดเจ็บบ้าง บาดเจ็บแค่ไหนนะครับ อันนี้ก็เป็นอย่างนั้นครับที่แสดงให้เห็นหลายรอบแล้ว มีการทำการวิเคราะห์เป็นตัวอย่าง แยกเป็นสีให้ดูมีการแยกเป็นชนิดผู้ได้รับบาดเจ็บ แยกเป็นสี ๆ นะครับ สีน้ำเงิน สีแดง สีแดงเยอะนี้ไม่ค่อยดีเท่าไร แสดงว่ามีผู้ได้รับบาดเจ็บมาก ตรงนี้สีแยกสภากาแฟ นะครับ เข้าใจว่าเป็นสีแยกสภากาแฟจะเกิดบ่อยมาก นี่เป็นตัวอย่างที่เราพยายามทำการวิเคราะห์อยู่ ไม่ทราบว่าท่านใดมีข้อเสนอแนะอะไรอีกบ้าง ครับคิดว่าพอเรามีการรวบรวมข้อมูลแล้วเราจะพยายามวิเคราะห์ข้อมูลแล้วส่งข้อมูลกลับไปให้หน่วยงานของท่าน คือที่ปฏิบัติมาตลอด 3-4 ปีในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่ทางชมรมเขาก็จะพยายามเรียกผู้ที่เกี่ยวข้องแล้วเอาข้อมูลนี้มาให้อุดด้วย คือที่จริงมันควรจะมีการพัฒนาเป็นระบบที่ยั่งยืนมากกว่านั้นครับ ก็เลยจริงจังแล้วเรื่องพวกนี้ก็มี ความพยายามที่จะทำมานานเป็นระยะเวลาพอสมควร แต่เนื่องจากมีผู้เกี่ยวข้องมาก อย่างในระดับประเทศก็ยังไม่สามารถที่จะทำได้ เลยคิดว่าถ้าเรากลับมาบ้าน แล้วลองดูในพื้นที่บ้านของเราก่อนว่าจะทำได้ วันก่อนก็ได้กราบเรียนท่านผู้ว่าแล้วท่านก็สนใจ

เสียงผู้หญิง

แล้วจากภาพนี้จะบอกหรือไม่ว่าเวลาต่างกันแล้วจะมีสีต่างกัน

อ.ศักดิ์ชัย ปรีชาวีรกุล

ก็จะต่อมีการระบายสีใหม่แล้วจะเห็นความแตกต่างตรงนั้นได้ เดี๋ยวจะโชว์ตัวเก่าให้ดูแล้วกัน (เพื่อเวลาเราตั้งจุดสกัดเราอาจไม่ต้องตั้งตามสถานที่แต่เราเปลี่ยนในเรื่องของเวลานี้ได้) ครับ ในนี้จะมีการวิเคราะห์ช่วงเวลาต่าง ๆ ด้วย แต่ว่ายังไม่ได้ออกมาเป็นกราฟ แต่จะนับเป็นจำนวนอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่ ดี 1-3 แล้วก็ช่วงเย็น ๆ ตั้งแต่ 4 โมงเย็นเป็นต้นไปแล้วค่อย ๆ เพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ ถ้าดูตามวันนะครับ ศุกร์เสาร์อาทิตย์นะครับ เสาร์อาทิตย์นี่เยอะหน่อย วันจันทร์เนี่ยน้อยสุด ส่วนถ้าดูตามเดือนเดี๋ยวนี้นะไม่ค่อยต่างกันเยอะมา เฉลี่ยแล้วก็ใกล้เคียงกัน

อ.ศักดิ์ชัย ปรีชาวีรกุล

ช่วง ตี 3 นะครับก็จะเยอะ แต่ที่นี่เป็นข้อมูลในเมือง ตอนนี่คือจริงเราก็ยังได้ลงไปลึกมากนะ ก็ยังรอข้อมูลด้วย เพราะว่าข้อมูลต้องตรงกัน แล้วเมื่อถึงตรงนั้น ก็ไม่แน่ใจนะครับว่าจะผลักดันให้ทางจังหวัดหรือให้ใครเป็นเจ้าภาพได้ คือเราอยากให้มีได้แบบยั่งยืน (มีการรณรงค์เรื่องอุบัติเหตุไหม) ครับ เราก็อยากให้ได้แบบยั่งยืน เพราะว่าทาง (คือสมมุติจะครับว่าพออาจารย์ทำเสร็จแล้วจะเป็นอย่างไรต่อ) คือก็ขึ้นอยู่กับผู้บริหารว่าแต่ละพื้นที่เขาสนใจไหม ถ้าเขาสนใจก็อาจจะมีการขยายต่อ ถ้าไม่นั้นก็คงเงียบหายไปอีก ก็พยายามคิดเหมือนกัน มหาวิทยาลัยก็อาจเป็นทางออกทางหนึ่ง ถ้าเป็นระดับประเทศก็มีความพยายามสร้างศูนย์ข้อมูลระดับประเทศ เผอิญว่าอาจารย์ที่ผลักดันเรื่องนี้ท่านก็ไม่อยู่แล้วนะครับ

คุณสมารถ สังข์เกษม ผู้จัดการภาคใต้ตอนล่างของ บ.กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

คือตอนนี่ สสส. ก็สนับสนุนด้วยใช้ไหม

อ.ศักดิ์ชัย ปรีชาวีรกุล

คือตอนนี่ทำกับ สวรส. คือตอนแรกผมกับอาจารย์วิวัฒน์นี้หมดแรงแล้ว เพราะว่าผลักดันมา 10 กว่าปีแล้ว ทำไปแล้วเงียบแล้วหาย แต่ทางด้าน สวรส. ก็ขอให้ทำอีกสักรอบแล้วกันก็เลยทำอีก

คุณสมารถ สังข์เกษม ผู้จัดการภาคใต้ตอนล่างของ บ.กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

คือความจริงผมทราบมาว่าเขามีเงินส่วนหนึ่งที่สามารถผลักดันในเรื่องเหล่านี้ได้อย่างชอนแก่นนะครับ เลยคิดว่าถ้ามหาลัยช่วยผลักดันตรงนี้ด้วยน่าจะเป็นไปได้ครับ

อ.ศักดิ์ชัย ปรีชาวีรกุล

ก็ขอต้อนรับท่านที่เพิ่งมานะครับ คือวันนี้ก็มีอะไรผมมาทำหน้าที่แทนอาจารย์วิวัฒน์ คือที่คุยเมื่อก็ไม่มีอะไร หลัก ๆ ก็มาร่วมพูดคุยกับทุกท่านนะครับว่าตลอดระยะเวลาการทำงานเป็นอย่างไรบ้าง แล้วก็ได้มีการนำเสนอแนะครับก็เป็นของเก่าแนะครับว่าประโยชน์ที่เราได้จากการนำข้อมูลเหล่านี้มาใช้มีอะไร ก็เป็นสิ่งที่เราพูดไปเมื่อช่วงเวลาที่ผ่าน คือถ้าเป็นไปได้จะขอความร่วมมือกับทุกหน่วยงานในการกรอกข้อมูลที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นวันเวลาหรือสถานที่ไหนครับ คือหลังจากวันนั้นที่คุยกับท่านผู้ว่า ก็ทราบมาว่าท่านมีการมอบหมายเรื่องนี้ด้วย ข้อมูลก็ได้รับแล้วครับ

ด.ต.อำพร บุปผาณ

ส่งของเดือนสิงหา เดือนกันยากำลังตรวจสอบอยู่ครับ

สารัตถะ วา เวชชาภินันท์

คือส่งมาที่นับเลขหรือว่ายังง

ด.ต.อำพร บุปผาณ

นับเลขครับ (แล้วเดือนกันยาได้เท่าไร) 8 ครับ

สารัตถะ วา เวชชาภินันท์

คือมันแหละมันเป็นไปได้หรอก เพราะว่าในส่วนของอำเภอเมืองมันเป็นไปได้
หรือที่มันจะเกิดเพียง 7 คดี คือเราต้องคุยกับผู้บัญชาการด้วยว่าเราต้องการข้อมูลนี้ไปทำอะไร
เพราะว่าถ้าอาจารย์เขาจะได้อะไรที่มันจะมีเพียง 7 คดี แล้วมันเป็นไปได้หรือ ไม่ได้หรือ แล้วถ้าไม่ใช่
พนักงานสืบสวนนี้สามารถเอารายละเอียดได้ไหม คืออยากได้ข้อมูลดิบที่ไม่นับเลขด้วย

คุณสมารถ สังข์เกษม ผู้จัดการภาคใต้ตอนล่างของ บ.กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

คือที่จริงอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นที่ไม่เป็นคดีนี้มันมีเยอะ ตั้ง 2-3 เท่าเลยนะครับ ตั้งแต่ที่เกิด
เรื่องรถคว่ำเองอะไรอย่างนั้นะครับ แล้วที่มันยอมความกันได้ไม่เป็นคดีนี้มันมีเยอะ

สารัตถะ วา เวชชาภินันท์

คืออย่างนี้ครับ ผมคุยในส่วนงานของผมว่า เขาต้องรู้ก่อนว่านำข้อมูลนี้ไปทำอะไร แล้ว
ต้องเอาข้อมูลละเอียดขนาดไหน เพราะว่าในส่วนของผม ผมสั่งเขาไม่เชื่อหรือ เขาเชื่อนาย
เขา คือเราต้องทำยังไงให้ได้ข้อมูลที่นับเลขมาก เพราะว่าข้อมูลที่ไม่นับเลขเยอะ แล้วมันสำคัญ
ด้วย ด้วยข้อมูลที่มันล้มเองมันเยอะแล้วมันเกี่ยวกับแขวงด้วยนะ เพราะว่าบางที่ถนนไม่ดีนะ
แม้ไม่เจ็บก็สำคัญนะ

คุณเดชา วุฒิวรรณิชย์ แขวงทางหลวง

คือในส่วนของแขวงฯ นั้นจะเอาข้อมูลในส่วนที่เกิดรายใหญ่ อย่างทำทรัพย์สินของทาง
ราชการเสียหาย หรือว่ามีความเสียหาย เป็นอุบัติเหตุรายใหญ่นั้นจะเก็บอย่างแน่นอน ส่วนหนึ่ง
ก็ได้เหมือนกันนะ แม้จะไม่ได้เยอะ แต่มันก็มีเกิดเหมือนกัน แล้วเราจะมีเจ้าหน้าที่เข้าไปที่
โรงพัก 15 วันครั้งด้วยเพื่อเอาข้อมูลในส่วนที่เรายังไม่มีแต่มันเกี่ยวกับเรามาด้วย

สารัตถะ วา เวชชาภินันท์

คือในส่วนของหาดใหญ่ที่ผมว่าข้อมูลค่อนข้างพร้อมแล้วละ เพราะมีทั้งในส่วนของการ
จราจรและส่วนของโรงพยาบาลเอง แต่ว่าอำเภออื่นมันไม่ได้ เพราะว่าถ้าเราต้องการให้ข้อมูลมัน
ครอบคลุมในพื้นที่ทุกพื้นที่นะ แต่ในส่วนของการสำรวจมีทุกพื้นที่

อ.ศักดิ์ชัย ปรีชาวีรกุล

ผมว่าอาจารย์ต้องประชุมระดับจังหวัดอีกครั้งหนึ่ง คือวันนั้นผมเห็นแล้วว่าประชุมระดับจังหวัดแล้วน่าจะก้าวหน้าขึ้น

สารวัตรวรา เวชชาภินันท์

คือวันก่อนผมคุยกับรองสารฯ แล้วว่าข้อมูลนี้ควรจะได้ที่แบบครอบคลุม เพราะว่าอย่างเมื่อวานเองนี่เกิด 3-4 กรณีแล้วนะ ถ้าได้อย่างนี้ก็จะขยายไปหาต.ใหญ่ สะเตา รัตภูมิต่าง ๆ ก็สามารทำได้เนาะครับ

อ.ศักดิ์ชัย ปรีชาวีรกุล

ก็ขอบคุณท่านรองฯ มากนะครับที่ให้คำแนะนำนี้มานะครับ

ร.ต.อ.เบญจา เอี่ยมสำอางค์

เสนอนิดหนึ่งครับ ตรงสะพานข้ามทางรถไฟ คือจะมีแสงอาทิตย์ครับสะท้อนมาแล้วจะเป็นอุปสรรคในการขับรถ

อ.ศักดิ์ชัย ปรีชาวีรกุล

ใช่ ๆ ครับ เพราะว่ามีการบอกกันเยอะเหมือนกัน

ร.ต.อ.เบญจา เอี่ยมสำอางค์

แล้วอีกอย่างคือเอาป้ายทะเบียนคิดตีมาใส่แล้วไม่เห็นป้ายจริง คือไม่สามารถที่จะรู้ได้ว่าตัวปลอมตัวจริง อันนี้ก็เป็นอีกอย่างที่น่าเป็นห่วง มอเตอร์ไซด์ ไม่ใช่แค่ให้ท่านรองฯ บอกให้ใส่หมวกก็พอแล้ว แล้วส่วนใหญ่ตอนนี้ข้อมูลที่เรามียู่ก็จะเป็นในพื้นที่ของอำเภอหาดใหญ่

สารวัตรวรา เวชชาภินันท์

แล้วอย่างสะเตานี้ได้ข้อมูลจากไหนครับ (ได้จากของตำรวจ) ตำรวจเหนือ เยอะไหม อืมครับในส่วนนี้เราต้องไปคุยกันว่าจะทำอย่างไรที่จะได้ข้อมูลในส่วนนี้มาเพื่อที่จะเอามาใช้ได้ (/คุยในส่วนของตำรวจด้วยกัน/)

อ.ศักดิ์ชัย ปรีชาวีรกุล

คืออย่างนี้ครับ เราพยายามให้การให้ข้อมูลนี้ทำอย่างไรที่จะไม่มีการบังคับในข้อกฎหมายนะครับ เอาหลวม ๆ ก็ได้คือไม่เอาชื่อก็ได้

สารวัตรวรา เวชชาภินันท์

คือข้อมูลตอนนี้ผมว่าได้มาระดับหนึ่งแล้ว แล้วข้อมูลส่วนใหญ่จะนับเลข แต่ข้อมูลที่ไม่
นับเลขคือข้อมูลที่ตกลงกันเองส่วนนี้ เราจะเอามาได้อย่างไร

คุณเดชา วุฒิวรรณิชย์ **แขวงทางหลวงฯ สารวัตรวรา เวชชาภินันท์** **อ.ศักดิ์ชัย ปรีชาวีร**
กุล

คืออย่างนี้ได้ไหมบอกว่าข้อมูลมาจากไหนแต่ไม่ได้บอกว่าใครรายงาน อย่างสภ.อ.
เมืองสงขลา แต่ไม่ต้องบอกผู้รายงาน เพราะว่าถ้าบอกมันต้องมีผู้รับผิดชอบด้วย คือมันอาจดู
เหมือนเป็นข้อมูลลอย ๆ แต่เรารู้ว่าเป็นข้อมูลจริง ๆ

อ.ศักดิ์ชัย ปรีชาวีรกุล

คืออย่างไรเดี๋ยวผมไปปรึกษาในเรื่องของกฎหมายด้วย เพราะว่าทำอย่างไรให้ผู้รายงาน
นี้สบายใจ มันจะได้ข้อมูลเยอะกว่านี้ด้วย คือมันจะไม่มีข้อผูกมัดทางกฎหมายเอามารื้อฟื้นคดี
อะไรไม่ได้ มีข้อผูกมัดตามกฎหมาย เราก็ต้องสัญญาว่าเราจะเก็บข้อมูลตรงนี้เป็นความลับ

สารวัตรวรา เวชชาภินันท์

คือถ้าให้ผมดูภาพในอำเภอหาดใหญ่ตอนนี้น่าจะข้างที่จะชัดเจนให้ผมดูพอตัสดูอะไรนะ
มันสามารถที่จะทำการวิเคราะห์ได้ แต่ถ้าได้ที่เราจะเอามันจะสามารถวิเคราะห์ในส่วนอื่นได้
ด้วย

อ.ศักดิ์ชัย ปรีชาวีรกุล

คืองบประมาณส่วนใหญ่จะมาลงที่จังหวัดใหญ่ตลอด อย่างสงขลาจะมาลงที่หาดใหญ่
กับสงขลาตลอด อำเภอเล็กจะไม่ค่อยมีแล้วทุกอย่างจะไปลงที่กรุงเทพมหานคร ข้างนอกไม่ค่อยมี
เราเลยพยายามที่จะทำให้บ้านเรามี ก็คิดว่าวันนี้ น่าจะได้อะไรที่มีประโยชน์พอสมควร

คุณเดชา วุฒิวรรณิชย์ **แขวงทางหลวงฯ**

คือพูดถึงกลุ่มของเราก็ค่อนข้างจะมีเยอะนะ ไม่ว่าจะเป็น สสส. สวรส. หรือจังหวัดก็มี

อ.ศักดิ์ชัย ปรีชาวีรกุล

คือปัญหาของเราที่ไม่มีเจ้าภาพ

คุณสามารถ สังข์เกษม **ผู้จัดการภาคใต้ตอนล่างของ บ.กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ**

คืออยู่ที่การไม่รวมศูนย์แล้วทุกหน่วยงานทำเองแล้วข้อมูลที่น่ามันไม่ต้องการ

อ.ศักดิ์ชัย ปรีชาวีรกุล

คือเราก็ต้องพยายามช่วยกันคิดว่าทำไงให้สามารถที่จะมีอันเดียวให้ได้ คือถ้ามีเจ้าภาพที่ชัดเจนมันจะดีมากเลย อย่างในส่วนของจังหวัด

คุณเดชา วุฒิวรรณิชย์ แขวงทางหลวง

คือความจริงอาจารย์ทางมหาลัยมีศักยภาพนะครับ แล้วผมคิดว่าถ้าข้อมูลตรงนี้เราเสร็จแล้วนะ แล้วเป็นรูปธรรมแล้วเราน่าจะมีการวิเคราะห์แล้วนำไปประโยชน์ได้นะ

อ.ศักดิ์ชัย ปรีชาวีรกุล

ครับถ้าใครมีข้อเสนอแนะอีกบ้างครับ คือแรกเริ่มเราพยายามหาข้อมูลให้ได้มากที่สุดแล้วทำการวิเคราะห์ว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละวันมีสาเหตุมาจากอะไร แล้วเราจะแก้ไขได้อย่างไร มาตราการแก้ไขได้อย่างไร โดยเอาข้อมูลนี้มาวิเคราะห์คือจะช่วยเอาข้อมูลนี้มาวางแผนในการป้องกันอุบัติเหตุได้ แล้วถ้ามันสามารถวิ่งได้ตามปกติแล้วข้อมูลเราก็จะสามารถมีศักยภาพมีคุณภาพมากขึ้น แล้วเราจะสามารถที่จะของบประมาณเอามาแก้ไขในส่วนที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

คุณอัจจิมา พรรณนา สสจ.

คืออันนี้ในส่วนของอำเภอหาดใหญ่

อ.ศักดิ์ชัย ปรีชาวีรกุล

ครับ คืออันเก่าในส่วนของอำเภอหาดใหญ่ ถ้าเป็นในระดับจังหวัดนี่จะเป็นอันใหม่ก็จะมีการแยกสีให้เห็นนะครับ

คุณสามารถ สังข์เกษม ผู้จัดการภาคใต้ตอนล่างของ บ.กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

อย่างของผมนี่จะมีการเก็บข้อมูลรายใหญ่คือทั้งในส่วนของโรงแรมและความปลอดภัยของการคมนาคม สำหรับอุบัติเหตุรายใหญ่นะ ในนี้ผมเลยได้แจ้งเข้ามาว่ามีอยู่ครับ

เสียงผู้หญิง

คือ ในส่วนของงานพยาบาลเนี่ยจะเห็นว่าที่ไหนเกิดขึ้นแล้วจะมีการเกิดขึ้นอีกครั้ง แล้วจะเกิดขึ้นบ่อย เพราะฉะนั้นอยากให้ใส่ไปด้วยว่ามีสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุอย่างกรณีใหญ่ ๆ นี่เกิดขึ้นได้อย่างไร แล้วได้ส่งต่อให้ใครแก้ไขอะไรแล้วบ้าง เพราะว่าถ้าเป็นเรื่องของถนนน่าจะทำได้ อย่างไปติดป้ายบอกแล้วหรือไม่ แสงไฟจะได้ปรับอย่างไร แต่ถ้าในส่วนของการพฤติกรรมนี่ก็อีกส่วนหนึ่ง แล้วเวลาข้อมูลจะตรวจสอบนี่มันจะเชื่อมโยงในส่วนของจังหวัดเลย

อ.ศักดิ์ชัย ปรีชาวีรกุล

คือที่เคยทำนะครับ เราจะมีการแบ่งเขตของจังหวัดตามเขตนะครับ ว่าแต่ละเขตนี้ได้
คะแนนเท่าไร ก็อาจจะมีการรื้อมาอีกครั้งหนึ่งก็ได้

คุณสมารถ สังข์เกษม ผู้จัดการภาคใต้ตอนล่างของ บ.กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
คืออย่างที่เคยคลองหะ

สารวัตรวรรา เวชชาภินันท์

ก็ไปทำแล้วครับในส่วนของไฟนั้นก็เสนอให้แขวงฯ เขาเปลี่ยนแล้ว เขาก็น่าจะเปลี่ยน
แล้ว

คุณเดชา วุฒิวรรณิชย์ แขวงการทางฯ

คือมันก็มีทั้งในส่วนของไฟด้วย ที่เป็นจังหวัดนะครับ

สารวัตรวรรา เวชชาภินันท์

จะมี 2 กรณีคือ เรื่องส่วนหนึ่งเป็นเรื่องของสัญญาณไฟและพฤติกรรม แต่อีกกรณีหนึ่ง
เป็นเรื่องของกายภาพด้วย เพราะว่าเสาตรงนั้นที่ทำสะพานไปบังเส้นจะนะไปสนามบิน
สนามบินไปจะนะจะมองไม่เห็น คือถ้าเรามองสัญญาณไฟปัญหาก็จะน้อยแต่พฤติกรรมก็มีส่วน
ด้วยนะครับ คือจริง ๆ แล้ว ถ้าเขาสูดคิตมันก็ยากเหมือนกันนะครับ คือเคสหนึ่งเนี่ยตอนเรามาเขา
เป็นไฟเขียว พอเขาออกมามันเป็นไฟเหลือง แล้วพอตรงกลางนี้เป็นไฟแดง แล้วอีกด้านหนึ่งเป็น
ไฟเขียวแล้วไม่พ่น คือเขาก็มาไฟเขียวเหมือนกัน แต่เขียวปลาย แล้วมาชนกัน ถ้าเขารู้กันเราก็
ทำรายงานไปว่าให้ทำการทวงไฟเพิ่มเขาก็ทำไฟเพิ่มให้เรา แต่กรณีที่ 2 เขาฝ่าไฟแดงจริง ๆ
แต่ก็มีเรื่องเสาบังด้วย แล้วผมก็ไม่แน่ใจเรื่องสัญญาณไฟด้วยว่าผมเสนออย่างไรคือ ปลอยเป็น 4
เฟส เหมือนเดิม อย่าง 1 2 3 4 เราอาจปลอยเป็น 1 2 อย่างนี้ แล้ว 3 4 อย่างนี้ ประมาณ
นี้นะครับ

คุณเดชา วุฒิวรรณิชย์ แขวงการทางฯ

คือที่ผมเข้าใจจะให้ตรงกับตรงเฟสหนึ่งเกี่ยวกับเขียวเฟสหนึ่งหรือเปล่า

สารวัตรวรรา เวชชาภินันท์

ไม่ใช่ ๆ คือการเรียงไม่เหมือนเขา คืออย่างอื่นเรียงตามเข็มนาฬิกา แต่นี่อาจเป็น 1 2
3 4 ไม่เหมือนเขา

คุณเดชา วุฒิวรรณิชย์ แขวงการทางฯ

ครับ ได้ครับได้

สารัตถะ เวชชาภินันท์

ครับได้ใช้ไหมครับเดี๋ยวผมจะค้นรายงานมาให้ดูอีกครั้ง

อ.ศักดิ์ชัย ปรีชาวีรกุล

แล้วที่คลองหะนีใช้ระบบ count down หรือยัง

สารัตถะ เวชชาภินันท์

ยังครับ (count down นั้นแหละตัวดี พอมันเห็น 1 2 แล้วนะ มันออกเลย) ความจริงแล้วตัวที่จะช่วยเราได้คือ ออเนอร์ แต่เขาต้องรู้ระบบเท่านั้นเอง อย่างแดงสี่ด้านตอนนี้ 5 วินาที คือแยกไม่เท่ากัน แยกสั้นและแยกยาวด้วยนะครับ แล้วเกิดอุบัติเหตุบ่อยเพราะว่าจะมองไม่เห็นจริง อย่างจอดรถมาจากสนามบิน ไปทางโน้นจะไม่เห็นเลย คือถ้าคนมีวินัยก็ยังไม่เกิดอุบัติเหตุ แต่ว่าเราจะทำยังไงที่จะช่วยให้คนฝั่งโน้นเขามองเห็นได้ชัดขึ้น

คุณสามารถ สังข์เกษม ผู้จัดการภาคใต้ตอนล่างของ บ.กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

คือผมสอบคนที่ขับมอเตอร์ไซด์ เคาะบอกว่าไม่เห็นแล้วผมยังงงเลยว่าไม่เห็นได้อย่างไร

สารัตถะ เวชชาภินันท์

กรณีไหนครับ แรกหรือ สอง

คุณสามารถ สังข์เกษม ผู้จัดการภาคใต้ตอนล่างของ บ.กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

แรกครับ

สารัตถะ เวชชาภินันท์

กรณีแรกอย่างนี้ครับ มอเตอร์ไซด์ติดไฟแดงอยู่ แล้วเขาไปชนรถเทรลเลอร์

คุณสามารถ สังข์เกษม ผู้จัดการภาคใต้ตอนล่างของ บ.กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

ครับนั้นแหละ เขาบอกไม่เห็นเลย

สารัตถะ เวชชาภินันท์

ครับผมก็ไม่แน่ใจนะครับเพราะเขาเองก็บอกมองไม่เห็น คือเขาก็บอกว่ามีตลอดก็ทำบุญไปแล้วนะครับ ทำบุญใหญ่กลางสี่แยกเลย

คุณเดชา วุฒิวรรณิชย์ แขวงทางหลวง

แยกป่าไม้ผมก็เจอนะ เจอหลายครั้งด้วย

สารวัตรวรา เวชชากินันท์

บางครั้งก็อยู่ที่พฤติกรรมด้วย เพราะว่าชอบดูไฟของฝั่งตรงข้ามไม่ดูไฟของตนเอง แล้วข้อมูลที่เราได้ค่อนข้างจะสมบูรณ์แล้วเราสามารถทำอะไรได้บ้าง เราประชุมหลายครั้งแล้ว เราก็น่าจะมีตัวแบบอะไรสักอย่าง ว่าเราได้ข้อมูลแล้วน่าจะมีต้นแบบ

อ.ศักดิ์ชัย ปรีชาวีรกุล

ครับก็คิดว่าสิ้นเดือนนี้ เราจะทำเป็นรายงานมาว่าได้ข้อมูลตรงนี้แล้วสามารถใช้ประโยชน์อะไรได้บ้าง แล้วเพื่อเราจะได้ข้อมูลเพิ่มขึ้นด้วยเพราะว่าเขาจะเห็นว่าเขาจะเห็นความสำคัญ

เสียงผู้หญิง

คือถ้าเราเอาข้อมูลแต่ละหน่วยมาทำก็จะแก้เรื่องการแก้ปัญหาซ้ำได้ด้วยนะ อย่างพื้นที่ไหนที่ใครรับผิดชอบน่าจะมีการสอบสวนเชิงลึกเพื่อได้ข้อมูลที่มันเต็มมากขึ้น

อ.ศักดิ์ชัย ปรีชาวีรกุล

ก็คงไปด้วยกันเพราะว่าโดยตามหลักทฤษฎีแล้วนี้สามารถที่จะกลับไปดูได้ว่าหลังจากรายงานไปแล้วได้รับการแก้ไขหรือยังแล้วยังมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นอีกหรือเปล่า เพราะอะไร

เสียงผู้หญิง

อยากจะบอกอีกจุดหนึ่งในส่วนของที่รถทัวร์ที่ระโนดพลิกคว่ำคือที่เราได้ไปสอบสวนเสร็จแล้วเรารู้ปัญหาบางอย่าง คือมีการขายของในช่วงใกล้สว่าง คนเดินเท้า เราได้ส่งรายงานไป เราก็ไม่แน่ว่าจะได้อย่างไร คือถ้าเราส่งไปทางอาจารย์ แล้วระดับแบบว่าผู้ว่า มาดูจะได้มีการตามงานได้ว่า ตรงนั้นอะ อบต. เขาจะต้องมาดูเมื่อสภาพสังคมเขาเปลี่ยนไปมีรถคันใหญ่เข้ามา แล้วการวิถีชีวิตชุมชนอยู่อย่างนี้ อบจ. ต้องมีการวางแผนไฟเท่าไร คือวันนั้นมีงานศพ แล้วคนแก่เขาเดินหลบแสงไฟ แล้วถนนมี 2 เลนส์ รถทัวร์ก็จะพอดี แต่เขาก็มองไม่เห็นก็มาเห็นตอนที่ถึงคุณยายแล้ว ก็เกี่ยวคุณยายไปแล้วรถเองก็หักหลบก็ไปพาดกับต้นไม้ คือเราสรุปปัญหาไปแต่เราไม่แน่ใจว่าใครจะเอาของเราไปแก้ไข แต่ถ้าอาจารย์มีตรงนี้ได้โชว์มันจะได้เห็นแล้วนำสู่การแก้ไขได้

อ.ศักดิ์ชัย ปรีชาวีรกุล

คือต่อไปก็คงเอาขึ้นเว็บ พยายามทำให้สามารถที่จะเข้าดูได้ง่าย

เสียงผู้หญิง

คือไม่แน่ใจใครได้เข้าไปดูในเรื่องของระบบไฟอัจฉริยะของเทศบาลนครหาดใหญ่บ้าง
คือเขาใช้ระบบเซ็นเซอร์ไว้ได้ดิน

คุณเดชา วุฒิวรรณิชย์ แขวงการทางฯ

คือของเราก็มีอยู่แล้วครับ ยกตัวอย่างทางแยกนะครับ สายเอก สายรองนะครับ อย่าง
สายเล็กมากออกจากหมู่บ้าน เราจะฝังลูบนี้ไว้ใต้ผิวถนน คือถ้าไม่มีรถจากสายรองวิ่งมา สาย
หลักจะเขียวตลอด 24 ชั่วโมง แต่เมื่อไรที่มีรถจากสายรองวิ่งมาแล้วเหยียบลูบนั้นนะครับ จะ
กลายเป็นไฟแดงที่สายหลักทันที แล้วสายรองจะกลายเป็นไฟเขียวให้สามารถวิ่งผ่านได้ (ของ
เขาวัดปริมาณรถ) แต่มันก็มีข้อเสียนะครับ คือถ้าไม่เหยียบลูบแค่เฉี่ยว แล้วถ้าวิ่งอีกฝั่งหนึ่งมัน
เลี้ยวมาก็เฉียวนะ

ร.ต.อ.เบญจา เอี่ยมสำอางค์

คืออย่างนี้ครับในส่วนของไฟอัจฉริยะนี้ผมได้รับการร้องเรียนผ่านทางรายการวิทยุมา
บ่อยมาก คือไฟไม่ได้ทำหน้าที่ตามแบบนะครับ มีปัญหาค่อนข้างที่จะเยอะ คือความจริงคน
หาดใหญ่เก่งกว่า แล้วอีกอย่างคนหาดใหญ่จอดแล้วไม่ใช่ว่ารถมอเตอร์ไซด์นี้ มักจะเลื่อนไป
หน้าไปหลังบ้าง เดี่ยวจะออกไม่ออก แล้วบางคันออกตัวช้า เพราะว่ามัวแต่คุยโทรศัพท์ คือเขา
เองก็พยายามมีการปรับเปลี่ยนด้วย เพราะว่าใช้ได้ในกรณีที่รถเยอะ แต่ว่าระบบกดจะดีกว่า
แรงดันจะ 100 % กว่า

อ.ศักดิ์ชัย ปรีชาวีรกุล

คือระบบพวกนี้ถูกคิดมาแล้วใช้ในประเทศตะวันตก ไม่ใช่อย่างบ้านเรา มักเกิดปัญหา
บ่อย แล้วคนไทยเราไม่ค่อยปฏิบัติตามกฎด้วยนะครับ ซึ่งอยู่ที่พฤติกรรมของเรามีปัญหาเยอะ

คุณเดชา วุฒิวรรณิชย์ แขวงการทางฯ

ของเรานี้เคยพบในเรื่องของ 2-3 ทุ่มขอเป็นไฟกระพริบ เพราะว่ารถมอเตอร์ไซด์จอด
ได้จอดแล้วโดยจั้นะครับ ต้องใช้ไฟกระพริบ แล้วเรื่องวงเวียนละครับน่าจะช่วยได้นะ

สารวัตรวรรา เวชชาภินันท์

คือวงเวียนนี้ได้ผลนะครับ อย่างที่ศรีนคร ตอนผมไปนั่งกินน้ำชาตอนเช้าไม่มีวงเวียน
นับได้เลยมีบ่อยมากเดี๋ยวชนเดี๋ยวชน แต่พอมีวงเวียนจะไม่ค่อยเกิดแล้ว เกิดก็จะน้อยแค่เฉี่ยว
แต่ต้องยอมรับอย่างหนึ่งว่ารถจะติด แต่มันแก้เรื่องอุบัติเหตุได้นะครับ

คุณสามารถ สังข์เกษม ผู้จัดการภาคใต้ตอนล่างของ บ.กลางคัมภรครองผู้ประภัยจากรถ

แล้วที่หาตใหญ่กตคนข้ามถนนนี้ยังใช้ไหมครับ

สารวัตรวรา เวชชาภินันท์

ไม่ใช่แล้วนะครับ เพราะว่าบางอย่างบ้านเราใช้ไม่ได้ คือไฟกตทางข้ามนะครับ อยู่ใกล้ไป มองแล้วงง แล้วคนที่ข้าม แล้วรถที่จะไปเขาก็ไม่ได้มอง อย่างออกมาจากเมือง คือลงสะพานลอยมาต้องเบรกแล้ว ผมเคยเสนอให้ย้ายทางข้ามแล้ว แต่ไม่มีใครยอมให้ผ่านหน้าบ้านของตนเอง มันก็ค่อนข้างที่จะอันตราย บางจุดไม่เหมาะ เพราะว่างมาแล้วเจอทางข้ามเลย และหาตใหญ่เดี่ยวเจอไฟแดง เดี่ยวเจอไฟแดงชาวบ้านก็บ่นอีก

อ.ศักดิ์ชัย ปรีชาวีรกุล

ครับสำหรับวันนี้ก็น่าจะคุยกันเท่านี้ก่อนแล้ววันหน้าเราจะพบกันอีกครั้ง ก็ขอขอบคุณทุกท่านนะครับ ขอขอบคุณครับ

รายงานการประชุมโครงการ การพัฒนาระบบการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัด สงขลา

ครั้งที่ 8 / 2551

วันอังคารที่ 12 กุมภาพันธ์ 2551 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ ห้องประชุม 1 ศูนย์คอมพิวเตอร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

ผู้เข้าร่วมประชุม

1. อ.วิวัฒน์	สุทธีวิภากร	ประธานการประชุม
2. ผศ.ดร.ศักดิ์ชัย	ปรีชาวีรกุล	ผู้อำนวยการศูนย์คอมพิวเตอร์ มอ.
3. คุณธนวรรณ	สิริสันติพงษ์	คณะวิศวกรรมศาสตร์ มอ.
4. คุณปิยนุช	พลพงษ์	เลขานุการที่ประชุม
5. คุณสุภลักษณ์	แช่เนียน	คณะวิศวกรรมศาสตร์ มอ.
6. พ.ต.ท.วรา	เวชชาภินันท์	สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองสงขลา
7. ร.ต.ต.โชคทวี	จันทร์ทองอ่อน	สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองสงขลา

8. ด.ต.จรัส	สุวรรณมณี	สถานีตำรวจทางหลวง 3 กองกำกับการ 7 กองบังคับการตำรวจทางหลวง
9. คุณมนตรี	หมัดหลี	สำนักงานบำรุงทางสงขลาที่ 2
10. คุณอมรา	ศรีพรหม	สำนักงานบำรุงทางสงขลาที่ 2
11. คุณสถิตย์	ศิริรักษ์	แขวงการทางสงขลา
12. คุณอัจฉิมา	พรรณนา	สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสงขลา
13. คุณศรัญญา	ระยับแสงมงคล	สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสงขลา
14. คุณรังสรรค์	เอกวัฒนพันธ์	ศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเขต 12 สงขลา
15. คุณกมลรัตน์	ปานทอง	โรงพยาบาลกรุงเทพหาดใหญ่
16. คุณณัฐวิมล	หยูทอง	โรงพยาบาลกรุงเทพหาดใหญ่
17. คุณไพบรดา	สัมพันธรัตน์	โรงพยาบาลราชบุรียี่นดี
18. คุณพรรณทิพา	บุญที่สุด	โรงพยาบาลราชบุรียี่นดี
19. คุณสมใจ	ฟองละแอ	โรงพยาบาลศิริรินทร์
20. คุณสุรศักดิ์	อภิณวารกุล	มูลนิธิมิตรภาพสามัคคี (ท่งเซียเซี่ยงตึ้ง)
21. คุณประยุทธ	โอวาทพารพร	มูลนิธิมิตรภาพสามัคคี (ท่งเซียเซี่ยงตึ้ง)
22. คุณสุภาวีย์	เบญจธนวัฒน์	สถาบันวิจัยระบบสุขภาพภาคใต้ มอ.
23. คุณพิเชษฐ์		บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
24. นรต. ปริญญา	ขวัญแก้ว	สภ.หาดใหญ่
25. นรต. ภูมิ	เสมวรนนท์	สภ.หาดใหญ่
26. คุณชัยฤกษ์	เมษสุวรรณ	สำนักทางหลวงที่ 15
27. คุณพลศักดิ์	ระฆังวงศ์	สำนักทางหลวงที่ 15

ผู้ไม่เข้าประชุม

1. ผศ.ดร.พงศ์เทพ	สุธีรวิม	สถาบันวิจัยระบบสุขภาพภาคใต้ มอ.
2. ร.ต.อ. ธนวุฒิ	มณีโชติ	สถานีตำรวจภูธรหาดใหญ่
3. ดต. อำพร	บุปผาณ	สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองสงขลา
4. คุณนันทพร	กลั่นจันทร์	สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 12 สงขลา
5. คุณแจ่มจันทร์	กิมาคม	สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 12 สงขลา
6. คุณเดชา	วุฒิวรรณิชย์	รองผู้อำนวยการแขวงการทางสงขลา
7. คุณชิลินธร	แพทยนันทเวช	โรงพยาบาลหาดใหญ่
8. คุณชนิษฐา	สวนแสน	โรงพยาบาลหาดใหญ่
9. คุณปฐมพร	ชื้อธานุวงศ์	ชมรมลดอุบัติเหตุบนท้องถนนเมืองหาดใหญ่

เริ่มประชุมเวลา 13.00 น.

เมื่อครบองค์ประชุม ประธานกล่าวเปิดการประชุมโครงการ **การพัฒนาระบบการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสงขลา** และแนะนำชื่อผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด

วาระที่ 1 การรวบรวมและการวิเคราะห์ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจากหน่วยงานต่างๆ

นำเสนอข้อมูลที่ได้ทำการวิเคราะห์ไปบางส่วนแก่ที่ประชุม เพื่อให้เห็นลักษณะข้อมูลว่าเมื่อผ่านการวิเคราะห์แล้ว ข้อมูลที่ได้นั้นจะถูกนำเสนอในลักษณะว่าความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุมากแค่ไหน เกิดอุบัติเหตุขึ้นที่ไหน เวลาไหน เป็นต้น

วาระที่ 2 ข้อเสนอการใช้เครื่องมือ GPS data

ทางโครงการนำเสนอการใช้เครื่องมือช่วยในการบันทึกสถานที่เกิดเหตุที่มีความแม่นยำสูง ซึ่งก็คือ GPS data เป็นเครื่องมือบอกตำแหน่งในโลก เครื่องมือนี้มีความผิดพลาดมากที่สุด 10 เมตร น้อยที่สุด 2-5 เมตร การใช้งานเครื่องมือนี้จำเป็นต้องอยู่ในที่โล่งแจ้ง ซึ่งสามารถที่จะจับเก็บเส้นทางการเดินทางได้ จากนั้นจึงสามารถลงจุดที่เราต้องการบันทึก แล้วแปลงกลับไปใส่แผนที่ต่อไป ซึ่งเป็นการระบุสถานที่และเวลาเกิดเหตุที่แน่นอนได้ โดยที่ประชุมเห็นชอบให้จัดหาเครื่องมือมาใช้ในโครงการฯ เพื่อความสะดวกและความถูกต้องของข้อมูลมากยิ่งขึ้น

สำหรับรายงานการประชุมครั้งที่ 9 - 10 เป็นการประชุมย่อยเพื่อพบปะพูดคุย
เกี่ยวกับการทำงานและปัญหาของแต่ละหน่วยที่เกิดขึ้น

การประชุมครั้งที่ 9 เวลาประชุม 09.30 – 12.00
ณ ห้องประชุมภาคคอมพิวเตอร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

เมื่อวันอังคารที่ 29 กรกฎาคม 2551 มีหน่วยงานและผู้เข้าร่วมประชุมดังรายนาม
ต่อไปนี้

1. สถาบันวิจัยระบบสุขภาพภาคใต้ (สวรส ภาคใต้) มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

ผศ.ดร.พงศ์เทพ	สุธีรุฒ
คุณสุภาภรณ์	เบญจธนวัฒน์

2. คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

อ.วิวัฒน์	สุทธิวิภากร	(หัวหน้าโครงการฯ)
ผศ.ดร.ศักดิ์ชัย	ปรีชาวีรกุล	(ผอ.ศูนย์คอมฯ มอ. และผู้ร่วม โครงการฯ)

คุณธนวรรณ	สิริสันติพงษ์
คุณปิยนุช	พลพงษ์
คุณสุภลักษณ์	แช่เนียน

3. สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองสงขลา

พ.ต.ท.วรา	เวชชาภินันท์
ร.ต.ท.นนทพัทธ์	สู่สม
ด.ต.อุดม	สมประกอบ

4. สถานีตำรวจภูธรอำเภอหาดใหญ่

พ.ต.ต.อธิชัย	สมบูรณ์
ร.ต.ต.วราพงศ์	หะยีหวัง
จ.ส.ต.ศักดิ์ดา	โพธิ์กิ่ง

5. สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสงขลา

คุณอัจจิมา	พรรณนา
คุณศรีัญญา	ระยับแสงมงคล

6. บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

คุณสามารถ	สังข์เกษม
-----------	-----------

7. ศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเขต 12 สงขลา

คุณรังสรรค์	เอกวัฒนพันธ์
-------------	--------------

8. สำนักงานบำรุงทางสงขลาที่ 2

คุณอมรา	ศรีพรหม
คุณยุพา	อุสมาน

9. แขวงทางสงขลา

คุณเดชา	วุฒิวนิชย์	(รอง ผอ.แขวงฯ)
คุณสถิตย์	ศิริรักษ์	

10. สำนักงานหลวงที่ 15

คุณชัยฤกษ์	เมษสุวรรณ
------------	-----------

11. โรงพยาบาลหาดใหญ่

คุณอัษฎลี	ชาพรหมสิทธิ์
คุณอุไรรัตน์	เจริญมาศ

12. โรงพยาบาลราชบุรียินดี

คุณไพลดา	สัมพันธรัตน์
คุณพรรณทิพา	บุญที่สุด

13. โรงพยาบาลศศิรินทร์

คุณสมใจ	พองละแอ
---------	---------

ผลสรุปจากการประชุมครั้งที่ 9

1. อ.ศักดิ์ชัย ทดลองและแนะนำการใช้ GPS ให้ผู้เข้าร่วมประชุมดู
2. ทางโครงการให้ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นว่าควรจะคัดเลือกหน่วยงานไหนที่จะทำการทดลองใช้ GPS จริงในพื้นที่จังหวัดสงขลา และหน่วยงานที่ได้รับคัดเลือกคือ สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองสงขลา กับ มูลนิธิมิตรภาพสามัคคี (ท่งเซียเซี่ยงตึ้ง) ซึ่งทางโครงการได้มอบเครื่อง GPS ให้กับมูลนิธิมิตรภาพสามัคคี (ท่งเซียเซี่ยงตึ้ง) ไป 3 เครื่อง

การประชุมครั้งที่ 10 (อบรมการใช้ GPS ครั้งที่1)

เวลาประชุม 09.30 – 12.00

ณ ห้องประชุมภาคคอมพิวเตอร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

เมื่อวันพุธที่ 20 สิงหาคม 2551 มีหน่วยงานและผู้เข้าร่วมประชุมดังรายนามต่อไปนี้

1. คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

ผศ.ดร.ศักดิ์ชัย ปรีชาวีรกุล (ผอ.ศูนย์คอมฯ มอ. และผู้ร่วม
โครงการฯ)

คุณปิยนุช	พลพงษ์
คุณธนวรรณ	สิริสันติพงษ์

2. สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองสงขลา

พ.ต.ท.วรา	เวชชาภินันท์
ด.ต.อัมพร	บุบผาภรณ์
ด.ต.อุดม	สมประกอบ

3. มูลนิธิมิตรภาพสามัคคี (ท่งเซียเซี่ยงตึ้ง)

คุณเอกภาพ	ไชยพล
คุณกฤษณะ	โพธิ์แป้น
คุณเกษมา	แช่ลิ้ม
คุณกิตติ	แช่ตั้ง
คุณชัยโรจน์	วงศ์สถาพร
คุณชุมพล	พงษ์จินนา
คุณประจวบ	ชั้นธิไชย

ผลสรุปจากการประชุมครั้งที่ 10

1. อ.ศักดิ์ชัยได้นำแผนที่มาเสนอ กล่าวถึงข้อมูลที่ได้จากหน่วยงานต่างๆที่นำมาประมวลผลลงในโปรแกรม ผลลัพธ์ที่ได้จะออกมาในรูปแบบแผนที่
2. แนะนำGPS ว่า คืออะไร ประกอบด้วยอะไรบ้าง และแนะนำวิธีการใช้
3. ให้ทดลองใช้จริง

การประชุมครั้งที่ 11 (อบรมการใช้ GPS ครั้งที่2)

เวลาประชุม 13.30 – 16.00

ณ ห้องประชุม 1 ศูนย์คอมพิวเตอร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

เมื่อวันจันทร์ที่ 20 กรกฎาคม 2552 มีหน่วยงานและผู้เข้าร่วมประชุมดังรายนามต่อไปนี้

1. คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

อ.วิวัฒน์	สุทธิวิภากร	(หัวหน้าโครงการฯ)
ผศ.ดร.ศักดิ์ชัย	ปรีชาวีรกุล	(ผอ.ศูนย์คอมฯ มอ. และผู้ร่วมโครงการฯ)
คุณปิยนุช	พลพงษ์	
คุณสุภลักษณ์	แช่เจียน	
คุณพงศกร	พัฒน์ชู	

2. สมาคมร่วมใจกู้ภัย อ.เมือง จ.สงขลา

คุณกิตติพงศ์	เอียดเรือง
คุณศุภชัย	หงสาวดี
คุณธีระเดช	แก้วจันทร์

3. มูลนิธิมิตรภาพสามัคคี (ท่งเซียเซี่ยงตึ้ง)

คุณเอกภพ	ไชยพล
คุณกฤษณะ	โพธิ์แป้น
คุณกษมา	แช่ลิ้ม
คุณกิตติ	แช่ตั้ง
คุณชัยโรจน์	วงศ์สถาพร
คุณชุมพล	พงษ์จินนา
คุณประจวบ	ชันธิไชย

ผลสรุปจากการประชุมครั้งที่ 11

1. อ.ศักดิ์ชัย ได้แนะนำวิธีการใช้ GPS และให้ทดลองใช้จริง
2. แนะนำการนำข้อมูลพิกัด GPS ลงบนแผนที่ Google
3. แนะนำการนำพิกัด GPS มาใช้งานประยุกต์กับงานอุบัติเหตุ

การประชุมครั้งที่ 12

วันอังคาร ที่ 20 กรกฎาคม 2553 เวลาประชุม 13.30 – 16.30

ณ ห้องประชุมภาควิชาวิศวกรรมคอมพิวเตอร์ ชั้น 1 มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา

โครงการฯ ได้เรียนเชิญผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนจังหวัดสงขลาในระดับจังหวัด มาประชุมเพื่อรับฟังการนำเสนอผลการดำเนินงานของโครงการฯ รวมไปถึงรับทราบผลพัฒนาระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) และการวิเคราะห์ข้อมูลของโครงการฯ และปรึกษาหารือ แลกเปลี่ยนแนวความคิดเห็น เพื่อให้ได้มาซึ่งความยั่งยืนของการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุต่อไป การประชุมครั้งที่ 12 มีขึ้นเมื่อ

ครั้งที่ 12 วันอังคาร ที่ 20 กรกฎาคม 2553

การประชุมครั้งที่ 12 เมื่อวันอังคารที่ 20 กรกฎาคม 2553 มีหน่วยงานและผู้เข้าร่วมประชุมดังรายนามต่อไปนี้

1. สถาบันการจัดการระบบสุขภาพภาคใต้ (สจรส. ภาคใต้) มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

ผศ.ดร.พงศ์เทพ	สุธีรวิทย์	(ผอ. สจรส.ม.อ. และผู้ร่วมโครงการฯ)
คุณสุภาภักย์	เบญจธนวัฒน์	

2. คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

อ.วิวัฒน์	สุทธิวิภากร	(หัวหน้าโครงการฯ)
ผศ.ดร.ศักดิ์ชัย	ปรีชาวีรกุล	(ผอ. ศูนย์คอมฯ มอ. และผู้ร่วมโครงการฯ)

คุณพงศกร	พัฒนัฐ
คุณปิยนุช	พลพงษ์
คุณวรกร	สุทธิวิภากร
คุณอัญชิษฐา	อริยยศพงศ์

3. สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเขต 12 สงขลา

คุณวิจิตร	จันทร์ปาน	(แทนผู้ว่าราชการจังหวัดสงขลา)
คุณฤทัย	กั้งแสง	

4. สถานีตำรวจภูธรอำเภอหาดใหญ่

พ.ต.ต.สุรเชษฐ์	สุวรรณนพมาศ
----------------	-------------

5. สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองสงขลา

พ.ต.ท.วรรงค์	เกิดสวัสดิ์
--------------	-------------

- | | |
|--------------|----------|
| พ.ต.ท.วันชัย | มากสังข์ |
| ด.ต.อุดม | สมประกอบ |
6. สถานีตำรวจภูธรคอหงส์
- | | |
|-------------|----------|
| ร.ต.ท.พิสิฐ | ปิ่นแก้ว |
|-------------|----------|
7. สถานีตำรวจทางหลวง 3 กองกำกับการ 7
- | | |
|--------------|----------|
| ร.ต.อ.อดิเรก | โปธิ์ปัน |
|--------------|----------|
8. ศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเขต 12 สงขลา
- | | |
|-------------|----------------|
| คุณรังสรรค์ | เอกวัฒนพินิชย์ |
|-------------|----------------|
9. สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสงขลา
- | | |
|------------|--------|
| คุณอัจริมา | พรรณนา |
|------------|--------|
10. สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 12 สงขลา
- | | |
|-----------|--------|
| คุณนันทพร | กิมาคม |
|-----------|--------|
11. สำนักงานบำรุงทางสงขลาที่ 2
- | | |
|----------|---------|
| คุณมนตรี | หมัดหลี |
| คุณอมรา | ศรีพรหม |
12. แขวงทางหลวงสงขลา
- | | | |
|----------|------------|----------------|
| คุณเดชา | วุฒิวนิชย์ | (รอง ผอ.แขวงฯ) |
| คุณจุฬาร | อริเชียร | |
13. สำนักงานทางหลวงที่ 15 สงขลา
- | | |
|----------|----------|
| นายสมนึก | เคียรุ่น |
|----------|----------|
14. บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
- | | |
|-----------|-----------|
| คุณสามารถ | สังข์เกษม |
| คุณศิริดา | สว่างแจ้ง |
15. โรงพยาบาลหาดใหญ่
- | | |
|--------------|--------------|
| คุณอัญชลี | ชาพรหมสิทธิ์ |
| คุณอุไรรัตน์ | เจริญมาศ |
16. โรงพยาบาลราชบุรียี่นดี
- | | |
|-------------|-----------|
| คุณธัน | นาค่อน |
| คุณพรรณทิพา | บุญที่สุด |
17. มูลนิธิมิตรภาพสามัคคี (ท่งเซียเซี่ยงตึ้ง)
- | | |
|----------|------------|
| คุณชุมพล | พงษ์จันทนา |
| คุณวชิรา | บุญญะ |
18. สมาคมร่วมใจกู้ภัยอำเภอเมืองสงขลา
- | | |
|--------------|----------|
| คุณเอกศักดิ์ | จันทเลิศ |
| คุณเจริญ | พรหมเทพ |

ส.อ.เอกชนก

คัมภีร์กุล

19. ชมรมลดอุบัติเหตุบนท้องถนนเมืองหาดใหญ่

คุณปฐมพร

ชื่ออาณวงศ์

20. กองอาคารสถานที่ ม.อ.

คุณจักรกริช

ซึ่งประสิทธิ์

สรุปรายงานการประชุมและข้อสรุป

ข้อสรุปการประชุมระดับจังหวัดครั้งที่ 12 เมื่อวันอังคารที่ 20 กรกฎาคม 2553 หลายหน่วยงานต่างให้ความเห็นที่สอดคล้องและเป็นน้ำเสียงเดียวกันคือ การจัดตั้งสถานีกลางข้อมูลอุบัติเหตุจังหวัดสงขลา โดยที่ทุกหน่วยงานต้องแชร์ข้อมูลกันได้สม่ำเสมอ แต่ที่เป็นประเด็นสำคัญคือ **“ไม่มีเจ้าภาพ”** ซึ่งทั้งนี้ทางผู้แทนสำนักงานจังหวัดรับปากที่จะนำเสนอเรื่องการจัดตั้งองค์กรนี้ขึ้นมามีต่อจังหวัดเพื่อพิจารณา และเพื่อเป็นการนำร่อง ในการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดสงขลาอย่างยั่งยืนและเป็นระบบต่อไป อีกทั้งความเห็นที่หลากหลายหน่วยงานเช่นกันคือ

1. การนำจุดอันตรายต่างๆที่คณะผู้วิจัยได้นำเสนอมอบหมายเขตความรับผิดชอบให้นำไปแก้ไขโดยเร่งด่วน หรือมีการตรวจสอบ โดยการนำกล้องวงจรปิดไปติดตั้งตามจุดเหล่านี้เพื่อเฝ้าติดตามและดูแลความเคลื่อนไหวของการเกิดอุบัติเหตุอย่างใกล้ชิด
2. การบังคับใช้กฎหมายจากเจ้าหน้าที่อย่างจริงจัง และร่วมรณรงค์สร้างจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยให้ได้ผลดีที่สุด
3. การจัดตั้งหน่วยงานกลางขึ้นมาและไม่จำเป็นต้องมีหน่วยงานเดียว อาจจะหมุนเวียนกันไป แต่หน่วยงานที่เป็นฝ่ายสนับสนุนมีหน่วยงานกลางก็คือมหาวิทยาลัย ที่คอยสนับสนุนของมูลวิชาการต่างๆจากความต้องการของหน่วยงาน