



แนวทางการดำเนินงาน
ความปลอดภัยทางถนน
อย่างบูรณาการในระดับพื้นที่

“
THE POWER OF TEAMWORK
พลังแห่งการทำงานเป็นทีม
”

แนวทางการดำเนินงาน
ความปลอดภัยทางถนนอย่างบูรณาการในระดับพื้นที่

“
THE POWER OF TEAMWORK
พลังแห่งการทำงานเป็นทีม
”

- ศปท.อำเภอ**: หน่วยงาน สนับสนุน ขับเคลื่อนกลไก ติดตามประเมินผล
- ศปท.อปท.**: ขับเคลื่อนมาตรการชุมชน กายภาพ และพฤติกรรม
- พชอ.**: วิเคราะห์ข้อมูล ประเด็นปัญหา พัฒนาศักยภาพ
- คณะทำงาน**: บูรณาการแผนงาน เป้าหมาย กลั่นกรองมาตรการ เกาะติด

“ขับเคลื่อนพลังอำเภอ
สู่ถนนปลอดภัยอย่างยั่งยืน”

เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของ
ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนในอำเภอ (ศปท.อำเภอ)
ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปท.อปท.)
และคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.)



แนวทางการดำเนินงาน

ความปลอดภัยทางถนนอย่างบูรณาการในระดับพื้นที่

THE POWER OF TEAMWORK

พลังแห่งการทำงานเป็นทีม



เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของ
 ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนในอำเภอ (ศปท.อำเภอ)
 ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปท.อปท.)
 และคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.)



THE POWER OF TEAMWORK
พลังแห่งการทำงานเป็นทีม



ที่ปรึกษา

นายแพทย์ธนะพงษ์ จินวงษ์	ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
นายวิทยา จันทน์เสนาะ	ผู้อำนวยการกองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
นางสาววรรณี มีขวด	โรงพยาบาลมหาสารนครศรีธรรมราช
นางเจนจิรา สตรา วงศ์ประทุม	สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุดรธานี
นายกิติคุณ ยศบรรเทิง	เทศบาลตำบลแม่จะรา อำเภอแม่ระมาด จังหวัดตาก
นายแพทย์สุทัศน์ โชตนะพันธ์	ผู้อำนวยการกองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค

คณะผู้จัดทำ

ดร.ปัญญา จันทร์พาณิชย์	กองป้องกันการบาดเจ็บ
นางสาวยลดา มูลทอง	กองป้องกันการบาดเจ็บ
นางสาวศศิกันต์ นนทะน้า	กองป้องกันการบาดเจ็บ
นางสาวนภาพร มะหะหมัด	กองป้องกันการบาดเจ็บ
นางสาวสิริพร กำมะหยี่	กองป้องกันการบาดเจ็บ

บรรณาธิการ

นายแพทย์ธนะพงษ์ จินวงษ์	ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
นางสาวจินตนา มโนรถกุล	ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
นางสาวเพ็ญนภา พรสุพิกุล	ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
นางสาวศุภรดา ยาวงษ์	ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

สนับสนุนโดย

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย
สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย
กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข

พิมพ์ครั้งที่ 1

ตุลาคม 2564



คำนำ

อุบัติเหตุจากการจราจรทางถนน เป็นปัญหาสำคัญของประเทศที่ก่อให้เกิดความสูญเสียอย่างมหาศาลทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม และเป็นปัญหาอันดับหนึ่งในสามอันดับแรกของปัญหาสาธารณสุขไทยมาโดยตลอด การขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันต้องอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานทุกระดับเพื่อให้เกิดการบูรณาการจากทีมสหสาขาและการมีส่วนร่วมของท้องถิ่น การขับเคลื่อนในระดับอำเภอภายใต้กลไกการทำงานของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนท้องถิ่น (ศปถ.อปท.) และบูรณาการร่วมกับคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) ซึ่งได้รับการยอมรับว่าเป็นกลไกการทำงานในระดับพื้นที่ที่มีประสิทธิภาพ

ในการดำเนินงานนั้นต้องอาศัยหลักวิชาการ เพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนการทำงานอย่างมีทิศทางและมีเป้าหมายเปรียบเสมือนเครื่องมือนำทางสำหรับการวิเคราะห์ข้อมูล การกำหนดปัญหา และการวางแผน “**แนวทางการทำงานความปลอดภัยทางถนนอย่างบูรณาการในระดับพื้นที่**” (The Power of Teamwork) จะเป็นพลังแห่งการทำงานเป็นทีม ซึ่งได้รวบรวมเครื่องมือและเทคนิคการทำงานการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนที่เหมาะสมกับการทำงานในระดับพื้นที่ เพื่อเพิ่มคุณภาพและประสิทธิภาพ เหมาะสำหรับผู้ทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน นำไปประยุกต์ใช้ให้เหมาะสมกับพื้นที่ ประกอบด้วยการพัฒนากลไกการบริหารจัดการและการวางแผนงานการจัดการ “**ข้อมูลสะท้อนกลับ**” ที่มีประสิทธิภาพ และแนวทางการจัดการปัจจัยเสี่ยง 3 ประเด็นสำคัญ โดยใช้กระบวนการสร้างมูลค่าครอบคลุม ต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำในประเด็นความเสี่ยงหลัก

คณะผู้จัดทำ หวังเป็นอย่างยิ่งว่า แนวทางการทำงานนี้จะสามารถนำไปใช้เป็นแนวทางการทำงาน ให้เกิดประโยชน์นำไปสู่กลไกการจัดการปัญหาอย่างต่อเนื่อง เกิดการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ สังคม และค่านิยม เพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในระดับอำเภอและตำบลอย่างยั่งยืน

คณะผู้จัดทำ
ตุลาคม 2564

คำนิยม

นพ. ธนะพงศ์ จินวงษ์
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
(ศวปถ.)



แนวทางการดำเนินงาน ความปลอดภัยทางถนน อย่างบูรณาการในระดับพื้นที่

THE POWER OF TEAMWORK

ขับเคลื่อนจุดจัดการอำเภอสู่ถนนปลอดภัยอย่างยั่งยืน

นับเป็นเวลาถึง 1 ทศวรรษ ตั้งแต่ที่ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ.2554 ประกาศใช้ โดยมุ่งหวังให้กลไกจัดการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ทั้งในส่วนกลางและพื้นที่จังหวัด ศปถ.อำเภอและศปถ.อปท. ได้ใช้กลไกนี้ขับเคลื่อนการจัดการดำเนินงาน ไม่เฉพาะแต่ช่วงเทศกาลปีใหม่-สงกรานต์ (7 วันอันตราย) แต่ยังมีมุ่งหวังให้มีความต่อเนื่องในช่วงปกติ เพราะเกือบทั้งหมดของการสูญเสียหรือร้อยละ 95 ของผู้เสียชีวิตเกิดในช่วงนอก 2 เทศกาลนี้

จุดจัดการระดับพื้นที่ โดยเฉพาะระดับอำเภอ-อปท. ถือเป็น “ด่านหน้า” ที่จะต่อสู้กับปัญหานี้ เพราะความเสี่ยงของอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้นทั้งในสายหลักและสายรอง ยิ่งพื้นที่ที่มีถนนสายหลัก-สายรองตัดผ่านชุมชน มีการขยายถนน ขยายเมือง ขยายชุมชน ก็ยิ่งพบความเสี่ยง ไม่เฉพาะจากสภาพถนนและสภาพแวดล้อม แต่ยังมีความเสี่ยงจากพฤติกรรมหรือการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (เช่น ความผิดพลาด-ERROR) ที่เกี่ยวข้องกับสภาพและสภาพแวดล้อมทางสังคม

ซึ่งความเสี่ยงเหล่านี้จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องอาศัย “กลไกที่ใกล้ชิดปัญหา - ด่านหน้า” เข้ามาเป็นจุดจัดการตั้งแต่การจัดการข้อมูล เพื่อสะท้อนปัญหา/สาเหตุ/ความเสี่ยงต่าง ๆ ให้ผู้เกี่ยวข้อง ได้ตระหนักและลุกขึ้นมาเป็น “เจ้าภาพ” ในการป้องกันแก้ไข ปัญหา โดยใช้เครื่องมือกลไกที่มี เช่น การกำหนดมาตรการชุมชน - องค์กร เพื่อลดความเสี่ยง (ดื่มไม่ขับ สวมหมวก 100% เป็นต้น)

ในหลายพื้นที่ได้ใช้กลไก “ด่านหน้า” ที่มีการจัดการปัญหาอย่างต่อเนื่องผ่านกลไกจัดการ D -RTI หรือ DISTRICT ROAD TRAFFIC INJURY และกลไก พขอ. (พัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ) : ซึ่งแม้บทบาทจะเป็นกลไกเสริมในการจัดการเรื่องนี้ แต่ที่ผ่านมาก็พิสูจน์ให้เห็นถึงความเข้มแข็ง ความมีประสิทธิภาพ ได้เป็นอย่างดี โดยความเข้มแข็งในการจัดการปัญหา...เห็นได้จาก (1) การมีทีมงานที่มีศักยภาพและเกาะติด พร้อมทั้งการสร้าง “เจ้าภาพ” ระดับพื้นที่ (2) การมีระบบข้อมูลทั้งการจัดการข้อมูลด้านปริมาณและคุณภาพ (CASE INVESTIGATIONS) รวมทั้ง (3) การกำหนดความเสี่ยงสำคัญ วางเป้าหมายเป็นขั้นเป็นตอน (บันไดผลลัพธ์) พร้อมกำหนดมาตรการที่บูรณาการทั้งมาตรการต้นทาง-ปลายทาง (ต้นน้ำ-กลางน้ำ-ปลายน้ำ) โดยวิเคราะห์ปัจจัยที่เป็นแรงเสริม-แรงต้าน (ปัจจัยบวก-ลบ) และมีการติดตามประเมินผลที่ครบวงจร PDCA : PLAN DO CHECK ACT ทำให้ความเสี่ยงและปัญหาในพื้นที่ได้รับการจัดการอย่างต่อเนื่อง เป็นระบบ

อย่างไรก็ตาม “ความท้าทาย” ที่สำคัญของกลไก D-RTI และ พขอ. คือทำอย่างไรจะส่งต่อหรือเข้าไปเสริม “กลไกหลัก” (ศปถ.อำเภอ-ศปถ.อปท) ให้มีการดำเนินงานที่ต่อเนื่องและเป็นระบบ ทำให้เป้าหมายที่ ศปถ.ตั้งเป้าหมายเกิด “ตำบลขับขี่ปลอดภัย-100%” ที่ได้ทั้งความครอบคลุมและมีคุณภาพ คือ เป็นกลไกจัดการ “ด่านหน้าสุด” คือ ระดับตำบล/อปท-ท้องถิ่นชุมชน ที่มีความเข้มแข็งทำงานได้ต่อเนื่องและเป็นระบบ

คู่มือเล่มนี้ เป็นการ “ตกผลึก” ทั้งแนวคิดและประสบการณ์ที่ ดร.ปัญญา จันทรพาณิชย์ และทีมงาน กองป้องกันบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค เครือข่ายระดับเขตและจังหวัด อาทิ สำนักงานป้องกันควบคุมโรคและสาธารณสุขจังหวัด-อำเภอ, ศปถ.อำเภอ, ศปถ., อปท. รวมถึง โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล (รพ.สต.) และทีมงาน (RTI-TEAM) ได้สั่งสมประสบการณ์ผลักดันการทำงานระดับพื้นที่ผ่านกลไก D-RTI, พขอ. และ RTI-TEAM มาอย่างต่อเนื่องเกือบครึ่งทศวรรษ รวมทั้งการนำบทเรียนการจัดการที่น่าสนใจจากพื้นที่มาประกอบขึ้นตอนต่าง ๆ เพื่อให้เห็นว่าสามารถประยุกต์ใช้ได้จริง ซึ่งคู่มือนี้จะช่วยเสริมให้พื้นที่ที่มีแนวทางในการจัดการที่สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2565 ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ที่มุ่งเน้นเป้าหมายให้เกิดกลไกจัดการที่เข้มแข็งถึงระดับท้องถิ่นชุมชนพร้อมทั้งการจัดการความเสี่ยงสำคัญและความเสี่ยงในพื้นที่แบบบูรณาการ

ท้ายนี้ ทางศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) ในฐานะฝ่ายสนับสนุนต้องขอบคุณมา ณ โอกาสนี้และหวังอย่างยิ่งที่จะให้คู่มือนี้ ได้ถูกนำมาประกอบการฝึกอบรม หรือศึกษาทบทวนขั้นตอนการดำเนินงานกับบุคลากรในระดับพื้นที่ พร้อมทั้งมีการสะท้อนและเสนอแนะเพื่อปรับปรุงพัฒนาให้มี VERSION ต่อ ๆ ไปที่ตอบโจทย์การทำงานระดับพื้นที่ได้มากยิ่งขึ้น

นพ. ธนะพงศ์ จินวงษ์
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

ขับเคลื่อนจุดจัดการอำเภอสู่ถนนปลอดภัยอย่างยั่งยืน

THE POWER OF TEAMWORK

EXECUTIVE SUMMARY

บทสรุปผู้บริหาร

ในการดำเนินงานการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนนั้น ควรพัฒนาหลักทางวิชาการ มาช่วยสนับสนุนการขับเคลื่อนการทำงานอย่างมีทิศทางและมีเป้าหมาย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานอย่างเห็นผล เปรียบเสมือนเครื่องมือนำทางสำหรับการบริหารจัดการ การวิเคราะห์ข้อมูล การกำหนดปัญหา และการวางแผน “แนวทางการทำงานความปลอดภัยทางถนนอย่างบูรณาการในระดับพื้นที่” (The Power of Teamwork : พลังแห่งการทำงานเป็นทีม) จะเป็นพลังแห่งการทำงานเป็นทีม ซึ่งได้รวบรวมเครื่องมือและเทคนิคการทำงานการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนที่เหมาะสมกับการทำงานในระดับพื้นที่ เพื่อเพิ่มคุณภาพและประสิทธิภาพการทำงาน เหมาะสำหรับผู้ทำงานด้านอุบัติเหตุทางถนนนำไปประยุกต์ใช้ให้เหมาะสมกับพื้นที่ ประกอบด้วย

1) การพัฒนาหลักการบริหารจัดการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่น (ศปถ.อปท.) และคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตในระดับอำเภอ (พขอ.) ที่เน้นให้มีการตั้งคณะกรรมการหรือคณะทำงาน จะสามารถบูรณาการทั้ง 3 ภาคส่วน และภาคีอื่น ๆ การมีคณะทำงาน (Core Team) ที่คอยเกาะติดประเด็นและเชื่อมโยงกลไกการทำงานตามกฎหมายให้เกิดการทำงานอย่างมีทิศทาง การวิเคราะห์ข้อมูล ระดมสมองออกแบบมาตรการ และติดตามประเมินผล โดยทั่วไปรูปแบบของคณะทำงานมี 2 ประเภท ได้แก่

1.1) คณะทำงานจัดการข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูล และสืบสวนสอบสวนสาเหตุฯ เพื่อกำหนดประเด็นปัญหา กำหนดเป้าหมาย และข้อเสนอมาตรการแก้ไข

1.2) คณะทำงานด้านมาตรการขับเคลื่อนแก้ไขปัญหา ให้ออกแบบมาตรการ แผนงาน ประสานงาน เพื่อให้เกิดกิจกรรมต่างๆ เช่น การบังคับใช้กฎหมาย การจัดการความเร็ว การดื่มแล้วขับ การสวมหมวกนิรภัย มาตรการท้องถิ่นชุมชน ด้านเด็กและเยาวชน หรือคณะทำงานในประเด็นสำคัญของพื้นที่ หรือจะรวมกันเป็นคณะเดียวกันก็ได้ตามบริบทของแต่ละพื้นที่ โดยรูปแบบการทำงานควรเน้นความคล่องตัวไม่ควรเป็นทางการมากนัก

2) กรอบแนวทางเชิงกระบวนการ การป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในระดับอำเภอ (D-RTI: District Road Traffic Injury) เป็นกรอบกิจกรรมดำเนินงานโดยประยุกต์แนวคิดการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนขององค์การอนามัยโลก (WHO) หรือกลยุทธ์ 5 ส และเครื่องมือ 5 ขึ้น ของศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มีกรอบกิจกรรมดำเนินงาน 9 กิจกรรม ที่ครอบคลุมขั้นตอนการจัดการกลไก โดยประยุกต์ใช้ให้สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนพ.ศ. 2565 ซึ่งเป็นแนวทางเชิงกรอบกิจกรรมใช้ในการออกแบบการทำงานของ ศปถ.อำเภอ และคณะทำงานได้เป็นอย่างดี



3) การจัดการ “ข้อมูลสะท้อนกลับ” และการวิเคราะห์ข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้เกิดการบูรณาการในประเด็นสำคัญ ตามแนวคิด Swiss Cheese Model การแก้ปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เพื่อไม่ให้เกิดการสูญเสียเพิ่มมากขึ้น จำเป็นต้องมีข้อมูลสำหรับวิเคราะห์หาสาเหตุเชิงระบบ เพื่อหาแนวทางการแก้ไขปัญหาและเกิดประสิทธิผล Swiss Cheese Model หรือทฤษฎีเนยแข็ง เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่ออธิบายปัจจัยที่นำไปสู่อุบัติเหตุ เป็นเครื่องมือที่ช่วยให้นักสืบสวนสอบสวนสามารถวิเคราะห์รายละเอียดเกี่ยวกับข้อบกพร่องหรือข้อผิดพลาดที่เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนตามแนวทางมนุษย์ปัจจัยในแต่ละชั้นของปัญหา เพื่อออกแบบวิธีการป้องกันให้ถึงเป้าหมายหลักที่จะเป็นเจ้าของโครงการแก้ปัญหาเอง สุดท้าย คือ การนำเสนอข้อมูลจากการวิเคราะห์เป็นขั้นตอนที่สำคัญที่สุดในการใช้ข้อมูลเพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนแก้ไข แม้จะมีข้อมูลที่ดี แต่ถ้าตกม้าตายตอนนำเสนอ โดยไม่มีการวางแผนก็เท่ากับว่าการลงทุนลงแรงหาข้อมูลมาวิเคราะห์อย่างดี จะสูญเสียเวลาและเปล่าประโยชน์

4) แนวทางการจัดการปัจจัยเสี่ยง 3 ประเด็นสำคัญ ตามแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 โดยใช้กระบวนการสร้างมูลค่า (Value Chain) ครอบคลุม ต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ เป็นกระบวนการทำงานเชิงระบบ ตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ โดยมีโมเดลตัวอย่างของพื้นที่ดำเนินการได้ดี และครอบคลุมทั้งระบบและสอดคล้องกับตามแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 ได้แก่ ตัวอย่างโครงการลดอุบัติเหตุการลดความเร็วในชุมชน “แม้จะเราเมืองต้นแบบแห่งความปลอดภัยบนท้องถนน 10/20/30/40” ตัวอย่างโครงการลดพฤติกรรมดื่มสุราแล้วขับขี่ยานพาหนะดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะ “อุดรธานีดีที่ปักแมงขึ้นาก” อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี และ ตัวอย่างโครงการจักรยานยนต์ปลอดภัยหมวกนิรภัย 100% (ท่าซึกโมเดล) ตำบลท่าซึก อำเภอเมือง จังหวัดนครศรีธรรมราช

5) บันได 5 ชั้น RTI Team (ศปถ.อปท.หรือหน่วยงาน) สำหรับการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน หมู่บ้าน ตำบล เป็นการขับเคลื่อนที่ระดับตำบลหรือหน่วยงาน ที่มีสมาชิกมาจากองค์การบริหารส่วนตำบล, เทศบาล, โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล, กำนัน, ผู้ใหญ่บ้าน อาสาสมัครของชุมชน เช่น อาสาสมัครกู้ชีพตำบล, อปพร., อสม., ชรบ. เป็นต้น ร่วมกันเป็นทีมระดับตำบลในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน หรือเรียกว่า RTI Team หรือดำเนินการภายใต้ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปถ.อปท) เป็นการดำเนินงานตามกรอบ PDCA (Plan-Do-Check-Act) มีกรอบกิจกรรมบันได 5 ชั้น

6) การติดตาม (Monitoring) โดยเห็นความก้าวหน้าของโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการว่าเป็นไปตามแผนหรือไม่ และจะปรับแผนหรือเน้นย้ำการทำงานอย่างไร ศปถ.อำเภอ ควรมีการติดตามให้กำลังใจการทำงานของคุณคณะทำงานต่าง ๆ เป็นระยะ เช่น ศปถ.อปท สถานศึกษา สถานประกอบการ หน่วยงานหรือเครือข่ายอื่นๆ ที่ร่วมกันขับเคลื่อนการทำงาน โดยมีแนวทางการติดตามที่มีประสิทธิภาพ ได้แก่ การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อติดตามเป็นระยะ การประชุมคณะทำงาน/คณะอนุกรรมการอย่างสม่ำเสมอ การลงพื้นที่ติดตามการทำงาน การสื่อสารเป็นประจำ นโยบาย สถานการณ์ เหตุการณ์ ประสานงาน รายงานการทำงานเป็นระยะผ่าน Social Media การจัดเวทีนำเสนอเพื่อแสดงผลงานของเครือข่าย และการสนับสนุนให้เครือข่ายส่งผลงานเพื่อเข้ารับประเมินรับรองคุณภาพการทำงานทั้งระดับจังหวัดและระดับชาติ

นอกจากนี้ในส่วนท้าย ยังมีแบบการประเมินตนเอง (Self-Assessment) ของ ศปถ.อำเภอ เพื่อการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง สำหรับให้อำเภอนำไปประเมินตนเองว่าการทำงานอยู่ในระยะการพัฒนาในระดับใด และรวมทั้งมีแนวทางการกำกับติดตามการทำงานของ ศปถ.อำเภอ รายไตรมาส ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้ ศปถ.อำเภอ นำไปเป็นแนวทางในกานวางแผนการทำงาน ซึ่งปรากฏในภาคผนวก



สารบัญ

สารบัญ

- 01** การพัฒนากลไกการบริหารจัดการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่น (ศปถ.อปท.) และคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตในระดับอำเภอ(พชอ.)
- 09** กรอบแนวทางเชิงกระบวนการ การป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในระดับอำเภอ (D-RTI: District Road Traffic Injury)
- 16** การจัดการ “ข้อมูลสะท้อนกลับ” และการวิเคราะห์ข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้เกิดการบูรณาการในประเด็นสำคัญ ตามแนวคิด Swiss Cheese Model
- 34** แนวทางการจัดการปัจจัยเสี่ยง 3 ประเด็นสำคัญ ตามแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 โดยใช้กระบวนการสร้างมูลค่า (Value Chain) ครอบคลุม ต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ ได้แก่
- การลดอุบัติเหตุทางถนนจากความเร็ว
 - การลดพฤติกรรมดื่มสุราแล้วขับชี่ยานพาหนะ
 - จักรยานยนต์ปลอดภัย สวมหมวกนิรภัย 100%
- 55** บันได 5 ชั้น RTI Team (ศปถ.อปท.หรือ หน่วยงาน) สำหรับป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน หมู่บ้าน ตำบล
- 57** การติดตามการทำงาน (Monitoring) ที่มีประสิทธิภาพ
- 61** การประเมินตนเอง (Self-Assessment) ของ ศปถ.อำเภอ เพื่อการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

ภาคผนวก

- 63** • แนวทางการติดตามการทำงานรายไตรมาส
- 66** • แนวทางการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อคาดการณ์ในอนาคตแบบอนุกรมเวลา Time Series โดยใช้โปรแกรม excel (เบื้องต้น)

เอกสารอ้างอิง

- 70** เอกสารอ้างอิง

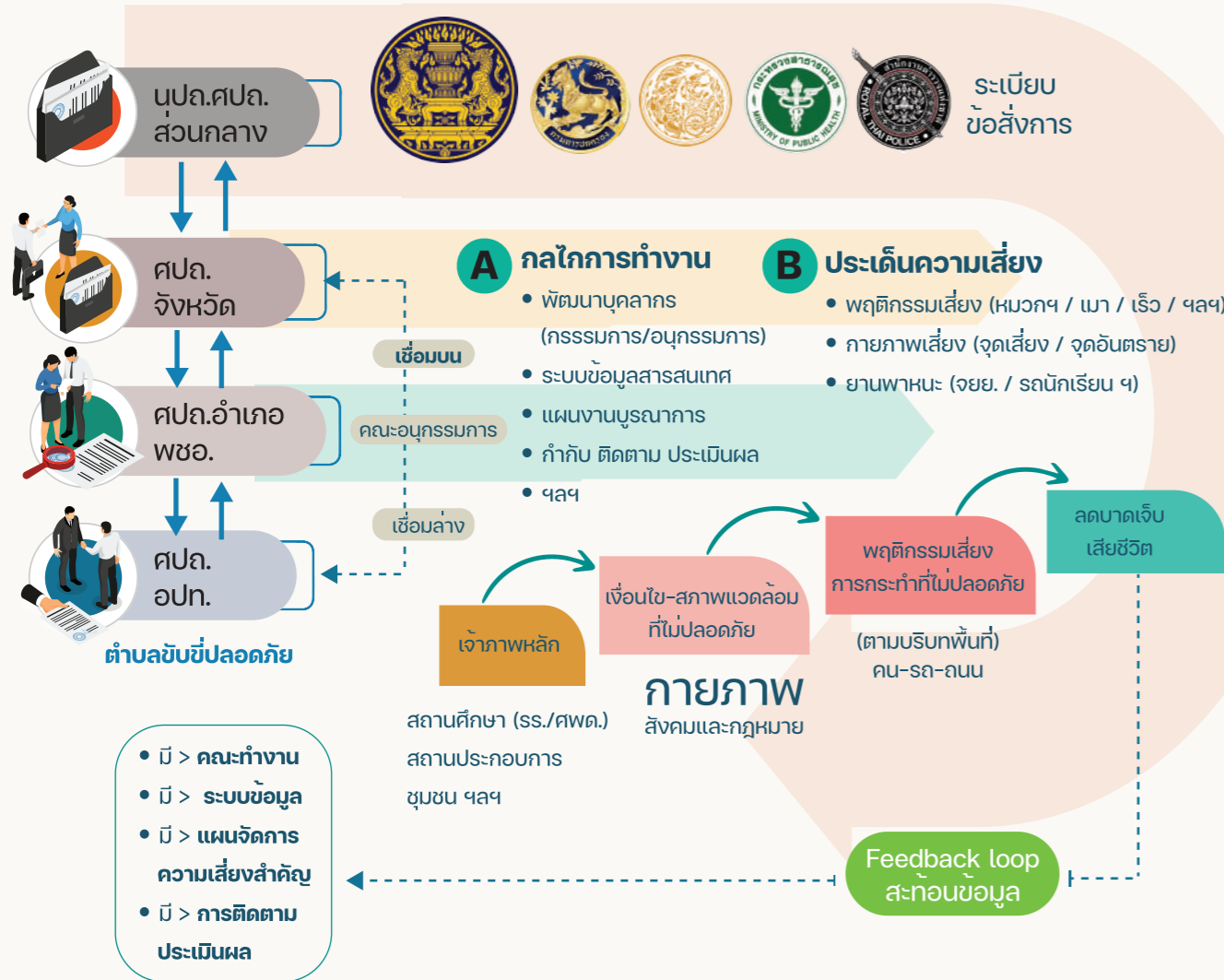
กลไกการบริหารจัดการและโครงสร้างการบูรณาการ

ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ (ศปถ.อำเภอ)
 ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่น (ศปถ.อปท.)
 และคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตในระดับอำเภอ (พชอ.)

การพัฒนาการขับเคลื่อนการป้องกันและลดการตายจากอุบัติเหตุทางถนนในระดับอำเภอ ซึ่งเป็นหน่วยจัดการที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลได้ดีที่สุด โดยการร่วมบูรณาการระหว่างศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่น (ศปถ.อปท.) การมีส่วนร่วมของเครือข่ายใน

ระดับอำเภอและระดับท้องถิ่น และเชื่อมโยงในด้านวิชาการและการบริหารจัดการข้อมูลกับคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) และหน่วยงานภาคีต่างๆ ในอำเภอ โดยทั้ง 3 กลไก โดยมุ่งเน้นให้เกิดการดำเนินงานกลไกการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพสอดคล้องประสานเป็นเนื้อเดียวกัน

ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554



ในระดับอำเภอมีกลไกการแก้ปัญหาในระดับพื้นที่อยู่หลายกลไก สำหรับอุบัติเหตุทางถนนมีกลไกการทำงานตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี 2554 ว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 ได้แก่ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่น (ศปถ.อปท.) ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายโดยตรง

และยังมีกลไกคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตในระดับอำเภอ (พชอ.) ซึ่งบทบาทสำคัญในการทำงานของ พชอ. คือ การจัดการข้อมูลในปัญหาด้านคุณภาพชีวิตในระดับอำเภอ รวมถึงข้อมูลด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนด้วย หากอำเภอสามารถเชื่อมโยงกลไกการทำงานให้เป็นเนื้อเดียวกันและขับเคลื่อนการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ จะทำให้เกิดการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพและเห็นผล

การเชื่อมโยงกลไกการทำงานให้มีประสิทธิภาพ ระดับอำเภอและท้องถิ่น ให้เกิดการขับเคลื่อนอย่างมีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง



คณะทำงาน / อนุกรรมการ

คณะทำงานฯ หรือ คณะอนุกรรมการ จะสามารถบูรณาการทั้ง 3 ภาคส่วนได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง มีเป้าหมายและแผนงาน โดยทั่วไปรูปแบบของคณะทำงานมี 2 ประเภท ได้แก่

- 1) คณะทำงานจัดการข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูลและสอบสวนฯ เพื่อกำหนดประเด็นปัญหา กำหนดเป้าหมาย และข้อเสนอมาตรการแก้ไข
- 2) คณะทำงานด้านมาตรการขับเคลื่อนแก้ไขปัญหา ให้ออกแบบมาตรการ แผนงาน ประสานงาน เพื่อให้เกิดกิจกรรมต่างๆ เช่น การบังคับใช้กฎหมาย การจัดการความเร็ว การดื่มแล้วขับ การสวมหมวกนิรภัย มาตรการท้องถิ่นชุมชน ด้านเด็กและเยาวชน หรือคณะทำงานในประเด็นสำคัญของพื้นที่ เช่น การแก้ไขจุดเสี่ยง/พฤติกรรมเสี่ยง รถบรรทุกอ้อย โรงงานน้ำตาล ยางพารา เป็นต้น

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ ของหลายอำเภอ



ศปถ.อำเภอ กำหนดให้มีการจัดตั้งขึ้นตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 มีบทบาทสำคัญเป็นศูนย์กลางในการจัดการและขับเคลื่อน ตัดสินใจกำหนดทิศทางการทำงาน อำนาจการ และติดตามประเมินผล เน้นการทำงานตลอดทั้งปี และเชื่อมโยงไปสู่กลไกในระดับท้องถิ่น ระดับจังหวัดและระดับชาติ (ศปถ.จังหวัด/ประเทศ) รวมถึงการประสานงานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระดับจังหวัดและระดับชาติ เช่น แขวงทางหลวง ขนส่งจังหวัด สถานประกอบการ เป็นต้น

ศปถ.อปท กำหนดให้มีการจัดตั้งขึ้นตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 ในหมวด 4 ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน ข้อ 22 มีบทบาทสำคัญในขับเคลื่อนระดับชุมชนให้เกิดการเชื่อมโยงและการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในชุมชน เช่น กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้นำชุมชน ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยของเทศบาลและอบต. สถานศึกษา รพ.สต. อาสาสมัครต่างๆ ในชุมชน ได้แก่ อสม. อปพร. ขรบ. เป็นต้น ทำให้เกิดกิจกรรมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในชุมชนทั้งทางกายภาพและพฤติกรรมอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี

พชอ. กำหนดให้จัดตั้งขึ้นตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี พ.ศ. 2561 คณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ มีบทบาทสำคัญในการเป็นแกนหลักในการจัดการและวิเคราะห์ข้อมูล กำหนดประเด็นปัญหาาร่วมกับทุกภาคส่วน และกระบวนการสร้างความเข้มแข็ง พัฒนาศักยภาพด้านวิชาการ ทั้งการวิเคราะห์และกระบวนการแก้ปัญหาและการติดตามประเมินผล

คือ การมีคณะทำงาน (Core Team) ที่คอยเกาะติดประเด็นและเชื่อมโยงกลไกการทำงานตามกฎหมายให้เกิดการทำงานอย่างมีทิศทาง การวิเคราะห์ข้อมูล ระดมสมอง ออกแบบมาตรการที่มีประสิทธิภาพ ในการติดตามประเมินผล จะทำให้มีโอกาสประสบความสำเร็จมากขึ้น โดยมีการแบ่งหน้าที่การบูรณาการการทำงานที่ชัดเจน ดังนี้

คณะทำงาน (Core Team) คณะทำงานจะสามารถบูรณาการทั้ง 3 ส่วนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ขึ้นอยู่กับความพร้อมของแต่ละอำเภอ ทั้งนี้ควรเลือกประธานคณะทำงาน และเลขานุการ เป็นผู้ที่มีความรู้ความสามารถในการขับเคลื่อนอย่างต่อเนื่องไม่ยึดติดกับตำแหน่งที่มีการโยกย้ายบ่อยเกินไป โดยมีการปฏิบัติงานสำคัญ ดังนี้

- วิเคราะห์ข้อมูลและสอบสวนสาเหตุ กำหนดประเด็นปัญหาและเป้าหมายให้ชัดเจน และติดตามประเมินผล
- ร่วมกันระดมสมองวางแผนออกแบบมาตรการที่มีประสิทธิภาพ และจัดหางบประมาณสนับสนุน
- เสนอแผนงานต่อ ศปถ.อำเภอ เพื่อให้เกิดการบูรณาการ
- พัฒนาศักยภาพทีมงานเครือข่าย จัดเวทีให้เครือข่ายได้มีโอกาสนำเสนอผลงานทั้งในระดับอำเภอ ระดับจังหวัด และระดับชาติ ควรเน้นให้เครือข่ายที่ครอบคลุม โดยเฉพาะพื้นที่ที่มีอุบัติเหตุรุนแรงสูง
- ในการบริหารจัดการคณะทำงาน อาจมีเพียงคนเดียวหรือมากกว่าก็ได้ ขึ้นอยู่กับกลยุทธ์ของอำเภอ เช่น หากต้องการเน้นประเด็นขับเคลื่อนท้องถิ่นก็มีคณะทำงานมาตรการท้องถิ่น ชุมชน หากเน้นเด็กเยาวชนก็มีคณะทำงานด้านเด็กและเยาวชน ที่ประกอบด้วยสถานศึกษาต่าง ๆ ในอำเภอ คณะทำงานด้านจัดการปัญหาจราจรทุกอ้อย รถบรรทุก ยางพารา เป็นต้น พร้อมทั้งจัดเวทีการประชุมให้เสนอผลงานติดตามการทำงานเป็นระยะ

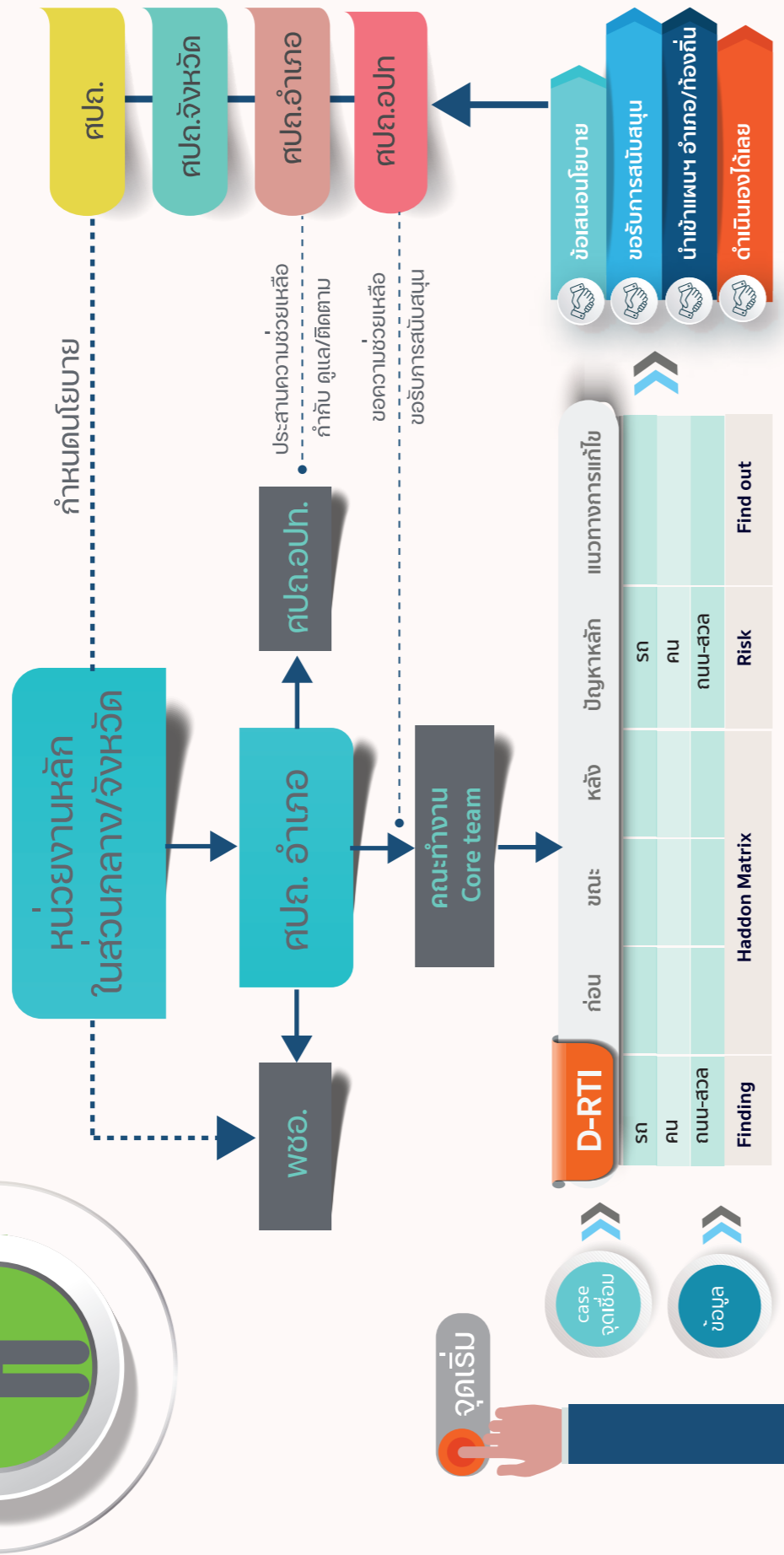
แนวทางการจัดตั้งคณะอนุกรรมการหรือคณะทำงาน ภายใต้ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ

ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 ในหมวดที่ 4 ว่าด้วยศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน ในข้อที่ 8 ได้กำหนดให้ ศปถ.อำเภอ สามารถแต่งตั้งคณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงาน เพื่อปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่ตามที่เห็นสมควร ถือว่าเป็นแนวทางที่ดำเนินการได้ตามระเบียบดังกล่าว โดยทั่วไปอำเภอที่ดำเนินการด้านอุบัติเหตุทางถนนได้ดี จะมีการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการหรือคณะทำงาน สำหรับการบูรณาการทั้ง 3 ภาคส่วนได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องอย่างมีเป้าหมายและแผนงาน คณะทำงานมี 2 ประเภท ได้แก่

1) คณะทำงานจัดการข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูล และสอบสวนฯ มีบทบาทในการจัดการข้อมูลและวิเคราะห์กำหนดประเด็นปัญหา กำหนดเป้าหมาย และข้อเสนอมาตรการแก้ไขแก่ ศปถ.อำเภอ พิจารณาและติดตามประเมินผล ควรเป็นผู้แทนหน่วยงาน ที่เน้นการทำงานด้านวิชาการและที่มีการจัดเก็บข้อมูลทั้งการบาดเจ็บ เสียชีวิต จำนวนครั้ง การเกิดอุบัติเหตุ เช่น โรงพยาบาล สำนักงานสาธารณสุขอำเภอ สถานีตำรวจภูธรในอำเภอ รวมถึงหน่วยงานหลักที่ร่วมกันสืบสวนสอบสวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ เช่น แขวงทางหลวง หมวดการทาง รวมถึงการพิจารณาหน่วยงานหรือบุคคลที่มีศักยภาพและยินดีมีใจมาร่วมเป็นคณะอนุกรรมการหรือคณะทำงาน จำนวนสมาชิกประมาณ 7 - 10 คน โดยเน้นความคล่องตัว ซึ่งสามารถประชุมหารือการได้บ่อยครั้ง และการทำงานไม่เป็นทางการมากนัก ส่วนประธานและเลขา คณะอนุกรรมการหรือคณะทำงานขึ้นอยู่กับความเหมาะสม โดยอยู่อำนาจของนายอำเภอเป็นผู้พิจารณาร่วมกับภาคีต่าง ๆ

2) คณะทำงานด้านขับเคลื่อนมาตรการแก้ไข ปัญหา มีบทบาทในการออกแบบมาตรการ แผนงาน ประสานงาน ติดตามการทำงาน เพื่อให้เกิดกิจกรรมต่าง ๆ เช่น การบังคับใช้กฎหมาย การจัดการความเร็ว การดื่มแล้วขับ การสวมหมวกนิรภัย มาตรการท้องถิ่นชุมชน ด้านเด็กและเยาวชน หรือคณะทำงานในประเด็นสำคัญของพื้นที่ เช่น การแก้ไขจุดเสี่ยง/พฤติกรรมเสี่ยง รถบรรทุกอ้อยโรงงาน น้ำตาล ยางพารา เป็นต้น ควรประกอบไปด้วยหน่วยงานในระดับพื้นที่และหน่วยงานที่เป็นเจ้าภาพ เช่น เทศบาล อบต. สถานศึกษา ผู้นำชุมชน สถานประกอบการ อาสาสมัครต่าง ๆ ประชาชนชาวบ้านที่ได้รับการยอมรับนับถือ ส่วนประธานและเลขา คณะอนุกรรมการหรือคณะทำงานขึ้นอยู่กับความเหมาะสม โดยอยู่ในอำนาจของนายอำเภอเป็นผู้พิจารณา ร่วมกับภาคีต่างๆ การทำงานเน้นการทำงานเกาะติดกับปัญหาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งสามารถประชุมหารือกันได้บ่อยครั้ง และการทำงานไม่เป็นทางการมากนัก

กับการเชื่อมโยง สปภ.อำเภอ



ภาพที่ 1 แสดงกลไกการบริหารจัดการและการบูรณาการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ (สปภ.อำเภอ) ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่น (สปภ.อปท.) และคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.)

ตัวอย่างการตั้งคณะกรรมการ หรือ คณะอนุกรรมการ ภายใต้ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน (สปภ.อำเภอ)



คำสั่งอำเภอ.....
ที่...../.....

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน อำเภอ.....

ด้วย จังหวัด..... ได้กำหนดแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดทางถนนแบบมีส่วนร่วม โดยมุ่งหมายจะลดอัตราการเสียชีวิตบนถนนภายใต้แนวทางประชารัฐ เพื่อให้ทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชน และภาคประชาสังคม ได้เข้ามาร่วมรับผิดชอบต่อการขับเคลื่อนการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดทางถนนของประเทศไทย ทั้งร่วมคิด ร่วมวางแผน ร่วมกำหนดแนวทาง ร่วมดำเนินการ และร่วมประเมินผลการดำเนินการ ซึ่งศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน เห็นชอบแนวทางการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปีเพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมของอำเภอ ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนให้มีความต่อเนื่องและเป็นรูปธรรม จึงแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์ฯ

๑. คณะกรรมการฯ ประกอบด้วย

- | | |
|--|--------------------------|
| ๑. นายอำเภอ | ประธานกรรมการศูนย์ฯ |
| ๒. ผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธร | รองประธานกรรมการฯ |
| ๓. ปลัดอำเภอหัวหน้ากลุ่มงานบริหารงานปกครอง | รองประธานกรรมการฯ |
| ๔. ผู้อำนวยการโรงพยาบาล | รองประธานกรรมการฯ |
| ๕. นายกเทศมนตรีตำบล ทุกแห่ง | กรรมการ |
| ๖. นายกองดีการบริหารส่วนตำบล ทุกแห่ง | กรรมการ |
| ๗. กำนัน ทุกตำบล | กรรมการ |
| ๘. ผู้อำนวยการโรงเรียน | กรรมการ |
| ๙..... (อื่นๆ) | กรรมการ |
| ๑๐. ปลัดอำเภอหัวหน้าฝ่ายความมั่นคง | กรรมการ/เลขานุการ |
| ๑๑. สาธารณสุขอำเภอ | กรรมการ/เลขานุการ |
| ๑๒. ผู้ช่วยสาธารณสุขอำเภอที่ได้รับมอบหมาย | กรรมการ/ผู้ช่วยเลขานุการ |

อำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- จัดทำแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการ และงบประมาณในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอ และประสานแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในเขตอำเภอ ให้สอดคล้องกับแผนป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด
- ดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตอำเภอ
- เร่งรัดติดตาม และประเมินผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการ และรายงานการดำเนินงานให้คณะกรรมการ สปภ.จังหวัดทราบ

๔. ส่งเสริมและ.....

ตัวอย่างการตั้งคณะกรรมการ หรือ คณะอนุกรรมการ ภายใต้ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.อำเภอ)



คำสั่งอำเภอ.....

ที่...../.....

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน
อำเภอ..... จังหวัด.....

จากมติคณะรัฐมนตรี ลงวันที่ ๒๔ มิถุนายน ๒๕๕๓ เห็นชอบกำหนดให้ปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน มีเป้าหมายมาตรฐานสากลคือ ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของคนไทย ลดลงครึ่งหนึ่ง โดยอำเภอ.....ได้จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ และแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ..... (ศปถ.อำเภอ.....) ตามคำสั่งอำเภอ.....ที่ ๘๓/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีประสิทธิภาพ จึงแต่งตั้งคณะกรรมการขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอำเภอ..... โดยมีองค์ประกอบและหน้าที่ ดังนี้

- | | |
|--|------------------------------|
| ๑. ปลัดอำเภอฝ่ายความมั่นคง | หัวหน้าคณะกรรมการฯ |
| ๒. สาธารณสุขอำเภอ | รองหัวหน้าคณะกรรมการฯ |
| ๓. ผู้แทนโรงพยาบาล (หัวหน้ากลุ่มงานอุบัติเหตุและฉุกเฉิน) | คณะกรรมการฯ |
| ๔. ผู้แทนสาธารณสุขอำเภอ | คณะกรรมการฯ |
| ๕. ผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลทุกแห่ง | คณะกรรมการฯ |
| ๖. สารวัตรป้องกันและปราบปราม/สารวัตรจราจร หรือผู้แทน | คณะกรรมการฯ |
| ๗. ผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ทุกแห่ง | คณะกรรมการฯ |
| ๘. กำนันทุกตำบล | คณะกรรมการฯ |
| ๙. อาสาทุกหน่วยบริการ | คณะกรรมการฯ |
| ๑๐. หน่วยงานอื่นๆ หรือชื่อบุคคล..... | คณะกรรมการฯ |
| ๑๑. ผู้แทนสาธารณสุขอำเภอรับผิดชอบงานอุบัติเหตุจราจร | คณะกรรมการ/เลขานุการฯ |
| ๑๒. ผู้แทนโรงพยาบาล รับผิดชอบงานอุบัติเหตุจราจร | คณะกรรมการ/ผู้ช่วยเลขานุการฯ |

อำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

๑. ดำเนินงานตามแผนงานโครงการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอ
๒. ดำเนินการสอบสวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นในอำเภอ
๓. วิเคราะห์ข้อมูลจากการออกแบระบบข้อมูล และนำเสนอที่ประชุม ศปถ.อำเภอ ทุกเดือน
๔. พัฒนาข้อเสนอ "นโยบายสาธารณะของอำเภอ" ทั้งระดับอำเภอและท้องถิ่น ที่เป็นผลมาจากการวิเคราะห์ข้อมูลให้ ศปถ.อำเภอ เพื่อให้เกิดการมอบหมายและสั่งการ
๕. สนับสนุน เสริมพลัง ในการขับเคลื่อนงานตามนโยบายอำเภอ ได้แก่ ศปถ. อำเภอ ศปถ. อปท. และผู้เกี่ยวข้อง
๖. เชื่อมประสานและปฏิบัติงานร่วมกับภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องในระดับอำเภอและท้องถิ่น
๗. ติดตาม ประเมินผลการดำเนินงานตามนโยบายระดับอำเภอและท้องถิ่น
๘. ปฏิบัติงานอื่นตามที่คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ

มอบหมายขอให้คณะกรรมการทุกท่านปฏิบัติหน้าที่ด้วยความวิริยะ อุตสาหะ เพื่อให้เกิดผลดีของประชาชนต่อไป
ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วัน.....เดือน..... พ.ศ.....

๔. ส่งเสริมและสนับสนุน การมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตอำเภอ
๕. จัดให้มีศูนย์ข้อมูลและสถิติอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอ
๖. เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและประชาสัมพันธ์การดำเนินงานต่อสาธารณะ
๗. เสนอความเห็นต่อคณะกรรมการ ศปถ.จังหวัด เพื่อพิจารณากำหนดแนวทางหรือมาตรการเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับอำเภอ

๒. คณะอนุกรรมการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ประกอบด้วย

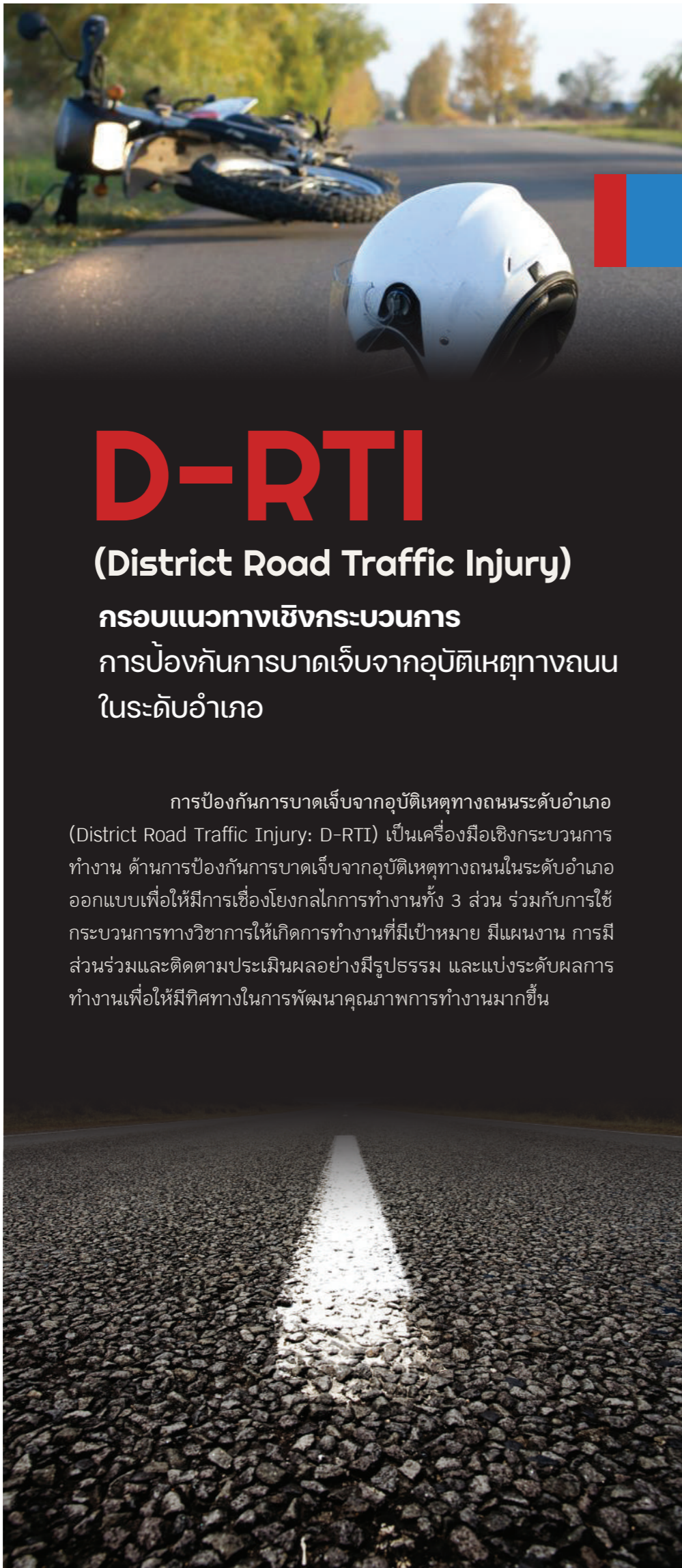
- | | |
|--|------------------------------|
| ๑. ปลัดอำเภอหัวหน้ากลุ่มงานบริหารงานปกครอง | ประธานอนุกรรมการ |
| ๒. สาธารณสุขอำเภอ | รองประธานอนุกรรมการ |
| ๓. ผู้แทนโรงพยาบาล (หัวหน้ากลุ่มงานอุบัติเหตุและฉุกเฉิน) | อนุกรรมการ |
| ๔. ผู้แทนสาธารณสุขอำเภอ | อนุกรรมการ |
| ๕. ผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลทุกแห่ง | อนุกรรมการ |
| ๖. สารวัตรป้องกันและปราบปราม/สารวัตรจราจร หรือผู้แทน | อนุกรรมการ |
| ๗. ผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ทุกแห่ง | อนุกรรมการ |
| ๘. กำนันทุกตำบล | อนุกรรมการ |
| ๙. ผู้รับผิดชอบงานป้องกันบรรเทาสาธารณภัยตำบลทุกแห่ง | อนุกรรมการ |
| ๑๐. อาสาทุกหน่วยบริการ | อนุกรรมการ |
| ๑๑. ผู้แทนสาธารณสุขอำเภอรับผิดชอบงานอุบัติเหตุจราจร | อนุกรรมการ/เลขานุการฯ |
| ๑๒. ผู้แทนโรงพยาบาล รับผิดชอบงานอุบัติเหตุจราจร | อนุกรรมการ/ผู้ช่วยเลขานุการฯ |

อำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

๑. ออกแบบระบบข้อมูลและบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุอันได้แก่ จำนวนการเกิดอุบัติเหตุจำนวน บาดเจ็บเสียชีวิต ข้อมูลพฤติกรรมเสี่ยง จุดเสี่ยง สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ
๒. วิเคราะห์ข้อมูลจากการออกแบระบบข้อมูล และนำเสนอที่ประชุม ศปถ.อำเภอ ทุกเดือน
๓. พัฒนาข้อเสนอ "นโยบายสาธารณะ" ทั้งระดับอำเภอและท้องถิ่น ที่เป็นผลมาจากการวิเคราะห์ข้อมูลให้ ศปถ.อำเภอ เพื่อให้เกิดการมอบหมายและสั่งการ
๔. สนับสนุน เสริมพลัง ในการขับเคลื่อนงานตามนโยบายอำเภอ ได้แก่ ศปถ. อำเภอ ศปถ. อปท. และผู้เกี่ยวข้อง
๕. เชื่อมประสานและปฏิบัติงานร่วมกับภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องในระดับอำเภอและท้องถิ่น
๖. ติดตาม ประเมินผลการดำเนินงานตามนโยบายระดับอำเภอและท้องถิ่น

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วัน.....เดือน..... พ.ศ.....



D-RTI

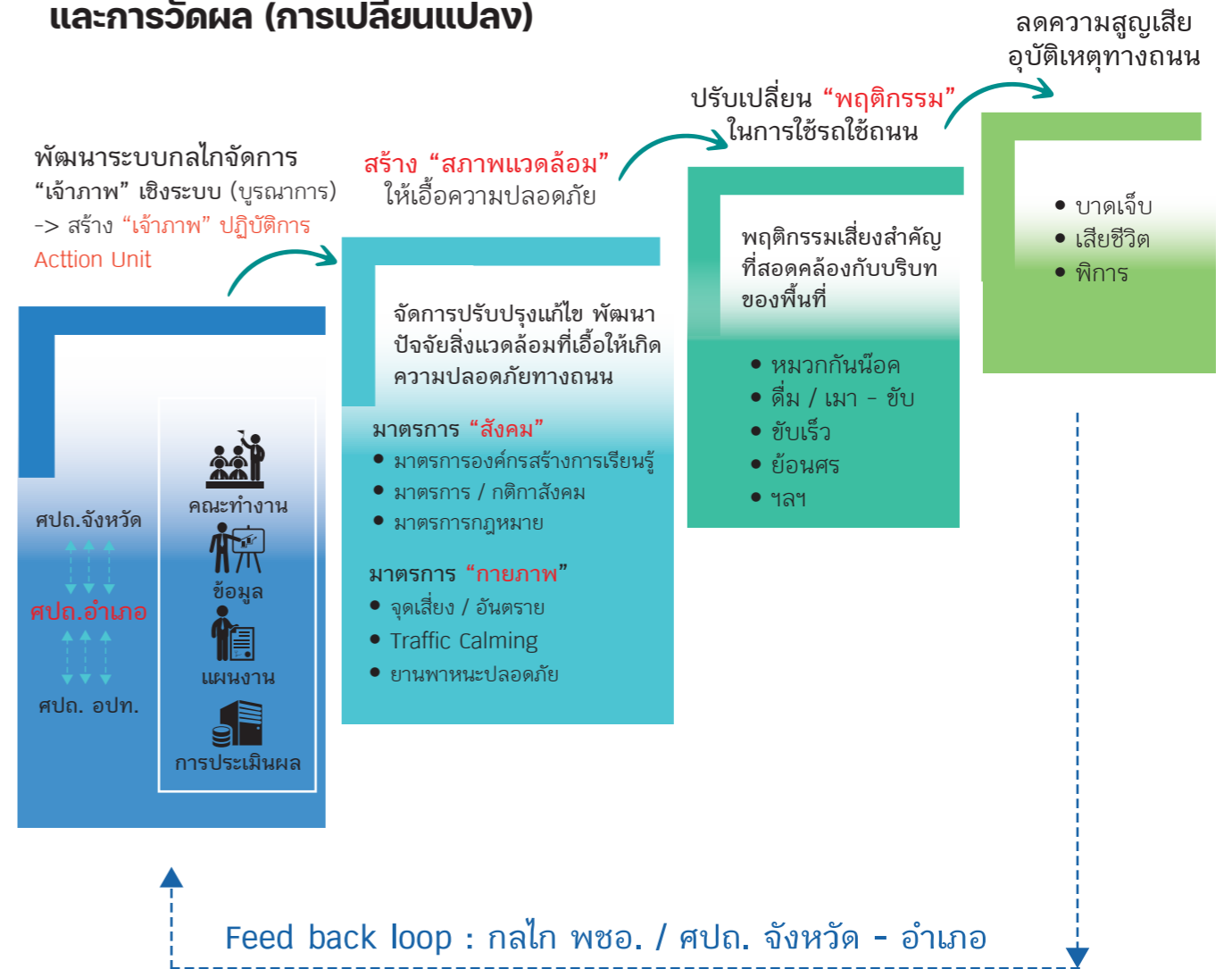
(District Road Traffic Injury)

กรอบแนวทางเชิงกระบวนการ
การป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน
ในระดับอำเภอ

การป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอ (District Road Traffic Injury: D-RTI) เป็นเครื่องมือเชิงกระบวนการทำงาน ด้านการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในระดับอำเภอ ออกแบบเพื่อให้มีการเชื่อมโยงกลไกการทำงานทั้ง 3 ส่วน ร่วมกับการใช้กระบวนการทางวิชาการให้เกิดการทำงานที่มีเป้าหมาย มีแผนงาน การมีส่วนร่วมและติดตามประเมินผลอย่างมีรูปธรรม และแบ่งระดับผลการทำงานเพื่อให้มีทิศทางในการพัฒนาคุณภาพการทำงานมากขึ้น

บันไดผลลัพธ์

การขับเคลื่อนงาน สู่เป้าหมายระยะต่าง ๆ
และการวัดผล (การเปลี่ยนแปลง)



วิเคราะห์และนำเสนอเพื่อมีส่วนร่วม

1. Case base เจ็บ / ตาย
2. ภาพรวม Problem base

กรอบการดำเนินงาน D-RTI (District Road Traffic Injury)



D-RTI มีกรอบกิจกรรมดำเนินงาน โดยประยุกต์แนวคิดการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนขององค์การอนามัยโลก (WHO) หรือกลยุทธ์ 5 ส. และเครื่องมือ 5 ขึ้น ของศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มีกรอบกิจกรรมดำเนินงาน 9 กิจกรรม โดยประยุกต์ใช้ให้สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย โดยมีเกณฑ์การดำเนินงาน ระดับดีมาก (Excellent) และดีเยี่ยม (Advanced) รายละเอียดตามตารางที่ 1



ภาพที่ 2 กรอบแนวทางเชิงกระบวนการการทำงาน D-RTI (District Road Traffic Injury)

ตารางที่ 1 กรอบกิจกรรมการดำเนินงาน D-RTI (District Road Traffic Injury) 9 กิจกรรม

กรอบกิจกรรม D-RTI	ระดับการพัฒนา	
	ระดับดีมาก (Excellent)	ระดับดีเยี่ยม (Advanced)
1 มีจัดตั้งคณะทำงาน Core Team และมีการประชุมของคณะทำงานขับเคลื่อนวางแผนการดำเนินงานแก้ไขปัญหาแบบมีส่วนร่วม (พชอ./ศปถ.อำเภอ) และจัดเวทีให้คณะทำงานได้นำเสนอผลการดำเนินงาน (การประชุม Core Team)	≥ 5 ครั้ง/ปี	≥ 8 ครั้ง/ปี
2 การจัดการข้อมูลเฝ้าระวัง และจัดทำแนวโน้มสถานการณ์ปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิต ตามหลักระบาดวิทยาการบาดเจ็บ คน รถ ถนน แยกรายตำบลและกลุ่มอายุ และข้อมูลปัญหาเฉพาะพื้นที่อำเภอ โดยคณะทำงาน Core Team นำประเด็นปัญหาและแผนงานเสนอต่อ ศปถ.อำเภอ ในการขับเคลื่อน	ข้อมูลย้อนหลัง ≥ 3 ปี	ข้อมูลย้อนหลัง ≥ 5 ปี
3 มีการสอบสวนสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิต โดยเก็บข้อมูลแบบตาราง Haddon Matrix และวิเคราะห์สาเหตุเชิงระบบแบบ Swiss Cheese Model	≥ 3 ครั้ง/ปี	≥ 5 ครั้ง/ปี
4 คัดเลือกประเด็นปัญหาที่สำคัญ และวิเคราะห์ประเด็นปัญหาด้วยแผนภูมิต้นไม้ (Problem tree) เพื่อหารากของปัญหา หรือวิเคราะห์สาเหตุเชิงระบบแบบ Swiss Cheese Model โดยแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2565 กำหนดประเด็นที่สำคัญ ดังนี้ การลดความเร็วในชุมชน การดื่มแล้วขับ และการสวมหมวกนิรภัย	≥ 3 ประเด็น	≥ 5 ประเด็น
5 กำหนดเป้าหมายในแต่ละประเด็นปัญหา สร้างบันไดผลลัพธ์ พร้อมทั้งในกำหนดเจ้าภาพแผนงานและกิจกรรมการขับเคลื่อน ให้ครอบคลุม ต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ	≥ 3 เป้าหมาย	≥ 5 เป้าหมาย
6 ขับเคลื่อน ศปถ.อปท. หรือ ทีมระดับท้องถิ่น/ตำบล/หมู่บ้าน (RTI-Team) หรือพร้อมกับ สร้างกระบวนการศึกษารากของปัญหาของตำบล/ชุมชน (Problem tree) ขับเคลื่อนนโยบาย "ตำบลขับขี่ปลอดภัย" ครอบคลุมการจัดการเชิงกายภาพและพฤติกรรมเสี่ยง และให้มีโอกาสนำเสนอผลการดำเนินงาน	≥ 3 ทีม/ตำบล	≥ 5 ทีม หรือทุกตำบลในอำเภอ
7 แก้ไขจุดเสี่ยงหรือความเสี่ยง (Black Spot) หรือการจัดให้มี โซนถนนปลอดภัย (Safety Zone) แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565	3 จุด/Zone	≥ 5 จุด/Zone
8 ดำเนินมาตรการตามแผน การป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอ โดยมีเจ้าภาพให้สอดคล้องกับเป้าหมาย (สอดคล้องกับข้อ 4 และ 5) และติดตาม และจัดเวทีให้คณะทำงานหรือ RTI Team ได้มีโอกาสนำเสนอผลการดำเนินงาน	≥ 3 มาตรการ	≥ 5 มาตรการ
9 ติดตามประเมินผล การสรุปผลการดำเนินงานและประเมินผลเปรียบเทียบกับข้อมูลการเสียชีวิต การบาดเจ็บ และจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุวิเคราะห์ปัจจัยแห่งความสำเร็จ ปัญหาอุปสรรค และประเมินผลมาตรการสำคัญ	มีการประเมินภาพรวม	มีการประเมินภาพรวมและมาตรการเฉพาะ

หมายเหตุ: ในกรณีที่มีการดำเนินงานนอกเหนือจาก 9 กิจกรรมนี้ ที่เป็นนวัตกรรมใหม่และดำเนินงานประสบความสำเร็จ เป็นที่ยอมรับที่วัดผลผลิตหรือผลลัพธ์ได้ สามารถนำเสนอเพิ่มเติมได้

แนวทางการดำเนินงาน D-RTI ภายใต้แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565

ตารางที่ 2 รายละเอียดกิจกรรมการดำเนินงาน D-RTI (District Road Traffic Injury) 9 กิจกรรม

กรอบกิจกรรม	แนวทางการดำเนินงาน
1) มีจัดตั้งคณะทำงาน Core Team และมีการประชุมของคณะทำงานขับเคลื่อนวางแผนการดำเนินงาน แก้ไขปัญหาแบบมีส่วนร่วม (พชอ./ศปถ.อำเภอ) และจัดเวทีให้คณะทำงานได้นำเสนอผลการดำเนินงาน	<ul style="list-style-type: none"> มีการจัดตั้งคณะทำงาน/คณะอนุกรรมการ (Core Team) ภายใต้ ศปถ.อำเภอ มีการประชุมขับเคลื่อน/วางแผนการดำเนินงานเพื่อนำไปสู่วาระการประชุมแบบมีส่วนร่วมของสหสาขาของอำเภอ (พชอ./ศปถ.อำเภอ/ศปถ.อปท.) จัดเวทีให้คณะทำงานได้นำเสนอผลการดำเนินงาน
2) การจัดการข้อมูลเฝ้าระวัง และจัดทำแนวโน้มสถานการณ์ปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิต ตามหลักระบาดวิทยา การบาดเจ็บ คน รถ ถนน แยกรายตำบล และกลุ่มอายุ และข้อมูลปัญหาเฉพาะพื้นที่อำเภอ โดยคณะทำงาน Core Team นำประเด็นปัญหาและแผนงานเสนอต่อ ศปถ.อำเภอ ในการขับเคลื่อน	<ul style="list-style-type: none"> จัดทำข้อมูลสถานการณ์การบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอ เช่น จำนวนครั้งการเกิดเหตุ/การบาดเจ็บ/การเสียชีวิต จำแนกรายเดือนเปรียบเทียบกับปีก่อนหลัง เพื่อประเมินผลการดำเนินงาน จำแนกรายตำบล เพื่อชี้เป้าและประเมินผล ตำบลเสี่ยง จำแนกกลุ่มอายุ เพื่อประเมินมาตรการต่อกลุ่มเสี่ยง จำแนกถนนเกิดเหตุ เพื่อประเมินมาตรการต่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนเฉพาะพื้นที่ หรือทำแผนที่ประกอบ
3) มีการสอบสวนสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิต โดยเก็บข้อมูลแบบตาราง Haddon Matrix และวิเคราะห์สาเหตุเชิงระบบแบบ Swiss Cheese Model	<ul style="list-style-type: none"> มีรายงานสอบสวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ตามเกณฑ์การสอบสวน กรณี เสียชีวิตตั้งแต่ 1 ราย หรือบาดเจ็บตั้งแต่ 2 ราย ขึ้นไป มีการวิเคราะห์ผลการสอบสวนสาเหตุ โดยเก็บข้อมูลแบบตาราง Haddon Matrix และวิเคราะห์สาเหตุเชิงระบบแบบ Swiss Cheese Model
4) คัดเลือกประเด็นปัญหาที่สำคัญ และวิเคราะห์ประเด็นปัญหาด้วยแผนภูมิต้นไม้ (Problem tree) เพื่อหารากของปัญหา หรือวิเคราะห์สาเหตุเชิงระบบแบบ Swiss Cheese Model โดยแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 กำหนดประเด็นที่สำคัญ ดังนี้ การลดความเร็วในชุมชน การตี้มแล้วขับ และการสวมหมวกนิรภัย	<ul style="list-style-type: none"> นำเสนอรายงานการสอบสวนต่อศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ เพื่อหาหรือวางแผนแก้ไขปัญหา นำสถานการณ์ปัญหาที่สำคัญมาวิเคราะห์ แผนภูมิต้นไม้ (Problem tree) เพื่อทำการวิเคราะห์รากของปัญหาหรือวิเคราะห์สาเหตุเชิงระบบแบบ Swiss Cheese Model โดยแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 ได้กำหนดประเด็นที่สำคัญ ดังนี้ การลดความเร็วในชุมชน การตี้มแล้วขับ และการสวมหมวกนิรภัย หรือประเด็นสำคัญอื่นๆ เช่น กรณีเด็กเยาวชน เป็นต้น สรุปถึงรากของปัญหา และชั้นของการป้องกันที่ล้มเหลวตามแนวทาง Swiss Cheese Model เพื่อกำหนดแนวทางการแก้ไข

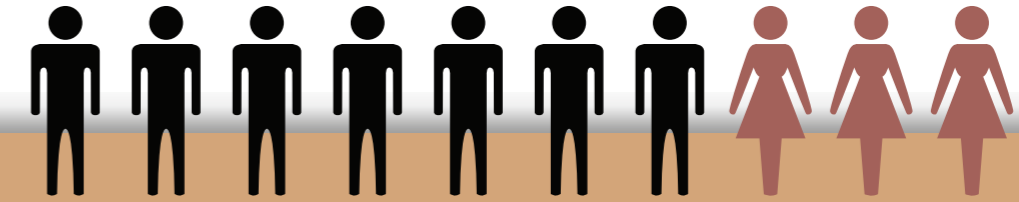
ตารางที่ 2 รายละเอียดกิจกรรมการดำเนินงาน D-RTI (District Road Traffic Injury) 9 กิจกรรม

กรอบกิจกรรม	แนวทางการดำเนินงาน
5) กำหนดเป้าหมายในแต่ละประเด็นปัญหา สร้างบันไดผลลัพธ์ พร้อมทั้งในกำหนด เจ้าภาพแผนงาน และกิจกรรมการขับเคลื่อน ให้ครอบคลุม ต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ	<ul style="list-style-type: none"> สร้างบันไดผลลัพธ์ เพื่อกำหนดเป้าหมาย เช่น ลดจำนวนผู้บาดเจ็บ/เสียชีวิตในกลุ่มเด็กและเยาวชน จำนวนองค์กรในสถานประกอบการที่เข้าร่วมมาตรการองค์กร เพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัย เป็นต้น กำหนดเจ้าภาพและทีมงานในแต่ละมาตรการ (ไม่มอบให้หน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งรับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียว ควรเป็นคณะทำงาน Core Team) วางแผนการดำเนินงานให้ครอบคลุม ต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ โดยการมีส่วนร่วมภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ร่วมคิดร่วมทำ ร่วมรับผลประโยชน์ หมายถึง ภาคส่วนที่ร่วมงานสามารถนำผลงานไปใช้เป็นผลงานของหน่วยงานตัวเองได้
6) ขับเคลื่อน ศปถ.อปท. หรือ ทีมระดับท้องถิ่น/ตำบล/หมู่บ้าน (RTI-Team) หรือ พร้อมกับสร้างกระบวนการศึกษารากของปัญหาของตำบล/ชุมชน (Problem tree) ขับเคลื่อนนโยบาย “ตำบลขับขี่ปลอดภัย” ครอบคลุมการจัดการเชิงกายภาพและพฤติกรรมเสี่ยง และให้มีโอกาสนำเสนอผลการดำเนินงาน	<ul style="list-style-type: none"> มีการขับเคลื่อนทีมระดับตำบลหรือหน่วยงาน ที่มีสมาชิกมาจากองค์การบริหารส่วนตำบล, เทศบาล, โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล, กำนัน, ผู้ใหญ่บ้าน อาสาสมัครของชุมชน เช่น อาสาสมัคร กู้ชีพ, อปพร., อสม., ชรบ. เป็นต้น ร่วมกันเป็นทีมระดับตำบลในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน หรือเรียกว่า RTI Team <ul style="list-style-type: none"> - มีการจัดตั้ง RTI Team ตำบล - มีการประชุม RTI Team ตำบล ร่วมสร้างกระบวนการศึกษารากของปัญหาของตำบล/ชุมชน (Problem tree) <ul style="list-style-type: none"> - มีกิจกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของ RTI Team ตำบล เช่น การแก้ไขจุดเสี่ยงด้านชุมชน การลดความเร็วในชุมชน การตี้มแล้วขับ การสวมหมวกนิรภัย เป็นต้น นำเสนอผลการดำเนินงานต่อ ศปถ.อำเภอ/จังหวัด

ตารางที่ 2 รายละเอียดกิจกรรมการดำเนินงาน D-RTI (District Road Traffic Injury) 9 กิจกรรม

กรอบกิจกรรม	แนวทางการดำเนินงาน
<p>7) แก้ไขจุดเสี่ยงหรือความเสี่ยง (Black Spot) หรือการจัดให้มีโซนถนนปลอดภัย (Safety Zone) แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565</p>	<ul style="list-style-type: none"> • มีการชี้เป้าจุดเสี่ยงหรือพฤติกรรมเสี่ยง โดยการนำข้อมูลของหน่วยงานสาธารณสุขและเครือข่าย หรือข้อมูลจากการสอบสวนฯ มาวิเคราะห์สาเหตุ ค้นหา และชี้เป้าจุดเสี่ยงหรือสถานที่เสี่ยง เช่น ถนน ลีแยกสามแยก หน้าโรงเรียน โรงงาน หมู่บ้าน ตลาดสด หรือพฤติกรรมเสี่ยงบนถนน เช่น ย้อนศร บรรทุกเกิน ขั้บรถเร็ว จอดรถไหล่ทาง เป็นต้น • การนำเสนอข้อมูลเพื่อกำหนดแนวทางการแก้ไข ในการประชุม Core Team ศปถ.อำเภอ/อปท. เพื่อผลักดันให้เกิดการแก้ไขทั้งเชิงกายภาพ หรือการแก้ไขเชิงพฤติกรรม เช่น การขั้บรถย้อนศร การจอดบนไหล่ทางของรถใหญ่ การบรรทุกเกิน เช่น รถบรรทุกอ้อย เป็นต้น • กรณี มีการกำหนดพื้นที่เป็น Safety Zone ให้เสนอรายละเอียดของมาตรการ/กิจกรรมที่ดำเนินการในพื้นที่นั้น เช่น การจำกัดความเร็ว เขตสวมหมวกนิรภัย แก้ไขจุดเสี่ยง ปรับปรุงกายภาพ ติดตั้งป้าย เป็นต้น • ติดตามทำข้อมูลเปรียบเทียบก่อนและหลังดำเนินการ
<p>8) ดำเนินมาตรการตามแผน การป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอ โดยมีเจ้าภาพให้สอดคล้องกับเป้าหมาย (สอดคล้องกับข้อ 4 และ 5) และติดตามและจัดเวทีให้คณะทำงานหรือ RTI Team ได้มีโอกาสนำเสนอผลการดำเนินงาน</p>	<ul style="list-style-type: none"> • ดำเนินการตามมาตรการ แผนงาน และกิจกรรม สอดคล้องตามผลการวิเคราะห์ปัญหาของอำเภอ (สอดคล้องกับข้อ 4 และ 5) • จำนวนกิจกรรมที่เกิดขึ้น • แสดงรายละเอียดมาตรการการดำเนินงาน ภาพ/กิจกรรม
<p>9) ติดตามประเมินผล การสรุปผลการดำเนินงาน ประเมินผลเปรียบเทียบข้อมูลการเสียชีวิต, การบาดเจ็บ และจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุวิเคราะห์ปัจจัยแห่งความสำเร็จ และปัญหาอุปสรรค และประเมินผลมาตรการสำคัญ</p>	<ul style="list-style-type: none"> • มีการรวบรวมข้อมูลสะท้อนผลลัพธ์ • มีการจัดทำรายงานสรุปผลการดำเนินงาน กิจกรรมต่าง ๆ และประเมินผลข้อมูลการเสียชีวิต, การบาดเจ็บ และจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ เปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา/ตามบันไดผลลัพธ์ที่กำหนดไว้ • มีการประเมินผลมาตรการต่าง ๆ ตามเป้าหมายที่วางไว้ในข้อ 5 • วิเคราะห์ปัจจัยแห่งความสำเร็จ และปัญหาอุปสรรค
<p>หมายเหตุ : ในกรณีที่มีการดำเนินงานนอกเหนือจาก 9 กิจกรรมนี้ ทั้งที่เป็นนวัตกรรมใหม่และการดำเนินงานที่ประสบความสำเร็จเป็นที่ยอมรับ และวัดผลผลิตหรือผลลัพธ์ได้ สามารถนำเสนอเพิ่มเติมได้ โดยให้อยู่ในดุลพินิจของคณะกรรมการประเมินผล</p>	

การจัดการ “ข้อมูลสะท้อนกลับ” ที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้เกิดการบูรณาการของหน่วยงานหลัก (เจ้าภาพ) ในการขับเคลื่อนในประเด็นสำคัญ ตามแนวคิด Swiss Cheese Model



การแก้ปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เพื่อไม่ให้เกิดการสูญเสียเพิ่มมากขึ้น จำเป็นต้องมีข้อมูลสำหรับวิเคราะห์หาสาเหตุที่แท้จริง เพื่อหาแนวทางการแก้ไขปัญหาและเกิดประสิทธิผลสูงสุด การได้มาซึ่งมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนจำเป็นต้องใช้ข้อมูลอุบัติเหตุที่ถูกต้องและครอบคลุมมากที่สุดเท่าที่จะหาข้อมูลได้ นอกจากนี้ระบบข้อมูลยังมีส่วนสำคัญต่อการผลักดันให้เกิดมาตรการการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่ ทั้งในส่วนของการทำงาน ขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การดำเนินงานที่ต้องอาศัยข้อมูลสถานการณ์ที่สามารถแสดงถึง แนวโน้ม ความรุนแรง และขนาดของปัญหาเพื่อให้ทราบถึงสาเหตุและปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนขึ้นมา นำไปสู่การแก้ไขปัญหายังเป็นรูปธรรมและสะท้อนถึงเจ้าภาพในการจัดการปัญหา

1

ระบบข้อมูล

ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอ

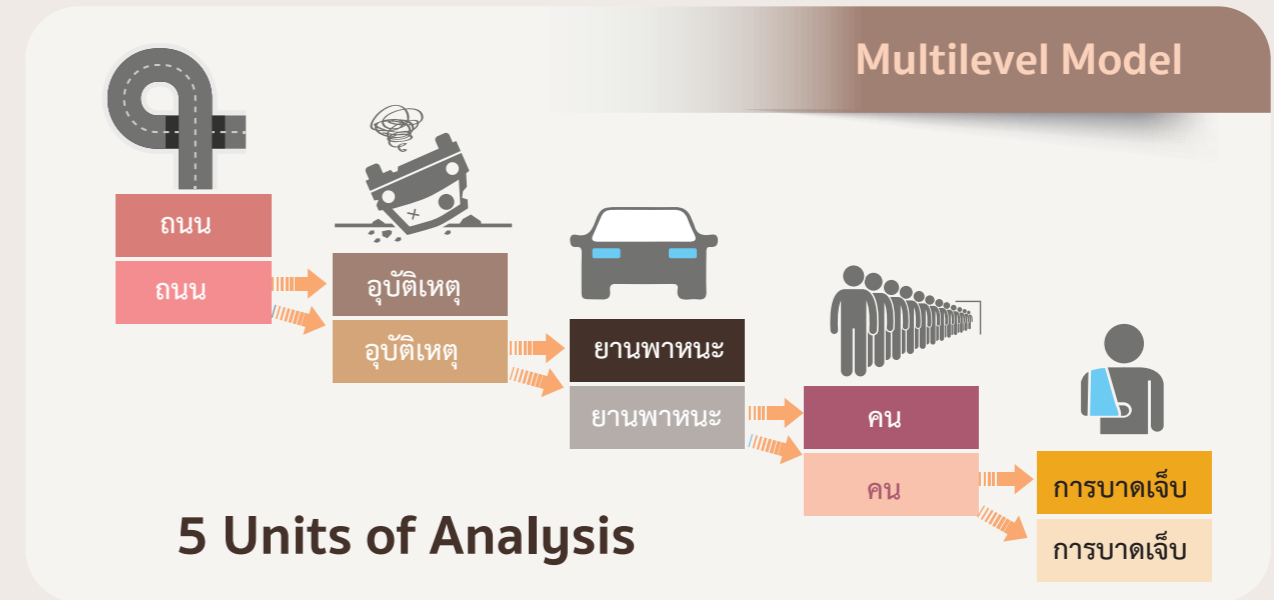
ประเทศไทยมีหน่วยงานที่มีข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนหลายหน่วยงาน ไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม เช่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งทางบก หน่วยงานในสังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติหน่วยงานที่เกี่ยวกับการประกันภัย เช่น บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และหน่วยงานด้านสาธารณสุข ได้แก่ ข้อมูลจากระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ IS online จากระบบข้อมูลในช่วงเทศกาล PHER-Accident หรือจากฐานข้อมูลโรงพยาบาล และข้อมูลจากระบบแฟ้มสุขภาพของกระทรวงสาธารณสุข

แนวทางการใช้ข้อมูลระดับอำเภอไม่มีแนวทางที่ตายตัว แหล่งข้อมูลต่าง ๆ ในอำเภอมีความหลากหลายไม่มากนัก ขึ้นอยู่กับศักยภาพในการจัดการของแต่ละอำเภอเอง ปัจจัยสำคัญของการจัดการข้อมูลระดับอำเภอ คือ การนำข้อมูลมาวิเคราะห์เพื่อชี้ประเด็นปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ แหล่งข้อมูลที่สำคัญของอำเภอ ที่อำเภอส่วนใหญ่นำมาใช้ประโยชน์ มีดังนี้

- ข้อมูลจากโรงพยาบาลในพื้นที่ โดยดึงข้อมูลจากระบบข้อมูลต่าง ๆ ที่แตกต่างกัน เช่น จาก ระบบแฟ้มสุขภาพ, HosXP, PHER-Accident, IS online และ การให้บริการข้อมูล EMS เป็นต้น หรือบางแห่งใช้วิธีออกแบบระบบการเก็บข้อมูลเองเพื่อนำมาใช้ประโยชน์
- ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจากสถานีตำรวจในพื้นที่ โดยมีข้อมูลที่สำคัญ คือ จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ จุดเกิดเหตุและบางพื้นที่ที่เป็นอำเภอใหญ่จะมีสถานีตำรวจมากกว่า 1 แห่ง จำเป็นที่ต้องบูรณาการข้อมูลจากหลายแห่ง เพื่อให้ได้ข้อมูลในภาพรวมของอำเภอ
- ข้อมูลจากการสืบสวนสอบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ (Accidents Investigation) ในเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น โดยเป็นข้อมูลตามการให้ความสำคัญของแต่ละอำเภอ แล้วแต่การกำหนดเกณฑ์ (Criteria) ในการจัดเก็บ ซึ่งเป็นข้อมูลที่สำคัญในการจัดการปัญหาในระดับอำเภอและตำบลเป็นอย่างยิ่ง
- ข้อมูลจากแหล่งอื่นๆ ที่หาได้ทั้งจากในอำเภอและนอกอำเภอ เช่น ข้อมูลจากบริษัทประกันภัย, ข้อมูลด้านยานพาหนะจากขนส่งอำเภอจังหวัด, ข้อมูลจากสำนักงานสาธารณสุขจังหวัด, ข้อมูลจากหน่วยกู้ชีพกู้ภัยต่างๆ เป็นต้น



ระบบการจัดเก็บข้อมูล การบาดเจ็บ และจากอุบัติเหตุทางถนน



ภาพที่ 3 แสดงระบบการจัดเก็บข้อมูลการบาดเจ็บและจากอุบัติเหตุทางถนน

ระบบการจัดเก็บข้อมูลการบาดเจ็บและจากอุบัติเหตุทางถนน ควรครอบคลุมทั้ง 5 ส่วน ข้อมูลด้านถนน ข้อมูลยานพาหนะ ด้านคน ที่ประกอบไปด้วยสาเหตุการเกิดเหตุ พฤติกรรมเสี่ยง และข้อมูลการบาดเจ็บ ที่บอกขนาดของปัญหาและความรุนแรง

2. กระบวนการนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์

- จัดการข้อมูล
- วิเคราะห์ข้อมูล
- การนำเสนอข้อมูลสะท้อนกลับ



ภาพที่ 4 หลักการจัดการและวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเสนอมาตรการป้องกันและประเมินผล



การจัดการข้อมูล คือ กระบวนการที่นำข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนมาใช้ประโยชน์ โดยใช้กระบวนการบริหารจัดการข้อมูลเพื่อให้เป็นสารสนเทศ สำหรับนำไปสู่การกำหนดนโยบายในการแก้ไขปัญหา วางแผนงาน สร้างมาตรการ และติดตามประเมินผล โดยมีขั้นตอนการจัดการ ดังนี้

1. ค้นหา ศึกษากระบวนการที่เกี่ยวข้องกับงานอุบัติเหตุทางถนน ทั้งนิยาม วิธีการ แบบฟอร์ม อุปกรณ์สำหรับจัดเก็บ การส่งต่อข้อมูล (Data Flow)
2. ทำความเข้าใจตัวแปรต่างๆ ของแต่ละระบบข้อมูล รวมทั้งข้อจำกัดของแหล่งข้อมูล
3. คัดเลือกระบบข้อมูลที่มีตัวแปรที่ต้องการจากแหล่งข้อมูลมาเก็บรวบรวมไว้
4. ตรวจสอบคุณภาพข้อมูลความถูกต้อง (Clean)
5. บูรณาการเชื่อมโยงข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ เพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์ประเด็น เช่น ข้อมูลจำนวนการเสียชีวิต การบาดเจ็บ จุดเสี่ยง พฤติกรรมเสี่ยง เป็นต้น

การจำแนกตัวแปรตามปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน

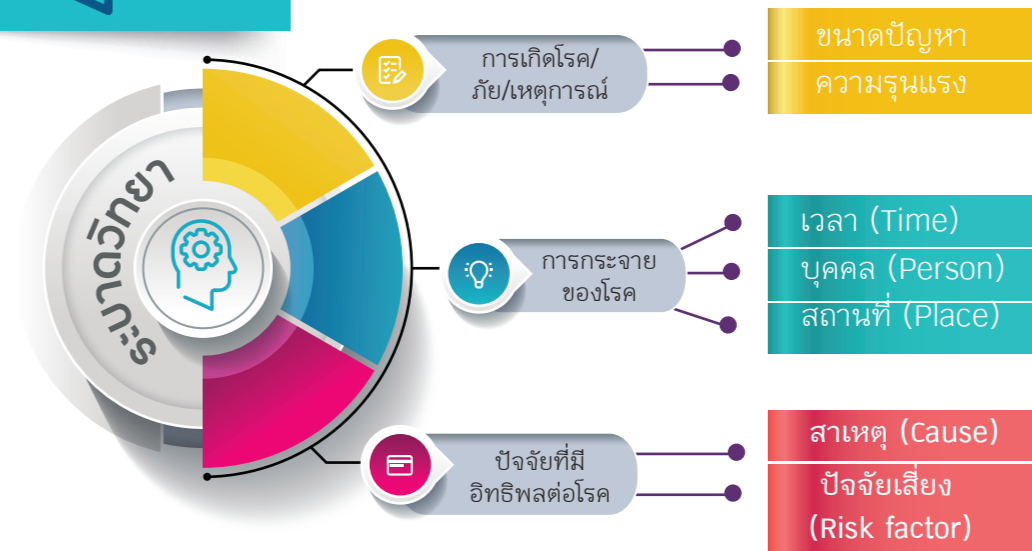
ข้อมูลผลกระทบทางสุขภาพ	ข้อมูลในด้านบริบทก่อนเกิดเหตุ (Pre - Event)	ข้อมูลในขณะเกิดเหตุ (Event)	ข้อมูลหลังเกิดเหตุ (Pre - Event)	ข้อมูลด้านกลไกการทำงานของอำเภอ
<ul style="list-style-type: none"> ผู้บาดเจ็บทั้งหมด ผู้บาดเจ็บ Admit การเสียชีวิต ผู้พิการ จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ 	<ul style="list-style-type: none"> ด้านบุคคล ด้านยานพาหนะ ถนนและสิ่งแวดล้อม 	<ul style="list-style-type: none"> ด้านบุคคล ด้านยานพาหนะ ถนนและสิ่งแวดล้อม 	<ul style="list-style-type: none"> การตอบสนองหลังเกิดเหตุ เช่น Response time ผลกระทบทางสังคม 	<ul style="list-style-type: none"> ศปถ.อำเภอ ศปถ.ท้องถิ่น คณะทำงานอำเภอ (Core team) ทีมระดับตำบล (RTI Team) ทีมสืบสวนสอบสวน

ตารางที่ 3 การจำแนกตัวแปรตามปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน



การวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อชี้ประเด็นปัญหา หรือการติดตามประเมินผล (Data Analysis) คือ การนำข้อมูลที่เก็บรวบรวม มาจำแนกรายละเอียด วิเคราะห์เพื่อตอบประเด็นปัญหาตามที่สนใจและความต้องการสำหรับนำไปใช้ในการพิจารณาเพื่อแก้ไขปัญหา หรือเพื่อติดตามประเมินผลตามหลักระบาดวิทยา

หลักการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้แนวคิดทางระบาดวิทยา



ภาพที่ 5 แสดงหลักการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้แนวคิดทางระบาดวิทยา

การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อพิจารณา กำหนดประเด็นปัญหา และชี้เป้า มุ่งเน้นในการตอบประเด็นคำถามต่อไปนี้

ปัญหาจำนวนเท่าไร? (How Many)	บ่งบอกถึงความรุนแรงและขนาดปัญหา จำนวนของอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บ ผู้เสียชีวิต พิการ
ปัญหาเกิดกับผู้ใด? (Who)	บ่งบอกถึง บุคคล หรือกำหนดกลุ่มเป้าหมาย กลุ่มอายุ อาชีพ องค์กร โรงเรียน สถานประกอบการ รวมถึงเกิดจากการใช้พาหนะชนิดใด
ปัญหาเกิดขึ้นที่ไหน? (Where)	บ่งบอกถึงสถานที่ เช่น จุดเกิดเหตุ หรือแจกแจงเป็นหมู่บ้าน/ตำบล/ถนนเกิดเหตุ
ปัญหาเกิดขึ้นเมื่อใด? (When)	บ่งบอกถึง เวลา เป็น ชั่วโมง วัน เดือน
ปัญหาเกิดได้อย่างไร? (Why/How)	บ่งบอกถึงสาเหตุและปัจจัยเสี่ยง ทั้งด้านคน ด้านรถ ด้านถนน
ด้านกลไกการทำงาน	วิเคราะห์ในเชิงคุณภาพและกระบวนการทำงาน บ่งบอกถึงการทำงานอย่างไรของ ศปถ.อำเภอ, ศปถ.ท้องถิ่นคณะทำงานอำเภอ(Core team) ทีมระดับตำบล (RTI Team) ทีมสืบสวนสอบสวน สาเหตุ เป็นต้น

ตารางที่ 4 การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อพิจารณา กำหนดประเด็นปัญหา ชี้เป้า และมุ่งเน้นในการตอบประเด็นคำถาม

ตารางที่ 5 ตัวอย่างหัวข้อในการวิเคราะห์ที่น่าสนใจ

หัวข้อ	คำอธิบาย	ข้อสังเกต	ตัวแปรที่ควรนำมาวิเคราะห์ร่วม
จำนวนผู้บาดเจ็บ	<ul style="list-style-type: none"> จำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละแหล่งข้อมูล หรือฐานข้อมูลรวม ใช้บอกขนาดปัญหาในพื้นที่ 	<ul style="list-style-type: none"> นิยามผู้บาดเจ็บอาจแตกต่างกันในแต่ละแหล่งข้อมูล นิยามความรุนแรงของการบาดเจ็บอาจแตกต่างกันในแต่ละแหล่งข้อมูล 	<ul style="list-style-type: none"> เวลา: รายปี รายเดือน รายวันในรอบสัปดาห์ ช่วงเวลาในรอบวัน พื้นที่: ตำบล อำเภอ บุคคล: กลุ่มอายุอาชีพ ประเภทผู้ใช้ถนน
จำนวนผู้เสียชีวิต	<ul style="list-style-type: none"> จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละแหล่งข้อมูล หรือฐานข้อมูลรวม ใช้บอกขนาดปัญหาในพื้นที่ 	<ul style="list-style-type: none"> นิยามผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอาจแตกต่างกันในแต่ละแหล่งข้อมูล การแบ่งตามสาเหตุการเสียชีวิตจะทำให้เห็นภาพชัดเจนขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> ปัจจัยเสี่ยง ประเภทยานพาหนะ อวัยวะที่บาดเจ็บ
อัตราการเสียชีวิตต่อประชากร	<ul style="list-style-type: none"> จำนวนผู้เสียชีวิตต่อประชากรแสนคน ใช้เปรียบเทียบระหว่างพื้นที่ 	<ul style="list-style-type: none"> จำนวนประชากรที่ใช้เป็นตัวหาร ใช้ข้อมูลประชากรที่มีอยู่จริงจากการสำรวจของพื้นที่เอง หรือข้อมูลประชากรกลางปีจากทะเบียนราษฎร ของกรม-การปกครอง จำนวนผู้เสียชีวิตที่ใช้เป็นตัวตั้งนับรายที่เกิดอุบัติเหตุในจังหวัดทั้งหมดเพื่อสร้างมาตรการป้องกันในพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุ เพื่อสร้างมาตรการด้านการดูแลรักษาในเครือข่ายบริการการแพทย์ฉุกเฉิน 	<ul style="list-style-type: none"> เวลา: รายปี รายเดือน พื้นที่: ตำบล อำเภอ บุคคล: กลุ่มอายุ
อัตราการเสียชีวิตต่อจำนวนรถจดทะเบียน	<ul style="list-style-type: none"> จำนวนผู้เสียชีวิตต่อรถจดทะเบียน 10,000 คัน ใช้เปรียบเทียบระหว่างพื้นที่ 	<ul style="list-style-type: none"> จำนวนรถจดทะเบียนที่ใช้เป็นตัวหาร ใช้ข้อมูลจากกรมการขนส่งทางบก 	<ul style="list-style-type: none"> เวลา: รายปี รายเดือน พื้นที่: ตำบล อำเภอ บุคคล: กลุ่มอายุประเภทการใช้ถนน ประเภทยานพาหนะ
ประเภทยานพาหนะ	<ul style="list-style-type: none"> ประเภทยานพาหนะแบ่งตามลักษณะและวัตถุประสงค์การใช้งาน 	<ul style="list-style-type: none"> นิยามประเภทยานพาหนะอาจแตกต่างกันในแต่ละแหล่งข้อมูล เลือกใช้นิยามตามโจทย์ของพื้นที่ 	<ul style="list-style-type: none"> เวลา: รายเดือน ช่วงเวลาในรอบวัน พื้นที่: ตำบล อำเภอ ปัจจัยเสี่ยง คูกรณี
จุดเกิดเหตุ (Blackspot)	<ul style="list-style-type: none"> จุดที่มีอุบัติเหตุเกิดซ้ำบ่อย 	<ul style="list-style-type: none"> อาจต่างจากจุดเสี่ยงที่เป็นจุดที่มีความเสี่ยงเชิงโครงสร้างทางวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม 	<ul style="list-style-type: none"> เวลา: รายเดือน ช่วงเวลาในรอบวัน ประเภทยานพาหนะ

ที่มา : การจัดการและวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด. 2558

การวิเคราะห์ “ข้อมูลสะท้อนกลับ” เพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนอย่างมีประสิทธิภาพ



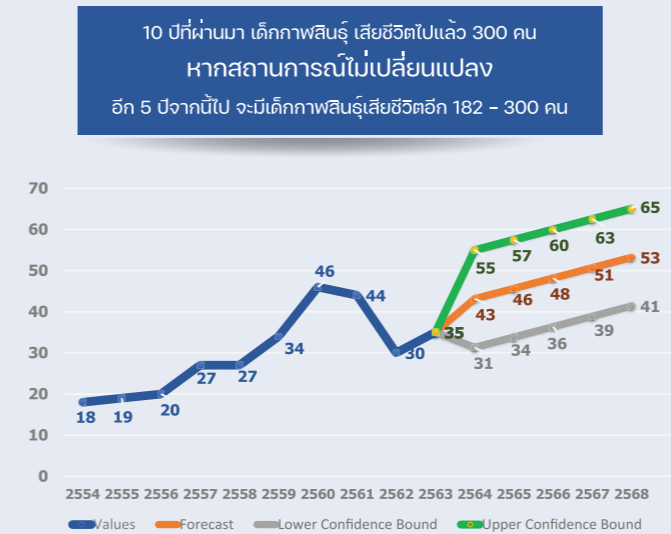
2.1 การกำหนดระดับของการวิเคราะห์ข้อมูล
เพื่อนำไปสู่การนำเสนอที่มีประสิทธิภาพ โดยในการวิเคราะห์ข้อมูลต้องกำหนดวัตถุประสงค์ของการนำเสนอครั้งนี้ให้ชัดเจนว่ามีวัตถุประสงค์เพื่ออะไร เช่น เพื่อบอกสถานการณ์

ปัญหา ความรุนแรง ชี้เป้าหมายหรือเพื่อการติดตามประเมินผล ขึ้นอยู่กับประเด็นและข้อมูลที่จัดเก็บ ศักยภาพการวิเคราะห์ข้อมูลของแต่ละอำเภอโดยสามารถแบ่งระดับการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

- 1) ข้อมูลในอดีต - ปัจจุบัน เพื่อบอกสถานการณ์ ความรุนแรงและสภาพปัญหา
- 2) ข้อมูลอนาคต เพื่อคาดการณ์ปัญหาในอนาคต ว่ายอมรับได้หรือไม่ ที่จะปล่อยให้ปัญหายังคงอยู่ (หมายเหตุ: การประมาณการความสูญเสียที่เหมาะสมประมาณ 3-5 ปี และจะใกล้เคียงที่สุดในปีที่ 1-2 หากสถานการณ์ไม่เปลี่ยนแปลง)
- 3) ข้อมูลเพื่อประเมินความคุ้มค่าในการแก้ปัญหา ว่าควรค่าแก่การดำเนินการแก้ไขหรือไม่ การทำให้มองเห็นความแตกต่างของการลงมือแก้ปัญหากับการปล่อยให้ปัญหายังคงเป็นต่อไป การแสดงความคุ้มค่า ทำได้โดยการเปรียบเทียบความแตกต่างข้อมูลในอนาคตกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ เช่น
 - จำนวนผู้บาดเจ็บที่ลดลง จากผลการคาดการณ์ในอนาคตใน 5 ปีข้างหน้า กับเป้าหมายที่กำหนดไว้
 - จำนวนการตายลดลง จากผลการคาดการณ์ในอนาคตใน 5 ปีข้างหน้า กับเป้าหมายที่กำหนดไว้
 - ความสูญเสียทางเศรษฐกิจที่คำนวณเป็นตัวเงินจากการลดการบาดเจ็บและการตาย จากผลการคาดการณ์ในอนาคตใน 3 ปีข้างหน้า กับเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยอ้างอิงจากผลการวิจัยความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุทางถนนของ TDRi และสามารถคำนวณได้ถึงการลงทุนด้วยงบประมาณไปจำนวนหนึ่งสามารถช่วยเหลือชีวิตคนได้กี่คน เหลือใช้งบประมาณในการแก้ไขปัญหาต่อคนไปเท่าไร

ตัวอย่างการวิเคราะห์ข้อมูลในอดีตเพื่อคาดการณ์อนาคต

การประมาณการตายจากอุบัติเหตุทางถนน ในช่วงเวลา 10 ปี (2564-2573) กลุ่มอายุ 10-19 ปี **จังหวัดกาฬสินธุ์** โดยการวิเคราะห์อนุกรมเวลา (Time series)



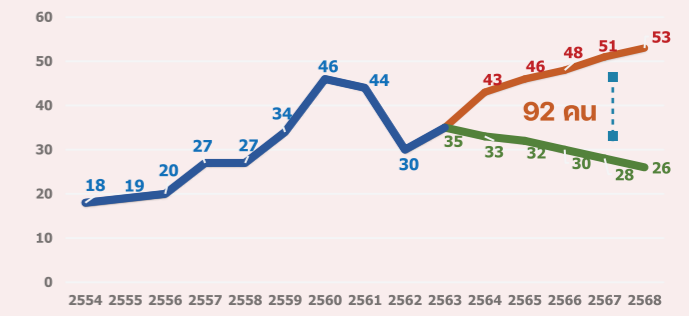
หมายเหตุ: ดูแนวทางและวิธีการวิเคราะห์ข้อมูลในอดีตเพื่อคาดการณ์อนาคตในภาพผนวก
แหล่งข้อมูล: ฐานข้อมูลการบูรณาการการตายจากอุบัติเหตุจราจร 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด, กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค.

ภาพที่ 6 แสดงการวิเคราะห์ข้อมูลในอดีตเพื่อคาดการณ์อนาคต

ตัวอย่างการวิเคราะห์คาดการณ์ในอนาคตเปรียบเทียบกับเป้าหมายและประมาณการสูญเสียทางเศรษฐกิจ

การประมาณการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน กลุ่มอายุ 10-19 ปี **จังหวัดกาฬสินธุ์** เปรียบเทียบกับเป้าหมาย ลดลงร้อยละ 5 ต่อปี โดยการวิเคราะห์อนุกรมเวลา (Time series)

อีก 5 ปีจากนี้ไป จะมีเด็กกาฬสินธุ์เสียชีวิตประมาณ 241 คน หากสามารถทำตามเป้าหมาย ลดลงร้อยละ 5 ต่อปี จะสามารถช่วยชีวิตเด็กกาฬสินธุ์ได้ประมาณ 92 คน หรือลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจจาก 2,410 ล้านบาท ลดลงเป็น 920 ล้านบาท***



แหล่งข้อมูล: ฐานข้อมูลการบูรณาการการตายจากอุบัติเหตุจราจร 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด, กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค.

ภาพที่ 7 แสดงการวิเคราะห์คาดการณ์ในอนาคตเปรียบเทียบกับเป้าหมายและประมาณการสูญเสียทางเศรษฐกิจ

การคำนวณมูลค่าจากอุบัติเหตุทางถนน

ปี	จำนวนผู้เสียชีวิต ¹ (คน)	จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส ² (คน)	มูลค่าความสูญเสียจากการเสียชีวิต (ล้านบาท)	มูลค่าความสูญเสียจากการบาดเจ็บ (ล้านบาท)	มูลค่าความสูญเสียโดยรวม (ล้านบาท)	มูลค่าความสูญเสียโดยรวม (เมื่อปรับอัตราเงินเฟ้อโดย CPI ³ 2556 = 100) (ล้านบาท)	อัตราส่วนต่อ GDP ⁴
2556	21,814	107,123	218,140	321,369	539,509	533,263	5.83%
2555	22,284	110,777	222,840	322,331	555,171	536,996	6.03%
2554	22,745	104,725	227,450	314,175	541,625	508,594	6.13%
เฉลี่ย	22,281	107,542	222,810	322,625	545,435	526,284	6.00%

ที่มา: ข้อมูล 3 ขาน
 ที่มา: สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข
 ที่มาของข้อมูล CPI: ธนาคารแห่งประเทศไทย
 ที่มาของข้อมูล GDP: ธนาคารแห่งประเทศไทย

ภาพที่ 8 แสดงการคำนวณมูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุทางถนน

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ) (2560) ได้คำนวณมูลค่าความสูญเสียจากการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุจราจรจากพื้นที่ในจังหวัดสระบุรี ด้วยวิธีการประเมินความเต็มใจที่จะจ่ายในการลดอุบัติเหตุทางถนนของคนในพื้นที่ พบว่า การเสียชีวิตมีมูลค่าเท่ากับประมาณ 10 ล้านบาทต่อราย ในขณะที่การบาดเจ็บสาหัสมีมูลค่าเท่ากับประมาณ 3 ล้านบาทต่อราย

2.2 การวิเคราะห์ “ข้อมูลสะท้อนกลับ” ที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้เกิดการบูรณาการของหน่วยงานหลัก (เจ้าภาพ) ในการขับเคลื่อนประเด็นสำคัญตามแนวคิด Swiss Cheese Model

Swiss Cheese Model หรือทฤษฎีเนยแข็ง คิดค้นโดย ศ.เจมส์ เรย์สัน (James Reason) เพื่ออธิบายปัจจัยที่นำไปสู่อุบัติเหตุ เป็นเครื่องมือที่ช่วยให้นักสืบสวนสามารถวิเคราะห์รายละเอียดเกี่ยวกับข้อบกพร่องหรือข้อผิดพลาดที่เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนตามแนวทางมนุษย์ปัจจัยในแต่ละชั้นของปัญหาเพื่อออกแบบวิธีการป้องกัน โดยได้อธิบายบริบทของความล้มเหลวหรือความผิดพลาดของปัญหาออกเป็น 4 ระดับ การกระทำที่ไม่ปลอดภัย สภาพเงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย การกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย (ผู้ปฏิบัติ) และอิทธิพลองค์กร (เจ้าภาพ)



ภาพที่ 9 แสดงกรอบแนวคิดแบบ Swiss Cheese Model โดย ศ.เจมส์ เรย์สัน (James Reason)

1) อิทธิพลองค์กร (Organization Influence) เป็นการละเลยไม่เห็นความสำคัญของฝ่ายนโยบายของผู้บริหารของหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งทางตรงและทางอ้อม รวมถึงกลไกการทำงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ศปถ.จังหวัด, ศปถ.อำเภอ, ศปถ.อปท., พขอ. เป็นต้น ที่ส่งผลกระทบต่อโดยตรงหรือโดยอ้อมต่อการกำกับดูแล สภาพเงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย และการกระทำที่ไม่ปลอดภัย ทำให้ระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนเกิดความผิดพลาด นำไปสู่เหตุการณ์ที่ไม่ปลอดภัย

2) การกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Supervision) เป็นการกำกับดูแลการขับขี่ของผู้ที่มีหน้าที่หรือผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทางตรงและทางอ้อม เช่น เจ้าหน้าที่ตำรวจ กำหนด ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ปกครอง ครู และอื่นๆ แล้วแต่กรณี ซึ่งส่งผลกระทบต่อทำให้เกิดความผิดพลาด เกิดสภาพเงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย และการกระทำที่ไม่ปลอดภัย โดยมี Keyword สำคัญ

- 2.1 การกำกับดูแลที่ปล่อยปละละเลย เช่น การฝ่าฝืนกฎระเบียบ/กฎหมาย หรือขาดความตระหนักไม่เห็นความสำคัญของปัญหา
- 2.2 การกำกับดูแลที่ไม่เพียงพอ คือ ดำเนินการแก้ไขแล้วแต่ไม่เพียงพอ
- 2.3 การกำกับดูแลไม่เหมาะสม หรือ การใช้วิธีการไม่เหมาะสมกับปัญหาหรือกลุ่มเป้าหมาย
- 2.4 การล้มเหลวในการแก้ปัญหา คือ ดำเนินการแล้วแต่ไม่ได้ผล

ข้อสังเกตการวิเคราะห์การกำกับดูแล การวิเคราะห์การกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย จะระบุองค์กร บุคคล และสิ่งแวดล้อมทำให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัย หมายถึง มีใครหรือองค์กรใดที่เกี่ยวข้องทำให้เกิดการกระทำนั้น ซึ่งก็หมายถึง เจ้าภาพหรือผู้เกี่ยวข้องปล่อยปละละเลย หรือจงใจให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัยเพื่อผลประโยชน์บางอย่าง การวิเคราะห์การกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย จะกระตุ้นให้เกิดการแก้ไขปัญหา ควรนำเสนอในเชิงบวกอย่างสร้างสรรค์ เช่น การอธิบายถึงประโยชน์ที่เกิดขึ้นหากมีการดำเนินการแก้ไข และเป็นทีมเดียวกันร่วมรับผิดชอบร่วมกัน โดยไม่โยนความผิดให้หน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งหรือมอบหมายให้ดำเนินการโดยลำพัง

3) สภาพ/เงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Conditions) ประเภทของเงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย หมายถึงปัจจัยเกื้อหนุนให้เกิดอุบัติเหตุและส่งผลให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัยนั้น แบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม

- 3.1 เงื่อนไขส่วนบุคคล เช่น นักเรียนต้องขับรถเร็วเพราะเกรงว่าจะไปโรงเรียนสาย นักเรียนอายุต่ำกว่า 15 ปี ขับขี่รถจักรยานยนต์ไปโรงเรียนเนื่องจากไม่มีรถขนส่งสาธารณะ ชาวชนไม่มีใบอนุญาตขับขี่เนื่องจากสำนักงานขนส่งอยู่ไกลและมีค่าใช้จ่าย รวมถึง สภาพร่างกายอ่อนเพลีย เมื่อยล้า การกินยาบางชนิด
- 3.2 เงื่อนไของค์กร เช่น บริษัทขนส่งส่งให้พนักงานขับรถส่งของทำงานเกินเวลาเพื่อจะได้ส่งของให้ทันเวลา โรงเรียนจ้างรถโดยสารที่เก่าไม่มีอุปกรณ์ปลอดภัยเดินทางไปทัศนศึกษาเนื่องจากงบประมาณน้อย บริษัทขนส่งสาธารณะเปลี่ยนยางรถมือสองมาใช้เนื่องจากเพิ่มต้นทุน
- 3.3 เงื่อนไขด้านถนนและสิ่งแวดล้อม ยานพาหนะ เช่น มีขนาดตัวรถขนาดใหญ่เนื่องจากไม่มีที่ตากข้าว ถนนมีน้ำขังเนื่องจากถนนเป็นหลุมเป็นบ่อเสี่ยงต่อการเกิดอันตราย ไฟป่าทำให้ทัศนวิสัยไม่ดี สภาพรถดอกยางไม่ดี ยานพาหนะเบรกไม่อยู่ รถจักรยานยนต์ไฟท้ายขาด เป็นต้น

ข้อสังเกตการกำหนดเงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย จะต้องระบุเหตุผลของเงื่อนไขที่ส่งผลต่อการกระทำนั้นๆ ว่ามีสาเหตุมาจากอะไร เช่น ขับรถเร็วเพราะ....., รถโดยสารบรรทุกเกินเนื่องจาก.....ซึ่งส่วนใหญ่มักจะเชื่อมโยงกับการกำกับดูแล.....

4) การกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Act) เป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด เป็นการกระทำที่ผู้ขับขี่ได้กระทำลงไป จนกลายเป็นความผิดพลาดก่อให้เกิดอุบัติเหตุหรือสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัย โดยแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ

- 4.1 การกระทำที่เกิดจากความผิดพลาด เป็นการกระทำที่ไม่เจตนาหรือไม่ตั้งใจให้เกิดขึ้นหรือการพลั้งเผลอ เช่น การบังคับรถผิดพลาด การเหยียบเบรกกับคันเร่งผิดพลาด เป็นต้น
- 4.2 การกระทำที่เกิดจากการฝ่าฝืน เช่น ฝ่าสัญญาณไฟ ย้อนศร ขับรถเร็ว ตีมือแล้วขับ ไม่สวมหมวกไม่คาดเข็มขัดนิรภัย อื่นๆ

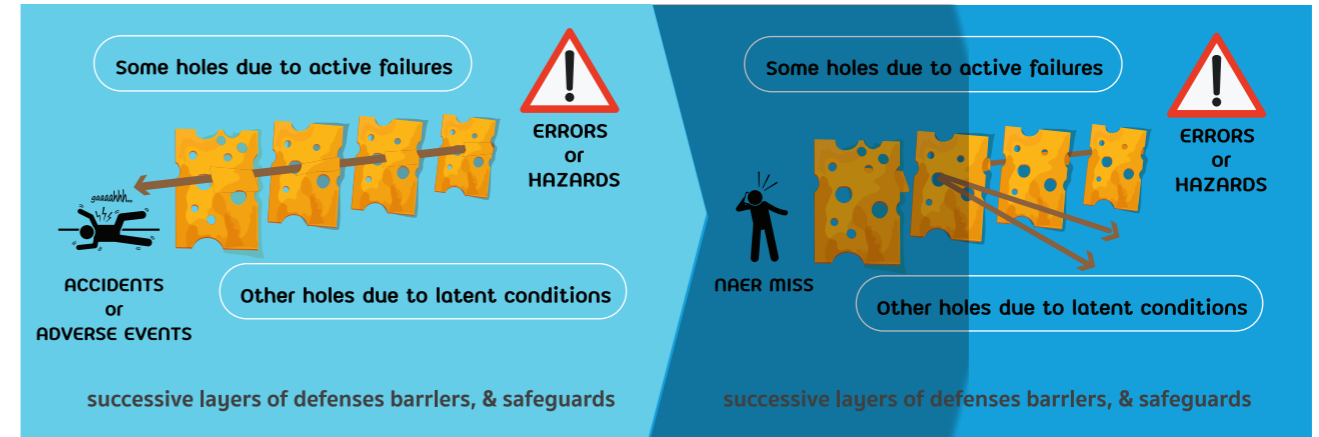
ระบบวิเคราะห์มนุษย์ปัจจัย เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุ



ภาพที่ 10 แสดงระบบวิเคราะห์มนุษย์ปัจจัยเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

การวิเคราะห์เพื่อการออกแบบมาตรการแก้ไขปัญหา โดยใช้ Swiss Cheese Model

The Swiss Cheese Model



ปัญหา

ข้อเสนอการแก้ไข

ภาพที่ 11 แสดงการวิเคราะห์เพื่อการออกแบบมาตรการแก้ไขปัญหา โดยใช้ Swiss Cheese Model

การวิเคราะห์เพื่อเสนอแนวทางในการออกแบบมาตรการแก้ไขปัญหา โดยเริ่มจากชั้นของอิทธิพลองค์กร (Organization Influence) ในการผลักดันให้เกิดนโยบายในประเด็นสำคัญ สนับสนุนและให้มีการติดตามประเมินผล จัดเวทีนำเสนอผลงานและเสริมพลัง ขับเคลื่อนไปสู่ขั้นที่ 2 (Unsafe Supervision) กระตุ้นให้เจ้าภาพและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไขปัญหาและให้มีคณะทำงาน Teamwork และในขั้นที่ 3 นำไปสู่กำจัดเงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Conditions) หรือส่งเสริมให้เกิดการสร้างเงื่อนไขที่ปลอดภัย และสุดท้ายหยุดการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Act) หรือส่งเสริมพฤติกรรมที่พึงประสงค์



ภาพที่ 12 แนวทางการออกแบบมาตรการแก้ไขปัญหา “สะท้อนกลับ” ถึงเจ้าภาพ ผู้ปฏิบัติ และวิธีการ



การกระทำที่ไม่ปลอดภัยจะไม่เกิด (Unsafe Act) ถ้าไม่มีการสร้าง หรือปรับเปลี่ยนสภาพเงื่อนไข ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Conditions) จากผู้เกี่ยวข้อง ในการกำกับดูแลที่เหมาะสม (Unsafe Supervision) ซึ่งทั้ง 3 ส่วน จะเกิดขึ้นได้

ก็มาจากระบบกลไกการทำงานและมีนโยบายแก้ไขปัญหา ของผู้บริหารในชั้นของหน่วยงานหรือผู้มีอำนาจตามบทบาท (Organization Influence) เช่น ศปด.อำเภอ, ศปด.ท้องถิ่น ผู้บริหารสถานศึกษา หน่วยเอกชนที่เป็นเจ้าของปัญหา หรือเจ้าภาพ เช่น โรงงานน้ำตาล บริษัทของรถบรรทุก เป็นต้น

การกระทำที่ไม่ปลอดภัย นั้นเป็นเพียงปลายเหตุ บนยอดภูเขาน้ำแข็ง ที่เกิดจากข้อบกพร่องของ 3 ด้านข้างต้น ที่อยู่ใต้ภูเขาน้ำแข็ง การแก้ปัญหาเริ่มจากการกำหนดปัญหา และโฟกัสพฤติกรรมเป้าหมายให้ชัดเจน เช่น ปัญหากลุ่ม นักท่องเที่ยว กลุ่มนักเรียนนักศึกษา การขับรถเร็วในชุมชน การดื่มแล้วขับ การไม่สวมหมวกนิรภัย การขับรถย้อนศร เป็นต้น **โดยไม่ควรนำปัญหาหลายๆ ประเด็นมาวิเคราะห์ ร่วมกันจนเกิดความสับสนในวิธีการแก้ไขปัญหา** ควร วิเคราะห์ Swiss Cheese Model ทีละประเด็น จะเกิดประโยชน์ สูงสุดในการแก้ปัญหาที่ได้ผล

หรือในอีกแง่มุมหนึ่งสามารถนำประเด็นปัญหา เชิงเหตุการณ์มาวิเคราะห์ Swiss Cheese Model เช่น ปัญหา ช่วงทำบุญทอดกฐินหลังออกพรรษา, ปัญหาการตายจาก อุบัติเหตุทางถนนในช่วงบุญบังไฟ เป็นต้น

กรณีตัวอย่าง การนำเสนอ วิเคราะห์ Swiss Cheese Model (กรณีสมมุติ)



กรณีตัวอย่าง (สมมุติ)

เช่น 3 ศพ ด.ช.ชัชชัย.ซ้อนกันมา ไกลข้ามเลน
ถูกรถกู่ชีพที่วิ่งสวนมาอัดยับ

กรณีตัวอย่าง (สมมุติ)

เวลา 22.30 น. เจ้าหน้าที่ตำรวจได้รับแจ้งเหตุที่ถนนสายหนึ่ง จึงไปตรวจสอบ พร้อมหน่วยกู้ชีพพบรถเก๋งสีดำ สภาพไฟท้ายขวาแตก ใกล้เคียงพบจักรยานยนต์สีดำ ล้มคว่ำอยู่ในสภาพด้านหน้าพังยับ

โดยมีผู้เสียชีวิต 3 ศพ นอนแน่นิ่งกระจัดกระจายอยู่บนถนน เป็นเด็กชายอายุ 13 ปี, 12 ปี และ 8 ปี ตามลำดับ ทั้งหมดเรียนอยู่ในโรงเรียนเดียวกัน ห่างไปเล็กน้อยยังพบรถกู่ชีพของ อบต. เสียหลักตกลงข้างทาง สภาพด้านหน้ายุบ ต่อมาผู้ปกครองของเด็ก ๆ ทราบข่าวก็รีบมาดูที่เกิดเหตุ ทันทักที่เห็นร่างไร้วิญญาณต่างก็ร้องไห้ฟูมฟายแล้วทรุดตัวลงกับพื้น

สืบสวนเบื้องต้น ทราบว่า ก่อนเกิดเหตุผู้ตายทั้งหมดขี่รถจักรยานยนต์ซ้อน 3 กลับจากเที่ยวงานในหมู่บ้านใกล้เคียง แต่เกิดเสียหลักพุ่งชนท้ายรถเก๋งสีดำ ซึ่งวิ่งอยู่ด้านหน้า ทำให้จักรยานยนต์สีดำไกลข้ามไปอยู่เลนฝั่งตรงข้าม เป็นจังหวะเดียวกับที่มีรถกู่ชีพของ อบต. วิ่งสวนทางมาพอดีมุ่งหน้าจะไปส่งผู้ป่วยเป็นเหตุให้รถกู่ชีพพุ่งชนรถจักรยานยนต์เข้าอย่างจังทั้งรถและเด็ก 3 คน กระเด็นไปคนละทิศทางการทั้งเสียชีวิตอย่างน่าสลดใจ

การวิเคราะห์ Swiss Cheese Model เพื่อการเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหา

ชั้นของปัญหาตามแนวทาง Swiss Cheese Model	ปัจจัยเชิงสาเหตุ	แนวทางการแก้ไข
1) การกระทำที่ไม่ปลอดภัยของผู้ขับขี่ (Unsafe Act)	<ul style="list-style-type: none"> ผู้ขับขี่ จยย.ขับเร็ว ฝ่าฝืนกฎจราจร ซ้อนสาม ไม่สวมหมวกนิรภัย (ความจงใจฝ่าฝืน) กฎหมายไม่อนุญาตให้เด็กอายุ 13 ปี ขับรถ เป็นการกระทำฝ่าฝืน 	<ul style="list-style-type: none"> มาตรการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยในสถานศึกษา และในชุมชน การจัดการฝึกอบรมขาดทักษะควบคุมรถ ตัดสติใจ การคาดการณ์อุบัติเหตุในแก่เด็ก และเยาวชน
2) สภาพ/เงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Conditions)	<ul style="list-style-type: none"> ผู้ขับขี่ จยย.อายุน้อยกว่า 15 ปี ร่างกายไม่พร้อม ไม่ได้เรียนการขับขี่ ปลอดภัยที่ถูกต้อง ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ไม่ผ่านการสอบ ใ้ขับขี่ ขับเร็ว รีบกลับ เหงื่อเยอะ ง่วงนอน เพราะกลับจากไปเที่ยวตอนกลางคืน ใช้ จยย. ของครอบครัว ขับรถเร็ว เพราะต้องรีบเอามาคืนแล้วผู้ปกครอง ต่อว่า อิทธิพลกลุ่มเพื่อน ชวนกันการไปเที่ยว (สิ่งแวดล้อม) ถนนแคบ ไม่มีไฟส่องสว่าง (ถนน) จยย. มีสภาพเก่า (ยานพาหนะ) 	<ul style="list-style-type: none"> มาตรการไม่ควรให้เด็กและเยาวชนอายุ น้อยกว่า 15 ปี ที่ร่างกายไม่พร้อมขับขี่ รถจักรยานยนต์ ส่งเสริมการมีใบอนุญาตขับขี่ในกลุ่มอายุ มากกว่า 15 ปี สร้างความตระหนักในกลุ่มผู้ปกครอง ครอบครัวในการอนุญาตให้เด็กขับขี่ รถจักรยานยนต์ จัดการสภาพแวดล้อมในชุมชน เช่น ไฟฟ้า ส่องสว่าง ตรวจสอบสภาพรถ ส่งเสริมการมี พรบ.คุ้มครอง

การวิเคราะห์ Swiss Cheese Model เพื่อการเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหา

ชั้นของปัญหาตามแนวทาง Swiss Cheese Model	ปัจจัยเชิงสาเหตุ	แนวทางการแก้ไข
<p>3) การกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Supervision)</p> <p>Key สำคัญ</p> <ul style="list-style-type: none"> การกำกับดูแลการฝ่าฝืนกฎระเบียบ/กฎหมาย? การกำกับดูแลไม่เพียงพอ? การกำกับดูแลเหมาะสม? การล้มเหลวในการแก้ปัญหา? 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้ปกครองอนุญาตให้เด็กอายุไม่ถึง 15 ปี ขับรถจักรยานยนต์ (ปล่อยให้มีการฝ่าฝืนกฎหมาย) ครู มีการสอนให้ความรู้การเดินทางสัญจรของนักเรียน แต่ไม่ได้เน้นการปฏิบัติอย่างจริงจัง (ล้มเหลวในการแก้ปัญหา) เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่เข้มงวดหรือไม่มีมาตรการเฉพาะในกลุ่มเด็กไม่มีใบขับขี่ (การกำกับดูแลไม่เหมาะสม) มีชมรมขับขี่ปลอดภัยของโรงเรียน แต่กิจกรรมไม่ต่อเนื่อง (การกำกับดูแลไม่เพียงพอ) ผู้นำชุมชน ไม่มีมาตรการ/ด้านชุมชนสักัด รถจักรยานยนต์เสี่ยง ในช่วงมิงงานเทศกาล (การกำกับดูแลไม่เพียงพอ) คนในชุมชน มีความเสี่ยงทางสังคม หากเดือนเรื่องพฤติกรรมก้าวร้าวแล้วถูกต่อว่าเรื่องส่วนตัวคนอื่น 	<ul style="list-style-type: none"> สร้างความตระหนักในกลุ่มผู้ปกครอง ครอบครัวในการอนุญาตให้เด็กขับขี่รถจักรยานยนต์ ครูจัดการฝึกอบรมภาคทักษะควบคุมรถตัดสินใจ การคาดการณ์อุบัติเหตุในแง่เด็กและเยาวชน ตำรวจจราจรไม่มีมาตรการเฉพาะในกลุ่มเด็กไม่มีใบขับขี่อย่างเหมาะสม โรงเรียน มีชมรมขับขี่ปลอดภัย Your network อย่างต่อเนื่อง ผู้นำชุมชน มีมาตรการ/ด้านชุมชนสักัดรถจักรยานยนต์เสี่ยง ในช่วงการมิงงานสำคัญ สาธารณสุข สื่อสารความเสี่ยงให้ประชาชนตระหนักในความเสี่ยงอันตรายจากการขับขี่ โดยเฉพาะในกลุ่มเด็กและเยาวชน
<p>4) อิทธิพลองค์กร (Organization Influence)</p>	<ul style="list-style-type: none"> เด็กขี่ จยย. เป็นภาพชินตา ไปโรงเรียนช่วยงานพ่อแม่ กลไก/องค์กรที่เกี่ยวข้องในระดับพื้นที่ ละเลยไม่เห็นความสำคัญในประเด็นเด็ก ขาดการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึกเพื่อกำหนดปัญหาที่แม่นยำ ขาด core team เกาะติดปัญหาของพื้นที่และพัฒนาศักยภาพทีม กลไกและระบบที่เกี่ยวข้อง มีแผนงานจัดการปัญหาไม่ต่อเนื่อง (พชอ./ศปถ.อำเภอ/ศปถ.อปท.) 	<ul style="list-style-type: none"> โรงเรียนมีนโยบายให้ความสำคัญในการเดินทางของนักเรียน และมีมาตรการส่งเสริมความปลอดภัย ส่งเสริมให้ความรู้ อบรมส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย เป็นต้น มีทีมสอบสวนสาเหตุ และวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อสะท้อนข้อมูลแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ศปถ.อำเภอ/ท้องถื่น พชอ. มีนโยบายและแผนงานการขับเคลื่อนแก้ปัญหาในกลุ่มเด็กและเยาวชน และมีการติดตามประเมินผล คณะทำงานอุบัติเหตุทางถนนของเด็กและเยาวชน



3

การนำเสนอข้อมูลให้มีพลัง



การนำเสนอข้อมูลจากการวิเคราะห์เป็นขั้นตอนที่สำคัญที่สุด ในการใช้ข้อมูลเพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนแก้ไขปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ แม้การวิเคราะห์ข้อมูลที่ดี แต่ถ้ามักมาตายต่อนำเสนอที่เท่ากับว่าการลงทุนลงแรงหาข้อมูลมาวิเคราะห์อย่างดี จะสูญเสียเวลาและเปล่าประโยชน์ ทำให้ประสิทธิภาพของการวางแผนงาน การกำหนดกลุ่มเป้าหมาย พื้นที่เป้าหมายพฤติกรรมเป้าหมายที่สำคัญ ด้อยลงทันที สิ่งที่ต้องคำนึงถึงในการนำเสนอข้อมูล มีดังนี้

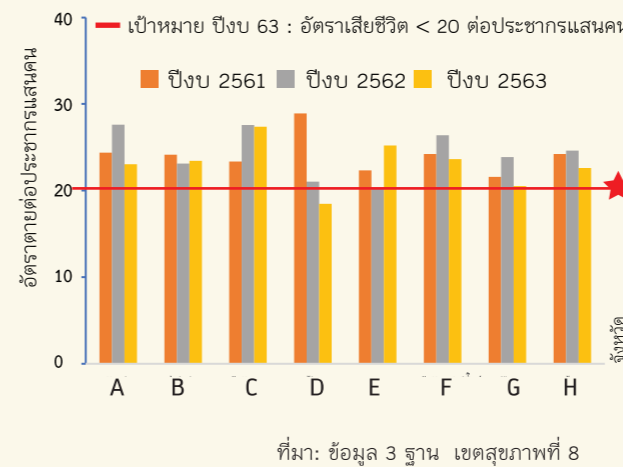
3.1 การกำหนดวัตถุประสงค์ของการนำเสนอข้อมูล ว่าต้องการชี้ประเด็นอะไร หรือให้ที่ประชุมเกิดการพูดคุย ประเด็นอะไรให้ชัดเจนในการนำเสนอครั้งนี้ ไม่ควรนำเสนอภาพรวมที่มีหลายประเด็นในภาพเดียว จนทำให้การพูดคุยที่แตกประเด็นมากเกินไปไม่โฟกัสปัญหา เนื้อหาในการนำเสนอไม่มากหรือน้อยเกินไป

1) ตัวอย่างการนำเสนอข้อมูลที่ไม่ทำให้เกิดการพูดคุยในประเด็นเชิงลึก เช่น วัตถุประสงค์หลากหลาย ทั้งการนำเสนอเป็นข้อมูลบอกสถานการณ์ปัญหา ชี้เป้าหมาย และข้อมูลด้านพฤติกรรม และเปรียบเทียบผลการดำเนินงาน แต่ไม่สามารถที่จะทำให้เห็นในประเด็นเชิงลึก ควรกำหนดวัตถุประสงค์ให้ชัดเจนว่า ต้องการสื่อให้ที่ประชุมพิจารณาถึงประเด็นใดเป็นสำคัญ

ประเด็นโรค : การป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน (RTI)

สถานการณ์

อัตราเสียชีวิต แยกรายจังหวัด

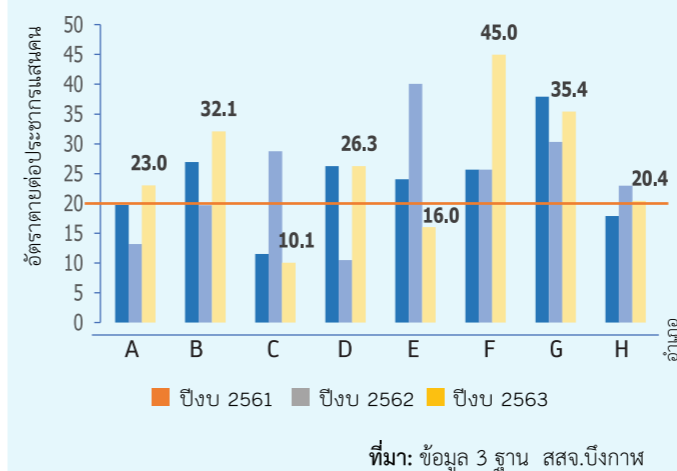


วิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยง การบาดเจ็บและเสียชีวิต

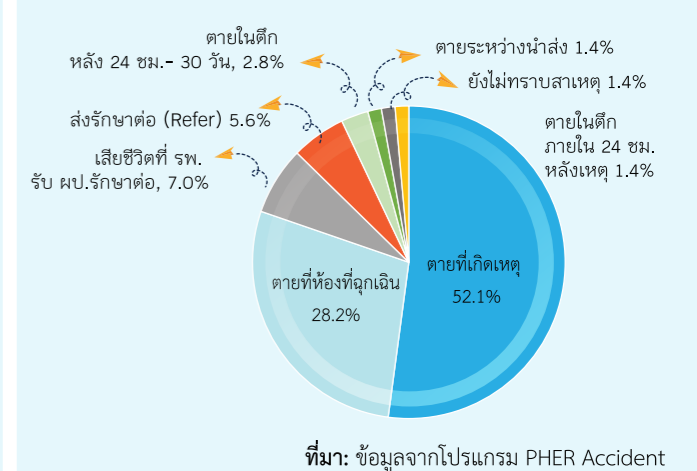
ประเด็น	บาดเจ็บ	เสียชีวิต
กลุ่มอายุ	10-19 ปี (29.8%)	10-19 ปี (21.1%)
ไม่สวมหมวกนิรภัย	90% (ลำดับ 4 ของเขต)	83.6%
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	69.1% (ลำดับ 4 ของเขต)	75%
ดื่มแอลกอฮอล์	17.1% (ไม่ดื่ม 67.39%)	16.9% (ไม่ทราบ 46.48%)
เวลาเกิดเหตุ	ช่วง 17.00-19.00 น.	ช่วง 18.00-20.00 น.
ถนนที่เกิดเหตุ	ถนนใน อบต. หมู่บ้าน (39.1%)	ถนนกรมทางหลวงชนบท (39.4%)
พาหนะ	จักรยานยนต์ (81.6%)	จักรยานยนต์ (77.5%)

ที่มา: ข้อมูลจากโปรแกรม PHER Accident

อัตราเสียชีวิต แยกรายอำเภอ

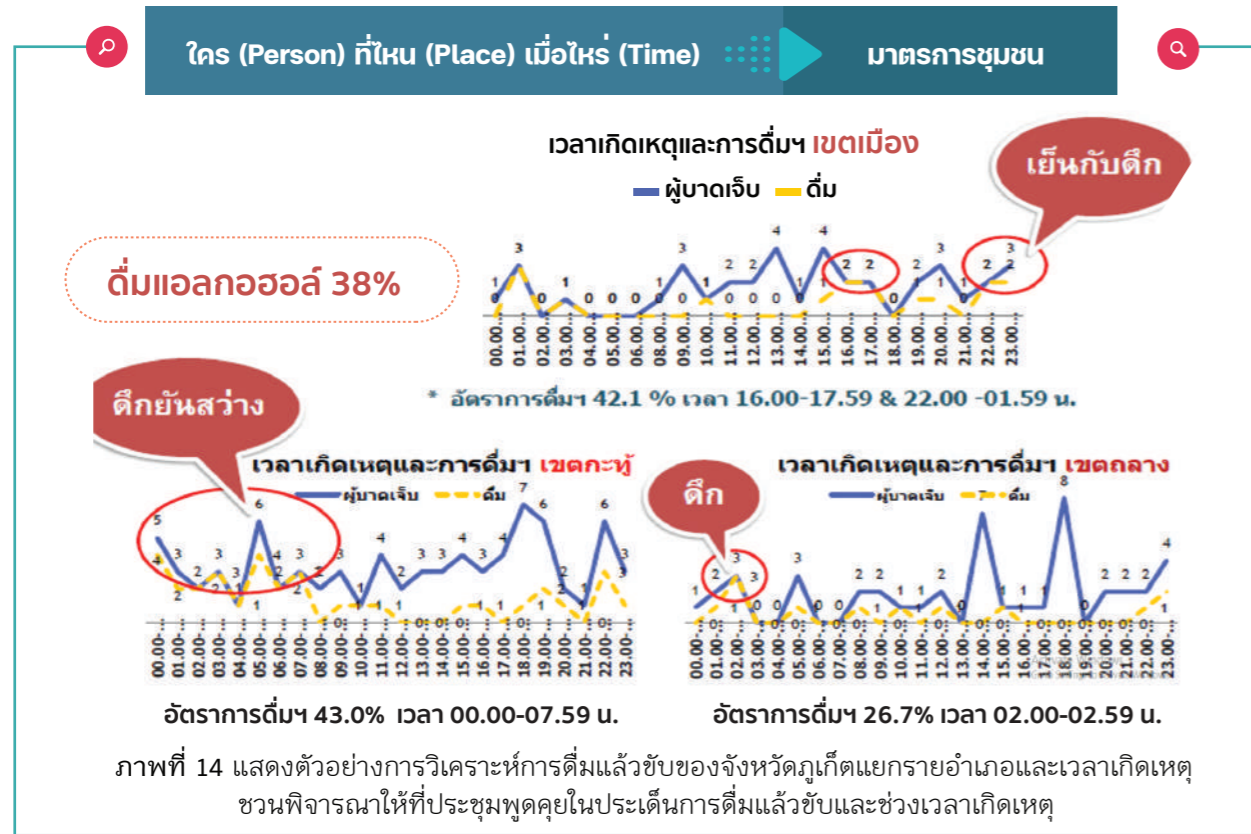


แผนภูมิ: สถานะการเสียชีวิต



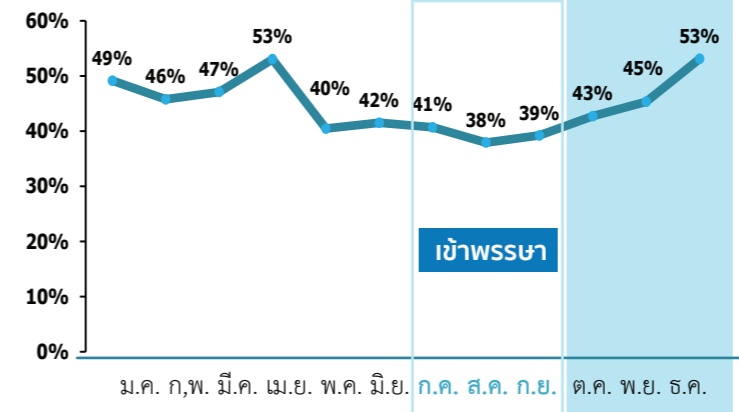
ภาพที่ 13 แสดงตัวอย่างการนำเสนอข้อมูลภาพรวมที่ไม่ทำให้เกิดการพูดคุยในประเด็นเชิงลึก

2) ตัวอย่างการนำเสนอข้อมูลให้มีการพูดคุยในประเด็นที่โฟกัสชัดเจน โดยการนำเสนอประเด็นปัญหาเพียงประเด็นเดียวและแยกกลุ่มเสี่ยง พื้นที่เสี่ยง ช่วงเวลาเสี่ยง ให้ชัดเจนเพื่อออกแบบมาตรการได้ตรงเป้าหมายอย่างมีประสิทธิภาพ



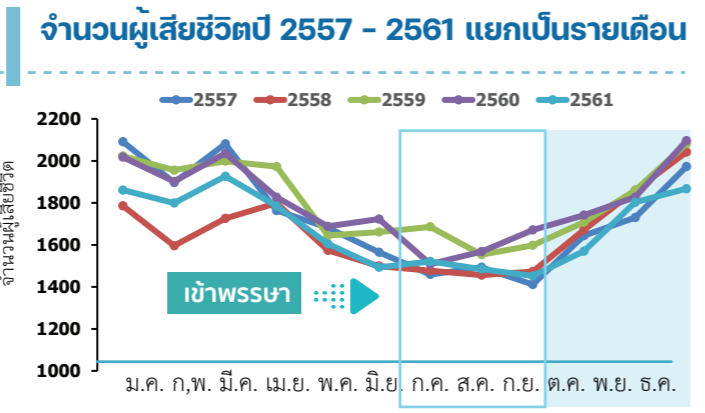
DO NOT DRIVE DRUNK

ร้อยละการบาดเจ็บที่เกี่ยวข้องกับการดื่มแอลกอฮอล์เฉลี่ย 5 ปี (ปี 2557 - 2561)

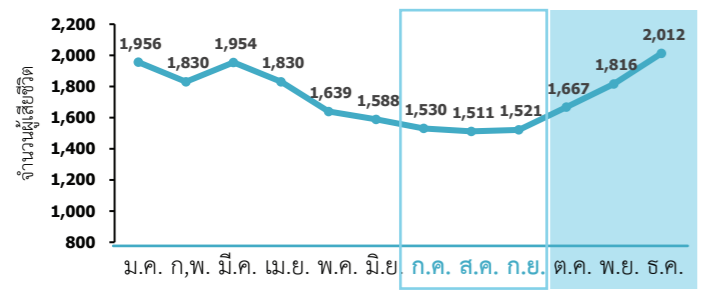


การบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงไตรมาส 3 และ 4 ที่เกี่ยวข้องกับการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงไตรมาส 3 และแนวโน้ม ไตรมาส 4 (ตุลาคม - ธันวาคม 2562)



จำนวนผู้เสียชีวิตเฉลี่ย 5 ปี (2557 - 2561) แยกเป็นรายเดือน



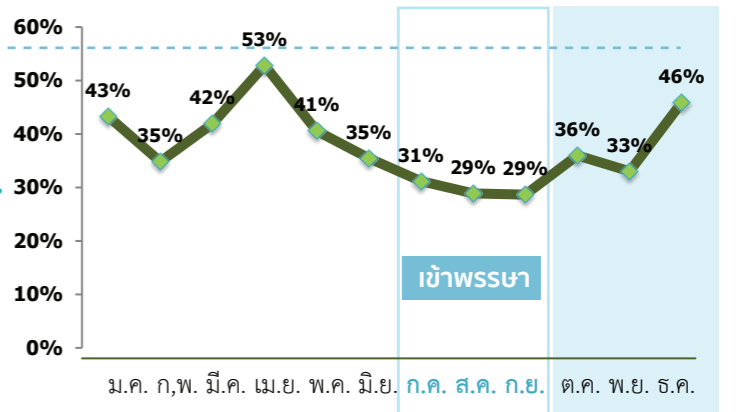
จำนวนผู้เสียชีวิตเฉลี่ยเดือนละ 1,738 คน เดือนกรกฎาคม - กันยายน (เข้าพรรษา) มีค่าเฉลี่ยการเสียชีวิตต่ำกว่าค่าเฉลี่ย 12.5% และเมื่อเข้าไตรมาส 4 การเสียชีวิตสูงกว่าค่าเฉลี่ย 5.3%

ที่มา: จากการบูรณาการข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน 3 ฐาน <http://rti.ddc.moph.go.th/RTDDI/Modules/Report/Report11.aspx>

ภาพที่ 15 แสดงตัวอย่างการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเปรียบเทียบไตรมาส 3 และไตรมาส 4 ที่ชวนพิจารณาพูดคุยถึงสถานการณ์ช่วงเข้าพรรษากับออกพรรษา

การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงไตรมาส 3 (เข้าพรรษา) ที่มีความเกี่ยวข้องกับการดื่มแอลกอฮอล์ต่ำกว่าช่วงเดือนอื่นๆ แต่เมื่อผ่านช่วงเข้าพรรษาไปแล้วจะเริ่มสูงขึ้น

ร้อยละการเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับการดื่มแอลกอฮอล์เฉลี่ย 5 ปี (ปี 2557 - 2561)



ที่มา: ระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บระดับชาติ (IS), สำนักโรคบาดาวิทยา

ภาพที่ 16 แสดงตัวอย่างการวิเคราะห์การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเปรียบเทียบไตรมาส 3 และไตรมาส 4 ที่ชวนพิจารณาถึงสถานการณ์ช่วงเข้าพรรษากับออกพรรษาที่เกี่ยวข้องกับการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

3.2 การนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล ให้ได้ประเด็น “สะท้อนกลับ” ถึงผู้ที่เกี่ยวข้อง

รูปแบบและวิธีการนำเสนอข้อมูลให้ได้ข้อมูลสะท้อนกลับ สามารถนำเสนอได้หลายรูปแบบเชิงสถิติข้อมูลทั่วไปโดยใช้ตาราง กราฟต่างๆ หรือการนำเสนอในรูปแบบของการใช้ภาพ/การเล่าเรื่องราวเป็น Story Telling โดยพิจารณาถึงผู้เกี่ยวข้องเป็นสำคัญ เช่น ระบุกลุ่มเป้าหมาย ระบุสถานที่/พื้นที่เป้าหมาย ยานพาหนะเป้าหมาย พฤติกรรมเป้าหมาย เพื่อสะท้อนถึงเจ้าภาพในการแก้ไขปัญหา

- 1) ข้อมูลที่ระบุกลุ่มเป้าหมาย ชัดเจน
- 2) ข้อมูลที่ระบุสถานที่/พื้นที่เป้าหมาย
- 3) ข้อมูลที่ยานพาหนะเป้าหมายและพฤติกรรมเป้าหมาย
- 4) ควรวิเคราะห์ข้อมูลแสดงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรตั้งแต่ 2 ตัวขึ้นไป เช่น จำนวนการบาดเจ็บของกลุ่มวัยรุ่นในอำเภอเมาสุราษฎร์ชัยจักรยานยนต์

3.3 เวทีการนำเสนอ ข้อมูลที่วิเคราะห์เสร็จแล้วจนได้ประเด็นที่สนใจ และมีความชัดเจน ให้นำเสนอข้อมูลดังกล่าวในเข้าไปในวาระของประชุมศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด (ศปถ.อำเภอ) /อำเภอ (ศปถ.อำเภอ) /ท้องถิ่น (ศปถ.ท้องถิ่น) หรือที่ประชุมหน่วยงานอื่นๆ โดยให้พิจารณาเนื้อหาที่เหมาะสม ไม่ควรยากต่อการเข้าใจ ให้คำนึงกลุ่มร่วมประชุม เช่น

- ข้อมูลในระดับ Core team ควรเป็นข้อมูลเชิงลึกร่วมวิเคราะห์ข้อมูล กลับกรองเลือกประเด็นปัญหาสำคัญและข้อเสนอแนะทางแผนงานการแก้ไขปัญหา เพื่อนำเสนอใน ศปถ.อำเภอ/ท้องถิ่น
- ส่วนข้อมูล ศปถ.อำเภอ เน้นสถานการณ์ปัญหาที่โฟกัส ไม่จำเป็นต้องหลายประเด็น เสนอแผนงานการแก้ไขปัญหาไปพร้อมด้วย เน้นข้อมูลเพื่อดึงใจและมอบหมายการทำงาน เจ้าภาพทีมงาน คณะทำงาน และการติดตามประเมินผล
- ข้อมูลในระดับ ศปถ.ท้องถิ่น ข้อมูลไม่จำเป็นต้องซับซ้อน ตรงไปตรงมา และเน้นเคลงเกิดเหตุในพื้นที่ใกล้ตัว เพื่อการแก้ปัญหาของชุมชน

3.4 หลักการดึงดูดความสนใจ โดยการออกแบบให้สิ่งที่ปรากฏต่อสายตานั้นชวนมอง และมีความสบายตา สบายใจ มีความชัดเจนและความกระชับของเนื้อหา คือข้อความต้องสั้นแต่ได้ใจความชัดเจนภาพประกอบต้องมีส่วนร่วมสัมพันธ์อย่างสร้างสรรค์กับข้อความที่นำเสนอ มีจุดเน้นโฟกัสสายตา เช่น ลูกศร กรอบสี่เหลี่ยม ตัวหนังสืออธิบายสั้นๆ ให้ทุกคนโฟกัสสายตาในจุดเดียวกัน มองในประเด็นเดียวกัน และเครื่องฉายควรเป็นเครื่องฉายดีมีคุณภาพ หากเราใช้เครื่องที่สีสันทึบไปหรือภาพไม่คมชัด PowerPoint ที่เราตั้งใจทำอย่างสวยงาม จะหมดประสิทธิภาพไปทันที

3.5 ระยะเวลาในการนำเสนอข้อมูลและเครื่องมือ ข้อมูลที่นำเสนอไม่ควรมากเกินไป ทำให้ใช้เวลานานกว่าจะเข้าถึงประเด็นที่ต้องการ และผู้ฟังได้รับข้อมูลที่หลากหลายมากเกินไป ทำให้เกิดการโฟกัสปัญหาที่มากเกินไป หรือไม่ตรงประเด็นซึ่งในความเป็นจริงเราไม่สามารถแก้ปัญหาได้ทุกประเด็นในการประชุมเพียงครั้งเดียว และในการเปลี่ยนภาพ Slide PowerPoint ไม่ควรเร็วเกินไปจนทำให้โฟกัสประเด็นไม่ได้ หรือตัวหนังสือที่ตัวเล็กมากอ่านยาก แต่ถ้ามีประเด็นสำคัญควรใช้เวลาเพิ่มขึ้นเพื่อให้การอธิบายข้อมูลได้ชัดเจน และร่วมกันพูดคุย วิเคราะห์ประเด็นนั้นหาข้อสรุป ข้อเสนอการแก้ไข

3.6 ควรจัดทำเอกสาร Exclusive Summary ประกอบการนำเสนอ เพื่อให้ประธานและผู้เข้าร่วมประชุมเข้าใจในประเด็นข้อเสนอมากขึ้น และนำไปพิจารณาได้ในภายหลัง

3.7 ข้อควรคำนึงในการนำเสนอข้อมูล ควรเป็นข้อเสนอที่สามารถดำเนินการได้จริงและวัดผลได้ เพื่อให้ที่ประชุมมีประเด็นการตัดสินใจ นำไปสู่การมอบหมายงาน และร่วมกันแก้ไขปัญหาได้อย่างเป็นรูปธรรม ทั้งนี้ควรนำเสนอในเชิงบวกอย่างสร้างสรรค์ ไม่กดดันการทำงานของบางหน่วยงานมากเกินไป โดยการพูดถึงประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นมากกว่าข้อเสีย และแผนงานควรเป็นเชิงการมีส่วนร่วมทีม คณะทำงาน ไม่ควรเน้นเพียงการมอบหมายงานแก่หน่วยใดหน่วยงานหนึ่งดำเนินการเพียงผู้เดียว

แนวทางการจัดการปัจจัยเสี่ยง 3 ประเด็นสำคัญ ตามแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 โดยใช้กระบวนการสร้างมูลค่า (Value Chain) ครอบคลุม ต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ





แนวทางการจัดการปัจจัยเสี่ยง 3 ประเด็นสำคัญ ตามแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 โดยใช้กระบวนการสร้างมูลค่า (Value Chain) ครอบคลุม ต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ

แนวคิดการบูรณาการแบบกระบวนการสร้างคุณค่า (Value Chain) เป็นกระบวนการของการจัดระบบงานทั้งหมดตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ โดยเริ่มจาก ต้นน้ำ เป็นกระบวนการนำเข้าสู่กระบวนการแปรรูปจนกลายเป็นผลิตภัณฑ์หรือรูปแบบการแก้ไขปัญหากลางน้ำ คือ การนำผลิตภัณฑ์หรือรูปแบบนั้นไปใช้ให้ถึงมือผู้บริโภคหรือกลุ่มเป้าหมาย และปลายน้ำ คือ การประเมินมูลค่าของผลิตภัณฑ์ในมุมมองทางธุรกิจคือกำไร ส่วนในมุมมองขององค์กรภาครัฐ คือ การประเมินประโยชน์ที่เกิดขึ้น และวิเคราะห์ข้อมูลย้อนกลับเพื่อการพัฒนา การสร้างมูลค่า คือ กระบวนการพัฒนาการมีส่วนร่วมของ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

มุ่งเน้นการยกระดับประสิทธิภาพขององค์กรให้สูงขึ้น จะต้องมี การร่วมมือระหว่างภาคีต่าง ๆ โดยมุ่งหวังให้เกิดการร่วมมือกันเพื่อตอบสนองความต้องการ ประกอบด้วย 3 ส่วน

ส่วนที่ 1 ต้นน้ำ เป็นกระบวนการนำเข้าสู่การแปรรูปจนกลายเป็นผลิตภัณฑ์หรือรูปแบบการแก้ไขปัญหากลางน้ำ

ส่วนที่ 2 กลางน้ำ เป็นกระบวนการการนำผลิตภัณฑ์หรือรูปแบบนั้นไปใช้ให้ถึงมือผู้บริโภคหรือกลุ่มเป้าหมาย

ส่วนที่ 3 ปลายน้ำ คือ การประเมินมูลค่าของผลผลิตภัณฑ์ในมุมมองทางธุรกิจ คือ กำไร ส่วนในมุมมองขององค์กรภาครัฐ คือ การประเมินประโยชน์ที่เกิดขึ้นและวิเคราะห์ข้อมูลย้อนกลับเพื่อการพัฒนา

การประยุกต์แนวทางกระบวนการสร้างมูลค่า ในการออกแบบมาตรการแก้ไขปัญหาคาดอุบัติเหตุทางถนน



ภาพที่ 17 แสดงการประยุกต์แนวทางกระบวนการสร้างมูลค่าในการออกแบบมาตรการแก้ไขปัญหาคาดอุบัติเหตุทางถนน

หลักการคัดเลือกประเด็นและการออกแบบแผนงาน

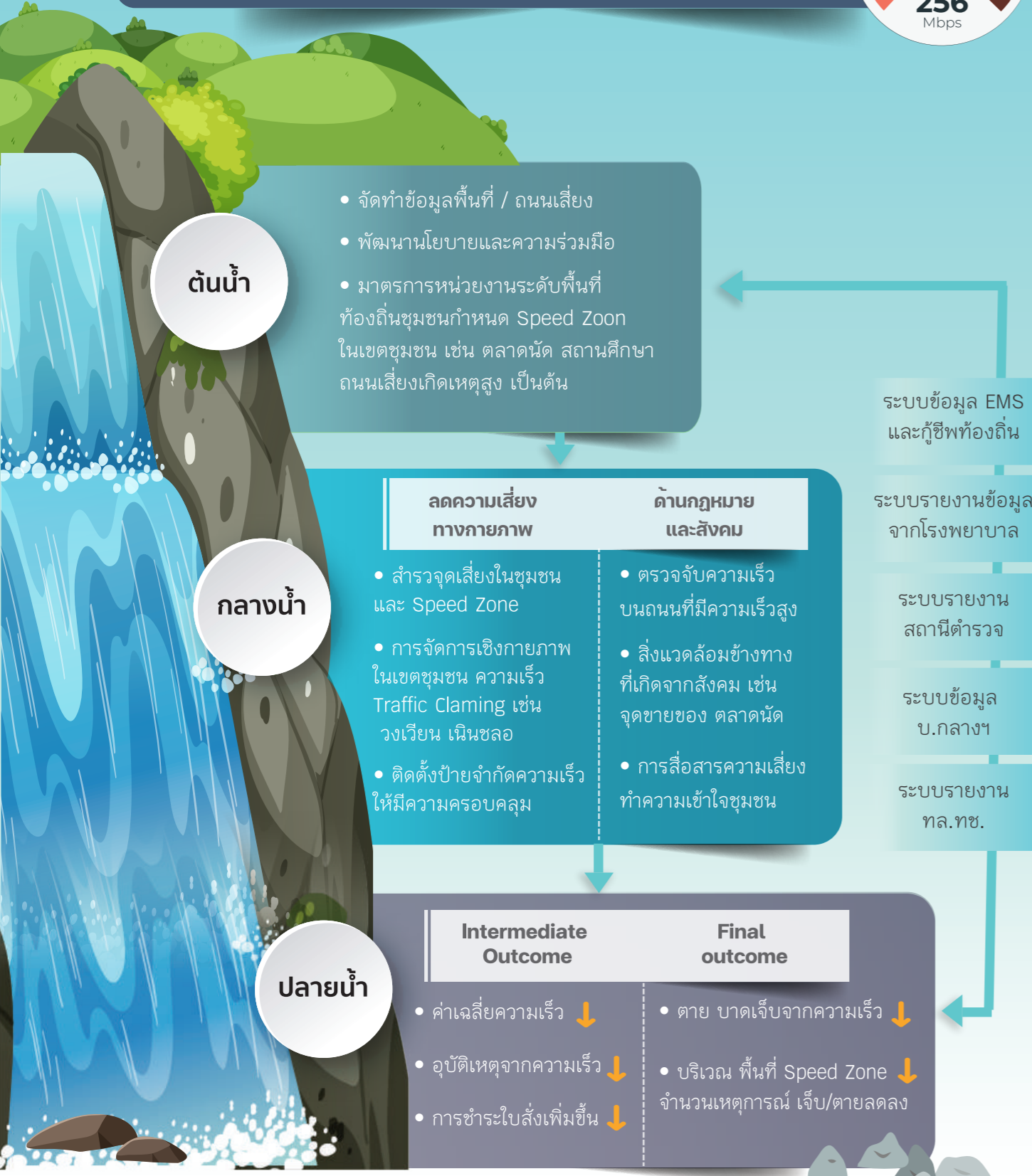
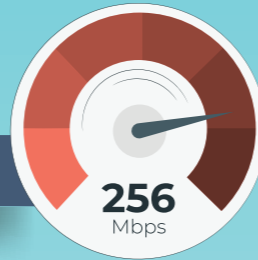


ภาพที่ 18 แสดงหลักการคัดเลือกประเด็นและการออกแบบแผนงาน

ประเด็นที่ 1 แนวทางออกแบบแผนงานการลดอุบัติเหตุทางถนน
สาเหตุจากความเร็ว

การลดอุบัติเหตุทางถนนจากความเร็ว

เป้าหมาย: ลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการใช้ความเร็วในชุมชน



ภาพที่ 19 แสดงแนวทางออกแบบแผนงานการลดอุบัติเหตุทางถนนสาเหตุจากความเร็ว

แม่จะเรา
เมืองต้นแบบ แห่งความปลอดภัย
บนท้องถนน 10/20/30/40"

โมเดลตัวอย่าง โครงการลดอุบัติเหตุ การลดความเร็วในชุมชน

เทศบาลตำบลแม่จะเรา อ.แม่ระมาด จ.ตาก ได้มีรูปแบบการบริหารจัดการชุมชนด้านการสร้างความปลอดภัยในการขับขี่ด้วยการลดอุบัติเหตุในช่วงของเทศกาล ด้วยการจัดการแก้ไขปัญหาจากการสร้างการมีส่วนร่วม โดยมุ่งเน้นการเฝ้าระวัง การควบคุมกำกับ ทั้งในเรื่องของแอลกอฮอล์ และการจัดระเบียบในการจัดเทศกาลเพื่อลดการดื่มแอลกอฮอล์ และมีการป้องปรามจากครอบครัวซึ่งสามารถจัดการได้ในระดับหนึ่ง แต่ในช่วงปกติ ที่ไม่มีเทศกาลก็ยังคงพบการเกิดอุบัติเหตุขึ้นอย่างต่อเนื่อง และหนึ่งในสาเหตุนั้นคือ สาเหตุของความเร็ว การลดความเร็วบนถนนในเขตชุมชนเป็นสิ่งจำเป็น โดยเฉพาะด้านผลกระทบต่อผู้ที่เดินทางสัญจรบนทางเท้า ทางจักรยาน และทางข้ามจากงานศึกษาวิจัยที่ผ่านมา พบว่า อัตราการรอดชีวิตของคนเดินเท้าจากการถูกรถชนจะแปรผันโดยตรงกับความเร็วของรถในขณะที่ชน เทศบาลตำบลแม่จะเรา จึงได้จัดทำโครงการ แม่จะเราเมืองต้นแบบ แห่งความปลอดภัยบนท้องถนนขึ้น เพื่อสร้างความปลอดภัยทางท้องถนนให้ประชาชนได้ใช้รถและถนนอย่างปลอดภัย ไร้อุบัติเหตุด้วยกระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชน

ในยุคปัจจุบันความเจริญก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีมีทั่วโลก มีการใช้รถจักรยานยนต์และรถยนต์เป็นจำนวนมาก อุบัติเหตุในการขับขี่รถไม่ใช่เกิดขึ้นเพราะเหตุบังเอิญ แต่เกิดขึ้นจากตัวผู้ขับขี่ที่ไม่พร้อม ใช้ความเร็วที่ไม่เหมาะสมเนื่องจากการใช้ความเร็วสูงในการขับขี่ เป็นการเพิ่มโอกาสของการเกิดอุบัติเหตุ และยิ่งใช้ความเร็วสูงมากขึ้นเท่าไร ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุจะยิ่งเพิ่มมากขึ้นตามการขับขี่ด้วยความเร็วที่สูงขึ้นจะส่งผลให้ระยะทางที่ต้องการสำหรับการประมวลผลและตอบสนองของผู้ขับขี่ (Perception and Reaction) และระยะหยุดรถ (Braking) เพิ่มมากขึ้น ตัวอย่างเช่น การใช้ความเร็วที่ 50 กม./ชม. ต้องใช้ระยะทางประมาณ 27 เมตรในการตัดสินใจและหยุดรถ แต่หากใช้ความเร็วเพิ่มขึ้นเป็น 80 กม./ชม. จะต้องใช้ระยะทางเพิ่มขึ้นเป็นเกือบ 60 เมตรในการตัดสินใจและหยุดรถ ซึ่งแน่นอนว่าเมื่อเกิดเหตุการณ์เฉพาะหน้า ระยะเบรกอาจไม่เพียงพอส่งผลให้มีโอกาสเกิดการชนเพิ่มสูงขึ้น

การวิเคราะห์ปัญหาอุบัติเหตุ ปี 2563 พบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในชุมชน สูงถึง 44 ราย โดยจากการวิเคราะห์ พบกว่า ร้อยละ 90 ของผู้ขับขี่ ใช้ความเร็วในการขับขี่ในชุมชนเกินกำหนด (50 กิโลเมตร/ชม.) เกิดการบาดเจ็บรุนแรงส่งผลให้ต้องรับการรักษาที่โรงพยาบาลแบบผู้ป่วยใน 19 ราย ส่งต่อรับการรักษา 4 ราย

แนวคิดกระบวนการในการดำเนินการแก้ไขปัญห การวิเคราะห์กระบวนการในการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ ทางเทศบาลตำบลแม่จะเราได้ใช้หลักแนวคิดในการแก้ไขอุบัติเหตุชุมชนจากทฤษฎี Domino Theory (การเกิดอุบัติเหตุตามทฤษฎีโดมิโน) Heinrich เป็นผู้คิดทฤษฎีขึ้น (วิจิตร บุณยะโหดระ, 2530) ตามทฤษฎีกล่าวว่า การบาดเจ็บและการเสียหายต่างๆ เป็นผลสืบเนื่องมาจากอุบัติเหตุ ซึ่งมีสาเหตุมาจากการกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย โดยเปรียบเทียบกับตัวโดมิโน

ที่เรียงกันอยู่ 5 ตัวใกล้กัน เมื่อตัวที่หนึ่งล้ม ตัวโดมิโนที่อยู่ถัดไปก็จะล้มตามไปด้วย ตัวโดมิโนทั้งห้าตัว มีดังนี้

1. Social and Environment : ภูมิหลังทางสังคมและสิ่งแวดล้อม เช่น การเลี้ยงดู สภาพทางสังคม การอบรมสั่งสอน การถูกปลูกฝัง ทักษะสติ เป็นต้น
2. Fault of Person : ความล้มเหลว/ความบกพร่องของบุคคล เช่น การตกใจ ตื่นตระหนก สะเพร่า ลืม ใจร้อน ควบคุมตัวเองไม่ได้
3. Unsafe Act & Unsafe Conditions : การกระทำที่ไม่ปลอดภัย เช่น ขับขี่ไว พาดโมนี เมา หลับใน ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย
4. Accident : การเกิดอุบัติเหตุ เช่น การชน การกระแทก บาด
5. Injury : การบาดเจ็บ/การสูญเสีย การแตกหัก ฉีก ขาด

ขั้นตอน

ในการขับเคลื่อนโครงการ

ต้นน้ำ



1. การค้นข้อมูล / วิเคราะห์ข้อมูล / นโยบาย

- จัดเวทีการประชุม ถอดบทเรียนจากกรณีการเกิดอุบัติเหตุในชุมชน เพื่อสะท้อนประเด็นปัญหาและรับฟังแนวคิดในการแก้ไขปัญหา จากผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง
- เชื่อมโยงข้อมูลจากภาคีเครือข่ายสุขภาพ (ข้อมูลอุบัติเหตุ ข้อมูลกล้องวงจรปิด จุดเสี่ยง ข้อมูลการบริหารจัดการ ทรัพยากรในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ) เพื่อนำมาวิเคราะห์สาเหตุวางแผนในการสนับสนุนการบริหารจัดการในการลดอุบัติเหตุชุมชน
- เชิญผู้นำชุมชน ผู้บริหารท้องถิ่น หัวหน้าหน่วยงาน เข้ามาร่วมวิเคราะห์มาตรการ แนวทาง นโยบาย กลยุทธ์ในการแก้ไขปัญหา เพื่อวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในทางกลยุทธ์และกำหนดมาตรการในการแก้ไขปัญหา



เวทีในการพูดคุย ชี้แจงแนวทางในการบริหารจัดการและนำเสนอข้อมูลความเสี่ยงสำคัญและรับฟังความคิดเห็นของคนในชุมชน และทำประชาคมในชุมชนและการขอความเห็นชอบในการกำหนดนโยบายสาธารณะที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่และลดอุบัติเหตุ

2. การพัฒนากิจกรรม / คณะทำงาน

- หน่วยงานภาครัฐร่วมกับชุมชน ร่วมกันวิเคราะห์ภาพรวมของปัญหาและกำหนดวิสัยทัศน์ในการแก้ไขปัญหาร่วมกัน เพื่อบ่มเพาะทีมงานในการขับเคลื่อน
- แต่งตั้งคณะกรรมการ ทีมงาน มอบหมายบทบาทในการลงพื้นที่เพื่อสำรวจข้อมูลความเสี่ยง ข้อมูลสภาพเส้นทางและถนน
- ร่วมกันกำหนดจุดเสี่ยง ความเร็วสำหรับเส้นทางในการขับขี่ด้วยกระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชน

แนวทางการจัดการปัจจัยเสี่ยง 3 ประเด็นสำคัญฯ | 40

5. การบาดเจ็บหรือความสูญเสีย

4. อุบัติเหตุ

3. การกระทำและสภาพแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย

2. ความบกพร่องของบุคคล

1. ภูมิหลังของบุคคล

ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory)

การป้องกันอุบัติเหตุตามทฤษฎีโดมิโน หรือทฤษฎี "ลูกโซ่ของอุบัติเหตุ" (accident chain) นั่นก็คือ การตัดลูกโซ่อุบัติเหตุซึ่งเป็นการไม่ให้เกิดอุบัติเหตุล้มลง (โดมิโนตัวที่ 3) โดยกำจัดการกระทำและ/หรือสภาพการณ์ที่ไม่เหมาะสมออกไป (โดมิโนตัวที่ 4) การบาดเจ็บหรือความสูญเสียก็จะไม่เกิดขึ้น สำหรับภูมิหลังหรือสภาพแวดล้อมทางสังคมของบุคคล (โดมิโนตัวที่ 1) และความบกพร่องของบุคคล (โดมิโนตัวที่ 2) เป็นเรื่องที่แก้ไขหรือปรับปรุงได้ยากกว่า จากการทบทวนทฤษฎีข้างต้น โดยการนำเสนอข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุในการจัดเวทีประชุม ทำให้ประชาชนในกลุ่มเห็นพ้องต้องกันถึงการจัดการกับปัจจัยโดมิโนตัวที่ 3 โดยวิเคราะห์จากข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุและการตรวจสอบกล้องวงจรปิดย้อนหลัง ถึงสาเหตุและปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุของปี 2563 พบปัจจัยด้านความเร็ว คือปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บ จึงได้มุ่งเน้นและกำหนดเป้าหมายในการลดความเร็วของการขับขี่ในชุมชนขึ้น

กลางน้ำ

3. การสร้างมาตรการ

- ติดตั้งป้ายเตือนกำกับเขตพื้นที่ในการใช้ความเร็วในชุมชน โดยแยกเป็นจุดต่าง ๆ ดังนี้

ป้ายเตือนความเร็ว ทั้งสิ้น 80 ป้าย แบ่ง เป็น ป้ายความเร็ว



ภาพที่ 20 แผนที่ 20 แผนผังในการกำหนดจุดการติดตั้งป้ายและเส้นทางในการจำกัดความเร็วในการขับขี่

- ขับขี่ไม่เกิน 10 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จำนวน 5 ป้าย ในเขตชุมชนหนาแน่น เช่น ตลาดสด หน้าโรงเรียน เป็นต้น
- ขับขี่ไม่เกิน 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จำนวน 35 ป้าย ในเขตชุมชนทั่วไปที่มีผู้คนสัญจรไปมาแบบทางเท้า
- ขับขี่ไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จำนวน 30 ป้าย ในเขตชุมชนทั่วไปที่มีการสัญจรด้วยยานพาหนะ
- ขับขี่ไม่เกิน 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จำนวน 10 ป้าย ในเขตรอยต่อชุมชน เขตสะพาน และพื้นที่ที่ห่างไกลจากชุมชน

4. การลดพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัย/ส่งเสริมพฤติกรรม

- ประกาศ ประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้แก่คนในชุมชนถึงเหตุผลและความจำเป็นในการขับเคลื่อนโครงการ โดยการลดความเร็วในการขับขี่ และประกาศนโยบายให้ประชาชนนำไปปฏิบัติโดยพร้อมเพรียงกัน
- ส่งเสริมกระตุ้นให้ องค์กรในชุมชน ผู้นำชุมชน นำมาตรการไปบังคับใช้ในองค์กร และเป็นแบบอย่างในการลดความเร็วในชุมชน
- สร้างความตระหนักให้แก่คนในชุมชน ด้วยการตั้งด่านรณรงค์การลดความเร็วในการขับขี่ เพื่อปลูกกระแสสังคมและให้คำแนะนำในการขับขี่ที่ปลอดภัย



กิจกรรมการประชาสัมพันธ์หรือการกำหนดจุดเสี่ยง การติดตั้งป้ายลดความเร็วและการบูรณาการในการแก้ไขปัญหาอย่างยั่งยืน พร้อมทีมงานทีมงานตาสลับประด

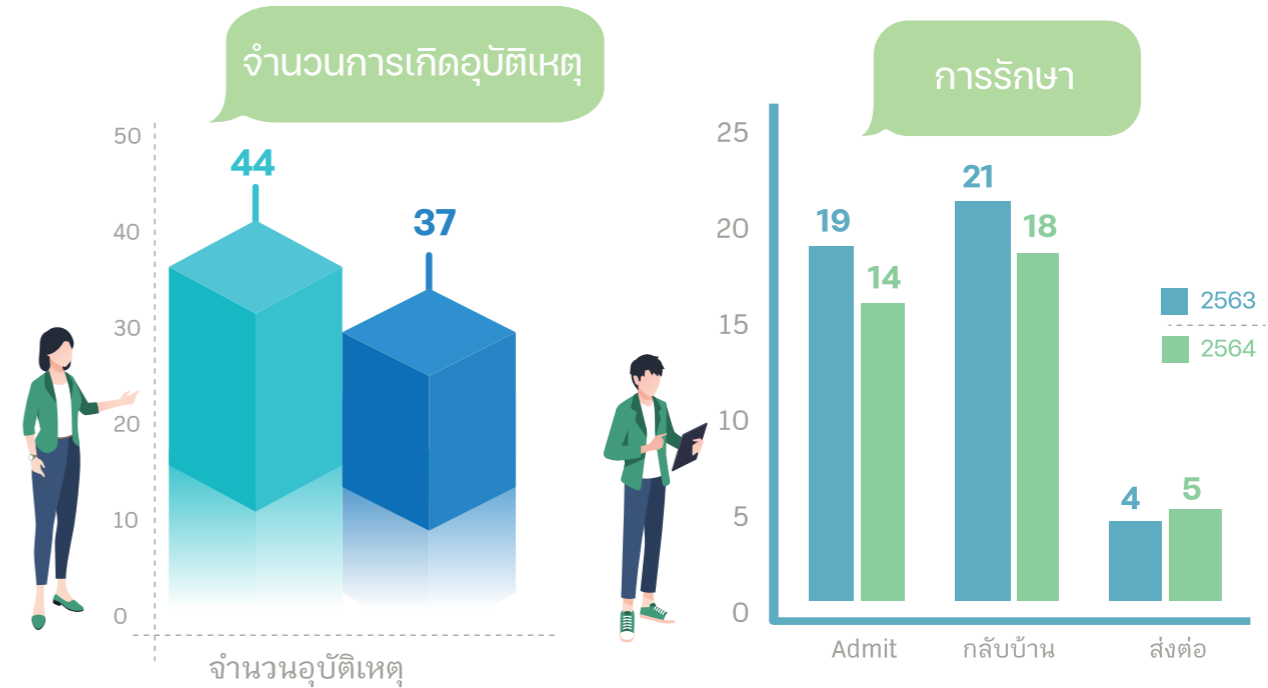


การลงพื้นที่ติดตั้งป้ายลดความเร็ว 10-20-30-40

ปลายน้ำ

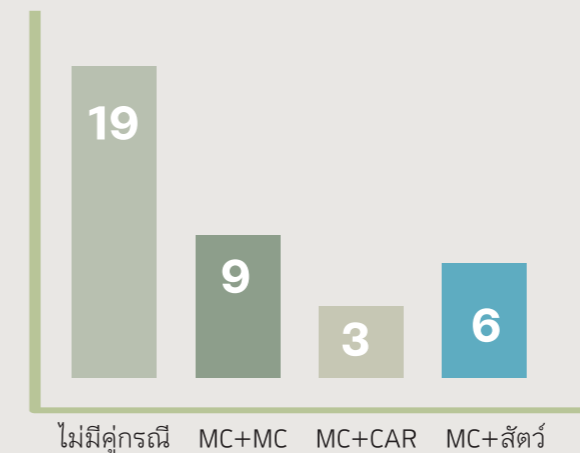
- จำนวนการเกิดอุบัติเหตุภายในชุมชนลดลงจากเดิมร้อยละ 16 (เป้าหมายกำหนดไว้ ร้อยละ 30)
- อัตราการบาดเจ็บ จากอุบัติเหตุลดลงจากเดิม ร้อยละ 27
- ถนนในพื้นที่ชุมชนได้รับการกำหนดความเร็ว ครอบคลุม ทุกชุมชน

สรุปผลการดำเนินงานโครงการ 10-20-30-40



จากกราฟแสดงให้เห็นว่าจำนวนการเกิดอุบัติเหตุในชุมชนลดลงจากปี 2563 จำนวน 44 ราย เป็น 37 ราย ในปี 2564 โดยทางทีมงานจะได้เร่งดำเนินการในการเสริมทักษะความรู้เพิ่มเติม เพื่อลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุให้น้อยลง เพื่อให้เกิดผลในการลดอัตราการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุตามไปด้วย เนื่องจากยังคงพบจำนวนผู้ประสบเหตุที่ต้องส่งต่อจำนวน 5 ราย

ประเภทการเกิดอุบัติเหตุ ปี 2564



จากกราฟแสดงให้เห็นว่าการประสพอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นการเกิดอุบัติเหตุโดยความประมาทของตนเองและมีปัจจัยอื่นเป็นองค์ประกอบ เช่น ความประมาท ความเร็ว สภาพถนนและเส้นทาง ซึ่งจำเป็นต้องศึกษาหาสาเหตุเชิงลึกตามรายการนี้ และนำมาสู่การดำเนินการแก้ไขต่อไป



การลดพฤติกรรมการดื่มสุราแล้วขับขียานพาหนะ

เป้าหมาย: 1. ลดพฤติกรรมการดื่มสุราแล้วขับขียานพาหนะ
2. ลดการบาดเจ็บและเสียชีวิต
ที่มีสาเหตุจากการดื่มแล้วขับขียานพาหนะ



ต้นน้ำ

- วิเคราะห์ข้อมูลความสูญเสียจากพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ
- เกิดนโยบาย-ความร่วมมือมาตรการหน่วยงานระดับพื้นที่
- จัดทำปฏิทินความเสี่ยง วิธีชีวิตมิติทางวัฒนธรรม ประเพณี
- วิเคราะห์รากฯ กำหนดกลุ่มเป้าหมายสำคัญ และเจ้าภาพ

กลางน้ำ

การป้องปรามพฤติกรรมเสี่ยงระดับชุมชน	การบังคับใช้ทางกฎหมาย
<ul style="list-style-type: none"> • มาตรการชุมชนเตือนเชิงบวก (BBS) เช่น เยี่ยมบ้าน + ดำเนินชุมชน • สื่อสารให้ประชาชนรับรู้ผลกระทบ เข้าใจความเสี่ยงและอันตราย • มาตรการชุมชน/มาตรการสังคม เช่น งานบุญ/งานศพปลอดเหล้า 	<ul style="list-style-type: none"> • การจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้เด็กและเยาวชน 100% • จุดตรวจมาครอบคลุมพื้นที่เสี่ยง เช่น สถานบันเทิง ถนนเสี่ยงเมา • กรณีเกิดเหตุและมีผู้บาดเจ็บเสียชีวิตให้มีการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ ครอบคลุมทุกราย

- ระบบรายงานข้อมูลการตั้งด่าน TPCC
- ระบบข้อมูลจากโรงพยาบาล
- ระบบข้อมูลบ.กลางฯ
- ระบบรายงานสถานตำรวจ

ปลายน้ำ

Intermediate outcome	Final Outcome
<ul style="list-style-type: none"> • การกระทำผิดซ้ำ ↓ • พฤติกรรมดื่มขับลดลง ↓ • อุบัติเหตุจากการดื่มลดลง ↓ 	<ul style="list-style-type: none"> • การเสียชีวิตจากการดื่มอายุ < 20 ปี ↓ • ตาย- บาดเจ็บ ↓

ภาพที่ 20 แนวทางออกแบบแผนงานการลดพฤติกรรมการดื่มสุราแล้วขับขียานพาหนะ

โมเดลตัวอย่างโครงการลดพฤติกรรมการดื่มสุราแล้วขับขียานพาหนะดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขีกับการ “อุดรธานีตีปีกแมงชันนาก” อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี

จังหวัดอุดรธานีปีงบประมาณ 2559 ได้จัดตั้ง ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดอุดรธานี เพื่อรวบรวมข้อมูลให้ทุกพื้นที่นำไปกำหนดมาตรการตามวาระจังหวัดอุดรธานีในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดปี ด้วยบริบทพื้นที่ขนาดใหญ่มีถนนมิตรภาพผ่าน 4 อำเภอระยะทาง 95 กิโลเมตร เป็นเส้นทางหลักไปสู่สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว แบ่งการปกครองเป็น 20 อำเภอ สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี โดยสาเหตุจากการเมาแล้วขับในอัตราที่สูง โดยเฉพาะในกลุ่มเด็กและเยาวชน

ปี	ร้อยละการเสียชีวิตการดื่มแล้วขับ
2559	28.32
2560	42.86
2561	40.36
2562	49.32
2563	42.06

ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดอุดรธานี ได้นำเสนอการประชุมคณะกรรมการ ศปถ.จังหวัดอุดรธานี เดือนมีนาคม 2561 เสนอมาตรการเมาแล้วขับกับยุทธการ “อุดรธานีตีปีกแมงชันนาก” ดำเนินกิจกรรมตลอดปีเน้นหนักในช่วงเทศกาล และหมู่บ้าน/ชุมชนมีจัดกิจกรรมที่มีการดื่มแอลกอฮอล์

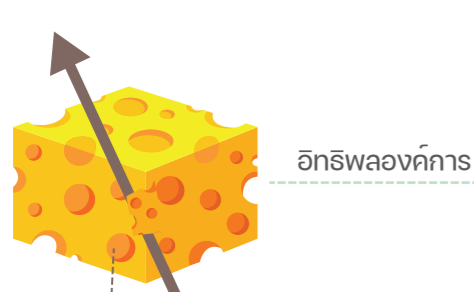
อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดร มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นกลุ่มหัวหน้าครอบครัว ว่างแรงงานที่เมาแล้วขับ (โดยเฉพาะวันศุกร์ช่วงหลังเลิกงาน) คู่กรณีเป็นกลุ่มเด็กเยาวชนที่ศึกษาคณะที่ใช้ความเร็วสูง และรถขนาดใหญ่ กลุ่มเหยื่อเมาแล้วขับ โดยเป็นอำเภอที่อัตราเสียชีวิตสูงสุดติดต่อกันสองปี

ศปถ.จังหวัดอุดรธานี นำทีมโดยรองผู้ว่าราชการจังหวัดอุดรธานี ลงพื้นที่ ศปถ. อำเภอหนองหาน ชวนวิเคราะห์ “ข้อมูลสะท้อนจุดจัดการ” เขียร์ “คนทำงานเป็นเจ้าภาพหลักและบูรณาการ” ชง “ให้ขับเคลื่อนงานตามแนวคิด Swiss Cheese Model”

การวิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุทางถนน ในกลุ่มดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับอำเภอหนองหาน โดยใช้ Swiss Cheese Model

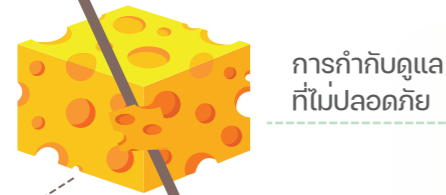
<p>การจัดการทรัพยากร: ข้อกฎหมายชัดเจน/เจ้าภาพหลักเฉพาะส่วน = ตำรวจ (ภารกิจหลายด้าน)</p> <ul style="list-style-type: none"> • ศปถ.(จว-อ-อปท.) ยังมองว่าเป็นเรื่องการบังคับใช้กฎหมาย (ไม่ใช่เจ้าภาพ) • เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์จำนวนจำกัด • ร้านขายเหล้าในหมู่บ้านเปิดตลอด 24 ชั่วโมง 	<p>บรรยากาศในองค์กร: องค์กรไม่ได้กำหนดมาตรการ บทลงโทษเมื่อเมาแล้วขับ/ไม่มีมาตรการชุมชน-หมู่บ้านให้คนเมาแล้วขับ/วัฒนธรรมองค์กรงานเลี้ยงต้องมีเหล้า</p>	<p>กระบวนการองค์กร: องค์กรไม่ได้สร้างการรับรู้ (ทักษะคิด) ด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับคนในองค์กร</p> <ul style="list-style-type: none"> - ชุมชน - หมู่บ้านปล่อยคนเมาขับรอด - ครอบครัวไม่ตักเตือนเมื่อเมาแล้วขับ
--	--	--

ระบบป้องกันล้มเหลว ไม่มีเครื่องป้องกัน



อิทธิพลองค์การ

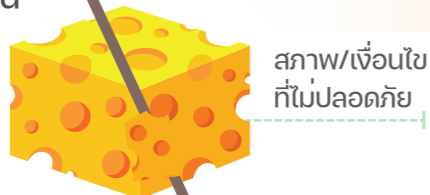
กำกับดูแลไม่เพียงพอ: มีข้อกำหนดหมายมาแล้วซับซ้อนแต่การบังคับใช้มีข้อจำกัด / ไม่มีมาตรการของหน่วยงานและสถานประกอบการขาดการควบคุมกำกับ / หมู่บ้านชุมชนขาดมาตรการควบคุม
การวางแผนดำเนินงานไม่เหมาะสม: หัวหน้างานยังมอบหน้าที่ให้ทีมก่อนเลิกงาน/ปล่อยลูกจ้างขับ จยย. หลังดื่มเหล้ากลับบ้าน / เป็นการกำกับเฉพาะปลายน้ำเมื่อเกิดเหตุ
ความล้มเหลวในการแก้ปัญหา: สถิติอุบัติเหตุจากเมาแล้วขับยังมีต่อเนื่อง / ไม่มีระบบกำกับที่เชื่อมโยง ดันน้ำ-กลางน้ำ-ปลายน้ำ
การกำกับที่ฝ่าฝืน: ปล่อยให้คนเมาแล้วขับเป็นเรื่องปกติของการเดินทาง



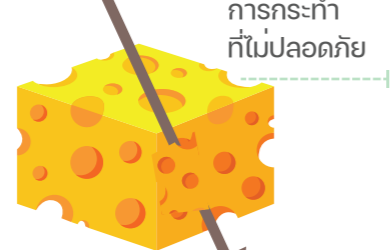
การกำกับดูแล
ที่ไม่ปลอดภัย

สภาพแวดล้อม: ถนนสายหลักสี่เลนทางตรงใช้ความเร็วสูง / เกาะกลางมีทางลัดผ่าน จุดกลับรถไม่ได้ มาตรฐาน/มีรถบรรทุกใช้ถนนจำนวนมาก / เกิดเหตุช่วง17-20 น. ส่วนมากวันศุกร์ / มีต้นไม้ขนาดใหญ่ข้างทาง / พื้นผิวชำรุด/ถนนสวนเลน
เงื่อนไขส่วนบุคคล: มุมคิดว่าเมาแล้วใครก็ขับได้/สังคมสังสรรค์ / เพื่อนชวน/เร่งรีบเดินทาง / ป่วยทางจิต / ดื่มให้มึนก่อนขับรถ / ไม่ดื่มเพื่อนไม่ไปด้วย / อายากลอง / สร้างจุดเด่นดื่มแล้วขับเร็ว

ระบบป้องกันล้มเหลว
ไม่มีเครื่องป้องกัน



สภาพ/เงื่อนไข
ที่ไม่ปลอดภัย



การกระทำ
ที่ไม่ปลอดภัย

การกระทำที่ฝ่าฝืน: เมาแล้วขับตลอดปี 38.65% ปีใหม่ 51.21% สงกรานต์ 75.46% / เมาขับรถใช้ความเร็วสูง / เมาขับรถไม่สวมหมวก - คาดเข็มขัด / เมาแล้วขับโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่
การกระทำที่ผิดพลาด - เมฆ่วงการควบคุมขับรถจักรยานยนต์ ผิดพลาดลงข้างทาง 40%
- การตัดสินใจผิดพลาดตัดหน้ากระชั้นชิด 60%
- ทักษะการขับรถผิดพลาด 66%
- การรับรู้และประเมินเหตุการณ์ชนท้ายรถบรรทุก ถูกกระทำ 3.38% (เดินข้างถนนถูกเมาแล้วขับชน)



การลดพฤติกรรมดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับกับยุทธการ “อุดรธานีตีปีกแมงขึ้นนาก” อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี

- เป้าหมาย**
1. ลดกลุ่มดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับ
 2. ลดการเกิดอุบัติเหตุ บาดเจ็บและเสียชีวิตจากการดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับ



ต้นน้ำ

1. รับนโยบายข้อสั่งการของศูนย์ถนอมส่วนกลางช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2561 ตรวจวัดแอลกอฮอล์ทุกราย
2. ใช้แนวทางการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่กระทรวงสาธารณสุข และเกณฑ์สนับสนุนค่าใช้จ่าย และเกณฑ์สนับสนุนค่าใช้จ่าย
3. ประมวลผลสะท้อนการสอบเชิงลึกผู้เสียชีวิตทุกราย ตาม Timeline ก่อน-ขณะเกิด-หลังเกิดเหตุช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2560 เชื่อมโยงพฤติกรรมดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับ เป็นคนในชุมชน/อำเภอ ร้อยละ 70
4. นำข้อมูลกำหนดมาตรการ
 - 4.1. ชื่อกิจกรรม “ตีปีกแมงขึ้นนาก” ตรวจเป่าแอลกอฮอล์ ทั้งสองฝ่ายทุกรายเทศกาลสงกรานต์2561
 - 4.2. กลุ่มเป้าหมายจัดการ
 - 1) ผู้นำชุมชน/อสม. จัดทำรายชื่อกลุ่มแมงขึ้นนากในหมู่บ้าน (ดื่มแล้วขับ ขับเร็ว แวะน ไม่สวมหมวก เสี่ยงอื่นๆ)
 - 2) เคาะประตูบ้านแจ้งครอบครัวเฝ้าระวัง เก็บลูกกุญแจเมื่อตั้งวง
 - 3) ประชาสัมพันธ์ร้านค้าชุมชนข้อกำหนดการขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์/ฐานความผิด
 - 4) ประกาศเสียงตามสาย “ ตีปีกแมงขึ้นนาก” ช่วงเช้าทุกวัน
 - 5) หมู่บ้านเข้มแข็งมาตรการชุมชน งานศพปลอดเหล้า /ข้อกำหนดสังคมเมาแล้วขับหมู่บ้าน
 - 6) นำรายชื่อให้ด่านชุมชนเฝ้าระวัง
 - 7) กลุ่มเมาแล้วขับบนท้องถนน ตำรวจจัดชุดเฉพาะกิจ “ปราบเมา”
 - 8) กลุ่มเกิดอุบัติเหตุทางถนน
 - รักษาโรงพยาบาลหนองหาน (ปก.นำเครื่องเป่าไว้ให้ พง.สอบสวนมอบ ตร.มาเป่า) และเจาะเลือด
 - รักษา รพ.สต. (เครื่องเป่าแบบ test ผลบวกโทรแจ้ง 191)
 - ไม่มาโรงพยาบาล ด่านชุมชน (ผู้นำ/อป.พร/ประชาชน) โทรแจ้ง 191 ให้ชุด “ปราบเมา” ตามเป่า
 - 9) รพ.สต. สรุปรายงานแมงขึ้นนากประจำวัน ส่ง สสอ./สสจ./ ผวจ
 - 10) นำเข้าเสนอประชุม ศปภ.ช่วงเทศกาลทุกวัน

4.3 วันดำเนินการ

- 1) ช่วงทดลอง วันที่ 1 - 10 เมษายน 2561
- 2) ช่วงเทศกาล วันที่ 11 - 17 เมษายน 2561
- 3) ช่วงตลอดปี 18 เมษายน - 30 กันยายน 2561 (ตลอด 24 ชั่วโมง)

5. พื้นที่ดำเนินการ 1880 หมู่บ้าน 180 อปท. 156 ตำบล 20 อำเภอในจังหวัดอุดรธานี

6. การประชาสัมพันธ์*** (วันที่ 1 เมษายน 2561 เป็นต้นไป) ผู้รับผิดชอบ

- 1) สื่อท้องถิ่น / สื่อออนไลน์ (ประชาสัมพันธ์จังหวัดอุดรธานี)
- 2) ศปถ.จังหวัด / อำเภอ / อปท. / นอภ. / ผู้นำชุมชน (สนง.ปภ.)
- 3) โรงพยาบาล / สสอ. / รพ.สต. / อสม. (สสจ.อุดรธานี)
- 4) รถสาธารณะ / ผู้ประกอบการ (ขนส่ง)

7. ขั้นตอนดำเนินการ

กลุ่มแม่แล้วขับบนท้องถนน โดย ชุดเฉพาะกิจ “ปราบเมา”

- 1) จัดชุดเคลื่อนที่เร็วตรวจเป่าแอลกอฮอล์ผู้ขับขี่บนท้องถนน
- 2) กรณีได้รับแจ้ง จากด่านชุมชนหรือประชาชนผ่านโทร 191

กลุ่มเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดย พนักงานสอบสวน ไปที่โรงพยาบาลไม่เกิน 1 ชั่วโมง ซึ่ง สนง.ปภ.

ได้สนับสนุนเครื่องเป่าตรวจแอลกอฮอล์ แบบมีปรีนเอาท์ไปประจำอยู่ รพ.ทุกแห่ง (ค่าแอลกอฮอล์ในเลือดจะลดลง 15 mg% ทุก 1 ชั่วโมง)

8. ค่าใช้จ่าย ตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดผู้ขับขี่

- ช่วงนอกเทศกาล จากสำนักงานสาธารณสุขทุกแห่ง/ช่วงเทศกาลสงกรานต์จากกรมควบคุมโรค

9. การประเมินทุกวัน

- งานอุบัติเหตุ สสจ.อุดร/ศปถ.หนองหานนำผลตรวจวิเคราะห์ร่วมกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนน
- กจว.อด./สภ.หนองหาน นำผลไปปรับกลยุทธ์กับการบริหาร “ชุดปราบเมา”
- ขนส่งจังหวัด/สาขาหนองหาน กรณีรถสาธารณะ/รถบริการ ส่งข้อมูลให้ผู้ประกอบการ
- ปภ./นอภ. นำผลเสนอ ผวจ./รอง ผวจ.
- ประชาสัมพันธ์ จัดแถลงข่าวสื่อโดยเฉพาะรายแรก สื่อข้อมูลถึงทุกพื้นที่ทุกวัน

10. มอบผู้รับผิดชอบหลัก

1. ศปถ.จังหวัดอุดรธานี สสจ.อุดรธานี/ตำรวจภูธรจังหวัดอุดรธานี
2. ศปถ.อำเภอหนองหาน สสอ.หนองหาน/รพ.หนองหาน/สภ.หนองหาน

การลดพฤติกรรมดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับกับยุทธการ “อุดรธานีตีปีกแมงขึ้นาก” อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี

กลางน้ำ

การบังคับใช้ระดับชุมชน/หมู่บ้าน

1. ผู้นำชุมชน / อสม. จดรายชื่อกลุ่มเสี่ยง
2. นำรายชื่อกลุ่มเสี่ยงให้ครอบครัวเฝ้าระวัง
3. แจ้งจับร้านค้าจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ให้เด็กอายุต่ำกว่า 20 ปี / จำหน่ายนอกเวลากำหนด
4. ประกาศประชาคมหมู่บ้านและมาตรการองค์กร เมาไม่ขับ (3 ส 1 ป = ส่วนราชการ / สถานประกอบการ / สถานศึกษา / ประชาชน)
5. ตั้งด่านชุมชน นำรายชื่อแมงขึ้นากเฝ้าระวัง
6. เมาแล้วขับโทรแจ้ง 191
7. อสม./อปพร แจ้งชาวบ้านตั้งวงดื่ม
8. เมากลับบ้านไม่ไหวให้รณาส่ง

การบังคับใช้กฎหมาย

1. จัดชุดเคลื่อนที่เร็วตรวจเป่าแอลกอฮอล์ผู้ขับขี่บนท้องถนน
2. กรณีได้รับแจ้ง จากด่านชุมชนหรือประชาชน ผ่านโทร 191
3. กลุ่มเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดย พนักงานสอบสวนไปที่ โรงพยาบาลไม่เกิน 1 ชั่วโมง ซึ่ง สนง.ปภ.ได้สนับสนุน เครื่องเป่าตรวจแอลกอฮอล์ แบบมีปรีนเอาท์ไปประจำอยู่ รพ.ทุกแห่ง
4. รักษา รพ.สต. (เครื่องเป่าแบบ test ผลบวก โทรแจ้ง 191)
5. ไม่มาโรงพยาบาล ด่านชุมชน (ผู้นำ / อป.พร / ประชาชน) โทรแจ้ง 191 ให้ชุด “ปราบเมา” ตามเป่า
6. สรรพสามิตร ตรวจร้านค้าจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

ปลายน้ำ

1. สถิติการเสียชีวิตอุบัติเหตุทางถนน (ปีงบประมาณ = แส่นประชากร)
2559 = 41.94, 2560 = 44.44, 2561 = 26.49, 2562 = 21.26, 2563 = 21.26
ล้มเป็นแชมป์อำเภอตายสูงสุดอย่างต่อเนื่อง
2. เสียชีวิตจากดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะช่วงเทศกาล ที่มีความเข้ม “ตีปีกแมงขึ้นาก” ไม่มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตต่อเนื่องหลายปี

ประเด็นที่ 3 แนวทางออกแบบแผนงานจักรยานยนต์ปลอดภัย หมวกนิรภัย 100%

จักรยานยนต์ปลอดภัย หมวกนิรภัย 100%

เป้าหมาย: เพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยในระดับชุมชน



ต้นน้ำ

- วิเคราะห์ข้อมูลความสูญเสียจากรถจักรยานยนต์ และการสวมหมวกนิรภัย
- กำหนดเป็นวาระสำคัญให้มีการสวมหมวกนิรภัย 100% พร้อมจัดทำแผนงานและกำกับติดตาม
- มีเจ้าภาพ และคณะทำงานขับเคลื่อน
- สร้างแนวร่วม เครือข่ายในชุมชน เยาวชน สถานศึกษา สถานประกอบการ องค์กรชุมชน

กลางน้ำ

การป้องปรามพฤติกรรมเสี่ยงระดับชุมชน	บังคับใช้กฎหมาย
<ul style="list-style-type: none"> • มาตรการรณรงค์ “สวมหมวกนิรภัย 100%” โรงเรียน สถานประกอบการ หน่วยราชการ • มาตรการชุมชน... เตือนเชิงบวก (BBS) เช่น ด้านชุมชน เขียวบ้าน • สื่อสารให้ประชาชนรับรู้ ผลกระทบ เข้าใจ ความเสี่ยงและอันตราย 	<ul style="list-style-type: none"> • ด้านบังคับใช้กฎหมาย แบบ BBS ครอบคลุม พื้นที่เสี่ยงที่เกิด • CCTV, AI - Camera ระดับองค์กร

- รายงานการสำรวจการสวมหมวกนิรภัยของหน่วยงาน สถานประกอบการ สถานศึกษา และจากการสำรวจชุมชน
- สถิติการบังคับใช้กฎหมายจากตำรวจ
- สถิติการบาดเจ็บที่ศีรษะและการบาดเจ็บ และเสียชีวิตจาก ส.พ.

ปลายน้ำ

Intermediate outcome	Final Outcome
<ul style="list-style-type: none"> • การสวมหมวกนิรภัย ↑ • จำนวนองค์กรที่เข้าร่วม และมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น • เยาวชนในสถานศึกษาสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> • บาดเจ็บที่ศีรษะ - บาดเจ็บ ↓ • ตาย - บาดเจ็บ ↓

ภาพที่ 21 แนวทางออกแบบแผนงานจักรยานยนต์ปลอดภัย หมวกนิรภัย 100%

โมเดลตัวอย่าง

โครงการจักรยานยนต์ปลอดภัย หมวกนิรภัย 100% (ท่าซึกโมเดล)

ตำบลท่าซึก อำเภอเมือง จังหวัดนครศรีธรรมราช

โมเดล ตัวอย่าง

ปรากฏการณ์ลดตาย ลดบาดเจ็บ และอัตราการสวมหมวกนิรภัยที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ตำบลท่าซึก อำเภอเมือง จังหวัดนครศรีธรรมราช รวมทั้งการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บที่ศีรษะลดลงอย่างต่อเนื่อง ก่อให้เกิดคำถามถึงวิธีการจัดการกับความปลอดภัยทางถนนของพื้นที่ตำบลท่าซึกและกลายเป็นแหล่งเรียนรู้การทำงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่ใช้ชุมชนเป็นฐานแห่งใหม่ของจังหวัดนครศรีธรรมราช

ตำบลท่าซึก ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกค่อนไปทางเฉียงเหนือของที่ว่าการอำเภอเมืองนครศรีธรรมราช พื้นที่ทั้งหมด 45.080 ตารางกิโลเมตร จำนวน 9 หมู่บ้าน ประชากร 11,463 คน แบ่งเป็นเพศชาย 5,595 คน หญิง 5,868 คน มีจำนวนครัวเรือนประมาณ 4,000 ครัวเรือน ลักษณะภูมิประเทศเป็นที่ราบชายฝั่งทะเล มีถนนเส้นหลักคือทางหลวงหมายเลข 4102 เชื่อมระหว่างหมู่บ้านกับตัวเมืองมีการสัญจรที่คับคั่ง มีเส้นทางสายรองเชื่อมระหว่างตำบลและหมู่บ้าน โดยมากเป็นถนนลูกรัง ถนนคอนกรีต และถนนลาดยาง ในการสัญจรมากกว่าร้อยละ 90 ของประชาชนใช้รถจักรยานยนต์ ตำบลท่าซึก อยู่ในอำเภอเมืองนครศรีธรรมราช ซึ่งในปี 2561 ตำบลท่าซึกสูญเสียชีวิตคนในชุมชนให้กับอุบัติเหตุทางถนนสูงสุดในจำนวนตำบล 16 ตำบลทั้งหมด โดยโคนแซมป้อย่างอำเภอเมืองลงไป

การวิเคราะห์ปัญหาอุบัติเหตุของตำบลท่าซึก

2561 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนน 7 คน บาดเจ็บ 223 คน สูงสุดในอำเภอเมือง บาดเจ็บที่ศีรษะจาก MC. ไม่สวมหมวกกันน็อค



สำนักงานสาธารณสุขอำเภอเมือง ในฐานะเลขาธิการ.อำเภอเมือง งานเยี่ยมบ้าน ฝ่ายเวชกรรมสังคม โรงพยาบาลมหาราชนครศรีธรรมราช ซึ่งรับรู้ปัญหา เข้าใจบริบทและคุ้นเคยกับพื้นที่ ภายใต้การอำนวยการของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดนครศรีธรรมราชได้เปิดเวทีแลกเปลี่ยนกับชุมชน สะท้อนปัญหาและวิธีการแก้ไข โดยได้นำแนวทาง Swiss Cheese Model เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์และกำหนดมาตรการป้องกัน ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 วิเคราะห์ปัญหาแบบ Swiss Cheese Model เปิดเวทีสะท้อนปัญหา จุดอ่อนและช่องโหว่ที่ส่งผลให้เกิดการตายสูงอย่างไม่สามารถสกัดกั้นไว้ได้ โดยเปิดรับฟังความคิดเห็นจากทุกภาคส่วน ที่เสี่ยงจังหวัดที่เสี่ยงอำเภอหน่วยงานภาคราชการ เอกชน ท้องถิ่น ท้องที่ และประชาชนผู้ได้รับผลกระทบ ทั้งกลุ่มประาะบางและกลุ่มทั่วไป พบผลการวิเคราะห์ดังนี้

1. ด้านอิทธิพลองค์การ

- แม้ในระดับนโยบาย จังหวัดนครศรีธรรมราช จะประกาศให้การสวมหมวกกันน็อคทั้งคนขี่และซ้อนท้ายมอเตอร์ไซด์เป็นวาระของจังหวัดมาตั้งแต่ปี 2551 และในปี 2558 - 2561 กองบังคับการตำรวจภูธรนครศรีธรรมราช จะประกาศ “โครงการนครปลอดภัย ทุกวันทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100%” มาตรการองค์กรเน้นมาตรการองค์กรหมวกนิรภัย 100% ทุกหมู่บ้าน แต่พบว่านอกจากการประชาสัมพันธ์ข่าวสาร การทำพิธี MOU ระหว่างนายอำเภอ ผู้กำกับการ สภ.เมือง กับองค์การบริหารส่วนตำบล กำหนดผู้ใหญ่บ้าน ภาคส่วนราชการ เอกชน ไม่มีความเข้มงวดในการสร้างมาตรการองค์กรในทุกหมู่บ้าน
- ศปถ.อปท. มีแต่โครงสร้าง ไม่มีการทำงาน ไม่มีวาระการประชุม

2. การกำกับดูแลที่ปลอดภัย

- ระดับครอบครัว ชุมชน สถาบันการศึกษา และหน่วยราชการที่เกี่ยวข้อง ไม่ให้ความสำคัญกับปัญหาความปลอดภัย ไม่มีแนวคิดแก้ปัญหาเชิงรุก แต่ตั้งรับเมื่อเกิดเหตุ
- การบังคับใช้กฎหมายเข้าไม่ถึง เนื่องจากเป็นพื้นที่นอกตัวเมือง และแม้ตำรวจจาก สภ.เมืองจะจับกุมผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยจากตำบลท่าซึกที่กระทำความผิดกฎหมายหมวกนิรภัยในเขตเมืองได้ แต่ก็ไม่สามารถส่งรายชื่อผู้กระทำความผิดคืนให้ชุมชนดำเนินการดักเตือนได้เนื่องจากไม่มีหน่วยงานรับผิดชอบ

3. สภาพเงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย

เนื่องจากเป็นพื้นที่แหล่งท่องเที่ยว ในช่วงหลายปีมานี้ เกิดการตัดถนนสายใหม่ๆ จากตัวเมืองและอำเภอรอบนอกเชื่อมมายังพื้นที่ตำบลท่าซึก มีจุดตัดที่ไม่คุ้นชินหลายจุดที่กลายเป็นจุดเสี่ยง

- ถนนสายหลักและถนนซอยในพื้นที่ หลายจุดเกิดอุบัติเหตุบ่อย เนื่องจาก สภาพถนนเป็นหลุมบ่อบางจุด มีป้ายการปิดไหล่ทาง
- มอเตอร์ไซด์ที่ใช้ในการสัญจร ส่วนหนึ่งเป็นมอเตอร์ไซด์ดัดแปลงท่อตั้ง หรือสภาพไม่พร้อมใช้ เช่น ไม่มีไฟท้าย ฯลฯ

4. การกระทำที่ไม่ปลอดภัย

บุคคลมีพฤติกรรมเสี่ยง ไม่สวมหมวกนิรภัยมากกว่าร้อยละ 90 ขับรถเร็ว เมาแล้วขับ หลังจากสะท้อนปัญหา เห็นข้อผิดพลาด และช่องโหว่ที่เป็นสาเหตุการตายบาดเจ็บรุนแรงแล้วคณะทำงานจากเวทีประชุมซึ่งรวมตัวกันเป็นทีมแนวราบได้สรุปแนวทางในการแก้ปัญหาของพื้นที่ โดยพุ่งเป้าไปที่มอเตอร์ไซด์ปลอดภัยหมวกนิรภัย 100% ตั้งเป้าหมายจะเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัย 100% และลดจำนวนบาดเจ็บ ตายจากรถจักรยานยนต์

โครงการจักรยานยนต์ปลอดภัย สวมหมวกนิรภัย 100% ตำบลท่าซึก อำเภอเมือง จังหวัดนครศรีธรรมราช (ท่าซึกโมเดล)

ทีมงานแนวราบได้กำหนดมาตรการที่เปรียบเหมือนการสร้างสิ่งกีดขวางจุดอ่อน หรือช่องโหว่ในแต่ละด้านครอบคลุม ต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ ดังนี้

ต้นน้ำ

1. วิเคราะห์การสูญเสีย และ ค้นหาจุดเสี่ยง:

จัดการข้อมูลกลุ่มเสี่ยงและความสูญเสียจากการใช้รถมอเตอร์ไซด์และพฤติกรรมเสี่ยง โดยเฉพาะประเด็นหมวกนิรภัยดังนี้

- เชื่อมโยงข้อมูล สะท้อนปัญหา การบาดเจ็บตายกับศูนย์ข้อมูลโรงพยาบาลมหาราชนครศรีธรรมราช และ สภ.เมือง เพื่อสะท้อนภาพรวมของความปลอดภัย และสำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัย สำรวจจุดเสี่ยง
- ร่วมนำกลุ่มถอดบทเรียนรู้ ผลกระทบจากครอบครัว และระดมสมองชุมชนหามาตรการป้องกันกรณีศึกษาจากเหยื่อ ผู้พิการ จากอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ โดยทีมพยาบาลเยี่ยมบ้านจากเวชกรรมสังคม โรงพยาบาลมหาราชนครศรีธรรมราช และ รพ.สต.ในพื้นที่
- **นวัตกรรม “แยกน้ำ แยกปลา”** ค้นหาทะเบียนรถกลุ่มเสี่ยงในกลุ่มผู้ใช้รถมอเตอร์ไซด์ทุกหมู่บ้าน โดย อสม. มี สสอ.เมือง และ ฝ่ายเวชกรรมสังคม โรงพยาบาลมหาราชนครศรีธรรมราชเป็นที่ตั้ง “เอ็กซ์ชเรย์พื้นที่แยกกลุ่มเสี่ยง (แยกน้ำ แยกปลา) โดยทีมที่เสี่ยงและ อสม. คัดแยกคนเป็น 3 กลุ่ม 3 สี คือไม่สวมหมวกนิรภัย สีแดง ขับรถเร็ว เมาแล้วขับ สีเหลือง กลุ่มไม่มีพฤติกรรมเสี่ยง สีเขียว ไม่เน้นการจับกุม แต่เน้นการแจกสติ๊กเกอร์เตือนสติ “ด้วยรัก จึงดักเตือน”

2. กำหนดมาตรการหลัก: เตรียมนำเสนอการสวมหมวกนิรภัยให้เป็นวาระของตำบล

- เชื่อมโยงมาตรการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยที่สอดคล้องกับนโยบายศปถ.จังหวัด เน้นการส่งเสริมมาตรการองค์กรหมวกนิรภัยในทุกระดับ โดยความร่วมมือทุกภาคส่วน ทั้งราชการ เอกชน ท้องถิ่นและท้องที่ รวมทั้ง ศปถ.อำเภอและ ศปถ.จังหวัด
- จัดทำแผนการกำหนดมาตรการ /กิจกรรมวางแผนผลักดันเข้าสู่กลไกการขับเคลื่อนโดยเจ้าภาพหลักคือท้องถิ่นและท้องที่ผ่านกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน
- กำหนดแผนการติดตาม ประเมินผล ถอดบทเรียนและการสะท้อนปัญหากลับไปยังชุมชน

3. ขับเคลื่อนสู่เจ้าภาพหลักและผู้กำกับดูแล:

เตรียมผลักดันแผนสู่แกนหลักของ อบต.ท่าซึก ผ่านการขับเคลื่อนกลไก ศปถ.อปท. ท่าซึก

- ทีมที่เสี่ยงเข้าพบนายกอปต.ตำบลท่าซึก ชี้แจงปัญหา และแนวทางการขับเคลื่อน เสนอขอทบทวนโครงสร้างและการทำงานของ ศปถ. อปท. แต่งตั้งคณะทำงานสหสาขาตามโครงสร้าง กำหนดให้มีวาระการประชุม 1-2 เดือนต่อครั้ง โดยมีนายกอปต.ท่าซึกเป็นประธาน
- เสนอบรรจุปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเข้าในแผนงบประมาณ อปท.

4. สร้างแนวร่วมและเครือข่าย: ค้นหาแกนนำเป็นคณะทำงานแนวราบในพื้นที่

- สร้างและพัฒนาทีมแกนนำการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน 10-15 คน ในทุกหมู่บ้านทั้ง 9 หมู่บ้าน รับผิดชอบงานอุบัติเหตุทางถนน
- เชื่อมโยงแกนนำกับผู้ใหญ่บ้าน กำนัน ผู้นำชุมชน ส่วนราชการในพื้นที่ เช่น รพ.สต. โรงเรียน วัด มัสยิด โบสถ์
- ผลักดันให้บรรจุเรื่องอุบัติเหตุทางถนนในเวทีประชุมหมู่บ้าน
- เน้นการประชุมไม่เป็นทางการ

5. สร้างพื้นที่ต้นแบบนำร่อง:

โรงเรียนต้นแบบความปลอดภัยทางถนน/หลักสูตรความปลอดภัยทางถนนในโรงเรียน

- โรงเรียนวัดนางวายเป็นพื้นที่ต้นแบบระดับโรงเรียน

6. พัฒนากิจกรรมและกลไกการทำงาน:

เชื่อมโยงกับกลยุทธ์ในการพัฒนาทีมของจังหวัด โดยมีรูปแบบสร้างทัศนคติ เน้นการแก้ปัญหาโดยชุมชนสร้างเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ทั้งระหว่างพื้นที่และระหว่างแกนนำกับที่เสี่ยง ทั้งในลักษณะถ่ายทอดวิชาการและลงพื้นที่ทำท่า ดังนี้ 5ส5ช ต้นไม้ปัญหา บังคับสุขภาพ บันไดผลลัพธ์ บทเรียน(รู้)จากพื้นที่ต้นแบบ Haddon Matrix

กลางน้ำ

การกำหนดมาตรการ แยกเป็น 2 ด้านดังนี้

1. Personal responsibilities

- สื่อสารข้อมูลความเสี่ยง อันตราย ผลกระทบ และความรู้เรื่องหมวกนิรภัยกับความปลอดภัย ผ่าน “มาตรการเคาะประตูความปลอดภัย” เน้นให้ความรู้เรื่องหมวกนิรภัยกับความปลอดภัยแก่ครอบครัว โดยทีมเยี่ยมบ้าน อสม. และทีมแกนนำระดับหมู่บ้าน และ “นักข่าวจิว” โดยนักเรียนที่ผ่านการฝึกอบรม นำข้อมูลข่าวสารเรื่องหมวกนิรภัยไปแจ้งแก่ครอบครัว
- มาตรการ “แยกน้ำ แยกปลา” โดยทีมเครือข่าย ตั้งด่านตรวจ / สนับสนุนการสวมหมวกนิรภัยทุกวันพฤหัสบดี เวลา 17.00 - 20.00 น. ร่วมกับ สก.เมือง ไม่เน้นการจับกุม แต่เน้นการตักเตือนผ่านสติ๊กเกอร์ “ขอบคุณที่สวมหมวกนิรภัย” อย่างลึบสวมหมวก มีกติการ่วมกันหากตักเตือนเกิน 3 ครั้งในคนเดียวจะถูกปรับ

2. Shared responsibilities

- **ด้านครอบครัว** อบต.ท่าซึก รพสต.ในพื้นที่ สสอ.เมือง และ รพ.มหาราชนครศรีธรรมราช จัดทำแผนลงพื้นที่ตรวจเยี่ยมผู้ได้รับผลกระทบ ควบคุมการจำหน่ายสุราในหมู่บ้าน ตรวจจับเรื่องความปลอดภัยร่วมกับผู้นำหมู่บ้านทุกระดับ ทุกวันพฤหัสบดีที่ 2 และ 4 ของเดือน ทั้ง 9 หมู่บ้าน
- **ด้านโรงเรียน** สร้างพื้นที่ต้นแบบ โรงเรียนหลักสูตรความปลอดภัยทางถนน ที่โรงเรียนวัดนางวง
- **ด้านชุมชน** มีการตั้งด่าน 2 วงรอบ คือ ด่านชั้นใน ตั้งด่านทุกวัน พฤหัสบดี เวลา 17.00 -20.00 น. สลับทั้ง 9 หมู่บ้านโดยชุมชน ตำรวจ สก.เมือง และ วิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช เน้นตรวจสภาพรถ พร้อมแก้ไขด้านรอบนอก บนถนนท่าซึก เน้นการรณรงค์ ให้ความรู้
- **ด้านพี่เลี้ยง** ทีมพี่เลี้ยงจังหวัด และพี่เลี้ยงอำเภอ จัดเวลาแลกเปลี่ยนเรียนรู้โดยเฉพาะการจัดการข้อมูลกับทีมพื้นที่ เพื่อสะท้อนผลกลับไปยัง ศปถ.ทุกระดับ

ปลายน้ำ

Intermediate outcome

- อัตราการสวมหมวกนิรภัย เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังนี้ ปี 2561 - 2563 ร้อยละ 15,70 และ 81 ตามลำดับ
 - เกิดมาตรการรณรงค์หมวกนิรภัยทุกหมู่บ้าน และส่วนราชการ
 - เกิดโรงเรียนต้นแบบ และมีการขยายต่อพื้นที่ตำบลอื่นๆ ในอำเภอเมือง Final outcome
 - บาดเจ็บลดลงอย่างเห็นได้ชัด
- ปี 2561-2564 : 233,90,99 และ 42 (พ.ค. 2564)
- ตายปี 2561 - 2564 : 7, 0,1 และ 0 (พ.ค.2564)
 - บาดเจ็บที่ศีรษะลดลงร้อยละ 50 (ข้อมูลโรงพยาบาลนครศรีธรรมราช)



โครงการจักรยานยนต์ปลอดภัย สวมหมวกนิรภัย 100% (ท่าซึกโมเดล) ตำบลท่าซึก อำเภอเมืองจังหวัดนครศรีธรรมราช

ต้นน้ำ

1. ค้นหากลุ่มเสี่ยง ความสูญเสีย
2. กำหนดหมวกนิรภัยเป็นวาระตำบล
3. หาเจ้าภาพหลักกำกับดูแล
4. สร้างเครือข่าย
5. สร้างพื้นที่ต้นแบบ
6. พัฒนาทีมและกลไกการทำงาน

การสำรวจหมวกนิรภัย โดยชุมชน

กลางน้ำ

1. Personal responsibilities: มาตรการเคาะประตูความปลอดภัย นักข่าวจิว และมาตรการแยกน้ำ แยกปลา
2. Share responsibilities: ด้านครอบครัว ด้านโรงเรียน ด้านชุมชน 2 วงรอบ และด้านพี่เลี้ยง

ข้อมูล สามฐาน จากศูนย์ข้อมูล รพ.มหาราช

ปลายน้ำ

1. Intermediate outcome: อัตราการสวมหมวกนิรภัย ปี 2561 - 2563 ร้อยละ 15,70,23,81.84 เกิดมาตรการรณรงค์หมวกนิรภัยครอบคลุมทุกหมู่บ้าน, รร.หลักสูตรความปลอดภัยทางถนน
2. Final outcome ปี 2561 - 2564 บาดเจ็บ 233, 90,99 และ42 (พ.ค.2564) ตาย 7,0,1,0 (พ.ค.2564) บาดเจ็บที่ศีรษะลดลง ร้อยละ 50



บันได 5 ชั้น

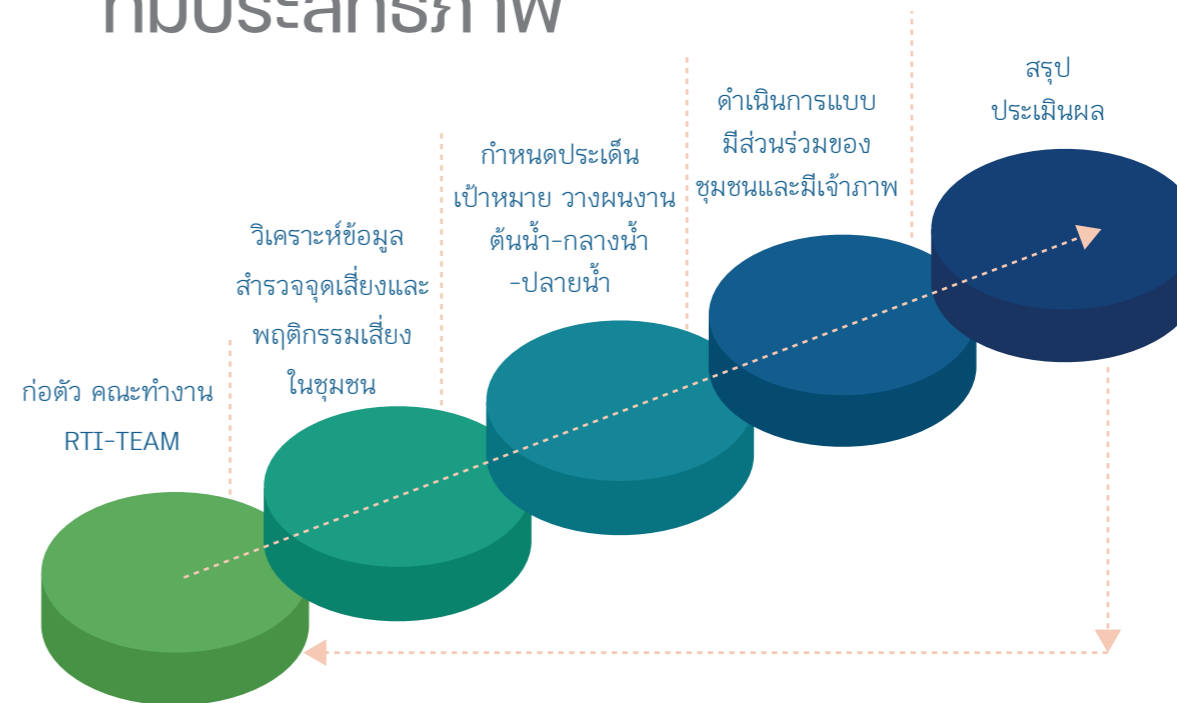
RTI TEAM

(ศปถ.อปท.หรือ หน่วยงาน)

สำหรับการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ในชุมชน หมู่บ้าน ตำบล

การดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในระดับชุมชน หมู่บ้าน ตำบล เป็นการขับเคลื่อนที่ระดับตำบลหรือหน่วยงาน ที่มีสมาชิกมาจาก องค์การบริหารส่วนตำบล, เทศบาล, โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล, กำนัน, ผู้ใหญ่บ้าน อาสาสมัครของชุมชน เช่น อาสาสมัคร กู้ชีพตำบล, อปพร., อสม., ชรบ. เป็นต้น ร่วมกันเป็นทีมระดับตำบลในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน หรือ เรียกว่า RTI Team หรือดำเนินการภายใต้ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปถ.อปท) เป็นการทำงาน ตามกรอบ PDCA (Plan-Do-Check-Act) มีกรอบกิจกรรมบันได 5 ชั้น ดังนี้

บันได 5 ชั้น RTI TEAM ที่มีประสิทธิภาพ



ภาพที่ 22 บันได 5 ชั้น RTI Team (ศปถ.อปท.หรือ หน่วยงาน) สำหรับการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ในชุมชน หมู่บ้าน ตำบล

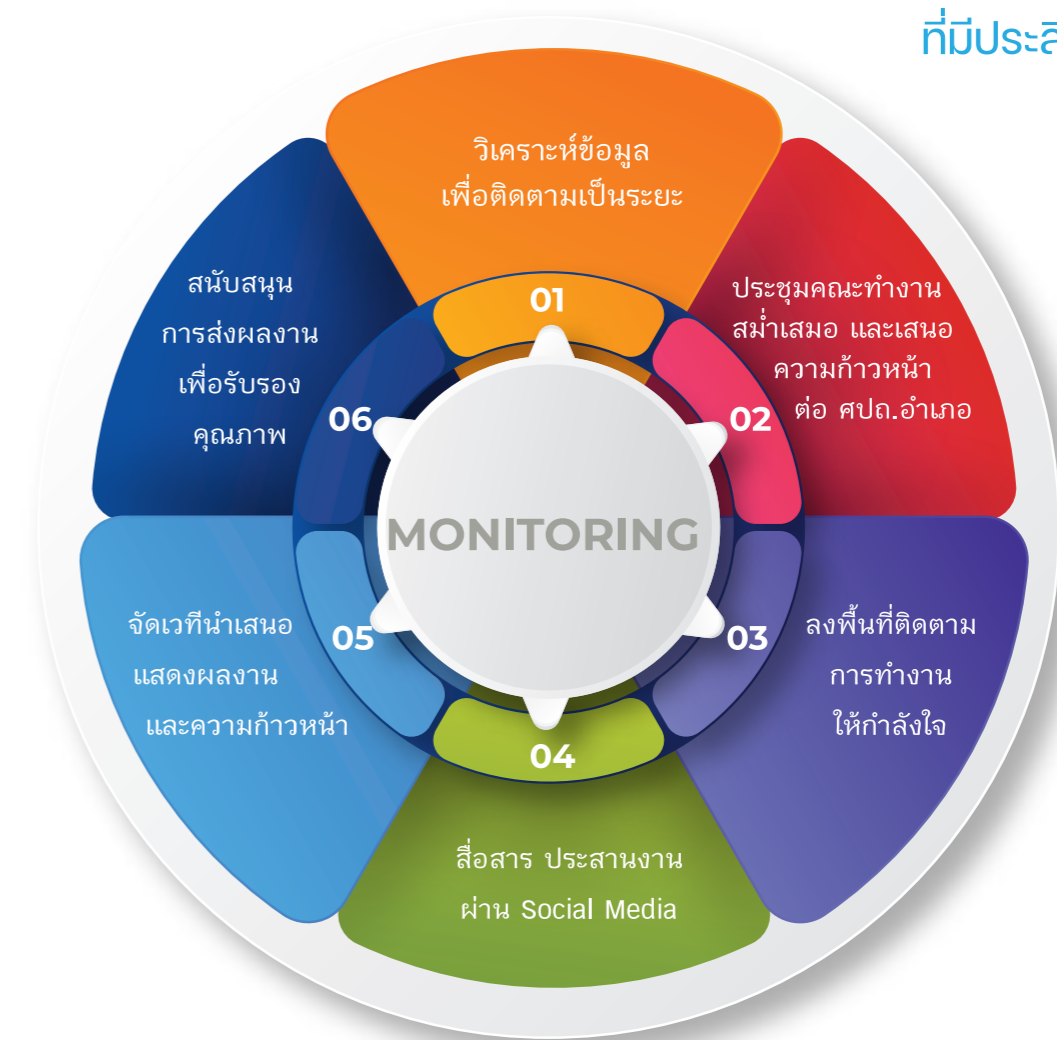
- 1. จัดตั้ง RTI TEAM** ที่มีเป้าหมายร่วมกันในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน หรือจัดตั้งภายใต้ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น(ศปถ.อปท.) และมีคณะทำงาน พร้อมทั้งมีการประชุมขับเคลื่อนวางแผนการดำเนินงาน เพื่อนำไปสู่ วาระการประชุมแบบมีส่วนร่วมของเครือข่ายในชุมชนและ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 2. การจัดการและวิเคราะห์ข้อมูลเฝ้าระวัง** สถานการณ์ ปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิต หรือประเด็น เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในชุมชนบ่อยครั้ง ข้อมูลจากสอบสวน สาเหตุ หรือข้อมูลปัญหาเฉพาะพื้นที่ และมีการสำรวจชุมชน จุดเสี่ยง พฤติกรรมเสี่ยง ยานพาหนะเสี่ยง และจัดทำแผนที่เพื่อการชี้เป้า จุดเสี่ยง ถนนเสี่ยงในชุมชน พฤติกรรมเสี่ยง ในบริเวณ ตลาดนัด ทางร่วม ทางแยก ต่างๆ ในชุมชน
- 3. คัดเลือกประเด็นปัญหาที่สำคัญ** และวิเคราะห์ ประเด็นปัญหาด้วยแผนภูมิต้นไม้ (Problem tree) ตั้งเป้าหมาย กำหนดแผนและกิจกรรมให้ ให้ครอบคลุม ต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ
- 4. ดำเนินงานตามแผนอย่างมีส่วนร่วมและมีเจ้าภาพหลัก** ที่ร่วมดำเนินการหรือเป็นเจ้าของโครงการเอง เช่น การแก้ไขจุดเสี่ยง การสร้างมาตรการชุมชน ด้านชุมชน มาตรการองค์กร เช่น สถานศึกษา สถานประกอบการ หรือ ในกลุ่มเป้าหมายในพื้นที่ และรายงานผลการดำเนินงานต่อ ศปถ.อำเภอ เพื่อขอการสนับสนุน และขอความร่วมมือจาก หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 5. การสรุปผลการดำเนินงาน และประเมินผล** เปรียบเทียบข้อมูลการเสียชีวิต การบาดเจ็บ และจำนวน ครั้งการเกิดอุบัติเหตุ และวิเคราะห์ปัจจัยแห่งความสำเร็จ และปัญหาอุปสรรค และนำปัญหาที่ยังไม่ได้รับการแก้ไข สู่การพิจารณาวางแผนงานในอนาคตต่อไป

การติดตามการทำงาน MONITORING ที่มีประสิทธิภาพ



การติดตาม (Monitoring) การติดตามจะเน้นความก้าวหน้าของโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ ว่าเป็นไปตามแผนหรือไม่ และจะปรับแผนหรือเน้นย้ำการทำงานอย่างไร ศปท.อำเภอ ควรมีการติดตามให้กำลังใจการทำงานของคณะทำงานต่างๆ เป็นระยะ เช่น ศปท.อปท สถานศึกษา สถานประกอบการ หน่วยงาน หรือเครือข่ายอื่นๆ ที่ร่วมกันขับเคลื่อนการทำงาน โดยมีแนวทางการติดตามที่มีประสิทธิภาพ ดังนี้

การติดตามการทำงาน MONITORING ที่มีประสิทธิภาพ



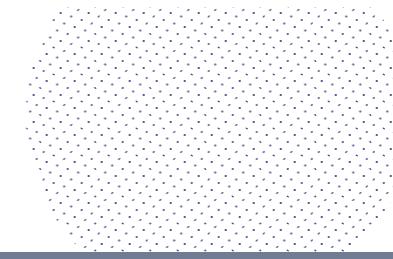
ภาพที่ 23 แสดงแนวทางการติดตามการทำงาน (Monitoring) ของ ศปท.อำเภอ

แสดงแนวทางการติดตามการทำงาน (Monitoring) ของ ศปท.อำเภอ

1. วิเคราะห์ข้อมูลเพื่อติดตามเป็นระยะ เช่น รายไตรมาสเพื่อติดตามความก้าวหน้าการทำงาน โดยคณะทำงาน/คณะอนุกรรมการ
2. ประชุมคณะทำงาน/คณะอนุกรรมการประจำเดือนอย่างสม่ำเสมอ เพื่อสะท้อนความก้าวหน้าต่อ ศปท.อำเภอ หรือการประชุมประจำเดือนของอำเภอ สำหรับเน้นย้ำ ปรับแผนการทำงาน
3. ศปท.อำเภอ ลงพื้นที่ติดตามการทำงาน ศปท.อปท./สถานศึกษา โดยผู้บริหารและคณะทำงาน
4. สื่อสารเป็นประจำ นโยบาย สถานการณ์ เหตุการณ์ ประสานงาน รายงานการทำงานเป็นระยะผ่าน Social Media เช่น Line group เป็นต้น
5. จัดเวทีนำเสนอเพื่อแสดงผลงานของเครือข่ายของ ศปท.อปท. หรือระดับสถานศึกษาแลกเปลี่ยนเรียนรู้ประสบการณ์ทำงาน
6. สนับสนุนการส่งผลงานของเครือข่ายในพื้นที่ ในการประเมินรับรองคุณภาพการทำงาน ทั้งในระดับจังหวัด ระดับเขต ระดับประเทศ เพื่อเสริมพลังเครือข่ายสร้างความภาคภูมิใจ เกิดผลงานเชิงประจักษ์ ทำให้มีความต่อเนื่องทั้งการทำงานในระยะต่อไป และได้การสนับสนุนงบประมาณ

ตารางที่ 6 กรอบแนวทางการประเมินตนเอง (Self - Assessment) ของ สปถ.อำเภอ เพื่อการพัฒนา

กรอบการพัฒนา สปถ.อำเภอ	ระยะพื้นฐาน เริ่มพัฒนา	ระยะกำลัง พัฒนา	ระยะพัฒนา อย่างต่อเนื่อง
1. ด้านกลไกการบริหาร จัดการ และโครงสร้าง	<ul style="list-style-type: none"> มีการจัดตั้ง สปถ.อำเภอ และ พขอ. ในการขับเคลื่อนการทำงานร่วมกัน 	<ul style="list-style-type: none"> มีคณะทำงาน ภายใต้ สปถ.อำเภอ เพื่อบูรณาการและประสานงานในการขับเคลื่อนกลไก 3 ภาคส่วน (สปถ.อำเภอ / สปถ.ท้องถิ่น/พขอ.) กลั่นกรองประเด็นเข้าสู่การตัดสินใจ และมีประชุมต่อเนื่อง 	<p>มีคณะทำงานมีการเพื่อบูรณาการและประสานงานในการขับเคลื่อนกลไกอย่างมีประสิทธิภาพ ได้แก่</p> <ol style="list-style-type: none"> คณะทำงานจัดการข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูลและสอบสวนฯ คณะทำงานด้านมาตรการขับเคลื่อนแผนงาน ที่มีเจ้าภาพหลักร่วมดำเนินการชัดเจน
2) การจัดการข้อมูลเฝ้าระวัง วิเคราะห์และจัดทำแนวโน้ม สถานการณ์ปัญหาการ และสอบสวนสาเหตุ	<ul style="list-style-type: none"> จัดทำแนวโน้มสถานการณ์ปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิต จำนวนผู้บาดเจ็บ เสียชีวิต และจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ ย้อนหลัง 5 ปี มีการสอบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุฯ นำเสนอ สปถ.อำเภอ / สปถ.อปท. 	<ul style="list-style-type: none"> มีการวิเคราะห์สถานการณ์แนวโน้มปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิต ตามหลักระบาด คน รด ข้อมูลแยกรายตำบล กลุ่มอายุ ยานพาหนะ วิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึกในพฤติกรรมเสี่ยงสำคัญ มีการคืนข้อมูลสู่ชุมชน 	<ul style="list-style-type: none"> จัดทำแนวโน้มสถานการณ์ปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิต เพื่อคาดการณ์แนวโน้มในอนาคต ประเมินความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากการบาดเจ็บและเสียชีวิต เปรียบเทียบความแตกต่างข้อมูลในอนาคตกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ (ชี้ความคุ้มค่า) นำเสนอข้อมูล แก่เจ้าภาพที่เกี่ยวข้องกับประเด็นปัญหา
3. ด้านการคัดเลือกประเด็น ปัญหาที่สำคัญ เพื่อการ วางแผน	<ul style="list-style-type: none"> คัดเลือกประเด็นปัญหาที่สำคัญ และวิเคราะห์ประเด็นนำเสนอ สปถ.อำเภอ/สปถ.อปท. เพื่อทราบและสั่งการตามบทบาทหน้าที่ 	<ul style="list-style-type: none"> คัดเลือกประเด็นปัญหาที่สำคัญ และวิเคราะห์ประเด็นปัญหาด้วยแผนภูมิต้นไม้ (Problem tree) เพื่อหารากของปัญหา นำเสนอ สปถ.อำเภอ/สปถ.อปท.เพื่อการตัดสินใจและแก้ปัญหาอย่างมีส่วนร่วม 	<ul style="list-style-type: none"> คัดเลือกประเด็นปัญหาที่สำคัญ โดยการวิเคราะห์สาเหตุเชิงระบบแบบ Swiss Cheese Model เพื่อการวางแผนมาตรการ มีแผนงานครอบคลุม ต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ นำเสนอ สปถ.อำเภอ/สปถ.อปท. และเจ้าภาพที่ชัดเจน เพื่อแก้ปัญหาอย่างมีส่วนร่วม
4. ด้านการกำหนดเป้าหมาย	<ul style="list-style-type: none"> มีเป้าหมายลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บ 	<ul style="list-style-type: none"> มีเป้าหมายในกลุ่มเสี่ยงหรือพฤติกรรมสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อสูง 	<ul style="list-style-type: none"> มีเป้าหมาย ผลลัพธ์ระยะกลาง (intermediate outcome)
5. การขับเคลื่อนกลไก การทำงานระดับท้องถิ่น	<ul style="list-style-type: none"> มี สปถ.อปท.(ท้องถิ่น) อย่างน้อย 1 แห่ง มีโมเดลตัวอย่างระดับอำเภอ 	<ul style="list-style-type: none"> มี สปถ.อปท. อย่างน้อย 50% ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในอำเภอ มีโมเดลตัวอย่างระดับจังหวัด 	<ul style="list-style-type: none"> มี สปถ.อปท. อย่างน้อย 80% ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในอำเภอ มีโมเดลตัวอย่างในระดับเขตหรือประเทศ



กรอบการพัฒนา สปถ.อำเภอ	ระยะพื้นฐาน เริ่มพัฒนา	ระยะกำลัง พัฒนา	ระยะพัฒนา อย่างต่อเนื่อง
6. ด้านการจัดการ เชิงกายภาพ	<ul style="list-style-type: none"> มีการชี้เป้าจุดเสี่ยง (Black Spot) และดำเนินการแก้ไข 	<ul style="list-style-type: none"> มีการดำเนินการโซนถนนปลอดภัย (Safety Zone) 	<ul style="list-style-type: none"> มีการประเมินผลจากการแก้ไขจุดเสี่ยงหรือโซนถนนปลอดภัย ได้แก่ การประเมินผลการลดการบาดเจ็บและเสียชีวิต ประเมินความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจดำเนินการแก้ไข (ก่อนและหลังดำเนินการ)
7. ด้านการดำเนินงาน	<ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการประเด็นปัญหาที่สำคัญจากผลวิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมเสี่ยง อย่างน้อย 3 ประเด็นหรือกลุ่มเสี่ยงอย่างน้อย 3 กลุ่ม 	<ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการในประเด็นปัญหาสำคัญ โดยการมีส่วนร่วมกับเจ้าภาพหลัก (อย่างน้อย 2 - 3 ประเด็น) 	<ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการในประเด็นปัญหาสำคัญโดยเจ้าภาพหลักเป็นเจ้าของโครงการและกลไก 3 ภาคส่วน (สปถ.อำเภอ/สปถ.ท้องถิ่น/พขอ.) เป็นฝ่ายสนับสนุน คน เงิน ของ และข้อมูล (อย่างน้อย 2 ประเด็น) มีมาตรการที่ดำเนินการได้สำเร็จ แสดงผลตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำและปลายน้ำ เช่น มาตรการหมวกนิรภัย ดื่มแล้วขับ การขับเร็วในชุมชน เด็กและเยาวชน และประเด็นรถบรรทุกอ้อย มีนวัตกรรมที่ประสบความสำเร็จ เป็นที่วัดผลผลิตหรือผลลัพธ์ได้
8. ด้านการติดตามและ ประเมินผล	<ul style="list-style-type: none"> การติดตามทำงานโดยการจัดประชุมอย่างต่อเนื่อง ติดตามการสื่อสารผ่าน Social Media เป็นระยะ มีการติดตามประเมินเปรียบเทียบข้อมูลการเสียชีวิต การบาดเจ็บ และจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ (ก่อนและหลังดำเนินการ) 	<ul style="list-style-type: none"> ประเมินผลประเด็นมาตรการสำคัญ (ก่อนและหลังดำเนินการ) ลงพื้นที่ติดตามการทำงานให้กำลังใจเครือข่าย จัดเวทีหรือการนำเสนอผลงานของเครือข่ายแลกเปลี่ยนเรียนรู้ 	<ul style="list-style-type: none"> การติดตามประเมินผลระยะกลาง (intermediate outcome) (ก่อนและหลังดำเนินการ) ประเมินความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจหลังดำเนินการ สนับสนุนการส่งผลงานของเครือข่ายในพื้นที่ ในการประเมินรับรองคุณภาพการทำงาน ทั้งในระดับจังหวัด/ระดับเขต/ระดับประเทศ

ภาคผนวก

ระยะของการพัฒนา ศปถ.อำเภอ เพื่อประเมินตนเอง (Self - Assessment)

ระยะของการพัฒนา ศปถ.อำเภอ เพื่อประเมินตนเอง (Self-Assessment) โดยให้ ศปถ.อำเภอหรือ คณะทำงานร่วมกันพิจารณากรอบการพัฒนา ศปถ.อำเภอ ว่าอำเภอของตนเองมีการดำเนินงานด้านการป้องกัน อุบัติเหตุทางถนนในข้อใดบ้าง ซึ่งมีทั้งหมด 46 ข้อ อยู่ใน 3 ระดับ ได้แก่ ระยะพื้นฐานเริ่มพัฒนา ระยะกำลังพัฒนา และระยะพัฒนาอย่างต่อเนื่อง หลังจากนั้นร่วมกันพิจารณาว่าอำเภออยู่ในระดับใด โดยแบ่งออกเป็น 4 ระดับ ดังนี้

- 1) ระดับพื้นฐาน (Basic) มีการดำเนินงานอยู่ 10 - 14 ข้อ
- 2) ระดับกำลังพัฒนาในระดับดี (Good) มีการดำเนินงานอยู่ 15 - 24 ข้อ
- 3) ระดับกำลังพัฒนาในระดับดีมาก (Excellent) มีการดำเนินงานอยู่ 25 - 34 ข้อ
- 4) ระดับพัฒนาในระดับดีเยี่ยม (Advanced) มีการดำเนินงานมากกว่า 34 ข้อ



แนวทางการกำกับติดตามการทำงานของ ศป.อำเภอ รายไตรมาส

การกำกับติดตาม ไตรมาสที่ 1

กิจกรรม

การรายงานผลการดำเนินงาน

• ด้านการจัดการโครงสร้างและกลไกการทำงาน

จัดตั้งคณะทำงาน CORE TEAM และมีการประชุมของคณะทำงานขับเคลื่อนวางแผนการดำเนินงานแก้ไขปัญหาแบบมีส่วนร่วม (พชอ./ศป.อำเภอ) มีการประชุมขับเคลื่อน/วางแผนการดำเนินงานเพื่อนำไปสู่การระดมแบบมีส่วนร่วมของสหสาขาของอำเภอ (พชอ./ศป.อำเภอ/ศป.อปท.)

• บันทึกข้อมูลในระบบ และแนบเอกสารให้ DOWNLOAD
• จำนวนครั้งในการประชุม ศป.อำเภอ..... /คณะทำงาน/อนุกรรมการ.....ครั้ง
• คำสั่งตั้งคณะทำงานอนุกรรมการ

• ด้านการจัดการข้อมูลเฝ้าระวัง และจัดทำแนวโน้มสถานการณ์ปัญหา

• จัดทำข้อมูลสถานการณ์การบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอ เช่น จำนวนครั้ง การเกิดเหตุ/การบาดเจ็บ/การเสียชีวิต
• จำแนกรายเดือนเปรียบเทียบกับปีย้อนหลังเพื่อประเมินผลการดำเนินงาน
• จำแนกรายตำบล เพื่อชี้เป้าและประเมินผลตำบลเสี่ยง
• จำแนกกลุ่มอายุ เพื่อประเมินมาตรการต่อกลุ่มเสี่ยง
• จำแนกถนนเกิดเหตุ หรือทำแผนที่ประกอบ

• บันทึกข้อมูลในระบบ จำนวนผู้เสียชีวิต บาดเจ็บ สามปีย้อนหลัง ตำบลที่เสี่ยงสูงสุด กลุ่มเสี่ยงถนนที่เกิดเหตุ
• แนบบรายงานสถานการณ์ปัญหาเอกสารให้ DOWNLOAD

• ด้านการสอบสวนสาเหตุการบาดเจ็บ และเสียชีวิต

การสอบสวนสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตโดยเก็บข้อมูลแบบตาราง HADDON MATRIX และวิเคราะห์สาเหตุเชิงระบบแบบ SWISS CHEESE MODEL และรายงานการสอบสวนต่อศป.อำเภอ เพื่อหาหรือวางแผนแก้ไขปัญหา

• บันทึกข้อมูลการสอบสวนเบื้องต้นในระบบ
• แนบบเอกสารให้ DOWNLOAD รายงานสอบสวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนและวิเคราะห์สาเหตุเชิงระบบแบบ SWISS CHEESE MODEL การนำเสนอรายงานการสอบสวนต่อ ศป.อำเภอ

• ด้านคัดเลือกประเด็นปัญหาที่สำคัญ กำหนดเป้าหมายในแต่ละประเด็นปัญหา

• มีแผนงานประเด็นสำคัญตามนโยบายตามแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 ได้แก่ การลดความเร็วในชุมชน การดื่มแล้วขับ และการสวมหมวกนิรภัย
• คัดเลือกประเด็นปัญหาที่สำคัญ และวิเคราะห์ประเด็นปัญหาด้วยแผนภูมิต้นไม้ (PROBLEM TREE) เพื่อหารากของปัญหา หรือวิเคราะห์สาเหตุเชิงระบบแบบ SWISS CHEESE MODEL โดย
• กำหนดเป้าหมายในแต่ละประเด็นปัญหา พร้อมมีเจ้าภาพ และแผนงานและกิจกรรมการขับเคลื่อนให้ครอบคลุม ต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ

• บันทึกข้อมูลการสอบสวนเบื้องต้นในระบบ
• แนบบเอกสาร DOWNLOAD แผนงานและเป้าหมาย

การกำกับติดตาม ไตรมาสที่ 2

กิจกรรม

การรายงานผลการดำเนินงาน

• ขับเคลื่อน ศป.อปท. หรือ ทีมระดับท้องถิ่น/ตำบล/หมู่บ้าน (RTI-TEAM)

• มีการขับเคลื่อนทีมระดับตำบลหรือหน่วยงานที่มีสมาชิกมาจากองค์การบริหารส่วนตำบล, เทศบาล, โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล, กำนัน, ผู้ใหญ่บ้าน อาสาสมัครของชุมชน เช่น อาสาสมัคร กู้ชีพ, อปพร., อสม., ชรบ. เป็นต้น ร่วมกันเป็นทีมระดับตำบลในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน หรือเรียกว่า RTI TEAM
• มีการจัดตั้ง RTI TEAM ตำบล
• มีการประชุม RTI TEAM ตำบล ร่วมสร้างกระบวนการศึกษารากของปัญหาของตำบล/ชุมชน (PROBLEM TREE)

• บันทึกข้อมูลในระบบ และแนบเอกสารให้ DOWNLOAD
• อปท.ทั้งหมดที่แห่ง มีการดำเนินการ ศป.อปท. ที่แห่ง
• แนบบคำสั่งตั้ง ศป.อปท.

• การติดตามการทำงานในไตรมาสที่ 2

• วิเคราะห์ข้อมูลเพื่อติดตามเป็นระยะ เช่น รายไตรมาส เพื่อติดตามความก้าวหน้าการทำงาน โดยคณะทำงาน/คณะอนุกรรมการ
• ประชุมคณะทำงาน/คณะอนุกรรมการ ประจำเดือนอย่างสม่ำเสมอ เพื่อสะท้อนความก้าวหน้าต่อศป.อำเภอ หรือการประชุมประจำเดือนของอำเภอสำหรับเน้นย้ำปรับแผนการทำงาน
• ศป.อำเภอ ลงพื้นที่ติดตามการทำงาน ศป.อปท./สถานศึกษาโดยผู้บริหารและคณะทำงาน
• สื่อสารเป็นประจำ นโยบาย สถานการณ์ เหตุการณ์ ประสานงาน รายงานการทำงานเป็นระยะ ผ่าน SOCIAL MEDIA เช่น LINE GROUP เป็นต้น

• บันทึกข้อมูลในระบบ และแนบเอกสารให้ DOWNLOAD
• รายงานความก้าวหน้าในกิจกรรมต่างๆ ในไตรมาสที่ 2 ตามแผนงานที่กำหนดในไตรมาสที่ 1

การกำกับติดตาม ไตรมาสที่ 3

• แก้ไขจุดเสี่ยงหรือความเสี่ยง (BLACK SPOT) หรือการจัดให้มีโซนถนนปลอดภัย (SAFETY ZONE) แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565

• การชี้เป้าจุดเสี่ยงหรือพฤติกรรมเสี่ยง โดยการนำข้อมูลของหน่วยงานสาธารณสุขและเครือข่ายหรือข้อมูลจากการสอบสวน มาวิเคราะห์สาเหตุค้นหาและชี้เป้าจุดเสี่ยงหรือสถานที่เสี่ยง เช่น ถนนสี่แยก สามแยก หน้าโรงเรียน โรงงาน หมู่บ้านตลาดสด หรือพฤติกรรมเสี่ยงบนถนน เช่น ย้อนศรบรรทุกเกิน ขับรถเร็ว จอดรถไหล่ทาง เป็นต้น
• การนำเสนอข้อมูลเพื่อกำหนดแนวทางการแก้ไขในการประชุม CORE TEAM ศป.อำเภอ/อปท. เพื่อผลักดันให้เกิดการแก้ไข ทั้งเชิงกายภาพ หรือการแก้ไขเชิงพฤติกรรม เช่น การขับรถยนต์ย้อนศร การจอดบนไหล่ทางของรถใหญ่ การบรรทุกเกิน เช่น รถบรรทุกอ้อย เป็นต้น

• บันทึกข้อมูลจุดเสี่ยงในระบบ และแนบบเอกสารให้ DOWNLOAD
• แนบบรูปภาพจุดเสี่ยงและการแก้ไขปัญหา
• รูปภาพกิจกรรมดำเนินการ

การกำกับติดตาม ไตรมาสที่ 3	กิจกรรม	การรายงานผลการดำเนินงาน
<ul style="list-style-type: none"> • การติดตามการทำงานในไตรมาสที่ 3 	<ul style="list-style-type: none"> • กรณีมีการกำหนดพื้นที่เป็น SAFETY ZONE ให้เสนอรายละเอียดของมาตรการ/กิจกรรมที่ดำเนินการในพื้นที่นั้น เช่น การจำกัดความเร็ว เขตสวมหมวกนิรภัย แก้ไขจุดเสี่ยง ปรับปรุงกายภาพติดตั้งป้าย เป็นต้น • วิเคราะห์ข้อมูลเพื่อติดตามเป็นระยะ เช่น รายไตรมาสเพื่อติดตามความก้าวหน้าการทำงาน โดยคณะทำงาน/คณะอนุกรรมการ • ประชุมคณะทำงาน/คณะอนุกรรมการ ประจำเดือนอย่างสม่ำเสมอ เพื่อสะท้อนความก้าวหน้าต่อ สปถ.อำเภอ หรือการประชุมประจำเดือนของอำเภอ สำหรับเน้นย้ำ ปรับแผนการทำงาน • สปถ.อำเภอ ลงพื้นที่ติดตามการทำงาน สปถ.อปท./สถานศึกษา โดยผู้บริหารและคณะทำงาน • สื่อสารเป็นประจำ นโยบาย สถานการณ์ เหตุการณ์ ประสานงาน รายงานการทำงานเป็นระยะ ผ่าน SOCIAL MEDIA เช่น LINE GROUP เป็นต้น 	<ul style="list-style-type: none"> • บันทึกข้อมูลในระบบ และแนบเอกสารให้ DOWNLOAD • รายงานความก้าวหน้าในกิจกรรมต่างๆ ในไตรมาสที่ 3 ตามแผนงานที่กำหนดไว้ในไตรมาสที่ 1 • แนบบรูปภาพการทำงานและการติดตามการทำงาน
การกำกับติดตาม ไตรมาสที่ 4		
<ul style="list-style-type: none"> • การประเมินผลการทำงานและการสรุปผล 	<ul style="list-style-type: none"> • มีการรวบรวมข้อมูลสะท้อนผลลัพธ์ และจัดทำรายงานสรุปผลการดำเนินงาน กิจกรรมต่างๆ และประเมินผลข้อมูลการเสียชีวิต, การบาดเจ็บ และจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ เปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมาในตามประเด็นที่ได้คัดเลือกในการดำเนินงาน • มีประเมินผลในประเด็นสำคัญตามนโยบายตามแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 ได้แก่ การลดความเร็วในชุมชน การดื่มแล้วขับ และการสวมหมวกนิรภัย • จัดเวทีนำเสนอผลงานของเครือข่าย ของ สปถ.อปท. หรือระดับสถานศึกษาแลกเปลี่ยนเรียนรู้ • สนับสนุนการส่งผลงานของเครือข่ายในพื้นที่ในการประเมินรับรองคุณภาพการทำงาน ทั้งในระดับจังหวัด ระดับเขต ระดับประเทศ เพื่อเสริมพลังเครือข่าย สร้างความภาคภูมิใจ เกิดผลงานเชิงประจักษ์ ทำให้มีความต่อเนื่องทั้งการทำงานในระยะต่อไป • ปัจจัยแห่งความสำเร็จ และปัญหาอุปสรรคข้อเสนอแนะ 	<ul style="list-style-type: none"> • บันทึกข้อมูลในระบบ และแนบเอกสารให้ DOWNLOAD • รายงานความก้าวหน้าในกิจกรรมต่างๆ ในไตรมาสที่ 4 ตามแผนงานที่กำหนดไว้ในไตรมาสที่ 1 • รายงานสรุปผลการดำเนินงาน กิจกรรมต่างๆ และประเมินผลข้อมูลการเสียชีวิต, การบาดเจ็บ และจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ เปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมาตามแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> • การลดความเร็วในชุมชน • การดื่มแล้วขับ • การสวมหมวกนิรภัย • แนบบรูปภาพการทำงานและการติดตามการทำงาน
65	I	I



แนวทางการวิเคราะห์ข้อมูล
เพื่อคาดการณ์ในอนาคตอย่างง่าย
แบบอนุกรมเวลา TIME SERIES
โดยใช้โปรแกรม EXCEL (เบื้องต้น)



แนวทางการวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อคาดการณ์ในอนาคตอย่างง่าย

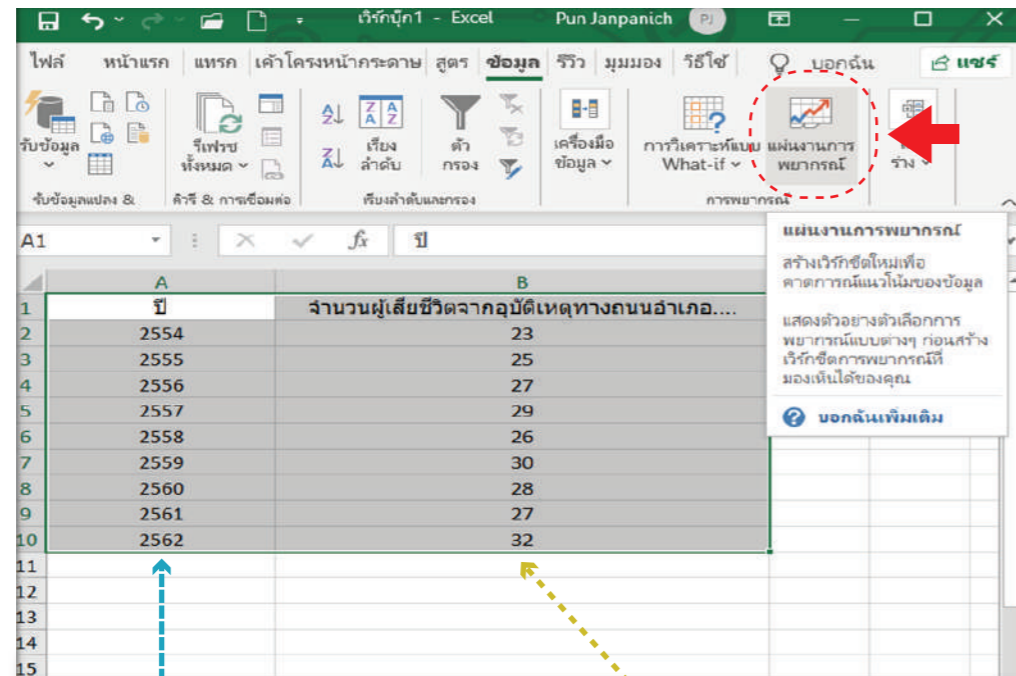
แบบอนุกรมเวลา TIME SERIES โดยใช้โปรแกรม EXCEL (เบื้องต้น)

สร้างการคาดการณ์ใน EXCEL WINDOWS

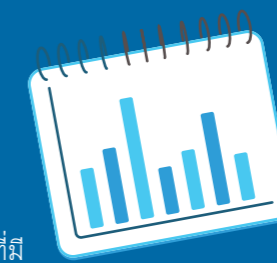
หากเรามีข้อมูลที่เรียงตามเวลาในอดีต เราสามารถใช้ข้อมูลนั้นมาสร้างการคาดการณ์ในอนาคตได้ โดยการสร้างการคาดการณ์ด้วยฟังก์ชัน EXCEL FORECAST (EXPONENTIAL TRIPLE SMOOTHING) หรือชื่อฟังก์ชันภาษาไทยว่า “แผนงานการพยากรณ์” ที่ประกอบด้วยทั้งตารางของค่าในอดีตและค่าที่คาดการณ์ไว้ และแสดงแผนภูมิการคาดการณ์แนวโน้ม โดยใช้สมการเส้นตรง ซึ่งสามารถช่วยให้เราคาดการณ์ตัวเลขแนวโน้มในอนาคตที่เกิดขึ้นได้

ส่วนใหญ่นำมาใช้ทางภาคธุรกิจ แต่สามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการคาดการณ์ความสูญเสียอุบัติเหตุทางถนนในเบื้องต้น หากทำความเข้าใจในข้อมูลสถานการณ์ที่เกิดขึ้นได้ โดยมีแนวคิดการคำนวณ ดังนี้

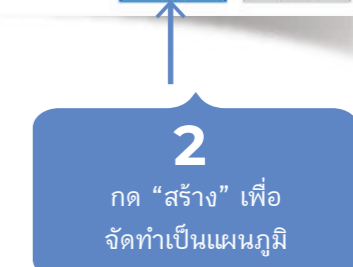
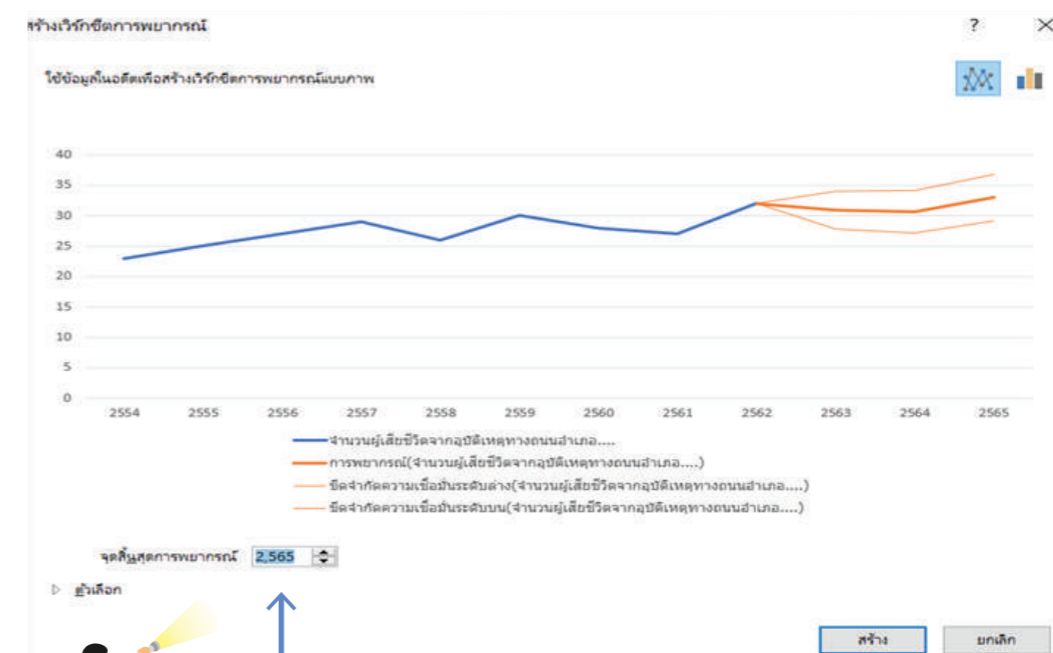
- **TIMELINE** = ค่า X คือ ค่าที่มีระยะห่างระหว่างแต่ละจุดเท่ากัน เช่น สัปดาห์, ปี, เดือน, เป็นต้น
- **VALUES** = ค่า Y คือ ค่าของข้อมูลในอดีต
- **TARGET** = ค่า FORECAST ที่เราต้องการทำนาย



ขั้นตอนการดำเนินการ



1. ใส่ชุดข้อมูลที่ 1 ในเวิร์กชีต เป็นชุดข้อมูลที่มีรายการเวลาซ้อนหลัง เช่น รายปี หรือเดือนหรือเวลาสำหรับไทม์ไลน์ที่ต้องการคาดการณ์ และใส่ชุดข้อมูลที่ 2 ที่มีค่าสอดคล้องของแต่ละไทม์ไลน์ เช่น จำนวนผู้บาดเจ็บ จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิต หรือจำนวนการบาดเจ็บของเด็กและเยาวชน จำนวนการบาดเจ็บของผู้สูงอายุ เป็นต้น
2. ใช้ฟังก์ชัน EXCEL FORECAST หรือชื่อฟังก์ชันภาษาไทยว่า “แผนงานการพยากรณ์” ซึ่งจะแสดงตารางของค่าในอดีตและค่าที่คาดการณ์ไว้ และแสดงแผนภูมิการคาดการณ์แนวโน้ม สามารถใช้ในการคาดการณ์อนาคตโดยพิจารณาจากข้อมูลในอดีตเพื่อทำนายแนวโน้มของข้อมูลในอนาคต
3. โดยสามารถกำหนดจำนวนครั้งในการการณั้ระยะสั้นหรือระยะยาว เช่น จำนวนปี จำนวนเดือน โดยตัวเลขการคาดการณ์มี 3 ระดับ ดังนี้
 1. ชัดจำกัดความเชื่อมั่นระดับล่าง
 2. ตัวเลขค่าพยากรณ์
 3. ชัดจำกัดความเชื่อมั่นระดับบน
4. สามารถนำข้อมูลมาคาดการณ์ความสูญเสียทางเศรษฐกิจ โดยใช้ตัวเลขความสูญเสียเศรษฐกิจที่ได้การวิจัยของ TDRI มาคูณกับตัวเลขการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่ทำนายไว้
5. สามารถนำข้อมูลการคาดการณ์มาออกแบบเปรียบเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้



ข้อจำกัดที่ต้องทำความเข้าใจ

ในการใช้ฟังก์ชัน

← EXCEL FORECAST

เอกสารอ้างอิง

ในการคาดการณ์ความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน

1. เป็นการคาดการณ์ในสถานการณ์ที่มีปัจจัยแทรกซ้อนแบบปกติ หากมีสถานการณ์ที่ทำให้ปัจจัยแทรกซ้อนเปลี่ยนแปลงไป อาจทำให้การคาดการณ์ไม่แม่นยำได้ เช่น มีการสร้างถนน 4 เลน ใหม่ ทำให้รถใช้ความเร็วมากขึ้น, เกิดสถานที่ท่องเที่ยวใหม่ในพื้นที่ ทำให้มีการเดินทางคนนอกพื้นที่มากขึ้น, เกิดโรคระบาดโควิด-19 การเดินทางของคนในพื้นที่เปลี่ยนไป, มีการลงมือแก้ปัญหาอย่างจริงจังทำให้สถานการณ์การเกิดเหตุลดลง เป็นต้น

2. ความแม่นยำจะใกล้เคียงมากที่สุดในช่วงต้นๆ การทำการคาดการณ์ เช่น ข้อมูลการเสียชีวิตปี 2554-2562 สามารถคาดการณ์ปี 2563 ได้ค่อนข้างแม่นยำที่สุด และความแม่นยำจะค่อยๆ ลดลงเมื่อมีการทำนายในระยะยาวมากขึ้น เพราะเราไม่สามารถคาดการณ์ปัจจัยแทรกซ้อนที่อาจจะเกิดขึ้นในระยะยาวได้

3. ช่วงเวลาที่เหมาะสมในการคาดการณ์ โดยใช้ฟังก์ชัน EXCEL FORECAST ในการนำไปใช้ทำนายแนวโน้มความสูญเสียที่เกิดขึ้นในอำเภอหรือจังหวัด หากเป็นข้อมูลรายปี คือ 3-5 ปี เพื่อแสดงให้เห็นถึงความสูญเสียที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคตว่าเรา “ยอมรับความสูญเสียที่เกิดขึ้นได้หรือไม่” ถ้ายอมรับไม่ได้จะอย่างไร

4. การคาดการณ์ โดยใช้ฟังก์ชัน EXCEL FORECAST เหมาะสำหรับการคาดการณ์ในระดับอำเภอและจังหวัด หากต้องการการคาดการณ์ที่มีความละเอียดมากขึ้น ให้ศึกษาแนวคิดและวิธีการ การพยากรณ์โรค โดยการวิเคราะห์อนุกรม (TIME SERIES)

1. กองป้องกันการบาดเจ็บ. (2562). แนวทางการดำเนินงานและประเมินผลการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอ (D-RTI: DISTRICT ROAD TRAFFIC INJURY). กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข.

2. ปัญญา จันทร์พานิชย์ และคณะ. (2563). เครื่องมือเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่. กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข.

3. สุวรรณ ภูเต็ง. คู่มือสืบค้นและวิเคราะห์สาเหตุอุบัติเหตุทางถนนตามแนวทางมนุษย์ปัจจัย (SAFETY INVESTIGATION). กรุงเทพมหานคร: ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.). มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.)

4. สำนักนายกรัฐมนตรี. (2554). ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554. กรุงเทพมหานคร: สำนักนายกรัฐมนตรี.

5. สำนักนายกรัฐมนตรี (2561). ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ พ.ศ. 2561. กรุงเทพมหานคร: สำนักนายกรัฐมนตรี.

6. ศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.). (2561). เครื่องมือ 5 ชิ้น ที่ทำให้การขับเคลื่อนกลไก ศปถ. ไปสู่ผลลัพธ์. กรุงเทพมหานคร: มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.)

THE POWER OF TEAMWORK
พลังแห่งการทำงานเป็นทีม

“ขับเคลื่อนพลังอำเภอ
สู่ถนนปลอดภัยอย่างยั่งยืน”