



Prime Minister Road Safety Awards



สานพลังเข้มข้น
สร้างกลไกเข้มแข็ง
เพื่อถนนไทยปลอดภัย
Road Safety
Stronger Together

สัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 16
วันที่ 20 - 21 พฤศจิกายน 2567
ณ อิมแพค ฟอรัม เมืองทองธานี กรุงเทพฯ

Prime Minister Road Safety Awards

สัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่องความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 16
“สานพลังเข้มแข็ง สร้างกลไกเข้มแข็ง เพื่อถนนไทยปลอดภัย”
(Road Safety Stronger Together)

วันที่ 20 - 21 พฤศจิกายน 2567
ณ อิมแพ็ค ฟอรั่ม เมืองทองธานี กรุงเทพฯ

Prime Minister Road Safety Awards

สัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่องความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 16

“สานพลังเข้มข้น สร้างกลไกเข้มแข็ง เพื่อถนนไทยปลอดภัย”

(Road Safety Stronger Together)

คณะที่ปรึกษา

นายแพทย์วีระพันธ์	สุพรรณไชยมาตย์	ที่ปรึกษา สอจร.
นายแพทย์วิทยา	ชาติบัญชาชัย	ประธาน สอจร.
นายแพทย์อนุชา	เศรษฐ์เสถียร	รองประธาน สอจร.
นายแพทย์ธนะพงศ์	จินวงษ์	ผู้จัดการ ศวปถ.

คณะทำงาน

นางสาวศิริกุล	กุลเลียบ	เลขานุการ สอจร.
นางพรทิพา	สุริยะ	นักวิชาการ สอจร.
นางสาวสุพัตรา	สำราญจิตร	นักวิชาการ สอจร.
นางสาวจริญาภรณ์	วงษ์สีเทพ	เจ้าหน้าที่การเงิน
นายเกียรติภูมิ	กุลเลียบ	เจ้าพนักงานธุรการ

ออกแบบปก/รูปเล่ม

นายเกียรติภูมิ	กุลเลียบ	เจ้าพนักงานธุรการ
----------------	----------	-------------------

สนับสนุนโดย

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)
แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด (สอจร.)
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

ออกแบบและพิมพ์ที่

บริษัท ดีไซน์เบอร์รี่ จำกัด
248/7 ซอยมิตตคาม ถนนสามเสน
แขวงวชิรพยาบาล เขตดุสิต กรุงเทพฯ 10300
โทรศัพท์ 028845933, 0859977220
E-mail: 4decemberry@gmail.com

คำนำ

คณะกรรมการด้านวิชาการได้ดำเนินการคัดเลือก Prime Minister Road Safety Award จากองค์กร บุคคล ทั้งภาครัฐ เอกชน ท้องถิ่น และภาคประชาชน ที่ทำงานมีผลงานเด่น ด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน มีคณะกรรมการสรรหาและเชิญชวนส่งผลงานเข้าร่วมคัดเลือกซึ่งมีหน่วยงาน ทั้งภาครัฐ เอกชน สถานศึกษา ท้องถิ่น ชุมชน ส่งเข้ามาทั้งหมด 35 หน่วยงาน และบุคคลจำนวน 48 ท่าน รวม 83 ชิ้นงาน มีเกณฑ์ในการพิจารณาที่สำคัญคือได้ดำเนินการด้านป้องกันอุบัติเหตุทางถนนมาแล้วอย่างน้อย 3 ปี และยังคงดำเนินการต่อเนื่องมีผลงานเป็นที่ประจักษ์ เกิดผลกระทบต่อประชาชนส่วนใหญ่ ฯลฯ

คณะกรรมการได้พิจารณาจากผลงานและลงไปเยี่ยมพื้นที่หน่วยงานที่ผลงานไม่ชัดเจน จนสามารถคัดเลือก ประเภทหน่วยงาน ได้ 24 หน่วยงาน และประเภทบุคคล ได้ 25 ท่าน ที่จะมารับ Prime Minister Road Safety Award ในการสัมมนาวิชาการระดับชาติ ครั้งที่ 16 “สานพลังเข้มข้น สร้างกลไกเข้มแข็ง เพื่อถนนไทยปลอดภัย” (Road Safety Stronger Together) ระหว่างวันที่ 20 - 21 พฤศจิกายน 2567 ณ อิมแพ็ค ฟอรั่ม เมืองทองธานี กรุงเทพฯ

คณะผู้จัดทำ หวังว่าหนังสือรวมผลงานของหน่วยงานและบุคคลที่ทำงานมีผลงานเด่น ด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนเล่มนี้ จะเป็นประโยชน์ต่อภาคีเครือข่ายที่มีความสนใจที่จะนำไปใช้ในการพัฒนางานให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นต่อไป

คณะกรรมการด้านวิชาการฯ

ตุลาคม 2567

สารบัญ

คำนำ	3
สารบัญ	5
คำสั่งคณะกรรมการตัดสิน.....	9

Prime Minister Road Safety Awards

ประเภทองค์กรภาครัฐ..... 11

1. กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย..... 13
2. กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข.... 23
3. สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร 32
4. ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดศรีสะเกษ..... 42
5. ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภออมลาคไสย
จังหวัดกาฬสินธุ์ 51
6. โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลคอรุม อำเภอพิชัย
จังหวัดอุดรธานี..... 59

ประเภทสถานศึกษา.....69

7. มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ จังหวัดนครศรีธรรมราช 71
8. สถาบันการจัดการปัญญาภิวัฒน์ จังหวัดนนทบุรี..... 81
9. โรงเรียนโนนไทยคุรุอุปถัมภ์ จังหวัดนครราชสีมา 90
10. โรงเรียนเทศบาล 2 คลองจันทลาด จังหวัดกระบี่..... 99

ประเภทท้องถิ่น..... 105

11. เทศบาลตำบลโพนสูง อำเภอปทุมรัตน์ จังหวัดร้อยเอ็ด 107
12. เทศบาลตำบลบางจะเกร็ง อำเภอเมืองสมุทรสงคราม
จังหวัดสมุทรสงคราม 116

13. ศปถ.อปท. ตำบลนาเคียน อำเภอเมืองนครศรีธรรมราช จังหวัดนครศรีธรรมราช.....	123
14. ศปถ.อปท. ตำบลกุแหระ อำเภอทุ่งใหญ่ จังหวัดนครศรีธรรมราช.....	133
15. ศปถ.อปท. ตำบลกุดเสลา อำเภอกันทรลักษ์ จังหวัดศรีสะเกษ	143
16. องค์การบริหารส่วนตำบลดอนคา อำเภออุ้มทอง จังหวัดสุพรรณบุรี	151

ประเภทองค์กรเอกชน..... 159

17. บริษัท อีสเทิร์นซีบอร์ด อินดัสเตรียลเอสเตท (ระยอง) จำกัด	161
18. บริษัท อินเตอร์เนชั่นแนล เอ็นแอนด์เอช (ประเทศไทย) จำกัด...	173
19. บริษัท ไทยยามาฮ่ามอเตอร์ จำกัด	180
20. บริษัท ธนชาติประกันภัย จำกัด (มหาชน).....	191
21. บริษัท อาร์.อาร์.ดี ออโต้โมทีฟ (ประเทศไทย) จำกัด.....	199
22. บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด.....	211
23. บริษัท ไทยฮอนด้า จำกัด	221
24. บริษัท BOSCH AUTOMOTIVE.....	229

ประเภทบุคคล..... 237

25. นายแพทย์อำนาจ กาจันะ นายกสมาคมเวชศาสตร์การจราจร.....	239
26. นายแพทย์ปรีชา เปรมปรี สาธารณสุขนิเทศก์ (นายแพทย์ทรงคุณวุฒิ) สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข.....	247
27. นายไกรสร กองฉลาด ผู้ว่าราชการจังหวัดขอนแก่น	256
28. นายวันชัย คงเกษม ผู้ว่าราชการจังหวัดอุดรธานี.....	264

29. นายสุวัฒน์ เข้มเพชร รองผู้ว่าราชการจังหวัดยโสธร.....	271
30. นายวิทยา จันทน์เสนา ผู้อำนวยการกองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน	277
31. นายบรรจง โพธิวงค์ หัวหน้า สนง.ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดอ่างทอง	286
32. นางธัญวรรณ ศรีรัตนโชติ หัวหน้า ฝ่ายป้องกันอุบัติเหตุและความปลอดภัยทางถนน จังหวัดกระบี่	295
33. รองศาสตราจารย์ ดร.วีระพล ทองมา อธิการบดี มหาวิทยาลัยแม่โจ้.....	302
34. รองศาสตราจารย์ ดร.ปริเยศ สิทธิสรวง รองอธิการบดี ฝ่ายบริหาร มหาวิทยาลัยราชภัฏลำปาง.....	307
35. พลตำรวจตรี วีรพัฒน์ ศิวะแพทย์ รองผู้บัญชาการสำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	312
36. พันตำรวจเอก สกล สิทธิวิชัย รองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดหนองคาย.....	320
37. พ.ต.ท.ศักดิ์ดา โชติพัฒนโกคิน สารวัตรกลุ่มงานจราจร ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่.....	331
38. ร้อยตำรวจเอก ไกรศล สมมัน รองสารวัตรกองกำกับการสืบสวน ตำรวจภูธรจังหวัดหนองบัวลำภู.....	343
39. ร.ต.ต.รังสรรค์ บุญอิม รองสารวัตรงานป้องกันปราบปราม สถานีตำรวจภูธรพญาแมน อำเภอพิชัย จังหวัดอุตรดิตถ์	351
40. นายธนันท์ชัย เมฆประเสริฐวนิช ผู้อำนวยการกองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร	359

41. นายแพทย์ ประดิษฐ์ รุ่งพิบูลโสภิชญ์ นายแพทย์เชี่ยวชาญด้านศัลยกรรม/แพทย์เวชปฏิบัติครอบครัว กระทรวงสาธารณสุข	369
42. ดร.ปัญญา จันทร์พาณิชย์ นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการพิเศษ กองป้องกัน การบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข.....	375
43. นางเจนจิรา สตรา วงศ์ประทุม นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการพิเศษ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุดรธานี	384
44. นางยุวธิดา พงศ์สว่าง พยาบาลวิชาชีพชำนาญการ หัวหน้างานการพยาบาล ผู้ป่วยอุบัติเหตุฉุกเฉินและนิติเวช โรงพยาบาลทุ่งใหญ่ อำเภอทุ่งใหญ่ จังหวัดนครศรีธรรมราช	392
45. นายธวัชชัย คำป่อง ผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านเหมือดแอ่ อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น	398
46. นายนายทรงยศ ดวงสิน นายช่างโยธาชำนาญงาน แขวงทางหลวงภูเก็ต.....	405
47. นายสุพจน์ เสริมทรัพย์ ผู้อำนวยการหมวดทางหลวงอาวุโสประจวบคีรีขันธ์ แขวงทางหลวงประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน).....	415
48. นายคำรณ นิ่มอนงค์ นักวิชาการอิสระ	424
49. นางสาว นิตยา กীরดีเสริมสิน ผู้ประกาศข่าว THAI PBS	434

คำสั่ง

ที่ 01/2567

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการการคัดเลือก

Prime Minister Road Safety Awards

ในการสัมมนาวิชาการระดับชาติเรื่องความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 16

ตามที่ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน แต่งตั้งคณะกรรมการจัดงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่องความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 16 “สานพลังเข้มแข็ง สร้างกลไกเข้มแข็ง เพื่อถนนไทยปลอดภัย” (Road Safety Strong Together) นั้น ซึ่งในงานจะมีการมอบ Prime Minister Road Safety Awards ในพิธีเปิดการสัมมนาวิชาการระดับชาติ ครั้งที่ 16 นั้น

เพื่อให้การปฏิบัติงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่องความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 16 เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและบรรลุวัตถุประสงค์ จึงแต่งตั้งคณะกรรมการการคัดเลือก Prime Minister Road Safety Awards ดังต่อไปนี้

- | | | |
|-------------------|-----------------|-------------------------|
| 1. นพ.วีระพันธ์ | สุพรรณไชยมาตย์ | ประธานคณะกรรมการ |
| 2. นพ.วิทยา | ชาติบัญชาชัย | รองประธาน
คณะกรรมการ |
| 3. นพ.ธนะพงศ์ | จินวงษ์ | กรรมการ |
| 4. พล.ต.ต.วรา | เวชชาภินันท์ | กรรมการ |
| 5. นางนันทรัตน์ | ธัญญพิช | กรรมการ |
| 6. ดร.दनัย | เรืองสอน | กรรมการ |
| 7. นายสุรสิทธิ์ | ศิลปงาม | กรรมการ |
| 8. นางก่องกาญจน์ | ทักษ์หิรัญฤทธิ์ | กรรมการ |
| 9. นายวิธิวัด | ชุนรินทร์ | กรรมการ |
| 10. น.ส.ขวัญรัศมี | เม็งตระกูล | กรรมการ |
| 11. นพ.อนุชา | เศรษฐเสถียร | กรรมการและ
เลขานุการ |

12. น.ส.ศิริกุล	กุลเลียบ	กรรมการและ ผู้ช่วยเลขานุการ
13. นางนิตยาภรณ์	สีหาบัว	กรรมการและ ผู้ช่วยเลขานุการ
14. นางพรทิพภา	สุริยะ	กรรมการและ ผู้ช่วยเลขานุการ
15. น.ส.สุพัตรา	อรุณนภา	กรรมการและ ผู้ช่วยเลขานุการ

หน้าที่และอำนาจ

1. คัดเลือกองค์กรและบุคลากรที่จะมารับ Prime Minister Road Safety Awards ในงานสัมมนาอุบัติเหตุแห่งชาติ ครั้งที่ 16
2. คัดเลือกบทคัดย่อทางวิชาการที่จะเข้าประกวด ในงานสัมมนาอุบัติเหตุแห่งชาติ ครั้งที่ 16

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไปจนกว่าจะเสร็จสิ้นการคัดเลือก
ณ วันที่ 8 เดือน กรกฎาคม พ.ศ. 2567



(นายแพทย์อนุชา เศรษฐเสถียร)
ประธานคณะอนุกรรมการด้านวิชาการ
การสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง
ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 16

A long-exposure photograph of a road at night. The road curves from the bottom left towards the center right, with light trails from vehicles creating a bright, glowing path. In the distance, a few bright lights are visible on the road. The sky is dark and filled with stars, with the Milky Way galaxy clearly visible as a bright, hazy band of light stretching across the upper half of the frame. The overall scene is dark and atmospheric.

ประเภท
องค์การภาครัฐ

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย



การขับเคลื่อนการดำเนินการป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย

ความสำคัญของปัญหา

อุบัติเหตุทางถนนถือเป็นปัญหาสำคัญของประเทศก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจและส่งผลกระทบต่อการพัฒนาประเทศ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) ในฐานะหน่วยงานกลางของรัฐในการดำเนินการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย รวมถึงการสร้างความปลอดภัยทางถนนจึงได้ร่วมกับภาคีเครือข่ายด้านความปลอดภัยทางถนนทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ขับเคลื่อนการดำเนินการด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนมาอย่างต่อเนื่อง

บทบาทหน้าที่

เป็นหน่วยงานกลางในการบูรณาการการทำงานร่วมกับหน่วยงานและภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ของประเทศ ซึ่งมีโครงสร้างการดำเนินงานตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 แบ่งการดำเนินงาน ออกเป็น 3 ระดับ ดังนี้

1. **ระดับนโยบาย** ดำเนินงานในรูปแบบคณะกรรมการภายใต้คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (คณะกรรมการ นปถ.) โดยมีนายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรี ที่ได้รับมอบหมายเป็นประธาน มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นคณะกรรมการ และมีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นฝ่ายเลขานุการ ทำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ให้ความเห็นชอบยุทธศาสตร์และแผนเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

2. **ระดับอำนาจการ** ดำเนินงานในรูปแบบคณะกรรมการ แบ่งออกเป็น

2.1 คณะกรรมการศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนน (คณะกรรมการ ศปถ.)

2.2 คณะกรรมการศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด มีผู้ว่าราชการจังหวัด เป็นประธาน กรรมการ/ผู้อำนวยการ

2.3 คณะกรรมการศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร มีผู้ว่าราชการ กรุงเทพมหานคร เป็นประธานกรรมการ/ผู้อำนวยการ

3. **ระดับปฏิบัติการ**

3.1 ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอดำเนินการในรูปแบบคณะกรรมการ โดยมีนายอำเภอเป็นประธานกรรมการ

3.2 ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ดำเนินการในรูปแบบ คณะกรรมการ มีผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นประธานกรรมการ

ด้วยบทบาทหน้าที่ของ ปภ. จึงได้ร่วมกับหน่วยงานภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วน ดำเนินการต่อเนื่องตลอดทั้งปี โดยมีแนวทางดำเนินการด้านต่าง ๆ ที่สำคัญ ดังนี้

1. **ด้านการบริหารจัดการ (Road Safety Management)**

1.1 จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ซึ่งสอดคล้องกับกรอบการดำเนินงานระดับโลกด้านความปลอดภัยทางถนน รวมถึงระบบแห่งความปลอดภัย Safe System ปัจจุบันแผนแม่บทความ

ปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 นับเป็นฉบับที่ 5 และได้ใช้เป็นกรอบแนวทางการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ภายใต้วิสัยทัศน์ “มุ่งสู่การสัญจรทางถนนที่ปลอดภัยสำหรับทุกคน” โดยมีเป้าหมายลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัส จากอุบัติเหตุทางถนนและยุทธศาสตร์ที่สำคัญ ประกอบด้วย **ยุทธศาสตร์ที่ 1** มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน **ยุทธศาสตร์ที่ 2** ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ **ยุทธศาสตร์ที่ 3** พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน **ยุทธศาสตร์ที่ 4** พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน โดยกำหนดเป้าหมายลดอัตราผู้เสียชีวิตให้เหลือ 12 คนต่อประชากร 1 แสนคน ภายในปี พ.ศ. 2570 และให้สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด (ปก.จังหวัด) จัดทำแผนปฏิบัติการภายใต้แผนแม่บทให้สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่

1.2 จัดทำแผนบูรณาการช่วงเทศกาลและช่วงวันหยุด เพื่อขับเคลื่อนนโยบายรัฐบาล สร้างความตระหนักเกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยในสังคม โดยระยะเริ่มแรกของการจัดทำแผนเป็นการจัดทำ 2 ช่วง ได้แก่ ช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ ต่อมาได้ปรับปรุงรูปแบบการจัดทำแผนบูรณาการฯ ให้ครอบคลุมตลอดทั้งปี รวมถึงช่วงที่มีวันหยุดราชการติดต่อกัน 4 วัน ขึ้นไปตามมติคณะรัฐมนตรี

1.3 จัดประชุมคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ เพื่อกำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน ให้สอดคล้องกับแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ และจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายของประเทศเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาและกำหนดเป็นนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศต่อไป

1.4 จัดการประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เพื่อร่วมกันกำหนดมาตรการ แนวทางในการป้องกัน ตามนโยบายการป้องกันและแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน และยังขับเคลื่อนการดำเนินการผ่านคณะกรรมการ 8 คณะ ภายใต้คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วย (1) คณะอนุกรรมการด้านการบริหารจัดการ

(2) คณะอนุกรรมการด้านถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย (3) คณะอนุกรรมการด้านยานพาหนะปลอดภัย (4) คณะอนุกรรมการด้านผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย (5) คณะอนุกรรมการด้านการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ (6) คณะอนุกรรมการด้านการบริหารจัดการข้อมูลและการติดตามประเมินผล (7) คณะอนุกรรมการด้านความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (8) คณะอนุกรรมการด้านการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์สร้างจิตสำนึกและความตระหนักในการใช้รถใช้ถนน

1.5 จัดตั้งศูนย์อำนวยการ และศูนย์ปฏิบัติการร่วมป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ระดับจังหวัด อำเภอ เพื่อบูรณาการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนทั้งระดับส่วนกลางจนถึงระดับพื้นที่ และบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้น อำนวยการ ประสานงาน ติดตาม ประเมินผล

1.6 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนโดยใช้ชุมชนเป็นฐาน (Community Based on Road Safety Management) เพื่อเสริมสร้างองค์ความรู้ด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนน แก่ผู้นำชุมชนและคนในชุมชนเพื่อให้ตระหนักถึงความเสี่ยงในพื้นที่และเข้ามามีส่วนร่วมกำหนดแนวทางป้องกันได้อย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับบริบทของพื้นที่

1.7 การติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานระดับพื้นที่ตามตัวชี้วัดที่กำหนดในแผนแม่บท

1.8 การบูรณาการเพื่อเสริมสร้างประสิทธิภาพการป้องกันในระดับพื้นที่ เพื่อใช้กลไก ศปถ. 3 ระดับในการขับเคลื่อนนโยบายและแผนไปสู่การปฏิบัติในพื้นที่ให้เกิดผลเป็นรูปธรรมรวมทั้งสร้างการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน โดยให้ ศปถ.จังหวัด และ ศปถ.อำเภอ/ท้องถิ่น เป็นหน่วยงานรับผิดชอบให้บรรลุตามเป้าหมายและให้ อปท. เข้ามามีส่วนร่วมในกลไกของ ศปถ.จังหวัด/อำเภอ ให้เกิดการบูรณาการร่วมคิด ร่วมวางแผนของคนในพื้นที่ในการสร้างนวัตกรรมทางสังคม

1.9 การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้บุคลากรในองค์กรภาครัฐภาคเอกชนทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค

เกิดความตระหนักด้านความปลอดภัยทางถนนและเป็นตัวอย่างที่ดีมีวินัย และปฏิบัติตามกฎจราจร เกิดเป็นองค์กรต้นแบบและขยายผลต่อยอดในด้านความปลอดภัยทางถนนจากบุคลากรไปสู่เพื่อนร่วมงานและบุคคลในครอบครัว จากองค์กรสู่องค์กร และจากองค์กรสู่ชุมชน

1.10 การฝึกอบรมเยาวชนขับขี่ปลอดภัยเสริมสร้างวินัยจราจร และการป้องกันอุบัติเหตุในโรงเรียน เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุจราจรให้น้อยลงตามนโยบายของรัฐบาล

1.11 การบูรณาการการทำงานร่วมกับหน่วยงานภาคีเครือข่ายด้านความปลอดภัยทางถนนในการขับเคลื่อนการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยได้จัดทำและลงนามในในทำบันทึกความเข้าใจร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ ดังนี้ 1) มหาวิทยาลัย 5 สถาบัน (มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี มหาวิทยาลัย เชียงใหม่ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี มหาวิทยาลัยขอนแก่น และมหาวิทยาลัย สงขลานครินทร์) เพื่อประโยชน์ในการวิจัยพัฒนาและฝึกอบรมให้ความรู้ในหลักสูตรการจัดการถนนอย่างปลอดภัย 2) สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล เพื่อสนับสนุนการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนและสาธารณสุข โดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัล 3) สอจร. และ ศวปถ. หนุนเสริมจังหวัดเพื่อความปลอดภัยทางถนนของอำเภอเสี่ยงภัยในการขับขี่จักรยานยนต์ 4) ศวปถ. สนับสนุนทางวิชาการ เพื่อยกระดับและส่งเสริมการจัดการองค์ความรู้ และระบบการติดตามประเมินผลการขับเคลื่อนนโยบายภายใต้แผนแม่บท 5) หน่วยงานภาคีเครือข่ายด้านความปลอดภัยทางถนน จำนวน 13 หน่วยงาน เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชนโดยใช้หลักสูตร Thailand Safe Youth Program “วัดชีนจราจร” 6) บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สนับสนุนด้านข้อมูล เพื่อประสานการช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุทางถนนและเหตุสาธารณสุข

2. ด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infra-Structure)

ร่วมกับภาคีเครือข่าย ส่งเสริมให้มี การยกระดับความปลอดภัย รวมถึงการป้องกันการบาดเจ็บ สำหรับผู้ใช้ทางโดยเฉพาะกลุ่มผู้มีภาวะเปราะบางในการใช้ถนนโดยมีการดำเนินการ ดังนี้

2.1 ขับเคลื่อนผ่านคณะกรรมการฯ ในคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน โดย ปภ. ได้แจ้งขอความร่วมมือคณะกรรมการฯ ในคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจัดการประชุมเพื่อกำหนดมาตรการ แนวทางในการแก้ไขปัญหาการใช้ความเร็วซึ่งเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2566 ซึ่งคณะกรรมการฯ ในคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ที่ได้มีการจัดประชุมและมีมติเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาความเร็วจากการขับขี้อัจฉริยะ 3 คณะ ดังนี้

2.1.1 คณะกรรมการด้านการบริหารจัดการ ได้มีมติมอบหมายให้หน่วยงานที่รับผิดชอบและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ อาทิ กำหนดความเร็วบนถนนในความรับผิดชอบ (Speed Limit) จัดทำป้ายและสัญลักษณ์ประชาสัมพันธ์การกำหนดความเร็ว จัดลำดับในมิติของผู้ใช้รถใช้ถนน (Star rating) นำเทคโนโลยีมาใช้ในการควบคุมความเร็วแบบครบวงจร จัดหางบประมาณในการ Calibrate และบำรุงรักษาเครื่องมืออุปกรณ์ที่ใช้ในการตรวจจับความเร็ว เป็นต้น

2.1.2 คณะกรรมการด้านถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย มีข้อเสนอ 3 ด้าน ดังนี้ (1) ด้านวิศวกรรม (Engineering) ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันจัดทำแผนบูรณาการในเรื่องการใช้ความเร็ว ที่เหมาะสม ส่งเสริมการจัดลำดับชั้นของถนน (Road Hierarchy) การวางผังเมืองเพื่อให้เกิดความชัดเจนของประเภทถนนและเกิดสภาพแวดล้อมในการขับขี่ที่ปลอดภัย และส่งเสริมให้มีการประเมินความปลอดภัย ของถนนตามทางของ iRAP (2) ด้านการบังคับใช้กฎหมาย พัฒนาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีเพื่อควบคุม ความเร็วบนถนนและยานพาหนะ และให้มีการพัฒนาระบบตัดแต้มแบบขั้นบันไดเพิ่มบทลงโทษปรับ ในพฤติกรรมเสี่ยงที่สำคัญ (3) ด้านการศึกษา (Education) รณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างความตระหนักรู้เรื่องการใช้รถด้วยความเร็วที่เหมาะสมและการคาดการณ์อุบัติเหตุ (Hazard Perception) ในเชิงกว้างและเชิงลึกผ่านสื่อต่าง ๆ

2.1.3 คณะอนุกรรมการด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ ได้ร่วมกับหน่วยงานที่รับผิดชอบและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จัดทำแผนรณรงค์ประชาสัมพันธ์การลดความเร็วประจำปี 2567 ในครั้งนี้ ปภ. ได้มีการติดตามผลอย่างต่อเนื่อง โดยกำหนดให้มีการสรุปผลในเวทีประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

2.2 ขับเคลื่อนการยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางข้าม ทางม้าลาย สำหรับผู้ใช้รถใช้ถนน โดย ปภ. ได้มีหนังสือแจ้งผู้ว่าราชการจังหวัด/ผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดทุกจังหวัด และผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร/ประธานกรรมการ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรุงเทพมหานคร ขอให้จัดกิจกรรม “การรณรงค์เพื่อลดอุบัติเหตุบริเวณทางข้าม” อย่างต่อเนื่องทุกเดือน โดยให้กำหนดวันที่ 21 ของทุกเดือน เป็นเป้าหมายในการรณรงค์ และให้รายงานการจัดกิจกรรมรณรงค์ความปลอดภัยทางถนน ภายในสัปดาห์ที่ 2 ของเดือนถัดไปให้ ปภ. เพื่อนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการ ศปถ.

นอกจากนี้ยังได้บูรณาการความร่วมมือกับผู้ตรวจการแผ่นดิน (นายทรงศักดิ์ สายเชื้อ) คณะกรรมการบูรณาการกู้ชีพฉุกเฉินและความปลอดภัยทางถนนมูลนิธิสภา ศปถ.จังหวัด ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร และหน่วยงานภาคีเครือข่าย จัดกิจกรรมการรณรงค์ สร้างจิตสำนึกเกี่ยวกับการใช้ทางม้าลาย โดยเปิดตัวกิจกรรม (Kick off การรณรงค์) ในวันพุธที่ 21 กันยายน 2565 พร้อมกันทั่วประเทศ ทั้งนี้ ได้มีการติดตามผลการดำเนินงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด และศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานครอย่าง ต่อเนื่องทุกเดือน

2.3 ขับเคลื่อนการยกระดับความปลอดภัยและการป้องกันการบาดเจ็บสำหรับผู้ขับขี่ จักรยานยนต์ตามที่นายแพทย์วิทยา ชาติบัญชาชัย ได้มีหนังสือกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อกรุณาพิจารณากำหนดให้ การสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ เป็นนโยบายสำคัญของรัฐบาล ซึ่งนายกรัฐมนตรีมีบัญชาให้กระทรวงมหาดไทย ร่วมกับกระทรวงคมนาคม โดยกรมการขนส่งทางบก หรือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและภาคีเครือข่าย พิจารณากำหนด

แนวทางการดำเนินการตามข้อเสนอเพื่อกราบเรียนนายกรัฐมนตรียุติพิจารณาต่อไป ปภ. ได้ประสานคณะที่ปรึกษาขององค์การอนามัยโลกด้านการป้องกันการบาดเจ็บ ในการนำเสนอแนวทางการดำเนินงานดังกล่าว โดยได้มอบหมายให้นายแพทย์ อนุชา เศรษฐเสถียร ผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการ ศปถ. เป็นผู้นำเสนอร่างแนวทางการดำเนินการฯ เพื่อให้คณะกรรมการ ศปถ. ได้พิจารณาในคราวประชุมคณะกรรมการ ศปถ. ครั้งที่ 2/2565 ที่ประชุมมีมติเห็นชอบกำหนดให้การสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ เป็นนโยบายสำคัญของรัฐบาล และมีหนังสือแจ้งผู้ว่าราชการ จังหวัด/ผู้อำนวยการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนจังหวัด ทุกจังหวัด และผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร/ประธานกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนกรุงเทพมหานคร ขอให้ดำเนินการรณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์

3. ด้านยานพาหนะปลอดภัย (Safe Vehicles) กรมได้ขับเคลื่อนการดำเนินงาน ดังนี้

3.1 ลงนาม (MOU) ร่วมกับ (สอจร.) และ (ศวปถ.) ภายใต้การสนับสนุนของ (สสส.) เพื่อสนับสนุนและหนุนเสริมให้จังหวัด ดำเนินการป้องกันและสร้างความปลอดภัยให้แก่อาเภอเสี่ยงภัย โดยเฉพาะอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการขับขี รถจักรยานยนต์

3.2 ร่วมกับหน่วยงานภาคีเครือข่าย ขับเคลื่อนมาตรการด้านความปลอดภัยของรถรับ - ส่งนักเรียน โดยได้ร่วมกันจัดทำร่างบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) การขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนในการเดินทางของเด็ก “Safe Route to School”

4. ด้านการยกระดับพฤติกรรมความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road Safety User Behavior) ด้านการยกระดับพฤติกรรมความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road Safety User Behavior)

จัดกิจกรรมรณรงค์เพื่อสร้างการรับรู้ สร้างความตระหนัก ให้แก่ประชาชนทั่วไปโดยร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อลดอัตราการบาดเจ็บและการเสียชีวิต ก่อนวัยอันควรตามนโยบายของรัฐบาล ดังนี้

4.1 จัดกิจกรรมรณรงค์เนื่องในวันโลกรำลึกถึงผู้สูญเสียจาก

อุบัติเหตุทางถนนประจำปี

4.2 จัดกิจกรรมรณรงค์เนื่องใน “วันความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน” ประจำปี

4.3 ร่วมจัดงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน

นอกจากนี้ยังได้ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีมาสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายอาทิ การใช้กล้อง CCTV โปรแกรมการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเสริมประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย ควบคู่กับการรณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างจิตสำนึกให้เกิดเป็นกระแสสังคม และได้จัดหาเครื่องมือในการบังคับใช้กฎหมาย จำนวน 2 รายการ ดังนี้ (1) เครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ แบบยืนย่นผล พร้อมเครื่องพิมพ์ผลเมื่อปี พ.ศ. 2547 จำนวน 1,780 เครื่อง และปี พ.ศ. 2560 จำนวน 2,930 เครื่อง รวมทั้งสิ้น 4,710 เครื่อง (2) เครื่องตรวจจับความเร็วแบบพกพา เมื่อปี พ.ศ. 2562 จำนวน 849 เครื่องเพื่อสนับสนุนให้แก่ ศปถ.จังหวัด จำนวน 76 จังหวัด เพื่อนำไปใช้เป็นเครื่องมือในการดำเนินการตามมาตรการบังคับใช้กฎหมาย

ปัญหาอุปสรรค และแนวทางการแก้ไข

1. ปัญหาด้าน ‘คน’ มีพฤติกรรมไม่เคารพ กฎจราจร ขาดความตระหนัก ขาดจิตสำนึก และขาดทักษะคิดและการตัดสินใจในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน

2. ปัญหาด้านงบประมาณ ของแต่ละหน่วยงานไม่เพียงพอต่อการขับเคลื่อนงาน

แนวทางการแก้ไข

1. บังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเข้มข้น และจริงจังทุกด้าน

2. รณรงค์ประชาสัมพันธ์ เกิดความตระหนักรู้ เกิดทักษะคิดการเอาชีวิตรอด โดยบรรจุในหลักสูตรการเรียน การสอนตั้งแต่ชั้นประถมศึกษา (กระดุมเม็ดแรกด้านการป้องกัน)

3. จัดสรรงบประมาณให้เพียงพอสำหรับทุกหน่วยงาน ในส่วนของ ปภ. ได้รับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ เพื่อเป็นค่าใช้จ่าย

ในการแก้ไขปัญหาช่วงเทศกาลและช่วงปกติ ผ่านบุคลากรกองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน ศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเขต ปภ.จังหวัด และสาขา ตลอดจนบูรณาการการทำงานกับบุคลากรภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง

การสร้างความยั่งยืนและการขยายผลไปยังหน่วยงานอื่น ๆ
มุ่งเน้นการสร้างคนให้มียุทธศาสตร์ความรู้ มีทักษะคิด การเอาชีวิตรอดบนท้องถนน มีจิตสำนึกสาธารณะร่วมกัน เคารพและรักษากฎหมาย และสร้างเครือข่ายการดำเนินงานทุกระดับ เพื่อให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน

บทเรียนที่ได้รับ ปัญหาอุบัติเหตุมีหลายสาเหตุปัจจัย โดยเฉพาะพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนยังคงเป็นส่วนสำคัญ จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ร่วมกันสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นอย่างยั่งยืน

กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข



กองป้องกันการบาดเจ็บ
Division of Injury Prevention



กรมควบคุมโรค
Department of Disease Control

การขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนน กระทรวงสาธารณสุข

มาตรการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน (4x4)

เป้าหมาย : เกิดการใช้ข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีระบบข้อมูล และการเฝ้าระวังอุบัติเหตุที่ครอบคลุมและมีคุณภาพ

<p>มาตรการบริหารจัดการ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. SAT/EOC-RTI คู่มือฯ 2. TEA Unit คู่มือฯ 3. อออ./ทพ./พต. 4. เป็นส่วนร่วมในศาล ส่วนอ. 4. ส่วนประสานการบูรณาการใน ทพ.หรือ ศบค. 	<p>มาตรการข้อมูล (4I)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Integration Data (นาถและโมไซ.) 2. Injury surveillance system 3. Investigation system 4. Indicate risk factor ที่ความเสี่ยง 	<p>มาตรการป้องกัน (PROS)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Policy advocacy (Issue) <ul style="list-style-type: none"> - Car seats, Traffic medicine, Alcohol, Youth 2. Risks communication สื่อสาธารณะ 3. Organization measures (มาตุภูมิองค์กร, มาตรการรถบรรทุก) 4. System approach : ขึ้นเคลื่อนจากโมไซ.ที (ทช., ศบค., D-RTI, City-RTI, TSY Program) 	<p>มาตรการรักษา(2EIR)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. EMS คู่มือฯ 2. ER คู่มือฯ 3. In-Hos. คู่มือฯ 4. Referral System
<p>ด้านข้อมูล</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ สืบสวน ประเมินผลการดำเนินงานของบางทศฯได้ ศบค. (ดูฯ6) ▪ พัฒนาศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน โมไซ.ทีน่าแจ้ง 3 จังหวัด ▪ การแจ้งประวัติคดีข้อมูล ส่งเสริมการใช้ประโยชน์ข้อมูลจากระบบ IS และการพัฒนาคุณภาพข้อมูล ▪ ข้อมูลเชิงคุณภาพ พัฒนาศักยภาพการสอบสวนการบาดเจ็บจากการจราจร และใช้ประโยชน์จากข้อมูลการสอบสวน 		<p>การป้องกัน</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ พัฒนาระบบข้อมูลและขับเคลื่อนโครงการแก้ไขปัญหารถบรรทุกและบาดเจ็บในกลุ่มเด็กและเยาวชนที่ใช้รถจักรยานยนต์ ▪ ขับเคลื่อนกลไกระดับต้นน้ำ (ทช./ทศบ./D-RTI/City-RTI) ▪ พัฒนางานสื่อสารความเสี่ยงเพื่อสังคม สร้างค่านิยม วัฒนธรรมความปลอดภัย 	

กรมควบคุมโรค โดยกองป้องกันการบาดเจ็บ เป็นหน่วยงานหลักที่ได้รับมอบหมายจากกระทรวงสาธารณสุข ให้รับผิดชอบงานด้านการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งเกี่ยวข้องกับ มาตรการ 4 x 4 ในหลายเรื่อง ได้แก่ มาตรการด้านข้อมูลและมาตรการป้องกัน นอกจากนี้ยังมีโครงการขับเคลื่อนการแก้ปัญหาการตายและการบาดเจ็บในกลุ่มเด็กและเยาวชน (TSY Program) จึงขอเสนอผลงาน จำนวน 3 เรื่อง ดังนี้

1. การบูรณาการข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด

1.1 ความสำคัญของปัญหา ข้อมูลผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นข้อมูลสำคัญที่สะท้อนขนาดของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัดและระดับประเทศ กรมควบคุมโรค ในฐานะเลขานุการคณะกรรมการด้านการบริหารจัดการข้อมูลและการติดตามประเมินผล รับผิดชอบงานด้านข้อมูลเพื่อการวางแผนและติดตามประเมินผลการทำงาน ได้พัฒนาศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุแห่งชาติ เพื่อให้ได้ข้อมูลอุบัติเหตุภาพรวมประเทศ จึงมีการนำข้อมูลจากหลายฐานมาบูรณาการ กันทำให้ได้ข้อมูลที่ครบถ้วนถูกต้อง ครอบคลุมพื้นที่ทั้งในระดับจังหวัดและประเทศ

1.2 การดำเนินงาน การบูรณาการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัดเป็นการเชื่อมโยงข้อมูลจากฐานข้อมูล 3 หน่วยงาน (1) กระทรวงสาธารณสุข จากระบบข้อมูลสุขภาพของโรงพยาบาล (HDC) และระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance : IS) (2) บริษัทกลางฯ จากระบบ E-Claim และ (3) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ จากระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน (Police Road Safety : PRS) โดยแต่ละหน่วยงานนำออกข้อมูลผ่าน API และนำข้อมูลเข้าโปรแกรมบูรณาการ หลังจากนั้นจะได้ข้อมูลภาพรวมของจังหวัดและถูกรวบรวมเป็นระบบภายใต้ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน (Road Traffic injury Data Center : RTIDC) ใช้โปรแกรม Tableau นำข้อมูลมาสร้างเป็นรายงานและกราฟ (Dashboard) เสนอสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด แก่ผู้บริหารและให้ผู้ปฏิบัติวิเคราะห์ข้อมูลต่าง ๆ ได้ง่ายยิ่งขึ้น

ในปี 2566 ดำเนินการในพื้นที่นำร่องที่จังหวัดนครศรีธรรมราช และการดำเนินงานในปัจจุบันอยู่ระหว่างการขยาย พื้นที่ในการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุแห่งชาติ โดยขยายพื้นที่ครอบคลุม 13 เขตบริการสุขภาพ (1 จังหวัดต่อ 1 เขตสุขภาพ) เพื่อเป็นการพัฒนาระบบบริหารข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด

1.3 ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข ความล่าช้าของข้อมูล ปัจจุบันอยู่ในการพัฒนากระบวนการ ในการขอเชื่อมข้อมูลคลังข้อมูลสุขภาพ

(HDC) กับศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวง
สาธารณสุข

2. โครงการขับเคลื่อนการแก้ปัญหาการตายและการบาดเจ็บ ในกลุ่มเด็กและเยาวชน (TSY Program)

การดำเนินงาน

ปี 2563 กองป้องกันการบาดเจ็บดำเนินการโครงการวิจัยและพัฒนา
รูปแบบการแก้ไขปัญหาการตายและบาดเจ็บ สำหรับ เด็กและเยาวชนที่ใช้
รถจักรยานยนต์ที่มีประสิทธิผลสนับสนุนงบประมาณโดย ศวปถ.

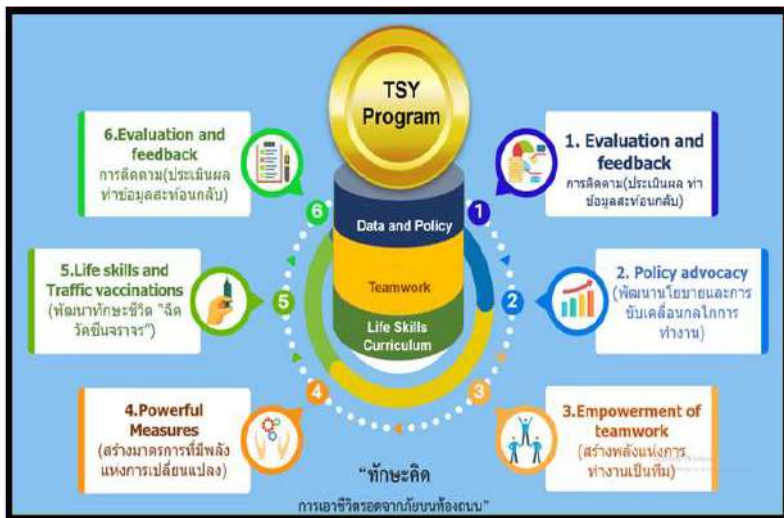
ปี 2564 - 2565 กองป้องกันการบาดเจ็บได้รับสนับสนุนการดำเนินงาน
โครงการจาก สสส. ในการดำเนินงานในพื้นที่นำร่อง 24 อำเภอ ในปี 2565
ขยายเป็น 12 จังหวัด

ปี 2566 และพัฒนาด้านวิชาการ นโยบาย กลยุทธ์ศาสตร์และแผนงาน
การแก้ปัญหาการตายและการบาดเจ็บในกลุ่มเด็กและเยาวชน ในระดับชาติ
โดยการดำเนินการดังนี้

1) พัฒนาหลักสูตรการเรียนรู้ฝึกอบรมวิทยากรมืออาชีพและ
หลักสูตรการจัดการเรียนรู้ ได้แก่ คู่มือ Train the Trainer and Managers
Program คู่มือผู้จัดการเรียนรู้ “ทักษะคิดการเอาชีวิตรอดภัยบนท้องถนน”
(TSY Camp) อายุ 10 - 12 ปี และอายุ 13 - 19 ปี และคู่มือส่งเสริมการเรียนรู้
สำหรับเด็กและเยาวชน “วิเศษจินจรรจร”

2) พัฒนาทีมครู/วิทยากร “ทักษะคิดการเอาชีวิตรอดภัยบนท้อง
ถนน” ในการฝึกอบรมการขับขี่ปลอดภัยที่มีคุณภาพแก่เด็กและเยาวชน และ
ประชุมพัฒนาหลักการแก้ไขปัญหาการตายของเด็กและเยาวชน การวางแผน
งานเชิง กลยุทธ์เชื่อมโยงกับ ศปถ.จังหวัด/อำเภอ เพื่อขับเคลื่อนนโยบายกำกับ
ติดตามประเมินผล โดยมีจังหวัดเข้าร่วม 31 จังหวัด

3) พัฒนาเชิงกระบวนการในการแก้ไขปัญหาระดับจังหวัดและอำเภอ
ประยุกต์ใช้แนวคิด Swiss Cheese Model เรียกว่า TSY Program ประกอบด้วย
กิจกรรม 6 ขั้นตอน รายละเอียดตามภาพ ดังนี้



4) การพัฒนาโยบายในระดับชาติ เสนอให้กลุ่มเด็กและเยาวชนเป็นกลุ่มเป้าหมายที่ควรเร่งขับเคลื่อน อย่างมีแผนงาน ถ่ายทอดนโยบายไปสู่กลไกการทำงานในระดับจังหวัด อำเภอ และสถานศึกษาให้สอดรับบริการ จัดตั้งคณะอนุกรรมการในกลุ่มเด็กและเยาวชนภายใต้ สป.จังหวัด และมีการติดตามอย่างต่อเนื่อง

ปี 2566 : ขับเคลื่อน TSY Program ระดับจังหวัด ภาพรวมประเทศและนาร่องเชิงคุณภาพ 12 จังหวัด ครอบคลุม 12 เขตสุขภาพ กิจกรรมอบรมพัฒนาศักยภาพวิทยากรประจำจังหวัด จำนวน 15 รุ่น 31 จังหวัด ผู้เข้าร่วมทั้งหมด 1,025 คน

สนับสนุนจังหวัดนำร่องอบรมเด็กและเยาวชนแบบ Hazard Perception ไม่น้อยกว่า 500 - 1,000 คน/จังหวัด/เขต และมีมาตรการส่งเสริมความปลอดภัยของเด็กและเยาวชนอย่างน้อย 1 มาตรการ โดยพื้นที่นำร่องมีการจัดฝึกอบรมแบบ Hazard Perception จำนวน 24,038 คน

ติดตามประเมินผลใน 11 จังหวัดนำร่องที่ดำเนินการ TSY program พบว่า มี 10 จังหวัด ที่มีผู้บาดเจ็บในกลุ่มเด็กและเยาวชนลดลงประมาณ

ร้อยละ 10 ซึ่งมากกว่าทั้งประเทศที่ลดลง ร้อยละ 7.2 และมี 7 จังหวัด ที่มี ผู้เสียชีวิตในกลุ่มเด็กและเยาวชนลดลง ร้อยละ 3.4 ซึ่งลดลงน้อยกว่าทั้ง ประเทศที่ลดลงร้อยละ 7.4

บันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือ Thailand Safe Youth Program “วัคซีน จราจร” และจัดตั้ง “ชมรมวัคซีนจราจร” ในสถานศึกษาใน สังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน

3. การจัดการปัญหาในระดับพื้นที่ (District Road Traffic Injury: D - RTI)

3.1 ความสำคัญของปัญหา ปัญหาในการดำเนินงานในระดับ อำเภอและระดับท้องถิ่น คือ

1) ด้านกลไกการทำงาน การดำเนินงานในระดับอำเภอ ส่วนใหญ่ขาดความชัดเจนของคณะทำงานฯ ภายใต้ ศปถ.อำเภอ/ศปถ.อปท. ทำให้ขาดข้อมูลบูรณาการมีมาตรการที่หวังผล การระดมทรัพยากรที่แยกส่วน การวางแผนไม่ต่อเนื่อง การโยกย้ายตำแหน่งบ่อยครั้ง รูปแบบการทำงาน มักจะเป็นแบบซ้ำ ๆ เดิม ๆ และเน้นเฉพาะในช่วงเทศกาลสำคัญ

2) ด้านวิชาการ พบว่าการทำงานของอำเภอและท้องถิ่น ไม่ให้ความสำคัญการจัดการข้อมูลที่น่าไปสู่การ วิเคราะห์รากปัญหา การเชื่อมโยง ข้อมูลสู่การสร้างมาตรการที่หวังผลได้ การบูรณาการข้อมูลยังแยกส่วน วิเคราะห์ มาตรการแก้ปัญหากลุ่มเป้าหมายจึงไม่ชัดเจน วัดผลได้เน้น รณรงค์ไม่ได้ประเมินผล

3) ขาดการพัฒนาศักยภาพบุคลากรทั้งองค์ความรู้และ การบูรณาการข้อมูลและเครือข่ายที่มีพลังทำให้การ ทำงานเน้นตามข้อสั่งการ

กรมควบคุมโรค โดยกองป้องกันการบาดเจ็บ พบว่า ไม่สามารถจัดเก็บผลงานเชิงคุณภาพได้ มีเฉพาะ เชิงปริมาณไม่ทราบถึง รายละเอียดการดำเนินงาน จึงมีโจทย์สำคัญของการพัฒนาว่า “จะทำอย่างไร ให้การงานของพื้นที่ ดำเนินงานแบบบูรณาการข้อมูลและการดำเนินงานได้ อย่างมีประสิทธิภาพและวัดผลได้ทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ สร้างพลัง

เครือข่ายการทำงานได้อย่างต่อเนื่อง”

กองป้องกันการบาดเจ็บ ได้ร่วมกับ ศปถ. พัฒนารูปแบบ กระบวนการ ทำงาน เริ่มจากวิเคราะห์ปัญหากับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปสู่ การบูรณาการข้อมูลเพื่อให้บริการ ถอดบทเรียนพื้นที่อำเภอที่ดำเนินงานได้ดี และจัดทำแนวทางการดำเนินงานที่มีขั้นตอนที่ชัดเจน เรียกกระบวนการนี้ว่า D-RTI District Road Traffic Injury และมีแนวทางการดำเนินงานในระดับ เทศบาลเมืองและเทศบาลนคร City RTI และ ระดับ อบต. หรือหน่วยงาน เรียกว่า RTI Team ซึ่งเป็นการออกแบบให้เกิดกระบวนการที่ สอดคล้องกัน เน้นการบูรณาการข้อมูลทรัพยากรการวางแผนงานดำเนินมาตรการอย่างมี เป้าหมาย มีการติดตาม ประเมินผลและเชื่อมโยงกับกลไกการทำงานตาม ระเบียบราชการที่กำหนดไว้ ได้แก่ ศปถ.อำเภอ ศปถ.อปท. และ พขอ. ผลักดัน ให้มีคณะกรรมการหรือคณะทำงานภายใต้ ศปถ.อำเภอ ซึ่งเป็นปัจจัยแห่ง ความสำเร็จความท้าทายของเราคือ “จะอย่างไรที่พื้นที่จะยอมรับแนวทาง การทำงานที่ได้พัฒนาขึ้นแล้วไปใช้ และมีการรายงาน ผลการดำเนินงานให้เห็น ผลเป็นรูปธรรม” แนวทาง D-RTI ใช้แนวคิดการทำงานระบบสุขภาพชุมชน DHC (District Health System) หรืออาจเรียกว่า UCARE หรือกลยุทธ์ 5 ส.

3.2 การดำเนินงาน กรอบแนวทางเชิงกระบวนการ การป้องกันการ บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอ (D-RTI) เป็นเครื่องมือเชิง กระบวนการระดับอำเภอ ออกแบบเพื่อให้มีการเชื่อมโยงกลไกการทำงานทั้ง 3 ส่วน ร่วมกับกระบวนการทางวิชาการให้เกิดการทำงานที่มีเป้าหมาย มีแผนงาน การมีส่วนร่วมและติดตามประเมินผลอย่างมีรูปธรรม และแบ่งระดับผล การทำงานเพื่อให้มีทิศทางในการพัฒนาคุณภาพการทำงานมากขึ้น

กรอบการดำเนินงาน D-RTI ประยุกต์แนวคิดของ WHO หรือ กลยุทธ์ 5 ส. และเครื่องมือ 5 ขึ้น ของศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทาง ถนน มีกรอบกิจกรรม 9 กิจกรรม ที่สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการความปลอดภัย ทางถนน พ.ศ. 2565 กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย โดยมีเกณฑ์ การดำเนินงาน ระดับดีมาก (Excellent) และดีเยี่ยม (Advanced)

กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค ได้จัดตั้งคณะที่ปรึกษาและคณะกรรมการประเมินผล (D-RTI/City RTI) ระดับประเทศ ประกอบด้วย สคอ. ศวปถ. สอจร. CSIP คณะแพทยศาสตร์โรงพยาบาลรามาธิบดี ผู้แทนกองสาธารณสุขฉุกเฉิน สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข ผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ผู้แทนสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ ผู้แทนกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ผู้แทนกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น ผู้แทนกรมการขนส่งทางบก ผู้แทนสมาคมสันนิบาตเทศบาลแห่งประเทศไทย โดยมีกองป้องกันการบาดเจ็บเป็นเลขาเพื่อร่วมกัน วิเคราะห์และพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหามาตรกที่กำหนดของกรมควบคุมโรคได้เสนอและร่วมเป็นคณะกรรมการติดตาม ประเมินผลและได้พัฒนาการงานดังนี้

1) พัฒนาคู่มือแนวทาง เพื่อให้หน่วยงานในระดับพื้นที่นำไปใช้ประโยชน์ และใช้เป็นแนวทางการฝึกอบรมพัฒนาศักยภาพบุคลากร โดยได้จัดทำคู่มืออย่างต่อเนื่องทุกปีตั้งแต่ปี 2560 – 2564

2) ขับเคลื่อนเชิงนโยบายกำหนดเป็นตัวชี้วัดกรมควบคุมโรค สอดคล้องกับตัวชี้วัดประสิทธิภาพการทำงานของกระทรวงสาธารณสุข และถ่ายทอดลงสู่สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 1-12 ครอบคลุม 12 เขตสุขภาพ และขับเคลื่อน แนวทางสู่การทำงานในสำนักงานสาธารณสุขทุกจังหวัด โดยบูรณาการกับกลไก พขอ. เชื่อมโยงกับกลไก ศปถ. จังหวัด/อำเภอ

3) การติดตามประเมินผล สร้างแรงจูงใจแก่จังหวัดและอำเภอให้มีการประเมินคุณภาพ การดำเนินงานแบบสมัครใจโดยอำเภอและท้องถิ่นที่ดำเนินงานได้ดี ส่งผลงานเข้ารับการประเมินเชิงคุณภาพทั้งระดับเขตและ ระดับประเทศ มีคณะที่ปรึกษาและคณะกรรมการประเมินผลระดับอำเภอ (D-RTI/City RTI) ระดับประเทศเป็น ผู้ประเมิน และกรมเป็นเลขาพร้อมมอบโล่ประกาศเกียรติคุณ รมว./ปลัดกระทรวงสาธารณสุข และอธิบดีกรม ควบคุมโรค ซึ่งได้จัดไปแล้ว จำนวน 3 ครั้ง ในเวทิงานสัมมนาระดับชาติ เรื่องความปลอดภัยทางถนน การประเมินด้านคุณภาพการทำงานที่สอดคล้องกับผลลัพธ์

- ปี 2560 มี 34 อำเภอ ที่มีแนวโน้มการตายหรือการบาดเจ็บหรือจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุลดลง
- ปี 2561 มี 73 อำเภอ ที่มีแนวโน้มการตายหรือการบาดเจ็บหรือจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุลดลง
- ปี 2562 มี 48 อำเภอ ที่มีแนวโน้มการตายหรือการบาดเจ็บหรือจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุลดลง
- มี 12 อำเภอ (ระดับ Platinum) ที่สามารถดำเนินการได้ 3 ปี ติดต่อกัน และมีแนวโน้มการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตลดลงอย่างต่อเนื่อง สอดคล้องกับภาพรวมของประเทศที่มีการเสียชีวิตและบาดเจ็บที่มีแนวโน้มลดลงในภาพรวม ในปี 2560 – 2562

ปัจจัยความสำเร็จของการดำเนินงาน

- ผู้บริหารทั้งระดับกระทรวง กรมควบคุมโรค และกองป้องกันการบาดเจ็บมีนโยบายชัดเจน
- หน่วยงานให้ความสำคัญ มีการจัดสรรงบประมาณให้กับส่วนกลางดำเนินการตามแผนได้
- มีงบประมาณสนับสนุนจาก สสส. องค์การอนามัยโลก และ กปถ.
- ความร่วมมือที่ดีของภาคีเครือข่าย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ความเข้มแข็ง ความมุ่งมั่นของผู้แทนแต่ละหน่วยงาน

ก้าวต่อไป

- ขับเคลื่อนการดำเนินงานบูรณาการข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตไปยังจังหวัด เพื่อการพัฒนาศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุแห่งชาติ ให้ได้ ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่เป็นภาพรวมของประเทศ เพื่อใช้ในการติดตามประเมินผล เสนอแนะนโยบายและการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ
- TSY Program ขับเคลื่อนเชิงนโยบายและแผนงาน การแก้ปัญหาในกลุ่มเด็กและเยาวชน และจัดตั้ง คณะทำงานติดตามประเมินผล

การขับเคลื่อนการดำเนินงานในระดับชาติ ภายใต้คณะอนุกรรมการติดตาม ประเมินผล และเชื่อมโยงการทำงานไปยังระดับจังหวัด อำเภอ สถานศึกษา และท้องถิ่น

- พัฒนาการประเมินตนเอง (Self-Assessment) การขับเคลื่อน ความปลอดภัยทางถนนในระดับอำเภอ (D-RTI) โดยมีแผนการดำเนินงานให้ 878 อำเภอ ได้ประเมินตนเองเพื่อพัฒนาการดำเนินงานได้อย่างมีทิศทางและ ติดตามความก้าวหน้าได้ทุกระดับ

สำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร



สำนักงานจราจรและขนส่ง TRAFFIC AND TRANSPORTATION DEPARTMENT

ความสำคัญของปัญหา

จากข้อมูลสถานการณ์การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศ ไทย ของศูนย์ข้อมูลกลางด้านการบาดเจ็บกรรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข พบว่าในปี พ.ศ. 2563 ซึ่งเป็นช่วงหลังจากการระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 จำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในกรุงเทพมหานคร ได้ กลับมาพุ่งสูงอีกครั้ง จากการกลับสู่สภาวะปกติของการเดินทางแต่จากการให้ความสำคัญกับการลดอุบัติเหตุของกรุงเทพมหานครและหน่วยงานที่ให้ความร่วมมือเกี่ยวกับการลดอุบัติเหตุทางถนนในปี พ.ศ. 2564 - 2565 แนวโน้ม จำนวนการบาดเจ็บค่อย ๆ ลดลง แต่ในขณะเดียวกันแนวโน้มของการลด ผู้เสียชีวิตยังมีความใกล้เคียงกันในระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา เมื่อจำแนกช่วงอายุ พบว่าช่วงอายุ 20 - 29 ปี, 30 - 39 ปี และ 40 - 49 ปี ตามลำดับซึ่งเป็นกลุ่ม วัยทำงานที่มีการใช้ยานพาหนะทั้งในรูปแบบสาธารณะและรูปแบบส่วนบุคคล และพบว่าจักรยานยนต์สูงเป็นอันดับ 1 ในทุกปี และกรุงเทพมหานครยังมี จำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในปี พ.ศ. 2561 - 2562 อยู่ในอันดับที่ 2 และตั้งแต่ปี พ.ศ. 2563 - 2565 จำนวนการบาดเจ็บและ เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอยู่ในอันดับที่ 1 ถึง 3 ปีซ้อน นับเป็นความท้าทายสำหรับสำนักงานจราจรและขนส่งที่รับผิดชอบดูแลปรับปรุงและดูแล รักษาถนนในความรับผิดชอบของกรุงเทพมหานคร สำหรับเหตุการณ์ความ สูญเสียที่ผ่านมาจากอุบัติเหตุทางถนนที่ผ่านมามีแนวโน้ม ภัยอันตรายชน รถยนต์ด้วยกันเองแล้ว ยังมี การชนรถจักรยานยนต์ การชนจักรยานและ การชนคนเดินเท้าที่มีการเสียชีวิตสูงถึง ร้อยละ 49 โดยตัวอย่างกรณีศึกษา การชนคนเดินเท้าของ พญ.วราลักษณ์ สุภวัตรจริยากุล (หมอกระต่าย) ที่ถูกบีกไบค์

ขณะข้ามทางม้าลาย ซึ่งจากกรณีศึกษานี้หน่วยงานได้มีการปรับปรุงทางกายภาพ โดยเฉพาะบริเวณทางม้าลาย การทำสีให้เห็นได้ชัดเจน รวมถึงติดตั้งไฟสัญญาณจราจรให้ครบทุกจุด

กลยุทธ์ ความรู้ กระบวนการที่นำมาใช้ในโครงการส่งผลให้ประสบความสำเร็จ

กรุงเทพมหานครได้วางกรอบในการดำเนินงาน 3 ส่วน ได้แก่ (1) การดำเนินงานด้านนโยบาย ผ่านแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนและแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2564 - 2568 (2) การปรับโครงสร้างหน่วยงาน ผ่านการสร้างศูนย์ความปลอดภัยทางถนน และ (3) การประยุกต์ใช้วิธีการในการแก้ไขปัญหาอย่างพุ่งเป้า ด้วยกรณีวิเคราะห์จุดเสี่ยง และการประเมินระดับดาวถนน โดยมีรายละเอียดการดำเนินงาน ดังนี้

1. แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนและแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2564 – 2568 เป็นแผนที่ใช้ในการกำหนดแนวทางการพัฒนากรุงเทพมหานครสู่การเป็น “มหานครความปลอดภัย” โดยให้ความสำคัญกับคนเดินทางทุกกลุ่มโดยเฉพาะกลุ่มเปราะบางให้เป็นถนนที่พ่อแม่วางใจให้ลูก เดินเล่นและปั่นจักรยานได้เป็นเมืองที่ประชาชนรู้สึกปลอดภัยไม่ว่าจะเดินทางเวลาไหน ด้วยยานพาหนะอะไร เป็นเมืองที่เป็นมิตรกับการเดินท่องเที่ยวและขี่จักรยานของคนทุกกลุ่ม ทุกช่วงวัย และเพศ เป็นเมืองเศรษฐกิจ เติบโตจากการให้คุณค่าของคนก่อนรถ เป็นเมืองที่มีถนนที่รถจักรยานยนต์ได้รับการยอมรับว่าเป็นส่วนหนึ่ง ของผู้ใช้ถนน

2. โดยมีกลไกศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร เป็นการทำงานเชิงรุกเพื่อ ดำเนินงานให้ได้ตามที่กำหนดค่าเป้าหมาย ในปี พ.ศ. 2566 ศปถ.ภทม. มุ่งเน้นกลุ่มเป้าหมายหลักคือ “เยาวชน” และได้จัดประชุมคณะกรรมการ ศปถ.ภทม. จำนวน 4 ครั้ง เพื่อติดตามผลการดำเนินงาน และ ผนวกวาระเพิ่มเติมเกี่ยวกับงานชุมชนสัมพันธ์และกิจกรรมโรงเรียนต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน

3. การวิเคราะห์จุดเสี่ยงจุดอันตราย (Black Spot) ในพื้นที่ กรุงเทพมหานครจาก 100 คลัสเตอร์ อุบัติเหตุ กทม. ได้ร่วมกับมูลนิธิ iTIC และบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด (ThaiRSC) ในการวิเคราะห์ บริเวณที่มีความหนาแน่นของการเกิดอุบัติเหตุด้วยวิธี Cluster Analysis และนำไปวางแผนในการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตรายและจัดทำ “โครงการพัฒนาศูนย์ข้อมูลความปลอดภัยทางถนน” เพื่อจัดทำระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุจราจร เพื่อใช้ในการวิเคราะห์สถานการณ์ความรุนแรงและระบุและวิเคราะห์จุดเสี่ยงและจุดอันตราย เพื่อวิเคราะห์หาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและสาเหตุความรุนแรงพร้อมทั้งเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหา (เกิดฐานข้อมูล 100 จุดเสี่ยง อุบัติเหตุสูงสุด 3 ปีย้อนหลัง จากข้อมูล Heat Map ของ ThaiRSC และ iTIC โดยข้อมูลดังกล่าวจะระบุถึงพื้นที่จุดเสี่ยง สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุและแนวทางการแก้ไข)

โครงการ iRAP ระยะ 1 ร่วมกับจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และศูนย์ ThaiRAP นำเครื่องมือ Star Rating มาดำเนินการในกิจกรรม 3 ส่วน การประเมินความปลอดภัยโครงข่ายถนน 500 กิโลเมตร บนถนนสายหลัก ผลลัพธ์ที่ได้ คือ สถานะความปลอดภัย (Baseline) 500 กิโลเมตร เพื่อนำไปสู่การปรับปรุงถนน 1 ดาว ให้เป็นถนน 3 ดาว ขึ้นไป ส่วนที่ 2 การประเมินถนนนำร่อง 1 เขต 1 ถนน 3 ดาว ระยะทางรวม 90 กิโลเมตร เป็นการประเมิน Star Rating ของถนนที่ทางสำนักงานเขตกรุงเทพมหานครทั้ง 50 เขตคัดเลือก เพื่อเป็นถนนตัวอย่าง 1 เขต 1 สายทางผลลัพธ์ที่ได้ คือ สถานะความปลอดภัย พร้อมทั้งมาตรการจากคู่มือแผนติดตามเพื่อนำไปสู่การปรับปรุงถนน 1 - 2 ดาว ให้เป็นถนน 3 ดาว ขึ้นไป ส่วนที่ 3 แบบความปลอดภัยทางถนน (Conceptual design) เป็นการประเมินวงแหวนชั้นในรัชดาภิเษกที่ใช้เป็นกรณีศึกษา ซึ่งสามารถแบ่งกลุ่มประเภทถนนได้ 10 ประเภท ซึ่งจะมีการประเมินและสรุปมาตรการแบ่งออกตามกลุ่มดังกล่าวข้างต้น รวมถึงจัดทำแบบปรับปรุงความปลอดภัยเพื่อให้ผู้รับผิดชอบนำไปดำเนินการให้เป็นถนน 3 ดาวขึ้นไป

ทั้งนี้หน่วยงานยังมีแผนในการขยายผลให้ความปลอดภัยครอบคลุมพื้นที่มากขึ้น โดยจะอาศัยความร่วมมือของชุมชนและโรงเรียนในพื้นที่ถนน

โดยร่วมกันทำงานตั้งแต่การประเมินและวางแผนแก้ไข เพื่อให้ชุมชน โรงเรียน รวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องตระหนักถึงความสำคัญในการปรับปรุงถนน ที่ต้องใช้ในการดำเนินชีวิตประจำวันมีความปลอดภัย รวมถึงการใช้แนวคิดการออกแบบเมืองที่ส่งเสริมการเดินทาง ที่ปลอดภัยของ ประชาชน 2 ข้างทาง ในอนาคต ตามแนวคิดของ Complete Street และ Heathy Street

แนวทางแก้ปัญหาและประโยชน์ที่สำคัญที่ได้รับจากการดำเนินโครงการ

1. **การแก้ไขจุดเสี่ยง** : กลุ่มเป้าหมายที่ได้รับประโยชน์ > กลุ่มผู้ใช้ทางทุกกลุ่มในปี 2565 มีจุดเสี่ยงจำนวน 118 จุด ดำเนินการแก้ไขแล้วเสร็จ ปี 2566 จุดเสี่ยงจำนวน 110 จุด ดำเนินการแก้ไขแล้วเสร็จและในปี 2567 มีจุดเสี่ยง 125 จุด ผลการดำเนินการแก้ไข ณ วันที่ 1 มิถุนายน 2567 จำนวน 102 จุด คิดเป็นร้อยละ 81.60 สำหรับแนวทางการแก้ไขจุดเสี่ยงประกอบด้วย การกวดขันวินัยจราจรการติดตั้ง/ปรับปรุงป้ายจราจร เครื่องหมายบนพื้นทาง และทางข้ามทางม้าลาย

2. **การปรับปรุงและการรณรงค์การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยบริเวณหน้าโรงเรียน** ผ่านการดำเนินงาน 3 ส่วน ประกอบด้วย

2.1 โครงการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ จัดทำป้ายสื่อประชาสัมพันธ์ในรูปแบบต่าง ๆ

2.2 โครงการให้ความรู้ด้านการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยในสถานการศึกษา ด้วยการจัดอบรมให้ความรู้แก่ครูอาจารย์ นักเรียน/นักศึกษา รวมถึงการขยายผลถึงผู้ปกครองนักเรียน และการกำหนดให้ สถานศึกษามีส่วนร่วมในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

2.3 โครงการสวมหมวกนิรภัย 100% ผ่านการกำหนดรูปแบบ โดยแบ่งเป้าหมายออกเป็น 4 ภาคส่วน ได้แก่ ภาคราชการ ภาคเอกชน ภาคท้องถิ่น และภาคชุมชน (โรงเรียนมีส่วนร่วมในการรณรงค์ โดยเฉพาะกลุ่มเด็กนักเรียน) ด้วยการประชาสัมพันธ์ รณรงค์การสวมหมวกนิรภัย และจัดอบรมให้ความรู้กับตัวแทนของ กลุ่มเป้าหมาย ให้ตระหนักถึงความรุนแรงของ

การเกิดอุบัติเหตุ

2.4 การปรับปรุงพื้นที่หน้าโรงเรียนมีความปลอดภัยในการสัญจร ด้วยการดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit) บริเวณหน้าโรงเรียนแล้วดำเนินการปรับปรุงให้สอดคล้องกับ มาตรฐานความปลอดภัยทางถนน รวมถึงการควบคุมความเร็วบริเวณหน้าโรงเรียนที่ 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

การยกระดับมาตรฐานระดับดาวความปลอดภัยถนน

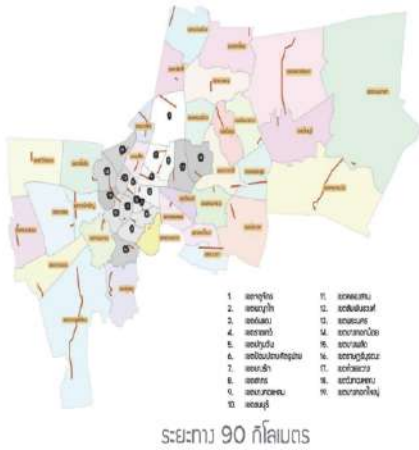
กรุงเทพมหานครจัดทำ “โครงการประเมินและวิเคราะห์ความปลอดภัยทางถนน กรุงเทพมหานครด้วยมาตรฐานนานาชาติ (iRAP)” เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจเกณฑ์การประเมินความปลอดภัยตามมาตรฐานสากลให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อวิเคราะห์ลำดับความสำคัญของโครงข่ายถนน กรุงเทพมหานคร สำหรับวางแผนในการปรับปรุงความปลอดภัย เพื่อศึกษาและประยุกต์ใช้เกณฑ์การประเมินระดับความปลอดภัยตามมาตรฐานสากลในการประเมินโครงข่ายถนนกรุงเทพมหานคร เพื่อออกแบบปรับปรุงความปลอดภัยตามถนนต้นแบบ และกำหนดกรอบทางการยกระดับความปลอดภัยบนโครงข่ายถนนในกรุงเทพมหานคร ด้วยมาตรฐานสากลเพื่อให้บรรลุค่าเป้าหมายโลกด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งเป็นการดำเนินงานภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 3 เมืองแห่งการสัญจรทางถนนปลอดภัยและเท่าเทียม จากการรวบรวมข้อมูลในปัจจุบัน พบว่าได้มีการประเมินมาตรฐานระดับดาวความปลอดภัยถนนไปแล้ว 650 กิโลเมตร และได้รับข้อเสนอแนะของมาตรการเพื่อยกระดับความปลอดภัยของถนนระยะทาง 650 กิโลเมตร ให้ได้ระดับ 3 ดาวขึ้นไป กลุ่มเป้าหมายหลักในการอบรมให้ความรู้ คือ บุคลากรในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานขนส่งและจราจร สำนักงานโยธา และสำนักงานเขตกรุงเทพมหานคร ทั้ง 50 เขต ในการรับรู้วิธีการประเมินการนำเอาผลการประเมินมาวิเคราะห์ และการนำมาตรการที่ได้รับการแนะนำไปปฏิบัติในการคัดเลือกสายทางที่ดำเนินการได้มีการพิจารณาร่วมกับฐานข้อมูล 100 จุดเสี่ยง อุบัติเหตุสูงสุด 3 ปีย้อนหลัง จากข้อมูล Heat Map ของ iTIC

เพื่อกำหนดพื้นที่จุดเสี่ยงที่ควรแก้ไขและนำมาประเมินเพื่อได้รับมาตรการ
สำหรับการกำจัดจุดเสี่ยง สำหรับการประเมินและวิเคราะห์ความปลอดภัยทาง
ถนนกรุงเทพมหานครด้วยมาตรฐาน นานาชาติ (iRAP) ได้แบ่งออกเป็น 3 ส่วน
ได้แก่

ส่วนที่ 1 การประเมินความปลอดภัยโครงข่ายถนน 500 กิโลเมตร
ผลลัพธ์ที่ได้พบว่ามีส่วนส่วนของถนนที่ได้คะแนนที่ระดับ 3 ดาว หรือดีกว่าคิด
เป็น ร้อยละ 54 สำหรับผู้ขับขี่รถยนต์ ร้อยละ 26 สำหรับ จักรยานยนต์
ร้อยละ 38 สำหรับผู้ใช้จักรยาน และร้อยละ 53 สำหรับคนเดินเท้าและพบ
ปัญหา ดังนี้

(1) การจำกัดความเร็วที่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ยังนับเป็นค่าที่
ค่อนข้างสูงสำหรับสภาพแวดล้อมในเขตเมืองที่มีปริมาณผู้เดินเท้าสูง (2) ทาง
เท้าบางตำแหน่งยังตรวจพบความเสียหายหรือมีอุปสรรคกีดขวางคนเดินเท้า
(3) เพิ่มทางข้ามสำหรับผู้เดินเท้าในบริเวณที่มีผู้เดินเท้าสูง และ (4) ในปัจจุบัน
ยังขาดสิ่งอำนวยความสะดวก และทางสำหรับรถจักรยานยนต์

ส่วนที่ 2 การประเมินถนนนำร่อง 1 เขต 1 ถนน 3 ดาว ระยะทาง
รวม 90 กิโลเมตร โดยผลลัพธ์ ที่ได้จะเป็นรายสายทาง ตามที่สำนักงานเขต
50 เขตได้เลือก สำหรับระดับความปลอดภัยในภาพรวมจะพบว่า มีสัดส่วน
ของถนนที่ได้คะแนนที่ระดับ 3 ดาว หรือดีกว่า คิดเป็นร้อยละ 60 สำหรับผู้ขับ
ขี่รถยนต์ ร้อยละ 40 สำหรับจักรยานยนต์ ร้อยละ 58 สำหรับผู้ใช้จักรยาน
และร้อยละ 36 สำหรับคนเดินเท้า สำหรับกลุ่มมาตรการที่แนะนำจะแบ่งออกเป็น
4 กลุ่ม ได้แก่ (1) การติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวก (2) การปรับปรุง
ผิวจราจร (3) การปรับปรุงกายภาพของทาง (4) อื่น ๆ แสดงดังรูป นอกจากนี้
ยังมีการจัดทำแผนถนนติดดาว เพื่อแนะนำมาตรการเพื่อปรับปรุงสายทางที่
คัดเลือกและเป็นแนวทางในการปรับปรุงสายทางอื่น ๆ ของสำนักงานเขต
กรุงเทพมหานครต่อไปในอนาคต



ส่วนที่ 3 แบบความปลอดภัยทางถนน (Conceptual design) ได้คัดเลือกวงแหวนชั้นใน รัชดาภิเษกในการเป็นกรณีศึกษา ซึ่งสามารถแบ่งกลุ่มประเภทถนนได้ 10 ประเภท ดังนี้ กลุ่มที่ 1 ทางตรง กลุ่มที่ 2 ทางโค้ง กลุ่มที่ 3 สามแยก กลุ่มที่ 4 สี่แยก กลุ่มที่ 5 ทางข้ามทางรถไฟ กลุ่มที่ 6 จุดกั้รถ กลุ่มที่ 7 บริเวณโรงเรียน กลุ่มที่ 8 อุโมงค์หรือทางลอด กลุ่มที่ 9 สะพานยกระดับ และกลุ่มที่ 10 สะพานข้ามแม่น้ำ ซึ่งจะมีการประเมินและสรุปมาตรการแบ่งออกตามกลุ่มดังกล่าวข้างต้น รวมถึงจัดทำแบบปรับปรุงความปลอดภัย เพื่อให้ผู้รับผิดชอบนำไปดำเนินการต่อไปในอนาคต

การตระหนักรู้ถึงระดับความปลอดภัยถนนกรุงเทพมหานคร เพื่อนำไปปรับปรุงความปลอดภัย โครงข่ายถนนในกรุงเทพมหานครตามหลักการเป้าหมายเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs) และตอบสนอง องค์การอนามัยโลก (WHO) ในการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนรวมถึงสอดคล้องกับนโยบายของ ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร “เดินทางดี ปลอดภัยดี”

ปัญหาอุปสรรค และแนวทางแก้ไข

มีข้อจำกัดในหลายด้านโดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงสร้างและกลไกการส่งเสริมนโยบายและการนำนโยบาย จากส่วนกลางไปสู่การปฏิบัติและการติดตามประเมินผล อันเนื่องมาจากปัญหาด้านทรัพยากรบุคคลปัญหาด้านการขาดทรัพยากรข้อมูล ประเด็นด้านการขาดทิศทางการดำเนินงาน ปัญหาด้านโครงสร้างหน่วยงานที่เป็นทั้งประโยชน์และอุปสรรคในการแก้ไขปัญหา โดยเฉพาะการแก้ไขปัญหาในระดับพื้นที่ ประเด็นด้านพฤติกรรมความเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนนของคนเมือง

ทรัพยากรที่ใช้ในการดำเนินงานและวิธีระดมทรัพยากร

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรุงเทพมหานครทำงานเชิงรุกเพื่อเพิ่มสัดส่วนการสนับสนุนงบประมาณในโครงการตามแผนแม่บทจากแหล่งรายได้ภายนอก เช่น จากกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนและกองทุนพัฒนาคุณภาพชีวิต

การสร้างความยั่งยืนและการขยายผลไปยังหน่วยงานอื่น ๆ

สร้างกลุ่มการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนนทั้งในระดับชุมชน โรงเรียน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การดำเนินงานในส่วนนี้เกิดความยั่งยืนและต่อเนื่องในการขยายผล ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรุงเทพมหานคร จึงได้วางกลยุทธ์ในการขับเคลื่อนการดำเนินงานในปี พ.ศ. 2567 โดยมุ่งเน้นไปที่การจัดประชุมศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ให้เป็นกลไกสำคัญในการบริหารและขับเคลื่อนดำเนินงานในการวางแผนประสานงาน เร่งรัด ผลักดัน กำกับ ติดตาม และประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายใน กทม. และหน่วยงานภาคีเครือข่ายอย่างบูรณาการและครอบคลุมใน 5 มิติหลัก

ทั้งนี้การจัดประชุมศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เพื่อประสานงานกับภาคีเครือข่ายแล้วยังมีการดำเนินงานในการสร้างสิ่งกระตุ้น หรือ

แรงจูงใจ (Incentive) เพื่อสร้างแนวร่วมด้านความปลอดภัย ผ่านการดำเนินงาน 3 กลยุทธ์ ต้นแบบ ปลุกแนวร่วม ส่งต่อความภาคภูมิใจ และแนวทางการดำเนินงาน ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรุงเทพมหานคร ในปี พ.ศ. 2567

นอกจากการดำเนินงานสร้างภาคีเครือข่ายความปลอดภัยกับหน่วยงาน ภายนอกแล้ว กรุงเทพมหานครยังมุ่งเน้นผลักดัน 1 เขต 1 ถนน 3 ดาว เพื่อเป็น ต้นแบบในการขยายผลไปทำเส้นอื่น ๆ ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งการดำเนินงานใน ส่วนนี้เป็นการต่อยอด จากโครงการประเมินและวิเคราะห์ความปลอดภัยทาง ถนนกรุงเทพมหานครด้วยมาตรฐานนานาชาติ (iRAP) ซึ่งจะนำถนนที่ตัวแทน เขตในแต่ละเขตเลือกมาปรับปรุงให้เป็นถนน 1 เขต 1 ถนน 3 ดาว

นอกจากจะได้ถนนดี ดาวแล้วยังได้เจ้าหน้าที่เขตที่มีความรู้ ความสามารถในการประเมินผลระดับดาว Star Rating ของถนนสำหรับสี่กลุ่ม ผู้ใช้งานและยังสอดคล้องกับการสร้างบุคลากรต้นแบบ และปลุกแนวร่วม การดำเนินงานร่วมกันระหว่างส่วนกลางกับสำนักงานเขต ในการยกระดับ ความปลอดภัยทางถนนผ่านการปรับปรุงถนนให้มีความปลอดภัยตาม มาตรฐานนานาชาติ (iRAP)

บทเรียนที่ได้รับ

การดำเนินงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐ สถาบันองค์กร วิชาชีพ ภาคประชาสังคม สถาบัน ศึกษา (โรงเรียนและมหาวิทยาลัย) ที่ผ่านมา พบว่ายังขาดแนวทางการติดตามและประเมินผลสำเร็จในการทำงานจึงมีความ จำเป็นต้องประเมินการรับรู้/ความตระหนักรู้ ประเมินทัศนคติ ความคิดเห็น และการมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่าง ๆ ที่ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทาง ถนน กรุงเทพมหานครได้จัดขึ้นรวบรวมประมวลผลและวิเคราะห์ผลทั้งเชิง ปริมาณและเชิงคุณภาพ ซึ่งจะเป็ประโยชน์ในการรวบรวมเข้าระบบฐานข้อมูล และใช้ในการบริหารจัดการวางแผน เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุอย่างยั่งยืน โดยมีแนวทางและวิธีการที่จะต้องดำเนินงาน ดังนี้

1. การกำหนดขอบเขตของการสำรวจ
2. การสร้างแบบสำรวจ โดยแบบสำรวจต้องสามารถวัดความรู้

ความเข้าใจ ทักษะคิด ความคิดเห็น รวมถึงความพึงพอใจ ของผู้ที่มีส่วนร่วมในกิจกรรมของโครงการ

3. ประมวลผลที่ได้จาก ข้อ 1 และข้อ 2 เพื่อพิจารณาผลตอบรับจากผู้ที่มีส่วนร่วมในกิจกรรมของโครงการ รวมทั้งติดตามผลการดำเนินงานผ่านเครือข่าย ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน จากหน่วยงานภาครัฐ สถาบันองค์กร วิชาชีพ ภาคประชาสังคม รวมถึงสถานศึกษา ในการรายงานและติดตามผลการดำเนินโครงการ

ผลงานเชิงประจักษ์

1) กรุงเทพมหานครได้รับรางวัล "หน่วยงานที่มีผลงานในการแก้ไขจุดเสี่ยงบนถนน (Best Performing Road Authority Eliminating High - Risk Roads)" ในงาน iRAP Innovation 2023 (5 - 6 ตุลาคม 2566) ณ กรุงปารีส สาธารณรัฐเช็ก

2) การออกแบบและจัดทำป้ายไวเนล จำนวนไม่น้อยกว่า 4 เรื่อง ขนาดไม่น้อยกว่า 1.00 x 4.00 เมตรจำนวน 1,400 ผืน

3) เผยแพร่สื่อดิจิทัลความยาวไม่น้อยกว่า 30 วินาที จำนวน 4 สปอต

4) ออกแบบแนวคิดและรูปแบบการนำเสนอเนื้อหาพร้อมรวบรวมและศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับ โครงการเพื่อใช้ในการจัดทำสื่อออนไลน์ของโครงการ

5) ออกแบบและจัดทำสื่อเชิญชวนในรูปแบบต่าง ๆ อาทิ POSTER/E-POSTER/INFO เชิญชวนเข้าร่วมกิจกรรมผ่านทางแฟนเพจ

6) คู่มือสำหรับโรงเรียนในการสร้างวัฒนธรรมองค์กรของโรงเรียนด้านความปลอดภัยทางถนน ประกอบกิจกรรมต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนของกรุงเทพมหานคร (Road Safety Culture School)

7) วิดีทัศน์ประมวลภาพ และผลงานโรงเรียนที่ได้รับรางวัล ความยาวไม่น้อยกว่า 8 นาที

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จังหวัดศรีสะเกษ



ศรีสะเกษโมเดล : ต้นแบบการป้องกัน
และลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน

ความสำคัญของงานอุบัติเหตุทางถนน

อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญที่สร้างความสูญเสียอย่างมหาศาลต่อชีวิต ครอบครัว สังคม และประเทศชาติ แม้จะมีความพยายามแก้ไขปัญหานี้มาโดยตลอด แต่สถานการณ์ก็ยังคงน่าเป็นห่วง ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดศรีสะเกษ จึงได้ริเริ่ม “ศรีสะเกษโมเดล” ในปี 2563 เพื่อเป็นแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาแบบบูรณาการ ภายใต้วิสัยทัศน์ “365 วัน ศรีสะเกษปลอดภัย”

ศรีสะเกษโมเดลเป็นความพยายามในการสร้างต้นแบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนเชิงยุทธศาสตร์ โดยประยุกต์ใช้แนวคิดสากล เช่น Safe System Approach, มาตรการ 5E และการบูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วน โดยเน้นการพัฒนาศักยภาพของแกนนำการเปลี่ยนแปลงในทุกระดับ ตั้งแต่ผู้นำระดับจังหวัดไปจนถึงนักเรียน เพื่อให้สามารถขับเคลื่อนงานได้ด้วยตนเองอย่างยั่งยืน

หลังดำเนินการมากกว่า 3 ปี เกิดผลลัพธ์เป็นรูปธรรม ทั้งการลดลงของอุบัติเหตุ การเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัย การพัฒนาโครงสร้างถนน และแก้ไขจุดเสี่ยง รวมถึงการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยผ่านการมีส่วนร่วม

ร่วมของชุมชน ซึ่งแสดงให้เห็นถึงพลังของความร่วมมือจากทุกฝ่ายที่พร้อมก้าวข้ามอุปสรรค เพื่อแก้ไขปัญหาที่ท้าทายนี้ร่วมกัน ศรีสะเกษโมเดลจึงเป็นความภาคภูมิใจและแรงบันดาลใจ ที่จะช่วยสร้างสรรค์สังคมไทยให้เป็น “สังคมแห่งความปลอดภัย” ทั้งบนท้องถนนและทุกพื้นที่ของชีวิตอย่างแท้จริง

ตารางข้อมูลสถิติการบาดเจ็บสาหัส และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดศรีสะเกษ ปี พ.ศ. 2563-2566

ปี พ.ศ.	ประชากร (คน)	ผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)	ผู้เสียชีวิต (คน)	อัตราการเสียชีวิต (ต่อแสน ประชากร)	มูลค่าความเสียหายทางเศรษฐกิจ (ล้านบาท)
2563	1,471,137	4,641	295	20.05	6,473.73
2564	1,469,160	4,260	265	18.04	5,925.06
2565	1,467,489	3,730	234	15.94	5,193.77
2566	1,465,791	2,539	234	15.96	3,757.82

ที่มา : ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดศรีสะเกษ

จากข้อมูลข้างต้นจะเห็นได้ว่า การบาดเจ็บสาหัสและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัด ศรีสะเกษ ระหว่างปี พ.ศ. 2563 - 2566 พบว่ามีแนวโน้มที่ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสลดลงถึง 45.3% จาก 4,641 คน ในปี 2563 เหลือ 2,539 คน ในปี 2566 ส่วนจำนวนผู้เสียชีวิตลดลง 20.7% จาก 295 คน ในปี 2563 เหลือ 234 คน ในปี 2566 ส่งผลให้อัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรลดลงจาก 20.05 ในปี 2563 เหลือ 15.96 ในปี 2566 และมูลค่าความเสียหายทางเศรษฐกิจลดลงถึง 41.9% จาก 6,473.73 ล้านบาท ในปี 2563 เหลือ 3,757.82 ล้านบาท ในปี 2566

สถิติที่ดีขึ้นนี้ สะท้อนถึงประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุที่จังหวัดศรีสะเกษดำเนินการอย่างจริงจังและต่อเนื่อง

1. นโยบายและยุทธศาสตร์การดำเนินงาน

แนวทางการดำเนินงานของศูนย์ฯ อยู่ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ 5 ประการ หรือ 5E ได้แก่ 1) Engineering 2) Education 3) Enforcement 4) Emergency medical service และ 5) Evaluation ซึ่งได้ผนวกเอาแนวคิด การจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน (Sustainable Road Safety) มาประยุกต์ใช้ โดยมุ่งสร้างความปลอดภัยแบบองค์รวม (Safe System Approach) ครอบคลุมทุกปัจจัยเสี่ยง ทั้งคน (Road Users) ยานพาหนะ (Vehicles) ถนน (Roads) และการจัดการ (Management) ผ่านความร่วมมือจากทุกภาคี (Multi-stakeholder Collaboration)

การดำเนินการในกลุ่มเสี่ยงหลักคือผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในวัยรุ่น โดยผสานกลยุทธ์นี้ร่วมกับวาระจังหวัดศรีสะเกษ : 365 วันศรีสะเกษปลอดภัย ด้วยมาตรการ “ด่านชุมชนปากหวาน” เน้นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่กลุ่มเสี่ยงนี้เป็นพิเศษ โดยบูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วนในจังหวัด

2. แผนงานและโครงการสำคัญ

เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์และแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติ ศูนย์ฯ จึงได้จัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดศรีสะเกษ พ.ศ. 2567 กำหนดโครงการสำคัญ 10 โครงการ วงเงินรวม 7.9 ล้านบาท อาทิเช่น

- โครงการพัฒนาและปรับปรุงจุดเสี่ยง 15 จุด งบประมาณ 2.0 ล้านบาท
- โครงการอบรมขับขี่ปลอดภัยในสถานศึกษา 20 แห่ง งบประมาณ

1.2 ล้านบาท

- โครงการรณรงค์เมาไม่ขับ งดบาร์ตี้สังท้ายปี งบประมาณ 0.5 ล้านบาท
- โครงการเสริมสร้างศักยภาพอาสาสมัครผู้พิทักษ์ท้องถนน 100 คน งบประมาณ

0.6 ล้านบาท

นอกจากนี้ยังได้บูรณาการความร่วมมือโดยผลักดันให้ทุก อปท. มีการจัดทำแผนปฏิบัติการในพื้นที่รับผิดชอบปัจจุบันมีถึง 80% ของ อปท. ทั้งหมดที่มีแผนงานและงบประมาณเป็นของตนเองแล้ว

3. การสร้างเสริมองค์ความรู้และการจัดการข้อมูล

ศูนย์ฯ ให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบข้อมูลสารสนเทศด้านอุบัติเหตุที่เป็นมาตรฐานสากลและมีการเชื่อมโยงข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นตำรวจ บริษัทกลางฯ สาธารณสุข และ อปท. ให้สามารถใช้งานร่วมกันได้ (Interoperability) ขณะเดียวกันได้นำองค์ความรู้จากแหล่งต่าง ๆ มาประยุกต์ใช้ เช่น แนวทาง Road Safety Audit ในการสำรวจและวิเคราะห์จุดเสี่ยง, เทคนิค Behavior Based Safety ในการรณรงค์ปรับเปลี่ยนพฤติกรรม “ด่านชุมชนปากหวาน”, องค์ความรู้ด้าน Safer Road และ Safer Vehicle ในการตรวจสอบและควบคุมมาตรฐานถนน และการจัดการยานพาหนะเสี่ยง (รถจักรยานยนต์พ่วงข้าง) เป็นต้น

4. กระบวนการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วน

หัวใจสำคัญของความสำเร็จคือการสร้างการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วนในการขับเคลื่อนแผนงานและยุทธศาสตร์ โดยเริ่มตั้งแต่ระดับนโยบาย มีการแต่งตั้งคณะกรรมการ ศปถ.จังหวัดฯ เป็นกลไกหลักในการกำกับติดตามการทำงาน มีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นผู้อำนวยการศูนย์ฯ ส่วนในระดับปฏิบัติ ได้จัดตั้งคณะทำงานขับเคลื่อนการดำเนินงานทั้งในระดับจังหวัดและอำเภอ ประกอบด้วยทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ยังให้ความสำคัญกับการสร้างเครือข่ายเฝ้าระวังและแจ้งเตือนภัยในชุมชน โดยมีการพัฒนาศักยภาพของแกนนำชุมชน อาสาสมัคร และจิตอาสา ให้มีความรู้ความเข้าใจในการสังเกตและรายงานจุดเสี่ยง พฤติกรรมเสี่ยง การเกิดอุบัติเหตุ หรือการละเมิดกฎจราจรในพื้นที่ ผ่านการอบรมเชิงปฏิบัติการอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนการสร้างช่องทางการสื่อสารกับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องโดยตรง ทำให้การป้องกันและเฝ้าระวังอุบัติเหตุเป็นไปอย่างทั่วถึงและทันทั่วถึง

5. กระบวนการพัฒนา Change Agent

กระบวนการสำคัญที่ช่วยให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างยั่งยืน คือ การพัฒนาศักยภาพของ Change Agent หรือผู้นำการเปลี่ยนแปลงในระดับต่าง ๆ ให้มีความรู้ ทักษะ และเจตคติที่ดีต่อการสร้างความปลอดภัยทางถนน สามารถผลักดันแผนงานและโครงการในพื้นที่รับผิดชอบได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เริ่มจากการพัฒนาผู้นำระดับจังหวัด ผ่านการประชุมชี้แจง การศึกษาดูงาน และการอบรมเชิงปฏิบัติการ เพื่อสร้างความรู้ ความเข้าใจ และพันธสัญญาร่วม (commitment) ที่จะขับเคลื่อนงานตามเป้าหมาย

Change Agent อีกกลุ่มหนึ่งที่สำคัญ คือผู้นำองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักในการจัดการปัญหาความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่ ศูนย์ฯ ได้สนับสนุนการพัฒนาศักยภาพให้แก่นายก อปท. และบุคลากรที่เกี่ยวข้อง ผ่านกระบวนการอบรมเชิงปฏิบัติการหลักสูตร “ทักษะการบังคับเชิงบวก (BBS) เพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยด้วยมาตรการ “ด่านชุมชนปากหวาน” พร้อมกระตุ้นให้ทุก อปท. จัดทำแผนการดำเนินงานที่สอดคล้องกับสภาพปัญหาในพื้นที่ของตน ปัจจุบันมี อปท. กว่า 80% ที่มีแผนงานเป็นของตนเอง

แนวทางแก้ปัญหา ผลลัพธ์ และประโยชน์ที่ได้รับ

แนวทางการแก้ไขปัญหาและกลุ่มเป้าหมาย

1) การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน โดยเฉพาะกลุ่มเสี่ยงอย่างผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์วัยรุ่น ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตสูงที่สุด จะเน้นการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด พร้อมทั้งเสริมทักษะการขับขี่ปลอดภัยตั้งแต่ในสถานศึกษา

2) การยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะ โดยเฉพาะรถโดยสารสาธารณะ รถนักเรียน และรถบรรทุก มีแนวโน้มของอุบัติเหตุที่รุนแรงและมีผู้บาดเจ็บล้มตายจำนวนมากในแต่ละครั้ง ให้มีการควบคุมและตรวจสอบสภาพรถ การติดตั้งอุปกรณ์นิรภัย การควบคุมชั่วโมงทำงานของ

คนขับ และการปรับปรุงพฤติกรรมรถของพนักงาน

3) การปรับปรุงโครงสร้างและสภาพแวดล้อมทางถนน มุ่งเน้นไปที่การค้นหาและแก้ไขจุดเสี่ยง จุดอันตรายบนถนนสายหลักที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยจากการสำรวจล่าสุดในปี 2566 พบว่ายังมีจุดเสี่ยงที่ต้องได้รับการปรับปรุงแก้ไขเร่งด่วนอีก 25 จุด โดยกระจายอยู่ใน 15 อำเภอทั่วจังหวัด แนวทางแก้ไขจะใช้การปรับปรุงทางวิศวกรรมจราจร ติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัย ปรับปรุงภูมิทัศน์ข้างทาง และจัดระเบียบการจราจรในจุดเสี่ยง

ทั้งนี้ ในการผลักดันมาตรการต่าง ๆ มีการวางเป้าหมายและกลุ่มเป้าหมายหลักไว้ 3 กลุ่ม ได้แก่

1) กลุ่มผู้กำหนดนโยบายและผู้บริหารหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดการสนับสนุนทางนโยบาย งบประมาณ และการบูรณาการการทำงานร่วมกัน

2) กลุ่มผู้ปฏิบัติงานระดับพื้นที่ เช่น อปท. ตำรวจ อาสาสมัครจราจร ซึ่งเป็นกำลังหลักในการขับเคลื่อนงานและแปลงแผนสู่การปฏิบัติ

3) กลุ่มประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน โดยเฉพาะกลุ่มเสี่ยง ที่ต้องมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและเข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ปัญหา

ผลลัพธ์เชิงประจักษ์ของการดำเนินงาน

หลังจากนำแนวทางดังกล่าวมาปฏิบัติอย่างจริงจังและต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2563 จนถึงปัจจุบัน พบว่าสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดมีแนวโน้มดีขึ้นอย่างเห็นได้ชัดจากข้อมูลสถิติเชิงประจักษ์ที่สำคัญ ดังนี้

- การดำเนินมาตรการแบบครบวงจรและต่อเนื่อง ส่งผลให้อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดศรีสะเกษ ลดลงจาก 20.05 ต่อแสนประชากรในปี พ.ศ. 2563 เหลือ 15.96 ต่อแสนประชากรในปี พ.ศ. 2566 คิดเป็นอัตราการลดลงร้อยละ 20.40 ในขณะที่จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสก็ลดลงจาก 4,641 คน ในปี พ.ศ. 2563 เหลือ 2,539 คน ในปี พ.ศ. 2566 คิดเป็นอัตราการลดลงร้อยละ 45.29 ส่งผลให้มูลค่า ความเสียหายทางเศรษฐกิจจาก

อุบัติเหตุทางถนนลดลงจาก 6,473.73 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2563 เหลือ 3,757.82 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2566 คิดเป็นมูลค่าที่ลดลง 2,715.91 ล้านบาท สะท้อนให้เห็นถึงประสิทธิภาพของการป้องกันและแก้ไขปัญหาแบบสหสาขาที่ เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม

- อัตราการสวมหมวกนิรภัย พบว่ามีการเปลี่ยนแปลงในทางที่ดีขึ้นมาก จากการเก็บข้อมูลการสวมหมวกนิรภัยในด้านชุมชนปากหวานจังหวัด ศรีสะเกษ พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย 36.6% ผู้โดยสารสวมหมวก 21.50% ทำให้ศรีสะเกษมีแนวโน้มการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น

- จำนวนจุดเสี่ยงและจุดอันตรายบนถนนลดลงกว่าครึ่ง จากข้อมูลปี 2562 ที่มีจุดเสี่ยง 52 จุด ขณะนี้ได้รับการแก้ไขและปรับปรุงไปแล้ว 36 จุด คิดเป็น 69% ทั้งการแก้ไขจุดตัดทางร่วมทางแยก การติดตั้งสัญญาณไฟจราจร การปรับปรุงผิวถนน การตีเส้นจราจร ฯลฯ ส่งผลให้อุบัติเหตุในจุด เดิมลดลงอย่างเห็นได้ชัด

- สถิติการกระทำผิดกฎจราจรตามมาตรการ 10 รสขม ของ ตำรวจภูธรจังหวัดศรีสะเกษย้อนหลัง 5 ปี (2562 - 2566) มีแนวโน้มลดลง ต่อเนื่อง โดยในปี 2563 ที่เริ่มขับเค็ลื่อนศรีสะเกษโมเดลเต็มรูปแบบ มีผู้กระทำผิดสูงสุด 147,145 ราย แต่หลังดำเนินมาตรการรอบด้าน เหลือ เพียง 16,326 ราย ในปี 2566 ลดลงกว่า 89% เมื่อแยกตามประเภทการ กระทำผิดพบว่าตลอด 5 ปี ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่มีใบขับขี่ และไม่คาดเข็มขัด นิรภัย เป็นพฤติกรรมเสี่ยงที่พบบ่อยสุด แต่มีแนวโน้มลดลงชัดเจน ขณะที่การ ขับรถย้อนศรและเมาแล้วขับกลับเพิ่มขึ้น ส่วนพื้นที่เสี่ยงสูงยังกระจุกตัวในเขต เมือง เช่น อ.เมืองศรีสะเกษ อ.กันทรารมย์ และ อ.อุทุมพรพิสัย

- องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) กว่า 80% หรือ 176 แห่ง มีการจัดทำแผนงานและข้อบัญญัติงบประมาณเพื่อสนับสนุนการป้องกันและ แก้ไขปัญหาในพื้นที่ของตนเอง เพิ่มขึ้นจากปี 2562 ที่มีเพียง 22% หรือ 50 แห่ง เท่านั้น ทำให้มีเม็ดเงินหมุนเวียนในการดำเนินงานเพิ่มขึ้นปีละกว่า 50 ล้านบาท

การสร้างความยั่งยืนและขยายผล

ตลอดระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา “ศรีสะเกษโมเดล” นอกจากจะมุ่งแก้ไขปัญหาคับตึงเหตุทางถนนให้ลดลงอย่างเป็นรูปธรรมแล้ว อีกเป้าหมายสำคัญคือการวางรากฐานให้เกิดความยั่งยืนของการเปลี่ยนแปลง รวมทั้งการขยายผลไปสู่พื้นที่อื่น ๆ ผ่านกลยุทธ์และแนวทางโดย **การสร้างต้นแบบและขยายผลสู่พื้นที่อื่น** ซึ่งปัจจุบันได้มีการคัดเลือกชุมชนและโรงเรียนที่มีผลการดำเนินงานโดดเด่น ให้เป็นพื้นที่ต้นแบบการสร้างความปลอดภัยทางถนน ซึ่งจะเป็นสถานที่ศึกษาดูงานและแลกเปลี่ยนเรียนรู้กับพื้นที่อื่น ๆ โดยมีชุมชนต้นแบบ 8 แห่ง เช่น องค์การบริหารส่วนตำบลกุดเสลา อำเภอกันทรลักษณ์ ที่สามารถลดอุบัติเหตุในชุมชนลงได้ 100% เป็นต้น

นอกจากการเป็นแบบอย่าง พื้นที่เหล่านี้ยังทำหน้าที่เป็นพี่เลี้ยงให้กับชุมชนอื่น ๆ โดยมีการจับคู่ระหว่างชุมชนเก่งและชุมชนที่ต้องการพัฒนา ให้มีการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้และประสบการณ์อย่างใกล้ชิด ปัจจุบันขยายผลไปแล้ว 40 ชุมชน คิดเป็น 30% ของชุมชนทั้งหมดในจังหวัด

บทเรียนสำคัญที่ได้รับ

จากประสบการณ์การดำเนิน “ศรีสะเกษโมเดล” ตลอด 5 ปีที่ผ่านมา ได้ก่อให้เกิดการเรียนรู้ ค้นพบ และสั่งสมบทเรียนสำคัญมากมาย ดังนี้

- 1) การแก้ปัญหายั่งยืน เริ่มต้นจาก “คน” เป็นศูนย์กลาง
- 2) “ผู้นำ” คือหัวใจสำคัญของความสำเร็จ
- 3) ปัญหาเชิงโครงสร้าง ต้องแก้ด้วยกลไกเชิงโครงสร้าง
- 4) การมีส่วนร่วม ทวีคูณพลังในการแก้ปัญหา
- 5) องค์ความรู้ คือเครื่องมือชี้้นำสู่การแก้ปัญหาที่ถูกจุด
- 6) ปัญหาที่ซับซ้อน บางครั้งต้องแก้ด้วยวิธีง่าย ๆ

บทสรุป

“ศรีสะเกษโมเดล” ภายใต้การนำของผู้ว่าราชการจังหวัดศรีสะเกษ ที่ดำเนินมา 5 ปี กลายเป็นต้นแบบความสำเร็จในการแก้ปัญหาคับตึงเหตุทางถนน

ด้วยการบูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วน มีกรอบยุทธศาสตร์ที่ชัดเจน นำองค์ความรู้มากำหนดมาตรการแก้ปัญหาเฉพาะพื้นที่ ผ่านการมีส่วนร่วมจากหน่วยงานภาคีและการพัฒนาศักยภาพผู้นำการเปลี่ยนแปลง จนสามารถลดอัตราการเสียชีวิต แก้ไขจุดเสี่ยง และลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจได้อย่างเป็นรูปธรรม

ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอกมลาไสย จังหวัดกาฬสินธุ์



การดำเนินงานการสร้างความปลอดภัยทางถนน

ความสำคัญ

ด้วยอำเภอกมลาไสย จังหวัดกาฬสินธุ์ มีการคมนาคมสะดวกมีทางหลวงแผ่นดิน 3 สาย ได้แก่ ถนนหมายเลข 214 หมายเลข 2116 และหมายเลข 2367 มีทางร่วมทางแยกในถนนแต่ละสาย จำนวน 55 แห่ง และมีถนน เชื่อมต่อระหว่างตำบลและหมู่บ้าน ทำให้มีผู้ป่วยจากอุบัติเหตุทางการจราจรเพิ่มขึ้นทุกปี เกิดอุบัติเหตุหมูในพื้นที่ ที่บ่อยครั้ง ดังตาราง



จุดเริ่มต้นของงานอุบัติเหตุทางถนนเริ่มจากคนกลุ่มเล็ก ๆ ทีม EMS กู้ชีพ กู้ภัย ในระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินในพื้นที่ที่เป็นเครือข่ายและทำงานร่วมกันในเชิงตั้งรับมานาน พบการสูญเสียจากอุบัติเหตุบ่อยครั้ง จึงเกิดแนวความคิดการทำงานเชิงรุกเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุและความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน และให้ทุกคนทุกหน่วยงานในอำเภอกลมลาไสยได้มีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุ ซึ่งเริ่มขยายผลในปี พ.ศ. 2560

คณะทำงานระดับอำเภอได้วางแผนการทำงานเพื่อให้อำเภอเกิดความปลอดภัยสูงสุดในการใช้รถใช้ถนน ดังนี้

1. ปรับปรุงคำสั่งคณะทำงานระดับอำเภอให้สามารถปฏิบัติได้และมอบหมายให้ ศปถ.อปท. จัดทำคำสั่งระดับ ตำบลพร้อมกระตุ้นให้เกิดการประชุมในพื้นที่
2. วางแผนการทำงานในช่วงเทศกาลปีใหม่/สงกรานต์ และตลอดทั้งปี
3. รณรงค์สร้างจิตสำนึกการขับขี่ปลอดภัยเริ่มจากตำบลสู่อำเภอ
4. ติดตามการทำงานใช้วาระของคณะทำงานพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอในการติดตาม
5. สภ.กลมลาไสย แยก สภ.ย่อยในพื้นที่ (สภ.ธัญญา) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายใน 10 มาตรการหลัก และรับผิดชอบพื้นที่ 3 ตำบลได้แก่ ตำบลหนองแปน ธัญญาและดงลิง
6. บูรณาการร่วมกับประชาคมร่วมกับงานยาเสพติดในทุกหมู่บ้าน เพิ่มเรื่องความปลอดภัยของชุมชนและ กวดขันรณรงค์ รถตัดแปลง
7. ดำเนินงานตามนโยบายจังหวัดกาฬสินธุ์ โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธานในการทำงาน มีงานป้องกัน และบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดกาฬสินธุ์ทีมเลขาติดตามความก้าวหน้าการดำเนินงาน
8. ใช้กลไก ภาครัฐเครือข่าย ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย หน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานเอกชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ร่วมดำเนินงาน

กลยุทธ์ ความรู้ กระบวนการที่นำมาใช้ในโครงการส่งผลให้ประสบความสำเร็จ

สร้างทีม สร้าง Line group โดยความเห็นชอบของนายอำเภออมลลาไสย ซึ่งสมาชิกกลุ่มประกอบไปด้วย หัวหน้าส่วนราชการ หน่วยงานต่าง ๆ ครอบคลุมองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน รพ.สต. โรงพยาบาล สถานีตำรวจ และกู้ภัยเอกชน ทีมพี่เลี้ยงระดับจังหวัด ตัวแทนประชาชน เพื่อสื่อสารข้อมูลให้กว้างขวางและให้ทุกคนรู้สึกมีส่วนร่วมและเป็นเจ้าของข้อมูลร่วมกัน โดยจัดตั้งอนุกรรมการ (ทีมเลขา) เพื่อวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเสนอต่อที่ประชุม คณะบริหาร/หัวหน้าส่วน ผู้บริหารระดับอำเภอ Line Group โดยข้อมูลที่นำเสนอเป็นข้อเท็จจริงในการเกิดอุบัติเหตุ ไม่ปกปิดข้อมูล โดยบูรณาการกิจกรรมโดยใช้ยุทธศาสตร์ 5 E หลัก 5 ส 5 ช ในการขับเคลื่อนงาน และต่อยอดกิจกรรมตามบริบทของตนเอง โดย E Evaluation ให้มีการรายงาน ข้อมูล ประเมินผลลัพธ์ โดยทีม โรงพยาบาลรวบรวมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ ในพื้นที่ จากทุกตำบล ทั้งกรณี บาดเจ็บเสียชีวิต รวบรวมเสนอ ใน ที่ประชุมระดับอำเภอ และส่งข้อมูลเข้าส่วนกลาง เดือนละ 1 ครั้ง

ภาพกิจกรรมโดย RTI สัญจร

โดย นายอำเภออมลลาไสย ออกพื้นที่เองตั้งแต่เริ่มต้น

แผนการปฏิบัติงานคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการร่วมป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เทศกาลปีใหม่ ๒๕๖๑

อำเภออมลลาไสย จังหวัดกาฬสินธุ์

วัน/เดือน/ปี	เวลา	สถานที่	หน่วยงานดำเนินงาน	หมายเหตุ
๒๕ ธ.ค. ๖๐	๐๙:๐๐-๑๐:๐๐ น. ๑๐:๐๐-๑๒:๐๐ น.	ตรวจสถานที่จุดเสี่ยงประชุม ศก.ศูนย์ฯ ณ ห้องประชุม พศ. ๖๖ วิทยาลัย	เทศบาลตำบลโนนศิลา	
	๑๓:๐๐-๑๕:๐๐ น. ๑๕:๐๐-๑๖:๐๐ น.	ตรวจสถานที่จุดเสี่ยงประชุม ศก.ศูนย์ฯ ณ ห้องประชุม อบต. ๖๖ วิทยาลัย	อบต. ๖๖ วิทยาลัย	
๒๕ ธ.ค. ๖๐	๐๙:๐๐-๑๐:๐๐ น. ๑๐:๐๐-๑๒:๐๐ น.	ตรวจสถานที่จุดเสี่ยงประชุม ศก.ศูนย์ฯ ณ ห้องประชุม พศ. ๖๖ วิทยาลัย	เทศบาลตำบลโนนศิลา	
	๑๓:๐๐-๑๕:๐๐ น. ๑๕:๐๐-๑๖:๐๐ น.	ตรวจสถานที่จุดเสี่ยงประชุม ศก.ศูนย์ฯ ณ ห้องประชุม อบต. ๖๖ วิทยาลัย	เทศบาลตำบลโนนศิลา	
๒๕ ธ.ค. ๖๐	๐๙:๐๐-๑๐:๐๐ น. ๑๐:๐๐-๑๒:๐๐ น.	ตรวจสถานที่จุดเสี่ยงประชุม ศก.ศูนย์ฯ ณ ห้องประชุม พศ. ๖๖ วิทยาลัย	เทศบาลตำบลโนนศิลา	
	๑๓:๐๐-๑๕:๐๐ น. ๑๕:๐๐-๑๖:๐๐ น.	ตรวจสถานที่จุดเสี่ยงประชุม ศก.ศูนย์ฯ ณ ห้องประชุม อบต. ๖๖ วิทยาลัย	อบต. ๖๖ วิทยาลัย	



แนวทางแก้ปัญหาและประโยชน์ที่ได้รับจากการดำเนินโครงการ

สรุปการทำงานตามกรอบ RTI ดังนี้

1. การจัดตั้งคณะทำงานและมีการประชุมขับเคลื่อนการดำเนินงานสม่ำเสมอ
2. การจัดการข้อมูลเฝ้าระวังปี 2560 - ปัจจุบัน
3. มีการสอบสวนสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิต โดยใช้ตาราง Haddon Matrix มีการสอบสวน เหตุการณ์ 5 ครั้ง ซ้อมแผนอุบัติเหตุ 1 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 5 คน
4. คัดเลือกประเด็นปัญหาที่สำคัญและ วิเคราะห์ประเด็นปัญหา ด้วย แผนภูมิต้นไม้ (Problem tree) เพื่อหารากของปัญหา หมายเหตุ : สามารถใช้แนวคิดอื่นได้ในการวิเคราะห์รากของปัญหาได้ โดยคัดเลือก 6 ประเด็น
 1. เยาวชนขับรถเร็ว
 2. เยาวชนแข่งรถ
 3. เยาวชนไม่สวมหมวกนิรภัย
 4. เมาสุรา ขับรถจักรยานยนต์ในวัยทำงาน
 5. สภาพแวดล้อม (ทล.2116)
 6. รถจักรยานยนต์ไม่พร้อมใช้/ต่อพ่วง/ตัดแปลง
5. กำหนดเป้าหมายในการแก้ปัญหาและ สร้างบันไดผลลัพ์ และ วิเคราะห์แรงเสริม – แรงต้าน พร้อมทั้งในกำหนดแผนและ กิจกรรม เป้าหมาย เยาวชนขับขี่ปลอดภัย ไม่ขับรถเร็วและไม่แข่งรถ และเพิ่มการสวมหมวกนิรภัย จำนวนเมาสุราขับรถลดลง สภาพแวดล้อมได้รับการแก้ไข รถจักรยานยนต์

พร้อมใช้ไม่ดัดแปลง

6. จัดตั้งทีมระดับท้องถิ่น/ตำบล/ หมู่บ้าน (RTI-Team) หรือ ศปถ. อปท. พร้อมกับ สร้างกระบวนการ ศึกษาของปัญหาของตำบล/ ชุมชน (Problem tree) มีทีมระดับตำบล 10 ทีม/อปท. 10 แห่ง ในพื้นที่ 8 ตำบล มีการประชุมคณะทำงานระดับตำบล แก้ไขปัญหา (ตำบลและอำเภอ) โดยใช้ ต้นไม้ปัญหา วางแผนร่วมกัน

7. ดำเนินมาตรการการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน โดย สอดคล้องกับผลการวิเคราะห์ประเด็น ปัญหาของอำเภอ ประชาสัมพันธ์ สร้างการรับรู้ สร้างกลไกการจัดตั้ง ศปถ.อปท. ให้สามารถทำงานได้ปรับปรุง สภาพแวดล้อม/ติดตั้งป้ายเตือน/ประชาชนในชุมชนในเขต ทต.หนองแปน/ ัญญา/ตลิ่ง มีความรู้ในการใช้รถใช้ถนนมากขึ้น กวดขันการแต่งรถร่วมกับ มาตรการความปลอดภัยในชุมชนสอน และแนะนำในโรงเรียนติดตามโดยการ เยี่ยมบ้านและให้คำแนะนำผู้ปกครอง พบว่ารถจักรยานยนต์พร้อมใช้เพิ่มขึ้น ประชาชนรับรู้เรื่องการตกแต่งรถ/รถเก่า/และ 5 กรอบกิจกรรม ระดับปฏิบัติ รถพ่วง ตระหนักมากขึ้นจากการให้ข้อมูลกระจายข่าว กำหนด/ผู้ใหญ่บ้าน (โครงการสุภาพบุรุษไม่ซิ่ง) ติดตามการทำงานผ่านกลไก พขอ. และติดตาม เยี่ยมเทศบาลใหม่/สงกรานต์ มีการบังคับใช้กฎหมายเพิ่มความเข้มข้นมี สภ. ย่อย ัญญา เพิ่มการกวดขันวินัยจราจรในถนน ทล.2116 ซึ่งตั้งอยู่บนถนน สายนี้ก่อนถึงแยกบ้านบ่อ ประเมินผลการทำงาน (1) เยาวชนขับรถเร็วพบการ กวดขันวินัยจราจรมีผลการจับกุมลดลง (2) เยาวชนแข่งรถ/แต่งรถ พบการ กวดขันวินัยจราจรโดยการบังคับใช้กฎหมาย กวดขันรถการจับกุมการแต่ง ลดลงและชาวบ้านให้ข้อมูลเรื่อง เสี่ยงรบกวนน้อยลง (3) เยาวชนขับจักรยานยนต์ ไม่สวมหมวกนิรภัย และพบสถิติการบังคับใช้กฎหมายพบการจับกุมลดลง อัตราการสวมหมวกเพิ่มขึ้นจากปี 2565 - 2566 จากร้อยละ 6.04 เพิ่มขึ้นเป็น ร้อยละ 19.80 (4) เมาสุราขับรถจักรยานยนต์ในวัยทำงาน (เมาแล้วขับ) อัตรา การเมาแล้วขับ ลดลงจากปี 2565 - 2566 จากร้อยละ 37.16 ลดลง เป็นร้อยละ 36.23 พบสถิติการบังคับใช้กฎหมายจับกุมเมาแล้วขับภาพรวมลดลง (5) สภาพแวดล้อม ทล.2116 ได้รับการจัดการโดยทีม ศปถ.อปท. หนองแปน

สัญญา - ดงลิง (6) รถจักรยานยนต์ไม่พร้อมใช้/ต่อพ่วง พบว่ามีการกวาดล้าง

8. การชี้เป้าและแก้ไขจุดเสี่ยงหรือความเสี่ยง (Black Spot) หรือ การจัดให้มีโซนถนนปลอดภัย (Safety Zone) โดยการชี้เป้าและแก้ไขจุดเสี่ยง 6 จุด (1) แยกบ้านบ่อ ก่อสร้างทางแยกขนาดใหญ่แล้วเสร็จ (2) ถนน ทล.214 การก่อสร้างปรับเปลี่ยนจาก 2 ช่องทางเดินรถเป็น 4 ช่อง ทางเดินรถพร้อม เกาะยกและ ไฟส่องสว่างถนนแล้วเสร็จ (3) แยกบ้านท่าสามัคคี ได้รับการ ติดตั้งไฟแดงไฟเขียวเรียบร้อย (4) แยกหนองแปน ก่อสร้างทางแยกขนาดใหญ่ แล้วเสร็จ (5) เพิ่มไฟแดง ทล.214 พิกัดก่อนถึงสะพานขาว (6) ทล.2116 ระยะทาง 25 กม. ปรับปรุงสภาพแวดล้อมติดตั้งป้ายเตือน และเพิ่มจุดตรวจ/ จุดสกัดจราจร โดยการขยายตุ้มบ้านบ่อเป็น สาขาย่อย

ผลลัพธ์ที่ได้ พบว่าประชาชนมีความรู้ความเข้าใจ สวมหมวกนิรภัย เพิ่มขึ้น มีมาตรการองค์กรในชุมชนทุกหมู่บ้าน เกิดชุมชนงดเหล้า เข้าพรรษา ต.สัญญา เกิดชุมชนปลอดภัยงานบุญทุกตำบล มีการรณรงค์สวมหมวกนิรภัย 10 องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ปรับสภาพแวดล้อมปิดจุดเสี่ยง เกิด 1 ตำบล 1 ถนนปลอดภัย 5 อปท. ถนนก่อสร้างแล้วเสร็จ 2 แห่ง ตีเส้นจราจร ติดป้าย เตือน มีนวัตกรรมในพื้นที่ (1) เรื่องการทำงานลดอุบัติเหตุทางถนนโดยใช้ พขอ. ดำเนินงาน (2) เรื่องการร่วมมือกันในการลดอุบัติเหตุทาง ถนนพื้นที่ ถนน ทล.2116 ระยะทาง 25 กม. โดยความร่วมมือ 3 ศปถ.อปท. (หนองแปน - สัญญา - ดงลิง) มีสถานีตำรวจภูธรสาขาย่อยสัญญา เพิ่มการบังคับใช้ กฎหมายจับ 10 ข้อหาหลักในการขับซึ่ปลอดภัย ปักหมุดการตายจากอุบัติเหตุ บนถนน ทล.2116 วิเคราะห์สาเหตุร่วมกันแก้ปัญหา รวมพลังภาคีเครือข่ายลด ตาย จากอุบัติเหตุบนถนนอาศัยความร่วมมือ ตำบลหนองแปน ตำบลสัญญา และตำบลดงลิง หลังดำเนินการการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนน ทล.2116 ลดลง จากปี 2563 – 2566 เป็น 12 , 3 , 2 และ 1 คน ตามลำดับ (3) ปักหมุด หยุดตายจากอุบัติเหตุจราจร ปักหมุด ผู้เสียชีวิตทุกรายใน Google map ปี 2563 ถึงปัจจุบัน แสดงผลบนแผนที่มองภาพรวมถนนที่เกิดอุบัติเหตุบ่อย นำสู่การแก้ปัญหา

การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายและความยั่งยืนในการขยายผล

ใช้ยุทธศาสตร์ 5E มอบหมายภารกิจในหน้าที่รับผิดชอบ โดยมีคณะกรรมการชุดย่อยประสานงานสื่อสารข้อมูลและขอความร่วมมือในกิจกรรมภาพรวม ท้องที่ท้องถิ่นมีบทบาทมากในการทำงาน ใช้การทำงานแนวราบ แนวตั้งในการทำงาน ที่เลี้ยงอำเภอ ที่เลี้ยงจังหวัดเสริมพลังการทำงาน

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ

1. ผู้บริหาร/นโยบาย/วางแผน/กำกับติดตาม/ประเมินผล
2. ภาคีเครือข่ายเข้มแข็ง กู้ชีพ/ กู้ภัยเอกชน ที่เลี้ยง สอจร.จังหวัด/อำเภอ
3. วิเคราะห์ข้อมูลและคืนข้อมูลให้พื้นที่ เสนอแนะการป้องกัน
4. พัฒนาศักยภาพทีม เรียนรู้ด้วยกัน ร่วมประเมินผล
5. Line Group ศปถ. สื่อสารข้อมูล ประสานงานง่าย สะดวก รวดเร็ว
6. ชื่นชมคนทำงาน ร่วมแสดงความยินดี มีผลงาน 5 เสาหลัก
7. การเตรียมการและการวางแผนคณะกรรมการ ผลักกระบวนกร
8. ผลงานโดดเด่น คณะทำงานภาคภูมิใจ
9. การแก้ไขปัญหาเบื้องต้นทำได้รวดเร็ว (หมวดการ ทางร้องคำ) และผู้ที่เกี่ยวข้อง
10. จิตอาสา ได้ปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางถนน ได้ทำความดีร่วมกัน
11. ปก. จังหวัดได้ถ่ายทอดนโยบาย มท.2 กำกับติดตาม เกิดความสะดวกในการประสานงาน

สิ่งที่จะดำเนินการต่อไป

1. การวางแผนติดตามต่อเนื่อง ใช้การวิเคราะห์ข้อมูล ใช้ประโยชน์จากข้อมูลสูงสุด
2. รักษาทีมงาน 5 เสาหลัก สร้างความยั่งยืนสร้างแกนนำ
3. เพิ่มบทบาท ศปถ.อปท.ให้โดดเด่น จัดเวทีให้แลกเปลี่ยน เรียนรู้
4. สร้างจิตสำนึกของเยาวชน เริ่มจากศูนย์เด็ก นักเรียนประถม

นักเรียนมัธยม

5. สร้างการมีส่วนร่วมของ ชุมชน ผลักดันมาตรการชุมชนและสร้างกระบวนการติดตาม
6. สร้างกระบวนการเรียนรู้และจัดการเรื่องเมาไม่ขับให้ เป็นรูปธรรม

ทรัพยากรที่ใช้ในการดำเนินงานและวิธีระดมทรัพยากร

ใช้งบประมาณ คปสอ.ในการดำเนินงานบูรณาการร่วม กับ พขอ. และอปท. ร่วมกับส่วนราชการที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ร่วมสมทบโดยทีมเลขาสื่อสารข้อมูลเสนอแนะแนวทาง แก่ไข

บทเรียนที่ได้รับ

เกิดภาคีเครือข่ายในการดำเนินงานครอบคลุมทุกหน่วยงานในพื้นที่ระดับ ส่วนราชการเกิด ศูนย์ความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอเป็นรูปธรรม มีการประสานการทำงานในระดับผู้ ปฏิบัติในพื้นที่ชัดเจน ครอบคลุมองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน รพ.สต. โรงพยาบาล สถานีตำรวจ และกู้ภัยเอกชน

โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลคอรัม อำเภอพิชัย จังหวัดอุตรดิตถ์ สังกัดองค์การบริหารส่วนจังหวัดอุตรดิตถ์



การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ตามความต้องการของชุมชน

ความสำคัญของปัญหา

ตำบลคอรัม มีจำนวนหมู่บ้าน 12 หมู่บ้าน มีทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 117 ผ่านพื้นที่ ระยะทาง 12 กิโลเมตร ทางหลวงชนบทในพื้นที่ ระยะทางรวม 86 กิโลเมตร มีถนนของ อบจ. รวม 64 กิโลเมตร ถนน อบต. คอรัม รวม 91 กิโลเมตร รวมความยาวของถนนจำนวน 253 กิโลเมตร ห่างจากอำเภอเมืองอุตรดิตถ์ประมาณ 45 กิโลเมตร ลักษณะของถนนในพื้นที่เป็นถนนที่มีขอบทางสูงชัน มีการปลูกต้นไม้สองข้างทางเพื่อความสวยงาม ประมาณ 2,000 ต้น (ต้นราชพฤกษ์) ประชาชนในพื้นที่และพื้นที่ข้างเคียงนิยมเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ มีการตัดแปลงรถยนต์เกซตร (อีแต๋น) บรรทุกพืชผลจำนวน 8,000 คัน ภาคเอกชนใช้งานรถยนต์พ่วง รถยนต์สิบล้อ บรรทุกข้าว อ้อย ข้าวโพด จำนวนมาก เป็นพื้นที่สอบสวนของสถานีตำรวจภูธรพิชัย มีโรงงานอุตสาหกรรม 2 แห่ง เป็นโรงงานอุตสาหกรรมผลิตเฟอร์นิเจอร์ ขนาดกลาง (พนักงาน 1,800 คน) จำนวน 1 แห่ง ฉางข้าวเปลือกเพื่อการส่งออก 1 แห่ง เป็นแหล่งผลิตน้ำแข็งที่สำคัญมีโรงงานน้ำแข็ง 1 แห่ง มีแม่น้ำน่านและ

ลำคลองอื่น ๆ ไหลผ่านในพื้นที่ จึงมีสะพานหลายแห่งในพื้นที่ชุมชนเป็นพื้นที่ที่มีการใช้ถนนเดินทางระหว่างอำเภอ ระหว่างจังหวัดอุดรดิตถ์ พิษณุโลก และจังหวัดสุโขทัย

ตำบลคอรุมเป็นพื้นที่ที่มีอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้น มีจำนวนครั้ง จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บ และ จำนวนผู้เสียชีวิตมากที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับตำบลอื่น ๆ ในพื้นที่อำเภอพิชัย จังหวัดอุดรดิตถ์

ผลกระทบจากปัญหา

- ค่าใช้จ่ายจากการรักษาตัวของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้น
- ครอบครัวกำพร้าจากอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้น
- ครอบครัวสูญเสียบุตร จากอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้น
- ครอบครัวสูญเสียทรัพย์สินจากการซ่อมแซมยานพาหนะ

กลยุทธ์ ความรู้ กระบวนการที่นำมาใช้ในโครงการ

กลยุทธ์ ความรู้ กระบวนการที่นำมาใช้ในโครงการ และส่งผลให้การดำเนินกิจกรรม ประสบผลสำเร็จ

1. ใช้หลักการจัดการภัยพิบัติโดยใช้ความต้องการของชุมชนเป็นพื้นฐาน community base disaster risk management ตามแนวทางของ ปก. ภายใต้ความเชื่อว่อุบัติเหตุทางถนนเป็นเรื่องของคนใน ชุมชนที่สามารถจัดการกับปัญหาเองได้
2. ใช้แนวทางการดำเนินมาตรการองค์กรในสถานประกอบการมาประยุกต์ใช้ในตำบล เนื่องจาก รพ.สต.คอรุม มีประสบการณ์ในการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรในโรงงานพิชัยเฟอร์นิเจอร์ ของ สอจร.
3. ใช้กระบวนการทางรัฐ โดยอาศัยการสั่งการ การชี้แจงจากนายอำเภอพิชัย ผู้เป็น ผอ.ศปถ.อำเภอ
4. ใช้กระบวนการทางสังคมเป็นเงื่อนไขในการกำหนดกิจกรรม และส่งผลให้เกิดธรรมเนียมชุมชน

5. ใช้กระบวนการปฏิบัติงานของอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน อสม. ควบคุมกับการสนับสนุนของ กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน โดยกำหนดให้ดำเนินกิจกรรมพร้อมกันทั้ง 2 ฝ่าย

6. กำหนดกิจกรรมที่ประชาชนมีส่วนร่วมได้จริง ทำได้ทุกเวลา ทำได้ทุกวัน เป็นกิจกรรมที่สามารถ ตัดสินใจได้เองโดยคนในชุมชน

แนวทางในการแก้ไขปัญหาขั้นตอนสำคัญในการดำเนินงาน

1. ปี พ.ศ. 2563 ผอ. รพ.สต.คอรุม ได้ร่วมประชุมถอดบทเรียนสถานการณ์อุบัติเหตุอำเภอพิชัย ได้รับข้อมูลสภาพปัญหาแล้ว จึงนำข้อมูลมาแจ้งให้ที่ประชุมประจำเดือนของ อสม. รพ.สต.คอรุม รับฟังและได้ชวน อสม. ร่วมกันคิดหาวิธีการที่ อสม. จะสามารถมีส่วนร่วมในการดำเนินการแก้ไขปัญหา ในรอบกิจกรรมที่ชุมชนสามารถลงมือดำเนินการได้เอง

2. กำหนดการปฏิบัติการเป็นภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ

3. ลงมือปฏิบัติการทุกที่ที่มีโอกาสทุกเวลาที่เผชิญหน้ากับมวลชน

4. จัดการกับปัญหาทุกมิติคือ จัดการกับคน รถ ถนน และสิ่งแวดล้อม

1) การจัดการกับ “คน” โดยกลไกของ อสม.ในการเคาะประตูบ้าน ชี้แจงมาตรการ ป้องกัน ธรรมนูญหมู่บ้านที่กำหนดขึ้นมา และกำหนดให้ทุกครอบครัวต้องมีส่วนร่วมในการดำเนินกิจกรรม ต่าง ๆ ในหมู่บ้าน ประกอบด้วยกิจกรรมการทำความสะอาดสองข้างทาง การตัดวัชพืชสองข้างทาง การลดความเร็วเมื่อขับรถในพื้นที่หมู่บ้าน การจัดทำวงเวียนในถนนหมู่บ้าน การจัดทำทางม้าลาย รมรงค์ซัซซี่ ปลอดภัย ในการดำเนินกิจกรรมเหล่านี้ ทุกครอบครัวจะต้องส่งสมาชิกร่วมงาน

2) การจัดการกับ “รถ” โดยกลไกของ นักการภารโรงของ รพ.สต. และ อสม. โดย ปก.จังหวัด ถ่ายทอดความรู้วิธีการตรวจซ่อมหลอดไฟหน้าไฟท้ายของรถจักรยานยนต์ และวิธีการบำรุงรักษาให้ใช้งานได้อย่างปลอดภัย ส่งผลให้นักการภารโรงและสมาชิก อสม. ที่สมัครใจเป็น “ช่างชุมชน” มีความรู้ความสามารถพื้นฐาน เน้นหนักการบำรุงรักษาระบบเบรก ระบบไฟแสงสว่าง และระบบไฟท้ายส่งผลให้รถจักรยานยนต์ทุกคันในพื้นที่มีสติ๊กเกอร์สะท้อน

แสงติดประจำรถ มีสภาพเบรกและไฟฟ้าที่ดี

3) การจัดการกับ “ถนน” โดยสำรวจจุดที่มีการข้ามถนนจำนวนมาก จัดทำทางม้าลายเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้ผู้ข้ามถนน จัดทำวงเวียนทางแยกในหมู่บ้าน ทำป้ายลดความเร็วในพื้นที่ชุมชน ระดมทุนเพื่อจัดซื้อไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์ติดตั้งในจุดอับสายตา และจุดที่มีประวัติการชนเกินกว่า 1 ครั้ง ในรอบปี ขอรับการสนับสนุนงบประมาณ วัสดุอุปกรณ์ที่มีราคาสูงจาก อบจ.อุตรดิตถ์ ปรับปรุงจุดเชื่อมต่อ จุดต่อของถนน ภายในพื้นที่หมู่บ้าน รณรงค์ลดการจอดในพื้นที่เสี่ยง จุดอับสายตาของถนนในพื้นที่หมู่บ้าน จัดทำไฟแสงสว่าง ชั่วคราวเพื่อใช้ติดตั้งชั่วคราวในจุดที่ไฟฟ้ามายังไม่ถึงพื้นที่ ชำรุด และแจ้งให้ อบต. คอรัมดำเนินการแก้ไขในวันรุ่งขึ้น งดกิจกรรมการปลูกต้นไม้ขนาดใหญ่ริมทางหลวง ให้เกษตรกรจัดทำสถานที่จอดรถไว้แทนให้ปลอดภัยโดยให้หลบออกจากเขตทางไปจอดในที่นาของตนเอง

กลุ่มเป้าหมายที่ได้รับประโยชน์

1. อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.) สังกัดโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลคอรัม ได้รับความรู้หลักวิชาการ เข้าใจแผนงานและหลักความปลอดภัยทางถนน รู้วิธีจัดการกับปัญหาระดับพื้นที่จากแกนนำ สอจร. จังหวัดอุตรดิตถ์ และแกนนำ สอจร.อำเภอพิชัย
2. ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในพื้นที่ตำบลคอรัม อำเภอพิชัยและพื้นที่ข้างเคียงได้รับความปลอดภัยจากการเข้มงวดกวดขันของธรรมนูญหมู่บ้าน ตำบลคอรัม อำเภอพิชัย จักรยานยนต์มีแสงสว่างทุกคัน
3. อำเภอพิชัยได้รับแบบเรียนจากตำบลคอรัม ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ประสบความสำเร็จจากการ แก้ไขปัญหาโดยกระบวนการของชุมชน GOOD PRACTICE

การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย

1. สมาชิก อสม. โดยมีนายชาญวุฒิ สวัสดิ์ประวิทย์ ประธาน อสม. ตำบลคอรัม เป็นแกนนำหลักในการขับเคลื่อนกิจกรรม

2. ปลัดอำเภอ กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน เจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครอง โดยมี นายอภินันท์ ลอยฟ้า ปลัดอำเภอพิชัยเป็นแกนนำประสานการปฏิบัติระหว่าง ส่วนราชการ กับประชาชน
3. ท้องถิ่นอำเภอพิชัย โดยนายอารัญ จันทร์พัก หัวหน้าท้องถิ่น อำเภอพิชัยเป็นผู้ร่วมขับเคลื่อนธรรมนูญหมู่บ้านในหัวข้อต่าง ๆ
4. องค์การบริหารส่วนตำบลคอรุ่ม และประชาชนในพื้นที่ตำบลคอรุ่ม

ผลลัพธ์

1. อุบัติเหตุที่เกิดกับรถจักรยานยนต์ลดลง จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บ ที่ศีรษะลดลง จำนวนผู้เสียชีวิตลดลง จำนวนผู้สวมหมวกนิรภัยมากขึ้น อุบัติเหตุที่เกิดกับรถอีแต่นลดลง คดีชนท้ายลดลง
2. ได้รูปแบบ แบบแผนการปฏิบัติงานระดับตำบล อำเภอ
3. ได้ภาคีเครือข่ายผู้ปฏิบัติงานระดับพื้นที่ ชุมชน หมู่บ้าน
4. กลุ่มเสี่ยงมีพฤติกรรมเปลี่ยนแปลงไป ความรุนแรงของปัญหา ลดลง ระดับความเสี่ยง ของอำเภอพิชัยลดลงจากระดับสีแดงเป็นระดับสีเหลือง และมีเป้าหมายในการจัดการให้ลดระดับลงเป็นสีเขียว

ประโยชน์จากการดำเนินงาน

1. สร้างความน่าเชื่อถือให้แก่ ศปถ.อำเภอ โดยนายอำเภอพิชัย (นายสุรศักดิ์ วงศ์ตั้ง) เป็น ประธานการประชุมและยืนยันให้ความเชื่อมั่นว่า แนวทางการดำเนินงานนี้ เป็นประโยชน์โดยตรงกับประชาชน ขอให้ทุกตำบล ได้ดำเนินการตามแนวทางนี้
2. คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ พิชัย ประชาชนทั่วไป และกลุ่มเยาวชน ได้รู้จักกันและมีการสร้างความร่วมมือ ระหว่างกัน
3. ได้แนวทางในการกำหนดระเบียบวาระ “เพื่อพิจารณา” ในการ ประชุม ศปถ.ทุกระดับ จะต้องพิจารณาในประเด็นการจัดการกับปัจจัยหลัก 3 ด้านคือ ด้านคน ด้านรถ และด้านถนน

4. ได้ส่งเสริมการใช้ทางข้าม ทางม้าลาย ได้ทาสี ได้ปรับปรุงถนนในพื้นที่หมู่บ้าน ได้เพิ่ม แสงสว่างที่ใช้พลังงานแสงอาทิตย์ เป็นการลดความเสี่ยงของถนนในพื้นที่ โดยใช้งบประมาณไม่มาก

5. กำหนดมาตรฐานการปฏิบัติงานระดับอำเภอ กล่าวคือ ในการออกหน่วยอำเภอเยี่ยม เคลื่อนที่บริการประชาชน จะต้องมีการตั้งด่านชุมชน เพื่อตรวจสอบความเสี่ยงของรถจักรยานยนต์ ส่งเสริม การจัดทำ พรบ.ประจำรถ ส่งเสริมความปลอดภัยรถจักรยานยนต์สภาพเก่า ชำรุด ให้มีไฟแสงสว่าง ไฟท้าย เครื่องหมายสะท้อนแสง เพื่อเพิ่มการมองเห็น ลดการชนท้าย ปรับปรุงระบบเบรก

6. ได้กำหนดธรรมเนียมหมู่บ้าน ส่งผลให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการแก้ไขความเสี่ยง พฤติกรรมเสี่ยง จุดเสี่ยง ลดความเสี่ยงให้แก่รถจักรยานยนต์และรถยนต์เกะจร

7. ประชาชนซึ่มซั้บกิจกรรมคล้ายตามกั้บมาตรการของราชการ ซึ่งจะส่งผลให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่หมู่บ้านอย่างยั่งยืน ในอนาคต

8. ลดความเสี่ยงจากการชนที่รุนแรง จำนวนผู้บาดเจ็บลดลง กล่าวคือ อสม. ได้จัดเก็บยาง รถยนต์เก้ารวมกันที่ รพ.สต. นัดหมายผลิตยางรถยนต์สีขาวแดงวางทางโค้งที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ได้ประโยชน์สองทางคือ ได้ป้องกันลูกน้ำยุงลาย และได้ลดความรุนแรงจากการชน

9. อำเภอพิชัยระดมทุนจากการทำบุญข้าวเปลือก ใ้ตั้งงบประมาณ 1 ล้านบาท แจกจ่ายให้ อปท. 13 แห่ง นำไปดำเนินกิจกรรมในลักษณะเดียวกันกับที่ รพ.สต.คอรูม ดำเนินการ

10. เป็นต้นแบบการดำเนินการแบบบูรณาการระหว่างส่วนราชการกับประชาชน โดย นำไปใช้กับกิจกรรมอื่น ๆ ในพื้นที่อำเภอ ยกตัวอย่างการกำจัดขยะ การดำเนินกิจกรรมหน้าบ้านนำมอง

11. เป็นแหล่งศึกษาดูงานของ สอจร. อปท. อื่น ๆ ในพื้นที่อำเภอพิชัย

ปัญหาอุปสรรค และแนวทางแก้ไข

5.1 ขาดองค์ความรู้ด้านการจัดการกับภัยทางถนน > แนวทางการแก้ไข : 1. ได้รับการสนับสนุนด้าน วิชาการจากทีมแกนนำ สอจร.จ.อุตรดิตถ์ และ ปภ.จังหวัด ผลที่ได้รับประชาชนและ อสม. ให้การยอมรับและ ให้ความร่วมมือโดยมีกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน เจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองให้การยอมรับสนับสนุน กิจกรรมและ อบต.คอรุม ให้การยอมรับสนับสนุนบุคลากรร่วมกิจกรรม

5.2 ขาดวัสดุอุปกรณ์ปฏิบัติงาน > แนวทางแก้ไขปัญหา : 1. ดัดแปลงวัสดุเหลือใช้ ชยะ เป็นอุปกรณ์ สำหรับปฏิบัติงาน 2. ระดมทุนจากการบริจาค ของประชาชน และกองทุนหมู่บ้าน ผลที่ได้รับ : ได้ทำลายแหล่ง เพาะพันธุ์ ลูกน้ำยุ่งลาย ได้กำจัดชยะ ได้กิจกรรมหน้าบ้านนำมอง และได้อุปกรณ์ ปฏิบัติงาน

ทรัพยากรที่ใช้ในการดำเนินงานและวิธีระดมทรัพยากร

ด้านงบประมาณ

1.1 ใช้จ่ายจากงบประมาณค่าใช้จ่ายของโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพ ตำบลคอรุม

1.2 ระดมทุนจากสมาชิกอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.) และประชาชนทั่วไป

ด้านบุคลากร

ได้รับการสนับสนุนบุคลากรจาก ปภ.จังหวัด สถานีตำรวจภูธรในพื้นที่ บุคลากร รพ.สต. อสม. ปลัดอำเภอประจำตำบล เจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครอง กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน

วัสดุอุปกรณ์

ได้รับการสนับสนุนวัสดุอุปกรณ์จาก ปภ. อบจ.อุตรดิตถ์ และจากการระดมทุน อสม. และเครือข่ายภาคประชาชน

การสร้างความยั่งยืนและการขยายผลไปยังหน่วยงานอื่น ๆ

1. อบต.คอรุม นำแนวทางไปกำหนดเป็นข้อบัญญัติดำเนินการต่อเนื่อง
2. ศปด.อำเภอพิชัย นำแนวทางไปดำเนินการในพื้นที่ตำบลอื่น ๆ
3. ศปด.จังหวัด บรรจุเป็นแผนปฏิบัติงานแจ้งให้ทุกอำเภอดำเนินการตลอดทั้งปี

บทเรียนที่ได้รับ

1. พบว่า รพ.สต. คอรุม มีบุคลากรด้านวิชาการ สามารถสนับสนุนองค์ความรู้ หลักคิด แนวคิดการ ปฏิบัติกิจกรรม ให้แก่ (อสม.) ได้ เนื่องจากประชาชนให้ความศรัทธาต่อองค์กร
2. พบว่าการนำแนวทางชุมชนเป็นฐาน มากำหนดเป็นเงื่อนไขแนวทางแก้ไขปัญหา ได้รับตอบสนอง จากประชาชนได้ดี เนื่องจากเป็นความต้องการของประชาชนเอง
3. การนำมาตรการองค์กรในสถานประกอบการของ (สอจร.) มาประยุกต์ใช้ในพื้นที่หมู่บ้าน ตำบล โดยเปรียบเทียบว่าพื้นที่ตำบลเป็นพื้นที่สถานประกอบการ สามารถดำเนินการได้สอดคล้องกัน ส่งผลให้เกิดบรรยากาศการปฏิบัติงานที่มีความสุข มีความรู้สึกเป็นเจ้าของปัญหา อยากมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา
4. การบันทึกข้อมูลการปฏิบัติงาน สถิติ เพื่อสนับสนุนการตัดสินใจเจ้าของถนนพิจารณาปรับปรุง ลดผลกระทบอันอาจเกิดจากการชนได้ และในการดำเนินการทุกครั้งที่มีข้อมูลจะได้รับความร่วมมือจากหมวด ทางหลวงพิชัย แขวงทางหลวงชนบท อบจ.อุตรดิตถ์ แก้ไขปัญหาทางกายภาพและสิ่งแวดล้อมของถนนได้ทุกครั้ง
5. การรณรงค์ขบวนรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยเป็นประจำทุกเดือนของ (อสม.) สามารถสร้าง ประเด็นการพูดคุยสาธารณะ เผยแพร่วัฒนธรรมใหม่ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง

ผลลัพธ์

1. ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ตำบลคอรัม พบว่าปี 2566 ผู้บาดเจ็บจำนวน 18 ราย ผู้เสียชีวิต จำนวน 1 ราย (ลดลงจากปี 2565 จำนวน 2 ราย)
2. ข้อมูลสำรวจพบว่าปี 2566 สวมหมวกนิรภัย 100% (ปี 2564 มี 66.7% ปี 2565 มี 100% ปี 2566 มี 100%) การสวมหมวกนิรภัยของผู้มาติดต่อ รพ.สต.คอรัม ต.คอรัม อ.พิชัย (สำรวจ หน้า รพ.สต.คอรัม ทุกเดือน)
3. สถิติการลดความเสี่ยงจักรยานยนต์ในตำบล รถใน ต.คอรัม ได้มีการตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ และรถการเกษตรทุกคัน

สรุปการเสียชีวิต อ.พิชัย ปี 2563 – ปี 2566 แยกเป็นแต่ละตำบล ดังนี้

ตำบล	ปี พ.ศ.๒๕๖๓			ปี พ.ศ.๒๕๖๔			ปี พ.ศ.๒๕๖๕			ปี พ.ศ.๒๕๖๖		
	เกิด	เจ็บ	ตาย	เกิด	เจ็บ	ตาย	เกิด	เจ็บ	ตาย	เกิด	เจ็บ	ตาย
ในเมือง	๕๒	๕๗	๑	๔๐	๔๓	๒	๒๙	๓๐	๐	๑๕	๒๐	๐
พริก	๒๖	๒๕	๑	๓๑	๓๕	๑	๑๙	๑๙	๐	๕	๙	๒
คอรัม	๒๐	๕๕	๕	๗๑	๗๗	๒	๓๒	๒๗	๓	๑๘	๒๒	๑
เวียง	๓๐	๓๑	๓	๒๘	๒๒	๐	๒๑	๑๙	๐	๒๒	๒๕	๑
บ้านควา	๓๗	๓๗	๔	๒๕	๒๙	๑	๒๐	๒๐	๑	๑๗	๑๗	๑
บ้านหมัก	๔๐	๔๑	๒	๒๘	๓๕	๒	๒๑	๒๔	๐	๗	๗	๐
พามะเพียง	๓๐	๒๖	๓	๒๖	๓๓	๓	๑๒	๑๑	๐	๕	๗	๐
พญาเม่น	๒๕	๓๓	๒	๓๔	๒๓	๕	๒๗	๓๕	๒	๒๐	๒๘	๐
บ้านโตน	๒๒	๒๓	๐	๒๕	๒๓	๒	๑๕	๑๕	๓	๑๓	๑๔	๐
นาอิน	๓๔	๓๑	๐	๒๖	๒๒	๑	๑๙	๑๗	๑	๑๑	๑๔	๑
นาขาง	๔๗	๓๔	๕	๓๓	๓๕	๑	๓๐	๔๓	๑	๒๘	๓๖	๒(อับ.หมู่)
รวม	๔๐๗	๓๖๒	๒๖	๓๗๖	๓๕๗	๒๐	๒๕๔	๒๖๐	๑๑	๑๗๘	๑๕๖	๑๒

หมายเหตุ : อ.นาขาง 6 ราย เป็นอุบัติเหตุลงถนนสาย II # สปภ.อ.พิชัย

A long-exposure photograph of a road at night. The road curves from the bottom left towards the center right. Light trails from vehicles are visible on the road. In the background, a bright light source, possibly a full moon or a star, illuminates the scene. The sky is filled with the Milky Way galaxy, showing a dense field of stars and nebulae. The overall tone is dark and atmospheric.

ประเภท สถานศึกษา

มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ ตำบลไทยบุรี อำเภอ ท่าศาลา จังหวัดนครศรีธรรมราช

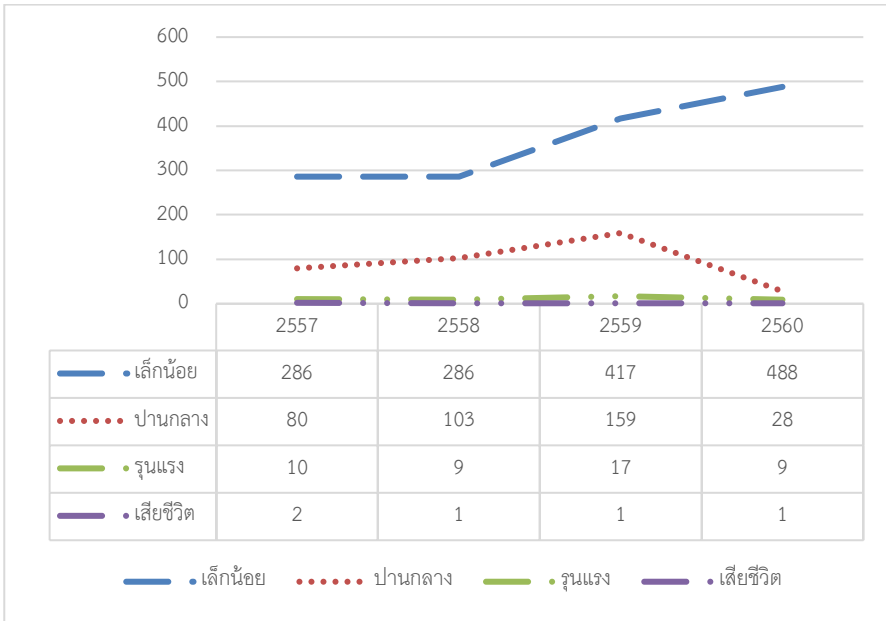


ผลงาน : เทคนิคเกาะเกี่ยว 3X6 เพื่อให้เกิดมาตรการ องค์กรความปลอดภัยทางถนน ในมหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์และชุมชนโดยรอบ

จังหวัดนครศรีธรรมราช ได้มีการดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน โดยมี มาตรการ 3 ประเด็นหลัก คือ การส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย การผลักดันให้มีการขับเค็ลื่อนกลไก ศปถ. ทุกระดับ และการบูรณาการข้อมูล สามฐานในช่วงทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (พ.ศ. 2554 - 2563) ที่ผ่านมา ทางมหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ได้มีส่วนร่วมในการผลักดันให้เกิดการ ขับเค็ลื่อน เกิดมาตรการองค์กรขึ้นในมหาวิทยาลัยมาโดยตลอดตั้งแต่ปี พ.ศ. 2544 จนถึงปัจจุบัน

อย่างไรก็ตามจากจำนวนประชากรนักศึกษาในมหาวิทยาลัยวลัย ลักษณ์มีจำนวนเพิ่มสูงขึ้นทุกปี ตั้งแต่ปี 2555 มีจำนวน 1,401 คน จนถึง ย้อนหลัง 3 ปี 2564 - 2566 มีจำนวน 2,839, 2,442, และ 3,511 คน ตามลำดับ (ศบศ.มวล., 2566) จะเห็นว่าในช่วงเวลา 10 ปี ประชากรนักศึกษา สูงขึ้นเป็น 3 เท่า ส่วนจำนวนบุคลากรทั้งหมดในมหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์มี จำนวนทั้งสิ้น 2,725 คน (ทมอ. มวล., 2566) จำนวนประชากรโดยรวมในมหา ลัยวลัยลักษณ์ 6,000 - 7,000 คน ซึ่งมีแนวโน้มที่สูงขึ้นเรื่อย ๆ ในทุกปี ทำให้

จำนวนการใช้รถใช้ถนนจึงมีจำนวนเพิ่มสูงขึ้นตามจำนวนประชากร จำนวนรถจักรยานยนต์ที่ขึ้นทะเบียนปัจจุบันข้อมูลล่าสุดเมื่อเดือน มิถุนายน 2566 จำนวน 3,875 คัน จากการตรวจจับตามนโยบายการสวมหมวกนิรภัย 100% พบยังมีผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยเฉลี่ยวันละ 10 - 15 คน (ส่วนส่งเสริมและพัฒนา นักศึกษา มวล., 2566) ดังภาพที่ 1



ภาพที่ 1 จำนวนนักศึกษามหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ที่เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ปีการศึกษา 2557 - 2560 จำแนกตามระดับความรุนแรง ที่มา : ส่วนส่งเสริมและพัฒนา นักศึกษา , 2566

กลยุทธ์ ความรู้ กระบวนการที่นำมาใช้ในโครงการ ส่งผลให้ประสบผลสำเร็จ

Input	Process	Outcome
<p>กลยุทธ์ 5 ส ได้แก่</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 สารสนเทศ การจัดการข้อมูลและ การสอบสวนการ บาดเจ็บจาก การจราจร 2 สุดเสียง การชี้เป้า จุดเสียง กลุ่มเสียง และพฤติกรรมเสียง 3 สหสาขาวิชาชีพ ขับเคลื่อนโดย สหสาขาวิชาชีพ 4 สุดคุ้ม การกำหนด มาตรการที่มี ประสิทธิภาพ และคุ้มค่า 5 ส่วนร่วม การมีส่วน ร่วมของชุมชนและ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 	<p>เทคนิคเกาะเกี่ยว 3X6</p> <p>เทคนิคที่ 1 ขับเคลื่อน กลไกการทำงาน 3 ระดับ ได้แก่ระดับแนวตั้งคือ ผู้บริหารเชื่อมโยงกับ ศปถ.จังหวัด,ระดับ ผู้ปฏิบัติงาน(แนวราบ) และชุมชนนักศึกษา จิตอาสา แม่ค้าและ ประชาชน</p> <p>เทคนิคที่ 2 สร้างกรรมมี ส่วนร่วม 3 ภาคส่วน ได้แก่ ภาครัฐราชการ ภาคเอกชน และภาค ประชาสังคม</p> <p>เทคนิคที่ 3 ขับเคลื่อน โดยสหวิชาชีพ 3 หน่วยงาน ได้แก่ ทีมวิจัย ประเมินผล, ทีม ปฏิบัติการ และทีม สนับสนุนจากองค์กร ภายนอก</p> <p>เทคนิคที่ 4 บูรณาการ ข้อมูล 3 ฐาน ได้แก่ 1.ข้อมูลเชิงปริมาณ 3 ส่วน (ส่วนบริการกลาง, ส่วนสโมสรนักศึกษา,</p>	<p>รูปแบบมาตรการองค์กรที่ เกิดขึ้นใหม่หรือพัฒนา จากเดิม</p> <p>กลไกการทำงานของ คณะกรรมการศูนย์ ป้องกันความปลอดภัย ทางถนนมหาวิทยาลัย วลัยลักษณ์(ศปถ. มวล.) ประเมินผลรูปแบบความ ปลอดภัยทางถนน มหาวิทยาลัยเข้าสู่ THE Impact Rankings หรือ เพื่อให้บรรลุตามตัวชี้วัด SDG3 (3.6) และ SDG11(11.2) ขยายผลสู่ชุมชนโดยรอบ มหาลัย</p>

Input	Process	Outcome
	<p>ส่วนส่งเสริมและพัฒนา นักศึกษา) 2. ข้อมูลจาก ภายนอก โรงพยาบาล ปลายทางที่รับผู้บาดเจ็บ หรือข้อมูล 3. สถานของ จังหวัด และ 3. ข้อมูลเชิง คุณภาพ, การสอบสวน ณ จุดเกิดเหตุ</p> <p>เทคนิคที่ 5 ตัดเกรด รางวัลคะแนนความดีโดย การแบ่งกลุ่มในระดับ สำนักหรือฝ่ายหรือแผนก ที่ปฏิบัติตามมาตรการ องค์กรแบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ ระดับ A ระดับ B ระดับ C</p> <p>เทคนิคที่ 6 3 ล. คือ ลดเสียง ลดเจ็บ ลดตาย (Evaluation)</p>	

แนวคิดเทคนิคเกาะเกี่ยว 3 x 6 เพื่อให้เกิดมาตรการองค์กรความปลอดภัยทางถนน

แนวทางการแก้ปัญหา และ ประโยชน์ที่สำคัญ

ขั้นตอนที่ 1 วิเคราะห์สถานการณ์และวางแผน (Planning)

- วิเคราะห์สถานการณ์ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนน
- วิเคราะห์ข้อมูลสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากข้อมูล 4

ได้แก่ (ส่วนบริการกลาง, ส่วนสมเสรณ์นักศึกษา, ส่วนส่งเสริมและพัฒนา นักศึกษา, และโรงพยาบาลปลายทางที่รับผู้บาดเจ็บ (โรงพยาบาลท่าศาลา และโรงพยาบาล ศูนย์การแพทย์มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์)

- นำวิเคราะห์วางแผนออกแบปร่วมกัน (แนวราบ) โดยการประชุมเชิงปฏิบัติการด้วยเทคนิคเกาะเกี่ยว 3X6 เพื่อนำไปเสนอผ่านกลไกคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ. มวล.) และแนวคิดกระบวนการ 5 ส. ในการขับเคลื่อนงานอุบัติเหตุทางถนน (WHO) เสนอเชิงนโยบายหรือมาตรการองค์กร (แนวตั้ง)

ขั้นตอนที่ 2 ปฏิบัติการ (Action)

- นำแผนจากขั้นตอนที่ 1 ไปสู่การปฏิบัติตามโครงการหรือมาตรการองค์กรต่าง ๆ

ขั้นตอนที่ 3 สังเกตผล (observing)

- นิเทศ ติดตาม สนับสนุนการดำเนินงาน
- ประเมินผลกระบวนการ

ขั้นตอนที่ 4 สะท้อนผล (Reflecting)

- กระบวนการพัฒนาแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ. มวล.) ด้วยเทคนิคเกาะเกี่ยว 3X6
- ถอดบทเรียน การสนทนากลุ่มและการสัมภาษณ์เชิงลึก คณะกรรมการ ศปถ. มวล. และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง

ผลการดำเนินงาน

- เกิดมาตรการองค์กรหรือแนวปฏิบัติการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน เพื่อลดอุบัติเหตุจราจรทางถนนโดยกลไกคณะกรรมการศูนย์ความปลอดภัยทางถนน (ศปถ. มวล.) ด้วยเทคนิคเกาะเกี่ยว 3X6 แห่งเมืองมหาวิทยาลัยลักษณ์ ในรูปแบบใหม่หรือพัฒนารูปแบบเดิม
- เกิดมาตรการองค์กรหรือแนวปฏิบัติการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ในมหาวิทยาลัยรูปแบบใหม่หรือพัฒนารูปแบบเดิม
- เกิดระบบฐานข้อมูลภายในเชื่อมโยงกับฐานข้อมูล 3 ฐานของจังหวัด
- จำนวนนักศึกษาที่ผิตรายจราจร
- จำนวนผู้สวมหมวกนิรภัย
- จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ

- จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บที่รุนแรง
- จำนวนผู้เสียชีวิตที่เกิดเหตุ
- จำนวนการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละจุดเสี่ยง

กลุ่มเป้าหมายที่ได้รับประโยชน์

บุคลากรและนักศึกษาในมหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ ชุมชนโดยรอบมหาวิทยาลัย และประชาชนที่ใช้เส้นทางสัญจร

การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย ปก.จังหวัดนครศรีธรรมราช, ขนส่งจังหวัดจังหวัดนครศรีธรรมราช (ผบ.), คณะกรรมการ ศปถ.จังหวัดนครศรีธรรมราช, นายอำเภอท่าศาลา, หมวดยานหลวงท่าศาลา, ผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรท่าศาลา, ผอ.รพ.ท่าศาลา, ผอ.รพ.ศูนย์การแพทย์มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์, นายก อบต.ท่าศาลา, นายก อบต.ไทยบุรี, นายก อบต.โพธิ์ทอง, ผอ.บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขานครศรีธรรมราช, ประธานมูลนิธิประชาร่วมใจ, ไต้เต็ก, กู้ภัยสยาม

ผลลัพธ์

กลไกขับเคลื่อน

- เกิดคณะกรรมการศูนย์ความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.มวล)
- เกิดมาตรการองค์กรหรือแนวปฏิบัติการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนโดยกลไกคณะกรรมการศูนย์ความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.มวล)
- เกิดระบบฐานข้อมูลภายในเชื่อมโยงกับฐานข้อมูล 3 ฐานของจังหวัด หรือ (Injury surveillance : IS)
- มีระบบการจัดการช่วยเหลือ ณ จุดเกิดเหตุเชื่อมกับโรงพยาบาลเครือข่ายทั้งภายในและภายนอก

ลดเจ็บ ลดเสี่ยง ลดตาย (3 ล.)

- ปี ธันวาคม 2566 -มิถุนายน 2567 ยังไม่มีผู้เสียชีวิต
- จำนวนผู้บาดเจ็บตั้งแต่เริ่มดำเนินงาน ธันวาคม 2566 - มิถุนายน

2567 (มีจำนวนเพิ่มขึ้นทุกเดือน โดยเฉลี่ยเป็นราย/เดือนจากปี 2566 จนถึง มิถุนายน ปี 2567 เพิ่มขึ้นเป็น 74 ราย (จากเดิม ธันวาคม 2565 - มิถุนายน 2566 เกิด 32 ราย) เกิดขึ้นเนื่องมาจาก มีจำนวนนักศึกษาเพิ่มขึ้นทุกปี และมีการนำรถจักรยานยนต์มาใช้มีจำนวนมากขึ้น (สพท.มวท., 2567))

- จำนวนนักศึกษาของมหาวิทยาลัยสวทมนิรภัยร้อยละ 98 (เดิม 50 - 70)
- จำนวนนักศึกษาที่ผิดวินัยจราจรร้อยละ 5
- จำนวนบุคลากรของมหาวิทยาลัยสวทมนิรภัยร้อยละ 99 (เดิม 90)
- จำนวนบุคลากรของมหาวิทยาลัยที่ผิดวินัยจราจรร้อยละ 0 (เดิม 5)
- จำนวนประชาชนที่ใช้เส้นทางสัญจรของมหาวิทยาลัยสวทมนิรภัยร้อยละ 80 (เดิม 40)
- จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุลดลงจากเดิมน้อยลง 25
- มหาวิทยาลัยเข้าสู่ THE Impact Rankings หรือเพื่อให้บรรลุตามตัวชี้วัด SDG3 (3.6) และSDG11 (11.2)
- จุดเสี่ยงต่าง ๆ (อยู่ในระยะดำเนินการแก้ไขและเฝ้าระวัง)

การดำเนินงานมีประโยชน์

- มีการเสริมพลังในส่วนที่เป็นแผนงานเดิม เพิ่มเติมกลยุทธ์และสร้างกลไกการขับเคลื่อนเชื่อมโยงองค์รภาคีเครือข่ายภายนอก การสร้างและใช้ฐานข้อมูลที่ต้องชัดเจนรวดเร็ว นำมาวิเคราะห์แก้ไขปัญหาพร้อมกันภายใต้กลไกการขับเคลื่อนของ ศปถ. มวท.
- มีการจัดทำหลักสูตรด้านความปลอดภัยทางถนน (เป็นวิชาเลือกเสรี)
- เกิดการร่วมมือจากสโมสรนักศึกษา บุคลากร อาจารย์และแม่ค้า (ชุมชนภายใน) และชุมชนโดยรอบมหาลัย (ผู้ที่สัญจรผ่านมหาวิทยาลัย)

- เกิดการเปลี่ยนแปลง การแก้ไขถนนโดยรอบมหาวิทยาลัย

ปัญหา อุปสรรค และแนวทางแก้ไข

1. ลักษณะงานและความรับผิดชอบเป็นงานสอนหลัก/การออกปฏิบัติงานนอกพื้นที่ แนวทางแก้ไข มีหนังสือขออนุญาตออกนอกพื้นที่ให้ชัดเจน มีแผนงานโครงการ/วิจัยล่วงหน้าชัดเจน
2. ขาดการประสานงานกับหน่วยงานราชการภายนอก แนวทางแก้ไข สร้างเครือข่าย/ประสานงานทีมแกนนำจังหวัดอย่างต่อเนื่อง
3. ได้รับข่าวสารการประชาสัมพันธ์การขอทุน งบวิจัยล่าช้า แนวทางแก้ไข สร้างเครือข่าย/ประสานงานทีมพี่เลี้ยงจังหวัด/ภาค อย่างต่อเนื่อง
4. งานสอน มีการยืดหยุ่นเวลาได้น้อย ถูกจำกัดด้วยภาคการศึกษา แนวทางแก้ไข จัดสรรในช่วงที่มีการ เป็นหยุด หรือไม่กระทบกับการงานสอน และมีการวางแผนที่ชัดเจน

ทรัพยากรที่ใช้ในการดำเนินงาน

1. เป็นจิตอาสาในโครงการวิชาการรับใช้สังคม (WU-Social Engagement) ขยายผลโดยใช้องค์ความรู้จากผู้เชี่ยวชาญด้านต่าง ๆ สู่ชุมชนชนโดยรอบ สู่อำเภอนำร่อง (สีชล , นบพิตำ) และมีหมู่บ้านนำร่อง เช่น โครงการตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ และโครงการจัดการจุดเสี่ยงเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนชุมชนบ้านถนนโน เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน หมู่ 10 บ้านถนนโน ตำบลเสาเภา อำเภอสีชล จังหวัดนครศรีธรรมราช งบประมาณหลักจาก สสส.
2. โครงการ 1 อำเภอ ในการศึกษาวิจัยและใช้บริการชุมชนทางสำนักวิชาพยาบาลศาสตร์ ได้เลือก อำเภอนบพิตำ ได้เลือก 1 โครงการ การจัดการความปลอดภัยทางถนนในอำเภอนบพิตำขับเคลื่อนโดยโมเดล 3x6 เกาะเกี่ยวให้ ศปถ. ทำงาน ทุนงบประมาณจาก องค์กรหน่วยงานมหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ส่วนหนึ่งและจิตอาสาบริการวิชาการสังคมส่วนหนึ่ง

3. รูปแบบการสร้างมาตรการองค์การความปลอดภัยทางถนน และการเสริมสร้างความรู้การขับขี่รถจักรยานยนต์โดยใช้ทฤษฎีการให้ความรู้ตามสถานการณ์จริงและโปรแกรมการให้สุขศึกษาเกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนน 5 ประการ ของมหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ จังหวัดนครศรีธรรมราช
ทุนจาก มูลนิธิเพื่อความปลอดภัยทางถนน

4. เป็นผู้ร่วมวิจัย The effect of the family-centered approach , the real education for drivers (RED theories) program , and five road safety education program on the youth's awareness of road safety in Nakhon Si Thammarat province ทุน Mitsui Sumitomo Insurance Welfare Foundation

การสร้างความยั่งยืนและการขยายผลไปยังหน่วยงานอื่น ๆ

1. ขยายผลไปยังชุมชนโดยรอบมหาวิทยาลัย โดยเฉพาะสถานศึกษา สร้างสถานศึกษาต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ ระดับตำบล

2. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบในการใช้หมวกกันน็อคและการใช้คาร์ซีท (Car seat) ร่วมการเขียนโครงการและวิจัยร่วมกับสาขาการพยาบาลเด็กและวัยรุ่น สำนักวิชาพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์

3. ขยายผลโดยใช้องค์ความรู้จากผู้เชี่ยวชาญด้านต่าง ๆ สู่ชุมชน โดยรอบ สู่อำเภอนำร่อง (สิชล , นบพิตำ) และมีหมู่บ้านนำร่อง เช่น โครงการตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ และโครงการจัดการจุดเสี่ยงเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนชุมชนบ้านถนนโน เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน หมู่ 10 บ้านถนนโน ตำบลเสาเภา อำเภอ สิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช เป็นต้น

4. ขยายผลต่อเนื่องจากงานที่พัฒนาอยู่เดิมตั้งแต่ปี 2550 - ปัจจุบัน โดยใช้โมเดล 3x6 เกาะเกี่ยวให้ ศปถ. ทำงาน โดยเชื่อม ใน 3 ระดับ ตำบล อำเภอ และจังหวัด

5. การสานสัมพันธ์เครือข่ายคนทำงาน ทั้งชุมชนหมู่บ้าน ตำบล ระดับอำเภอระดับจังหวัด และระดับภาคที่เคยมีการประสานความร่วมมือกันมาตั้งแต่ริเริ่มดำเนินงาน 2563 - ปัจจุบัน

6. ปัจจุบัน ขยายผลโมเดล 3x6 เกาะเกี่ยวให้ ศปภ. ทำงานโดยเชื่อมโยงใน 3 ระดับ ตำบล อำเภอ และจังหวัด มาเชื่อมกับมหาวิทยาลัย

บทเรียนที่ได้รับ

1. ความแตกต่างของกลไกการขับเคลื่อนในระบบมหาวิทยาลัย และหน่วยงานราชการ

2. การใช้โซเชียลมีเดียมาเป็นเครื่องมือในการสื่อสารหรือสร้างกระแสการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเพื่อให้ทันกับการเปลี่ยนแปลงของสังคม กลุ่มบุคลากรและนักศึกษา (Gen Y, Gen Z)

3. การให้รางวัลควบคู่กับการบังคับใช้กฎหมาย กฎระเบียบ เกิดผลเร็วแต่ไม่ยั่งยืน ผลของความยั่งยืนเกิดจากการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมโดยความสมัครใจ และการเกิดจากจิตอาสาทำจนเกิดเป็นนิสัย

4. การเปลี่ยนแปลงในพฤติกรรมกลุ่มวัยรุ่น (ระดับอุดมศึกษา) เกิดจากพลังกลุ่มเล็ก ๆ กระจายพลังพฤติกรรมการเปลี่ยนแปลงเป็นกลุ่มใหญ่โดยมีความต่อเนื่อง สม่่าเสมอ โดยสร้างผู้นำให้เกิดขึ้นในกลุ่มเล็ก ๆ ก่อนแล้วสร้างแรงกระเพื่อมเฉกเช่นคลื่นให้เกิดลูกต่อไป เช่น รุ่นพี่ส่งต่อรุ่นน้อง การเปลี่ยนแปลงในแต่ละสำนักสาขาวิชา

5. การส่งเสริมและช่วยกันสร้างโมเดลแบบอย่างที่ดีและเคร่งครัดในเรื่องวินัยจราจรของบุคลากรและอาจารย์ทั้งมหาวิทยาลัย เพื่อช่วยสร้างภาพพิมพ์ใจให้แก่นักศึกษาเห็นไปทั่วทุกพื้นที่มหาวิทยาลัย

สถาบันการจัดการปัญญาภิวัฒน์ จังหวัดนทบุรี



กลยุทธ์ ความรู้ กระบวนการ ที่นำมาใช้จนนำไปสู่ความสำเร็จ

สถาบันการจัดการปัญญาภิวัฒน์ (PIM-พีไอเอ็ม) เป็นสถาบันอุดมศึกษา เอกชน มีการเรียนการสอนแบบ Work-base Education (WBE) นักศึกษาจะได้เรียนและทำงานสลับกันครั้งละ 3 เดือน เป็นเวลา 4 ปี ซึ่งมีนักศึกษาเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ถึง 22% มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จึงมีการสร้างจิตสำนึกด้วยวิธีการเพื่อนบอกเพื่อนในโครงการ Smart Safety ที่เริ่มดำเนินการตั้งแต่ พ.ศ. 2559 และร่วมกับภาคีเครือข่ายเอกชนและสถาบันการศึกษา สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สคอ.) ภายใต้การสนับสนุนของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ให้นักศึกษามีส่วนร่วมในการปลูกฝังจิตสำนึก และสร้างวัฒนธรรมด้านความปลอดภัย โดยมีกลยุทธ์และกระบวนการดำเนินงาน ดังต่อไปนี้

1. ตั้งคณะทำงานกฎพิทักษ์ชีวิต เพื่อกำหนดนโยบาย มาตรการต่าง ๆ และกำกับดูแลความปลอดภัยในการขับขี่ โดยดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและรายงานต่อคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมของสถาบันฯ

2. มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน
 - 2.1 ลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ในรูปแบบ Infographic , VDO , Clip Tik Tok ฯลฯ
 - 2.2 ลดความเสี่ยงของอุบัติเหตุจากพฤติกรรมรถซิ่งและการใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยที่ไม่เหมาะสม โดยจัดโครงการนักรณรงค์ศึกษารุ่นใหม่มีใบขับขี่ เพื่อให้ความรู้ในการขับขี่และปฏิบัติตามกฎจราจร
3. ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ
 - 3.1 ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์และอุปกรณ์ส่วนควบพร้อมกันให้ความรู้ด้านรถจักรยานยนต์และการใช้งานอย่างปลอดภัย
 - 3.2 ส่งเสริมความตระหนักรู้เกี่ยวกับมาตรฐานยานยนต์และการใช้งานที่ถูกต้อง
 - 3.3 ปรับปรุงมาตรฐานยานยนต์เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท โดยจัดทำโครงการ Smart Safety “รักษาดิน รักชีวิต รักษาสิ่งแวดล้อม” โดยได้รับความร่วมมือจากเครือข่ายทั้งภาครัฐและเอกชนให้ความรู้เกี่ยวกับการใช้งานรถจักรยานยนต์ รถจักรยานยนต์ไฟฟ้า กฎจราจร พฤติกรรมเสี่ยงเมาแล้วขับ และทดสอบสมรรถนะการมองเห็นของผู้ขับขี่ในช่วงกลางวัน และกลางคืน ให้บริการตรวจเช็คสภาพ และเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องรถจักรยานยนต์
4. สร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถ ใช้ถนน
 - 4.1 สร้างเครือข่ายกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ภายในสถาบันฯ โดยจัดทำ Line Group : PIM ขับขี่ปลอดภัย BY วินัย Society
 - 4.2 ให้ผู้ใช้จักรยานยนต์มีส่วนร่วมในการรณรงค์สร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัย โดยประกวด Clip Tik Tok “ขับขี่กลับบ้านปลอดภัย”
 - 4.3 จัดกิจกรรมรณรงค์ และสื่อสารด้านความปลอดภัย โดยจัดทำโครงการ Smart Safety “รักษาดิน รักชีวิต รักษาสิ่งแวดล้อม” ทำสื่อรณรงค์เผยแพร่ทาง Facebook , E-mail และ Group Line

แนวทางการแก้ปัญหา และประโยชน์ที่ได้รับ

คณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน คณะอนุกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน กฎพิทักษ์ชีวิต (Life Saving Rules) สำนักกิจการนักศึกษา และ คณะวิศวกรรมศาสตร์และเทคโนโลยี ของสถาบันการจัดการปัญญาภิวัฒน์

1. คณะทำงานดูแลความปลอดภัยในการขับขี่ กำหนดนโยบาย และมาตรการต่าง ๆ รวบรวมผู้มีส่วนเกี่ยวข้องของการดูแลความปลอดภัยนักศึกษา เพื่อหาแนวทางและมาตรการในการป้องกัน และลดการเกิดอุบัติเหตุโดยใช้ มาตรการ “กฎพิทักษ์ชีวิต”



2. มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน

2.1 ลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยมาตรการสวมหมวกนิรภัยเป็นนิสัย ไม่ย้อนศร ไม่ซ้อนสาม ไม่มองข้ามความปลอดภัย โดยทำให้นักศึกษาปฏิบัติตามกฎจราจร ช่วยลดการบาดเจ็บรุนแรง และการเสียชีวิต

2.2 ลดความเสี่ยงของอุบัติเหตุจากพฤติกรรมการขับขี่ และการใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยที่ไม่เหมาะสมด้วยการอบรมให้ความรู้ เสริมสร้างทักษะการขับขี่อย่างปลอดภัย ตามกฎจราจรมีนักศึกษาที่เข้าร่วมโครงการปีการศึกษา 2562 - 2566 จำนวน 410 คน ผ่านการสอบและได้รับใบขับขี่ครบ 100%



3. ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ

3.1 ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ และอุปกรณ์ส่วนควบพร้อมกับการให้ความรู้ด้านรถจักรยานยนต์และการใช้งานอย่างปลอดภัย ทำให้นักศึกษาได้ฝึกปฏิบัติการตรวจเช็คสภาพ และการบำรุงรักษารถจักรยานยนต์ พร้อมกิจกรรมรณรงค์มีรถจักรยานยนต์เข้าใช้บริการตรวจเช็คสภาพและเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องปีการศึกษา 2562 - 2566 จำนวน 361 คัน



3.2 ส่งเสริมความตระหนักรู้เกี่ยวกับมาตรฐานยานยนต์และการใช้งานที่ถูกต้อง โดยเข้าร่วมโครงการนักเรียนรุ่นใหม่มีใบขับขี่ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 สำนักงานขนส่งจังหวัดนนทบุรี นักศึกษาที่เข้าร่วมโครงการปีการศึกษา 2562 - 2566 จำนวน 410 คน ผ่านการสอบและได้รับใบขับขี่ครบ 100%

3.3 ปรับปรุงมาตรฐานยานยนต์เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท ตรวจเช็คสภาพความพร้อมของผู้ขับขี่ และยานยนต์ ให้มีความปลอดภัยตามกฎหมาย พร้อมทั้งอบรมทบทวนให้ความรู้มาตรการความปลอดภัย ตรวจสภาพความพร้อม ความปลอดภัยของรถตู้ และอบรมมาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัยผู้ให้บริการรถตู้ที่บุคลากรและนักศึกษาของสถาบันฯ ใช้บริการ ปีการศึกษา 2563 - 2566 จำนวน 136 คัน ครบ 100%



4. สร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถ ใช้ถนน

4.1 สร้างเครือข่ายกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ภายในสถาบันฯ จัดทำทะเบียนผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ของนักศึกษา และตรวจสอบโดยสำนักกิจการนัศึกษารวรวม นักศึกษาผู้ใช้รถจักรยานยนต์ทุกชั้นปี เข้า Line Group : PIM ขับขี่ปลอดภัย BY วินัย Society มีจำนวน 300 คนเพื่อสื่อสารความรู้ การขับขี่ปลอดภัย และมาตรการต่าง ๆ เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์

4.2 ให้ผู้ใช้จักรยานยนต์มีส่วนร่วมในการรณรงค์สร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัย นักศึกษาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ทำ Clip Tik Tok ให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และข้อควรปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการขับขี่ ปีการศึกษา 2563 - 2565 จำนวน 35 คลิป



4.3 จัดกิจกรรมรณรงค์ และสื่อสารด้านความปลอดภัย โดยการจัด Safety Day ในสถานศึกษา และจัดกิจกรรมตามเทศกาลต่าง ๆ และสื่อสารผ่านช่องทาง Online ทุกช่องทางโดยได้รับความร่วมมือจากเครือข่ายทั้งภาครัฐและเอกชนให้ความรู้เกี่ยวกับการใช้งานรถจักรยานยนต์ รถจักรยานยนต์ไฟฟ้า กฎจราจร พฤติกรรมเสี่ยงมาแล้วขับ และทดสอบสมรรถนะการมองเห็นของผู้ขับขี่ในช่วงกลางวัน และกลางคืน ให้บริการตรวจเช็คสภาพ และเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องรถจักรยานยนต์



ปัญหา อุปสรรค และแนวทางแก้ไข

1. นักศึกษามีทั้งส่วนที่เรียน และส่วนที่ฝึกปฏิบัติงานในสถานประกอบการ ทำให้การสื่อสารไม่ทั่วถึงจึงจัดทำ Group Line และเผยแพร่ข้อมูลความรู้ทาง Facebook
2. สื่อประชาสัมพันธ์ไม่ทันสมัย จึงให้นักศึกษาเป็นผู้ออกแบบรูปแบบการสื่อสารที่น่าสนใจด้วยตนเอง และเผยแพร่ไปยังกลุ่มเพื่อน ๆ เช่น Clip VDO , Tik Tok เป็นต้น
3. ขาดความตระหนักถึงอันตรายจากการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร จึงจัดทำโครงการ Smart Safety “รักชาติ รักชีวิต รักสิ่งแวดล้อม” โดยขอความร่วมมือจากเครือข่ายทั้งภาครัฐและเอกชนให้ความรู้เกี่ยวกับการใช้งานรถจักรยานยนต์ รถจักรยานยนต์ไฟฟ้า กฎจราจร พฤติกรรมเสี่ยงมาแล้วขับ และทดสอบสมรรถนะการมองเห็นของผู้ขับขี่ในช่วงกลางวัน และกลางคืน ให้บริการตรวจเช็คสภาพ และเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องรถจักรยานยนต์

ทรัพยากรที่ใช้ในการดำเนินงาน และวิธีระดมทรัพยากร

ทรัพยากรที่ใช้ในการดำเนินงานเกี่ยวกับสร้างความตระหนักเรื่องความปลอดภัยในการขับขี่ และวิธีระดมทรัพยากร ดังต่อไปนี้

1. คณะทำงาน โดยบุคคลากรจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดูแลความปลอดภัยนักศึกษา เช่น สำนักกิจการนักศึกษา , สำนักอธิการบดี

และบริหารความยั่งยืน , คณะวิศวกรรมศาสตร์ และเทคโนโลยี, คณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมสถาบัน ฯลฯ

2. สื่อ และเอกสารในการให้ความรู้ โดยขอรับการสนับสนุนจากหน่วยงานภาครัฐ เช่น สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ มูลนิธิเมาไม่ขับ ฯลฯ ขอรับการสนับสนุนจากหน่วยงานภาคเอกชน เช่น บริษัท โตโยต้า บางกอก จำกัด บริษัท เอ.พี. ฮอนด้า จำกัด ฯลฯ

3. วิทยากรอบรมนักศึกษา รุ่นใหม่มีใบขับขี่ โดยขอรับการสนับสนุนวิทยากรจากสำนักงานขนส่งจังหวัดนนทบุรี

4. งบประมาณ โดยสำนักกิจการนักศึกษา และสำนักอธิการบดี จัดทำโครงการเพื่อของงบประมาณดำเนินงานประจำปีการศึกษา

การสร้างความยั่งยืน และการขยายผลไปยังหน่วยงานอื่น

สถาบันการจัดการปัญญาภิวัฒน์ ได้สร้างภาคีเครือข่ายทั้งภายในและภายนอก เพื่อเป็นพันธมิตรในการขับเคลื่อนกิจกรรมโครงการต่าง ๆ มีกระบวนการสร้างการ รับรู้เกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎระเบียบจราจร สอดแทรกในทุกกิจกรรมต่อเนื่องทุก ๆ ปีเช่น โครงการนักเรียนรุ่นใหม่มียุทธศาสตร์ประจำปี งบประมาณ พ.ศ. 2566 สำนักงานขนส่งจังหวัดนนทบุรี กิจกรรมปฐมนิเทศ นักศึกษาใหม่ และกิจกรรม Safety Day โดยมุ่งมั่นที่จะร่วมบูรณาการการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน โดยมีการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ก่อให้เกิดความยั่งยืน เกิดเป็นตัวอย่างที่ดีต่อหน่วยงานอื่น ๆ

บทเรียนที่ได้รับ

สถาบันฯ ได้เล็งเห็นถึงปัญหา และดำเนินการป้องกันแก้ไข เพื่อนำไปสู่การสร้างความปลอดภัยให้กับนักศึกษาด้วยความร่วมมือจากภาคีเครือข่ายของหน่วยงานภาครัฐ และเอกชน ที่เกี่ยวข้อง เข้ามามีส่วนร่วมเพื่อขับเคลื่อนและสร้างความเข้มแข็ง โดยมีสถาบันฯ เป็นเจ้าภาพหลักในการจัดกิจกรรม เป็นพื้นที่แห่งการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ร่วมกันของภาคีเครือข่าย นำไปสู่การบูรณาการร่วมกันเพื่อแก้ไขปัญหาของ สคอ. และ สสส. ศปถ.

ผลงานเชิงประจักษ์

จากการดำเนินกิจกรรมการป้องกัน และสร้างจิตสำนึกความปลอดภัย ในการขับขี่ ร่วมกับภาคีเครือข่าย ส่งผลให้เกิดความปลอดภัย ที่ยั่งยืน โดยมี รางวัลการันตีความสำเร็จ คือ เกียรติบัตรสถานศึกษาปลอดภัย “ดีเด่น” เป็น ปีที่ 8 ติดต่อกัน จากกระทรวงแรงงาน (อยู่ระหว่างรอพิจารณารับเกียรติบัตร ปีที่ 9)



โรงเรียนโนนไทยคุรุอุปถัมภ์ จังหวัดนครราชสีมา



กลยุทธ์ ความรู้ กระบวนการ
ที่นำมาใช้จนส่งผลให้ประสบความสำเร็จ

สภาพปัญหาขององค์กร

โรงเรียนโนนไทยคุรุอุปถัมภ์ ตั้งอยู่บนถนนสุรนารายณ์ บริเวณหน้าโรงเรียนเป็นถนน 4 เลน ไม่มีสะพานลอยสำหรับให้นักเรียนข้ามถนน เป็นเส้นทางผ่านไปยังจังหวัดชัยภูมิ ที่มีรถทุกประเภทวิ่งผ่าน และรถส่วนมากใช้ความเร็วสูงเพราะเป็นทางหลัก และบริเวณหน้าโรงเรียนเป็นคลองน้ำกว้าง ทำให้บริเวณหน้าโรงเรียนแคบไม่มีที่จอดรถรับ - ส่ง นักเรียน จึงเกิดปัญหาในช่วงเช้าและช่วงเย็น จะมีรถผู้ปกครองนักเรียนและรถโดยสาร รับ - ส่งนักเรียนเป็นจำนวนมาก รวมทั้งมีนักเรียนบางส่วนขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อย

โรงเรียนโนนไทยคุรุอุปถัมภ์ จึงหาแนวทางในการแก้ปัญหาโดยการจัดทำโครงการเสริมสร้างความปลอดภัยในโรงเรียน จัดตั้งกลุ่มงานสวัสดิภาพความปลอดภัยภายในสถานศึกษา จัดกิจกรรมด้านความปลอดภัยให้กับนักเรียน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2563 เป็นต้นมา เพื่อดูแลความปลอดภัยของนักเรียน ครู บุคลากรทางการศึกษาและผู้ปกครอง

กลยุทธ์ด้านความปลอดภัย

1. การสร้างความตระหนักให้กับนักเรียน บุคลากร และผู้ปกครอง นักเรียนเห็นความสำคัญของความปลอดภัย มีดังนี้

* กิจกรรมรณรงค์ส่งเสริมให้ความปลอดภัยเป็นเรื่องสำคัญ ในวิถีชีวิตของนักเรียน บุคลากรทางการศึกษาผู้ปกครองนักเรียน และชุมชน



* กิจกรรมสร้างแรงจูงใจให้นักเรียน บุคลากร และผู้ปกครอง นักเรียนหันมาสนใจและให้ความสำคัญ เรื่อง กฎจราจรและความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน



* กิจกรรมปลูกฝังให้นักเรียน บุคลากร และผู้ปกครองนักเรียน เรื่อง ความปลอดภัยจราจรเป็นหน้าที่ และความรับผิดชอบของทุกคน



* กิจกรรมการฝึกอบรมหรือสัมมนา เรื่องความปลอดภัยให้กับนักเรียน บุคลากรทางการศึกษาและผู้ปกครองนักเรียน ชุมชน และหน่วยงานราชการอื่น ๆ ได้เข้ามามีส่วนร่วมอย่างต่อเนื่อง

* ยกย่องชมเชยประกาศเกียรติคุณให้รางวัลเป็นโล่จารึกชื่อบุคคลหรือชื่อกลุ่มเป็นเกียรติยศให้แก่บุคคลตัวอย่างที่มีพฤติกรรมความปลอดภัย และอุทิศตนทำงานส่งเสริมความปลอดภัยในสถานศึกษา และชุมชน

* กิจกรรมการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เกี่ยวกับบรรณรงค์ การขบซีความปลอดภัยและการเคารพกฎจราจร ผ่านเสียงตามสาย กิจกรรมหน้าเสาธง หอกระจายข่าว โปสเตอร์ แผ่นพับ เป็นต้น

* กิจกรรมการจัดงานมหกรรมเกี่ยวกับความปลอดภัย รัตนรงค์ความปลอดภัย จัดแสดงนิทรรศการความสูญเสีย เนื่องจากความไม่ปลอดภัยจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในชุมชน

* กิจกรรมด้านโรงเรียน มีการเฝ้าระวังพฤติกรรมความปลอดภัยในชุมชน เช่น การตรวจจับความเร็ว การสวมหมวกนิรภัยคาดเข็มขัดนิรภัย เป็นต้น

* กิจกรรมนำน้องข้ามถนน คอยดูแลความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกในการข้ามถนนให้กับ น้อง ๆ ในการเดินทางมาโรงเรียนในช่วงเช้าและช่วงเย็น เป็นต้น

* กิจกรรมธนาคารหมวกกันน็อค สถานศึกษาได้รับการสนับสนุนหมวกกันน็อคจากภาคเอกชนบริษัท เกริกไกรเอ็นเตอร์ไพรซ์ จำกัด สาขาโนนไทยและบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

* กิจกรรมสร้างโรงเรียนให้เป็นแหล่งเรียนรู้เกี่ยวกับงานจราจร การจัดสภาพแวดล้อมภายในโรงเรียน เพื่อการเรียนรู้เกี่ยวกับงานจราจร สัญญาณจราจรที่เกี่ยวข้องในชีวิตประจำวันของนักเรียน

* กิจกรรมบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) ระหว่างสถาบันตำรวจภูธรโนนไทยกับโรงเรียนโนนไทยคุรุอุปถัมภ์ และหน่วยงานราชการอื่น ๆ

ขั้นตอนการดำเนินงาน มีการวางแผน การกำหนดแนวทางลดอุบัติเหตุและสร้างเสริมความปลอดภัย ดังนี้

1. การสำรวจข้อมูลในโรงเรียนและชุมชน
 - 1.1 สำรวจปัญหาต่าง ๆ สำรวจความต้องการของนักเรียน บุคลากร ผู้ปกครองนักเรียน
 - 1.2 จัดลำดับความสำคัญของปัญหาหาแนวทางและหลักการในการสร้างเสริมความปลอดภัย
 - 1.3 จัดลำดับความสำคัญในการแก้ปัญหา
2. การกำหนดวางแผนเพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงาน
 - 2.1 การระบุข้อมูลเกี่ยวกับสภาพปัญหาและความต้องการ และพิจารณาแนวโน้มการพยากรณ์ในอนาคต
 - 2.2 การกำหนดวัตถุประสงค์และเป้าหมายชัดเจน และกำหนดวิธีการดำเนินงาน
 - 2.3 การปฏิบัติตามแผน และการประเมินผลการป้องกันอุบัติเหตุ

วัตถุประสงค์การดำเนินการ

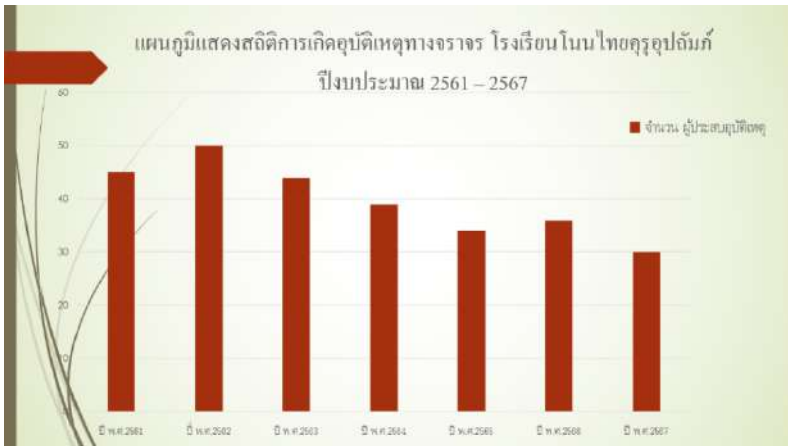
1. เพื่อส่งเสริมและพัฒนาสวัสดิภาพความปลอดภัยภายในสถานศึกษา
2. เพื่อส่งเสริมให้ชุมชนได้เห็นความสำคัญในการลดอุบัติเหตุอย่างจริงจัง
3. เพื่อลดอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน
4. เพื่อพัฒนาวินัยการจราจรและพฤติกรรมเชิงบวก ให้กับนักเรียน บุคลากร และชุมชน

กลุ่มเป้าหมายที่ได้รับประโยชน์

1. นักเรียน
2. ครูและบุคลากรทางการศึกษา
3. ผู้ปกครองนักเรียน
4. ชุมชน

ผลลัพธ์ที่ได้และเกิดการเปลี่ยนแปลง

1. ได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องขอความร่วมมือเพื่อรับทราบปัญหาพร้อมทั้งหาแนวการแก้ปัญหาพร้อมกัน
2. นักเรียนมีความรู้และให้ความสำคัญเกี่ยวกับเรื่อง ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และขยายผลไปยังเครือข่ายผู้ปกครองนักเรียน ครู นักเรียน และบุคลากรทางการศึกษา
3. มีจัดตั้งชุมชนจิตอาสาจราจรและนักเรียนแกนนำ ในการดูแลความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อปลูกจิตสำนึกให้กับนักเรียนทุกคน
4. นักเรียนมีกฎระเบียบมากขึ้นในการสวมหมวกนิรภัย 100% ทั้งผู้ปกครองและนักเรียน รวมทั้งผู้มาติดต่อราชการ
5. สถิติในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนน้อยลง (เริ่มทำโครงการเสริมสร้างความปลอดภัยในโรงเรียน ปี พ.ศ. 2563)



การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายภายในโรงเรียนและหน่วยงานอื่น ๆ ดังนี้

1. พี่ตู่แล่น้อง : จัดอบรมให้นักเรียนแกนนำ ม.ปลาย เพื่อให้ให้นักเรียน ม.ปลาย เป็นแกนนำทำเป็นแบบอย่างที่ดี ให้คำแนะนำและดูแลน้อง ๆ ม.ต้น
2. เพื่อนเตือนเพื่อน : จัดอบรมให้นักเรียนแกนนำ เพื่อให้ให้นักเรียนแกนนำทำเป็นแบบอย่างและให้คำแนะนำและดูแลเพื่อน
3. สถานีตำรวจภูธรโนนไทย : ประสานงานดูแลการเดินทางมาโรงเรียนของนักเรียนในช่วงเช้า - ช่วงเย็น รวมทั้งอบรมให้ความรู้กับนักเรียนเดือนละ 1 ครั้ง
4. เครือข่ายผู้ปกครองนักเรียน : เผยแพร่ความรู้ ประพฤติตนเป็นแบบอย่างที่ดีในชุมชน ประสานงานกับผู้นำหมู่บ้านในการช่วยกำกับดูแลนักเรียนช่วงหลังเลิกเรียน
5. โรงพยาบาลโนนไทย : ประสานงาน เก็บรวบรวมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปปรับปรุงแก้ไขปัญหาร่วมกับโรงเรียน
6. ผู้ประกอบการรถรับ - ส่ง นักเรียน : ประสานงาน เผยแพร่ความรู้ ประพฤติตนเป็นแบบอย่างที่ดีในชุมชน และช่วยกำกับดูแลนักเรียน
7. โรงเรียนพี่โรงเรียนน้อง : ประสานงาน เผยแพร่ความรู้ และจัดอบรมให้นักเรียนแกนนำทั้ง 58 โรงเรียนในสังกัดองค์การบริหารส่วนจังหวัดนครราชสีมา

ปัญหาและอุปสรรค

1. สภาพการจราจรในช่วงโมงเร่งด่วน บริเวณหน้าโรงเรียนมีปัญหาจราจรติดขัด ส่งผลให้ผู้ปกครองจอดรถรับ - ส่งนักเรียนนอกพื้นที่กำหนด ซึ่งบางส่วนพื้นที่ไม่มีพื้นที่พอเพียงทำให้เกิดปัญหาจราจร จึงได้มีการกำหนดพื้นที่ในการรับ - ส่งนักเรียน ให้ชัดเจนทั้งในบริเวณโรงเรียน และบริเวณหน้าโรงเรียนให้พอเพียง โดยคำนึงถึงความสะดวก ความปลอดภัยของนักเรียนและผู้ปกครองนักเรียน รวมทั้งผู้ประกอบการขับรถรับ - ส่งนักเรียน

2. โรงเรียนขาดบุคลากรหรือเจ้าหน้าที่ จึงไม่มีกำลังพอเพียงในการปฏิบัติหน้าที่ดูแลงานจราจรในโรงเรียน จึงได้จัดอบรมให้กับนักเรียนแกนนำ เพื่อให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ร่วมกับครูเวรประจำวัน และตำรวจจราจร ในการดูแลความปลอดภัยให้การช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกในการเดินทางมาโรงเรียนของนักเรียน และผู้ปกครองนักเรียน รวมทั้งผู้ประกอบการขับรถรับ - ส่งนักเรียน

3. นักเรียนขาดความรู้ เรื่อง กฎจราจรและความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน จึงได้จัดอบรมให้ความรู้เรื่อง กฎจราจรและความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้กับนักเรียนและบุคลากรทางการศึกษา

4. นักเรียนขาดระเบียบวินัยในการใช้รถใช้ถนน ในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างถูกต้อง จึงได้มีมาตรการในการสร้างความปลอดภัยในสถานศึกษา ด้านการจราจรให้กับนักเรียนและบุคลากรทางการศึกษา เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติให้ถูกต้อง

5. นักเรียนขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกกันน็อค จึงได้มีการณรงค์และมาตรการบังคับให้นักเรียนสวมหมวกกันน็อค 100%

ทรัพยากรที่ใช้ในการดำเนินงานและวิธีการระดมทรัพยากร

โรงเรียนโนนไทยคุรุอุปถัมภ์ ได้บรรจุงานสวัสดิภาพความปลอดภัยภายในสถานศึกษา เข้าในแผน ปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 ได้รับการสนับสนุนงบประมาณการดำเนินการตามแผน ปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 ได้รับการสนับสนุนงบประมาณและวัสดุอุปกรณ์จากภาคเอกชน บริษัท เกริกไกรเอ็นเตอร์ไพรซ์ จำกัด สาขาโนนไทย และบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด จังหวัดนครราชสีมา ได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากหน่วยงานราชการ สอจร. อำเภอโนนไทย ได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากองค์การบริหารส่วนจังหวัดนครราชสีมา

การสร้างความยั่งยืนและขยายผลไปยังหน่วยงานอื่น ๆ

โรงเรียนโนนไทยคุรุอุปถัมภ์ กลุ่มงานสวัสดิภาพความปลอดภัยและระบบอาจารย์ในสถานศึกษา ฝ่ายกิจการนักเรียน ได้ดำเนินงานโครงการเสริมสร้างความปลอดภัยภายในโรงเรียน สอดคล้องกับมาตรฐานการศึกษาท้องถิ่น มาตรฐานที่ 1 คุณภาพของผู้เรียน ตามคุณลักษณะที่พึงประสงค์ของผู้เรียน สอดคล้องกับยุทธศาสตร์และแนวทางการพัฒนาคุณภาพการศึกษาโรงเรียนโนนไทยคุรุอุปถัมภ์ และมีการบรรจุโครงการเสริมสร้างความปลอดภัยภายในสถานศึกษา ในแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ “เรื่อง การสร้างความปลอดภัยในด้านความปลอดภัยงานจราจรของนักเรียนโรงเรียนโนนไทยคุรุอุปถัมภ์” มีการจัดทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือภาคีเครือข่าย (MOU) กับหน่วยงานอื่น ๆ

บทเรียนที่ได้รับจากการดำเนินโครงการ

1. มีนโยบายภายในโรงเรียน โดยกำหนดเป็นมาตรการองค์กรด้านการขับขี่ปลอดภัยทางถนน พร้อมทั้งอบรมให้ความรู้กับคณะครู บุคลากรทางการศึกษาและกำหนดข้อตกลงร่วมกันในโรงเรียนเพื่อออกเป็นกฎระเบียบด้านความปลอดภัยทางถนนของโรงเรียน เพื่อให้ครูปฏิบัติตนเป็นแบบอย่างที่ดี ในการขับขี่ตามกฎหมายจราจรและการสวมหมวกนิรภัย 100%
2. มีการสนับสนุนทางสังคม คือ การได้รับข้อมูลข่าวสารจากสื่อต่าง ๆ จากบุคคลในครอบครัว เพื่อน และสถานศึกษามีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุลดพฤติกรรมเสี่ยงในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรลดภัยอันตราย สร้างเจตคติต่อการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียน
3. มีการสร้างและสนับสนุนภาคีเครือข่าย โดยกิจกรรมการเรียนการสอนบูรณาการเกี่ยวกับพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัยในทุกกลุ่มสาระการเรียนรู้เพื่อให้ให้นักเรียนได้มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและความเสี่ยง ที่จะเกิดขึ้นในการเดินทาง และเกิดจิตสำนึกความปลอดภัยทางถนน และส่งเสริมความรู้เกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎจราจร และประโยชน์ของหมวกนิรภัย โดยขอความร่วมมือจาก สถานีตำรวจอำเภอโนนไทย สำนักงานขนส่งนครราชสีมา ฯลฯ

4. มีการจัดตั้ง แกนนำนักเรียนในรูปแบบของชมรมและชุมนุม เพื่อที่จะได้ทำหน้าที่ในการให้ข่าวสารกับเพื่อนนักเรียน และเป็นตัวอย่างในการปฏิบัติตนเป็นแบบอย่างที่ดีในการส่งเสริมการมีพฤติกรรมที่ปลอดภัย โดยการจัดอบรมแกนนำนักเรียนในรูปแบบต่าง ๆ และให้นักเรียนแกนนำขยายผล เช่น กิจกรรมพี่ดูแลน้อง, กิจกรรมเพื่อนเตือนเพื่อน, กิจกรรมเครือข่ายผู้ปกครองนักเรียน เป็นต้น

5. มีจัดกิจกรรมรณรงค์ความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง โดยเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาให้ความรู้และทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องและปลอดภัย เพื่อสร้างภูมิคุ้มกันหรือสร้างจิตสำนึกให้กับชุมชนด้านพฤติกรรมที่ปลอดภัยโดยคำนึงถึงอันตรายของอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นกับตนเองและผู้อื่น

โรงเรียนเทศบาล 2 คลองจฬลาด เทศบาลเมืองกระบี่



การเสริมสร้างวินัยจราจรและความปลอดภัยในสถานศึกษา :
ทางเลือกการเดินทางแทนการใช้จักรยานยนต์
กรณี : โรงเรียนเทศบาล 2 คลองจฬลาด
เทศบาลเมืองกระบี่

สภาพปัญหา/แนวคิด

โรงเรียนเทศบาล 2 (คลองจฬลาด) เริ่มดำเนินการจัดการรถรับ-ส่งนักเรียนเมื่อปี พ.ศ. 2560 มาจนถึงปัจจุบัน เนื่องด้วยถนนหน้าโรงเรียนเทศบาล 2 (คลองจฬลาด) เป็นเส้นทางสายหลักที่มุ่งหน้าสู่สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญ ๆ ของจังหวัดกระบี่ อาทิเช่น อ่าวพระนาง หาดนพรัตน์ธารา สุสานหอย 75 ล้านปี เป็นต้น ส่งผลให้การจราจรตลอดสายค่อนข้างแออัด อีกทั้งประชาชนที่สัญจรไปมาขับขี่พาหนะด้วยความเร็วสูง ส่งผลให้นักเรียนหรือประชาชนบริเวณใกล้เคียง ได้รับอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ทางโรงเรียนเทศบาล 2 (คลองจฬลาด) เล็งเห็นความสำคัญของคุณภาพชีวิตของนักเรียน และความปลอดภัยของชุมชน จึงได้ดำเนินโครงการรถรับ-ส่งนักเรียนปลอดภัยขึ้น เพื่อการเดินทางมาโรงเรียนและกลับจากโรงเรียนได้อย่างปลอดภัย

“ให้นักเรียนเดินทางไป - กลับโรงเรียนด้วยความปลอดภัยทั้งรถรับส่งและรถจักรยานยนต์” คือ แนวคิดหลัก โดยมาตการการบริหารจัดการป้องกัน ลดความสูญเสีย และเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน

ของนักเรียนโรงเรียนเทศบาล 2 คลองจิหลาด ภายใต้สังกัดเทศบาลเมืองกระบี่ มีนักเรียนจำนวน 1,120 คน โดยแยกเป็นกลุ่มที่เดินทางมาจากต่างอำเภอ ซึ่งมีแทบจะทุกอำเภอของจังหวัดกระบี่ การเดินทางของนักเรียน มีทั้งเดินทางโดยรถประจำทาง ขับขี่รถจักรยานยนต์มาเอง และผู้ปกครองมาส่ง เมื่อประกอบกับลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่ตั้งของโรงเรียน ซึ่งตั้งบนถนนสายหลักมีการจราจรพลุกพล่าน รถใช้ความเร็ว ส่งผลให้มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อย ๆ ทำให้โรงเรียนมีแนวทางให้การจัดการการเดินทางไปกลับโรงเรียนของนักเรียนออกเป็น 3 กลุ่ม

การดำเนินการ

1) **กลุ่มที่เด็กบ้านไกล** โรงเรียนได้ประสานกับเครือข่ายคุ้มครองผู้บริโภค ซึ่งขยายโครงการรถรับ-ส่ง นักเรียนในพื้นที่จังหวัดกระบี่เข้าร่วมโครงการ โดยทำงานร่วมกับเครือข่ายทุกภาคส่วน โดยมีกระบวนการขั้นตอนการดำเนินงาน ดังนี้

- แจ้งผู้บริหารทราบ ทำความเข้าใจ แนวคิด การดำเนินการ
- ศึกษารูปแบบการจัดการรถรับส่งนักเรียนของโรงเรียนที่มีการจัดการรถรับส่งนักเรียนของโรงเรียน ต้นแบบโรงเรียนเมืองกระบี่
- จัดเก็บข้อมูลความพึงพอใจ การใช้บริการรถรับส่งนักเรียน โดยผ่านการทำแบบสอบถาม รถรับ - ส่งนักเรียน ในกลุ่มเด็กนักเรียนที่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียน จำนวน 100 ชุด
- วิเคราะห์ข้อมูลแบบสอบถามรถรับ - ส่งนักเรียน
- นำข้อมูลการสำรวจรถรับ - ส่งนักเรียนเบื้องต้นไปคุยกับครูที่รับผิดชอบเรื่องรถรับส่งนักเรียน
- โรงเรียนจัดทำข้อมูลของรถรับส่งนักเรียน จำนวนรถทั้งหมด จำนวนรถในแต่ละเส้นทาง ข้อมูลคนขับรถ (ชื่อ - สกุล , ที่อยู่ , เบอร์โทรติดต่อ , ใบขับขี่) จำนวนและข้อมูลนักเรียนในรถแต่ละคัน
- จัดเวทีคืนข้อมูลการสำรวจรถรับ-ส่งนักเรียน พร้อมทั้งการอบรมให้ความรู้กับโรงเรียน นักเรียน และคนขับรถรับส่งนักเรียน
- การวางแผนการดำเนินงานร่วมกันต่อเพื่อจัดการรถรับส่ง

นักเรียนให้มีคุณภาพมาตรฐานที่สะดวก และปลอดภัย การให้รถรับส่งนักเรียน ได้ใบอนุญาต จากขนส่ง

- ในแต่ละปี สํารวจนักเรียนปีละครั้ง ประชุมภาคีเครือข่าย เเทอมละครั้ง ประชุมผู้เกี่ยวข้องเดือนละครั้ง

2) กลุ่มที่ขับขี่จักรยานยนต์มาเอง

- สร้างมาตรการองค์การการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ ร่วมกับผู้ประกอบการ ดังนี้ (1) นักเรียนที่นำรถจักรยานยนต์มาต้องอายุ 15 ปีขึ้นไป (2) มีใบขับขี่ (3) ต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งทั้งไปและกลับ (4) กำหนดบทลงโทษในคนที่ไม่ปฏิบัติตามมาตรการ และ ประเมินผลมาตรการสํารวจหมวกนิรภัย ทุกเทอม

3) กลุ่มที่ผู้ปกครองมาส่ง

- ประชาสัมพันธ์รณรงค์ ขอความร่วมมือให้ผู้ปกครองสวมหมวกนิรภัย ทั้งผู้ปกครองและเด็กนักเรียนต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่มารับส่งนักเรียน

ผลการดำเนินงาน

1) กลุ่มรถรับ - ส่งนักเรียน มีนักเรียนใช้บริการรถรับ - ส่งนักเรียน ทั้งหมด จำนวน 347 คน แบ่งเป็นมัธยมศึกษาตอนต้น จำนวน 249 คน มัธยมศึกษาตอนปลาย 98 คน ไม่พบอุบัติเหตุฯ นักเรียนสะท้อน “รถตู้ นั่ง 8 - 9 คน รถต้องลงทะเลียนกับโรงเรียน คาดเข็มขัด ครูเวยรประจำวันจะคอยตรวจรถเวลามารับ - ส่ง คนขับต้องตรวจ พรบ. ใบขับขี่”

2) กลุ่มขับขี่รถจักรยานยนต์ พบอัตราสวมหมวกนิรภัย 100% ไม่เกิดอุบัติเหตุฯ นักเรียนสะท้อน “โรงเรียนจะให้สวมหมวก... โครงการหมวก 100% ทุกคนต้องสวมใครไม่ใส่จะถูกเรียกตักเตือน...จะมีตำรวจมาตรวจสภาพรถ ปีละครั้ง ขนส่งมาทำใบขับขี่ทุกคนที่จะขับขี่ต้องอายุมากกว่า 15 ปี รถที่พามาลงทะเลียนทุกคัน หมวกแขวนไว้ที่รถไม่หาย มีที่จอดแยกออกจากบ้านใส่ตลอด หนุคิดว่า ปลอดภัย”

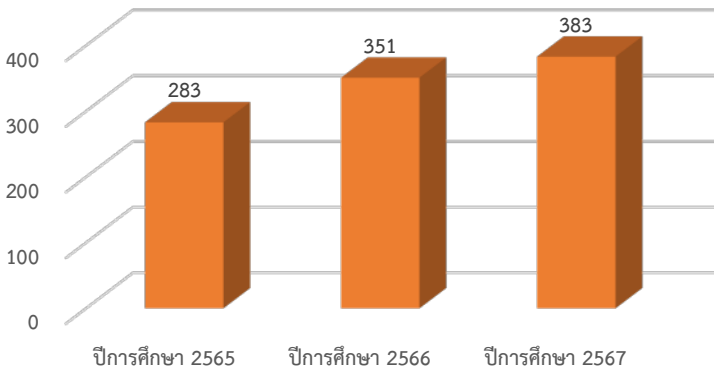
3) กลุ่มผู้ปกครองมาส่ง ยังไม่ได้รับความร่วมมือในระดับมาก ยังต้องใช้เวลาในการให้ความรู้ และสร้างความตระหนักเพิ่มขึ้น

ผู้รับประโยชน์ : นักเรียน ผู้ปกครอง โรงเรียนเทศบาล 2 คลองจันทราด เมืองกระบี่

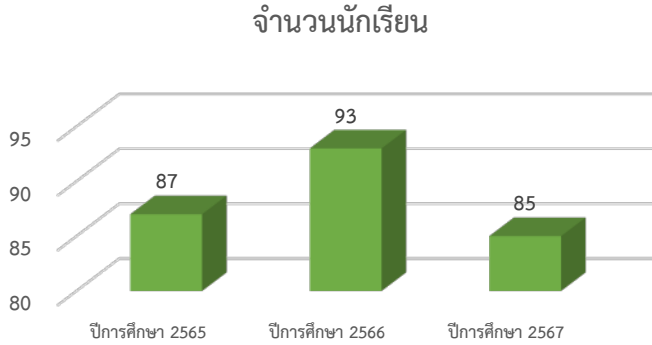
ข้อมูลสารสนเทศและภาพกิจกรรม

ข้อมูลกลุ่มรถรับ - ส่งนักเรียน (จำนวนคน)

กลุ่มรถรับ - ส่งนักเรียน



1) กลุ่มขับขี่จักรยานยนต์มาเอง (จำนวนคัน)



2) กลุ่มผู้ปกครองมาส่ง

จำนวนนักเรียนปีการศึกษา 2565

มอเตอร์ไซด์ จำนวน 463 คน

รถยนต์/รถประจำทาง จำนวน 482 คน

จำนวนนักเรียนปีการศึกษา 2566

มอเตอร์ไซด์ จำนวน 296 คน

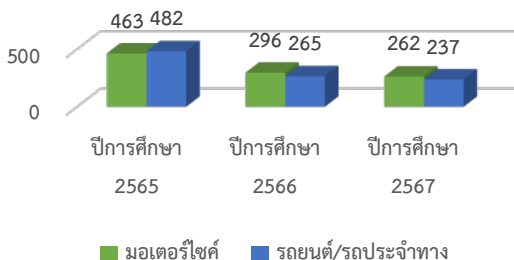
รถยนต์/รถประจำทาง จำนวน 265 คน

จำนวนนักเรียนปีการศึกษา 2567

มอเตอร์ไซด์ จำนวน 262 คน

รถยนต์/รถประจำทาง จำนวน 237 คน

กลุ่มผู้ปกครองมาส่ง



บทเรียนที่ได้รับ/ปัจจัยความสำเร็จ

1. การส่งเสริมการใช้รถรับส่งนักเรียนที่มีความปลอดภัยและได้มาตรฐาน เป็นการสร้างทางเลือกในการเดินทางเพื่อให้เกิดความปลอดภัยของนักเรียน
2. ความมุ่งมั่น ตั้งใจของคุณครูที่ขับเคลื่อนเพื่อสร้างความปลอดภัยในการเดินทางให้กับนักเรียนอย่างต่อเนื่อง และวิสัยทัศน์ของผู้บริหารสถานศึกษา ผู้บริหารเทศบาลเมืองกระบี่เป็นสำคัญที่สนับสนุนให้การดำเนินงานมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง
3. การมีส่วนร่วมและการสนับสนุนของผู้ปกครองและภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วน เป็นพลังสำคัญให้กับนักเรียน คุณครู และผู้บริหารโรงเรียน
4. มาตรการองค์กรที่ดีและเข้มแข็ง จะเป็นอีกหนึ่งมาตรการที่จะเสริมสร้างความปลอดภัยในนักเรียน และสามารถทำได้ผ่านการสร้างความเข้าใจร่วมกันระหว่างโรงเรียน ผู้ปกครอง และชุมชน

A long-exposure photograph of a road at night. The road curves from the bottom left towards the center, with light trails from vehicles creating a bright, glowing path. In the distance, a bright light source, possibly a full moon or a star, illuminates the scene. The sky is filled with the Milky Way galaxy, showing a dense field of stars and a bright, hazy band of light. The overall mood is serene and expansive.

ประเภท ท้องถิ่น

เทศบาลตำบลโพนสูง อำเภอปทุมรัตต์ จังหวัดร้อยเอ็ด



การจัดการความปลอดภัยทางถนน โดยชุมชนท้องถิ่น เทศบาลตำบลโพนสูง

กลยุทธ์/แนวคิด

เทศบาลตำบลโพนสูง เป็นหน่วยงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่อยู่ใกล้ชิดประชาชน เป็นศูนย์รวมเพื่อการขับเคลื่อนการพัฒนาชุมชนทุกรูปแบบ จึงส่งเสริมให้ภาคประชาชนได้มีบทบาทที่จะร่วมคิด ร่วมทำอย่างเป็นระบบ ดังนี้

ฐานคิดที่ 1 หลักการมีส่วนร่วม คือการมีส่วนร่วมในการพัฒนาและขับเคลื่อนชุมชนโดยคนในชุมชน ร่วมคิด ร่วมทำ ร่วมรับผลประโยชน์อย่างเป็นระบบ

ฐานคิดที่ 2 การสร้างชุมชนเข้มแข็ง คือการวางแผนแนวนโยบาย เพื่อสร้างการเรียนรู้ร่วมกับบุคคลหรือกลุ่มทุนทางสังคมในพื้นที่ให้สามารถที่จะดำเนินกิจกรรมภายใต้ระบบการพัฒนาอย่างยั่งยืน

เครื่องมือที่ใช้ ชุดกิจกรรมการจัดการความปลอดภัยทางถนนของ สสส.

ขั้นตอน/กระบวนการดำเนินงาน

เทศบาลตำบลโพนสูงได้ขับเคลื่อนการดำเนินงานการจัดการความปลอดภัยทางถนน โดยบูรณาการกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ร่วมกับการมีส่วนร่วมของ

ชุมชน และภาคีเครือข่าย ขับเคลื่อนโดยใช้กลไกการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับ ตำบล และอำเภอ(พชต.,พชอ.) ครอบคลุม 3 ระยะ ได้แก่

1. ระยะป้องกัน ฝ้าระวังก่อนเกิดอุบัติเหตุ

1.1 ชุดกิจกรรมการบริการและช่วยเหลือ

1) มีการจัดตั้งหน่วยบริการดูแล ฝ้าระวังเหตุการณ์ฉุกเฉิน ที่พร้อมบริการ 24 ชั่วโมง

2) สนับสนุนให้มีกองทุนหมวกกันน็อค เพื่อให้บริการสำหรับผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์แต่ไม่มีหมวกกันน็อค พร้อมทั้งกำหนดเขตสวมหมวกกันน็อค 100% ในเขตเทศบาล และสถานศึกษาทุกแห่ง

3) การจัดตั้งด่านชุมชน เพื่อบริการ ประชาชนผู้สัญจรในช่วงเทศกาล การตรวจคัดกรอง

4) จัดให้มีช่องทางให้คำปรึกษา ช่วยเหลือผู้ที่ต้องการเลิกเหล้า พร้อมทั้งติดตาม สนับสนุนแบบคลินิกช่วยเลิกเหล้า จำนวน 2 แห่ง คือ รพสต.บ้านจวนใต้ และ รพสต.บ้านสามขา

5) จัดให้มีบริการดูแลที่บ้าน โดยการส่งเสริมให้ความรู้ แก่อาสาสมัคร care giver เพื่อไปดูแลที่บ้าน ให้การช่วยเหลือกลุ่มคนที่ได้รับอุบัติเหตุบาดเจ็บหรือทุพพลภาพ โดยมีพระสงฆ์สร้างชุมชนแบ่งปันนำสิ่งของ ข้าวสารอาหารแห้ง ไปช่วยเหลือผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุและผู้ยากไร้ในพื้นที่

6) จัดกิจกรรม “วิ่งพักดับขยับปอด” โดยนำเงินรายได้ไปช่วยเหลือกลุ่มบุคคลที่ประสบอุบัติเหตุ เกิดการสร้างชุมชนแบ่งปัน ช่วยเหลือเกื้อกูลกันทำให้ตำบลโพนสูงเป็นตำบลที่น่าอยู่ อย่างยั่งยืน

7) มีการจัดสวัสดิการให้กับสมาชิกกองทุนสัจจะวันละบาท ให้การช่วยเหลือสมาชิกกรณีบาดเจ็บต้องนอนโรงพยาบาล หรือ ช่วยเหลือจัดการศพ กรณีเสียชีวิต

1.2 ชุดกิจกรรม การรณรงค์ขับขี่ปลอดภัย

1) การจัดการข้อมูล รายงานข้อมูลสถานการณ์ความปลอดภัยทางท้องถนนของ เทศบาลตำบลโพนสูงและเครือข่ายในช่วงเทศกาลปีใหม่

,สงกรานต์ ช่วง 7 วันอันตราย และรายงานข้อมูลสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนทุกเดือน ผ่านระบบ tcnap plus

2) จัดประชาคมในหมู่บ้าน เพื่อจัดทำธรรมนูญตำบลสร้างกฎ กติกา แนวปฏิบัติเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนร่วมกันในพื้นที่ กำหนดนโยบายการสวมหมวกกันน็อค 100 เปอร์เซ็นต์ ปรับพฤติกรรมสวมใส่หมวกนิรภัย

3) ร่วมกับสำนักงานขนส่งจังหวัดร้อยเอ็ด จัดฝึกอบรมเสริมสร้างความปลอดภัย โดยให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร เทคนิคการขับรถอย่างปลอดภัย

4) รณรงค์สร้างความตระหนักในการป้องกันอุบัติเหตุทุกรูปแบบ ผ่านหลายช่องทางต่าง ๆ เช่น ผู้นำบอกรถ วิทยุชุมชน ป้ายโฆษณา เว็บไซต์ เชตชุมชนต้นแบบ ชุมชนต้นแบบ

5) จัดตั้งด่านชุมชนเพื่อบริการประชาชนในช่วงเทศกาลสำคัญ มอบสติ๊กเกอร์ณรงค์เร็ว ลดเสี่ยง เลี่ยงตาย น้ำดื่ม ผลไม้รสเปรี้ยวให้กับผู้สัญจรทางถนน ตรวจสอบคัดกรองตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่ การสวมหมวกนิรภัย การให้คำแนะนำเรื่องการขับขี่ที่ปลอดภัย

6) มีเวทีปฏิญาณตนอาสาปลอดภัยเข้าร่วมกับชมรมคนหัวใจเพชร บุคคลต้นแบบด้านการเลิกเหล้า

7) เคาะประตูบ้าน ค้นหาผู้สมัครใจเลิกเหล้าจาก 9 ชุมชนจัดทำเวทีงดเหล้าเข้าพรรษา เกิดบุคคลต้นแบบงดเหล้าเข้าพรรษา เพื่อปรับพฤติกรรมต้นแบบลดเมา ลดเสี่ยง เลี่ยงอุบัติเหตุ 522 คน

8) ปั่นจักรยานลดเมา เพิ่มสุขเพื่อสร้างความตระหนักในการขับขี่ที่ปลอดภัย ลดอัตราการบาดเจ็บจากพฤติกรรมเมาแล้วขับ และกระตุ้นการออกกำลังกายที่เหมาะสมกับประชาชน

9) ถนนสายวัฒนธรรม “เฮามากับพระ เอ็ดดบุญด้วยการตั้งสติ และขับขี่ ปลอดภัย” ซึ่งเป็นกิจกรรมต่อเนื่อง ร่วมกันขับเคลื่อนความปลอดภัยบนท้องถนนด้วยการผสานกับวัฒนธรรมท้องถิ่น โดยมีพระครูโพธิ์วิรุณ เจ้าคณะอำเภอปทุมรัตต์ เป็นผู้ออกแบบสติ๊กเกอร์ และป้ายรณรงค์ พร้อมทั้งแจกสติ๊กเกอร์เรียกสติ “ลดเร็ว ลดเสี่ยงเลี่ยงตาย” เพื่อให้

ทุกคนตระหนักผ่านธรรมชาติให้อยู่บนความไม่ประมาท

1.3 ชุดกิจกรรมการพัฒนาศักยภาพคน รถ ถนน

1) การพัฒนาศักยภาพคน จัดกิจกรรมอบรมการปฐมพยาบาลเบื้องต้นและการช่วยชีวิตขั้นพื้นฐาน/การซ่อมแผนบนโต๊ะ และซ้อมเสมือนจริง ภายใต้บันทึกข้อตกลงร่วมกัน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 9 แห่ง เพื่อพัฒนาทักษะของบุคลากรทุกระดับให้มีความพร้อมรับมือกับอุบัติเหตุ

จัดกิจกรรมการเรียนการสอนที่สร้างกระบวนการเรียนรู้ด้านการขับขี่ที่ปลอดภัย ปลูกฝังให้เกิดพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย ตั้งแต่เด็ก ทำสื่อการเรียนการสอนให้เด็กและผู้ปกครองต้องสวมหมวกกันน็อค นิรภัย 100% มีการจัดสิ่งแวดล้อมบริเวณศูนย์พัฒนาเด็กเล็กให้เกิดการเรียนรู้ และมีความปลอดภัย โดยกลุ่มจิตอาสาอาสาสมัครหน้าโรงเรียน สร้างพื้นที่จราจรในเขตศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก กระตุ้นให้ผู้ปกครองชะลอความเร็ว เพิ่มความระมัดระวังในเขตสถานศึกษา

เด็กอายุมากกว่า 12 ปี มีกิจกรรมฝึกอบรมพัฒนาทักษะและความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย กฎจราจร เครื่องหมายจราจร ทักษะการขับขี่ และการตรวจประเมินสภาพพาหนะก่อนการขับขี่

2) การพัฒนาศักยภาพรถ ร่วมกับสำนักงานขนส่งจังหวัดร้อยเอ็ด ออกให้บริการตรวจสภาพรถ ต่อ พรบ. ชำระภาษีเคลื่อนที่ และให้บริการขอใบอนุญาตขับขี่เคลื่อนที่/วิทยาลัยเทคนิคเกษตรวิสัยดำเนินโครงการ fix it center (ศูนย์ซ่อมสร้าง) เพื่อให้บริการซ่อมแซมรถยนต์ จักรยานยนต์ พร้อมใช้งาน

3) การพัฒนาศักยภาพถนน ประชาคมสร้างธรรมนุญตำบล จัดทำแผนที่ความเสี่ยงแบบมีส่วนร่วมทำให้ค้นพบจุดเสี่ยงที่เป็นสภาพถนนและจุดมืด ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้เอื้อต่อความปลอดภัยทุกเดือนซึ่งได้รับการปรับปรุงแก้ไขจุดเสี่ยงทุกจุด โดยให้ผู้นำชุมชนรายงานการเกิดอุบัติเหตุทุกเดือน เพื่อวางแผนแก้ไขปัญหาในระดับหมู่บ้าน

2. ระยะช่วยเหลือ เมื่อเกิดเหตุ

2.1 ชุดกิจกรรมการจัดสภาพถนน และสิ่งแวดล้อม

จัดให้มีป้ายแจ้งเตือน ความเร็ว ป้ายลดความเร็ว ป้ายประกาศข้อกำหนดด้านการจราจรในเขตชุมชน ซึ่งทำมาจากวัสดุที่ไม่ได้ใช้งาน เช่น ป้ายเก่าโครงการก่อสร้าง ถาดอาหารสังกะสี นำมาทาสีใหม่และวาดสัญลักษณ์ป้ายจราจร ใช้ยางรถยนต์เหลือใช้เพื่อจัดทำสัญลักษณ์บริเวณทางโค้ง เพิ่มการมองเห็นที่ชัดเจน ใช้เป็นแนวกัน ลดความรุนแรงของอุบัติเหตุ และติดตั้งธงสีแดง ธงสีแดง ในจุดเสี่ยงต่าง ๆ

จัดให้มีการสำรวจ ซ่อมบำรุงไฟฟ้าสาธารณะ ไฟส่องสว่าง ครอบคลุมจุดเสี่ยง โดยการประชุมทุกเดือน ขับเคลื่อนธรรมนูญตำบล ว่าด้วยเรื่องการกำจัดต้นยูคาลิปตัสข้างถนนซึ่งเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ โดยมีคณะทำงานชุมชน ร่วมกับเทศบาลตำบลโพนสูง และกลุ่มจิตอาสา

3. ระยะหลังเกิดเหตุและฟื้นฟู

3.1 ชุดกิจกรรมการพัฒนานโยบายและแผน

จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ระดับตำบล โดยมีศูนย์ปฏิบัติการที่สำนักงานเทศบาลตำบลโพนสูง มีบทบาท ฝ้าระวัง ป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ จัดทำข้อมูลความเสี่ยง

เกิดแผนพัฒนาท้องถิ่น สนับสนุนมาตรการชุมชน ในการจัดตั้งด่านตรวจชุมชน ฝ้าระวังคนเสียช่วง 7 วันอันตราย ลดเร็ว ลดเสี่ยง เลี่ยงตาย ตามแผนงานของ ศปถ.ตำบล ศปถ.อำเภอ และนโยบายของรัฐบาล

กำหนดมาตรการปลอดภัยในกิจกรรมงานบุญ ประเพณี เทศกาลต่าง ๆ งานศพ งานบุญปลอดภัยใน 9 ชุมชน เกิดบันทึกข้อตกลงร่วมกันและนโยบายสาธารณะสู่การปฏิบัติให้เป็นรูปธรรม

จัดให้มีประชุมเครือข่ายจัดการความปลอดภัยทางถนน ร่วมกัน ทุก ๆ 3 เดือน เพื่อแลกเปลี่ยนเรียนรู้ระดับเครือข่ายสู่การขับเคลื่อนที่เป็นรูปธรรมและการสร้างต้นแบบการขับเคลื่อนในระดับพื้นที่

การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย

มุ่งเน้นการทำงานแบบมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายทุกระดับ

- (1) ชุมชน มีการประชาคมค้นหาปัญหา จุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนโดยประชาชน
- (2) รพ.สต.บ้านสามขาและ รพ.สต.บ้านจวนใต้ ร่วมกับอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน จำนวน 177 คน สนับสนุนองค์ความรู้ในการดูแลสุขภาพโน้มน้าวปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับขี่ สร้างคลินิกเล็กให้คำปรึกษาและประสานการรักษาและส่งต่อ
- (3) รพ.ปทุมรัตต์ โรงพยาบาลชุมชน ให้คำปรึกษาทางด้านการรักษาพยาบาล การส่งต่อผู้ที่สมัครใจบำบัดเลิกเหล้า ให้แก่บุคลากรเทศบาลตำบล อสม. ครูที่เลี้ยงในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่ผ่านการอบรม
- (4) เครือข่าย อบท. มีการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้และแก้ปัญหาอย่างต่อเนื่อง ทำงานบูรณาการร่วมกันในรูปแบบของ พขอ.
- (5) สำนักงานสาธารณสุขอำเภอปทุมรัตต์ สนับสนุนข้อมูลทางวิชาการ ให้คำปรึกษาและขับเคลื่อนประเด็นการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนผ่าน พขอ.
- (6) ศปถ.อำเภอปทุมรัตต์และที่ว่าการอำเภอปทุมรัตต์ สนับสนุนด้านนโยบายและแผนการดำเนินงาน
- (7) สภ.ปทุมรัตต์ สนับสนุนด้านวิชาการอบรมด้านการขับขี่ที่ปลอดภัยถูกกฎจราจร และดูแลความเรียบร้อยในการตั้งด่านชุมชนในเทศกาลต่าง ๆ บริการประชาชน
- (8) วิทยาลัยเทคนิคเกษตรวิสัย จัดตั้งศูนย์ fix it center (ศูนย์ซ่อมสร้าง) เพื่อให้บริการซ่อมแซมรถยนต์ จักรยานยนต์ ให้กับประชาชนที่สัญจรไปมา
- (9) สำนักงานขนส่งจังหวัดร้อยเอ็ด ในการออกให้บริการตรวจสภาพรถ ต่อ พรบ. ข่าระภาษีเคลื่อนที่ และให้บริการขอใบอนุญาตขับขี่เคลื่อนที่
- (10) งานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดร้อยเอ็ด สนับสนุนวิชาการ อบรมฟื้นฟูศักยภาพบุคลากรกู้ชีพกู้ภัยของเทศบาลตำบลโพนสูงเพื่อให้ความพร้อมในการปฏิบัติงาน
- (11) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ(สสส.) สนับสนุนงบประมาณดำเนินกิจกรรมในพื้นที่ ทำให้การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนทำได้อย่างครอบคลุม แก้ปัญหาได้ตรงจุด ทัวถึงทุกหมู่บ้านในเขตรับผิดชอบ โดยมีผู้นำชุมชนเป็นแกนนำหลักในการพัฒนา แก้ไขปัญหาทางกายภาพของชุมชน และวัดโพธิ์การามวัดเจ้าคณะอำเภอปทุมรัตต์ เป็นแกนนำด้านจิต

วิญญานและความเชื่อทางศาสนา ที่สอดคล้องกับการป้องกันอุบัติเหตุในชุมชน เป็นแกนนำจัดเวทีปฏิญาณตนเลิกเหล้าเข้าพรรษา ลดความเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุ

ผลลัพธ์/ประโยชน์ที่ได้รับ

1. ผลลัพธ์

1.1 ปี 2565 - ปัจจุบัน ตำบลโพนสูงไม่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และเป็นตำบลที่มีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนน้อยที่สุดในอำเภอปทุมรัตน์

1.2 จุดเสี่ยงใน 9 หมู่บ้าน จำนวน 74 จุด ได้รับการแก้ไข 100%

1.3 ผู้ปกครองและนักเรียนศูนย์พัฒนาเด็กเล็กทุกแห่งในสังกัดเทศบาลตำบลโพนสูง สวมหมวกกันน็อค 100%

1.4 เกิดพื้นที่ตัวอย่างการจัดการความปลอดภัยทางถนนโดยชุมชนท้องถิ่น

1.5 เกิดการบูรณาการจัดการความปลอดภัยทางถนนร่วมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในชุมชนท้องถิ่น

1.6 เกิดระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนโดยชุมชนท้องถิ่นที่สามารถดำเนินการได้ต่อเนื่อง

1.7 เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยง การขับซึ่ที่ปลอดภัย

1.8 เกิดพื้นที่ปลอดภัยในการขับขึ้นถนน

1.9 เกิดเครือข่ายบุคคลต้นแบบด้านการ เลิกเหล้าตลอดชีวิต ติดต่อกัน 3 ปี จำนวน 421 คน คนหัวใจเหล็ก เลิกเหล้าติดต่อกัน 1 ปี จำนวน 43 คน คนหัวใจหิน เลิกเหล้าครบพรรษา จำนวน 522 คน

1.10 เกิดบุคคลต้นแบบงดเหล้าเข้าพรรษา เพื่อปรับพฤติกรรมต้นแบบลดเมา ลดเสี่ยง เลี่ยงอุบัติเหตุ จำนวน 522 คน

2. ผลงานเชิงประจักษ์

2.1 พื้นที่ต้นแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนเป็นแหล่งเรียนรู้ จัดการความปลอดภัยทางถนน

2.2 ร่วมกับ สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สคอ.) พร้อมด้วยภาคีเครือข่าย จัดงานแถลงข่าว “ปีใหม่ 2566 ตีม่ไม่ขับ กรึม ๆ ก็ถึงตาย” เพื่อสร้างความตระหนัก ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล

2.3 รางวัลชนะเลิศ การพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ ประเด็นการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

2.4 รางวัลรองชนะเลิศ การพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับจังหวัด และเป็นพื้นที่ต้นแบบการเรียนรู้ด้านการจัดการอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดร้อยเอ็ด

3. ประโยชน์ที่ได้รับ ประชาชนในตำบลโพนสูงทุกหมู่บ้าน มีส่วนร่วมในการประชาคมชี้จุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุในชุมชนของตนเอง และร่วมพัฒนา แก้ไขจุดเสี่ยง เกิดเครือข่ายความร่วมมือระหว่างผู้นำชุมชนท้องถิ่น ตั้งแต่หมู่บ้านจนถึงระดับอำเภอ นำไปสู่การสร้างชุมชนที่เข้มแข็งเกิดการพัฒนาที่ยั่งยืน ร่วมคิด ร่วมทำ ร่วมรับผลประโยชน์ เป็นไปเพื่อการพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนในชุมชน

ทรัพยากรด้านงบประมาณ เทศบาล และ สสส.

ทรัพยากรบุคคล พระครูโพธิวีรคุณ เจ้าคณะอำเภอปทุมรัตต์ เป็นผู้นำทางจิตวิญญาณและความเชื่อทางพระพุทธศาสนา สามารถชักชวนโน้มน้าวประชาชนให้เข้าร่วมกิจกรรมเลิกเหล้าเข้าพรรษา และเป็นผู้ออกแบบสติ๊กเกอร์และป้ายรณรงค์ “ตั้งสติ ก่อนสตาร์ท” ให้กับหน่วยงานราชการในอำเภอรณรงค์ และเป็นสถานที่จัดการปฏิญาณตน เลิกเหล้าเข้าพรรษา แสดงธรรมะให้ญาติโยมที่เข้าร่วมกิจกรรม เห็นถึงความสำคัญของการเลิกเหล้า ขับขี่ปลอดภัยอย่างมีสติ

ทรัพยากรวัสดุอุปกรณ์ วัสดุอุปกรณ์เหลือใช้จากชุมชน เช่น ป้ายโครงการเก่า โคร่งป้ายประกาศที่ชำรุดแล้ว ถาดสังกะสีรองอาหารเก่า นำมาปรับปรุงทาสีและวาดสัญลักษณ์ป้ายจราจร ติดตั้งในจุดเสี่ยงย่อยของทุกหมู่บ้าน เป็นการสร้างคุณค่าให้วัสดุเหลือใช้มาสร้างประโยชน์ด้านการป้องกันอุบัติเหตุ

การสร้างความยั่งยืนและการขยายผล

มีการขับเคลื่อนการดำเนินงานภายใต้ **นวัตกรรมการพัฒนากระบวนการจัดการความปลอดภัยบนถนนแบบมีส่วนร่วมโดยชุมชนท้องถิ่น** เป็นพื้นที่ต้นแบบ ให้กับพื้นที่ อปท.อื่น 9 อปท. สร้างการพัฒนาภาคีเครือข่ายขยายผลการรับรู้ 5 แห่งเป็นคณะทำงาน

จากการดำเนินงานที่ผ่านมาทำให้คนในชุมชน เกิดการสร้างการรับรู้ การจัดทำข้อมูลและนำใช้ข้อมูลเพื่อนำไปใช้เพื่อการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ การสร้างแนวทางในการพัฒนา ด้านคน รถ และถนน นำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของบุคคลในการขับขี่ให้ปลอดภัยและขยายผลการดำเนินงานของการเป็นพื้นที่ต้นแบบระดับจังหวัด สู่การลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตจากการขับขี่บนถนน

บทเรียนที่ได้รับ จุดคานงัด คือ พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน รวมไปถึงการสร้างโอกาสให้เกิดการมีส่วนร่วมเพื่อการจัดการชุมชนแบบมีส่วนร่วมโดยชุมชนท้องถิ่น

เทศบาลตำบลบางจะเกร็ง อำเภอเมืองสมุทรสงคราม จังหวัดสมุทรสงคราม



เทศบาลตำบลบางจะเกร็งสร้างสำนึกความปลอดภัย
ทางถนน ในเด็กปฐมวัยผ่านกลไกครอบครัวและชุมชน

กลยุทธ์ ความรู้ กระบวนการ

- มุ่งเน้นการนำบทเรียนการดำเนินงาน ขยายผลต่อกับหน่วยงาน/
ศปด.จังหวัด
- เทศบาลตำบลบางจะเกร็งนำแนวคิดการปกป้องและคุ้มครอง
ทางสังคมมาใช้ในการดำเนินกิจกรรมถึงกลไกการดูแลเด็กในศูนย์พัฒนาเด็ก
เล็กแบบองค์รวมในชุมชน
- มุ่งสร้างมาตรการของเทศบาลฯ ศพด. คู่ขนานไปกับการสร้าง
ความปลอดภัยทางถนนโดยมีส่วนร่วม
- ขยับกลไก ศปด.ท้องถิ่น ให้มีบทบาทในการแก้ไขปัญหาของ
พื้นที่อย่างจริงจัง ร่วมกับ ศปด.จังหวัด

กิจกรรมและแนวทางการดำเนินงาน

1. ปี 2562-2567 ขับเคลื่อนศูนย์พัฒนาเด็กเล็กด้านความปลอดภัย
ทางถนน โดยกำหนดมาตรการ ดังนี้
 - 1) กำหนดเขตสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ ในศูนย์พัฒนา

เด็กเล็กทุกแห่ง

2) จัดทำป้ายเขตสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ ตั้งไว้บริเวณด้านหน้าอาคารศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก

3) กำหนดให้เด็กปฐมวัย รวมทั้งผู้ปกครองที่ขับขี่และซ้อน ต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง

4) รมรงค์การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในการสวมหมวกนิรภัยของเด็กปฐมวัยและผู้ปกครอง

5) ให้ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กทุกแห่ง จัดทำโครงการเยี่ยมหมวกนิรภัยกรณีให้ผู้ปกครองมีรายได้น้อย

6) ให้ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กทุกแห่ง จัดทำบันทึกการสวมหมวกนิรภัยของเด็กเล็กและผู้ปกครองรายเดือน

7) พัฒนาศักยภาพครูและบุคลากรด้านการศึกษาในการจัดทำแผนประสบการณ์เรียนรู้และสื่อการเรียนการสอน เช่น

- การพัฒนาทักษะ Executive Function หรือ EF
- การพัฒนาการจัดการเรียนการสอนแบบไฮ/สโคป

(High/Scope) เน้นการเรียนรู้แบบลงมือทำผ่านมุมเล่นที่หลากหลาย

8) การพัฒนากลไกติดตามหนุนเสริมเด็กปฐมวัยก้าวเข้าสู่โรงเรียน

2. ปี 2565 – 2567 จัดทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือกับผู้ปกครอง เรื่อง “การสนับสนุนสร้างเสริมพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัย 100% ในเด็กเล็ก” ของศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก สังกัดกองการศึกษา เทศบาลตำบลบางจะเกร็ง

1) การถอดบทเรียนร่วมกัน และประเมินวิเคราะห์ผล

2) การเผยแพร่ และประชาสัมพันธ์ผล

3) การสร้างทีมงานการขับเคลื่อนในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก

4) การสร้างเจ้าภาพใหม่ ๆ โดยเฉพาะผู้ปกครองให้เป็น Change agent

agent

5) Change agent ที่เป็นผู้ปกครองและคนในชุมชนร่วมสนับสนุนการสร้างข้อตกลง

3. ปี 2565 – 2566 ร่วมดำเนินโครงการขยายผลศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบในการสร้างกลไกปกป้องคุ้มครองทางสังคมผ่านงานความปลอดภัยทางถนน โดยการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และชุมชน ภาคกลางและภาคตะวันออก

- จังหวะที่ 1 : พัฒนา “คนและกลไกชุมชน”
- จังหวะที่ 2 : พัฒนาระบบข้อมูล “สุขภาวะชุมชนและข้อมูลความปลอดภัยทางถนน”
- จังหวะที่ 3 : พัฒนาแผนปฏิบัติการ / มาตรการครัวเรือนด้านความปลอดภัยทางถนน
- จังหวะที่ 4 : การจัดทำแผนการสอนโรงเรียนครอบครัวด้านความปลอดภัยทางถนน
- จังหวะที่ 5 : การสร้างรูปธรรมพื้นที่และการติดตามประเมินผล

4. ปี 2566 – 2567 ดำเนินงานร่วมกับสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสมุทรสงคราม

การวิเคราะห์ Output – Outcome – Impact จากการค้าเงินงาน

ผลผลิต (Output)	ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลกระทบ (Impact)
เกิดครอบครัวต้นแบบได้แผนการจัดการเรียนการสอน (10 หน่วยการเรียนรู้)	เด็กปฐมวัยและครอบครัว เกิดสำนึกและมีความรู้	เกิดกลไก ศปถ.ระดับท้องถิ่น
เกิดการหนุนเสริมกลไก ศปถ.ท้องถิ่นกับ ศปถ.อำเภอ	ขยายไปยังโรงเรียนเกิดกลไกครู ศพด. ที่เชื่อมโยงการทำงานกับ ศปถ.ท้องถิ่น และจังหวัด	เด็กปฐมวัยและครอบครัว สวมหมวกนิรภัย/คาดเข็มขัดนิรภัย 100%
เกิดการใช้ระบบข้อมูล เก็บข้อมูลพฤติกรรมเสี่ยง	เกิดหลักสูตรในการพัฒนาเด็กปฐมวัย	ครอบครัวต้นแบบ สามารถไปถ่ายทอดความรู้และขยายผล อัตราการสวมใส่หมวกนิรภัยในชุมชนเพิ่มขึ้นร้อยละ 73.1 อัตราการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในตำบลบางจะเกร็งลดลง ร้อยละ 37 ในปี 2566

ผลผลิต (Output)	ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลกระทบ (Impact)
	<p>เกิดหมู่บ้านต้นแบบ</p> <p>เกิดกลไกการ</p> <p>ทำงานกับ ศปถ.</p> <p>ท้องถิ่น - อำเภอ -</p> <p>จังหวัด</p>	

ประโยชน์จากการดำเนินกิจกรรม

- 1) เกิดระบบข้อมูลสารสนเทศ
- 2) เกิดการจัดเก็บข้อมูลพฤติกรรมจราจร ขับขี่รถจักรยานยนต์
- 3) ครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและโรงเรียนในพื้นที่มีความรู้และความเข้าใจ
- 4) ครู ศพด. เกิดการพัฒนาทักษะการออกแบบการเรียนรู้และการจัดทำแผนการจัดการเรียนการสอน
- 5) เด็กปฐมวัย นักเรียน ผู้ปกครอง สามารถปฏิบัติตามสัญลักษณ์จราจร และได้นำความรู้ไปปรับใช้ในการเดินทางในชีวิตประจำวัน
- 6) เกิดมาตรการของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กในพื้นที่ที่ชุมชนยอมรับเป็นแนวปฏิบัติร่วมกัน
- 7) เป็นพื้นที่ศึกษาดูงานของหน่วยงานภายในและภายนอกจังหวัดสมุทรสงคราม

ปัญหา อุปสรรค และแนวทางแก้ไข

- 1) งานอุบัติเหตุและความปลอดภัยทางถนน เป็นงานที่เกินขอบเขตศักยภาพของครู ศพด. ที่ ต้องอาศัยความร่วมมือและการบูรณาการทำงานร่วมกันของบุคลากรทุกฝ่ายในเทศบาล
- 2) พฤติกรรมและวิถีชีวิตของคนในชุมชน ทศนคติและจิตสำนึกของคนในชุมชนที่ยังไม่ตระหนัก
- 3) กลไก ศปถ.จังหวัด - หน่วยงานในจังหวัด มักติดเงื่อนไขระยะเวลาและกรอบตัวชี้วัดของหน่วยงาน

ทรัพยากรที่ใช้ในการดำเนินงาน

- 1) สนับสนุนจากภาคีภายนอก เช่น สสส./สอจร. ในการดำเนินโครงการและกิจกรรม
- 2) มีการตั้งงบประมาณในข้อบัญญัติของเทศบาลตำบลบางจะเกร็ง
- 3) การสนับสนุนทรัพยากรดำเนินงานจาก ผู้บริหาร ครู/ผู้ดูแลเด็ก และบุคลากรทางการศึกษา
- 4) การได้รับวัสดุอุปกรณ์ จากงบประมาณกองทุนเพื่อความปลอดภัยทางถนน (กปถ.)

บทเรียนการดำเนินงาน

- 1) **ด้านการจัดการจุดเสี่ยงของพื้นที่** โดยการมีส่วนร่วมของชุมชน ต้องเริ่มตั้งแต่การสำรวจจุดเสี่ยงรอบบริเวณศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก การค้นหาข้อมูล การวางแผนการจัดการจุดเสี่ยง และร่วมกันลงมือจัดการจุดเสี่ยง
- 2) **ด้านการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม** ทุกภาคการศึกษาต้องมีการสำรวจพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ปกครอง และระดมความคิดเห็น และนำไปสู่การแก้ปัญหาพฤติกรรมเสี่ยงร่วมกัน
- 3) **ด้านการจัดการเรียนรู้** ครู ศพด. ต้องมุ่งเน้นการออกแบบการจัดการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนที่สอดคล้องกับบริบทและเหมาะสมกับช่วงวัยของเด็กระดับปฐมวัย 10 แผนการเรียนรู้ 8 สาระวิชา
- 4) **ด้านการพัฒนาหลักสูตร ชุดความรู้ และทีมวิทยากรครู** ต้องเน้นให้เกิดการพัฒนาชุดความรู้ที่เหมาะสมกับแต่ละบริบทพื้นที่ คู่ขนานกับการพัฒนาครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก
- 5) **ด้านการสร้างกลไกปกป้องคุ้มครองทางสังคม (Social Protection)** มุ่งผลักดันให้เกิดมาตรการระดับชุมชนและการจัดสภาพแวดล้อมของชุมชนที่เอื้อต่อความปลอดภัยของเด็ก โดยเชื่อมโยงภาคีเครือข่ายที่
- 6) **ด้านความร่วมมือกับศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.)** ระดับท้องถิ่น อำเภอและจังหวัด ผลักดันรูปธรรมระดับ ศพด. อปท. ไปเชื่อมโยงกับการทำงาน ศปถ.

1) ด้านการจัดการจุดเสี่ยงของพื้นที่ โดยการมีส่วนร่วมของชุมชน ต้องเริ่มตั้งแต่การสำรวจจุดเสี่ยง รอบบริเวณศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก การค้นหาข้อมูล การวางแผนการจัดการจุดเสี่ยง และร่วมกันลงมือจัดการจุดเสี่ยง



2) ด้านการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ทุกภาคการศึกษาต้องมีการสำรวจพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ปกครอง และระดมความคิดเห็น และนำไปสู่การแก้ปัญหามติกรรมเสี่ยงร่วมกัน



3) ด้านการจัดการเรียนรู้ ครู ศพด. ต้องมุ่งเน้นการออกแบบการจัดการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนที่สอดคล้องกับบริบทและเหมาะสมกับช่วงวัยของเด็กระดับปฐมวัย 10 แผนการเรียนรู้ 8 สารวิชา



4) ด้านการพัฒนาหลักสูตร ชุดความรู้ และทีมวิทยากรครู
ต้องเน้นให้เกิดการพัฒนาชุดความรู้ที่เหมาะสมกับแต่ละบริบทพื้นที่ คู่ขนาน
กับการพัฒนาครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก



5) ด้านการสร้างกลไกปกป้องคุ้มครองทางสังคม (Social
Protection) มุ่งผลักดันให้เกิดมาตรการระดับชุมชนและการจัดสภาพแวดล้อม
ของชุมชนที่เอื้อต่อความปลอดภัยของเด็ก โดยเชื่อมโยงภาคีเครือข่ายที่



6) ด้านความร่วมมือกับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทาง
ถนน (ศปถ.) ระดับท้องถิ่น อำเภอและจังหวัด ผลักดันรูปธรรมระดับ ศพด.
อปท. ไปเชื่อมโยงกับการทำงาน ศปถ.



ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ตำบลนาเคียน อำเภอเมืองนครศรีธรรมราช จังหวัดนครศรีธรรมราช



นาเคียนเซฟตี้โซน ลดอุบัติเหตุทางถนนด้วยบันได 5 ขั้น

แนวคิด ทฤษฎีที่ใช้

Swiss chees model, Design Thinking, Balance Score card

วิธีการทำงาน

ศึกษาสถานการณ์ ตำบลนาเคียน มีอุบัติเหตุเสียชีวิตติด 1 ใน 5 ของเขตเมืองนครศรีฯ วิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็งของชุมชน SWOT Analysis การนำข้อมูลจุดอ่อนจุดแข็งมาวิเคราะห์และวางแผนออกแบบพร้อมทั้งใช้ชุมชนเป็นฐาน (Community Based Learning) คณะทำงานจึงได้ร่วมกันพัฒนาดังนี้

บันไดขั้นที่ 1 สร้างระบบเชื่อมโยงจาก ศปถ.จังหวัด สู่ ศปถ.ตำบล โดย

1. เป็น ศปถ.อปท. ที่มีชีวิตมีการทำงานประชุมทุก 2 เดือน อย่างต่อเนื่องมี MOU บันทึกลงนามความร่วมมือ 37 หน่วยงาน
2. เป็น ศปถ.อปท. ที่มีโอกาสเข้าร่วมประชุมกับ ศปถ.จังหวัดนครศรีฯ มีการนำเสนอรายงานผลงานให้ที่ประชุม ศปถ.จังหวัดนครศรีฯทราบ ได้

รับรู้ว่านโยบายผู้ว่าราชการจังหวัดนครศรีฯ “คนนครวินัยจราจร 100%” และมีช่องทางการศึกษาแก้ไขกรณีเกินศักยภาพของทีมงานบุคลากรเดิม ผู้ผู้เชี่ยวชาญระดับจังหวัด

3. มีระบบข้อมูลที่เข้มแข็งเป็นปัจจุบัน ขอจาก ศปถ.จังหวัด คือ ข้อมูล 3 ฐาน (3 หน่วยงาน คือ สาธารณสุข บริษัทกลาง และตำรวจ) ส่วนข้อมูลบาดเจ็บเล็กน้อยถึงปานกลางรวมทั้งข้อมูล จุดเสี่ยง ได้จากข้อมูลในชุมชนเอง คือ ข้อมูล JHCIS และข้อมูลจาก กู้ชีพฉุกเฉินนาเคียน ทั้งแบบรายเอกสารและส่งไลน์กลุ่ม

4. มีการสอบสวนสาเหตุอุบัติเหตุทั้งเสียชีวิต และไม่เสียชีวิต (บาดเจ็บ) หากเกิดเหตุซ้ำ โดยลงสอบสวนเหตุ ดำเนินงานในวันรุ่งขึ้นทันที โดยทีมกู้ชีพจะปิดหมุด แบล็กสปอต แอปพลิเคชัน ไทม์แอสแตมป์ คาเมร่า เพื่อทราบพิกัดที่แน่นอน ป้องกันไม่ให้เกิดเหตุซ้ำและมีการประสานหน่วยเจ้าของถนนร่วมแก้ไข

5. มีกิจกรรมในทุกวันสำคัญต่อเนื่อง ได้แก่ (1) ช่วงเทศกาล ปีใหม่ สงกรานต์มีการตั้งจุดบริการประชาชน 7 วันอันตราย (2) ช่วงปกติมีการรณรงค์ขับขี่ปลอดภัย สวมหมวกนิรภัยในชุมชน 100% จำนวน 2 ครั้ง ๆ ที่ 1 กลุ่มนักเรียนจัดที่ รร.บ้านนาเคียน มีรถจักรยานยนต์นักเรียนและประชาชนเข้าร่วม จำนวน 100 คัน ครั้งที่ 2 จำนวน 150 คัน และกิจกรรมเพิ่มประชากรหมวก 150 คน (อสม.) ที่ รร.บ้านนาเคียน

6. ศปถ.จังหวัดนครศรีฯ ได้ติดตามความก้าวหน้าโครงการนาเคียนเซฟตี้โซนโดย นายสมชาย ลีหล้าน้อย รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครศรีฯ ได้เรียนเชิญท่านสุรชัย เลี้ยงบุญเลิศชัย รองประธานวุฒิสภา คนที่ 1 พร้อมด้วย นายแพทย์อนุชา เศรษฐเสถียร และคณะวุฒิสภาติดตามความก้าวหน้า อบต.นาเคียน รวมทั้งลงพื้นที่จริงดูการตั้งด่านชุมชนและร่วมตั้งด่านติดสติ๊กเกอร์ด้วยรักจึงตักเตือน ณ ห้าแยก หมู่ 4 ตำบลนาเคียน ได้เห็นเจ้าภาพใหม่ในชุมชนขับเคลื่อนโดยทีมชุมชนเองได้แก่ (1) โรงเรียน 4 แห่ง สร้างมาตรการองค์กร และบรรจุเรื่องอุบัติเหตุในการปฐมพยาบาลครูทุกคน (2) มัสยิด 10 แห่ง รณรงค์เสียงตามสายด้วยตนเอง (3) อสม./อศจร. (Soft Power)

ขับเคลื่อนงานในพื้นที่รับผิดชอบด้วยตนเอง

บันไดขั้นที่ 2 สร้างระบบการขับเคลื่อนขนาดใหญ่ (มหภาค)

ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย ครอบคลุมทั้งคน รถ ถนนและสิ่งแวดล้อม ระบุผู้รับผิดชอบหลักชัดเจนคือ

1. การยกระดับความปลอดภัยของคน คณะทำงานเน้นการทำงานน้อยได้มากและเข้าถึงกลุ่มลงในชุมชน โดย เพิ่มเนื้อหาพิเศษรายกลุ่มเช่น

1) กลุ่มคนทำงานจะมีความเสี่ยงขณะการเดินทาง ไปทำงานกลุ่มนี้เน้นต้องขับซีปฏิบัติตามกฎจราจร ต้องมีการคาดการณ์การเกิดอุบัติเหตุตลอดจนมุมอับหรือจุดบอดของรถที่เราไม่ควรขับเข้าใกล้ 2) กลุ่มคนเปราะบาง จะเสี่ยงในเรื่องการขับซีเกี่ยวกับสายตาและการได้ยินจึงแนะนำคนในครอบครัวให้ผู้สูงอายุ หรือกลุ่มคนเปราะบางลดการใช้รถจักรยานยนต์ให้น้อยลง หรือไม่ควรใช้รถจักรยานยนต์บางช่วงเวลา และสอนเรื่องการเดินเท้าปลอดภัย โดยเฉพาะตำบลนาเคียน มีพี่น้องมุสลิม 97% ทุกวันศุกร์เวลา 18.00 – 20.00 น. จะต้องไปละหมาดที่มีสยิดถนนในหมู่บ้านแสงสว่างไม่เพียงพอ สิ่งที่ดำเนินการได้ก่อนคือต้องหาวิธีให้คนเดินเท้ามีความปลอดภัย โดยนางมิ่งขวัญ เกตุกำพล ออกแบบ นวัตกรรม “ปลอกแขนปลอดภัย” ใช้แถบสะท้อนแสงสีเงิน เย็บติดตุ๊กแก ให้ประชาชนสวมเป็นปลอกแขนขณะเดินทางหลังจากละหมาดและตอนกลางคืน 3) กลุ่มเสี่ยงเยาวชน และนักเรียน วิทยิกคชนองเน้นสอนเพื่อป้องกันการขับซีเร็ว ไม่ปาดหน้ารถอื่นให้มีความรู้เรื่องกฎจราจรสำหรับกลุ่มนักเรียน ยังแบ่งแยกย่อยออกมาเป็น 3 กลุ่มย่อยคือ กลุ่มศูนย์เด็กเล็ก และอนุบาล กลุ่มประถมศึกษา กลุ่มมัธยมศึกษา การดำเนินงานใช้ความเข้าใจ นำหน้า กฎหมายตามมาทีหลังซึ่งในการบังคับใช้กฎหมายบุคลากรไม่เพียงพอ หากบังคับจะไม่เกิดผลดีเพราะ ชุมชนจะต่อต้านจึงไม่สามารถไปบังคับหรือสั่งห้ามไม่ให้เขาขับซี แต่เรามีสิทธิ์ที่จะให้ความรู้เรื่องกฎจราจร การขับซีปลอดภัย ด้วยการสร้างภาพจำลองการเกิดอุบัติเหตุ จึงต้องให้ความรู้ในกลุ่มนักเรียนให้ครอบคลุม

2. การยกระดับความปลอดภัยของรถ โดย 2.1) มาตรการตรวจรถจักรยานยนต์นักเรียน/ว่ามีการแต่งซิ่ง เปลี่ยนท่อ ล้อเล็ก ปาดเบาะนั่งหรือไม่ หากพบเห็นจะสั่งให้ดำเนินการแก้ไขทันทีเพื่อความปลอดภัยในส่วน of ขนส่ง บ้านที่ตกลงมาไว้หากไม่แก้ไขไม่อนุญาตให้ต่อทะเบียนตรวจสภาพไม่ผ่าน ในส่วนของตำรวจจะว่ากล่าวตักเตือนโดยใช้ระบบแอปพลิเคชันที่สามารถว่ากล่าวตักเตือนได้ 2 ครั้ง ไม่มีการจับกุม 2.2) มาตรการตรวจรถรับ - ส่งนักเรียน 3 แห่ง พร้อมปรับปรุงแก้ไขตามที่ขนส่งแนะนำ 2.3) มาตรการติดแถบสะท้อนแสงที่บังโคลนรถจักรยานยนต์นักเรียน (เพื่อไฟท้ายดับผู้ขับขี่ไม่รู้) ซึ่งผู้บริหารของโรงเรียนต้องช่วยกดดันให้มีความสำคัญที่สามารถช่วยลดอุบัติเหตุลงได้ 2.4) ในขณะที่มีการตั้งด่านชุมชนทุกวันพุ่มพุ่มเห็นรถเสี่ยงจะติดสติ๊กเกอร์เตือนและติดแถบสะท้อนแสงบริเวณด้านท้ายหรือที่กระจกหน้า 2.5) มาตรการรณรงค์ร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ไม่แต่งซิ่ง มีการขอความร่วมมือจากร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ไม่แต่งรถซิ่งไม่เปลี่ยนท่อ (เสียงดัง) ไม่ทำล้อเล็กไม่ปาดเบาะนั่ง ร้านยินดีทำเพื่อลูกหลานนาเคียน

3. การยกระดับความปลอดภัยถนนและสิ่งแวดล้อม

3.1 สำรวจจุดเกิดเหตุ จุดเสี่ยง วันเวลา โดยใช้เทคโนโลยีทันสมัย คือ Application Time stamp Camera สำรวจโดยอาสาจราจร และกู้ชีพ แบ่งจุดเสี่ยงเป็น 3 ระดับ คือ (1) เสี่ยงเล็กน้อย คือ จุดเสี่ยงบาดเจ็บเล็กน้อย เช่น หลุมรถบดบังการมอง แก้ไขโดยชุมชน (2) เสี่ยงปานกลาง ถนนเป็นหลุมบ่อ เกิดเหตุหกล้ม อาการไม่รุนแรง แก้ไขโดย อบต. (3) เสี่ยงมาก เกิดเหตุบ่อยมากกว่า 2 ครั้ง บาดเจ็บรุนแรง หรือเสียชีวิต แก้ไขโดยประสาน ศปด. อำเภอ ศปด.จังหวัด หรือหน่วยงานเจ้าของถนนที่เกี่ยวข้อง แก้ไขตัวอย่างเช่น ถนนสาย4013 บริเวณหน้าปั้มน้ำมันบางจากซึ่งเป็นจุดกลับรถจะมีรถตัดหน้าและย้อนศรทำให้เกิดอุบัติเหตุ จึงประสานกับแขวงทางหลวงที่ 16 นำแท่งปูนและแบรีเออร์พร้อมทั้งเสาเข็มลึกลงมาปักกันกำหนดช่องจุดกลับรถและปิดไม่ให้มีการตัดหน้ากันสามารถลดอุบัติเหตุลงได้ การมแก้ไขจุดเสี่ยงมาก รวม4จุด

3.2 กำหนดถนน 3 ดาว ถนนสายอัลมู ตลาดพฤษหุส.โดยใช้นวัตกรรมลาดพลาสติก 20 บาท มาทำป้ายจราจรเพื่อเตือนถนนในชุมชน

3.3 กำหนดรูปแบบปรับตามสถานการณ์จริง เช่น วิถีชุมชนคนเดินเท้าในเวลากลางคืน ทุกวันศุกร์ที่ห้องมุสลิมจะมีการเดินทางไป กลับบ้านเพื่อทำพิธีทางศาสนา “ละหมาด” 18.00 - 20.00 น. ถนนในหมู่บ้านที่ แสงสว่างไม่เพียงพอ จึงได้แจก “ปลอกแขน ปลอดภัย” ใช้แถบสะท้อนแสงสีเงินเย็บติดอกแกกพื้นต้นแขน ขณะเดินทางช่วงกลางคืน และให้ใช้ไฟฉายส่องทางร่วมด้วย

3.4 ถนนในชุมชนบางเส้นทางแสงสว่างไม่เพียงพอหรือมีแต่ไฟดับ จึงใช้สติ๊กเกอร์สะท้อนแสงพันรอบเสาไฟฟ้าระดับสายตา 2 - 3 รอบต่อเสาไฟ 1 ต้น เพิ่มความปลอดภัยให้ผู้ขับขี่

บันไดขั้นที่ 3 สร้างระบบการขับเคลื่อนขนาดกลาง คือ การขับเคลื่อน “มาตรการองค์กรตำบลนาเคียน”

นายจรรยา ตัดสายชล นายก อบต.นาเคียน ได้ร่วมกับภาคีเครือข่าย

1. การขับเคลื่อน “มาตรการองค์กรตำบลนาเคียน” ช่วงเทศกาล : ปีใหม่ สงกรานต์

2. การขับเคลื่อน “มาตรการองค์กรตำบลนาเคียน” ช่วงเวลาปกติ

2.1 การตั้งด่าน มี 2 วงรอบ คือ วงรอบชั้นใน และวงรอบชั้นนอก

2.1.1) วงรอบชั้นใน หมายถึงถนนระดับหมู่บ้านและถนนสายรอง จะมีการตั้งด่านโดยทุกภาคีในชุมชน โดยมีการตั้งด่านทุกวันพุธ ช่วงเวลา 15.30 – 16.30 น. ผลัดเปลี่ยนหมุนเวียนครบทั้ง 9 หมู่บ้าน มีกิจกรรมคือ ติดสติ๊กเกอร์ โดยใช้หลักการ 2 ต้อง 4 ไม่

2.1.2) วงรอบชั้นนอกประสานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ สภ.เมืองนครศรีฯ ให้มีการตั้งด่านในถนนสายหลักกวดขันวินัยจราจรและมีการตรวจจับความเร็ว

2.2 มาตรการเอ็กซเรย์พื้นที่ คือ การสำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัยพร้อมทั้งสาเหตุที่ไม่สวมหมวก, ไม่มีหมวกนิรภัย จากความยากจน หรือมีหมวกนิรภัยไม่พอกับสมาชิกในครอบครัว เพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าว ซึ่งจากการเอ็กซเรย์พื้นที่พบว่าปัญหาส่วนใหญ่มีหมวกนิรภัย แต่ไม่สวม เพราะไม่เห็นความสำคัญ ขาดการบังคับใช้กฎหมาย ขาดการกระตุ้นเตือน

2.3 มาตรการเคาะประตูความปลอดภัย นายก อบต.นาเคียน ได้ร่วมกับภาคีเครือข่าย ออกไปรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ตามหลักการ 2 ต้อง 4 ไม่ พร้อมทั้งติดสติ๊กเกอร์รณรงค์ ในชุมชน

2.4 กิจกรรม โรงเรียนลดอุบัติเหตุเคลื่อนที่ นำทีมโดยแพทย์หญิงตรีวรรณ ศรีนวนจันทร์ จาก รพ.มหาราช นครศรีฯ ,ทีมจาก รพ.สต.บ้านทุ่งโหนด ปก. นศ., ขนส่ง, ตำรวจ สภ.เมืองและ ภาคีเครือข่าย กำหนดให้วันศุกร์ที่ 2 , 4 ของเดือน จะเคลื่อนที่ไปให้ความรู้เรื่องการขับขี่ปลอดภัย ตามชุมชนโดยมี อสม. เจ้าของพื้นที่ประสานให้ประชาชนเข้าร่วมครั้งละ 10 – 20 คน เพราะประชาชนจะเชื่อมั่น และศรัทธาในตัวแพทย์แล้วจะมีการปฏิบัติตามที่คณะแพทย์ให้คำแนะนำ

2.5 กิจกรรม เยี่ยมบ้านนำทีมโดย นายแพทย์ปิยะ มงคลวงศ์โรจน์ จาก รพ.มหาราชนครศรีฯ นางอินทิราพร วาระเพียง รพ.สต.บ้านทุ่งโหนด กำหนดให้ ทุกจันทร์ที่ 1 , 3 ของเดือน เพื่อติดตามอาการผู้ป่วยที่ประสบอุบัติเหตุ หลังจากกลับจากโรงพยาบาลมาพักรักษาที่บ้าน และชี้แนะคนในครอบครัว ให้มีการป้องกันเพื่อลดอุบัติเหตุ ลดความสูญเสีย แพทย์ออกไปร่วมกิจกรรม ชาวบ้านเชื่อมั่น ศรัทธา และปฏิบัติตาม

2.6 สร้างองค์กรต้นแบบ รพ.สต.บ้านทุ่งโหนด โดยสร้างวัฒนธรรม องค์กรว่า อสม. ทุกคนพร้อมทั้งข้าราชการทุกท่านต้องสวมหมวกนิรภัยทุกคน ข้าราชการที่ขับรถยนต์ต้องคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้ง

2.7 สร้างโรงเรียนต้นแบบ รร.อัลมูวาร์ฮิติน คือ (1) หลักการ 2 ต้อง 4 ไม่ (2) กำหนดหลักสูตร พรบ.จราจรทางบก จำนวน 8 ชั่วโมง โดยแบ่งเป็น ความรู้เรื่องกฎหมายจราจร จำนวน 2 ชม. (ตำรวจ) เรื่องเครื่องหมายจราจร และสัญญาณไฟพร้อมทั้งมารยาทการขับขี่ จำนวน 2 ชม. (ขนส่ง) การสูญเสีย และผลกระทบจากอุบัติเหตุและการสร้างภาพจำ จำนวน 2 ชม. (รพ.สต.บ้านทุ่งโหนด) การปฐมพยาบาลและช่วยเหลือเบื้องต้นจำนวน 2 ชม. (รพ.มหาราช) ผลการดำเนินงานจากสวมหมวกนิรภัย 8% เป็น 100% (เคยเผยแพร่ช่อง 11) (3) กิจกรรมรณรงค์สวมหมวกนิรภัยหน้า รร.อัลมูวาร์ฮิติน มีนายก อบต. หรือผู้แทน ผอ.รพ.สต.บ้านทุ่งโหนด ผู้แทนขนส่ง ทุกภาคีมีส่วนร่วมช่วง 07.30 – 08.00 น.

และกิจกรรมสนทนาหน้า เสาธงช่วง 08.00 – 08.15 น. พูดคุยกับนักเรียน เรื่องการขับขี่ปลอดภัย (4) กิจกรรมพานักเรียน (น้องหนู) ดูคนบาดเจ็บจาก อุบัติเหตุโดยมีนาย ก อบต. หรือผู้แทน ผอ.รพ.สต.บ้านทุ่งโหนด ร่วมกับ พยาบาลหรือผู้แทนขนส่ง ผู้แทนจาก ปก. พร้อมทั้งคณะครูร่วมกันพานักเรียน ไปเยี่ยมบ้านผู้ที่เกิดอุบัติเหตุให้เห็นการบาดเจ็บ เพื่อหยุดความสูญเสียด้วย ยา 6 เม็ด 2 ต้อง 4 ไม่ (5) กิจกรรม MOU นักเรียน 1 ต่อ 10 คน ให้คณะคุณครู จัดทำ MOU โดยให้นักเรียน 1 คนไปเตือนพ่อ แม่ ญาติพี่น้อง หรือเพื่อนหรือ คนรู้จัก 10 คน ว่าการขับขี่ต้องใช้หลักการ 2 ต้อง 4 ไม่ เพื่อให้เด็กนักเรียน เป็นกระบอกเสียงสื่อแทนทีม (6) กิจกรรมนักเรียนยุคใหม่มีใบขับขี่ นักเรียน รร.อัลมูวาร์ฮิติน ได้เข้าร่วมโครงการนักเรียนยุคใหม่มีใบขับขี่ โดยสำนักงาน ขนส่งจังหวัดนครศรีฯ จัดอบรม 1 รุ่นจำนวน 50 คน ทำให้นักเรียนมีใบอนุญาต ขับขี่รถจักรยานยนต์ถูกต้องเป็นการยกระดับการขับขี่ปลอดภัยของเยาวชน (7)กิจกรรมเพิ่มประชากรหมวก ได้แก่โครงการคนละครึ่ง นายวัฒนา วาระ เพียง ผอ.รพ.สต.บ้านทุ่งโหนด ได้สนับสนุนหมวกนิรภัยจำนวน 50 ใบ ให้กับ นักเรียน รร.อัลมูวาร์ฮิติน ที่มีความประสงค์จะซื้อหมวกนิรภัยจากบริษัทกลาง ในราคาใบละ 99 บาท นายวัฒนาฯ ออกให้ 49 บาท ให้นักเรียนมีส่วนร่วม 50 บาท มีนักเรียนเข้าร่วม 200 คน และนอกเหนือจากนั้น นักเรียนยังมีการ ซื้อกันเองอีกจำนวนหนึ่ง ทำให้นักเรียน รร.อัลมูวาร์ฮิติน ขับขี่รถจักรยานยนต์ สวมหมวกนิรภัยทั้งคนขับ และคนซ้อนท้าย 100% (8) มาตรการองค์กรของ รร.อัลมูวาร์ฮิติน ตั้งกฎหากนักเรียนขับขี่รถจักรยานยนต์ปฏิบัติตามหลักการ 2 ต้อง 4 ไม่ ถ้าเสียชีวิตทาง รร.อัลมูวาร์ฮิติน จ่ายเงินให้ญาติ 4,000 บาท แต่ถ้าเสียชีวิตไม่ปฏิบัติตามหลักการ 2 ต้อง 4 ไม่ รร.อัลมูวาร์ฮิติน จะจ่ายให้ ญาติ 2,000 บาท

บันไดขั้นที่ 4 การขับเคลื่อนระดับครอบครัว

4.1 กิจกรรม 1 คน 1 ครอบครัว 1 ความปลอดภัย คือการให้ความรู้ คนตัวแทนในครอบครัว จำนวน 1,250 คน ซึ่งจะช่วยยกระดับการขับขี่ ปลอดภัย มีวินัย เคารพกฎจราจร หวังผลให้ไปขยายผลต่อในครอบครัวตนเอง

และครอบครัวอื่นจนครบ 4,300 ครอบครัว

4.2 กิจกรรมเยี่ยมบ้านให้ความรู้ครบ 3 วัยในระดับครอบครัว (1) วัยทำงานเป็นกลุ่มคนที่ใช้รถจักรยานยนต์มากที่สุด เป็นเสาหลักของครอบครัว ต้องขับขี่ปลอดภัย (2) วัยเปราะบางเป็นกลุ่มคนที่อันตรายเพราะการมองเห็น การได้ยินเสียง การทรงตัวไม่ดีจึงให้ระวังในการเดินเท้า และลดการใช้รถจักรยานยนต์ ให้เป็นปวงชนियบุคคลคอยเตือนลูกหลาน (3) วัยรุ่นนุ่งคิ๊คะนองใช้ยา 6 เม็ด หยุดความสุญสัย 4 อย่าง ทั้งร่างกาย จิตใจ การเงิน อิศรภาพจากการประมาทติดคูก

4.3 กิจกรรมสร้างคนต้นแบบในชุมชน แยกออกเป็น 2 ส่วน (1) ประชาชนทั่วไปที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีการสวมใส่หมวกนิรภัย “ถ่ายภาพ ตามหา มารับรางวัล” (2) ทีม อสม. ท่านใดสมาชิกในความรับผิดชอบมีการสวมหมวกนิรภัย 100% จะให้รางวัลและประกาศเป็น อสม. ดีเด่นประจำเดือนนั้น ๆ

บันไดขั้นที่ 5 การใช้ทรัพยากรในชุมชน - Soft Power ในชุมชน

การใช้ทรัพยากรในชุมชน - Soft Power ในชุมชน ได้แก่ อปพร. ชรบ. หมู่บ้าน/อสม.เข้มแข็ง/พลังหญิงที่เข้มแข็ง/ผู้นำตามธรรมชาติที่เข้มแข็งตามบริบทชุมชนนั้น ๆ มีการขับเคลื่อนดังนี้

5.1 อสม. ในกิจกรรม 1 คน ต่อ 13 ครอบครัว ใช้ทรัพยากรที่เรามีอยู่มาเพิ่มศักยภาพเรื่องการขับขี่ปลอดภัย พร้อมทั้งพัฒนาการใช้คำพูดเพื่อสร้างความเข้าใจชี้แนะ เพื่อลดการบาดเจ็บลดพิการ

5.2 อาสาจราจร โดยนักเรียน/อสม. อปพร. ๕๐ คน ช่วยสอดส่องจุดเสี่ยง คนเสี่ยง รถเสี่ยง และ บ้องปรามการแข่งขันรถชิง หากพบเห็นให้แจ้งโดยตรงหรือส่งในช่องทางไลน์เพื่อจะได้แก้ไขปัญหาให้หมดไป

5.3 อสม. ดำเนินกิจกรรมแยกน้ำ แยกปลา โดย สํารวจสมาชิกที่รับผิดชอบ 1 คนต่อ 13 - 14 ครอบครัวตามแบบฟอร์มที่กำหนดเป็นสีเขียว เหลือง แดง สีแดงคือไม่สวมหมวกนิรภัย สีเหลือง คือขับเร็ว สีเขียวคือพฤติกรรมขับขี่ดี สีแดงและเหลืองทีมพี่เลี้ยงลงติดตามถึงบ้านสอบถามปัญหาอุปสรรค เพื่อกำหนดแนวทางร่วมกัน เพราะการทำงานกับชุมชนจะใช้ความ

เด็ดขาด หรือการบังคับไม่ได้ จะเกิดการต่อต้านทันที

5.4 การใช้ทรัพยากรในชุมชน เสียงตามสายในมัสยิด 10 แห่ง ประชาสัมพันธ์ในช่วงก่อนจะมีการละหมาด รณรงค์โดยใช้หลักการ 2 ต้อง 4 ไม่ และการเดินเท้าให้ปลอดภัยโดยเฉพาะเวลากลางคืน

ผลการดำเนินงาน 1. ผลตรงต่อผู้ป่วย



พบว่าผลการดำเนินงานลดอุบัติเหตุบนทางบก การบาดเจ็บลดลงปี 2564 – 2567 (7เดือน) คือ 251 , 218 , 72 และ 45 ราย ตามลำดับผู้พิการลดลงจาก 4 ราย เหลือ 0 ราย ส่วนการเสียชีวิตคงที่ไม่ลดลง สอบสวนพบว่าเกินการควบคุมของทีมชุมชน ยังคงต้องประสานเพื่อพัฒนามาตรการต่อไป

ผลการดำเนินงานเชิงคุณภาพ

1. มีคู่มือปฏิบัติงาน 2 เรื่องคือการลดอุบัติเหตุด้วยบันได 5 ขั้น และโรงเรียนลดอุบัติเหตุเคลื่อนที่
2. ผลประเมินความพึงพอใจของผู้ปฏิบัติงาน/ประชาชนในตำบลนาเคียน ร้อยละ 84
3. บันทึกบทเรียนที่ได้รับ เสียงสะท้อนจากผู้ประสบเหตุในชุมชน และทีม

วิจารณ์ และข้อเสนอแนะ

1. ปัจจัยความสำเร็จ 1) ด้านนโยบายทุกระดับกำหนดให้ลดอุบัติเหตุ จึงทำงานง่ายขึ้นทั้งระดับชาติจนถึง ระดับจังหวัด จนถึงระดับพื้นที่

2. การขยายผล 1) เวทีระดับอำเภอร่วมกับขนส่งจังหวัดนครศรีฯขยายผลโรงเรียนต้นแบบลดอุบัติเหตุ 4 อำเภอ (โรงเรียน), ร่วมกับ สพฐ.จังหวัดนครศรีฯ 6 อำเภอเสียง (36 โรงเรียน), ร่วมกับมหาวิทยาลัยในจังหวัดนครศรีฯ คือ แลกเปลี่ยนเรียนรู้กับ ม.วลัยลักษณ์ อ.ท่าศาลา 2) เวทีระดับจังหวัดขยายผลแก่ทีม ศปถ.อำเภอ ทุกอำเภอ ในเวทีประชุม ศปถ.จังหวัดนครศรีฯ 3) เวทีระดับภาค 4) เวทีระดับชาติ

2. ข้อเสนอแนะงานอุบัติเหตุ เป็นเรื่องคุณภาพชีวิตของประชาชนทุกภาคีมีส่วนร่วม โดยให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นศูนย์กลางดำเนินงานประสาน สนับสนุน ทั้งคน เงิน สิ่งของ โดยมีผู้เชี่ยวชาญ (แกนนำ 5 เสือหลัก) เป็นที่ปรึกษาส่งผลให้งานสำเร็จเร็วโดยปรับให้เข้ากับบริบทชุมชน

ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน องค์การการปกครองส่วนท้องถิ่น ตำบลสุทแหร อำเภอทุ่งใหญ่ จังหวัดนครศรีธรรมราช



ผลการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในตำบลสุทแหร อำเภอทุ่งใหญ่ จังหวัดนครศรีธรรมราช

ตำบลสุทแหร ภายใต้สังกัดองค์การบริหารส่วนตำบลสุทแหร เป็นตำบลที่มีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับที่ 3 ของอำเภอทุ่งใหญ่ ก่อนปี 2562 ข้อมูลจากโรงพยาบาลทุ่งใหญ่พบว่าจำนวนเสียชีวิตเฉลี่ย 1-3 คน/ปี ไม่มีแนวโน้มลดลง สาเหตุการเสียชีวิตเกิดจากการบาดเจ็บหลายระบบ โดยเฉพาะการบาดเจ็บที่ศีรษะในกลุ่มผู้ใช้จักรยานยนต์ (84.36%) เนื่องจากการไม่สวมหมวกนิรภัย (92.55%)

จากการสอบสวนอุบัติเหตุ และวิเคราะห์สาเหตุของพื้นที่ พบว่าพฤติกรรมของผู้ขับขี่เป็นสาเหตุหลัก การขับขี่โดยใช้ความเร็วสูง การไม่สวมหมวกนิรภัย สภาพรถที่ไม่พร้อมใช้ คือ ไม่มีไฟหน้า ไฟท้าย และมีปัญหาด้านโครงสร้างถนนที่มีสภาพชำรุด เป็นหลุมเป็นบ่อ ถนนสายตรง ไม่มีลูกระนาด ไม่มีป้ายสัญญาณเตือนให้ลดความเร็ว ไม่มีมีสัญญาณไฟกระพริบเตือน ปัญหาเด็กแว้นที่ชอบขับรถมอเตอร์ไซด์แว้นไม่สวมหมวกกันน็อก หลายคนไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ขับรถเร็ว นอกจากนี้ยังพบปัญหาในหมู่บ้านอีกส่วนหนึ่งคือ กลุ่มเลี้ยงวัวที่จูงวัวข้ามถนน แม้วาคนจูงวัวอยู่ริมถนนแต่บางครั้งวัวเดินออกนอกเส้นถนนทำให้รถที่ขับไปมาต้องขับหลบ หากมีรถสวนมาจะทำให้เกิด

อันตรายได้ นอกจากนี้ยังมีรถบรรทุก เช่น บรรทุกไม้ยาง บรรทุกปาล์ม บรรทุกน้ำมัน รถบรรทุกบางคันขับเร็วเนื่องด้วยเป็นถนนสายหลัก

องค์การบริหารส่วนตำบลกุแหระได้เล็งเห็นความสำคัญของปัญหา ปี 2562 ได้ขับเคลื่อนกลไก ศปถ.อปท. ให้เกิดขึ้น โดยมีการจัดทำคำสั่ง คณะทำงานศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนตำบลกุแหระ ร่วมมือกับ ทีม ศปถ.อำเภอ ในการสอบสวนอุบัติเหตุทางถนนและแก้ปัญหาจุดเสี่ยงในพื้นที่ ปี 2563 ขับเคลื่อนงานมาตรการองค์กรใน ศพด. 2 แห่ง ในพื้นที่และขยายผลสู่ชุมชน อบต.กุแหระ เป็นแกนนำในการผลักดันให้เกิดการแก้ปัญหา มีการบูรณาการการทำงานของทุกภาคส่วนรวมทั้งชุมชน ร่วมทำประชาพิจารณ์ เพื่อให้ชุมชนเห็นปัญหา สร้างความรับผิดชอบในการเป็นเจ้าของปัญหาและเสนอแนะการแก้ปัญหาร่วมกัน ผู้นำท้องถิ่นผลักดันให้เกิดกลไก ศปถ. ขับเคลื่อนให้เกิดแกนนำพื้นที่และมีการดำเนินการต่อเนื่องถึงปัจจุบัน

กลยุทธ์ ความรู้ กระบวนการที่นำไปใช้ จนส่งผลให้ประสบความสำเร็จ

ประกอบด้วย 5 ส. 5 ช. ซึ่งถ่ายทอดโดยแกนนำระดับอำเภอ การจัดการเชิงโครงสร้าง โดยเฉพาะการขับเคลื่อน ศปถ.อปท. อย่างต่อเนื่อง ทุกเดือน การจัดการข้อมูล ปฐมภูมิ เช่น การสำรวจการสวมหมวกนิรภัย การสอบสวนอุบัติเหตุทางถนน สำรวจจุดเสี่ยง ผ่านการเขียนแผนที่อุบัติเหตุ ข้อมูล ตะตียภูมิ ใช้ข้อมูล สามฐานจาก รพ.ทุ่งใหญ่ วงจร PCDA สร้างแกนนำระดับตำบล ปัจจุบันมี/แกนนำระดับตำบล 5 คน ที่มีความเข้มแข็ง มีองค์ความรู้ที่ถ่ายทอดจากแกนนำจังหวัดส่งผลให้ประสบความสำเร็จในการขับเคลื่อนงาน เกิดทีมงานที่เข้มแข็งในระดับตำบล

แนวทางการขับเคลื่อนงานในพื้นที่และผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

ด้านที่ 1 Road safety management

1.1 ผ่านกลไก ศปถ.อปท. บูรณาการทุกภาคส่วน ขับเคลื่อนงานแนวตั้ง และแนวนราบ จนเกิดภาคีที่เข้มแข็ง เกิดทีมแกนนำระดับตำบลมีการขับเคลื่อน

งานอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2562 - ปัจจุบัน สามารถขยายทีมงานลงถึงชุมชน 8 หมู่บ้าน

1.2 การจัดการข้อมูลในระดับพื้นที่โดยชุมชนเอง มีการทำประชาพิจารณ์ สำรวจความคิดเห็นความต้องการของชุมชนผ่านการจัดประชุม 6 เดือน/ครั้ง มีการสำรวจหมวกนิรภัย เก็บข้อมูลการใช้รถ พฤติกรรมเสี่ยง การสำรวจจุดเสี่ยงในพื้นที่โดยทีม ศปถ.หมู่บ้าน (หมู่ 3, หมู่ 4)

1.3 การกำกับติดตาม ผลการดำเนินการ feed back loop ศปถ.อปท.กุแหระ มีคำสั่ง ศปถ. ที่มีชีวิต กำหนดหน้าที่ของทุกตำแหน่งจัดการประชุม ศปถ.อปท. ต่อเนื่องทุกเดือนแนวราบแบบไม่เป็นทางการร่วมกัน แก้ปัญหาอย่างต่อเนื่อง

ประโยชน์ที่ได้จากการดำเนินการ ส่งผลให้มีการขับเคลื่อน ศปถ.อปท. ตลอดทั้งปี มีเจ้าภาพหลักในงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในระดับตำบล





ศปถ.อปท.กุแหรระ มีการประชุม ศปถ.อปท. ต่อเนื่อง 1-2 เดือน/
ครั้ง มีวาระการประชุมแยกชัดเจน

ด้านที่ 2 Infra -structure

2.1 มีการสำรวจและกำหนดจุดเสี่ยงในพื้นที่ จัดทำแผนที่จุดเสี่ยง
ดำเนินการแก้ไขในพื้นที่ทั้งหมด 21 จุด ได้ดำเนินการแก้จุดเสี่ยงเสร็จสิ้น
จำนวน 16 จุด

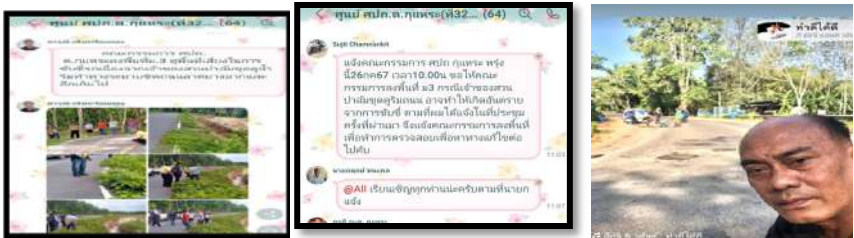
2.2 อบต.กุแหรระ เป็นแกนนำ ศปถ.อปท. มีนโยบายให้ชุมชนเป็น
เจ้าภาพของปัญหา แก้ปัญหาจุดเสี่ยงสำคัญในพื้นที่ ให้การสนับสนุนงบประมาณใน
การแก้ปัญหาทั้งสิ้น 7,500,000 บาท ในการทำถนนใหม่ ระยะทาง 3 กิโลเมตร
แก้ปัญหาหลุมบ่อที่เรือร้างมานานใช้ยางพาราแอลฟลตติกคอลลกริตปูผิวถนน
ผลลัพธ์การดำเนินการทำให้จำนวนอุบัติเหตุบนถนนสายดังกล่าวเท่ากับศูนย์

2.3 โครงการถนนสีขาวปลอดอุบัติเหตุ เน้นความสวยงาม ปลอด
อุบัติเหตุ สร้างนวัตกรรม ปลูกต้นไม้ ต้นเงิน ต้นทอง สองข้างทาง เพื่อให้เห็น
ขอบถนนเด่นชัด โดยเฉพาะกลางคืน

ประโยชน์ที่ได้จากการดำเนินการ ชุมชนเรียนรู้การค้นหาความเสี่ยง
 ร่วมแก้ไข มีความรู้สึกร่วมเป็นเจ้าของปัญหา จุดเสี่ยงในพื้นที่ได้รับการจัดการ
 ตามระดับความรุนแรง และสภาพความเป็นจริง



จัดทำแผนที่จุดเสี่ยงในหมู่บ้านนำสู่การเก็บข้อมูลและแก้ปัญหา
 นายกลตตรวจสอบและแก้ปัญหาทุกจุด



การสอบสวนอุบัติเหตุ การสำรวจจุดเสี่ยงในพื้นที่และการติดตาม
 การแก้ปัญหาจุดเสี่ยง โดยประธาน ศปถ.อปท.ภูหระ เป็นแกนนำ



โครงการถนนสีขาวปลอดอุบัติเหตุ :
 ใช้อย่างพาราแอลฟัลติกคอลลกิริตปูผิวถนน เน้นปลอดอุบัติเหตุ

ด้านที่ 3 Safe Vehicles

ติดตั้งกล้อง CCTV 8 จุดที่เป็นจุดเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ บนถนนสายหลัก และมีการนำมาใช้เป็นข้อมูลในการดูแลพฤติกรรมจราจรแบบ real time

ด้านที่ 4 Roads safety use behavior

1. ทำข้อตกลงร่วมกับ ศปถ. จังหวัดและ ศปถ.อำเภอ ประกาศเป็นพื้นที่ สวมหมวกนิรภัย 100% เน้นการใช้ มาตรการองค์กร โดยมีการประกาศใช้ มาตรการองค์กรในพื้นที่

ประโยชน์ที่ได้จากการดำเนินการ เกิดพื้นที่ต้นแบบ โดยเฉพาะศูนย์เด็กเล็ก พร้อมทำแผนขยายต่อกลุ่มเป้าหมายที่ได้รับผลประโยชน์ ประชาชนนอกพื้นที่ที่ใช้เส้นทาง ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.จังหวัด

2. การขับเคลื่อนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนสู่ชุมชนแบบยั่งยืน ได้มีการให้ความรู้คืนข้อมูล สร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ มีเวทีวิเคราะห์สถานการณ์ปัญหาและปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ระดมสมอง รับฟังความคิดเห็นของชุมชนทุกกลุ่มวัย ทั้งในโรงเรียน และการประชุมประจำเดือนของหมู่บ้าน

ประโยชน์ที่ได้จากการดำเนินการ ชุมชนเกิดความรู้สึกร่วมเป็นเจ้าของปัญหา รับทราบปัญหา สร้างส่วนร่วมในการแก้ไข นำสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรม

กลุ่มเป้าหมายที่ได้รับผลประโยชน์ คือ ประชาชนในตำบลกุแหระ ผู้บริหาร ประชาชนนอกพื้นที่ที่ใช้เส้นทาง ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.จังหวัด



การให้ความรู้ในโรงเรียนและชุมชน : ชุมชนมีส่วนร่วม โดยทีมแกนนำ ศปถ.อำเภอ ร่วมกับ ศปถ.ตำบล



การสร้างความตื่นตัวในพื้นที่ : ติดป้ายประชาสัมพันธ์และรณรงค์
ในพื้นที่จนเกิดเป็นกระแส

การมีส่วนร่วมของภาคี

ศปถ.อปท.กุแหระ มีการดำเนินงานเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนอย่างเข้มแข็ง และต่อเนื่องมีเจ้าหน้าที่หลักรับผิดชอบงาน จำนวน 3 คน ซึ่งเป็นพี่เลี้ยงที่เข้มแข็งระดับตำบล ทำให้เกิดผู้นำการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่จำนวน 4 คน เป็นแกนหลักสามารถถ่ายทอดความรู้และประสบการณ์ให้กับศปถ.อปท. อื่น ในอำเภอ

การดำเนินงาน ศปถ.อปท.กุแหระ

1. ถ่ายทอดความรู้ เป็นที่ปรึกษา ร่วมประสานงานทั้งในระดับพื้นที่ระดับอำเภอ และจังหวัด
2. ดำรงจาก สภ.ทุ่งใหญ่ บังคับใช้กฎหมาย สื่อสารความเสี่ยงร่วมประชุม โดยจัดส่ง ตำรวจ 1 นาย มาอยู่ในพื้นที่ ทำงานร่วมกับทีม อสตร. และทีมกู้ชีพในพื้นที่รายงานความเสี่ยงที่เกิดขึ้น ผ่านกลุ่มไลน์แจ้งเหตุในระดับตำบล ส่งผลให้ปัญหาได้รับการแก้ไขทันทีเป็นแกนนำในการสร้างทีมอาสาจราจรและด่านชุมชนให้เกิดขึ้นตลอดปี
3. โรงพยาบาลทุ่งใหญ่/สสอ.ทุ่งใหญ่/รพ.สต.คงคาเลียบ และ รพ.สต.เสม็ดจวน เป็นแกนหลักร่วมจัดการข้อมูลและงานวิชาการในพื้นที่
4. ทีมกู้ชีพ กู้ภัยในพื้นที่ เป็นทีมอาสาจราจร รายงานข้อมูลผ่าน Line ศปถ.ตำบลกุแหระ ออกสอบสวนอุบัติเหตุและร่วมแก้ปัญหา

5. ครูในโรงเรียน 3 แห่ง และ ศพด. 2 แห่ง ร่วมเป็นเจ้าภาพของ ปัญหาปรับโครงสร้างให้เกิดความปลอดภัย ปรับหลักสูตรความปลอดภัยทาง ถนน ถ่ายทอดความรู้ให้กับเด็กนักเรียน ผู้ปกครอง และชุมชน

6. ผู้นำชุมชน (ผู้ใหญ่บ้าน , กำนัน) เข้าร่วมการประชุม ศพด. ทุก ครั้งเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมหมู่บ้าน ให้ความรู้ คั้นข้อมูลให้กับชุมชน

7. ทีม อสม. รับผิดชอบเก็บรวบรวมและรายงานข้อมูลความร่วมมือ ในการจัดซื้อหมวก และการทำ พรบ.รธ ความปลอดภัยส่วนบุคคล เคาะ ประตูบ้านให้ความรู้ รับผิดชอบดูแล 10 คริวเรือน 1 พี่เลี้ยง ประสานงานและ ดำเนินการให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดในพื้นที่

8. หมวดยุทธศาสตร์ทางทุ่งใหญ่ เข้าร่วมประชุมตามวาระ และเป็น ที่ปรึกษาตามความเหมาะสม

ผลลัพธ์

- ศูนย์เด็กเล็กต้นแบบ ที่ศูนย์เด็กเล็กกุหาพระ ส่งผลให้มีการ วางแผนจะขยายต่อไปยังอีก 1 ศูนย์ 3 โรงเรียน



- จุดเสี่ยงได้รับการแก้ไข ต่อเนื่องโดยใช้งบประมาณของ อบต.
- เกิดทีมแกนนำระดับตำบลที่มีความเข้มแข็ง
- เกิดแกนนำระดับพื้นที่มากขึ้น ทั้งในส่วนของ อบต. และประชาชน
- ปี 2562 - 2566 มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 152, 118, 143, 135 และ 149 ครั้ง มีจำนวนผู้เสียชีวิต เท่ากับ 3, 2, 1, 0 และ 1 คน ตามลำดับ ซึ่งมีแนวโน้มลดลง
- ปี 2567 (มกราคม - มีนาคม) การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน เท่ากับ 38 ครั้ง 54 ราย มีแนวโน้มลดลง การตายเท่ากับศูนย์

การดำเนินงานมีประโยชน์ ก่อให้เกิดคุณภาพชีวิตที่ดีในประชาชน สร้างพื้นที่ต้นแบบสำหรับเรียนรู้ และขยายต่อให้ระดับอำเภอและจังหวัด

ปัญหาอุปสรรค และแนวทางแก้ไข

ถนนสายหลักอยู่ในความรับผิดชอบของหมวดการทางคลองท่อม แขวงทางหลวงกระบี่ เป็นพื้นที่ข้ามเขต ทำให้มีความล่าช้าในการประสานงาน และแก้ปัญหาจุดเสี่ยงสำคัญทั้งนี้ ศปถ.อปท.กุแหระ นำปัญหาเข้าเสนอ ศปถ.อำเภอ เพื่อประสานหมวดการทางดังกล่าวสรุปได้แนวทางดังนี้ ให้ ศปถ.อำเภอ ทำหนังสือราชการ ขอความร่วมมือ แต่ยังมีปัญหาความล่าช้า

ทรัพยากรที่ใช้ในการดำเนินงานและวิธีระดมทรัพยากรดังกล่าว

1. อบต.กุแหระ เป็นเจ้าภาพหลัก ในการสนับสนุนงบประมาณ การแก้ปัญหาในพื้นที่ โดยการแก้ปัญหาโครงสร้าง ทำถนนใหม่ การแก้ไขหลุมบ่อในพื้นที่ ไฟส่องสว่าง ป้ายเตือน และอนุมัติงบประมาณในการติดตั้งกล้อง CCTV เพิ่ม 8 จุด และโครงการสร้างถนนสีขาวปลอดภัย
2. งบประมาณจากกองทุนหมู่บ้าน ซึ่งผ่านมติที่ประชุม ศปถ.อปท. และผู้นำหมู่บ้านขับเคลื่อนผ่านที่ประชุมหมู่บ้าน แก้ปัญหาถนนสายรอง 2 สาย
3. ศพด.กุแหระ ร่วมขับเคลื่อนศูนย์เด็กเล็กปลอดภัย โดยได้รับงบประมาณจาก สสส. และ สปสช.

4. หมวดทางหลวงกระบี่ อนุมัติงบประมาณ แก้ปัญหาจุดเสี่ยงไฟส่องสว่างข้างทาง ระยะทาง 500 เมตร

การสร้างความยั่งยืนและการขยายผล (ปัจจัยความสำเร็จ)

- ผู้นำมีความเข้มแข็ง บรรลุลงเป็นนโยบายหลักของ อบต. กำหนดลงในแผนหลักของ อบต.
- สร้างทีมแกนนำในพื้นที่ มีการพัฒนาศักยภาพโดยแกนหลักอำเภอ พัฒนาทีมแกนนำระดับตำบล จนเกิดทีมแกนนำในระดับตำบลที่มีองค์ความรู้ และมีความเข้มแข็ง
- มีพื้นที่ต้นแบบ เช่น ศพด.กุแหระ พร้อมขยายผล
- ประชาชนเริ่มมีความรู้สึกร่วมเป็นเจ้าของปัญหา

ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ตำบลลุดเสลา อำเภอกันทรลักษ์ จังหวัดศรีสะเกษ



ความสำคัญของปัญหาและผลกระทบ

อุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ตำบลลุดเสลา อำเภอกันทรลักษ์ จังหวัดศรีสะเกษ นับเป็นปัญหาสาธารณสุขที่รุนแรงและสร้างผลกระทบอย่างมหาศาลต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน จากข้อมูลสถิติของสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดศรีสะเกษ พบว่าในรอบ 4 ปีที่ผ่านมา (2563 - 2566) มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ตำบลลุดเสลาดังนี้ ปี 2563 มีผู้เสียชีวิต 1 ราย ปี 2564 มีผู้เสียชีวิต 2 ราย ปี 2565 มีผู้เสียชีวิต 1 ราย ปี 2566 มีผู้เสียชีวิต 1 ราย รวม 5 ราย นอกจากนี้ยังมีผู้ได้รับบาดเจ็บสาหัสจำนวนมาก ซึ่งนับเป็นความสูญเสียอย่างมหาศาลทั้งชีวิตและทรัพย์สิน รวมถึงเป็นภาระค่าใช้จ่ายด้านการรักษาพยาบาลจากรัฐ

จากการสำรวจในพื้นที่และสัมภาษณ์ประชาชน พบว่าปัญหาอุบัติเหตุทางถนนส่งผลกระทบใน หลายมิติ ดังนี้

1) มิติครอบครัว : ทำให้ครอบครัวต้องสูญเสียหัวหน้าครอบครัว หรือผู้หารายได้หลักของครอบครัว เด็กเสียโอกาสในการเรียนหนังสือ ส่งผลให้ครอบครัวตกอยู่ในภาวะยากลำบากขาดรายได้ เกิดปัญหาหนี้สิน

2) มิติสังคม : สังคมต้องสูญเสียแรงงานฝีมือ และต้องรับภาระดูแลผู้พิการจากอุบัติเหตุ เกิดปัญหาต่อเนื่อง เช่น ยาเสพติด อาชญากรรม ฯลฯ

3) มิติเศรษฐกิจ : การสูญเสียแรงงานที่มีคุณภาพ ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล ค่าเสียโอกาสทางเศรษฐกิจ รวมถึงค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมทรัพย์สินที่เสียหาย

จากการสำรวจผู้เคยประสบอุบัติเหตุและครอบครัว พบว่านอกจากความเจ็บปวดทางร่างกายและสูญเสียทางเศรษฐกิจแล้ว ยังส่งผลกระทบต่อจิตใจและสุขภาพจิตอย่างรุนแรง เช่น ภาวะซึมเศร้า วิตกกังวล กลัว ไม่กล้าออกไปข้างนอกบ้าน ฯลฯ ซึ่งเป็นผลกระทบที่สั่งสมและฝังรากลึกจนยากต่อการฟื้นฟู

ยุทธศาสตร์และมาตรการสำคัญ

ได้กำหนดกรอบยุทธศาสตร์แนวทางการดำเนินงาน (ตามนโยบายจังหวัด) โดยครอบคลุมปัจจัยเสี่ยงหลักทั้ง 4 ด้าน

- 1) ด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน : เน้นการสร้างกลไกการบูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วนอย่างเป็นระบบ ประกอบด้วย
 - การจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน เพื่อเป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนงาน
 - แต่งตั้งคณะกรรมการฯ จากทุกภาคส่วน ทั้งหน่วยงานรัฐ ภาคเอกชน ประชาชน และนักวิชาการ
 - จัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับตำบล พร้อมทั้งกำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัด
 - ประชุมติดตามผลการดำเนินงานทุกไตรมาส และปรับปรุงแผนให้สอดคล้องกับสถานการณ์
- 2) ด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก : ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านความปลอดภัย
 - สำรวจและจัดลำดับความสำคัญของจุดเสี่ยงอันตรายบนถนนในพื้นที่รับผิดชอบ
 - แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงที่สามารถดำเนินการได้เองด้วยการใช้ภูมิปัญญาท้องถิ่น เช่น ติดตั้งยางรถยนต์ทาสี ตีเส้น

- ปรับปรุงจุดเสี่ยงที่สำคัญด้วยงบประมาณของท้องถิ่น เช่น ติดตั้งป้ายจราจร กระจกโค้งจุดบอด

- ส่งต่อจุดเสี่ยงที่เกินขีดความสามารถของ อบต. ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ

3) ด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ : มุ่งเน้นการยกระดับความปลอดภัยของยานพาหนะ โดย

- รมรณรงค์และประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างจิตสำนึกการใช้ยานพาหนะที่มีความปลอดภัย

- จัดกิจกรรม "แสงสะท้อนช่วยชีวิต" ติดสติ๊กเกอร์สะท้อนแสงให้กับรถจักรยานยนต์พ่วงข้างและ รถซาเล้ง

- ผลักดันให้มีการตรวจสภาพรถจักรยานยนต์พ่วงข้างและรถซาเล้งในพื้นที่อย่างจริงจัง

- วางแผนพัฒนารถจักรยานยนต์พ่วงข้างให้มีความปลอดภัยมากขึ้นในระยะยาว

4) ด้านพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนน : ให้ความสำคัญกับการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนน ดังนี้

- รมรณรงค์ประชาสัมพันธ์และสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่อง

- จัดตั้งด่านชุมชน "ด่านปากหวาน" เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย โดยใช้การสื่อสาร เตือนด้วยความห่วงใย ไม่ใช้การบังคับลงโทษ

- ร่วมกับสถานศึกษาในการปลูกฝังวัฒนธรรมความปลอดภัยให้กับเยาวชน

- บังคับใช้กฎหมาย/มาตรการควบคุมไปกับการสร้างจิตสำนึกเพื่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมอย่างยั่งยืน

จากผลการดำเนินงานข้างต้น จะเห็นได้ว่าองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งในการขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่ ด้วยความใกล้ชิดและการมีส่วนร่วมของประชาชน ทำให้สามารถเข้าถึง

ปัญหาที่แท้จริงได้อย่างแม่นยำ ออกแบบมาตรการแก้ไขได้ตรงตามบริบทของพื้นที่ และได้รับความร่วมมือในการขับเคลื่อนงานเป็นอย่างดี

ผลลัพธ์การดำเนินงานที่ผ่านมา

ใช้มาตรการทั้ง 4 ด้าน สามารถสรุปผลลัพธ์สำคัญที่เกิดขึ้น ได้ดังนี้

1) สถิติอุบัติเหตุและผู้เสียชีวิตลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

- ปี 2566 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ 1 ราย ปี 2567 (มกราคม- กรกฎาคม 2567) ลดจำนวนผู้เสียชีวิตลงเหลือ 0 ราย

2) อัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.001$)

- ก่อนดำเนินมาตรการด้านปากหวาน อัตราการสวมหมวกนิรภัยในพื้นที่เพียงร้อยละ 13.2

- หลังดำเนินมาตรการเป็นระยะเวลา 3 เดือน อัตราการสวมหมวกเพิ่มเป็นร้อยละ 52.94

3) การแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงโดยใช้ทรัพยากรในพื้นที่อย่างคุ้มค่า

- แก้ไขจุดเสี่ยงที่ชุมชนทำได้ด้วยตนเอง 5 จุด - แก้ไขจุดเสี่ยงโดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 10 จุด

- ส่งต่อจุดเสี่ยงที่เกินขีดความสามารถให้หน่วยงานอื่นดำเนินการ 5 จุด

การดำเนินงานที่ผ่านมาประสบความสำเร็จเป็นอย่างดี สามารถแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าได้ระดับหนึ่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการลดจำนวนผู้เสียชีวิตลงเป็น 0 ราย และเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยได้อย่างมีนัยสำคัญ นับเป็นความสำเร็จเบื้องต้นที่น่าชื่นชม

เพื่อให้การแก้ไขปัญหาเป็นไปอย่างยั่งยืน จำเป็นต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องในระยะยาว โดยมีการติดตาม ประเมินผล ปรับปรุงมาตรการให้เหมาะสมกับสภาพปัญหาที่เปลี่ยนแปลงไป ควบคู่ไปกับการสร้างจิตสำนึกและปลูกฝังวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเป้าหมายต่าง ๆ

ปัญหา อุปสรรค และแนวทางแก้ไข

แม้การดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ตำบลกุดเสลาจะประสบความสำเร็จในระดับหนึ่ง แต่ในกระบวนการขับเคลื่อนงานที่ผ่านมา ก็พบปัญหาและอุปสรรคสำคัญบางประการ ดังนี้

ความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายยังไม่สม่ำเสมอและต่อเนื่อง

จากการติดตามข้อมูลพบว่า หลังจากดำเนินการด่านปากหวานบังคับเชิงบวก อัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มสูงขึ้นอย่างมากในช่วงเริ่มต้น แต่เมื่อระยะเวลาผ่านไปก็มีแนวโน้มลดลง โดยหลังจากดำเนินการ 6 เดือน อัตราการสวมหมวกลดลงเหลือ 33.7% เพราะประชาชนรู้สึกว่ามีบทลงโทษที่เด็ดขาด

สาเหตุมาจากข้อจำกัดด้านบุคลากรของเจ้าหน้าที่ในพื้นที่ ประกอบกับภารกิจหลักอื่น ๆ ทำให้การบังคับใช้กฎหมายและบังคับใช้มาตรการต่าง ๆ ขาดความต่อเนื่องและเข้มงวด

แนวทางแก้ไข คือ (1) บูรณาการกำลังสนับสนุนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจ ทหาร อปพร. ให้เข้ามามีส่วนร่วมในการบังคับใช้อย่างจริงจัง (2) ประสานขอกำลังสนับสนุนเพิ่มเติมจากจังหวัด เพื่อเข้ามาบังคับใช้กฎหมายในช่วงเวลาสำคัญเป็นระยะ (3) ใช้มาตรการบังคับทางกฎหมายเข้ามาควบคุมและต่อเนื่องจากการบังคับเชิงบวกด้วยการสื่อสาร

งบประมาณในการปรับปรุงแก้ไขจุดเสี่ยงมีจำกัด

จากการสำรวจและจัดลำดับความสำคัญของจุดเสี่ยงในช่วงแรกพบว่ามีจุดเสี่ยงที่ต้องได้รับการแก้ไขอยู่จำนวนมาก แต่งบประมาณขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีจำกัด จึงต้องจัดลำดับความสำคัญ ดังนี้

- จุดเสี่ยงที่ชุมชนสามารถแก้ไขได้ด้วยตนเอง ด้วยการใช้ภูมิปัญญาและทรัพยากรในท้องถิ่น
- จุดเสี่ยงสำคัญที่ต้องใช้งบประมาณขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการปรับปรุงแก้ไข
- จุดเสี่ยงที่เกินขีดความสามารถด้านงบประมาณ จำเป็นต้องส่ง

ต่อให้หน่วยงานอื่น ๆ เช่น แขนงทางหลวง

แนวทางการแก้ไข คือ (1) สร้างความเข้าใจร่วมกันในเป้าหมายและประโยชน์ของการดำเนินงาน ผ่านการประชุมสัมพันธ์และสื่อสารที่ต่อเนื่อง (2) ขอความร่วมมือจากผู้บังคับบัญชาระดับสูงของหน่วยงาน ในการสั่งการให้บุคลากรของหน่วยงานเข้ามามีส่วนร่วม (3) จัดตั้งคณะทำงานประสานงานกลาง โดยมีตัวแทนจากทุกหน่วยงาน เพื่ออำนวยความสะดวกในการประสานงาน (4) กำหนดมาตรฐานการปฏิบัติงานที่ชัดเจน พร้อมระบบติดตามและประเมินผล การมีส่วนร่วมของหน่วยงานอย่างเป็นรูปธรรม

การสร้างความยั่งยืนและการขยายผลไปยังหน่วยงานอื่น ๆ

หนึ่งในเป้าหมายสำคัญของ "การจัดการความปลอดภัยทางถนนตำบล กุดเสลาแบบยั่งยืน" คือการสร้างความยั่งยืนในการดำเนินงาน และการขยายผลไปยังหน่วยงานอื่น ๆ ทั้งในระดับอำเภอและจังหวัด เพื่อให้เกิดการแก้ไขปัญหาอย่างจริงจังและครอบคลุมทุกพื้นที่ ซึ่งมีแนวทางการดำเนินงานดังนี้

การสร้างความยั่งยืน

การสร้างความยั่งยืนในโครงการเป็นสิ่งที่มุ่งเน้นตั้งแต่เริ่มดำเนินการ โดยมีแนวทางการดำเนินงานสำคัญดังนี้

1) การพัฒนาศักยภาพแกนนำหมู่บ้าน/ชุมชน ให้เป็น "Change Agent"

- จัดอบรมเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาทักษะการเป็นผู้นำ การเปลี่ยนแปลง สร้างความเข้าใจในแนวคิด หลักการ และเทคนิควิธีการในการจูงใจชุมชนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม
- สร้างแรงบันดาลใจและแรงจูงใจให้แกนนำชุมชนผ่านกิจกรรมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ระหว่างแกนนำต่างพื้นที่ เพื่อระดมความคิดและหาแนวปฏิบัติร่วมกัน
- พัฒนาศักยภาพด้านการบริหารจัดการ การสื่อสารและประชาสัมพันธ์ เพื่อให้แกนนำสามารถขับเคลื่อนงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

- ในปี 2565 - 2567 (มกราคม 2565 - กรกฎาคม 2567) มีการจัดอบรมและพัฒนาแกนนำไปแล้วกว่า 40 รุ่น มีผู้ผ่านการอบรมรวม 820 คน จากทุกหมู่บ้านในพื้นที่

2) การบูรณาการการทำงานร่วมกับหน่วยงานภาครัฐอื่น ๆ

- ประสานขอรับการสนับสนุนทรัพยากรจากหน่วยงานต่าง ๆ เช่น บุคลากร วิทยากร วัสดุอุปกรณ์ งบประมาณ เป็นต้น

- ให้บุคลากรของศูนย์ปฏิบัติการฯ เป็นวิทยากรถ่ายทอดองค์ความรู้ให้กับหน่วยงานอื่น ๆ ในระดับอำเภอและจังหวัด

3) การสร้างความร่วมมือกับสถานศึกษาในพื้นที่

- ร่วมมือกับโรงเรียนในการสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับนักเรียน โดยดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ร่วมกัน

- จัดหลักสูตรการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษา เพื่อปลูกฝังวัฒนธรรมความปลอดภัยตั้งแต่ระดับเยาวชน

4) การติดตามประเมินผลอย่างต่อเนื่อง

- จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการฯ เพื่อติดตามผลการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอทุกไตรมาส

- สืบรวจข้อมูลสถานการณ์พฤติกรรมและความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่เป็นระยะ ๆ เพื่อนำมาปรับปรุงแผนงานให้สอดคล้อง

การขยายผลและถ่ายทอดองค์ความรู้ไปยังหน่วยงานและพื้นที่อื่น ๆ

1) การจัดกิจกรรมถ่ายทอดองค์ความรู้และแลกเปลี่ยนประสบการณ์

- ในปี 2567 จัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการ "การจัดการความปลอดภัยทางถนนภาคประชาชน" เพื่อถ่ายทอดองค์ความรู้และแนวปฏิบัติ โดยมีผู้เข้าร่วมจากหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภาครัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคประชาสังคม จากทั่วประเทศกว่า 300 คน

- จัดประชุมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ประจำปีระหว่างองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดศรีสะเกษที่มีผลงานด้านความปลอดภัยทางถนน

2) การจัดทำสื่อองค์ความรู้และช่องทางการสื่อสารต่าง ๆ

- จัดทำสื่อมัลติมีเดียสรุปองค์ความรู้และวิธีปฏิบัติที่ดี เผยแพร่ผ่านเว็บไซต์ ยูทูป และสื่อออนไลน์
- จัดทำคู่มือปฏิบัติงาน สำหรับเป็นแนวทางให้หน่วยงานและภาคีเครือข่ายนำไปประยุกต์ใช้
- แลกเปลี่ยนองค์ความรู้ผ่านการเสวนาและให้สัมภาษณ์สื่อต่าง ๆ

3) การเสริมสร้างเครือข่ายความร่วมมือ

- ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือกับหน่วยงานและองค์กรต่าง ๆ ทั้งภาครัฐ เอกชน และองค์กรพัฒนาเอกชน นับตั้งแต่ปี 2565 เป็นต้นมา มีการลงนามแล้วกว่า 20 ฉบับ
- สร้างเครือข่ายผู้นำชุมชนด้านความปลอดภัยทางถนนระดับภาคอีสานตอนล่าง เพื่อเป็นกลไกขับเคลื่อนและแลกเปลี่ยนแนวปฏิบัติร่วมกัน

บทเรียนที่ได้รับ

“การจัดการความปลอดภัยทางถนนตำบลกุดเสลาแบบยั่งยืน”

องค์ความรู้การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกลุ่มเป้าหมายด้วยหลักการสื่อสารและการจูงใจเชิงบวก

จากผลสำรวจการดำเนินงานด้านปากหวาน พบว่าอัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มจากเดิมร้อยละ 13.2 เป็นร้อยละ 52.94 ในช่วง 3 เดือนแรกชี้ให้เห็นถึงความสำเร็จจากการใช้หลักการสื่อสารและการเตือนด้วยความหวังใยแทนการลงโทษ

องค์ความรู้การบริหารจัดการโดยใช้ข้อมูลเป็นฐานและเทคโนโลยีดิจิทัล

ทีมงานระดับหมู่บ้านได้รับการอบรมและถ่ายทอดให้มีทักษะการสำรวจจุดเสี่ยง การเก็บข้อมูล วิเคราะห์สาเหตุปัญหาด้วยเครื่องมือดิจิทัล และกำหนดแผนปฏิบัติการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

องค์การบริหารส่วนตำบลดอนคา อำเภออุทอง จังหวัดสุพรรณบุรี



การขับเคลื่อนองค์การบริหารส่วนตำบลดอนคา สู่ตำบลขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัย

กลยุทธ์ ความรู้ กระบวนการ

1. บูรณาการงานด้านความปลอดภัยทางถนน
2. ใช้งานพัฒนาเด็กเล็ก เป็นตัวขับเคลื่อนปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยเน้นการจัดการเรียนรู้ทั้งระบบของ ศพด. มีแผนการจัดประสบการณ์ฯ และสื่อการสอนด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กเล็ก
3. สร้างการมีส่วนร่วมและการยอมรับ ในการกำหนดมาตรการและข้อตกลงร่วม ดึงให้แกนนำหมู่บ้านทั้ง 20 หมู่บ้าน
4. เก็บรวบรวมข้อมูลและการจัดการจุดเสี่ยงร่วมกัน มีการนำเทคโนโลยีและแอปพลิเคชันเข้ามาใช้
5. ขยับกลไก ศปถ.ท้องถิ่น

กิจกรรมที่ดำเนินงาน

ระดับโครงการ : การทำงานเพื่อสร้างเครือข่ายความปลอดภัยทางถนนเชื่อมโยงสุขภาวะ

- 1) ปี 2560 ดำเนินโครงการพัฒนาและเชื่อมภาคีเครือข่ายเพื่อการ

ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด ร่วมกับทีมแกนนำแผนงานสนับสนุน
ป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัดสุพรรณบุรี (สอจร.)

2) ปี 2563 - ปัจจุบัน (2567) ดำเนินโครงการขยายผลศูนย์พัฒนา
เด็กเล็กต้นแบบในการสร้างกลไกปกป้องคุ้มครองทางสังคม (Social Protection)
ผ่านงานความปลอดภัยทางถนน สำหรับการดูแลเด็กของศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก
โดยการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและชุมชน ภาคกลางและ
ภาคตะวันออก

3) ปี 2563 ดำเนินโครงการการสร้างชุมชนท้องถิ่นตื่นรู้ (Active
Citizen) ปรับวิถีสุขภาวะผ่านกลไกปกป้องและคุ้มครองทางสังคม (Social
Protection)

4) ปี 2565 - ปัจจุบัน (2567) ดำเนิน โครงการขยายผลชุมชน
ท้องถิ่นตื่นรู้ปรับวิถีสุขภาวะผ่านกลไกปกป้องและคุ้มครองทางสังคม ในระดับ
พื้นที่

5) โครงการจัดระเบียบชุมชนสังคมตำบลดอนคา ประจำปี พ.ศ.2565
กิจกรรมพัฒนาศักยภาพแกนนำชุมชนในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย
ทางถนนผ่านกลไก ศปถ.ท้องถิ่น และศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก

6) โครงการจัดระเบียบชุมชนสังคมตำบลดอนคา ภายใต้โครงการ
อบรมเชิงปฏิบัติการพัฒนาอาสาสมัครจราจรระดับหมู่บ้านและการจัดทำ
ธรรมนูญชุมชนเพื่อขับเคลื่อนตำบลขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย

▪ **กิจกรรมร่วมกับ ศปถ.จังหวัด**

1. นายก อบต. บุคลากรกองการศึกษา และทีมครูวิทยากร
เข้าร่วมเป็นทีม ศปถ.จังหวัดสุพรรณบุรี

2. สนับสนุนการเข้าร่วมเป็นทีมวิทยากรครูต้นแบบด้าน
ความปลอดภัยทางถนน

3. สนับสนุนการทำกิจกรรมของเครือข่าย

▪ **กิจกรรมร่วมกับ ศปถ.อำเภอ**

1. นายก อบต. บุคลากรกองการศึกษา และทีมครูวิทยากร
เป็นทีมคณะทำงาน ศปถ.อำเภอ

2. ร่วมวิเคราะห์และสรุปข้อมูลความปลอดภัยทางถนน
ของตำบลดอนคา

3. การนำครู ศพต. ของ อบต.ดอนคา ขยายผลชุดความรู้ใน
การจัดทำแผนประสบการณ์เรียนรู้

▪ **กิจกรรมของ ศปถ.ตำบลดอนคา**

1. จัดตั้งคณะทำงาน ศปถ.ตำบลดอนคา และจัดตั้งทีม
คณะอนุกรรมการ

2. จัดเก็บข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนนของตำบล
ดอนคา

3. พัฒนาแกนนำอาสาสมัครจราจรประจำหมู่บ้าน จำนวน
137 คน

4. จัดทำธรรมนูญตำบลและธรรมนูญหมู่บ้าน จำนวน 20
หมู่บ้าน สร้างความเข้าใจคนในชุมชน

5. จัดเวทีประชุมประจำเดือนและขับเคลื่อนงาน การนำ
แผนปฏิบัติการระดับตำบลไปสู่การปฏิบัติการ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบ
จัดการจุดเสี่ยง ตั้งด้านชุมชน กำหนดมาตรการ/ข้อกำหนด และธรรมนูญ
สุขภาพ อาสาสมัครจราจร ประชุม ศปถ.ท้องถิ่น

▪ **กิจกรรมของ ศพต. ตำบลดอนคา**

1. ประชุมสร้างความเข้าใจกับผู้ปกครอง
2. กิจกรรมการเก็บข้อมูลในชุมชนแบบมีส่วนร่วม ผ่าน
การทำแผนที่จุดเสี่ยง การทำปฏิทินวิถีชีวิต และเส้นประวัติศาสตร์ชุมชน

3. จัดทำระบบข้อมูลสารสนเทศชุมชนผ่านระบบ **Data
Studio**

4. การอบรมเชิงปฏิบัติการตามหลักสูตร
5. การจัดทำแผนการเรียนรู้ 12 หน่วยการเรียนรู้

6. ประสานเครือข่ายมอบหมวกกันน็อคและจัดการจุดเสี่ยง
ชุมชน

7. กิจกรรมเยี่ยมบ้านเด็กนักเรียนครอบครัว

8. สร้างเครือข่ายเฝ้าระวังในการจัดการความปลอดภัยทางถนนร่วมกับอำเภออุ้มทอง

9. กำหนดมาตรการและแนวทาง ดังนี้

- กำหนดเขตสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ ในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กทุกแห่ง
- จัดทำป้ายเขตสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์
- กำหนดให้เด็กปฐมวัย ผู้ปกครองที่ขับขี่และซ้อนท้ายสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง
- จัดทำโครงการเฝ้าหมวกนิรภัย กรณีที่ผู้ปกครองมีรายได้น้อย
- จัดทำบันทึกการสวมใส่หมวกนิรภัยของเด็กเล็กและผู้ปกครองเป็นรายเดือน

การวิเคราะห์ Output -Outcome -Impact ในการดำเนินกิจกรรมของตำบลดอนคา

ผลลัพธ์ (Output)	ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลกระทบ (Impact)
1. มีแผนจัดการเรียนรู้ 10 หน่วย	1. เกิดกลไก ผลักดันการขับเคลื่อน ศปถ. ท้องถิ่น	1. เกิดศูนย์การเรียนรู้ - สภาพองค์การบริหารส่วนตำบลดอนคา อนุมัติปรับสภาพแวดล้อม
2. การจัดทำสื่อการเรียนการสอนและปรับสภาพแวดล้อมปลอดภัย	2. เกิดทีมครูวิทยากรกระบวนการ	- การจัดการจุดเสี่ยงบริเวณโดยรอบ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก
3. เด็ก ครู ผู้ปกครองสวมหมวกนิรภัย 100 %	3. ในปี 2565 อัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น 37%	- ติดตั้งไฟส่องสว่างโดยรอบศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก
4. เกิดระบบภูมิสารสนเทศ	4. เกิดกลไก ศปถ. 20 หมู่บ้าน	- ติดตั้งกล้องวงจรปิดโดยรอบศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก
5. เกิดอาสาสมัครจราจรประจำตำบล จำนวน 137 คน	5. เกิดธรรมนูญตำบล 20 หมู่บ้าน โดยมีอาสาสมัครจราจร	

ผลผลิต (Output)	ผลลัพธ์ (Outcome)	ผลกระทบ (Impact)
6. เกิดมาตรการ จัดตั้ง ด้านชุมชนการจัดการ จุดเสี่ยง สภาพแวดล้อม 7. เกิดศูนย์พัฒนาเด็ก เล็กต้นแบบ จำนวน 4 แห่ง		2. ตั้งงบประมาณใน ข้อบัญญัติองค์การ บริหารส่วนตำบลตอนคา ปีละ 200,000 บาท 3. เกิดถนนต้นแบบ 1 ท้องถิ่น 1 Safe speed zone และการจำกัด ความเร็ว 4. ได้รับหมวกนิรภัยจาก ภาคเอกชนและภาคี เครือข่าย จำนวน 3 ครั้ง

ค่าเฉลี่ยจำนวนอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บ และผู้เสียชีวิต
 ระหว่างปีงบประมาณ 2564-2566
 องค์การบริหารส่วนตำบลตอนคา อำเภออุ้มทอง จังหวัดสุพรรณบุรี

ลำดับ	ตำบล	อำเภอ	ปีงบประมาณ 2564			ปีงบประมาณ 2565			ปีงบประมาณ 2566			ค่าเฉลี่ย 3 ปี		
			ครั้ง	เจ็บ	ตาย	ครั้ง	เจ็บ	ตาย	ครั้ง	เจ็บ	ตาย	ครั้ง	เจ็บ	ตาย
1.	ดอนคา	อุ้มทอง	25	26	2	23	23	2	17	16	3	21.67	21.67	2.33

ข้อมูลจากสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสุพรรณบุรี

ประโยชน์ที่เกิดขึ้น

- 1) เกิดพื้นที่รูปธรรมในการกำหนดมาตรการสร้างความปลอดภัยทางถนนในชุมชน
- 2) เกิดมาตรการในชุมชน
 - การจำกัดความเร็วในหมู่บ้าน 30 - 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
 - มาตรการในการสวมใส่หมวกกันน็อก/คาดเข็มขัดนิรภัย 100%

- 3) เกิดการกระตุ้นปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยง
 - เติมความรู้และอบรมเชิงปฏิบัติการ (ศพด. โรงเรียน)
 - ประชาสัมพันธ์และส่งเสริมการรับรู้
- 4) เกิดการจัดการจุดเสี่ยงและปรับสภาพแวดล้อมเสี่ยง
 - สำรวจจุดเสี่ยงภายในหมู่บ้าน
 - ตั้งกลุ่ม LINE รับเรื่องร้องทุกข์และแลกเปลี่ยนข้อมูล
 - วิเคราะห์ข้อมูลและนำข้อมูลใช้แก้ปัญหา
 - บรรจุเรื่องความปลอดภัยทางถนนในแผนงบประมาณขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
 - จัดการแก้ไขจุดเสี่ยงตามศักยภาพของท้องถิ่น
- 5) เกิดจุดตรวจควบคุมความเร็วในการใช้รถใช้ถนน
- 6) เกิดเจ้าภาพหลักที่เข้ามาหนุนเสริมการทำงานของ ศปถ.ท้องถิ่น
- 7) อบต.ดอนคา เป็นแหล่งเรียนรู้และศึกษาดูงาน

ปัญหา อุปสรรค และแนวทางแก้ไข

- 1) งานอุบัติเหตุต้องบูรณาการในหลายระดับที่มีความซับซ้อน (ภาระการทำงาน ข้อมูล)
- 2) ทักษะคิดและจิตสำนึกของคนในชุมชนที่ยังไม่ตระหนัก
- 3) การปรับเปลี่ยนเจ้าหน้าที่หรือการสร้างทีมคณะทำงานใหม่ต้องอาศัยระยะเวลา

ทรัพยากรที่ใช้ในการดำเนินงาน

(งบประมาณ บุคลากร วัสดุอุปกรณ์ อื่น ๆ)

- 1) สนับสนุนจากภาคีภายนอก เช่น สสส. / สอจร.
- 2) มีข้อบัญญัติองค์การบริหารส่วนตำบลดอนคา ปีละ 200,000 บาท
- 3) สภาพองค์การบริหารส่วนตำบลดอนคา อนุมัติงบประมาณ 749,000 บาท ปรับสภาพแวดล้อม
 - การจัดการจุดเสี่ยงบริเวณโดยรอบ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก

จำนวน 300,000 บาท

- ติดตั้งไฟส่องสว่างโดยรอบศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก จำนวน 100,000 บาท
- ติดตั้งกล่องวงจรปิดทั้งภายในและโดยรอบศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก จำนวน 100,000 บาท

บทเรียนการดำเนินงาน

ตำบลดอนคา มียุทธศาสตร์ร่วมกันทั้งในเชิงโครงสร้างและเชิงแนวราบ ทำให้เกิดการนำเรื่อง ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและการขับเคลื่อนสู่ ศปถ.ท้องถิ่น

ผู้ปกครอง เครือข่ายแกนนำชุมชน เจ้าหน้าที่ รพ.สต. และ อสม. เข้ามาเป็นกลไกการทำงาน และผลักดันจนเกิดมาตรการที่ทำให้เกิดการเก็บข้อมูลการปรับสภาพแวดล้อม การออกแบบการจัดทำสื่อการเรียนการสอน การเปลี่ยนพฤติกรรมนำไปสู่การสร้างแผนปฏิบัติการที่นำไปสู่การบรรลุเป็น ข้อบัญญัติท้องถิ่น







ประเภท
องค์กรเอกชน

บริษัท อีสเทิร์นซีบอร์ด อินดัสเตรียลเอสเตท (ระยอง) จำกัด



เรื่อง การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ในนิคมอุตสาหกรรม

ความเป็นมาของการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนใน นิคมอุตสาหกรรม

นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด(ระยอง) (ESIE) ก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ. 2539 มีเนื้อที่ 9,600 ไร่ มีจำนวน ผู้ประกอบการ 331 ราย ผู้ปฏิบัติงาน 53,180 คน บริหารโดยบริษัท WHA Industrial development public company limited. ภายใต้การกำหนด ดูแลจาก นิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย อีกทั้งบริษัท WHA ยังมีนิคมฯ/เขตประกอบการอุตสาหกรรมในเครือ WHA อีกทั้งสิ้นจำนวน 11 แห่ง ภายในประเทศ

ก่อนเริ่มดำเนินการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนในนิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด(ระยอง) (ESIE) พบปัญหาสภาพจราจรภายใน และโดยรอบนิคมฯ รวมทั้งมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุรุนแรงภายในนิคมสูงมากกว่า 80 ครั้ง ต่อปี

ช่วงเริ่มต้น ตั้งเป้าหมายเพื่อแก้ปัญหาสภาพจราจรภายในนิคม ทำการเก็บข้อมูล วิเคราะห์สาเหตุเพื่อ กำหนดแนวทางปรับปรุงพัฒนา พบปัญหาเกิดจากพฤติกรรมเสี่ยง เช่น ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เร่งรีบ จอดในที่ห้ามจอด เป็นต้น อีกทั้งปริมาณการสัญจรเข้ามาภายในเขตนิคม ESIE ที่สูง

กว่า 1.5 แสนคันต่อวัน จึงเป็นที่มา ของการจัดทำโครงการความปลอดภัยทางถนนภายในนิคมฯ เพื่อเป็นต้นแบบในการดำเนินการกับทุกนิคมและ เขตประกอบการอุตสาหกรรมในเครือ WHA ต่อไป อีกทั้งสอดคล้องกับนโยบายภาครัฐ ในด้านการลดความสูญเสีย จากอุบัติเหตุทางถนน

ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา

1. ผลงานเชิงประจักษ์ในการแก้ปัญหาความปลอดภัยทางถนนในนิคมอุตสาหกรรม

บริษัท ดับบลิวเอชเอฯ มีแนวทางการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนในนิคมฯ ร่วมกับการนิคม อุตสาหกรรม ตั้งแต่ปี 2562 ถึงปัจจุบัน ตั้งเป้าหมาย Smart Safety & Security ซึ่งประกอบด้วยโครงการ Smart Traffic และการตั้งเป้าหมาย Road Accident ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในโครงการดังกล่าว ทั้งนี้ Road Accident มีการกำหนดเป้าหมาย คือ อัตราการเกิดอุบัติเหตุด้านยานยนต์ในปี 2567 ต้องไม่เกิน 0.35 ครั้งต่อ ปริมาณรถหนึ่งล้านคัน ซึ่งเป้าหมายดังกล่าวลดลงจากตอนเริ่มโครงการในปี 2562 จาก 1.0 เป็น 0.75 ในปี 2564 และลดลงตามลำดับ จนกระทั่งในปี 2567 อยู่ที่ 0.35

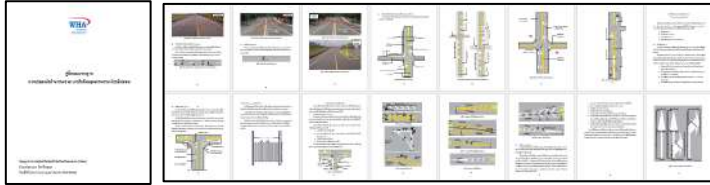
องค์ประกอบความปลอดภัยทางถนนในนิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด (ระยอง)

1. ลดพฤติกรรมเสี่ยง : ปรับปรุงและบังคับใช้กฎหมาย ระเบียบนิคมฯ การสื่อสารทำความเข้าใจ กับผู้ประกอบการ ร่วมรณรงค์ความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง

2. ยกระดับความปลอดภัย : ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน (ถนน สัญญาณจราจรรวมถึงระบบ สาธารณูปโภค และมาตรการควบคุมเหตุฉุกเฉินทางถนนทุกประเภท)

3. บูรณาการความร่วมมือทั้งจากภาครัฐและเอกชน

กระบวนการสร้างความปลอดภัยทางถนนในนิคมอุตสาหกรรม



ภาพที่ 2 คู่มือและมาตรฐานความปลอดภัยด้านการจราจร ภายในนิคมอุตสาหกรรม ตำบลลิวเอชเอ

ขั้นตอนการบริหารจัดการ ประกอบด้วย

1. เก็บข้อมูล สถิติอุบัติเหตุ รวมทั้งข้อร้องเรียนจากผู้ประกอบการ
2. ชี้บ่งอันตรายและประเมินความเสี่ยง
3. วางแผนและจัดทำงบประมาณเพื่อปรับปรุงระบบการจราจร และมีการพัฒนาขึ้นในทุกปี
4. จัดกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน

ทำให้สถิติมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยด้านการจราจรเพื่อให้ หน่วยงาน ต่าง ๆ ทั้งภายในและภายนอกนำไปใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นรูปธรรม และเป็นมาตรฐานเดียวกัน รวมทั้งลดความสับสนและเพิ่มประสิทธิภาพ ในการจัดการระบบการจราจรซึ่งช่วยป้องกันการเกิด อุบัติเหตุ ลดระดับความรุนแรงได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีการนำระบบ Digital เข้ามาช่วยพัฒนา ปรับปรุง ระบบการจราจร เช่น ระบบ VMS (Vehicle Management System), The Adaptive Traffic Control System, ระบบ CCTV On Map เป็นต้น



ภาพที่ 3 สถิติอุบัติเหตุทางถนนภายในนิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด (ระยอง) ม.ค.-ส.ค. 2567

การจัดการด้านการจราจรที่ปฏิบัติอย่างต่อเนื่องดังนี้

1. จัดทำคู่มือ และมาตรฐานความปลอดภัยด้านงานจราจรในนิคมอุตสาหกรรมของบริษัท WHA ดังแสดงในภาพที่ 1 ซึ่งอ้างอิงจากกฎหมายด้านจราจร,กฎระเบียบการนิคมอุตสาหกรรมและมาตรฐานความปลอดภัยที่ใช้ในทุกนิคมฯของ WHA ประกอบด้วย

1.1 รายการทั่วไปของเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางและเครื่องหมายนำทางประกอบ ด้วยหน้าที่ของเครื่องหมาย จราจรบนพื้นทาง (Pavement Markings) และเครื่องหมาย นำ ทาง (Delineators) หลักการใช้เครื่องหมาย จราจรบนพื้นทางและ เครื่องหมายนำทาง ประเภทเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางและ เครื่องหมายนำทาง สีของเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางวัสดุ สำหรับเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง

1.2 เครื่องหมายจราจรบนพื้นทางตามแนวทางเดินรถประกอบด้วย เส้นแบ่งทิศทางจราจรถนน 2 ช่องจราจร เส้นแบ่งช่องจราจรถนนหลายช่องจราจร เส้นขอบทาง ตัวอย่างการใช้งานเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางตามแนว ทางเดินรถ

1.3 เครื่องหมายจราจรบนพื้นทางตามขวาง ประกอบด้วย
เส้นหยุด เส้นให้ทาง

1.4 เครื่องหมายจราจรบนพื้นทางอื่น ๆ ประกอบด้วย เขต
ปลอดภัย หรือเกาะสี่ ลูกศร

1.5 เครื่องหมายจราจรบนสันขอบทาง ประกอบด้วย
เครื่องหมายห้ามหยุดรถ (สีขาวสลับสีแดง) เครื่องหมายห้ามจอดรถ (สีเหลือง
สลับสีขาว) เครื่องหมายขาวดำ (สีขาวสลับสีดำ)

1.6 เครื่องหมายแสดงตำแหน่งวัตถุ

1.7 ป้ายจราจร ประกอบด้วย เสาป้ายจราจร ป้ายจราจร

1.8 เครื่องหมายนำทาง และเป้าสะท้อนแสง ประกอบด้วย
หลักนำทาง รวากันอันตรายมาตรฐาน การติดตั้ง

1.9 มาตรฐานสันเนินชะลอความเร็ว

2. ประชุมทำข้อตกลงกับการนิคมอุตสาหกรรม บริษัท WHA
และผู้ประกอบการภายในนิคมฯ ในการ จัดทำระเบียบด้านความปลอดภัยทาง
ถนนภายในนิคม เช่น การห้ามจอดรถไหล่ทาง การรายงานการกระทำ ผิดหรือ
ฝ่าฝืนกฎจราจร ยกตัวอย่างเช่น

- การใช้ระบบ CCTV ที่บันทึกเหตุการณ์การกระทำผิดแล้วส่ง
ให้ผู้ประกอบการต้นสังกัดของผู้กระทำ ผิด รับทราบและดำเนินการตาม
ระเบียบภายในของบริษัทนั้น ๆ

- หาสาเหตุและสรุปการเกิดอุบัติเหตุ เช่น จากสภาพ
ร่างกายอ่อนล้าจากการทำงาน ได้แจ้งให้ ผู้ประกอบการทำการประเมินหรือ
ตรวจสอบลูกจ้างก่อนออกจากบริษัท

- การปรับเวลาเข้า - ออกงาน เพื่อลดปริมาณยานยนต์
ในช่วงเวลาเร่งด่วน เป็นการผ่อนปรน ระเบียบด้านเบี่ยงขันในด้านเวลาเข้า
ทำงาน เป็นต้น

สามารถช่วยลดความเสี่ยงได้เป็นอย่างมาก โดยการขับเคลื่อน
โครงการ “การบริหารจัดการความปลอดภัยทาง ถนนในนิคมอุตสาหกรรม”
ดำเนินการผ่านการประชุม Safety Club และช่องทาง Online อย่างสม่ำเสมอ

การจัดการด้านการจราจรที่ปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง

1. จัดโครงการและกิจกรรมรณรงค์ “เราร่วมใจขับขี่ปลอดภัย มีน้ำใจ รักษาวินัยจราจร” ร่วมกับ กนอ. ผู้ประกอบการ หน่วยงานท้องถิ่น และเจ้าหน้าที่ตำรวจ สภ.ปลวกแดง

2. กำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น ระบบสัญญาณไฟจราจรตามแยก, ระบบ CCTV, ระบบ VMS, ติดป้ายเตือน - ป้ายห้าม, ทาสีแบ่งเส้นจราจร/เส้นถนนให้ชัดเจน, ทำเกาะกลาง เป็นต้น

จากการดำเนินโครงการความปลอดภัยทางถนนภายในนิคมฯ อย่างต่อเนื่อง พบว่าความเสี่ยงในบางจุดไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากขอบเขตอำนาจการบริหารงาน เช่น จุดเสี่ยงบริเวณทางเข้าประตู 2 ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อกับถนนของ อบจ.ระยอง การลดความเสี่ยงในจุดดังกล่าว ต้องติดตั้งสัญญาณไฟควบคุมจราจร ในปี 2563 บริษัทฯ ขออนุญาตติดตั้งต่อ อบจ.ระยอง และสนับสนุนงบประมาณติดตั้ง พร้อมงบประมาณในการดูแลรักษาซ่อมบำรุงอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี



3. การทาสีกันลื่นพร้อมข้อความ “ห้ามจอด” พร้อมป้ายห้ามจอดตลอดแนวฝ้ายพื้นที่ก่อสร้างหน้าตลาดลุงอ้วน

4. การซ่อมแซม และเพิ่มไฟแสงสว่างจุดเสี่ยง ถนนภายในนิคมฯ

5. ติดตั้งป้ายรณรงค์ลดอุบัติเหตุจราจรภายในนิคมฯ ESIE จำนวน 24 จุด
6. ประสานให้มีตำรวจกวดขัน วินัยจราจร ในเขตกวดขัน และมีการติดป้ายห้ามจอดตลอดแนว ฝ่าฝืนล้อคล้อ เช่น บริเวณทางเข้าออกหลัก ทั้ง 3 จุด เช่น ประตู1 ถนนเทิดพระเกียรติ2 (อบจ.ชลบุรี) ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อกับถนน 331, ประตู 2 ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อกับถนน อบจ. ระยอง และ ทางเข้าออก จากแยกวงเวียน
7. ติดตั้ง smart traffic control light ซึ่งเริ่มดำเนินการ ตั้งแต่ปีพ.ศ.2564 และพัฒนามาจนปัจจุบัน
8. ติดตั้งอุปกรณ์ ป้ายจราจร เช่น ลูกกระพรวน หรือ speed hump, Guard rail, Concrete barrier, Guidepost, สัญญาณไฟกระพริบ Solar cell, เก้าแบ่งช่องทางจราจร และ ป้ายควบคุมความเร็ว เป็นต้น
9. จัดให้มี รปภ. อำนวยความสะดวกการจราจร 17 จุด

2. เกิดทีมงานด้านความปลอดภัยทางถนนในนิคมอุตสาหกรรมแบบมีส่วนร่วมอย่างต่อเนื่องยั่งยืน

2.1 มีทีมงานแผนกความปลอดภัย ร่วมวางแผนงาน ควบคุมดูแล ดำเนินการและตรวจสอบความปลอดภัย พื้นที่ - ถนนภายในนิคม/เขตประกอบการฯ และมีการประชุมงานอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง

2.2 ดำเนินการร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งท้องถิ่น ภาครัฐ และเอกชนอื่น ๆ โดยดำเนินการ ร่วมมือนี้ผ่านคณะกรรมการไตรภาคีของนิคมฯ ประกอบด้วย ปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน ส่วนราชการ และองค์กรเอกชนโดยรอบพื้นที่นิคมฯ รัศมี 15 กม. และมีการประชุมติดตามผลอย่างต่อเนื่อง ตามข้อกำหนด ข้อ EIA ของนิคมฯ ซึ่งกำหนดวาระด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยเป็นหนึ่งในวาระพิจารณาในการประชุม ที่ ผ่านมา วาระด้านความปลอดภัยทางถนนได้มีการเสนอพิจารณาร่วมในที่ประชุมอย่างต่อเนื่อง ผลการดำเนินงานจากคณะกรรมการชุดนี้ นิคมฯ ทำเนิชนะเลิศความเร็วให้แก่ชุมชนบ้านระเวียง และเขาคันทรง อำเภอ ศรีราชา จังหวัดชลบุรี

รวมถึงให้แนวทางการจัดการจราจรแก่ อบต.บ่อวิน เพื่อนำไปพัฒนาในพื้นที่
 ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการ (ศปถ.) ทั้งอำเภอ
 ปลวกแดง จังหวัดระยอง และ อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี เพื่อร่วม
 ดำเนินการความปลอดภัยตามแนวทางของ ศปถ. และได้รับการยอมรับให้เข้า
 ร่วมพิจารณา ในโครงการต่าง ๆ ของกรมทางหลวงเพื่อให้ข้อมูลการจราจร
 และเสนอความเห็นให้แก่คณะ ทีมที่ปรึกษา โครงการในส่วนกระบวนการ
 สำรองและศึกษาโครงการ เช่น โครงการสำรอง และออกแบบการ แก้ไข
 ปัญหา การจราจรทางหลวง 3574 รวมถึงการร่วมพิจารณาการจัดระบบ
 จราจรช่วงก่อสร้างของโครงการ สะพานข้ามแยก นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซี
 บอร์ด (ระยอง) (ปัจจุบันโครงการเสร็จสิ้นแล้ว)

โครงการสำรวจการที่ปรึกษาจราจรและออกแบบปรับปรุงเสถียรโยธาในการจราจร
 บนทางหลวงหมายเลข 3574 ช่วงแยกบางปู - ฅนภักดีทอง

การแบ่งพื้นที่พิจารณา

สรุปรูปแบบการพัฒนาโครงการ

- ทางแยกที่ 1 จุดเริ่มต้นโครงการ (แยกบางปู)
- ทางแยกที่ 2 (ถนนมิตรภาพ - พ.ช. 3627)
- ทางแยกที่ 3 (แยกศุภคัง)
- ทางเชื่อมที่ 4 (ตามหลัก กม.2574 สัดกับถนน
รัฐอุบลราชธานี-อุบลราชธานี สหจร 2)
- ทางเชื่อมที่ 5 (ตามหลัก กม.3674 สัดกับถนน
เชิงชัยอุบลราชธานี-การเคหะเมืองราชบุรี
เชิงจร 1)
- ปรับปรุง ทางแยกที่ 6
(ถนนมิตรภาพ - ถนนเทศบาล 2)
- ปรับปรุง ทางเชื่อม ที่ 7
(ทางแยกชุกชี สัดกับเชิงจร 1)
- ทางแยกที่ 8 (จุดสิ้นสุดโครงการ)



รูปแบบการพัฒนาโครงการ



ภาพที่ 4 เอกสารโครงการสำรวจพัฒนาถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3574 (KM 0+000 ถึง KM 14+600)

3. สร้างเจ้าภาพใหม่ โดยเฉพาะในส่วนของเจ้าของปัญหาให้เป็น Change agent ที่เข้มแข็ง

มีการดำเนินงานด้านความปลอดภัยอย่างต่อเนื่องโดยสื่อสารข้อมูลไปยังผู้ประกอบการผ่านการ ประชุม ช่องทางไลน์กลุ่ม Safety Club เกิดเป็นทีมงานที่เข้มแข็งในกลุ่มผู้ประกอบการ ที่มีการสื่อสารภายใน บริษัท ผู้ประกอบการมากขึ้น เกิดการรณรงค์ขับขี่ปลอดภัย สวมหมวกกันน็อค คาดเข็มขัดนิรภัย เมาไม่ขับ เมื่อ พนักงานเกิดความตระหนักมากขึ้น มีผลทำให้อุบัติเหตุภาพรวมในนิคมฯลดน้อยลง ซึ่งบริษัทในนิคมฯ ที่ถือเป็น Change agent ที่เข้มแข็ง ได้แก่ บริษัท ดูปองท์ นิวทริชั่น ประเทศไทย จำกัด หรือ บริษัท อินเทอร์เน็ตเซ็นแนล เอ็นแอนด์เอช (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท พอร์ดมอเตอร์ คัมปะนี (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท ออโต อลิอันซ์ (ประเทศไทย) จำกัด เป็นต้น

4. ทุนความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนในนิคม/เขต ประกอบการอุตสาหกรรม

ที่มีการนำไปใช้ประโยชน์ มีองค์ความรู้ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน, การชั่ง บัง อันตราย ประเมิน ความเสี่ยง และการจัดการความเสี่ยงซึ่งสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของนิคม/เขตประกอบการอุตสาหกรรม และข้อมูลเชิงวิชาการและสถิติจาก สสส., สอจร. เพื่อนำมาประกอบในการวิเคราะห์ข้อมูล และการดำเนินการมาตรการองค์กร

5. การเชื่อมการทำงานกับท้องถิ่นและชุมชนทั้งในส่วนความ ร่วมมือและทุนงบประมาณ

มีการประชุม (ศปถ.) อำเภอปลวกแดง อำเภอศรีราชา หน่วยงาน ท้องถิ่น กรมการปกครอง แขวงทางหลวง ตำรวจ และ ปภ. ในเรื่องอุบัติเหตุ ทางถนนที่เกิดขึ้น จุดเสี่ยงอันตราย สาเหตุ วิธีการปรับปรุง-แก้ไข และ ร่วมหารือโครงการปรับปรุงถนนต่าง ๆ ทั้งเส้นหลัก-เส้นรองเพื่อให้เกิดความปลอดภัย รวมทั้งสนับสนุน งบประมาณแก่ชุมชนในการจัดทำ Speed hump เนินชะลอ ความเร็ว ซึ่งเป็นงบประมาณปี 2565 ได้จัดทำ Speed hump ให้กับท้องถิ่น บ้านระเวียง จำนวน 2 จุด ตำบลเขาคันทรง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี จำนวน 1 จุด และอำเภอปลวกแดง จังหวัดระยอง จำนวน 3 จุด และ สนับสนุนอุปกรณ์จราจรให้กับตำรวจ สภ.ปลวกแดง จังหวัดระยอง และ สภ. บ่อวิน จังหวัดชลบุรีเป็นประจำทุกปี อีกทั้ง ให้ข้อมูลแก่ชุมชนเพื่อประยุกต์ใช้ พัฒนารูปแบบถนนของท้องถิ่น

6. การขยายผลและการนำไปสื่อสารกับพื้นที่อื่น

6.1 ขยายผลไปยังนิคมฯ/เขตประกอบการอุตสาหกรรมอื่น ๆ อีกจำนวน 11 แห่ง ของบริษัท ดับบลิวเอชเอฯ ในจังหวัดระยอง ชลบุรี และ สระบุรี เพื่อเป็นมาตรฐานเดียวกัน



ภาพที่ 5 สถิติอุบัติเหตุทางถนนในนิคม/เขตประกอบการอุตสาหกรรมโดยรวมของบริษัท

6.2 การขยายผลการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนไปสู่ชุมชน/ท้องถิ่นโดยรอบนิคมฯ



ภาพที่ 6 แสดงการสนับสนุนติดตั้งเนินชะลอความเร็ว มอบให้แก่ชุมชนบ้านระเวียง ตำบลเขาคันทรัง อำเภอสรีราชา จังหวัดชลบุรี

6.3 แลกเปลี่ยนความรู้เกี่ยวกับการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนผ่านการสัมมนาของ สอจร. สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์กรมหาชน) สสปท., ศูนย์ความปลอดภัยทางถนน(ศปถ.) ของท้องถิ่นโดยรอบพื้นที่นี้คมฯ



ภาพที่ 7 แสดงการมีส่วนร่วมด้านความปลอดภัยทางถนนกับหน่วยงานต่าง ๆ เช่น ศปภ.อำเภอปลวกแดง,หมวดทางหลวงเขาเขี้ยวและกิจกรรมของ สอจร.

บริษัท อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล เอ็นแอนด์เอช (ประเทศไทย) จำกัด



เรื่อง ขับขี่ปลอดภัยเพื่อความปลอดภัยทางถนน

สภาพปัญหา

จากวิสัยทัศน์ของบริษัท “เราเชื่อว่าไม่มีสิ่งใดสำคัญยิ่งไปกว่าความปลอดภัยของผู้คน และสิ่งสำคัญที่สุดเหนืออื่นใดคือเราเป็นบริษัทของผู้คน เราเชื่อว่าการยืนอยู่ในตำแหน่งระดับโลกนั้น เราต้องปลอดภัยเป็นอันดับแรก เราจะปลอดภัยในที่ทำงาน ที่บ้าน และบนท้องถนน เราไม่เน้นเรื่องความปลอดภัยเพียงเพราะว่าเป็นกฎหมายและนโยบาย แต่เพราะเป็นสิ่งที่ถูกต้องที่เราต้องทำ เราเชื่อว่าการบาดเจ็บสามารถป้องกันได้ และเราทุกคนมีบทบาทสำคัญในการรับผิดชอบเพื่อให้แน่ใจว่าไม่มีใครได้รับบาดเจ็บ จึงเป็นที่มาของการประกาศใช้นโยบายการขับขี่ปลอดภัย ความปลอดภัยบนท้องถนน ตั้งแต่ก่อสร้างโรงงานในปี 2555 มาประยุกต์ใช้ทั่วทั้งองค์กร รวมถึงผู้รับจ้าง ผู้รับเหมา ผู้รับจ้างช่วง ผู้มาติดต่อเยี่ยมชม ผู้ประสานงาน คู่ค้าของบริษัท ทั้งนี้เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ ขับขี่ปลอดภัยในทุกเส้นทาง กลับบ้านปลอดภัยในทุก ๆ วัน จนถึงปัจจุบัน มิถุนายน 2567 บริษัทบรรลุเป้าหมายทำงานโดยไม่บาดเจ็บจากการทำงานครบ 11 ปี 5 เดือน และ ความปลอดภัยบนท้องถนนสำหรับรถขนส่งผลิตภัณฑ์ วัตถุดิบ บรรจุก๊าซ สารเคมีที่นำมาใช้ในโรงงาน และรถรับส่งพนักงานไม่มีอุบัติเหตุถึงขั้นบาดเจ็บที่ต้องได้รับการรักษาโดยแพทย์การบาดเจ็บที่ต้องหยุดงาน การบาดเจ็บที่ทำให้เกิดการเสียชีวิตเกิดขึ้นแต่อย่างใด

ในปี 2565 - 2567 บริษัทฯได้มีการขยายกำลังการผลิตโดยมีการก่อสร้างอาคารโรงงานและติดตั้งเครื่องจักรใหม่ ทำให้มีจำนวนรถเข้าออกพื้นที่โรงงานมากกว่า 200 คันทุกวัน มีผู้รับเหมาวันละ 550 คน และการมีผู้รับเหมา

รายใหม่เข้ามาปฏิบัติงาน การมีพนักงานใหม่เข้ามาปฏิบัติงาน ต้องใช้เวลาในการสร้างจิตสำนึก การฝึกอบรม การตรวจสอบ การประเมินความสอดคล้องในการปฏิบัติตามมาตรการการขับขี่ปลอดภัย และความปลอดภัยบนท้องถนน โดยใช้เวลาอย่างน้อย 90 วัน (90 days on board) เพื่อให้เข้าใจและสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างปลอดภัย และสอดคล้องตามมาตรการองค์กร อีกทั้งในกรณีผู้มาติดต่อเยี่ยมชมรายใหม่ที่ขับรถส่วนบุคคลมาในพื้นที่ของบริษัทเพื่อติดต่อประสานงาน รถมาส่งเอกสารพัสดุ ไปรษณีย์ ที่เข้ามาในพื้นที่ยังไม่เข้าใจและไม่เห็นอันตรายจากจุดเสี่ยงทางเข้าออกบริษัท ในช่วงเวลาเร่งรีบ ซึ่งมีการใช้พื้นที่ถนนส่วนกลางของนิคมอุตสาหกรรมร่วมกัน มีรถจักรยานยนต์เพื่อนบ้านแซงซ้ายบ่อยครั้งตรงจุดเลี้ยวเข้าบริษัท ซึ่งเสี่ยงต่อการเฉี่ยวชน บริษัทจึงจัดให้มีมาตรการองค์กรเพิ่มเติมเป็นการเฉพาะ ทั้งด้าน Road Safety Management, Infra-Structure, Safe Vehicles Road Safety User Behavior เพื่อลดความเสี่ยงอันตรายในพื้นที่ดังกล่าว

ผลงานเชิงประจักษ์ในการแก้ปัญหาในประเด็นความปลอดภัยทางถนน (Road Safety)

บริษัท มีนโยบายและระเบียบปฏิบัติที่ชัดเจนและใช้เป็นหลักปฏิบัติในการบรรลุเป้าหมายขับขี่ปลอดภัย กลับบ้านปลอดภัย ตั้งแต่ก่อสร้างโรงงานในเดือน ธันวาคม พ.ศ 2555 ได้แก่ Driving Safety การขับขี่ปลอดภัย, Distribution Safety Management – None - Hazardous Material (FG and Raw Material) - Hazardous Material (DG) (ความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าและบริการ ความปลอดภัยการขนส่งสารเคมี) จากผู้ขายมายังโรงงาน

องค์กรกำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จดังแสดงในตาราง

ตัวชี้วัดการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนน คดปนร้อยละ (100%)	2564	2565	2566	2567 (ม.ค.-น.ย.)
เมาไมซบ ตัววัด % Alcohol ดองเท่ากับ ศูนย์ กอนขบรล	100%	100%	100%	100%
ไมไซโทรศัพทขณขบรล	100%	100%	100%	100%
คาคเขมขณนรภัยกึ่งไฟได้น้สูรและคนขบ	96%	97%	99%	100%
สวมหมวกกอนนอค 100%	95%	97%	100%	99%
หยุดใคคนขามถนนคองจตเสยง	97%	98%	100%	100%
การจ กตควมเร็วไมเกิน 16กม/ชม	100%	100%	100%	100%
การพกหน้	97%	98%	100%	100%
การขบรลภัยในเสนทางทก หน้ค (ตรวจสอบจาก GPS)	99%	99%	99%	100%
การรายงาน Near miss	100%	100%	100%	100%
รายงานการสงเกดควมปลอดภัย STOP For Safety	95%	97%	100%	100%

เป้าหมายแต่ละตัวชี้วัดคือ 100% ช่องสีเขียวแสดงว่ามี การปฏิบัติ สอดคล้อง 100% ส่วนช่องสีแดงยังไม่สอดคล้อง 100% โดยจากการศึกษา รายละเอียดข้อมูลรายงานยังพบว่า มีผู้รับเหมาในโครงการส่วนขยายในแต่ละ วันประมาณ 550 คน และรายใหม่ที่เข้ามาปฏิบัติงานวันละ 10 - 15 คน ในช่วงปี 2565 - 2567 เช่น พบ 1 ราย คนซ้อนไม่สวมหมวกกันน็อค ซึ่งเป็น จุดที่บริษัทจะต้องนำไปปรับปรุงเพิ่มมาตรการและสื่อสารให้ทุกคนเข้าใจ เห็น ความสำคัญในการปกป้องรักษาชีวิตจากอันตรายในการใช้ยานพาหนะ และยัง พบจากข้อมูล GPS ว่ารถรับส่งพนักงานมีการออกนอกเส้นทาง โดยจากการ สอบถามพบว่าไปเข้าห้องน้ำฉุกเฉิน ซึ่งบริษัทได้มีการสื่อสารให้เข้าใจถึงการ ขับขี่ตามเส้นทางที่ทำการประเมินไว้เพื่อเลี่ยงอันตรายจากการเฉี่ยวชน จากการ จอดรถข้างทางโดยเน้นย้ำให้มีการเข้าไปจอดในจุดที่ปลอดภัย ไม่กีดขวาง เส้นทางเดินรถ และยังตรวจพบผู้มาติดต่อไม่คาดเข็มขัดนิรภัยจึงได้มีการ สื่อสารไปยังบริษัท เพื่อส่ง QR Code ให้มีการเน้นย้ำสื่อสารเรื่องความคาดหวัง และการขอความร่วมมือจากผู้มาติดต่อในการคาดเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง

เกิดทีมงานในประเด็นนั้น ๆ แบบมีส่วนร่วมอย่างต่อเนื่อง ยั่งยืน

กิจกรรมรณรงค์เผยแพร่แบ่งปันมาตรการองค์กร มอบรางวัลสำหรับผู้มีส่วนร่วมในการทำให้เกิดความปลอดภัยทางถนน ทั้งพนักงานและผู้รับเหมา โดยสำหรับผู้รับเหมา ผู้รับจ้าง ผู้ขาย ผู้ให้บริการ ได้กระตุ้นให้ดำเนินการโดยกำหนดขั้นตอนการคัดเลือก ประเมินผล ที่ชัดเจนในสัญญาจ้าง และมีการประเมินผลทุกเดือนโดยผู้ใช้บริการและคณะกรรมการความปลอดภัย ทำให้เกิดเครือข่ายเพิ่มขึ้นดังตัวอย่าง



ตัวอย่างการจัดกิจกรรมการมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยทางถนน โดยดำเนินการในทุกกิจกรรมที่มีการใช้งานพาหนะทั้งที่ทำงานและที่บ้าน มุ่งเน้นเรื่องการสร้างแรงจูงใจเชิงบวกในการมีส่วนร่วม ทั้งครอบครัว พนักงานและผู้รับเหมา

มีการสร้างเจ้าภาพใหม่ ๆ โดยเฉพาะในส่วนของเจ้าของปัญหา ให้เป็น Change agent ที่เข้มแข็ง

อบรม ส่งเสริม สนับสนุน สร้างเครือข่าย และจัดช่องทางในการสื่อสารและการตรวจสอบ ประเมินผลการดำเนินการ ด้านความปลอดภัยทางถนน โดยผู้รับเหมา ผู้ให้บริการสามารถดำเนินการได้ด้วยตัวเองในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน กำหนดให้ผู้ให้บริการขนส่งมีการสำรวจและประเมินเส้นทาง การขนส่งและส่งรายงาน (Route Assessment)

ทุนความรู้เกี่ยวกับเรื่องนั้น ๆ ที่มีการนำไปใช้ประโยชน์

บริษัทได้ความรู้จากกิจกรรมและนโยบายที่บริษัทแม่ให้ความสำคัญ และประกาศอย่างชัดเจน รวมทั้งการรวบรวมประเมินความสอดคล้องตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้บริษัทยังสนับสนุนงบประมาณทุกปี เพื่ออบรมให้ความรู้ สร้างจิตสำนึก ส่งเสริมความปลอดภัยให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งพนักงาน ชุมชน และหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง และจากการเข้าร่วมกิจกรรมจัดโดย สอจร. ทำให้มีมุมมอง แนวทางปรับปรุงพัฒนาการทำงาน นำความรู้และประสบการณ์ที่ได้รับจากเวที และกิจกรรมปั่นความปลอดภัย <https://www.xn--42c6anhc5aelyr3eybjh.com/> มาแบ่งปันต่อเนื่องกับทีมงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นแนวทางพัฒนางานด้านความปลอดภัยทางถนนในบริษัทและกลุ่ม supply chain

การเชื่อมการทำงานกับท้องถิ่นและชุมชนทั้งใน ส่วนความร่วมมือ และทุนงบประมาณ

กิจกรรมรณรงค์ส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนกับหน่วยงานอื่น ๆ เช่น จัดบูธนิทรรศการ การแบ่งปันความรู้และมาตรการองค์กร มอบหมวกกันน็อคในการทำกิจกรรมรณรงค์ขับขี่ปลอดภัยสวมหมวกกันน็อค มอบของรางวัลสำหรับผู้มีส่วนร่วมในกิจกรรม สร้างจิตสำนึกการขับขี่ปลอดภัย กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สอจร. อบต. กลุ่มเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในนิคมอุตสาหกรรม ที่บริษัทตั้งอยู่



การขยายผลและการนำไปสื่อสารกับพื้นที่อื่น

มีการสื่อสารแบ่งปันและจัดทำคลิปวิดีโอมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับ พนักงาน ผู้รับเหมา ผู้มาติดต่อ รถขนส่ง กลุ่มไลน์ของ นิคมอุตสาหกรรม และ Web Board ของบริษัทแม่ รวมทั้งกลุ่ม Supply chain รถขนส่งเครื่องจักร รับส่งสินค้าและบริการ เผยแพร่ข้อมูลในกิจกรรมวันเด็ก เล่นเกมส์ ความปลอดภัยทางถนน และความปลอดภัยอื่น ๆ เพื่อปลูกฝังให้เด็ก ๆ ได้เรียนรู้และเห็นความสำคัญของการปกป้องรักษาชีวิตจากการใช้ยานพาหนะ ร่วมกิจกรรมรณรงค์ขับกลับบ้านปลอดภัยช่วงเทศกาลกับหน่วยงานท้องถิ่น และเมื่อมีการจัดกิจกรรมต่าง ๆ ที่มีการใช้ยานพาหนะ จะมีการตรวจสอบประเมิน พูดคุยถึงความคาดหวังในการขับปลอดภัยก่อนทุกครั้ง รวมทั้งการนำไปเผยแพร่ในเวทีของกิจกรรมเครือข่ายความปลอดภัยทางถนนที่จัดโดย สอจร./จังหวัด

บริษัท ไทยยามาฮ่ามอเตอร์ จำกัด



บริษัท ไทยยามาฮ่ามอเตอร์ จำกัด ผู้ผลิตและจำหน่ายรถจักรยานยนต์ ภายใต้ตราสินค้า “YAMAHA” ดำเนินธุรกิจโดยยึดมั่นในหลักการดำเนินกิจกรรมขององค์กรด้วยความห่วงใยต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน ปฏิบัติตามความรับผิดชอบต่อสังคมด้วยความซื่อสัตย์และจริงจังควบคู่ไปกับกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อสังคมในด้านต่าง ๆ มาอย่างต่อเนื่อง

ปัญหาและสภาพปัญหาในปัจจุบัน

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนยังเป็นปัญหาที่สำคัญของไทย ที่ผ่านมามาจนถึงปัจจุบันผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่ายได้มีความพยายามในการลดอุบัติเหตุด้วยมาตรการต่าง ๆ ตลอดจนมีการตั้งเป้าหมายการลดอุบัติเหตุภายใต้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนที่เป็นกรอบแนวทางการขับเคลื่อนการดำเนินการ อย่างไรก็ตามทิศทางแนวโน้มของสถิติอุบัติเหตุก็ไม่ได้ลดลงอย่างมีนัยสำคัญต่อการขับเคลื่อนมาตรการต่าง ๆ (จากบทวิเคราะห์ขององค์การอนามัยโลกเกี่ยวกับสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย <https://www.who.int/thailand/news/detail/03-01-2023-a-new-year-s-resolution-for-life>)

จากข้อมูล 3 ฐาน (ระหว่างปีพ.ศ. 2561 – 2565) ระบุสัดส่วนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยแยกตามประเภทของยานพาหนะพบวารถจักรยานยนต์มีสัดส่วนสูงที่สุดถึง 81% ในฐานะผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ บริษัทฯ จึงมีความมุ่งมั่นตั้งใจที่จะเป็นส่วนหนึ่งในการขับเคลื่อนการแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยให้ลดลงและเป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว้

ความสำคัญและผลกระทบจากปัญหา

จากบทความของศูนย์วิจัยและสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ โดย ดร.พญ.ฐิติพร สุแก้ว ระบุว่า การเกิดอุบัติเหตุ 1 ครั้งส่งผลกระทบต่อทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อผู้ใช้งานพาหนะ เหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ ครอบครัว สังคม การเพิ่มภาระแก่ระบบกฎหมาย ระบบการแพทย์ฉุกเฉินและส่งผลกระทบต่อต้นทุนของระบบสุขภาพ ผลกระทบอย่างต่อเนื่องที่เกิดจากอุบัติเหตุ เช่น ความพิการอาจเป็นผลกระทบระยะยาวที่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพในการสร้างรายได้ในอนาคต จะเห็นได้ว่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนไม่ได้เกิดเฉพาะกับผู้ประสบเหตุเท่านั้น แต่ยังส่งผลไปยังครอบครัว สังคม เศรษฐกิจ และประเทศชาติซึ่งหากคำนวณให้ครบทุกมิติจะเห็นความสูญเสียที่มีมูลค่ามหาศาล จึงมีความจำเป็นที่ทุกภาคส่วนควรมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาเพื่อลดความสูญเสียดังกล่าว ทำให้การดำเนินงานของแต่ละภาคส่วนมีประสิทธิภาพไม่ว่าจะเป็นทางตรงหรือทางอ้อม ส่งผลต่อการพัฒนาความเจริญของประเทศชาติได้ต่อไป

กลยุทธ์ ความรู้ กระบวนการที่นำมาใช้ จนส่งผลให้ประสบความสำเร็จ

การดำเนินการของบริษัทฯ เริ่มมาจากภายในองค์กร ต่อมาได้ขยายผลไปยังเขตชุมชนโดยรอบพื้นที่ตั้งและขยายผลต่อไปยังพื้นที่อื่น ๆ ทั่วประเทศ ที่ผ่านมามีบริษัทฯ มีการรณรงค์เพื่อสร้างจิตสำนึกและความตระหนักของทั้งคนภายในและภายนอกองค์กรผ่านกิจกรรมสร้างสรรค์ต่าง ๆ ตลอดจนมีความร่วมมือกับทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องควบคู่กันไป เพื่อขับเคลื่อนการบรรลุเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตและจำนวนอุบัติเหตุของประเทศไทย ทั้งนี้บริษัทฯ ได้ประมวลกิจกรรมด้าน Road Safety ที่ได้ดำเนินการเป็นระยะเวลา กว่า 30 ปี นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 จนถึงปัจจุบัน ตามรายละเอียดดังนี้

1. มาตรการองค์กร

1) โครงการสวมหมวกนิรภัย 100% โดยกำหนดกฎระเบียบให้พนักงานที่ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์มาทำงานทุกคนต้องสวม

หมวกนิรภัยทุกครั้งครอบคลุมไปถึงผู้มาติดต่องานจากภายนอกที่ใช้รถจักรยานยนต์ เป็นพาหนะด้วย

2) ควบคุมกำกับดูแลการจราจรให้เกิดความเรียบร้อยในการเดินทางเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนภายในบริษัทฯ สม่าเสมอ เช่น การใช้กล้องวงจรปิด CCTV การตีเส้นจราจร การจัดช่องทางเดินรถสำหรับจักรยาน เป็นต้น

3) กำหนดกฎระเบียบตลอดจนมีระบบควบคุมพฤติกรรมทั้งคนขับรถและผู้โดยสาร เช่น การคาดเข็มขัดนิรภัย การใช้ระบบ GPS ติดตามรับ-ส่งพนักงานและรถยนต์บริษัทฯ และการตรวจวัดแอลกอฮอล์พนักงานขับรถเป็นประจำทุกเดือน เป็นต้น

4) จัดงานสัปดาห์ความปลอดภัย (Safety Week) ประจำปี และสอดแทรกกิจกรรม Road Safety เข้าในงานดังกล่าวทุกครั้ง

5) จัดกิจกรรมส่งน้องกลับบ้านก่อนวันหยุดยาวของเทศกาลต่าง ๆ เพื่อย้ำเตือนให้พนักงานตระหนักถึงความปลอดภัยในการเดินทางกลับไปเยี่ยมภูมิลำเนาหรือการท่องเที่ยว เช่น วันสงกรานต์ และวันขึ้นปีใหม่ ให้เดินทางด้วยความระมัดระวัง เตรียมยานพาหนะให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้ และเตือนให้เมาไม่ขับ เป็นต้น

6) จัดทำโครงการ “ใบขับขี่ 100% สำหรับพนักงานยามาฮา” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้พนักงานทุกคนโดยเฉพาะผู้ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาทำงานให้มีใบอนุญาตขับขี่ฯ ตามกฎหมายจราจร โดยพนักงานทุกคนสามารถเข้าร่วมโครงการฯ โดยไม่มีค่าใช้จ่าย

7) ให้ความสำคัญต่อผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง อาทิ ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าของบริษัทฯ ติดระบบ GPS ติดตามขนส่งสินค้าเพื่อควบคุมและปรับปรุงพฤติกรรมในการขับรถ ตลอดจนให้มีการตรวจวัดแอลกอฮอล์พนักงานขับรถขนส่งสินค้า

8) มีความร่วมมือกับภาคีเครือข่ายในชุมชนที่บริษัทฯ ตั้งอยู่ โดยได้ร่วมทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) มาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน อ.บางเสาธง จ.สมุทรปราการ ซึ่งได้รับการสนับสนุนจากแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) มีสมาชิกที่เป็นภาคีเครือข่ายกว่า 10 บริษัทฯ มีการจัดประชุมแลกเปลี่ยนข่าวสารและกิจกรรมเพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนนในชุมชนท้องถิ่นอำเภอบางเสาธง



2. การสร้าง Road Safety Awareness สำหรับเด็กและเยาวชน

จัดทำโครงการ “Road Safety for Children” สำหรับเด็กประถมศึกษา โดยหลักสูตรของโครงการแบ่งเป็นภาคทฤษฎี สอนเรื่องเครื่องหมายจราจร ความมีวินัย การมีน้ำใจในการใช้รถใช้ถนน และภาคปฏิบัติสอนเรื่อง การเอาตัวรอดเมื่อติดอยู่ในรถตู้โดยสาร





3. กิจกรรมเพื่อสังคมอื่น ๆ (CSR)

1) การก่อตั้ง Yamaha Riding Academy (YRA) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นสถานฝึกอบรมพัฒนาทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์ เทคนิคและการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ให้กับลูกค้าของบริษัทฯและประชาชนทั่วไปโดยไม่ได้หวังผลกำไร ระหว่างปี พ.ศ. 2552 - 2566 มีการจัดฝึกอบรมไปแล้วกว่า 85,323 คน

2) การสนับสนุนกิจกรรมของภาครัฐและสถานศึกษาอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ เข้าร่วมกิจกรรมการขนส่งทางบกเปิดศูนย์ชั่วคราวในการรับซ่อมและเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องฟรีไม่คิดค่าแรง และบริจาคน้ำมันเครื่องสำหรับรถจักรยานยนต์ให้กับสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา ในโครงการอาชีวอาสาในช่วงเทศกาลที่เป็นวันหยุดยาว บริจาคฟรีให้กับประชาชนผู้สัญจรในช่วงเวลาดังกล่าว

3) โครงการมอบหมวกนิรภัยสำหรับรถจักรยานยนต์ ให้กับหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภาครัฐ สถานศึกษา และหน่วยงานที่ร้องขอทั่วประเทศ เพื่อนำไปจัดสรรให้กับบุคลากรและนักเรียนนักศึกษาในสังกัดที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะในการเดินทางมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น โดยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2561 - 2566 บริษัทฯ ได้มอบหมวกนิรภัยสำหรับรถจักรยานยนต์ไปแล้วเป็นจำนวน 4,800 ใบ และล่าสุดในปี พ.ศ. 2567 เนื่องในโอกาสครบรอบ 60 ปี ของการก่อตั้ง ทางบริษัทฯ พัฒนาและผลิตหมวกนิรภัยขนาดเล็กที่มีมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) จำนวน 12,000 ใบ และแจกจ่ายให้กับสถานศึกษาและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อลดการบาดเจ็บสูญเสียชีวิต

ถนนของเด็กและเยาวชน

4) ผลิตรถจักรยานยนต์ที่ผ่านมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) เพื่อจำหน่ายให้กับลูกค้า นอกจากการได้รับรถจักรยานยนต์ที่มีคุณภาพและปลอดภัยแล้ว สำหรับรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ (บิ๊กไบค์) ซึ่งต้องการทักษะการขับขี่มากกว่ารถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก บริษัทฯมีการจัดฝึกอบรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ให้กับลูกค้าทุกคนโดยไม่มีค่าใช้จ่าย



4. โครงการวิจัยเพื่อเมืองไทยไร้อุบัติเหตุ

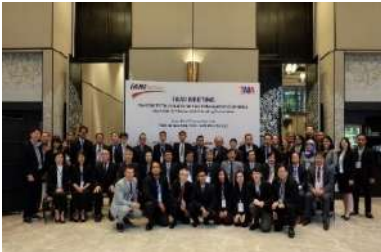
ทางบริษัทฯ ให้ทุนสนับสนุน “โครงการวิจัยเพื่อเมืองไทยไร้อุบัติเหตุ” ระหว่างปี พ.ศ. 2559 - 2563 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทราบปัจจัยและสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย เพื่อนำเสนอแนวทางการแก้ปัญหาและข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ในการลดการเกิดอุบัติเหตุได้อย่างยั่งยืน โดยมอบหมายให้ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (TARC) ภายใต้สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT) เป็นผู้ทำการวิจัยและได้นำมาขยายผลโดยนำมาปรับเข้ากับกิจกรรม Road Safety ขององค์กรที่สำคัญ ได้แก่

การปรับปรุงหลักสูตรการฝึกอบรมของ Yamaha Riding Academy (YRA) โดยได้เพิ่มหัวข้อการประเมินสถานการณ์ก่อนเกิดอุบัติเหตุ เข้าไปในหลักสูตร

5. ความร่วมมือกับภาครัฐและภาคเอกชนในด้าน Road Safety ทั้งในและต่างประเทศ

บริษัทฯ ในฐานะสมาชิกของคณะทำงานด้านรถจักรยานยนต์ (WG 005) และคณะทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน (WG 007) ของกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรม (FTI-AIC) และสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย (TAIA) มีบทบาทในการเข้าร่วมทำงานและให้ข้อคิดเห็นการกำหนดแผนการบังคับใช้กฎระเบียบและกฎหมายต่าง ๆ กับทางภาครัฐ ได้แก่ กรมการขนส่งทางบก และสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมให้มีมาตรฐานและความปลอดภัยเทียบเท่ากับมาตรฐานที่เป็น ตลอดจนส่งผู้แทนเข้าเป็นคณะกรรมการร่วมกับภาครัฐในโครงการต่าง ๆ เช่น “โครงการนักเรียนรุ่นใหม่มีใบขับขี่” ของกรมการขนส่งทางบก ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อทำการศึกษาทบทวนและพัฒนาหลักสูตรให้มีความเหมาะสม ครบถ้วนสมบูรณ์ และเป็นไปในแนวทางเดียวกันทั่วประเทศ นอกจากนี้ได้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้าน Road Safety กับ International Motorcycle Manufacturers Association (IMMA) และ Federation of Asian Motorcycle Industries (FAMI) เกี่ยวกับแนวทางดำเนินงานด้าน Road Safety





6. รางวัลแห่งความสำเร็จ

การประสบความสำเร็จภายนอกองค์กรที่มองเห็นเป็นรูปธรรม คือ การได้รับรางวัลต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางท้องถนนล่าสุด ได้แก่ รางวัลองค์กรต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน (Zero Accident) ประจำปี พ.ศ. 2562 และ 2566 ที่จัดขึ้นโดยแผนงานสนับสนุนการดำเนินงานป้องกัน อุบัติเหตุจากรถระดับจังหวัด (สอจร.) ใบประกาศเกียรติคุณจาก คณะกรรมการ บูรณาการกู้ชีพฉุกเฉินและความปลอดภัยทางถนน เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม พ.ศ. 2567 และใบประกาศเกียรติคุณจากกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เมื่อวันที่ 6 มิถุนายน พ.ศ. 2567 โดยรางวัลและใบประกาศเกียรติคุณที่ได้รับ สร้างความภาคภูมิใจให้กับองค์กรเป็นอย่างยิ่ง เป็นแรงผลักดันให้ยามาฮ่า มุ่งมั่นด้านความปลอดภัยบนท้องถนนของผู้ขับขี่ต่อไป



แนวทางแก้ไขปัญหา และประโยชน์ที่ได้รับ

บริษัทฯ มุ่งเน้นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมคนภายในองค์กร สร้างความตระหนักและจิตสำนึกที่ดีให้กับพนักงาน เพื่อให้นำไปสู่พฤติกรรมที่พึงประสงค์ในสังคม ผลลัพธ์ที่ได้ คือพนักงานมีจิตสำนึกและพฤติกรรมในการขับขี่ปลอดภัย จนสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุภายในองค์กรได้อย่างชัดเจนเป็นรูปธรรม ทำให้มั่นใจได้ว่าพนักงานส่วนใหญ่มีแนวโน้มทิศทางที่จะมีพฤติกรรมที่ดีในการขับขี่ปลอดภัยเมื่ออยู่ภายนอกด้วย ผลลัพธ์ภายนอกองค์กร คือการเกิดความร่วมมืออย่างเข้มแข็งกับภาคีเครือข่ายด้านความปลอดภัยทางถนน ไม่ว่าจะเป็นชุมชนในท้องถิ่น ทั้งภาครัฐและเอกชน ได้แก่ จังหวัด อำเภอ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตำรวจ โรงเรียน ตลอดจนองค์กรที่เกี่ยวข้องทั่วประเทศ ทำให้เกิดการบูรณาการในหลายด้าน อาทิ การแลกเปลี่ยนเรียนรู้ การสร้างความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างองค์กรที่สามารถนำไปสู่ความร่วมมือที่เป็นประโยชน์ในด้านอื่น ๆ ได้อีก

ปัญหาอุปสรรค และแนวทางแก้ไข

อุปสรรคที่สำคัญของการดำเนินงานที่ผ่านมา คือการไม่มีหน่วยงานภายในองค์กรที่เป็นเจ้าภาพ ทำให้ไม่มีการเก็บข้อมูลที่เป็นระบบ ทางบริษัทฯ จึงทำการปรับปรุงกระบวนการโดยล่าสุดในปี พ.ศ. 2566 ได้จัดตั้งคณะกรรมการความปลอดภัยการจราจร ประกอบไปด้วยกรรมการที่มาจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีหน้าที่พิจารณานโยบายและแผนงาน วางระบบงานความปลอดภัยการจราจร ส่งเสริมสนับสนุนกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง รายงานผลการปฏิบัติงาน รวมทั้งระบุปัญหา อุปสรรคและข้อเสนอแนะ เป็นการยกระดับการดำเนินงานที่บูรณาการทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าด้วยกัน ทำให้การดำเนินงานมีความสอดคล้องลดความซ้ำซ้อน

ทรัพยากรที่ใช้ในการดำเนินงาน และวิธีระดมทรัพยากร

บริษัทฯ ได้จัดสรรงบประมาณเพื่อกิจกรรมขับเคลื่อนการลดอุบัติเหตุ โดยนับย้อนหลังไปตั้งแต่ พ.ศ. 2551 จนถึงปัจจุบันมีการใช้จ่ายตามรายละเอียดในตารางด้านล่างนี้

ลำดับ	ค่าใช้จ่ายกิจกรรม Road safety (พ.ศ.2551 - 2566)	จำนวนเงิน(บาท)
1	ค่าใช้จ่ายบริจาคหมวกนิรภัย	6,243,600
2	ค่าใช้จ่ายโครงการ Road Safety for Children	794,585
3	ค่าใช้จ่ายโครงการวิจัยเพื่อเมืองไทยไร้อุบัติเหตุ	5,189,842.12
4	ค่าใช้จ่ายโครงการส่งน้องกลับบ้าน	690,000
5	ค่าใช้จ่ายบริจาคน้ำมันเครื่องยนต์ให้กับโครงการอาสาชื้ออาสา	5,112,000
6	ค่าใช้จ่ายการฝึกอบรมที่สถาบันฝึกอบรมขับซัวร์จักรยานยนต์มาฆา	83,389,500
	รวมค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น	101,419,527.12

การสร้างความยั่งยืน และการขยายผลไปยังหน่วยงานอื่น

ทางบริษัทฯ เห็นความสำคัญในการสร้างจิตสำนึกที่ดีให้กับคน โดยเฉพาะการปลูกฝังจิตสำนึกให้กับเด็กและเยาวชนซึ่งเป็นวัยที่จดจำสิ่งที่เรียนรู้ได้ดีที่สุด และสามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของคนจากการที่ได้เรียนรู้

เรื่องในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยเมื่อเติบโตเป็นผู้ใหญ่ ซึ่งจะช่วย
แก้ปัญหาอุบัติเหตุทางท้องถนนของประเทศไทยได้ในระยะยาวและยั่งยืน



บทเรียนที่ได้รับ

ทางบริษัทฯ พบว่าการดำเนินงานโดยบริหารจัดการโดยใช้พื้นที่เป็น
ตัวตั้ง ให้แต่ละพื้นที่ดึงผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเช่น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
เอกชน ชุมชนและประชาชน ให้เข้ามามีส่วนร่วมและเป็นเจ้าภาพในการแก้ไข
ปัญหาร่วมกันจะสามารถทำให้ประสบความสำเร็จได้ได้ง่ายขึ้น

บริษัท ธนชาตประกันภัย จำกัด (มหาชน)



สภาพปัญหาและหลักการดำเนินงานขององค์กร

บริษัท ธนชาตประกันภัย จำกัด (มหาชน) ดำเนินงานธุรกิจเกี่ยวกับการรับประกันภัยรถยนต์ มานานกว่า 26 ปี ตระหนักถึงปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จากสถิติยอดเคลมจำนวนอุบัติเหตุรถยนต์ และอัตราการจ่ายสินไหมในแต่ละปีมีการเคลมอุบัติเหตุรถยนต์กว่า 8,000 เคส/เดือน หรือเฉลี่ย 270 เคส/วัน โดยในปี พ.ศ. 2566 มีอัตราการจ่ายสินไหมรวมกว่า 4,000 ล้านบาท เป็นความสูญเสียด้านตัวเงินที่แม้ว่าลูกค้าจะได้รับการช่วยเหลือชดเชยจากบริษัท แต่ยังคงมีความสูญเสียอีกไม่น้อยที่ประชาชนรายย่อยยังต้องรับมือกับปัญหาด้วยตนเอง ซึ่งบางอย่างมีผลทั้งต่อชีวิต และทรัพย์สิน รวมถึงสภาพจิตใจที่ไม่สามารถทำให้กลับมาเป็นเหมือนเดิมได้อีก

แนวคิดและการขับเคลื่อน “ธนชาตประกันภัย Yes, We Safe” จึงเกิดขึ้น เพื่อร่วมมีบทบาทในฐานะเครือข่ายเฝ้าระวังและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนน มุ่งมั่นที่จะแก้ปัญหาคู่ขนานที่เกิดขึ้นเป็นจำนวนมากบนถนนสายรองหรือถนนชุมชน ซึ่งมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุเทียบเท่ากับถนนสายหลัก และเป็นส่วนหนึ่งในการร่วมสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนให้เกิดขึ้นทั่วประเทศ โดยดำเนินผ่านโครงการ “พลังชุมชนสร้างถนนปลอดภัย” มาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2562 - 2566 และใน พ.ศ. 2567 อยู่ในระหว่างการดำเนินงานโครงการฯ ในปีที่ 4 โดยยังคงได้รับการสนับสนุนจากศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) และภาคีเครือข่าย และเพิ่มเติมอีก 2 หน่วยงาน ได้แก่ กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค และหน่วยงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) ร่วมส่งเสริมกลไกการบริหารจัดการให้คนในชุมชนได้มีส่วนร่วมพัฒนาแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงทั้งทางด้านกายภาพและพฤติกรรมทางสังคม ควบคู่ไปกับการสร้างองค์ความรู้

ทางวิชาการ มอบเครื่องมือและอุปกรณ์ลดความเสี่ยงที่เป็นประโยชน์ด้าน สาธารณะจราจรเพื่อให้เห็นผลที่เป็นรูปธรรม ทำให้อุบัติเหตุบนถนนสายรอง ลดลง และกลายเป็นถนนที่ปลอดภัยสำหรับคนในชุมชนและผู้ใช้รถใช้ถนน

กลยุทธ์และขั้นตอนการทำงานร่วมกับภาคีเครือข่าย

“โครงการพลังชุมชนสร้างถนนปลอดภัย” เดินหน้าสู่เป้าหมายลด ความสูญเสียจากอุบัติเหตุบนถนน ลดความสูญเสียทั้งในชีวิตและทรัพย์สิน และลดผลกระทบตั้งแต่เศรษฐกิจระดับครอบครัว ชุมชนไปจนถึงเศรษฐกิจ ระดับมหภาค โดยวางกลยุทธ์ไว้ 4 ด้าน ประกอบด้วย 1) การสร้างการมีส่วนร่วม จากคนในชุมชนเอง สร้างการตระหนักรู้และความตื่นตัวของชุมชนในการ ริเริ่มดำเนินการลดอุบัติเหตุ (collaboration) 2) การสร้างองค์ความรู้ ในการ วิเคราะห์จัดการเพื่อลดอุบัติเหตุถนนในชุมชน 3) การสร้างให้เกิดกระบวนการ จัดการกับปัญหาที่เกิดขึ้นได้อย่างถูกต้องเป็นรูปธรรม และ 4) การสร้าง กระบวนการการคิดแก้ปัญหาให้เกิดความยั่งยืน (Sustainable of Road Safety) กำหนดเป้าหมายดำเนินงาน ปีละ 10 ชุมชนทั่วประเทศ โดยมี งบประมาณสนับสนุนชุมชนละไม่เกิน 200,000 บาท

รูปแบบโครงการฯ เป็นการประกวดแผนสร้างความปลอดภัยถนน ชุมชน โดยค้นหาพื้นที่เป้าหมายที่มีจุดเสี่ยง หลักเกณฑ์ คือ 1) ทีมงานเป็น ชุมชนที่รวมตัวกัน เสนอจุดเสี่ยงที่ยังไม่มีหน่วยงานเข้าไปรับผิดชอบปรับปรุง แก้ไข และเป็นจุดเสี่ยงที่ใช้หลักประเมินความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุใน เบื้องต้น 2) ต้องเป็นพื้นที่รับผิดชอบของ อบต.หรือเทศบาล 3) มีทีมงาน ไม่น้อยกว่า 4 คนจากสหสาขา ที่สามารถวิเคราะห์ความเสี่ยงตามหลัก ภายภาพและพฤติกรรมทางสังคมได้อย่างชัดเจน และสามารถนำเสนอวิธี แก้ปัญหาที่ทำได้จริงตามหลักวิศวกรรมจราจรและการยอมรับของชุมชน โดยมีหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ หรือหน่วยงานปกครองท้องถิ่นเป็นที่ปรึกษาของทีม 4) การสมัครกำหนดเงื่อนไขให้ทำแบบ step by step รวม 7 ขั้นตอน ผ่าน เว็บไซต์พลังชุมชนสร้างถนนปลอดภัย โดยทุกขั้นตอนมุ่งส่งเสริมและผลักดัน ให้ทุกชุมชนสามารถแสดงศักยภาพของทีมงาน และเรียนรู้วิธีการนำเสนอ

ปัญหาพร้อมแนวทางการแก้ไขได้อย่างเป็นระบบ 5) ภาคิเครือข่ายร่วมเป็น คณะกรรมการ และที่ปรึกษาคัดเลือก 2 รอบ รอบกลั่นกรอง คัดเลือก 20 ชุมชน และรอบตัดสิน คัดเลือก 10 ชุมชน ประกาศผลผ่านเว็บไซต์พลังชุมชนฯ สื่อมวลชน และสื่อสารโดยตรงกับชุมชนที่ได้รับการคัดเลือก 6) ดำเนินการเข้า แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงของชุมชนที่ชนะการประกวดในแต่ละปี ตามแนวทางที่ นำเสนอ และได้ข้อสรุปร่วมกัน พร้อมการอบรมให้ความรู้ เพื่อแก้ปัญหาอย่าง ยั่งยืน และ 7) ติดตามผลอย่างใกล้ชิดต่อเนื่อง เพื่อให้มั่นใจว่าโครงการฯ มีผล ต่อการเปลี่ยนพฤติกรรมจราจรซ้ำชีและสร้างจิตสำนึกให้กับคนในชุมชนได้ใน ระยะเวลา

ขั้นตอนการทำงานร่วมกับภาคิเครือข่ายและชุมชนทั่วประเทศ ดังนี้

1) บมจ.ธนาชาติประกันภัย ผู้ริเริ่ม ดำเนินการ และสนับสนุนงบประมาณใน การแก้ไขจุด สร้างองค์ความรู้ วิธีการ และกระบวนการขับเคลื่อนพลังชุมชน เพื่อสร้างถนนที่มีความปลอดภัยให้เกิดขึ้นทั่วประเทศ 2) ศปภ. ผู้สนับสนุน หลักทั้งด้านนโยบาย บุคลากร ข้อมูลทางวิชาการ การสื่อสารประชาสัมพันธ์ อำนวยความสะดวก และเป็นที่ปรึกษาในทุกรายละเอียดของโครงการที่ใช้ กระบวนการจัดการโดยชุมชนเพื่อชุมชนผ่านภาคิเครือข่าย 3) ภาคิเครือข่าย ร่วมเป็นคณะกรรมการคัดเลือกชุมชน และสนับสนุนแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ ร่วมลงพื้นที่ ได้แก่กรมการปกครอง กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น กรมควบคุมโรค กองป้องกันการบาดเจ็บ และหน่วยงานสนับสนุนการป้องกัน อุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) ประชาสัมพันธ์โครงการฯ การเข้าถึง พื้นที่, กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท สนับสนุนองค์ความรู้ในการ แก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่ ออกแบบอุปกรณ์ที่เหมาะสมกับสภาพจุดเสี่ยง, สศอ. กระตุ้นและขยายการเรียนรู้ให้คนในชุมชน และ ศวภ. เสริมความรู้ ทฤษฎี การใช้ HIYARI - HATTO และสนับสนุนวิทยากรอบรมให้ความรู้

ผลลัพธ์ที่ได้และการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น

โครงการพลังชุมชนสร้างถนนปลอดภัย ปี1- ปี 3 ใช้งบประมาณรวม 6 ล้านบาท (พื้นที่ละ 2 แสน รวม 2 ล้านบาทต่อปี) ยกระดับชุมชน 30 แห่งทั่วประเทศ ให้เป็นถนนปลอดภัยทั้งด้านกายภาพและผู้ใช้รถใช้ถนนมีพฤติกรรมจราจรที่ดี

1) โครงการพลังชุมชนสร้างถนนปลอดภัย ปี 1 แก่ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่ รวม 10 ชุมชน ใน 8 จังหวัด ได้แก่ พื้นที่เทศบาลตำบลเขาพนม จ.กระบี่, อบต.บ้านหนุน จ.แพร่, อบต.สะเนียน จ.น่าน, อบต.ศรีภูมิ, เทศบาลตำบลนาโพธิ์ จ.บุรีรัมย์, อบต.บ้านยาง จ.พิษณุโลก, อบต.บ้านช้าง, อบต.บ้านเข็ด จ.ชลบุรี, อบต.ควนขนุน จ.พัทลุง และ อบต.โพกรรม อ.เมือง จ.สิงห์บุรี

2) โครงการพลังชุมชนสร้างถนนปลอดภัย ปี 2 แก่ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่ รวม 10 ชุมชน 10 จังหวัด ได้แก่ เทศบาลตำบลป่าไผ่ จ.ลำพูน, อบต.บ้านหนุน จ.แพร่, เทศบาลตำบลแม่สะเรียง จ.แม่ฮ่องสอน, อบต.หนองโปลาจ.บุรีรัมย์, อบต.หนองปลาหมอ จ.ขอนแก่น, อบต.บ่อทอง จ.อุดรดิตถ์, เทศบาลตำบลคลองลานพัฒนา จ.กำแพงเพชร, เทศบาลตำบลท่าคันโท จ.กาฬสินธุ์, อบต.นาขอม จ.นครสวรรค์ และ อบต.รอบเมือง จ.ชัยภูมิ

3) โครงการพลังชุมชนสร้างถนนปลอดภัย ปี 3 แก่ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่ รวม 10 ชุมชน 10 จังหวัด ได้แก่ อบต.ปากอ่ดำ อ.แม่ลาว จ.เชียงราย, เทศบาลตำบลเด่นชัย จ.แพร่, เทศบาลเมืองลำพูน จ.ลำพูน, อบต.บ่อทอง จ.อุดรดิตถ์, เทศบาลตำบลสุวรรณภูมิ จ.ร้อยเอ็ด, เทศบาลตำบลไฮหย่อง จ.สกลนคร, เทศบาลตำบลศรีธาตุ จ.อุดรธานี, เทศบาลตำบลคลองลานพัฒนา จ.กำแพงเพชร, อบต.บ้านพราน จ.อ่างทอง และ อบต.บ้านยาง จ.พิษณุโลก



ภาพกิจกรรมโครงการพลังชุมชนสร้างถนนปลอดภัย ปี 1 – ปี 3

นอกจากนี้ จากผลการสำรวจและเก็บข้อมูลตามหลักวิชาการของมูลนิธิไทยโรดส์ ซึ่งประเมินผลการดำเนินงานโครงการฯ ก่อนและหลังการปรับปรุงจุดเสี่ยง และการสำรวจความคิดเห็นของคณะทำงาน/บุคลากรในพื้นที่ที่มีส่วนในการขับเคลื่อนโครงการฯ

1) ความสำเร็จในเชิงการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการใช้ความเร็วรถของคนในชุมชน สำรวจ 4 จุด ที่มีการปรับปรุงทางกายภาพของถนน (อบต. ปาก่อท่า จ.เชียงราย, เทศบาลตำบลสุวรรณภูมิ จ.ร้อยเอ็ด, อบต.รอบเมือง

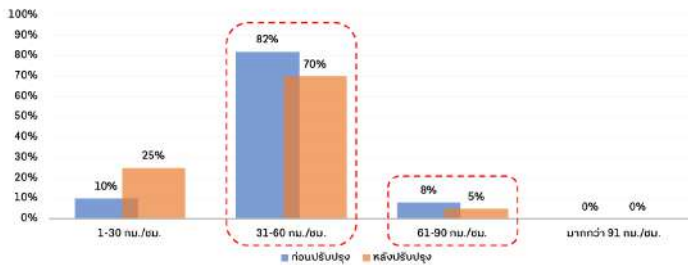
จ.ชัยภูมิ และ อบต.บ้านพราน จ.อ่างทอง

พบการใช้ความเร็วรถมีแนวโน้มลดลงตามเป้าหมาย โดยหลังการติดป้ายเตือนและป้ายจำกัดความเร็วรถแล้ว (สำรวจจำนวน 460 คัน) พบว่าผู้ขับขี่รถด้วยความเร็วระดับที่ปลอดภัย ไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง มีจำนวนเพิ่มขึ้น 15% (จากเดิม 10% เป็น 25%) ขณะที่ผู้ขับขี่ในอัตราความเร็วรถที่เกินจากอัตราความเร็วที่เหมาะสมกับพื้นที่ชุมชน ระหว่าง 31- 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง มีจำนวนลดลงถึง 12% (จากเดิม 82% เหลือ 70%) และพบผู้ขับขี่ในอัตราความเร็วรถที่เกินจากอัตราความเร็วที่เหมาะสมกับพื้นที่ชุมชน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง มีจำนวนลดลง 3% (จากเดิม 8%)

ผลสำรวจพฤติกรรมการใช้ความเร็ว

พฤติกรรมการใช้ความเร็ว ก่อน (Before) และหลัง (After) ปรับปรุงกายภาพ

“ ในภาพรวม การปรับปรุงกายภาพบริเวณจุดเสี่ยงส่งผลทำให้ ผู้ขับขี่ที่ใช้ความเร็วมากกว่า 30 กม./ชม. มีพฤติกรรมใช้ความเร็วลดลง ”



ผลสำรวจเปรียบเทียบ ก่อน-หลัง การดำเนินโครงการพลังชุมชนสร้างถนนปลอดภัย

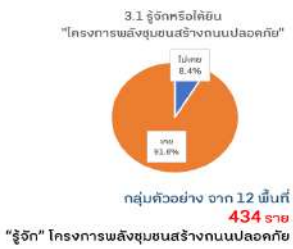
2) ผลความสำเร็จในเชิงการรับรู้ต่อโครงการพลังชุมชนสร้างถนนปลอดภัย ผลจากการสำรวจกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้แบบสอบถามคนในชุมชน

จำนวน 474 ราย ใน 12 พื้นที่ ได้แก่ 1) พื้นที่ อบต.ปากอตำ จ.เชียงราย 2) พื้นที่เทศบาลตำบลสุวรรณภูมิ จ.ร้อยเอ็ด 3) พื้นที่ อบต.รอบเมือง จ.ชัยภูมิ 4) พื้นที่ อบต.บ้านพราน จ.อ่างทอง 5) พื้นที่เทศบาลตำบลแม่สะเรียง จ.แม่ฮ่องสอน 6) พื้นที่เทศบาลเมืองลำพูน จ.ลำพูน 7) พื้นที่ อบต.บ้านหนอง จ.แพร่ 8) พื้นที่ อบต.บ้านยาง จ.พิษณุโลก 9) พื้นที่เทศบาลตำบลคลองงานพัฒนา จ.กำแพงเพชร 10) พื้นที่เทศบาลตำบลท่าคันโท จ.กาฬสินธุ์ 11) พื้นที่เทศบาลตำบลเขาพนม จ.กระบี่ 12) พื้นที่ อบต.ควนขนุน จ.พัทลุง

ในส่วนของคนในชุมชน พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 91.6 รู้จักหรือได้ยินโครงการฯ โดยมีทัศนคติและความพึงพอใจต่อโครงการฯ ในระดับ “มาก” โดยเฉพาะความรู้ความเข้าใจต่อโครงการฯ การมีส่วนร่วมช่วยสนับสนุนให้เกิดการแก้ไขปัญหาและการจัดการปัญหาพื้นที่เสี่ยงในชุมชน และช่วยกระตุ้นให้คนในชุมชนตื่นตัวเกี่ยวกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ที่สำคัญคนในชุมชนพร้อมที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนให้ดีขึ้น อีกทั้งยังมีความรู้สึกร่วมในการเป็นเจ้าของและพร้อมดูแลรักษาอุปกรณ์ความปลอดภัยที่ได้รับมอบจากโครงการฯ

ผลสำรวจ - ส่วนที่ 3 ข้อมูลต่อ “โครงการพลังชุมชนสร้างถนนปลอดภัย” ในพื้นที่ชุมชน

การรับรู้ต่อโครงการพลังชุมชนสร้างถนนปลอดภัย : กลุ่มตัวอย่าง 12 พื้นที่ จำนวน 474 ราย



ผลสำรวจเปรียบเทียบ ก่อน-หลัง การดำเนินโครงการพลังชุมชนสร้างถนนปลอดภัย

ขณะที่ผลสำรวจในส่วนของคณะทำงาน/บุคลากร ทั้งภาครัฐ ท้องถิ่น ภาคีเครือข่ายและตัวแทนภาคประชาชน ในพื้นที่ที่ร่วมทำงานกับ โครงการฯ จำนวน 42 ราย ได้สะท้อนผลการรับรู้และเข้าใจแนวคิดและ เป้าหมายโครงการฯ สามารถสร้างความตื่นตัวให้กับท้องถิ่น ที่จะมียุทธศาสตร์เป็น ต้นแบบของชุมชนถนนปลอดภัย เพื่อขยายแนวคิดและการจัดการไปยังชุมชน อื่น ๆ และพร้อมที่จะช่วยทำหน้าที่ขยายเครือข่ายเพื่อสร้างความปลอดภัยทาง ถนนร่วมกับโครงการฯ ในอนาคต

ความยั่งยืนและการขยายผล

- 1) สร้างถนนที่มีความปลอดภัยด้านกายภาพให้เกิดขึ้นทั่วประเทศ
- 2) ปรับเปลี่ยนทัศนคติ พฤติกรรมทางสังคมและวัฒนธรรมให้สอดคล้องกับ กฎหมาย
- 3) ปัญหาอุบัติเหตุบนถนนสายรองจำเป็นต้องทำอย่างต่อเนื่องและจริงจัง
- 4) สร้างสังคมที่ปลอดภัยอย่างยั่งยืน โดยการผลักดันชุมชน ให้เป็นแนว ร่วมสร้างความปลอดภัยทางถนนและสนับสนุนหน่วยงานท้องถิ่น ได้แสดง บทบาทที่ปรึกษา และดูแลผลประโยชน์สาธารณะของแต่ละชุมชน
- 5) สนับสนุน ความเข้มแข็งของกลไกภาครัฐ
- 6) แสดงศักยภาพของภาคเอกชนในการ ขับเคลื่อนงบประมาณให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล
- 7) ขยายผลต่อเนื่อง โดยบันทึกข้อมูลและกิจกรรมทั้งหมดไว้บนเว็บไซต์ จัดทำเป็นห้องสมุดเพื่อให้ ชุมชนอื่น ๆ นำไปประยุกต์ใช้แก้ปัญหาจุดเสี่ยงอุบัติเหตุถนนชุมชน
- 8) ขยาย เครือข่ายเฝ้าระวังและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนให้เกิดขึ้นทั่วประเทศ และ
- 9) จุดประกายหรือสร้างแรงบันดาลใจให้ชุมชนและหน่วยงานท้องถิ่นทั่ว ประเทศเริ่มต้นสำรวจ สะท้อน เสนอแนวทางแก้ไขปัญหา และสามารถพัฒนา แนวคิดของชุมชนในด้านต่าง ๆ ในอนาคต

โครงการ R.R.D

ขับขี่ปลอดภัย R.R.D SAFETY RIDING



บริษัท อาร์.อาร์.ดี ออโตโมทีฟ(ประเทศไทย) จำกัด 33 หมู่ 4 นิคมอุตสาหกรรมหนองแค ต.โคกแก้ว อ.หนองแค จ.สระบุรี 18230
 R.R.D AUTOMOTIVE(THAILAND) CO.,LTD. 33 Moo.4 Nongkhae Industrial Estate, Khokyae Subdistrict, Nongkhae District, Saraburi 18230
 Tel : 036-374-171-5 Fax : 036-374-176 www.RRD-AUTOMOTIVE.COM

สภาพปัญหา

พบการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่จักรยานยนต์ ปี 2021 - 2024 อย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้พนักงานบาดเจ็บ เสียชีวิต เสียทรัพย์สิน และไม่มีคนทำงาน

โครงสร้างและเป้าหมายดำเนินการ



เป้าหมายของกิจกรรม (Key Success)

1. นโยบายบริษัทในด้านความปลอดภัยทางถนน
2. โครงสร้างหน่วยงานกำกับดูแลมาตรการขับขี่ปลอดภัย และจัดทำแผนดำเนินการ
3. มาตรการควบคุม และติดตามการสวมใส่หมวกกันน็อกของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ 100%
4. การจัดกิจกรรมเรียนรู้ทักษะการลดอุบัติเหตุ (APT) 100%
5. แผนการส่งพนักงานอบรมทักษะการขับขี่ปลอดภัย หลักสูตร Basic การขับขี่ปลอดภัย
6. แผนการส่งเสริม และสนับสนุนให้พนักงาน มีใบอนุญาตขับขี่จักรยานยนต์ 100%
7. การเก็บข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ วิเคราะห์ และกำหนดมาตรการแก้ไข
8. การเข้าร่วมรณรงค์ขับขี่ปลอดภัยร่วมกับหน่วยงานนอก (รัฐหรือเอกชน)

ซึ่งหน่วยงานได้วางนโยบายและเป้าหมายเพื่อให้ผู้ขับขี่ นำไปปฏิบัติ ได้จริง มุ่งเน้นการมีส่วนร่วม กับกิจกรรมอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง

นโยบายบริษัทในด้านความปลอดภัยทางถนน

1.1 นโยบายองค์กร



ข้อซื่ออย่างปลอดภัยเป็นหน้าที่ของพนักงานทุกคน

1.2 ประชาสัมพันธ์



1.3 ตรวจตราเข้มงวด



แต่งตั้งทีมและหน้าที่ R.R.D ชั้นซีปลอดภัย

1. โครงสร้างหน่วยงานกำกับดูแล
2. กำหนดแผนการดำเนินงานแต่ละทีม

1) ประชุม Core Team ชี้แจงนโยบายและกำหนดเป้าหมาย
อำนาจหน้าที่ให้เข้าใจและชัดเจน

2) Core Team จัดทำแผนดำเนินการแต่ละกิจกรรม สรุป
แผนกิจกรรมชั้นซีปลอดภัย (R.R.D SR Master Plan)

3) ประชุม Core Team รายงานความคืบหน้าและหารือ
หาแนวทางการปรับปรุงร่วมกัน เพื่อให้ทุกกิจกรรมบรรลุเป้าหมาย

มาตรการควบคุมและติดตาม การสวมใส่หมวกกันน็อกของ ผู้ใช้รถจักรยานยนต์

1. พนักงานที่ขับรถจักรยานยนต์เข้าในบริษัท

1.1) สํารวจหมวกกันน็อกพนักงาน สํารวจสภาพปัจจุบัน
ทีมงานที่เป็นผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ มีหมวกกันน็อก

1.2) ตรวจตราแจ้งเตือนสวมหมวกกันน็อก ตรวจตราโดย
ทีมงาน R.R.D Safety Riding เตือนการสวมหมวกกันน็อก และเน้นย้ำขับขี่ปลอดภัย

1.3) รมรงค์สวมหมวกกันน็อก ประชุมหน้าแถว/จัดทำ
อบรมวิธีสวมหมวกกันน็อกที่ถูกต้อง

สิ่งที่ได้รับจากกิจกรรม พนักงานสะดวกไม่ต้องเสียเวลาหา
ซื้อหมวกกันน็อก ด้วยตนเอง มีหมวกสวมใส่ป้องกันอาการบาดเจ็บกรณีเกิด
อุบัติเหตุ

2. พนักงานที่ญาติ หรือมีผู้ขับขี่จักรยานยนต์มาส่ง

2.1) สํารวจพนักงานหมวกกันน็อก สํารวจสภาพปัจจุบัน
ทีมงานที่เป็นผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ มีหมวกกันน็อก

2.2) ตรวจตราแจ้งเตือนสวมหมวกกันน็อก ตรวจตราโดย
ทีมงาน R.R.D Safety Riding เตือนการสวมหมวกกันน็อก และเน้นย้ำขับขี่ปลอดภัย

2.3) รมรงค์สวมหมวกกันน็อค รมรงค์สวมหมวกกันน็อค
ประชุมหน้าแถว/จัดทำอบรมวิธีสวมหมวกกันน็อคที่ถูกรวิธี

สิ่งที่ได้จากกิจกรรม บริษัทสามารถบริหารกำลังคนมี
ประสิทธิภาพ ผลิตผลมวลรวมได้ตามแผนการผลิต

**การจัดกิจกรรมเรียนรู้ทักษะคาดการณ์อุบัติเหตุ (APT)
สำหรับพนักงาน**

1. จัดการแข่งขัน R.R.D APT ทัวร์นาเมนท์ สร้างกิจกรรม
เพื่อส่งเสริมการเข้าร่วม APT ในการเชิญชวนพนักงานขับขี่รถจักรยานยนต์
เข้าร่วมคาดการณ์อุบัติเหตุโดยมีการแข่งขัน APT มีรางวัล

สิ่งที่ได้จากกิจกรรม พนักงานได้เรียนรู้สถานการณ์
จำลอง ในกิจกรรมคาดการณ์อุบัติเหตุ APT เพิ่มทักษะให้ตัดสินใจในการขับขี่
อย่างปลอดภัยได้อย่างเหมาะสม ลดอุบัติเหตุ

2. ผลการดำเนินการกิจกรรม APT ลดอุบัติเหตุเป็น 0
โดยการพัฒนาทักษะการคาดการณ์อุบัติเหตุไว้ล่วงหน้า

สิ่งที่ได้จากกิจกรรม บริษัทลดอุบัติเหตุที่จะเกิด
ขึ้นกับพนักงาน ที่เป็นกำลังสำคัญที่จะขับเคลื่อนระบบ การบริหาร ให้มี
ประสิทธิภาพสูงสุด

**** APT – ACCIDENT PREDICTION TRAINING**

ฝึกคิด ชี้อลาด เรียนรู้การคาดการณ์อุบัติเหตุล่วงหน้า

**แผนการส่งพนักงานอบรมทักษะการขับขี่ปลอดภัย
หลักสูตร Basic การขับขี่ปลอดภัย**

1. กำหนดแผนการดำเนินการ ประชุมทีมงาน และ
จัดเตรียมรายชื่อ ประสานงานกับศูนย์ฝึกอบรมขับขี่ปลอดภัยให้ความรู้ขับขี่
ปลอดภัย ทั้งพนักงานเก่าและพนักงานใหม่ อย่างต่อเนื่องหลังการอบรมมีการ
ประเมินผลของพนักงาน

2. กิจกรรมฝึกอบรมพัฒนาทักษะขับขี่ปลอดภัย หลักสูตร Basic โดยครูฝึกศูนย์ฝึกขับขี่ปลอดภัยฮอนด้า (Honda Safety Riding Center) ณ สถานจอดรถ RRD



3. กิจกรรมฝึกอบรมสวมหมวกกันน็อค จัดกิจกรรมอบรม ชี้แจง แนะนำ วิธีการสวมหมวกกันน็อคและวิธีการใช้งานอย่างถูกต้องให้กับพนักงาน

แผนการส่งเสริม และสนับสนุนให้พนักงานมีใบอนุญาตขับขี่ 100%

1. เป้าหมายและแผนการดำเนินการ สำหรับพนักงานที่ใช้จักรยานยนต์และจัดทำแผนสนับสนุน ส่งเสริมให้มีใบขับขี่ เป้าหมายพนักงานมีใบขับขี่ 100% ภายในสิ้นปี 2023

2. ประชุมเตรียมการส่ง พนักงานฝึกอบรม บริษัทจึงอำนวยความสะดวกให้พนักงานเข้ารับฝึกอบรมใบอนุญาตขับขี่ที่ศูนย์ฝึกอบรมขับขี่ปลอดภัยฮอนด้า

3. ขั้นตอนส่งพนักงานฝึกอบรมใบขับขี่ สนับสนุนสำหรับพนักงานไม่สะดวกเดินทาง ประสานศูนย์ฝึกอบรมใบขับขี่ใกล้บ้าน เพื่อให้บรรลุเป้าหมายกำหนดเสร็จสิ้นปี 2023



ฝึกอบรมใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่ศูนย์ฝึกขับขี่
ปลอดภัยฮอนด้า ศูนย์สำโรง

ผลการดำเนินการใบอนุญาตขับขี่ สรุปผลการดำเนินการ
สนับสนุนใบอนุญาตขับขี่จักรยานยนต์ 100% และเสร็จสิ้นภายในปี 2023
เน้นย้ำกฎระเบียบมีสติ๊กเกอร์จอดลานจอดรถ

การเก็บข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ วิเคราะห์ และกำหนด
มาตรการแก้ไข

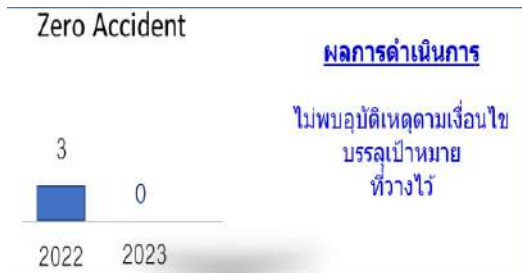
1. มาตรฐานเก็บข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ มีขั้นตอนการ
แจ้งและรายงานอุบัติเหตุพร้อมแบบฟอร์มเพื่อใช้งาน โดยกำหนดเป็นเอกสาร
ควบคุมในการทำงานตามปกติ

2. รายงานข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ การรายงานข้อมูล
การเกิดอุบัติเหตุมีขั้นตอนที่ชัดเจนเมื่อเกิดเหตุ ประชุมวิเคราะห์และนำเสนอ

รายงานต่อผู้บริหารสูงสุด

3. กำหนดเงื่อนไขการรายงานอุบัติเหตุ ทบทวนแบบฟอร์มในการรายงานอุบัติเหตุ โดยแยกการรายงานอุบัติเหตุจากการเดินทางให้ชัดเจนมากขึ้นเพื่อให้ง่ายต่อการเก็บสถิติ

ผลการดำเนินการ มุ่งเน้นการรณรงค์อย่างเข้มข้นมากยิ่งขึ้น การฝึกอบรม การคาดการณ์อุบัติเหตุ สวมหมวกกันน็อค ให้กิจกรรมบรรลุเป้าหมาย



การบันทึกอุบัติเหตุปี 2024

1. นำเสนอวิธีการรายงานอุบัติเหตุ ที่สะดวก รวดเร็วยิ่งขึ้น
2. การบันทึกอุบัติเหตุใน Excel ก่อนลงบันทึกลงบอร์ด
3. ลดอุบัติเหตุตรวจสอบสภาพถนน และประชาสัมพันธ์

พนักงานช่วงวันหยุด Long Weekend

การเข้าร่วมรณรงค์ขับขี่ปลอดภัยร่วมกับหน่วยงานนอก (รัฐหรือเอกชน)

1. สื่อสาร โดยสื่อที่ทันสมัย จัดทำสื่อวิดีโอ KYT ส่ง Line ให้พนักงาน กระตุ้นเน้นย้ำ แผนการดำเนินการ กระตุ้นจิตสำนึกขับขี่ปลอดภัย ให้พนักงานผู้ขับขี่และผู้โดยสาร

สร้างความตระหนักให้ทุกแผนก สื่อสารให้ความรู้

KYT กับพนักงานทุกคนเข้าใจเป้าหมายวัตถุประสงค์ ได้นำไปปฏิบัติ มือชี้ ปาก
ย้ำ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ผลการดำเนินการ KYT มือชี้ ปากย้ำ ทำเป็นกิจวัตร
ปลูกฝังให้เกิดความตระหนัก สำนักขับเคลื่อนปลอดภัยอุบัติเหตุเป็น 0



แผนการดำเนินการปี 2024

1. รณรงค์ KYT อย่างต่อเนื่อง
2. มุ่งแชร์ตัวอย่าง ความเสี่ยงในการขับขี่
3. ตรวจสอบและแจ้งเตือนเส้นทางการเดินทางในช่วง
วันหยุดยาว
4. ใช้สื่อการประชาสัมพันธ์ที่ทันสมัยมากขึ้น

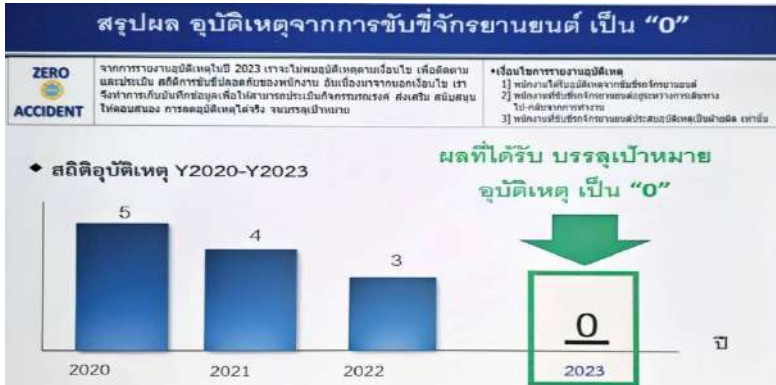
**** KYT – Kiken Yoshi Training** หมายถึง วิธีการวิเคราะห์
หรือคาดการณ์ว่าจะมีอันตรายใด ๆ แฝงอยู่ในงานที่ต้องปฏิบัติและหาวิธีการ
ควบคุมป้องกันอันตรายนั้น ๆ หลักการวิเคราะห์เพื่อความปลอดภัยแบบ KYT
ปลูกฝังจิตสำนึกด้านความปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงานให้ ปฏิบัติงานด้วยความ
ระมัดระวัง



ร่วมรณรงค์กับหน่วยงานภายนอก ทั้งภาครัฐและเอกชนเพื่อสร้างสรรค์สังคมส่วนรวมปลอดภัยทางถนน



หลังหยุดยาวตรวจเช็คพนักงานไม่พบพนักงานประสบอุบัติเหตุทางถนน ประสบความสำเร็จในการรณรงค์



เราจึงมีแนวคิด Next Plan ขยายผลฝึกทักษะ
 การขับขี่ปลอดภัยและคาดการณ์อุบัติเหตุล่วงหน้า
 แก่ผู้ขับขี่และผู้ประกอบการในนิคมอุตสาหกรรมหนองแค

บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด

TOYOTA

สภาพปัญหา/ผลกระทบที่เกิดขึ้น

จากสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของโลกและประเทศไทย บริษัทฯตระหนักถึงสถานการณ์ความ รุนแรงที่เกิดขึ้นและพยายามรณรงค์อย่างต่อเนื่อง ด้วยการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ให้ครอบคลุมทุกปัจจัย (ด้านคน รถและถนน)มุ่งเน้นให้ความรู้ปลูกฝังและสร้างการตระหนักเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในทุกเพศทุกวัย เพื่อ“สร้างสังคมคนขับที่ดี”รวมทั้งมีส่วนร่วมกับภาคีเครือข่ายและภาคส่วนต่าง ๆ ในการบรรลุเป้าหมายการลดอุบัติเหตุ

แนวคิด กลยุทธ์ บริษัทฯเป็นผู้ริเริ่ม โครงการ “โตโยต้า ถนนสีขาว” ในปี 2531 ถึงปัจจุบัน (36 ปี) สามารถสร้างเครือข่ายสังคมแห่งการเรียนรู้ และ ปลูกฝังจิตสำนึกให้ประชาชนกว่า 223,000 คน และส่งเสริมการมี “วินัยและน้ำใจ” โดยการรณรงค์ให้ผู้ใช้รถใช้ถนน ร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการ “สร้างสังคมคนขับที่ดี” ภายใต้ 4 องค์ประกอบ ได้แก่ (1) สร้างทักษะขับขี่ (2) มีน้ำใจให้เพื่อนร่วมทาง (3) มีวินัยจราจร (4) ลดความเร็ว และไม่ประมาท

ขั้นตอน/กระบวนการดำเนินงาน

- 1) ติดตามความรุนแรงของสถานการณ์ปัญหา
- 2) ประเมินความเสี่ยง
- 3) จัดทำแผนและดำเนินงานร่วมกับภาคีเครือข่าย

แนวทางแก้ปัญหาและประโยชน์ที่ได้รับจากการดำเนินโครงการ

จัดแคมเปญ รณรงค์ โดยแบ่งกิจกรรม ตามปัจจัย “คน รถ ถนน”

1. ปัจจัยด้านคน 3 กลยุทธ์หลัก ได้แก่ (1) ให้ความรู้ (2) สร้างจิตสำนึกและการตระหนัก (3) เปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้ขับขี่

กิจกรรมที่ 1) จัดอบรมหลักสูตรขับขี่ปลอดภัย Toyota Mobility Driving

แนวทาง บูรณาการหลักสูตรขับขี่ปลอดภัยจากประเทศญี่ปุ่น และ หลักสูตรจากกรมการขนส่งทางบก

กลุ่มเป้าหมาย ครูฝึกของผู้แทนจำหน่ายและประชาชนทั่วไป

การมีส่วนร่วมของภาคี เครือข่าย พื้นฐานหลักสูตรจากกรมการขนส่งทางบกและศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย

ผลลัพธ์ (1) สร้างครูฝึกของผู้แทนจำหน่ายโตโยต้า 409 คน (2) ประชาชนทั่วไปผ่านการอบรม 93,612 คน

ประโยชน์ เกิดเครือข่ายสังคมคนขับรถดีเพิ่มขึ้น

การสร้างความยั่งยืน และการขยายผล (1) สร้างครูฝึกเพิ่มอีก 106 คน (2) ประชาชนผ่านการอบรมเพิ่มขึ้นอีก 5,000 คนในปี 2568

กิจกรรมที่ 2) พัฒนาคู่มืออบรมการขับขี่ปลอดภัย

แนวทาง สร้างองค์ความรู้ในหลักการขับขี่ปลอดภัย

กลุ่มเป้าหมาย (1) ขนส่งจังหวัดทั่วประเทศ (2) ผู้แทนจำหน่ายโตโยต้า

การมีส่วนร่วมของภาคี เครือข่าย (1) พื้นฐานหลักสูตรจากกรมการขนส่งทางบก (2) ขยายผลโดยขนส่งจังหวัดทั่วประเทศ

ผลลัพธ์ มีองค์ความรู้ด้านการขับขี่ปลอดภัยที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน

ประโยชน์ (1) ปูพื้นฐานการขับขี่ที่ปลอดภัย (2) ขยายผลไปยังชุมชน

การสร้างความยั่งยืน และการขยายผล (1) สร้างสื่อให้ความรู้ในรูปแบบดิจิทัล (2) สื่อสารในรูปแบบออนไลน์

กิจกรรมที่ 3) ศูนย์พัฒนาศักยภาพผู้ขับขี่รถยนต์โตโยต้า
แนวทาง สร้างศูนย์การเรียนรู้ให้กับผู้ต้องการทำ
ใบขับขี่รถยนต์
กลุ่มเป้าหมาย ประชาชนทั่วไปที่ต้องการทำ
ใบขับขี่
การมีส่วนร่วมของภาคี เครือข่าย (1) ให้
คำปรึกษาโดยขนส่งทางบก ผลลัพธ์ สร้างการเรียนรู้ให้กับประชาชน 163 คน
ประโยชน์ มีสถานที่เรียนรู้และฝึกฝนการขับขี่
ปลอดภัย

กิจกรรมที่ 4) พัฒนาสื่อการเรียนรู้การคาดการณ์อุบัติเหตุในรูปแบบวิดีโอ ร่วมกับกรมการขนส่งทางบก
แนวทาง เพื่อให้ผู้ขับขี่ได้ฝึกวิเคราะห์หาความ
เสี่ยง และสามารถหลีกเลี่ยงสถานการณ์ที่อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้
กลุ่มเป้าหมาย ประชาชนทั่วไปทั้งภาครัฐและ
เอกชน

การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย (1) ทำ MOU
กับกรมการขนส่งทางบก (2) ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทยเป็นที่ปรึกษาด้านเนื้อหา
ผลลัพธ์ (1) ผลิต VTR การคาดการณ์อุบัติเหตุ
31 ตอน ความยาว 6 ชั่วโมง ให้ ขบ. ขยายผล (2) เข้าถึงประชาชนกว่า 3.2
ล้านครั้ง ประโยชน์ (1) ใช้เป็นเนื้อหาอบรมและข้อสอบในการทำใบขับขี่ (2)
ประชาชนได้เรียนรู้เพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

การสร้างความยั่งยืน และการขยายผล ใช้เนื้อหา
ต่อยอดบูรณาการเข้ากับหลักสูตรอื่น ๆ เพื่อเสริมองค์ความรู้ให้ครบทุกมิติ

**กิจกรรมที่ 5) สนับสนุนอุปกรณ์สร้างศูนย์การเรียนรู้เพื่อ
เสริมสร้างความปลอดภัยในการเดินทางสำหรับเด็ก ร่วมกับคณะ
แพทยศาสตร์โรงพยาบาลรามาธิบดี (ปี 2562 และ 2566)**

แนวทาง สนับสนุนเบาะรถยนต์ สาธิตการติดตั้ง
เบาะรถยนต์เด็ก รวมถึงปลูกฝังความปลอดภัยใน เด็กขณะเดินทาง

กลุ่มเป้าหมาย ผู้ปกครองเด็กเล็กและ ประชาชน
ทั่วไป

การมีส่วนร่วมของภาคี เครือข่าย โรงพยาบาล
รามาธิบดีประสานงานร่วมกันดำเนินการ

ผลลัพธ์ มีผู้เข้าเรียนรู้ที่โรงพยาบาลรามาฯ
16500 คนต่อเดือน

ประโยชน์ สร้างความปลอดภัยในการเดินทาง
สำหรับเด็ก

การสร้างความยั่งยืน ประชาสัมพันธ์ทางสื่อของ
โรงพยาบาล

กิจกรรมที่ 6) เมืองจราจรจำลอง โตโยต้า

แนวทาง สร้างสถานที่เรียนรู้ การมีวินัย มีน้ำใจ
ในการขับขี่

กลุ่มเป้าหมาย เด็กอายุ 7-14 ปี และประชาชน
ทั่วไป

การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย หลักสูตร
กฎระเบียบต่าง ๆ โดยกรมการขนส่งทางบก (2) สำนักงานสวนสาธารณะ ดูแล
พื้นที่สวนรถไฟ

ผลลัพธ์ มีผู้เข้าเรียนรู้ รวม 2,406,447 คน (ข้อมูล
สะสมถึงปี 2566)

ประโยชน์ มีสถานที่เรียนรู้ด้านความปลอดภัย
ทางถนน

การขยายผล สร้างการเรียนรู้ให้ประชาชนเพิ่มขึ้น
อีก 150,000 คน

กิจกรรมที่ 7) Toyota Campus Challenge

แนวทาง ประกวดแผนรณรงค์ลดอุบัติเหตุใน
สถานศึกษา

กลุ่มเป้าหมาย เยาวชน นิสิต นักศึกษาอายุ
18 - 25 ปี ทั่วประเทศ

การมีส่วนร่วมของภาคี เครือข่าย สถานศึกษา,
สสส. ให้ความรู้, สคอ. TARC เป็นที่ปรึกษาและกรรมการตัดสินกิจกรรม,
ตำรวจ เทศบาล องค์กรท้องถิ่น ร่วมสนับสนุนกิจกรรมของนักศึกษา

ผลลัพธ์ เกิดสังคมคนขับรถดีรวม 17,544 คน
เผยแพร่โครงการทางสื่อออนไลน์ทุกช่องทาง

ประโยชน์ เกิดการเรียนรู้และตระหนักในกลุ่ม
เยาวชน พฤติกรรมขับขี่มีความปลอดภัยมากขึ้น

การขยายผล ขยายผลสร้างการเรียนรู้ ให้กับ
เยาวชนในภูมิภาคอื่น โดยมีเป้าหมาย 5,000 คนภายในเดือน มีนาคม 2568

กิจกรรมที่ 8) นิทรรศการ “เจอกับตัว สตูดิโอ” ลดความเร็ว
ภายใต้คำขวัญ “ยิ่งเร็ว ยิ่งสูญเสียเร็ว”

แนวทาง สร้างความตระหนัก และผลกระทบ
จากการขับรถเร็ว โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมจะได้ประสบการณ์จริงตั้งแต่ ประสบ
อุบัติเหตุจนถึงความยากลำบากในการดำเนินชีวิต

กลุ่มเป้าหมาย ประชาชนทั่วไปทั้งภาครัฐและ
เอกชน

การมีส่วนร่วมของภาคี เครือข่าย (1) สคอ.
TARC กรมทางหลวง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (2) สื่อมวลชน ร่วมเผยแพร่
และประชาสัมพันธ์กิจกรรม

ผลลัพธ์ (1) มีผู้ร่วมสัมผัสประสบการณ์มากกว่า
700 คน (2) ขยายผล ทางออนไลน์ ทำให้ประชาชนทั่วไปเกิดการรับรู้ มากกว่า
28 ล้านวิว

ประโยชน์ ตระหนักถึงผลเสียจากการขับรถเร็ว

การขยายผล เผยแพร่องค์ความรู้ผ่านสื่อออนไลน์

กิจกรรมที่ 9) “ขับดีได้ดี” แข่งขันขับซึร์ดโดยใช้ความเร็วที่

เหมาะสม

แนวทาง สร้างการเรียนรู้ทางแอปพลิเคชันไลน์

กลุ่มเป้าหมาย ประชาชนทั่วไป

การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย สคอ.,

สื่อมวลชนประชาสัมพันธ์กิจกรรม

ผลลัพธ์ ผู้เข้าร่วมโครงการทั้งสิ้น 17,516 คน (2)

ขยายผลผ่านสื่อออนไลน์ทำให้ประชาชนทั่วไปเกิดการรับรู้มากกว่า 38 ล้านวิว

ประโยชน์ สร้างการรับรู้เรื่องการใช้ความเร็วที่

เหมาะสม

การขยายผล สร้างกิจกรรมใหม่ ๆ เพื่อ

เปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่

2. ปัจจัยด้านรถ กิจกรรมตรวจเช็ครถยนต์ ช่วงเทศกาล

กิจกรรมที่ 10) จุดพักรถ โครงการ โตโยต้า ถนนสีขาว

แนวทาง ตั้งจุดให้บริการพร้อมช่างดูแล

เครื่องยนต์บนทางหลวง

กลุ่มเป้าหมาย ประชาชนทั่วไปที่เดินทาง

ในช่วงเทศกาลสำคัญ

การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย ปภ. ตำรวจ

ทางหลวง องค์กรท้องถิ่น และตัวแทนจำหน่ายในจังหวัดที่จัดกิจกรรม

ผลลัพธ์ ตั้งบูธรณรงค์ในจังหวัด นครสวรรค์

นครราชสีมา ชลบุรี ชุมพร เพชรบุรี มีผู้เข้าร่วมกิจกรรมกว่า 22,000 คน

ประโยชน์ ลดความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุใน

การเดินทางไกล

การขยายผล พิจารณาจังหวัดอื่น ๆ ให้ครอบคลุม

ทุกภูมิภาค

<p>กิจกรรมที่ 11)</p> <p>ในช่วงเทศกาล</p>	<p>โครงการตรวจรถพริบซ์ซีปลอดภัย</p> <p>แนวทาง ให้บริการตรวจสภาพรถก่อนเดินทาง</p>
<p>กิจกรรม</p>	<p>กลุ่มเป้าหมาย ประชาชนทั่วไป</p> <p>การมีส่วนร่วมของภาคี ผู้แทนจำหน่ายสนับสนุน</p>
<p>สภาพรถยนต์พริบซ์ซี มากกว่า 24 รายการ ที่ศูนย์บริการ 446 แห่งทั่วประเทศ</p> <p>เทศกาล</p>	<p>ผลลัพธ์ ประชาชนได้รับบริการตรวจเช็ค</p> <p>ประโยชน์ ป้องกันและลดอุบัติเหตุในช่วง</p>
<p>ทุก ๆ ปี</p>	<p>การขยายผล ดำเนินโครงการอย่างต่อเนื่องใน</p>
<p>นักเรียน</p>	<p>กิจกรรมที่ 12) ติดตั้งระบบป้องกันการลื่นไถลในรถตู้รับส่ง</p>
<p>ความผิดพลาดหรือหลงลืม</p> <p>และปริมณฑล</p>	<p>แนวทาง สร้างระบบช่วยควบคุมไม่ให้เกิด</p> <p>กลุ่มเป้าหมาย โรงเรียนนาร่อง ในกรุงเทพฯ</p>
<p>ข้อมูลโครงการ</p>	<p>การมีส่วนร่วมของภาคี DEPA สนับสนุน</p> <p>ผลลัพธ์ ติดตั้งอุปกรณ์ ให้กับโรงเรียนต้นแบบ</p>
<p>2 โรงเรียน</p> <p>ของคน (Human Error)</p>	<p>ประโยชน์ ลดความสูญเสียจากความผิดพลาด</p>
	<p>การขยายผล ศึกษานวัตกรรมเทคโนโลยีใหม่ ๆ</p>

3. ปัจจัยด้านถนน

กิจกรรมที่ 13) โครงการปรับปรุงจุดเสี่ยงทั่วประเทศไทย

แนวทาง แก้ไขปรับปรุงถนนที่มีจุดเสี่ยงให้มี

ความปลอดภัยยิ่งขึ้น

กลุ่มเป้าหมาย ผู้สัญจรผ่านเส้นทางที่เป็นจุด

เสี่ยง

การมีส่วนร่วมของภาคี เครือข่าย มูลนิธิศูนย์

ข้อมูลจราจรอัจฉริยะไทย กรมทางหลวง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ตำรวจภูธรจังหวัด ผู้ว่าราชการจังหวัด ฝ่ายยุทธศาสตร์จังหวัด เทศบาล อบต. วิเคราะห์ประเมินจุดเสี่ยง และประสานงานโครงการ

ผลลัพธ์ จุดเสี่ยงได้รับการแก้ไขมากกว่า 60

จุด ใน 6 จังหวัด

ประโยชน์ ป้องกันและลดอุบัติเหตุจาก

Unsafe Condition

การขยายผล ร่วมมือกับมูลนิธิ Toyota

Mobility Foundation ประเทศญี่ปุ่น และกระทรวงมหาดไทย ค้นหาและปรับปรุงจุดเสี่ยงในปี 2567 - 2568 และในปีต่อ ๆ ไป

กิจกรรมที่ 14) การสนับสนุนทรัพยากรเพื่อส่งเสริมการ

เรียนรู้ วัฒนธรรม และสร้างความปลอดภัย ให้กับตำรวจ จ.ฉะเชิงเทรา 18 สภ. 18 ชุด ร่วมกับ ปภ. ฉะเชิงเทรา มอบ หมวกกันน็อก 200 ใบ สนับสนุนอุปกรณ์ สื่อ และความรู้เมืองจราจร อบต.พลับพลาไชย จ.สุพรรณบุรี

ปัญหา อุปสรรค และแนวทางแก้ไข

ปัจจัยคน ขาดกำลังคนในการดำเนินงานเนื่องจาก

โควิด 19

แนวทางแก้ไข ปรับแผนการทำงาน

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม เพราะภัยธรรมชาติ

แนวทางแก้ไข แผนฉุกเฉิน ขยายเวลา

ทรัพยากรที่ใช้ในการดำเนินงานและวิธีระดมทรัพยากร

วิธีระดมทรัพยากรบุคลากร และองค์ความรู้ สร้างความร่วมมือกับหน่วยงานทุกภาคส่วน เพื่อร่วมสนับสนุนองค์ความรู้ให้เป็นไปตามหลักการที่จะนำไปสู่ผลลัพธ์เชิงประจักษ์

วิธีระดมทรัพยากรงบประมาณและวัสดุอุปกรณ์ ขออนุมัติงบประมาณประจำปี และบริหารจัดการภายใต้การควบคุมของหน่วยงานต่าง ๆ ตามระเบียบขององค์กรอย่างโปร่งใสและตรวจสอบได้ทุกกิจกรรม

การสร้างความยั่งยืนและการขยายผลไปยังหน่วยงานอื่น ๆ

ศึกษา เทคโนโลยีใหม่ ๆ กระแสนิยมของสังคมและพฤติกรรมของคน เพื่อดำเนินกิจกรรมให้ตรงกับกลุ่มเป้าหมาย โดยเน้นให้ความร่วมมือ กับภาคีอย่างต่อเนื่องพร้อมขยายและพัฒนาหลักสูตร/กิจกรรม เพื่อตอบสนอง ต่อพันธกิจเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน

บทเรียนที่ได้รับคืออะไร

พบว่า การออกแบบและวางแผนกิจกรรมอย่างตรงจุดและยั่งยืน คือการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมคน นอกจาก การให้ความรู้ สร้างจิตสำนึก สิ่งสำคัญที่จะปรับพฤติกรรมได้ คือ การแก้ปัญหาเชิงระบบ จึงจะสร้างระบบให้ ครอบคลุมทุกมิติของการแก้ปัญหาและลดอุบัติเหตุทางถนนต่อไปได้อย่างยั่งยืน

กิจกรรมในอนาคต

ร่วมมือกับภาครัฐ เอกชน และองค์กรต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง ตามปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ คน รถ และถนน

ปัจจัยด้าน คน เดินหน้าสร้าง “สังคมคนขับรถดี” อย่างต่อเนื่อง โดยมุ่งหวังให้เกิดการเปลี่ยนแปลง พฤติกรรมการขับขี่ ด้วยแนวทางต่าง ๆ เช่นแนวทาง Safe System Approach ของศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) และใช้กลยุทธ์ในการหาแนวร่วม ปลุกคนดูมาเป็นผู้เล่น เป็นต้น

ปัจจัยด้าน รถ ร่วมมือกับผู้แทนจำหน่ายทั่วประเทศในการจัดแคมเปญตรวจเช็ครถฟรี และดูแลผู้ขับขี่ในการเดินทางช่วงเทศกาลสำคัญต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง

ปัจจัยด้าน ถนน ร่วมมือกับขนส่ง AIT สคอ. สสส. ปภ. สอจร. มูลนิธิโตโยต้าประเทศไทย และภาคีในการ ปรับปรุงจุดเสี่ยงอันเกิดจากสภาพถนนที่ชำรุด มีจุดบอด จุดอับสายตา หรือจุดที่เป็นทางโค้ง ทางร่วม ทางแยก และจุดที่มีการใช้ความเร็วสูง

บริษัท ไทยฮอนด้า จำกัด



ชื่อเรื่อง หนึ่งในร้านสร้างสรรค์ หนึ่งในสถาบันสร้างสังคม ด้านการส่งเสริมการขับขี่ที่ปลอดภัย One Dealer One College

ที่มาของโครงการ

ต่อยอดความปลอดภัย สู่หัวใจเยาวชน จากงานวิจัยและการสำรวจสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมามีพบว่า ช่วงอายุ ระหว่าง 14-25 ปี เป็นช่วงวัยที่ประสบอุบัติเหตุมากที่สุด เพราะเป็นกลุ่มที่ใช้รถจักรยานยนต์เดินทางเป็นประจำ โดยเฉพาะนักเรียนนักศึกษา โดยมีอัตราเฉลี่ยการเสียชีวิต 2 คนต่อสถาบันการศึกษาต่อปี และมีแนวโน้มที่จะมีอัตราที่สูงขึ้นในขณะนั้น โดยที่บริษัทฯ ได้ริเริ่มดำเนินการด้านการส่งเสริมการขับขี่ที่ปลอดภัยตั้งแต่ปี 2532 กำหนดเป็นพันธกิจที่จะขยายความรู้และส่งเสริมการขับขี่ที่ปลอดภัยในประเทศไทยอย่างเต็มกำลัง ทั้งนี้ได้กำหนดให้การส่งเสริมการขับขี่ที่ปลอดภัยและการสร้างสังคมความปลอดภัยในพื้นที่การจำหน่ายของผู้จำหน่ายรถจักรยานยนต์ฮอนด้าทั่วประเทศเป็นหนึ่งในภารกิจที่ต้องดำเนินการ และเพื่อยกระดับการดำเนินงานให้เกิดความเข้มแข็งและสามารถครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายได้ในวงกว้างทั่วทั้งประเทศในปี 2554 บริษัทฯ ได้ผลักดันการขับขี่ปลอดภัยเข้าสู่สถาบันอาชีวศึกษาทั่วประเทศ โดยผนึกกำลังกับร้านผู้จำหน่ายและสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา (สอศ.) เปิดตัวโครงการ Honda One Dealer One School หรือ หนึ่งในร้านสร้างสรรค์ หนึ่งในสถาบันสร้างสังคม ก่อนจะเปลี่ยนชื่อเป็น One Dealer One College หรือ ODOC ในเวลาต่อมา

วัตถุประสงค์

1. เพื่อเผยแพร่ความรู้และทักษะในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างถูกต้องและปลอดภัยให้แก่ครู - อาจารย์ และนักเรียน นักศึกษา

2. เพื่อปลูกสร้างจิตสำนึกการขับขี่รถจักรยานยนต์บนท้องถนน ให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

3. เพื่อรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยการสร้างจิตสำนึกในด้านความปลอดภัยและสร้างวินัย จรรยาให้แก่ครู - อาจารย์ และนักเรียน นักศึกษา

4. เพื่อให้ครู - อาจารย์ และนักเรียน นักศึกษา มีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนและเป็น ตัวอย่างที่ดีแก่เยาวชน

5. เพื่อเป็นการสร้างวัฒนธรรมในการขับขี่ที่ถูกต้อง ให้กับครู - อาจารย์ และนักเรียน นักศึกษา ให้มีความ ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ป้องกันชีวิตและทรัพย์สิน

6. เพื่อเป็นการสนองนโยบายภาครัฐในการรณรงค์ป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนน

โดยให้ร้านผู้จำหน่าย ร่วมสนับสนุนสถาบันอาชีวศึกษาในพื้นที่อย่างน้อยร้านละ 1 สถาบันในการจัดตั้งชมรมขับขี่ ปลอดภัยให้กับนักศึกษาเพื่อพัฒนาทักษะด้านการขับขี่ผ่านกิจกรรมด้านต่าง ๆ ประกอบด้วย

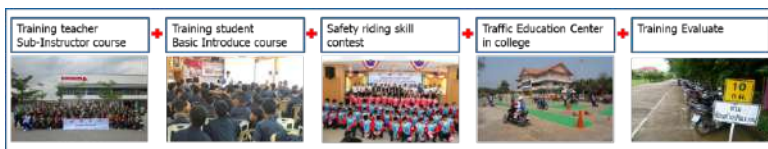
1) การฝึกอบรมขับขี่ปลอดภัยให้กับครูอาจารย์ในสถาบันอาชีวศึกษา เพื่อเป็นต้นแบบและถ่ายทอด ให้กับนักศึกษาในสถาบัน

2) การฝึกอบรมขับขี่ปลอดภัยให้กับนักศึกษา ทั้งหลักสูตรชั้นพื้นฐาน (Introduce Course) และหลักสูตร แนะนำ (Basic Course)

3) การแข่งขันทักษะขับขี่ปลอดภัยระดับอาชีวศึกษา เพื่อให้เกิดความร่วมมือในการอบรมและทักษะการขับขี่ ที่ปลอดภัยในสถาบันอย่างต่อเนื่อง

4) การสนับสนุนจัดตั้งศูนย์เรียนรู้ความปลอดภัยทางถนน ในพื้นที่ของสถาบันอาชีวศึกษาที่เข้าร่วมโครงการ

5) การติดตามประเมินผลการเกิดอุบัติเหตุ ในสถาบันที่เข้าร่วมโครงการ



โดยในช่วง 3 ปีแรกของโครงการ (2554 - 2557) มีจำนวนสถาบันอาชีวศึกษาที่เข้าร่วมรวม 314 สถาบัน อบรม อาจารย์รวม 628 ท่าน ทำให้มีนักศึกษาอาชีวะ ได้รับทั้งความรู้และทักษะในการใช้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ผ่านการอบรมจากครูฝึกของร้านผู้จำหน่ายในพื้นที่และครูอาจารย์ที่ผ่านการอบรมแล้วรวมกว่า 290,631 คน จากความมุ่งมั่นตั้งใจของทุกภาคส่วนอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้จำนวนการเกิดอุบัติเหตุจากสถาบันที่เข้าร่วมโครงการ ลดลงถึง 44% เมื่อเทียบกับก่อนเริ่มโครงการ

ผู้เข้าอบรม / ปี	2554 (2011)	2554 (2012)	2556 (2013)	2557 (2014)
อบรมนักศึกษา	32,773	85,755	73,449	98,654
จำนวนสถานศึกษา (อัตราการทำกิจกรรม สถานศึกษา)	93	104	117	314 (100%)
อบรมครู	186	208	234	.

จำนวนอุบัติเหตุ	2010 (ก่อนเข้าโครงการ)	2011	2012	2013	2014
จำนวนผู้บาดเจ็บ	7,951	5,963	5,568	4,771	4,425
จำนวนผู้เสียชีวิต	308	231	215	186	189
จำนวนอุบัติเหตุ รวม	8,259	6,194	5,783	4,957	4,614
อัตราอุบัติเหตุ รวม เมื่อเปรียบเทียบกับก่อนเข้าโครงการ (ปี2010)		-30%	-32%	-40%	-44%

ตลอดเวลากว่า 13 ปีที่ผ่านมา โครงการหนึ่งร้านสร้างสรรค์ หนึ่งในสถาบันสร้างสังคม ODOC ยังคงดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ผ่านการสนับสนุนการทำงานจากทั้งในส่วนของบริษัทฯ สำนักงานการอาชีวศึกษา ผู้จำหน่ายรถจักรยานยนต์ฮอนด้าทั่วประเทศ และที่สำคัญที่สุดคือสถาบันการศึกษาที่ดำเนินการส่งเสริมการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับนักศึกษา

มาอย่างเข้มแข็ง ได้รับการสนับสนุนการดำเนินงานอย่างดียิ่งจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง อาทิเช่น กรมการขนส่งทางบก สำนักงานขนส่งทุกพื้นที่ ในด้านการมีใบอนุญาตขับขี่ และหน่วยงานท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง สามารถสรุปเป็นสิ่งที่ได้รับจากโครงการพอสังเขป ได้ดังนี้

2553 – 2557

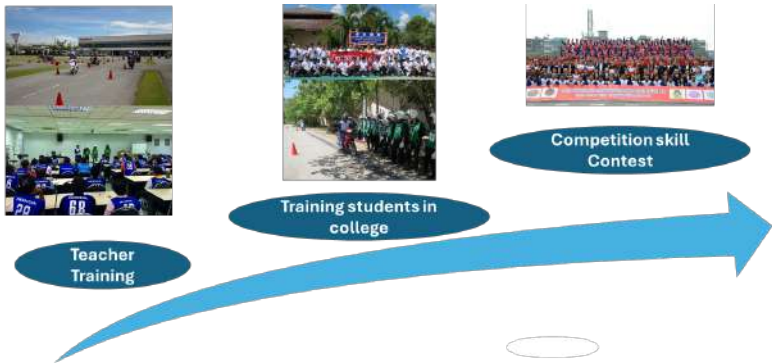


ฮอนด้า
เมืองไทย
ขับเคลื่อนปลอดภัย



- ก่อตั้งโครงการ One Dealer One College (ODOC) ก่อตั้งขึ้น โดยได้รับความร่วมมือกับสำนักงาน คณะกรรมการการอาชีวศึกษา
- อบรมขับขี่ปลอดภัยให้กับครูและอาจารย์ทั้ง 321 วิทยาลัยใน สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา
- จัดทำโครงการ สร้างศูนย์การเรียนรู้ความปลอดภัยทางถนน และมอปรดจักรยานยนต์พร้อมอุปกรณ์ในการฝึก 26 แห่ง ทั่วประเทศ
- Dealer Honda 13 แห่ง ที่มีสนามฝึกขับขี่ปลอดภัย ได้จัดกิจกรรมร่วมกับอาชีวศึกษา แข่งขันทักษะการขับขี่ปลอดภัยและแข่งขันในระดับประเทศ

Project implementation steps



2558 - 2559

- ดำเนินโครงการ One Dealer One College อย่างต่อเนื่อง ในระยะที่สอง
- มอบโล่ประกาศเกียรติคุณแก่สถานศึกษา ที่จัดอบรมขับขี่ปลอดภัย ดีเด่น ประจำปีการศึกษา 10 อันดับ
- จัดทำโครงการ สร้างศูนย์การเรียนรู้ความปลอดภัยทางถนน และมอบรถจักรยานยนต์พร้อมอุปกรณ์ในการ ฝึก 20 แห่ง ทั่วประเทศ

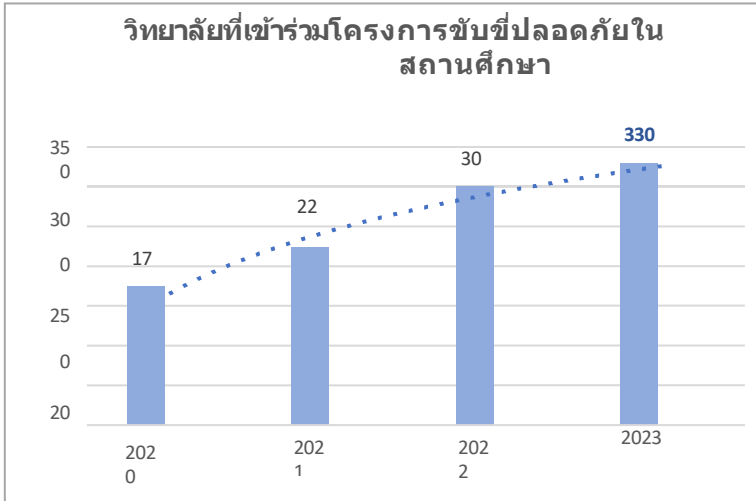


2560 – 2562

- สร้างศูนย์การเรียนรู้ความปลอดภัยทางถนนเพิ่มอีก 14 แห่ง รวมเป็น 60 แห่งทั่วประเทศ โดยการสนับสนุน งบประมาณและดำเนินการของบริษัทฯ และผู้จำหน่าย เป็นมูลค่ารวม 17,671,039 บาท
- จัดกิจกรรม การแข่งขันทักษะขับขี่ปลอดภัยแก่นักศึกษาและอาจารย์ในวิทยาลัยที่จัดอบรมการขับขี่ ปลอดภัยร่วมกับผู้จำหน่ายฮอนด้า ภายในวิทยาลัยและมีคุณสมบัติตามเกณฑ์ที่กำหนด

2563 - 2566

- การนำเสนอกิจกรรม การแข่งขันทักษะการขับขี่ปลอดภัยของฮอนด้า ในโครงการแข่งขันทักษะอาชีพและ ทักษะขั้นพื้นฐาน โครงการประชุมวิชาการ ขององค์กรวิชาชีพแห่งอนาคตแห่งประเทศไทย
- ในปี 2566 บริษัทฯ ร่วมลงนามความร่วมมือกับ สมาคมวิทยาลัยเทคโนโลยีและอาชีวศึกษาเอกชนแห่ง ประเทศไทย เพื่อขยายการส่งเสริมความปลอดภัยในวิทยาลัยอาชีวศึกษาเอกชนทั่วประเทศ เพื่อให้นักศึกษาสามารถเข้าถึงการเรียนรู้ขับขี่ปลอดภัยให้ครอบคลุมยิ่งขึ้น
- อบรมสร้างวิทยากรขับขี่ปลอดภัยในสถานศึกษาทั้ง 47 วิทยาลัย
- วิทยาลัยที่เข้าร่วมโครงการขับขี่ปลอดภัยในสถานศึกษาของสถาบันอาชีวศึกษาภาครัฐและเอกชนสูงสุด 330 สถาบัน



- นักศึกษาที่เข้ารับการอบรมในระหว่างปี 2563 - 2567 รวม 299,295 คน



**หรือรวมทั้งสิ้นตั้งแต่เริ่มโครงการปี 2553 - 2566
เป็นจำนวนทั้งสิ้น รวม 1,664,899 คน**

- จากการติดตามข้อมูลอุบัติเหตุของนักศึกษาที่ผ่านการอบรมในโครงการ ODOC ระหว่างปี 2565 - 2566 ใน 194 สถาบัน พบว่ามีอัตราการเกิดอุบัติเหตุลดลงใน 24 วิทยาลัย และมีวิทยาลัยที่มีอุบัติเหตุต่ำกว่า 3 ครั้ง จำนวน 16 วิทยาลัย

ปี 2567

กว่า 1 ทศวรรษที่ ไทยฮอนด้า ได้ริเริ่มในการจัดตั้งโครงการ “หนึ่งร้านสร้างสรรค์ หนึ่งสถาบันสร้างสังคม (Honda One Dealer One School)” ตั้งแต่ปี 2554 และได้ประสบความสำเร็จอย่างยิ่งจากความร่วมมือของทุกภาคส่วน ในครั้งนี้เป็นการต่อยอดความสำเร็จ ด้วยการขยายความร่วมมือให้ครอบคลุมมากขึ้นโดยการเพิ่มจำนวนการอบรมให้ความรู้สถานศึกษาในโครงการฯ จากเดิม 330 แห่ง เพิ่มขึ้นเป็น 350 แห่ง เสริมสร้างทักษะขั้นที่ปลอดภัยให้กับนักเรียนอาชีวศึกษา ผ่านโครงการความปลอดภัยทางถนน (Honda Safety Riding) เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนให้กับนักศึกษา ร่วมสร้างสังคมที่ปลอดภัยไร้อุบัติเหตุ เราตั้งเป้าลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิด กับรถจักรยานยนต์และรถยนต์ฮอนด้าทั่วโลก ให้เป็นศูนย์ภายใน พ.ศ. 2593

บริษัท Bosch Automotive



โครงการ : ถ่ายทอดความรู้และสนับสนุนเพื่อยกระดับ
ยานพาหนะปลอดภัยในประเทศไทย – งานวิจัย
อุบัติเหตุ เชิงลึก และมาตรฐานระบบห้ามล้อ
Transfer knowhow and support to increase Safe
Vehicles Standard in Thailand – implementation
of German
In-Depth Accident Science (GIDAS Knowhow)
and brake system (UNECE Knowhow)

สภาพปัญหา

ความสำคัญของปัญหา การเสียชีวิตก่อนวัยอันควรจากโรคไม่ติดต่อ
บนถนน พบว่าประเทศไทยมีจำนวน ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรสะสมในปี
พ.ศ. 2566 จำนวน 808,127 ราย และเสียชีวิต 14,094 คน จาก ผลกระทบ
ของปัญหาที่มีสาเหตุแฝงมาจาก เสาหลักที่ 3 - Safe Vehicles นโยบายของ
Bosch ที่คิดค้นนวัตกรรมเทคโนโลยีเพื่อช่วยป้องกันความผิดพลาดของคน
ภายใต้พันธกิจ “Invented for Life”! นั่นจึงเป็นจุดกำเนิดในการถ่ายทอด
องค์ความรู้ สูโครงการการวิจัยท้องถิ่นในประเทศไทย คือ “เราไม่โทษคน” แต่
ยกมาตรฐาน ยานพาหนะ บังชี้ การลดเจ็บ ตาย และสูญเสีย

การจัดตั้งหน่วยวิจัยอุบัติเหตุเชิงลึกในเยอรมนี และภูมิภาคร่วมกับ
ภาคี/การคิดค้นนวัตกรรมปกป้องการชน (Crash prevention) โดยฝ่ายวิจัย
ของบ็อส ประเทศเยอรมนี และฝ่ายรัฐกิจสัมพันธ์ ประเทศไทย ได้มีโอกาส
รับคำแนะนำการเชื่อมโยงภาคีเครือข่าย Road Safety กับสำนักงานนิติ

วิทยาศาสตร์ (CIFS) ผ่านผู้ทรงคุณวุฒิ 3 ท่าน ตั้งแต่ปี 2019 (ความร่วมมือ
สะตูดช่วงการแพร่ระบาดของโควิด covid-19 ประมาณ 2-3 ปี) ได้แก่ ผศ.ดร.ทวีศักดิ์
แตงกระโทก ภาควิชาวิศวกรรมโยธา สาขาวิศวกรรมขนส่ง มหาวิทยาลัย
นเรศวร (NU) นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัย
ทางถนน (RSPF) นพ.วิวัฒน์ ศีตมโนชญ์ ผู้จัดการแผนงานความร่วมมือระหว่าง
รัฐบาลไทยกับองค์การอนามัยโลกด้าน ความปลอดภัยทางถนน (WHO-RTG)

กลยุทธ์ ความรู้ กระบวนการที่นำมาใช้ในโครงการส่งผลให้สำเร็จ
การนำข้อมูลวิจัยอุบัติเหตุเชิงลึก (In- depth Accident Research) มา
ประกอบการออกแบบ มาตรการป้องกัน (Preventive Measure) สามารถ
ช่วยให้ค้นพบสาเหตุของอุบัติเหตุแบบแฝง ในการ ยกระดับยานพาหนะ
ปลอดภัย เส้าหลักที่ 3 ส่งผลต่อการ พัฒนาเพิ่มความปลอดภัย สำหรับ
ยานพาหนะ รวมทั้งเทคโนโลยีเพื่อลดอุบัติเหตุ (Active Safety) และการลด
บาดเจ็บ (Passive Safety) ด้วยมาตรการที่ไปตามมาตรฐานสากล (UNECE
standard) ตามความต้องการของ ผู้ใช้รถยนต์ และรถมอเตอร์ไซด์ที่ปลอดภัย
เพื่อลดอุบัติเหตุอย่างเป็นระบบ คน-รถ-ถนน โดยที่กลุ่ม บริษัท บ็อบ ประเทศ
เยอรมนี มีหน่วยวิจัยและพัฒนา ในสาขา Accident Research (A/R) ตั้งอยู่
ณ เมือง Renningen ประเทศเยอรมนี โดยมีพันธกิจหลักใน การวิเคราะห์
ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อพัฒนามาตรการรับมือเพื่อช่วยลด อุบัติเหตุจราจรและ
ปรับปรุงเพิ่มความ ปลอดภัยบนท้องถนน โดยทีมผู้วิจัยของ Bosch Accident
Research (A/R) เคยมีประสบการณ์ในการจัดตั้งทีมนักวิจัยเพื่อสืบสวน
อุบัติเหตุจราจรเชิงลึกมาก่อน ที่ในประเทศอินเดีย ประเทศจีน และประเทศ
บราซิล เพื่อรวบรวมข้อมูลที่ได้รับการตรวจสอบในเชิงลึกที่จะถูกรวบรวม ณ
จุดเกิดเหตุหลังจาก เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแต่ละครั้งในแต่ละ
ประเทศ ก็มีความแตกต่างกันตามสภาพ ปัญหาอุบัติเหตุ

แนวทางแก้ไขปัญหาและประโยชน์ที่สำคัญที่ได้รับจากการดำเนินโครงการ

1. Bosch Accident Research (A/R) มุ่งหวังที่จะทำความเข้าใจสถานการณ์อุบัติเหตุในท้องถนน โดยละเอียด ยิ่งขึ้นในประเทศไทย จึงได้มีการจัดตั้งเครือข่าย ทางวิชาการในประเทศไทยร่วมกับผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมทางถนน ของมหาวิทยาลัยนเรศวร (NU) ซึ่งได้เห็นชอบร่วมกันให้มีการจัดตั้งแหล่งฐานข้อมูลอุบัติเหตุจราจร เชิงลึกในประเทศไทย เพื่อศึกษาแนวทางแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรอย่างเป็นระบบ โดยจะทำการศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุอย่างละเอียดในขั้นที่ขนาดเล็ก ในลักษณะที่คล้ายกับรูปแบบของงานวิจัยในประเทศเยอรมนี คือ GIDAS (German InDepth Accident Study) ซึ่ง Bosch Accident Research (A/R) มีความประสงค์ที่จะทำงานร่วมกับ พันธมิตรที่มีมาตรฐานคุณภาพสูงในการรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจราจร ณ จุดเกิดเหตุ และสถาบันนิติวิทยาศาสตร์ (CIFS) ซึ่งเป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงยุติธรรมของประเทศไทย และเป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ และมีศักยภาพในการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ เคสอุบัติเหตุจราจรที่เหมาะสมกับการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุเชิงลึก ซึ่งมีคุณสมบัติครบถ้วนตามข้อกำหนดทั้งหมดตามสายงานวิจัยอุบัติเหตุอันจะเป็น หน่วยงานพันธมิตรที่มีศักยภาพเพียงพอที่จะสร้างขั้นฐานการวิจัยอุบัติเหตุในประเทศไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพ ในการร่วมดำเนินโครงการศึกษานี้ ผู้วิจัยจาก Bosch Accident Research (A/R) ประเทศเยอรมนี (ภายใต้การประสานงานของผู้แทนจากหน่วยงานของกลุ่ม บริษัท บ็อก ในประเทศไทย บริษัท บ็อก ออโตโมทีฟ ประเทศไทย) จะทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงานร่วมกับนักวิจัยของสถาบันนิติวิทยาศาสตร์ (CIFS) ในการนำข้อมูลจากรายงานการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุในเคสอุบัติเหตุจราจรที่มีผู้เสียชีวิตอย่างน้อย จำนวน 400 เคส ซึ่งทีมนักวิจัยอาวุโสด้านการวิจัยอุบัติเหตุจราจรของบริษัท โรเบิร์ต บ็อก จำกัด ประเทศเยอรมนี จำนวน 6 คน จะทำหน้าที่เป็นผู้วิเคราะห์ข้อมูลและออกแบบระบบปฏิบัติการ โดยอ้างอิงผังการชนตามรูปแบบของสมาคมประกันภัยเยอรมัน GDV (German Insurance Association) โดยทำการดัดแปลงข้อมูลดิบที่ได้รับ เพื่อให้สอดคล้องกับรูปแบบการจราจร

และอ้างอิงตัวแปรในฐานข้อมูล อุบัติเหตุจราจรจากรูปแบบของ GIDAS (German In-Depth Accident Study) และ IGLAD (Initiative for the Global Harmonization of in-depth) Accident Data) ซึ่งเป็นรูปแบบฐานข้อมูลที่ใช้ในกลุ่มประเทศในสหภาพยุโรป นำมาดัดแปลงให้สอดคล้องกับประเทศไทยในงานวิจัยร่วมนี้ จัดทำเพื่อศึกษาลักษณะของอุบัติเหตุจราจรในชั้นที่ การให้บริการของสถาบันนิติวิทยาศาสตร์ (CIFS) ทดสอบความแม่นยำของการจำแนกลักษณะการชนด้วยแผนผัง การชนตามรูปแบบ ของสมาคมประกันภัยเยอรมัน และสรุปผลการตรวจสถานที่ เกิดเหตุและวิเคราะห์ ออกแบบมาตรการป้องกันอุบัติเหตุจราจรที่สอดคล้องกับลักษณะที่พบจากการวิจัย เพื่อนำเสนอในที่ประชุมของศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน จังหวัดนนทบุรี และปทุมธานี ให้เกิดการปรับปรุงแก้ไขจุดเสี่ยงอุบัติเหตุทางถนนต่อไป

2 เป็นประโยชน์แก่ หน่วยงานที่กำกับดูแลกฎหมายและผู้ออกกฎหมาย เช่น กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท ภายใต้กระทรวงคมนาคม องค์การอนามัยโลก ศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน สสส. และมหาวิทยาลัย หน่วยงานดูแลหลังชน (Post crash) กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงมหาดไทย กรมการประกันภัย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ หน่วยงานกำกับดูแลภาคอุตสาหกรรมรถยนต์ กระทรวงอุตสาหกรรม ประกอบด้วย สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ) และสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ) กระทรวงการคลัง ประกอบด้วย กรมสรรพสามิตที่กำกับดูแลการผลิตรถยนต์ รถมอเตอร์ไซด์ และชิ้นส่วน/อะไหล่ยานพาหนะจากโรงงานกลุ่มประชาชนที่สัญจรบนทางถนน ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า ผู้ใช้รถส่วนตัว รถสาธารณะ รถจักรยานยนต์ และรถจักรยาน บรรเทาจากเจ็บหนักเป็นเบา

3. การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย ผู้วิจัยภายในสถาบันนิติวิทยาศาสตร์ (CIFS) และผู้ร่วมวิจัยจาก บริษัท บ็อบ ประเทศเยอรมนี และผู้แทนประสานงานจากหน่วยงานของกลุ่ม บริษัท บ็อบ ในประเทศไทย และผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมทางถนนของมหาวิทยาลัยนเรศวร ในฐานะผู้ร่วมศึกษาวิจัยข้อมูลในชั้นต้น บทบาท คือ โดยผู้ร่วมวิจัยจากบริษัท โรเบิร์ต บ็อบ

ประเทศเยอรมนี จะเป็นผู้ออกแบบรูปแบบฐานข้อมูล และแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ที่จำเป็นสำหรับการตรวจสอบสถานที่อุบัติเหตุจราจรเชิงลึกให้แก่สถาบันนิติวิทยาศาสตร์ ทั้งนี้ผู้ร่วมวิจัยรับทราบข้อมูลดิบของอุบัติเหตุ เช่น ภาพถ่าย ภาพวิดีโอ แผนที่ประกอบ รายงานการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุและข้อมูลที่ผ่านการวิเคราะห์ โดย (Code Book) ถูกจัดเก็บลงในฐานข้อมูลอุบัติเหตุจราจรเชิงลึกและทีมผู้ร่วมวิจัยจากบริษัท โรเบิร์ต บ็อช จำกัด ประเทศเยอรมนี จะเป็นผู้วิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจราจรเชิงลึกนี้ ทั้งนี้ผู้วิจัยของทั้งสองฝ่ายมีหน้าที่รับผิดชอบในการป้องกันข้อมูลส่วนบุคคลที่ปรากฏในข้อมูลดิบ ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับตัวฐานข้อมูล และขั้นตอนวิธีการวิเคราะห์ อุบัติเหตุข้อมูลใน (Code Book) ตามกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยของข้อมูลที่แต่ละฝ่ายมีหน้าที่และพันธะผูกพัน ผู้ร่วมวิจัยที่เป็นนักวิจัยอาวุโส ฝ่ายวิจัย อุบัติเหตุด้านระบบยานยนต์ขั้นสูง ของ Bosch Accident Research (A/R) และ Bosch Accident Research Advanced Vehicle Systems ให้การอบรมในห้องเรียนและออกภาคสนามเก็บอุบัติเหตุ ณ จุดเกิดเหตุจริงให้การสอนเทคนิครถยนต์ให้แก่สถาบันฯ มหาวิทยาลัยและภาคีเครือข่ายของสถาบันฯ อาทิ เช่น ศวปถ. กระทรวงสาธารณสุข กรมการขนส่งทางบก ไปพร้อม ๆ กันกับการอบรมงานวิจัยด้วย

4. ผลลัพธ์ แก่นนำใหม่ คือ TIDAS สนับสนุนด้านความเชี่ยวชาญด้านเทคนิค วิธีดำเนินการ ให้คำปรึกษาใน กระบวนการท้าววิจัย การตรวจสอบเคลือบอุบัติเหตุจราจร การจำลองเหตุการณ์ และการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อนำไปสู่การรวบรวมวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูลของฐานข้อมูลอุบัติเหตุจราจรเชิงลึก ของศูนย์นิติวิทยาศาสตร์จราจรประเทศไทย รวมถึงเทคโนโลยีและกระบวนการขั้นสูงที่จะถอดองค์ความรู้จากข้อมูลอุบัติเหตุที่บ้านทักไว้ในฐานข้อมูล การทำงานร่วมกันในรูปแบบพันธมิตร – ผู้ร่วมวิจัยจาก บริษัท โรเบิร์ต บ็อช จำกัด ประเทศเยอรมนี ยินดีแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ แนวทางปฏิบัติที่ดีและทรัพยากรอื่น ๆ เพื่อให้การจัดตั้งศูนย์นิติวิทยาศาสตร์จราจรประเทศไทยประสบความสำเร็จ และส่งผลให้เกิดการยกระดับความปลอดภัยของจังหวัดนนทบุรีและแชร์ข้อมูลไปยังหน่วยงาน Policy maker และ Regulator

Data Integration จะช่วยในการเชื่อมโยงและถ่ายโอนข้อมูลจากการตรวจสอบเชิงลึก ไปยังฐานข้อมูล อุบัติเหตุจราจรเชิงลึกของศูนย์นิติวิทยาศาสตร์จราจรประเทศไทย รวมถึงการออกแบบระบบการจัดการข้อมูลที่มีประสิทธิภาพและกำกับดูแลให้การเชื่อมโยงข้อมูลมีความถูกต้อง น่าเชื่อถือ และมีความปลอดภัยของระบบจัดเก็บข้อมูล จะให้การสนับสนุนงานวิจัยและพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยบนถนน ที่ดำเนินงานต่อเนื่อง รวมถึงการค้นคว้าเทคโนโลยี กระบวนการแก้ปัญหา และกลยุทธ์ใหม่ ๆ เพื่อนำไปสู่มาตรการในการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร ผ่านการวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูลในฐานข้อมูลศูนย์นิติวิทยาศาสตร์จราจรประเทศไทย การฝึกอบรมและพัฒนาศักยภาพ - จะให้การสนับสนุนการฝึกอบรมและพัฒนาศักยภาพเพื่อยกระดับทักษะและองค์ความรู้ของบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบและวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อนำไปสู่การนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ ในเชิงการสร้างมาตรการป้องกันแก้ไขปัญหาย่างมีประสิทธิภาพ การทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษาเชิงเทคนิค จะทำหน้าที่ในฐานะที่ปรึกษาเชิงเทคนิคของสถาบันนิติวิทยาศาสตร์ที่จะให้การ สนับสนุนองค์ความรู้และเทคนิคในการจำลองเหตุการณ์ การวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูลจากฐานข้อมูล

การทำงานผลออกมาได้รับการแก้ไข ได้แก่ สถาบันนิติวิทยาศาสตร์ได้มีการร่วมนำเสนอข้อมูลอุบัติเหตุ ที่มีผู้เสียชีวิตเป็นประจำทุกเดือนร่วมกับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จังหวัดนนทบุรี ตั้งแต่ปี 2564 – ปัจจุบัน โดยเป็นกรณีตัวอย่างที่มีการดำเนินการแก้ไขหลายกรณี เช่น

1. กรณีทางโค้งช่วงขาขึ้นสะพานพระราม 4 พื้นที่อำเภอปากเกร็ด
2. กรณีสะพานกลับรถหน้าสวนสัมมนาธร ถนนรัตนดิเบสร์ อำเภอเมืองนนทบุรี
3. กรณีติดตั้งสัญญาณไฟจราจร บริเวณทางเข้าออกหน้าหมู่บ้านบัวทองเคหะถนนบางกรวย-ไทรน้อย อำเภอไทรน้อย และ
4. กรณีทางเบี่ยงเข้าช่องทางหลักหน้าตลาดต้นไม้สมบัติบุรี ถนนกาญจนาภิเษก อำเภอบางบัวทอง

5. การดำเนินโครงการมีประโยชน์ ทราบถึงความแม่นยำของการจำแนกลักษณะการชนด้วยแผนผังการชน (Crash patterns) ตามรูปแบบของสมาคมประกันภัยเยอรมนี ทราบถึงลักษณะของอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่จัดทำ

มาตรการป้องกัน (Preventive Countermeasure) สำหรับอุบัติเหตุจากข้อมูลเชิงลึกนำเสนอให้ที่ประชุมของศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน สถาบันนิติวิทยาศาสตร์ (CIFS) โดย TIDAS สามารถเผยแพร่ฐานข้อมูล และรูปแบบการเก็บข้อมูลให้หน่วยงานรัฐอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจร สามารถใช้ประโยชน์จากฐานข้อมูลดังกล่าว นักวิจัยของสถาบันจะดำเนินการรวบรวมข้อมูลเชิงเทคนิค โครงสร้างหรือระบบขั้นพื้นฐานและข้อมูลเกี่ยวกับภูมิอากาศ ที่เกี่ยวข้องกับการระบุนการจำลองเหตุการณ์อุบัติเหตุจราจร ตามตัวแปรที่กำหนดไว้ใน คู่มือการปฏิบัติงานของศูนย์นิติวิทยาศาสตร์จราจรประเทศไทย (TIDAS codebook) และยังรวมถึงดำเนินการรวบรวมข้อมูลจากสถิติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นต้น แกนนำ TIDAS จัดทำแผนที่หรือภาพร่างเคสอุบัติเหตุจราจรแบบดิจิทัล ดำเนินการบันทึกและจัดเก็บภาพถ่ายอุบัติเหตุจราจรโดยละเอียด จัดเก็บข้อมูลในคอมพิวเตอร์ที่กำหนดประสานขอข้อมูลจากตำรวจจราจร ในขั้นที่เพื่อการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงสถิติและการประมาณค่านอกช่วงดำเนินการให้เกิดการส่งต่อข้อมูลระหว่างหน่วยงานพันธมิตร จัดเตรียมให้มีการดำเนินการสังเคราะห์ข้อมูลและสกัดองค์ความรู้หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาเป็นประจำทุกเดือน หรือรายไตรมาสจัดหาโครงสร้างหรือระบบฐานข้อมูล โดยเฉพาะสำหรับจัดเก็บข้อมูลคดีอุบัติเหตุจราจรในรูปแบบดิจิทัล ข้อมูลที่สังเคราะห์ได้จากฐานข้อมูลและคู่มือการปฏิบัติงานและการกำหนดเลขรหัสข้อมูล ข้อมูลส่วนบุคคล (Anonymization) ของข้อมูลที่เกี่ยวข้องทั้งหมด เพื่อให้เกิดความปลอดภัยของข้อมูลส่วนบุคคล การใช้ข้อมูล ดังกล่าวจะเป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการเก็บรักษาข้อมูลอย่างเคร่งครัด

ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข เนื่องจากสถาบันนิติวิทยาศาสตร์ และ บริษัท โรเบิร์ต บ็อบ จำกัด ประเทศเยอรมนี ร่วมทำการวิจัยนี้โดยต่างฝ่ายต่างไม่รับค่าตอบแทนจากอีกฝ่ายหนึ่ง ผลผลิตฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนเชิงลึก ของศูนย์นิติวิทยาศาสตร์จราจรประเทศไทย (TIDAS) ในกรณีอุบัติเหตุจราจรไม่ต่ำกว่า 400 เคส ต้องใช้เวลาทำงานอีกอย่างน้อย 3 ปี โดยประมาณในการจัดทำให้เทียบเท่ามาตรฐานเยอรมนี การขาดกำลัง

นักวิจัยของสถาบันฯ (headcount Limited) ทำให้เจ้าหน้าที่ต้องอุทิศแรงกายแรงใจ ทำงานอย่างหนัก ควรได้รับการสนับสนุนกำลังคน (ความเห็นในฐานะผู้ร่วมวิจัย)

การสร้างความยั่งยืน และการขยายผลไปยังหน่วยงานอื่น ๆ

การขยายผลไปที่กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก และกรมต่าง ๆ เพื่อเชื่อมข้อมูลสู่ผู้ใช้ Master data ในการออกมาตรการลดอุบัติเหตุ อย่างแท้จริงและยั่งยืน

บทเรียนที่ได้รับ Bosch มีความภูมิใจที่มีส่วนช่วยเหลือประเทศไทยในการยกระดับ In-depth Accident Investigation data และ Bosch มีความรับผิดชอบต่อยานพาหนะปลอดภัย Pillar 3 ในฐานะ Tier 1 supplier Bosch มีการสร้างแรงงาน (labour) ตามการขอเพิ่มการลงทุนจากท่านนายกรัฐมนตรีและ BOI ในชิ้นส่วนระบบเบรคต่าง ๆ เป็นฐานการผลิตใน ASEAN ส่งออกประเทศเพื่อนบ้านอันยกระดับยานพาหนะปลอดภัยทั้งภูมิภาค

ผลงานที่เป็นที่ประจักษ์ ในการการยกมาตรฐานยานพาหนะ (UNECE standard) active safety เช่น UNR 78, UNR 140, UNR 152 กับหน่วยงานกำหนดมาตรฐานของภาครัฐ

A long-exposure photograph of a road at night. The road curves from the bottom left towards the center right. Light trails from vehicles are visible on the road. In the background, a bright light source, possibly a full moon or a bright star, illuminates the scene. The sky is filled with stars, and the Milky Way galaxy is clearly visible, arching across the upper half of the frame. The overall tone is dark and atmospheric.

ประเภท
บุคคล

นายแพทย์อำนวยการ กาจินะ

พ.บ. , MSc (UK) นายกสมาคมเวชศาสตร์การจราจร



บทบาทการทำงานในคณะกรรมการและอนุกรรมการขององค์กรระดับชาติในปัจจุบัน

- เป็นผู้พัฒนารากฐานเวชศาสตร์การจราจรเพื่อความยั่งยืน
- ประธานคณะอนุกรรมการฝึกอบรมและสอบ (อฝส.) สาขาเวชศาสตร์ป้องกัน แขนงเวชศาสตร์การจราจร แพทยสภา
- ประธานคณะกรรมการบริหารหลักสูตรฝึกอบรมแพทย์ประจำบ้าน สาขาเวชศาสตร์ป้องกัน แขนงเวชศาสตร์ การจราจร สถาบันเวชศาสตร์ป้องกันศึกษา กรมควบคุมโรค
- ประธานคณะกรรมการกำกับทิศแผนงานพัฒนาการฝึกอบรมและวิจัยด้านป้องกันควบคุมโรคเขตเมือง

ผลงานดีเด่น

1. จัดตั้งและเป็นประธานคณะทำงานร่างหลักสูตรแพทย์ประจำบ้าน สาขาเวชศาสตร์ป้องกันแขนงเวชศาสตร์ การจราจร จนสามารถเกิดหลักสูตรเวชศาสตร์การจราจร ที่ผ่านการอนุมัติหลักสูตรโดยกรรมการแพทยสภา
2. จัดตั้งและเป็นประธานคณะอนุกรรมการจัดทำเกณฑ์หลักสูตรและเกณฑ์การฝึกอบรมแพทย์ประจำบ้าน เพื่ออุทิศบัตรแสดงความรู้ความชำนาญ

ในการประกอบวิชาชีพเวชกรรม สาขาเวชศาสตร์ป้องกัน (เวชศาสตร์การจราจร) จนเริ่มมีการฝึกอบรมแพทย์ประจำบ้านที่ทยอยสำเร็จออกมาเป็นแพทย์เฉพาะทาง สาขาเวชศาสตร์การจราจรอย่างต่อเนื่อง รวมถึงหลักสูตรระยะสั้นที่ผลิตอนุมติบัตรและประกาศนียบัตรเวชศาสตร์การจราจร กระจายสู่องค์กรต่าง ๆ พร้อมกับการมีบทบาทด้านการส่งเสริมป้องกันอย่างมีองค์ความรู้

3. จัดตั้งและเป็นประธานชมรมเวชศาสตร์การจราจรประเทศไทย สร้างความเชื่อมโยงเพื่อดึงความร่วมมือของ เครือข่ายมาช่วยสนับสนุนผลักดันให้วงการเวชศาสตร์การจราจรเคลื่อนต่อไปได้อย่างยั่งยืน

4. จัดตั้งและทำหน้าที่เป็นนายกสมาคมเวชศาสตร์การจราจรจนถึงปัจจุบัน ถือเป็นองค์กรที่เป็นหลักประกันต่อการขับเคลื่อนด้านเวชศาสตร์การจราจรที่ยั่งยืนและเมื่อมีความพร้อมก็สามารถยกระดับเป็นวิทยาลัยหรือราชวิทยาลัย ที่เป็นองค์กรวิชาชีพที่เข้มแข็งเพื่อดูแลบุคลากรในสาขาเฉพาะทางดังกล่าวต่อไป

5. จัดตั้งและเป็นประธานมูลนิธิป้องกันควบคุมโรคเขตเมืองช่วยสนับสนุนให้งานการควบคุมโรคเขตเมือง ของ สถาบันป้องกันควบคุมโรคเขตเมือง กรมควบคุมโรคซึ่งรวมถึงภัยจากการใช้รถใช้ถนนได้รับการดูแล โดยมีงานสำคัญที่ทำสำเร็จไปแล้วนั้นคือการจัดตั้งศูนย์ประเมินสมรรถนะความพร้อมในการขับขี่ (ศูนย์ **Medical Fitness to Drive**) ที่สถาบันป้องกันควบคุมโรคเขตเมือง เป็นต้นแบบนำร่อง ก่อนขยายไปที่อื่นทั่วประเทศ

6. จัดตั้งและเป็นประธานมูลนิธิส่งเสริมการศึกษาวิจัยการควบคุมโรค

7. จัดตั้งและเป็นประธานมูลนิธิเวชศาสตร์ป้องกันศึกษา ถือเป็นมูลนิธิที่ช่วยสนับสนุนงานของสถาบัน เวชศาสตร์ป้องกันศึกษา กรมควบคุมโรค องค์กรภายใต้โครงสร้างราชการของกระทรวงสาธารณสุขที่เป็น เลขาหลักของงานด้านการศึกษาของเวชศาสตร์ป้องกันที่รวมถึงเวชศาสตร์การจราจร

ทั้ง 7 ผลงานเด่น คือ องค์กรประกอบเพื่อให้การพัฒนารากฐานเวชศาสตร์การจราจรเพื่อความยั่งยืนของการสร้างความปลอดภัยทางถนนได้เริ่มต้นและหยั่งรากลงในประเทศไทย

กลยุทธ์ ความรู้ กระบวนการที่นำมาใช้เพื่อให้ โครงการพัฒนา รากฐานเวชศาสตร์การจราจร ส่งผลให้ประสบความสำเร็จ

นายแพทย์อำนวยการ กาจินะ ยึดหลักกลยุทธ์ 5 ประการ

1) การเป็นผู้นำที่เข้มแข็ง ผลักดันให้เกิดระบบนิเวศวิทยาเพื่อการฝึกอบรมด้านเวชศาสตร์การจราจร (Traffic Medicine) ซึ่งเป็นสาขาหนึ่งของเวชศาสตร์ป้องกันอย่างครบวงจร โดยการมีสมาคมเวชศาสตร์การจราจร รับผิดชอบ ผลิตหลักสูตรที่ได้ผ่านความเห็นชอบของแพทย์สภา ทั้งหลักสูตรแพทย์เฉพาะทางอุบัติเหตุเพื่อการฝึกอบรมแพทย์ประจำบ้าน (สามปี) หลักสูตรอนุมัติบัตร รวมถึงการอบรมระดับประกาศนียบัตรต่าง ๆ โดยเพียรสรรสร้างองค์ประกอบเพื่อให้ครบทั้งผู้เรียน ผู้สอน สถาบันฝึกอบรม อุปกรณ์ ห้องเรียน วารสารวิชาการ ที่ต้องได้รับการตรวจรับรอง และเครือข่ายสนับสนุนต่าง ๆ ซึ่งต้องใช้ ทั้งความสัมพันธ์ส่วนตัว การประชุมอย่างเป็นทางการที่สม่ำเสมอ การหาแหล่งทุนและการระดมทุนที่ทั้งหมดเริ่มต้นจากยังไม่มียะไรเป็นหลักมาก่อน

2) เป็นแกนกลางประสาน กรรมการ อนุกรรมการ และเครือข่ายต่าง ๆ เพื่อการจัดประชุมวิชาการด้าน Traffic Medicine การขับเคลื่อนกิจกรรมเพื่อการส่งเสริมภาระกิจสร้างความปลอดภัยทางถนน ทั้งการผลักดันเรื่องกลไกการพัฒนาใบรับรองแพทย์เพื่อความพร้อมด้านสุขภาพต่อการขับขี่ โดยเฉพาะการริเริ่มการตั้ง Fitness to Drive Center การสนับสนุนการสืบสวนอุบัติเหตุเพื่อการวิเคราะห์และการสร้างมาตรการแก้ไขเพื่อความปลอดภัยทางถนน การส่งเสริมการวิจัย การประสานเสริมงานวิชาการด้าน Traffic Medicine กับต่างประเทศ รวมถึงการจัดทำเอกสารวิชาการของสมาคม และการวิจัยที่หลากหลาย

3) ประสานและส่งเสริมให้สมาชิกในสมาคมได้เชื่อมโยงเข้ากับเวทีการลดการเจ็บตายจากอุบัติเหตุทั้งในระดับรัฐสภา (ทั้งวุฒิสภา และสภาผู้แทนราษฎร) ในระดับนโยบาย ในเวทีงานบริหารราชการส่วนกลาง ภูมิภาค และท้องถิ่นชุมชน ที่เน้นการขับเคลื่อนร่วมไปกับกลไกศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน รวมถึงการเชื่อมโยงกับกองทุนต่าง ๆ เช่น สสส. กปถ. วช โดยเสริมด้วยเวทีวิชาการอย่างต่อเนื่อง

4) **สร้างแรงจูงใจ**ด้วยการมอบรางวัลในระดับต่าง ๆ ทั้งรางวัลระดับชาติ เช่นรางวัลแพทย์เวชศาสตร์ป้องกันสาขาเวชศาสตร์จราจรดีเด่น รางวัลในเวทีวิชาการที่หลากหลาย

5) **กระบวนการสร้างและผสมผสานองค์ความรู้** เวชศาสตร์จราจร มีการสร้างความรู้และประสานการขับเคลื่อนงาน เคลื่อนนวัตกรรม การกำหนดมาตรการ ครบทั้ง 4 ด้าน ซึ่งบรรจุในโครงสร้างหลักสูตร และบริหารหลักสูตรให้ครอบคลุมทุกด้าน

ด้านที่ 1 Road Safety Management รวมถึง Traffic Safety Management

ด้านที่ 2 Infra-Structure

ด้านที่ 3 Safe Vehicles รวมถึง Ambulance Safety

ด้านที่ 4 Road Safety User Behavior

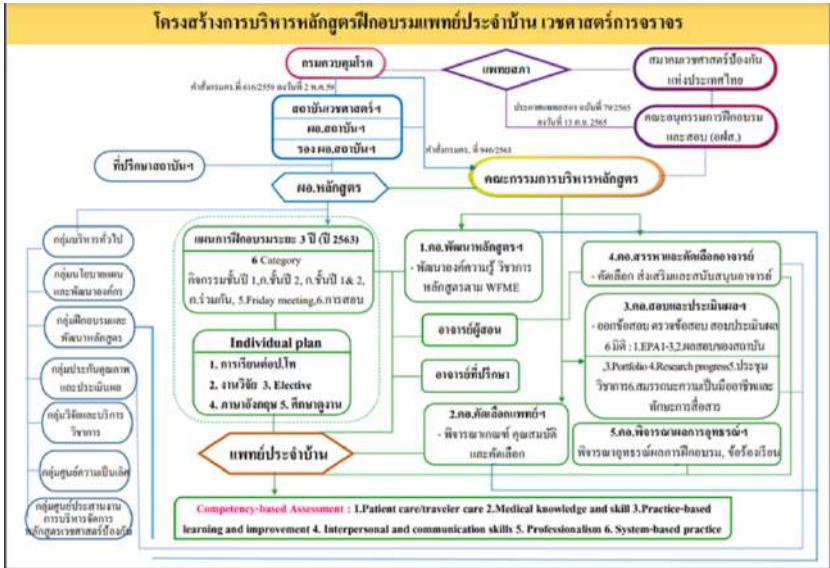
โดยนำทั้ง 4 ด้าน ไปร้อยเรียงผสมผสานกับองค์ความรู้แกนหลักของเวชศาสตร์จราจร เช่น ระบาดวิทยาและระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ Medical Fitness to Drive การทำ Post-Crash investigation การวิเคราะห์อุบัติเหตุ Trauma and Emergency Unit (TEA) การกำหนดมาตรการ (Measure) ซึ่งคือการพิจารณาทั้ง 4 ด้าน การสร้างโมเดลความปลอดภัยในพื้นที่ การสร้างข้อเสนอเชิงนโยบาย การก่อกระแสและการสื่อสาร เป็นต้น

แนวทางในการป้องกันแก้ไขปัญหาเมื่อต้องผลักดันโครงการใหม่ ๆ และขั้นตอนสำคัญในการดำเนินงาน

นายแพทย์อำนาจ กาจินะ

ดำเนินการร่วมกับสมาชิกใน 4 แนวทาง

1) การทบทวนและออกแบบโครงสร้างการบริหารหลักสูตรที่ยืดโยงกับทั้งส่วนราชการคือกรมควบคุมโรค และสมาคม กรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงาน ที่เกี่ยวข้อง อย่างมีปฏิสัมพันธ์ เพื่อมุ่งพัฒนาผู้เรียน โดยมีโครงสร้างหลักของการบริหารหลักสูตร ที่ต้องใช้สรรพกำลังในการก่อตัวในระยะแรก ดังภาพ



2) การกำหนดกระบวนการประชุมของ สมาคม กรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงาน ให้มี Time Line ที่ชัดเจน เรียงลำดับก่อนหลังว่าคณะไหน ต้องประชุมเตรียม คณะไหนต้องอนุมัติ และคณะไหนต้องเชิญใครเข้ามาเสริม เต็มพิเศษ เพื่อมุ่งผลลัพธ์ที่ต้องการ เทคนิคสำคัญคือ การประชุมแบบ Hybrid ทั้ง Onside และ Online โดยเริ่มประชุมตอนเที่ยง และเลิกประชุมไม่เกิน 13:30 น. ทำให้สมาชิกและผู้เข้าร่วมประชุมที่เกี่ยวข้องครบองค์ประชุม เรื่อง ทุกเรื่องรวมถึงกระบวนการแก้ปัญหาจึงเดินหน้าไม่ขาดตอน ไม่มีเรื่องตกค้าง ให้เสียกระบวนการพัฒนา และใช้เวลาที่กระชับ

3) เทคนิคการประสานเป็นการส่วนตัวทั้งก่อนและหลังการประชุม นายแพทย์อำนาจ กาจិនะ และทีมงานหลักจะติดตาม พูดคุยรายละเอียด ชักชวน โน้มน้าว และทำความเข้าใจ ต่อสมาชิกที่เกี่ยวข้องทั้งก่อนและหลัง การประชุมเพื่อ Inform ที่มุ่งสู่ความร่วมมือ และการตัดสินใจรายบุคคลอัน นำสู่ความสำเร็จตามเป้าหมาย

4) เทคนิค Road Show โดยนายแพทย์อำนาจ กาจिनะ ในฐานะ นายกสมาคม และการมีเครือข่ายในสังคมหลายมิติ จะไปร่วมในเวทีสำคัญต่าง

ๆ เพื่อประชาสัมพันธ์ สร้างความสำคัญ และเสนอประเด็นความร่วมมือเพื่อทำ
ให้งานเวชศาสตร์การจราจรมีความก้าวหน้า และมีบทบาทในหลากหลายเวที
ซึ่งภายหลังทำให้หลายเวทีหลายที่ประชุมกำหนดวาระให้ทีมงานของสมาคมได้
นำเสนอประเด็นการตัดสินใจ ประเด็นการขอทุน ของงบประมาณมาสนับสนุน
ภารกิจของสมาคมได้อย่างต่อเนื่อง

เครือข่ายที่มีบทบาททางการหนุนเสริม (Soft Power) สมาชิก
สมาคม ได้เข้าไปร่วมระดับกรรมการหลักในหลากหลายเวที ได้แก่

- เวทีวิชาการทั้งในระดับชาติ เช่น TDRI ระดับมหาวิทยาลัย
- เวทีกองทุน โดยเฉพาะสามกองทุนที่ร่วมเคลื่อนไหวงานวิจัยและ
พัฒนา ได้แก่ สสส. กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กองทุนเลข
สวย) และสำนักงานวิจัยแห่งชาติ (วช.)
- เวทีระบบประกัน โดยเฉพาะกับ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัย
จากรถ และบริษัทประกันอื่น ๆ
- เวทีด้านการคุ้มครองผู้บริโภค กับสภาของผู้บริโภค
- CSR จากภาคเอกชนที่มาสนับสนุน
- สื่อมวลชน ทั้งสื่อเดิมและสื่อใหม่
- เวที ร่วมกับ WHO และ WHO Thailand

เครือข่ายที่มีบทบาทหลักตามกฎหมาย (Hard Power) รับผิดชอบ
งาน Road Safety ที่ต้องรายงานจากระดับท้องถิ่น อำเภอ จังหวัด สู่คณะกรรมการ
ศูนย์อำนวยการทางถนนระดับชาติ และรายงานรวมถึงรับนโยบายจาก รัฐบาล
ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี มีสมาชิกของสมาคมเข้าไปร่วมทำงาน
รับผิดชอบอยู่ในเวที Hard Power ที่มีบทบาท เสนอข้อสั่งการ นโยบาย ลงสู่
โครงสร้างตามลำดับ

เครือข่ายรัฐสภา ทั้งวุฒิสภา และสภาผู้แทนราษฎร สมาชิกของ
สมาคมได้ร่วมกิจกรรมของกรรมาธิการ อนุกรรมาธิการที่เกี่ยวกับความ
ปลอดภัยทางถนนโดยตรงมาตลอด 5 ปี โดยช่วยกันดึงสมาชิกสมาคมและ
ผู้ผ่านการอบรมมามีส่วนร่วมในเวทีดังกล่าว ยกตัวอย่างเช่นผู้ที่จับอนุมัติบัตร

เวชศาสตร์ และเป็นแพทย์นิติเวช ได้ตั้งทีมจากสถาบันนิติวิทยาศาสตร์ช่วยเสริมการประชุมในประเด็นที่ต้องมีการทำ Road Crash Investigation ให้กับเวทีประชุมในรัฐสภาอย่างต่อเนื่อง ช่วยให้วุฒิสภาเห็นความสำคัญของเรื่องดังกล่าวและยินดีใช้บทบาทรัฐสภาทั้งในบท นิติบัญญัติ บทการพิจารณางบประมาณ และในระบบสอบถามไปยังรัฐบาลเสริมฤทธิ์ งาน Road Safety มาเป็นอย่างดี

ผลลัพธ์

การบาดเจ็บและเสียชีวิตลดลง Global Report WHO พบว่าหลังจากความร่วมมือของทุกเครือข่ายตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 เป็นต้นมา โดยมีสมาคมเวชศาสตร์การจราจรและสมาชิกเข้าร่วมในหลากหลายเวที สามารถร่วมกันลดลำดับการเป็นแชมป์ที่มีการเจ็บตายบนถนนจากรำดับที่ 9 ของโลก ในปี พ.ศ. 2559 มาที่ลำดับที่ 18 ในปี พ.ศ. 2565 จากยอดเสียชีวิตสองหมื่นกว่า ลงมาเหลือในระดับหนึ่งหมื่นเจ็ดพันกว่า

การดำเนินงานที่มีประโยชน์

- 1) ผลงานเชิงประจักษ์ในการดำเนินงานและแก้ปัญหา ดำเนินการหลักสูตรเวชศาสตร์การจราจรเพื่อผลิตแพทย์เฉพาะทางและอบรมบุคลากรอื่น ๆ เพื่อมุ่งทำงานเพื่อความปลอดภัยทางถนนมากกว่า 5 ปี เสริมให้สมาชิกสมาคมเข้มแข็งขึ้นอย่างต่อเนื่องจากผู้ที่จบการอบรมมาเพิ่มสมาชิกของสมาคมจากอนุมัติบัตร จำนวน 75 คน และ วุฒิบัตร 3 คน (ยังรอสอบอีกหลายคน)
- 2) เกิดทีมทำงานในประเด็นนั้น ๆ แบบมีส่วนร่วมอย่างต่อเนื่อง ยั่งยืน ก่อกำเนิดสมาคมเวชศาสตร์การจราจร ซึ่งเชื่อมโยงกับสามสถาบันในการเป็นแหล่งฝึกอบรมเวชศาสตร์การจราจร ทั้งที่ขอนแก่น ภูเก็ต และในส่วนกลาง คือ กรมควบคุมโรค โดยบรรจุงานลงในโครงสร้างอย่างเป็นทางการของราชการและเชื่อมโยงกรมการต่าง ๆ ในระดับที่แพทย์สภารับรอง พร้อมไปกับการเคลื่อนกิจกรรมเป็นวงจรตามรอบปีปฏิทินอย่างต่อเนื่องยั่งยืน

3) มีการสร้างเจ้าภาพใหม่ ๆ โดยเฉพาะในส่วนของเจ้าของปัญหา ให้เป็น Change agent ที่เข้มแข็งโดยการกำหนดโครงสร้างการบริหารหลักสูตร เวชศาสตร์การจราจร ได้ทำให้เกิด Change Agent ในหลายหน่วยในมิติต่าง ๆ ที่พากเพียรในการร่วมมือกันเดินหน้าทำให้เกิดหลักสูตรและบุคลากรสาขาใหม่ ทั้งในกรมควบคุมโรค สถาบันเวชศาสตร์ป้องกันศึกษา ในสมาคมเวชศาสตร์ป้องกันแห่งประเทศไทย ในคณะกรรมการและอนุกรรมการที่หลากหลาย

แนวทางแก้ไขการสร้างความยั่งยืนและการขยายผลไปยังหน่วยงานอื่น ๆ

1) ขยายการฝึกอบรม เวชศาสตร์การจราจร ทั้งในส่วนกลาง และภูมิภาค

โดยมีสถาบันในต่างจังหวัดรอสมัครเข้ามาร่วมเพื่อการเป็นสถานที่ฝึกอบรม ที่รอเข้าสู่การประเมินความพร้อม เช่น เชียงใหม่ ชลบุรี สงขลา เป็นต้น การเพิ่มแหล่งฝึกอบรมที่ผ่านการประเมินของแพทยสภา จะเสริมให้มีบุคลากรเฉพาะทางเพิ่มให้ทันความต้องการและเพิ่มสมาชิกสมาคมไปพร้อมกัน เพื่อก้าวสู่ความมั่นคงในระดับวิทยาลัย และราชวิทยาลัยต่อไป

2) การเพิ่มความต้องการที่เป็น Essential Knowledge และ Know How ขององค์กรด้าน Road Safety Promotion ไม่ว่าจะอยู่ในส่วน Hard Power หรือ Soft Power เพื่อสร้างตลาดที่ต้องการให้ผู้ผ่านการฝึกอบรม เข้าไปสู่การให้บริการทั้งบริการความรู้และบริการด้านเวชศาสตร์จราจร ได้แก่

การขยายความรู้และการตรวจเพื่อรับรองเรื่อง Fit to Drive ด้วยปัญหาของการที่กรมการขนส่ง ต้องการให้แพทย์ได้เร่งพัฒนารูปแบบการคัดกรองและทำการรับรองว่า ผู้ที่จะเข้าสอบใบขับขี่แต่ละคน ได้ถูกคัดกรองทางสุขภาพทั้งกายและจิต และแพทย์ (ที่ผ่านการอบรมการคัดกรอง) ออกใบรับรองที่เหมือนประเทศ ที่เจริญแล้ว ได้ช่วยคัดคนที่ไม่พร้อมจะขับขี่ออกไปก่อน การจะเข้าสู่การเรียนและสอบใบขับขี่ วิธีนี้จะเสริมและขยายผลทั้งความยั่งยืนของบุคลากรที่มารับบริการพร้อมไปกับเสริม Safe System

นายแพทย์ปรีชา เปรมปรี

สาธารณสุขนิเทศก์ (นายแพทย์ทรงคุณวุฒิ)

สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข



รางวัลที่เคยได้รับ นักเวชศาสตร์ป้องกันดีเด่น แขนง เวชศาสตร์การจราจร
ประจำปี พ.ศ. 2566

ประสบการณ์และความเชี่ยวชาญด้านเวชศาสตร์การจราจร

1. ดำรงตำแหน่งรองอธิบดี กรมควบคุมโรค ซึ่งกำกับดูแลกอง
ป้องกันการบาดเจ็บ โดยขับเคลื่อนนโยบายและแผนงานสำคัญด้านความปลอดภัย
ทางถนน ในช่วงปี 2562-2565 ได้แก่

1.1. การขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน
ระดับอำเภอ (D-RTI)

1.2. การขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนใน
เมืองใหญ่

1.3. การบูรณาการข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 3 ฐานใน
ระดับส่วนกลาง และจังหวัด

1.4. การพัฒนาระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance)

1.5. การพัฒนาการสอบสวนอุบัติเหตุทางถนน

1.6. การพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการใช้ประโยชน์จากข้อมูล

1.7. การสนับสนุนการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดผู้ขับขี่

2. ปฏิบัติหน้าที่รองประธานอนุกรรมการด้านการบริหารจัดการ ข้อมูลและติดตามประเมินผล (คณะอนุกรรมการฯ ชุดที่ 6) ภายใต้คณะกรรมการ ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนน ประกอบด้วยกิจกรรมสำคัญ ดังนี้

2.1. พัฒนาระบบการบริหารจัดการข้อมูลในระดับประเทศ และระดับจังหวัดให้เกิดการบูรณาการข้อมูล และนำข้อมูลไปใช้ประกอบการแก้ไขปัญหา เพื่อขับเคลื่อนเชิงนโยบายสำคัญในระดับประเทศ

2.2. ขับเคลื่อนมาตรการที่มีประสิทธิภาพในการทำงานเพื่อลด การบาดเจ็บเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน โดยมุ่งเป้าใช้จุดจัดการในพื้นที่ทั้ง อำเภอ และอปท. เช่น D-RTI: District Road traffic injury

2.3. ขับเคลื่อนคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

3. ขับเคลื่อนโครงการจัดระบบบริการและจัดตั้งศูนย์ประเมิน สมรรถนะความพร้อม ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับใบอนุญาตแล้ว (Medical Fitness for drive)

4. ปฏิบัติหน้าที่ประธานคณะกรรมการพัฒนาบัญชีโรคและภาวะ อันตรายต่อสมรรถนะการขับขี่ และได้ขับเคลื่อนการพัฒนาคู่มือการประเมิน สมรรถนะความพร้อมในการขับขี่ (Assessing Fitness for drive) เพื่อยกระดับคุณภาพความปลอดภัยบนท้องถนน ในการพัฒนากระบวนการตรวจสอบ สุขภาพและประเมินสมรรถนะความพร้อมของร่างกายในการขับขี่

5. ปฏิบัติหน้าที่ ที่ปรึกษาคณะกรรมการกำกับทิศทางกลุ่มแผนงาน และโครงการด้านวิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน รวมถึงที่ปรึกษาการ พัฒนาคู่มือ/แนวทาง เช่น การจัดการปัญหาการตายและการบาดเจ็บจาก อุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน

6. ปฏิบัติหน้าที่ ที่ปรึกษาโครงการการพัฒนาข้อเสนอแนะสำหรับการ เลือกลงนินทรีย์ เพื่อความปลอดภัยสำหรับเด็ก ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก (ฉบับที่13) พ.ศ. 2565 มาตราที่ 123

7. ปฏิบัติหน้าที่ คณะกรรมการสมาคมเวชศาสตร์จราจรปี พ.ศ 2563 - 2564 และได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่ง กรรมการและเลขาธิการ

ในปี 2565 โดยเป็นผู้ร่วมก่อตั้งสมาคมฯ ซึ่งมีเจตนารมณ์ที่สำคัญ ได้แก่ ร่วมผลักดันการพัฒนาทางด้านเวชศาสตร์การจราจรไปสู่การลดการบาดเจ็บและเสียชีวิต ส่งเสริม สนับสนุนงานวิจัย สนับสนุนการพัฒนาหลักสูตรแพทย์ประจำบ้านเพื่อวุฒิบัตรแสดงความรู้ความชำนาญในการประกอบวิชาชีพเวชกรรม (วว.) สาขาเวชศาสตร์ป้องกัน แขนงเวชศาสตร์การจราจร เป็นต้น

8. ปฏิบัติหน้าที่คณะกรรมการฝึกอบรมและสอบฯ (อสฝ.)
เวชศาสตร์จราจร ปี พ.ศ. 2564 - ปัจจุบัน

9. ปฏิบัติหน้าที่ผู้แทนไทยเข้าร่วมประชุมระดับสูงของสมัชชาสหประชาชาติว่าด้วยการพัฒนาความปลอดภัยทางถนน

ผลงาน

ขับเคลื่อนนโยบายลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทาง ท้องถนน “ภายใต้โครงการขับขี่ปลอดภัย มั่นใจ ไร้แอลกอฮอล์”

ความสำคัญของปัญหา

อุบัติเหตุทางถนนยังคงเป็นปัญหาสำคัญ โดยองค์การอนามัยโลกได้จัดอันดับให้ประเทศไทยนั้นมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางท้องถนนมากที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ เมาแล้วขับ ซึ่งการบังคับใช้มาตรการทางกฎหมายเป็นมาตรการหนึ่งที่ช่วยสนับสนุนให้สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางท้องถนนลดลง ดังมาตรการสำคัญเรื่องการกำหนดให้มีการตรวจปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด กรณีผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุที่ไม่สามารถตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ทางลมหายใจได้ ซึ่งกรมควบคุมโรคได้ร่วมกับ กรมการขนส่งทางบก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมวิทยาศาสตร์การแพทย์ ได้จัดทำโครงการเพื่อขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการสร้างความตระหนักในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยผ่านการดำเนินการเจาะเลือดเพื่อตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตที่ไม่สามารถตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ทางลมหายใจได้

เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานในการประเมินสถานการณ์ของการเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บอันเกิดจากการตีมีแอลกอฮอล์ รวมถึงชนิดของยานพาหนะช่วงเวลา และเหตุการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อใช้ในการหามาตรการป้องกันและควบคุมการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

กลยุทธ์ ความรู้ กระบวนการที่นำมาใช้ในโครงการส่งผลให้ประสบผลสำเร็จ

1. สร้างความตระหนักถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยสนับสนุนมาตรการการบังคับใช้กฎหมายเมาสุราและขับรถ ฤทธิ์ผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุที่ไม่สามารถตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ทางลมหายใจได้
2. ขับเคลื่อนนโยบายการดำเนินงาน โครงการขับขี่ปลอดภัย มั่นใจไร้แอลกอฮอล์ ภายใต้บันทึกข้อตกลงความร่วมมือ ระหว่างกรมควบคุมโรคกับกรมการขนส่งทางบก โดยดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ในปี พ.ศ. 2562 - 2565 ครอบคลุมทั่วประเทศ ปีละ ไม่น้อยกว่า 10,000 ราย
3. พัฒนากลไกการดำเนินงานร่วมกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมการขนส่งทางบก และกรมควบคุมโรค โดยได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการเจาะเลือดเพื่อตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตที่ไม่สามารถตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ทางลมหายใจได้
4. พัฒนาแนวทางการปฏิบัติสำหรับเจ้าหน้าที่และหลักเกณฑ์การสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการเจาะเลือดเพื่อตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสำหรับผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุที่ไม่สามารถตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ทางลมหายใจได้
5. พัฒนาระบบจัดเก็บข้อมูลให้มีคุณภาพ สามารถนำไปชี้เป้าพฤติกรรมเสี่ยง และเป็นเครื่องมือในการบังคับใช้กฎหมาย และประกอบการขับเคลื่อนเชิงนโยบายต่อไป

แนวทางในการแก้ไขปัญหา

สร้างความตระหนักในการขับขี่อย่างปลอดภัย โดยประสานความร่วมมือระหว่างเครือข่ายที่เกี่ยวข้องผ่านโครงการขับเคลื่อนนโยบายลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางท้องถนน “ภายใต้โครงการขับขี่ปลอดภัย มั่นใจไร้แอลกอฮอล์” เพื่อสนับสนุนงบประมาณการเจาะเลือดและค่าตรวจวิเคราะห์ผลเลือดสำหรับผู้ขับขี่ ในกรณีที่ไม่สามารถตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์โดยการเป่าทางลมหายใจได้

ขั้นตอนสำคัญ

1. กรณีมีการร้องขอ/ส่งตัวผู้ขับขี่จากเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวนหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ให้สถานพยาบาลเพื่อตรวจวัดแอลกอฮอล์ในเลือด เจ้าหน้าที่ตำรวจดำเนินการออกหนังสือหรือใบนำส่งผู้บาดเจ็บหรือศพให้แพทย์ตรวจชั้นสูตร ส่งมายังโรงพยาบาลโดยเร็ว ภายใน 4 ชั่วโมง

2. กรณีที่เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวนหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ไม่ทราบเหตุแต่มีผู้นำส่งผู้บาดเจ็บที่เป็นผู้ขับขี่มายังโรงพยาบาล เจ้าหน้าที่โรงพยาบาลดำเนินการประสานไปยังสถานีตำรวจเพื่อแจ้งให้เจ้าหน้าที่ตำรวจพิจารณาออกหนังสือหรือใบนำส่งผู้บาดเจ็บหรือศพให้แพทย์ตรวจชั้นสูตรให้โรงพยาบาลทำการตรวจวัดแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่โดยเร็ว

3. หลังจากโรงพยาบาลได้รับใบนำส่งผู้บาดเจ็บหรือศพให้แพทย์ตรวจชั้นสูตร จากเจ้าหน้าที่ตำรวจให้ตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดจากผู้ขับขี่แล้ว ให้ดำเนินการเจาะเลือดของผู้ขับขี่โดยเร็วเพื่อเก็บ Specimen ของผู้ขับขี่ ตามวิธีการเก็บตัวอย่างในการทดสอบการตรวจวิเคราะห์ปริมาณ Alcohol ภายใน 2 ชั่วโมง และส่งไปยังหน่วยที่ให้บริการตรวจวิเคราะห์ห้องของภาครัฐและเอกชน

4. ดำเนินการบันทึกข้อมูลการส่งตรวจในระบบรายงานผู้บาดเจ็บเพื่อจัดเก็บเป็นฐานข้อมูลเพื่อการเฝ้าระวังพฤติกรรมเสี่ยง พร้อมทั้งดำเนินการเบิกจ่ายค่าดำเนินการไปยังกรมควบคุมโรค

กลุ่มเป้าหมาย ประชาชน

การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย

1. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ สนับสนุนการดำเนินการส่งตัวผู้ประสบอุบัติเหตุโดยมีใบนำส่งผู้บาดเจ็บหรือศพ ให้แพทย์ตรวจชันสูตร ไปยังสถานพยาบาล
2. โรงพยาบาลในสังกัดกระทรวงสาธารณสุข ดำเนินการเก็บ Specimen ของผู้ขับขี่ และส่งไปยังหน่วยที่ให้บริการตรวจวิเคราะห์ ทั้งของภาครัฐและเอกชนในพื้นที่ และบันทึกข้อมูลผู้ขับขี่ในระบบรายงานการบาดเจ็บและเสียชีวิตของกระทรวงสาธารณสุข (IS หรือ PHER accident)
3. ศูนย์วิทยาศาสตร์การแพทย์ กรมวิทยาศาสตร์การแพทย์ หรือสำนักงานป้องกันควบคุมโรค (สคร.) ตรวจวิเคราะห์ผลเลือด

ประโยชน์ของการดำเนินงาน

เพื่อให้ประชาชนตระหนักถึงความสำคัญของการขับขี่อย่างปลอดภัย ส่งเสริมให้มีความระมัดระวังมากยิ่งขึ้น ทำให้ประชาชนเกิดความเกรงกลัวต่อกฎหมาย ส่งผลให้การเกิดอุบัติเหตุลดลง และจำนวนของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตลดลงตามไปด้วย

ปัญหา อุปสรรคและแนวทางแก้ไข

ยังไม่เกิดกระแสสังคมในด้านความปลอดภัยในวงกว้าง เกิดเป็นภาพความเคยชินในสังคม การแก้ไขถูกขับเคลื่อนเฉพาะภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในบางกลุ่ม จึงทำให้การดำเนินอยู่ในวงที่จำกัด จึงมีการประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการบังคับใช้กฎหมายให้มีความเข้มงวดมากยิ่งขึ้น

ทรัพยากรที่ใช้ในการดำเนินงานและวิธีระดมทรัพยากร

1. ได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) สำหรับค่าใช้จ่ายในการบริการเจาะเลือด และวิเคราะห์ผลเลือด

2. โรงพยาบาลในสังกัดสำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข ดำเนินการตามแนวทางการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ และหลักเกณฑ์การสนับสนุนค่าใช้จ่าย
3. ศูนย์วิทยาศาสตร์การแพทย์ กรมวิทยาศาสตร์การแพทย์ หรือสำนักงานป้องกันควบคุมโรค ให้การสนับสนุนการตรวจทางห้องปฏิบัติการ
4. กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค ดำเนินการเบิกจ่ายค่าใช้จ่ายในการดำเนินการให้กับหน่วยบริการ

การสร้างมายั่งยืนและการขยายผลไปยังหน่วยงานอื่น ๆ

1. ผลักดันให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ดำเนินการจัดทำงบประมาณประจำปีสำหรับการตรวจแอลกอฮอล์ในเลือด โดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติ รับผิดชอบจ่ายสำหรับเจาะเลือดและค่าบริการตรวจวิเคราะห์ผลให้กับโรงพยาบาลที่ดำเนินการ โดยได้ทำความเข้าใจเรื่องแนวทางการเบิกค่าใช้จ่ายในการตรวจแอลกอฮอล์ในเลือดร่วมกับกระทรวงสาธารณสุข เพื่อเป็นแนวทางสำหรับจังหวัดดำเนินการได้อย่างถูกต้อง โดยเริ่ม ณ วันที่ 1 พฤศจิกายน 2566 เป็นต้นไป
2. หน่วยงานรับผิดชอบหลักมีการปรับปรุงหลักเกณฑ์และวิธีการในการทดสอบปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) โดย ครม. ได้พิจารณาและเห็นชอบร่างกฎกระทรวงที่ออกตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก ฉบับใหม่ ให้ตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์จากของเสียจากร่างกายได้เพื่อให้ครอบคลุมยิ่งขึ้น
3. ขับเคลื่อนให้หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการตรวจวิเคราะห์ผลทางห้องปฏิบัติการ ในระดับเขต เปิดให้บริการตรวจวิเคราะห์ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดทุกวันในช่วงวันหยุดยาวเพื่อให้มีข้อมูลประกอบการเฝ้าระวังเหตุการณ์ ได้อย่างรวดเร็ว และทันการณ์
4. ผลักดันให้เกิดการรายงานข้อมูลในระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บทางท้องถนน เพื่อนำข้อมูลมาใช้ประโยชน์เชิงนโยบาย เป็นที่ยอมรับและใช้เป็นแหล่งอ้างอิงในระดับประเทศ

บทเรียนที่ได้รับ

ได้รับความร่วมมือ และความสัมพันธ์ที่ดีของภาคีเครือข่าย ได้แก่ เครือข่ายโรงพยาบาลในสังกัดกระทรวงสาธารณสุข และเอกชน กรมการขนส่งทางบก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) ที่มีความความเข้มแข็ง และความมุ่งมั่นในการดำเนินโครงการอย่างมีประสิทธิภาพ

ผลงานเชิงประจักษ์

1. ขับเคลื่อนการจัดตั้งคลินิกบริการ สำหรับตรวจประเมินความพร้อมทางการแพทย์ในผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะที่ได้รับอนุญาตแล้ว Medical Fitness to Drive Clinic (MFDC)

1.1 พัฒนาศักยภาพบุคลากร เพื่อให้บุคลากรได้รับการพัฒนาเสริมสร้าง ความรู้ ความเข้าใจ และทักษะด้านเวชศาสตร์การจราจร ผ่านการอบรมหลักสูตรเวชศาสตร์ การจราจรระยะสั้น

1.2 ขับเคลื่อนให้มีการจัดหาเครื่องมือ อุปกรณ์ ครุภัณฑ์ทางการแพทย์สำหรับจัดระบบบริการคลินิก Medical Fitness to Drive (MFD) โดยจัดบริการที่ชั้น 3 สถาบันป้องกันควบคุมโรคเขตเมืองประกอบด้วย 9 จุดตรวจ

1.3 ขับเคลื่อนให้เกิดการเชื่อมโยงข้อมูลสุขภาพและสมรรถนะของผู้ขับขี่ รวมถึงจัดทำคู่มือการประเมินสมรรถนะความพร้อมในการขับขี่ (Assessing Fitness to Drive) เพื่อให้ทีมปฏิบัติงานใช้เป็นแนวทางในการตรวจประเมินความพร้อมทางด้านสุขภาพของผู้ขับขี่ที่จะเข้ารับบริการในคลินิก

2. พัฒนาคู่มือการประเมินสมรรถนะความพร้อมในการขับขี่ (Assessing Fitness for drive)

การขับขี่ยานพาหนะจำเป็นต้องมีความพร้อมทางด้านร่างกาย และจิตใจ เนื่องจากขณะขับรถต้องอาศัยการประสานงานและความพร้อมในหลายด้าน หลายระบบ เช่น ระบบประสาท ระบบการมองเห็น เป็นต้น ซึ่งที่ผ่านมาในประเทศไทยยังขาดระบบการทดสอบทางร่างกายและจิตใจก่อนการ

ขับขี่ที่เป็นแบบแผนชัดเจน มีเพียงการทดสอบความรวดเร็วในการตอบสนอง และกฎจราจรที่ควรรู้โดยรวมเท่านั้น การพัฒนาคู่มือการประเมินสมรรถนะ ความพร้อมในการขับขี่ (Assessing Fitness for drive) เพื่อรวบรวมเกณฑ์ การตรวจร่างกายทางระบบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ยานพาหนะทางบก ที่จำเป็นต้องใช้เป็นแนวทางการจัดตั้งคลินิกเวชศาสตร์การจราจรในอนาคต และเป็นเกณฑ์พื้นฐานในการเปรียบเทียบกับงานวิจัยที่จำเพาะเจาะจงกับคนไทยและคนเอเชียมากขึ้น โดยใช้การประเมินความพร้อมก่อนการขับขี่ของประเทศสหราชอาณาจักร และออสเตรเลียเป็นต้นแบบ ซึ่งอาจมีการปรับปรุง หรือเปลี่ยนแปลงมาตรฐานในการประเมินความพร้อมของการขับขี่ในอนาคตต่อไป

การดำเนินงานขับเคลื่อนในปัจจุบัน คู่มือการประเมินสมรรถนะความพร้อมในการขับขี่ (Assessing Fitness for drive) ได้ผ่านการพิจารณารับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากราชวิทยาลัยแพทย์เป็นที่เรียบร้อยแล้วทั้งสิ้น 10 แห่ง ซึ่งอยู่ระหว่างประกาศใช้อย่างเป็นทางการต่อไป

นายไกรสร กองฉลาด

ผู้ว่าราชการจังหวัดขอนแก่น

ผู้อำนวยการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนจังหวัดขอนแก่น



- ประวัติการทำงาน**
- 1 ต.ค. 2563 ผู้ว่าราชการจังหวัดนครพนม
 - 1 ต.ค. 2564 ผู้ว่าราชการจังหวัดชัยภูมิ
 - 1 ต.ค. 2565 – ปัจจุบัน ผู้ว่าราชการจังหวัดขอนแก่น

ผลการดำเนินงาน

ผลการดำเนินงานขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ช่วงที่ดำรงตำแหน่ง ผู้ว่าราชการ จังหวัดชัยภูมิ ในปี 2564 ได้ขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน ตลอดทั้งปีในด้าน

1) ด้านการบริหารจัดการได้กำหนดนโยบายให้ ศปภ.จังหวัด ขับเคลื่อนการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี ได้ประกาศเป็นนโยบายเป็นเรื่องสำคัญเน้นหนักของจังหวัด โดยกำหนดให้ ศปภ.อำเภอ และ อปท. มีการประชุมอย่างต่อเนื่อง และเป็นเจ้าภาพหลักขับเคลื่อนการดำเนินงานในชุมชนและหมู่บ้าน เน้นการลดปัจจัยเสี่ยงด้านพฤติกรรมรถขับซึ่ปลอดภัย ด้านมาตรฐานความปลอดภัยของถนน และด้านความปลอดภัยของยานพาหนะโดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ปลอดภัย เน้นมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนทุกหน่วยงาน ภาครัฐภาคเอกชน สถานศึกษา และในท้องถิ่น ชุมชน กำหนดนโยบายการตั้งด่านชุมชนทุกหมู่บ้านช่วงเทศกาลต่าง ๆ อย่างเข้มข้น

2) ผู้ใช้รถใช้ถนน ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ได้กำหนดนโยบายให้ ตำรวจเข้มในการกวดขันวินัยจราจร บังคับใช้กฎหมายควบคู่กับการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี เพื่อสร้างการรับรู้ ความเข้าใจ และความตระหนักในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ตลอดจนปรับเปลี่ยนทัศนคติ ผู้ขับขี่ให้มีสำนึกรับผิดชอบต่อสังคม เพื่อการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย ทางถนนอย่างยั่งยืน

3) ด้านถนน กำหนดมีนโยบายให้ คณะกรรมการฯ และ อปท. ปรับปรุงแก้ไขถนนให้มีมาตรฐานความปลอดภัย โดยให้ความสำคัญในการ ปรับปรุงแก้ไขบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งให้มีมาตรฐานความปลอดภัย เช่น ทางโค้ง ทางร่วม ทางแยก และทางคับขัน เพื่อลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ ให้มากยิ่งขึ้น รวมทั้งให้กำหนดแนวทางการลดความเร็วของยานพาหนะใน ถนนที่มีลักษณะทางตรงระยะยาวให้สอดคล้องกับมาตรฐานความปลอดภัย ของถนนแต่ละประเภท

4) ด้านยานพาหนะมีนโยบายให้ กำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์เพิ่มเติม นอกจากการทดสอบทั้ง ภาควิชาการและภาคปฏิบัติ และเพิ่มกระบวนการการสร้างความตระหนักให้ผู้ ที่จะได้รับใบอนุญาตขับรถให้เห็นผลที่จะเกิดขึ้นต่อบุคคลอื่น ๆ ถ้ามีการขับขี่ โดยไม่มีความรับผิดชอบต่อส่วนรวม

5) ด้านการประชาสัมพันธ์กำหนดนโยบายให้ ประชาสัมพันธ์ จังหวัดเป็นแกนหลักในการสนับสนุนสื่อต่าง ๆ มีการจัดทำสื่อสโปดติวิทุย รณรงค์และเผยแพร่ทางสถานีวิทยุในทุกสัปดาห์ – การจัดทำสื่อทางโซเชียล มีเดีย กำหนด นโยบายให้มีจัดแถลงข่าวอย่างต่อเนื่อง

6) ผลการดำเนินงาน สถานการณ์ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของ จังหวัดชัยภูมิ จากข้อมูลการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (3 ฐาน) ยังพบ อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละปียังสูงเฉลี่ย ปีละ 236 ราย อัตราการเสียชีวิต 20.86 คนต่อแสนประชากร ปัจจัยสาเหตุของการเกิด อุบัติเหตุทางถนน คือ เมาแล้วขับ ขับรถเร็ว ขับรถย้อนศร และยานพาหนะที่ เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ รถจักรยานยนต์ ซึ่งมีพฤติกรรมเสี่ยง ไม่สวมหมวก นิรภัยทำให้เกิดความรุนแรงจากการบาดเจ็บที่ศีรษะทำให้เสียชีวิตเร็วขึ้น

ดังนั้นผู้นำสูงสุดของจังหวัดและภาคีเครือข่ายของทุกหน่วยงานในจังหวัด ต้องขับเคลื่อนในการดำเนินงานในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างจริงจังเข้มข้นและต่อเนื่องต่อไป

ช่วงดำรงตำแหน่ง ผู้ว่าราชการจังหวัดขอนแก่น ตั้งแต่ 1 ตุลาคม 2565 – ปัจจุบัน มีผลงานเด่นชัดดังนี้

การขับเคลื่อนงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดขอนแก่น ผู้ว่าราชการจังหวัดขอนแก่นได้ประกาศ เป็นนโยบาย “จังหวัดขอนแก่นขับเคลื่อนขับเคลื่อน 365 วัน” นโยบายด้านการบังคับใช้กฎหมายให้ตำรวจ “จับมาก ตายน้อย” ในปีงบประมาณ 2565

1. นโยบาย ขับเคลื่อนวาระจังหวัดขอนแก่น ขับขี่ปลอดภัย 365 วัน ปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 โดยบันทึกลงนามความร่วมมือ (MOU) การขับเคลื่อนวาระ จังหวัดขอนแก่นขับเคลื่อนขับเคลื่อน 365 วัน การสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ และมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนของทุกภาคส่วน โดยให้หน่วยงานภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ ภาคเอกชน สถานศึกษา สถานประกอบการ องค์กร มูลนิธิและองค์กรภาคีเครือข่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง บูรณาการร่วมกัน ขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างจริงจัง เพื่อเป็นการป้องกันและลดความสูญเสียทั้งชีวิต และทรัพย์สินของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในพื้นที่จังหวัดขอนแก่นอย่างเป็นรูปธรรมและยั่งยืนตลอดไป รวมทั้งเป็นการสร้างเสริมวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยทางถนน เนื้อความในบันทึกความร่วมมือ (MOU) ฉบับนี้ ได้แก่

- 1) ส่งเสริม สนับสนุน และรณรงค์ภายในองค์กรให้มีการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ ทุกครั้งเมื่อขับขี่ หรือโดยสารรถจักรยานยนต์
- 2) ขับเคลื่อนมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเข้มงวด โดยกำหนดให้พื้นที่ ที่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ ภาคเอกชน สถานศึกษา สถานประกอบการ ฯลฯ เป็นเขตพื้นที่ควบคุมวินัยจราจร และเขตสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์
- 3) บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด และต่อเนื่องในทุกพื้นที่

ของจังหวัดขอนแก่น โดยเน้นมาตรการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ขับรถขณะเมาสุรา และขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ภายใต้มาตรการบังคับใช้กฎหมาย 10 ข้อหาหลัก โดย “จับจริง ปรับจริง 1 สิงหาคม พ.ศ.2566” กวดขันวินัยจราจรเข้ม สวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อความปลอดภัยบนถนน

4) ให้ทุกภาคส่วนดำเนินการสร้างจิตสำนึก และวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้กับบุคลากรในหน่วยงานเพื่อลดปัจจัยเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนน และปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและระเบียบกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด ภายใต้มาตรการบังคับใช้กฎหมาย 10 ข้อหาหลัก

5) การมอบหมวกนิรภัยให้กับโรงเรียน สถานศึกษา ธรณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ ลดอุบัติเหตุเป็นศูนย์ และการสื่อสารในชุมชน

2. ได้กำหนดนโยบายให้ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จังหวัด ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ และท้องถิ่น ให้มีชีวิตชีวากำหนดให้มีการประชุม ศปถ.จังหวัด เป็นประจำทุกเดือน พร้อมมอบหมายให้ ศปถ.อำเภอ ทุกอำเภอ รายงานผลการประชุม สถานการณ์และเหตุการณ์กรณีเกิดอุบัติเหตุทางถนนในอำเภอ นำเสนอผลการวิเคราะห์สาเหตุ การเกิดอุบัติเหตุ ประเด็นปัญหา จุดเสี่ยง และข้อเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหา ให้เสนอในที่ประชุมคณะกรรมการจังหวัด และ ศปถ.จังหวัด เป็นประจำทุกเดือน สั่งการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปปฏิบัติ และให้นำผลการปฏิบัติตามข้อสั่งการรายงานในการประชุมครั้งถัดไป

3. สำหรับด้านการบังคับใช้กฎหมาย ท่านผู้ว่าราชการจังหวัดขอนแก่นมีนโยบาย “จับมาก ตายน้อย” ได้กำหนดให้มีการประชุมอนุกรรมการด้านกฎหมาย ทุกเดือน ท่านได้มอบหมายให้ รองผู้ว่าราชการจังหวัดขอนแก่นเป็นประธานการประชุม ให้ทุกสถานีตำรวจทุกอำเภอมารายงานผลการจับกุม 10 ข้อหาฐานความผิด ทุกเดือน การประชุมอนุกรรมการฯ ด้านกฎหมาย ของจังหวัดขอนแก่นได้เป็นโมเดลในระดับประเทศ และในระดับตำบล หมู่บ้าน ชุมชน กำหนดนโยบายให้ท้องถิ่น แกนนำชุมชนร่วมกันมีการ ตั้งด่านเข้มด้านลดพฤติกรรมเสี่ยงการขับขี่

ที่ปลอดภัยในช่วงเทศกาล

4. ด้านระบบข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ผู้ว่าราชการจังหวัดขอนแก่นให้ความสำคัญมากในระบบข้อมูลการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เป็นอย่างมากได้มอบหมายให้นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดขอนแก่นเป็นแกนหลักในการรวมข้อมูล 3 ฐาน (ตำรวจ สาธารณสุข บริษัทกลางฯ) ให้นำเสนอในเวทีการประชุม สปถ.จังหวัด และการประชุม อนุกรรมการด้านกฎหมายทุกเดือน ผู้ว่าราชการจังหวัดขอนแก่นได้ประกาศให้ทุกหน่วยงานยึดข้อมูล 3 ฐาน ของสาธารณสุขจังหวัดเป็นหลักในการอ้างอิงข้อมูลให้เป็นฐานเดียวกันทั้งจังหวัด เช่นการแถลงข่าว ข้อมูลการเสียชีวิตภาพรวมทั้งจังหวัด และ ข้อมูลช่วง 7 วันอันตราย และให้กำหนดให้หน่วยงานสาธารณสุขได้ ทำข้อมูลการเสียชีวิตแยกเป็นรายอำเภอ ตำบล หมู่บ้านคืนให้แก่ผู้นำหมู่บ้านเพื่อเป็นการกระตุ้น เตือนให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบถึงความรุนแรง ทราบสาเหตุจะได้เกิดความตระหนักในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้

5. ด้านการสอบสวนหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ได้กำหนดนโยบายให้ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) เป็นแกนหลักในการประสานงานภาคีเครือข่ายทีมสหสาขาวิชาชีพให้มีการสอบสวนหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสำหรับเคสที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ทุกราย และเหตุการณ์เกิดอุบัติเหตุที่น่าสนใจตามเงื่อนไขที่กำหนดของจังหวัด ทุกเคสที่มีการสอบสวน ให้นำข้อมูลผลการสอบสวนเสนอที่ประชุม สปถ.จังหวัด สปถ.อำเภอ สปถ.ท้องถิ่น เพื่อคืนข้อมูลให้ภาคีที่เกี่ยวข้องเพื่อหาแนวทางการแก้ไขปัญหาตามสาเหตุ ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อนอีก

6. ด้านการติดตามประเมินผล ผู้ว่าราชการจังหวัดขอนแก่น ได้ให้ความสำคัญอย่างยิ่งกับกระบวนการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งแนวทางการติดตามและประเมินผลได้ถูกบรรจุเป็นส่วนหนึ่งของตัวชี้วัดภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงาน เพื่อให้การขับเคลื่อนผลการดำเนินงานเป็นไปตามตัวชี้วัดในทุกระดับ ในกรอบระยะเวลาที่กำหนด ในแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดขอนแก่น ได้กำหนดแผนการติดตามเป้าหมายการลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ

และการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ทุกเดือน และประเมินผลการดำเนินงานตามแผนฯ ทุก 6 เดือน และประเมินผลสัมฤทธิ์ ผ่านคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดขอนแก่น (ศปถ.จังหวัดขอนแก่น) คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอทุกอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ทุกแห่ง (ศปถ.อปท.) โดยมีการติดตามและรายงานความก้าวหน้าในการดำเนินการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปีต่อที่ประชุมคณะกรรมการฯ ทุกครั้ง

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

- 1) ขับเคลื่อนมาตรการองค์กรความปลอดภัยทางถนน หน่วยงานราชการส่วนภูมิภาค 33 ส่วนราชการ หน่วยงานราชการส่วนกลาง และรัฐวิสาหกิจ 227 หน่วยงาน
- 2) เกิดสถานประกอบการต้นแบบในการดำเนินนโยบายสถานประกอบการปลอดภัยทางถนน จำนวน 17 แห่ง
- 3) จุดเสี่ยงได้รับการแก้ไข และมีการบังคับใช้กฎหมาย กติกา ธรรมเนียมชุมชน เกิดด้านชุมชนต้นแบบ สถานศึกษาต้นแบบ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบในชุมชน และสถานประกอบการต้นแบบ
- 4) เกิดกระแสการรับรู้ของประชาชน และสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนครอบคลุมพื้นที่ทุกอำเภอของจังหวัดขอนแก่น โดยความร่วมมือของหน่วยงานภาคีเครือข่ายด้านการสื่อสารประชาสัมพันธ์ทุกรูปแบบ
- 5) ประชาชนในชุมชน ได้รับความปลอดภัยจากการแก้ไขจุดเสี่ยงในชุมชน การปฏิบัติตามมาตรการชุมชนด้านความปลอดภัย (หมวก เมา เร็ว) และการได้รับการสื่อสารความเสี่ยงป้องกันอุบัติเหตุ ทางถนนดำเนินการ “การจัดการเรียนรู้ความปลอดภัยทางถนน” Thailand Safe Youth Program (TSY Program) ในโรงเรียน ส่งผลให้ ผู้ปกครอง นักเรียนที่เดินทางไป - กลับจากการได้รับความรู้ ความตระหนักในการใช้รถใช้ถนน จากการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรในโรงเรียนต้นแบบ จำนวน 20 โรงเรียน

6) บุคลากรภาครัฐ โดยเฉพาะผู้นำชุมชน กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน อปท. อสม. เป็นต้นแบบ ด้านความปลอดภัยทางถนนในชุมชน

จากการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในกลุ่มเด็ก และเยาวชน จังหวัดขอนแก่น Thailand Safe Youth Program (TSY Program) ตั้งแต่ปี 2563 - 2566 พบว่า ปี พ.ศ. 2563 และ 2565 จำนวนเด็กและเยาวชน จังหวัดขอนแก่น ที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน สูงสุด จำนวน 14 ราย รองลงมา ได้แก่ ปี พ.ศ. 2564 จำนวน 13 ราย และ ปี พ.ศ. 2565 จำนวน 8 ราย ตามลำดับ โดยเมื่อเปรียบเทียบระหว่าง ปี พ.ศ. 2566 เทียบกับค่าเฉลี่ยย้อนหลัง 3 ปี (ปี พ.ศ. 2563 - 2565) พบว่า อัตราการเสียชีวิตในกลุ่มเด็กและเยาวชน จังหวัดขอนแก่น ลดลงร้อยละ 46.41 ในส่วนข้อมูลการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน จังหวัดขอนแก่น พบว่า จำนวนเด็กและเยาวชน จังหวัดขอนแก่น ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน สูงสุด ได้แก่ ปี พ.ศ. 2563 จำนวน 2,829 ราย รองลงมา ได้แก่ ปี พ.ศ. 2564 จำนวน 2,600 ราย ปี พ.ศ. 2565 จำนวน 1,725 ราย และ ปี พ.ศ. 2566 จำนวน 1,133 ราย ตามลำดับ โดยเมื่อเปรียบเทียบระหว่าง ปี พ.ศ. 2566 เทียบกับค่าเฉลี่ยย้อนหลัง 3 ปี (ปี พ.ศ. 2563 - 2565) พบว่า อัตราการบาดเจ็บในกลุ่มเด็กและเยาวชน จังหวัดขอนแก่น ลดลงร้อยละ 52.49

1. ประชาชนทั้งในและนอกจังหวัดขอนแก่นที่เป็นผู้ใช้รถใช้ถนน ทั้งผู้ขับขี่ คนเดินเท้า และอยู่อาศัยปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนน โดยพิจารณาได้จากผลการดำเนินงาน อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ปี พ.ศ. 2563 - 2566 พบว่า การเสียชีวิตอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มลดลง โดยจำนวนผู้เสียชีวิตลดลง ถึง 12.97% จาก 478 คน ในปี พ.ศ. 2563 เหลือ 416 คน ในปี พ.ศ. 2566 แสดงให้เห็นว่า มาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดขอนแก่นที่ดำเนินการอย่างจริงจังและต่อเนื่อง ด้วยความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ทั้งการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การสื่อสารประชาสัมพันธ์ สร้างจิตสำนึก ปรับปรุงโครงสร้างถนน บังคับใช้กฎหมาย และปรับปรุงระบบข้อมูล ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้ใช้ถนนอย่างเป็นรูปธรรม

2. จากข้อมูลการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนข้อมูล 3 ฐาน

ของจังหวัดขอนแก่นเฉลี่ยเสียชีวิตปีละ 415 ราย อัตราร้อยละ 22.15 ต่อประชากรแสนคนถือว่า ยังสูง กว่าค่าเป้าหมาย ปัจจัยสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน คือ เมาแล้วขับ ขับรถเร็ว และยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ รถจักรยานยนต์ ซึ่งมีพฤติกรรมเสี่ยง ไม่สวมหมวกนิรภัยทำให้เกิดความรุนแรงการบาดเจ็บที่ศีรษะทำให้เสียชีวิตเร็วขึ้น ดังนั้น ทุกภาคในจังหวัดต้องขับเคลื่อนในการดำเนินงานในการป้องกันและแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนน อย่างจริงจังเข้มข้นและต่อเนื่อง ต่อไป

การสร้างความยั่งยืนและการขยายผลไปยังหน่วยงานอื่น ๆ

1) การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกอ้อยของอำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น ได้มีการเก็บข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุและสอบสวนสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกอ้อยทุกเหตุการณ์โดยทีมสหสาขาที่มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยของโรงงานน้ำตาลและสมาคมผู้ประกอบการเข้าร่วมทุกครั้ง มีมาตรการแก้ไขปัญหาคือข้อมูลการดำเนินการโดยกลไก ศปถ.อำเภอ ประกาศเป็นมาตรการความปลอดภัยรถบรรทุกอ้อย อำเภอหนองเรือ ที่มีการปฏิบัติร่วมกัน ได้เป็นตัวแทน ศปถ.อำเภอหนองเรือ เข้าร่วมประชุมและนำเสนอผลการดำเนินงาน รายงานสอบสวนฯ เพื่อเป็นข้อมูลในการกำหนดมาตรการความปลอดภัยของรถบรรทุกอ้อยก่อนฤดูกาลเปิดหีบอ้อยที่มีเครือข่ายเข้าร่วม**ครอบคลุม 3 จังหวัดได้แก่ ขอนแก่น เลย ชัยภูมิ** ในเขตรับผิดชอบของแขวงทางที่ 2 (ชุมแพ) เพื่อกำหนดมาตรการความปลอดภัยของรถบรรทุกอ้อยร่วมกันตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 ถึงปัจจุบัน

2) การขยายเครือข่ายให้กับองค์กรขนาดใหญ่ 17 องค์กรในจังหวัดขอนแก่น จากสถานประกอบการต้นแบบ 2 แห่ง ของอำเภอหนองเรือ ได้แก่ 1) บริษัทขอนแก่นแหวน จำกัด สาขาหนองเรือ 2) บริษัท รวมเกษตรอุตสาหกรรม (สาขามิตรภูเวียง) โดยได้รับประกาศเกียรติคุณ “สถานประกอบการต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน”

นายวันชัย คงเกษม

ผู้ว่าราชการจังหวัดอุดรธานี



ผลงานเด่น “3 ด้านประสานใจ ครอบคลุมปลอดภัย
ทุกเทศกาลและตลอดปี จังหวัดอุดรธานี”

สภาพปัญหา

อุบัติเหตุจราจรเป็นสาเหตุการเสียชีวิตลำดับต้นของไทยและหลายประเทศทั่วโลก ก่อให้เกิดความสูญเสียและพิการก่อนวัยอันควร โดยเฉพาะในวัยเยาวชน (15 - 19 ปี) และวัยทำงาน (20 - 24 ปี) และ ผู้สูงอายุ (60 ปี ขึ้นไป) กลายเป็นภาระของประเทศที่ต้องแบกรับโดยไม่จำเป็น จึงมีการกำหนดแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5 กำหนดเป้าหมายจำกัดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ทุกจังหวัดดำเนินการ จังหวัดอุดรธานี มีพื้นที่ขนาดใหญ่ประมาณ 11,730 ตารางกิโลเมตร (ประมาณ 7,331,438.75 ไร่) แบ่งการปกครองเป็น 20 อำเภอ, 156 ตำบล, 1,881 หมู่บ้าน, 101 ชุมชน, องค์การบริหารส่วนจังหวัด 1 แห่ง, เทศบาลนคร 1 แห่ง, เทศบาลเมือง 3 แห่ง, เทศบาลตำบล 44 แห่ง, องค์การบริหารส่วนตำบล 132 แห่ง มีจำนวนประชากรรวม 1,586,681 คน มีนโยบายลดความเสียหายจากอุบัติเหตุทางถนนตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559 โดยมีสถิติการเสียชีวิต

1. ผู้เสียชีวิตส่วนมาก ร้อยละ 68 เป็นประชาชนในชุมชน/หมู่บ้าน ที่เป็นเสาหลักหารายได้เลี้ยงครอบครัว โดยเสียชีวิตบนถนนในหมู่บ้านของตนเอง ร้อยละ 50 และ ออกจากหมู่บ้านเพื่อประกอบอาชีพมาเสียชีวิตบนถนนหลวงร้อยละ 45
2. เยาวชนกลุ่มอายุ 15 – 19 ปี (กำลังอยู่ในสถานศึกษา)มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงขึ้น
3. ผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนเฉลี่ยเดือนละ 1,050 คน มีเพียงร้อยละ 48 เท่านั้น เมื่อเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่สถานพยาบาลได้รับค่าชดเชยจาก พรบ คุ่มครองผู้ประสพภัยจากรถ นอกนั้นค่าใช้จ่ายในการรักษาต้องเป็นภาระของครอบครัวหรือโรงพยาบาลที่ได้รับสนับสนุนงบประมาณจากสำนักงานประกันสุขภาพแห่งชาติ
4. เกิดผู้พิการจากการประสพอุบัติเหตุทางถนนปีละ 10 - 15 คน และความสูญเสียของทรัพย์สินที่ต้องเป็นภาระของครอบครัวและกระทบต่อเศรษฐกิจประเทศไทย

กลยุทธ์ ความรู้ กระบวนการที่นำมาใช้ในโครงการส่งผลให้ ประสบผลสำเร็จ

“3 ด้านประสานใจ ครอบครัวปลอดภัยทุกเทศกาลและตลอดปี จังหวัดอุดรธานี”

ผู้ว่าราชการจังหวัดอุดรธานี (นายวันชัย คงเกษม) ได้มีนโยบายให้ทุกหมู่บ้านในพื้นที่จังหวัดอุดรธานี ปลอดภัยในการใช้ชีวิตบนท้องถนน โดยข้อมูลพบว่าผู้เสียชีวิตส่วนมากร้อยละ 68 เป็นประชาชนในชุมชน/หมู่บ้าน ที่เป็นเสาหลักหารายได้เลี้ยงครอบครัวโดยเสียชีวิตบนถนนในหมู่บ้านของตนเอง ร้อยละ 50 และ ออกจากหมู่บ้านเพื่อประกอบอาชีพมาเสียชีวิตบนถนนหลวงร้อยละ 45 การบาดเจ็บและเสียชีวิตจะเพิ่มขึ้นเมื่อมีเทศกาลประชาชนส่วนใหญ่เดินทางกลับภูมิลำเนา และเดินทางไปท่องเที่ยวในสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ ได้มอบหมายให้ที่ทำการปกครองจังหวัดอุดรธานีเขียนโครงการโดยเน้นในช่วงเทศกาลและขยายผลต่อเนื่องตลอดปี

กลยุทธ์ ให้อำเภอดำเนินการ ดังนี้

1. จัดตั้ง 3 ด้านประสานใจ ครอบคลุมตลอดภัยทุกเทศกาล ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) โดยมีองค์ประกอบดังนี้

1.1 ด้านครอบครัว ห้ามปรามคนในครอบครัวในการขับขี่ มอบให้ อสม. ควบคุม ดูแล สอดส่องประจำครอบครัว รายงาน ผอ.อบ./โทร 191

1.2 ด้านชุมชน ประสาน/สำรวจ/ประชาสัมพันธ์ข้อกฎหมาย/การขับขี่ปลอดภัย ให้ผู้ประกอบการ ร้านค้า ร้านขายของชำ ร้านตกแต่งรถ สื่อสารสร้างการรับรู้ประชาคมหมู่บ้าน ประชาสัมพันธ์เสียงตามสาย สร้างกลุ่มไลน์หมู่บ้าน รายงานปัจจัยเสี่ยงในหมู่บ้านให้ ศปถ.อำเภอทราบ มอบให้ ผอ.อบ./ชรบ. ควบคุม ดูแล สอดส่อง ในช่วงตลอดปีเมื่อมีงานในหมู่บ้าน รายงาน ปลัด.อำเภอ/โทร 191

1.3 ด้านบังคับใช้กฎหมาย เฉพาะช่วงเทศกาล บังคับใช้กฎหมาย

2. นายอำเภอมอบพื้นที่ให้ปลัดรับผิดชอบเป็นตำบล กำหนด/ผอ.อบ.รับผิดชอบพื้นที่ตนเอง ประสานบูรณาการทำงานตลอดปี และเข้มข้นในช่วงเทศกาล

2.1 ประชุมทำความเข้าใจให้ ผอ.อบ./กำนัน เข้าใจและสร้างการรับรู้ประชาชนที่ตนเองรับผิดชอบ

2.2 จัดประชุม Core Team ของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปถ. อปท.) บูรณาการทำงานตลอดปี และเข้มข้นในช่วงเทศกาล

2.3 รายงานผลการปฏิบัติงาน

2.4 ศปถ. อำเภอ ควบคุม กำกับ ติดตาม รายงานผล พร้อมให้คำแนะนำรูปแบบที่เหมาะสม

โครงการ 3 ด้านประสานใจครอบคลุมตลอดภัยทุกเทศกาล

เสริมความเข้มแข็งด้านการบังคับใช้กฎหมายในหมู่บ้านชุมชน/ชุมชน ด้วยพลังของชุมชน

เป้าหมายในการประชาสัมพันธ์ ได้ดำเนินการครบ 100 เปอร์เซ็นต์ทุกเทศกาล

ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ 20 อำเภอ/จังหวัด
อุดรธานี

ครัวเรือน/ประชาชน จำนวน 416,500 คน

ร้านค้า จำนวน 9,200 ร้านค้า

ร้านซ่อมรถ จำนวน 2,500 แห่ง

สร้างการรับรู้ด้านครอบครัว จำนวนครัวเรือน/ประชาชน จำนวน
416,500 คน

ขอความร่วมมือร้านค้าภายในหมู่บ้าน/ชุมชน ร้านค้าจำนวน
9,200 ร้านค้า

ประชาสัมพันธ์และขอความร่วมมือร้านซ่อมรถจักรยานยนต์และ
รถยนต์ ร้านซ่อมรถ จำนวน 2,500 แห่ง

การจัดทำธรรมนูญหมู่บ้านในพื้นที่จังหวัดอุดรธานี

ผู้ว่าราชการจังหวัดอุดรธานี (นายวันชัย คงเกษม) ได้มีนโยบายให้ทุกหมู่บ้านในพื้นที่จังหวัดอุดรธานี จัดทำธรรมนูญหมู่บ้าน เพื่อให้ทุกคนในหมู่บ้านมีเป้าหมายความสุข มีหลักยึดถือร่วมกันเพื่อลดปัญหาที่เกิดขึ้นในหมู่บ้าน จึงจำเป็นต้องมีกฎ ระเบียบ กติกา ของหมู่บ้านเป็นลายลักษณ์อักษรไว้ให้ชัดเจน รวมถึงมีข้อปฏิบัติที่จะนำไปสู่ประโยชน์สุขร่วมกันของคนในหมู่บ้านที่สร้างเองใช้เอง เหมาะสมกับตนเองในแต่ละพื้นที่ จึงได้ร่างธรรมนูญหมู่บ้าน พ.ศ. 2566 ขึ้น และมอบร่างธรรมนูญหมู่บ้านให้ทุกอำเภอประชุมชี้แจงกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ฯลฯ และมอบร่างธรรมนูญหมู่บ้านให้กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ในพื้นที่พิจารณา แล้วดำเนินการจัดประชุมประชาคมหมู่บ้าน เพื่อขอความเห็นชอบจากประชาชนในหมู่บ้าน และประกาศใช้ธรรมนูญหมู่บ้าน ซึ่งทุกหมู่บ้านในพื้นที่จังหวัดอุดรธานี ได้ประกาศใช้ธรรมนูญหมู่บ้าน 1,881 หมู่บ้านครบแล้ว

ธรรมนุญหมู่บ้าน หมวดที่ 2 การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย

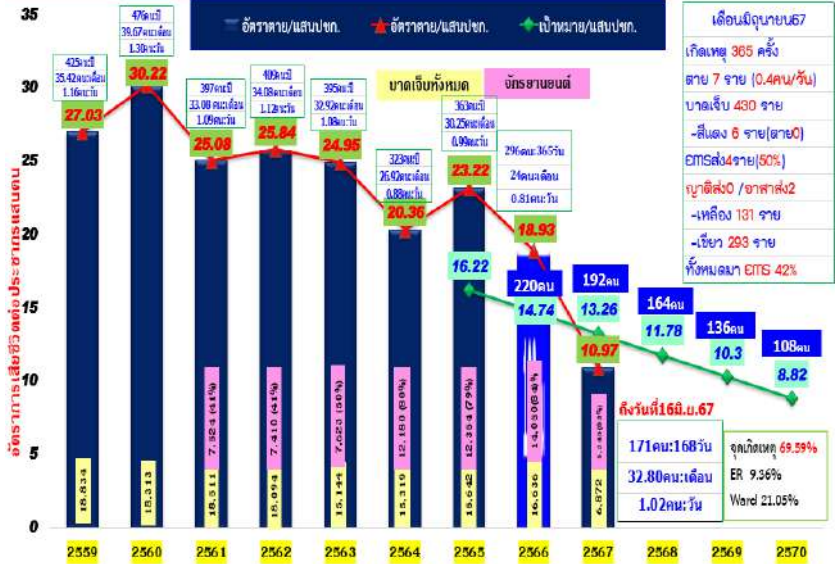
1. คณะกรรมการ ศปถ.จังหวัด กำหนดนโยบาย ควบคุม กำกับ ติดตาม
2. ศปถ.อำเภอ กำหนดรูปแบบให้เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ จัดทำ-ปฏิบัติการ-ประเมินผลตามแผนปฏิบัติงาน
3. ศปถ.องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ปรับแก้สภาพแวดล้อมให้ปลอดภัย สนับสนุนงบประมาณ
4. ตำรวจ สายด่วน 191
5. ผู้นำชุมชน ผู้ดำเนินงานหลักในหมู่บ้าน
6. เครือข่ายบูรณาการสถานศึกษา/สถานประกอบการ/บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด/อสม./ อพปร./ ชม. /

ผลลัพธ์

สถานการณ์เสียชีวิตอุบัติเหตุทางถนนตามปี พ.ศ. จังหวัดอุดรธานี รวบรวมโดย ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดอุดรธานี(สศจ.อุดรธานี)								
ปีพ.ศ.	เป้าหมาย	เสียชีวิต (คน)	ต่อแสน ประชากร	ต่อเดือน (คน)	ต่อวัน(คน)	ปีในต่อวัน (คน)(ช่วง7วัน/ เฉลี่ย)	สงครามต่อวัน (คน)(ช่วง7วัน/เฉลี่ย)	เสียชีวิต เทียบกับค่า มาตรฐาน
2559	ไม่เกิน 18 : แสนประชากร. 284 คน : ปี 24 คน : เดือน 0.82 คน : วัน	425	27.03	35.42	1.16	2.29 (16)	2.29 (15/2)	-127
2560		↑476	30.22	39.67	1.30	4.00 (28)	1.14 (8/2)	-177
2561		↓397	25.08	33.08	1.09	1.71 (12/3)	0.86 (6/1)	-99
2562	ไม่เกิน 16 : แสนประชากร. 253 คน : ปี 21 คน : เดือน 0.70 คน : วัน	↑409	25.84	34.08	1.12	1.29 (9/3)	2.14 (15/2)	-109
2563	ไม่เกิน 20 : แสนประชากร. 317 คน : ปี 26 คน : เดือน 0.90 คน : วัน	↓395	24.95	32.92	1.08	0.71 (5/2)	0.57 (4/1)	-96
2564	ไม่เกิน 18 : แสนประชากร. 281 คน : ปี 23 คน : เดือน 0.70 คน : วัน	↓323	20.36	26.92	0.88	2.14 (15/1)	0.57 (4/1)	-23
2565		↑363	23.22	30.25	0.99	2.00(14/7)	0.71(5/2)	-67
2566	ไม่เกิน 14.75 : แสนประชากร. 230 คน : ปี 19 คน : เดือน 0.63 คน : วัน	296	18.93	24.67	0.81	1.00 (7/2)	0.57(4/2)	39
2567	ไม่เกิน 13.26 : แสนประชากร. 192 คน : ปี 10 คน : เดือน 0.53 คน : วัน	171	10.97	32.80	1.02	0.86 (6/5)	0.71(5/2)	สร้างคคม 1 เมือง 1

วันที่ 13 มิถุนายน 2567

แนวโน้มอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดอุดรธานี ตามเป้าหมายแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570



1. จำนวนผู้บาดเจ็บ ปี 2566 และเสียชีวิตในปี 2566 ช่วงเทศกาล ลดลงจำนวนมากในช่วงที่ดำเนินการปี2565 เป็นต้นมา
2. แนวโน้มการเสียชีวิตลดลงอย่างต่อเนื่อง
3. เกิดเครือข่ายประสานงานเข้มแข็งความปลอดภัยทางถนนทุกหมู่บ้าน
4. หมู่บ้านรู้เรื่องข้อกฎหมาย
5. เกิดธรรมเนียมหมู่บ้านด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

บทเรียนที่ได้รับ

1. อุบัติเหตุทางถนนเป็นเรื่องที่เกิดได้ทุกคนการป้องกันการเกิดเหตุคนจะต้องเข้าไปปัจจัยเสี่ยงและลดความเสี่ยงป้องกันการเกิดเหตุทุกครั้งที่เดินทางบนท้องถนน
2. การลดอุบัติเหตุต้องเข้าใจลักษณะปัญหาเหตุมากที่สุดคือชุมชน

3. มาตรการสังคม คือข้อกำหนดที่ให้ชุมชนอยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข
4. ชุมชนรู้ปัญหาและเป็นผู้แก้ปัญหาตรงจุดและยั่งยืน

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ

1. เกิดจากวิสัยทัศน์ของผู้บริหารระดับสูงของจังหวัดและของหน่วยงาน คือ ผู้ว่าราชการจังหวัดและรองผู้ว่าราชการจังหวัดอุดรธานี มองเห็นภัยใกล้ตัวและกระทบต่อองค์กรเล็กสุด คือ ครอบครัวซึ่งเป็นฐานสำคัญต่อยุทธศาสตร์ของประเทศ จึงใช้หลักการเปิดข้างใน ให้ประชาชน เข้าใจว่าเป็นปัญหาของทุกคน เข้าถึงสถิติที่คืนให้ประชาคมหมู่บ้าน นำสู่การพัฒนา กำหนดเป้าหมายชัดเจน ดำเนินงานอย่างเป็นระบบทุกด้านควบคู่กัน โดยใช้ทรัพยากรคน งบประมาณ การบริหารจัดการในพื้นที่

2. การยึดพื้นที่ ทำให้เกิดกระแสคนในพื้นที่ตื่นตัวล้อมวงแก้ปัญหาพื้นที่ด้วยตนเอง

3. ผู้บริหารมีความสามารถในการเชื่อมโยง ยุทธศาสตร์ชาตินโยบายของรัฐบาล ยุทธศาสตร์ของภาค บูรณาการจัดทำแผนป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ระดับจังหวัด /อำเภอ/อปท.และตำบลต้นแบบฯ

4. การส่งเสริมให้เกิดผู้นำเชิงบูรณาการทุกระดับ (จังหวัด อำเภอ ตำบล หมู่บ้าน)

5. การส่งเสริมองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นได้ใช้อำนาจเต็มที่ตามหน้าที่ที่กำหนด

นายสุวัฒน์ เข็มเพชร

รองผู้ว่าราชการจังหวัดยโสธร



ผลการดำเนินงาน

บทบาทขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน

จังหวัดยโสธรมีการดำเนิน โครงการ “ยโสธรขับเคลื่อนความปลอดภัยไร้อุบัติเหตุทางถนน 365 วัน” มาตั้งแต่ปี 2559 โดยได้มีข้อหารือกับหัวหน้าส่วนราชการในเรื่องการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดยโสธร การรณรงค์เฉพาะในช่วง ๗ วันอันตรายเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ นั้นไม่เพียงพอเนื่องจากสถิติการบาดเจ็บ เสียชีวิต และการกระทำผิดวินัยจราจร เพิ่มขึ้น พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของประชาชนในพื้นที่จังหวัดยโสธร ที่ยังขาดระเบียบ วินัย ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรจึงต้องมีการเก็บสถิติอุบัติเหตุ วิเคราะห์ข้อมูล จุดเสี่ยง หาสาเหตุ และได้ยกเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเป็นวาระจังหวัด โดยวิธีการป้องกันเป็นหลัก ด้วยการรณรงค์สร้างจิตสำนึกรักความปลอดภัย ตระหนักและระมัดระวังอันตรายจากการขับขี่ ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะ รักษาวินัยการจราจร คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของตนเองและผู้ใช้รถใช้ถนน ตลอดจนงดการดื่มแอลกอฮอล์ อันเป็นสาเหตุสำคัญในการที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ จากเหตุผลดังกล่าว จังหวัดได้ ตั้งคณะทำงานโดยใช้หน่วยงานที่

เกี่ยวข้องเข้ามาแก้ไขในแต่ละสาเหตุอย่างจริงจัง เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดยโสธร นายสุวัฒน์ เข็มเพชร ขณะดำรงตำแหน่งนายอำเภอเมืองยโสธร ได้ขับเคลื่อนวาระจังหวัดอย่างจริงจัง ต่อเนื่องมาตลอด ปี 2561 ได้ขึ้นดำรงตำแหน่งปลัดจังหวัดยโสธร ได้กำกับติดตาม ให้อำเภอมีการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนโดยผ่านกลไก ศปถ.จังหวัด ศปถ.อำเภอ

ปี 2563 จนถึงปัจจุบันดำรงตำแหน่งรองผู้ว่าราชการจังหวัดยโสธร เป็นประธานคณะอนุกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดยโสธร (ศปถ.จังหวัดยโสธร) มีบทบาทหน้าที่ในการกำกับ ติดตามการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัด ซึ่งเป็นไปตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554

ได้กำหนดกรอบแนวทางการดำเนินงานแบบมีส่วนร่วม เป็นไปในลักษณะบูรณาการ ในรูปแบบ “กรมยโสธร” เป็นเจ้าภาพร่วมกัน บริหารจัดการทรัพยากรและการระดมทุน บูรณาการกำลังคน แแผนและงบประมาณของหน่วยงาน ภาคีรัฐ สสส. ภาคเอกชน ประชาสังคม องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดยโสธร ดังนี้

1. ให้มีการปรับปรุงแก้ไขคำสั่งคณะกรรมการ ศปถ.ทุกระดับ ตั้งแต่ ศปถ.จังหวัด ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.อปท. ให้เป็นปัจจุบันและเป็นคำสั่งมีชีวิต ที่สามารถขับเคลื่อนงานได้จริงจัง โดยให้ครอบคลุมหน่วยงานที่มีบทบาทในการสร้างเสริมความรู้ให้ประชาชน นักเรียน ผู้ประกันตน ผู้ประกอบการ ได้แก่ สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษา ศึกษาธิการจังหวัด สำนักงานสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจังหวัด องค์กรบริหารส่วนจังหวัด ท้องถิ่นจังหวัด ประชาสัมพันธ์จังหวัด และสถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทยจังหวัดยโสธร เป็นต้น

2. ให้มีการประชุมคณะอนุกรรมการ ศปถ.จังหวัด เป็นประจำทุกเดือน พร้อมมอบหมายให้ ศปถ.อำเภอ ทุกอำเภอ รายงานผลการประชุมสถานการณ์และเหตุการณ์กรณีเกิดอุบัติเหตุทางถนนในอำเภอ นำเสนอผลการวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ประเด็นปัญหา จุดเสี่ยง และข้อเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหา ในที่ประชุมคณะกรรมการจังหวัดและ ศปถ.จังหวัด

เป็นประจำทุกเดือน สั่งการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปปฏิบัติและให้นำผลการปฏิบัติตามข้อสั่งการรายงานในการประชุมครั้งถัดไป

- ให้มีการประชุมคณะกรรมการ ศปถ.จังหวัดสุพรรณ ในพื้นที่ร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ฝึกทักษะการนำเสนอรายงานผลการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนน ในเวทีการประชุม ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.อปท. ครบทุกอำเภอ

3. บูรณาการภาคีเครือข่ายในการบริหารจัดการแบบไร้รอยต่อสามารถเชื่อมโยงการทำงาน ประสานข้อมูล ร่วมวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ สำรวจและจัดการแก้ไขจุดเสี่ยง กลุ่มเสี่ยง พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน โดยทีมสหวิชาชีพ ร่วมภาครัฐ ประชาสังคมและมูลนิธิ องค์กรเอกชน มีการวางแผนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นระบบ ร่วมคิด ร่วมทำ ร่วมขยายเครือข่ายการดำเนินโครงการสานพลังมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่องและเกิดประสิทธิภาพ

4. ขับเคลื่อนพลังอำเภอ สู่ ศปถ.ท้องถิ่น (อปท.) โดย ศปถ.อำเภอทุกอำเภอ ให้ดำเนินการทุกตำบล ในพื้นที่จังหวัดยโสธร เพื่อให้มีการสวมหมวกนิรภัยร้อยเปอร์เซ็นต์ เพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เพื่อพัฒนาให้เกิดตำบล หมู่บ้านต้นแบบในการสวมหมวกนิรภัยในทุกพื้นที่ของจังหวัดยโสธร

5. บูรณาการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด ภายใต้ชื่อโครงการ “สะออน 50 ปี ศรียโสธร สู่เมืองความปลอดภัยทางถนน” โดยเป็นผู้นำการขับเคลื่อนและกำหนดกิจกรรม : จังหวัดได้กำหนดขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเป็นวาระจังหวัดยโสธร เพื่อลดการบาดเจ็บเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนโดยเฉพาะในกลุ่มรถจักรยานยนต์ และให้มีรณรงค์การสวมหมวกนิรภัยร้อยเปอร์เซ็นต์ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร โดยใช้กลไกระดับจังหวัด ระดับอำเภอ และระดับตำบลทุกแห่ง พัฒนาไปสู่ตำบลขับขี่ปลอดภัยตามนโยบายของกระทรวงมหาดไทย โดยจัดกิจกรรม Kick Off เมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2565 ณ หน้าศาลากลางจังหวัดยโสธร มีนายชลธิ์ ยังตรง ผู้ว่าราชการจังหวัด

ยโสธร เป็นประธานในพิธี

6. กำหนดประเด็น “ความปลอดภัยทางถนน” เป็นหนึ่งประเด็นสำคัญในการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับจังหวัด (พชจ.) ปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 โดยคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับจังหวัด (พชจ.) ทำหน้าที่ขับเคลื่อนการพัฒนาคุณภาพชีวิตในระดับพื้นที่ สู่ พขอ. และ พชต. ที่อยู่ใกล้ชิดกับประชาชน เกิดการบูรณาการเป้าหมาย ทิศทางและยุทธศาสตร์ร่วมกันระหว่างหน่วยงานของรัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนอย่างเป็นองค์รวม เน้นการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน โดยมีพื้นที่เป็นฐานและประชาชนเป็นศูนย์กลาง มีความเป็นเจ้าของและภาวะการมีส่วนร่วมกัน ประสานความร่วมมือในการนำไปสู่การสร้างเสริมให้บุคคล ครอบครัว และชุมชน มีสุขภาวะทางกาย จิต และสังคมเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีและเกิดความยั่งยืน

7. การใช้ข้อมูล สามฐานในการขับเคลื่อนกลไก ศปถ. หรือ RTI Data Driven การคิดคำนวณค่าเป้าหมายผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ในปี พ.ศ. 2567 ตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 ไม่เกิน 18.51 คนต่อแสนประชากร คิดเป็นไม่เกิน 99 คน และแจกแจงค่าเป้าหมายอัตราการเสียชีวิต ตามจำนวนประชากรจำแนกรายอำเภอ เพื่อการสื่อสารทำความเข้าใจ และนำข้อมูลในการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนขององค์กร และหน่วยงานทุกระดับ

8. การควบคุมกำกับติดตามการดำเนินงาน ประเมินผล เป็นระยะๆ โดยการมอบหมายให้มีคณะกรรมการ ติดตามฯ ระดับจังหวัด เยี่ยมเสริมพลัง ศปถ.อำเภอ /ศปถ.อปท.ทุกพื้นที่ เพื่อรับทราบปัญหาอุปสรรค และติดตามประเมินผลการดำเนินงาน แบ่งเป็น 3 คณะ ตามโซนพื้นที่ โซนละ 3 อำเภอ โดยมี ประธานคณะตรวจเยี่ยมฯติดตาม ประกอบด้วย

คณะที่ 1 รองผู้ว่าราชการจังหวัดยโสธรและคณะ รับผิดชอบพื้นที่อำเภอเมืองยโสธร ทรายมูล และป่าติ้วคณะที่ 2 ปลัดจังหวัดยโสธรและคณะ รับผิดชอบพื้นที่อำเภอกุดชุม เสิงนภทา และ ไทยเจริญ คณะที่ 3 ผู้บังคับการสถานีตำรวจภูธรจังหวัดและคณะ รับผิดชอบพื้นที่ อำเภอคำเขื่อนแก้ว มหาชนะชัย และ ค้อวัง

9. มอบหมายให้คณะทำงาน ด้านข้อมูล นำสถานการณ์ สถิติและ จัดลำดับอำเภอ **Ranking** ตามจำนวน และอัตราการเสียชีวิต แยกรายอำเภอ/ รายเดือนเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา และให้มีการนำเสนอในที่ประชุมทุกระดับ และส่งในกลุ่มไลน์ ของคณะกรรมการ ศปถ. คณะทำงานโครงการ คณะสืบ วิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ คณะทำงานวาระจังหวัด และ พขจ.

ผลลัพธ์และความสำเร็จที่เกิดจากการดำเนินการ

1. เกิดกลไกศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนจังหวัด (ศปถ. จังหวัด) ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนท้องถิ่น (ศปถ.อปท.) เกิดกลไก ศปถ. ที่มีศักยภาพเข้มแข็งสามารถขับเคลื่อนงานได้อย่างต่อเนื่องตลอดปี ไม่เฉพาะ ในช่วงเทศกาล

2. เกิดกระบวนการทำงานอย่างมีส่วนร่วมและบูรณาการการทำงานที่เข้มแข็ง มีวิเคราะห์สภาพปัญหาในพื้นที่ของตนเอง กำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหาพร้อมกันทั้งภาคราชการ เอกชน และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เกิดภาคีเครือข่ายในการขับเคลื่อนงานที่หลากหลาย โดย พขจ. พขอ. พชต. ศปถ. ชมรม สถานประกอบการมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน สถานศึกษาและกลุ่มอาสาสมัครต่าง ๆ

3. จุดเสี่ยงได้รับการแก้ไข โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก ได้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น แขวงทางหลวง และ แขวงทางหลวงชนบท

4. เกิดกระแสการรับรู้ของประชาชน และสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนครอบคลุมพื้นที่ทุกอำเภอของจังหวัดโดยสรอง โดยความร่วมมือของหน่วยงาน องค์กรภาคีเครือข่าย คณะทำงานด้านการสื่อสาร ประชาสัมพันธ์

5. มีการประกาศใช้ **ธรรมนูญหมู่บ้าน** และบันทึกข้อตกลงความร่วมมือด้านความปลอดภัยทางถนน อันเกิดจากกระบวนการทำประชาคม กำหนดกฎ กติกาข้อบังคับในชุมชน โดยชุมชน หน่วยงาน องค์กร สถาบัน สถานศึกษาในพื้นที่จังหวัดโดยสรอง พัฒนาศักยภาพเป็นหมู่บ้านต้นแบบด้าน

ความปลอดภัยทางถนน ส่งเสริมการสร้างวินัยเชิงบวกด้านวินัยจราจรในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบ สถานศึกษาต้นแบบ สถานประกอบการต้นแบบ ด้านชุมชนต้นแบบ

6. อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2565 ลดลงเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา ในปี 2564 และในปี 2565 มีผู้เสียชีวิตจำนวน 146 คน , 141 คน , คิดเป็นอัตรา 27.32 และ 26.38 คนต่อแสนประชากร ตามลำดับ และตามที่แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 กำหนดค่าเป้าหมายอุบัติเหตุทางถนนในปี พ.ศ. 2566 ไม่เกิน 20.96 คนต่อแสนประชากร คิดเป็นจำนวนผู้เสียชีวิต ไม่เกินจำนวน 111 คน แต่พบว่าจังหวัดยโสธรปี 2566 มีจำนวนผู้เสียชีวิต 121 คน คิดเป็น 22.64 คนต่อแสนประชากร ซึ่งเกินค่าเป้าหมายที่กำหนด ปี พ.ศ. 2567 กำหนดค่าเป้าหมาย ไม่เกิน 18.51 คนต่อแสนประชากร คิดเป็นจำนวน 99 คน จากการเปรียบเทียบจำนวนและอัตราการเสียชีวิตในช่วงเวลาเดียวกัน ณ เดือน มกราคม - เมษายน ปี 2566 มีผู้เสียชีวิต จำนวน 47 คน ปี 2567 (มกราคม - เมษายน 2567) มีผู้เสียชีวิต จำนวน 45 คน ซึ่งลดลงจากปีที่ผ่านมาจำนวน 2 คน และมีแนวโน้มลดลง ซึ่งเป็นผลมาจากการมีผู้นำการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดยโสธรที่เป็นผู้มีความรู้ เข้าใจ เข้าถึงพื้นที่ มีความสามารถ เชื่อมประสานความร่วมมือและบูรณาการภาคีเครือข่าย หน่วยงานองค์กรทุกภาคส่วนในจังหวัดด้วยความมุ่งมั่น จริงจัง โดยกลไก ศปถ. ที่เข้มแข็ง

นายวิทยา จันทน์เสนะ

ผู้อำนวยการกองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย



การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ภายใต้หลักการ Safe System Approach

ข้าพเจ้าผู้อำนวยการกองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ในฐานะ ผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการศูนย์ผู้อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้ อาศัยกลไกการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ภายใต้ระเบียบสำนัก นายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 โดยประสานการปฏิบัติ บูรณาการกับทุกภาคส่วนสร้างความปลอดภัยทาง ถนนมิติต่าง ๆ ด้วยแนวคิด Safe System Approach พร้อมกับกลยุทธ์ที่ ส่งผลให้ประสบความสำเร็จ คือ 5 เสาหลัก ภายใต้แผนแม่บทความปลอดภัย ทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 เพื่อมุ่งแก้ไขปัญหาสู่เป้าหมายลดการเสียชีวิต และบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน ปัจจุบันเสี่ยงสำคัญในทุกมิติ ยกระดับ มาตรฐานของยานพาหนะ พัฒนาสภาพแวดล้อม ที่ปลอดภัย รวมถึงรากฐาน โครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนตั้งแต่ระดับประเทศสู่ระดับ พื้นที่ (จังหวัด/กรุงเทพมหานคร อำเภอและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น)

การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน มีระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 ให้กลไกหลักเพื่อการบริหารจัดการเป็น 3 ระดับ ได้แก่ ระดับนโยบาย ระดับอำนวยการ (ส่วนกลาง จังหวัด/กรุงเทพมหานคร) และระดับปฏิบัติการ (อำเภอ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและเขต ในกรุงเทพมหานคร) พร้อมทั้งขับเคลื่อนผ่านกลไกคณะกรรมการในคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ และความร่วมแรงร่วมใจของทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคมและภาคีเครือข่าย เช่น บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) ภายใต้มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) ภายใต้มูลนิธิเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิเมาไม่ขับ มูลนิธิเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิไทยโรดส์ โรตารีประเทศไทย เป็นต้น ที่ได้ผนึกกำลังร่วมกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในทุกระดับ และผลักดันข้อเสนอเชิงนโยบายสู่การปฏิบัติในระดับภูมิภาคและพื้นที่ อีกทั้งมีแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 เป็นเครื่องมือในการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างบูรณาการ เป็นระบบและมีทิศทางเดียวกัน และมีแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนในทุกระดับ รองรับแผนแม่บทฯ ดังกล่าว ซึ่งถือเป็นสิ่งสำคัญ ในการแปลงกลยุทธ์และกระบวนการได้อย่างมีประสิทธิภาพและเกิดผลเป็นรูปธรรม เพื่อขับเคลื่อนนโยบายรัฐบาล ที่มุ่งมั่นพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยทางถนน ส่วิสัยทัศน์ “มุ่งสู่การสัญจรทางถนนที่ปลอดภัยสำหรับทุกคน”

การส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยทางถนน โดยมุ่งสู่ความท้าทายตามเป้าหมายสากล “ปฏิญญาสตอกโฮล์ม” คือ “ลดจำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ได้ครึ่งหนึ่งภายในปี 2030” ซึ่งเป็นทิศทางเดียวกับประเทศไทย คือ “ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้น้อยกว่า 12 คนต่อแสนประชากร ภายในปี พ.ศ. 2580” จึงได้ประสานพลังกับทุกภาคส่วน

แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจนประสบความสำเร็จ ดังนี้

หลักในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

1. ดำเนินการได้จริง โดยกำหนดนิยามและค่าเป้าหมายชัดเจน ลดผู้เสียชีวิตได้จริง
2. มีกลไกการทำงานในระดับพื้นที่ โดยถ่ายทอดตัวชี้วัดจากประเทศสู่ระดับพื้นที่ในทุกระดับ
3. มีผู้รับผิดชอบที่ชัดเจน โดยมาตรการในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 ที่กำหนดผู้รับผิดชอบและเชื่อมโยงกับแผนปฏิบัติการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
4. มีการติดตาม ประเมินผลอย่างต่อเนื่อง โดยกำหนดให้รายงานผลในช่วงครึ่งทาง เพื่อปรับปรุงมาตรการและตัวชี้วัดให้สอดคล้องกับสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย

พันธกิจสำคัญ

1. จัดการกับความเสียหายหรือภัยคุกคามสำคัญของประเทศอย่างจริงจัง เร่งด่วน ซึ่งครอบคลุมประเด็นผู้ใช้รถใช้ถนน โดยให้ความสำคัญกับกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง
2. จัดการกับความเสียหายอย่างจริงจัง เร่งด่วน ซึ่งครอบคลุมประเด็นยานพาหนะทุกประเภท โดยให้ความสำคัญกับยานพาหนะที่มีความเสี่ยงสูง
3. ปรับปรุงและพัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย ที่เอื้อต่อการสัญจรทุกรูปแบบ ทั้งการสัญจรที่ใช้ยานยนต์และการสัญจรที่ไม่ใช้ยานยนต์
4. สร้างรากฐานการทำงานให้มีประสิทธิภาพ สามารถขับเคลื่อนการทำงานให้บรรลุเป้าหมายได้อย่างยั่งยืน ผ่านการเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน การปรับปรุงข้อกฎหมาย การจัดสรรงบประมาณอย่างสร้างสรรค์และติดตามประเมินผลอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ

ยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน

1. ยุทธศาสตร์ที่ 1 มุ่งเป้าหมายลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน
2. ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ
3. ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน
4. ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

ทิศทางการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

เป้าหมายและตัวชี้วัดระดับผลลัพธ์ เพื่อเป็นดัชนีชี้วัดความท้าทายต่อพันธกรณีของโลกและประเทศไทย

1. ลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในปี พ.ศ. 2570 ให้เหลือ 8,414 คน หรือ 12 คนต่อแสนประชากร
2. ลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนในปี พ.ศ. 2570 ให้เหลือ 106,376 คน

ผลลัพธ์เชิงประจักษ์

1. การประชุมคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (คณะกรรมการ นปถ.) ในฐานะฝ่ายเลขานุการ เพื่อกำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์และแผนในการขับเคลื่อนการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ยกระดับความปลอดภัยทางถนนของประเทศ โดยเสนอความเห็น ข้อเสนอแนะ แก่นายกรัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีออกประกาศ คำสั่ง หรือแนวทางแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ให้ทันทั่วถึง กับสถานการณ์ในปัจจุบันและพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา พร้อมทั้งมอบหมายให้หน่วยงานรับผิดชอบดำเนินการตามข้อสั่งการและแนวทาง เพื่อลดการบาดเจ็บสาหัสและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ทางถนน

2. การประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน (คณะกรรมการ ศปถ.) ในฐานะสำนักงานเลขานุการคณะกรรมการ ศปถ. เพื่อพิจารณาข้อเสนอเชิงนโยบาย ยุทธศาสตร์และแผนเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนให้สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล รวมทั้งอำนาจกำกับ ติดตาม ประสานการดำเนินงานกับหน่วยงานของรัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้เป็นไปตามนโยบาย ทันท่วงทีกับสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในปัจจุบัน พร้อมทั้งมอบหมายให้หน่วยงานรับผิดชอบดำเนินการป้องกัน และแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนตามอำนาจและหน้าที่ และประชาสัมพันธ์ผลการดำเนินงานและให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนต่อสาธารณะ เพื่อส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยในหมู่ประชาชน

3. การบริหารจัดการงานประชุมคณะอนุกรรมการในคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน ในฐานะเลขานุการคณะอนุกรรมการด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน เพื่อวางเป้าหมาย กำหนดแนวทาง ตัวชี้วัด แผนงานและแผนปฏิบัติการ รวมถึงการแปลงข้อเสนอ ระดับนโยบายสู่การปฏิบัติ ในระดับอำนาจการ และประสานการปฏิบัติสู่ระดับปฏิบัติ ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและภาคีเครือข่าย

4. การจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 (ฉบับที่ 5) เสนอคณะกรรมการ นโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติพิจารณาให้ความเห็นชอบ โดยประกาศใช้เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2566 เพื่อเป็นกรอบการดำเนินงานของหน่วยงานทุกภาคส่วน และเป็นแนวทางการดำเนินงาน ในการจัดทำแผนบูรณาการรายปีและระยะ 5 ปีของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนในทุกกระดับ

5. การกำหนดค่าเป้าหมายการลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2563 - 2570 เพื่อเป็นค่าเป้าหมายขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศ โดยบรรจุเป็นค่าเป้าหมายสู่ผลลัพธ์ในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570 พร้อมทั้งได้ถ่ายทอดสู่ระดับพื้นที่ โดยกำหนดเป็นค่าเป้าหมายการลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัดและกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2563 - 2570

6. การจัดทำและขับเคลื่อนแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลและวันหยุด พ.ศ. 2567 เสนอคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติพิจารณาให้ความเห็นชอบและเสนอคณะรัฐมนตรีรับทราบ ภายใต้ชื่อการรณรงค์ “ขับซึ่ปลอดภัย เมืองไทยไร้อุบัติเหตุ” เพื่อเป็นกรอบแนวทาง การดำเนินงาน ประสานการปฏิบัติในช่วงเทศกาลและวันหยุดติดต่อกัน 4 วันขึ้นไปหรือตามมติคณะรัฐมนตรี พร้อมทั้งมอบหมายให้หน่วยงานรับผิดชอบดำเนินงานในระดับตัวชี้วัด ทั้งระดับภาพรวม ระดับหน่วยงานและระดับพื้นที่ ที่มุ่งมาตรการและเป้าหมายเพื่อลดปัจจัยเสี่ยงหลักทั้งคน ถนน ยานพาหนะและสภาพแวดล้อม ส่งเสริมสร้างความปลอดภัยให้ผู้ขับขี่รถใช้ถนน มีวัฒนธรรมความปลอดภัยในสังคม และเดินทางอย่างปลอดภัยไร้อุบัติเหตุ

7. การบริหารจัดการการจัดตั้งศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล ภายใต้การดำเนินการของศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี ในช่วงควบคุมเข้มข้น 7 วัน ณ ส่วนกลาง กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย โดยบูรณาการประสานการปฏิบัติกับหน่วยงานในระดับภูมิภาคและระดับจังหวัด อำนวยการข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนร่วมกับทุกภาคส่วน ด้วยระบบการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน (e-Report) ผ่าน Dashboard และกำหนดมาตรการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ และเสริมสร้าง พร้อมการรณรงค์ให้สวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ ตลอดจนสรุปผลการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลและข้อเสนอเชิงนโยบายเสนอคณะรัฐมนตรีรับทราบ เพื่อเป็นแนวทางการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน

8. การผลักดัน สนับสนุนและขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ ด้วยการเชื่อมโยง บูรณาการและวิเคราะห์ข้อมูลเมือง (CDP : Smart Data Analytics Platform) ร่วมกับสถาบันข้อมูลขนาดใหญ่ (องค์การมหาชน) : BDI ซึ่งได้นำร่องในปี พ.ศ. 2567 จำนวน 5 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดเชียงราย นครสวรรค์ นครราชสีมา มหาสารคาม และจังหวัดภูเก็ต โดยมีเป้าหมายให้

ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงด้านเศรษฐกิจและสังคม ในทุกภูมิภาคของประเทศ ด้วยการบรรจุข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนเป็นหนึ่งในข้อมูลของจังหวัด

9. การพัฒนาและผลักดันการจัดทำระบบจัดการแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน (Management Information Sustainable Road Safety : MIS) ภายใต้ความร่วมมือกับบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน เพื่อใช้กำกับและติดตามผลการดำเนินงานตามแผน ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด รองรับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 ซึ่งในปี พ.ศ. 2567 ได้นำร่องหน่วยงานภายใต้คณะอนุกรรมการด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนในคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน และสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด ทุกจังหวัด

10. การเสริมสร้างความร่วมมือด้านความปลอดภัยทางถนน (Memorandum of Understanding : MOU)

1. การสนับสนุนการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนและสาธารณภัยโดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัลร่วมกับสำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล Depa โดยสถาบันข้อมูลขนาดใหญ่ (องค์การมหาชน) : BDI (Big Data Institute (Public Organization) โดยใช้ข้อมูลการบูรณาการจากระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน (e-Report) ของศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน รวมทั้งให้ระดับจังหวัดนำไปใช้วิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน กำหนดมาตรการ แนวทางในการแก้ไขปัญหาตามบริบทพื้นที่โดยเผยแพร่ผ่านเว็บไซต์ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย www.disaster.go.th

2. การหนุนเสริมจังหวัด เพื่อความปลอดภัยทางถนนของอำเภอเสี่ยงภัยในการขับเคลื่อนกิจกรรมยกระดับร่วมกับแผนงานสนับสนุนการป้องกันและลดอุบัติเหตุจากระดับจังหวัด และศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน โดยสนับสนุนการขับเคลื่อนงานลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด ทั้งด้านวิชาการและผลักดันนโยบายเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนสำหรับอำเภอเสี่ยงภัยในการขับเคลื่อนกิจกรรมยกระดับสู่อำเภอเสี่ยงภัยและองค์กรปกครอง

ส่วนท้องถิ่น รวมทั้งประสานการปฏิบัติกับเครือข่าย ทั้งภาครัฐและเอกชนให้มีส่วนร่วม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและขับเคลื่อนมาตรการองค์กร สร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างทั่วถึง สู่ข้อมูลเชิงประจักษ์ ข้อเสนอเชิงนโยบาย และแนวทาง เพื่อขับเคลื่อนงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในระดับพื้นที่

3. การยกระดับ ส่งเสริมการจัดการองค์ความรู้และระบบการติดตามประเมินผลการขับเคลื่อนนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ภายใต้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 ร่วมกับศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน โดยสนับสนุนองค์ความรู้ เครื่องมือและแนวทางด้านวิชาการและการวิจัย เพื่อขับเคลื่อนงานและผลักดันนโยบายลดอุบัติเหตุทางถนนในทุกระดับ มุ่งเป้าหมาย “ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ไม่เกิน 12 คนต่อประชากรแสนคน ในปี พ.ศ. 2570”

4. การขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน : TSY (Thailand Safe Youth Program) หรือ “วัดชินจรรยา” ร่วมกับกองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและภาคีเครือข่าย รวม 13 หน่วยงาน โดยขับเคลื่อนเชิงนโยบาย แก้ปัญหาพัฒนาหลักสูตร เพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน พัฒนาศักยภาพวิทยากรและบุคลากรทางการศึกษาให้สามารถจัดการเรียนรู้ด้านความปลอดภัย เพื่อเป็นกลไกในระดับจังหวัด ภายใต้คณะกรรมการด้านความปลอดภัยทางถนนในเด็กและเยาวชน ตลอดจนถ่ายทอดสู่สถานศึกษาในระดับอำเภอ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รวมถึงพัฒนากลไกการกำกับ ติดตามผล และสร้างนวัตกรรมจัดการความปลอดภัยทางถนนของสถานศึกษา ในประเด็นเสี่ยงสำคัญต่าง ๆ เช่น การส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ การจัดการความปลอดภัยรถรับ - ส่งนักเรียน การจัดการระบบจราจรบริเวณหน้าสถานศึกษา ทางข้ามและทางม้าลาย เป็นต้น

การดำเนินงานสู่ความยั่งยืน

การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ภายใต้หลักการ Safe System Approach เพื่อบรรลุเป้าหมายสำคัญและนโยบายของรัฐบาล ที่กำหนดไว้ในคำแถลงนโยบายของคณะรัฐมนตรี (นางสาวแพทองธาร ชินวัตร) นายกรัฐมนตรี ในข้อ 3.2 รัฐบาลจะเดินหน้านำลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนาดใหญ่ (Mega Projects) อย่างต่อเนื่อง ทั้งทางราง ทางน้ำ ทางถนนและทางอากาศอย่างไร้รอยต่อ และส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยทางถนน จึงมีความมุ่งมั่นสร้างความปลอดภัย และตั้งใจขับเคลื่อนงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อลดความสูญเสียให้กับพี่น้องและประชาชนอย่างยั่งยืน โดยใช้แผนแม่บทความความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 เป็นกรอบแนวทางในการบูรณาการกับทุกภาคส่วนในทุกกระดับ อย่างครอบคลุม ปัจจัย และความเสียหายสำคัญต่าง ๆ ในทุกมิติ เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนให้เกิดขึ้นในสังคมไทยต่อไป

นายบรรจง โพธิ์วงศ์

หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดอ่างทอง



ผลงานในการบูรณาการแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน จังหวัดนครสวรรค์ และจังหวัดอ่างทอง ในฐานะเลขา ศปภ.จังหวัดนครสวรรค์ เป็นผู้ประสานงาน และติดตามการดำเนินงาน สรุปลเสนอผู้บริหาร ประธาน ศปภ.จังหวัด โดยดำเนินการ การขับเคลื่อน โครงการ “365 วัน นครสวรรค์ขับเคลื่อนปลอดภัย”

ขั้นตอนการดำเนินการ

แบ่งช่วงการดำเนินการเป็น 3 ช่วง ได้แก่ ต้นน้ำ การเตรียมความพร้อม โดยมีข้อมูลเป็นปัจจัยสำคัญ กลางน้ำ การนำมามาตรการ/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรมไปขับเคลื่อนตลอดทั้งปี 365 วัน หัวใจของการดำเนินงานช่วงกลางน้ำ คือ มาตรการเน้นหนักด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนทั้ง 5 ด้าน และปลายน้ำการติดตามประเมินผลต่อเนื่อง ใช้วงจร PDCA ปรับปรุงการดำเนินงานทั้ง 3 ห่วงให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) ต้นน้ำ ดำเนินการโดย

1.1) นำข้อมูลต่าง ๆ ซึ่งถือเป็นกระดุมเม็ดแรกมาวิเคราะห์ และประเมินสถานการณ์ โดยข้อมูลมาจากแหล่งข้อมูลในระบบ E-Report ของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และเว็บแอปพลิเคชัน “นครสวรรค์ปลอดภัย” มีข้อมูลแบบ Real-time และข้อมูลที่บูรณาการแหล่งข้อมูล 3 ฐานแล้ว อยู่ในรูปแบบ Dashboard ที่เข้าใจง่าย ปักหมุดพิกัดสำคัญ และมีการเปรียบเทียบให้เห็นปัจจัยความเสี่ยงต่าง ๆ อย่างชัดเจน เช่น จุดเสี่ยง/จุดอันตราย ช่วงเวลาที่เกิดเหตุ ช่วงอายุพฤติกรรมเสี่ยงต่าง ๆ เป็นต้น รวมทั้งข้อมูลจากการลงพื้นที่สำรวจตรวจสอบร่วมกับศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ 15 อำเภอและศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนท้องถิ่น 142 แห่ง อย่างไรก็ตามในห้วงปี 2563 - 2566 จะเน้นการดำเนินการแบบ “พุ่งเป้าและเชิงรุก” ดังนั้นจึงพิจารณาลำดับความสำคัญและดำเนินการใน 5 อำเภอเสี่ยงสูงและ 25 ตำบลเสี่ยงสูงเป็นลำดับแรก

1.2) ใช้ข้อมูลจากข้อ 1.1) มากำหนดมาตรการ/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับสภาพปัญหาในพื้นที่ โดยผ่านคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดนครสวรรค์ คณะทำงานวิเคราะห์สาเหตุอุบัติเหตุทางถนนและคณะทำงานสอบสวนอุบัติเหตุทางถนน รวมถึงคณะทำงานสหสาขาวิชาชีพอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดนครสวรรค์ หรือรองผู้ว่าราชการจังหวัดที่ได้รับมอบหมาย ให้รับผิดชอบงานด้านความปลอดภัยทางถนน เป็นประธานการประชุม และมีที่ปรึกษาผู้ว่าราชการจังหวัดนครสวรรค์ ด้านความปลอดภัยทางถนน เป็นผู้ให้ข้อเสนอแนะและข้อคิดเห็น และมีภาคีเครือข่ายภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน/ชุมชน ร่วมประชุมให้ข้อมูลสนับสนุนการปฏิบัติงานด้วย ถือว่าผู้บริหารให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง และสร้างการมีส่วนร่วม ร่วมคิดวางแผน ร่วมลงทุน ร่วมลงมือปฏิบัติ ร่วมติดตามประเมินผล และร่วมรับผลประโยชน์อย่างแท้จริง การประชุมจัดขึ้นอย่างสม่ำเสมอ ทั้งนี้ มาตรการต่าง ๆ ที่กำหนดจะเป็นไปตามแนวทางมาตรการเน้นหนัก 5 ด้าน ประกอบด้วย มาตรการด้านการบริหารจัดการ มาตรการด้านลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนนและสภาพแวดล้อม

มาตรการด้านลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ มาตรการด้านผู้ใช้รถใช้ถนน อย่างปลอดภัย(การประชาสัมพันธ์ควบคู่กับการบังคับใช้กฎหมาย) และ มาตรการด้านการช่วยเหลือหลังเกิดอุบัติเหตุ โดยจะดำเนินการทุกมาตรการ ควบคู่กันไป ทั้งนี้หากมาตรการใดที่มีความจำเป็นเร่งด่วน มีความคุ้มค่าและ เกิดประสิทธิภาพมากที่สุด จะกำหนดให้เป็นมาตรการหลัก ส่วนมาตรการอื่น ๆ ยังคงดำเนินการเช่นกัน โดยถือเป็นมาตรการรองตามลำดับ

2) กลางน้ำ ดำเนินการโดย

นำข้อสรุปจากมาตรการเน้นหนักในช่วงต้นน้ำ ใช้เป็นข้อสั่งการ ขับเคลื่อนการดำเนินงาน เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งดำเนินการเชิงรุกให้ ตรงกลุ่มเป้าหมายและปัจจัยความเสี่ยง มีการบูรณาการการปฏิบัติงานร่วมกัน โดยผลักดันทุกมาตรการในพื้นที่อย่างเข้มข้นและจริงจัง โดยสร้างความร่วมมือ ของภาคอาสาสมัครและประชาชน รวมทั้งชุมชนที่จะเป็นฟันเฟืองสำคัญให้ เกิดความต่อเนื่องและยั่งยืนด้วย

ตัวอย่างแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม/นวัตกรรมตามวาระสำคัญของจังหวัดนครสวรรค์ “365 วัน นครสวรรค์ขับเคลื่อนปลอดภัย” ที่ประสบผลสำเร็จเป็นรูปธรรม ซึ่งเกิดจากการรับทราบปัญหา และมีการบูรณาการร่วม กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาย่างเข้มข้น ต่อเนื่องและจริงจังโดย สามารถต่อยอดหรือเป็นต้นแบบให้พื้นที่อื่น ๆ ได้ มีดังนี้

มาตรการด้านการบริหารจัดการ

- การกำหนดให้มีวาระสำคัญของจังหวัด “365 วัน นครสวรรค์ ขับขี่ปลอดภัย” โดยผู้บริหารของจังหวัดและหัวหน้าส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งภาคีเครือข่ายให้ความสำคัญและมีความตระหนักรู้มากขึ้น มีการจัดทำ มาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนในทุกหน่วยงาน อำเภอทุกอำเภอ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทุกแห่ง และสถานศึกษาทุกแห่ง กำหนดข้อบังคับ และบทลงโทษเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานเพื่อให้ปฏิบัติตนให้เป็นแบบอย่างที่ดี ด้านความปลอดภัยทางถนน และมีส่วนร่วมในการรณรงค์ประชาสัมพันธ์

- เว็บไซต์พลิเคชัน “นครสวรรค์ปลอดภัย” เป็นแพลตฟอร์มระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ที่ได้แนวคิดและข้อเสนอแนะจากคณะกรรมการ

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดนครสวรรค์ และคณะทำงานวิเคราะห์สาเหตุอุบัติเหตุทางถนน ได้รับการสนับสนุนงบประมาณในการพัฒนาระบบแพลตฟอร์มจากงบประมาณพัฒนาจังหวัดนครสวรรค์โดยพบปัญหาว่า เดิมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนไม่มีครบถ้วนและล่าช้าไม่ทันเหตุการณ์ โดยข้อมูลที่สมบูรณ์ครบถ้วนและตรงกันทุกหน่วยงานมีเฉพาะในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์เท่านั้น ทำให้ไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างตรงจุด ไม่ทันท่วงที เว็บไซต์แอพลิเคชันนี้ถือเป็นนวัตกรรมที่รวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนและข้อมูลจุดเสี่ยงต่าง ๆ ที่เป็นปัจจุบันแบบ Real-time มีการรายงานข้อมูลทุกวันและส่งข้อมูลแจ้งเตือนไปยังช่องทางไลน์ของผู้บริหารในทุกเช้าด้วย โดยทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งด้านคน รถ ถนน และสิ่งแวดล้อม และอำเภอทุกอำเภอ ร่วมรายงานข้อมูลและเติมเต็มข้อมูลให้สมบูรณ์เป็นประจำทุกวัน ตลอด 365 วัน มีใช้เพียงช่วงเทศกาล 7 วันเท่านั้น ถือเป็นแหล่งข้อมูลสำคัญเพื่อให้ผู้บริหารใช้ประกอบการตัดสินใจป้องกันและแก้ไขปัญหาในระดับพื้นที่ได้อย่างรวดเร็ว รวมทั้งเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้ประกอบการขอรับการจัดสรรงบประมาณด้วย โดยเว็บไซต์แอพลิเคชัน “นครสวรรค์ปลอดภัย” สามารถคืนข้อมูลที่มีการวิเคราะห์เชิงพื้นที่ เชิงพฤติกรรม และเชิงมาตรการ ให้แก่ระดับพื้นที่ได้อย่างต่อเนื่องและสามารถแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงได้ 4 จุด ได้แก่ ถนนทางหลวงหมายเลข 117 หมู่ 9 ตำบลหัวดง อำเภอเก้าเลี้ยว จังหวัดนครสวรรค์ ถนนทางหลวงหมายเลข 1 บริเวณก่อนถึงสี่แยกหนองกรด ตำบลหนองกรด อำเภอเมืองนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์ ถนนทางหลวงหมายเลข 3004 กิโลเมตรที่ 6 - 8 ตำบลหนองปลิง อำเภอเมืองนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์ และถนนทางหลวง หมายเลข 225 สายนครสวรรค์ - นองบัว บริเวณสี่แยกหนองบัว ตำบลหนองบัว อำเภอหนองบัว จังหวัดนครสวรรค์

- การใช้ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนน 3 ปีย้อนหลัง (ปี 2562 - 2564) เพื่อแก้ไขปัญหาอำเภอ/ตำบลที่มีความชุกของผู้เสียชีวิตสูงเป็นลำดับแรก โดยมีอำเภอเสี่ยงสูง 5 อำเภอและตำบลเสี่ยงสูง 25 ตำบล เน้นหนักการดำเนินการแบบพุ่งเป้าและเชิงรุก เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตให้มากที่สุด โดยลด

จำนวนผู้เสียชีวิตในอำเภอเมืองนครสวรรค์ได้ร้อยละ 50 ส่วนอำเภออื่น ๆ แม้จะยังไม่ลดจำนวนผู้เสียชีวิตได้อย่างมีนัยสำคัญ แต่มีการขับเคลื่อนมากขึ้นอย่างชัดเจน

- เป็นผู้ประสานงานในการพัฒนาทีมสอบสวนวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอ 15 อำเภอ โดยได้รับงบประมาณจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการสำรวจตรวจสอบพื้นที่และวิเคราะห์หาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่ของหน่วยงานคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอและสหสาขาวิชาชีพในพื้นที่ โดยกรณีหากเกิดอุบัติเหตุใหญ่ คณะทำงานสอบสวนอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด สามารถบูรณาการและประสานการปฏิบัติกับระดับพื้นที่ได้ทันเหตุการณ์ ทำให้ได้ข้อมูลครบถ้วน และสามารถกำหนดมาตรการแก้ไขความเสี่ยงได้ทันท่วงที ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นอีก

- เป็นผู้ประสานโครงการสนับสนุนการตั้งด่านชุมชนเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่อำเภอเสี่ยงสูง 5 อำเภอและตำบลเสี่ยงสูง 25 ตำบล โดยได้รับงบประมาณจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) เพื่อเพิ่มศักยภาพผู้ปฏิบัติงานในด่านชุมชนให้สามารถสกัดกลุ่มเสี่ยงและลดพฤติกรรมเสี่ยง ป้องกันและป้องปรามกลุ่มเสี่ยงในชุมชน ดูแลความสงบเรียบร้อยในหมู่บ้านได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีความรู้ความเข้าใจและได้แลกเปลี่ยนประสบการณ์ในการสังเกตพฤติกรรม การป้องปรามผู้ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน

มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนนและสิ่งแวดล้อม

- เป็นผู้ประสานการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงบริเวณจุดกลับรถหน้าสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนครสวรรค์ ตำบลปากน้ำโพ อำเภอเมืองนครสวรรค์จังหวัดนครสวรรค์โดยดำเนินการหลากหลายรูปแบบ เช่น การตั้งจุดตรวจบังคับใช้กฎหมาย การจัดทำมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานสังกัดกระทรวง

สาธารณสุขในจังหวัดนครสวรรค์ การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ในชุมชนพื้นที่ใกล้เคียงที่ใช้จุดกลับรถนี้ การติดตั้งเสาล้มลูก การติดตั้งกล้องวงจร

ปิด เป็นต้น ทำให้ไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นในจุดนี้อีกเลยตั้งแต่ปี 2564 จนถึงปัจจุบัน และท้ายที่สุดโดยการผลักดันของคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดนครสวรรค์ กรมทางหลวงได้สนับสนุนการออกแบบสัญญาณไฟจราจรและเทศบาลนครสวรรค์สนับสนุนงบประมาณก่อสร้าง เพื่อแก้ไขปัญหาในจุดเสี่ยงนี้และจะดำเนินการก่อสร้างในปีงบประมาณ พ.ศ. 2568

- การแก้ไขจุดเสี่ยงบริเวณแยกพุงกาง ตำบลวัดไทรย์ อำเภอเมืองนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์ โดยการปรับปรุงจุดเสี่ยงให้มีความปลอดภัย และการห้ามย้อนศร ทั้งนี้ โดยการผลักดันของคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดนครสวรรค์มีการติดตั้งไฟสัญญาณจราจรแล้วเสร็จ เปิดใช้งานแล้วในปี 2566

- การแก้ไขจุดเสี่ยงบริเวณสี่แยกเขาแดง อำเภอชุมตาบง จังหวัดนครสวรรค์ โดยการผลักดันของคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดนครสวรรค์ ปัจจุบันได้มีการปรับปรุงจุดเสี่ยงและติดตั้งสัญญาณไฟจราจรแล้วเสร็จ และเปิดใช้งานเมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2567

- ถนนต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน โดยกำหนดให้ทุกอำเภอมียกถนนต้นแบบในพื้นที่อย่างน้อย 1 เส้นทาง และรณรงค์ประชาสัมพันธ์บนถนนต้นแบบอย่างต่อเนื่อง มีการนำมาตรการเน้นหนักทั้ง 5 ด้านมาดำเนินการในถนนต้นแบบ โดยในเขตเทศบาลนครสวรรค์อำเภอเมืองนครสวรรค์ ซึ่งเป็นพื้นที่อำเภอเสี่ยงสูงมาก กำหนดให้มีถนนต้นแบบ 3 เส้นทาง เพื่อเป็นถนนนำร่องและตัวอย่างให้แก่พื้นที่อื่น ๆ ได้แก่ ถนนสวรรค์วิถีตั้งแต่สี่แยกเดชาติวงศ์ ถึงสามแยกสะพานดำ ถนนต้นแม่น้ำเจ้าพระยา ตั้งแต่ใต้สะพานเดชาติวงศ์ ถึงโรงเรียนอนุบาลนครสวรรค์ และถนนโกสีย์ใต้ โดยจังหวัดนครสวรรค์จะนำมาตรการทุกด้านมาขับเคลื่อนบนถนน ดังกล่าว โดยเน้นการบังคับใช้กฎหมายตามมาตรการ 10 รสขม อย่างเคร่งครัดเป็นมาตรการหลัก

- การปรับปรุงแก้ไขทางข้าม/ทางม้าลาย โดยจากการลงพื้นที่สำรวจของ คณะทำงานวิเคราะห์สาเหตุอุบัติเหตุทางถนน ร่วมกับสถานีตำรวจภูธรทั้ง 23 แห่ง พบว่า มีทางข้าม/ทางม้าลาย ทั้งสิ้น 126 จุด และมี

ทางข้าม/ทางม้าลายที่ต้องเร่งปรับปรุงแก้ไข จำนวน 51 จุด โดยได้คืนข้อมูลให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านทางและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่รับผิดชอบดำเนินการปรับปรุงแก้ไขปัญหามาตรฐานด้านวิศวกรรมจราจรให้เกิดความปลอดภัยต่อไป ทั้งนี้ทางข้ามได้รับการปรับปรุงแก้ไขครบถ้วนแล้วทั้ง 51 จุด

- การผลักดันของคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดนครสวรรค์ เพื่อขอรับการสนับสนุนงบประมาณพัฒนากลุ่มจังหวัด เช่น การแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงบนถนนทางหลวง หมายเลข 117 นครสวรรค์ - พิษณุโลก อำเภอเก้าเลี้ยว จังหวัดนครสวรรค์ การติดตั้งวงเวียนชั่วคราวบริเวณสี่แยกเขาชนกัน ตำบลเขาชนกัน อำเภอแม่วงก์ จังหวัดนครสวรรค์ และบริเวณแยกหน้าเทศบาลตำบลไพศาล อำเภอไพศาล จังหวัดนครสวรรค์ เป็นต้น

มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ

โครงการนำร่องแบบพุ่งเป้า “ชาเลี้ยงขับขี่ปลอดภัย ร่วมใจรักถิ่น” โดยจากการสำรวจจำนวนรถจักรยานยนต์พ่วงข้างและรถจักรยานสามล้อเครื่อง พบว่าจังหวัดนครสวรรค์มีรถประเภทนี้ทั้งสิ้น 10,794 คัน และจากสถิติอุบัติเหตุทางถนน พบว่า ร้อยละ 75 ของรถที่เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่รถจักรยานยนต์รถจักรยานยนต์พ่วงข้างและรถจักรยานยนต์สามล้อเครื่อง ดังนั้น จึงได้กำหนดมาตรการเร่งด่วนป้องกันความเสี่ยง ได้แก่ การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ผ่านผู้นำชุมชนให้ประชาชนที่ใช้รถประเภทนี้ติดสติ๊กเกอร์สะท้อนแสง ทุกคัน ให้ตรวจสภาพรถทุกครั้งก่อนขับขี่ และซ่อมแซมรถมีสภาพพร้อมใช้งาน การจำกัดการใช้ความเร็วในเขตหมู่บ้าน/ชุมชน และรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ โดยมีการจัดกิจกรรม Kick - off ในพื้นที่อำเภอตากาลีและจะขยายผลให้ครอบคลุมทั้ง 15 อำเภอต่อไป ได้แก่ จัดทำบัญชีผู้ใช้รถจักรยานยนต์พ่วงข้างและรถจักรยานสามล้อเครื่อง ติดตั้งไฟท้ายทิมและอุปกรณ์เพิ่มความ ปลอดภัย และสนับสนุนการทำ พรบ. ให้กลุ่มเป้าหมายจำนวน 1,200 คัน ทั้งนี้เป็นการดำเนินการโดยเกิดจากความร่วมมือของภาครัฐและภาคเอกชนไม่ใช้งบประมาณของส่วนราชการ

มาตรการด้านผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

- กิจกรรมรณรงค์ “365 วัน นครสวรรค์ขับซึ่ปลอดภัย” โดยเน้นรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ และทำประกันภัยภาคบังคับ หรือ พรบ. เนื่องจากพบว่าเมื่ออัตราการสวมหมวกนิรภัยในผู้ขับซึ่ร้อยละ 47 เท่านั้น และรถจักรยานยนต์ มีการจัดทำ พรบ. เพียงร้อยละ 43 โดยการรณรงค์สร้างความตระหนักและจิตสำนึก จะดำเนินการทุกวันที่ 21 ของเดือนหมุนเวียนไปในทุกอำเภอ โดยเป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีที่กำหนดให้วันที่ 21 มกราคมของทุกปีเป็น “วันความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน” และให้ทุกวันที่ 21 ของทุกเดือนเป็นวันแห่งการสร้างจิตสำนึกในการขับซึ่ปลอดภัยด้วย รูปแบบการรณรงค์มีหลากหลาย เช่น การปล่อยขบวนรถรณรงค์ในเส้นทางจุดเสี่ยงและมอบหมวกนิรภัยให้แก่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก การทาสีตีเส้นทางข้ามหน้าสถานศึกษาและถนนหน้าที่ว่าการอำเภอ กิจกรรมการฝึกซ้อมแผนการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน การสุ่มตรวจบังคับใช้กฎหมายและมอบหมวกนิรภัยให้แก่กลุ่มนักเรียน นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครสวรรค์และมหาวิทยาลัยราชภัฏนครสวรรค์ การรณรงค์ในกลุ่มผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้าง การตั้งด่านชุมชน เพื่อคัดกรองรถจักรยานยนต์ที่มีสภาพบกพร่องของไฟแสงสว่าง ไฟท้าย และการสวมหมวกนิรภัย เป็นต้น

- มาตรการ “เมาแล้วขับ จับจริงจริง” ของศาลอุทธรณ์ภาค 6 ดำเนินการ ต่อเนื่องตั้งแต่ช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี 2565 โดยเป็นการดำเนินคดีมาตรการเมาแล้วขับ โดยการกักขัง ไม่รอกการลงโทษ ส่วนใหญ่กักขังในกรณีผู้ขับซึ่ที่ถูกจับกุมคดีเมาแล้วขับที่มีปริมาณแอลกอฮอล์สูง และมีการกระทำผิดซ้ำซาก ดำเนินการนำร่องในพื้นที่เขตอำนาจของสำนักงานอธิบดีผู้พิพากษา ภาค 6 ซึ่งมีเขตอำนาจ 9 จังหวัด ทั้งนี้ ตั้งแต่เทศกาลสงกรานต์ 2565 จนถึงปัจจุบัน (ตลอดทั้งปี ไม่ใช่เฉพาะช่วงเทศกาล) จังหวัดนครสวรรค์ มีผู้กระทำผิดมาตรการเมาแล้วขับ ถูกจับขัง รวม 138 ราย ถูกกักขังทันทีเฉลี่ยรายละ 45 วัน ทั้งนี้การกักขัง เป็นวิธีการที่จะทำให้บุคคลที่เมาแล้วขับ ได้ตระหนักว่าหากเมาแล้วยังขับ จะต้องถูกบังคับให้อยู่ในสถานที่ยึดจำกััด เป็นวิธีหนึ่งที่ได้ผลจริงจังก ทำให้บุคคลนั้นหมดสนุก ไม่ได้กลับบ้าน ในช่วง

ระยะเวลาที่ถูกกักขัง

- โครงการสานพลังมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนในนิคม อุตสาหกรรม และสถานประกอบการ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรณรงค์การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในสถานประกอบการขนาดใหญ่ที่มีพนักงานกว่า 1,000 คน และส่วนใหญ่ขับซีทรอจักรยานยนต์ โดยดำเนินกิจกรรมมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนตลอดทั้งปี จังหวัดนครสวรรค์ มีสถานประกอบการต้นแบบ จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ บริษัท เกษตรไทยอินเตอร์เนชั่นแนล ซูการ์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท นันยางการ์เมนต์ จำกัด สาขานครสวรรค์และได้เชิญชวนสถานประกอบการอื่น ๆ อีก 39 แห่งเข้าร่วมกิจกรรมด้วย

- “นครสวรรค์เมืองร้อยด่าน” โดยเน้นการประชาสัมพันธ์เชิงรุกควบคู่กับการบังคับใช้กฎหมาย โดยตำรวจภูธรจังหวัดนครสวรรค์ และสถานีตำรวจภูธรทั้ง 23 สถานี ได้กวดขันกฎหมายวินัยจราจร ตามมาตรการ 10 รสขม + 1 พรบ. ในพื้นที่อย่างเข้มข้น มีการตั้งจุดตรวจกวดขันวินัยจราจร 53 จุด จุดตรวจระดับแอลกอฮอล์ 24 จุด และจุดตรวจจับความเร็ว 13 จุด โดยมุ่งเน้นพฤติกรรมเสี่ยงที่สำคัญ ได้แก่ เมาแล้วขับ รถมอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัย การใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และการไม่สวมหมวกนิรภัย

- มาตรการด้านผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย การเตรียมความพร้อมทีมปฏิบัติการการแพทย์ฉุกเฉินทุกระดับเต็มกำลัง อาทิ การฝึกอบรมทบทวนผู้ปฏิบัติการการแพทย์ฉุกเฉิน พนักงานฉุกเฉินการแพทย์ (Emergency Medical Technician) อาสาสมัครการแพทย์ พนักงานขับรถการแพทย์ฉุกเฉิน อย่างต่อเนื่องทุกปีโดยทีมปฏิบัติการการแพทย์ฉุกเฉินในจังหวัดนครสวรรค์ มีจำนวน 76 ทีม ระดับ ALS จำนวน 18 ทีม ระดับ BLS 14 ทีม ระดับ ILS 1 ทีม ระดับ FR 43 ทีม และมีทีมกู้ชีพทางน้ำ จำนวน 1 ทีม มีผู้ปฏิบัติการการแพทย์ฉุกเฉิน จำนวน 1,263 คน

3) **ปลายน้ำ** การติดตามประเมินผลอย่างต่อเนื่องผ่านกลไกศูนย์อำนวยการ/ศูนย์ปฏิบัติการ ความปลอดภัยทางถนนทุกระดับ ติดตาม

ความก้าวหน้าการดำเนินแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมของหน่วยงานภาคี เครือข่ายอย่างสม่ำเสมอ ผ่านระบบ MIS (Management Information System for Sustainable Road Safety) โดยจากฐานข้อมูลในระบบ MIS ปี 2565 จังหวัดนครสวรรค์มีการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนถึง 223 กิจกรรม ปี 2566 มีจำนวน 213 กิจกรรม เป็นลำดับต้น ๆ ของประเทศ มีการจัดทำ Status Report รายงาน ความก้าวหน้าในภาพรวมจังหวัดและรายอำเภอ เพื่อชี้เป้าจุดเสี่ยงเดิม ป้องกันความเสี่ยง/จุดเสี่ยงใหม่ รวมทั้งมีการพัฒนาศักยภาพเจ้าหน้าที่ทุกระดับให้มีความรู้ความเข้าใจแนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน รวมทั้งสร้างการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายใหม่ ๆ ในพื้นที่ให้มากขึ้น เช่น สถานประกอบการขนาดกลางและขนาดใหญ่ กลุ่มเด็กและเยาวชน กลุ่มผู้รับจ้างขนส่ง Delivery ต่าง ๆ เป็นต้น ทั้งนี้ การดำเนินการช่วงปลายน้ำ มีการนำวงจร PDCA มาปรับปรุงการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นด้วย

การขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนบริเวณทาง มัลลาย ปี 2565 – ปัจจุบัน

ผู้ว่าราชการจังหวัด หัวหน้าส่วนระดับจังหวัด นำทีมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันบูรณาการจัดกิจกรรมรณรงค์และปรับปรุงทางมัลลายให้มีความปลอดภัยทั่วทั้งจังหวัด ทุกวันที่ 21 ของทุกเดือน

การขับเคลื่อนการรณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100% ทั้งผู้ขับขี่ และผู้โดยสาร ปี 2565 - ปัจจุบัน

ผู้ว่าราชการจังหวัดสั่งการ ให้หน่วยงานทุกส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค รวมทั้ง สถานศึกษา อำเภอ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นพื้นที่สวมหมวกนิรภัย 100% ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร และกำชับเจ้าหน้าที่ในสังกัดปฏิบัติตนเป็นแบบอย่างที่ดีด้านวินัยจราจร

การขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วง เทศกาลช่วงเตรียมความพร้อมและช่วงการรณรงค์

นางธัญวรรณ ศรีรัตนโชติ

หัวหน้าฝ่ายป้องกันอุบัติเหตุและความปลอดภัยทางถนน
สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดกระบี่



เป็นทีมเลขานุการ การขับเคลื่อนงาน
ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดกระบี่

ประวัติการทำงาน

- ปี พ.ศ. 2561 ทำหน้าที่รักษาการหัวหน้ากลุ่มงานยุทธศาสตร์และการจัดการ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดกระบี่ มีหน้าที่กำกับ ติดตาม สนับสนุน และร่วมกับเจ้าหน้าที่ในกลุ่มงานดำเนินการตามภารกิจที่รับผิดชอบ รวมถึงงานของฝ่ายเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดกระบี่
- ปี พ.ศ. 2565 ทำหน้าที่หัวหน้าฝ่ายยุทธศาสตร์และการจัดการ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดกระบี่ มีหน้าที่กำกับ ติดตาม สนับสนุน และร่วมกับเจ้าหน้าที่ในฝ่ายงานดำเนินการตามภารกิจที่รับผิดชอบ รวมถึงงานของฝ่ายเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดกระบี่
- ปี พ.ศ. 2566 ถึงปัจจุบัน ทำหน้าที่หัวหน้าฝ่ายป้องกันอุบัติเหตุและความปลอดภัยทางถนน สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดกระบี่ มีหน้าที่กำกับ ติดตาม สนับสนุน และร่วมกับเจ้าหน้าที่ในการดำเนินงาน

ตามภารกิจ และงานฝ่ายเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จังหวัดกระบี่

ประสบการณ์หรือความเชี่ยวชาญ

- มีประสบการณ์ทำงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในบทบาทของฝ่ายเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดกระบี่ การจัดทำและขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด สนับสนุนการขับเคลื่อนงานของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอและท้องถิ่น ตลอดจนปฏิบัติงานร่วมกับภาคีเครือข่าย การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดกระบี่ เป็นผู้รับผิดชอบและประสานงานโครงการตามแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549 และเป็นแกนหลักจังหวัดกระบี่ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552 มาจนถึงปัจจุบัน รวมประสบการณ์ทำงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนประมาณ 18 ปี

ผลงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

ปฏิบัติงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดกระบี่ ในฐานะของฝ่ายเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดกระบี่ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549 ถึงปัจจุบัน รวมระยะเวลาประมาณ 18 ปี ทำหน้าที่ขับเคลื่อนงานตามนโยบาย ภารกิจของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และการขับเคลื่อนงานในเชิงพื้นที่เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ตามนโยบายของผู้ว่าราชการจังหวัด ภายใต้กลไกศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดกระบี่ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2544 และการปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยงานภาคีเครือข่ายภาครัฐ เอกชน และองค์กรต่าง ๆ เพื่อผลักดันให้จังหวัดกระบี่เกิดกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่ได้อย่างเข้มแข็ง มีข้อมูลสารสนเทศด้านอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่เพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการความเสี่ยง การจัดทำแผนปฏิบัติการ มาตรการดำเนินงาน และกลยุทธ์การดำเนินงาน เชิงรุกอย่างต่อเนื่อง มีการพัฒนาระบบงาน พัฒนาโครงการหรือ

กิจกรรมต่าง ๆ เพื่อขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดกระบี่ ภายใต้งบประมาณของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย งบประมาณจังหวัด งบกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และงบประมาณของภาคีเครือข่ายต่าง ๆ โดยสรุปผลงานที่สำคัญ ดังนี้

1. ทำหน้าที่ในฐานะผู้ช่วยเลขานุการ คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด

กระบี่ งานหนังสือราชการ งานการประชุม งานด้านข้อมูล การประสานงาน การจัดทำแผนและขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดกระบี่ และงานอื่น ๆ เพื่อสนับสนุนผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด หรือผู้บริหารจังหวัดให้ขับเคลื่อนภารกิจของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดกระบี่ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสัมฤทธิ์ผล ตามกรอบแนวทางที่กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยกำหนด และลดอัตราการเจ็บและลดอัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่จังหวัดกระบี่

2. ทำหน้าที่ผู้ช่วยเลขานุการ หัวหน้าคณะทำงานวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดกระบี่

กรณีเกิดอุบัติเหตุใหญ่ หรืออุบัติเหตุที่น่าสลดใจ จะมีการนัดหมายคณะทำงาน และส่วนที่เกี่ยวข้องในระดับพื้นที่อำเภอและท้องถิ่นพื้นที่เกิดเหตุ เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงและร่วมกำหนดแนวทางการป้องกันในระยะต่อไป ส่งผลให้เกิดการปรับปรุงแก้ไขจุดเสี่ยง งานอำนวยการความปลอดภัย และกิจกรรมเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่

3. การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดกระบี่ ในมาตรการเชิงรุก ประเด็นความเสี่ยงสำคัญของพื้นที่ คือ ประเด็นความเร็ว ประเด็นเมา ประเด็นรถจักรยานยนต์และเยาวชน และประเด็นหมวกนิรภัย โดยเฉพาะเรื่อง การรณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ จังหวัดกระบี่กำหนดเป็นวาระของจังหวัด มีมาตรการดำเนินงาน มีแผนการกำกับติดตาม และส่งเสริมอย่างต่อเนื่อง ผ่านโครงการและกิจกรรมที่สำคัญ เช่น โครงการกระบี่ปลอดภัย ถวายเป็นพระราชกุศล พระบาทสมเด็จพระ

ปรมินทรรามาริบัติศรีสินทรมหาวิชุลงกรณ พระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว (ริเริ่มโครงการฯ เมื่อกรกฎาคม 2562) โครงการฝึกอบรมเยาวชนขับขี่ปลอดภัย เสริมสร้างวินัยจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุในโรงเรียน โครงการจิตอาสาคนไทยใส่ใจวินัยจราจร โครงการอบรมนักสร้างสรรค์การสื่อสารเฝ้าระวังปัจจัยเสี่ยงคนอาชิวะอาสาจังหวัดกระบี่ กิจกรรมรณรงค์สวมหมวกนิรภัย การสร้างมาตรการองค์กรความปลอดภัยทางถนนในหน่วยงาน ภาครัฐ สถานศึกษา สถานประกอบการ การสานพลังสื่อมวลชนเพื่อสร้างสรรค์การผลิตสื่อ และการณรงค์ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่าง ๆ ต่อเนื่อง

4. ส่งเสริมและสนับสนุนการขับเคลื่อนงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่ โดยกลไกของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) คณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตอำเภอ (พชอ.) ประเด็นด้านอุบัติเหตุจราจร และคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปถ.อปท.) โดยกระบวนการเสริมสร้างความรู้และการมีส่วนร่วม เช่น โครงการประชุมเชิงปฏิบัติการวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อพัฒนากลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต้นแบบจังหวัดกระบี่ การจัดประชุมเชิงปฏิบัติการถอดบทเรียนการดำเนินงานของ ศปถ.อำเภอและ ศปถ.อปท. การติดตามเยี่ยมเยียนเสริมพลังการดำเนินงานของ ศปถ.อำเภอ และ พชอ.อำเภอ อย่างต่อเนื่อง การส่งเสริมให้ ศปถ.อปท. จัดทำแผนงาน/โครงการเพื่อจัดการความเสี่ยงในพื้นที่ โดยบรรจุเข้าแผนงบประมาณของ อปท. และเสนอของบประมาณจากแหล่งทุนภายนอก เช่น งบประมาณกองทุน สสส. หรือ งบประมาณกองทุน กปถ. และการคัดเลือก ศปถ.อปท. ที่มีผลการปฏิบัติงานดีเด่น เป็นต้น ส่งผลให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่จังหวัดกระบี่หลายแห่ง มีแผนการจัดการความเสี่ยงและการขับเคลื่อนอย่างเป็นรูปธรรม ตัวอย่างเช่น โครงการส่งเสริมเยาวชนขับขี่ปลอดภัย ถูกกฎจราจรลดความเสี่ยงอุบัติเหตุ ของอบต.เขาต่อ โครงการเสริมสร้างวินัยจราจรและรณรงค์สวมหมวกนิรภัยของ อบต.สินปุน โครงการเสริมสร้างวินัยจราจรและรณรงค์สวมหมวกนิรภัยของ อบต.ปกาสัย เป็นต้น

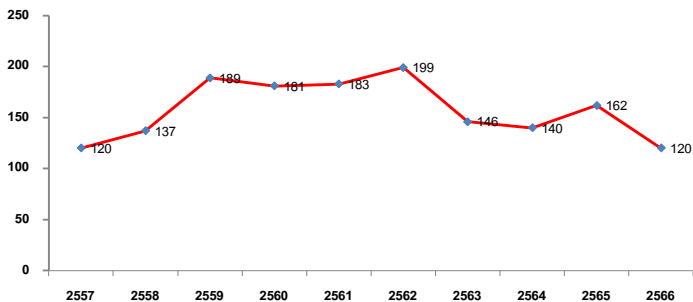
5. การพัฒนาโครงการ และบูรณาการเพื่อให้เกิดแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ ด้านการป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนน ร่วมกับภาคีเครือข่ายด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่จังหวัดกระบี่ เช่น โครงการพัฒนาเครือข่ายอุบัติเหตุทางถนนจ.กระบี่ โครงการเสริมสร้างศักยภาพชุมชนและโรงเรียนเพื่อพัฒนาเป็นต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ 4 จังหวัดฝั่งอันดามัน โครงการกระบี่ปลอดภัยลดอุบัติเหตุทางถนน โครงการสานพลังมาตรการองค์กรความปลอดภัยทางถนนจังหวัดกระบี่ โครงการมาตรการความปลอดภัยทางถนนร่วมกับชมรม จป.จังหวัดกระบี่ โครงการพัฒนาเครือข่ายเพื่อส่งเสริมความรู้ด้านการประกันภัย โครงการสร้างนวัตกรรมตัวตนคนอาชีวะขับเคลื่อนเพื่อความปลอดภัยทางถนน โครงการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดกระบี่เพิ่มงานอำนวยความสะดวกในจุดเสี่ยง บริเวณสามแยกโบสถ์คริสต์ โค้งห้วยทับ และ ถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 จาก กม. 984+544 ถึง กม. 1008+965 โดยทุนสนับสนุนจากมูลนิธิ Safer Road Foundation (SRF) เป็นต้น

6. การทำหน้าที่ผู้ประสานงานในโครงการตามแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) ภายใต้การสนับสนุนจากกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ในพื้นที่จังหวัดกระบี่ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549 และเป็น “แกนนำ สอจร.จังหวัดกระบี่” ปี พ.ศ. 2552 ถึงปัจจุบัน รวมระยะเวลาประมาณ 15 ปี ได้นำองค์ความรู้และประสบการณ์ที่ได้รับจากแผนงานสนับสนุนอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) และองค์ความรู้จากหน่วยงานภาคีต่าง ๆ มาประยุกต์ใช้และพัฒนากลยุทธ์การทำงานในเชิงพื้นที่ ทำหน้าที่กระตุ้น สนับสนุน ส่งเสริมให้เกิดภาคีเครือข่ายคนทำงานความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่เพิ่มขึ้น ขยายผลการดำเนินงานไปยังสหสาขาที่หลากหลาย ทั้งในกลุ่มของหน่วยงานส่วนราชการ หน่วยงานสถานศึกษา ภาคีภาคท้องถิ่น ภาคีสื่อมวลชน ภาคีกลุ่มสถานประกอบการ ภาคีเครือข่ายภาคประชาสังคม มูลนิธิและอาสาสมัคร ซึ่งช่วยสนับสนุนให้การขับเคลื่อนงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดกระบี่มีทีมงานถนนที่เข้มแข็งต่อเนื่อง เกิดพื้นที่ต้นแบบในการดำเนินงานแต่ละภาคส่วน

7. การปฏิบัติงานเพื่อขับเคลื่อนงานศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนจังหวัดกระบี่อย่างต่อเนื่อง ส่งผลในการควบคุมและลดปัจจัยเสี่ยงทางถนนในพื้นที่ สถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่จังหวัดกระบี่ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 ลดลงกว่าปีผ่านมา(ปีงบประมาณ พ.ศ. 2565)

จำนวน 42 คน (- 25.92%)

จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดกระบี่ (ปีงบประมาณ)



แนวคิดในการทำงาน : การทำงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เป็นงานที่ต้องทำด้วยใจรัก ด้วยความมุ่งมั่นวิริยะอุตสาหะ เรียนรู้และพัฒนาตนเองอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มีความรู้และทักษะที่หลากหลายนำไปประยุกต์ใช้ เป็นกลยุทธ์การทำงานให้มีประสิทธิภาพ เกิดผลประโยชน์ต่อสังคมส่วนรวม เป็นพื้นที่เฟื่องที่จะทำให้อุบัติเหตุทางถนนลดลง ลดการเจ็บลดการตายจากอุบัติเหตุทางถนน จึงเป็นความสำเร็จและกุศลที่ยิ่งใหญ่

รองศาสตราจารย์ ดร.วีระพล ทองมา

อธิการบดี มหาวิทยาลัยแม่โจ้



- มหาวิทยาลัยแม่โจ้เป็นสถาบันระดับอุดมศึกษาที่มีความสำคัญกับนโยบายระดับชาติ และระดับจังหวัด มีการดำเนินงานมาตรการองค์การขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัยและสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ในสถานศึกษา อย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551 เป็นต้นมา โดยลงนามบันทึกข้อตกลง (MOU) กับคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนจังหวัดเชียงใหม่
- นับเป็นเวลา 15 ปี ภายใต้การกำกับดูแลของอธิการบดีทุกสมัย ถูกส่งต่อและสานรับนโยบายต่อเนื่องจริงจัง ส่งผลให้มหาวิทยาลัยแม่โจ้เป็นที่รู้จักและยอมรับในการเป็นต้นแบบมาตรการองค์การในมหาวิทยาลัย
- ดำเนินการภายใต้ยุทธศาสตร์หลัก 6 ด้าน ประกอบด้วย ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (มาตรการองค์การ) ด้านการให้ความรู้ ประชาสัมพันธ์ ด้านการใช้เทคโนโลยี/ระบบสารสนเทศ (ติดตามประเมินผล) การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสีย การเชื่อมโยงบูรณาการภาคีเครือข่าย และการสร้างทางเลือกใหม่ในการเดินทาง

- มาตรการ
 - ประกาศในฐานะเป็นสถานที่ราชการเป็นพื้นที่ที่ควบคุมวินัยจราจร ในเรื่องการขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัยและสวมหมวกนิรภัย อย่างเคร่งครัด
 - ออกคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการ มีโครงสร้างการดำเนินงานและหน่วยงานรับผิดชอบชัดเจน
 - ประชาสัมพันธ์เชิงรุกและสร้างทัศนคติเชิงบวก รณรงค์ส่งเสริมให้นักศึกษา บุคลากร สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่และ ช้อนท้ายรถจักรยานยนต์
 - จัดเก็บ ข้อมูลเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ เช่น การสวมหมวกนิรภัย การใช้ความเร็ว พฤติกรรมเสี่ยง จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ พื้นที่จุดเสี่ยง การบาดเจ็บและเสียชีวิต นำไปสู่การวิเคราะห์และหาแนวทางในการแก้ไขปัญหา
 - ขยายผลการดำเนินงานให้นักศึกษาเป็นแบบอย่างให้ชุมชนใกล้เคียงที่ต้องใช้เส้นทางสัญจรผ่านเข้า-ออกในพื้นที่มหาวิทยาลัย ลดการสูญเสียจากการขับขี่ทั้งภายในมหาวิทยาลัย หอพัก และที่บ้าน
 - มีการตั้งจุดตรวจอย่างเข้มข้นบริเวณหน้าประตูทางเข้าออกของมหาวิทยาลัย
 - การจัดระบบจราจรภายใน ให้มีมาตรการกำกับดูแลนักศึกษา เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ
 - การแจก หมวกนิรภัยฟรีให้แก่นักศึกษาที่เข้าร่วมกิจกรรมรณรงค์สวมหมวกนิรภัย
 - สนับสนุนหมวกนิรภัย ให้กับนักศึกษาที่ขาดแคลนงบประมาณ
 - มีบทลงโทษเป็นไปตามประกาศมหาวิทยาลัย ตักเตือน บันทึกการกระทำผิดของนักศึกษาและบุคลากร จนไปถึงการออกใบสั่งเพื่อตัดคะแนนความประพฤติของนักศึกษา
 - พัฒนามาตรการ เพื่อยกระดับพฤติกรรมความปลอดภัย ด้วยการบังคับใช้กฎหมายหรือมาตรฐาน ร่วมกับการสร้างจิตสำนึกและการให้

ความรู้ เพื่อเพิ่มอัตราการสวมหมวก นิรภัยและการใช้เข็มขัดนิรภัย และลดอัตราการเมาแล้วขับ การใช้ความเร็วเกินอัตราที่กำหนด หรือปัจจัยเสี่ยง อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน

การมีส่วนร่วมของผู้ที่มีส่วนได้เสียของปัญหา

ให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการผู้มีส่วนได้เสีย เปิดโอกาสให้ทุกส่วนแลกเปลี่ยนแนวคิด และมีส่วนร่วมในทุก ๆ กระบวนการ ตั้งแต่ วางแผน เตรียมการ ดำเนินการตามแผน กำหนดมาตรการดำเนินงาน และ การร่วมแก้ไขปัญหาย่างต่อเนื่อง ประกอบไปด้วย (1) ผู้นำนักศึกษา (องค์การนักศึกษา สภานักศึกษา สโมสรนักศึกษา คณะต่าง ๆ และนักศึกษา คณะกรรมการฝ่ายปกครอง องค์การนักศึกษา) (2) ผู้นำบุคลากร (งานสภาคณาจารย์ และงานสภာข้าราชการ พนักงานและลูกจ้าง) (3) ผู้นำชุมชน (เทศบาลในพื้นที่รอบ ๆ มหาวิทยาลัย จำนวน 5 เทศบาล) (4) งานรักษาความปลอดภัย กองอาคารและสถานที่ (เจ้าหน้าที่สันติราษฎร์ และอาสาสมัครจราจร) (5) เจ้าหน้าที่ภายนอก ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจจากสถานีตำรวจภูธรแม่ใจ และผู้นำชุมชนในพื้นที่รอบมหาวิทยาลัย

การเชื่อมโยงบูรณาการภาคเครือข่าย

บูรณาการความร่วมมือกับเครือข่ายภาครัฐ เอกชน และชุมชน ประกอบด้วย (1) สสส. (2) สอจร. (3) WHO ประเทศไทย (4) สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ สคอ. (5) มูลนิธิเมาไม่ขับ (6) ศวปถ. (7) หน่วยงานภาครัฐทุกแห่งในจังหวัดเชียงใหม่

การสร้างทางเลือกใหม่ในการเดินทาง

พ.ศ. 2563 มหาวิทยาลัยมีนโยบายจัดระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าให้นักศึกษาได้เดินทางฟรี ลดปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ ลดการใช้รถจักรยานยนต์ ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ลด PM 2.5 ประหยัดการใช้น้ำมัน ทุกวันตลอดทั้งปี โดยจัดรถรับ-ส่งสำหรับบุคลากรและนักศึกษา

ภายในมหาวิทยาลัย บริการรถรับ - ส่ง รองรับผู้โดยสารได้อย่างน้อย 14 คน/เที่ยว ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน (รถออกทุก 15 นาที) และแบ่งออกเป็น 2 ช่วงเวลา (เช้า เย็น)



ผลการดำเนินงาน

- ผู้ขับขี่จักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย คิดเป็นร้อยละ 100% และ ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นภายในมหาวิทยาลัยมีจำนวนลดลง (เดือน มกราคม ถึง เมษายน 2566 พบว่ามีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ 42 ครั้ง และ ช่วงเวลาเดียวกันในปี 2567 มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ 15 ครั้ง)
- ขยายประเด็นเรื่องความปลอดภัยทางถนน ไปสู่ประเด็นการทำงานที่ยังเป็นปัญหา อื่น ๆ ที่ยังเป็นสาเหตุสำคัญในการทำให้เกิดอุบัติเหตุ จากระดจักรยานยนต์ในมหาวิทยาลัยแม่โจ้ เช่น การจำกัด ความเร็ว การสำรวจ จุดเสี่ยงเพื่อนำไปสู่การแก้ไขและการปรับพฤติกรรมเสี่ยงอื่น ๆ เช่น การขับชื้อ ย้อนศร การซ้อนสาม ฯลฯ
- สามารถบูรณาการภาคีเครือข่ายทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และ ภาคประชาสังคม เข้ามาร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนน รวมไปถึงการแสวงหาแหล่งทุนที่ให้การสนับสนุนในด้านงบประมาณ เพื่อมาหนุนเสริมการทำงานในมหาวิทยาลัยแม่โจ้ เช่น สสส. องค์การอนามัย โลก (WHO)

ผลงานเชิงประจักษ์

- รางวัลโล่เกียรติคุณจากศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จังหวัดเชียงใหม่ ในฐานะเป็น องค์กรต้นแบบการสวมหมวกนิรภัยในองค์กร 100% ประจำปี พ.ศ. 2559
- รางวัลโล่ประกาศเกียรติคุณ ในฐานะเป็นองค์กรแบบอย่างที่มี บุคลากรสวมหมวกนิรภัย คาดเข็มขัด นิรภัย 100% และอุบัติเหตุลดลง ใน “เวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้การสานพลังสร้างมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน”
- รางวัลโล่ประกาศเกียรติคุณ Prime Minister Road Safety Awards (ประเภทหน่วยงาน) โดยมี ผลงานเด่นด้านความปลอดภัยทางถนนในงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่องความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 14

รองศาสตราจารย์ ดร.ปรีเยศ สิทธิสรวง

รองอธิการบดี ฝ่ายบริหาร มหาวิทยาลัยราชภัฏลำปาง



ความเป็นมาของปัญหา

มหาวิทยาลัยราชภัฏลำปางเป็นสถาบันอุดมศึกษาในจังหวัดลำปางที่มีจำนวนนักศึกษามากที่สุดที่สุดในจังหวัดลำปาง และมีจำนวนผู้ใช้จักรยานยนต์มากที่สุดในกลุ่มหน่วยงานภาครัฐประเภทสถานศึกษาที่มีจำนวนกว่า 8,000 คัน โอกาสที่นักศึกษาจะเกิดอุบัติเหตุจึงมีโอกาสูงตามไปด้วย ในแต่ละปีนักศึกษาประสบอุบัติเหตุจำนวนมาก บางรายเสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บตั้งแต่เล็กน้อยจนถึงทุพพลภาพ มหาวิทยาลัยราชภัฏลำปาง ภายใต้การนำของรองศาสตราจารย์ ดร.ปรีเยศ สิทธิสรวง รองอธิการบดีฝ่ายกิจการนักศึกษา ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 มหาวิทยาลัยราชภัฏลำปาง ได้เข้าร่วมเป็นส่วนหนึ่งของการขับเคลื่อนกิจกรรมความปลอดภัยทางถนน เพื่อสร้างความตระหนักและรณรงค์ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของนักศึกษาและบุคลากร จากพฤติกรรมการขับขี่ในชีวิตประจำวันทั้งการขับขี่ด้วยความเร็วสูง การไม่สวมหมวกนิรภัย รวมถึงพฤติกรรมเสี่ยงอื่น ๆ เช่น การเมาแล้วขับ ด้วยการรณรงค์และสร้างวินัยให้มีการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่เพื่อลดการสูญเสียชีวิตและอุบัติเหตุจากการขับขี่ทั้งภายในมหาวิทยาลัย หอพัก และที่บ้าน มีการตั้งจุดตรวจอย่างเข้มข้นบริเวณหน้าประตูทางเข้าออกของมหาวิทยาลัย มีการจัดระบบ

จรรยาภายในมหาวิทยาลัย ให้มีมาตรการกำกับดูแลนักศึกษาเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ นอกจากนี้ยังมีโครงการอบรมเชิงปฏิบัติการ “รด.อาสาจรรยาภายในมหาวิทยาลัยราชภัฏลำปาง เพื่อให้ให้นักศึกษาวิชาทหารมีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจรรยา วิธีและหลักเกณฑ์ในการควบคุมการจรรยา ฯลฯ

ต่อมาในปี พ.ศ. 2554 รองศาสตราจารย์ ดร.ปริเยศ สิทธิสรวง ได้มีการจัดกิจกรรมโครงการปีแห่งการณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100% โดยมีแคมเปญ คือ ให้ความรัก ให้ความห่วงใย ให้สวมใส่หมวกนิรภัย ณ มหาวิทยาลัยราชภัฏลำปาง มีกิจกรรมย่อยที่ส่งเสริมและสร้างความตระหนัก เช่น การแจกหมวกนิรภัยฟรีให้แก่นักศึกษาที่เข้าร่วมกิจกรรมณรงค์สวมหมวกนิรภัย ขณะเดียวกันได้มีบทลงโทษเป็นไปตามประกาศมหาวิทยาลัยว่าด้วยแนวปฏิบัติการขับขี่รถจักรยานยนต์มหาวิทยาลัยราชภัฏลำปาง การกล่าวตักเตือน การบันทึกการกระทำความผิดของนักศึกษาและบุคลากร และในโครงการนี้ยังเป็นจุดเริ่มต้น ที่ไม่เพียงแต่ขับเคลื่อนเรื่องความปลอดภัยทางถนนภายในมหาวิทยาลัยราชภัฏลำปางเท่านั้น หากแต่ยังขยายไปยังทั่วพื้นที่ตัวเมืองจังหวัดลำปาง เพื่อณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทั่วไปเกิดความตระหนัก ประชาสัมพันธ์เชิงบวกให้ผู้ขับขี่เล็งเห็นความปลอดภัยและสร้างวัฒนธรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนในพื้นที่ตัวเมืองจังหวัดลำปาง ฯลฯ

ในปี พ.ศ. 2555 รองศาสตราจารย์ ดร.ปริเยศ สิทธิสรวง จัดทำโครงการทักษะชีวิตภายใต้แคมเปญ “ราชภัฏสร้างวินัย เคารพกฎหมาย ใส่ใจจรรยา” โดยยังคงเน้นย้ำให้นักศึกษาของมหาวิทยาลัยทุกชั้นปี ขับขี่จักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

ดำเนินการต่อเนื่องมาตลอด ตั้งแต่ปี 2553 - 2557 ของการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนน จนขยายไปสู่การเคลื่อนงานมาตรการองค์กรของ รองศาสตราจารย์ ดร.ปริเยศ สิทธิสรวง ได้สั่งสมประสบการณ์การเรียนรู้ และเกิดเป็นแนวทางการทำงานที่ค้นพบว่า การสร้างภาคีเครือข่ายเพื่อขยายแนวคิดการทำงานนั้นมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อความสำเร็จของงานที่จะเกิดขึ้นที่ผ่านมา มหาวิทยาลัยราชภัฏลำปางได้พิสูจน์ให้สังคมในจังหวัดลำปางเห็น

แล้วว่าสามารถสร้างให้นักศึกษาและบุคลากรเกิดความตระหนักในเรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย การสร้างวินัยจราจร การเคารพกฎหมาย ซึ่งความสำเร็จที่เกิดขึ้นสามารถเป็นต้นแบบและขยายผลไปยังกลุ่มมหาวิทยาลัยราชภัฏภาคเหนือจำนวน 8 แห่งได้ ดังนั้น เป้าหมายการเคลื่อนไหวงานของรองศาสตราจารย์ ดร.ปรีเยศ สิทธิสรวง ในช่วงระยะเวลาถัดมา คือการสร้างและเชื่อมโยงภาคีเครือข่าย

ในปี พ.ศ. 2558 มหาวิทยาลัยราชภัฏลำปาง ภายใต้การนำของรองศาสตราจารย์ ดร.ปรีเยศ สิทธิสรวง ได้จัดพิธีลงนามข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) ภายใต้โครงการ “ราชภัฏภาคเหนือร่วมใจ ขับขี่ปลอดภัย สร้างวินัยจราจร” ซึ่งมีการสร้างความร่วมมือระหว่างมหาวิทยาลัยราชภัฏกลุ่มภาคเหนือทั้ง 8 แห่ง ได้แก่ มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย เชียงใหม่ อุดรดิตถ์ พิบูลสงคราม กำแพงเพชร เพชรบูรณ์ และนครสวรรค์ เพื่อการนำไปสู่การดำเนินงานในเชิงนโยบายตามบริบทของแต่ละองค์กร เพื่อสร้างกระแสให้เกิดการรับรู้ และกระตุ้นจิตสำนึกในการขับขี่ปลอดภัยให้ผู้ใช้รถใช้ถนน ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์และรถยนต์ ได้มีแนวคิดร่วมกันว่า นักศึกษาและบุคลากรของมหาวิทยาลัยราชภัฏภาคเหนือต้องลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตลง

ในปี พ.ศ. 2559 - 2561 มหาวิทยาลัยราชภัฏลำปาง ภายใต้การนำของรองศาสตราจารย์ ดร.ปรีเยศ สิทธิสรวง ยังคงให้ความสำคัญกับการขยายภาคีเครือข่าย การสร้างความร่วมมือกับสถานประกอบการภายใต้ โครงการสร้างมาตรการองค์กรในการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100% (ห่วงใครให้ใส่หมวก) ร่วมกับ บริษัท ปูนซิเมนต์ไทย (ลำปาง) จำกัด บริษัท โลตัสฮอลวิตรกรรมเหมืองแร่ โรงพยาบาลเขลางค์นคร-ราม และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถ จำกัด สาขาลำปาง และยังดำเนินการมาอย่างต่อเนื่อง

ในปี พ.ศ. 2566 รองศาสตราจารย์ ดร.ปรีเยศ สิทธิสรวง ได้รับทุนสนับสนุนจาก สสส. และ สอจร.ภาคเหนือตอนบนเพื่อจัดทำโครงการ “การสานพลังสร้างมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนในนิคมอุตสาหกรรมและสถานประกอบการจังหวัดลำปาง” มีวัตถุประสงค์เพื่อผลักดันเรื่องระบบความปลอดภัยของนิคมอุตสาหกรรม และสถานประกอบการใน

จังหวัดลำปาง ให้สามารถเชื่อมโยงการป้องกันอุบัติเหตุและการบาดเจ็บทางถนน ตัดวงจรแบบแผนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ๆ จากการใช้รถจักรยานยนต์ของพนักงานหรือลูกจ้างในนิคมอุตสาหกรรมและสถานประกอบการในจังหวัดลำปางที่สมัครเข้าร่วมโครงการ

ในปี พ.ศ. 2567 รองศาสตราจารย์ ดร.ปรีเยศ สิทธิสรวง ได้ผู้รับทุนสนับสนุนจากแหล่งทุน สสส. และ WHO เพื่อดำเนินโครงการมาตรการองค์กรในสถาบันอุดมศึกษา ได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลบริบทของมหาวิทยาลัยราชภัฏลำปาง ที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย พฤติกรรมเสี่ยงสภาพรถ สภาพถนน และจุดเสี่ยงเพื่อนำไปสู่การแก้ไขปัญหาบนฐานของข้อมูลที่มาจากการสำรวจ ความมุ่งมั่นในการเชื่อมโยงภาคีเครือข่ายกลุ่มของมหาวิทยาลัยราชภัฏให้ขับเคลื่อนร่วมสร้างมาตรการองค์กร ยังคงเป็นประเด็นท้าทาย ที่ รองศาสตราจารย์ ดร.ปรีเยศ สิทธิสรวง มุ่งมั่นที่จะสร้างความเปลี่ยนแปลงให้เกิดขึ้นเป็นวงกว้าง คือ การขยายเครือข่ายการทำงานไปยังกลุ่มมหาวิทยาลัยราชภัฏ 38 แห่ง ทั่วประเทศ

วันที่ 24 พฤษภาคม พ.ศ. 2567 ได้เกิดภาพความสำเร็จของการเชื่อมโยงภาคีเครือข่ายขึ้น กล่าวคือ ได้มีการลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) ขับเคลื่อน “โครงการมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนในมหาวิทยาลัย” มีการขยายความร่วมมือระหว่าง สสส. กับมหาวิทยาลัยราชภัฏ 38 แห่ง โดยมีกำหนดระยะเวลา 4 ปี

วันที่ 25 มิถุนายน 2567 มหาวิทยาลัยราชภัฏจำนวน 37 แห่ง ได้ร่วมกันลงนาม (MOA) เพื่อเริ่มต้นทำการสำรวจข้อมูลตามบริบทของแต่ละมหาวิทยาลัยและร่วมพัฒนาโครงสร้างเพื่อขอรับการสนับสนุนในการดำเนินโครงการต่อไป

ผลลัพธ์

มูลนิธิไทยโรดส์ ได้แจ้งผลการสำรวจ อัตราการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏลำปาง ปี 2558 ผลการสำรวจดังกล่าว พบว่า อัตราการสวมหมวกนิรภัยของวัยรุ่นนักศึกษาที่ใช้รถจักรยานยนต์เดินทางเข้าออก

เขตพื้นที่สถานศึกษา ร้อยละ 99 แบ่งเป็นผู้ขับขี่ ร้อยละ 100 และผู้โดยสาร ร้อยละ 99 จากการสำรวจกลุ่มตัวอย่างวัยรุ่นนักศึกษาจำนวนรวมทั้งสิ้น 7,877 ราย ซึ่งได้รับการพิสูจน์แล้วว่า การดำเนินงานตามมาตรการองค์กรเป็นแนวทางที่มีประสิทธิภาพสูง อันจะช่วยลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยต่อไป และจากการดำเนินงานที่ผ่านมา จำนวนสถิติการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตของนักศึกษาและบุคลากรลดลง

สถิติการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตของนักศึกษาและบุคลากรของ มหาวิทยาลัยราชภัฏลำปางระหว่างปี พ.ศ. 2565 - 2567

ปี พ.ศ.	นักศึกษา (คน)	บุคลากร (คน)	รวม	เสียชีวิต (คน)
2565	18	1	19	3
2566	25	1	26	0
2567	13	0	13	0

ที่มา : งานประกันอุบัติเหตุ กองพัฒนานักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏลำปาง

พลตำรวจตรี วีรพัฒน์ ศิวะแพทย์

รองผู้บัญชาการสำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจ
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ



การพัฒนางานด้านการจราจรและการบังคับใช้กฎหมายจราจร ทางบก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ตุลาคม 2562 - ตุลาคม 2564 ผู้บังคับการกองแผนงานความมั่นคง
สำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจ

- มีหน้าที่รับผิดชอบในการเสนอข้อพิจารณาเพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการ
การจราจร งานชายแดน งานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย งานรักษา
ความปลอดภัยสถานที่และบุคคลสำคัญ และงานชุมนุมสาธารณะให้กับ
ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติพิจารณาสั่งการ

ตุลาคม 2564 - ปัจจุบัน

- รองผู้บัญชาการสำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจ มีหน้าที่รับผิดชอบ
ในการกำกับดูแล ข้อพิจารณาและความเห็นในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้าน
จราจร ชายแดนและงานรักษาความปลอดภัยสถานที่และบุคคลสำคัญ เพื่อให้
ผู้ปฏิบัติงานมีกรอบแนวทางการปฏิบัติงานในแต่ละด้าน ในแต่ละสถานการณ์
ตรงตามอำนาจหน้าที่และนโยบายผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ

การทำงานเกี่ยวกับงานจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

เป็นกรรมการในคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยทางถนน กรรมการขนส่งทางบก กลั่นกรอง

โครงการของหน่วยงานในสำนักงานตำรวจแห่งชาติที่เสนอขอเงินงบประมาณกองทุนฯ ให้สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการ ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติในด้านความปลอดภัยทางถนนและการบังคับใช้กฎหมาย

โดยโครงการที่ได้รับการสนับสนุนงบประมาณ และกำกับดูแลการดำเนินงานจนเสร็จสิ้นบรรลุวัตถุประสงค์ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่

โครงการศึกษาและพัฒนาระบบการจัดการปัญหาทางการแข่งรถในทางอย่างยั่งยืน

ปัญหาเด็กแว้นปิดถนนสาธารณะ จับกลุ่มแข่งรถจักรยานยนต์ สร้างความเดือดร้อนรำคาญใจแก่ผู้ใช้ทางสัญจร รวมถึงเกิดอุบัติเหตุบาดเจ็บและเสียชีวิตทั้งนักบิดวัยโจ๋ ประชาชน และตำรวจผู้ปฏิบัติหน้าที่ จากสถิติคดีจราจรที่เกิดความเสียหายที่เกิดจากรถจักรยานยนต์แล้วทำให้สูญเสียทั้งชีวิตได้รับบาดเจ็บ และสูญเสีย ทรัพย์สินเป็นจำนวนมากและคิดเป็นมูลค่ามหาศาล การดำเนินงานโครงการ แบ่งเป็น 4 ระยะ ได้แก่

ระยะแรก เป็นการศึกษาสภาพปัญหา ความต้องการของผู้เกี่ยวข้อง ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจ เด็กและ เยาวชน รวมทั้งผู้ปกครอง ผู้นำชุมชน และ ผู้ทรงคุณวุฒิในการจัดอบรมเพื่อส่งเสริมเด็กและเยาวชนให้เข้ามามี ส่วนร่วมในการจัดการปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางอย่างยั่งยืน

ระยะที่สอง พัฒนาหลักสูตรการอบรมเพื่อส่งเสริมเด็กและเยาวชนให้เข้ามามีส่วนร่วมในการ จัดการปัญหาการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสำหรับ เจ้าหน้าที่ตำรวจ ตามองค์ประกอบการจัดการความรู้ หลักสูตร ได้แก่ (1) หลักการ เหตุผลของหลักสูตร (2) เป้าหมายของหลักสูตร (3) โครงสร้างหลักสูตร (4) เนื้อหา สารของหลักสูตร (5) รูปแบบกิจกรรมการอบรม (6) สื่อและ แหล่งเรียนรู้ และ (7) การประเมินผลหลักสูตร นอกจากนี้ในระยะที่สองนี้จะ

รวมถึงการดำเนินการทดลอง และประเมินผลแก้ไขปรับปรุง เพื่อให้ได้ต้นแบบหลักสูตร วิทยากร ในการขยายผลการฝึกอบรมเด็กและเยาวชน

ระยะที่สาม การขยายผลนำหลักสูตรไปใช้ในการฝึกอบรมเด็กและเยาวชนกลุ่มเป้าหมายทั่วประเทศเพื่อส่งเสริมพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกกฎหมาย และลดพฤติกรรมเสี่ยงในการแข่งขัน รถจักรยานยนต์ในทางทั่วประเทศ โดย (1) อบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจ (วิทยากร) ต้นแบบตัวแทน ๑.1 - 9, น. เพื่อดำเนินการขยายผลนำหลักสูตรไปดำเนินการ (2) ขยายผลอบรมเด็กและเยาวชนกลุ่มเป้าหมาย และ (3) สร้างเครือข่ายกิจกรรมเด็กและเยาวชนกลุ่มเป้าหมาย เพื่อส่งเสริมพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกกฎหมาย และลดพฤติกรรมเสี่ยงในการแข่งขันรถจักรยานยนต์ในทางทั่วประเทศ

ระยะที่สี่ การถอดบทเรียนประเมินผลสัมฤทธิ์ของการฝึกอบรม เพื่อเป็นข้อเสนอแนะในการ กำหนดมาตรการและนโยบายในการจัดการปัญหาอย่างยั่งยืน

โครงการติดตั้งระบบแจ้งเตือนและเฝ้าระวังความปลอดภัย

การใช้ทางหลวงเส้นทางขุนตาล-ห้างฉัตร ซึ่งเป็นโครงการ ที่มีการติดป้ายสัญญาณแจ้งเตือนให้ผู้ขับรถบนถนนทางหลวงตระหนักถึงความเร็วที่ใช้ว่าเกินกำหนด หรือไม่ ทั้งนี้ก็เพื่อจะสร้างวินัยในการขับขี่ให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตาม รวมถึงผู้ใช้รถใช้ถนนผู้อื่นด้วย มีกองบังคับการตำรวจทางหลวง เป็นหน่วยรับผิดชอบหลัก สำหรับโครงการนี้มีชิ้นงานทั้งหมด 3 งาน คือ (1) ติดตั้งป้ายอัจฉริยะจำนวน 2 ป้าย เป็นการติดตั้งป้ายทั้งขาเข้าและขาออก (2) ติดตั้งกล้อง CCTV ทั้งหมด 18 จุด อยู่ในฝั่งพื้นที่ จ.ลำปาง 12 จุด และอยู่ในฝั่งพื้นที่ จ.ลำพูน 6 จุด และ (3) ติดตั้งกล้องสปีดคาเมร่าตรวจจับความเร็วในเส้นทางขาออก (มุ่งหน้าไปลำพูน) 3 จุด และขาเข้า (มุ่งหน้าเข้าลำปาง) 3 จุด หลักการทำงานของกล้อง CCTV คือ 1 จุดจะมี 2 ตัว สามารถรายงานเหตุการณ์ในจุดนั้นมายังป้ายอัจฉริยะ 2 ป้าย รถที่จะวิ่งทั้งขาเข้าและขาออก จะทราบเหตุการณ์ทางข้างหน้าก่อนว่ามีฝนตก รถเสีย รถจอด อุบัติเหตุ หรืออุปสรรคในทางอย่างไรบ้าง เป็นต้น ส่วนกล้องสปีดคาเมร่าหรือกล้องตรวจจับความเร็ว จะติดตั้ง

รวม 6 จุด ทั้งขาเข้าและขาออก ขณะนี้ยังอยู่ในช่วงทดลองระบบ ยังไม่ได้ บังคับใช้ทางกฎหมาย จะต้องทดลองจนกว่าจะแน่ใจว่าการแสดงผลได้จริงและ ไม่มีความผิดพลาดใด ๆ

โครงการติดตั้งระบบบังคับใช้กฎหมายสำหรับการใช้ความเร็ว บนถนนทางหลวง (Speed Enforcement)

เพื่อความปลอดภัยทางถนน ซึ่งโครงการนี้ ผลผลิตจะเป็นเทคโนโลยี ในการตรวจจับความเร็วของรถยนต์ได้อย่างแม่นยำ เพื่อใช้ในการบังคับใช้ กฎหมาย ซึ่งเหล่านี้เป็นภารกิจหลักของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (กองบังคับ การตำรวจทางหลวง)

โครงการจัดซื้อเครื่องตรวจวัดความทึบแสงแบบไหลผ่านบางส่วน (Partial Flow Opacity)

1. เพื่อการบังคับใช้กฎหมาย ส่งเสริมความปลอดภัยบนท้องถนน เพิ่มประสิทธิภาพการตรวจควันดำและบรรเทาปัญหาฝุ่นละออง PM2.5 ด้วย เครื่องตรวจวัดควันดำ ซึ่งโครงการนี้ ก็เป็นอีกหนึ่งนโยบายของรัฐบาลเพื่อ จัดการแก้ไขปัญหาหมอกพิษ และฝุ่นละออง ซึ่งในมิติของสำนักงานตำรวจ แห่งชาติ มีหน้าที่บังคับใช้กฎหมายสำหรับรถที่ปล่อยควันดำ ซึ่งโครงการนี้อยู่ ในขั้นตอนการดำเนินการ

2. ผู้รับผิดชอบโครงการ การพัฒนาระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุทาง ถนนเพื่อการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานตำรวจ แห่งชาติ ระยะที่ 1 ระหว่างปี พ.ศ. 2565 - 2566 และระยะที่ 2 ระหว่างปี พ.ศ. 2566 - 2567 ซึ่งโครงการนี้ เป็นโครงการที่ได้รับการสนับสนุนทุนจาก สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) เพื่อนำมาสร้างและ พัฒนาระบบการจับเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ของทุกพื้นที่ในประเทศไทย โดยข้อมูลจะจัดเก็บโดยเจ้าหน้าที่ตามสถานีตำรวจในท้องที่ ที่เกิดอุบัติเหตุทาง ถนน ซึ่งข้อมูลที่จัดเก็บ จะเป็นการจัดเก็บเชิงลึก เช่น ปัจจัยที่เกิดจาก คน รถ หรือ สิ่งแวดล้อม ข้อมูลเหล่านี้จะนำมาใช้ในการวิเคราะห์ สาเหตุการเกิด

อุบัติเหตุ เช่น ต้นไม้ริมทาง ที่มีกิ่งก้านเกยลงมาถึงถนน เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่มีทัศนียภาพในการมองเห็นทางลดลง จนเกิดอุบัติเหตุเป็นต้น โดยส่วนกลางจะมีการสั่งการไปในท้องที่ดำเนินการไปประสานจังหวัด หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้ตัดต้นไม้ มากกว่านั้น ฐานข้อมูลอุบัติเหตุดังกล่าว ยังเป็นที่สนใจต่อหลายหน่วยงาน เช่น กระทรวงคมนาคม กระทรวงสาธารณสุข รวมไปถึงประเทศญี่ปุ่น (JAICA) ที่ขอเข้ามาแบ่งปันข้อมูลเพื่อที่จะนำไปใช้ในส่วนราชการของตน และความรู้ประสบการณ์ในการจัดทำฐานข้อมูล โครงการนี้ถือว่ามีผลผลิตอย่างเป็นรูปธรรมในทั้งสถิติการแก้ไขปัญหา จุดเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

3. เป็นที่ปรึกษาโครงการที่เกี่ยวข้องกับงานด้านการจราจรและความปลอดภัยทางถนน ของหน่วยงานต่าง ๆ เช่น ที่ปรึกษาโครงการพัฒนาการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนด้วยวิถีแห่งระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach) ตามพระราชบัญญัติปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 ด้านการบังคับใช้กฎหมาย โครงการนี้ เป็นโครงการที่ได้รับการสนับสนุนทุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงผลกระทบและความต้องการของข้าราชการตำรวจในการปฏิบัติงานด้านการจราจร ตาม พ.ร.บ.ปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 นำผลที่ได้ไปเสนอเพื่อกำหนดแนวทางในเชิงนโยบายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และเป็นข้อมูลในการพัฒนากฎหมายด้านการจราจรต่อกระบวนการนิติบัญญัติต่อไป

นอกจากนั้นจะได้ทำการศึกษาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศหรือระบบฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องในกระบวนการยุติธรรม นำมาวิเคราะห์เพื่อนำไปสู่การเชื่อมโยงและพัฒนาระบบฐานข้อมูล ระบบสารสนเทศที่เกี่ยวกับงานจราจร ตลอดจนพัฒนาการบริการข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ให้กับประชาชน ตามแนวทางการพัฒนาระบบราชการและการบริการภาครัฐยุคดิจิทัล โดยจะมีการพัฒนาระบบฐานข้อมูลการดำเนินคดีพินัยจราจร และสร้างเครื่องมือเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานด้านการจราจรตามกระบวนการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ของรัฐในการบังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติปรับเป็น

พินัย พ.ศ. 2565 ซึ่งโครงการอยู่ระหว่างการดำเนินการ

4. เป็นผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในการประชุมศูนย์ความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) กรมป้องกันบรรเทา สาธารณภัยกระทรวงมหาดไทย ในช่วงเทศกาล โดยศูนย์ฯ นี้มีประธานเป็น รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย และกรรมการจากผู้แทนจากหลายหน่วยงาน ร่วมกันขับเคลื่อนแผนความปลอดภัยทางถนนระดับชาติคณะกรรมการดังกล่าว จะมีคณะอนุกรรมการย่อยฯ ด้านบังคับใช้กฎหมาย มีรองผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติเป็นประธาน ในช่วงเทศกาลจะมีการเปิดศูนย์ติดตามอุบัติเหตุทางถนน เช่น 7 วันอันตราย ช่วงเทศกาลปีใหม่ หรือ สงกรานต์ โดย พลตำรวจตรี วีรพัฒน์ฯ เป็นผู้แทน สยศ.ตร. นำแผนนโยบายของผู้บังคับบัญชา แลกงต่อที่ประชุม และคอยติดตามการปฏิบัติของตำรวจในพื้นที่ จนสามารถลดอุบัติเหตุ ได้ตามค่าเป้าหมายทุกปี

5. เป็นผู้ผลักดันให้มีการจัดตั้ง คณะอนุกรรมการภายใต้ศูนย์ อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด ด้านการบังคับใช้กฎหมายทั่วประเทศ (คณะอนุกรรมการด้านบังคับใช้กฎหมายระดับจังหวัด) เพื่อที่จะคอยติดตามการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ของระดับจังหวัดในทุก ๆ เดือน โดยมีผู้บังคับการจังหวัด (ผบก.ภ.จว.) เป็นประธาน

6. ตามที่มีการออก พ.ร.บ.ว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 ทำให้โทษปรับสถานเดียวตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2565 เป็นโทษปรับเป็นพินัย ซึ่งในการกล่าวหาผู้ทำผิดกฎหมายจราจรที่มีโทษปรับสถานเดียว จำกต้องทำเป็นสำนวนพินัย นั้น ทำให้เกิดขึ้นตอนในการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มากขึ้น ไม่ว่าจะเป็น การเก็บพยานหลักฐาน การทำสำนวน ส่งอัยการ ศาล พล.ต.ต.วีรพัฒน์ ได้เป็นผู้แทน ตร. ไปหารือกับสำนักงานอัยการสูงสุด และสำนักงานศาลยุติธรรมหลายครั้ง เพื่อจะสร้างระบบฐานข้อมูลที่สามารถส่งสำนวนทางอิเล็กทรอนิกส์ ได้ เพื่อจกลดภาระหน้าที่ในการสอบสวนคดีจราจร ซึ่งตอนนี้อยู่ในขั้น หารือเพื่อสร้างระบบฐานข้อมูล เชื่อมโยงกับ อัยการ และศาล

7. เป็นผู้ผลักดัน การจัดทำบันทึกข้อตกลง ว่าด้วยเรื่อง ความร่วมมือการเชื่อมโยงข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ในการ

บังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ระหว่างสำนักงานตำรวจแห่งชาติ กับ กรมการขนส่งทางบก เป็นอีกหนึ่งผลผลิตที่สร้างความเปลี่ยนแปลงในด้านการบังคับใช้กฎหมายให้กับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพราะการจัดทำบันทึกข้อตกลงนี้ เป็นการเชื่อมโยงข้อมูลใบสั่งของตำรวจ กับ กรมการขนส่งทางบก เพื่อชะลอการออกป้ายเสียหายซีรล หากผู้นั้นยังไม่ได้ชำระใบสั่ง จากสถิติ นับแต่วันที่ลงนามในข้อตกลง 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2566 สถิติการชำระค่าใบสั่งได้ทยอย เพิ่มมากขึ้นอย่างเป็นนัยยะสำคัญ และสถิติผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจร ลดลง ถือว่าเป็นความสำเร็จอย่างยิ่งยวด

8. การเป็นผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในคณะกรรมการพิจารณาศึกษาแนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน สภาผู้แทนราษฎร โดยมีนาย พิเชษฐ ธีระเมืองพาน รองประธานสภาผู้แทนราษฎร เป็นประธานคณะกรรมการ ซึ่งคณะนี้ เพิ่งได้จัดตั้งขึ้นในสมัยรัฐบาลของนายกรัฐมนตรี เศรษฐา ทวีสิน

9. ได้เข้าร่วมในขับเคลื่อนการสวมหมวกนิรภัย 100 % ของรถจักรยานยนต์ โดยร่วมมือกับภาคีเครือข่าย เช่น ได้รับเชิญจากนายแพทย์วิวัฒน์ ศีตมโนชญ์ ผู้รับผิดชอบ แผนยุทธศาสตร์ ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับองค์การอนามัยโลก ด้านความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิเพื่อความปลอดภัยทางถนน เป็นต้น ซึ่งเป็นคณะที่ขับเคลื่อน เชิญชวนภาคส่วนต่าง ๆ ให้มีส่วนร่วมในการรณรงค์ สวมหมวกนิรภัย และได้ทำการนำร่องการศึกษาในจังหวัดภูเก็ตแล้ว ซึ่งเป็นภาคีเครือข่ายสำคัญของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ที่มีผู้เข้ามาสนับสนุน ลดการสูญเสียชีวิต จากรถจักรยานยนต์

10. นอกจากทำหน้าที่เป็นฝ่ายอำนวยการ ในการบริหารงานด้านการจราจรให้กับผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ในการพัฒนาและขับเคลื่อนงานด้านการจราจร การจัดทำแผนป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในช่วงเทศกาล การขับเคลื่อนลงสู่การปฏิบัติในระดับพื้นที่ การบูรณาการทำงานจากทุกภาคส่วน และการกำกับดูแล การประเมินผล ถอดบทเรียนและการมอบรางวัลหน่วยที่ปฏิบัติดีแล้ว พลตำรวจตรี วีรพัฒน์ ฯ ยังเป็นคณะทำงานในด้านต่าง ๆ ตามที่ผู้บังคับบัญชากรมอบหมาย เช่น หัวหน้าคณะทำงานฝ่าย

ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน คณะทำงานพิจารณาในการออกระเบียบ
ข้อกำหนด หลักเกณฑ์ ต่าง ๆ ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ คณะทำงานใน
การแก้ไข ปรับปรุง ยกร่าง กฎหมายและกฎหมายลำดับรอง(พระราชบัญญัติ
จราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก
(ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 เป็นต้น

ประสบการณ์หรือความเชี่ยวชาญ

ด้านการจราจรและลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

- กฎหมายจราจรทางบก และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
- เทคโนโลยีการบังคับใช้กฎหมายจราจร
- นโยบายการบริหารงานจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุจราจร
- การจัดทำแผนงาน ยุทธศาสตร์ โครงการ

ด้านการอำนวยความสะดวก

- แผนงาน ยุทธศาสตร์
- โครงการ
- การบริหารงานองค์กร

ผลงานเชิงประจักษ์ด้านการดำเนินงานด้านการจราจร

ทำหน้าที่ฝ่ายอำนวยความสะดวก วิเคราะห์ งานด้านการจราจร เสนอ
ผู้บังคับบัญชา นำแนวนโยบายของผู้บังคับบัญชา และคอยติดตามการปฏิบัติ
ของตำรวจในพื้นที่ ทำงานร่วมกับเครือข่าย จนสามารถลดอุบัติเหตุได้ตามค่า
เป้าหมายทุกปี รวมทั้งมีการถ่ายทอดองค์ความรู้ที่ได้รับ ไปสู่การปฏิบัติ ให้แก่
หน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นรูปธรรม

พันตำรวจเอก สกล สิกิริวิชย์

รองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดหนองคาย



ปี พ.ศ. 2564 เป็นผู้มีความเชี่ยวชาญด้านการบริหารจัดการงานจราจร การดำเนินการโครงการป้องกันและลดอุบัติเหตุ ทางถนนโดยใช้เทคโนโลยีของตำรวจภูธรจังหวัดขอนแก่น

ปี พ.ศ. 2565 ขยายผลการดำเนินการมายังพื้นที่ สถานีตำรวจภูธรเมืองหนองคาย และมีการดำเนินโครงการเพิ่มศักยภาพศูนย์ควบคุมสั่งการ (Command and Control Operation : CCOC) และศูนย์เฝ้าระวังกล้องวงจรปิดจังหวัดหนองคาย เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุ และแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเทศกาลบั้งไฟพญานาคของจังหวัดหนองคาย ในพื้นที่อำเภอโพนพิสัย จังหวัดหนองคาย

ผลงานหลักฐานเชิงประจักษ์

- ได้เข้าร่วมโครงการวิจัยและพัฒนามาตรการและโปรแกรมสำเร็จรูปเพื่อตรวจจับการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ผู้รับผิดชอบโครงการ : รศ.ดร.ธเนศ เสถียรนาม คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น
- ได้เข้าร่วมโครงการวิจัยการใช้เทคโนโลยีกล้อง CCTV เพื่อลดการฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง และเพิ่มการสวมหมวกนิรภัย : กรณีศึกษา ถนน

มิตรภาพ ในเขตเมืองขอนแก่น/ผู้รับผิดชอบ ดร.เจษฎา คำพอง และคณะ , คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น ได้รับรางวัลวิทยานิพนธ์เกียรติยศฯ

- โครงการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนโดยใช้เทคโนโลยีของ ตำรวจภูธรจังหวัดขอนแก่น/ผู้รับผิดชอบโครงการ พันตำรวจเอก สกล สิทธิวิชัย

ผลงานวิชาการ

การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนโดยใช้เทคโนโลยี ตำรวจภูธรจังหวัดหนองคาย

1. เพื่อใช้ตรวจสอบสภาพการจราจร สามารถอำนวยความสะดวกด้านการจราจรให้กับประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ
2. เพื่อบันทึกสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร สามารถตรวจสอบย้อนหลังสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ เกิดจากสภาพรถ สภาพถนน หรือสภาพแวดล้อม
3. เพื่อป้องกันการฝ่าฝืนกฎจราจร ลดปัญหาความขัดแย้งระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานและประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน
4. เพื่อควบคุมและลดปัญหาอุบัติเหตุการจราจร สามารถทราบสาเหตุและวิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุนำมาวางแผนป้องกันเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน

กลยุทธ์ ความรู้ กระบวนการ

ใช้กล้อง CCTV มาบังคับใช้กฎหมาย ตั้งแต่ปี 2564 - ปัจจุบัน ภายใต้กรอบแนวคิด ได้แก่ หลักการ 3 E (Education, Traffic Engineering, Law Enforcement) และการสร้างภาคีเครือข่าย

Education การให้ความรู้ การสร้างเครือข่าย และการกระตุ้นจิตสำนึกในการป้องกันอุบัติเหตุ ทางถนน ด้วยการใช้ปฏิบัติดังนี้

- แต่งตั้งคณะทำงานและประชุมวางแผนการทำงาน
- จัดอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติหน้าที่จราจร เพื่อพัฒนาบุคลากร ตำรวจจราจร

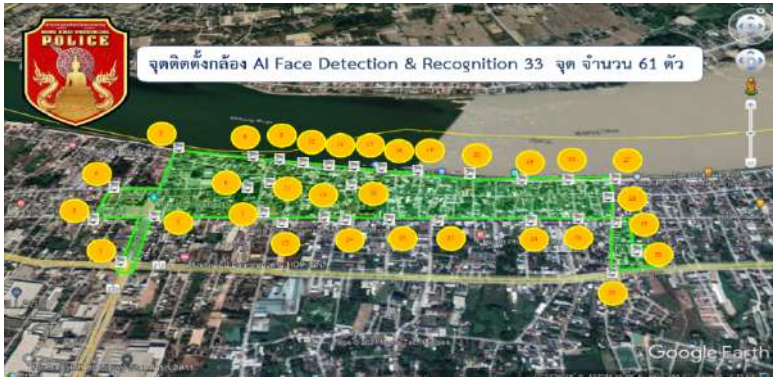
- จัดอบรมอาสาจราจรในเขตจังหวัดหนองคาย เพื่อเป็นบุคลากรที่สำคัญเป็นแกนนำในชุมชน
- การรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ โดยตำรวจภูธรจังหวัด รณรงค์การปฏิบัติตามกฎหมายอย่างต่อเนื่องผ่านสื่อทุกแขนง เช่น เว็บไซต์ เคเบิลทีวี สถานีวิทยุ เสียงตามสาย ผ่านจอ LED ฯลฯ

Traffic Engineering การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการบังคับใช้กฎหมาย
ดังนี้

- ร่วมกับภาคีเครือข่ายในจังหวัดหนองคาย ดำเนินการใช้ระบบกล้อง AI อัจฉริยะสำหรับตรวจจับ การเกิดอุบัติเหตุทางถนน ครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 1 ตารางกิโลเมตร
- ระบบกล้องตรวจอ่านป้ายทะเบียน โดยระบบจะทำการถ่ายภาพรถ และระบุตำแหน่งของทะเบียนรถให้โดยอัตโนมัติ จากนั้นระบบจะนำภาพป้ายทะเบียนรถที่ได้จากกล้อง มาทำการวิเคราะห์และถอดข้อมูลด้วย “Optical Character Recognition (OCR)” แปลงข้อมูลจากรูปป้ายทะเบียนมาอยู่ในรูปแบบของตัวเลข หมวดอักษรและจังหวัด ซึ่งมีความถูกต้องและแม่นยำโดยใช้กล้อง (“License Plate Recognition : LPR”) และเครื่องบันทึกข้อมูล
- ระบบกล้องตรวจจับการฝ่าฝืนไม่สวมหมวกนิรภัยและการฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง โดยได้เริ่มทดลองระบบร่วมกับการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ เพื่อให้ประชาชนได้ตระหนักในการปฏิบัติตามกฎจราจร
- การใช้เทคโนโลยีช่วยในการจัดการจราจร โดยการใช้อิทธิพลของโครงข่ายควบคุมเฟสสัญญาณไฟจราจรแทนการใช้ปุ่มกดสัญญาณไฟจราจร เมื่อมีริโมทคอนโทรลเจ้าหน้าที่สามารถหยุดรถอยู่ตรงกลางแยก พร้อมทั้งปรับสัญญาณไฟจราจรตรงนั้น โดยไม่ต้องเดินมากดสัญญาณไฟที่ตู้ควบคุม

เทคโนโลยีที่ใช้ ได้แก่

- ระบบกล้องจับภาพใบหน้าอัจฉริยะ AI Face Detection & Recognition เฟสแรก 33 จุด จำนวน 61 ตัว (ในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองหนองคาย)



- ระบบกล้องวิเคราะห์ป้ายทะเบียน (License Plate Recognition (LPR)) เฟสสอง 12 จุด จำนวน 18 ตัว (ในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองหนองคาย)



- หมวกติดกล้องของ ตำรวจจราจร (มีทุกหน่วยในสังกัด)
- กล้อง CCTV ประจำจุดตรวจ (ที่มีการตั้งจุดตรวจ)
- ระบบสัญญาณไฟอัตโนมัติ ในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย

Law Enforcement การควบคุมพฤติกรรมของบุคคลเพื่อให้เกิดความปลอดภัย ตำรวจภูธรจังหวัดหนองคาย มีกฎหมาย ระเบียบ คำสั่งและ

ข้อกำหนดเกี่ยวกับการจราจร เป็นเครื่องมือในการควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ผู้ใช้รถใช้ถนนให้เกิดความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินมีดังนี้

- มีการตั้งจุดตรวจผู้กระทำความผิดกฎจราจรในเขตจังหวัดหนองคาย
- ร่วมกันตำรวจทางหลวง ตรวจจับความเร็วบนถนนมิตรภาพ
- การใช้เครื่องบังคับล้อหากพบผู้กระทำความผิดกฎจราจร
- การใช้กล้อง CCTV ถ่ายภาพผู้กระทำความผิดกฎจราจร

แนวทางแก้ไขปัญหาและประโยชน์ที่ได้รับ

แนวทางแก้ไขปัญหา

การใช้กล้อง CCTV มาบังคับใช้กฎหมายตั้งแต่ปี 2564 - ปัจจุบัน ภายใต้อกรอบแนวคิด หลักการ 3 E (Education, Traffic Engineering, Law Enforcement) และการสร้างภาคีเครือข่าย

- **Education** การให้ความรู้ การสร้างเครือข่าย และการกระตุ้นจิตสำนึกในการป้องกันอุบัติเหตุ ทางถนน

- **Traffic Engineering** การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการบังคับใช้กฎหมาย สร้างมาตรฐานสากล ในการตรวจสอบความถูกต้อง และเป็นหลักประกันความยุติธรรม

- **Law Enforcement** การควบคุมพฤติกรรมของบุคคลเพื่อให้เกิดความปลอดภัย ตำรวจภูธรจังหวัดหนองคาย มีกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง และข้อกำหนดเกี่ยวกับการจราจร เป็นเครื่องมือในการควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ผู้ใช้รถใช้ถนนให้เกิดความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน

ขั้นตอนสำคัญในการดำเนินงาน

1. สืบสวนจุดเสี่ยงโดยอ้างอิงข้อมูล สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ที่มีผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรและน่าจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

2. ศึกษาเทคโนโลยีด้านกล้อง CCTV จากหน่วยงานของตำรวจที่มีการนำกล้อง CCTV มาใช้งาน ด้านการกวดขันวินัยจราจร

3. นำข้อมูลที่ได้จากการเก็บรวบรวมสถิติอุบัติเหตุ ผู้กระทำผิดมา
นำเสนออนุกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดหนองคาย
ด้านการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อกำหนดบทบาทหน้าที่ ของภาคีเครือข่าย เป็น
ประจำทุกเดือน

4. การมอบหมายหน้าที่การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย

4.1 ด้านกำหนดแผนปฏิบัติการโครงการมาตรการ และแนวทางการ
ปฏิบัติ - สำนักงานจังหวัดหนองคาย ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด
หนองคาย และขนส่งจังหวัดหนองคาย

4.2 ด้านรวบรวมสถิติ ติดตามประเมินผล - โรงพยาบาลหนองคาย
และสาธารณสุขจังหวัดหนองคาย

4.3 ด้านการบังคับใช้กฎหมายและอำนวยความสะดวกด้าน
การจราจร - ตำรวจภูธรจังหวัดหนองคาย และสถานีตำรวจภูธรเมืองหนองคาย

4.4 ด้านการสนับสนุนงบประมาณ - เทศบาลเมืองหนองคาย



ลงนามความร่วมมือ MOU

- การประชุม วางแผน ติดตามและประเมินผล ทุกเดือน



ประชุมคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน
จังหวัดหนองคาย ด้านการบังคับใช้กฎหมาย

- ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและติดตามการบริหารงาน
ตำรวจจังหวัดหนองคาย





การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย คำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดหนองคาย ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งประกอบไปด้วยภาคีเครือข่ายทั้งภาครัฐและเอกชน

ผลลัพธ์ ได้แกนนำใหม่ การบาดเจ็บและเสียชีวิตลดลง อุบัติเหตุลดลง

การนำเอาเทคโนโลยีมาใช้ในการทำงานของตำรวจ จะพบว่าประสิทธิภาพการทำงานจะสูงขึ้น สังเกตได้จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บ ผู้เสียชีวิตมีจำนวนลดลง ประกอบกับภาคีเครือข่ายต่าง ๆ ก็ได้ประชาสัมพันธ์โครงการไปยังภาคส่วนอื่น ๆ ทำให้เข้าถึงประชาชนได้มากขึ้น ซึ่งจะเป็นผลดีต่อมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดหนองคาย ต่อไป

- การเกิดอุบัติเหตุลดลง

จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองหนองคาย (มกราคม 2564 - ธันวาคม 2564) เกิดอุบัติเหตุช่วงก่อนดำเนินการ ปี 2564 จำนวน 68 ครั้ง หลังปี 2564 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ มีแนวโน้มลดลงเรื่อย ๆ (ปี 2565 จำนวน 47 ครั้ง , ปี 2566 จำนวน 62 ครั้ง , ปี 2567 จำนวน 22 ครั้ง ข้อมูล มกราคม - พฤษภาคม 2567)

- การบาดเจ็บลดลง

จำนวนผู้บาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในเขตเทศบาล

เมืองหนองคาย ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองหนองคาย (มกราคม 2564 - ธันวาคม 2564) ผู้บาดเจ็บช่วงก่อนดำเนินการปี 2564 จำนวน 26 ราย หลังปี 2564 จำนวนผู้บาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุ มีแนวโน้มลดลงเรื่อย ๆ (ปี 2565 จำนวน 15 ราย , ปี 2566 จำนวน 16 ราย , ปี 2567 จำนวน 12 ราย ข้อมูล มกราคม - พฤษภาคม 2567)

- การเสียชีวิต

จำนวนผู้เสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองหนองคาย (มกราคม 2564 - ธันวาคม 2564) ผู้เสียชีวิตช่วงก่อนดำเนินการปี 2564 จำนวน 45 ราย หลังปี 2564 จำนวนผู้เสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุ มีแนวโน้มลดลงเรื่อย ๆ (ปี 2565 จำนวน 34 ราย ปี 2566 จำนวน 36 ราย , ปี 2567 จำนวน 13 ราย ข้อมูล มกราคม - พฤษภาคม 2567)

ข้อมูลบังคับใช้กฎหมายข้อหาไม่สวมหมวกนิรภัย และฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ในเขตพื้นที่เทศบาล เมืองหนองคาย ที่ติดกล้อง CCTV ปี 2564-2567 (เปรียบเทียบก่อนหลังดำเนินการ ปี 2564)

- ข้อหาไม่สวมหมวกนิรภัย

ข้อมูลสถิติการบังคับใช้กฎหมายข้อหาไม่สวมหมวกนิรภัย ในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย (มกราคม 2564 - ธันวาคม 2564) ช่วงก่อนดำเนินการ ปี 2564 จำนวน 26 ราย หลังดำเนินการ ปี 2565 จำนวน 444 ราย , ปี 2566 จำนวน 759 ราย , ปี 2567 จำนวน 1,403 ราย (มกราคม - พฤษภาคม 2567)

- ข้อหาฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

ข้อมูลสถิติการบังคับใช้กฎหมายข้อหาฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย (มกราคม 2564 - ธันวาคม 2564) ช่วงก่อนดำเนินการ ปี 2564 จำนวน 5 ราย หลังดำเนินการ ปี 2565 จำนวน 13 ราย , ปี 2566 จำนวน 59 ราย , ปี 2567 จำนวน 80 ราย (มกราคม - พฤษภาคม 2567)

การสร้างความยั่งยืนและการขยายผลไปยังหน่วยงานอื่น ๆ

1. ขยายผลการดำเนินการในพื้นที่อื่น ๆ ที่มีความพร้อมและสนใจโครงการนี้ 2. ป้องกันและลดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นจากการฝ่าฝืนกฎจราจรในพื้นที่รับผิดชอบได้ดียิ่งขึ้น 3. ปลุกฝังจิตสำนึกให้ผู้ขับขี่ ผู้ใช้รถ ใช้ถนนตระหนักในเรื่องการเคารพกฎจราจร ไม่ฝ่าฝืนเครื่องหมาย หรือสัญญาณจราจร ที่น่าจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ 4. เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถบังคับใช้กฎหมายให้เกิดประโยชน์สูงสุด 5. ชุมชนมีส่วนร่วมในการป้องกันและการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุจราจร 6. การเกิดอุบัติเหตุทางถนนลดลง

บทเรียนที่ได้รับ

- การแสวงหาความร่วมมือจากภาคีเครือข่าย
- การสร้างความตระหนักในการป้องกันและเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุทางถนน
- การนำเทคโนโลยีมาใช้ประชาสัมพันธ์
- ขยายผลการดำเนินการไปยังพื้นที่อื่นเพื่อดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพ

พ.ต.ท.ศักดา โชติพัฒนโภคิน

สารวัตรกลุ่มงานจราจร ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่



การใช้สื่อประชาสัมพันธ์ สร้างองค์ความรู้
เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน

ประสบการณ์หรือความเชี่ยวชาญ

จากการทำงานที่ผ่านมาประสบการณ์ความเชี่ยวชาญในงานคือการทำหน้าที่ด้านการประชาสัมพันธ์ การส่งต่อข้อมูลให้กับประชาชน และการเป็นวิทยากรให้ความรู้ในหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภาครัฐ เอกชน และสถานศึกษา ซึ่งเริ่มนำมาตั้งแต่การรับราชการในปี พ.ศ. 2555 จนถึงปัจจุบัน และได้มีโอกาสรับรางวัลจากการทำงานอาทิ ตำรวจชุมชนสัมพันธ์มีผลงานดีเด่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ , รางวัลตำรวจดีเด่น / รางวัลข้าราชการตำรวจทำหน้าที่จราจรดีเด่น / รางวัลสุภาพบุรุษจราจร จากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ , รางวัลตำรวจดีเด่นของตำรวจภูธร 5 และตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ และรางวัลส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีในด้านการประชาสัมพันธ์จากหน่วยงานต่าง ๆ ในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่

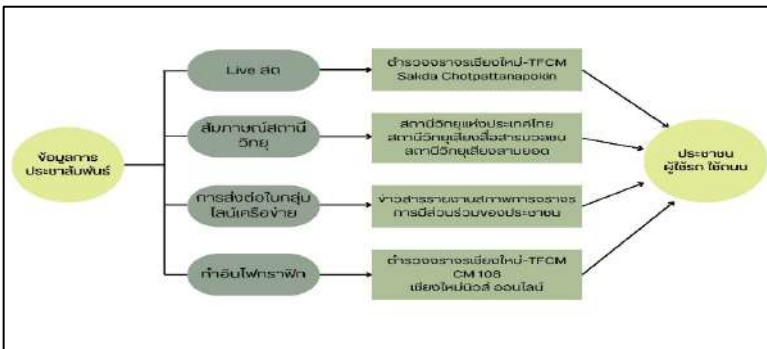
ดำเนินการตามนโยบายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ตำรวจภูธรภาค 5 และตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ที่มุ่งเน้นในการทำงานทุกมิติซึ่งกลุ่มงานจราจรได้ดำเนินการใน 4 มิติที่สำคัญ ได้แก่

- มติที่ 1 การบังคับใช้กฎหมายกับผู้กระทำความผิด
- มติที่ 2 การอำนวยความสะดวกการจราจรให้กับประชาชน
- มติที่ 3 การช่วยเหลือประชาชนที่ได้รับความเดือดร้อนในการใช้ทาง
- มติที่ 4 การประชาสัมพันธ์และส่งต่อข้อมูลให้กับประชาชน

กลยุทธ์ ความรู้ กระบวนการ

ในการทำงานด้านการประชาสัมพันธ์และจัดทำสื่อของกลุ่มงานจราจรนั้นได้ใช้เทคโนโลยีโดยมุ่งเน้นทั้งในด้านการรายงานสภาพการจราจรแบบทันทีที่ หมายความว่ามีการส่งต่อข้อมูลทั้งในรูปแบบการ live สดผ่านเพจ , การรายงานสภาพการจราจรผ่านสถานีวิทยุสำคัญในจังหวัดเชียงใหม่ , การส่งต่อข้อมูลในลักษณะงานอินโฟกราฟิกอย่างต่อเนื่อง

วัตถุประสงค์ที่สำคัญคือการทำให้น้องประชาชนได้รับข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้อง รวดเร็ว และสามารถนำไปใช้ได้ในการเดินทางหรือใช้เส้นทาง อธิบายตามแผนผังที่ปรากฏต่อไปนี้



และอีกวิธีการหนึ่งที่ได้นำมาพัฒนาและปรับใช้ คือการจัดทำคลิปประชาสัมพันธ์ความรู้ด้านการจราจรรูปแบบต่าง ๆ ในการใช้รถใช้ถนนเพื่อส่งต่อข้อมูลให้กับพี่น้องประชาชน ซึ่งได้รับความสนใจเป็นอย่างมาก

แนวทางในการแก้ไขปัญหา

ตั้งแต่เริ่มต้นในการรับฟังปัญหาจากประชาชนที่ใช้เส้นทาง คือ

1. ข้อมูลที่ได้จากการออกปฏิบัติหน้าที่ในการตรวจสอบการจราจร
2. ข้อมูลที่ได้จากประชาชนส่งข้อความผ่านทาง inbox เพจตำรวจจราจรเชียงใหม่ และกลุ่มไลน์ข่าวสารภาคีเครือข่ายในการแก้ไขปัญหาจราจร
3. ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ผ่านสถานีวิทยุต่าง ๆ
4. ข้อมูลที่ได้จากการประชุมร่วมกับชุมชนหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ซึ่งเมื่อได้ข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ สามารถที่จะแยกอธิบายขั้นตอนในการแก้ไขปัญหาได้ดังนี้

- หากเป็นปัญหาที่ไม่ได้มีความซับซ้อนและไม่กระทบกับหน่วยงานอื่น ทางผู้บังคับบัญชาของกลุ่มงานจราจรจะส่งการผ่านศูนย์วิทยุเพื่อให้เขตหรือโซนที่รับผิดชอบเข้าทำการแก้ไขในทันที

- หากเป็นปัญหาที่มีความซับซ้อนขึ้นมาอีกระดับ จะต้องผ่านการประชุมในระดับบริหารของกลุ่มงานจราจรซึ่งจะมีผู้บังคับบัญชาตั้งแต่ระดับสารวัตรขึ้นไปร่วมประชุมเพื่อหาแนวทางการแก้ไข โดยมีผู้กำกับกลุ่มงานจราจร เป็นประธานในการประชุม

- หากเป็นปัญหาที่มีความซับซ้อนและเกี่ยวข้องกับหน่วยงานอื่น จะนำเข้าหารือในคณะกรรมการระดับจังหวัดเพื่อบูรณาการกับหน่วยงานต่าง ๆ ในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวให้เสร็จเรียบร้อย



ในด้านการประชาสัมพันธ์จะนำข้อมูลดังกล่าวที่ผ่านการพิจารณาแนะนำเสนอในรูปแบบต่าง ๆ ทั้งคลิปวิดีโอ ทั้งภาพงานอินโฟกราฟิก หรือการอธิบายผ่านเนื้อหาข้อความและข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อส่งต่อข้อมูลเหล่านั้นให้กับพี่น้องประชาชนที่ใช้เส้นทางได้รับทราบ

การทำงานในบทบาทวิทยากรให้ความรู้ในสถานศึกษาต่าง ๆ มีทั้งในระดับที่เป็นเด็กโต และเด็กเล็ก ซึ่งวิธีในการนำเสนอหรือให้ความรู้ย่อมมีความแตกต่างกันออกไป ในกลุ่มเด็กโตหากอายุยังถึงเกณฑ์ 15 ปีแล้ว ย่อมสามารถที่จะไปขอทำใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ การให้ความรู้กับเด็กกลุ่มนี้จึงเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับการใช้ทาง เรื่องกฎหมายจราจร รวมถึงสร้างการรับรู้ในการขับขี่ปลอดภัยเป็นหลักที่สำคัญ



แต่สำหรับในกลุ่มเด็กเล็กสิ่งที่เราเน้นย้ำคือการสร้างจิตสำนึกที่ดี สร้างการรับรู้ และความเข้าใจที่ถูกต้อง ไม่ใช่เพียงถูกสอนว่าต้องใส่หมวกกันน็อคเพราะกลัวจะถูกตำรวจจับ แต่ต้องสร้างให้เค้าเริ่มเห็นว่าหากใส่หมวกกันน็อคแล้วจะเกิดความปลอดภัยได้อย่างไร ก่อให้เกิดความถูกต้อง ความใส่ใจ ตลอดจนถึงความไม่ประมาทในการขับขี่และใช้เส้นทาง

ช่องทางในการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์

1. สถานีโทรทัศน์แห่งประเทศไทย จังหวัดเชียงใหม่
2. สถานีวิทยุกรมประชาสัมพันธ์
3. สถานีวิทยุเสียงสามยอด (ในเครือสำนักงานตำรวจแห่งชาติ)
4. สถานีวิทยุเสียงสื่อสารมวลชน (มหาวิทยาลัยเชียงใหม่)
5. เพลง เชียงใหม่ Cm 108 (ผู้ติดตามมากกว่า 1 ล้านคน)
6. เพลง เชียงใหม่นิวส์ ออนไลน์ (ผู้ติดตามมากกว่า 1 ล้านคน)
7. เพลง วิทยุจราจรเพื่อชุมชน
8. เพลง Sakda Chotpattanapokin (เพลงส่วนตัวผู้ติดตาม 50,000 คน)
9. เพลง ตำรวจจราจรเชียงใหม่

สวท.เชียงใหม่ PRD. ใต้แพร่ภาพสด • ติดตาม 5 วัน

รายการ "รายการจราจรเพื่อชุมชน" สวท.เชียงใหม่ F.M 93.25 MHz ทุกวันจันทร์-ศุกร์ 16.10-17.00 น. วันนี้พบกับ...พ.ต.ท.ศกดา โชติพัฒน์ โภคิน... ดูเพิ่มเติม

พ.ต.ท.ศกดา โชติพัฒน์ โภคิน สารวัตรจราจร กอ.ภ.จก.เชียงใหม่

FM 93.25 MHz

ขอร่วมใจ... โทร. 0-5327-6793

ตำรวจจราจรเชียงใหม่ - TFCM
 1 ชม. · 📍

กลุ่มงานจราจรได้ประชาสัมพันธ์ข่าวสารและเรื่องราวที่น่าสนใจทาง NBT Nort เชียงใหม่คืน #จราจรเชียงใหม่ #สภาพจราจร

book | NBT North

FM100 เชียงใหม่สารมวลชน ภารกิจตลอดสัปดาห์
 1 ชม. · 📍

ร่วมฟังเนื้อเรื่องเชียงใหม่ ทุกวัน ๙-๑๑ น. เชิญชวนไปยังประเด็นข่าวสารต่างๆ เพื่อสื่อถึงปัญหาและการพัฒนาในทิศทางที่ดีขึ้น โทร.053-942711,053-942712 ค้นหารายการโดย ชาติสมัย ชามโน และธีรภาพ เบื้องจันทร์ สถานีวิทยุเสียงสื่อสารมวลชน FM100 #FM100cityradio #FM100CMU

รายการ
ร้อยเรื่องเมืองเชียงใหม่ ธีรภาพ เบื้องจันทร์ - ชาติสมัย ชามโน
 ผู้ดำเนินรายการ

FM100 CITY RADIO เชียงใหม่ โทร. 053-942711-2 #FM100CMU www.fm100cityradio.com #FM100เชียงใหม่

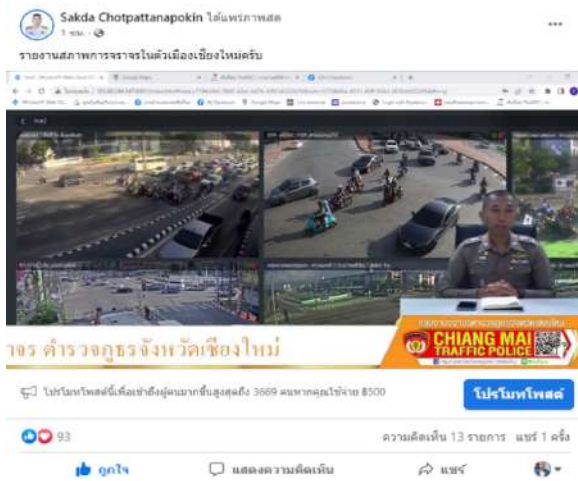
👍❤️ 9 ความคิดเห็น 1D ราชอาณาจักร · เมษายน 1 ครึ่ง

เชียงใหม่คือศูนย์กลางเมืองเชียงใหม่ในพื้นที่ของพัฒนาระบบไฟฟ้าของเชียงใหม่

นายกฯ สวัสดิ์ศัลย์ชวนแล้ว โอลิมปิกครั้งที่ 17 ในเชียงใหม่ก็จะมีคนมาเที่ยวกันเยอะด้วยนะ <https://niccdor.nccdd.go.th/marcode/460>

สหภาพแห่งชาติเกษตรกรจีน เริ่มเจรจาการค้าชายแดนจีน-ไทยด้วยการพัฒนาทางรถไฟเชื่อมมณฑลยูนนาน

NBT North เชียงใหม่



ผลลัพธ์

ด้านการประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้ และส่งต่อข้อมูลให้กับพี่น้องประชาชนผู้ใช้เส้นทางในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ นั้น หากจะประเมินจากการรับรู้ และสร้างความตระหนักร่วมกันในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนออกมา เป็นตัวเลขคงเป็นยอดการเข้าถึงที่มีเพิ่มมากขึ้น ในหลายโพสต์ในหลายวิดีโอมี ยอดการเข้าถึงกว่า 400,000 ครั้ง ยอดการแชร์กว่า 2,000 ครั้ง และยอดการเติบโตของเพจตำรวจจราจรเชียงใหม่เติบโตอย่างก้าวกระโดดจากการเริ่มต้น ทำเพจขึ้นใหม่ในเดือนมิถุนายน 2566 มาจนถึงปัจจุบันมีการติดตามเพจมากกว่า 15,000 คน และเพจส่วนตัวที่นำมาใช้ประกอบการทำงานมีผู้ติดตาม

กว่า 50,000 คน ทำให้การทำงานขยายวงและส่งต่อข้อมูลได้อย่างกว้างขวาง

สถิติการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บ และจำนวนผู้เสียชีวิต ในช่วงปฏิบัติการเข้มข้น พื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ ตามมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ ตั้งแต่ปี 2565 – 2567 ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ระหว่างปี 2565 – 2567 ในสัดส่วนของจำนวนอุบัติเหตุและจำนวนผู้บาดเจ็บในปี 2565 และ 2566 มีจำนวนเท่ากันแต่จำนวนผู้เสียชีวิตลดลงไป 1 ราย คิดเป็น 12.5 % แต่เมื่อเทียบกับในปี 2567 จำนวนอุบัติเหตุลดลง 23 ครั้ง คิดเป็น 35 % จำนวนผู้บาดเจ็บลดลง 15 ราย คิดเป็น 25 % ในส่วนของจำนวนผู้เสียชีวิตลดลงเฉลี่ย 4 รายเมื่อเทียบกับปี 2566 คิดเป็น 57.15 %

มาตรการต่าง ๆ ที่ได้นำเทคโนโลยีมาใช้ในการอำนวยความสะดวก การจราจร การสร้างองค์ความรู้ และส่งต่อข้อมูลให้กับประชาชนมีส่วนสำคัญในการช่วยลดอุบัติเหตุทางถนน ลดจำนวนผู้บาดเจ็บ และผู้เสียชีวิตได้อย่างชัดเจนในการปฏิบัติร่วมกันมาตรการอื่น ๆ ที่ทางสำนักงานตำรวจแห่งชาติ , ตำรวจภูธรภาค 5 และตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่กำหนดไว้

สรุปความได้ว่าการดำเนินการด้านการประชาสัมพันธ์ควบคู่กับการดำเนินการในมาตรการอื่นมีประโยชน์กับคนทุกกลุ่ม มีประโยชน์กับสังคมส่วนรวมในการลดอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างเป็นรูปธรรม

สำหรับสถิติการสวมหมวกนิรภัย เก็บข้อมูล ณ จุดที่เป็นทางแยกสำคัญเข้า – ออก พื้นที่เขตอำเภอเมืองผ่านกล้องระบบ cctv ของตำรวจภูธรภาค 5 , ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ กลุ่มงานจราจร และเทศบาลนครเชียงใหม่ โดยพบว่ามีสัดส่วนเพิ่มขึ้นทุกเส้นทางตามข้อมูลสถิติ ดังนี้

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	
พื้นที่	(%)
<u>แยกรินคำ</u> ถนนห้วยแก้วตัดกับถนนนิมมานเหมินท์ตัดกับถนนเชียงใหม่-ลำปาง (เข้าออกเมืองทิศตะวันตก)	90
<u>แยกช่วงสิงห์</u> ถนนโชตนาตัดกับถนนเชียงใหม่-ลำปาง (เข้า-ออกเมืองทิศเหนือ)	85
<u>แยกศาลเด็ก</u> ถนนแก้ววรััฐ, ถนนเชียงใหม่-ดอยสะเก็ดตัดกับถนนเชียงใหม่-ลำปาง (เข้า-ออกเมืองทิศตะวันออก)	89
<u>แยกหนองประทับ</u> ถนนเจริญเมือง, ถนนเชียงใหม่-สันกำแพง ตัดกับถนนเชียงใหม่-ลำปาง (เข้า-ออกเมืองทิศตะวันออก)	87

เชียงใหม่ อุบัติเหตุลดลง เตรียมรับรางวัลการสวมหมวกฯ ดีเด่น ระดับประเทศ 25 ก.ย.นี้

17 Sep 67



เมื่อวันที่ 17 กันยายน 2567 มีการประชุมศูนย์ความปลอดภัยทางถนน จังหวัดเชียงใหม่ โดยมีรองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่เป็นประธาน แจ้งในที่ประชุมว่าเชียงใหม่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น โดย ศวปถ. และมูลนิธิไทยโรด จะได้มอบรางวัลการสวมหมวกนิรภัยดีเด่น ระดับประเทศ ในวันที่ 25 กันยายน 2567

การสร้างคามยั่งยืนและขยายผลไปยังหน่วยงานอื่น

สิ่งที่มีความสำคัญที่จะทำให้การทำงานนั้นยั่งยืนคือ การสร้างบุคลากร ในการเข้ามาทำงานเข้ามาทำหน้าที่ให้เค้ามี่ความรู้ มีความเข้าใจในงานที่ทำ แต่อย่างหนึ่งที่คงต้องทำควบคู่กับการสร้างความรู้ คือการสร้างองค์กรให้ทำงานอย่างมีความสุข เพราะเมื่อทำงานอย่างมีความสุขก็จะทำให้งานที่ออกมานั้นมีประสิทธิภาพจนเกิดความยั่งยืน

การขยายผลไปยังหน่วยงานอื่น คือการทำงานร่วมกันในเชิงบูรณาการ การรับฟังความคิดเห็นซึ่งกันและกันตลอดจนถึงการมีแผนการทำงานที่ชัดเจน ซึ่งกลุ่มงานจราจร ภ.จว.เชียงใหม่ เรามีเครือข่ายที่เข้มแข็ง



บทเรียนที่ได้รับ

การประชาสัมพันธ์คือการทำงานในทุกมิติ ซึ่งก่อนที่จะนำเสนอเรื่องอะไรออกไป จะต้องมีการตรวจสอบความถูกต้องของเนื้อหา ความถูกต้องของข้อมูลหมาย ตลอดจนถึงเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น

ทุกครั้งที่นำเสนอหรือส่งต่อข้อมูล จะต้องเกิดประโยชน์และแก้ไขปัญหาให้กับประชาชนได้จริง จึงทำให้ทุกการทำงานเป็นไปด้วยความตั้งใจ เป็นไปด้วยความเรียบร้อย และถูกต้องอยู่เสมอ

การมีส่วนร่วมหรือการทำงานร่วมกับภาคีเครือข่ายต่าง ๆ ก็ได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดี และพร้อมที่จะช่วยเหลือ ส่งเสริมกันในทุกด้านเพื่อให้

ข้อมูลที่ส่งต่อให้ประชาชนนั้นเกิดประโยชน์สูงสุดและสามารถแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ได้ จนทำให้ทุกงานที่ออกมาเป็นผลงานที่ดี เป็นผลงานที่สร้างประโยชน์ให้กับประชาชน ให้กับส่วนรวม ให้กับสังคม

ร้อยตำรวจเอก ไกรศล สมมัน

รองสารวัตรกองกำกับการสืบสวน

ตำรวจภูธรจังหวัดหนองบัวลำภู



ดำเนินการประเดิมการขับเคลื่อนงานด้านอุบัติเหตุทางถนน มีส่วนร่วมในการดำเนินงานกิจกรรมต่าง ๆ ในนามหน่วยงานต้นสังกัดและกับหน่วยงานที่ขับเคลื่อนงานด้านอุบัติเหตุทางถนน อาทิเช่น สำนักงานกองทุนส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) แผนสนับสนุนป้องกันอุบัติเหตุจราจร (สอจร.) ตลอดระยะเวลา 11 ปี โดยมีตัวอย่างกิจกรรมและโครงการที่ดำเนินการและร่วมขับเคลื่อนนี้

โครงการฝึกอบรมอาสาจราจรชุมชน จ.หนองบัวลำภู , โครงการจุดตรวจชุมชน จ.หนองบัวลำภู , โครงการลดอุบัติเหตุจราจรทางถนนแบบมีส่วนร่วม (กองร้อยน้ำหวาน) ตำรวจภูธรภาค 4 , โครงการสืบสวนสอบสวนเพื่อป้องกันแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุทางถนน ตำรวจภูธรภาค 4 , โครงการเสริมสร้างเครือข่ายอาสาสมัครตำรวจนักเรียนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนตำรวจภูธรภาค 4 , โครงการขยายผลลดอุบัติเหตุจราจรทางถนนแบบมีส่วนร่วม (กองร้อยน้ำหวาน) ตำรวจภูธรภาค 4 , โครงการพัฒนาและเชื่อมภาคีเครือข่ายเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในระดับจังหวัด , โครงการสานพลังมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนในนิคมอุตสาหกรรมและสถานประกอบการในกลุ่มจังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย , โครงการสร้างความปลอดภัยทางถนนด้วยพลังเยาวชนคน GenZ , การขยายผลการ

ฝึกอบรมกองร้อยอาสาจราจรในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ไปยังภาคเหนือตอนบน โครงการอาสาจราจรหญิงแกนนำชุมชนในจังหวัดภาคเหนือตอนบน (จ.เชียงใหม่ จ.เชียงราย จ.ลำพูน จ.อุตรดิตถ์) โครงการสร้างความปลอดภัยทางถนนด้วยอาสาจราจรเยาวชน Gen Z, โครงการสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด (สอจร.) ปี 2565 - 2567 กิจกรรมฝึกอบรมเยาวชนไซเบอร์ ซึ่งในโครงการฯและกิจกรรมเหล่านี้ ร้อยตำรวจเอก ไกรศัลสมมัน ได้มีบทบาทเป็น ผู้ดำเนินการ , ผู้ร่วมสนับสนุน , และวิทยากร

การดำเนินงานอบรมอาสาจราจร ก็จะต้องมีการถ่ายทอดความรู้ด้านกฎหมายจราจร ด้านท่าปฏิบัติ ซึ่งในส่วนนี้จะต้องอธิบายให้เข้าใจง่ายแต่ถูกต้อง เพราะผู้ที่เข้ามาอบรมกับกิจกรรมนี้จะมีพื้นฐานที่แตกต่างกันไป หรือการอบรมให้กลุ่มเยาวชนจะต้องหาวิธีการที่จะให้เยาวชนเข้าใจง่ายและปฏิบัติตาม โดยที่เรามีข้อจำกัดคือความสนใจในระยะเวลาที่สั้นของเยาวชน เราต้องมีวิธีการดึงดูดความสนใจ เช่น ให้ออกมาแสดงตัวตน ออกมาแสดง ความบันเทิง ออกมาแสดงความคิดเห็น เป็นต้น เพื่อให้เกิดความตื่นตัวตลอดเวลา และมีคณะทำงานที่เข้าใจระบบ ติดต่อประสานงานทั่วถึง ซึ่งการดำเนินงานด้านอุบัติเหตุทางถนนนี้ จะต้องมีความรู้และเข้าใจถึงขั้นตอนและกระบวนการในกิจกรรมที่ถ่ายทอดไป เพื่อกลุ่มเป้าหมายของกิจกรรมนั้นได้รับรู้และได้รับประโยชน์จากโครงการและกิจกรรม เพื่อที่จะทำให้การดำเนินงานมีประโยชน์เกิดขึ้นจริง มีการป้องกัน ลดเจ็บ ลดตาย จากอุบัติเหตุทางถนนที่จะเกิดขึ้น

จากการดำเนินการตลอดระยะเวลา 11 ปี ที่ผ่านมากลุ่มเป้าหมายที่ได้มีการขับเคลื่อนและร่วมขับเคลื่อนโครงการและกิจกรรมเพื่อความปลอดภัยทางถนน ป้องกัน ลดเจ็บ ลดตาย จากอุบัติเหตุทางถนน ได้รับประโยชน์ดังนี้

1. ประชาชนทั่วไป (จุดตรวจชุมชน/อบรมอาสาจราจรชุมชน/อบรมกองร้อยน้ำหวาน ฯลฯ)
2. ผู้นำชุมชน ผู้นำท้องถิ่น (จุดตรวจชุมชน/อบรมอาสาจราจรชุมชน/อบรมกองร้อยน้ำหวาน ฯลฯ)
3. นักเรียน นิสิต นักศึกษา (เสริมสร้างเครือข่ายอาสาสมัครตำรวจนักเรียนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนน/อาสาจราจร/โครงการสร้างความ

ปลอดภัยทางถนนด้วยพลังเยาวชนคน GenZ ฯลฯ)

4. พนักงานบริษัท พนักงาน จากสถานประกอบการ (โครงการสานพลังมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนในนิคมอุตสาหกรรมและสถานประกอบการ)

สิ่งที่เกิดขึ้นจากการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน

จากการดำเนินการที่ระยะที่ผ่านมา การขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนนี้ทำให้เกิดสิ่งเหล่านี้

1. เกิดแกนนำ ภาคีเครือข่ายหน้าใหม่เพิ่ม (New Partnerships) ภาคีเครือข่ายเก่า - ใหม่ (ทั้งระดับจังหวัดและอำเภอ) และมีการบูรณาการแผนงานร่วมกัน

2. เกิดการผลักดันให้เกิดกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนในระดับจังหวัดสู่อำเภอ/สู่ระดับตำบล/องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เกิดเวทีประชุมภาคีเครือข่าย (ศปถ.อำเภอ) เพื่อร่วมกันวิเคราะห์ปัญหาและหาแนวทางแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ในการจัดการความเสี่ยงหลักโดยใช้ข้อมูล 3 ฐาน

3. มีการลงทุนร่วมในการจัดการปัญหาอุบัติเหตุจากรากรจากภาคีเครือข่าย เช่น ภาครัฐ ภาคเอกชน ฯลฯ เกิดมาตรการการจัดการจุดเสี่ยง และการจัดการพฤติกรรมเสี่ยงในพื้นที่เป้าหมาย

ทรัพยากรที่ใช้ในการดำเนินงาน

ได้แก่ งบประมาณสำหรับขับเคลื่อนกิจกรรมที่สำคัญและมีประโยชน์ชัดเจน ซึ่งได้มาโดยวิธีตั้งงบประมาณประจำปีให้กับหน่วยงานที่รับผิดชอบ, บุคลากรที่มีความพร้อมปฏิบัติงานไม่ใช่งบค้ำให้ซึ่งได้มาโดยวิธีแสวงหาความร่วมมือผู้มีจิตอาสา และวัสดุอุปกรณ์เครื่องมือที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงาน เช่น ยานพาหนะ น้ำมันเชื้อเพลิง เป็นต้น ซึ่งได้มาโดยวิธีจัดสรรงบประมาณตามความต้องการของผู้ปฏิบัติงาน

การสร้างความยั่งยืนและการขยายผลไปยังหน่วยงานอื่น ๆ

โดยการประสานงาน และแสวงหาความร่วมมือ ด้วยความสัมพันธ์แบบข้างเคียงส่วนตัว หรือระหว่างหน่วยงาน ระหว่างองค์กร ชี้แจงให้เห็นประโยชน์ร่วมกันหรือการได้รับผลกระทบร่วมกัน หากร่วมมือกันจะเกิดประโยชน์ที่เป็นรูปธรรมแก่ทั้งสองฝ่าย

บทเรียนที่ได้รับจากขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน

1. การทำงานจะต้องมีทีมงานที่มีความตั้งใจจริง เสียสละเวลาในการทำงาน
2. งานป้องกันอุบัติเหตุเป็นงานจิตอาสาและเป็นปัญหาของทุกคน แต่ยังไม่มียุทธศาสตร์รับผิดชอบโดยตรง
3. การทำงานต้องสามารถบูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่นได้เป็นอย่างดี
4. ต้องมีมนุษยสัมพันธ์ที่ดี ทำงานร่วมกับคนอื่นได้
5. การทำงานโครงการฯ ต้องทำให้ต่อเนื่อง และขยายให้ครอบคลุมทุกพื้นที่

ผลงานของการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัย
และการป้องกันอุบัติเหตุบนถนน



รับโล่ประกาศเกียรติคุณเป็นผู้ขับเคลื่อนโครงการสร้างความปลอดภัยทาง
ถนนด้วยพลังเยาวชนคน GenZ
จาก พล.ต.ท.สรายุทธ สงวนโภคัย ผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค 4



รับใบประกาศเป็นทีมสนับสนุน (สจร.อีसानบน)
โครงการสร้างความปลอดภัยทางถนนด้วยพลังเยาวชนคน GenZ
จาก พล.ต.ต.ธนชาติ รอดคลองตัน รองผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค4





รับโล่ร่วมกับครูปกครอง ครูตำรวจตระเวนชายแดน และเยาวชน GenZ
เวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้โครงการสร้างความปลอดภัยทางถนนด้วยพลัง
เยาวชนคน GenZ ณ ศูนย์ฝึกอบรมตำรวจภูธรภาค 4



ออกติดตามประเมินผลโครงการสร้างความปลอดภัยทางถนนด้วยพลัง
เยาวชนคน GenZ ร่วมกับ พล.ต.ต.อานนท์ นามประเสริฐ พร้อมทีมงาน



เป็นวิทยากรขยายผลการฝึกอบรมอาสาจราจรหญิงไปยังจังหวัด เชียงใหม่
เชียงรายลำพูน อุตรดิตถ์ โครงการอาสาจราจรหญิงแกนนำชุมชน
จังหวัดภาคเหนือตอนบน จังหวัดเชียงใหม่



เป็นวิทยากรขยายผลการฝึกอบรมอาสาจราจรหญิงไปยังจังหวัด เชียงใหม่
เชียงรายลำพูน อุตรดิตถ์ ในชื่อโครงการอาสาจราจรหญิงแกนนำ
ชุมชน จังหวัดภาคเหนือตอนบน จังหวัดลำพูน



เป็นวิทยากรขยายผลการฝึกอบรมอาสาจราจรหญิง
ไปยังจังหวัด เชียงใหม่ เชียงรายลำพูน อุตรดิตถ์
ในชื่อโครงการอาสาจราจรหญิงแกนนำชุมชน
จังหวัดภาคเหนือตอนบน จังหวัดอุตรดิตถ์

ร.ต.ต.รังสรรค์ บุญอิม

รองสารวัตรงานป้องกันปราบปราม

สถานีตำรวจภูธรพญาแมน อำเภอพิชัย จังหวัดอุตรดิตถ์



ผลงานเด่น

เป็นตำรวจผู้นำกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนไปขับเคลื่อนร่วมกับชุมชนและสถานศึกษาด้วยกลไกของชุมชน (community base disaster risk management) ในตำบลพื้นที่รับผิดชอบ 3 ตำบล ของ สภ.พญาแมน ได้แก่ ตำบลพญาแมน ตำบลบ้านโคก และตำบลท่ามะเฟือง

หัวหน้าสถานีตำรวจภูธรพญาแมน กำนัน นายอำเภอพิชัย สนับสนุนให้ร้อยตำรวจตรีรังสรรค์ บุญอิม ทำหน้าที่ตำรวจมวลชนสัมพันธ์ในพื้นที่สามตำบล โดยมุ่งหมายให้ชุมชน หมู่บ้าน และสถานศึกษา กำหนดธรรมนูญความปลอดภัยทางถนนตามกระบวนการชุมชนเป็นฐาน เป็นกลไกในการแก้ไขปัญหา (community base disaster risk management) ร้อยตำรวจตรีรังสรรค์ บุญอิม เป็นผู้มีส่วนเกื้อหนุนกระบวนการชุมชนเป็นฐานในการแก้ไขปัญหา (community base disaster risk management)

กลยุทธ์ ความรู้ กระบวนการที่นำมาใช้

1. ใช้หลักการจัดการภัยพิบัติโดยใช้ความต้องการของชุมชนเป็นพื้นฐาน community base disaster risk management ตามแนวทางของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ภายใต้อำนาจและความ

ว่าอุบัติเหตุทางถนนเป็นเรื่องของคนในชุมชน หมู่บ้าน ที่สามารถจัดการกับปัญหาเองได้

2. ใช้แนวทางการดำเนินมาตรการองค์กรในสถานประกอบการ นำมาประยุกต์ใช้ในตำบล เนื่องจากเป็นผู้มีประสบการณ์ในการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรในโรงงานพิชัยเฟอร์นิเจอร์ ของ สอจร.

3. ใช้กระบวนการทางรัฐ โดยอาศัยการสั่งการ การชี้แจงจากนายอำเภอ และผู้บังคับบัญชา

4. ใช้กระบวนการทางสังคมเป็นเงื่อนไขในการกำหนดกิจกรรม และส่งผลให้เกิดธรรมเนียมชุมชน

5. ใช้กระบวนการปฏิบัติงานของอาสาจราจร ควบคู่กับการสนับสนุนของกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน โดยร่วมดำเนินกิจกรรมพร้อมกัน

6. กำหนดกิจกรรมที่ประชาชนมีส่วนร่วมได้จริง ทำได้ตลอดเวลา ทำได้ทุกวัน เป็นกิจกรรมที่สามารถตัดสินใจได้เองโดยคนในชุมชน

แนวทางแก้ปัญหาและประโยชน์ที่สำคัญ

1. ร.ต.ต.รังสรรค์ บุญอิม เป็นตำรวจผู้รับผิดชอบงานด้านความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ตำบลพญาแมน ตำบลบ้านโคก และตำบลท่ามะเฟือง โดยรับผิดชอบงานตั้งแต่ พ.ศ.2558 มาอย่างต่อเนื่อง

2. เน้นหนักการปฏิบัติงานในกลุ่มเสี่ยงได้แก่กลุ่มนักเรียน นักศึกษา

3. กำหนดการปฏิบัติการเป็นภาคฤดูร้อน และภาคปฏิบัติ

4. ลงมือปฏิบัติการทุกที่มีโอกาส ทุกเวลาที่เผชิญหน้ากับมวลชน

5. จัดการกับปัญหาทุกมิติคือ จัดการกับ คน รถ ถนนและสิ่งแวดล้อม

1) การจัดการกับ “คน” โดยกลไกของ อาสาจราจร ในการเคาะประตูบ้าน ชี้แจงมาตรการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ธรรมเนียมหมู่บ้านที่กำหนดขึ้นมา และกำหนดให้ทุกคนรอบครัวต้องมีส่วนร่วมในการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ในหมู่บ้าน

2) การจัดการกับ “รถ” โดยกลไกของ อาสาจราจร ได้จัดเจ้าหน้าที่มาถ่ายทอดความรู้วิธีการตรวจซ่อมหลอดไฟหน้าไฟท้ายของรถจักรยานยนต์

และวิธีการบำรุงรักษารถจักรยานยนต์ให้สามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัย ส่งผลให้อาสาจราจร กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน เจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครอง และเด็กเยาวชนกลุ่มเสี่ยงที่ถูกจับกุมข้อหาจราจร ที่สมัครใจเป็น “ช่างชุมชน” มีความรู้ความสามารถพื้นฐานในการตรวจซ่อมรถจักรยานยนต์ เน้นหนักการบำรุงรักษาระบบเบรก ระบบไฟแสงสว่างและระบบไฟท้าย ส่งผลให้รถจักรยานยนต์ทุกคันในพื้นที่มีสติ๊กเกอร์สะท้อนแสงติดประจำรถ มีสภาพเบรกและไฟฟ้าที่ดี

3) การจัดการกับ “ถนน” โดยสำรวจจุดที่มีการข้ามถนนจำนวนมาก จัดทำทางม้าลายเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้ผู้ข้ามถนน จัดทำเครื่องหมายและอุปกรณ์จราจรที่ทางแยกในหมู่บ้าน จัดทำป้ายลดความเร็วในพื้นที่ชุมชน ระดมทุนเพื่อจัดซื้อไฟกระพริบวับวาบติดตั้งในจุดเสี่ยงอันตราย และจุดที่มีประวัติการชนเกินกว่า 1 ครั้ง ในรอบปี ขอรับการสนับสนุนงบประมาณ วัสดุอุปกรณ์ที่มีราคาสูงจากองค์การบริหารส่วนตำบลพญาแมน ปรับปรุงจุดเชื่อมต่อของถนนภายในพื้นที่หมู่บ้าน รณรงค์ลดการจอดในพื้นที่เสี่ยง ให้เกษตรกรจัดทำสถานที่จอดรถอีแต่น ให้ปลอดภัยโดยให้หลบออกจากเขตทางไปจอดในที่นาของตนเอง และจัดการความปลอดภัยทางข้ามทางรถไฟ 18 แห่ง

ผลลัพธ์

1. อุบัติเหตุที่เกิดกับรถจักรยานยนต์ลดลง จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะลดลง จำนวนผู้เสียชีวิตลดลง จำนวนผู้สวมหมวกนิรภัยมากขึ้น อุบัติเหตุที่เกิดกับรถอีแต่นลดลง คดีชนท้ายลดลง
2. ได้รูปแบบ แบบแผนการปฏิบัติงานระดับหมู่บ้าน ตำบล อำเภอ
3. ได้ภาคีเครือข่ายผู้ปฏิบัติงานระดับพื้นที่ ชุมชน หมู่บ้าน
4. กลุ่มเสี่ยงมีพฤติกรรมเปลี่ยนแปลงไป ความรุนแรงของปัญหาลดลง ระดับความเสี่ยงของอำเภอพิชัยลดลงจากระดับสีแดงเป็นระดับสีเหลือง และมีเป้าหมายในการจัดการให้ลดระดับลงเป็นสีเขียว

ประโยชน์จากการดำเนินงาน

1. สร้างความน่าเชื่อถือให้แก่ ศปถ.อำเภอ โดยนายอำเภอพิชัย
2. คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอพิชัย ประชาชนทั่วไป และกลุ่มเยาวชน มีการสร้างความร่วมมือระหว่างกัน
3. ได้แนวทางในการกำหนดระเบียบวาระ “เพื่อพิจารณา” ในการประชุม ศปถ.ทุกระดับ จะต้องพิจารณาในประเด็นการจัดการกับปัจจัยหลัก 3 ด้านคือ ด้านคน ด้านรถ และด้านถนน
4. ได้ส่งเสริมการใช้ทางข้าม ทางม้าลาย ได้ทาสี ได้ปรับปรุงถนนในพื้นที่หมู่บ้าน ได้เพิ่มไฟกระพริบวับวาบ เป็นการลดความเสี่ยงของถนนในพื้นที่ โดยใช้งบประมาณไม่มาก
5. ได้กำหนดมาตรฐานการปฏิบัติงานระดับอำเภอ กล่าวคือ ในการออกหน่วยอำเภอเยี่ยมเคลื่อนที่บริการประชาชน จะต้องมีการตั้งด่านชุมชนโดยอาสาจราจร เพื่อตรวจสอบความเสี่ยงของรถจักรยานยนต์ ส่งเสริมการจัดทำพรบ.ประจำรถ ส่งเสริมความปลอดภัยรถจักรยานยนต์สภาพเก่า ชำรุด ให้มีไฟแสงสว่าง ไฟท้าย เครื่องหมายสะท้อนแสง เพื่อเพิ่มการมองเห็น ลดการชนท้าย ปรับปรุงระบบเบรก
6. ได้กำหนดธรรมนูญหมู่บ้าน ส่งผลให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการแก้ไขความเสี่ยง พฤติกรรมเสี่ยง จุดเสี่ยง ลดความเสี่ยงให้แก่รถจักรยานยนต์และรถยนต์เกะจร
7. ประชาชนได้ซึมซับกิจกรรม มีความคิดคล้ายตามกับมาตรการของราชการ ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่หมู่บ้านอย่างยั่งยืน ในอนาคต
8. ได้ลดความเสี่ยงจากการชนที่รุนแรง ทำให้ลดการบาดเจ็บที่รุนแรง จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บลดลง กล่าวคือ อาสาจราจร ได้ตรวจสอบจัดเก็บขียงรถยนต์เก่าตามพื้นที่หมู่บ้าน เมื่อพบขียงรถยนต์ก็จะนำมารวมกัน ทำกิจกรรมผลิตขียงรถยนต์สีขาวแดง เพื่อนำไปวางในทางโค้งที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง
9. อำเภอพิชัยระดมทุนจากการทำบุญข้าวเปลือก ได้งบประมาณ 1 ล้านบาทและเงินกองทุน “คนพิชัยใส่ใจวินัยจราจร” แจกจ่ายให้องค์กร

ปกครองส่วนท้องถิ่น 13 แห่ง นำไปดำเนินการกิจกรรม

10. เป็นต้นแบบการดำเนินการแบบบูรณาการระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจ ส่วนราชการ กับประชาชน โดยนำไปใช้กับกิจกรรมอื่น ๆ ในพื้นที่อำเภอ ยกตัวอย่างการดำเนินการด้านการกำจัดขยะ การดำเนินกิจกรรมหน้าบ้านนำมอง

11. เป็นแหล่งศึกษาดูงานของแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุ จราจร สอจร. เมื่อวันที่ 7 สิงหาคม 2566 และเป็นแหล่งศึกษาดูงานของ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นอื่น ๆ ในพื้นที่อำเภอพิชัย

ทรัพยากรที่ใช้ในการดำเนินงาน

- ใช้จ่ายจากงบประมาณค่าใช้จ่ายของ สสส. ผ่าน สอจร.
- ระดมทุนจากสมาชิกอาสาจราจร และประชาชนทั่วไป
- ได้รับการสนับสนุนบุคลากรจากสำนักงาน ปภ.จังหวัดอุดรดิตถ์

สถานีตำรวจภูธรในพื้นที่อำเภอพิชัย บุคลากรในสังกัดองค์การบริหารส่วน ตำบลพญาแมน บ้านโคก และท่ามะเฟือง อาสาจราจร ในสังกัดสถานี ตำรวจภูธรพญาแมน ปลัดอำเภอประจำตำบล เจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครอง กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน

- วัสดุอุปกรณ์
 - ได้รับการสนับสนุนวัสดุอุปกรณ์จาก สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดอุดรดิตถ์ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นเขต รับผิดชอบของ สภ.พญาแมน ระดมทุนจาก อาสาจราจร และเครือข่ายภาคประชาชน

การสร้างควมยั่งยืนและการขยายผล

1. องค์การบริหารส่วนตำบลพญาแมน นำแนวทางไปกำหนดเป็น ข้อบัญญัติดำเนินการต่อเนื่อง

2. ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอพิชัยนำแนวทาง ไปดำเนินการในพื้นที่ตำบลอื่น ๆ

3. ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดอุตรดิตถ์บรรจุเป็นแผนปฏิบัติงานแจ้งให้ทุกอำเภอดำเนินการตลอดทั้งปี

บทเรียนที่ได้รับ พบว่า

1. ในพื้นที่ตำบล มีบุคลากรด้านวิชาการ สามารถสนับสนุนองค์ความรู้ หลักคิด แนวคิดการปฏิบัติกิจกรรม ให้แก่ อาสาจราจรได้ เนื่องจากประชาชนให้ความศรัทธาต่อองค์กร

2. การนำแนวทางชุมชนเป็นฐาน community base disaster risk management มากำหนดเป็นเงื่อนไข แนวทางแก้ไขปัญหา ได้รับตอบสนองจากประชาชนได้ดี เนื่องจากเป็นความต้องการของประชาชนเอง

3. การนำมาตรการองค์กรในสถานประกอบการของแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (สอจร.) มาประยุกต์ใช้ในพื้นที่หมู่บ้าน ตำบล โดยเปรียบเทียบว่าพื้นที่ตำบลเป็นพื้นที่สถานประกอบการ สามารถดำเนินการได้สอดคล้องกัน ส่งผลให้เกิดบรรยากาศการปฏิบัติงานที่มีความสุข มีความรู้สึกเป็นเจ้าของปัญหาอยากมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา

4. แนวทางในการปฏิบัติงานระดับหมู่บ้าน ตำบล อำเภอ ที่ส่งผลเป็นที่ประจักษ์ จะได้รับการบรรจุเป็นแผนปฏิบัติป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ระดับจังหวัด ต่อไป

5. การบันทึกข้อมูลการปฏิบัติงาน สถิติ สามารถนำไปสนับสนุนการตัดสินใจให้หน่วยงานเจ้าของถนนในการพิจารณาปรับปรุงสิ่งแวดล้อม ลดผลกระทบอันอาจเกิดจากการชนได้ และในการดำเนินการทุกครั้งที่มีข้อมูลความบกพร่องของถนนและสิ่งแวดล้อม ก็จะได้รับความร่วมมือจากหมวดการทางพิชัย แขวงทางหลวงชนบทอุตรดิตถ์ องค์กรบริหารส่วนจังหวัดอุตรดิตถ์ แก้ไขปัญหาทางกายภาพและสิ่งแวดล้อมของถนนทุกครั้ง

6. การรณรงค์ขบวนรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยเป็นประจำทุกเดือนของอาสาจราจรสามารถสร้างประเด็นการพูดคุยสาธารณะ มีการเผยแพร่วัฒนธรรมใหม่ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง



การฝึกภาคปฏิบัติให้แก่อาสาจราจร



สร้างรูปแบบการสอนให้ ศพด.



สอนในโรงเรียนมัธยมศึกษา
ตลอดทั้งเทอม



ประชามชุมชน หมู่บ้าน



ประชามกับส่วนราชการ



สร้างทีมสืบสวนหมู่บ้าน



ออกหน่วยอำเภอเยี่ยม
บริการรถกลุ่มเสี่ยง



นายอำเภอสนับสนุน
การบริการรถกลุ่มเสี่ยง



ตั้งด่านชุมชนอย่างจริงจัง



สร้างทางม้าลายในชุมชน



ทางลอดทางรถไฟ/ผลงาน
จากการประชาคม



ทางลอดทางรถไฟ/ผลงาน
จากการประชาคม

นายบัณฑิตชัย เมฆประเสริฐวนิช

ผู้อำนวยการกองนโยบายและแผนงาน
สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร



ประวัติการทำงาน

ตำแหน่งงานปัจจุบัน :

- (1) ผู้อำนวยการกองนโยบายและแผนงาน
- (2) ผู้ช่วยเลขาธิการศูนย์ความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.ภทม.)
- (3) งานด้านความปลอดภัยทางถนน

ประสบการณ์ทำงาน

- วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ หัวหน้ากลุ่มงานวิเคราะห์และวิจัย 3 กองวิเคราะห์และวิจัย สำนักการโยธา พ.ศ. 2560
- ผู้อำนวยการกองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

ประสบการณ์ ความสามารถพิเศษ ความชำนาญพิเศษ และทักษะที่ทำให้ประสบความสำเร็จ

ความชำนาญวิศวกรรม

1. ด้านวิศวกรรมโยธา ความชำนาญวิศวกรรม งานออกแบบ งานควบคุมการก่อสร้างและงาน ซ่อมบำรุงรักษา ทั้งงานอาคาร และงานทาง

2. ด้านวิศวกรรมสุขาภิบาล (ระบบบำบัดน้ำเสีย และระบบอาคาร) งานซ่อมและบำรุงรักษา งานระบบ อาคาร สำนักการโยธา และอาคารสำนักการระบายน้ำ

ความสามารถพิเศษและความชำนาญในการบริหารจัดการ ควบคุมงานก่อสร้างโครงการ

1. โครงการก่อสร้างถนนจตุรทิศช่วง ข. (จากถนนศรีอยุธยา ถึงถนนอโศก - ดินแดง)
2. โครงการก่อสร้างถนนจตุรทิศช่วง ค. (จากบริเวณบึงมักกะสัน ถึงถนนเลียบคลองบางกะปิ)
3. โครงการก่อสร้างถนนจตุรทิศช่วง ง. (จากถนนเลียบคลองบางกะปิถึงถนนพระราม 9)
4. โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางแยก ถนนรามคำแหงถึงถนนพระราม 9 ตัดใหม่
5. โครงการก่อสร้างทางลอด จากถนนพหลโยธินถึงถนนลาดปลาเค้า (ผ่านพื้นที่กรมทหารราบที่ 11)

ด้านทักษะที่ทำให้ประสบความสำเร็จในการทำงาน

1. ทักษะการประสานงานแบบบูรณาการกับทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป้าหมายและผลสัมฤทธิ์ ของงานตามภารกิจที่รับผิดชอบ
2. แนวความคิดเชิงระบบ มาใช้ในการปฏิบัติงานส่งผลให้งานที่ดำเนินการมีลำดับขั้นตอน เป็นแผนงานและพิจารณาถึงผลที่ได้ตรวจสอบและมีการทบทวนขบวนการทำงาน และปรับปรุงพัฒนาให้เกิดประสิทธิภาพดีขึ้น
3. ร่วมปฏิบัติหน้าที่ป้องกันและแก้ไขปัญหาหน้าท่วมช่วงปี 54 โดยเฉพาะพื้นที่ด้านเหนือ และด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ร่วมกับหน่วยงานในพื้นที่เขตซึ่งกรุงเทพมหานครประสาน กับรัฐบาล ภาคเอกชนและภาคประชาชน

4. การป้องกันน้ำท่วมสนามบินดอนเมือง บริเวณส่วนหน้าบริเวณลานขึ้น – ลงสนามบิน และพื้นที่พิเศษตลอดแนวเขตสนามบินด้านทิศเหนือ
5. งานก่อสร้างอื่น ๆ ที่เป็นเหตุการณ์สำคัญ ๆ
 - งานปรับปรุงถนนและทางจักรยาน ระยะทาง 4.7 กม. บึงสะแกงามสามเดือน เขต คลองสามวา
 - งานปรับปรุงทางเท้า ถนนรามคำแหง (จากแยกพระราม 9 - แยกลำสาลี)
 - งานปรับปรุงเส้นทางจักรยานถนนประดิษฐ์มนูธรรมจากถนนวัชรพล - ถนนรามอินทรา - ถนนพระราม 9

งานตามภารกิจของสำนักการจราจรและขนส่ง ประกอบด้วยภารกิจด้านระบบขนส่ง ใน 3 ด้าน

1. ด้านระบบขนส่ง ให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทาง มีการเชื่อมต่อระบบ ล้อ - ราง - เรือ (MOTORIZE และ NON MOTORIZE) เพิ่มความสะดวกสบายให้ประชาชน

2. ด้านการจัดการจราจร มุ่งเน้นการนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยการบริหารจัดการสนับสนุนภารกิจด้านการอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่ตำรวจ เช่น ระบบควบคุมสัญญาณไฟจราจร (Area Traffic Control : ATC) ระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) (ทั้งการเก็บข้อมูลภาพข้อมูลสถิติ) เสนอแนวทางการทำ SMART CONTROL CENTER เพื่อใช้เป็นศูนย์บัญชาการเมือง (COMMAND CENTER)

3 ด้านความปลอดภัยทางถนน แยกภารกิจ เป็น 2 ด้าน

1. ด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน โดยการนำเทคโนโลยีระบบกล้อง CCTV บริเวณพื้นที่สาธารณะและชุมชน

2. ด้านความปลอดภัยทางถนน มีความสำคัญจากสภาวะที่ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่มีผู้เสียชีวิตสูงติดอันดับของโลก มีการกำหนดกรอบและทิศทางการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนผ่านศูนย์ความปลอดภัยทางถนน กรุงเทพมหานคร (ศปถ.กทม.) มีแนวทางการบริหารจัดการแผน

แม่บท การจัดการ และการบริหารสำรวจพื้นที่ผ่าน ศูนย์ความปลอดภัยทางถนนระดับเขตทั้ง 50 เขต สร้างระบบบูรณาการเชิงพื้นที่ และร่วมกับประชาชนภาคี ด้านการลดอุบัติเหตุทุกภาคส่วน โดยมุ่งเน้นการทำงาน อย่างมีระบบ ฐานข้อมูล แผนงาน แผนปฏิบัติงาน การรวบรวมผล และการประเมินผล การปฏิบัติงาน (ผ่านการกำหนดตัวชี้วัด)

กลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับพื้นที่

สภาพปัญหา

อุบัติเหตุทางถนนสร้างความเสียหายให้กับชีวิตและทรัพย์สิน ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจในภาพรวม ของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นเมืองหลวงของประเทศมีสถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตสูงสุด สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร เป็นหน่วยงานที่มีบทบาทและภารกิจ ความรับผิดชอบในการลดอุบัติเหตุทางถนนของกรุงเทพมหานคร และตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน ปี พ.ศ. 2554 ที่กำหนดให้มีการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนเพื่อให้หน่วยงานของรัฐและผู้ที่เกี่ยวข้องนำไปปฏิบัติ รวมทั้งมีการบูรณาการระหว่างหน่วยงานเพื่อพัฒนาระบบบริหารจัดการ ด้านความปลอดภัยทางถนน ทั้งด้านนโยบาย หน่วยงานรับผิดชอบวางแผน งบประมาณ การดำเนินงาน และระบบกำกับติดตามประเมินผล โครงสร้างการขับเคลื่อนของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) มีอำนาจการบริหารจัดการ 3 ระดับ คือ ระดับนโยบาย ได้แก่ คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (คณะกรรมการ นปถ.) ระดับอำนวยการ ได้แก่ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนส่วนกลาง (ศปถ.ส่วนกลาง) และ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (ศปถ.จังหวัด) และระดับปฏิบัติการ ได้แก่ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปถ.อปท.)

ปัจจุบันประเทศไทยได้เข้าสู่ทศวรรษที่ 2 ของความปลอดภัยทางถนน ตั้งแต่ปี พ.ศ.2564 จนถึง พ.ศ.2573 โดยมีเป้าหมายเพื่อลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงให้ได้ครึ่งหนึ่ง คณะกรรมการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติจึงได้กำหนดค่าเป้าหมายที่สอดคล้องและท้าทาย เพื่อให้หน่วยงานด้านความปลอดภัยทางถนนนำไปดำเนินการ โดยมุ่งหวังให้บรรลุเป้าหมายในการลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุไม่เกิน 12 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ภายในปี พ.ศ. 2570 ทั้งนี้ เนื่องจากทิศทางในทศวรรษที่ 2 ทั้งแผนแม่บทและ แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน ได้กำหนดจุดเน้นให้กลไกจัดการ ระดับพื้นที่ โดยเฉพาะ กลไก “ด่านหน้า” หรือ ศปด.อำเภอ-ศปด.อปท. ต้องเป็น “จุดจัดการหรือสมรภูมิสำคัญ” ในการจัดการปัญหาแบบบูรณาการ ที่ต้องระดมความร่วมมือของ “เจ้าภาพและแนวร่วมต่าง ๆ” ให้เข้ามาร่วมจัดการปัญหามากยิ่งขึ้น ดังนั้น “กลไกจัดการด่านหน้า” ถือเป็นหัวใจสำคัญที่เป็น จุดเริ่มต้น ของวงจรแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่

แนวคิดและกลยุทธ์

จากปัญหาดังกล่าว ในปี 2563 สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ดำเนินโครงการบริหารจัดการศูนย์ความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร โดยมีแนวคิด “ลดการบาดเจ็บสาหัสและเสียชีวิตให้เป็นศูนย์” ประกอบด้วย แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน และกลไกในการขับเคลื่อน โครงสร้างการดำเนินงาน และการปฏิบัติการในระดับพื้นที่ของ ศปด.เขต

และกำหนดกลยุทธ์ในการดำเนินการ เพื่อสร้างการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ผู้การพลิกโหม กรุงเทพมหานคร เพื่อลดการบาดเจ็บสาหัสและเสียชีวิตให้เป็นศูนย์ ด้วยภารกิจ “6 Game Changer” หรือแนวทางสร้างการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม 6 ด้าน ซึ่งใช้เป็นเข็มทิศในการดำเนินงานมาตั้งแต่ปี 2563 จนถึงปัจจุบัน โดยมีผลการดำเนินงานที่เป็นรูปธรรม เช่น การปรับปรุงแก้ไขจุดเสี่ยงต่าง ๆ เชิงกายภาพ การบริหารจัดการความปลอดภัยร่วมกับภาคีเครือข่ายต่าง ๆ และการรณรงค์ให้ความรู้และสร้างวินัยจราจร และความ

ปลอดภัยทางถนนแก่ประชาชนทุกภาคส่วน ประกอบด้วย

1. จัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) กทม.
2. ผนึกกำลังภาคีเครือข่ายภายใต้ ศปถ.ระดับประเทศ
3. ผนึกกลไก กทม.ระดับเขต (ระดับพื้นที่) ลดอุบัติเหตุในเชิงรุก
4. สร้างชุมชน “รักความปลอดภัย ห่วงใยลูกหลาน ด้านอุบัติเหตุ”
5. สร้างเยาวชน “เด็กเริ่ม ผู้ใหญ่ร่วม”
6. รณรงค์ทุกเทศกาลแห่งความสุข “ฉุกใจ ไม่ฉุกเงิน”

ผลงานด้านความปลอดภัย

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับเขต (ศปถ.เขต) โดยสำนักงานเขต 50 สำนักงานเขต และศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรุงเทพมหานคร (ศปถ.กทม.) โดย สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ได้ดำเนินการด้านความปลอดภัยในทุกมิติ ได้แก่

1. มีกรอบกลไกขับเคลื่อน พ.ศ.2563
2. จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน และการบริหารจัดการ ศปถ.กทม.
3. ระบบการจัดการ กลยุทธ์ “6 Game Changer”
4. สร้างทีม สร้างระบบ ศปถ.เขต 50 สำนักงานเขต โดยดำเนินการแก้ไขด้านกายภาพ ดำเนินสำรวจและแก้ไขจุดเสี่ยงอุบัติเหตุและดำเนินการแบบมีส่วนร่วมทุกภาคส่วน ได้แก่ สำนักงานการจราจรและขนส่ง สำนักงานโยธา สำนักเทศกิจ สำนักงานเขตทั้ง 50 เขต และเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจท้องที่ กับ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นต้น และดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงอย่างต่อเนื่องและมีแผนดำเนินการทุกระยะเพื่อให้เกิดความยั่งยืน โดยมีหัวหน้าฝ่ายเทศกิจสำนักงานเขตเป็นเลขานุการ และมีฝ่ายโยธา ฝ่ายการศึกษา และฝ่ายพัฒนาชุมชน ของสำนักงานเขต เข้าร่วมแก้ไขปัญหา โดย มีแนวทางการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนระดับเขต (อำเภอ)

การดำเนินการ

โดยในปี 2563 - 2564 ริเริ่มแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงในเขตนำร่อง 1 เขต 1 จุดเสี่ยง โดยกำหนด เป้าหมาย : ลดอุบัติเหตุในทุกเขต 10% ประกอบด้วย

- ประชุมศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเขต อย่างต่อเนื่อง 4 ครั้ง/ปี เพื่อนำนโยบายของผู้บริหารสู่การปฏิบัติ

- อำนวยความสะดวกและประสานความร่วมมือกับเขต เพื่อการแก้ปัญหาจุดเสี่ยงให้ได้ ตามเป้าหมาย

- อบรมและสัมมนาเชิงปฏิบัติการเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง เพื่อแลกเปลี่ยนประสบการณ์ร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่ทำงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุ

ปี 2565 - 2566 ค้นหาสาเหตุของอุบัติเหตุในพื้นที่ และเสนอแนะแนวทางการแก้ไขอย่างตรงจุด ทั้งทางกายภาพ เช่น ปรับปรุงถนนและจุดเสี่ยงอันตราย เพื่อลดโอกาสเกิดอุบัติเหตุ และ ด้านพฤติกรรม เช่น การขอความร่วมมือชุมชนในพื้นที่ร่วมกันปฏิบัติอย่างเคร่งครัด โดยได้ ดำเนินการนำร่อง 1 เขต พิชิต 2 จุดเสี่ยง เลี่ยงอุบัติเหตุ ในปี 2565 เพื่อลดอุบัติเหตุในเขต 100%

ผลที่ได้รับ

ปี 2563 ดำเนินการ 1 เขต 1 จุดเสี่ยง

- ด้วยการประสานรวบรวมข้อมูลจุดเสี่ยงในพื้นที่ กทม. จำนวนกว่า 174 จุด จาก 50 เขต พร้อมติดตามผลการดำเนินการให้มีการแก้ไขแล้ว 158 จุด ติดตามให้มีการตั้งงบประมาณในการแก้ไขเพิ่มเติมในปีงบประมาณ 2565 อีก 16 จุด ทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้การแก้ปัญหาจุดเสี่ยงระหว่างหน่วยงาน ในโครงการที่เป็นรูปธรรมและเป็น Success Case

ปี 2564 : เป้าหมาย 1 เขต พิชิต 2 จุดเสี่ยง

- มีการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงในระดับเขตอย่างเป็นรูปธรรมและครอบคลุมยิ่งขึ้น ด้วยการดำเนินการประชุมหารือแก้ไขจุดเสี่ยงและการดำเนินกิจกรรมรณรงค์อย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้อุบัติเหตุในพื้นที่ลดลง ทำให้เกิดการ

เริ่มในด้านการดำเนินงานเชิงรุกในระดับชุมชน โดยใช้กระบวนการมีส่วนร่วมร่วมกับประชาชนและเยาวชน กระตุ้นและเปิดโอกาสให้มีการนำเสนอผ่าน ศปถ.เขต สู่การพิจารณาของกรุงเทพมหานครเพื่อสนับสนุนในการดำเนินการ

ปี 2565 – 2566 : เป้าหมาย 1 เขต พิชิต 2 จุดเสี่ยง

- มีการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงในระดับเขตอย่างเป็นรูปธรรมและครอบคลุมยิ่งขึ้น ส่งผลให้อุบัติเหตุในพื้นที่ลดลง เป้าหมาย 118 จุด สำรวจจุดเสี่ยงเพิ่มเติม 721 จุด รวมทั้งสิ้น 839 จุด ทำให้เกิดการเริ่มในด้านการดำเนินงานเชิงรุกในระดับชุมชน โดยใช้กระบวนการมีส่วนร่วมร่วมกับประชาชนและเยาวชน กระตุ้นและเปิดโอกาสให้มีการนำเสนอผ่าน ศปถ.เขต สู่การพิจารณาของกรุงเทพมหานคร เพื่อสนับสนุนการดำเนินการ

- มีการอบรมสัมมนาเชิงปฏิบัติการให้กับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานพร้อมเผยแพร่คู่มือสอบสวนอุบัติเหตุเพื่อนำไปใช้ให้เกิดการปฏิบัติจริง

มีแผน มียุทธวิธีทำงาน ตามนโยบายและกำหนดเป้าหมายชัดเจน ดำเนินการได้จริง โดยการนำประสบการณ์ 31 ปี ในงานด้านวิศวกรรมโยธา ประกอบด้วย งานออกแบบ งานควบคุม และงานบำรุงรักษาถนน สะพาน ทางยกระดับ อุโมงค์ และงานทางเท้า ดำเนินการประสานงาน บูรณาการความร่วมมือทุกภาคส่วนเพื่อทำงานให้สอดประสาน เพื่อก้าวไปสู่ความสำเร็จ ได้แก่ หน่วยงานภายในกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย สำนักการโยธา สำนักการศึกษา สำนักเทศกิจ และสำนักงานเขตทั้ง 50 เขต เป็นต้น และหน่วยงานภายนอก ประกอบด้วย กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นต้น มีการเชื่อมโยงการทำงานกับท้องถิ่นและชุมชน ในโครงการ “เด็กเริ่มผู้ใหญ่ร่วม” โครงการ “ร่วมรู้ ร่วมคิด ป้องกันอุบัติเหตุทางถนน คนปลอดภัย ชุมชนเป็นสุข” และกิจกรรม “ชุมชนถนนปลอดภัย” โดยได้รับความร่วมมือจากภาครัฐและภาคเอกชน และ ชุมชนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร เป็นการสร้างการมีส่วนร่วมในระดับพื้นที่มีประชาชนเป็นศูนย์กลาง ดำเนินการอย่างต่อเนื่องในทุกกิจกรรม

ทรัพยากรที่ใช้ในการดำเนินงานและวิธีระดมทรัพยากร

นับว่าเป็นโชคดีที่บุคลากรของกรุงเทพมหานครมีประสบการณ์ในการจัดทำงบประมาณ ดังนั้น การขอตั้งงบประมาณในโครงการที่จะทำเป็นโครงการนำร่องการพัฒนาต่าง ๆ นั้น จึงเป็นเรื่องที่สามารถ ดำเนินการได้เอง ทำให้ไม่มีปัญหาด้านงบประมาณและวัสดุอุปกรณ์ ในด้านบุคลากรกรุงเทพมหานครสามารถพัฒนาบุคลากรให้สามารถทำงานหลากหลายได้ซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้โครงการประสบความสำเร็จ

การสร้างคามยั่งยืนและการขยายผลไปยังหน่วยงานอื่น ๆ

การดำเนินโครงการของกรุงเทพมหานคร มีความเป็นรูปธรรมสูง ทำให้สามารถสร้าง ความยั่งยืนและขยายผลไปหน่วยงานอื่นได้เช่น การจัดทำถนนติดดาว ภายใต้โครงการประเมินและวิเคราะห์ความปลอดภัยทางถนน กรุงเทพมหานครด้วยมาตรฐานนานาชาติ International Road Assessment Programme (iRAP) โดยมีการขยายผล โดยการจัดทำเป็นแผนงานการบริหารจัดการเพื่อยกระดับความปลอดภัย ในปีงบประมาณ 2567 - 2569

และขยายผลโครงการ “เด็กเริ่ม ผู้ใหญ่ร่วม” สร้างความเข้มแข็งให้กับตัวแทนเยาวชน เพื่อให้เป็น “ต้นแบบ” มีภาวะผู้นำและริเริ่มพฤติกรรมรักษาวินัยจราจร เป็นกำลังสำคัญในการเปลี่ยนท้องถนนกรุงเทพฯ ให้มีความปลอดภัยพร้อมทั้งส่งต่อพฤติกรรมรักษาวินัยจราจร ถึง เพื่อน ๆ และส่งต่อสู่ผู้ใหญ่ เช่น พ่อแม่ ผู้ปกครองและสมาชิกบนท้องถนนอื่น ๆ อย่างต่อเนื่อง

และมีกลไกในการขยายผลจาก ศปถ.เขต (อำเภอ) ไปสู่แนวทางยั่งยืนด้วยการสร้างวัฒนธรรม “ขับขี่ปลอดภัย” สู่ VISION ลดการบาดเจ็บและลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ให้เป็นศูนย์ ด้วย 4 ส คือ สร้างนโยบาย สร้างวินัยจราจร สร้างหลักสูตร และสร้างวัฒนธรรม

บทเรียนที่ได้รับ

สิ่งที่ได้เรียนรู้ คือ ปัญหาเรื่องความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ สามารถแก้ไขได้โดยความ ร่วมมือจากหน่วยงาน ผู้ประกอบการ และประชาชนในพื้นที่

ร่วมมือกัน ในการป้องกันและแก้ไข โดยมีเจ้าหน้าที่ของภาครัฐเป็นแกนหลักใน
การทำงานสอดประสานความร่วมมือทุกภาคส่วน ให้มีการแก้ไขและสามารถ
ลดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

นายแพทย์ ประดิษฐ์ รุ่งพิบูลโสภิชญ์

(นายแพทย์เชี่ยวชาญด้านศัลยกรรม/แพทย์เวชปฏิบัติครอบครัว)

กระทรวงสาธารณสุข



บทบาทการหนุนเสริมความปลอดภัย ทางถนนภาคเหนือตอนล่าง

ประสบการณ์หรือความเชี่ยวชาญ

ผลงานเป็นผู้ประสานงานหลักในการบูรณาการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 9 จังหวัด ได้แก่ พิษณุโลก นครสวรรค์ กำแพงเพชร ตาก เพชรบูรณ์ ชัยนาท อุทัยธานี และสุโขทัย เป็นผู้ปฏิบัติงานด้านอุบัติเหตุและฉุกเฉินของโรงพยาบาลกำแพงเพชร ตั้งแต่ ปี 2523 -2550

ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา

ผลงานเชิงประจักษ์

1) พัฒนาเครือข่ายเพื่อการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดกำแพงเพชร ปี 2559 - 2567 โดยการขับเคลื่อนการป้องกันและลด

อุบัติเหตุของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ที่สามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งได้สนับสนุนการจัดประชุมบูรณาการทำงาน ให้คำปรึกษาร่วมกับคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทุกแห่ง และหน่วยงานภาคีเครือข่าย รวมทั้งบูรณาการการทำงานร่วมกับคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการ ความปลอดภัยทางถนนอำเภอ และคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

2) การรณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100% พื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 9 จังหวัด ได้แก่ พิษณุโลก นครสวรรค์ กำแพงเพชร ตาก เพชรบูรณ์ ชัยนาท อุทัยธานี และสุโขทัย ปี 2565 - ปัจจุบัน โดยการดำเนินการผ่านศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด และบูรณาการร่วมกับหน่วยงานทุกภาคส่วน จัดกิจกรรมรณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100% โดยการสำรวจและทำฐานข้อมูลการสวมหมวกนิรภัย นำมาวิเคราะห์และให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะแก่ศูนย์ถนนฯ เพื่อใช้ในการขับเคลื่อนงานและผลักดันให้หน่วยงานทุกภาคส่วนมีมาตรการองค์การด้านการสวมหมวกนิรภัย

3) การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนบริเวณทางม้าลาย พื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 9 จังหวัด ได้แก่ พิษณุโลก นครสวรรค์ กำแพงเพชร ตาก เพชรบูรณ์ ชัยนาท อุทัยธานี และสุโขทัย ปี 2565 - ปัจจุบัน โดยการ บูรณาการ ร่วมกับสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด และหน่วยงานทุกภาคส่วน จัดกิจกรรมรณรงค์และปรับปรุงทางม้าลายให้มีความปลอดภัยทั่วทุกจังหวัด

4) โครงการลดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์เพื่อมุ่งสู่อำเภอ ขับขี่ปลอดภัย พื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 9 จังหวัด ได้แก่ พิษณุโลก นครสวรรค์ กำแพงเพชร ตาก เพชรบูรณ์ ชัยนาท อุทัยธานี และสุโขทัย จำนวน 18 อำเภอ ปี 2567 โดยประสานงานกับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัย ทางถนนอำเภอ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง ขับเคลื่อน

การลดจำนวนผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ในพื้นที่อำเภอเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงสุด (อำเภอเสี่ยงสูงมาก) ร่วมบูรณาการแก้ไขจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนบนถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่อำเภอเสี่ยงสูงมาก

5) สนับสนุนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 9 จังหวัด ได้แก่ พิษณุโลก นครสวรรค์ กำแพงเพชร ตาก เพชรบูรณ์ ชัยนาท อุทัยธานี และสุโขทัย โดยการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานทุกภาคส่วนในการดำเนินมาตรการเข้มข้นในช่วงเทศกาล จนสามารถลดจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลลงได้ตามเป้าหมาย

เกิดทีมทำงานในประเด็นนั้น ๆ แบบมีส่วนร่วมอย่างต่อเนื่องยั่งยืน

มีการบูรณาการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 9 จังหวัด ได้แก่ พิษณุโลก นครสวรรค์ กำแพงเพชร ตาก เพชรบูรณ์ ชัยนาท อุทัยธานี และสุโขทัย ร่วมกับหน่วยงานทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาครัฐวิสาหกิจ ภาคเอกชน และภาคประชาชน ได้แก่ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด, ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ, ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น, ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน ด้านการบังคับใช้กฎหมาย, วุฒิสภา, ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.), ศูนย์วิจัยและพัฒนาการจราจรและขนส่ง มหาวิทยาลัยนเรศวร, ม.ราชภัฏ กำแพงเพชร, แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.), บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด, ศาลอุทธรณ์ภาค 6 เป็นต้น

มีการสร้างเจ้าภาพใหม่ ๆ โดยเฉพาะในส่วนของเจ้าของปัญหาให้เป็น Change agent ที่เข้มแข็ง

ผลักดันและร่วมสนับสนุนให้เกิดการขับเคลื่อนการดำเนินการ “มาตรการเมาแล้วขับ ขับชั่งจริง” ของศาลอุทธรณ์ภาค 6 ดำเนินการต่อเนื่อง ตั้งแต่ช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี 2565 จนถึงปัจจุบัน โดยมีการดำเนินการกับผู้กระทำผิดมาตรการเมาแล้วขับถูกจับชั่ง มากกว่า 100 ราย และได้มอบนโยบายให้กับทุกจังหวัดในภาค 6 ให้ดำเนินการอย่างจริงจัง และมีการติดตามกำกับอย่างต่อเนื่อง

- พัฒนาเครือข่ายเพื่อการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดกำแพงเพชร ปี 2559 – 2567 ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอ และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเกิดความเข้มแข็ง มีการบูรณาการการทำงานร่วมกันมากยิ่งขึ้น

- ผลการขับเคลื่อนการรณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100% ปี 2565 - ปัจจุบัน

- (1) ทุกภาคส่วนในพื้นที่ 9 จังหวัดจัดกิจกรรมรณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100%

- (2) สนับสนุนและประสานการจัดหาหมวกนิรภัยให้ภาคีเครือข่ายเพื่อนำไปจัดกิจกรรมรณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100%

- ผลการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนบริเวณทางม้าลาย ปี 2565 – ปัจจุบัน ทำให้ทางม้าลายทั่วทั้งภาคเหนือตอนล่างได้รับการปรับปรุงแก้ไขให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

- โครงการลดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์เพื่อมุ่งสู่อำเภอขับชั่งปลอดภัย พื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 9 จังหวัด ได้แก่ พิชณุโลก นครสวรรค์ กำแพงเพชร ตาก เพชรบูรณ์ ชัยนาท อุทัยธานี และสุโขทัย จำนวน 18 อำเภอ ปี 2567

- เป้าหมายเพื่อลดจำนวนผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ใน 18 อำเภอ ลงให้ได้ร้อยละ 20/อำเภอ จากปีที่ผ่านมา โดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัย

ทางถนนอำเภอ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง เกิดการบูรณาการร่วมกับภาคีเครือข่ายอย่างหลากหลายสามารถแก้ไขจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนบนถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่อำเภอเสี่ยงสูงมาก และขยายพื้นที่เพื่อร่วมกันแก้ไขปัญหาอย่างต่อเนื่องอย่างเป็นรูปธรรม

- ผลการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล

1) ประชาชนเดินทางสัญจรอย่างปลอดภัย และมีความสุขในช่วงเทศกาล รวมทั้งตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบ และวินัยจราจรอย่างเคร่งครัด

2) สถิติจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิต และจำนวนผู้บาดเจ็บ (Admit) ลดลงเมื่อเทียบกับสถิติในช่วงเทศกาลปีใหม่เฉลี่ย 3 ปีย้อนหลัง

3) จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิต และจำนวนผู้บาดเจ็บ (admit) ของจังหวัดที่มีความเสี่ยงในระดับสี่เหลือง มีสถิติลดลงโดยสามารถลดระดับความเสี่ยงเมื่อเทียบกับระดับความเสี่ยงช่วงเทศกาลปีใหม่เฉลี่ย 3 ปีย้อนหลัง

ทุนความรู้เกี่ยวกับเรื่องนั้น ๆ ที่มีการนำไปใช้ประโยชน์

ได้ดำเนินการผลักดันให้มีการพัฒนาแกนนำในทุกระดับ เพื่อเพิ่มความเข้าใจ ทักษะ และประสิทธิภาพในการทำงาน เน้นการใช้กรอบ 5 ส. 5 ข. ค้นหาแกนนำทั้งในระดับจังหวัด และระดับอำเภอ ผ่านการใช้แนวคิด ค้นหาผู้นำการเปลี่ยนแปลง การจัดการข้อมูล ทั้งข้อมูล สามัญ และข้อมูลการสอบสวนเหตุ และสนับสนุนการใช้ข้อมูลกำกับติดตามผลการดำเนินกิจกรรมภายใต้แนวคิด feed back loop เป็นแกนหลักในการประเมินจังหวัด/อำเภอปลอดภัย 5 ด้าน

การเชื่อมการทำงานกับท้องถิ่นและชุมชนทั้งในส่วนความร่วมมือ และทุนงบประมาณ

1) บูรณาการการทำงานร่วมกับคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ และคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

2) ร่วมจัดหางบประมาณและอุปกรณ์สนับสนุนพื้นที่พื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 9 จังหวัด ได้แก่ พิษณุโลก นครสวรรค์ กำแพงเพชร ตาก เพชรบูรณ์ ชัยนาท อุทัยธานี และสุโขทัย ในการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนให้กับศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

3) ร่วมกับทีมแกนนำลงพื้นที่เพื่อวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุใหญ่หรืออุบัติเหตุที่น่าสนใจร่วมกับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด feed back loop

การขยายผลและการนำไปสื่อสารกับพื้นที่อื่น

มีหนังสือถึงผู้ว่าราชการจังหวัดทุกจังหวัด เพื่อขอความร่วมมือทุกจังหวัดขับเคลื่อนโครงการลดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์เพื่อมุ่งสู่อำเภอขับขี่ปลอดภัย พื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 9 จังหวัด ได้แก่ พิษณุโลก นครสวรรค์ กำแพงเพชร ตาก เพชรบูรณ์ ชัยนาท อุทัยธานี และสุโขทัย จำนวน 18 อำเภอ ปี 2567 โดยประสานงานกับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง ขับเคลื่อนการลดจำนวนผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ในพื้นที่อำเภอเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงสุด (อำเภอเสี่ยงสูงมาก) ร่วมบูรณาการแก้ไขจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนบนถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่อำเภอเสี่ยงสูงมาก

ดร.ปัญญา จันทรพาณิชย์

นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการพิเศษ
กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข



เป็นผู้ริเริ่มโครงการขับเคลื่อนการป้องกันการบาดเจ็บ
และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็ก และเยาวชน
โดยใช้ TSY Program: Thailand Safe Youth Program
ปีงบประมาณ 2563 - 2568

ความสำคัญของปัญหา

โครงการขับเคลื่อนการแก้ปัญหาการตายและการบาดเจ็บในกลุ่มเด็กและเยาวชน มีความสอดคล้องกับเป้าหมายของแผนงานระดับชาติ ตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (Z) ยุทธศาสตร์ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบ โลจิสติกส์ และดิจิทัล โดยมีแผนแม่บทย่อย (Y1) ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง และกำหนดให้อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนไม่เกิน 12 ต่อประชากรแสนคน ภายในปี 2570 และเป้าหมายของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 มีเป้าหมาย (ตัวชี้วัดระดับผลลัพธ์) ลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในปี 2570 เหลือ 8,474 คน หรือ 12 คนต่อแสนประชากร

จุดเริ่มต้นดำเนินโครงการ

จุดเริ่มต้นของโครงการ จากข้อมูลที่สะท้อนปัญหาในกลุ่มเด็กและเยาวชนสูญเสียสูงมากมาโดยตลอดทั้งภาพรวมและทุกจังหวัดทั่วประเทศ ปี 2563 กองป้องกันการบาดเจ็บโดย ดร.ปัญญา จันทรพาณิชย์ มีความสนใจอยากทราบรากเหง้าของปัญหาในกลุ่มเด็กและเยาวชน จึงได้ดำเนินการโครงการศึกษาวิจัยและพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาคารตายและบาดเจ็บสำหรับเด็กและเยาวชนที่ใช้จักรยานยนต์ที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งได้รับการสนับสนุนจากศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มีประเด็นข้อค้นพบพบว่า เด็กไทยลงสู่การเดินทางบนท้องถนนอย่างไม่มีคุณภาพมาอย่างยาวนาน โดยพบว่า เด็กและเยาวชนเริ่มฝึกหัดขี่รถจักรยานยนต์ในช่วงอายุ 13-15 ปี ร้อยละ 49 รองลงมาอายุ 10-12 ปี ร้อยละ 48 ซึ่งเป็นวัยที่ยังไม่สามารถทำใบอนุญาตขับขี่ได้ ส่วนใหญ่เด็กและเยาวชนจะเรียนรู้การขับขี่จากพ่อแม่ ญาติ พี่น้อง เพื่อน และไปฝึกหัด ขับเอง โดยไม่ผ่านการฝึกอบรมการขับขี่ปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ

จากผลการศึกษาวิจัยจึงได้พัฒนา โครงการขับเคลื่อนการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน โดยใช้ **TSY Program : Thailand Safe Youth Program** โดยขอรับการสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ในช่วงระยะเวลา 2563 - 2568 ซึ่งได้รับสนับสนุนมาโดยตลอด จนมีผลการดำเนินงานเป็นที่น่าพอใจ การใช้คำว่า **TSY Program : Thailand Safe Youth Program** มุ่งหวังให้เป็น **National Program** ในระดับชาติ ที่จะสามารถลดความสูญเสียของเด็กไทยได้อย่าง มีระบบอย่างยั่งยืน เพื่อพัฒนาประเทศให้ก้าวหน้า

กรอบแนวคิดยุทธศาสตร์โครงการ โดยเสนอให้กลุ่มเด็กและเยาวชนเป็นกลุ่มเป้าหมายที่ควรเร่งดำเนินการอย่างจริงจังในการแก้ปัญหา มีการขับเคลื่อนอย่างมีแผนงานมีการกำหนดเป้าหมาย วิสัยทัศน์ และบูรณาการหน่วยงานร่วมดำเนินการ ถ่ายทอดนโยบายและแนวทางไปสู่การทำงานในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและการขับเคลื่อนในระดับพื้นที่ทุกจังหวัดผ่านคณะอนุกรรมการด้านความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชนทุก

จังหวัด และสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาทุกเขต มีแผนการติดตามอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมีการสนับสนุนองค์ความรู้ด้านวิชาการ การสื่อสารสร้างค่านิยม ทักษะคิดความปลอดภัยในกลุ่มพ่อแม่ผู้ปกครอง เพราะว่าการลงทุนในกลุ่มเด็กที่เริ่มต้นฝึกหัดขับขี่ จะเป็นการให้ความรู้ที่คนคิดที่ถูกต้องที่ติดตัวไปจนเป็นวัยผู้ใหญ่ที่ใชรถใช้ถนนอย่างมีคุณภาพโดยมีกรอบยุทธศาสตร์ “เด็กและเยาวชนไทยปลอดภัย” ประกอบด้วย 4 ยุทธศาสตร์ ดังนี้

- 1) การพัฒนากลไกการจัดการในระดับชาติและระดับจังหวัด
- 2) พัฒนาหลักสูตรและการจัดการเรียนรู้ วิทยาการจัดการเรียนรู้ ศูนย์การเรียนรู้ในสถานศึกษา
- 3) พัฒนาการสื่อสารความเสี่ยงและการปรับเปลี่ยนค่านิยมของสังคมไทย
- 4) พัฒนาการขับเคลื่อนการทำงานในระดับพื้นที่ในระดับจังหวัด อำเภอ ท้องถิ่น สถานศึกษา

การดำเนินงานที่ผ่านมา 2564 - 2566

กองป้องกันบาดเจ็บได้รับสนับสนุนการดำเนินงานโครงการขับเคลื่อนการแก้ปัญหาการตายและการบาดเจ็บในกลุ่มเด็กและเยาวชนจาก สสส. ในการดำเนินงานในพื้นที่นำร่อง 24 อำเภอ ในปี 2565 ขยายเป็น 12 จังหวัด ในปี 2566 และพัฒนาด้านวิชาการ นโยบาย กลยุทธ์ และแผนงาน การแก้ปัญหาการตายและการบาดเจ็บในกลุ่มเด็กและเยาวชนในระดับชาติ โดยมีกิจกรรมที่ดำเนินการดังนี้

- 1) พัฒนาหลักสูตรการเรียนรู้ฝึกอบรมวิทยากรมืออาชีพและหลักสูตรการจัดการเรียนรู้ ได้แก่ คู่มือ Train the Trainer and Managers Program คู่มือผู้จัดการเรียนรู้ “ทักษะคิด การเอาชีวิตรอดภัยบนท้องถนน” (TSY Camp) อายุ 10 - 12 ปี คู่มือผู้จัดการเรียนรู้ “ทักษะคิด การเอาชีวิตรอดภัยบนท้องถนน” (TSY Camp) อายุ 13 - 19 ปี และคู่มือส่งเสริมการเรียนรู้สำหรับเด็กและเยาวชน “วัดซีนจราจร”

2) พัฒนาทีมครู/วิทยากร “ทักษะคิด การเอาชีวิตรอดภัยจากท้องถนน” ในการฝึกอบรมการขับขี่ปลอดภัยที่มีคุณภาพแก่เด็กและเยาวชน และประชุมพัฒนาภาคีการแก้ไขปัญหาการตายของเด็กและเยาวชน การวางแผนงานเชิงกลยุทธ์เชื่อมโยงกับ ศปภ.จังหวัด/อำเภอ เพื่อขับเคลื่อนนโยบายกำกับติดตาม ประเมินผลโดยมีจังหวัดเข้าร่วม 31 จังหวัด

3) พัฒนาเชิงกระบวนการในการขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหาในระดับจังหวัดและอำเภอ ประยุกต์ใช้แนวคิด Swiss Cheese Model เรียกว่า TSY Program ย่อมาจาก Thailand Safe Youth Program

4) การพัฒนานโยบายในระดับชาติ กำหนดกลุ่มเป้าหมายสำหรับการแก้ปัญหาให้ชัดเจน และเสนอให้กลุ่มเด็กและเยาวชนเป็นกลุ่มเป้าหมายที่ควรเร่งดำเนินการอย่างจริงจังในการแก้ปัญหา จัดประชุมเครือข่ายการทำงาน ขับเคลื่อนเชิงนโยบายระดับชาติร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ภายใต้โครงการ Thailand Safe Youth Program ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน 4 ครั้ง

5) จัดกิจกรรม บันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน Thailand Safe Youth Program “วัคซีนจราจร” และโครงการการจัดตั้ง “ชมรมวัคซีนจราจร” ในสถานศึกษาในสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน ระหว่างสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน กรมควบคุมโรค กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น กรมการขนส่งทางบก กรมกิจการเด็กและเยาวชน สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรุงเทพมหานคร กองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ ศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ และบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ในวันที่ 25 มีนาคม 2567

6. สนับสนุนจังหวัดนำร่องจัดฝึกอบรมความปลอดภัยทางถนนแก่เด็กและเยาวชน แบบ Hazard Perception ไม่น้อยกว่า 500 - 1,000 คน/จังหวัด/เขต และสนับสนุนให้มีมาตรการหรือกิจกรรมหรือนวัตกรรมส่งเสริมความปลอดภัยของเด็กและเยาวชนอย่างน้อย 1 มาตรการ โดยพื้นที่นำร่องมี

การจัดฝึกอบรมความปลอดภัยทางถนน แก่เด็กและเยาวชน แบบ Hazard Perception รวมทั้งหมดจำนวน 24,038 คน

7) ขับเคลื่อนการดำเนินงานการแก้ปัญหาการตายและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน TSY Program ในระดับจังหวัด ทั้งภาพรวมประเทศและนำร่องเชิงคุณภาพ 12 จังหวัด ครอบคลุม 12 เขตสุขภาพ ได้แก่ จังหวัดลำพูน จังหวัดเพชรบูรณ์ จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสุพรรณบุรี จังหวัดตราด จังหวัดขอนแก่น จังหวัดสกลนคร จังหวัดสุรินทร์ จังหวัดยโสธร จังหวัดชุมพร และจังหวัดปัตตานี นอกจากนี้ยังมีกิจกรรมการอบรมพัฒนาศักยภาพวิทยากรประจำจังหวัด โดยจัดอบรมจำนวน 14 รุ่น มีจังหวัดที่เข้าร่วมจำนวน 31 จังหวัด ผู้เข้าร่วมการอบรมวิทยากรรวมทั้งหมด 1,025 คน

8) ผลักดันสนับสนุนจังหวัดนำร่องจัดฝึกอบรมความปลอดภัยทางถนนแก่เด็กและเยาวชน แบบ Hazard Perception ไม่น้อยกว่า 500 - 1,000 คน/จังหวัด/เขต และสนับสนุนให้มีมาตรการหรือกิจกรรมหรือนวัตกรรมส่งเสริมความปลอดภัยของเด็กและเยาวชนอย่างน้อย 1 มาตรการ โดยพื้นที่นำร่องมีการจัดฝึกอบรมความปลอดภัยทางถนนแก่เด็กและเยาวชน แบบ Hazard Perception รวมทั้งหมดจำนวน 24,037 คน โดยแบ่งออกเป็นแต่ละจังหวัด

ผลการดำเนินการ

การติดตามประเมินผลใน 11 จังหวัดนำร่องที่ดำเนินการ TSY program ใช้แหล่งข้อมูล : ThaiRSC ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ ข้อมูล ณ วันที่ 31 ตุลาคม 2566 พบว่า

- มีจำนวน 10 จังหวัด ที่มีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชนลดลง ประมาณร้อยละ 10 ซึ่งลดลงมากกว่าทั้งประเทศที่ลดลงร้อยละ 7.2
- มีจำนวน 7 จังหวัด ที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชนลดลง ร้อยละ 3.4 ซึ่งลดลงน้อยกว่าทั้งประเทศที่ลดลงร้อยละ 7.4

แผนการดำเนินงานในระยะ 2567 - 2568 เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน

ในการดำเนินงานในปี 2567 - 2568 มีแผนการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง โดยบูรณาการความร่วมมือกับภาคีหน่วยงานหลักที่สำคัญ ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน (สพฐ.) และกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย โดยมีแผนดำเนินการดังนี้

1) ขับเคลื่อนเชิงนโยบายและแผนงานการแก้ปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน และจัดตั้งคณะทำงานติดตามประเมินผลการขับเคลื่อนการดำเนินงานในระดับชาติ ภายใต้คณะอนุกรรมการติดตามประเมินผล และมีการประชุมไตรมาสละ 1 ครั้ง

2) กรมควบคุมโรค ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน ขับเคลื่อนเชิงนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนของสถานศึกษา สนับสนุนให้มีการจัดตั้ง “ชมรมวัคซิ้นจราจร” ในสถานศึกษาในสังกัด และพัฒนาหลักสูตรเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน ในช่วงวัยต่าง ๆ รวมถึงการพัฒนาศักยภาพวิทยากร และบุคลากรทางการศึกษาให้สามารถจัดการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงพัฒนาแนวทาง (Guideline) ที่เหมาะสมในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของสถานศึกษาได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมสนับสนุนให้สถานศึกษาพัฒนารูปแบบ และสร้างนวัตกรรมการจัดการความปลอดภัยทางถนนของสถานศึกษาในประเด็นสำคัญ นำร่องในสถานศึกษาไม่น้อยกว่า 200 แห่ง

3) กรมควบคุมโรคร่วมกับกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พัฒนากลไกการขับเคลื่อนการดำเนินงานในระดับจังหวัด ให้สอดคล้องกับการดำเนินงานคณะอนุกรรมการด้านความปลอดภัยทางถนนในเด็กและเยาวชน ภายใต้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (ศปถ.จังหวัด) และถ่ายทอดสู่ระดับอำเภอ ท้องถิ่น และสถานศึกษา ตลอดจนถ่ายทอดแผนงานกำกับติดตามประเมินผล ครอบคลุม 77 จังหวัด

4) พัฒนารูปแบบและสร้างนวัตกรรมจัดการความปลอดภัยทางถนนของสถานศึกษาในประเด็นสำคัญ เช่น การส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย การจัดการความปลอดภัยรถรับ - ส่งนักเรียน การจัดการระบบจราจร

บริเวณหน้าสถานศึกษาและบริเวณทางข้าม และการขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นต้น และจัดสัมมนานำเสนอผลงานวิชาการความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน

ทรัพยากรที่ใช้ในการดำเนินงาน

1. **ด้านงบประมาณ** ได้รับงบประมาณสนับสนุนในการดำเนินโครงการจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) และกรมควบคุมโรค
2. **ด้านการบุคลากร** บุคลากรจากกองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค บูรณาการร่วมกับในงานทั้งในระดับส่วนกลางและในระดับพื้นที่ ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น กรมการขนส่งทางบก กรมกิจการเด็กและเยาวชน สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรุงเทพมหานคร เป็นต้น

การสร้างที่ยั่งยืนและการขยายผลไปยังหน่วยงานอื่น ๆ

โครงการขับเคลื่อนการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน โดยใช้ TSY Program: Thailand Safe Youth Program เน้นการบูรณาการหลายหน่วยงานตามบทบาทหน้าที่ทำงานสอดรับกัน เพื่อให้บรรลุเป้าประสงค์เดียวกัน เน้นการดำเนินงาน ดังนี้

- 1) ขับเคลื่อนเชิงนโยบายและแผนงานการแก้ปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน และจัดตั้งคณะทำงานติดตามประเมินผลการขับเคลื่อนการดำเนินงานในระดับชาติ ภายใต้คณะกรรมการติดตามประเมินผล และมีการประชุมไตรมาสละ 1 ครั้ง
- 2) กรมควบคุมโรค ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน ขับเคลื่อนเชิงนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนของสถานศึกษา สนับสนุนให้มีการจัดตั้ง “ชมรมวัคซิ่งจราจร” ในสถานศึกษาในสังกัด และพัฒนาหลักสูตรเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน

ในช่วงวัยต่าง ๆ รวมถึงการพัฒนาศักยภาพวิทยากร และบุคลากรทางการศึกษาให้สามารถจัดการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงพัฒนาแนวทาง (Guideline) ที่เหมาะสมในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของสถานศึกษาได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมสนับสนุนให้สถานศึกษาพัฒนารูปแบบ และสร้างนวัตกรรมการจัดการความปลอดภัยทางถนนของสถานศึกษาในประเด็นสำคัญ

3) ร่วมกับกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พัฒนากลไกการขับเคลื่อนการดำเนินงานในระดับจังหวัด ให้สอดคล้องกับการดำเนินงานคณะอนุกรรมการด้านความปลอดภัยทางถนนในเด็กและเยาวชน ภายใต้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (ศปถ.จังหวัด) และถ่ายทอดสู่ระดับอำเภอ ท้องถิ่น และสถานศึกษา ตลอดจนถ่ายทอดแผนงานกำกับติดตามประเมินผล ครอบคลุม 77 จังหวัด

4) พัฒนารูปแบบและสร้างนวัตกรรมการจัดการความปลอดภัยทางถนนของสถานศึกษาในประเด็นสำคัญ เช่น การส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย การจัดการความปลอดภัยรถรับ - ส่งนักเรียน การจัดการระบบจราจรบริเวณหน้าสถานศึกษาและบริเวณทางข้าม และการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ เป็นต้น และจัดสัมมนาวิชาการความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน TSY Forum อย่างต่อเนื่องเพื่อสนับสนุนเสริมพลังคนทำงานในพื้นที่ และเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้

5. พัฒนาความร่วมมือในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน Thailand Safe Youth ระหว่างสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน กรมควบคุมโรค กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น กรมการขนส่งทางบก กรมกิจการเด็กและเยาวชน สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรุงเทพมหานคร กองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ ศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ และบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ในวันที่ 25 มีนาคม 2567

บทเรียนที่สำคัญ คือ การมีข้อมูลพื้นฐานที่ดี มีองค์ความรู้ที่ลึกซึ้ง มีแผนงานอย่างมีระบบ มี Model ตัวอย่างทุกระดับทั้งจังหวัด อำเภอ สถานศึกษา และท้องถิ่น ประสานเครือข่ายภาคี สร้างพลังความร่วมมือของภาคีมองที่เป้าหมายเดียวกัน จะทำให้งานสำเร็จได้ตามเป้าหมาย

นางเจนจิรา สตรา วงศ์ประทุม

นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการพิเศษ
สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุดรธานี



ผลงานเด่น “การสอบเชิงลึกค้นหาปัจจัยผู้เสียชีวิตทุกราย
หยุดการเจ็บ-ตายอย่างยั่งยืนจากอุบัติเหตุทางถนน
จังหวัดอุดรธานี”

สภาพปัญหา

อุบัติเหตุจราจรเป็นสาเหตุการเสียชีวิตลำดับต้นของไทยและหลายประเทศทั่วโลก ก่อให้เกิดความสูญเสียและพิการก่อนวัยอันควร โดยเฉพาะในวัยเยาวชน (15 - 19 ปี) และวัยทำงาน (20 - 24 ปี) และ ผู้สูงอายุ (60 ปี ขึ้นไป) กลายเป็นภาระของประเทศที่ต้องแบกรับโดยไม่จำเป็น จึงมีการกำหนดแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5 กำหนดเป้าหมายจำกัดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ทุกจังหวัดดำเนินการ จังหวัดอุดรธานี มีพื้นที่ขนาดใหญ่ประมาณ 11,730 ตารางกิโลเมตร (ประมาณ 7,331,438.75 ไร่) แบ่งการปกครองเป็น 20 อำเภอ, 156 ตำบล, 1,881 หมู่บ้าน, 101 ชุมชน, องค์การบริหารส่วนจังหวัด 1 แห่ง, เทศบาลนคร 1 แห่ง, เทศบาลเมือง 3 แห่ง, เทศบาลตำบล 44 แห่ง, องค์การบริหารส่วนตำบล 132 แห่ง มีจำนวนประชากรรวม 1,586,681 คน มีนโยบายลดความเสียหายจากอุบัติเหตุทาง

ถนนตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559 โดยมีสถิติการเสียชีวิต

1. ผู้เสียชีวิตส่วนมาก ร้อยละ 68 เป็นประชาชนในชุมชน/หมู่บ้าน ที่เป็นเสาหลักหารายได้เลี้ยงครอบครัว โดยเสียชีวิตบนถนนในหมู่บ้านของตนเอง ร้อยละ 50 และ ออกจากหมู่บ้านเพื่อประกอบอาชีพมาเสียชีวิตบนถนนหลวงร้อยละ 45

2. เยาวชนกลุ่มอายุ 15 – 19 ปี (กำลังอยู่ในสถานศึกษา)มีแนวโน้ม การเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงขึ้น

3. ผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนเฉลี่ยเดือนละ 1,050 คน มีเพียงร้อยละ 48 เท่านั้น เมื่อเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่สถานพยาบาลได้รับค่าชดเชยจาก พรบ คุ่มครองผู้ประสบภัยจากรถ นอกนั้นค่าใช้จ่ายในการรักษาต้องเป็นภาระของครอบครัวหรือโรงพยาบาลที่ได้รับสนับสนุนงบประมาณจากสำนักงานประกันสุขภาพแห่งชาติ

4. เกิดผู้พิการจากการประสบอุบัติเหตุทางถนนปีละ 10 - 15 คน และความสูญเสียของทรัพย์สินที่ต้องเป็นภาระของครอบครัวและกระทบต่อเศรษฐกิจประเทศไทย

กลยุทธ์ ความรู้ กระบวนการที่นำมาใช้ในโครงการส่งผลให้ ประสบผลสำเร็จ

การสอบเชิงลึกค้นหาปัจจัยผู้เสียชีวิตทุกรายหยุดการเจ็บ-ตาย อย่างยั่งยืนจากอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดอุดรธานี

เมื่อปีงบประมาณ 2559 นางเจนจิราตรา วงศ์ประทุม ผู้รับผิดชอบ งานอุบัติเหตุทางถนน สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุดรธานี ได้รวบรวมข้อมูล ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตอย่างเป็นระบบ เพราะข้อมูลถือเป็นหัวใจสำคัญ ในการ ชี้เป้าจัดการ **หยุดและป้องกัน** การเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างยั่งยืน จึงได้ กำหนด RTI UDON Model ขึ้น

กลยุทธ์ จัดตั้ง “RTI Data Center” หรือ ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุทาง ถนนจังหวัดอุดรธานี เป็นจังหวัดแรก ของประเทศเพื่อรวบรวมข้อมูลอย่าง ครบถ้วน นำมาวิเคราะห์ ชี้เป้าจัดการทันที เผื่อระวัง นำไปกำหนดมาตรการ

ระดับพื้นที่ ติดตาม ประเมินผลอย่างต่อเนื่องตลอดปี โดยข้อมูลจะถูกส่งเข้า RTI Data Center ภายใน 3 ชั่วโมง หลังเกิดเหตุ (Post crash) ผ่านระบบ

1. การบันทึกข้อมูลของโรงพยาบาลทุกแห่งผ่านระบบ IS ในกรณีเสียชีวิต เวิร์ก ER รายงานเพิ่มโดยถ่ายแบบรายงานเสียชีวิตเข้ากลุ่มไลน์ “ศูนย์ข้อมูล RTI”

2. กลุ่มไลน์แจ้งเหตุของ อสม./ ผู้นำชุมชน/ รพ.สต./ หน่วยกู้ชีพ/ มูลนิธิ/Social Media

3. ระบบ Thai RSC บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

4. Police Road Safety: PRS ดำรวจ

5. ติดตามผู้ป่วย Admit เสียชีวิตให้ครบ 30 วัน

ความรู้ การสอบเชิงลึกค้นหาปัจจัยผู้เสียชีวิตทุกรายหยุดการเจ็บ-ตายอย่างยั่งยืนจากอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดอุดรธานี

1. การโค้ช (Coaching) ทีมสอบเชิงลึกจากผู้เชี่ยวชาญให้มีศักยภาพในการสอบเชิงลึกค้นหาปัจจัยทุกระดับ ตั้งแต่ รพ.สต. จำนวน 300 คน/อำเภอ จำนวน 100 คน /จังหวัด จำนวน 100 คน ตามข้อกำหนดของการสอบเชิงลึก การเขียนรายงาน การวิเคราะห์ข้อมูล และการสื่อสารบูรณาการสร้างเจ้าภาพจัดการแก้ไขปัญหา

2. สร้างการรับรู้ให้ประชาชนในหมู่บ้าน ชุมชนที่เกิดเหตุผ่านการนำपालงสอบร่วมทีม ชุด ค้นหาข้อมูล จุดเกิดเหตุ วิเคราะห์ปัจจัย ข้อเสนอแนะนำไปกระจายข่าวในหมู่บ้าน/ชุมชน

3. พัฒนาศักยภาพผู้ปฏิบัติงาน RTI Data Center และ โรงพยาบาลในการบันทึก IS จำนวน 100 คน

4. อบรมกู้ชีพกู้ภัยในการถ่ายภาพจุดเกิดเหตุ เพื่อนำมา Collision diagram

บูรณาการร่วม สร้างเจ้าภาพจัดการผ่าน 3 ส. 1 ป. ปรับแก้ไขด้านสังคม ภายภาพ พฤติกรรมเสี่ยงในพื้นที่ และนำไปกำหนดมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุ ทางถนน ด้วยการสร้างพลังความเข้มแข็งของชุมชนอย่างต่อเนื่อง

2.2 พื้นที่ไม่สามารถดำเนินการได้ นำเข้าเสนอ ศปถ.จังหวัด มอบหมายเจ้าภาพดำเนินการต่อไป

3. ใช้ข้อมูลมากำหนดนโยบาย มาตรการ แผนงาน ระดับจังหวัด / 20 อำเภอ /180 อปท. เสนอ ผวจ. ประกาศใช้ให้ครอบคลุมทุกพื้นที่

4. ขับเคลื่อนการดำเนินงานผ่านกลไก ศปถ.จังหวัด-อำเภอ (พขอ.)-อปท. มีการติดตาม ประเมินผล ในการประชุม ศปถ.จังหวัดทุกเดือน

5. ศปถ.อำเภอ คือหัวใจสำคัญ มีการติดตามประเมินผลอย่างต่อเนื่อง

6. นำข้อมูลเสนอในการประชุม ศปถ.จังหวัด และคณะอนุกรรมการฯ บังคับใช้กฎหมายทุกเดือน

7. ในช่วงเทศกาลมีระบบ Monitor RTI Data Center ตลอด 24 ชม. เพื่อชี้เป้า แจ้งเลขฯ ศปถ.จังหวัด ตอบโต้สถานการณ์ตลอดเวลา

กลุ่มเป้าหมายที่ได้รับประโยชน์เป็นใคร

ประชาชนทุกคนและผู้สัญจรบนท้องถนนในจังหวัดอุดรธานี

การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย

1. คณะกรรมการ ศปถ.จังหวัด กำหนดนโยบาย ควบคุม กำกับ ติดตาม

2. ศปถ.อำเภอ กำหนดรูปแบบให้เหมาะสมกับบริของพื้นที่ จัดทำ- ปฏิบัติการ-ประเมินผลตามแผนปฏิบัติงาน

3. ศปถ.องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ปรับแก้สภาพแวดล้อมให้ปลอดภัย สนับสนุนงบประมาณ

4. ตำรวจ สายด่วน 191

5. ผู้นำชุมชน ผู้ดำเนินงานหลักในหมู่บ้าน

6. เครือข่ายบูรณาการสถานศึกษา/สถานประกอบการ/บริษัท

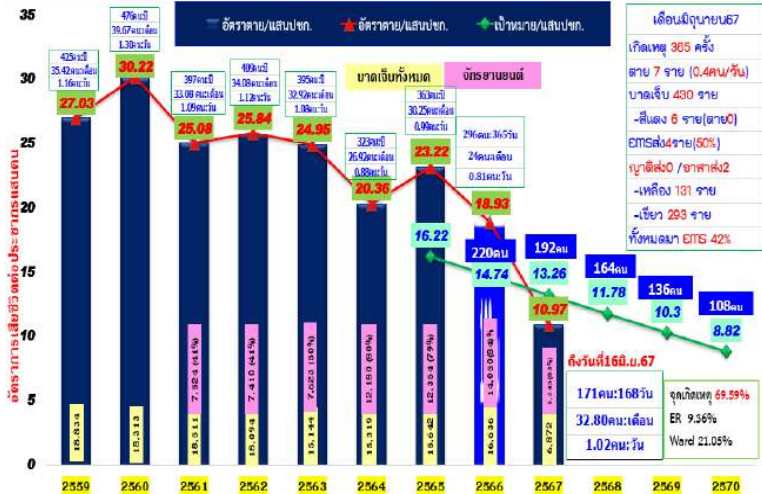
กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด/อสม./ อพปร./ ชรบ.

ผลลัพธ์

สถานการณ์เสียชีวิตอุบัติเหตุทางถนนตามปี พ.ศ. จังหวัดอุดรธานี รวมรวมโดย ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดอุดรธานี(สสจ.อุดรธานี)								
ปีพ.ศ.	เป้าหมาย	ผู้เสียชีวิต (คน)	ต่อแสน ปชก.	ต่อเดือน (คน)	ต่อวัน(คน)	ปีใหม่ต่อวัน (คน)(รางวัล/หนังสือ)	สงครามต่อวัน (คน)(รางวัล/หนังสือ)	เสียชีวิตเทียบเป้าหมาย
2559	ไม่เกิน 18 : แสนปชก. 284 คน : ปี 24 คน : เดือน 0.82 คน : วัน	425	27.03	35.42	1.16	2.29 (16)	2.29 (15/2)	-127
2560		↑476	30.22	39.67	1.30	4.00 (28)	1.14 (8/2)	-177
2561		↓397	25.08	33.08	1.09	1.71 (12/3)	0.86 (6/1)	-99
2562	ไม่เกิน 16 : แสนปชก. 253 คน : ปี 21 คน : เดือน 0.70 คน : วัน	↑409	25.84	34.08	1.12	1.29 (9/3)	2.14 (15/2)	-109
2563	ไม่เกิน 20 : แสนปชก. 317 คน : ปี 26 คน : เดือน 0.90 คน : วัน	↓395	24.95	32.92	1.08	0.71 (5/2)	0.57 (4/1)	-96
2564		↓323	20.36	26.92	0.88	2.14 (15/1)	0.57 (4/1)	-23
2565	ไม่เกิน 18 : แสนปชก. 281 คน : ปี 23 คน : เดือน 0.70 คน : วัน	↑363	23.22	30.25	0.99	2.00(14/7)	0.71(5/2)	-67
2566	ไม่เกิน 14.75 : แสนปชก. 236 คน : ปี 19 คน : เดือน 0.63 คน : วัน	296	18.93	24.67	0.81	1.00 (7/2)	0.57(4/2)	39
2567	ไม่เกิน 13.26 : แสนปชก. 192 คน : ปี 10 คน : เดือน 0.53 คน : วัน	171	10.97	32.80	1.02	0.86 (6/5)	0.71(5/2)	สร้างคอบน 1 เดือน 1

ถึงวันที่ 13 มิถุนายน 2567

แนวโน้มอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดอุดรธานี ตามเป้าหมายแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570



1. จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตลดลงอย่างต่อเนื่อง
2. มีศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ที่มีฐานข้อมูลครบถ้วน นำมาใช้กำหนด นโยบาย มาตรการ แผนงานได้
3. เกิดเครือข่ายประสานงานเข้มแข็งความปลอดภัยทางถนนทุกหมู่บ้าน
4. มีทีมสอบเชิงลึกค้นหาปัจจัยระดับจังหวัด อำเภอ ตำบล
5. ผู้ปฏิบัติงานมีความรู้ เข้าใจ วิเคราะห์ความเชื่อมโยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้
6. เป็นศูนย์แลกเปลี่ยนเรียนรู้ระดับประเทศ

การดำเนินงานมีประโยชน์

1. ลดความสูญเสียทรัพย์สิน และการบาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิตของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในจังหวัดอุดรธานี
2. เกิดเครือข่ายชุมชนป้องกันอุบัติเหตุทางถนนเข้มแข็ง
3. ได้รูปแบบการขับเคลื่อนงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน

ปัญหา อุปสรรค และแนวทางแก้ไข

1. ทรัพยากรที่ใช้ในการดำเนินงานและวิธีระดมทรัพยากรดังกล่าว
 - 1.1 ใช้ทรัพยากรในพื้นที่ ระดมทุนของชุมชนทั้งในเรื่อง การจัดการถนน-รถ-คนเสี่ยง
 - 1.2 อบรมสร้างเสริมสุขภาพตำบล
 - 1.3 ทรัพยากรคนในพื้นที่
 - 1.4 จากการบริจาคสิ่งของที่เหลือใช้ เช่นยางรถยนต์ ถาดใส่อาหารที่วัด
2. การสร้างความยั่งยืนและการขยายผลไปยังหน่วยงานอื่น ๆ มีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้กับหน่วยงานอื่นอย่างต่อเนื่อง
3. บทเรียนที่ได้รับ

1. อุบัติเหตุทางถนนเป็นเรื่องที่เกิดได้ทุกคนการป้องกันการเกิดเหตุคนจะต้องเข้าใจปัจจัยเสี่ยงและลดความเสี่ยงป้องกันการเกิดเหตุทุกครั้งที่เกิดบนท้องถนน

2. การลดอุบัติเหตุต้องเข้าใจถึงคนเผชิญเหตุมากที่สุดคือชุมชน

3. มาตรการสังคม คือข้อกำหนดที่ให้ชุมชนอยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข

4. ชุมชนรู้ปัญหาและเป็นผู้แก้ปัญหาตรงจุดและยั่งยืน

4. ปัจจัยแห่งความสำเร็จ

1. มีความมุ่งมั่นในการทำงาน อดทน มองที่ความปลอดภัยของผู้สัญจรบนถนนเป็นสำคัญ โดยใช้ข้อมูลนำทางในการประสานบูรณาการทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ให้เป็นเจ้าภาพจัดการแก้ไขปัญหา **หยุดและป้องกัน** ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ขับเคลื่อนงานอย่างต่อเนื่อง

2. สร้างสัมพันธภาพให้เกิดเครือข่ายทุกระดับ หมู่บ้าน ชุมชน อปท. ตำบล อำเภอ จังหวัด เขตสุขภาพ

3. การส่งเสริมให้เกิดผู้นำเชิงบูรณาการทุกระดับ (จังหวัด อำเภอ ตำบล หมู่บ้าน)

4. การมีทีมสอบเชิงลึกค้นหาปัจจัย ใช้ข้อมูลสร้างเจ้าภาพ ติดตาม ประเมินผล ครอบคลุม 210 รพ.สต.

นางยุวริดา พงศ์สว่าง

พยาบาลวิชาชีพชำนาญการ หัวหน้างานการพยาบาล
ผู้ป่วยอุบัติเหตุฉุกเฉินและนิติเวช โรงพยาบาลทุ่งใหญ่
อำเภอทุ่งใหญ่ จังหวัดนครศรีธรรมราช



ประวัติการทำงาน

หัวหน้างานการพยาบาลผู้ป่วยอุบัติเหตุฉุกเฉินและนิติเวช โรงพยาบาล
ทุ่งใหญ่ ปี 2553 - ปัจจุบัน

ประสบการณ์หรือความเชี่ยวชาญ

- 1) งานอุบัติเหตุทางถนน
- 2) บริการการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency medical services, EMS)
- 3) การกู้ชีพขั้นสูง และกู้ชีพขั้นพื้นฐานในผู้ใหญ่และเด็ก (ACLS, BLS, PALS)
- 4) การจัดการสาธารณภัย (Disaster management)

ผลการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในอำเภอทุ่งใหญ่

ก่อนปี 2558 อำเภอทุ่งใหญ่เป็นอำเภอที่มีประชาชนเสียชีวิตจาก
อุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับต้น ๆ ของจังหวัดนครศรีธรรมราช ข้อมูลจาก
โรงพยาบาลทุ่งใหญ่พบว่าจำนวนเสียชีวิตเฉลี่ย 30 คน/ปี ไม่มีแนวโน้มลดลง
สาเหตุการเสียชีวิตเกิดจากการบาดเจ็บหลายระบบ โดยเฉพาะการบาดเจ็บที่

ศีรษะ ในกลุ่มผู้ใช้จักรยานยนต์ (89.69%) เนื่องจากการไม่สวมหมวกนิรภัย (95%) การบังคับใช้กฎหมายไม่เข้มแข็ง มีการเกิดอุบัติเหตุซ้ำ ๆ ในจุดเดิม ๆ จากสภาพถนนและสิ่งแวดล้อมถนนเกือบทุกเส้นเป็นถนนเก่าที่ไม่มีการปรับปรุงใหม่ สองเลน ถนนแคบ ไม่มีไฟส่องสว่างข้างทาง มีสภาพเป็นหลุมบ่อที่ไม่ได้รับการแก้ไข ประกอบกับความเป็นอำเภอรอบนอก ต่อเขตจังหวัด กระบี่และสุราษฎร์ธานี มีถนนหลายสายเชื่อมระหว่างถนนสายเอเชีย และระหว่างตำบล ยิ่งเพิ่มความเสี่ยง รวมทั้งไม่มีเจ้าภาพและองค์ความรู้ในการจัดการกับอุบัติเหตุทางถนน

ความสำคัญและผลกระทบจากปัญหา

ปัญหาดังกล่าวส่งผลให้การตาย/บาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการสูญเสียคนวัยทำงาน และเด็กในวัยเรียน รวมทั้งการฟื้นฟูสภาพคนพิการหลังออกจากโรงพยาบาล ในปี 2558 ศปถ.จังหวัดนครศรีธรรมราช จึงได้ขยายพื้นที่จัดการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ โดยมุ่งเน้นขับเคลื่อนกลไก ศปถ.อำเภอ และเป็นผู้ประสานหลักระหว่างอำเภอและจังหวัด

กลยุทธ์ ความรู้ กระบวนการที่นำไปใช้ จนส่งผลให้ประสบความสำเร็จ

ใช้กลยุทธ์ 5 ส. 5 ช. , PCDA และ feed back loop ในการทำงาน จนประสบความสำเร็จ

อธิบายแนวทางแก้ไขปัญหาและประโยชน์ที่ได้รับ

แนวทางแก้ไขปัญหามีสำคัญในการดำเนินงานเริ่มตั้งแต่การจัดการข้อมูล การนำข้อเสนอต่อนายอำเภอ/นายกองค์การบริหารส่วนท้องถิ่น ผู้กำกับ การ สภ.ทุ่งใหญ่ เสนอแนะให้มีการจัดการปัญหาให้ครอบคลุมปัจจัยการเกิดเหตุทั้ง คน รถ ถนนและสิ่งแวดล้อม ทั้งการบังคับใช้กฎหมาย การใช้มาตรการองค์กร การแก้ไขจุดเสี่ยง การติดตามประเมินผล

บทบาท คุณยุวธิดา พงศ์สว่าง ตั้งแต่ปี 2557 – ปัจจุบัน

ระดับอำเภอ

- เป็นผู้ประสานหลัก ผลักดันให้เกิดการขับเคลื่อนกลไก ศปถ. อำเภออย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ ศปถ.อำเภอทุ่งใหญ่มีการประชุมต่อเนื่องทั้งปี ไม่เว้นแม้กระทั่งช่วงโรคระบาด โควิด -19

- เป็นหัวหน้าทีมในการบูรณาการข้อมูลสามฐานระดับอำเภอทุ่งใหญ่

- เป็นแกนหลักในการประสานทีมสอบสวนอุบัติเหตุทางถนน อำเภอทุ่งใหญ่

- เป็นผู้ประสานหลัก /ผลักดันให้เกิดการขับเคลื่อน ศปถ.องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ในอำเภอทุ่งใหญ่ จนเกิด ศปถ.ต้นแบบ และศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบที่ อบต.กุแหร และขณะนี้ ผลักดันให้เกิดเวที ศปถ.อปท.สัญจร เพื่อให้เกิดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้เรื่องอุบัติเหตุทางถนนในอำเภอทุ่งใหญ่

- สร้างคนรุ่นใหม่ /ผู้นำการเปลี่ยนแปลง ในอำเภอทุ่งใหญ่จำนวนมากกว่า 20 คน

- สร้างเวทีแลกเปลี่ยน สอนองค์ความรู้เรื่องการจัดการภัยทางถนนแก่ผู้นำการเปลี่ยนแปลง

ระดับจังหวัด

- เป็นทีม/คณะทำงานกำหนดกลยุทธ์งานอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด

ประโยชน์ที่เกิดขึ้น

1. เกิดการขับเคลื่อน ศปถ.อำเภอ ตลอดปี ส่งผลให้เกิดเวทีจัดการความปลอดภัยทางถนนใน อำเภอ ทุ่งใหญ่ อย่างต่อเนื่อง

2. เกิดพื้นที่ต้นแบบการขับเคลื่อน ศปถ.อปท. และ ศพด. ที่ อบต. กุแหร และขยายรูปแบบไปยังอำเภออื่น

3. เกิดพื้นที่มาตรการองค์กรในระดับโรงเรียนและมหาวิทยาลัย

4. มีผู้นำการเปลี่ยนแปลงกลุ่มใหม่เกิดขึ้นในพื้นที่

5. เกิดการจัดการข้อมูลกายภาพถนนร่วมกับเครือข่ายที่มีองค์กร

ความรู้คือหมวดการทาง ผ่านการค้นหาจุดเสี่ยง และการสอบสวนอุบัติเหตุทางถนน ส่งผลให้จุดเสี่ยงได้รับการแก้ไข ลดการชน /การบาดเจ็บสาหัส และการตายลงในทุกจุด ทั้งยังสามารถผลักดันให้มีการแก้ไขที่ยั่งยืน ยกตัวอย่างเช่น (1) ถนนสายมรณะ ทุ่งใหญ่ - หลักช้าง ต่อเนื่อง นำไปสู่การอนุมัติงบประมาณ 96 ล้านบาทจากแขวงการทาง (2) โค้งร้อยศพ ผลักดันให้แก้ไขระยะยาวได้/สร้างการมีส่วนร่วมจากชุมชนร่วมกันดูแล (3) โค้งรูปตัว S หน้าโรงพยาบาลทุ่งใหญ่ ใช้งบประมาณจากเทศบาลท่ายาง 14 ล้านบาท รวมทั้งยังสร้างผู้นำการเปลี่ยนแปลงเครือข่าย อสม. ร่วมรับผิดชอบความปลอดภัยทางถนนในจุดที่มีผู้ාරกทีบ โดยมีกำหนดถางทุกเดือน

เป้าหมายที่ได้รับผลประโยชน์

- ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในพื้นที่อำเภอทุ่งใหญ่

การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย

- ปลัดอำเภอ เป็นประธานและร่วมประชุม ศปถ.อำเภอ
- สสอ. ทุ่งใหญ่ ร่วมเป็นเลขา ศปถ.อำเภอ
- ตำรวจ บังคับใช้กฎหมาย หมวกนิรภัย
- แขวงการทางทุ่งใหญ่ ร่วมสอบสวน/สำรวจจุดเสี่ยง/แก้ไขตามมติ ศปถ.
- ผู้บริหารองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ร่วมรับทราบ/สั่งการตามนโยบาย และงานป้องกันจากองค์การ บริหารส่วนตำบล/เทศบาล
- อสม. เครือข่ายจัดการข้อมูล
- ครู/อาจารย์ จากโรงเรียน
- ปก.สาขาทุ่งใหญ่ ประสานกับระดับจังหวัด
- ประชาชนผู้ได้รับส่วนได้ส่วนเสีย

ผลลัพธ์

- เกิดแกนนำระดับตำบล ในพื้นที่เพิ่มขึ้น ครอบคลุมทุกตำบล ครอบคลุมสหสาขา
- เกิดมาตรการองค์กรในระดับโรงเรียน ศูนย์เด็กเล็ก เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง
- การบาดเจ็บ เสียชีวิต อุบัติเหตุลดลงอย่างต่อเนื่อง จากเคยเป็นพื้นที่สีแดง ปัจจุบันกลายเป็นพื้นที่สีเหลือง

การดำเนินงานมีประโยชน์

- อำเภอทุ่งใหญ่ เกิดชุมชนที่เข้มแข็งในการจัดการปัญหาอุบัติเหตุ ด้วยชุมชนเอง เกิดทีมงานที่ชัดเจนในระดับพื้นที่ ครอบคลุมทั้ง 7 ตำบล เกิดการจัดการข้อมูล สามฐาน และทีมสอบสวน ผู้นำชุมชนและหัวหน้าส่วนราชการทุกภาคส่วนหันมาให้ความสำคัญกับปัญหา และกำหนดให้เป็นประเด็นพัฒนาคุณภาพชีวิตของอำเภอทุ่งใหญ่
- ศปถ.จังหวัด ในการสร้างพื้นที่ต้นแบบเพื่อเรียนรู้และขยายต่อ

ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข

1. หน่วยงาน/ภาคส่วนราชการในพื้นที่ มีการเปลี่ยนแปลงผู้บริหาร แก้ไขโดยขับเคลื่อนให้กลไกการทำงานโดยไม่ยึดติดตัวบุคคล
2. สร้างทีมแนวราบจัดการปัญหาในพื้นที่ ผ่านการสร้างผู้นำการเปลี่ยนแปลงในทุกระดับ
3. นิเทศ กำกับ ติดตาม ใช้ feed back loop

ทรัพยากรที่ใช้ในการดำเนินงานและวิธีระดมทรัพยากร

1. งบจากการสนับสนุนของ สอจร.
2. งบจาก องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น
3. งบจาก หน่วยงานที่ต้องรับผิดชอบ เช่น แขวงการทาง ทางหลวงชนบท ขนส่ง

การสร้างความยั่งยืนและขยายผลไปยังหน่วยงานอื่น ๆ ในระดับ
อำเภอ กลไก ศปถ.อำเภอ ขับเคลื่อนต่อเนื่อง เริ่มขยายพื้นที่ต้นแบบ ศปถ.
อปท. มีการจัดการอุบัติเหตุทางถนนครอบคลุมปัจจัย คน รถ ถนนและสิ่งแวดล้อม
ขยายต้นแบบไปยังอำเภอรอบนอก

บทเรียนที่ได้รับ

1. การบูรณาการงานอุบัติเหตุทางถนนให้เป็นส่วนหนึ่งของงาน
ประจำของแต่ละภาคส่วนช่วยให้เกิดความสำเร็จของคณะทำงานอำเภอทุ่ง
ใหญ่ให้สามารถขับเคลื่อนงานอุบัติเหตุจราจรได้ต่อเนื่อง
2. การสร้างทีมแนวราบเชิงสหสาขาทำงานควบคู่ไปกับทีมแนวตั้ง
ตามกลไกเป็นแรงเสริมให้กลไกสามารถขับเคลื่อนไปได้อย่างมีพลัง
3. การกำกับติดตามผลด้วยข้อมูลแบบ feed back loop เป็นส่วน
สำคัญในการผลักดันการขับเคลื่อน
4. เวทีแลกเปลี่ยนเป็นตัวเร่งการเข้ามาที่เข้าร่วมของประชาชน
ให้เข้ามามีบทบาทและส่วนร่วมในการแก้ปัญหา

นายรัชชัย คำปอง

ผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านเหมือดแอ่
อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น
ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอหนองเรือ
(ศปถ.อำเภอหนองเรือ) จังหวัดขอนแก่น



ความเชี่ยวชาญในการทำงาน

1. เป็นหัวหน้าโครงการขับเคลื่อนการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในระดับอำเภอ (District Road Traffic Injury: D-RTI) ผ่านกลไกการทำงานของคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) และท้องถิ่น (ศปถ.อปท.) พ.ศ. 2562 - ปัจจุบัน
2. เป็นเลขาฯ คณะกรรมการขับเคลื่อนการดำเนินงานและติดตามประเมินผลรับรองคุณภาพการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ พ.ศ. 2561 - ปัจจุบัน
3. เป็นผู้รับผิดชอบโครงการขับเคลื่อนการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน โดยใช้ TSY Program: Thailand Safe Youth Program ปีงบประมาณ พ.ศ.2563 – 2567
4. เป็นเลขานุการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปถ.อปท.) ตำบลบ้านเม็ง อำเภอหนองเรือ ปี พ.ศ. 2563 – ปัจจุบัน

ความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนน

1. เป็นวิทยากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านการสอบสวนสาเหตุเชิงลึก การเกิดอุบัติเหตุทางถนนตามแนวทางมนุษย์ปัจจัย (Human Factor) และการวิเคราะห์ Swiss Cheese Model
2. เป็นวิทยากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านการป้องกันการบาดเจ็บในระดับพื้นที่อำเภอ ตำบล ชุมชนและท้องถิ่น (District Road Traffic Injury: D-RTI)
3. เป็นวิทยากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านการจัดการเรียนรู้ความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน หลักสูตรทักษะคิดการเอาชีวิตรอดจากภัยบนท้องถนน “วัคซีนจราจร”

เป็นผู้รับผิดชอบหลักการขับเคลื่อนกลไกการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่ จากการขับเคลื่อนกลไกความปลอดภัยทางถนนอำเภอหนองเรือมาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2559 - ปัจจุบัน ผ่านกลไกศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ และการประยุกต์ใช้ระบบสุขภาพอำเภอ (District Health System; DHS) โดยมีกลยุทธ์ 5 ส. (สารสนเทศ สุดเสียง สหสาขาวิชาชีพ สุดคุ้ม ส่วนร่วม) เป็นกรอบในการดำเนินงานเกิดเป็นกระบวนการ DHS ที่ขับเคลื่อนการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (Road Traffic Injury : RTI) เรียกว่า D-RTI รวมถึงการวิเคราะห์ สังเคราะห์ข้อมูลเชิงระบาดวิทยาตาม Place Time Person ในการสะท้อนคืนข้อมูลสถานการณ์ แนวทางแก้ไข ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่สำคัญในพื้นที่ ได้ใช้กระบวนการคุณภาพในการวางแผน (Plan) การปฏิบัติ (Do) การสังเกต (Check) และการสะท้อนผล (Act) ในวงรอบต่อไป ปฏิบัติซ้ำ และประเมินผลในการขับเคลื่อนงานอย่างต่อเนื่อง (PAOR) ผ่านกระบวนการสำคัญดังนี้

- 1) มีโครงสร้างการทำงานที่ชัดเจนของ ศปด.อำเภอ และมีการประชุมอย่างต่อเนื่องทุกเดือนผ่านเวทีหัวหน้าส่วนราชการ หรือวาระ ศปด.อำเภอ
- 2) มีการขงข้อมูล/ ผลการสอบสวนอุบัติเหตุทางถนนทุกรายที่เสียชีวิต สู่เวทีศูนย์ถนนอำเภอ/จังหวัด เพื่อนำสู่การแก้ไขปัญหา
- 3) มีการติดตามประเมินผลการดำเนินงานในพื้นที่ตำบลครอบคลุม

ทุก ศปถ.อปท. โดยใช้กระบวนการออกการติดตามเสริมพลังสัญจร

ผลลัพธ์

1) ข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิต ปีงบประมาณ พ.ศ. 2559 - 2565 พบว่าจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องจาก 866 ครั้ง เป็น 386 ครั้ง ลดลงร้อยละ 55.43 เช่นเดียวกับจำนวนผู้บาดเจ็บมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องจาก 1,125 ราย เป็น 482 ราย ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 ลดลงร้อยละ 57.16

2) ได้สอบสวนอุบัติเหตุทางถนนที่สำคัญ ๆ ได้แก่ กรณีรถนักเรียนรถสาธารณะ รถพยาบาล และจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบาย เช่น “ประกาศสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดขอนแก่น เรื่องการพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยรถพยาบาลจังหวัดขอนแก่น เมื่อวันที่ 15 มกราคม 2559” การจัดทำ “คู่มือแนวทางการบริหารจัดการการสอบสวนอุบัติเหตุรถพยาบาลที่อยู่ในระบบสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินของเขตสุขภาพที่ 7” รวมถึงใช้ผลการสอบสวนในการแก้ปัญหาการรื้อถอน ยกเลิกจุดกัณฑ์ที่ก่อสร้างไม่ได้มาตรฐาน 8 จุด บนถนนมะลิวัลย์เริ่มตั้งแต่เทศบาลดอนเมืองถึงเทศบาลหนองแก เป็นระยะทาง 32 กิโลเมตร โดยไม่มีการคัดค้านจากประชาชน จากการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับรู้ ตระหนักถึงความเสี่ยงที่เกิดขึ้น จากอุบัติเหตุชนท้าย รอกลับรถซ้อนคัน ไม่มีไฟส่องสว่าง และการส่งเสริมให้เกิดการย้อนศร

3) กรณีอุบัติเหตุที่ประชาชนเรียกว่า “สี่แยกวัดใจ” เทศบาลหนองแก ตำบลโนนสะอาด เป็นจุดเสี่ยงที่เป็นสี่แยกตัดกับถนนมะลิวัลย์ ไม่มีสัญญาณไฟจราจร มีตลาดสดเทศบาลที่มีการใช้รถใช้ถนนคับคั่งในช่วงที่มีการเปิดตลาด มีอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตปีละ 3 - 5 ราย และบาดเจ็บหลายราย มีการใช้ข้อมูลผลการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเสนอผ่านกลไก ศปถ.อำเภอ และเทศบาลหนองแก ส่งผลให้เกิดความร่วมมือของ ศปถ.อปท.หนองแก โดยใช้กระบวนการ 5 ส. 5 ข. เป็นขับเคลื่อนกระบวนการ การสื่อสารระดับนโยบายโดยประสานงานกับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดขอนแก่น จนประสบความสำเร็จในการรับงบประมาณติดตั้งไฟสัญญาณจราจร

4) กรณีอุบัติเหตุของรถบรรทุกขนาดใหญ่ที่สัญจรผ่านโดยเฉพาะอย่างยิ่ง รถบรรทุกอ้อย จากการทำอำเภอหนองเรือ มีโรงงานน้ำตาลขนาดใหญ่ตั้งในตัวอำเภอมิรถบรรทุกอ้อยเข้าสู่โรงงานอย่างคับคั่งในฤดูกาลเปิดหีบช่วงเดือนพฤศจิกายน - เมษายน ของทุกปี ซึ่งถือเป็น “ปฏิทินความเสี่ยง” ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุและมีผู้เสียชีวิตปีละ 5 - 7 ราย และบาดเจ็บหลายราย ได้มีการเก็บรวบรวมข้อมูลและเสนอมาตรการผ่านกลไก ศปถ.อำเภอ โดยมีเครือข่ายเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยของโรงงานน้ำตาล ชมรม สมาคม ผู้ประกอบการร่วมเป็น “เจ้าภาพ” ในการกำหนดมาตรการความปลอดภัยของรถบรรทุกอ้อย อำเภอหนองเรือ ส่งผลให้อุบัติเหตุที่เกิดกับรถบรรทุกอ้อยตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 เป็นต้นมา ลดลงอย่างชัดเจน เกิดการบูรณาการและมีการนำมาตรการการจัดการรถบรรทุกอ้อยของอำเภอหนองเรือ เช่น น้ำหนัก ความสูงของการบรรทุก มาตรการด้านคนขับ การติดผ้าแดงท้าย การติดไฟห้อยท้าย การใช้สายรัดอ้อย การใช้ผ้าคลุม และการจัดการกรณีรถอ้อยพลิกคว่ำ หรืออ้อยหล่นบนถนน

5) กรณีอุบัติเหตุทางถนนในเด็กและเยาวชน อำเภอหนองเรือ ได้มีการขับเคลื่อนผ่านกลไก ศปถ.อำเภอ พขอ.อำเภอ ศปถ.อปท. โดยการขับเคลื่อนการพัฒนาที่มหาวิทยาลัยครุ “ทักษะคิดเอาชีวิตรอดภัยบนท้องถนน” โดยเป็นวิทยากร ครู ก. เป็นเครื่องมือสำคัญในการสร้างเจ้าภาพในสถานศึกษา และสหสาขา มีการผลิตวิทยากรครู ข. ในการอบรมเด็กนักเรียน 18 โรงเรียน ภายใต้โครงการ Thailand Safe Youth (TSY Program) และเป็นวิทยากรบรรยายในการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ในระดับเขตสุขภาพที่ 7 หลังการถ่ายโอนภารกิจไปสังกัดองค์การบริหารส่วนจังหวัดขอนแก่น ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 ข้าพเจ้าซึ่งสังกัดโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลในฐานะเป็นกรรมการและคณะอนุกรรมการ ศปถ.อำเภอ รวมถึงเป็นคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ ตำบล (พขอ./พขต.) ได้ Lean ระบบการดำเนินงานโดยเป็นจุดเชื่อมการดำเนินงานของ ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.อปท. โดยมีผู้อำนวยการหรือผู้แทนโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลทุกแห่งเป็นเลขา ศปถ.อปท. และร่วมขับเคลื่อนกลไกการป้องกันอุบัติเหตุในเด็กและเยาวชนในพื้นที่รับผิดชอบ

6) การขับเคลื่อนกลไก ศปถ.อำเภอ - ศปถ.อปท. สู่ตำบลขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย โดยการสนับสนุนงบประมาณจาก สสส. และ สอจร. ในฐานะนักวิชาการโครงการฯ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 ได้ใช้กระบวนการขับเคลื่อนโดยใช้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554 มีการปรับให้มีความยืดหยุ่น สามารถทำงานได้จริง โดยการพัฒนาเจ้าหน้าที่ ระบบข้อมูล การติดตาม นิเทศ เสริมพลัง ด้วย 5ส.5ช. และการสะท้อนข้อมูลการสอบสวน และข้อเสนอแนะให้กับ “เจ้าภาพ” หรือ “เปลี่ยนคนดูเป็นผู้เล่น” ในการที่จะปรับสภาพแวดล้อมทั้งทางด้านมาตรการสังคม สร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย ที่ส่งผลให้การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง เกิดทีมป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับตำบลเพิ่มขึ้นจาก 2 ทีม เป็น 7 ทีม (D-RTI Team) มีการลงนามความร่วมมือในการป้องกันและลดอุบัติเหตุ (MOU) 54 หน่วยงาน ในวันที่ 1 กันยายน พ.ศ. 2565 การลงนามความร่วมมือในครั้งนี้ทำให้เกิดการจัดตั้ง “ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น” ครบทั้ง 10 ตำบล 13 ท้องถิ่นที่มีการขับเคลื่อนกลไกได้อย่างเป็นรูปธรรม และ“มาตรการองค์กร (1) บริษัทขอนแก่นแหวน จำกัด สาขาหนองเรือ (2) บริษัทรวมเกษตรอุตสาหกรรม (สาขามิตรภูเวียง) โดยได้รับประกาศเกียรติคุณ “สถานประกอบการต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน” และเป็นองค์กรต้นแบบ 2 ใน 4 องค์กรที่สามารถขยายเครือข่ายให้กับองค์กรขนาดใหญ่ 17 องค์กรในจังหวัดขอนแก่น

7) นำเสนอและขับเคลื่อน และรับการประเมินอำเภอควบคุมโรคเข้มแข็งด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุ โดยการประเมินตามเกณฑ์การดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในระดับอำเภอ (District Road Traffic Injury: D-RTI) ของกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน

การดำเนินงานมีประโยชน์

- 1) ลดการเกิดอุบัติเหตุ และการบาดเจ็บ ซึ่งส่งผลให้ลดความเสียหายต่อชีวิต และค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล
- 2) ส่งเสริมการปฏิบัติตามกฎระเบียบจากราชช่วยเสริมสร้างวัฒนธรรมการใช้นถนนที่ปลอดภัยและเชื่อมโยงกับการป้องกันอุบัติเหตุ
- 3) เพิ่มความมั่นใจในการใช้รถ ใช้นถนน การจัดการจุดเสี่ยง มีการสร้างสภาพแวดล้อมทางถนนที่ปลอดภัยมากขึ้น ทำให้ประชาชนมีความมั่นใจในการใช้นถนนและเดินทางในชุมชน
- 4) ลดความเสี่ยงในการเสียชีวิตที่เกิดจากอุบัติเหตุ ทำให้ชุมชนมีการดูแลเส้นทางการเดินทางที่ปลอดภัยมากขึ้น เพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชน

การสร้างควมยั่งยืนและการขยายผลไปยังหน่วยงานอื่น ๆ

- 1) การตั้งจุดตรวจช่วงเทศกาลปีใหม่ - สงกรานต์ ทุกเทศกาล ศปถ.อำเภอหนองเรือ ได้มีการประชุมซักซ้อมแนวทางการปฏิบัติ เป็นการดำเนินการแบบบูรณาการ ประกอบด้วย ฝ่ายปกครอง ตำรวจ สาธารณสุข องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน กรรมการหมู่บ้าน อาสาสมัครสาธารณสุขหมู่บ้าน ชุติรักษาความปลอดภัยหมู่บ้าน และภาคีเครือข่าย ซึ่งในห้วงเวลาปกติ ภาคีเครือข่ายในหมู่บ้าน/ชุมชน ก็จะออกมาทำงานร่วมกัน โดยมีกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน เป็นแกนนำและกลไกสำคัญ ทำให้ทุกหน่วยมีแนวคิดตรงกันว่า “การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน” ต้องรับผิดชอบร่วมกัน
- 2) การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกอ้อย ได้มีการเก็บข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุและสอบสวนสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกอ้อยทุกเหตุการณ์โดยทีมสหสาขาที่มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยของโรงงานน้ำตาล และสมาคมผู้ประกอบการเข้าร่วมทุกครั้ง มีมาตรการแก้ไขปัญหา และคืนข้อมูลการดำเนินการโดยกลไก ศปถ.อำเภอ ประกาศเป็นมาตรการความปลอดภัยรถบรรทุกอ้อย อำเภอหนองเรือ ที่มีการปฏิบัติร่วมกันได้เป็นตัวแทน ศปถ.อำเภอหนองเรือ เข้าร่วมประชุมและนำเสนอผลการดำเนินงาน รายงานสอบสวนฯ เพื่อเป็นข้อมูลในการกำหนดมาตรการความ

ปลอดภัยของรถบรรทุกอ้อยก่อนฤดูการเปิดหีบอ้อยที่มีเครือข่ายเข้าร่วม
ครอบครัว 3 จังหวัดได้แก่ ขอนแก่น ชัยภูมิ เพชรบูรณ์ ในเขตรับผิดชอบ
ของแขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 2 (ชุมแพ) เพื่อกำหนดมาตรการความปลอดภัย
ของรถบรรทุกอ้อยร่วมกันตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 ถึงปัจจุบัน

3) การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรความปลอดภัยในสถาน
ประกอบการ 2 แห่ง ได้แก่ (1) บริษัทขอนแก่นแหวน จำกัด สาขาหนองเรือ
(2) บริษัทรวมเกษตรอุตสาหกรรม (สาขามิตรภูเวียง) โดยได้รับประกาศเกียรติ
คุณ “สถานประกอบการต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน” และเป็น
องค์กรต้นแบบ 2 ใน 4 องค์กร ที่สามารถขยายเครือข่ายให้กับองค์กรขนาด
ใหญ่ 17 องค์กรในจังหวัดขอนแก่น

นายนายทรงยศ ดวงสิน

นายช่างโยธาชำนาญงาน แขวงทางหลวงภูเก็ต



จังหวัดภูเก็ต เป็นเมืองเศรษฐกิจและเมืองท่องเที่ยว ด้วยพื้นที่ซึ่งเป็นเกาะขนาด 543 ตารางกิโลเมตร โดยมีถนนสายหลักเพียงเส้นเดียวจากเหนือเกาะไปได้เกาะระยะทาง 48.7 กิโลเมตร มีสายทางรวม 26 สายทาง 30 ตอน ควควบคุม ระยะทางจริง 333.430 กิโลเมตร มีประชากรสี่แสนกว่าคนและนักท่องเที่ยวอีกปีละกว่า 10 ล้านคน และด้วยจำนวนประชากรและถนนที่ไม่สัมพันธ์กัน จึงหลีกเลี่ยงปัญหาอุบัติเหตุทางถนนไม่ได้เลย ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดภูเก็ตมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอยู่ที่ 30.4 ต่อแสนประชากร ซึ่งสูงกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศ ที่มีอัตรา 26.3 ต่อแสนประชากร จากข้อมูลดังกล่าวนี้ เป็นการสะท้อนให้เห็นถึงปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่ควรให้ความสำคัญและได้รับการแก้ไข อุบัติเหตุบนท้องถนนถือว่าเป็นเรื่องที่คุณคนต้องตระหนัก และให้ความสำคัญ หากเราไม่ร่วมมือกันนับวันจะมีความรุนแรงของสภาพปัญหาเพิ่มมากขึ้น การแก้ปัญหาคืออุบัติเหตุเป็นเรื่องที่สลับซับซ้อนไม่สามารถดำเนินการได้เพียงหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง การสร้างภาคีเครือข่ายแบบสหสาขาวิชาชีพ ในการขับเคลื่อนการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุจึงเป็นกุญแจสำคัญในการขับเคลื่อนงานไปสู่ผลสำเร็จ

จุดเริ่มต้นของการก้าวเข้ามาขับเคลื่อนงานการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน เริ่มในปี พ.ศ. 2555 ได้รับคำสั่งแต่งตั้งจากแขวงทางหลวงภูเก็ตให้ปฏิบัติราชการในตำแหน่ง หัวหน้างานอำนวยความสะดวก ฝ่ายวิศวกรรม

แขวงทางหลวงภูเก็ต ตั้งแต่นั้นจนถึงเดือนพฤษภาคมปี พ.ศ. 2567 รวมเป็นเวลา 12 ปีที่ทำงานนี้ มีหน้าที่หลักในงานอำนวยความสะดวก ฝ่ายวิศวกรรม ในการจัดทำแผนดำเนินการและควบคุมกำกับในงานพัฒนาทางหลวง งานบำรุงรักษาทางหลวง งานอำนวยความสะดวก และงานโครงการก่อสร้าง เพื่อให้ทางอยู่ในสภาพเรียบร้อย สะดวก ปลอดภัยต่อการจราจร นอกจากนี้ยังเป็นตัวแทนของหน่วยงานในการเป็นคณะกรรมการ/คณะทำงาน ทั้งในระดับจังหวัดและอำเภอ ดังนี้

- ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนจังหวัดภูเก็ต
- ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนอำเภอเมืองภูเก็ต, อำเภอถลาง, อำเภอกะทู้
- ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน อปท.
- คณะอนุกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนจังหวัดภูเก็ตด้านการบังคับใช้กฎหมาย
- คณะทำงานแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัดภูเก็ต (สอจร.)
- คณะทำงานการสอบสวนอุบัติเหตุทั้งในระดับจังหวัดและอำเภอ
- คณะทำงานติดตามเยี่ยมเสริมพลังมาตรการองค์กรระดับจังหวัด รับผิดชอบเป็นแกนหลัก และผู้ประสานงานด้านวิศวกรรมจราจรกับภาคีเครือข่าย โดยมีบทบาทตั้งแต่การร่วมลงพื้นที่สอบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ให้คำปรึกษาแนะนำ หรือตรวจสอบที่เกี่ยวกับงานด้านช่างโยธา ร่วมวิเคราะห์/วางแผนการดำเนินงานการแก้ไข และร่วมวางแผนการให้สอดคล้องกับสถานะแนวโน้มที่คาดว่าจะมีผลการเกิดอุบัติเหตุ

กลยุทธ์ที่ใช้ในการดำเนินงาน ใช้ 5 ส. 5 ข. ผ่านการประชุม “กินข้าวเล่าเรื่อง” เวทีอย่างไม่เป็นทางการ เกิดการพบปะพูดคุยกันบ่อย ๆ ทำให้เกิดความสนิทสนมคุ้นเคย สามารถประสานการทำงานได้อย่างราบรื่น ร่วมเป็นทีมแกนหลักในการสอบสวนอุบัติเหตุทั้งในระดับจังหวัดและอำเภอ นำข้อมูลจากการสอบสวนและข้อมูล 3 ฐาน มาใช้เพื่อให้เกิดการวางแผน พื้นที่เสี่ยง/กลุ่มเสี่ยง/เวลาเสี่ยง/ยานพาหนะเสี่ยง มาแก้ไขหรือปรับปรุงจุดเสี่ยงให้

เกิดเป็นรูปธรรม เกิดประสิทธิภาพสูงสุด เสนอให้หน่วยงานของแขวงทางหลวงให้ความสำคัญต่อการปรับปรุงหรือแก้ไขจุดเสี่ยงต่าง ๆ ให้จริงจัง สร้างต้นแบบการดำเนินการป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุ ขยายสู่หน่วยงานย่อย ขยายการดำเนินงานที่เห็นเป็นรูปธรรมสู่เครือข่ายระดับท้องถิ่น ขับเคลื่อนนโยบายจังหวัด โดยได้เป็น 1 ในทีม 5 เสือของจังหวัดและเป็นตัวแทน สอจร. ในการขับเคลื่อนงานทั้งการประชุมที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการมาตลอด

ขั้นตอนสำคัญในการดำเนินงาน

ในการแก้ไขจุดเสี่ยงแต่ละครั้งถ้าใช้หลักวิศวกรรมโดยตรงประชาชนบางคนอาจจะไม่เข้าใจ อาจจะมีการโต้แย้งหรือมีการร้องเรียนขึ้นภายหลังได้ ดังนั้นการแก้ไขจุดเสี่ยงแต่ละจุดจะมีภาคีเครือข่ายร่วมกับประชาชนบริเวณนั้นหรือผู้แทนท้องถิ่น เพื่อหารือแนวทางแก้ไขและทำความเข้าใจกัน โดยใช้ประสบการณ์และภารกิจในหน้าที่ประจำ มาขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดภูเก็ต เน้นการทำงานทั้งแนวตั้งและแนวนราบ ความรวดเร็วโดยไม่รอเพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนการป้องกันอุบัติเหตุและลดอุบัติเหตุในจังหวัดภูเก็ตอย่างต่อเนื่อง

5 ส. ได้แก่ (1) สารสนเทศ เป็นการเก็บ รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน (2) สุดเสียง เป็นการระบุนความเสียงหรือเลือกสาเหตุที่สำคัญโดยการจัดลำดับความสำคัญของปัญหาที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมของคน รถและถนน (3) สหวิชาชีพ เป็นการเชื่อมโยงภาคีเครือข่ายหน่วยงาน เช่น หัวหน้าหน่วยงาน ผู้รับผิดชอบในระดับจังหวัด อำเภอ โรงพยาบาล ตำรวจ เป็นต้น (4) สุดคุ้ม เป็นการเลือกมาตรการที่แก้ปัญหาได้จริง เกิดความยั่งยืน และ (5) ส่วนร่วม ซึ่งการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐ เอกชน และภาคประชาสังคม จำเป็นมากในการจัดการความปลอดภัยบนท้องถนนในพื้นที่

5 ข. คือกระบวนการเพื่อยกระดับผลการดำเนินงาน ได้แก่ (1) ชงข้อมูล เป็นการเลือกข้อมูล ความรู้สำหรับการป้องกันและแก้ไขปัญหาคความปลอดภัยทางถนนบนพื้นที่ (2) เชื่อม เป็นการเชื่อมโยงภาคีเครือข่าย หน่วยงาน ตัวแทนที่

เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (3) แพร่ร่วมแบ่งปัน ประสบการณ์ที่เกี่ยวกับการดำเนินงาน (4) เชียร์ เป็นการชื่นชมและส่งเสริม ชุมชนหรือภาคีเครือข่ายคนทำงานที่ร่วมดำเนินการจัดการ และ (5) ซ้อน คือ การตกลงความรู้ เครื่องมือ ปัจจัยที่เอื้อต่อการดำเนินงาน

ตลอดระยะเวลา 12 ปีที่ผ่านมา หลังจากการลงสอบสวนอุบัติเหตุในพื้นที่ และหรือ นำผลการวิเคราะห์ข้อมูล 3 ฐาน และหรือ ความต้องการของหน่วยงาน/ชุมชนมาประชุมพูดคุยกันกับภาคีเครือข่าย หาแนวทางการแก้ไข/ป้องกัน นำความเห็นของที่ประชุมหรือข้อสรุปของการหารือไปปฏิบัติ สิ่งที่อยู่ในความรับผิดชอบของแนวทางหลวงที่สามารถดำเนินการได้ มีวิสัยอุปกรณ์พร้อมจะดำเนินการทันที สิ่งที่ยังไม่สามารถดำเนินการได้ เช่น ขาดวัสดุ/ขาดงบประมาณในปีนั้นจะนำเสนอของงบประมาณการแก้ไขในปีต่อไป และหากจุดเสี่ยงอยู่ในความรับผิดชอบของทางหลวงชนบทหรือท้องถิ่น จะมีการประสานตรงไปยังผู้บริหารและผู้รับผิดชอบอีกทาง นอกจากนี้จะนำข้อมูลเข้าที่ประชุม ศปถ. เพื่อความรวดเร็วในการแก้ปัญหาที่ครอบคลุมทั้งระบบ เพื่อความปลอดภัยที่ยั่งยืน

หน่วยงานที่มาร่วมดำเนินงาน มีจากทั้งระดับจังหวัด ท้องถิ่น และ เอกชน ได้แก่ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด ตำรวจภูธรจังหวัด/สถานีตำรวจ เทศบาล/อบต.ทุกแห่งในจังหวัด บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ สโมสรโรตารีฯ โดยทุกหน่วยร่วมกันขับเคลื่อนการป้องกันอุบัติเหตุตั้งแต่การนำข้อมูล/สถานการณ์ในพื้นที่มาร่วมกันวิเคราะห์ วางแผน ดำเนินการแก้ไขในส่วนบทบาทหน้าที่ของหน่วยงาน และร่วมกันติดตามประเมินผล

ผลลัพธ์ จุดเสี่ยงที่ได้รับการแก้ไขมีตั้งแต่การปรับแต่งภูมิทัศน์ถึงการออกแบบด้านวิศวกรรมจราจร

การปรับแต่งภูมิทัศน์จากการดำเนินงานของหน่วยงาน เช่น ในบริเวณโค้งต่าง ๆ โค้งอ่าวน้ำบ่อ (โค้งปลาวาฬ) ฯลฯ จากการประสานงานให้หน่วยงานที่รับผิดชอบ เช่น โค้งควนยักษ์เขตรับผิดชอบอบต.กมลา

การออกแบบด้านวิศวกรรมจราจร เช่น การติดหลักล้มลุกแบ่งเลน ถนน เช่น หน้าโรงเรียนเชิงทะเลวิทยาคม โค้งผัดไทย โค้งควนสะอาด โค้งพลับพลา หน้าสวนน้ำลูทรี การติดตั้งราวกันอันตราย/ราวกันตกเพื่อไม่ให้รถตกข้างทาง เช่น จุดก่อนถึงสี่แยกเขาล้าน อำเภอถลาง ตลาดแม่แจ่มจิต กระทบช่วงกม.5 ก่อนถึง สภ.กระทบ ช่วงกม.6 อำเภอเมือง การทาสีทางม้าลาย เขียน Look Right Look Left เช่น หน้าหาดป่าตอง หน้าหาดในหาน หน้าสนามบินภูเก็ต การเพิ่มไฟส่องสว่าง ไฟกระพริบ เช่น ห้าแยกมุดดอกขาว การทาสี/ตีเส้นจราจร เช่น โค้งตั้มยาทุ้ง เกาะกลางหน้าตำราวจุฑาราค 8

ผลงานเด่นการปฏิวัติวิศวกรรมจราจรแบบมีส่วนร่วมจากชุมชนและทีมภาคีเครือข่ายแบบสหสาขาวิชาชีพ ได้แก่

1. จุดเสี่ยงบริเวณห้าแยกมุดดอกขาว ตำบลเทพกระษัตรี อำเภอถลาง ได้รับการเผยแพร่จากทีมสื่อสารประชาสัมพันธ์ของ สสส. เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง และมีผู้เสียชีวิตในปี 2563 จำนวน 1 ราย ภาคีเครือข่ายได้ลงพื้นที่และประสานผู้ใหญ่บ้าน พร้อมคืนข้อมูลเรื่องสถานการณ์จุดเสี่ยงทางถนนในชุมชน ให้ประชาชนในพื้นที่เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการปรับปรุงแก้ไขปราศจากข้อขัดแย้งจากชุมชนรอบ ๆ พื้นที่ชุมชนมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น ออกแบบ และเป็นเจ้าของในการดูแลอย่างต่อเนื่องต่อไป มีการดำเนินการแก้ไข ตีเส้นจราจร ปรับปรุงพื้นผิวถนน ติดตั้ง Barrier ติดตั้งเสาจราจรล้มลุก และ เสาสัญญาณไฟกระพริบ จนอุบัติเหตุลดลง การตายเป็นศูนย์จนถึงปัจจุบัน รวมระยะเวลา 4 ปี

2. หน้าโรงเรียนเชิงทะเลวิทยาคม อุบัติเหตุ 28 ครั้ง บาดเจ็บ 29 คน เสียชีวิต 1 คน ดัชนีความรุนแรง 3.57 สาเหตุหลัก : ถนน 4 ช่องจราจร รั้วใช้ความเร็ว ความเร็วเฉลี่ย : 70 กม./ชม. ดำเนินการตีเส้นการจราจรใหม่ ติดหลักล้มลุกแบ่งช่องถนน หลังดำเนินการจำนวนการเกิดอุบัติเหตุลดลง ไม่มีผู้เสียชีวิต

3. โค้งควนยักษ์ ตำบลกมลา อำเภอกะทู้ โดยการเพิ่มไฟส่องสว่าง และไฟกระพริบเตือน ติดราวกันอันตรายเพิ่ม ด้านขวา และซ้ายทาง เพิ่มป้ายจำกัดความเร็ว/ทางลดความเร็ว/โค้งอันตราย ตีเส้นการจราจรใหม่ ประสาน

อบต.กมลา ตัดกิ่งไม้/กวาดกรวด จำนวนผู้เสียชีวิต ปี 2562 - 2565 จำนวน 3 ราย
หลังดำเนินการไม่มีผู้เสียชีวิต

4. หน้าสวนน้ำบลูทรี ตำบลศรีสุนทร อำเภอดงตาด ติดหลักสี่แยก
แบ่งเลนถนน ก่อนดำเนินการเกิดอุบัติเหตุมากกว่า 10 ครั้ง/เดือน ปัจจุบัน
(รอบเดือนที่ผ่านมา) เกิดเหตุ 2 ครั้ง

5. ต้นแบบการทาสีทางม้าลาย เขียน Look Right Look Left เพื่อ
ป้องกันอุบัติเหตุการข้ามทางม้าลายของนักท่องเที่ยวต่างชาติ เช่น หน้าหาดป่า
ตอง หน้าหาดในหาน หน้าสนามบินภูเก็ต หลังดำเนินการยังไม่พบการเกิด
อุบัติเหตุ

ผลงานเด่นในการมีส่วนร่วมในระดับจังหวัดในการแก้ไขจุดสี่แยก
สุรินทร์ - นริศร ซึ่งมีอุบัติเหตุและมีผู้เสียชีวิต 4 - 5 รายต่อปี โดยได้ปรับเปลี่ยน
เป็นวงเวียนจากความร่วมมือทั้งภาครัฐและเอกชน ทำให้หลังการแก้ไข
มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นเล็กน้อยในแต่ละปี และที่สำคัญคือ สามารถรักษาชีวิตของ
ผู้คนไว้ได้ โดยไม่มีผู้เสียชีวิตอีกเลยในจุดนี้ เป็นเวลามากกว่า 12 ปี จนถึง
ปัจจุบัน และเป็นต้นแบบในการปรับเปลี่ยนจากแยกอันตราย ต่าง ๆ ให้เป็นวง
เวียนเพิ่มขึ้นอีกไม่ต่ำกว่า 3 จุด ในจังหวัดภูเก็ต

ผลลัพธ์ความสำเร็จ

การดำเนินงานที่ผ่านมาสามารถลดจำนวนการสูญเสียชีวิตที่เกิดจาก
อุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ดำเนินการได้อย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งเห็นได้จากสถิติ
การเสียชีวิตของจังหวัดภูเก็ตลดลงได้จาก 227 ราย ในปี 2555 เหลือ 172
ราย ในปี 2566

บทเรียนที่ได้รับ

การจัดการจุดเสี่ยงแบบมีส่วนร่วมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนน
ไม่ได้เกิดจากบุคคลใดบุคคลหนึ่ง แต่เกิดจากการมีส่วนร่วมในการทำงาน
ร่วมกับภาคีเครือข่ายแบบสหสาขาเพื่อร่วมกันจัดการแก้ไขจุดเสี่ยงและลด
อุบัติเหตุทางถนน ถึงแม้หน่วยงานแขวงทางหลวงมักตกเป็นจำเลยของการเกิด

อุบัติเหตุทางถนน การเป็นข้าราชการชั้นผู้น้อยถ้ามีความอดทนต่อคำตำหนิ มีสำนึกความรับผิดชอบต่อหน้าที่ มุ่งมั่นในการแก้ไข้ปัญหา พร้อมทั้งมีจิตอาสา ที่ทำงานนอกจากการทำงานในเวลาปกติ ก็สามารถช่วยเหลือภาคีเครือข่ายในการลดอุบัติเหตุทางถนนได้

การประชุมแบบเป็นทางการ



“กินข้าว เล่าเรื่อง” ร่วมภาคีเครือข่ายจังหวัด



การลงพื้นที่สอบสวนอุบัติเหตุร่วมภาคีเครือข่าย



การแก้ไขจุดเสี่ยงบริเวณห้าแยกมุดอกขาว
ตำบลเทพกระษัตรี อำเภอถลาง



ต้นแบบการทาสีทางม้าลาย Look Right Look Left



การติดหลักล้มลูกแบ่งเลนถนน



การติดตั้งราวกันอันตราย/ราวกันตก



การปรับแต่งภูมิทัศน์





การทาสี/ตีเส้นจราจร



นายสุพจน์ เสริมทรัพย์

ผู้อำนวยการหมวดทางหลวงอาวุโสประจวบคีรีขันธ์
หมวดทางหลวงประจวบคีรีขันธ์ แขวงทางหลวงประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน)



การขับเคลื่อนกลไก ศปภ.ทุกระดับ สู่ประจวบคีรีขันธ์เมืองจักรยานยนต์ปลอดภัยทางถนน

จังหวัดประจวบคีรีขันธ์เป็นจังหวัดที่มีเส้นทางหลักในการเดินทางลงภาคใต้ผ่านทางหลวงสายเพชรเกษม ซึ่งมีระยะทางยาวกว่า 212 กิโลเมตร จากหัวหินถึงบางสะพานน้อย และถนนสายบายพาสปราณบุรีระยะทาง 47 กิโลเมตร เนื่องจากเป็นเส้นทางหลักจึงมีปริมาณรถมากกว่า 200,000 คันต่อวัน ทำให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะการขับขี่จักรยานยนต์ในพื้นที่ชุมชนซึ่งเป็นกลุ่มเสี่ยงสูง แม้จะมีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ใช้ความพยายามอย่างยิ่งที่จะให้ความรู้ ความเข้าใจ ทั้งทางด้านการบังคับใช้กฎหมาย การฝึกอบรมให้ความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน การสร้างความตระหนักและสร้างจิตสำนึกด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยโดยการประชาสัมพันธ์ตามสื่อต่าง ๆ อย่างเต็มที่และเต็มกำลังความสามารถแล้วก็ตาม แต่สถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน ก็ไม่ได้ลดลงอย่างที่ตั้งใจไว้ โดยเฉพาะการขับขี่รถจักรยานยนต์ในชุมชน โดยเฉพาะพฤติกรรมความ

ประมาท ขับขี่ขณะเมาสุรา ความไม่เข้าใจความเคยชิน ขาดจิตสำนึกไม่รับผิดชอบต่อส่วนรวม การไม่เคารพกฎจราจร ไม่มีการป้องกันที่ถูกต้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการไม่สวมหมวกนิรภัย การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ล้วนเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บที่รุนแรงจากอุบัติเหตุทั้งสิ้น

จากสถานการณ์ข้างต้นทำให้นายสุพจน์ เสริมทรัพย์ นายช่างโยธาอาวุโส หมวดทางหลวงประจวบคีรีขันธ์ ที่ทำงานในเชิงโครงสร้างถนนที่เป็นภาระงานหลัก เริ่มปรับเปลี่ยนมุมมองและกระบวนการในการดำเนินงาน โดยตระหนักว่าการจัดการสภาพถนนเพียงอย่างเดียวไม่เพียงพอต่อการสร้างความปลอดภัย จึงได้เริ่มดำเนินงานกับ แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) ภาคกลาง โดยเข้ามาร่วมเป็นแกนหลักในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ที่มีเป้าหมาย คือ ปรับจากการทำงานเชิงการแก้ไขโครงสร้างถนน มาสู่การทำงานเชิงกลไกที่เชื่อมโยงผู้คนในแต่ละระดับให้มาดำเนินงานร่วมกัน เน้นการดำเนินงานร่วมกันระหว่างภาคีหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคประชาสังคม ภาคประชาชน ที่ก่อให้เกิดรูปธรรมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ต่าง ๆ โดยใช้กลไก สปถ.จังหวัด - ท้องถิ่น ในการแก้ไขปัญหาเน้นการบูรณาการทุกภาคส่วนในการขับเคลื่อนการทำงานพัฒนากลไกการจัดการระดับพื้นที่เชื่อมโยงหน่วยงานในท้องถิ่น รวมทั้งแกนนำของชุมชน พัฒนาระบบข้อมูล เน้นการสำรวจข้อมูลระดับตำบลอย่างครอบคลุมและพัฒนาแผนปฏิบัติงานเพื่อสร้างกิจกรรมในพื้นที่ ร่วมมือกับ อปท. ทุกแห่งเพื่อบูรณาการในระบบข้อมูลและแผนปฏิบัติการ โดยมี สสส./สอจร.ภาคกลาง ร่วมสนับสนุน จนนำไปสู่รูปธรรมในการขับเคลื่อนกลไก สปถ.ทุกระดับสู่ประจวบคีรีขันธ์เมืองจักรยานยนต์ปลอดภัย

กลยุทธ์ ความรู้ กระบวนการที่นำมาใช้ในโครงการส่งผลให้ประสบความสำเร็จ

- การเชื่อมโยงภาคส่วนต่าง ๆ : มีการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคประชาสังคม และประชาชนในพื้นที่ เพื่อสร้างกลไกที่แข็งแกร่งในการลดอุบัติเหตุ
- การขับเคลื่อนกลไก ศปถ. : การพัฒนาและเสริมสร้างกลไก ศปถ. ในทุกระดับ โดยเฉพาะในระดับท้องถิ่น โดยมีบทบาทเป็นแกนนำให้คำแนะนำ และเชื่อมโยงการดำเนินงานร่วมกันระหว่างจังหวัด อำเภอ และท้องถิ่น
- การแก้ไขปัญหาพฤติกรรมเสี่ยง : เน้นการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ ซึ่งมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูง
- การพัฒนาศักยภาพของทีมงาน : มีการพัฒนาศักยภาพของทีมงานด้านความปลอดภัยทางถนนทุกระดับ โดยการฝึกอบรมและให้ความรู้ เพื่อให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพและครอบคลุม
- การใช้ข้อมูล : ให้ความสำคัญกับการใช้ข้อมูลและกระบวนการในการนำข้อมูลมาวิเคราะห์สู่การออกแบบแนวทางในการแก้ไขปัญหาของพื้นที่ เน้นการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในทุกระดับในการดำเนินงาน
- การใช้เครื่องมือ 5ส 5ช และกระบวนการทำงานแบบมีส่วนร่วม : ที่นำไปสู่การขับเคลื่อน ศปถ.ท้องถิ่น - จังหวัด อย่างบูรณาการร่วมกัน เน้นการค้นหาเจ้าภาพร่วมและสร้าง Partner ในการทำงาน และผลักดันข้อมูลระดับพื้นที่ไปสู่การกำหนดนโยบายการทำงานในระดับอำเภอ - จังหวัดต่อไป

แนวทางแก้ปัญหาและกิจกรรมที่ดำเนินงาน

1. ปี 2558 – 2565 เป็นแกนนำ สอจร. จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ในการดำเนินโครงการพัฒนาและเชื่อมภาคีเครือข่ายเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด

กระบวนการทำกิจกรรมภาพรวม

1.1 สร้างความเข้าใจกับผู้บริหารจังหวัด - อำเภอ - อปท. ทำต่อเนื่องทุกเดือน ผ่านการประชุมแบบเป็นทางการและไม่เป็นทางการ

1.2 การพัฒนาเทคโนโลยี สปถ.จังหวัด อำเภอกิ่งทองถิ่น กระตุ้น ให้เกิดการประชุมต่อเนื่อง นำข้อมูลมาแลกเปลี่ยนร่วมกัน

1.3 กระตุ้น สปถ.อปท. ให้ขับเคลื่อนจริงจังโดยการตั้งหมวดทางหลวง ลงไปหนุนเสริมเรื่องการปรับปรุงถนนให้มีคุณภาพ

1.4 สร้างรูปธรรมต้นแบบของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

- การผลักดันให้เกิดวงประชุม สปถ.ระดับอำเภอ และท้องถิ่น ในการจัดกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลและแนวทางการแก้ไขปัญหาร่วมกัน

- รูปธรรมศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน

1.5 การติดตามหนุนเสริม การทำกิจกรรมของพื้นที่ทั้งในบทบาทของงานในการกิจและบทบาทของแกนนำ สจร.จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

1.6 การสรุปบทเรียนการเรียนรู้ร่วมกันทั้งในระดับจังหวัดและในระดับภาค เชื่อมโยงชุดความรู้ระดับพื้นที่เพื่อกระตุ้นการสื่อสารสาธารณะ

2. ปี 2564 – 2565 เป็นแกนหลักในการขับเคลื่อนกิจกรรมประจวบคีรีขันธ์เมืองปลอดภัยไร้อุบัติเหตุเป้าหมายมุ่งเน้นให้ท้องถิ่น/ชุมชนในพื้นที่เสี่ยงภัยต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน มีความพร้อมในการจัดการ ความปลอดภัยทางถนนของท้องถิ่น/ชุมชนอย่างเป็นระบบผ่านกระบวนการมีส่วนร่วมของท้องถิ่น/ชุมชน และทำให้อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสน หรือจำนวนอุบัติเหตุทางถนนลดลง ซึ่งผลลัพธ์ของการดำเนินโครงการมีดังนี้ 1) ประชาชนในพื้นที่มีความรู้ความเข้าใจ และมีความพร้อมในการจัดการความปลอดภัยทางถนนของท้องถิ่น/ชุมชนอย่างเป็นระบบผ่านกระบวนการมีส่วนร่วมของท้องถิ่น/ชุมชน 2) มีเครือข่ายด้านความปลอดภัยทางถนน ในระดับท้องถิ่น/ชุมชน เพิ่มขึ้น และ 3) สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บ Admit ลดลง ร้อยละ 36 ของปีที่ผ่านมา

3. ปี 2563 – 2565 ร่วมพัฒนาต้นแบบตำบลจักรยานยนต์ปลอดภัย การจัดการชุมชนปลอดภัยทางถนน อบต.อ่าวน้อย/เทศบาล

ตำบล กม.5 กระตุ้นให้ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนตำบลอ่าวน้อย มีการดำเนินการร่วมมือกันของคณะทำงานเทศบาลตำบล กม.5 และองค์การบริหารส่วนตำบลอ่าวน้อยสู่การขับเคลื่อนงานให้เกิดความปลอดภัยในพื้นที่ โดยมีการแชร์ข้อมูล แชร์คน แชร์ทรัพยากร ซึ่งกันและกัน โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของคนในพื้นที่เป็นหลัก และถ้าเรื่องไหนที่เกินขีดความสามารถของอปท. ก็มีการส่งต่อข้อมูลสู่หน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้อง ผ่านเวที ศปถ.อำเภอ เพื่อดำเนินการต่อ

4. ปี 2564 - 2565 จัดทำโครงการพัฒนาอำเภอ ตำบลชัยจักรยานยนต์ปลอดภัย ในพื้นที่อำเภอเมืองประจวบคีรีขันธ์ โดยให้ความสำคัญกับการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและเยาวชน และพัฒนาศักยภาพเครือข่ายครู ผู้ปกครอง และเจ้าหน้าที่ ผ่านกระบวนการในการพัฒนาศักยภาพ ที่สร้างการมีส่วนร่วมกับชุมชน ให้มีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมด้านความปลอดภัยทางถนน และพัฒนาให้เกิดรูปธรรมของกลไกขับเคลื่อนงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนให้ครอบคลุมทั้งในระดับอำเภอ และในระดับตำบล โดยเชื่อมโยงภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องในเรื่องความปลอดภัยทางถนนในทุกระดับให้เข้ามาร่วมดำเนินงาน เกิดแผนบูรณาการในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนทั้งในระดับอำเภอ ที่มีการปฏิบัติการอย่างต่อเนื่องเพื่อนำไปสู่เป้าหมายที่ตั้งไว้

5. ปี 2565 – 2566 การดำเนินงานจัดทำมาตรการองค์กรร่วมกับสถานประกอบการในพื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ครอบคลุมในสถานประกอบการ โดยมีสถานประกอบการต้นแบบ ได้แก่ บริษัท ซีพี แอ็กซ์ตรา จำกัด (มหาชน) บริษัท อาหารสยาม (2513) จำกัด บริษัท มาร์เก็ตวิลเลจ จำกัด บริษัท เอสวีแอล คอร์ปอเรชั่น จำกัด และบริษัท ไทยยอดทิพย์ จำกัด เป็นต้น เพื่อจัดการสวมหมวกนิรภัย 100% ร่วมกับการจัดการจุดเสี่ยง ซึ่งการดำเนินการ ทุกองค์กรให้ความสำคัญ มีการประเมินก่อนดำเนินการ ที่ทำให้เห็นข้อมูลเพื่อนำไปพัฒนาและทำเพิ่มเติม กำหนดเป็นแนวทางสำคัญขององค์กร โดยมีแกนนำ สจร.ช่วยหนุนเสริมการดำเนินงาน และมีการประเมินผลหลังการดำเนินงานที่ทุกองค์กรที่เข้าร่วมเกิดการ สวมหมวกนิรภัย 100%

6. ปี 2565 – 2566 ดำเนินการจัดทำทางลอด ทางข้าม ของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ มีการนำเสนอข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุร่วมกับผู้เกี่ยวข้องและ

กลไก ศปถ.ระดับจังหวัด อำเภอก และ ศปถ.อปท. เพื่อวิเคราะห์การปรับทางน้ำลอดเป็นรถลอดได้ที่อำเภอบางสะพานถึงอำเภอสามร้อยยอด จากเดิมขออนุมัติงบประมาณจาก กรมทางหลวง 400 ล้านบาท แต่ได้รับงบประมาณสนับสนุนเพิ่มเป็นกว่า 600 ล้านบาท ปัจจุบันสามารถขยายการทำทางลอดไปได้ทั้งในพื้นที่อำเภอบางประasanบุรี มีการทำทางลอดให้รถจักรยานยนต์ รถทั่วไป รถบรรทุกขนาดใหญ่ใน 3 ระดับ คือ 1) ให้รถ MC ผ่านทาง block convert จากทางน้ำเป็น MC ลอดผ่านช่องทางน้ำ 2) ให้น้ำลงข้างล่าง รถ MC อยู่ข้างบน ซึ่งการที่จะทำได้ต้องขึ้นอยู่กับการพูดคุยกับ ศปถ.ตั้งแต่ตำบล อำเภอก และ ศปถ.จังหวัด

7. ปี 2565 – 2566 จัดกิจกรรม “โครงการหนูน้อยปลอดภัย” การขับขี่ยานพาหนะที่ถูกต้อง รั้วจักกฏจราจร รั้วจักสัญลักษณ์บนท้องถนน เพื่อช่วยให้สามารถปฏิบัติตนได้อย่างปลอดภัย มีระเบียบวินัยในการเดินทางในชุมชน

8. ปี 2566 – 2567 การกระตุ้นและเสริมพลังภาคีหนุนเสริมการบังคับใช้กฎหมายเชิงบวกในระดับอำเภอก – ท้องถิ่น โดยการเชื่อมโยงข้อมูลของสำนักงานขนส่งจังหวัดกับการบังคับใช้กฎหมายร่วมกับตำรวจ การอบรมการขับขี่ยานพาหนะ และการสนับสนุนงบประมาณกองทุนเลขสวยไปดำเนินการจัดการความปลอดภัยในพื้นที่ต่าง ๆ มีการจัดทำระบบฐานข้อมูลเรื่องคนรถ และนำมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด สื่อสารต่อ กำนัน ผญ.บ้าน กระจายข้อมูลออกไป เพื่อให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะ MC มาตรวจสภาพรถเพื่อชำระภาษี มีการจัดทำ พรบ.คุ้มครองผู้ประภัยจากรถ ซึ่งคนในหมู่บ้านต้องรู้

ผลลัพธ์จากการดำเนินงาน

1. ผลจากการดำเนินงานดังกล่าว ทำให้สถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์มีแนวโน้มลดลงตามลำดับ โดยในปี 2566 (ต.ค. 2565 - ก.ย. 2566) พบว่า มีสถิติการเสียชีวิตเพียง 24.65 ต่อประชากรแสน ซึ่งต่ำกว่าเกณฑ์ที่กำหนดไว้ คือ 29.83 ต่อประชากรแสน ซึ่งจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บของปี 2566 ต่ำกว่าปี 2565 (ต.ค. 2564 - ก.ย. 2565) ที่มีสถิติการเสียชีวิต 39.11 ต่อประชากรแสน ซึ่งมากกว่าเกณฑ์ที่กำหนดไว้

คือ 33.05 ต่อประชากรแสน อย่างไรก็ตาม หากมีการขับเคลื่อนโครงการอำเภอเสียงสูงจักรยานยนต์ (ปี 2566 - 2567) ที่เน้นการเสริมสร้างกลไก สปด.จังหวัด อำเภอ และท้องถิ่น มาทำงานร่วมกัน ควบคู่กับการบังคับใช้กฎหมายและการจัดทำมาตรการองค์กรในสถานประกอบการ โรงเรียน และหน่วยงานต่าง ๆ คาดว่าจะช่วยให้จังหวัดประจวบคีรีขันธ์มีการสวมหมวกนิรภัย 100% เกิดพื้นที่ต้นแบบในระดับอำเภอและท้องถิ่น เพื่อเป็นกลไกปกป้องและคุ้มครองสังคมในทุกระดับ เริ่มจากชุมชนท้องถิ่น อำเภอ และจังหวัด

2. สามารถพัฒนากลไกการทำงานของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ออกเป็น 3 ส่วน ประกอบด้วย 1) ทีมอำเภอ ที่ถูกพัฒนาให้กลายเป็น “แกนนำ ระดับอำเภอ” ที่ลงไปหนุนการดำเนินงานของท้องถิ่นเป็นหลัก ในขณะที่เดียวกันจะเป็นตัวเชื่อมการทำงานให้กับทีมทำงานระดับจังหวัดและท้องถิ่นให้เข้ามาร่วมในการดำเนินกิจกรรมร่วมกัน 2) ทีมท้องถิ่น เป็นทีมที่ขับเคลื่อนในพื้นที่อย่างเข้มข้นในประเด็นที่สนใจ เช่น การสวมใส่หมวกกันน็อก การตั้งด่านชุมชน การจัดการจุดเสี่ยง ฯลฯ และนำบทเรียนการดำเนินงานมาประจักษ์ร่วมกัน 3) การดำเนินกิจกรรมร่วม เป็นส่วนของการที่ทีมงานในทุกระดับต้องลงมาทำกิจกรรมร่วมกัน เป็นภาคีร่วมในการจัดกิจกรรม โดยมีบทบาทเป็นเจ้าของกิจกรรมร่วมตามศักยภาพ โดยมีนายสุพจน์ เสริมทรัพย์ ในบทบาทของแกนนำจังหวัด ทำหน้าที่เป็นตัวเชื่อมประสาน

3. เกิดพลังชุมชน ท้องถิ่น เพื่อความปลอดภัยทางถนน มีเครือข่ายพี่เลี้ยงอำเภอ ที่เป็นแกนนำในท้องถิ่น เป็นผู้นำท้องถิ่น - ท้องที่ ซึ่งได้รับการยอมรับ ทำให้กระบวนการทำงานแบบมีส่วนร่วมกับชุมชนท้องถิ่นสามารถดำเนินงานได้เป็นอย่างดี

ประโยชน์ภาพรวมที่เกิดขึ้นจากการเคลื่อนงาน

- 1) ผลจากการดำเนินงานทำให้จังหวัดประจวบคีรีขันธ์มีอุบัติเหตุลดลง ลดความสูญเสียชีวิตและการบาดเจ็บ รวมทั้งทรัพย์สิน
- 2) สามารถเปิดพื้นที่ให้คนในชุมชนได้เข้ามามีส่วนร่วมกับหน่วยงาน เพื่อให้ข้อเสนอแนะต่อการจัดการจุดเสี่ยง/แจ้งจุดเสี่ยงใหม่

อาจจะเกิดขึ้น

3) เกิดการพัฒนาบทบาทของแกนนำ สจร.จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ให้เกิดการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ เกิดการทำงานเชิงรุกจากการเก็บรวบรวมข้อมูล นำข้อมูลมาประสานการแก้ไขและรับการสนับสนุนทรัพยากรจากหน่วยงานต่าง ๆ ปรับกระบวนการทำงานอย่างมีส่วนร่วม มีการเติมเต็มความรู้และนำความรู้ไปหนุนเสริมการดำเนินงานอย่างบูรณาการในแต่ละพื้นที่

4) ได้นำไปสู่การกระตุ้นให้จังหวัดมีการขับเคลื่อนการสร้างเสริมเข้มแข็งของกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนสำหรับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ โดยการสนับสนุนนโยบายตำบลขับขี่ปลอดภัย เน้นหนักในพื้นที่อำเภอและตำบลเสี่ยงโดยเฉพาะในเขตอำเภอเมืองจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

5) เกิดการพัฒนาศักยภาพกลไกการเคลื่อนงานของคณะอนุกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ และท้องถิ่น ในประเด็นด้านจักรยานยนต์

ความท้าทายและแนวทางแก้ไข

แม้จะมีความก้าวหน้าในการดำเนินงาน แต่ยังมีปัญหาหลายประการที่ต้องแก้ไข :

1. การเชื่อมโยงการทำงานระหว่าง ศปถ. ระดับท้องถิ่นและจังหวัด: การทำงานที่เน้นการสั่งการแบบดั้งเดิมไม่สามารถสร้างความร่วมมืออย่างมีประสิทธิภาพได้ จึงต้องมีการสร้างความรู้สึกร่วมกันในการแก้ไขปัญหา

2. การทำงานร่วมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.): ส่วนใหญ่จะคาดหวังการแก้ไขปัญหาเชิงโครงสร้าง เช่น การปรับปรุงถนน จึงจำเป็นต้องสร้างความเข้าใจว่าการป้องกันอุบัติเหตุเป็นความร่วมมือของทุกฝ่าย

3. การสร้างความตระหนักรู้ในชุมชน: คนในชุมชนบางส่วนยังไม่ตระหนักถึงอุบัติเหตุทางถนน การสร้างกระแสและความตระหนักรู้ยังคงเป็นสิ่งที่จะต้องทำอย่างต่อเนื่อง

แนวทางแก้ไข:

- การสร้างกลไกที่มีความยั่งยืนในท้องถิ่น โดยการให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการจัดการความปลอดภัย
- การสร้างเครือข่ายความร่วมมือกับองค์กรต่าง ๆ เช่น โรงเรียน สถานประกอบการ และหน่วยงานท้องถิ่น เพื่อขับเคลื่อนโครงการในระยะยาว

บทเรียนที่ได้รับและการขยายผล

- การสร้างความรู้สึกเป็นเจ้าของปัญหาาร่วมกัน: ทุกฝ่ายต้องรู้สึกว่าตนเองมีส่วนในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน
- การพัฒนากลไกการทำงานร่วมกัน: มีทั้งกลไกแบบทางการและไม่เป็นทางการ เพื่อให้เกิดการบูรณาการงานในทุกระดับ
- การขยายผลโครงการ: มีการนำผลลัพธ์ที่ได้ไปขยายผลสู่หน่วยงานต่าง ๆ ในจังหวัดและขยายกลไกการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนไปในพื้นที่ โดยเน้นการสร้างสำนักความปลอดภัยให้กับเยาวชนและชุมชน

นายคำรณ นิ่มอนงค์

นักวิชาการอิสระ



การahunเสริมกลไกการขับเคลื่อนงานความปลอดภัย ทางถนนในพื้นที่ภาคกลาง ประเด็นความปลอดภัยทางถนน

ประสบการณ์หรือความเชี่ยวชาญ

หน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับงานความปลอดภัยทางถนน

1. เป็นแกนหลักในการahunเสริมการขับเคลื่อนงานการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของ ภาคกลาง มีจำนวน 15 จังหวัด ประกอบด้วย ประจวบคีรีขันธ์ เพชรบุรี ราชบุรี นครปฐม สมุทรสงคราม สมุทรสาคร กาญจนบุรี ลพบุรี สระบุรี ออยุธยา ปทุมธานี สิงห์บุรี อ่างทอง สุพรรณบุรี นนทบุรี

ซึ่งมีการดำเนินงานร่วมกับจังหวัดต่าง ๆ โดยมุ่งเน้นการสร้างความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ โดยเฉพาะกับกลุ่มเยาวชนและผู้ขับขี่จักรยานยนต์ที่เป็นกลุ่มเสี่ยงสูง

2. เป็นที่ปรึกษาทางวิชาการในด้านความปลอดภัยทางถนน

เพื่อสนับสนุนการวิจัยและพัฒนา กลไกความปลอดภัยทางถนนในระดับชุมชน รวมถึงเป็นแกนหลักในการพัฒนาศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบ

ด้านความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะจังหวัดในพื้นที่ภาคกลาง ซึ่งมีเป้าหมายในการสร้างความปลอดภัยให้กับเด็กและเยาวชนในระดับชุมชน

3. เป็นผู้ออกแบบกระบวนการฝึกอบรมและเป็นวิทยากรในการสร้างเครือข่าย

โดยมุ่งเน้นให้เจ้าหน้าที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าใจและสามารถประยุกต์ใช้มาตรการในการลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นรูปธรรม ตัวอย่างเช่น การฝึกอบรมวิทยากรกระบวนการในการวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูล รวมถึงการดำเนินงานในพื้นที่เสี่ยงสูง

4. พัฒนาเครือข่ายเด็กและเยาวชนกลุ่มอาสาตาจรรยา

เพื่อสร้างจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย โดยการนำเด็กและเยาวชนมามีส่วนร่วมในกลุ่ม "อาสาตาจรรยา" ที่จะช่วยเฝ้าระวังและเป็นตัวแทนในการสร้างความปลอดภัยให้กับชุมชนของตน

5. สนับสนุนการสร้างกลไกการบังคับใช้กฎหมายร่วมกับตำรวจ

ในการขับเคลื่อนมาตรการทางกฎหมาย เช่น การบังคับใช้กฎหมาย การเพิ่มมาตรการการสวมหมวกนิรภัย และการใช้เข็มขัดนิรภัยในทุกจังหวัด เพื่อให้การลดอุบัติเหตุมีความต่อเนื่องและยั่งยืน

6. สร้างความร่วมมือกับภาคีเครือข่ายในทุกระดับ

เพื่อให้เกิดการบูรณาการการทำงานอย่างเป็นระบบ ซึ่งส่งผลให้การขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนมีความต่อเนื่องและครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด

การหนุนเสริมกลไกการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ภาคกลาง

ความสำคัญและผลกระทบของปัญหา

สถานการณ์ในพื้นที่ภาคกลาง ซึ่งเป็นหนึ่งในภูมิภาคที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงที่สุดในประเทศบางจังหวัดมีอัตราการเสียชีวิตสูงถึง 30.37 รายต่อแสนประชากร และส่วนใหญ่เกิดจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่จักรยานยนต์ ซึ่งเป็นพาหนะที่มีความเสี่ยงสูงในการเกิดอุบัติเหตุโดยเฉพาะใน

กลุ่มเยาวชนอายุ 15 - 29 ปี ที่เป็นกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูงที่สุด รวมทั้งอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ยังคงอยู่ในระดับต่ำ แม้จะมีการรณรงค์อย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2562 อัตราการสวมหมวกนิรภัยในระดับประเทศอยู่ที่ประมาณ 42% และภาคกลางก็ยังมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยต่ำเมื่อเทียบกับภูมิภาคอื่น ๆ ทั้งที่การบังคับใช้กฎหมาย เช่น การสวมหมวกนิรภัยและเข็มขัดนิรภัยเป็นมาตรการสำคัญในการลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิต แต่การบังคับใช้ในพื้นที่ภาคกลางยังไม่เข้มงวดพอ ส่งผลให้หลายพื้นที่ยังคงเผชิญกับปัญหาอุบัติเหตุที่รุนแรง

อีกหนึ่งความท้าทายสำคัญคือ การขับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยทางถนนจากระดับส่วนกลางไปสู่ระดับท้องถิ่นให้เกิดผลจริง โดยการขับเคลื่อนนโยบายต้องอาศัยการบูรณาการระหว่างหน่วยงานในพื้นที่ เช่น ตำรวจ หน่วยงานทางหลวง และองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อให้การปฏิบัติเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ การบังคับใช้กฎหมายและมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ท้องถิ่นจึงมีความสำคัญต่อการลดอุบัติเหตุ ขณะที่งบประมาณและทรัพยากรที่ไม่เพียงพอในการดำเนินโครงการด้านความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ภาคกลาง หลายจังหวัดยังคงต้องพึ่งพาทรัพยากรที่ได้รับการสนับสนุนจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) หรือหน่วยงานอื่น ๆ เช่น กรมทางหลวง มูลนิธิต่าง ๆ ที่ทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน รวมถึงการขับเคลื่อนการปรับปรุงถนน เช่น การแก้ไขจุดเสี่ยง การติดตั้งกล้องวงจรปิด (CCTV) การเพิ่มไฟส่องสว่าง และการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเพิ่มความปลอดภัย ยังดำเนินไปอย่างล่าช้าและมีข้อจำกัด ทั้งนี้เนื่องจากการขาดงบประมาณที่สามารถจัดสรรอย่างต่อเนื่องเพื่อพัฒนาและปรับปรุงสภาพถนนให้ปลอดภัยยิ่งขึ้น

จากสถานการณ์ข้างต้นแม้ว่าจะมีความพยายามในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนผ่านการรณรงค์สื่อสารสาธารณะ แต่การสร้างจิตสำนึกและการมีส่วนร่วมของประชาชนยังเป็นปัญหาที่ต้องได้รับการปรับปรุง ประชาชนบางกลุ่ม โดยเฉพาะเยาวชนและวัยรุ่น มักไม่ให้ความสำคัญกับการปฏิบัติตามกฎจราจร ซึ่งส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง การสร้าง "พลเมืองตื่นรู้" (Active

Citizen) จึงมีความสำคัญอย่างยิ่งในการส่งเสริมให้ชุมชนและประชาชนมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนมาตรการความปลอดภัยทางถนน ทำให้ศูนย์ประสานงานวิจัยเพื่อท้องถิ่นจังหวัดสมุทรสงคราม เห็นความสำคัญและได้เข้ามามีส่วนดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกับ ศวปถ. และ สอจร. ในปี 2553 เป็นต้นมา และทำให้นายคำณ นิมอนงค์ ได้เข้ามามีบทบาทในการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนในฐานะแกนหลัก นักวิจัยชุมชนด้านความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ตำบลแพรกหนามแดง และตำบลนางตะเคียน ในปี 2554 จนถึงปัจจุบัน (2567) และขยายการดำเนินการออกไปใน 15 จังหวัดภาคกลาง

กลยุทธ์ ความรู้ กระบวนการที่นำมาใช้ในโครงการส่งผลให้ประสบผลสำเร็จ

1. การนำแนวคิด 5 ส. 5 ช. มาปรับใช้ในกระบวนการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน
2. การพัฒนาศักยภาพทีมงานและภาคีเครือข่าย ที่ทำงานร่วมกันในพื้นที่ โดยเฉพาะการฝึกอบรมวิทยากรกระบวนการและการเพิ่มพูนทักษะในการวิเคราะห์และจัดการข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน
3. การบูรณาการการทำงานระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ทั้งในระดับพื้นที่ (แนวราบ) และการเชื่อมโยงระหว่างระดับท้องถิ่น และจังหวัด (แนวตั้ง) การทำงานแบบนี้ทำให้เกิดความร่วมมือที่เข้มแข็งระหว่างองค์กรต่าง ๆ ซึ่งส่งผลให้การขับเคลื่อนงานเกิดความคล่องตัวและตอบสนองต่อความต้องการของพื้นที่ได้ดีขึ้น
4. การสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายและมาตรการองค์กร โดยเฉพาะการร่วมมือกับตำรวจในการบังคับใช้กฎจราจร และการเน้นมาตรการองค์กร เช่น การสร้างนโยบายในระดับบริษัท องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และสถานศึกษาเพื่อสร้างความปลอดภัยในการขับขี่ ก็เป็นแนวทางที่ช่วยลดอัตราการเสียชีวิตและอุบัติเหตุในพื้นที่

5. การจัดทำระบบข้อมูลสารสนเทศและการติดตามผล เป็นเครื่องมือสำคัญที่ใช้ในการวิเคราะห์สถานการณ์และประเมินผลการดำเนินงาน ข้อมูลนี้ถูกนำมาใช้ในการติดตามและปรับปรุงมาตรการความปลอดภัยในพื้นที่ ซึ่งทำให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพมากขึ้น นอกจากนี้ยังมีการจัดทำ Status Report for Road Safety เพื่อประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่เป็นประจำ

6. การสร้างพลเมืองตื่นรู้ (Active Citizen) ที่เน้นให้ประชาชนในพื้นที่มีส่วนร่วมอย่างเต็มที่ในการสร้างความปลอดภัยทางถนน เกิดเป็นเครือข่ายพลเมืองตื่นรู้ในชุมชนทำให้การดำเนินงานมีความยั่งยืน เนื่องจากชุมชนเองเป็นผู้มีบทบาทสำคัญในการเฝ้าระวังและแก้ไขปัญหาในพื้นที่ของตนเอง

ผลลัพธ์ของกลยุทธ์และกระบวนการที่ใช้

การนำกลยุทธ์และกระบวนการดังกล่าวมาใช้ในโครงการทำให้สามารถบรรลุผลสำเร็จได้ในหลายด้าน เช่น:

- การลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในหลายจังหวัดของภาคกลาง
- การสร้างความร่วมมือที่แข็งแกร่งระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งในระดับท้องถิ่นและระดับจังหวัด
- การพัฒนาศักยภาพของทีมแกนหลักและภาคีเครือข่ายที่สามารถขับเคลื่อนงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- การสร้างพลเมืองที่มีจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทางถนนและมีส่วนร่วมในการเฝ้าระวังปัญหาในชุมชน

การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายทรัพยากรที่ใช้ในการดำเนินงาน และวิธีระดมทรัพยากร

การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย

การเชื่อมโยงหน่วยงาน : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) / คณะทำงานแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

ระดับจังหวัด (สอจร.) / ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) / มูลนิธิเพื่อความปลอดภัยทางถนน / แขนงทางหลวง / แขนงทางหลวงชนบท / กู้ชีพกู้ภัย / กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) / องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น / สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด / บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด / สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ-(สพฉ.) / มูลนิธิไทยโรดส์ (Thai Roads Foundation) / กรมควบคุมโรค / กรมการขนส่งทางบก / เครือข่ายพัฒนาคุณภาพชีวิต / องค์การอนามัยโลก (WHO) / เครือข่ายศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก / สถาบันการศึกษา / สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายหลัก ได้แก่ กลไก ศปถ.อปท. ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.จังหวัด และภาคีเครือข่ายในพื้นที่ ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม เข้าร่วมการพัฒนาศักยภาพการดำเนินงานจากทีม สอจร.ภาคกลาง เช่น การอบรมหลักสูตรวิทยากรกระบวนการ การจัดทำข้อมูลการวิเคราะห์ และการสังเคราะห์ข้อมูล การจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อดำเนินกิจกรรม การติดตามประเมินผลอย่างมีส่วนร่วม และการสรุปทบทวนหลังการดำเนินงาน เพื่อนำความรู้ที่ได้ไปใช้ในการดำเนินงาน

การมีส่วนร่วมในการประชุม การจัดกิจกรรมภายใต้โครงการต่าง ๆ ของทีมแกนหลักในการดำเนินงาน สอจร.ภาคกลาง เพื่อให้เกิดการสร้างความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างแกนหลักกับทุกภาคส่วนที่ร่วมดำเนินงาน และสามารถบูรณาการกระบวนการทำงานอย่างมีส่วนร่วมเป็นอย่างดี

การมีส่วนร่วมของแกนนำจังหวัดในการออกแบบกระบวนการจัดกิจกรรมร่วมกับทีมภาคกลาง ที่มุ่งเน้นการลงมือปฏิบัติการ และการเป็นโค้ชให้กับหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของแต่ละพื้นที่ให้เกิดการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ในพื้นที่

ทรัพยากรที่ใช้ในการดำเนินงานและวิธีระดมทรัพยากร

ทรัพยากรที่ดำเนินงาน ทีม สอจร.ภาคกลาง สนับสนุนงบประมาณในการพัฒนาศักยภาพแกนนำและภาคีเครือข่าย รวมทั้งการจัดประชุมสรุปบทเรียนโครงการ นอกจากนี้ ยังได้รับการสนับสนุนการดำเนินงาน งบประมาณจาก สอจร.ทีมกลาง ให้กับอนุกรรมการด้านการบังคับใช้กฎหมาย และการ

สนับสนุนการเข้าร่วมประชุมการประชุมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ต่าง ๆ ร่วมด้วย หรือการรับการสนับสนุนงานเชิงประเด็นเพื่อให้เกิดการสร้างกลไก ศปถ.อปท. ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.จังหวัด จาก WHO-RTG ตลอดจนการรับการสนับสนุน บุคลากรครู ศพด.และการจัดการจุดเสี่ยงจาก อปท.ที่เข้าร่วมโครงการกลไก ศปถ.อปท. การสนับสนุนการแก้ไข จุดเสี่ยง/ทางลัด/อุโมงค์จากแนวทาง หลวงราชบุรี จุดกลับรถจากแนวทางหลวงหัวหิน การแก้ไขจุดเสี่ยง/การติด กระจก/การติดไฟส่องสว่าง ในถนนสายรองที่อยู่ในความรับผิดชอบของแขวง ทางหลวงชนบท ซึ่งจะเกิดการสนับสนุนงบประมาณดังกล่าว ต้องมาจากการ จัดเก็บข้อมูลและสถานการณ์ปัญหาในพื้นที่ เพื่อนำเสนอถึงความรุนแรง ผลกระทบความเสียหายที่เกิดขึ้น และนำไปสู่การประชุมเพื่อค้นหาทางออก ร่วมกัน มีการแก้ไขปัญหามาตามความเร่งด่วน ปัญหาที่ต้องใช้งบประมาณสูงมี การจัดทำแผนนำเสนอหน่วยงานเพื่อบรรจุเข้าแผนหลัก

ผลลัพธ์และประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงาน

ผลจากการทำหน้าที่ทีมหนุนเสริมแกนหลัก สอจร.ภาคกลาง ช่วยให้ เกิดรูปธรรมในพื้นที่ภาคกลาง ดังนี้

1) ผลักดันให้เกิด นโยบาย/มาตรการ ขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัย เกิดกระแสและนำไปสู่การปฏิบัติทุกระดับ ส่งผลให้อัตราการเสียชีวิตภาพรวม ลดลง อัตราการสวมหมวกนิรภัยในองค์กรที่ร่วมดำเนินการมาตรการองค์กรที่ เพิ่มขึ้นระหว่าง 70% – 100% จากการทำมาตรการองค์กร

2) สามารถยกระดับความร่วมมือของหุ้นส่วน นำไปสู่การสร้าง กระแสและมีแผนการดำเนินการเพื่อให้เกิดการขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัย โดยทั้ง 15 จังหวัด มุ่งแก้ไขความเสี่ยงในกลุ่มผู้ใช้จักรยานยนต์ในพื้นที่เสี่ยง จนสำเร็จเป็นผลงานเด่นพร้อมขยายเป็นนโยบายอย่างน้อย 1 เรื่องต่อปี และ ขับเคลื่อนงานมาตรการอาสาตวจราจรร่วมด้วยเพื่อจัดทำ Social sanction

3) ช่วยพัฒนาระบบข้อมูลสารสนเทศ และจัดการความรู้ สู่การใช้ ประโยชน์การสร้างกระแส การกำกับติดตาม อย่างรวดเร็วทันเวลาในทุกระดับ (Feedback Loop) ผ่านการใช้ข้อมูลใน ศปถ. ทุกระดับและในคณะอนุกรรมการ

บังคับใช้กฎหมายแก้ไขพื้นที่เสี่ยง

4) เกิดพื้นที่รูปธรรมในการเป็นแหล่งเรียนรู้ดูงานได้หลายจังหวัดในพื้นที่ภาคกลาง เช่น ทางลัด/อุโมงค์ของจังหวัดราชบุรี จังหวัดเพชรบุรี และจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ศพต.ปลอดภัยและ อาสาตาจรจร ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดสุพรรณบุรีและจังหวัดสมุทรสงคราม การแก้ไขจุดเสี่ยงร่วมกับ อปท. การพัฒนาศักยภาพเด็กและเยาวชนเรื่องการขับขี่ปลอดภัยในเด็กและเยาวชนระดับประถมศึกษา มัธยมศึกษา และอาชีวศึกษาในจังหวัดสิงห์บุรี จังหวัดราชบุรี และจังหวัดลพบุรี เป็นต้น

ปัญหา อุปสรรค และแนวทางแก้ไข

1) การสร้างแกนนำให้เข้าใจกระบวนการมีส่วนร่วมในการดำเนินงาน และลงไปติดตามหนุนเสริมการดำเนินงานมีความสำคัญ ต้องมีการสร้างแกนนำในพื้นที่อยู่เสมอให้เข้าใจแนวคิดในการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วม และเน้นการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างแกนนำกับสหสาขาวิชาชีพและภาคีเครือข่ายต่าง ๆ ในการดำเนินงานร่วมกันในแต่ละพื้นที่

2) การประสานภาคีเครือข่ายให้เข้ามามีส่วนร่วมดำเนินงานอย่างมีส่วนร่วมอย่างต่อเนื่อง ต้องมีการปรับรูปแบบการดำเนินงานสร้างการมีส่วนร่วมกับแต่ละกลุ่มเป้าหมายให้เอื้อต่อการทำงานร่วมกันอย่างยั่งยืนในอนาคต และมีการปรับรูปแบบให้สอดคล้องกับยุคสมัยและสถานการณ์ปัญหาที่เกิดขึ้น

3) กระบวนการดำเนินงานในแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่มีช่วงวัยแตกต่างกัน ส่งผลให้ได้ชุดความรู้ที่แตกต่างกัน การขับเคลื่อนงานการจัดการความปลอดภัยทางถนนต้องมีการยกระดับและขยายผลความรู้ที่ได้มาปรับใช้กับการดำเนินงานให้สอดคล้องกับกลุ่มเป้าหมายของแต่ละบริบทพื้นที่

4) การประเมินผลจึงอย่างต่อเนื่อง ต้องนำข้อมูลมาวิเคราะห์อย่างจริงจังเพื่อนำไปสู่การแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง โดยอาศัยภาคีที่มีความสนใจช่วยขับเคลื่อนงานในพื้นที่ร่วมกับ 5 เสาหลัก

การสร้างความยั่งยืนและการขยายผลไปยังหน่วยงานอื่น ๆ

1) สร้างชุดความรู้ในการสร้างกลไก ศปถ.จังหวัด อำเภอก และท้องถิ่น ที่เชื่อมโยงเต็มพื้นที่ เพื่อขยายผลไปสู่จังหวัดอื่น ๆ ให้สามารถสานกลไกการดำเนินงานได้ ในพื้นที่ 15 จังหวัดภาคกลาง ผ่านกลไกต่าง ๆ

2) มีชุดความรู้ในการขับเคลื่อนงานร่วมกับ อปท.ในการขยายผลการดำเนินงานสร้างความปลอดภัยทางถนนจากศูนย์พัฒนาเด็กเล็กขยายผลไปยังโรงเรียนในระดับประถมศึกษา มัธยมศึกษา อาชีวศึกษา และอุดมศึกษา ที่ผ่านการพัฒนาศักยภาพครูในสถานศึกษา การเก็บรวบรวมข้อมูล

3) ส่งเสริมให้เกิดการสร้างพลเมืองตื่นรู้ (Active Citizen) ในงานความปลอดภัยทางถนนของทั้ง 15 จังหวัดภาคกลาง อย่างน้อย 3 คน/จังหวัด ทั้งจากหน่วยงานหลัก และภาคีเครือข่ายในพื้นที่ ทั้งในระดับจังหวัด อำเภอ และท้องถิ่นอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งหนุนเสริมการออกแบบกระบวนการทำงานของสหสาขาวิชาชีพ ควบคู่กับการสร้างเครือข่ายคณะทำงานเชิงรุก และแผนความร่วมมือการทำงานระหว่าง ศปถ.จังหวัด-อำเภอ-ท้องถิ่น ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง/อันตราย/สื่อสารข้อมูลร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ

4) มีชุดความรู้ในการอบรมต่าง ๆ ที่เอื้อต่อการดำเนินงานในพื้นที่ภาคกลาง เช่น วิทยากรกระบวนการเพื่อสร้างแกนนำตัวคูณทั้งในระดับจังหวัด ระดับอำเภอ และระดับท้องถิ่น การจัดทำระบบข้อมูลสารสนเทศด้านความปลอดภัยทางถนน การพัฒนาโจทย์เพื่อการเขียนโครงการขอรับการสนับสนุนในการดำเนินงานอย่างเป็นระบบ เป็นต้น

บทเรียนที่ได้

1) การจัดการป้องกันอุบัติเหตุเป็นเรื่องที่ทุกคนต้องมีส่วนร่วม ตั้งแต่ระดับครอบครัว ชุมชน ไปจนถึงระดับประเทศ การจัดการอุบัติเหตุจำเป็นต้องมีการสร้างกลไกการปกป้องและคุ้มครองทางสังคม โดยมีทุกภาคส่วนเป็นกำลังสำคัญในการดำเนินงาน

2) การสร้างกระบวนการเรียนรู้อย่างมีส่วนร่วมอย่างต่อเนื่องในการดำเนินงานต้องให้ผู้ที่เกี่ยวข้องมีส่วนร่วมในทุกขั้นตอน ตั้งแต่การวางแผน

การแก้ปัญหา การลงมือทำ และการประเมินผล เพื่อสร้างความรู้สึกเป็นเจ้าของและทำให้เกิดความยั่งยืนในชุมชน

3) การสร้างกลไกที่มีความยืดหยุ่นและมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนต้องอาศัยทั้งกลไกอย่างเป็นทางการ (เช่น ศปถ. ระดับจังหวัด-อำเภอ-ท้องถิ่น) และกลไกอย่างไม่เป็นทางการที่ทำงานร่วมกับภาคีเครือข่าย การลดขั้นตอนการทำงานและเน้นความร่วมมือจากทุกภาคส่วน จะช่วยสร้างผลลัพธ์ที่เป็นรูปธรรม

4) การสร้างแกนนำให้มีศักยภาพมีความสำคัญมาก แกนนำเป็นบุคคลสำคัญที่ช่วยขับเคลื่อนงานในพื้นที่ การเพิ่มพูนความรู้และทักษะที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์ข้อมูล การจัดทำแผนปฏิบัติการ รวมถึงการเสริมสร้างความร่วมมือกับภาคส่วนต่าง ๆ ช่วยให้การแก้ปัญหามีประสิทธิภาพมากขึ้น

5) การเผยแพร่ข้อมูลสู่สาธารณะอย่างมีประสิทธิภาพ การประชาสัมพันธ์และสร้างกระแสสังคมในเรื่องความปลอดภัยทางถนนเป็นสิ่งสำคัญ เพื่อกระตุ้นให้ประชาชนมีส่วนร่วมในโครงการ ทั้งผ่านการณรงค์ การบังคับใช้กฎหมาย และการจัดทำมาตรการป้องกันอุบัติเหตุในชุมชน

นางสาว นิตยา กิรติเสริมสืบ

ผู้ประกาศข่าว Thai PBS



เริ่มดำเนินการ : งานขับเคลื่อนการสื่อสารประเด็นอุบัติเหตุทางถนน ตั้งแต่ปี 2556 - ปัจจุบัน

ทิศทาง : การขับเคลื่อนการสื่อสารประเด็นอุบัติเหตุทางถนนสู่การสื่อสารที่เป็นเชิงนโยบายสาธารณะเพื่อเปลี่ยนแปลงสังคมในทิศทางที่ดีและนำไปสู่ทางออกและจุดเปลี่ยนในการลดอุบัติเหตุไทยตามเป้าหมายขององค์การอนามัยโลก (WHO) ที่ภาครัฐและภาคส่วนอื่น ๆ ควรทำเห็นประโยชน์ต่อส่วนรวมมากที่สุด

สภาพปัญหา

ที่ผ่านมาปัญหาอุบัติเหตุทางถนนไทยจากทศวรรษที่ 1 และเข้าสู่ทศวรรษที่ 2 แล้วไทยยังลดการเสียชีวิตได้ไม่มากแม้จะมีความพยายามลดให้ได้ครึ่งหนึ่งตามเป้าหมายที่วางไว้แต่ประชาชนยังเสียชีวิตปีละกว่า 20,000 คน แม้จะลดลงในช่วงโควิด 19 แต่ปัจจุบันก็มีแนวโน้มเสียชีวิตเพิ่มสูงขึ้นไทยมีงานวิจัยด้านอุบัติเหตุมากมายที่สะท้อนถึงข้อมูลรอบด้านมีตัวอย่างจากต่างประเทศและในประเทศชี้ชัดกับการแก้ปัญหา รวมทั้ง 5 เสาหลัก

โดยองค์การสหประชาชาติ (UN) ได้ให้ข้อเสนอแนะในการทำงานลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุไว้ว่า “ขอให้ทุกประเทศยึดแนวทาง 5 เสาหลัก เพื่อให้บรรลุเป้าหมายประกอบด้วย (1) การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (2) ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย (3) ยานพาหนะปลอดภัย (4) ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย และ (5) การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุทางถนน จากแนวทาง 5 เสาหลักนี้” แต่ลดได้ไม่ถึงเป้า ที่ผ่านมารัฐบาลชุดไหน ๆ ที่เข้ามาแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนก็ยังเป็นโจทย์ท้าทายแต่ก็มีบางเรื่องสวนทางกับการพยายามแก้ปัญหา หากย้อนมองปัญหาอุบัติเหตุใน 1 ปี มีกรณีรถชนลดอุบัติเหตุ 2 ครั้ง ในวันปีใหม่และวันสงกรานต์ ทั้งที่มีคนเสียชีวิตวันละ 40 - 60 คนต่อวันในแต่ละปี แต่ก็มีกฎหมายบางฉบับที่ออกมาเป็นนโยบายสวนทางกับความปลอดภัย ขณะที่ประเด็นของยานพาหนะในหลายประเทศพยายามรณรงค์ให้ขับช้าถึงจะปลอดภัยแต่ไทย รถจักรยานยนต์ ซีซีต่ำที่เอื้อต่อการขับช้า กลับผิดกฎหมาย หรือประเด็นทางม้าลายก็ยังมีคนจมน้ำมาสู่การสูญเสียของหมอกระต่าย อีกทั้งกฎหมายมาแล้วขับยังเอาผิดผู้กระทำได้ไม่มาก จากปัญหาโครงสร้างเชิงนโยบายในหน่วยงานรัฐข้อจำกัดหลากหลาย ในฐานะสื่อมวลชน นิตยา กิรติเสริมสินที่ติดตามประเด็นการขับเคลื่อนลดอุบัติเหตุมานานกว่า 10 ปี เห็นวังวนการแก้ปัญหาเดิม จึงต้องการหยุดและลดคนตายคนพิการในแต่ละปีจึงใช้บทบาทสื่อสาธารณะในการสร้างจุดเปลี่ยนสำคัญนี้การทำงานเชิงรุกเกาะติดสถานการณ์ไปพร้อมกับการสร้างส่วนร่วมกับนักวิชาการผู้เชี่ยวชาญด้านอุบัติเหตุใช้ชุดข้อมูลงานวิจัยทั้งของไทยและต่างประเทศมาร่วมสื่อสารหาทางออกจุดประเด็นการออกแบบข้อเสนอเชิงนโยบายที่จะนำมาใช้ประโยชน์

ความสำคัญและผลกระทบ

1. เพื่อให้ประชาชนที่รับรู้ข่าวสารแบบเกาะติดความเคลื่อนไหวไปพร้อมกับการขยับข้อเสนอเชิงนโยบายการแก้ปัญหาเดิมไปสู่ทางออก
2. เพื่อให้ทุกภาคส่วนร่วมกันคิดออกแบบ นำเสนอผ่านสื่อต่อข้อเสนอแนะ จากองค์ความรู้ ประสบการณ์ งานวิชาการ งานวิจัยเปรียบเทียบ

ทดลอง และสรุปผล ผ่านการลงพื้นที่ พบปะผู้มีความรู้

3. เพื่อวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุกับเครือข่ายและหาทางออกผ่านเวทีและการเรียนรู้ไปสู่การจัดเวทีร่วมกับหลายหน่วยงาน

4. เพื่อเกิดจุดเปลี่ยนของสังคมให้มองเรื่องอุบัติเหตุเป็นเรื่องที่ป้องกันได้

5. เพื่อรวบรวมข้อเสนอเชิงนโยบายส่งต่อนโยบายที่เกี่ยวข้องนำไปใช้จริง

กลยุทธ์ ความรู้ กระบวนการที่นำมาใช้จนส่งผลให้ประสบความสำเร็จ

1. ใช้กระบวนการสื่อสารผ่าน สื่อ ทวีวี ออนไลน์ (Data) ใช้ข้อมูลวิเคราะห์เชิงลึกรอบด้านส่งต่อ ทุกรายการข่าวและรายการในไทยพีบีเอส เช่น รายการตรงประเด็น รายการข่าวคำมิตใหม่ รายการสถานีประชาชน และข่าวอื่น ๆ ทุกช่วง ข่าวตลอดวัน โดย นิตยา กิรติเสริมสิน จะเป็นผู้นำเสนอเนื้อหา โดยเน้นการวิเคราะห์เจาะลึกมากกว่าข่าวประจำวัน ซึ่งอธิบายสร้างความเข้าใจสังคมต่อปัญหาอุบัติเหตุการเกาะติดเคสอุบัติเหตุ วิเคราะห์หาสาเหตุ ทางออก ทางเลือก ข้อเสนอชี้จุดอ่อน หากจุดแข็งรอบด้านด้วยข้อมูลที่ถูกต้องและมีผู้เชี่ยวชาญด้านอุบัติเหตุ วิเคราะห์ร่วม

2. การสร้างเครือข่ายความร่วมมือ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ

ภาคีเครือข่าย

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน : เชื่อมโยงข้อมูลเพื่อต่อยอดให้ตรงเป้าหมายการ ขับเคลื่อนนโยบาย

มูลนิธิไทยโรดส์ (Thai Roads Foundation) : บทบาทนักสื่อสารที่ร่วมกันส่งต่อข้อมูลด้านการสื่อสารการ ลดอุบัติเหตุ

ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทยสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย : บทบาทซึ่งงานวิจัยต่อยอดผลิตแผนสื่อ สารร่วมกัน

มูลนิธิเมาไม่ขับ : บทบาทร่วมสื่อสารนำประเด็นแก้ปัญหาเมาแล้วขับ

สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ : ลงพื้นที่ยอดลดอุบัติเหตุในท้องถิ่น
สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) : ทำงาน
ร่วมประชุมหารือ และออกแบบการ สื่อสารมวลชนร่วมกัน

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน : บทบาทประชุมเสนอแนะ
แนวทางสื่อสารอุบัติเหตุให้บรรลุเป้า ผ่านมุมมองสื่อ

ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ Thai RSC : บทบาทใช้ข้อมูลเพื่อประกอบการ
สื่อสารผ่านสื่อและลงพื้นที่ติดตามเคสร่วมกัน

กรมการขนส่งทางบก : ขับเคลื่อนและประเด็น การคาดการณ์
อุบัติเหตุจนนำไปสู่ การออกแบบข้อสอบใบขับขี่ใหม่

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย : ร่วมลงพื้นที่จัดเวทีสร้างองค์ความรู้

เครือข่ายภาคประชาชน : ร่วมออกแบบนโยบายด้าน อุบัติเหตุเพื่อ
ส่งต่อในระดับนโยบาย

แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจากระดับจังหวัด (สอจร.) :
ร่วมผลิตข่าวเพื่อการสื่อสารด้านนวัตกรรมลดอุบัติเหตุ

ศูนย์วิจัยเฉพาะทางวิศวกรรมการประเมินและความปลอดภัยยาน
ยนต์ (มจพ.) : ออกแบบสื่อสารยานยนต์ปลอดภัยเดินทางไปดูงานที่ประเทศ
อินโดนีเซียทดสอบยานยนต์อาเซียนเอ็นแค (ASEAN NCAP)

กลุ่มเป้าหมายที่ได้รับประโยชน์

1. ประชาชน
2. เครือข่ายภาคประชาชน
3. นักวิชาการ
4. ภาครัฐ
5. ผู้ออกแบบนโยบาย

ผลลัพธ์และประโยชน์ที่สำคัญที่ได้รับ

ตัวอย่าง งานสื่อสารที่ตามต่อจนเกิดการขับเคลื่อนเชิงนโยบาย
ด้านอุบัติเหตุ ดังนี้

1. คดีฆาตกรรมที่ถูกรถชนบนทางม้าลาย ประเด็นนี้หลังเกาะติด
สถานการณ์อย่างใกล้ชิด ตั้งแต่ การผลิตการสื่อสาร จากครอบครัว การเพิ่ม
เนื้อหาข้อมูลวิชาการประกอบและมีการเน้นข้อเสนอเชิงนโยบายให้นำไปสู่การ

ผลักดันกฎหมาย ตั้งแต่การเกาะติด กลุ่มแรบบิท ครอสซิง ยื่นหนังสือพรรคการเมือง เร่งแก้ กม. ผลักดันสร้างทางม้าลายปลอดภัย และนำไปสู่การ กสม. เปิดรับฟังความเห็น"สิทธิและความปลอดภัยคนเดินเท้า และมีการขับเคลื่อนผ่านการจัดเวที 6 มิติเมืองปลอดภัยที่คนกรุงเทพฯ อยากเห็น ซึ่ง 1 ในนั้น มีเรื่องทางเท้าปลอดภัยด้วย ซึ่งนำไปสู่ข้อเสนอเชิงนโยบายที่ ผู้ว่า กทม.นำไปปรับ

ตัวอย่าง ผลงาน ปี 2565

รายการข่าวโมตรงประเด็น (24 ม.ค. 65)

อุบัติเหตุที่กไบค์ชนแพทย์หญิง สะท้อนปัญหาการบังคับใช้

กฎหมาย https://youtu.be/LTHa_XFQzTw?si=AMPojX0CpyuCn5Kg

รายการข่าวโมตรงประเด็น (11 ก.พ. 65)

"แรบบิท ครอสซิง" ยื่นผลักดันแก้กฎหมาย ให้ทางม้าลาย

ปลอดภัยจริง <https://youtu.be/7u0qlx6TNvg?si=dGDLD6LZ-8GvpPn1>

รายการข่าวโมตรงประเด็น (11 มี.ค. 65)

กสม.เปิดรับฟังความเห็น"สิทธิและความปลอดภัยคนเดินเท้า"

https://youtu.be/K_ROKl1gLew?si=aFp1_NNfd4NWtZhJ

รายการข่าวโมตรงประเด็น (22 เม.ย. 65)

3 เดือน คดี หมอกระต่ายกับการสร้างความตระหนัก "เมืองปลอดภัย"

<https://youtu.be/7O3o9uHlkp8?si=vqLxIXyFAVbX2vivy>

ข่าวโมตรงประเด็น (27 เม.ย. 65)

6 มิติเมืองปลอดภัยที่คนกรุงเทพฯอยากเห็น

<https://youtu.be/wSKAq2lQ5vA?si=B3g5ZNPcCCoIHqEA>

2. ประเด็นคนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุมากพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่คาดการณ์ อุบัติเหตุจึงนำมา สู่จุดเปลี่ยนการออกข้อสอบใบขับขี่ให้คนไทยรู้จักคาดการณ์อุบัติเหตุล่วงหน้า จากงานวิจัยศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (TARC) สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT) งานชิ้นนี้นำไปสู่การออกแบบข้อสอบใหม่ให้คนไทยได้รู้จักคาดการณ์ อุบัติเหตุมากขึ้นเรื่องนี้เป็นช่องแรก เพราะร่วมสื่อสารเอาข้อมูลงานวิจัยของ ศ.กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์

มาช่วยเผยแพร่ก่อนจะมีการติดตามผลลัพธ์ต่อเรื่องนี้จึงถือเป็นจุดเปลี่ยนใหญ่ในเชิงสื่อสารมวลชนที่ออกแบบนโยบายการสอบใบขับขี่ใหม่ ของคนไทย ที่นำร่อง 2565 มาใช้จริง 2566

รายการบ่ายโมง ตรงประเด็น (19 เม.ย. 65)

ตอน บทเรียนราคาแพง ไม่คาดการณ์ความเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุ

[https://youtu.be/fmsL-](https://youtu.be/fmsL-v2ZQBc?si=xerXGHpLZ8yW2Zrv)

[v2ZQBc?si=xerXGHpLZ8yW2Zrv](https://youtu.be/fmsL-v2ZQBc?si=xerXGHpLZ8yW2Zrv)

3. ประเด็น การปลูกฝังวิจัยจรรยาบรรณตั้งแต่เด็กเล็กที่สามารถสื่อสารลงลึกจนนำไปสู่การออกแบบนโยบาย ที่เป็นการแก้ปัญหาด้านอุบัติเหตุ ที่ใส่ใน KPI หน่วยงานรัฐและท้องถิ่น เป็นการสื่อสารร่วมกับนักวิจัย มีการทำหลักสูตรการเรียนการสอนมีเฉพาะบางแห่งในท้องถิ่นเท่านั้น แต่เมื่อทำและบรรจุใส่เข้าไปในท้องถิ่น ก็ทำให้คนไทยปลอดภัยมากขึ้น ไทยพีบีเอส เกาะติด มาถึง กทม. กลับมาต่อยอดการสื่อสารข่าวในเชิงนโยบายด้วยการตามต่อไปที่กระทรวงมหาดไทยถึงการออกแบบอย่างไรให้ท้องถิ่นปลอดภัย แต่ปรากฏว่า หน่วยงานรัฐรับลูกต่อยอด จนวันนี้เกิดเป็นจุดเปลี่ยนที่ดีขึ้นนำไปสู่การปฏิบัติ

รายการตรงประเด็น เวลา 12.00-12.30 น

ตอน เมล็ดพันธุ์ ความปลอดภัยทางถนน | ตรงประเด็น | 6 ก.พ. 66

<https://www.youtube.com/live/SvNVJKapV4?si=hocbf>

GTKkktar1iy

4. ประเด็น เมมาแล้วขับสู่การปรับกฎหมายให้รุนแรงขึ้น ด้วยการนำเสนอข้อมูลเมมาแล้วขับต่อเนื่อง

บทเรียนที่ได้รับปัญหาอุปสรรค

บทเรียนที่ได้รับการทำงานกับเครือข่าย ทำให้จับทิศทางข่าวได้ว่าจะสร้างจุดเปลี่ยนสังคมไปสู่ทางออกที่สำคัญคือการนำเสนอข่าวเชิงลึกวิเคราะห์ เช่นนี้ส่งผลให้เกิดความเชื่ออย่างมีเห็นผล ขณะเดียวกัน ผู้ออกแบบนโยบายก็ได้นำชุดข้อมูลและติดตามจึงนำไปสู่จุดปรับตัวเห็นทางออกร่วมระหว่าง

ประชาชนกับรัฐได้ ขณะที่อุปสรรคบางเรื่องด้านงบประมาณยังเป็นข้อจำกัดของหลายหน่วยงาน หากรัฐอยากลดงบประมาณก็ต้องลดคนเจ็บคนตายจากอุบัติเหตุมากขึ้น

รายการบำนาญโดยตรงประเด็น | 17 มิ.ย. 65

<https://youtu.be/X-tbCuZ9Yiw?si=kwGfU1klyTQ0R6c5>

ตอน : ลดเสียง ลดตาย อุบัติเหตุทางถนน กทม.

อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบริเวณโค้งรัชดา ที่มีผู้เสียชีวิต 5 ศพ โดยผู้ว่าฯ ชัชชาติ สิทธิพันธุ์ประกาศจะเร่งแก้ปัญหาหวังลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เช่น การทำแผนที่จุดเสี่ยง การประกาศเขตจำกัดความเร็ว ในฐานะที่ กทม. เคยครองแชมป์สูงสุดผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนติดต่อกันหลายปี

https://youtu.be/rnqsDB_rl2U?si=SpX249surus2vxFC

