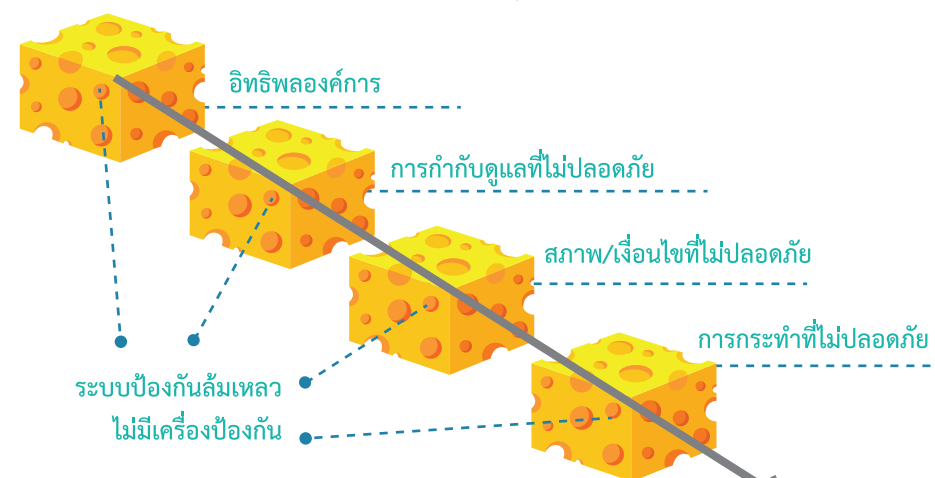




**เครื่องมือ
เพิ่มประสิทธิภาพ
การทำงาน**

Swiss Cheese Model หรือทฤษฎีเนยแข็ง คิดค้นโดย ศ.เจมส์ เรย์สัน (James Reason) เพื่ออธิบายปัจจัยที่นำไปสู่อุบัติเหตุ เป็นเครื่องมือที่ช่วยให้ทีมสืบสวนสามารถเก็บรวบรวมข้อมูลบันทึก สืบค้น วิเคราะห์หาละเอินเกี่ยวกับข้อบกพร่องหรือข้อผิดพลาดที่เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนตามแนวทางมนุษย์ปัจจัย ซึ่งมีการดำเนินการหรือปฏิบัติการที่เบี่ยงซ้อน โดยได้อธิบายบริบททางความคิดล้มเหลวหาคำมาผิดพลาดจากความเป็นมนุษย์ 4 ระยะ ได้แก่



Adepted from Reason (1990)

แบบจำลองทฤษฎีเนยแข็ง โดย ศ.เจมส์ เรียสัน

3.3 เงื่อนไขใต้ถนนและสิ่งแวดลอม ยานพาหนะ เช่น มีขากา
ตกขาวบนถนนเนื่องจากไมมีที่ตากขาว, ถนนนี้ยังเนื่องจากถนนเป็น
หลุม บ่อ เสี่ยงต่อการเกิดอันตราย, ใฝาทำใหห้คนขับวิสัยไมดี, สภาพรถ
ดกยงไมดี ยานพาหนะเบรกไมไ่ย รถจักรยานยนต์ใฝาหยาด เป็นต้น

เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในระดับชุมชนอย่างมีคุณภาพ

ต้นไม้ปัญหา (Problem Tree Analysis) เป็นเครื่องมือการมีส่วนร่วมที่แสดงให้เห็นถึงความชัดเจนของปัญหาและสาเหตุ โดยการเชื่อมโยงของปัญหาและสาเหตุ สร้างการมีส่วนร่วมในการวิเคราะห์ปัญหา ได้พูดคุยในประเด็นเดียวกัน และสร้างความเข้าใจระหว่างผู้เกี่ยวข้อง เพื่อให้ชุมชนเห็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาร่วมกันสรุปข้อตกลงร่วมกัน

ต้นไม้ปัญหา (Problem Tree Analysis) ควรนำไปใช้ในเวทีชุมชนระดับหมู่บ้าน ตำบล โดยให้ชุมชนร่วมกันวิเคราะห์ปัญหาและสาเหตุ และนำไปเขียนลงแผนภูมิในต้นไม้ โดยแบ่งออกเป็น 3 ส่วน

- 1) ส่วนของ ใบ ดอก และผล จะเป็นผลกระทบของปัญหา
- 2) ส่วนลำต้นจะเป็นชื่อของปัญหา
- 3) ส่วนของราก จะเป็นการระบุถึงสาเหตุของปัญหา



สถานการณ์ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน มีความสลับซับซ้อนซ่อนเงื่อนไว้มากมาย ซึ่งในทางปฏิบัติแล้ว ทีมไม่สามารถแก้ไขปัญหานี้ทั้งหมดได้ในเวลาเดียวกัน ภายใต้ข้อจำกัดด้านบุคลากร เวลา งบประมาณ ดังนั้น จึงจำเป็นต้อง “จัดลำดับ” ความสำคัญของปัญหา และ “หยิบเลือก” ปัญหาสำคัญมาวิเคราะห์ให้ลึกถึงรากของปัญหา โดยใช้กระบวนการมีส่วนร่วม เพื่อนำมาสู่การจัดการปัญหา ทั้งในประเด็นร่วมรับรู้ปัญหา ความคิดถึงสาเหตุของปัญหา ร่วมแสดงออกถึงการแก้ปัญหา และแก้ปัญหาาร่วมกัน

กองป้องกันการบาดเจ็บ

<https://ddc.moph.go.th/dip>  www.facebook.com/thaiinjury
Department of Disease Control, Ministry of Public Health



กองป้องกันการบาดเจ็บ
กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข
DIVISION OF INJURY PREVENTION



DISTRICT ROAD TRAFFIC INJURY

D-RTI +PLUS

**แนวทางการดำเนินงานและการประเมิน
การป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ระดับอำเภอ**

"ขับเคลื่อนพลังอำเภอสู่ถนนปลอดภัยอย่างยั่งยืน"



D-RTI⁺PLUS

D-RTI หมายถึง การดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในระดับอำเภอ โดยเกิดจากร่วมกันเลือกประเด็นปัญหาของอำเภอ ผ่านกลไกคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) เชื่อมโยงกับศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่น (ศปถ.อปท.) ดำเนินงานร่วมกับภาคีเครือข่าย โดยมีการวิเคราะห์ข้อมูลและประเด็นปัญหา เพื่อไปสู่มาตรการป้องกันพร้อมทั้งการติดตามประเมินผล เน้นการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนในระดับตำบล โดยพัฒนาศักยภาพการทำงานของตำบลและการใช้พลังของการมีส่วนร่วม

กลไกการดำเนินงาน

กลไกการขับเคลื่อนการป้องกันและลดการตายจากอุบัติเหตุทางถนนในระดับอำเภอ เป็นหน่วยจัดการที่เหมาะสม มีประสิทธิภาพ และประเมินผลได้ดีที่สุด โดยผ่านกลไกการทำงานที่เกี่ยวข้องในระดับอำเภอ ดังนี้

ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ.อำเภอ)

ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ.2554 ให้มีศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ เรียกโดยย่อว่า “**ศปถ.อำเภอ**” โดยมีนายอำเภอเป็นผู้อำนวยการศูนย์ฯ มีหน้าที่จัดทำแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการและงบประมาณในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอ ประสาน/ส่งเสริมในส่วนของแผนปฏิบัติการ แผนงานขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในเขตอำเภอให้สอดคล้องกับปัญหาเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการ ศปถ.จังหวัด และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณากำหนดแนวทางหรือมาตรการเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับอำเภอและแต่งตั้งคณะอนุกรรมการหรือคณะทำงานเพื่อปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่ตามที่เห็นสมควร

ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนท้องถิ่น (ศปถ.อปท.)

ท้องที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นใดมีปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนอันสมควรให้มีศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนขึ้นเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหานั้น ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พิจารณาจัดให้มีศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น เรียกโดยย่อว่า “**ศปถ.อปท.**” โดยมีผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้อำนวยการศูนย์และมีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการป้องกันและอุบัติเหตุทางถนนในเขตองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนั้น

คณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.)

คณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ คือ การขับเคลื่อนการพัฒนาคุณภาพชีวิตในระดับพื้นที่ที่อยู่ใกล้ชิดกับประชาชน เกิดการบูรณาการเป้าหมาย ทิศทางและยุทธศาสตร์ร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน เน้นการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน โดยบูรณาการและประสานความร่วมมือในการนำไปสู่การสร้างเสริมให้บุคคล ครอบครัว และชุมชน ด้วยการทำงานอย่างมีส่วนร่วมทั้งของภาครัฐ ประชาสังคม และเอกชน โดยประเด็นที่สำคัญของ พชอ. คือ การจัดการข้อมูลด้านคุณภาพชีวิตเพื่อให้สังคมตระหนักและเกิดการแก้ไขปัญหาได้อย่างเป็นรูปธรรม

D-RTI⁺PLUS

มีกรอบกิจกรรมเพื่อเป็นแนวทางการดำเนินงานโดยประยุกต์แนวคิดการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนขององค์การอนามัยโลก (WHO) หรือ เรียกว่า กลยุทธ์ 5 ส. ร่วมกับเครื่องมือ 5 ชั้น ของศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ทั้งหมด 9 กิจกรรมและมีเกณฑ์การดำเนินงานทั้งเชิงผลผลิตและเชิงคุณภาพ โดยแบ่งเป็น 2 ระดับ ดังนี้

- 1 ระดับดีมาก (Excellent)
- 2 ระดับดีเยี่ยม (Advanced)

กรอบกิจกรรมการดำเนินงาน D-RTI⁺PLUS

กรอบกิจกรรมการดำเนินงาน D-RTI ⁺ PLUS (เครื่องมือ 5 ชั้น)		
กรอบกิจกรรมการดำเนินงาน D-RTI ⁺ PLUS	ระดับดีมาก (EXCELLENT)	ดีเยี่ยม (ADVANCED)
1. มีการจัดตั้งคณะทำงาน Core Team และมีการประชุมการขับเคลื่อนวางแผนการดำเนินงานแก้ไขปัญหามีส่วนร่วมของทีมสหสาขา (พชอ./ศปถ.อำเภอ)	3 ครั้ง/ปี	≥ 5 ครั้ง/ปี
2. การจัดการข้อมูลเฝ้าระวังและจัดทำแนวโน้มสถานการณ์ปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิต ตามหลักระบาดวิทยาการบาดเจ็บ คน รถ ถนน แยกรายตำบล และกลุ่มอายุ และข้อมูลปัญหาเฉพาะพื้นที่อำเภอ เสนอข้อมูลประมาณการความสูญเสีย และความสูญเสียทางเศรษฐกิจ	ย้อนหลัง 3 ปี	≥ 5 ปี
3. การสอบสวนสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และนำเสนอผลการสอบสวนฯ ในรูปแบบ Swiss cheese Model	3 ครั้ง/ปี	≥ 5 ครั้ง/ปี
4. คัดเลือกประเด็นปัญหาที่สำคัญ และวิเคราะห์ประเด็นปัญหาด้วยแผนภูมิต้นไม้ (Problem tree) หรือ วิเคราะห์แบบ Swiss cheese Model	3 ประเด็น	≥ 5 ประเด็น
5. กำหนดเป้าหมายในการแก้ปัญหาและพร้อมทั้งในกำหนดแผนงานและกิจกรรม	3 เป้าหมาย	≥ 5 เป้าหมาย
6. จัดตั้งทีมระดับท้องถิ่น/ตำบล/หมู่บ้าน (RTI-Team) หรือ ศปถ.อปท. เพื่อพัฒนาผู้ตำบลขับเคลื่อนความปลอดภัยพร้อมกับสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมร่วมคิด ร่วมทำ มีการวิเคราะห์ปัญหาร่วมกันโดยใช้ แผนภูมิต้นไม้ปัญหา (Problem tree)	3 ทีม	≥ 5 ทีม หรือทุกตำบลในอำเภอ
7. ดำเนินมาตรการการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน โดยสอดคล้องกับผลการวิเคราะห์ประเด็นปัญหาของอำเภอหรือตำบล	3 มาตรการ	≥ 5 มาตรการ
8. การชี้เป้าและแก้ไขจุดเสี่ยงหรือความเสี่ยง (Black Spot) หรือการจัดให้มีโซนถนนปลอดภัย (Safety Zone)	3 จุด/Zone	≥ 5 จุด/Zone
9. การรวบรวมข้อมูลสะท้อนผลลัพธ์ การสรุปผลการดำเนินงานและประเมินผลเปรียบเทียบข้อมูลการเสียชีวิต การบาดเจ็บ จำนวนครั้ง การเกิดอุบัติเหตุ และประเมินผลมาตรการเฉพาะบางมาตรการที่คาดว่าจะได้ผลสำเร็จ	1 ฉบับ มีการประเมินภาพรวม	1 ฉบับ มีการประเมินภาพรวมและมาตรการเฉพาะ

หมายเหตุ : ในกรณีที่มีการดำเนินงานนอกเหนือจาก 9 กิจกรรมนี้ ที่เป็นนวัตกรรมใหม่และดำเนินงานประสบความสำเร็จ เป็นที่ยอมรับที่วัดผลผลิตหรือผลลัพธ์ได้ สามารถนำเสนอเพิ่มเติมได้ โดยให้อยู่ในดุลพินิจของคณะกรรมการประเมิน

กลไก พชอ. กับการเชื่อมโยง ศปถ.อำเภอ

