



กรมควบคุมโรค
Department of Disease Control



SELF-ASSESSMENT

District RTI

คู่มือการประเมินตนเอง Self-Assessment District RTI

สำหรับการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน
ของ ศปถ.อำเภอ

สนับสนุนโดย

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย

กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

กองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)



คู่มือการประเมินตนเอง (Self-Assessment District RTI) สำหรับการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนของ สป.อำเภอ



ที่ปรึกษา

นายแพทย์ภาณุมาศ ญาณเวทย์สกุล
นายภาสกร บุญญลักษม์
นายแพทย์เอนก มุ่งอ้อมกลาง
นายสหรัฐ วงศ์สกุลวิวัฒน์
แพทย์หญิงศิริรัตน์ สุวรรณฤทธิ์
นายดุสิต ศิริวราศัย
นายแพทย์ระพีพงศ์ จินวงษ์

อธิบดีกรมควบคุมโรค
อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
รองอธิบดีกรมควบคุมโรค
รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
ผู้อำนวยการกองป้องกันการบาดเจ็บ
ผู้อำนวยการกองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน
ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

คณะผู้จัดทำ

ดร.ปัญญา จันทรพาณิชย์
นายแพทย์ชูฤทธิ์ เตังไธรส
นางสาวจุฑามาศ เดชพิทักษ์
เรือตรีหญิงปรารภนา นิตยสมบุรณ์
นางสาวนฤมล ต้นสุวรรณดี
นางธนธรรณ์ รัตนภาพ
นายเกษริน ตรินตระกูล
นางสาวอาจารย์ พันธิ์
นายชาญยุทธ วิหคโต
นางสาวยลดา มูลทอง
นางสาวศศิกานต์ นนทะนำ
นายก้องภพ อนุสรณ์ชัย
นางสาวอัสพา มะหะหมัด
นางสาวสิริพร กำมะหยี่

กองป้องกันการบาดเจ็บ
กองโรคไม่ติดต่อ
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
กองป้องกันการบาดเจ็บ
กองป้องกันการบาดเจ็บ
กองป้องกันการบาดเจ็บ
กองป้องกันการบาดเจ็บ
กองป้องกันการบาดเจ็บ
กองป้องกันการบาดเจ็บ

ที่ปรึกษาด้านวิชาการ

คณะกรรมการขับเคลื่อนการดำเนินงานการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ระดับอำเภอและระดับท้องถิ่น

พันตำรวจเอกหญิงจินดา กลับกลาย
นางก่องกาญจน์ ทักษะพิริยฤทธิ์
นายพรหมมินทร์ กัณธิยะ
นายภคิทธิ์ ชันธรัตน์
นางนงนุช ต้นติธรรม
นางสาวพิชญภา อภัยพงษ์
นายธนัทชัย เมฆประเสริฐวนิช
นางสาวศิริกุล กุลเลียบ
นางสุภาพร พุทธิรัตน์
นางพรทิพา สุริยะ
นางสุวสิ มีสินทางกูร
นางสาวนิตา วีระกุล
นางสาวทิพวรรณ เลิศแตง
นายสุวิบูลย์ ปรีดารัตตะเกียรติ

เลขาธิการและอนุกรรมการความปลอดภัย
ด้านการท่องเที่ยวและกีฬา วุฒิสภา
ผู้อำนวยการสำนักสนับสนุนการควบคุมปัจจัยเสี่ยงทางสังคม (สสส.)
ผู้อำนวยการสำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ
ผู้จัดการสำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ
ที่ปรึกษากองป้องกันการบาดเจ็บ
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร
แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.)
แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.)
แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.)
แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.)
แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.)
บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด
นักวิเคราะห์และบริหารโครงการ (สสส.)

สนับสนุนโดย

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
สำนักงานกองทุนสนับสนุนการเสริมสุขภาพ (สสส.)
กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย

พิมพ์ครั้งที่ 1 พฤษภาคม 2568



คำนำ

อุบัติเหตุจากการจราจรทางถนน เป็นปัญหาสำคัญของประเทศที่ก่อให้เกิดความสูญเสียอย่างมหาศาล ทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคมไทยมาโดยตลอด การขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันต้องอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานทุกระดับเพื่อให้เกิดการบูรณาการจากทีมสหสาขาและการมีส่วนร่วมของท้องถิ่นชุมชน การขับเคลื่อนในระดับอำเภอภายใต้กลไกการทำงานของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปท.อำเภอ) และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนท้องถิ่น (ศปท.อปท.) และบูรณาการร่วมกับคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) ซึ่งได้รับการยอมรับว่าเป็นกลไกการทำงานในระดับพื้นที่ที่มีประสิทธิภาพ

คู่มือการประเมินตนเอง (**Self-Assessment District RTI**) สำหรับการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน ของ ศปท.อำเภอ เป็นการพัฒนามาจากองค์ความรู้หลาย ๆ ด้าน โดยใช้แนวทาง PDCA ย่อมาจาก Plan-Do-Check-Act (วางแผน-ปฏิบัติ-ตรวจสอบ-ปรับปรุง) นำมาเป็นแนวทางการพัฒนาเป็น Action plan สำหรับการแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อปรับปรุงกระบวนการทำงานอย่างเป็นระบบ โดยมีจุดประสงค์เพื่อแก้ไขปัญหามาและทำให้เกิดการปรับปรุงให้กระบวนการทำงานมีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง (Continuous Improvement) และทำวนรูปแบบนี้ไปเรื่อย ๆ จนเป็นวงจร (cycle) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการจัดการเชิงคุณภาพ หรือ Quality Management (QM) เพื่อให้สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ด้านในคุณภาพของการทำงาน พัฒนามาเป็น Action Plan 5 ด้าน เปรียบเสมือนเครื่องมือ เข็มทิศนำทาง แปลงเป็นกระบวนการทำงานของ ศปท.อำเภอ โดยได้รวบรวมเครื่องมือและเทคนิคการทำงานความปลอดภัยทางถนนให้เหมาะสมกับการทำงานในแต่ละพื้นที่ เพื่อเพิ่มคุณภาพและประสิทธิภาพ

คณะผู้จัดทำ หวังเป็นอย่างยิ่งว่า คู่มือการประเมินตนเอง (Self-Assessment District RTI) สำหรับการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน ของ ศปท.อำเภอ จะสามารถนำไปใช้เป็นแนวทางการทำงานให้เกิดประโยชน์นำไปสู่กลไกการจัดการปัญหายั่งยืนอย่างต่อเนื่อง เกิดการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ สังคม และค่านิยม เพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในระดับอำเภอ ตำบล ชุมชน และสถานศึกษาได้อย่างยั่งยืน

คณะผู้จัดทำ
พฤษภาคม 2568



กรมควบคุมโรค
Department of Disease Control

นายแพทย์ภาณุมาศ ญาณเวทย์สกุล อธิบดีกรมควบคุมโรค

ปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญของประเทศไทยมาอย่างยาวนาน ตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนปี 2565 - 2570 มีเป้าหมายลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือไม่เกิน 12 คนต่อแสนประชากร กรมควบคุมโรคเป็นหนึ่งในภาคี ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน มีภารกิจร่วมแก้ปัญหการบาดเจ็บทางถนนของคนไทยให้เป็นไปตามแผนคู่มือการประเมินตนเอง (Self - Assessment District RTI) สำหรับการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนของ สปท.อำเภอ และ พซอ. จะเป็นอีกแนวทางหนึ่งที่จะเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานในระดับพื้นที่ และเห็นผลการทำงานอย่างเป็นรูปธรรม เกิดการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ สังคม และค่านิยมเพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในระดับอำเภอ ตำบล ชุมชน และสถานศึกษาได้อย่างยั่งยืน

นายแพทย์ภาณุมาศ ญาณเวทย์สกุล
อธิบดีกรมควบคุมโรค

แพทย์หญิงศิริรัตน์ สุวรรณฤทธิ์

ผู้อำนวยการกองป้องกันการบาดเจ็บ
กรมควบคุมโรค



กรมควบคุมโรค
Department of Disease Control

คู่มือการประเมินตนเอง (Self - Assessment District RTI) สำหรับการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน ของ สปท.อำเภอ เป็นการพัฒนาจากองค์ความรู้หลาย ๆ ด้าน ทั้งด้านกระบวนการบริหารจัดการ ด้านการจัดการข้อมูลเฝ้าระวัง การสอบสวนสาเหตุ ด้านการคัดเลือกประเด็นปัญหา กำหนดเป้าหมาย และวางแผนการดำเนินงาน ด้านการขับเคลื่อนร่วมกับภาคีเครือข่ายเพื่อการจัดการที่มีประสิทธิภาพ และด้านการติดตามและประเมินผล โดยพัฒนามาจากโครงการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนในระดับอำเภอ District for Road Traffic Injury Prevention หรือเรียกชื่อย่อว่า D-RTI และผ่านกระบวนการใช้และติดตามประเมินผลมาตั้งแต่ พ.ศ. 2560-2562 ซึ่งได้รับการตอบรับที่ดีจากหน่วยงานในระดับพื้นที่ จนพัฒนามาเป็นคู่มือการประเมินตนเอง (Self-Assessment District RTI) สำหรับการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนของ สปท.อำเภอ เพื่อให้เกิดกระบวนการที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น กองป้องกันการบาดเจ็บ คาดหวังว่าจะสามารถนำคู่มือไปใช้เป็นแนวทางการทำงานให้เกิดประโยชน์ในการจัดการปัญหาได้อย่างต่อเนื่อง

แพทย์หญิงศิริรัตน์ สุวรรณฤทธิ์
กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค





นายภาสกร บุญญลักษม์ อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย



การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

มีระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 กำหนดกลไกการบริหารจัดการ โดยมีโครงสร้างการดำเนินงาน 3 ระดับ ได้แก่ ระดับนโยบายมีคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (นปถ.) ระดับอำนวยการมีคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ. ศปถ.จังหวัด/กรุงเทพมหานคร) เป็นหน่วยบริหารจัดการ และระดับปฏิบัติการ มีศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปถ.อปท.) เป็นหน่วยประสานการปฏิบัติ ศปถ.อำเภอจึงมีบทบาทสำคัญ ในฐานะศูนย์กลางการจัดการขับเคลื่อนกำหนดทิศทางการทำงาน อำนวยการ ตัดสินใจและติดตามประเมินผล ที่มุ่งเน้นการทำงานเชิงรุก โดยเชื่อมโยงสู่กลไกระดับจังหวัดบนพื้นฐานแนวทางการดำเนินงานของระดับนโยบายและระดับอำนวยการ อีกทั้งสานพลังกับ ศปถ.อปท. เพื่อสร้างความเข้มแข็งให้เกิดการมีส่วนร่วมและการขับเคลื่อนในระดับชุมชนด้วยลักษณะ **“ยึดพื้นที่เป็นตัวตั้ง (Area Approach)”** ร่วมกับกลไกฝ่ายปกครองและหน่วยงานอื่น ๆ เช่น กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้นำชุมชน ตำรวจ สถานีศึกษา สาธารณสุขอำเภอ โรงพยาบาล โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล และอาสาสมัครต่าง ๆ เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงสำคัญทุกมิติ สู่การเกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยทั้งทางกายภาพและพฤติกรรม

นายภาสกร บุญญลักษม์
อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย



นายดุสิต ศิริวรราชัย

ผู้อำนวยการกองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

กองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ในฐานะฝ่ายเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน มีอำนาจหน้าที่ในการจัดทำข้อเสนอ นโยบาย แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ยุทธศาสตร์ และแผนเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน รวมถึงบูรณาการแผนงานและงบประมาณในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยประสานการปฏิบัติกับหน่วยงานของรัฐและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ให้เป็นไปตามนโยบายของประเทศและแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน เพื่อบรรลุต่อความท้าทายคือ **“ลดอัตราผู้เสียชีวิตให้เหลือ 12 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ในปี 2570”** ดังนั้น จึงได้บูรณาการและพัฒนาคู่มือการประเมินตนเอง (Self-Assessment District RTI) สำหรับขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของ ศปถ. อำเภอ โดยคาดหวังว่าองค์ความรู้ในด้านกระบวนการบริหารจัดการ การวางแผนการดำเนินงาน และการขับเคลื่อนร่วมกับภาคีเครือข่ายเพื่อการจัดการปัญหาความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน จะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของอำเภอให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลต่อไป

นายดุสิต ศิริวรราชัย
ผู้อำนวยการกองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน



นายแพทย์ธนพงศ์ จินวงษ์

ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

การขับเคลื่อนระบบจัดการการบาดเจ็บทางถนนระดับอำเภอ (District Road Traffic Injury) หรือที่เรา รู้จักกันในชื่อ **D-RTI** มีการพัฒนาขึ้นมาอย่างต่อเนื่อง ผ่านกระบวนการทำงานที่สำคัญ 9 ด้าน อาทิ การวิเคราะห์ ปัญหาสาเหตุ การจัดทำแผนจัดการความเสี่ยงด้านกายภาพ-ด้านพฤติกรรม การกำกับ ติดตามประเมินผล ส่งผล ให้เกิดการทำงานอย่างเป็นระบบ (Plan-Do-Check-Act : PDCA) ที่สำคัญคือได้สร้างแนวร่วมการทำงานทั้งภาครัฐ และเอกชน เช่นเกิดทีมสหสาขาวิเคราะห์สาเหตุ เกิดทีมระดับท้องถิ่นชุมชน เกิดเครือข่ายเยาวชน-ครู อาสาสมัครที่ มาร่วมจัดการความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ ซึ่งระบบ D-RTI ถูกพัฒนาและสร้างผลงานร่วมกับกลไกต่าง ๆ จนเกิด ผลเหล่านี้ได้ ต้องขอบคุณและชื่นชมกับ กองป้องกันการบาดเจ็บ (กรมควบคุมโรค) และภาคีเครือข่าย ที่สำคัญคือ ดร.ปัญญา จันทรพาณิชย์ ที่อยู่เบื้องหลังและเป็นกำลังสำคัญของระบบ D-RTI

โจทย์ความปลอดภัยทางถนน มีความซับซ้อนเกี่ยวข้องกับหลายฝ่าย ทั้งมิติด้านบุคคล (การเรียนรู้-บังคับใช้) ทั้งมิติด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพ (ถนน-ยานพาหนะ) สภาพแวดล้อมทางสังคม (ชุมชน-องค์กร ฯลฯ) รวมทั้ง ความเสี่ยงมักเกิดขึ้นในพื้นที่ใกล้บ้านใกล้ชุมชน เช่น เทศกาลต่าง ๆ ผู้เกิดเหตุรุนแรงเจ็บตายเกือบครึ่งหนึ่งเกิดใน รัศมี 5 กิโลเมตร จากครัวเรือน ดังนั้น **“ด้านหน้า”** ที่เข้มแข็งจะเป็นกลไกสำคัญในการจัดการความปลอดภัยทางถนน ซึ่งด้านหน้า (ทพหน้า) ที่สำคัญคือ **“ท้องถิ่นชุมชน”** รวมไปถึงองค์กรต่าง ๆ เช่น โรงเรียน โรงงาน ฯลฯ โดยมีพี่เลี้ยง หลักคือทีมอำเภอ มาสนับสนุนและติดตามกำกับอย่างใกล้ชิด

การจัดการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ ยังมีกลไกสำคัญอย่าง พขอ. (คณะกรรมการพัฒนา คุณภาพชีวิต ระดับอำเภอ) และ ศปถ.อำเภอ (ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน ระดับอำเภอ) โดยเฉพาะ ศปถ. ซึ่งถือเป็นกลไกหลัก (เจ้าภาพการจัดการ) ที่กำหนดตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ตั้งแต่ พ.ศ.2554 แม้ในช่วง แรกจะยังไม่มียกทบทวนอย่างเต็มที่ แต่ปัจจุบันพบว่าส่วนใหญ่มีความเข้มแข็งในการจัดการอย่างเป็นระบบทั้งในช่วง เทศกาลและช่วงปกติ

ในโอกาสที่ “การขับเคลื่อนระบบจัดการการบาดเจ็บทางถนนระดับอำเภอ : D-RTI” ได้ยกระดับเครื่องมือ พัฒนาการทำงานเป็น ระบบเรียนรู้-ประเมินตนเอง (Self Assessment) ซึ่งมีทั้งคู่มือ/แนวทางการทำงานอย่าง เป็นระบบ (PDCA) ตลอดจนการส่งเสริมการเรียนรู้ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-learning) ระบบรายงานและติดตาม ประเมินผลออนไลน์ ฯลฯ ซึ่งจะเป็นเครื่องมือสำคัญในการหนุนเสริมและกำกับติดตามในทุกระดับทั้งจาก จังหวัด- อำเภอ-ท้องถิ่น รวมไปถึงในส่วนกลาง

ซึ่งการเปลี่ยนแปลงในครั้งนี้ ถือเป็นจุดเปลี่ยนที่สำคัญที่จะทำให้กลไกจัดการความปลอดภัยทางถนนใน “ด้านหน้า” (อำเภอ-ท้องถิ่นชุมชน) ได้ยกระดับการทำงานผ่านเครื่องมือ “ระบบการเรียนรู้-ประเมินตนเอง” และ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าเครื่องมือต้นแบบเวอร์ชันแรกนี้ (version 1) เมื่อนำไปใช้จะได้สร้างการเรียนรู้ร่วมกันในระดับ ด้านหน้า และมีการสะท้อนกลับเพื่อปรับปรุงสู่เวอร์ชันต่อ ๆ ไป เพื่อให้สามารถเป็นเครื่องมือจัดการความปลอดภัย ทางถนนในด้านหน้า (อำเภอ-ท้องถิ่นชุมชน) ในอนาคต

ธนพงศ์ จินวงษ์
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

SELF-ASSESSMENT District RTI

แนวทางการประเมินตนเอง
Self-Assessment District RTI
สำหรับการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน
ของ สปท.อำเภอ



01

แนวทางการประเมินตนเอง (Self-Assessment District RTI)
สำหรับการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน ของ สปท.อำเภอ

02

แนวทางการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน
ของ สปท.อำเภอ 5 ด้าน

12

1. ด้านโครงสร้างการทำงาน และกลไกจัดการของอำเภอ
(Structure and Management)

17

2. ด้านการจัดการข้อมูลเฝ้าระวัง การสอบสวนสาเหตุ
และการนำเสนอ
(Data Information and Investigation)

42

3. การคัดเลือกประเด็นปัญหา กำหนดเป้าหมาย
และวางแผนการดำเนินงาน
(Target setting and Action plan)

48

4. การขับเคลื่อนร่วมกับภาคีเครือข่ายเพื่อการจัดการที่มีประสิทธิภาพ
(ท้องถิ่น สถานศึกษา หน่วยงาน และผู้นำชุมชน)
(Stakeholder Engagement)

63

5. ด้านการติดตามและประเมินผล และความสำเร็จแห่งความภาคภูมิใจ
(Evaluation and Achievement)

70

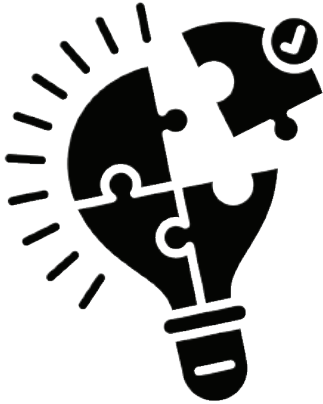
ภาคผนวก

เอกสารอ้างอิง



แนวคิดการประเมินตนเอง [Self-Assessment District RTI] สำหรับการขับเคลื่อนความปลอดภัย ทางถนน ของ สปท.อำเภอ





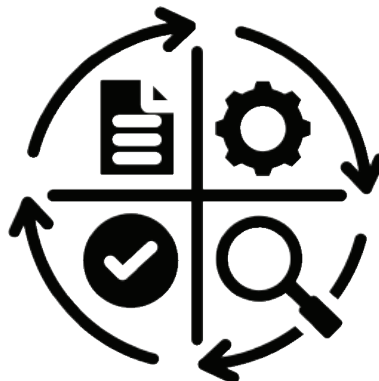
แนวคิดการประเมินตนเอง

Self-Assessment District RTI

สำหรับการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน
ของ สปท.อำเภอ

แนวคิดการประเมินตนเอง (Self-Assessment District RTI) สำหรับการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนของ สปท.อำเภอและแนวทางการดำเนินงาน (Self-Assessment District RTI) พัฒนากองคืความรู้หลาย ๆ ด้าน โดยใช้แนวทาง PDCA (Plan-Do-Check-Act) หรือ วางแผน-ปฏิบัติ-ตรวจสอบ-ปรับปรุง ร่วมกับองค์ความรู้การจัดการความปลอดภัยทางถนน นำมาสู่การพัฒนาเป็น Action plan เพื่อปรับปรุงกระบวนการทำงานอย่างเป็นระบบให้มีประสิทธิภาพและต่อเนื่อง (Continuous Improvement) จนเป็นวงจร (cycle) แบบ PDCA ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของการจัดการคุณภาพการทำงาน หรือ Quality Management (QM) แบ่งออกเป็น 5 ด้านสำหรับการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนในระดับอำเภอ เรียกว่า **Self-Assessment District RTI** โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. ด้านโครงสร้างการทำงาน และกลไกจัดการของอำเภอ (Structure and Management)
2. ด้านการจัดการข้อมูลเฝ้าระวัง การสอบสวนสาเหตุ และการนำเสนอ (Data Information and Investigation)
3. การคัดเลือกประเด็นปัญหา กำหนดเป้าหมาย และวางแผนการดำเนินงาน (Target setting and Action plan)
4. การขับเคลื่อนร่วมกับภาคีเครือข่ายเพื่อการจัดการที่มีประสิทธิภาพ (ท้องถิ่น สถานศึกษา หน่วยงาน และผู้นำชุมชน) (Stakeholder Engagement)
 - การจัดการเชิงพฤติกรรมกลุ่มเสี่ยง (Behavior)
 - การจัดการเชิงกายภาพ (Black Spot/Safety Zone)
 - การจัดการยานพาหนะ (Vehicle)
 - การจัดการด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement)
 - การจัดการในระดับชุมชน “ธรรมนูญชุมชน” (Safe community)
5. ด้านการติดตามและประเมินผล และความสำเร็จแห่งความภาคภูมิใจ (Evaluation and Achievement)





แนวคิดการประเมินตนเอง

Self-Assessment District RTI

สำหรับการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน
ของ ศปถ.อำเภอ

1

ด้านโครงสร้างการทำงาน
และกลไกจัดการของอำเภอ
(Structure and Management)

5

ด้านการติดตามและประเมินผล
ความสำเร็จแห่งความภาคภูมิใจ
(Evaluation and Achievement)

2

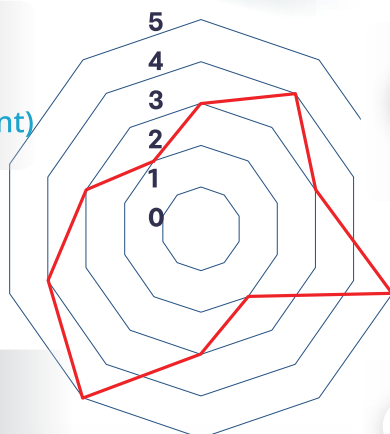
ด้านการจัดการข้อมูลเฝ้าระวัง
และสอบสวนสาเหตุและการนำเสนอ
(Data Information and Investigation)

4

การขับเคลื่อนร่วมกับ
ภาคีเครือข่ายเพื่อการจัดการ
(Stakeholder Engagement)

3

การคัดเลือกประเด็น
ปัญหา และกำหนดเป้าหมาย
(Target setting and Action plan)



องค์ประกอบการประเมินตนเอง

Self-Assessment District RTI

สำหรับการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน ของ ศปถ.อำเภอ



Level 1 (L1) มีการดำเนินงานตามนโยบายและข้อสั่งการ เป็นหลักเน้นเชิงรับหรือตามฤดูกาล

Level 2 (L2) มีการดำเนินงานโดยใช้องค์ความรู้ และกระบวนการทำงานเดิมที่มีอยู่

Level 3 (L3) มีการดำเนินงานโดยใช้องค์ความรู้ และกระบวนการทำงานตามมาตรฐานทั่วไป

Level 4 (L4) มีการดำเนินงานโดยใช้องค์ความรู้ และกระบวนการทำงานที่สูงกว่ามาตรฐานทั่วไป

Level 5 (L5) มีการดำเนินงานโดยใช้องค์ความรู้ และกระบวนการทำงานขั้นสูงหรือมีนวัตกรรม

หมายเหตุ: เป้าหมายการดำเนินงาน ไม่ได้หมายถึง ทุกอำเภอต้องไปถึงระดับ L5 ในทุกด้าน ขึ้นอยู่กับสภาพปัญหา ความพร้อมของทรัพยากร เป้าหมายและความท้าทายของ คณะทำงานเอง



Key Word สำคัญ

วงจร 5 ดี

RTI 5D



แนวทางการประเมินตนเอง (Self-Assessment District RTI) สำหรับการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน ของ สปภ.อำเภอ

กรอบการพัฒนา	☐ L1	☐ L2	☐ L3	☐ L4	☐ L5
1. ด้านโครงสร้างการทำงาน และกลไกจัดการของอำเภอ (Structure and Management) การประเมิน - คะแนนรวม 10 score - ความชัดเจนในแต่ละระดับ (L) • ชัดเจนมาก 2 Score • ชัดเจนปานกลาง 1 Score • ไม่ชัดเจนหรือไม่มีข้อมูล 0 Score หมายเหตุ : การประชุมคณะอนุกรรมการ/คณะทำงาน (Core team) เป็นทางการหรือไม่เป็นทางการก็ได้ แต่ควรมีเอกสารสรุปประเด็นการประชุม	☐ มีการจัดตั้ง สปภ.อำเภอ และจัดตั้ง สปภ.ท้องถิ่น คสมททุกท้องถิ่น และมีการประชุม และมีการดำเนินงาน	☐ มีการจัดตั้งอนุกรรมการ/คณะทำงาน (Core team) ภายใต้ สปภ.อำเภอ ประกอบด้วย สารสนเทศ/ท้องถิ่น/สถานศึกษา/ตำรวจ/ผู้นำชุมชน และภาคส่วนอื่น ๆ เข้าร่วม เพื่อบูรณาการการทำงานตามความพร้อมและความเหมาะสม	☐ คณะอนุกรรมการ/คณะทำงาน (Core team) ประชุม ≥ 4 ครั้ง/ปี โดยมีประเด็นในการประชุม ดังนี้ 1. วิเคราะห์ข้อมูลข้อเสนอประเด็นปัญหาสำคัญ 2. พัฒนาแผนงาน กำหนดเป้าหมายการดำเนินงาน 3. ติดตามประเมินผล	☐ คณะอนุกรรมการ/คณะทำงาน (Core team) ประชุม ≥ 6 ครั้ง/ปี โดยมีประเด็นในการประชุม ดังนี้ 1. วิเคราะห์ข้อมูลข้อเสนอประเด็นปัญหาสำคัญ 2. พัฒนาแผนงาน กำหนดเป้าหมายการดำเนินงาน 3. ติดตามประเมินผล 4. การติดตามการขับเคลื่อนของภาคีเครือข่าย เช่น ท้องถิ่น สถานศึกษา ผู้นำชุมชน เป็นต้น 5. เสนอแผนงานและผลการประเมินต่อ สปภ.อำเภอ และท้องถิ่น สถานศึกษา	☐ สปภ.อำเภอ อำนวยความสะดวกแผนและติดตามการดำเนินงาน 1. พิจารณาผลวิเคราะห์ข้อมูล ข้อเสนอประเด็นปัญหาสำคัญ และแผนงานของ Core team 2. ประเมินผล เปรียบเทียบกับเป้าหมายที่วางไว้ว่าบรรลุหรือไม่ 3. ติดตามการขับเคลื่อนงานของภาคีเครือข่าย เช่น ท้องถิ่น สถานศึกษา ผู้นำชุมชน เป็นต้น 4. จัดกิจกรรมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ 5. สปภ.อำเภอรายงานผลการดำเนินงานต่อ สปภ.จังหวัด

แนวทางการประเมินตนเอง (Self-Assessment District RTI)

สำหรับการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน ของ สปภ.อำเภอ

กรอบการพัฒนา	L1	L2	L3	L4	L5
2. ด้านการจัดเก็บข้อมูล เฝ้าระวัง การสอบสวนสาเหตุ และการนำเสนอ (Data Information and Investigation) การประเมิน - คะแนนรวม 10 score - ความชัดเจนในแต่ละข้อ • ชัดเจนมาก 1 Score • ชัดเจนปานกลาง 0.5 Score • ไม่ชัดเจนหรือไม่ใช่ข้อมูล 0 Score หมายเหตุ : การดำเนินงานไม่ต้องเรียงลำดับ สามารถให้ Score ข้ามข้อได้	☐ จัดทำข้อมูลสถานการณ์การบาดเจ็บ และเสียชีวิต จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ นำเสนอต่อ สปภ. อำเภอ	☐ มีการวิเคราะห์สถานการณ์ แนวโน้มปัญหา ตามหลักระบาคคน รถ ถนน แยกกลุ่มอายุ รายตำบล ถนนที่เกิดเหตุ ☐ มีการสอบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ และมีเกณฑ์การสอบสวน	☐ จัดทำข้อมูลสถานการณ์ปัญหาที่มีข้อมูลย้อนหลังไม่น้อยกว่า 5 ปี ตามหลักระบาคคน รถ ถนน แยกกลุ่มอายุ รายตำบล ถนนที่เกิดเหตุ และวิเคราะห์จุดเสี่ยงสำคัญ ☐ วิเคราะห์ข้อมูลประเด็นเชิงลึก และพฤติกรรมเสี่ยงสำคัญ เช่น หมวก เมา เร็ว เด็ก รถอ้อย รถซาเล้ง ชั่นๆ (1-2 ประเด็น)	☐ มีการประชุมคณะทำงาน (Core team) เพื่อสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูล และผลการสอบสวน นำเสนอต่อ สปภ.อำเภอ ☐ การสอบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุฯ มีการวิเคราะห์ข้อมูลแบบ Haddon Matrix ☐ การสอบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุฯ มีการวิเคราะห์การสอบสวนเชิงลึกแบบ Swiss Cheese Model	☐ ความเป็นความสูญเสียทางเศรษฐกิจในจุดเสี่ยง/กลุ่มเสี่ยง นำเสนอข้อมูลในการประชุม สปภ.อำเภอ/สปภ.อปท. หรือจัดทำแนวโน้มสถานการณ์ปัญหาเพื่อคาดการณ์แนวโน้มในอนาคต ☐ นำผลการวิเคราะห์ข้อมูล และผลการสอบสวน ไปพัฒนาแผนงานแก้ไขปัญหาในเชิงประเด็นให้ครอบคลุมกิจกรรม ต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ ระบุเจ้าภาพในการดำเนินงานในแต่ละกิจกรรมชัดเจน

แนวทางการประเมินตนเอง (Self-Assessment District RTI)

สำหรับการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน ของ สปภ.อำเภอ

กรอบการพัฒนา	L1	L2	L3	L4	L5
3. การคัดเลือกประเด็นปัญหา กำหนดเป้าหมาย และวางแผนการดำเนินงาน (Target setting and Action plan) การประเมิน - คะแนนรวม 10 score - ความชัดเจนในแต่ละระดับ • ชัดเจนมาก 1 Score • ชัดเจนปานกลาง 0.5 Score • ไม่ชัดเจนหรือไม่ข้อมูล 0 Score หมายเหตุ : การดำเนินงานไม่ต้องเรียงลำดับ สามารถให้ Score ข้ามข้อได้	☐ มีการคัดเลือกประเด็นปัญหาที่สำคัญของอำเภอ ตามนโยบาย หรือข้อสั่งการ ☐ มีเป้าหมายระดับ outcome ภาพรวมของอำเภอ ได้แก่ • ลดการเสียชีวิต • ลดการบาดเจ็บ • จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ	☐ มีการคัดเลือกประเด็นปัญหาที่สำคัญของอำเภอ จากวิเคราะห์ข้อมูลสถานการณ์ และการสอบสวน ☐ นำเสนอแผนงาน ต่อ สปภ.อำเภอ/สปภ.ท้องถิ่น/สถานศึกษา หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเสนอการแก้ปัญหาอย่างมีส่วนร่วม	☐ มีการวิเคราะห์ปัญหาที่คัดเลือกโดยใช้ Swiss Cheese Model เพื่อการวางแผนมาตรการแก้ไข ☐ มีการพัฒนาแผนงานครอบคลุมกิจกรรม ต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ ☐ แผนงานมีเป้าหมายปัจจัยนำเข้า (Input และ Process) 1-2 ประเด็น ตัวอย่างเช่น • จะมีโรงเรียนดำเนินงานอย่างน้อย 10 โรงเรียน • จะมีตำบลที่มี RTI TEAM 5 ตำบล • มีการฝึกอบรมจัดการเรียนรู้ในกลุ่มนักเรียนที่คน • มีแผนจัดประชุมหารือปัญหารถบรรทุกก่อ	☐ มีแผนงานที่พัฒนาระบุแหล่งงบประมาณรองรับ และเจ้าภาพในการดำเนินงานในแต่ละกิจกรรม ☐ มีเป้าหมายเชิงผลลัพธ์ (Output) 1-2 ประเด็น ตัวอย่างเช่น • มีโรงเรียนดำเนินงาน มีการบาดเจ็บลดลง 3 โรงเรียน • นักเรียนมีความรอบรู้การขับขี่ปลอดภัยขึ้น 80% • มีตำบลที่มี RTI TEAM ดำเนินการได้ดี 3 ตำบล • รถอ้อยบรรทุกทุกเกินลดลง 50%	☐ มีการติดตามประเมินผลของแผนงาน และการประเมินเป้าหมายระดับผลลัพธ์ระยะกลาง (Intermediate outcome) 1-2 ประเด็น ตัวอย่างเช่น • การเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บในกลุ่มเด็กและเยาวชนลดลง • การบาดเจ็บและเสียชีวิตในตำบลลดลง • อุบัติเหตุรถบรรทุกก่อ

แนวทางการประเมินตนเอง (Self-Assessment District RTI)

สำหรับการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน ของ สปภ.อำเภอ

กรอบการพัฒนา	☐ L1	☐ L2	☐ L3	☐ L4	☐ L5
4. การขับเคลื่อนร่วมกับภาคีเครือข่ายเพื่อการจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ (ท้องถิ่น ภาครัฐ เอกชน) และผู้นำชุมชน (Stakeholder Engagement) การประเมิน - คะแนนรวม 10 score - ความชัดเจนในแต่ละระดับ • ชัดเจนมาก 2 Score • ชัดเจนปานกลาง 1 Score • ไม่ชัดเจนหรือไม่ใช่ข้อมูล 0 Score หมายเหตุ : การดำเนินงานไม่ต้องเรียงลำดับ สามารถให้ Score ข้ามข้อได้ มาตรการดำเนินการควรให้สอดคล้องกับข้อ 2 และ 3	☐ การจัดการเชิงกายภาพ (Black Spot/Safety Zone) เช่น การแก้ไขจุดเสี่ยง การจัดการโซนถนนปลอดภัย โดยหน่วยงานท้องถิ่นและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น แขวงทางหลวงชนบท การทาง อบจ. อธิบายในรายละเอียดเสี่ยงที่ดำเนินงานแก้ไข พร้อมมีการประเมินผล	☐ การจัดการเชิงพฤติกรรมกลุ่มเสี่ยง (Behavior) - เด็กและเยาวชน - ผู้สูงอายุ - หมวก เมา เร็ว 1-2 ประเด็นอธิบายในรายละเอียดประเด็นที่ดำเนินงาน	☐ การจัดการยานพาหนะ (Vehicle) - ยานพาหนะเสี่ยง รถ จยย. รถบรรทุกอ้อย รถบรรทุก ขี้เถ้า รถบรรทุกปลาสด การจอดของรถบรรทุกฟ่วงรถ จยย. พ่วงข้าง รถรับ-ส่งนักเรียน รถทัศนอาจร เป็นต้น 1-2 ประเด็น อธิบายในรายละเอียดประเด็นที่ดำเนินงาน	☐ การจัดการด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) การบังคับใช้กฎหมายเหมาะสม อธิบายในรายละเอียดประเด็นที่ดำเนินงาน	☐ การจัดการในระดับชุมชน “ธรรมนูญชุมชน” (Safe community) - กฎระเบียบชุมชน - งานประจำปีปลอดภัย เป็นต้น อธิบายในรายละเอียดประเด็นที่ดำเนินงาน

แนวทางการประเมินตนเอง (Self-Assessment District RTI) สำหรับการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน ของ สปภ.อำเภอ

กรอบการพัฒนา	L1	L2	L3	L4	L5
5. ด้านการติดตามและประเมินผลความสำเร็จ (Evaluation and Achievement) การประเมิน - คะแนนรวม 10 score - ความชัดเจนในแต่ละระดับ • ชัดเจนมาก 1 Score • ชัดเจนปานกลาง 0.5 Score • ไม่ชัดเจนหรือไม่มีข้อมูล 0 Score หมายเหตุ : การดำเนินงานไม่ต้องเรียงลำดับ สามารถให้ Score ข้ามข้อได้ มาตรการดำเนินการควรให้สอดคล้องกับข้อ 3 และ 4	☐ มีการติดตามและประเมินผล ในระดับ outcome ภาพรวมของอำเภอ ได้แก่ • ลดการเสียชีวิต • ลดการบาดเจ็บ • จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุ ☐ มี สปภ.ท้องถิ่น หรือสถานศึกษา หน่วยงาน หรือบุคคล เป็น Best Practice ในระดับตำบล เช่น RTI Team หรือ City RTI, TSY program	☐ มีการติดตามและประเมินผล ในระดับ Input 1-2 ประเด็น ตัวอย่าง เช่น • จำนวนการวิเคราะห์และชี้เป้าจุดเสี่ยง • มีการฝึกอบรมครูและวิทยากรเพื่อไปฝึกอบรมนักเรียน • มีการประชุม สปภ.ท้องถิ่น ทำแผน และจัดตั้ง RTI Team ตำบล ☐ มี สปภ.ท้องถิ่น หรือสถานศึกษา หน่วยงาน หรือบุคคล เป็น Best Practice ในระดับอำเภอ เช่น RTI Team, City RTI, TSY program	☐ มีการติดตามและประเมินผล ในระดับ Process ตัวอย่าง เช่น 1-2 ประเด็น • มีการแก้ไขจุดเสี่ยง • จำนวนนักเรียนที่ได้รับการฝึกอบรม • มีโรงเรียนดำเนินการ TSY program ที่โรงเรียน • มีตำบลที่มี RTI Team ที่ตำบลที่ดำเนินการ ☐ มี สปภ.ท้องถิ่น หรือสถานศึกษา หน่วยงาน หรือบุคคล เป็น Best Practice ในระดับเขต ระดับกรม เช่น RTI Team, City RTI, TSY program	☐ มีการติดตามและประเมินผล ในระดับ Output ตัวอย่าง เช่น 1-2 ประเด็น • จำนวนจุดเสี่ยงที่ได้รับการแก้ไข • จำนวนนักเรียนมีความรอบรู้ • มีการขับปลอดภัยมากขึ้น • มี RTI Team ตำบลดำเนินการได้ดีที่ตำบล ☐ มี สปภ.ท้องถิ่น หรือสถานศึกษา หน่วยงาน หรือบุคคล เป็น Best Practice ในระดับชาติ เช่น RTI Team, City RTI, TSY program	☐ มีการติดตามและประเมินผล ในระดับ Intermediate outcome 1-2 ประเด็น ตัวอย่าง เช่น • การเสียชีวิตและบาดเจ็บบริเวณจุดเสี่ยงที่แก้ไขลดลง • การเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บในกลุ่มเด็กและเยาวชนลดลง • จำนวนตำบลที่มีการบาดเจ็บและเสียชีวิตลดลง ☐ มี สปภ.ท้องถิ่น หรือสถานศึกษา หน่วยงาน หรือบุคคล เป็น Best Practice ในระดับชาติ เช่น RTI Team, City RTI, TSY program

การประเมินตนเอง (Self-Assessment District RTI) สำหรับการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน ของ ศปท.อำเภอ

การประเมินตนเอง (Self-Assessment District RTI) แบ่งรอบกิจกรรม 5 ด้าน ในแต่ละด้าน มีแนวทางการดำเนินงานใน 5 ระดับ (5 L) เป็น ตาราง 5x5 โดยมี score รวมทั้งหมด 50 score จากนั้นให้นำจำนวน score ที่ได้ประเมิน เปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานการพัฒนา 5 ระยะ ดังนี้

- 1) **ระยะพื้นฐาน (Basic)** มีการดำเนินงาน ≤ 15 score
- 2) **ระยะเริ่มต้นพัฒนาระดับดี (Good)** มีการดำเนินงาน 16 - 24 score
- 3) **ระยะพัฒนาระดับดีมาก (Excellent)** มีการดำเนินงาน 25 - 35 score
- 4) **ระยะพัฒนาระดับดีเยี่ยม (Advanced)** มีการดำเนินงาน ≥ 35 score
- 5) **ระยะพัฒนาระดับมืออาชีพ (Ultimate)** มีการดำเนินงาน ≥ 35 score ขึ้นไป
(จำนวน 3 ปี ติดต่อกัน)



หมายเหตุ : การประเมินตนเอง (Self-Assessment District RTI) ไม่ได้ต้องการให้ทุกอำเภอ ต้องไปถึงในระยะสูงสุด ขึ้นอยู่กับสภาพปัญหา ความพร้อมของทรัพยากร เป้าหมายและความท้าทายของคณะทำงานเอง หรือขึ้นอยู่กับนโยบายของจังหวัด

1

ด้านโครงสร้างการทำงาน และกลไกจัดการของอำเภอ (Structure and Management)





การดำเนินงาน Self-Assessment District RTI สำหรับการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน ของ สปท.อำเภอ

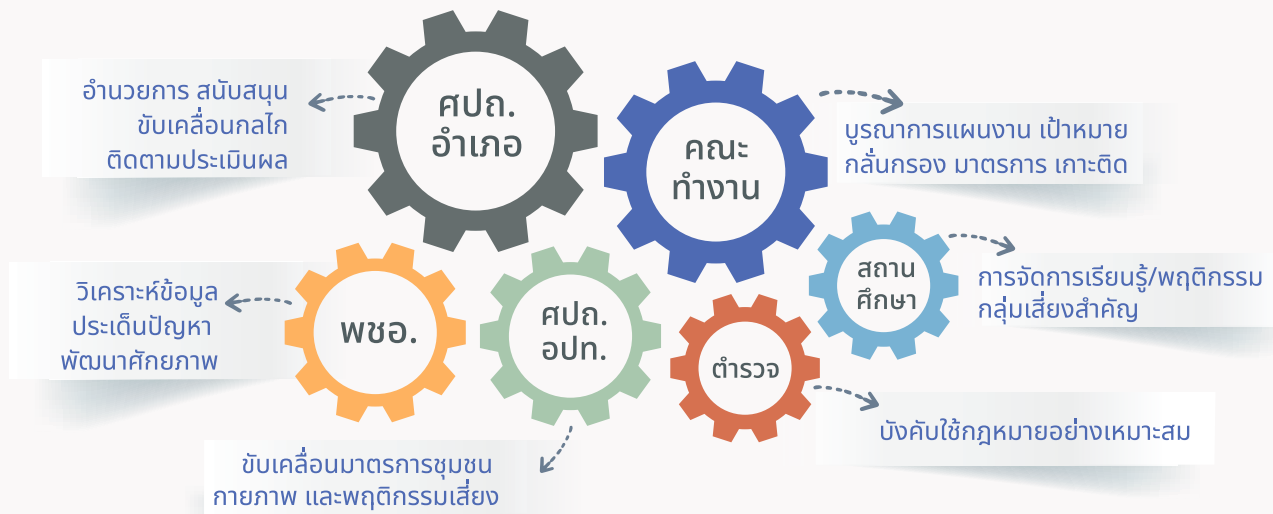
1 ด้านโครงสร้างการทำงาน และกลไกจัดการของอำเภอ (Structure and Management)

กุญแจสำคัญของการพัฒนา

- มีการจัดตั้ง สปท.อำเภอ และจัดตั้ง สปท.ท้องถิ่น ครบทุกท้องถิ่นและมีการประชุมอย่างต่อเนื่อง
- มีการจัดตั้งอนุกรรมการ/คณะทำงาน (Core team) ภายใต้ สปท.อำเภอ โดยมีสารานสุข/ท้องถิ่น/สถานศึกษา/ตำรวจ/ผู้นำชุมชน และภาคส่วนอื่น ๆ เข้าร่วม เพื่อบูรณาการการทำงาน
- คณะอนุกรรมการ/คณะทำงาน (Core team) มีการประชุม โดยมีประเด็นในการประชุม ดังนี้
 - 1) วิเคราะห์ข้อมูลข้อเสนอประเด็นปัญหาสำคัญ
 - 2) พัฒนาแผนงาน กำหนดเป้าหมายการขับเคลื่อน
 - 3) ติดตามประเมินผลการทำงาน
 - 4) การติดตามการขับเคลื่อนงานของภาคีเครือข่าย เช่น ท้องถิ่น สถานศึกษา ผู้นำชุมชน เป็นต้น
 - 5) เสนอแผนงานและผลการประเมิน ต่อ สปท.อำเภอ ท้องถิ่น สถานศึกษา
- สปท.อำเภอ มีการติดตามการดำเนินงาน มีการติดตามประเมินผล เปรียบเทียบกับเป้าหมาย การติดตามการขับเคลื่อนงานของภาคีเครือข่าย เช่น ท้องถิ่น สถานศึกษา ผู้นำชุมชน เป็นต้น
- จัดกิจกรรมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ และรายงานผลการดำเนินงานต่อ สปท.จังหวัด

การพัฒนาการขับเคลื่อนการป้องกันและลดการตายจากอุบัติเหตุทางถนนในระดับอำเภอ ซึ่งเป็นหน่วยจัดการที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลได้ดีที่สุด โดยการร่วมบูรณาการระหว่างศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (สปท. อำเภอ) และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนท้องถิ่น (สปท.อปท.) การมีส่วนร่วมของเครือข่ายในระดับอำเภอและระดับท้องถิ่น และเชื่อมโยงในด้านวิชาการและการบริหารจัดการข้อมูลกับคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) ซึ่งอยู่ภายใต้การขับเคลื่อนของกระทรวงสาธารณสุข โดยมุ่งเน้นให้เกิดการดำเนินงานกลไกการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพสอดคล้องประสานเป็นเนื้อเดียวกัน

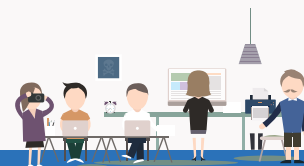
การเชื่อมโยงกลไกการทำงาน
ให้มีประสิทธิภาพระดับอำเภอและท้องถิ่น
ให้เกิดการขับเคลื่อน
อย่างมีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง



ในระดับอำเภอมีกลไกการแก้ปัญหาในระดับพื้นที่อยู่หลายกลไก สำหรับอุบัติเหตุทางถนนมีกลไกการทำงานตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี 2554 ว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 ได้แก่ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ (ศปท.อำเภอ) และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่น (ศปท.อปท.) ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายโดยตรง และยังมี

กลไกคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตในระดับอำเภอ (พชอ.) ซึ่งบทบาทสำคัญในการทำงานของพชอ. คือ การจัดการข้อมูลในปัญหาด้านคุณภาพชีวิตในระดับอำเภอ รวมถึงข้อมูลด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนด้วย หากอำเภอสามารถเชื่อมโยงกลไกการทำงานให้เป็นเนื้อเดียวกันและขับเคลื่อนการทำงานอย่างมีทิศทาง จะทำให้เกิดการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพและเห็นผล

คณะกรรมการ/อนุกรรมการ คือ ปัจจัยแห่งความสำเร็จ



คณะกรรมการฯ หรือ คณะอนุกรรมการ จะสามารถบูรณาการทุกภาคส่วนได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดการทำงานอย่างต่อเนื่องอย่างมีเป้าหมายและแผนงาน เพื่อนำเสนอแผนการทำงานต่อ ศปท.อำเภอ เพื่อการตัดสินใจและบูรณาการการทำงาน โดยทั่วไปรูปแบบของคณะกรรมการมี 2 ประเภท ได้แก่

1. คณะกรรมการจัดการข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูลและสอบสวนฯ เพื่อกำหนดประเด็นปัญหา กำหนดเป้าหมาย และข้อเสนอมาตรการแก้ไข
2. คณะกรรมการด้านมาตรการขับเคลื่อนแก้ไขปัญหา กลั่นกรองและออกแบบมาตรการ แผนงาน ประสานงาน เพื่อให้เกิดกิจกรรมต่าง ๆ เช่น การบังคับใช้กฎหมาย การจัดการความเร็ว การดื่มแล้วขับ การสวมหมวกนิรภัย มาตรการท้องถิ่นชุมชน ด้านเด็กและเยาวชน หรือคณะกรรมการในประเด็นสำคัญของพื้นที่ เช่น การแก้ไขจุดเสี่ยง/พฤติกรรมเสี่ยง รถบรรทุกอ้อยโรงงานน้ำตาล ยางพารา เป็นต้น

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ คือ การมีคณะทำงาน (Core Team) ที่คอยเกาะติดประเด็นและเชื่อมโยงกลไกการทำงานตามกฎหมายให้เกิดการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ การวิเคราะห์ข้อมูล ระดมสมองออกแบบมาตรการที่มีประสิทธิภาพ ในการติดตามประเมินผล จะทำให้มีโอกาสประสบความสำเร็จมากขึ้น โดยมีการแบ่งหน้าที่การบูรณาการการทำงานที่ชัดเจน ดังนี้

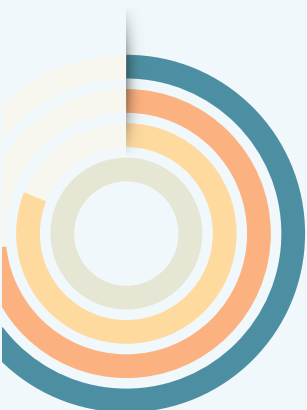
สปล.อำเภอ กำหนดให้มีการจัดตั้งขึ้นตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 มีบทบาทสำคัญเป็นศูนย์กลางในการจัดการและขับเคลื่อนตัดสินใจกำหนดทิศทางการทำงาน อำเภอยก และติดตามประเมินผล เน้นการทำงานตลอดทั้งปี และเชื่อมโยงไปสู่กลไกในระดับจังหวัดและระดับชาติ (สปล.จังหวัด/ประเทศ) รวมถึงการประสานงานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระดับจังหวัดและระดับชาติ เช่น แขวงทางหลวง ขนส่งจังหวัดสถานประกอบการ เป็นต้น

สปล.อปท กำหนดให้มีการจัดตั้งขึ้นตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 ในหมวด 4 ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน ข้อ 22 มีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนระดับชุมชนให้เกิดการเชื่อมโยงและการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในชุมชน เช่น กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้นำชุมชน ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยของเทศบาลและอบต. สถานศึกษา รพ.สต. อาสาสมัครต่าง ๆ ในชุมชน ได้แก่ อสม. อปพร. ชรบ. เป็นต้น ทำให้เกิดกิจกรรมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในชุมชน ทั้งทางกายภาพและพฤติกรรมอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี

พขอ. กำหนดให้จัดตั้งขึ้นตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี พ.ศ. 2561 คณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ มีบทบาทสำคัญในการเป็นแกนหลักในการจัดการและวิเคราะห์ข้อมูล กำหนดประเด็นปัญหาร่วมกับทุกภาคส่วน และกระบวนการสร้างความเข้มแข็ง พัฒนาศักยภาพด้านวิชาการ ทั้งการวิเคราะห์และกระบวนการแก้ปัญหาและการติดตามประเมินผล

คณะทำงาน (Core Team) คณะทำงานจะสามารถบูรณาการงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ขึ้นอยู่กับความพร้อมของแต่ละอำเภอ ทั้งนี้ควรเลือกประธานคณะทำงานและเลขานุการ เป็นผู้มีศักยภาพในการขับเคลื่อนอย่างต่อเนื่อง ไม่ยึดติดกับตำแหน่งที่มีการโยกย้ายบ่อยเกินไป โดยมีการทำงานสำคัญ ดังนี้

- วิเคราะห์ข้อมูลและสอบสวนสาเหตุ กำหนดประเด็นปัญหาและเป้าหมายให้ชัดเจน และติดตามประเมินผล
- ร่วมกันระดมสมองวางแผนออกแบบมาตรการที่มีประสิทธิภาพ และจัดหางบประมาณสนับสนุน
- เสนอแผนงานต่อ สปล.อำเภอ เพื่อให้เกิดการบูรณาการ
- พัฒนาศักยภาพทีมงานเครือข่าย จัดเวทีให้เครือข่ายได้มีโอกาสนำเสนอผลงานทั้งในระดับอำเภอ ระดับจังหวัด และระดับชาติ ควรเน้นให้เครือข่ายที่ครอบคลุม โดยเฉพาะพื้นที่มีอุบัติเหตุสูง
- ในการบริหารจัดการคณะทำงาน อาจมีเพียงคนเดียวหรือมากกว่าก็ได้ ขึ้นอยู่กับกลยุทธ์ของอำเภอ เช่น หากต้องการเน้นประเด็นขับเคลื่อนท้องถิ่นก็มีคณะทำงานมาตรการท้องถิ่น ชุมชน หากเน้นเด็กเยาวชนก็มีคณะทำงานด้านเด็กและเยาวชน ที่ประกอบด้วยสถานศึกษาต่าง ๆ ในอำเภอ คณะทำงานด้านจัดการปัญหารถบรรทุกอ้อย รถบรรทุกยางพารา เป็นต้น พร้อมทั้งจัดเวทีการประชุมอย่างต่อเนื่องให้เสนอผลงานติดตามการทำงานเป็นระยะ



กลไก พชอ. กับการเชื่อมโยง สปถ.อำเภอ

สร.
(พชอ.)

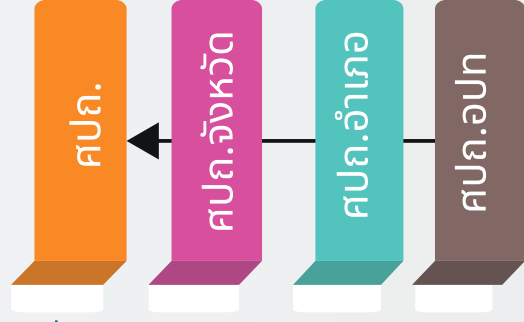


สำนักงานปลัดกระทรวง สร.
คร./สำนักโรคไม่ติดต่อ/สคร.
สสจ.
สสอ.
สว.
สว.สต.

จุดเริ่ม

หน่วยงานหลัก
ในส่วนกลาง
/จังหวัด

กำหนดนโยบาย
กำกับ ดูแล/ติดตาม



ประสานความช่วยเหลือ
ขอรับการสนับสนุน

สปถ. อำเภอ

บูรณาการหน่วยงานพื้นที่
และ สปถ. อปท.



D-RTI	ก่อน	ขณะ	หลัง	ปัญหาหลัก	แนวทางการแก้ไข
สร	สร			สร	
คน	คน			คน	
ถนน-สว	ถนน-สว			ถนน-สว	
Finding	Haddon Matrix	Risk	Find out		



D-RTI พรหมมินทร์ ภัทริยะ สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ

ภาพที่ 1 แสดงกลไกการบริหารจัดการและการบูรณาการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ (สปถ.อำเภอ)

ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่น (สปถ.อปท.) และคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตในระดับอำเภอ (พชอ.)

2

ด้านการจัดการข้อมูลเฟ้าระวัง
การสอบสวนสาเหตุ และการนำเสนอ

Data Information and Investigation



2

ด้านการจัดการข้อมูลเฝ้าระวัง การสอบสวนสาเหตุ และการนำเสนอ (Data Information and Investigation)



กุญแจสำคัญของการพัฒนา

- มีการวิเคราะห์สถานการณ์แนวโน้มปัญหา ตามหลักระบาด คน รถ ถนน แยกกลุ่มอายุ รายตำบล ถนนที่เกิดเหตุ และวิเคราะห์จุดเสี่ยงสำคัญ ข้อมูลย้อนหลังไม่น้อยกว่า 5 ปี
- มีการวิเคราะห์ข้อมูลประเด็นเชิงลึกและพฤติกรรมเสี่ยงสำคัญ เช่น หมวก เบาะ เด็ก รถอ้อย รถซาเล้ง อื่นๆ
- มีการสอบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุฯ และมีเกณฑ์การสอบสวน
- การสอบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุฯ มีการวิเคราะห์ข้อมูลแบบ Haddon Matrix และ Swiss Cheese Model
- มีการประชุมคณะทำงาน (Core team) เพื่อสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูล และผลการสอบสวน นำเสนอ ต่อ ศปถ.อำเภอ
- นำผลการวิเคราะห์ข้อมูล และผลการสอบสวน ไปพัฒนาแผนงานแก้ไขปัญหในเชิงประเด็น ให้ครอบคลุมกิจกรรม ต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ ระบุเจ้าภาพในการดำเนินงาน

ด้านการจัดการข้อมูลเฝ้าระวัง วิเคราะห์และจัดทำแนวโน้มสถานการณ์ปัญหา (Data Information)

ด้านการจัดการข้อมูลเฝ้าระวัง วิเคราะห์และจัดทำแนวโน้มสถานการณ์ปัญหา (Data Information) การเสนอประเด็นปัญหาสำคัญการแก้ปัญหการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เพื่อไม่ให้เกิดการสูญเสียเพิ่มมากขึ้น จำเป็นจะต้องมีข้อมูลสำหรับวิเคราะห์หาสาเหตุที่แท้จริง เพื่อหาแนวทางการแก้ไขปัญหและเกิดประสิทธิผลสูงสุด การได้มาซึ่งมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนจำเป็นต้องใช้ข้อมูลอุบัติเหตุที่ถูกต้องและครอบคลุมมากที่สุดเท่าที่จะหา

ข้อมูลได้ นอกจากนี้ระบบข้อมูลยังมีส่วนสำคัญต่อการผลักดันให้เกิดมาตรการการป้องกันและแก้ไขปัญหอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่ ทั้งในส่วนของการจัดทำแผนงาน ขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การดำเนินงาน ที่ต้องอาศัยข้อมูลสถานการณ์ที่สามารถแสดงถึงแนวโน้มความรุนแรง และขนาดของปัญหาเพื่อให้ทราบถึงสาเหตุและปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนขึ้นมา นำไปสู่การแก้ไขปัญหอย่างเป็นรูปธรรมและสะท้อนถึงเจ้าภาพในการจัดการปัญหาโดยมีแนวทาง ดังนี้

1. ระบบข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอ

ประเทศไทยมีหน่วยงานที่มีข้อมูลเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนหลายหน่วยงาน ไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม เช่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งทางบก หน่วยงานในสังกัด สำนักงานตำรวจแห่งชาติ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัย เช่น บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และหน่วยงานด้านสาธารณสุข ได้แก่ ข้อมูลจากระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ IS online จากระบบข้อมูลในช่วงเทศกาล PHER-Accident หรือจากฐานข้อมูลโรงพยาบาล และข้อมูลจากระบบแฟ้มสุขภาพของกระทรวงสาธารณสุข



แนวทางการใช้ข้อมูลระดับอำเภอไม่มีแนวทางที่ตายตัวแหล่งข้อมูลต่าง ๆ ในอำเภอมีความหลากหลายไม่มากนัก ขึ้นอยู่กับศักยภาพในการจัดการของแต่ละอำเภอเองปัจจัยสำคัญของการจัดการข้อมูลระดับอำเภอ คือ การนำข้อมูลมาวิเคราะห์เพื่อชี้ประเด็นปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ แหล่งข้อมูลที่สำคัญของอำเภอที่อำเภอส่วนใหญ่นำมาใช้ประโยชน์ ดังนี้



1. ข้อมูลจากโรงพยาบาลในพื้นที่ โดยดึงข้อมูล

จากระบบข้อมูลต่าง ๆ ที่แตกต่างกัน เช่น จากระบบแฟ้มสุขภาพ, HosXP, IS online และ การให้บริการข้อมูล EMS เป็นต้น หรือบางแห่งใช้วิธีออกแบบระบบการเก็บข้อมูลเอง เพื่อนำมาใช้ประโยชน์

2. ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจากสถานีตำรวจในพื้นที่และภูมิกิจ

โดยมีข้อมูลที่สำคัญ คือ จำนวนครั้ง การเกิดอุบัติเหตุ จุดเกิดเหตุ และบางพื้นที่ที่เป็นอำเภอใหญ่จะมีสถานีตำรวจมากกว่า 1 แห่ง จำเป็นที่ต้องบูรณาการข้อมูลจากหลายแห่ง เพื่อให้ได้ข้อมูลในภาพรวมของอำเภอ

3. ข้อมูลจากการสืบสวนสอบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ (Accidents Investigation)

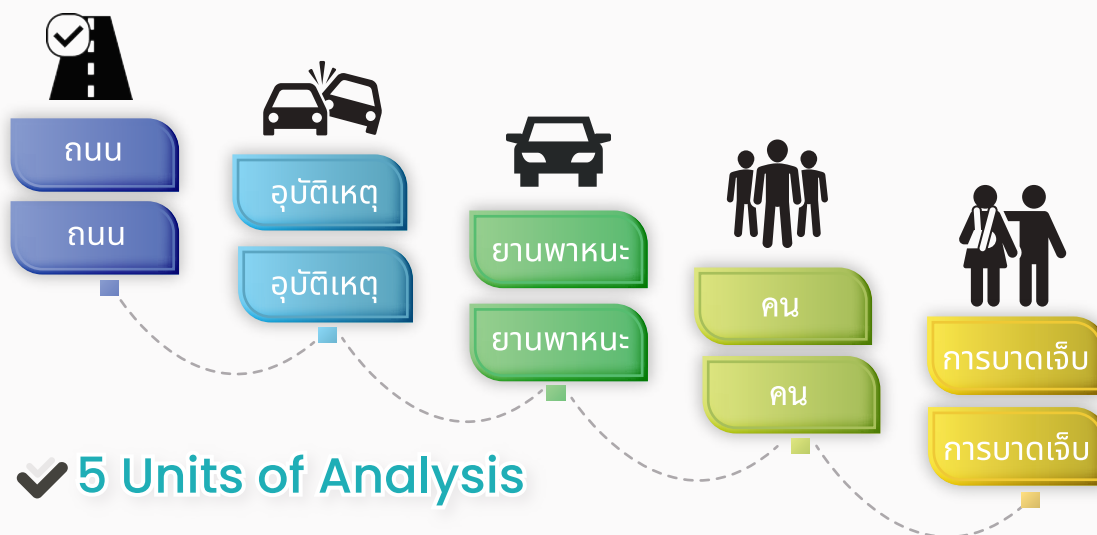
ในเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น โดยเป็นข้อมูลตามการให้ความสำคัญของแต่ละอำเภอ แล้วแต่การกำหนดเกณฑ์ (Criteria) ในการจัดเก็บ ซึ่งเป็นข้อมูลที่สำคัญในการจัดการปัญหาในระดับอำเภอและตำบลเป็นอย่างยิ่ง

4. ข้อมูลจากแหล่งอื่น ๆ

ที่หาได้ทั้งจากในอำเภอและนอกอำเภอ เช่น ข้อมูลจากบริษัทประกันภัย, ข้อมูลด้านยานพาหนะจากขนส่งอำเภอ จังหวัด, ข้อมูลจากสำนักงานสาธารณสุขจังหวัด, ข้อมูลจากหน่วยกู้ชีพ ภูมิกิจต่าง ๆ เป็นต้น



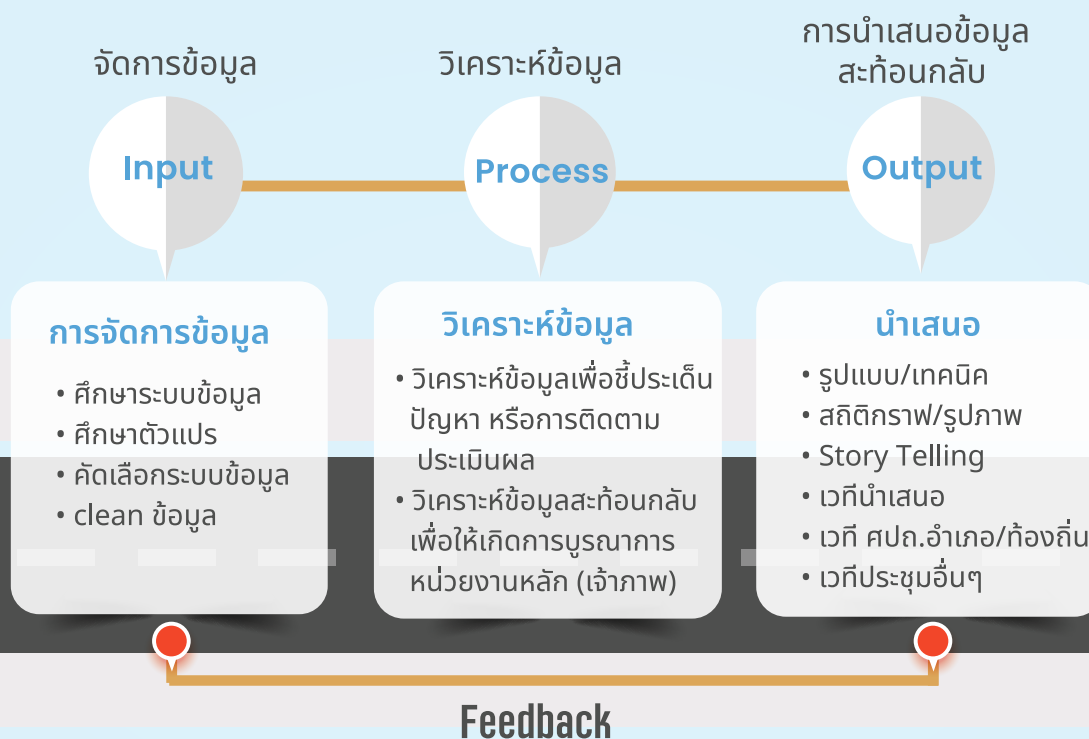
ระบบการจัดเก็บข้อมูลเพื่อการป้องกันเหตุ และการบาดเจ็บและลดความรุนแรง Mutli level Model



ภาพที่ 2 แสดงระบบการจัดเก็บข้อมูลเพื่อการป้องกันเหตุและการบาดเจ็บและลดความรุนแรง

ระบบการจัดเก็บข้อมูลเพื่อการป้องกันเหตุและการบาดเจ็บ และลดความรุนแรงควรครอบคลุมทั้ง 5 ส่วน ข้อมูลด้านถนน ข้อมูลยานพาหนะ ด้านคน ที่ประกอบไปด้วยสาเหตุการเกิดเหตุ พฤติกรรมเสี่ยง และข้อมูลการบาดเจ็บที่บอกขนาดของปัญหาและความรุนแรง

2. กระบวนการนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์



ภาพที่ 3 หลักการจัดการและวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเสนอมาตรการป้องกันและประเมินผล



3. การจัดการข้อมูล

การจัดการข้อมูล คือ กระบวนการที่นำข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนมาใช้ประโยชน์ โดยใช้กระบวนการบริหารจัดการข้อมูลเพื่อให้เป็นสารสนเทศ สำหรับนำไปสู่การกำหนดนโยบายในการแก้ไขปัญหา วางแผนงาน สร้างมาตรการและติดตามประเมินผล โดยมีขั้นตอนการจัดการ ดังนี้



1. ค้นหา ศึกษากระบวนการข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับงานอุบัติเหตุทางถนน ทั้งนิยาม วิธีการแบบฟอร์มอุปกรณ์สำหรับจัดเก็บ การส่งต่อข้อมูล (Data Flow)
2. ทำความเข้าใจตัวแปรต่าง ๆ ของแต่ละระบบข้อมูล รวมทั้งข้อจำกัดของแหล่งข้อมูล
3. คัดเลือกกระบวนการข้อมูลที่มีตัวแปรที่ต้องการจากแหล่งข้อมูลมาเก็บรวบรวมไว้
4. ตรวจสอบคุณภาพข้อมูลความถูกต้อง (Clean)
5. บูรณาการเชื่อมโยงข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ เพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์ประเด็น เช่น ข้อมูลจำนวนการเสียชีวิต การบาดเจ็บ จุดเสี่ยง พฤติกรรมเสี่ยง เป็นต้น

การจำแนกตัวแปรตามปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน

ข้อมูลผลกระทบทางสุขภาพ	ข้อมูลด้านบริบทก่อนเกิดเหตุ (Pre-Event)	ข้อมูลขณะเกิดเหตุ (Event)	ข้อมูลหลังเกิดเหตุ (Post-Event)	ข้อมูลด้านกลไกการทำงานของอำเภอ
• ผู้บาดเจ็บทั้งหมด • ผู้บาดเจ็บ Admit • การเสียชีวิต • ผู้พิการ • จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ	• ด้านบุคคล • ด้านยานพาหนะ • ถนนและสิ่งแวดล้อม	• ด้านบุคคล • ด้านยานพาหนะ • ถนนและสิ่งแวดล้อม	• การตอบสนองหลังเกิดเหตุ เช่น Response time • ผลกระทบทางสังคม	• ศปท.อำเภอ • ศปท.ท้องถิ่น • คณะทำงานอำเภอ (Core team) • ทีมระดับตำบล (RTI Team) • ทีมสืบสวนสอบสวน

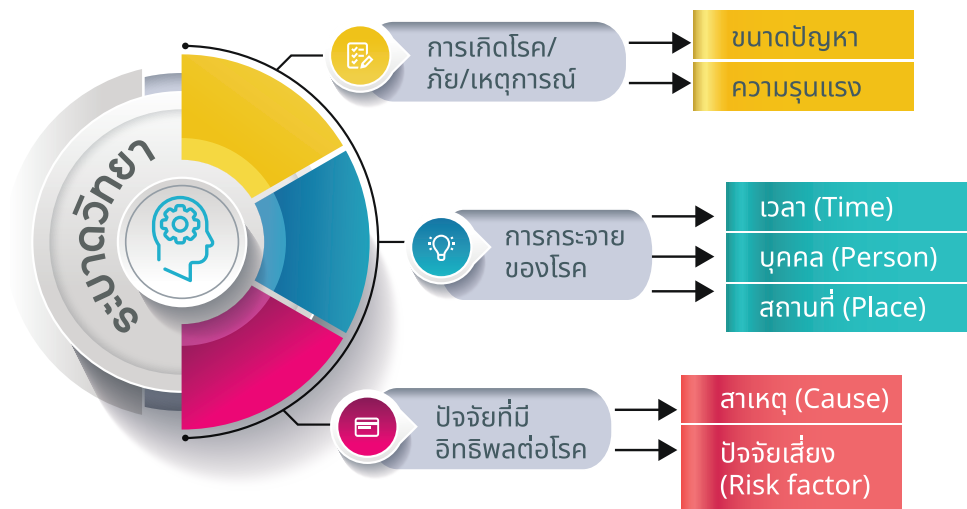
ตารางที่ 1 การจำแนกตัวแปรตามปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน



4. การวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน

การวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อชี้ประเด็นปัญหา หรือการติดตามประเมินผล (Data Analysis) คือ การนำข้อมูลที่เก็บรวบรวมมาจำแนกรายละเอียดวิเคราะห์ เพื่อตอบประเด็นปัญหาตามที่สนใจ และความต้องการสำหรับนำไปใช้ เพื่อเฝ้าระวัง เพื่อแก้ไขปัญหา หรือเพื่อติดตามประเมินผลตามหลักระบาดวิทยา

หลักการวิเคราะห์ข้อมูล
โดยใช้แนวคิดทางระบาดวิทยา



ภาพที่ 4 แสดงหลักการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้แนวคิดทางระบาดวิทยา

การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเฝ้าระวัง กำหนดประเด็นปัญหา และชี้เป้า มุ่งเน้นในการตอบประเด็นคำถามต่อไปนี้

ตารางที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเฝ้าระวัง กำหนดประเด็นปัญหา ชี้เป้า และมุ่งเน้นในการตอบประเด็นคำถาม

ปัญหาจำนวนเท่าไร? (How Many)	บ่งบอกถึงความรุนแรงและขนาดปัญหา จำนวนของอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บ ผู้เสียชีวิต พิการ
ปัญหาเกิดกับผู้ใด? (Who)	บ่งบอกถึงบุคคล หรือกำหนดกลุ่มเป้าหมาย กลุ่มอายุ อาชีพ องค์กร โรงเรียน สถานประกอบการ รวมถึงเกิด จากการใช้พาหนะชนิดใด
ปัญหาเกิดขึ้นที่ไหน? (Where)	บ่งบอกถึงสถานที่ เช่น จุดเกิดเหตุ หรือแจกแจงเป็น หมู่บ้าน/ตำบล/ถนนเกิดเหตุ
ปัญหาเกิดขึ้นเมื่อใด? (When)	บ่งบอกถึง เวลา เป็น ชั่วโมง วัน เดือน
ปัญหาเกิดได้อย่างไร? (Why/How)	บ่งบอกถึงสาเหตุและปัจจัยเสี่ยง ทั้งด้านคน ด้านรถ ด้านถนน
ด้านกลไกการทำงาน	วิเคราะห์ในเชิงคุณภาพและกระบวนการทำงาน บ่งบอกถึง การทำงานอย่างไรของ สปท.อำเภอ, สปท.ท้องถิ่นคณะทำงาน อำเภอ (Core team) ทีมระดับตำบล (RTI Team) ทีมสืบสวน สอบสวนสาเหตุ เป็นต้น

ตารางที่ 5 ตัวอย่างหัวข้อในการวิเคราะห์ที่น่าสนใจ

ตัวชี้วัด	คำอธิบาย	ข้อสังเกต	ตัวแปรที่ควรนำมาวิเคราะห์ร่วม
จำนวนผู้บาดเจ็บ	- จำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละแหล่งข้อมูล หรือ ฐานข้อมูลรวม - ใช้บอกขนาดปัญหาในพื้นที่	- นิยามผู้บาดเจ็บอาจแตกต่างกันในแต่ละแหล่งข้อมูล - นิยามความรุนแรงของการบาดเจ็บอาจแตกต่างกันในแต่ละแหล่งข้อมูล	- เวลา: รายปี รายเดือน รายวันในรอบสัปดาห์ ช่วงเวลาในรอบวัน - พื้นที่: ตำบล อำเภอ - บุคคล: กลุ่มอายุอาชีพ ประเภทผู้ใช้ถนน
จำนวนผู้เสียชีวิต	- จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละแหล่งข้อมูล หรือ ฐานข้อมูลรวม - ใช้บอกขนาดปัญหาในพื้นที่	- นิยามผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอาจแตกต่างกันในแต่ละแหล่งข้อมูล - การแบ่งตามสาเหตุการเสียชีวิตจะทำให้เห็นภาพชัดเจนขึ้น	- ปัจจัยเสี่ยง - ประเภทยานพาหนะ - อวัยวะที่บาดเจ็บ
อัตราการเสียชีวิตต่อประชากร	- จำนวนผู้เสียชีวิตต่อประชากรแสนคน - ใช้เปรียบเทียบระหว่างพื้นที่	- จำนวนประชากรที่ใช้เป็นตัวหาร ใช้ข้อมูลประชากรที่มีอยู่จริงจากการสำรวจของพื้นที่เอง หรือข้อมูลประชากรกลางปีจากทะเบียนราษฎร์ของกรมการปกครอง - จำนวนผู้เสียชีวิตที่ใช้เป็นตัวตั้งนับรายที่เกิดอุบัติเหตุในจังหวัดทั้งหมดเพื่อสร้างมาตรการป้องกันในพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุ เพื่อสร้างมาตรการด้านการดูแลรักษาในเครือข่ายบริการการแพทย์ฉุกเฉิน	- เวลา: รายปี รายเดือน - พื้นที่: ตำบล อำเภอ - บุคคล: กลุ่มอายุ
อัตราการเสียชีวิตต่อจำนวนรถจดทะเบียน	- จำนวนผู้เสียชีวิต ต่อรถจดทะเบียน 10,000 คัน - ใช้เปรียบเทียบระหว่างพื้นที่	- จำนวนรถจดทะเบียนที่ใช้เป็นตัวหาร ใช้ข้อมูลจากกรมการขนส่งทางบก	- เวลา: รายปี รายเดือน - พื้นที่: ตำบล อำเภอ - บุคคล: กลุ่มอายุ ประเภทการใช้ถนน - ประเภทยานพาหนะ
ประเภทยานพาหนะ	ประเภทยานพาหนะแบ่งตามลักษณะและวัตถุประสงค์การใช้งาน	- นิยามประเภทยานพาหนะอาจแตกต่างกันในแต่ละแหล่งข้อมูล - เลือกใช้นิยามตามโจทย์ของพื้นที่	- เวลา: รายเดือน ช่วงเวลาในรอบวัน - พื้นที่: ตำบล อำเภอ - ปัจจัยเสี่ยง - คู่กรณี
จุดเกิดเหตุ (Blackspot)	จุดที่มีอุบัติเหตุเกิดซ้ำบ่อย	- อาจต่างจากจุดเสี่ยงที่เป็นจุดที่มีความเสี่ยงเชิงโครงสร้างทางวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม	- เวลา: รายเดือน ช่วงเวลาในรอบวัน - ประเภทยานพาหนะ

ที่มา : การจัดการและวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด. 2558



5. การวิเคราะห์ “ข้อมูลสะท้อนกลับ” เพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนอย่างมีประสิทธิภาพ

การกำหนดระดับของการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อนำไปสู่การนำเสนอที่มีประสิทธิภาพ โดยในการวิเคราะห์ข้อมูลต้องกำหนดวัตถุประสงค์ของการนำเสนอครั้งนี้ให้ชัดเจนว่ามีวัตถุประสงค์เพื่ออะไร เช่น เพื่อบอกสถานการณ์ ปัญหา ความรุนแรง ชี้เป้าหมาย หรือเพื่อการติดตามประเมินผลขึ้นอยู่กับการประเมินและข้อมูลที่จัดเก็บ ศักยภาพ การวิเคราะห์ข้อมูลของแต่ละอำเภอ โดยสามารถแบ่งระดับการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

1. **ข้อมูลในอดีต - ปัจจุบัน** เพื่อบอกสถานการณ์ ความรุนแรงและสภาพปัญหา
2. **ข้อมูลอนาคต** เพื่อคาดการณ์ปัญหาในอนาคต ว่ายอมรับได้หรือไม่ ที่จะปล่อยให้ปัญหายังคงอยู่ (หมายเหตุ: การประมาณการความสูญเสียที่เหมาะสมประมาณ 3 - 5 ปี และจะใกล้เคียงที่สุดในปีที่ 1 - 2 หากสถานการณ์บริบทไม่เปลี่ยนแปลง)
3. **ข้อมูลเพื่อประเมินความคุ้มค่าในการแก้ปัญหา** ว่าควรค่าแก่การดำเนินการแก้ไขหรือไม่ การทำให้มองเห็นความแตกต่างของการลงมือแก้ปัญหากับการปล่อยให้ปัญหายังคงเป็นต่อไป การแสดงความคุ้มค่า ทำได้โดยการเปรียบเทียบความแตกต่างข้อมูลในอนาคต กับเป้าหมายที่กำหนดไว้ เช่น
 - **จำนวนผู้บาดเจ็บที่ลดลง** จากผลการคาดการณ์ในอนาคตใน 5 ปีข้างหน้า กับเป้าหมายกำหนดไว้
 - **จำนวนการตายลดลง** จากผลการคาดการณ์ในอนาคตใน 5 ปีข้างหน้า กับเป้าหมายกำหนดไว้
 - **ความสูญเสียทางเศรษฐกิจ** ที่คำนวณเป็นต้นทุนจากการลดการบาดเจ็บและการตาย จากผลการคาดการณ์ในอนาคตใน 3 ปีข้างหน้า กับเป้าหมายกำหนดไว้ โดยอ้างอิงจากผลการวิจัยความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุทางถนน ของ TDRI และสามารถคำนวณได้ถึงการลงทุนด้วยงบประมาณไปจำนวนหนึ่ง สามารถช่วยเหลือชีวิตคนได้กี่คน เสียใช้งบประมาณในการแก้ไขปัญหาต่อคนไปเท่าไร

ตัวอย่างการวิเคราะห์ข้อมูลในอดีต เพื่อคาดการณ์อนาคต



ภาพที่ 5 แสดงการวิเคราะห์ข้อมูลในอดีตเพื่อคาดการณ์อนาคต

ตัวอย่างการวิเคราะห์คาดการณ์ในอนาคต เปรียบเทียบกับเป้าหมายและประมาณการสูญเสีย



ภาพที่ 6 แสดงการวิเคราะห์คาดการณ์ในอนาคตเปรียบเทียบกับเป้าหมายและประมาณการสูญเสีย

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



6. การประเมินมูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุทางถนน

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) ได้ศึกษาการประเมินมูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุทางถนน ด้วยวิธีทุนมนุษย์ (Human Capital Approach: HCA) เป็นแนวทางการวิเคราะห์มูลค่าความสูญเสียด้วยวิธีทุนมนุษย์ แบ่งกลุ่ม การประเมินความสูญเสียออกเป็น 3 กลุ่ม ประกอบด้วย

- (1) ความสูญเสียที่เกี่ยวข้องกับมนุษย์
- (2) ความสูญเสียต่อทรัพย์สิน และ
- (3) ค่าใช้จ่ายทั่วไปที่เกี่ยวข้องกับการชน โดยมีการประเมินแยกรายกรณีตามความรุนแรงของอาการ อันได้แก่ เสียชีวิต พิการ บาดเจ็บสาหัส และบาดเจ็บเล็กน้อย

ตารางที่ 4 มูลค่าความสูญเสียเฉลี่ยต่อคน ตามระดับความรุนแรง พ.ศ. 2562

ระดับความรุนแรงของอาการ	มูลค่าความสูญเสียโดยเฉลี่ย (บาท/คน)	เฉลี่ย (บาท/คน)
กรณีเสียชีวิต	3,244,996 – 3,696,478	3,470,737
กรณีพิการ	4,608,343 – 4,827,695	4,718,019
กรณีบาดเจ็บสาหัส	406,065 – 499,172	452,619
กรณีบาดเจ็บเล็กน้อย	52,869 – 58,589	55,729

ที่มา: TDRI (2564)

ตารางที่ 5 เปรียบเทียบมูลค่าความสูญเสียเฉลี่ยต่อคน ตามระดับความรุนแรง พ.ศ. 2562 พื้นที่กรุงเทพฯ ปริมณฑลและต่างจังหวัด (วิธีทุนมนุษย์)

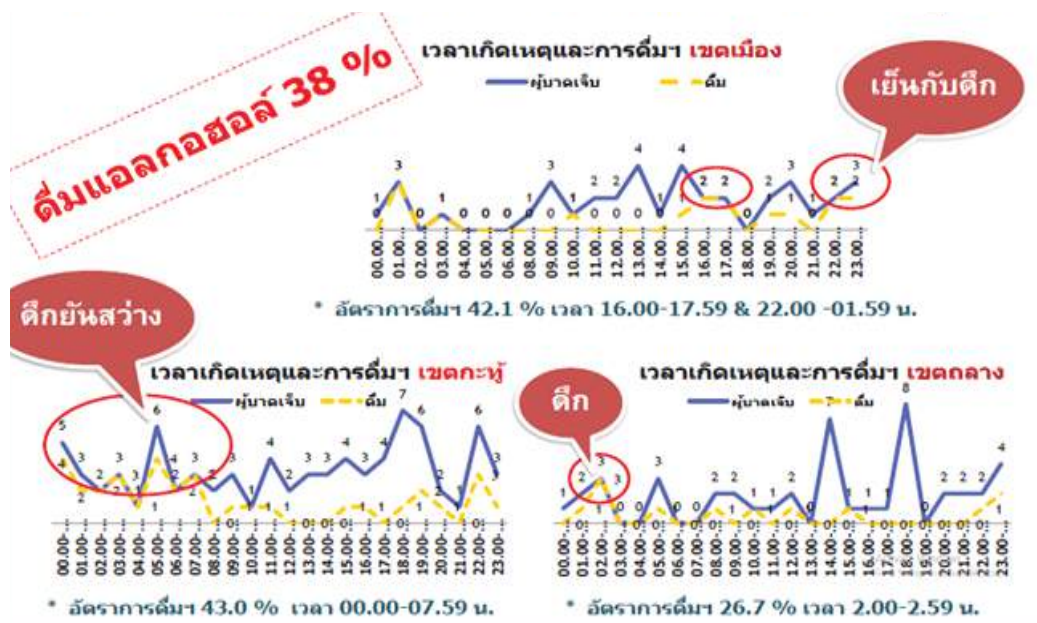
ระดับความรุนแรงของอาการ	มูลค่าความสูญเสียโดยเฉลี่ย (บาท/คน)	
	กรุงเทพฯ และปริมณฑล	ต่างจังหวัด
กรณีเสียชีวิต	4,477,981	3,256,304
กรณีพิการ	5,760,601	4,537,509
กรณีบาดเจ็บสาหัส	477,401	449,669
กรณีบาดเจ็บเล็กน้อย	58,142	57,331

ที่มา: TDRI (2564)

2) ตัวอย่างการนำเสนอข้อมูลให้มีการพุดคุยในประเด็นที่โฟกัสชัดเจน

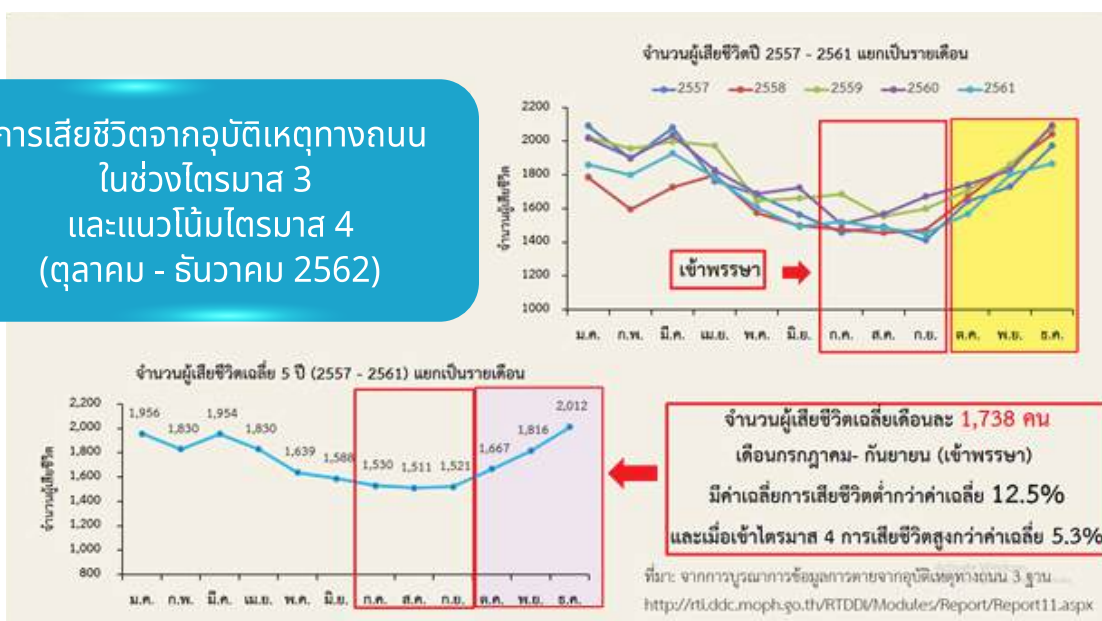
โดยการนำเสนอประเด็นปัญหาเพียงประเด็นเดียวและแยกกลุ่มเสี่ยง พื้นที่เสี่ยง
ช่วงเวลาเสี่ยง ให้ชัดเจนเพื่อออกแบบมาตรการได้ตรงเป้าหมายอย่างมีประสิทธิภาพ

ใคร (Person) ที่ไหน (Place) เมื่อไหร่ (Time) -->> มาตรการชุมชน

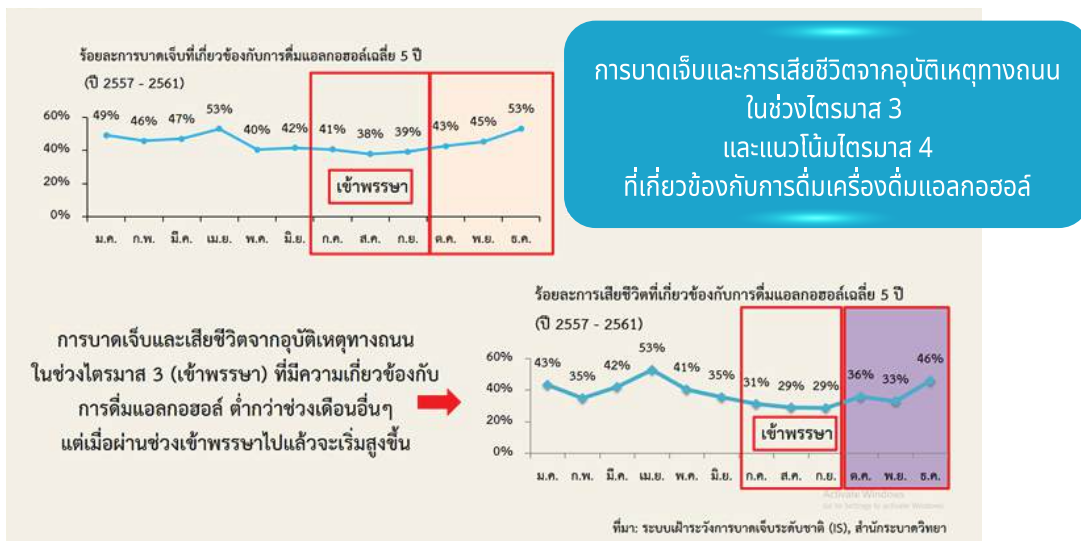


ภาพที่ 8 แสดงตัวอย่างการวิเคราะห์การดื่มแล้วขับของจังหวัดภูเก็ต
แยกรายอำเภอและเวลาเกิดเหตุ ชวนพิจารณาให้ที่ประชุมพุดคุย
ในประเด็นการดื่มแล้วขับและช่วงเวลาเกิดเหตุ

การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน
ในช่วงไตรมาส 3
และแนวโน้มไตรมาส 4
(ตุลาคม - ธันวาคม 2562)



ภาพที่ 9 แสดงตัวอย่างการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน
เปรียบเทียบไตรมาส 3 และไตรมาส 4 ที่ชวนพิจารณาพุดคุยถึงสถานการณ์
ช่วงเข้าพรรษากับออกพรรษา



ภาพที่ 10 แสดงตัวอย่างการวิเคราะห์การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเปรียบเทียบ ไตรมาส 3 และไตรมาส 4 ที่ชวนพิจารณาถึงสถานการณ์ช่วงเข้าพรรษา กับ ออกพรรษาที่เกี่ยวข้องกับการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

7.2 การนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล ให้ได้ประเด็น “สะท้อนกลับ” ถึงผู้ที่เกี่ยวข้อง

รูปแบบและวิธีการนำเสนอข้อมูลให้ได้ข้อมูลสะท้อนกลับ สามารถนำเสนอได้หลายรูปแบบเชิงสถิติข้อมูลทั่วไปโดยใช้ตาราง กราฟต่าง ๆ หรือการนำเสนอในรูปแบบของการใช้ภาพ/การเล่าเรื่องราวเป็น Story Telling ควรเน้นประเด็นเหตุการณ์การเกิดอุบัติเหตุที่ได้จากการสอบสวนสาเหตุที่พื้นที่ใกล้เคียงผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง (เจ้าภาพ) เพื่อสะท้อนถึงเจ้าภาพกระตุ้นให้เกิดการพูดคุยแก้ไขปัญา โดยระบุในประเด็นสำคัญ ดังนี้

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

7.3 เวทีการนำเสนอ ข้อมูลที่วิเคราะห์เสร็จแล้วจนได้ประเด็นที่สนใจ และมีความชัดเจน

ให้นำเสนอข้อมูลดังกล่าวเข้าไปในวาระของการประชุมศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน จังหวัด (ศปถ.จังหวัด)/อำเภอ (ศปถ.อำเภอ)/ท้องถิ่น (ศปถ.ท้องถิ่น) หรือที่ประชุมหน่วยงานอื่น ๆ โดยให้พิจารณาเนื้อหาที่เหมาะสม ไม่ควรยากต่อการเข้าใจ ให้คำนึงกลุ่มร่วมประชุม เช่น

- **ข้อมูลในระดับ Core team** ควรเป็นข้อมูลเชิงลึกร่วมวิเคราะห์ข้อมูลกลั่นกรองเลือกประเด็นปัญหาสำคัญ และข้อเสนอแนวทางแผนงานการแก้ไขปัญา เพื่อนำเสนอใน ศปถ.อำเภอ/ท้องถิ่น
- **ส่วนข้อมูล ศปถ.อำเภอ** เน้นสถานการณ์ปัญหาที่โฟกัส ไม่จำเป็นต้องหลายประเด็น เสนอแผนงานการแก้ไขปัญาไปพร้อมด้วย เน้นข้อมูลเพื่อตัดสินใจและมอบหมายการทำงาน เจ้าภาพทีมงาน คณะทำงานและการติดตามประเมินผล
- **ข้อมูลในระดับ ศปถ.ท้องถิ่น** ข้อมูลไม่จำเป็นต้องซับซ้อน ตรงไปตรงมา และเน้นเคสเกิดเหตุในพื้นที่ใกล้เคียง เพื่อการแก้ปัญาของชุมชน



7.4 หลักการดึงดูดความสนใจ โดยการออกแบบให้สิ่ง

ที่ปรากฏต่อสายตานั้นชวนมอง และมีความสบายตา มีความชัดเจน และความกระชับของเนื้อหา คือข้อความต้องสั้นแต่ได้ใจความชัดเจน ภาพประกอบต้องมีส่วนสัมพันธ์อย่างสร้างสรรค์กับข้อความที่นำเสนอ มีจุดเน้นโฟกัสสายตา เช่น ลูกศร กรอบสี่เหลี่ยม ตัวหนังสือ อธิบายสั้น ๆ ให้ทุกคนโฟกัสสายตาในจุดเดียวกัน มองในประเด็นเดียวกัน และเครื่องฉายควรเป็นเครื่องฉายดีมีคุณภาพ หากเราใช้เครื่องที่สีสั่นเพี้ยนไป หรือภาพไม่คมชัด PowerPoint ที่เราตั้งใจทำมาอย่างสวยงามจะหมดประสิทธิภาพไปทันที

7.5 ระยะเวลาในการนำเสนอข้อมูลและเครื่องมือ

ข้อมูลที่นำเสนอไม่ควรมากเกินไป ทำให้ใช้เวลานานกว่าจะเข้าถึงประเด็นที่ต้องการ และผู้ฟังได้รับข้อมูลที่หลากหลายมากเกินไป ทำให้เกิดการโฟกัสปัญหาที่มากเกินไป หรือไม่ตรงประเด็น ซึ่งในความเป็นจริงเราไม่สามารถแก้ปัญหาได้ทุกประเด็น

ในการประชุมเพียงครั้งเดียว และในการเปลี่ยนภาพ Slide PowerPoint ไม่ควรเร็วเกินไปจนทำให้โฟกัสประเด็นไม่ได้ หรือตัวหนังสือที่ตัวเล็กมากอ่านยาก แต่ถ้ามีประเด็นสำคัญควรใช้เวลานานขึ้น เพื่อให้การอธิบายข้อมูลได้ชัดเจน และร่วมกันพูดคุย วิเคราะห์ประเด็นนั้นหาข้อสรุป ข้อเสนอการแก้ไข



7.6 ควรจัดทำเอกสาร Exclusive Summary ประกอบการนำเสนอ เพื่อให้ประธานและผู้เข้าร่วม

ประชุมเข้าใจในประเด็นข้อเสนอมากขึ้น และนำไปพิจารณาได้ในภายหลัง

7.7 ข้อควรคำนึงในการนำเสนอข้อมูล ควรเป็นข้อเสนอ

ที่สามารถดำเนินการได้จริงและวัดผลได้ เพื่อให้ที่ประชุมมีประเด็นการตัดสินใจ นำไปสู่การมอบหมายงาน และร่วมกันแก้ไขปัญหได้อย่างเป็นรูปธรรม ทั้งนี้ควรนำเสนอในเชิงบวกอย่างสร้างสรรค์ ไม่กีดกันการทำงานของบางหน่วยงานมากเกินไป โดยการพูดถึงประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นมากกว่าข้อติเตียน และแผนงานควรเป็นเชิงการมีส่วนร่วมทีม คณะทำงาน ไม่ควรเน้นเพียงการมอบหมายงานแก่หน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งดำเนินการเพียงผู้เดียว



8. แนวทางการวิเคราะห์ข้อมูล โดยใช้โปรแกรม EXCEL เพื่อคาดการณ์ในอนาคตอย่างง่าย แบบอนุกรมเวลา TIME SERIE

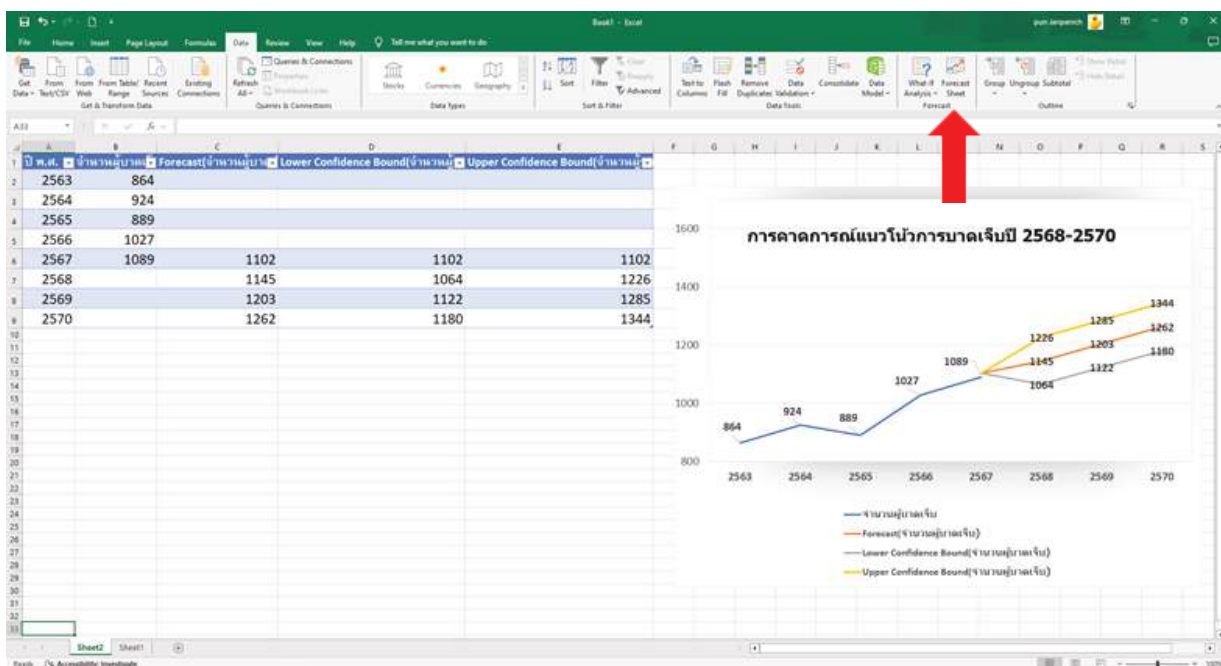


สร้างการคาดการณ์ โดยใช้ Program EXCEL ใน WINDOWS หากเรามีข้อมูล que แสดงเวลาในอดีต เช่น เดือน ปี เราสามารถใช้ข้อมูลนั้นมาสร้างการคาดการณ์ในอนาคตได้ โดยใช้ฟังก์ชัน **EXCEL FORECAST (EXPONENTIAL TRIPLE SMOOTHING)** หรือชื่อฟังก์ชันภาษาไทยว่า **“แผนงานการพยากรณ์”** ที่ประกอบด้วยทั้งตารางของค่าในอดีตและค่าที่คาดการณ์ไว้และแสดงแผนภูมิกราฟที่คาดการณ์แนวโน้ม โดยใช้สมการเส้นตรง ซึ่งสามารถช่วยให้เราคาดการณ์ตัวเลขแนวโน้มในอนาคตที่เกิดขึ้นได้ ส่วนใหญ่วิธีการแบบนี้ นำมาใช้ทางภาคธุรกิจ เช่น คาดการณ์ยอดขายในปีหน้าหรืออีก 2 - 3 ปีข้างหน้า ซึ่งเราสามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการคาดการณ์ความสูญเสียอุบัติเหตุทางถนนในเบื้องต้น ทำให้เรานำข้อมูลสถานการณ์ที่เกิดขึ้นได้ โดยวิธีการคำนวณ ดังนี้

TIMELINE = ค่า X คือ ค่าที่มีระยะห่างแต่ละช่วงเท่า ๆ กัน เช่น ปี เดือน เป็นต้น

VALUES = ค่า Y คือ ค่าของข้อมูลในอดีต

TARGET = ค่า FORECAST ที่เราต้องการคาดการณ์



ขั้นตอนการใช้ฟังก์ชัน

EXCEL FORECAST

(EXPONENTIAL TRIPLE SMOOTHING)

1. ใส่ชุดข้อมูลที่ 1 ในเวิร์กชีต เป็นชุดข้อมูลที่มีรายการเวลาซ้อนหลัง เช่น รายปี หรือเดือน หรือเวลาสำหรับไตรมาสที่ต้องการคาดการณ์และใส่ชุดข้อมูลที่ 2 ที่มีค่าสอดคล้องของแต่ละไตรมาส เช่น จำนวนผู้บาดเจ็บ จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิต จำนวนการบาดเจ็บของเด็กและเยาวชน จำนวนการบาดเจ็บของผู้สูงอายุ เป็นต้น

2. ใช้ฟังก์ชัน **EXCEL FORECAST** หรือชื่อฟังก์ชัน ภาษาไทยว่า **“แผนงานการพยากรณ์”** ซึ่งจะแสดงตารางของค่าในอดีตและค่าที่คาดการณ์ไว้และแสดงแผนภูมิคาดการณ์แนวโน้ม สามารถใช้ในการคาดการณ์อนาคต จากข้อมูลในอดีตเพื่อทำนายแนวโน้มของข้อมูลในอนาคต

3. สามารถกำหนดจำนวนครั้งในการคาดการณ์ระยะสั้นหรือระยะยาว เช่น จำนวนปี จำนวนเดือน โดยตัวเลขการคาดการณ์มี 3 ระดับ ดังนี้

- 1) ชัดจำกัดความเชื่อมั่นระดับล่างที่เป็นไปได้
- 2) ตัวเลขค่าพยากรณ์
- 3) ชัดจำกัดความเชื่อมั่นระดับบนที่เป็นไปได้
- 4) สามารถนำข้อมูลมาคาดการณ์ความสูญเสียทางเศรษฐกิจ โดยใช้ตัวเลขความสูญเสียเศรษฐกิจที่ได้จากการวิจัยของ TDRI มาคูณกับตัวเลขการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่ทำนายไว้
- 5) สามารถนำข้อมูลการคาดการณ์มานำเสนอให้เห็นถึงความสูญเสียในอนาคต เพื่อสะท้อนถึงการยอมรับของคณะทำงานกับสิ่งที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต

ข้อจำกัดในการวิเคราะห์ข้อมูลแบบ

EXCEL FORECAST

1. เป็นการคาดการณ์ในสถานการณ์ที่มีปัจจัยแทรกซ้อนเป็นภาวะแบบปกติ หากมีสถานการณ์ที่ทำให้ปัจจัยแทรกซ้อนเปลี่ยนแปลงไป อาจจะทำให้การคาดการณ์ไม่แม่นยำได้ เช่น ในพื้นที่มีการสร้างถนน 4 เลนใหม่ ทำให้รถใช้ความเร็วมากขึ้น เกิดสถานที่ท่องเที่ยวใหม่ในพื้นที่ทำให้มีการเดินทางของคนในพื้นที่มากขึ้น เกิดโรคระบาดโควิด - 19 การเดินทางของคนในพื้นที่เปลี่ยนไป มีการลงมือแก้ปัญหาอย่างจริงจังทำให้สถานการณ์เกิดเหตุลดลง เป็นต้น

2. ความแม่นยำจะใกล้เคียงมากที่สุดในช่วงต้น ๆ ของการทำการคาดการณ์ เช่น ข้อมูลการเสียชีวิต ปี 2554 - 2562 สามารถคาดการณ์ปี 2563 ได้ค่อนข้างใกล้เคียงมากที่สุด และความน่าจะเป็นจะลดลงเมื่อมีการทำนายในระยะยาวมากขึ้น เพราะเราไม่สามารถคาดการณ์ปัจจัยแทรกซ้อนที่อาจจะเกิดขึ้นในระยะยาวได้แม่นยำ

3. ข้อมูลช่วงเวลาที่เหมาะสมในการคาดการณ์ หากเป็นข้อมูลรายปี ควรย้อนหลัง 5 ปีขึ้นไป และคาดการณ์อนาคตไม่ควรเกิน 1 - 3 ปี และควรใส่ข้อมูลรวม 3 ปี ว่าจะสูญเสียเพิ่มอีกจำนวนเท่าใด

4. การคาดการณ์โดยใช้ฟังก์ชัน EXCEL FORECAST เป็นการทำนายอย่างง่ายหากต้องการคาดการณ์ที่มีความละเอียดมากขึ้นให้ศึกษาแนวคิดและวิธีการ **“การพยากรณ์โรค”** โดยการวิเคราะห์อนุกรม (TIME SERIES) จะมีความละเอียดมากขึ้นและมีหลักการวิเคราะห์ตามหลักวิชาการ

การสืบสวนสอบสวนสาเหตุการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน (Investigation) และการใช้ประโยชน์จากผลการสอบสวน

การแก้ไขปัญหการบาดเจ็บ และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยที่ผ่านมา นิยมใช้ข้อมูลเชิงปริมาณในการวางแผนแก้ไขปัญห เพราะเป็นข้อมูลที่ได้จากระบบเฝ้าระวังที่มีอยู่ในหลายหน่วยงาน ซึ่งข้อมูลที่ได้มักเป็นผลสะท้อนของปัญหาในวงกว้าง แต่ไม่สามารถระบุถึงรากของปัญหาอย่างแท้จริงได้ ซึ่ง วิธีการหนึ่งที่ได้มาซึ่งข้อมูลเชิงคุณภาพ คือ **การสอบสวนการบาดเจ็บ** ซึ่งเป็นวิธีที่สามารถบอกสาเหตุที่แท้จริงของปัญหา และนำไปสู่การแก้ไขปัญหได้อย่างตรงจุด ทั้งนี้ การสอบสวนการบาดเจ็บต้องได้รับความร่วมมือของหลาย หน่วยงานในพื้นที่ ทั้งทรัพยากรและองค์ความรู้จากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในด้านคนหรือพฤติกรรม ด้านยานพาหนะ ด้านถนนและสิ่งแวดล้อม จัดตั้งเป็นทีมเพื่อรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ร่วมกันวิเคราะห์หาสาเหตุปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุและให้ข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญห ข้อมูลที่ได้สามารถใช้ผลักดันให้ผู้บริหาร และประชาชนในพื้นที่รับทราบเพื่อปรับปรุงแก้ไขปัญหทั้งในเชิงกายภาพ และเชิงพฤติกรรม โดยการนำเสนอผ่านช่องทางต่าง ๆ ทั้งภาคประชาชนในเวทีประชาคมหมู่บ้าน หรือในการประชุมศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด ระดับอำเภอและท้องถิ่น หรือผ่านทางส่วนกลางของแต่ละหน่วยงาน เพื่อใช้ในการผลักดันให้เกิดเป็นนโยบายการปรับปรุงแก้ไขจุดเสี่ยง และปรับปรุงแก้ไขกฎหมายในระดับประเทศ

การเก็บข้อมูลการสอบสวนโดยใช้ Haddon’s Matrix Model

การสอบสวนการบาดเจ็บ โดยใช้หลักการของ Haddon’s matrix model ในการรวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูล ของผู้ขับขี่ (Host) ความเร็วหรือพลังงานที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บ (Agent) ยานพาหนะ (Vector) สภาพแวดล้อม (Environment) ตั้งแต่ระยะก่อนการเกิดเหตุ (Pre-event) ขณะเกิดเหตุ (Event) และหลังเกิดเหตุ (Post-event)

การสอบสวนการบาดเจ็บเป็นการศึกษาเพื่อหาสาเหตุ ลักษณะการเกิด การกระจายตัวของการบาดเจ็บในประชากร โดยใช้หลักระบาดวิทยาการบาดเจ็บ เพื่อให้ทราบถึงปัญหาและกำหนดเป้าหมายในการป้องกันควบคุมโรคและภัยสุขภาพ องค์การอนามัยโลกได้อธิบายถึงระบาดวิทยาของการบาดเจ็บที่มีองค์ประกอบของการเกิดการบาดเจ็บอยู่ 4 องค์ประกอบ คือ

- 1. Host คือ ผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร ผู้บาดเจ็บ
- 2. Agent คือ พลังงานที่เกิดขึ้นในขณะเคลื่อนที่
- 3. Vector คือ ยานพาหนะ หรือตัวนำพลังงาน
- 4. Environment คือ สภาพแวดล้อมทั้งทางกายภาพ และสภาพทางสังคม

เมื่อนำหลักการทางระบาดวิทยามาใช้ในการวิเคราะห์แบบแผนของการบาดเจ็บ William Haddon Jr. จึงได้เสนอแนวคิดโดยการนำหลักระบาดวิทยามารวมเข้ากับการเปลี่ยนแปลงตามระยะเวลาของการเกิดเหตุ เรียกว่า Haddon’s Matrix Model ซึ่งสามารถใช้วิเคราะห์การบาดเจ็บได้ทุกชนิด

ตาราง Haddon’s Matrix Model

	ปัจจัยด้านคน (Host)	ปัจจัยด้านรถ (Vector)	ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม (Environment)	
			ทางกายภาพ	ทางเศรษฐกิจสังคม
ก่อนเกิดเหตุการณ์	คนมีความเสี่ยงใด ๆ ก่อนเกิดเหตุ เช่น ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ไม่ได้ฝึกอบรม	รถที่มีความเสี่ยงใดก่อนเกิดเหตุ เช่น ยางสึกเก่า ไม่มีดอกยาง ความสมบูรณ์อุปกรณ์ป้องกัน	สิ่งแวดล้อมที่เป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดเหตุ ความเสี่ยงทางแยก ทางโค้ง จุดกลับรถ ทางลาดชันป้ายสัญญาณ	สิ่งแวดล้อมทางสังคมมีส่วนเสริมให้เกิดเหตุ เช่น ผู้ปกครองปล่อยเด็กอายุน้อยขับรถ ประหยัดค่ารถนักเรียนงานบุญเลี้ยงเหล้า
ขณะเกิดเหตุการณ์	คนมีการใช้อุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัยหรือไม่ เช่น หมวกนิรภัย เข็มขัดนิรภัย	พาหนะมีการชำรุด ทำให้เกิดเหตุหรือไม่ เช่น เบรกแตก เพลาลึก Air bag ไม่ทำงาน	สิ่งแวดล้อมสาเหตุ ณ ขณะเกิดเหตุ เช่น ควีนไฟ ฝนตก ถนนลื่น หลุมบ่อ สุนัข สัตว์ตัดหน้า	สิ่งแวดล้อมทางสังคมเป็นต้นเหตุให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดเหตุ เช่น ตลาดนัดขายของรถจอดกีดขวาง
หลังเกิดเหตุการณ์	ปัจจัยที่ทำให้คนบาดเจ็บมากขึ้น เช่น กู้ชีพการเข้าถึงไม่ทันเวลา การปฐมพยาบาลไม่ถูกต้อง	ความสมบูรณ์ของรถ อุปกรณ์ ช่วยเมื่อเกิดเหตุ เช่น ทางออกประตูฉุกเฉิน ใช้ไม่ได้ ค้อนทุบกระจก ถังดับเพลิง รถกู้ชีพไม่สมบูรณ์	สิ่งแวดล้อมมีส่วนทำให้การช่วยเหลือเป็นอุปสรรค เช่น ทางแคบเข้าถึงยาก ห่างไกลสถานพยาบาล	สิ่งแวดล้อมทางสังคมที่ทำให้การช่วยเหลือเป็นปัญหา เช่น โรงพยาบาลใหญ่อยู่ห่างไกล ไม่ทำประกันภัย พ.ร.บ.

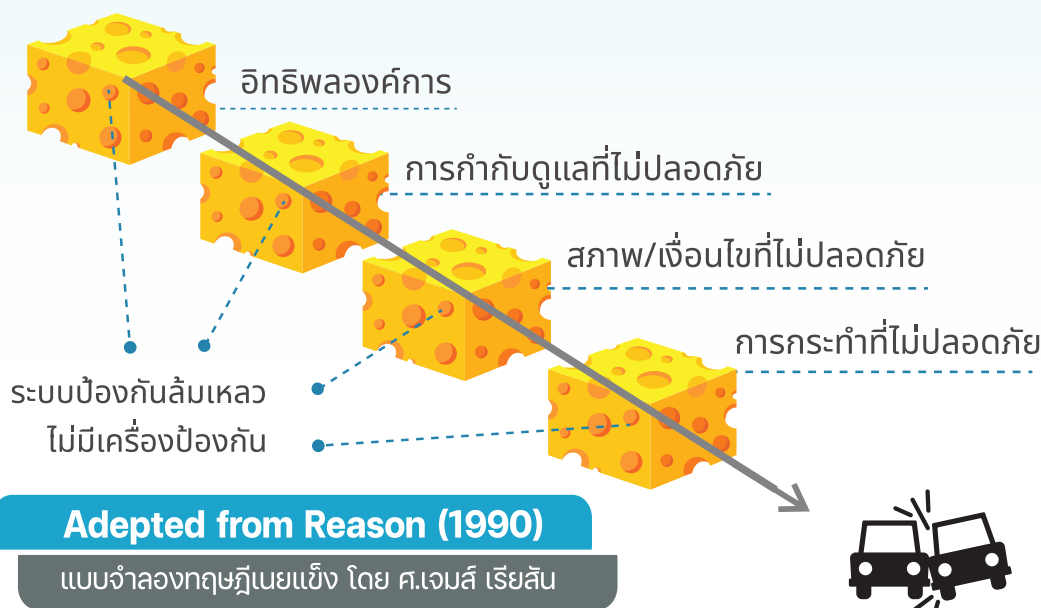
ข้อมูลที่ได้จากการสอบสวนการบาดเจ็บ จะเป็นข้อมูล ลักษณะของการบาดเจ็บ พฤติกรรมเสี่ยง จุดเสี่ยง หรือสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ รวมไปถึงคุณภาพการช่วยเหลือหลังเกิดเหตุ นอกจากนี้ข้อมูลเชิงคุณภาพอีกอย่างหนึ่งที่มีอิทธิพลต่อสังคม เช่น ผลกระทบความรู้สึก ความสูญเสียเสาหลักของครอบครัว ความพิการ ครอบครัวล่มสลาย ซึ่งกระบวนการสอบสวนการบาดเจ็บเป็นวิธีการที่จะได้มาซึ่งข้อมูลเหล่านี้ เพื่อนำไปถ่ายทอดและผลักดันให้เกิดการแก้ไขปัญหาในเวทีระดับอำเภอ ระดับจังหวัด และระดับประเทศ



การวิเคราะห์จากผลการสอบสวนที่มีประสิทธิภาพ โดยใช้ Swiss Cheese Model



Swiss Cheese Model หรือทฤษฎีเนยแข็ง คิดค้นโดย ศ.เจมส์ เรียสัน (James Reason) เพื่ออธิบายปัจจัยที่นำไปสู่อุบัติเหตุ เป็นเครื่องมือที่ช่วยให้นักสืบสวนสามารถวิเคราะห์รายละเอียดเกี่ยวกับข้อบกพร่องหรือข้อผิดพลาดที่เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนตามแนวทางมนุษยปัจจัยในแต่ละชั้นของปัญหาเพื่อออกแบบวิธีการป้องกัน โดยได้อธิบายบริบทของความล้มเหลวหรือความผิดพลาดของปัญหาออกเป็น 4 ระดับ การกระทำที่ไม่ปลอดภัย สภาพเงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย การกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย (ฝ่ายปฏิบัติ) และอิทธิพลองค์การ (นโยบาย)



ภาพที่ 11 แสดงกรอบแนวคิดแบบ Swiss Cheese Model โดย ศ.เจมส์ เรียสัน (James Reason)

วิธีการโดยนำข้อมูลสอบสวนแบบ Haddon's Matrix มาวิเคราะห์แบบ Swiss Cheese Model ในประเด็นชั้นแห่งการป้องกันที่ล้มเหลว (Gap) ที่เกิดขึ้นจนพบข้อบกพร่องใน 4 ชั้น ได้แก่

1. ชั้นการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Act) เป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด เป็นการกระทำที่ผู้ขับขี่ได้กระทำลงไป จนกลายเป็นความผิดพลาดก่อให้เกิดอุบัติเหตุหรือสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัย โดยแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ

- 1.1 การกระทำที่เกิดจากความผิดพลาด เป็นการกระทำที่ไม่เจตนาหรือไม่ตั้งใจให้เกิดขึ้นหรือการพลั้งเผลอ เช่น การบังคับรถผิดพลาด การเหยียบเบรกกับคันเร่งผิดพลาด เป็นต้น
- 1.2 การกระทำที่เกิดจากการฝ่าฝืน เช่น ฝ่าสัญญาณไฟ ย้อนศร ขับรถเร็ว ดื่มแล้วขับ ไม่สวมหมวก ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย อื่น ๆ

2. ชั้นสภาพ/เงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Conditions) ประเภทของเงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย หมายถึง มีปัจจัยเกื้อหนุนให้เกิดอุบัติเหตุและส่งผลให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัยนั้น แบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม

- 2.1 **เงื่อนไขส่วนบุคคล** เช่น นักเรียนต้องขับรถเร็วเพราะเกรงว่าจะไปโรงเรียนสาย นักเรียนอายุต่ำกว่า 15 ปี ขับขี่รถจักรยานยนต์ไปโรงเรียนเนื่องจากไม่มีรถขนส่งสาธารณะ เยาวชนไม่มีใบอนุญาตขับขี่เนื่องจากสำนักงานขนส่งอยู่ไกลและมีเงินค่าใช้จ่าย รวมถึง สภาพร่างกายอ่อนเพลีย เมื่อยล้า การกินยาบางชนิด
- 2.2 **เงื่อนไของค์กร** เช่น บริษัทรถขนส่งให้พนักงานขับรถส่งของทำงานเกินเวลาเพื่อจะได้ส่งของให้ทันเวลา โรงเรียนจ้างรถโดยสารที่เก่าไม่มีอุปกรณ์ปลอดภัยเดินทางไปทัศนศึกษาเนื่องจากงบประมาณน้อย บริษัทรถขนส่งสาธารณะเปลี่ยนยางรถมือสองมาใช้เนื่องจากลดต้นทุน
- 2.3 **เงื่อนไขถนนและสิ่งแวดล้อม ยานพาหนะ** เช่น มีขีปนาวุธตกข้ามถนนเนื่องจากไม่มีที่ตากข้าว ถนนมีน้ำขังเนื่องจากถนนเป็นหลุมเป็นบ่อเสี่ยงต่อการเกิดอันตราย ไฟฟ้าทำให้ทัศนวิสัยไม่ดี สภาพรถดกอย่างไม่ดี ยานพาหนะเบรคไม่อยู่ รถจักรยานยนต์ไฟท้ายขาด เป็นต้น

ข้อสังเกตการกำหนดเงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย จะต้องระบุเหตุผลของเงื่อนไขที่ส่งผลต่อการกระทำนั้น ๆ ว่ามีสาเหตุมาจากอะไร เช่น ขับรถเร็วเพราะ...,รถโดยสารบรรทุกเกินเนื่องจาก..., ซึ่งส่วนใหญ่มักจะเชื่อมโยงกับการกำกับดูแล...

3. ชั้นการกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Supervision) เป็นการกำกับดูแลการขับขี่ของผู้ที่มีหน้าที่หรือผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งทางตรงและทางอ้อม เช่น เจ้าหน้าที่ตำรวจ กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ปกครอง ครู และอื่น ๆ แล้วแต่กรณี ซึ่งส่งผลต่อการขับขี่ทำให้เกิดความผิดพลาด เกิดสภาพเงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย และการกระทำที่ไม่ปลอดภัย โดยมี Keyword สำคัญ

- 1) การกำกับดูแลที่ปล่อยปละละเลย เช่น การฝ่าฝืนกฎระเบียบ/กฎหมาย หรือขาดความตระหนัก ไม่เห็นความสำคัญของปัญหา
- 2) การกำกับดูแลที่ไม่เพียงพอ คือ ดำเนินการแก้ไขแล้วแต่ไม่เพียงพอ
- 3) การกำกับดูแลไม่เหมาะสม หรือ การใช้วิธีการไม่เหมาะสมกับปัญหาหรือกลุ่มเป้าหมาย
- 4) การล้มเหลวในการแก้ปัญหา คือ ดำเนินการแล้ว แต่ไม่ได้ผล

ข้อสังเกตการวิเคราะห์การกำกับดูแล การวิเคราะห์การกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย จะระบุองค์ประกอบบุคคล และสิ่งแวดล้อม ทำให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัย หมายถึง มีใครหรือองค์กรใดที่เกี่ยวข้องทำให้เกิดการกระทำนั้น ซึ่งก็หมายถึง เจ้าภาพหรือผู้เกี่ยวข้องปล่อยปละละเลย หรือขาดความรู้ หรือสนใจ จนเป็นผลให้เกิดการกระทำเสี่ยงต่างๆ การวิเคราะห์การกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัยจะกระตุ้นให้เกิดการแก้ไขปัญหาควรนำเสนอในเชิงบวกอย่างสร้างสรรค์ เช่น การอธิบายถึงประโยชน์ที่เกิดขึ้นหากมีการดำเนินการแก้ไข และเป็นทีมเดียวกันร่วมรับผิดชอบร่วมกัน โดยไม่โยนความผิดให้หน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง หรือมอบหมายให้ดำเนินการโดยลำพัง

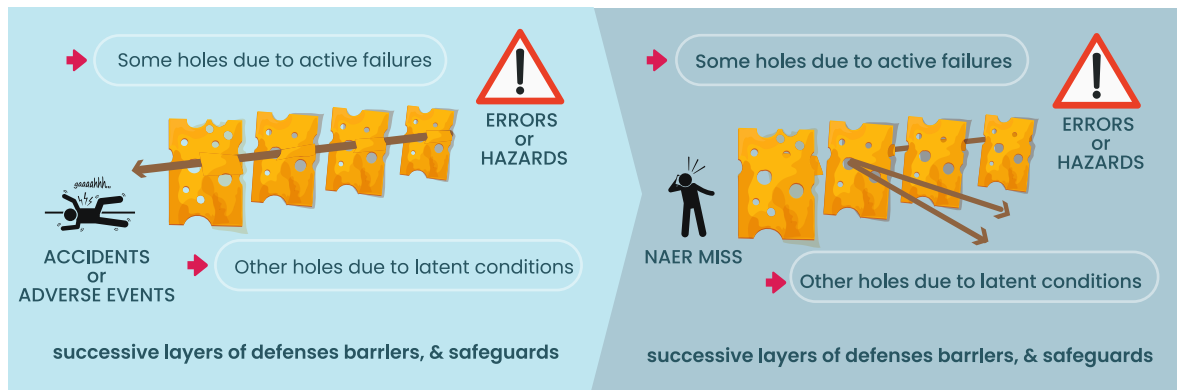
4. ชั้นอิทธิพลองค์กร (Organization Influence) เป็นการละเลยไม่เห็นความสำคัญของฝ่ายนโยบายของผู้บริหารของหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งทางตรงและทางอ้อม รวมถึงกลไกการทำงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สปถ.จังหวัด, สปถ.อำเภอ, สปถ.อปท., พชอ. เป็นต้น ที่ส่งผลกระทบโดยตรงหรือโดยอ้อมต่อการกำกับดูแล สภาพเงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัยและการกระทำที่ไม่ปลอดภัย ทำให้ระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนเกิดความผิดพลาด นำไปสู่เหตุการณ์ที่ไม่ปลอดภัย



ภาพที่ 12 แสดงระบบวิเคราะห์มนุษย์ปัจจัยเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

การวิเคราะห์เพื่อการออกแบบมาตรการแก้ไขปัญหา โดยใช้ Swiss Cheese Model

Swiss Cheese Model



ปัญหา

ข้อเสนอการแก้ไข

ภาพที่ 13 แสดงการวิเคราะห์เพื่อการออกแบบมาตรการแก้ไขปัญหา โดยใช้ Swiss Cheese Model

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

Organization Influence	Unsafe Supervision	Unsafe Conditions	Unsafe Act
- ผลักดันให้เกิดนโยบายในประเด็นสำคัญ - สนับสนุน จัดหางบประมาณ - ให้มีการติดตามประเมินผล - จัดเวทีนำเสนอผลงานและเสริมพลัง	- กระตุ้นให้เกิดผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ดำเนินการแก้ไขปัญหา (เจ้าภาพ) - กระตุ้นให้มีคณะทำงาน Teamwork	- กำจัดเงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย - ส่งเสริมให้เกิดการสร้างเงื่อนไขที่ปลอดภัย	- หยุดการกระทำที่ไม่ปลอดภัย - ส่งเสริมพฤติกรรมที่พึงประสงค์

ภาพที่ 14 แนวทางการออกแบบมาตรการแก้ไขปัญหา “สะท้อนกลับ” ถึงเจ้าภาพ ผู้ปฏิบัติ และวิธีการ



การกระทำที่ไม่ปลอดภัยจะไม่เกิด (Unsafe Act) ถ้าไม่มีการสร้างหรือปรับเปลี่ยนสภาพเงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Conditions) จากผู้เกี่ยวข้องในการกำกับดูแลที่เหมาะสม (Unsafe Supervision) ซึ่งทั้ง 3 ส่วน จะเกิดขึ้นได้ ก็มาจากระบบกลไกการทำงานและมีนโยบายแก้ไขปัญหของผู้บริหารในชั้นของหน่วยงานหรือผู้มีอำนาจตามบทบาท (Organization Influence) เช่น ศปถ.อำเภอ, ศปถ.ท้องถิ่น ผู้บริหารสถานศึกษา หน่วยเอกชนที่เป็นเจ้าของปัญหาหรือเจ้าภาพ เช่น โรงงานน้ำตาล บริษัทของรถบรรทุก เป็นต้น

การกระทำที่ไม่ปลอดภัย นั้นเป็นเพียงปลายเหตุบนยอดภูเขาน้ำแข็ง ที่เกิดจากข้อบกพร่องของ 3 ด้านข้างต้นที่อยู่ใต้ภูเขาน้ำแข็ง การแก้ปัญหาเริ่มจากการกำหนดปัญหาและโฟกัสพฤติกรรมเป้าหมายให้ชัดเจน เช่น ปัญหากลุ่มนักท่องเที่ยวก่อน กลุ่มนักเรียนนักศึกษา การขับรถเร็วในชุมชน การดื่มแล้วขับ การไม่สวมหมวกนิรภัย การขับรถย้อนศร เป็นต้น **โดยไม่ควรนำปัญหาหลาย ๆ ประเด็นมาวิเคราะห์ร่วมกันจนเกิดความสับสนในวิธีการแก้ไขปัญหา** ควรวิเคราะห์ Swiss Cheese Model ทีละประเด็น จะเกิดประโยชน์สูงสุดในการแก้ปัญหาก็ได้ผล

หรือในอีกแง่มุมหนึ่งสามารถนำประเด็นปัญหาเชิงเหตุการณ์มาวิเคราะห์ Swiss Cheese Model เช่น ปัญหาช่วงทำบุญทอดกฐินหลังออกพรรษา, ปัญหาการตายจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงบุญบั้งไฟ เป็นต้น

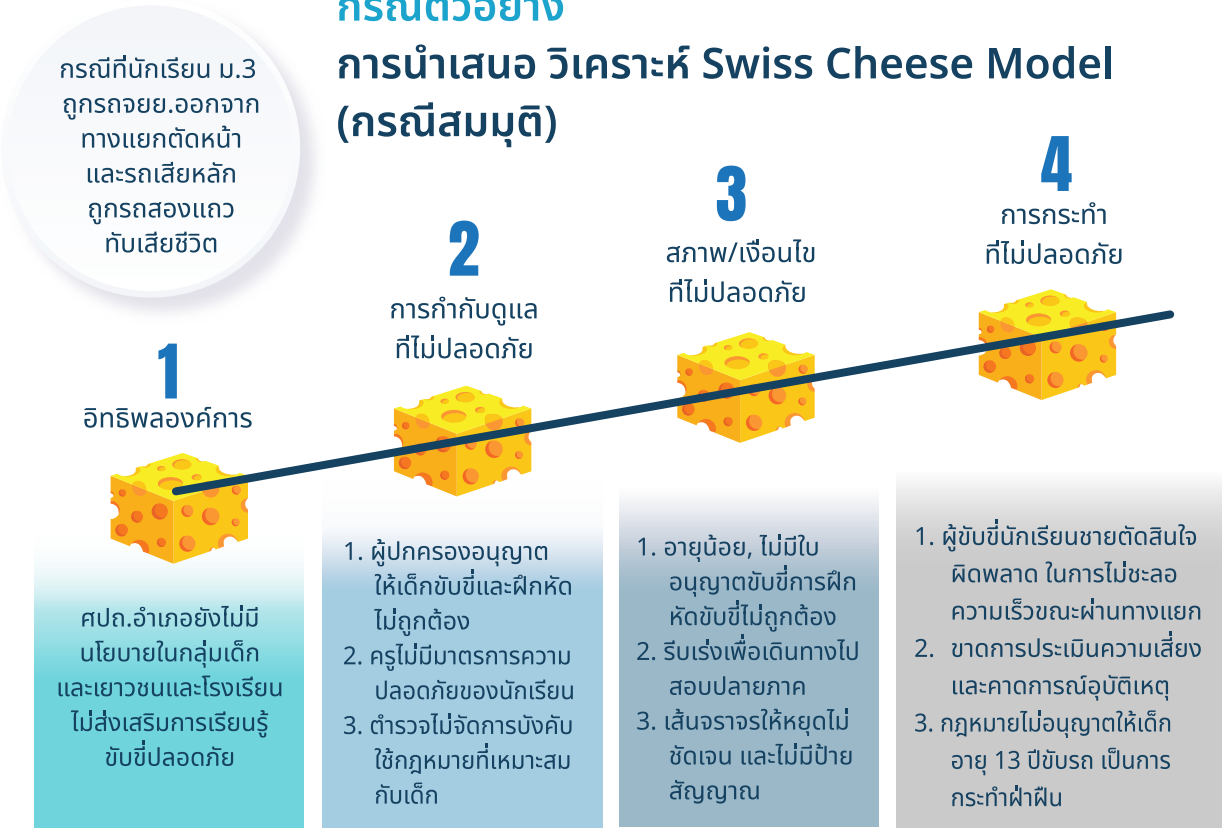
กรณีตัวอย่าง (สมมุติ)

"เช่น 3 ศพ ด.ช.บี จยย,ซ้อนกันมา ไกลข้ามเลน ถูรถตู้ชีพที่วิ่งสวนมาอัดยับ"

เวลา 22.30 น. เจ้าหน้าที่ตำรวจได้รับแจ้งมีอุบัติเหตุที่ถนนสายหนึ่ง จึงไปตรวจสอบ พร้อมหน่วยกู้ชีพ พบรถเก๋งสีดำ สภาพไฟท้ายขวาแตก ใกล้กันพบจักรยานยนต์สีดำ ล้มคว่ำอยู่ในสภาพด้านหน้าพังยับ โดยมีผู้เสียชีวิต 3 ศพ นอนแน่นิ่งกระจัดกระจายอยู่บนถนน เป็นเด็กชายอายุ 13 ปี, 12 ปี และ 8 ปี ตามลำดับ ทั้งหมดเรียนอยู่โรงเรียนเดียวกัน ห่างไปเล็กน้อย ยังพบรถตู้ชีพของ อบต. เสียหลักตกลงข้างทาง สภาพด้านหน้ายุบ ต่อมาผู้ปกครองของเด็ก ๆ กราบข่าวก็รับมาที่เกิดเหตุ กันที่ที่เห็นร่างไร้วิญญาณต่างก็ร่ำไห้พร่ำพรั่ง แล้วทรุดตัวลงกับพื้น สืบสวนเบื้องต้น ทราบว่า ก่อนเกิดเหตุ ผู้ตายทั้งหมดขี่รถจักรยานยนต์ซ้อน 3 กลับจากเที่ยวงานในหมู่บ้านใกล้เคียง แต่เกิดเสียหลักพุ่งชนท้ายรถเก๋งสีดำ ซึ่งวิ่งอยู่ด้านหน้า ทำให้จักรยานยนต์สีดำ ไกลข้ามไปอยู่เลนฝั่งตรงข้าม เป็นจังหวะเดียวกับที่มีรถตู้ชีพของ อบต. วิ่งสวนทางมาพอดี มุ่งหน้าจะไปส่งผู้ป่วย เป็นเหตุให้รถตู้ชีพพุ่งชนรถจักรยานยนต์เข้าอย่างจัง ทั้งรถและเด็ก 3 คน กระเด็นไปคนละทิศทาง กระทั่งเสียชีวิตอย่างน่าสลดใจ

กรณีตัวอย่าง

การนำเสนอ วิเคราะห์ Swiss Cheese Model (กรณีสมมุติ)



การวิเคราะห์ Swiss Cheese Model เพื่อการเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหา

ชั้นของปัญหาตามแนวทาง Swiss Cheese Model	ปัจจัยเชิงสาเหตุ	แนวทางการแก้ไข
1) การกระทำที่ไม่ปลอดภัยของผู้ขับขี่ (Unsafe Act)	- ผู้ขับขี่ จยย.ขับเร็ว ฝ่าฝืนกฎจราจร ช้อนสาม ไม่สวมหมวกนิรภัย (ความจงใจฝ่าฝืน) - ผู้ขับขี่ จยย.ขาดทักษะควบคุมรถ ตัดสินใจหยุดรถช้าเกินไป (ความผิดพลาด)	- มาตรการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ในสถานศึกษา และในชุมชน - การจัดการฝึกอบรมขาดทักษะ ควบคุมรถ ตัดสินใจ การคาดการณ์ อุบัติเหตุในเด็กและเยาวชน
2) สภาพ/เงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Conditions) - เชื้อเพลิงส่วนบุคคล - เชื้อเพลิงหรือองค์กร - สภาพแวดล้อม - สภาพแวดล้อม ถนนและยานพาหนะ	- ผู้ขับขี่ จยย.อายุน้อยกว่า 15 ปี ร่างกายไม่พร้อม ไม่ได้เรียน การขับขี่ปลอดภัยที่ถูกต้อง - ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ไม่ผ่านการสอบใบขับขี่ - ขับเร็ว รับกลับ เหนื่อย ง่วงนอน เพราะกลับจากไปเที่ยวตอนกลางคืน - ใช้ จยย. ของครอบครัว ขับเร็ว เพราะต้องรีบเอามาคืน - ฝึกผู้ปกครองต่อว่า - อิทธิพลกลุ่มเพื่อน ชวนกันไปเที่ยว (สิ่งแวดล้อม) - ถนนแคบ ไม่มีไฟส่องสว่าง (ถนน) - จยย. มีสภาพเก่า (ยานพาหนะ)	- มาตรการไม่ควรให้เด็กและเยาวชน อายุต่ำกว่า 15 ปี ที่ร่างกายไม่พร้อม ขับขี่รถจักรยานยนต์ - ส่งเสริมการมีใบอนุญาตขับขี่ ในกลุ่มอายุมากกว่า 15 ปี - สร้างความตระหนักในกลุ่ม ผู้ปกครอง ครอบครัวในการอนุญาต ให้เด็กขับขี่รถจักรยานยนต์ - จัดการสภาพแวดล้อมในชุมชน เช่น ไฟฟ้าส่องสว่าง - ตรวจสอบสภาพรถ ส่งเสริมการ มี พ.ร.บ.คุ้มครอง

การวิเคราะห์ **Swiss Cheese Model** เพื่อการเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหา

ชั้นของปัญหาตามแนวทาง Swiss Cheese Model	ปัจจัยเชิงสาเหตุ	แนวทางการแก้ไข
3) การกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Supervision) Key สำคัญ - การกำกับดูแลการฝ่าฝืนกฎระเบียบ/กฎหมาย? - การกำกับดูแลไม่เพียงพอ? - การกำกับดูแลเหมาะสม? - การล้มเหลวในการแก้ปัญหา?	- ผู้ปกครองอนุญาตให้เด็กอายุไม่ถึง 15 ปี ขับขี่รถจักรยานยนต์ (ปล่อยให้มีการฝ่าฝืนกฎหมาย) - ครู มีการสอนให้ความรู้การเดินทางสัญจรของนักเรียน แต่ไม่ได้เน้นการปฏิบัติอย่างจริงจัง (ล้มเหลวในการแก้ปัญหา) - เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่เข้มงวดหรือไม่มีมาตรการเฉพาะในกลุ่มเด็กไม่มีใบขับขี่ (การกำกับดูแลไม่เหมาะสม) - มีชมรมขับขี่ปลอดภัยของโรงเรียน แต่กิจกรรมไม่ต่อเนื่อง (การกำกับดูแลไม่เพียงพอ) - ผู้นำชุมชน ไม่มีมาตรการ/ด้านชุมชน สกัด รถจักรยานยนต์เสี่ยง ในช่วงมีงานเทศกาล (การกำกับดูแลไม่เพียงพอ) - คนในชุมชน มีความเสี่ยงทางสังคม หากเตือนเรื่องพฤติกรรมรถขับขี่แล้วถูกต่อว่ายุ่งเรื่องส่วนตัวคนอื่น	- สร้างความตระหนักในกลุ่ม ผู้ปกครอง ครอบครัวในการอนุญาตให้เด็กขับขี่รถจักรยานยนต์ - ครู จัดการฝึกอบรมภาคทักษะ ควบคุมรถ ตัดสินใจ การคาดการณ์อุบัติเหตุในเด็กและเยาวชน - ตำรวจ จราจรไม่มีมาตรการเฉพาะในกลุ่มเด็กที่ไม่มีใบขับขี่อย่างเหมาะสม - โรงเรียน มีชมรมขับขี่ปลอดภัย Your network อย่างต่อเนื่อง - ผู้นำชุมชน มีมาตรการ/ด้านชุมชน สกัด รถจักรยานยนต์เสี่ยง ในช่วงการมีงานสำคัญ - สาธารณสุข สื่อสารความเสี่ยงให้ประชาชนตระหนักในความเสี่ยงอันตรายจากการขับขี่ โดยเฉพาะในกลุ่มเด็กและเยาวชน
4) อิทธิพลองค์กร (Organization Influence)	- เด็ก ขี้ขลาด เป็นภาพชินตา ไปโรงเรียนช่วยงานพ่อแม่ กลไก/องค์กรที่เกี่ยวข้องในระดับพื้นที่ ละเลยไม่เห็นความสำคัญในประเด็นเด็ก - ขาดการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึกเพื่อกำหนดปัญหาที่แม่นยำ - ขาด Core team เกาะติดปัญหาของพื้นที่และพัฒนาศักยภาพทีม - กลไกและระบบที่เกี่ยวข้อง มีแผนงานจัดการปัญหาไม่ต่อเนื่อง (พชอ./สปก.อำเภอ/สปก.อปท.)	- โรงเรียน มั่นใจให้ความสำคัญในการเดินทางของนักเรียน และมีมาตรการส่งเสริมความปลอดภัย ส่งเสริมให้ความรู้ อบรม ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย เป็นต้น - มีทีมสอบสวนสาเหตุ และวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อสะท้อนข้อมูลแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง - สปก.อำเภอ/ท้องถิ่น พชอ. มั่นใจ และแผนงานการขับเคลื่อนแก้ปัญหาในกลุ่มเด็กและเยาวชน และมีการติดตามประเมินผล - คณะทำงาน อุบัติเหตุทางถนน ของเด็กและเยาวชน



3

การคัดเลือกประเด็นปัญหา
กำหนดเป้าหมาย
และวางแผนการดำเนินงาน
(Target setting and Action plan)

3. การคัดเลือกประเด็นปัญหา กำหนดเป้าหมาย และวางแผนการดำเนินงาน (Target setting and Action plan)



กลยุทธ์สำคัญของการพัฒนา



- มีการคัดเลือกประเด็นปัญหาที่สำคัญของอำเภอ จากการวิเคราะห์ข้อมูลสถานการณ์ และข้อมูลการสอบสวน โดยคณะอนุกรรมการหรือคณะทำงาน (Core team)
- กำหนดเป้าหมายในแต่ละระดับทั้ง Input, Process, Output, Intermediate Outcome และ Outcome
- มีการวิเคราะห์ปัญหาโดยใช้ Swiss Cheese Model เพื่อการวางแผนมาตรการแก้ไขปัญหา
- มีแผนงานครอบคลุมกิจกรรม ต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ
- นำเสนอแผนงาน ต่อ สปท.อำเภอ/สปท.ท้องถิ่น/สถานศึกษา หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเสนอแนวทางการแก้ปัญหาอย่างมีส่วนร่วม

3.1 กระบวนการคัดเลือกประเด็นปัญหา



ภาพที่ 15 แสดงหลักการคัดเลือกประเด็นปัญหาสำคัญ

3.2 พัฒนาแผนงานแก้ไขปัญห ให้ครอบคลุม กิจกรรม ต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ

แนวความคิดบูรณาการแบบกระบวนการสร้างคุณค่า (Value Chain) คือ กระบวนการพัฒนาการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย มุ่งเน้นยกระดับประสิทธิภาพขององค์กรให้สูงขึ้น ภายใต้ความร่วมมือระหว่างภาคีต่าง ๆ โดยมุ่งหวังให้เกิดการพัฒนาหรือแก้ไขปัญหาย่างบูรณาการ ประกอบด้วย 3 ส่วน

ส่วนที่ 1 ต้นน้ำ เป็นกระบวนการบริหารจัดการ นโยบาย ข้อมูล ทรัพยากร คณะทำงาน และภาคี นำเข้าสู่การคัดเลือกประเด็น กำหนดเป้าหมาย และวางแผนงานการพัฒนาหรือแก้ไขปัญห

ส่วนที่ 2 กลางน้ำ เป็นกระบวนการดำเนินงาน กิจกรรมแก้ไขปัญห ทั้งในระดับบุคคล กลุ่มเสี่ยง พฤติกรรมเสี่ยง พื้นที่เสี่ยง และเชื่อมโยงแห่งการกระทำ สิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ยานพาหนะ ได้แก่ จุดเสี่ยง ยานพาหนะเสี่ยง

ส่วนที่ 3 ปลายน้ำ คือ การติดตามประเมินผลตามเป้าหมาย วัตถุประสงค์ที่วางไว้ตามแผน ผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome) ผลลัพธ์ระยะกลาง (Intermediate Outcome) ผลกระทบ (Impact) และจัดทำข้อมูลสะท้อนกลับ (Feedback)

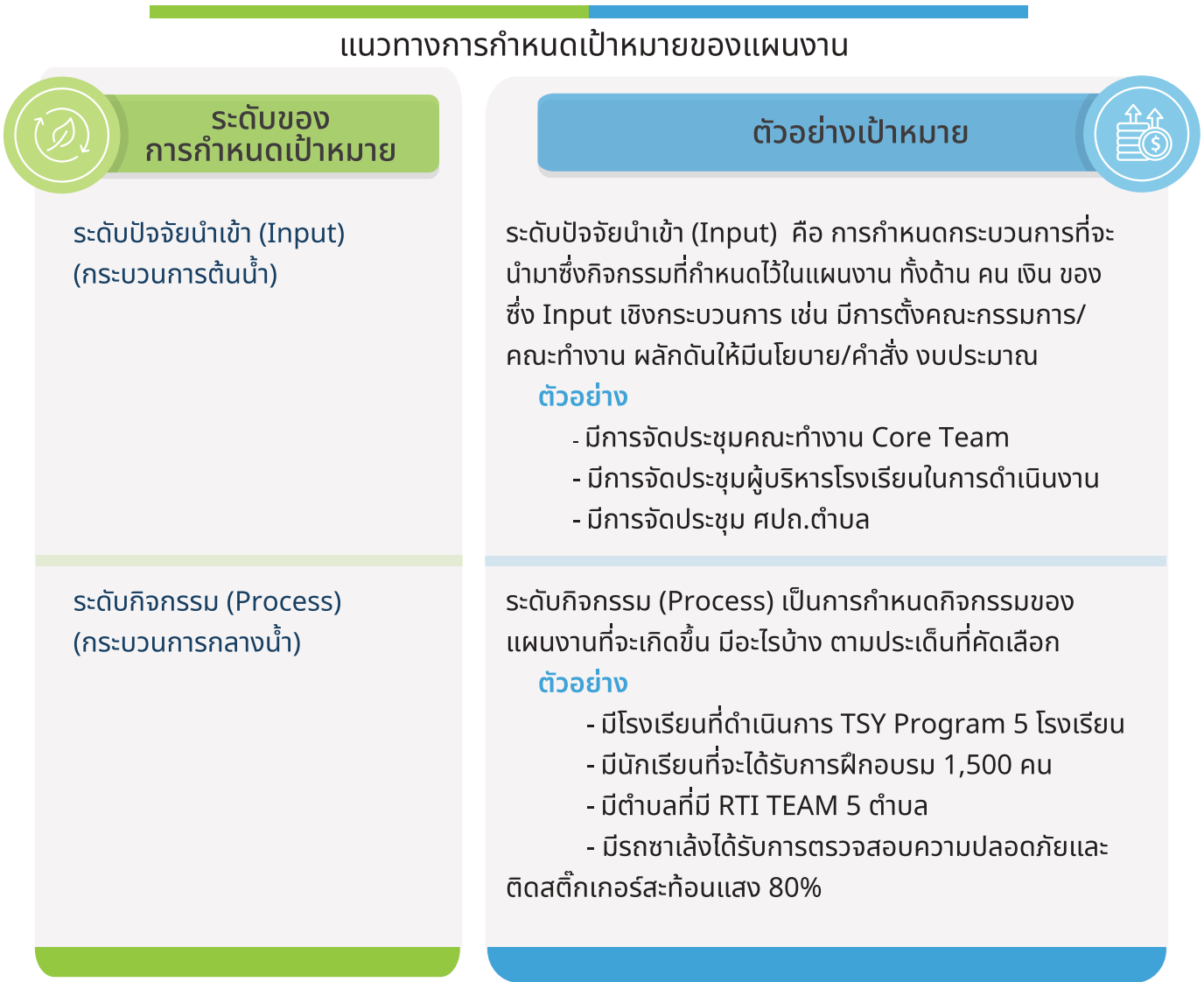
การประยุกต์แนวทางกระบวนการสร้างมูลค่าในการออกแบบมาตรการแก้ไข โดยใช้ข้อค้นพบ ประเด็นช่องว่างจาก Swiss Cheese Model



ภาพที่ 16 แสดงการประยุกต์แนวทางกระบวนการสร้างมูลค่าในการออกแบบมาตรการแก้ไขปัญหอุบัติเหตุทางถนน

3.3 ด้านการกำหนดเป้าหมายการทำงาน (Target Setting)

การกำหนดเป้าหมายของแผนงานเป็นการกำหนดผลงานที่คาดการณ์ไว้ที่อยากให้เกิดขึ้น
ไว้ล่วงหน้าในแผนงาน ทั้งในระดับปัจจัยนำเข้า (Input) ระดับกิจกรรม (Process) ระดับผลลัพธ์ (Output)
มีเป้าหมายระดับผลลัพธ์ (Outcome) และมีเป้าหมายระดับผลลัพธ์ระยะกลาง (Intermediate Outcome)
เพื่อใช้สำหรับตรวจสอบว่าเราได้ดำเนินงานตามแผนและมีผลงานตามที่คาดหวังหรือไม่

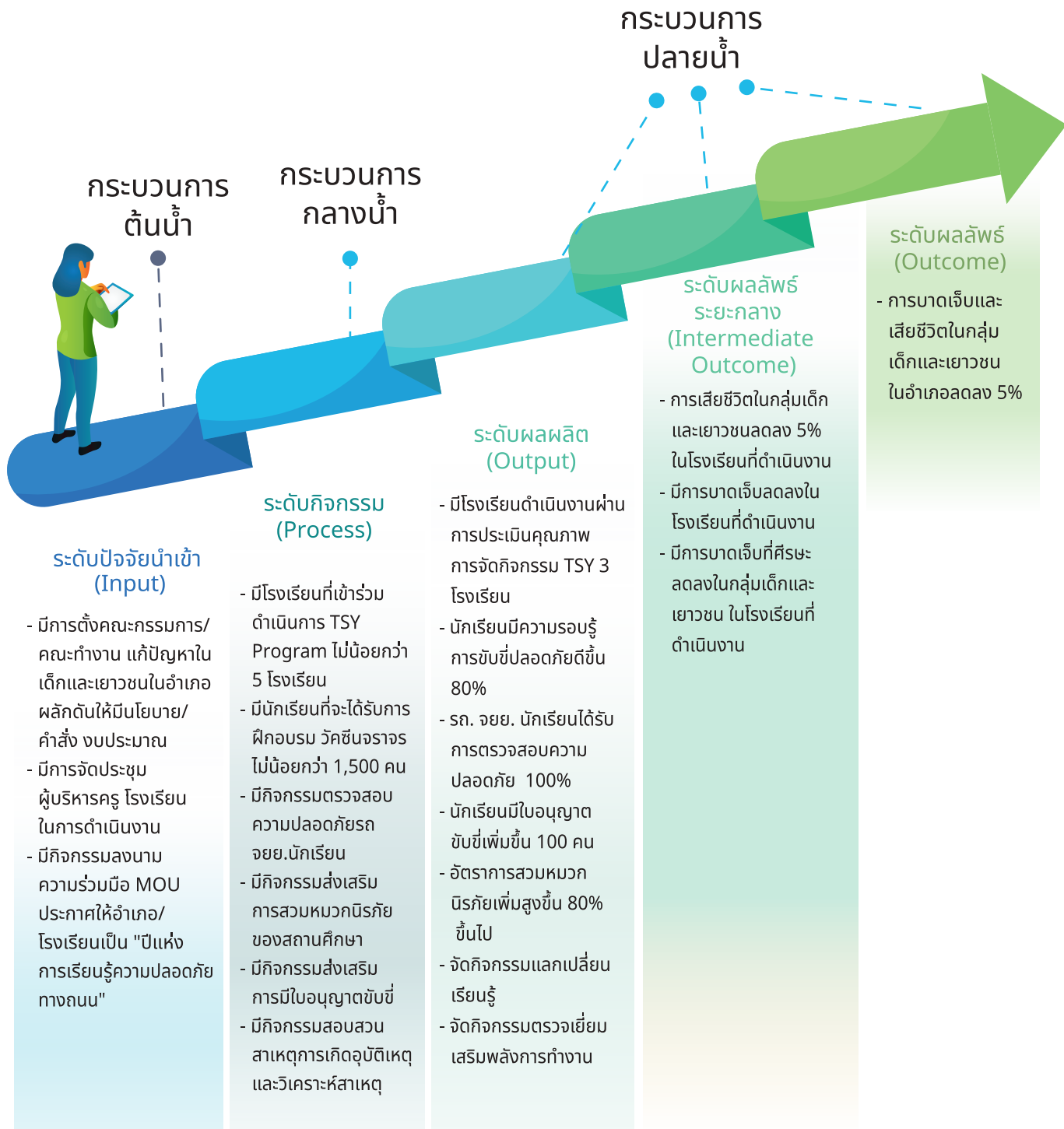


แนวทางการกำหนดเป้าหมายของแผนงาน



ภาพที่ 17 แสดงการประยุกต์แนวทางกระบวนการสร้างมูลค่าในการออกแบบ
มาตรการแก้ไขปัญหาลุทธิเหตุทางถนน

ตัวอย่างการกำหนดเป้าหมายของแผนงาน การแก้ปัญหการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ในกลุ่มเด็กและเยาวชน





4

การขับเคลื่อนร่วมกับภาคีเครือข่ายเพื่อการจัดการ (ท้องถิ่น สถานศึกษา หน่วยงาน และผู้นำชุมชน) (Stakeholder Engagement)



4. ด้านการขับเคลื่อนการทำงานระดับท้องถิ่นและสถานศึกษา (Stakeholder Engagement)

กลยุทธ์สำคัญของการพัฒนา

- มีการถ่ายทอดนโยบาย แนวทางการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนน รวมถึงการพัฒนาศักยภาพการดำเนินงานให้แก่เครือข่าย เพื่อร่วมกันวางแผนงานและดำเนินงานอย่างมีส่วนร่วม
- การจัดการเชิงพฤติกรรมกลุ่มเสี่ยง (Behavior) เด็กและเยาวชน ผู้สูงอายุ หมวก เมา เร็ว 1-2 ประเด็น
- การจัดการยานพาหนะ (Vehicle) เช่น ยานพาหนะเสี่ยง รถ จยย.รถบรรทุกอ้อย รถบรรทุกขี้ยางพารา รถบรรทุกปลา การจอดของรถบรรทุกพ่วง รถ จยย. พ่วงข้าง รถรับ-ส่ง นักเรียน รถทัศนอาจร เป็นต้น
- การจัดการเชิงกายภาพ (Black Spot/Safety Zone) เช่น การแก้ไขจุดเสี่ยง การจัดการโซนถนนปลอดภัย โดยหน่วยงานท้องถิ่นและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- การจัดการด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) การบังคับใช้อย่างเหมาะสม
- การจัดการในระดับชุมชน “ธรรมนูญชุมชน” (Community) เช่น กฎระเบียบชุมชน งานประจำปี ปลอดภัยเ้า เป็นต้น

การขับเคลื่อนการทำงานระดับท้องถิ่นและสถานศึกษา

การพัฒนาการขับเคลื่อนการป้องกันและลดการตายจากอุบัติเหตุทางถนนในระดับอำเภอซึ่งเป็นหน่วยจัดการที่มีประสิทธิภาพและประเมิณผลได้ดีที่สุด โดยการร่วมบูรณาการระหว่าง สปถ. อำเภอ, สปถ.อปท.) และ คณะกรรมการ พชอ. โดยความร่วมมือของเครือข่ายในระดับอำเภอที่สำคัญ ได้แก่

1. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (เทศบาล/อบต.)
2. ผู้นำชุมชน กำนันผู้ใหญ่บ้าน
3. สถานศึกษา คณะครู ผู้บริหารโรงเรียน สภาเด็กและเยาวชน
4. สถานีตำรวจในพื้นที่
5. ภูัภัย
6. อื่น ๆ เช่น บริษัท ห้างร้าน ภาคเอกชนในอำเภอ

ดังนั้นควรถ่ายทอดนโยบายและการพัฒนาศักยภาพการดำเนินงานรวมถึงพัฒนาแผนดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนให้แก่เครือข่ายเพื่อรับรู้สถานการณ์ปัญหา ร่วมกันวางแผนงานและร่วมกันกำหนดเป้าหมายการดำเนินงาน โดยมีแนวทางการดำเนินงานในระดับเครือข่ายที่สำคัญ ดังนี้

1. การทำงานในระดับตำบล ชุมชน หมู่บ้าน (อบต./กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน/อสม./อปพร.) (RTI Team)
2. การทำงานในระดับเทศบาลเมืองและเทศบาลนคร (City RTI)
3. การทำงานในระดับสถานศึกษา (TSY Program)
4. การทำงานการบังคับใช้กฎหมาย (สถานีตำรวจภูธร)

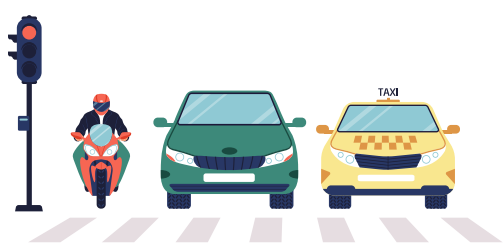
4.1 การทำงานในระดับตำบล ชุมชน หมู่บ้าน อบต. เทศบาลตำบล (RTI Team)

แนวทางการดำเนินงานในระดับชุมชน (RTI Team)

การดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในระดับชุมชน หมู่บ้าน ตำบล เป็นการขับเคลื่อนทีมระดับตำบลหรือหน่วยงานที่มีสมาชิกมาจากองค์การบริหารส่วนตำบล, เทศบาล, โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล, กำนัน, ผู้ใหญ่บ้าน, อาสาสมัครของชุมชน เช่น อาสาสมัคร กู้ชีพตำบล, อปพร., อสม., ชม. และกองร้อยน้ำหวาน เป็นต้น ร่วมกันเป็นทีมระดับตำบลในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน หรือเรียกว่า **RTI Team**

กิจกรรมการดำเนินงานในระดับชุมชน **RTI Team** เป็นการดำเนินงานตามกรอบ **PDCA (Plan-Do-Check-Act)** มีกรอบกิจกรรม ดังนี้

1. **(ก่อตั้ง)** จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนท้องถิ่น (ศปท.อปท.) และจัดตั้งคณะทำงาน (RTI Team) มีการประชุมขับเคลื่อน/วางแผนการดำเนินงานเพื่อนำไปสู่การประชุมแบบมีส่วนร่วมของเครือข่ายในชุมชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
2. **(วิเคราะห์)** ข้อมูลสถานการณ์ปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตในตำบล และการสอบสวนการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในชุมชน สำรวจชุมชน ชี้เป้าจุดเสี่ยงหรือถนนเสี่ยงในชุมชน ในจุดเกิดเหตุบ่อย ๆ จัดทำแผนที่จุดเสี่ยง โชนถนนเสี่ยง ระบุพฤติกรรมเสี่ยง
3. **(คัดเลือก)** ประเด็นปัญหาที่สำคัญ และวิเคราะห์ประเด็นปัญหาด้วยแผนภูมิต้นไม้ (Problem tree) ตั้งเป้าหมายในการแก้ปัญหา กำหนดแผน และกิจกรรม
4. **(ดำเนินการ)** มีมาตรการตามปัญหาของชุมชน ภายใต้การสนับสนุนของ ศปท.อปท.
5. **(สรุปผล)** การดำเนินงานและข้อมูลการเสียชีวิต การบาดเจ็บ และจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ และปัจจัยแห่งความสำเร็จและปัญหาอุปสรรค



บันได 5 ขั้น RTI Team

พัฒนาชุมชนแห่งความปลอดภัย

5. สรุปผล

การดำเนินงานและข้อมูลการเสียชีวิต
การบาดเจ็บ และการเกิดอุบัติเหตุ
วิเคราะห์ข้อมูลสะท้อนกลับ

5

4. ดำเนินการ

ดำเนินการมาตรการตามปัญหา
ของชุมชน ภายใต้การสนับสนุน
ของ ศปถ.อปท.

4

3. คัดเลือก

ประเด็นปัญหาที่สำคัญ วิเคราะห์แผนภูมิต้นไม้
(Problem tree) ตั้งเป้าหมายในการแก้ปัญหา
วางแผนงานและกิจกรรม

3

2. วิเคราะห์

ข้อมูลสถานการณ์ปัญหา
การบาดเจ็บและเสียชีวิตในชุมชน และ
สอบสวนการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในชุมชน

2

1. ก่อตัว

ศปถ.อปท. และจัดตั้ง
คณะทำงาน (RTI Team)

1

วงจร RTI Team 2 ไป 4



4.2 การทำงานในระดับเทศบาลเมืองและเทศบาลนคร (City RTI)

แนวทางการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนในเมืองใหญ่ (CITY RTI)



แนวทางการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนในเมืองใหญ่ (CITY RTI) อุดมคติจากการจราจรในเมืองใหญ่ที่มีประชากรอยู่อย่างหนาแน่น เป็นชุมชน เขตเมืองมีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและการคมนาคมขนส่ง พบว่า อัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตสูงกว่าในเขตนอกเมืองและชนบท การดำเนินงานควรใช้เทคโนโลยีเข้ามามีบทบาทในการแก้ปัญหา ด้วยความพร้อมของทรัพยากรงบประมาณ และเครือข่าย และการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง

แนวทางการดำเนินงาน City RTI

1. ด้านนโยบายและ การมีส่วนร่วมของภาคี	1) การจัดตั้ง ศปถ.อปท. โดยมีสหสาขาในพื้นที่ร่วมเป็นกรรมการ 2) มีการกำหนดเป้าหมาย แผนงาน มาตรการ และมีการประชุม ศปถ.อปท. หรือ คณะอนุกรรมการ/คณะทำงานอย่างต่อเนื่องอย่างน้อยไตรมาสละ 1 ครั้ง
2. ด้านข้อมูลและ สารสนเทศเพื่อ การป้องกัน	3) มีการจัดการและวิเคราะห์สถานการณ์การบาดเจ็บทางถนนในพื้นที่และนำมาใช้ประโยชน์ผลักดันให้เกิดมาตรการป้องกัน 4) สอดสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ วิเคราะห์เหตุการณ์กล้อง CCTV (หากมีภาพ)
3. ด้านการจัดการ สิ่งแวดล้อมและ ความปลอดภัย ทางถนน	5) กำหนดและดำเนินการพื้นที่ควบคุมพิเศษ (Safety Zone) มีการบังคับใช้กฎหมายเข้มข้น 6) การใช้เทคโนโลยีมาสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมาย เช่น กล้องตรวจจับความเร็ว (Speed camera), กล้องตรวจจับการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรและพฤติกรรมเสี่ยง 7) มีการจัดการและแก้ไขจุดเสี่ยง (Black Spot)
4. ด้านการมีส่วนร่วมของ ชุมชนและบริการเหตุ ฉุกเฉิน	8) การดำเนินงานมาตรการองค์กร/มาตรการชุมชน ความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานในสังกัด เช่น ศูนย์เด็กเล็ก สถานศึกษา ทุกระดับในสังกัด และสถานประกอบการต่างๆ ตามบทบาทอำนาจหน้าที่ 9) มีระบบการรับแจ้งเหตุฉุกเฉิน หรือการให้บริการการแพทย์ฉุกเฉิน EMS อปท.
5. ด้านการติดตามประเมินผล	10) สรุปการดำเนินงาน ติดตามประเมินผล
6. ด้านนวัตกรรม	มาตรการหรือการดำเนินงานอื่นๆ ที่เป็นนวัตกรรมที่ประสบความสำเร็จ

แนวทางการประเมิน

ระดับดีเยี่ยม (Advanced) ดำเนินการมากกว่าหรือเท่ากับ 8 กิจกรรม

ระดับดีมาก (Excellent) ดำเนินการอย่างน้อย 7 กิจกรรม

ระดับดี (Good) ดำเนินการอย่างน้อย 5 กิจกรรม

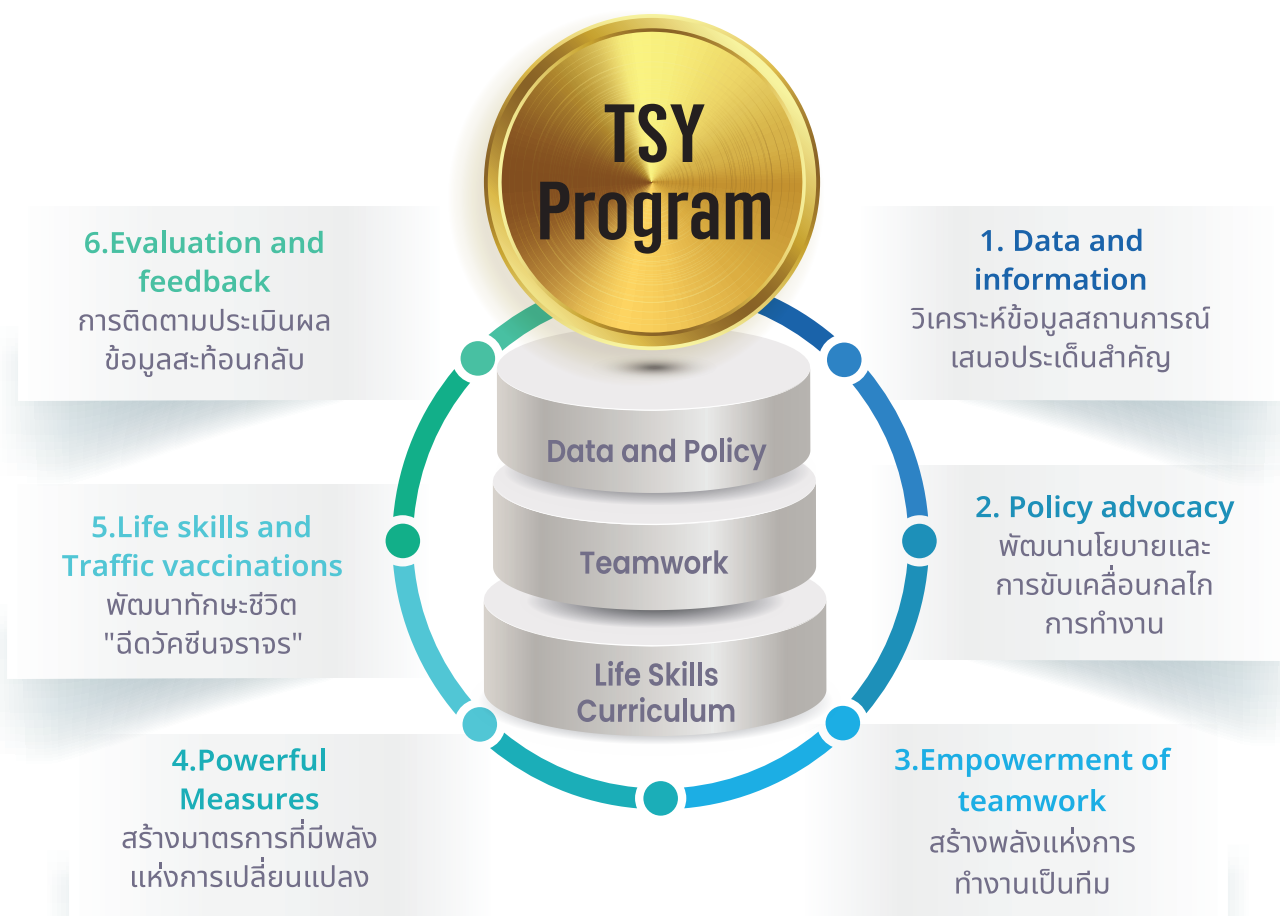


TSY Program

คืออะไร

4.3 การดำเนินงานในสถานศึกษา (TSY Program)

TSY Program คือ รูปแบบกระบวนการแก้ไขปัญหการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในระดับสถานศึกษา ระดับอำเภอ และระดับจังหวัด พัฒนามาจากการศึกษาวิจัยและพัฒนาในพื้นที่นำร่อง โดยประยุกต์ใช้แนวคิด Swiss Cheese Model ปิดช่องว่างของปัญหาทั้งระดับนโยบาย ผู้กำกับดูแล มาตรการการแก้ไข และการส่งเสริมการเรียนรู้ ทักษะความปลอดภัย (Road Safety Mindset) เรียกว่า **TSY Program** ย่อมาจาก **Thailand Safe Youth Program** ประกอบด้วย 6 กระบวนการ ดังนี้



Thailand Safe Youth



กระบวนการขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหาคาการเสียชีวิตและบาดเจ็บสำหรับเด็กและเยาวชนในระดับสถานศึกษา
อำเภอ และจังหวัด TSY Program (Thailand Safe Youth Program)

กระบวนการที่ 1

วิเคราะห์ข้อมูลสถานการณ์ (Data and information)

ปัญหาการตายในกลุ่มเด็กและเยาวชนภาพรวมของ
อำเภอทั้งเชิงปริมาณ ได้แก่ จำนวนนักเรียนบาดเจ็บและเสียชีวิต
การเดินทางมาสถานศึกษา ยานพาหนะ การมีใบอนุญาตขับขี่
การสวมหมวกนิรภัยและข้อมูลเชิงคุณภาพจากการสอบสวนสาเหตุ
เกิดอุบัติเหตุทางถนนและจัดทำข้อเสนอต่อฝ่ายนโยบาย เช่น ผู้ว่าราชการจังหวัด นายอำเภอ
ผู้อำนวยการโรงเรียน สถานศึกษา นายกเทศมนตรีในท้องถิ่น เป็นต้น เพื่อนำไปสู่การขับเคลื่อนในพื้นที่
และติดตามประเมินผล



กิจกรรมที่ 2

พัฒนานโยบายและการขับเคลื่อนกลไกการทำงาน (Policy advocacy)

เป็นการพัฒนานโยบายในระดับสถานศึกษา โดยการจัดตั้ง
คณะทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษา (TSY Team)
นำไปสู่กลไกการทำงาน กำหนดเป้าหมาย แผนงาน บูรณาการสนับสนุน
งบประมาณจากแหล่งต่าง ๆ ในอำเภอ/จังหวัด โดยมีผู้อำนวยการ
สถานศึกษาเป็นประธาน มีคณะครูด้านความปลอดภัย และภาคีในอำเภอ
ร่วมเป็นคณะทำงาน



กิจกรรมที่ 3

สร้างพลังแห่งการทำงานเป็นทีม (Empowerment of teamwork)

พัฒนาคณะทำงาน (TSY Team) ทำความเข้าใจสถานการณ์
ปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตในกลุ่มเด็กและเยาวชนอย่างลึกซึ้ง ในกลุ่ม
ผู้ที่เกี่ยวข้องมีหน้าที่ในการกำกับดูแล ได้แก่ คณะครู ผู้ปกครอง
สาธารณสุข ตำรวจ ท้องถิ่น และภาคส่วนอื่น ๆ และร่วมกัน
วิเคราะห์ปัญหา ร่วมกันออกแบบแผนงานกิจกรรม มาตรการ
แก้ไขปัญหาร่วมกัน พัฒนา Action Plan ทั้ง ต้นน้ำ กลางน้ำ
ปลายน้ำ และบริหารจัดการบทบาทหน้าที่ของแต่ละฝ่ายให้ชัดเจน



กิจกรรมที่ 4 สร้างมาตรการที่มีพลังแห่งการเปลี่ยนแปลง (Powerful Measures)

โดยการกำหนดมาตรการที่มีพลังเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ตัวอย่างเช่น การปรับสภาพแวดล้อมหน้าสถานศึกษาและรอบ ๆ สถานศึกษาให้ปลอดภัย เช่น ทางม้าลาย ทางเดินถนน และกิจกรรมการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย การกำหนดบทลงโทษกรณีทำผิดกฎจราจร โดยร่วมกันระหว่างโรงเรียนกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ การกำหนดให้ผู้มีใบอนุญาตขับขี่เท่านั้นที่ขับรถจักรยานยนต์มาโรงเรียนได้ การกำหนดอายุผู้ขับขี่จักรยานยนต์มาโรงเรียน เป็นต้น รวมถึงมาตรการอื่น ๆ ขึ้นอยู่กับสภาพปัญหาและความเหมาะสมของแต่ละพื้นที่โดยเน้นให้เยาวชนเข้าถึงรถจักรยานยนต์ได้น้อยลงหรือยืดอายุการเข้าถึง



กิจกรรมที่ 5 พัฒนากทักษะชีวิต จิตวัคซีนจราจร (Life skills and Traffic vaccinations)

พัฒนาความรู้ในการใช้รถใช้ถนนของเด็กและเยาวชน การฝึกอบรมให้ความรู้ “ทักษะคิด การเอาชีวิตรอดจากภัยบนท้องถนน” เป็นการฝึกทักษะชีวิตเพื่อความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วย 6 โมดูล ได้แก่

- 1) การจัดการความเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนนเบื้องต้น (Road User Risk Management)
- 2) สมรรถนะ, ขีดจำกัดและการประมวลผลของมนุษย์ (Human Performance, Limitations and Human Information Processing)
- 3) ทักษะความตระหนักรู้ในสถานการณ์ (Situation Awareness)
- 4) ทักษะการตัดสินใจ (Decision Making)
- 5) ทักษะทัศนคติอันตราย (Hazardous Attitude)
- 6) การจัดการความเครียด/ความเหนื่อยล้า (Stress and Fatigue Management)

กิจกรรมที่ 6 การติดตามประเมินผล วิเคราะห์ข้อมูลสะท้อนกลับ (Evaluation and feedback)

การติดตามประสิทธิผลการทำงาน ทั้งเชิงผลผลิต ผลลัพธ์ เช่น ร้อยละของนักเรียนที่ผ่านกระบวนการจัดการเรียนรู้การประเมิน การประเมินผลสัมฤทธิ์ของการจัดการเรียนรู้ มาตรการที่ดำเนินการ อัตราการสวมหมวกนิรภัย จำนวนเยาวชนที่มีใบอนุญาตขับขี่เพิ่มขึ้น จำนวนเด็กและเยาวชนที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตลดลงหรือเพิ่มขึ้น รวมถึงประเมินความคุ้มค่าในกระบวนการทำงาน

ตัวอย่าง Action Plan จังหวัด/อำเภอ

กรอบวางแผน	(Action Plan) จังหวัด/อำเภอ/สถานศึกษา/โรงเรียน
กิจกรรมต้นน้ำ	1) จัดประชุมระดับจังหวัด หรือคณะอนุกรรมการเด็กและเยาวชนฯ ภายใต้ ศปถ.จังหวัด เพื่อพัฒนาแผนงาน และเป้าหมายของจังหวัด และพัฒนา Core team 2) จัดประชุมเชิงปฏิบัติการพัฒนาแผนงานในอำเภอนำร่อง (Workshop) ร่วมกับคณะทำงานอำเภอนำร่อง (Core team) ประกอบด้วย หน่วยงาน ภาครัฐในระดับอำเภอ ได้แก่ สาธารณสุข ครูด้านความปลอดภัย/ผู้บริหาร โรงเรียน ตำรวจ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อพัฒนาแผนงาน กิจกรรม (Action Plan) 3) ฝึกอบรมเพื่อการพัฒนาศักยภาพทีมวิทยากร/ครู “วัคซีนจราจร” เพื่อให้เกิดการจัดการเรียนรู้ที่มีประสิทธิภาพ จำนวน 30 - 50 คน และจัดทำ ทำเนียบรายชื่อวิทยากรประจำจังหวัด/อำเภอ 4) สนับสนุน จัดหางบประมาณให้แก่ อำเภอนำร่อง สถานศึกษา เพื่อใช้จ่าย ในการจัดอบรมการเรียนรู้ความปลอดภัยทางถนนแก่เด็กและเยาวชนใน สถานศึกษา ให้ได้ 500 - 1,000 คน/อำเภอ
กิจกรรมกลางน้ำ	1) จัดการเรียนรู้ความปลอดภัยทางถนน ฉีดวัคซีนจราจร โดยครู/วิทยากร ที่ได้รับการอบรมตามหลักสูตร 2) สนับสนุน ผลักดันให้สถานศึกษาดำเนินกิจกรรม TSY Program อย่างน้อย 3 - 5 โรงเรียน/อำเภอ 3) ผู้บริหารจังหวัดและคณะทำงานระดับจังหวัด (Core team) ลงพื้นที่ ตรวจสอบเยี่ยมเสริมพลัง ติดตามการทำงานของอำเภอ และสถานศึกษา 4) โรงเรียนและสถานศึกษา จัดตั้ง “ชมรมวัคซีนจราจร” ให้ผู้เรียนมีส่วนร่วม ออกแบบกิจกรรม นวัตกรรมต่าง ๆ 5) โรงเรียนมีมาตรการในการแก้ไขปัญหา เช่น กิจกรรมการส่งเสริม การสวมหมวกนิรภัย กิจกรรมส่งเสริมการมีใบอนุญาตขับขี่ การส่งเสริม 15 ปี ไม่ขับขี่ จยย. กิจกรรมรถโรงเรียนปลอดภัย (School Bus) กิจกรรมหน้าโรงเรียนปลอดภัย (School Zone) 6) ให้ความรู้และสร้างความเข้าใจในกลุ่มผู้ปกครองในวันเปิดเทอม และมีมาตรการร่วมกัน
กิจกรรมปลายน้ำ	1) ติดตามโดยการตรวจเยี่ยมเสริมพลัง อำเภอนำร่องและสถานศึกษา เป็นระยะ 2) จัดกิจกรรมแสดงผลงานของหน่วยงานและอำเภอนำร่อง นวัตกรรม และกิจกรรมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ มอบโล่และประกาศเกียรติคุณ 3) จัดประชุมสรุปผลการดำเนินงาน พัฒนาแผนงานในระยะต่อไป

4.4 ด้านการจัดการเชิงกายภาพ (Black Spot, Safety Zone)



จุดเสี่ยงอันตรายบนถนน ในอดีตที่ผ่านมา คนไทยมักมีความเชื่อว่าอุบัติเหตุเป็นเรื่องของเคราะห์กรรม เกิดจากภูตผีที่สิงสถิตอยู่บริเวณนั้น ๆ จนทำให้บางพื้นที่มีเรื่องเล่าขานต่อกัน เช่น บางพื้นที่เรียกว่า “โค้ง 100 ศพ” โค้งเหล่านี้เป็นที่รู้จักกันดีว่ามีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ซึ่งตามหลักวิชาการแล้ว เรียกว่า **“Black spot”** หรือเรียกว่า **“จุดเสี่ยง”** มีหลายรูปแบบแตกต่างกัน

นิยาม จุดเสี่ยงอันตรายบนถนน

จุดเสี่ยงหรือจุดอันตราย (Black spot) คือ ตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง มีการบาดเจ็บและ/หรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุสูง โดยอาศัยสถิติการเกิดอุบัติเหตุเป็นดัชนีในการกำหนด โดยทั่วไปไม่มีการจำกัดจำนวนตายตัวขึ้นอยู่กับเกณฑ์ที่กำหนดหรือการยอมรับของแต่ละหน่วยงาน/ทีมงาน/ชุมชน โดยหลักการสำคัญ คือ มีข้อมูลที่บ่งชี้ว่ามีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ส่วนใหญ่เกิดในทางโค้ง ทางแยก จุดกลับรถ บริเวณสภาพถนนที่มีความบกพร่องของถนน โดยใช้ความถี่ของการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนคนเจ็บ คนเสียชีวิต บ่งบอกถึงความเสี่ยงต่อการเกิดเหตุในจุดนั้น

การกำหนดจุดเสี่ยง ได้มาจากไหน

- จากสถิติข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ
- จากการสอบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ
- จากการสำรวจชุมชน คาดการณ์ความเสี่ยง (จุดเสี่ยง)

วิธีการแก้ไขปัญห จุดเสี่ยง

วิธีการแก้ไขปัญห จุดเสี่ยง เมื่อทราบปัญหาที่มาจากปัจจัยจากถนนและสิ่งแวดล้อม ขั้นตอนต่อไป คือ การนำเสนอข้อมูลจุดเสี่ยงที่ได้จากการวิเคราะห์ ในการประชุมระดับต่างๆ ท้องถิ่น/อำเภอ/จังหวัด เพื่อเสนอปัญหาจุดเสี่ยงสำหรับร่วมกันหารือข้อเสนอแนะในการปรับปรุงแก้ไข โดยมี 3 แนวทางในการปรับปรุงจุดเสี่ยงเบื้องต้น ดังนี้

- 3.1. กำจัดปัญหาให้หมดไป** เช่น การปิดจุดกลับรถ เคลื่อนย้ายวัตถุอันตรายออกจากพื้นที่ การสร้างจุดกลับรถที่ปลอดภัย ทำวงเวียน ปรับปรุงสิ่งแวดล้อม เป็นต้น
- 3.2. การทำให้ปัญหาให้เห็นเด่นชัด** การทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนเห็นปัญหา เพื่อเตือนผู้ขับขี่ให้รู้ปัญหาล่วงหน้า เช่น ทาสีสะท้อนแสงที่วัตถุอันตรายให้เห็นอย่างเด่นชัด การติดตั้งป้ายเตือน การติดตั้งสัญญาณไฟ การทำให้ทัศนวิสัยที่ดีขึ้น เป็นต้น
- 3.3 กำหนดมาตรการ** เพื่อปรับพฤติกรรมเสี่ยง ได้แก่ การห้ามย้อนศร ห้ามกลับรถ การสวมหมวกนิรภัย เป็นต้น



การวิเคราะห์จุดเสี่ยงโดยใช้ Collision Diagram

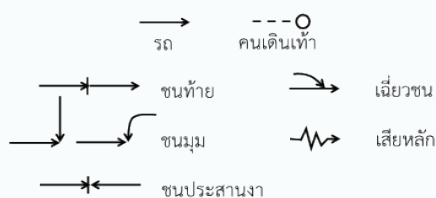
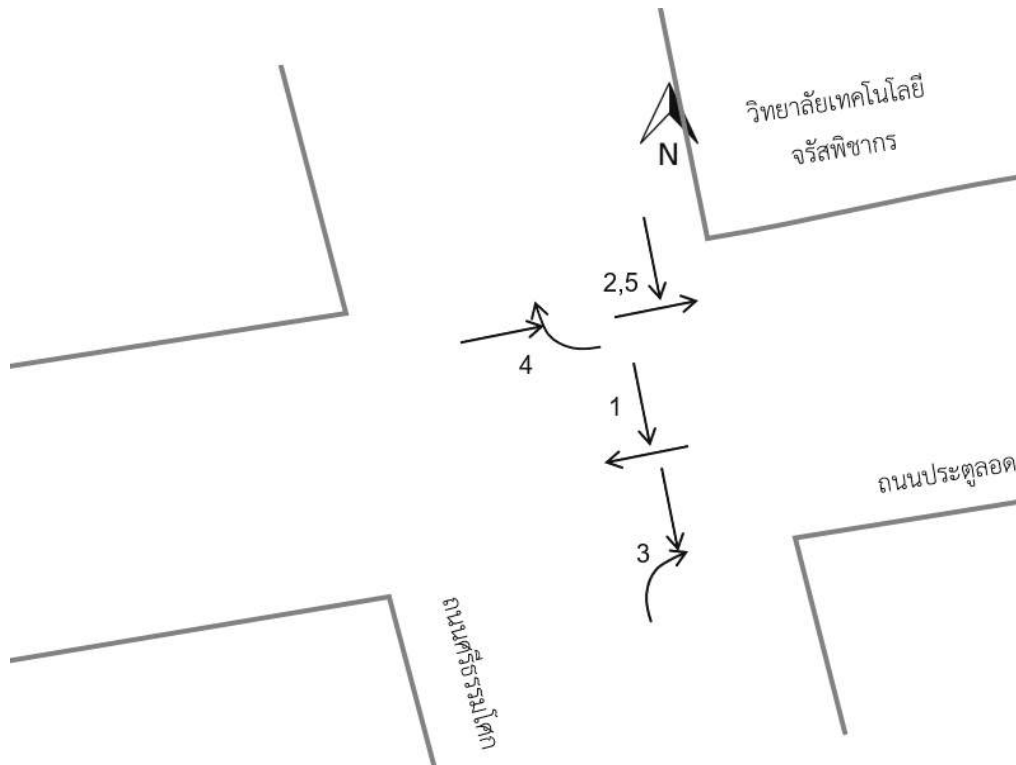
Collision diagram เป็นการบันทึกข้อมูลแสดงอุบัติเหตุในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งที่ทำให้เราทราบถึงรูปแบบของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่เราสนใจ โดยการจัดทำวิธีการของการเกิดอุบัติเหตุเป็นรูปภาพสัญลักษณ์ในแผนที่ถนน เพื่อให้เราทราบรูปแบบและทิศทางการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นข้อมูลที่ได้มาจากกล้อง CCTV และกล้องติดรถยนต์ หรือจากการสืบสวนสอบสวนการเกิดอุบัติเหตุในกรณีที่ไม่มีภาพ

Collision Diagram

ตำแหน่ง: สี่แยกประตูลอด

ระยะเวลา: 1/1/2557 ถึง 31/12/2558

หน่วยงาน: เทศบาลนครศรีธรรมราช



ความรุนแรง
1. ไม่บาดเจ็บ
2. บาดเจ็บ
3. เสียชีวิต

สภาพอากาศ
1. ปกติ
2. ฝน

สภาพผิวทาง
1. แห้ง
2. เปียก

การมองเห็น
1. กลางวัน
2. กลางคืน/มีไฟถนน
3. กลางคืน/ไม่มีไฟถนน

ลำดับ	วันที่	เวลา	ความรุนแรง	สภาพอากาศ	สภาพผิวทาง	การมองเห็น
1	31/10/2558	22:56	2	2	2	2
2	8/1/2558	23:42	1	1	1	2
3	29/5/2557	15:25	2	1	1	1
4	1/11/2557	22:12	3	1	1	2
5	20/12/2557	22:59	2	2	2	2
6						
7						
8						
9						
10						

Safety Zone



Safety Zone หมายถึง การกำหนดพื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง เพื่อเป็นเขตควบคุมพิเศษสำหรับเป็นเขตจราจรปลอดภัย ได้แก่ ถนนที่เกิดเหตุสูง ถนนที่มีการสัญจรคับคั่ง และรถใช้ความเร็วสูง ถนนที่มีการกำหนดเป็นเลนจักรยาน จุด/บริเวณที่มีความเสี่ยง เช่น หน้าโรงเรียน หน้าโรงพยาบาล หน้าตลาดสด /ตลาดนัด โดยมีแนวทางการดำเนินงาน Safety Zone ดังนี้

1. การเตรียมการ

- กำหนดพื้นที่ขอบเขต Safety Zone จากสถิติข้อมูล (500 เมตร ถึง 5 กิโลเมตร)
- วิเคราะห์ความเสี่ยงต่างๆ ของ Safety Zone ทั้งจุดเสี่ยงและพฤติกรรมเสี่ยง
- กำหนดมาตรการควบคุมพิเศษตามความเหมาะสม
- จัดทำเวทีประชาคมสร้างความเข้าใจ
- จัดเตรียมทรัพยากรและทำแผนงาน

2. การดำเนินการ

- ประชาสัมพันธ์ และสร้างการรับรู้ของชุมชน
- ปรับปรุงสภาพถนนและสภาพแวดล้อมให้ปลอดภัย แก้ไขจุดเสี่ยง
- บังคับใช้กฎหมายตามมาตรการควบคุมเข้มข้น
- ติดตั้งกล้อง CCTV (ถ้ามี)

3. การติดตามประเมินผล

- เก็บข้อมูลการฝ่าฝืนมาตรการเป็นระยะ (ควรมีแบบฟอร์ม)
- เก็บข้อมูลสถิติการเกิดเหตุ และสอบสวนหาสาเหตุกรณีมีการเกิดอุบัติเหตุ
- สรุปรายงานประจำเดือน/ไตรมาส/ปี เพื่อติดตามประเมินผล





การประเมินความสูญเสียทางเศรษฐกิจ จากการแก้ไขจุดเสี่ยง

ความสูญเสียทางเศรษฐกิจที่คำนวณเป็นตัวเงินจากการลดการบาดเจ็บและการตายจากการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยเป็นการเปรียบเทียบก่อนและหลังดำเนินการ (Before-After) โดยอ้างอิงจากผลการวิจัยความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุทางถนนของ TDRI และสามารถประมาณการได้ถึงความคุ้มค่าในการลงทุนงบประมาณเทียบกับการสามารถช่วยเหลือชีวิตคนได้กี่คนหากมีการแก้ไข เช่น ลงทุนแก้ไขจุดเสี่ยง 5 ล้านบาท โดยคาดการณ์ว่าจะช่วยชีวิตคนได้ 3 คน (สูญเสีย 10.4 ล้านบาท) และบาดเจ็บสาหัส 20 คน (สูญเสีย 9.0 ล้านบาท) ซึ่งเท่ากับว่าลงทุน 2 ล้าน ลดความสูญเสียได้ถึง 19.4 ล้านบาท ในห้วงระยะเวลา 3 ปี

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) ได้ศึกษาการประเมินมูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุทางถนน ด้วยวิธีทุนมนุษย์ (Human Capital Approach: HCA)

ตารางที่ 6 มูลค่าความสูญเสียเฉลี่ยต่อคน ตามระดับความรุนแรง พ.ศ. 2562

ระดับความรุนแรงของอาการ	มูลค่าความสูญเสียโดยเฉลี่ย (บาท/คน)	เฉลี่ย (บาท/คน)
กรณีเสียชีวิต	3,244,996 – 3,696,478	3,470,737
กรณีพิการ	4,608,343 – 4,827,695	4,718,019
กรณีบาดเจ็บสาหัส	406,065 – 499,172	452,619
กรณีบาดเจ็บเล็กน้อย	52,869 – 58,589	55,729

ที่มา: TDRI (2564)

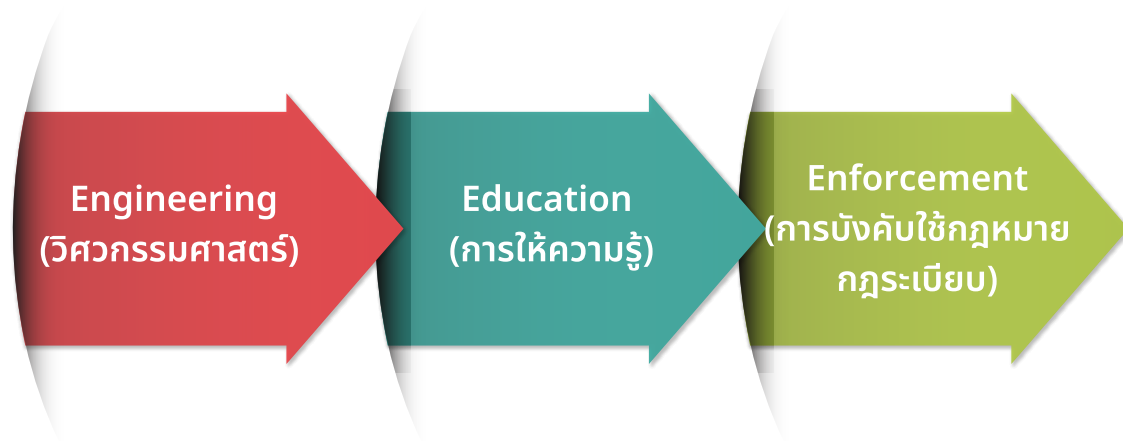
4.5 ด้านการจัดการเชิงพฤติกรรม ยานพาหนะ และการบังคับใช้กฎหมาย/ธรรมเนียมชุมชน (Behavior, Enforcement and Community regulations)



การออกแบบมาตรการ แก้ไขปัญหาคอขวดทางถนน



การออกแบบมาตรการแก้ไขปัญหาคอขวดทางถนน ให้คณะทำงาน Core Team พิจารณากำลังมุ่งเน้นไปที่ประเด็นใดในการแก้ปัญหาในหลัก 3E ซึ่งถือเป็น หลักการจัดการการเสริมสร้างความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ หากถูกนำไปประยุกต์ใช้งานอย่างถูกต้องและได้รับการสนับสนุนที่ดี การจัดการปัญหาความปลอดภัยบนท้องถนนให้พิจารณาว่า แผนงานที่พัฒนาขึ้น ใช้แนวคิดใดในการแก้ปัญหา ได้แก่



1. ด้านวิศวกรรมศาสตร์ (Engineering)

ถือเป็นการใช้ความรู้ในด้านวิศวกรรมศาสตร์ ทั้งด้านวิศวกรรมศาสตร์โยธา ด้านวิศวกรรมศาสตร์ ยานยนต์ และเทคโนโลยี เช่น การจัดการทางกายภาพ ให้ปลอดภัยการก่อสร้างถนน ออกแบบโครงข่ายถนน การใช้อุปกรณ์ป้องกันการแก้ไขจุดเสี่ยง รวมถึงการ ออกแบบยานพาหนะให้ปลอดภัยการติดตั้งอุปกรณ์ ป้องกันในรถ เป็นต้น

2. ด้านการให้ความรู้ (Education)

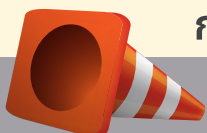
การฝึกอบรมให้ความรู้ในการใช้รถใช้ถนน การพัฒนาหลักสูตรการจัดการเรียนรู้ความปลอดภัย อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นต้น

3. ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement)

ถือเป็นมาตรการที่มีประสิทธิภาพสูง รวมถึง การมีธรรมาภิบาลชุมชนหมู่บ้าน กฎระเบียบสังคม สร้างค่านิยมของสังคมก็มีส่วนช่วยให้มีวัฒนธรรม ความปลอดภัย หากดำเนินการต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ แต่ก็อาจจะไม่ได้เหมาะสมกับทุกสภาพ ปัญหา



หากพิจารณารูปแบบวิธีการที่ออกแบบ ในแผนงาน ยังไม่ครอบคลุมปัญหาที่เกิดขึ้น ให้พิจารณาด้านอื่น ๆ ที่สามารถนำมาใช้ร่วมกัน ออกแบบการแก้ปัญหา ซึ่งปัญหาบนท้องถนน จะต้องใช้มาตรการหลายด้านร่วมกันอย่างเหมาะสม ถึงจะประสบความสำเร็จ



การวิเคราะห์รูปแบบการแก้ไขปัญหา หรือความเหมาะสมของวิธีการ

1

รูปแบบวิธีการแก้ไขปัญหาก็ไม่เพียงพอ คือ ดำเนินการแก้ไขแล้วแต่ไม่เพียงพอที่จะ ทำให้ปัญหาลดลง เช่น การรณรงค์อย่างเดียว

2

รูปแบบที่ไม่เหมาะสม หรือใช้วิธีการไม่เหมาะสม กับปัญหาหรือกลุ่มเป้าหมาย เช่น การบังคับใช้ กฎหมายในกลุ่มเด็กและเยาวชน (จับ - ปรับ)

3

รูปแบบที่เคยล้มเหลวในการแก้ปัญหา คือ ดำเนินการแล้วแต่ไม่ได้ผลแต่ก็ยังทำต่อ โดย ไม่ปรับเปลี่ยนวิธีการ เช่น การแจกหมวกกันน็อค ควรปรับเป็นการให้ยืมหรือธนาคารหมวกกันน็อค

4

รูปแบบการกำกับดูแลที่ปล่อยปละละเลย เช่น การไม่บังคับใช้กฎหมาย การไม่มีธรรมาภิบาลชุมชน หมู่บ้าน กฎระเบียบสังคม การปล่อยปละละเลย ของผู้บริหารและผู้ปฏิบัติ เป็นต้น

5

การติดตาม และประเมินผลความสำเร็จ แห่งความภาคภูมิใจ Evaluation and Achievement





5. ด้านการติดตามและประเมินผล ความสำเร็จแห่งความภาคภูมิใจ (Evaluation and Achievement)



กลยุทธ์สำคัญของการพัฒนา



- มีการติดตามและประเมินผล ในระดับ Outcome ภาพรวมของอำเภอ ได้แก่ ลดการเสียชีวิต ลดการบาดเจ็บ จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ
- มีการติดตามและประเมินผล ในระดับ Input Process Output และ Intermediate outcome 1 - 2 ประเด็น
- เข้าร่วมกิจกรรมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ทั้งในระดับตำบล ระดับอำเภอ ระดับจังหวัด ในระดับเขต ระดับประเทศ ระดับชาติ
- ศปถ.ท้องถิ่น สถานศึกษา หน่วยงาน หรือบุคคล หน่วยงานในอำเภอ มีรางวัลแห่งความภาคภูมิใจหรือนวัตกรรมหรือมีผลงานเป็น Best Practice ในระดับตำบล ระดับอำเภอ ระดับจังหวัด ในระดับเขต ระดับประเทศ ระดับชาติ เช่น การประเมินคุณภาพ RTI Team, City RTI, TSY program, The best road safety Thailand เป็นต้น

แนวทางการติดตามและประเมินผล (Evaluation)

การติดตามและประเมินผล (Evaluation) เป็นการติดตามผลการดำเนินงานตามที่มีการกำหนดไว้ล่วงหน้าในแผนงาน (ในขั้นตอนที่ 5) ทั้งในระดับปัจจัยนำเข้า (Input) ระดับกิจกรรม (Process) ระดับผลผลิต (Output) และระดับผลลัพธ์ (outcome) รวมถึงผลลัพธ์ระยะกลาง (Intermediate Outcome) เพื่อใช้สำหรับตรวจสอบว่าเราได้ดำเนินงานตามแผน และได้ผลตามที่คาดหวังหรือไม่ รวมถึงการอธิบายเชิงคุณภาพ การถอดบทเรียน ปัญหา โอกาสการพัฒนา

แนวทางการติดตามและประเมินผล (Evaluation)



ระดับการติดตาม
และประเมินผล

ตัวอย่างการติดตามและประเมินผล



ระดับปัจจัยนำเข้า (Input)
(กระบวนการต้นน้ำ)

ระดับปัจจัยนำเข้า (Input) คือ การติดตามกระบวนการตาม ที่กำหนดไว้ ซึ่งเป็นการติดตามกิจกรรมที่กำหนดไว้ในแผนงาน ทั้งด้าน คน เงิน ของ และการบริหารจัดการ ซึ่งเป็นการติดตาม Input เชิงกระบวนการ

ตัวอย่าง

- การตั้งคณะกรรมการ/คณะทำงาน ผลักดันให้มี นโยบาย/คำสั่ง จบประมาณ (มี/ไม่มี)
- มีการจัดประชุมคณะทำงาน Core Team (มี/ไม่มี)
- มีการจัดประชุมผู้บริหารโรงเรียนในการดำเนินงาน (มี/ไม่มี)
- มีการจัดประชุม ศปถ.ตำบล (มี/ไม่มี)

แนวทางการติดตามและประเมินผล (Evaluation)



ระดับการติดตาม และประเมินผล



ตัวอย่างการติดตามและประเมินผล

ระดับกิจกรรม (Process) (กระบวนการกลางน้ำ)

ระดับกิจกรรม (Process) เป็นการติดตามกิจกรรมของแผนงานที่จะเกิดขึ้น มีอะไรบ้าง เป็นไปตามประเด็นที่คัดเลือกหรือไม่

ตัวอย่าง

- มีโรงเรียนที่ดำเนินการ TSY Program 5 โรงเรียน
- มีนักเรียนที่จะได้รับการฝึกอบรมอย่างน้อย 1,500 คน
- มีตำบลที่มี RTI TEAM 5 ตำบล
- มีรถซาเล้งได้รับการตรวจสอบความปลอดภัย

และติดสติ๊กเกอร์สะท้อนแสง 80%

ระดับผลผลิต (Output) (กระบวนการปลายน้ำ)

ระดับผลผลิต (Output) การติดตามผลผลิตได้ตามที่คาดการณ์ไว้หรือไม่

ตัวอย่าง

- มีโรงเรียนดำเนินงานได้คุณภาพ 5 โรงเรียน
- นักเรียนมีความรอบรู้การขับขี่ปลอดภัยดีขึ้น 80%
- มีตำบลที่มี RTI TEAM ดำเนินการได้ดี 3 ตำบล

ระดับผลลัพธ์ระยะกลาง (Intermediate Outcome) (กระบวนการปลายน้ำ)

ระดับผลลัพธ์ระยะกลาง (Intermediate Outcome) เป็นการติดตามผลลัพธ์ระยะกลางตามที่กำหนดไว้ล่วงหน้า

ตัวอย่าง

- โรงเรียนมีการบาดเจ็บลดลง 3 โรงเรียน
- การเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บในกลุ่มเด็กและเยาวชนลดลง 5%
- มีตำบลลดการบาดเจ็บ 5% ไม่น้อยกว่า 3 ตำบล
- รถซาเล้งอุบัติเหตุลดลง 80%
- รถบรรทุกอ้อยไม่เกิดอุบัติเหตุ 100%

ระดับผลลัพธ์ (Outcome) (กระบวนการปลายน้ำ)

ระดับผลลัพธ์ (Outcome) เป็นการติดตามผลลัพธ์ที่กำหนดไว้ล่วงหน้า สำหรับไว้ประเมินผลว่าแผนงานสำเร็จตามที่คาดหวังไว้หรือไม่

ตัวอย่าง

- การเสียชีวิตในอำเภอลดลง 5%
- ลดการบาดเจ็บในอำเภอลดลง 5%
- จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุในอำเภอลดลง 5%

ตัวอย่างการติดตามและประเมินผล (Evaluation)

การแก้ปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน



การติดตามการทำงาน (Monitoring) ที่มีประสิทธิภาพ

การติดตาม (Monitoring) การติดตามจะเน้นความก้าวหน้าของโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ ว่าเป็นไปตามแผนหรือไม่ และจะปรับแผนหรือเน้นย้ำการทำงานอย่างไร ศปท.อำเภอ ควรมีการติดตามให้กำลังใจ การทำงานของคณะทำงานต่าง ๆ เป็นระยะ เช่น ศปท.อปท. สถานศึกษา สถานประกอบการ หน่วยงาน หรือเครือข่าย อื่นๆ ที่ร่วมกันขับเคลื่อนการทำงาน โดยมีแนวทางการติดตามที่มีประสิทธิภาพ ดังนี้



1. วิเคราะห์ข้อมูลเพื่อติดตามเป็นระยะ เช่น รายไตรมาส เพื่อติดตามความก้าวหน้าการทำงาน โดยคณะทำงาน/คณะอนุกรรมการ
2. ประชุมคณะทำงาน/คณะอนุกรรมการ ประจำเดือนอย่างสม่ำเสมอ เพื่อสะท้อนความก้าวหน้า ต่อ ศปท.อำเภอ หรือการประชุมประจำเดือนของอำเภอ สำหรับเน้นย้ำ ปรับแผนการทำงาน
3. ลงพื้นที่ติดตามการทำงาน ศปท.อปท./สถานศึกษา โดยผู้บริหารและคณะทำงาน
4. สื่อสารนโยบาย สถานการณ์ เหตุการณ์ ประสานงาน รายงานการทำงานเป็นระยะ ผ่าน Social Media เช่น Line group เป็นต้น
5. จัดเวทีนำเสนอแสดงผลงานของเครือข่าย ของ ศปท.อปท. หรือระดับสถานศึกษาแลกเปลี่ยน เรียนรู้ มอบเกียรติบัตรให้กำลังใจ
6. สนับสนุนการส่งผลงานของเครือข่ายในพื้นที่ ในการประเมินรับรองคุณภาพการทำงาน ทั้งในระดับจังหวัด ระดับเขต ระดับประเทศ ระดับชาติและนานาชาติ เพื่อเสริมพลังเครือข่าย สร้างความภาคภูมิใจเกิดผลงานเชิงประจักษ์ ทำให้มีความต่อเนื่องทั้งการทำงานในระยะต่อไป

ความสำเร็จหรือนวัตกรรมแห่งความภาคภูมิใจ (Achievement or Innovation)

การดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนที่ได้ร่วมกันดำเนินงานและเห็นดีเห็นงามมาทั้งปี นอกจากความภาคภูมิใจในการได้ช่วยชีวิตคนในอำเภอแล้ว เมื่อเราเก็บข้อมูลมีการวางแผนอย่างเป็นระบบ เป็นขั้นเป็นตอน เทียบเท่าการทำผลงานวิชาการและงานวิจัย ซึ่งจะเป็นผลงานเพื่อกำรันทัดการทำงานของอำเภอและหน่วยงานภาคีเครือข่าย รวมทั้งตัวผู้ที่ร่วมดำเนินงานในทุกระดับและทุกคน ตามบทบาทหน้าที่ของแต่ละคนที่สามารถนำเสนอผลงานทั้งในระดับอำเภอ จังหวัด ระดับเขตหรือภูมิภาค ระดับกรมหรือกระทรวง และระดับชาติ หรือนานาชาติ รวมถึงการตีพิมพ์ในวารสาร บทความวิชาการ เพื่อความก้าวหน้าในตำแหน่งหน้าที่การทำงานได้



ระดับความสำเร็จหรือนวัตกรรมแห่งความภาคภูมิใจ ออกเป็น 5 ระดับ ดังนี้

ระดับความสำเร็จหรือนวัตกรรมแห่งความภาคภูมิใจ	หน่วยงานที่จัด
1) ระดับบุคคล	ดำเนินการในระดับบุคคล ควรมีการเชิดชูเกียรติให้แก่บุคคลที่มีความมุ่งมั่นตั้งใจทำงานอย่างเต็มที่ เพื่อเป็นกำลังใจเสริมพลังการทำงาน และสนับสนุนให้นำเสนอผลงานในระดับที่สูงขึ้น
2) ระดับอำเภอ	ดำเนินการโดยหน่วยงานในระดับอำเภอ หรือ สปอ.อำเภอ เพื่อให้เป็นกำลังใจแก่หน่วยงานและบุคคลในอำเภอ เช่น สถานศึกษา ท้องถิ่น ระดับบุคคล เช่น ผู้อำนวยการ โรงเรียน ครู เจ้าหน้าที่ กำนันผู้ใหญ่บ้าน อสม. เป็นต้น
3) ระดับจังหวัด	ดำเนินการโดยหน่วยงานระดับจังหวัด หรือ สปอ.จังหวัด เพื่อให้เป็นกำลังใจแก่หน่วยงานและบุคคลในอำเภอ เช่น อำเภอ สถานศึกษา ท้องถิ่น ระดับบุคคล เช่น นายอำเภอ นายกเทศมนตรี นายก อบต. เจ้าหน้าที่ ครู กำนันผู้ใหญ่บ้าน อสม. เป็นต้น

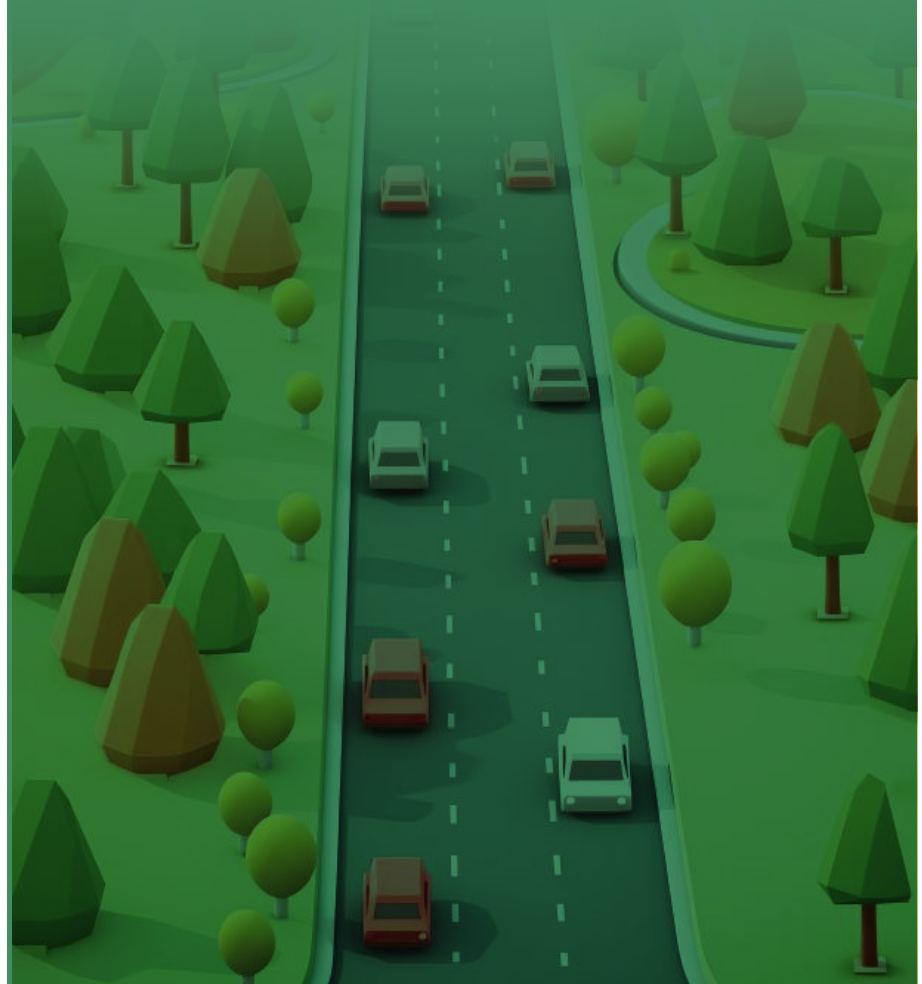




ระดับความสำเร็จหรือนวัตกรรมแห่งความภาคภูมิใจ ออกเป็น 5 ระดับ ดังนี้

ระดับความสำเร็จหรือนวัตกรรมแห่งความภาคภูมิใจ	หน่วยงานที่จัด
4) ระดับเขตหรือภูมิภาค	ดำเนินการโดยหน่วยงานระดับภาคหรือระดับเขต เพื่อให้เป็นกำลังใจแก่หน่วยงานและบุคคลในอำเภอ เช่น อำเภอ สถานศึกษา ท้องถิ่น ระดับบุคคล เช่น นายอำเภอ นายกเทศมนตรี นายก อบต. เจ้าหน้าที่ ครู กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน อสม. เป็นต้น
5) ระดับกรมหรือกระทรวง	ดำเนินการโดยหน่วยงานระดับกรมหรือกระทรวงเพื่อให้เป็นกำลังใจแก่หน่วยงานและบุคคลในอำเภอ เช่น สป.อำเภอ พชอ. สถานศึกษา ท้องถิ่น ระดับบุคคล เช่น นายอำเภอ นายกเทศมนตรี นายก อบต. เจ้าหน้าที่ ผู้อำนวยการโรงเรียน ครู กำนันผู้ใหญ่บ้าน อสม. เป็นต้น
6) ระดับชาติหรือนานาชาติ	ดำเนินการโดยหน่วยงานระดับชาติ ที่รวมเอาหลายหน่วยงาน (มากกว่า 5 หน่วยงาน) ในการจัดประกวดผลงานวิชาการ ให้รางวัล เช่น งานสัมมนาวิชาการระดับชาติ งานประชุม วิชาการระดับชาติหรือนานาชาติเพื่อให้เป็นกำลังใจแก่หน่วยงานและบุคคลในอำเภอ เช่น สป.อำเภอ พชอ. สถานศึกษา ท้องถิ่น ระดับบุคคล เช่น นายอำเภอ นายกเทศมนตรี นายก อบต. เจ้าหน้าที่ ผู้อำนวยการโรงเรียน ครู กำนันผู้ใหญ่บ้าน อสม. เป็นต้น รวมถึง ผลงานวิชาการ งานวิจัย และบทความวิชาการ

ภาคผนวก



เอกสารอ้างอิง

1. ญัฐกานต์ ไวยเนตร. คู่มือการสอบสวนการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน. สำนักกระบวนวิทยา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข. นนทบุรี: ชุมชนสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย ; 2559.
2. ปัญญ์ จันทรพาณิชย์. แนวทางการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนอย่างบูรณาการในระดับพื้นที่ THE POWER OF TEAMWORK การสร้างพลังแห่งการทำงานเป็นทีม). มูลนิธิริบโยบายถนนปลอดภัย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.), ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.); 2564.
3. สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ). การประเมินมูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนของไทย. รายงานทีดีอาร์ไอ. ฉบับที่ 209 ; กุมภาพันธ์ 2567.
4. สำนักนายกรัฐมนตรี. (2554). ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554. กรุงเทพมหานคร: สำนักนายกรัฐมนตรี; 2561.
5. สำนักนายกรัฐมนตรี. ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ พ.ศ. 2561. กรุงเทพมหานคร: สำนักนายกรัฐมนตรี; 2561.
6. สุวรรณ ภู่อึ้ง. คู่มือสืบค้นและวิเคราะห์สาเหตุอุบัติเหตุทางถนนตามแนวทางมนุษยปัจจัย (Safety Investigation). มูลนิธิริบนโยบายถนนปลอดภัย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.), ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) ; 2562.
7. ศูนย์ความร่วมมือด้านข้อมูลการบาดเจ็บ กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค [อินเทอร์เน็ต]. นนทบุรี: สำนักงาน; ข้อมูลการบูรณาการข้อมูล 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ; 2562. [เข้าถึงเมื่อ 24 กันยายน 2562]; เข้าถึงได้จาก: <https://dip.ddc.moph.go.th/new/>
8. ศูนย์ความร่วมมือด้านข้อมูลการบาดเจ็บ กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค [อินเทอร์เน็ต]. นนทบุรี: สำนักงาน; ระบบรายงานการบาดเจ็บเพิ่มสุขภาพ (43 แฟ้ม); 2562. [เข้าถึงเมื่อ 24 กันยายน 2562]; เข้าถึงได้จาก: <https://dip.ddc.moph.go.th/new/>
9. ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.). เครื่องมือ 5 ชั้น ที่ทำให้การขับเคลื่อนกลไก ศปถ. ไปสู่ผลลัพธ์. กรุงเทพมหานคร: มูลนิธิริบนโยบายถนนปลอดภัย. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.); 2561.
10. องค์การอนามัยโลก (World Health Organization). รายงานสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2558 (Global Status Report on Road Safety). กรุงเทพฯ: บริษัท สแกนด - มีเดีย คอร์ปอเรชั่น จำกัด; 2558



SELF-ASSESSMENT District RTI



กรมการแพทย์
Ministry of Public Health



ป.ก.



สสส
สำนักงานกองทุนสนับสนุน
การสาธารณสุข



ศพก.
ศูนย์ส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน
กรมการขนส่งทางบก



คู่มือการประเมินตนเอง
Self-Assessment District RTI

สำหรับการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน
ของ ศปก.อำเภอ