

ทบทวน และ เสริมเติมเครื่องมือ ขับเคลื่อนกลไกระดับพื้นที่ ศปท.อำเภอ-ศปท.ท้องถิ่น

๖-๗ ธันวาคม ๒๕๖๑



ศปท.
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
www.roadssafetythai.org

สสส
สำนักงานกองทุนสนับสนุน
การสร้างเสริมสุขภาพ

ทำไม .. ต้องใช้จุดจัดการ “ใกล้ชิดกับปัญหา” “อำเภอ-ท้องถิ่น/ชุมชน”

1. อุบัติเหตุ .. โจทย์ซับซ้อน + ผู้เกี่ยวข้องหลากหลาย
2. รากปัญหา “อยู่ลึก” → ระดับพฤติกรรม วิถีชีวิต ความคิด-ความเชื่อ
3. เป็น ความคุ้นชิน (ทำอยู่ประจำทุกวัน) ไม่ต้องการเปลี่ยนแปลง ..
ใช้กฎหมายอย่างเดียวไม่ได้ผล “คนต่อต้าน” ..
ต้องให้เขามามีส่วนร่วม รับรู้ปัญหา เกิดแนวร่วม มีการเริ่มต้น
4. ต้องเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง “ทุกวัน” ไม่เฉพาะเทศกาล
(เปลี่ยน “ปัจเจก” ← โดยอาศัย “กลไกสังคม” + “กายภาพ” มาเสริม)

ข้อคิด : ทฤษฎี เครื่องมือ.. ที่สำคัญ

1. **อุบัติเหตุซ้ำซ้อน** เชื่อมโยงหลายฝ่าย รากปัญหาฝังลึก คำนึง
แรงต้าน-ความเสี่ยงทางสังคม **Social Risk**
2. **ปัจจัยกำหนดสุขภาพ** Determinants of Healthy
3. **การพัฒนาพื้นที่-ชุมชน → สู่ความยั่งยืน**
Community Coalition Action Theory : CCAT
4. **เครื่องมือ : Case Base VS problem base** (เครื่องมือ ๕ ชิ้น)
เพื่อสร้างการรับรู้ + มีส่วนร่วม



แนวคิด-เครื่องมือ ..

1 การวิเคราะห์ case สำคัญ

1. Haddon's Matrix
2. System Thinking
3. Swiss Cheese model

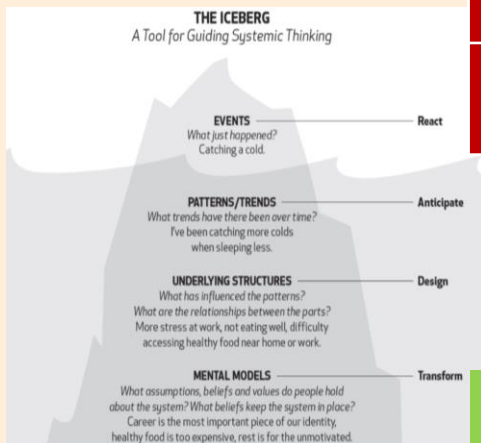
2 กรอบการขับเคลื่อน

Safe System Approach
Determinants of Health
6-Source for Influencer

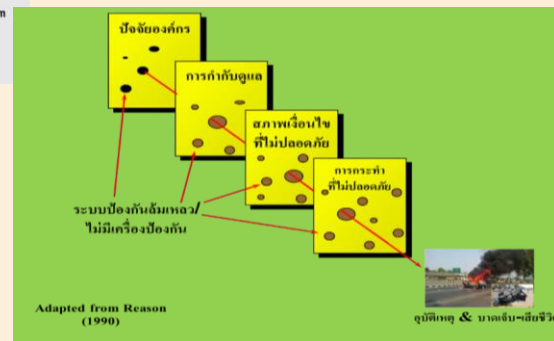
A-ปัจเจก

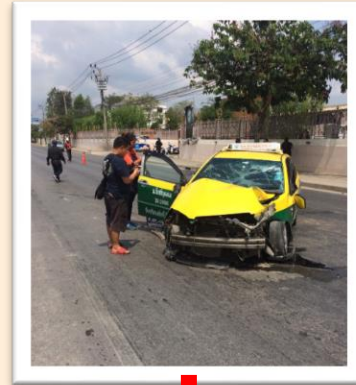
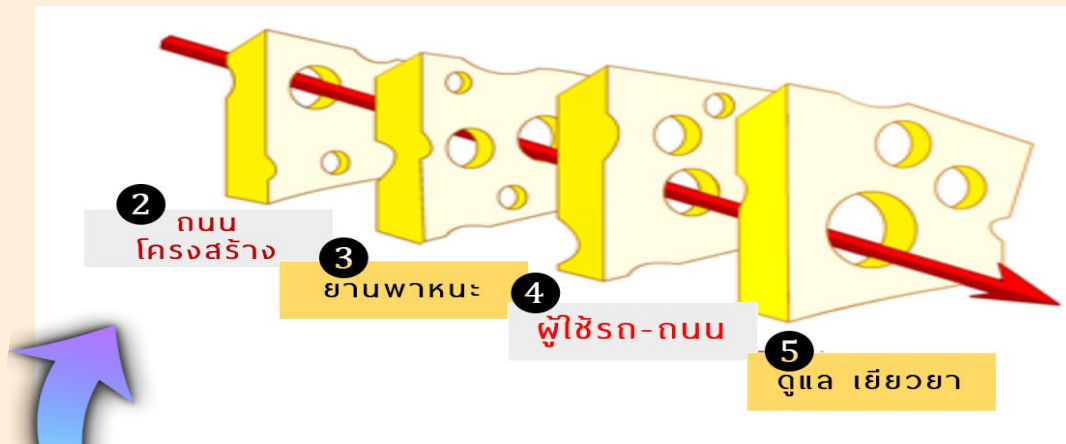
B-กลไก สังคม/องค์กร, กฎหมาย

C-กายภาพ



องค์ประกอบ	ก่อน	ระหว่าง	หลัง
คน			
รถ			
ถนน ENV			



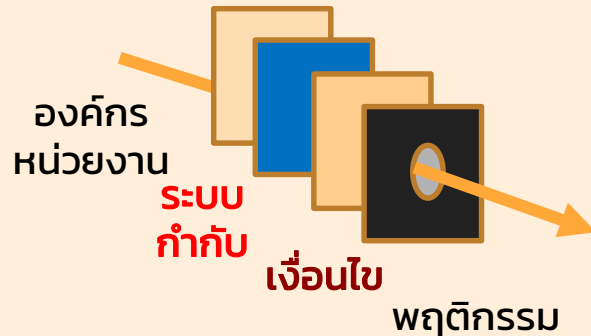


ระบบ
บริหารจัดการ

ระบบข้อมูล
สอบสวนสาเหตุ

สอบสวนการบาดเจ็บ .. ตามองค์ประกอบ
และระยะการเกิดเหตุ Haddon Matrix

องค์ประกอบ	ก่อน	ระหว่าง	หลัง
คน			
รถ			
ถนน สิ่งแวดล้อม			





เครื่องมือ ..

1. **Case Base :**
Haddon's Matrix
Swiss Cheese model
2. **Problem Base**
เครื่องมือ ๕ ชั้น
Determinant of Health



Human factor : มนุษย์มีข้อจำกัดอะไร



1. สายตา..

- ยิงเร็ว ยิงเห็นด้านข้างจำกัด
- จุดบอด, ร่มานตา (สว่าง-มืด) เข้าอุโมงค์

2. สมอง การรับรู้ การตอบสนอง

- 2 วินาที ก่อนตัดสินใจ (เบรก หักหลบ ฯ)
- Attention , Distraction
- Mode ในการตอบสนอง KB→RB→AB

3. ร่างกายทนแรงปะทะได้จำกัด

4. วงจร Circadian : อ่อนล้า-หลับใน

5. การควบคุมการเคลื่อนไหว (หู-ตา)



Safe System Approach

Safe System Approach to Road Safety

PRINCIPLES

Humans Make Errors

Humans Are Vulnerable
to Injury

Responsibility Is Shared

No Death or Serious Injury
is Acceptable

Proactive vs. Reactive

CORE ELEMENTS

Economic Analysis

Priorities and Planning

Monitoring and Evaluation

Comprehensive
Governance and Management

Strong Targets and Data

ACTION AREAS

Land Use Planning

Street Design
and Engineering

Improved
Mobility Options

Speed Management

Enforcement, Laws
and Regulation

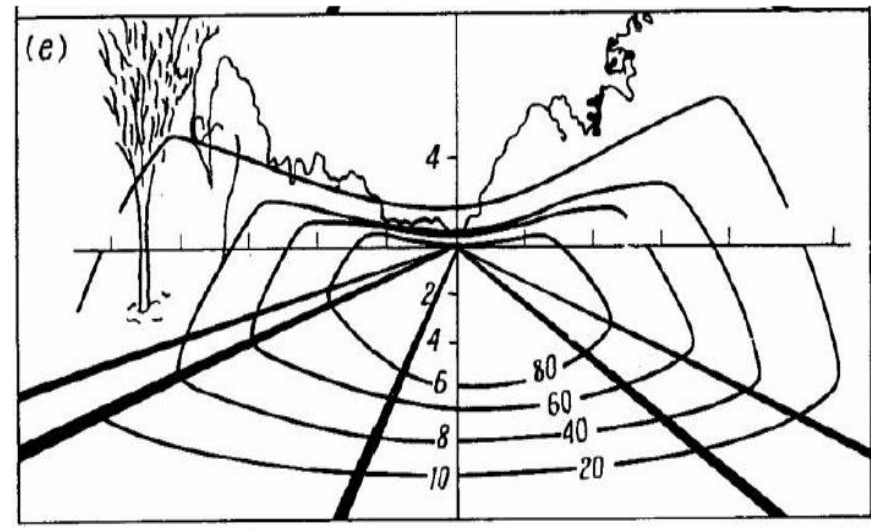
Education and
Capacity Building

Vehicle Design
and Technology

Post-crash Emergency
Response and Care

Note: Principles are multicolored, core elements are in grey, and action areas are in orange.

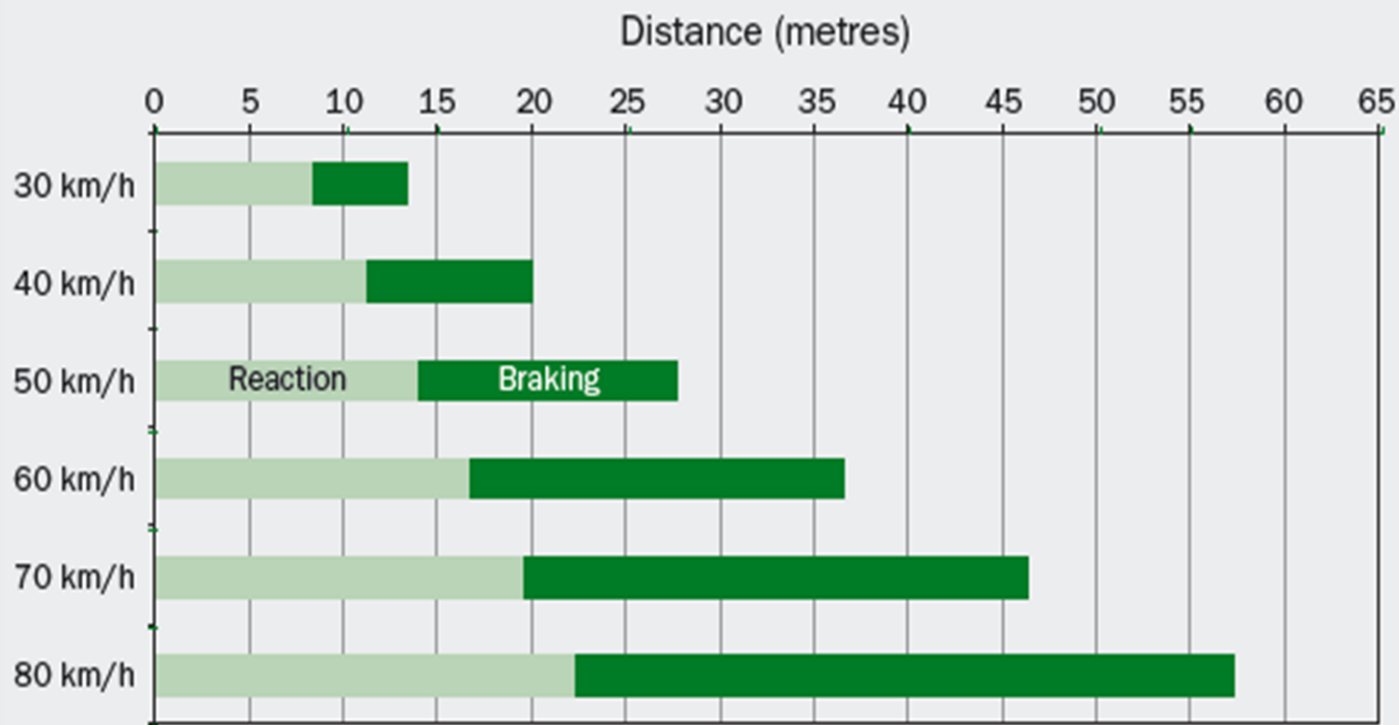




รูปที่ 1.6 ความสัมพันธ์ระหว่างความเร็วและมุมมองที่เห็น

เมื่อรถวิ่งด้วยความเร็วสูงขึ้นมุมกว้างของการมองเห็นก็ยิ่งแคบลง โดยที่ความเร็ว 30 กม./ชม. มุมการมองเห็นจะลดลงจาก 180 องศาเหลือ 100 องศา และที่ความเร็ว 100 กม./ชม. มุมการมองเห็นจะลดลงเหลือเพียง 40 องศา (ดูรูปที่ 1.6)

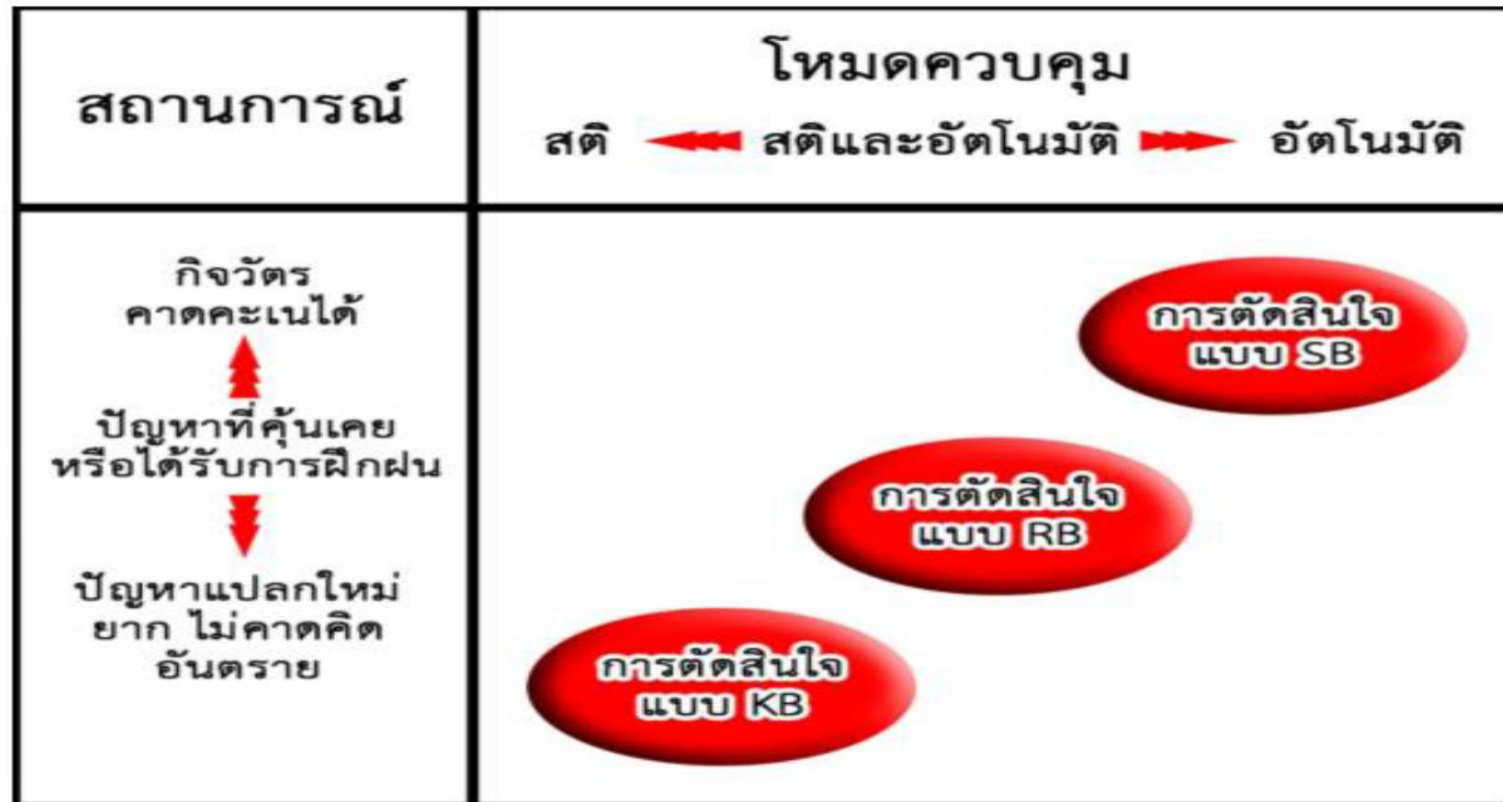
ความเร็วที่เพิ่มขึ้น ต้องการระยะทางในการหยุดรถเพิ่มขึ้น



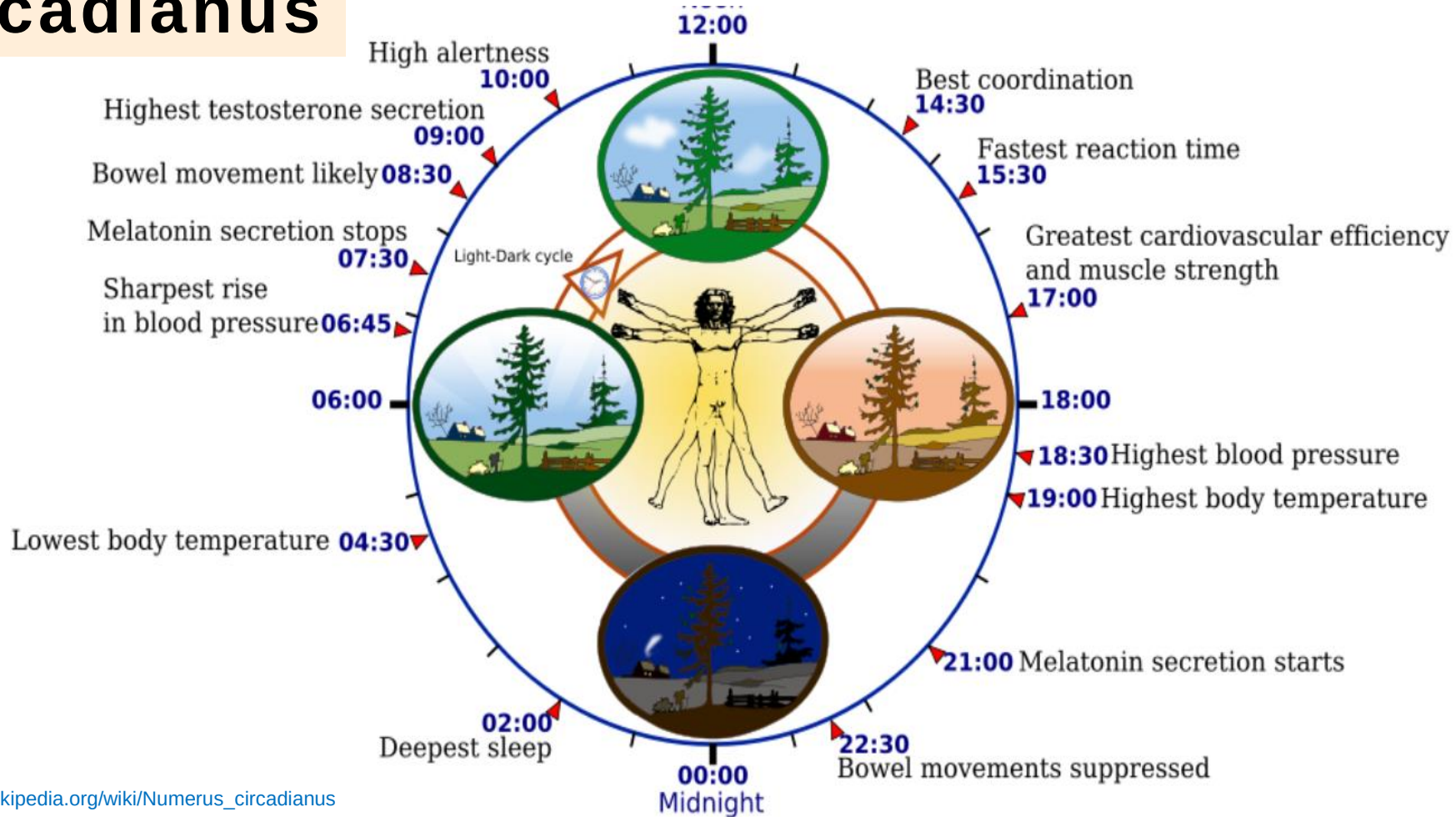
Source: (6) adapted from the Australian Transport Safety Bureau

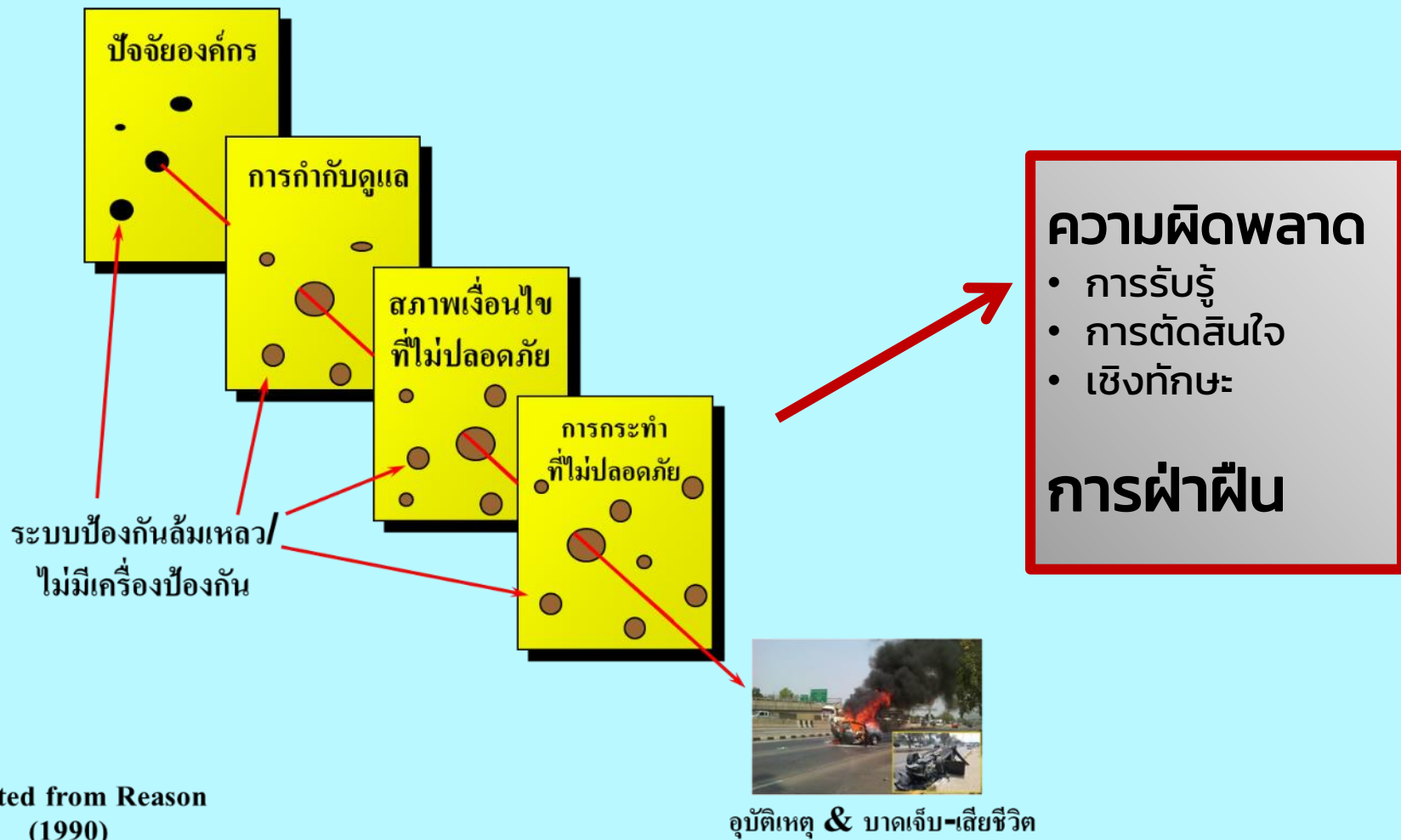
ความเร็วจาก 32 เป็น 112 กม./ชม. ต้องใช้ระยะทางในการหยุดเพิ่มขึ้น 8 เท่า

รูปแบบของการตัดสินใจ



circadianus





สลด!

บัสกับหนูน้อยชาวจีน ทับคาวัด

คม ชัด ลึก

ลึกกว่าข่าว

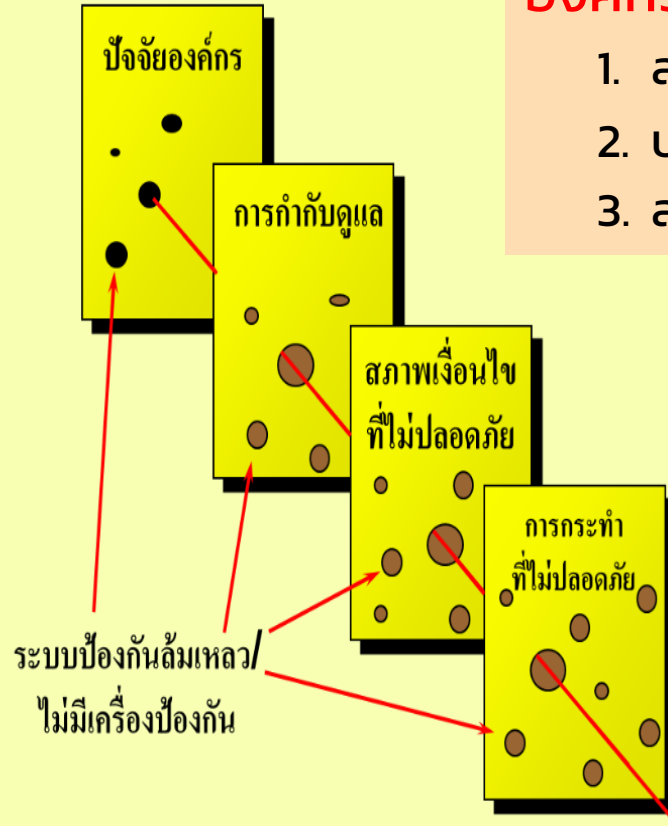


รถบัสทับ ด.ช.ชาวจีน วัย 6 ขวบดับ!!

18 ก.ค.31 ตำรวจ สภ.บางละมุง จ.ชลบุรี รับแจ้งและชุดไปตรวจสอบเหตุเด็กถูกรถทัวร์ทับเสียชีวิต ภายในวัดประชุมคงคา เป็นเด็กชายชาวจีน อายุ 6 ปี นอนแน่นิ่งอยู่กับพื้นถนน โดยมีญาติร่ำไห้อยู่ไม่ห่าง ใกล้กันพบรถทัวร์ของบริษัทนำเที่ยว ทะเบียน 32-4764 กทม. ก่อนเกิดเหตุเด็กผู้เสียชีวิตได้มาทำบุญกับครอบครัวที่วัด ขณะนั้นได้ออกไปวิ่งเล่นไล่จับแมลงอยู่บริเวณใกล้เคียงกับด้านหลังรถทัวร์ จังหวะนั้นโชเฟอร์ได้ถอยรถทัวร์โดยไม่ทราบว่าเด็กอยู่บริเวณด้านหลัง จึงทำให้รถถอยไปชนและเหยียบจนเด็กเสียชีวิต

สภาพเงื่อนไข ไม่ปลอดภัย

1. นกท. มีเด็กมาด้วย
2. สถานที่ รถจอดจำนวนมาก
ไม่มีคนกำกับ
เดินหน้า-ถอย
3. รถมี Blind spot



องค์กรและการกำกับดูแล

1. สมาคม-บริษัททัวร์-ไกด์
2. บริษัทรถเช่า → คนขับ, รถ
3. สถานที่ท่องเที่ยว (วัด)



กลไกเสริม



กลไกหลัก

ศปท.
อำเภอ

ศปท.
อปท.

Social
Risk



สร้างการรับรู้ โดยใช้ ① ข้อมูลเชิงลึก

② กระบวนการมีส่วนร่วม



กลไกการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย



นโยบาย



อำนวยการ



ปฏิบัติการ

รัฐบาล

หนปถ.



ศปถ.ชาติ

ศปถ.จังหวัด



ศปถ.อ.

ศปถ.อปท.

บูรณาการการทำงาน

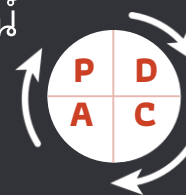


วิเคราะห์ข้อมูล

สถานการณ์

เชื่อมโยง

เครือข่ายคนทำงาน



กำกับ/ติดตาม/

ประเมินผล

ขับเคลื่อน

การทำงานตามแผน

ส่วนที่ ๑๖
ที่ ๑๖๐๘/๕๓๒๕



๒๐๑/๑๖
๑๒ มิ.ย. ๖๑
๒๕๐๔

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รหัส : ๒๒๐๑๑ ๓๓
วันที่ : ๑๒ มิ.ย. ๖๑ เวลา : ๑๕.๔๕

ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน
ถนนพหลโยธิน กม. ๑๑๓๐๐

๑๑ มิ.ย. ๖๑

เรื่อง สรุปผลการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๑ และข้อเสนอ
เพื่อขึ้นเตือนงานด้านความปลอดภัยทางถนน

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี จำนวน ๑ ฉบับ
๒. สรุปผลการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๑
และข้อเสนอเพื่อขึ้นเตือนงานด้านความปลอดภัยทางถนน จำนวน ๑๐๐ ชุด

ด้วยศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนขอเสนอเรื่อง สรุปผลการดำเนินการป้องกัน
และลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๑ และข้อเสนอเพื่อขึ้นเตือนงานด้านความปลอดภัย
ทางถนนมาเพื่อเสนอรัฐมนตรีทราบ โดยเรื่องนี้ข้าราชที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกา
ว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑๑) ซึ่งรองนายกรัฐมนตรี
(พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ) กำกับการบริหารราชการกระทรวงมหาดไทย ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าว
เสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ ความเป็นมาของเรื่องที่จะเสนอ

ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน ได้เสนอแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุ
ทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๑ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและจังหวัดให้เป็นกรอบแนวทางการ
ดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๑ ซึ่งมติคณะรัฐมนตรีมีมติ
รับทราบเมื่อวันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๖๑

๑.๒ มติคณะรัฐมนตรีและคำสั่งที่เกี่ยวข้อง

มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๖๑ รับทราบแผนบูรณาการป้องกัน
และลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๑ ของศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๑
เป็นเรื่องเข้าข่าย ที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี
พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑๑) เนื่องจากเป็นนโยบายของรัฐบาลตามข้อ ๕.๔ บังคับและแก้ไขปัญหาลุทธิ
ในการจราจรอันนำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิต โดยร่วมมือระหว่างฝ่ายต่าง ๆ ในการตรวจจับ บังคับ
การรายงาน และการดูแลผู้บาดเจ็บ

๓. สาระสำคัญ..

ค.ร.ม. เห็นชอบในหลักการ การกำหนดเรื่อง “ความปลอดภัยทางถนน” ให้เป็นวาระของจังหวัด อำเภอ และท้องถิ่น

๓.๒.๒ การปรับปรุงการบริหารจัดการ

(๑) กำหนดให้เรื่อง “ความปลอดภัยทางถนน” เป็นวาระจังหวัด อำเภอและ
ท้องถิ่น มีการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี โดยใช้กลไก สปด. จังหวัด สปด. อำเภอ และ สปด. องค์กร
ปกครองส่วนท้องถิ่น

(๒) จัดสรรงบประมาณ เครื่องมือ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานในพื้นที่
รวมถึงการพิจารณา แนวทางการตั้งงบประมาณแบบบูรณาการ

ส่วนที่ ๑ ส่วนที่ ๑๐๐๘/๕๓๒๕



๖๐๓/๑๖
๑๒ มิ.ย. ๖๑
๖๐๓
คำปรึกษาราชการและรัฐมนตรี
ทำพินัย : ศ๒๐๓๑ ค.๑ ก.๑๖
วันที่ : ๑๒ มิ.ย. ๖๑
เวลา : ๑๕.๔๕

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน
ณ กรุงเทพมหานคร ๑๐๐๐๐

๑๑ มิ.ย. ๖๑

เรื่อง สรุปผลการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๑ และข้อเสนอ
เพื่อขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี จำนวน ๑ ฉบับ
๒. สรุปผลการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๑
และข้อเสนอเพื่อขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน จำนวน ๑๐๐ ชุด

ด้วยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนขอเสนอเรื่อง สรุปผลการดำเนินการป้องกัน
และลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๑ และข้อเสนอเพื่อขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัย
ทางถนนมาเพื่อคณะรัฐมนตรีทราบ โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกา
ว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๕๔ มาตรา ๔ (๑๑) ซึ่งรองนายกรัฐมนตรี
(พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ) กำกับการบริหารราชการกระทรวงมหาดไทย ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าว
เสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ ความจำเป็นของเรื่องที่จะเสนอ

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้เสนอแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุ
ทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๑ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและเจ้าหน้าที่เป็นกรอบแนวทางการ
ดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๑ ซึ่งมีมติคณะรัฐมนตรีมีมติ
รับทราบเมื่อวันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๖๑

๑.๒ มติคณะรัฐมนตรีและคำสั่งที่เกี่ยวข้อง

มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๖๑ รับทราบแผนบูรณาการป้องกัน
และลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๑ ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๖๑
เป็นเรื่องเข้าข่าย ที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี
พ.ศ. ๒๕๕๔ มาตรา ๔ (๑๑) เนื่องจากเป็นนโยบายของรัฐบาลตามข้อ ๕.๔ บังคับและแก้ไขปัญหาลุทธิ
ในการจราจรอันนำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิต โดยร่วมมือระหว่างฝ่ายต่าง ๆ ในการตรวจจับ บังคับ
การรายงาน และการดูแลผู้บาดเจ็บ

๑. สารสำคัญ..

การขับเคลื่อน สปด.อำเภอ ด้วยรูปแบบอำเภอปลอดภัย



ใช้แนวทาง "ประชาธิปไตย" เพื่อสร้าง
การมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนใน
ระดับอำเภอ

ประเด็นขับเคลื่อน กำหนดจาก
สภาพปัญหาในพื้นที่ เช่น ทรมก
เมก เร็ว ส่วนชุมชน ทรส

ลดอุบัติเหตุในพื้นที่ ระดับอำเภอ

๑.จำนวนครั้งการเกิด
อุบัติเหตุทางถนนลดลง

๒.จำนวนผู้บาดเจ็บจาก
อุบัติเหตุทางถนนลดลง

๓.จำนวนผู้เสียชีวิตจาก
อุบัติเหตุทางถนนลดลง

เกิดนโยบายอำเภอ เกิด กลไก สปด. อปท.

เกิดกลไก สปด.อำเภอ ที่มีประสิทธิภาพ

- ๑.เกิดทีมนำ อปท. สปด.อำเภอ
เพื่อกำกับบริหารจัดการ
๒. มีระบบข้อมูล การสอบสวน
การวางแผนแก้ปัญหา
๓. มีการจัดทำข้อเสนอ
นโยบาย เป้าหมายร่วม (บันทึก
ผลลัพธ์)
- ๔.มีแผนการขับเคลื่อนอย่าง
ต่อเนื่อง
- ๕.มีการติดตามประเมินนโยบาย
อย่างต่อเนื่อง

ประชาชนในพื้นที่เปลี่ยน พฤติกรรมเสี่ยง

๑.ประชาชนปรับเปลี่ยน
พฤติกรรมเสี่ยง (งดดื่ม
ปัญหาในพื้นที่)

๒.เกิดมาตรการทางสังคม/
ชุมชน จัดการพฤติกรรมเสี่ยง

๓.เกิด การปรับปรุง
สภาพแวดล้อม (จุดเสี่ยง)ให้
เอื้อต่อความปลอดภัยทาง
ถนน

๔.มีการขับเคลื่อนนโยบาย
สู่การปฏิบัติในพื้นที่อำเภอ
ได้อย่างต่อเนื่อง

๕.คปด.อปท. มีแผนแก้ไข
ปัญหาในพื้นที่ อย่าง
สอดคล้องกับปัญหา

■ = เป้าหมาย/ผลลัพธ์

■ = ตัวชี้วัด

ข้อ ๒๑ ให้คณะกรรมการ ศปถ. อำเภอ มีอำนาจหน้าที่ในเขตอำเภอ ดังต่อไปนี้

(๑) จัดทำแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการ และงบประมาณในการป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอ และประสานแผนปฏิบัติการ แผนงาน และโครงการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในเขตอำเภอ ให้สอดคล้องกับแผนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด

(๒) ดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตอำเภอ

(๓) เร่งรัด ติดตาม และประเมินผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการ และรายงานการดำเนินงานให้คณะกรรมการ ศปถ. จังหวัดทราบ

(๔) ส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตอำเภอ

(๕) จัดให้มีศูนย์ข้อมูลและสถิติอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอ

(๖) เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและประชาสัมพันธ์การดำเนินงานต่อสาธารณะ

(๗) เสนอความเห็นต่อคณะกรรมการ ศปถ. จังหวัด เพื่อพิจารณากำหนดแนวทางหรือมาตรการเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับอำเภอ

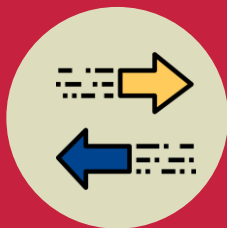
(๘) แต่งตั้งคณะอนุกรรมการหรือคณะทำงานเพื่อปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่ ตามที่เห็นสมควร

(๙) ปฏิบัติงานอื่นตามที่คณะกรรมการ ศปถ. จังหวัด มอบหมาย



ก่อตัว

structure-function
staff-performance



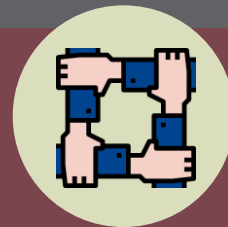
ต่อเนื่อง

synergy
staff engagement
assessment
planing



เข้าระบบ

implementation
change outcomes

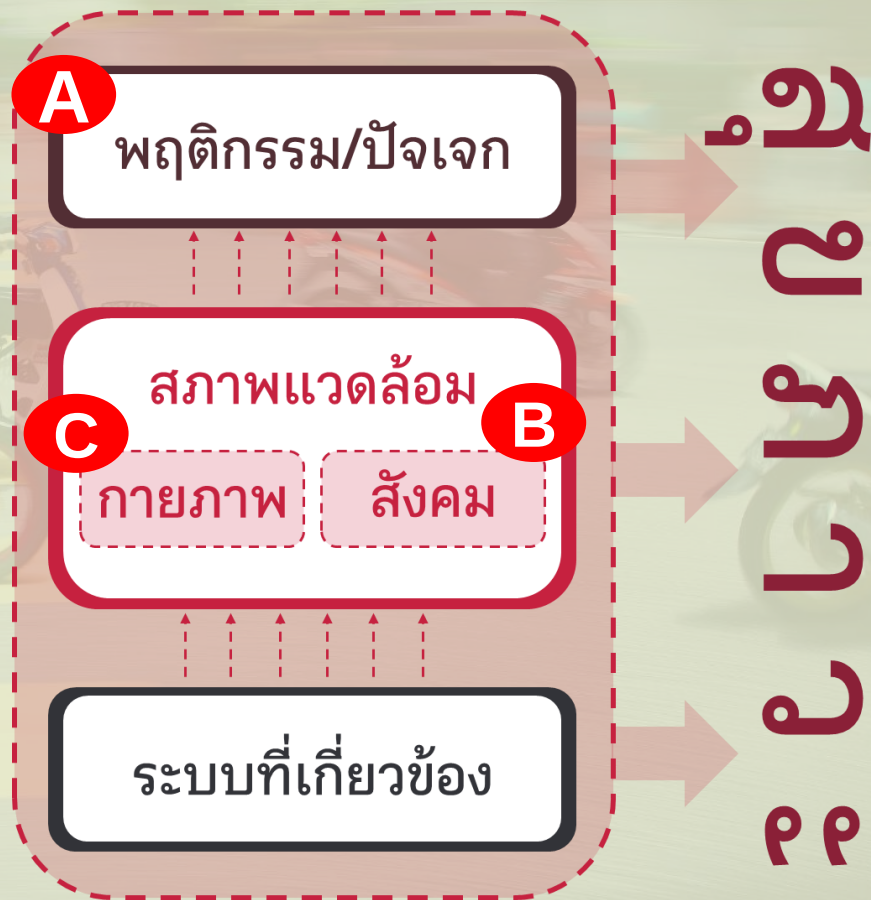


จัดการปัญหา

Community Coalition Action Theory [CCAT]-
Butterfoss & Kegler

ปัจจัยกำหนด สุขภาพ

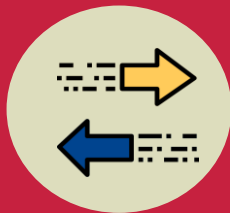
“ เป็นแนวคิดที่ช่วยทำให้ผู้ปฏิบัติงาน ป้องกันแก้ไขปัญหาสุขภาพมี “แว่นตา” ที่ใช้ มองสุขภาพในแบบ “องค์รวม” เพราะ ปัญหา สุขภาวะในปัจจุบันมีความสัมพันธ์อย่างแนบแน่นกับสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรมที่ปัจเจกนั้นสังกัดอยู่ได้ ทั้งยังรวมไปถึงระบบที่เกี่ยวข้องด้วย ”





ก่อตัว

structure-function
staff-performance



ต่อเนื่อง

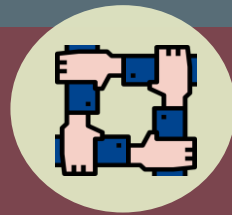
synergy
staff engagement
assessment
planing



เข้าระบบ

implementation
change outcomes

ได้ “เจ้าภาพ”
ต้นไม้ปัญหา



จัดการปัญหา



6 ข้อคิด.. เพื่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม

Motivation แรงจูงใจ	Ability ทักษะ กำกับ
① จิตสำนึก ทักษะ การให้คุณค่าแรงจูงใจ	② อบรม, ความรู้ ฝึกทักษะ ประเมินผล

③ บรรทัดฐาน Norm ค่านิยม กระแสสังคม	④ เฝ้ารวัง Social media CCTV <u>มาตรการองค์กร</u>
---	---

⑤ สิ่งแวดล้อม ที่เอื้อ ความสะดวก รวดเร็ว ระบบจูงใจ ชี้อเสียง	⑥ กฎหมายบังคับใช้ โครงสร้าง-กายภาพ
--	---------------------------------------

Ⓐ ปัจเจก

Ⓑ social
สังคม องค์กร

Ⓒ โครงสร้าง
สิ่งแวดล้อม



ทำให้ได้อย่างน้อย
4/6 จึงจะเห็นผล



Ⓐ **ปัจเจก**



Ⓑ **social**
สังคม องค์การ



Ⓒ **โครงสร้าง**
สิ่งแวดล้อม



จยย. ไม่ขี่
บนทางเท้า



① Case สำคัญ สอบสวนสาเหตุ



ระบบเฝ้าระวัง

- ② ตาย / คดี
- ③ บาดเจ็บ

Data

ระบบรวบรวม

- หน่วยงาน, ทีม SRRT
- แบบฟอร์ม, Haddon's
- Human factor มนุษย์ปัจจัย



เสียชีวิต/รุนแรง

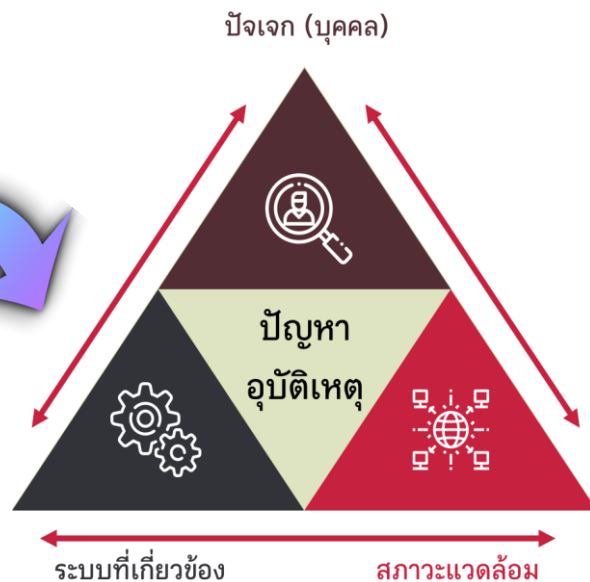
1. ใคร, กลุ่มไหน ? WHO
2. ที่ไหน ? WHERE
3. เมื่อไร ? WHEN
4. อย่างไร ? WHY

Information

Meaning / pattern

แบบแผนปัญหา

แนวโน้ม ประเด็นสำคัญ



△ ปัจจัยสุขภาพ

มองภาพรวม, เห็นปัญหา “รอบด้าน”
ทุกคน “มีส่วน” ช่วยเติมเต็ม

ข้อฝาก : การจัดการระบบข้อมูล .. เพื่อสร้างการเปลี่ยนแปลง

1. **รวบรวมที่มีอยู่** ทั้ง “คุณภาพ + ปริมาณ”
 - คุณภาพ → สอบสวน (เชิงลึกถึงรากปัญหา)
 - ปริมาณ → รายงาน ประกันภัย
2. **เก็บเพิ่มเติม**
 - สำรองการใช้ “จยย.”
 - ความเสี่ยงอื่นๆ รถนักเรียน, หน้า รร.
3. **วิเคราะห์ + นำเสนอ “ศปท.อำเภอ”**
 - ให้เห็น “เจ้าภาพ” ที่ต้องลงมาร่วม action
feeling → thinking → doing
 - แชร์ผ่านช่องทางต่างๆ LINE gr.
 - เกิดแผนการดำเนินงานร่วมกัน
4. **ดำเนินการและติดตามผล**

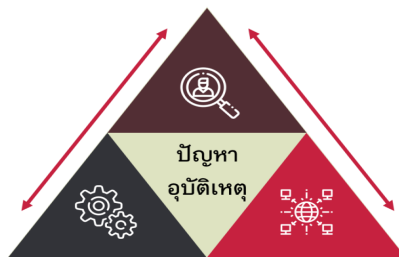




จยย. บาดเจ็บ-ตาย

- ไม่สวมหมวก
- ไม่มีใบขับขี่ ฯลฯ

ปัจเจก (บุคคล)



ระบบที่เกี่ยวข้อง

สภาวะแวดล้อม

ระบบที่เกี่ยวข้อง

- ศปถ.อ. ขาดข้อมูลสอบสวน+ประชุมจัดการอย่างต่อเนื่อง
- ท้องถิ่น-ชุมชน-องค์กร ขาดการผลักดันมาตรการชุมชนมตท.องค์กร

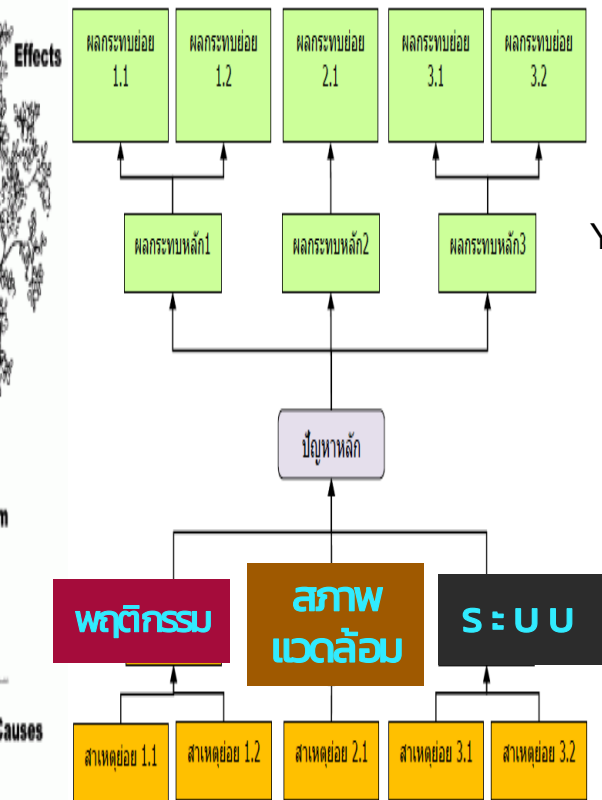
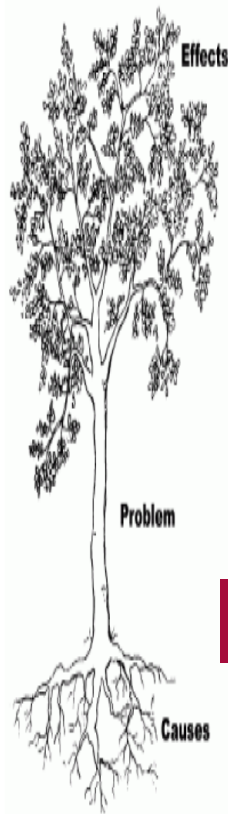
กายภาพ

- ไม่มีที่เก็บหมวก → หมวกหาย
- หมวกเด็กหาซื้อยาก
- หมวกไม่มีมาตรฐาน

กลไกสังคม

(สังคม กฎหมาย)

- ขาดกติกาชุมชน, เมตตองค์กร
- ตรวจจับไม่ต่อเนื่อง



Your text here

สุขภาวะ (ผลกระทบ)

