

สรุปบทเรียน

พลังภาคี

บนเส้นทาง

ถนนปลอดภัย



สสส
สำนักงานกองทุนสนับสนุน
การสร้างเสริมสุขภาพ

สอจร.
สนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

BF
มูลนิธิกองทุนเพื่อความปลอดภัยบน
ถนน Road Safety Foundation

โดย แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.)

สนับสนุนโดย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)



สรุปทเรียน

พลังภาคี

บนเส้นทาง

ถนนปลอดภัย



41 พื้นที่

โดย แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.)
สนับสนุนโดย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

คณะที่ปรึกษา

นพ.วีระพันธ์ สุพรรณไชยมาตย์ ผู้ทรงคุณวุฒิ
นพ.วิวัฒน์ ศีตมโนชญ์ รองประธาน สอจร.
ดร.दनัย เรืองสอน รองประธาน สอจร.

นพ.วิทยาชาติบัญญัติ ประธาน สอจร.
นพ.อนุชา เศรษฐเสถียร รองประธาน สอจร.

บรรณาธิการ นางสาวศิริกุล กุลเลียบ เลขาธิการ สอจร.

ผู้เขียน/เรียบเรียง นางพรทิพภา สุริยะ ผู้ช่วยเลขาธิการ สอจร./ทีมประเมินผลภาคอีสานตอนบน

คณะทำงาน

นางนิตยาภรณ์ สีหาบัว

ผู้ช่วยเลขาธิการ สอจร.

นางเปรมปรีดี ชวนะนรเศรษฐ์

หัวหน้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง

พ.ต.อ.อานนท์ นามประเสริฐ

หัวหน้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน

นางอรชร อัฐทวีลาภ

หัวหน้าภาคใต้

นายชินนวัฒน์ มณีศรีขำ

หัวหน้าภาคกลาง

นางบุษบา ชัยศรีสวัสดิ์สุข

หัวหน้าภาคเหนือตอนบน

นพ.ประดิษฐ์ รุ่งทิบูลย์โสภิสฐ์

หัวหน้าภาคเหนือตอนล่าง

ผศ.ดร.ตมุลดา จามจรี

หัวหน้าภาคตะวันออก

นางสาววรรณิ มีขวด

รองหัวหน้าภาคใต้

นางนงนุช ดันติธรรม

รองหัวหน้าภาคตะวันออก

พ.ต.อ.อำนาจ ถนอมทรัพย์

รองหัวหน้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน

นายวีระชน เกสียวกลม

รองหัวหน้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง

นางอิศราภรณ์ สุจาโน

รองหัวหน้าภาคเหนือตอนล่าง

นางวิริญญา ลาชโรจน์

รองหัวหน้าภาคกลาง

นางสาวศรียา ทวีกุล

รองหัวหน้าภาคเหนือตอนบน

นายธนินทร์ พรหมสาขา ณ สกลนคร

ทีมประเมินผลภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง

นางสุรางค์ศรี ศีตมโนชญ์

ทีมประเมินผลภาคใต้

ผศ.ดร.กังสดาล กนกพงษ์

ทีมประเมินผลภาคเหนือ

นางสาวสุพัตรา สำราญจิตร

ทีมประเมินผลภาคกลาง-ตะวันออก

นางสาวบุษริน เพ็งบุญ

ทีมสนับสนุนภาคกลาง

นางสาวขวัญรักษ์ เม็งตระกูล

ทีมสื่อ สอจร.

นางสาวธารทิพย์ กาญจนภา

ทีมสื่อ สอจร.

นางสาวอภิญญา มานิล

ผู้ประสานงาน สอจร.

นางสาวจริญญาภรณ์ วงษ์สีเทพ

ผู้ประสานงาน สอจร.

ภาคีเครือข่าย สอจร. ทุกท่าน

ISBN 978-616-393-352-2

พิมพ์ครั้งที่ 1 กันยายน 2564

สนับสนุนโดย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างสรรค์สุขภาพ (สสส.)

ผู้จัดพิมพ์ แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด (สอจร.)

ออกแบบ/พิมพ์ที่ หจก.วนิดาการพิมพ์ 14/2 หมู่ 5 ตำบลสันผีเสื้อ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ 50300
โทรศัพท์/โทรสาร 0 5311 0503-4



คำนำ

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ได้สนับสนุนให้เกิดการขับเคลื่อนงานป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร ในโครงการพัฒนาจังหวัดเชิงประเด็นและเชิงพื้นที่ ซึ่งครอบคลุมทั้ง 7 ภูมิภาค มีการดำเนินงานโดยภาคีเครือข่ายจากทุกภาคส่วน จำนวน 41 โครงการ โดยมีแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) เป็นกลไกในการหนุนเสริมองค์ความรู้และติดตามเสริมพลังในการดำเนินงาน เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมาย สร้างการเปลี่ยนแปลงให้เกิดรูปธรรมในระดับพื้นที่ ซึ่งโครงการดังกล่าวมีเป้าหมายร่วมกันคือ การลดอัตราการบาดเจ็บ เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประชาชนในพื้นที่ และสร้างความตระหนักรู้ เกิดการตื่นตัวแล้วมาร่วมกันป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนด้วยตนเอง

การสรุปบทเรียน “พลังภาคีบนเส้นทางถนนปลอดภัย” 41 พื้นที่ นี้ได้รวบรวมผลการดำเนินงาน การเปลี่ยนแปลงและปัจจัยเงื่อนไขความสำเร็จไว้เพื่อเป็นบทเรียนให้ได้ทราบถึงความร่วมมือของพลังภาคีเครือข่าย ที่ประกอบด้วยภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม จิตอาสา ฯลฯ ในพื้นที่ ที่มาสานพลังจับมือกันจัดการกับภัยทางถนน เพื่อหวังให้ประชาชนในทุกกลุ่มวัยมีความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

คณะทำงาน สอจร. หวังเป็นอย่างยิ่งว่า บทเรียนการทำงานทั้ง 41 โครงการฉบับนี้ จะเกิดประโยชน์กับผู้อ่านที่มีความสนใจหรือผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องไม่มากนักน้อยในการนำไปปรับใช้ต่อไป และขอขอบพระคุณทุกท่าน ทุกหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ที่เข้ามา ร่วมกันสร้างความปลอดภัยทางถนน ลดการสูญเสียบาดเจ็บและเสียชีวิตให้คนไทยปลอดภัยทางถนน

คณะทำงาน สอจร.

สารบัญ

เกริ่นนำ	5
----------	---

สรุปภาพรวม	13
------------	----

บทเรียนพลังภาคีบนเส้นทางถนนปลอดภัย 41 พื้นที่

1. ภาคเหนือ	23
-------------	----

2. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน	77
-------------------------------	----

3. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง	137
---------------------------------	-----

4. ภาคกลาง-ตะวันออก	187
---------------------	-----

5. ภาคใต้	247
-----------	-----



เกริ่นนำ

อุบัติเหตุทางถนนสร้างผลกระทบต่อความเสียหายต่อชีวิตทรัพย์สิน เศรษฐกิจโดยรวม ต่อประเทศ ต่อหน่วยงาน และต่อครัวเรือน ซึ่งหากภาคส่วนต่างๆ ไม่รวมมือกันแก้ไขและป้องกัน จะทำให้เกิดความสูญเสียอย่างมหาศาลต่อเศรษฐกิจของประเทศ โดยมีข้อมูลความสูญเสียในด้านต่างๆ ดังนี้

1) ความสูญเสียที่เกิดต่อครอบครัว ส่งผลกระทบต่อภาระงานบุคลากรของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทุก ๆ วันจะมี 40 ครอบครัวที่ต้องสูญเสียสมาชิก และทุก ๆ วันอีก 15 ครอบครัวต้องแบกรับภาระเลี้ยงดูผู้พิการจากอุบัติเหตุทางถนน ที่สำคัญหนึ่งในสามของผู้เสียชีวิตหรือพิการเป็นผู้ที่กำลังหลักของครอบครัว ผลกระทบจากอุบัติเหตุทางถนนไม่เพียงแต่เป็นภาระให้กับครอบครัว สังคม และเศรษฐกิจของประเทศ แต่ยังส่งผลกระทบต่อบริการสุขภาพ ทั้งด้านงบประมาณและภาระงานของบุคลากรที่มีจำกัด ทั้ง ๆ ที่ความสูญเสียและปัญหาเหล่านี้ **“ป้องกันได้”** นำตกใจที่แต่ละปีมีผู้บาดเจ็บเข้ามารับบริการ (เฉพาะสถานบริการกระทรวงสาธารณสุข) กว่า 1 ล้านคน หรือวันละ 2,700 ราย ทุกครั้งที่ก้าวเข้าไปที่ห้องฉุกเฉิน (ER) โรงพยาบาลรัฐบาล ภาพที่ปรากฏจะพบว่าครึ่งหนึ่งของผู้ป่วยฉุกเฉินเป็นผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และถ้าตามไปดูที่ห้องผู้ป่วย

ก็จะพบผู้บาดเจ็บรุนแรงที่ต้องพักรักษาและบางรายต้องรับการผ่าตัด รวมกันถึง 1.3-1.4 แสนคน/ปี ซึ่งพบว่าร้อยละ 4.6 ของกลุ่มนี้ลงเอยด้วยความพิการอย่างใดอย่างหนึ่ง และสุดท้ายกลับไปเป็นภาระการดูแลของครอบครัวและสังคม จากข้อมูลเฝ้าระวังการบาดเจ็บฯ กระทรวงสาธารณสุขในกลุ่มผู้บาดเจ็บรุนแรง (admit) จะพบว่า ร้อยละ 74.4 เป็นกลุ่มที่ใช้รถจักรยานยนต์ และเกือบทั้งหมด (ร้อยละ 94) ไม่สวมหมวกนิรภัย ส่งผลให้มีการบาดเจ็บที่ศีรษะร่วมด้วยถึงร้อยละ 50 ซึ่งข้อมูลจากราชาวิทยาลัยประสาทศัลยแพทย์ (ศัลยแพทย์ที่ผ่าตัดสมอง) ก็พบอีกว่า ประสาทศัลยแพทย์ในโรงพยาบาลภูมิภาคของกระทรวงสาธารณสุข มีอยู่จำกัดเพียง 52 จังหวัด แต่อีก 23 จังหวัดถ้ามีผู้ป่วยต้องรับการผ่าตัดสมองก็ต้องส่งตัวมารักษา ทั้ง ๆ ที่ระยะวิกฤต (โอกาสรอดหรือไม่พิการ) ของผู้ป่วยกลุ่มบาดเจ็บศีรษะมีเพียง 2 ชั่วโมงแรกหลังเกิดเหตุ และถ้าไปดูภาระงานจากการผ่าตัดสมองที่สูงถึงปีละ 203 operations ต่อประสาทศัลยแพทย์ 1 คน จะพบว่าส่วนใหญ่เป็นการ “ผ่าตัดฉุกเฉิน” (Emergency case) ที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนน ทั้ง ๆ ที่สามารถป้องกันได้

2) ความสูญเสียทางเศรษฐกิจ ที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทางถนน แบ่งออกเป็น 3 ประเภท ดังนี้

2.1) ความสูญเสียทางกายภาพจากผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บ

2.2) ความสูญเสียทางจิตใจและสังคม ผู้ประสบอุบัติเหตุเกิดความเจ็บปวด หวาดกลัว เสียขวัญ เป็นทุกข์ ไม่อาจทำงานหรือดำรงชีวิตได้ตามปกติ

2.3) ความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจของชาติ ประเมินเป็นมูลค่าหลายพันล้านบาท อุบัติเหตุในแต่ละครั้งเป็นคดีความมีการฟ้องร้อง เสียเวลาเสียหาย เสียรายได้ เกิดปัญหาการจราจรติดขัด



3) ความสูญเสียจากแหล่งต่างๆ

3.1) ข้อมูลจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ระบุว่า ปัจจุบันมีจุดตัดรถไฟกับถนนทั่วประเทศถึง 2,449 จุด ในจำนวนนี้เป็นจุดตัดที่ไม่มีเครื่องกั้นทั้งสิ้น 988 จุด ซึ่ง รฟท. จะดำเนินการแก้ไขภายในระยะเวลา 5 ปี เชื่อว่าจะช่วยบรรเทาปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับจุดตัดรถไฟได้อย่างเห็นผล

3.2) ข้อมูลจากกรมทางหลวง จากรายงานการวิจัยเกี่ยวกับมูลค่าความเสียหายของอุบัติเหตุในประเทศไทย นับตั้งแต่ พ.ศ. 2548 เป็นต้นมา ผลการศึกษาระบุว่า ความสูญเสียทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นต่อปีมีมูลค่าโดยเฉลี่ย 232,000 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.8 ของผลผลิตมวลรวมในประเทศ โดยเฉพาะช่วงเทศกาลสงกรานต์และปีใหม่ที่มีการเดินทางมากที่สุด การเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าของช่วงเวลาปกติ

3.3) กรมการขนส่งทางบก รายงานข้อมูลอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย เฉลี่ยวันละ 25 คน หรือชั่วโมงละ 1 คน มีมูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจ 230,000 ล้านบาทต่อปี

3.4) กองทุนประกันสังคม (ระหว่างปี พ.ศ. 2549-2554) พบว่า ต้นทุนการสูญเสียประสิทธิภาพการผลิตของผู้เสียชีวิต 1 คน มีมูลค่า 2.8 ล้านบาท มีมูลค่าความเสียหายทางเศรษฐกิจไม่ต่ำกว่า 4 ล้านบาท ตามหลักทฤษฎีมนุษย์ ภาวะสุขภาพมีผลต่อประสิทธิภาพการทำงาน การเสียชีวิตก่อนเวลาอันควรจากอุบัติเหตุทำให้สูญเสียปริมาณแรงงานผลผลิตในอนาคต ลดลง ตลอดจนการบริโภคของสังคมลดลงตามไปด้วย ส่วนการบาดเจ็บหรือพิการเกิดผลกระทบทำให้เสียเวลาทำงาน สูญเสียรายได้ ขณะเดียวกันยังเกิดการสูญเสียทรัพยากร ไม่ว่าจะเป็นค่าทรัพย์สินเสียหาย ค่ายานพาหนะ ความเสียหายของถนนข้างทาง ค่าการจัดการอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น การเคลื่อนย้ายผู้ประสบเหตุโดยรถพยาบาลฉุกเฉิน และค่าใช้จ่ายในโรงพยาบาล

3.5) ข้อมูลรายงานมูลค่าความเสียหายของอุบัติเหตุในประเทศไทยของมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ปี 2550 ระบุว่า ในแต่ละอุบัติเหตุร้ายแรงที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตนั้น ความสูญเสียทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นมีมูลค่าสูงถึง 5,300,000 บาทโดยเฉลี่ย และในแต่ละอุบัติเหตุร้ายแรงที่ทำให้มีผู้พิการนั้น ความสูญเสียทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นมีมูลค่าสูงถึง 6,000,000 บาท

3.6) สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ 2560) ได้คำนวณมูลค่าความสูญเสียจากการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุจราจรในช่วงปี 2554-2556 เฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 545,435 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 6 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP)

ที่ผ่านมา หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีความพยายามในการกำหนดแนวทางมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาวุฒิสภาพฤติกรรมเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุผ่านนโยบายและความเคลื่อนไหวสำคัญๆ ได้แก่

- 1) การประกาศให้ปี พ.ศ. 2547 เป็นปีแห่งการรณรงค์เพื่อถนนปลอดภัย
- 2) คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในการประชุมครั้งที่ 1/2553 เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2553 พิจารณาให้ประเทศไทยในฐานะประเทศสมาชิกองค์การสหประชาชาติ มีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนวาระความปลอดภัยทางถนนของโลกตามกรอบปฏิญญาอมสโก โดยมีเป้าหมายให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตในปี 2563 ลดลงร้อยละ 50 ของอัตราการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตในปี 2553

- 3) คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 4 มกราคม 2554 กำหนดให้ปี พ.ศ. 2554 เป็นปีแห่งการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100% มีการจัดกิจกรรมรณรงค์และสร้างกระแสให้ประชาชนตระหนักและรับรู้ถึงความสำคัญของหมวกนิรภัย รวมถึงกระตุ้นเตือนให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์



สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ซึ่งจะช่วยลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น
จากรถจักรยานยนต์ และเป็นการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยให้เกิดขึ้น
ในสังคมไทยอย่างยั่งยืน

4) มีการขับเคลื่อนการประชุมระดับรัฐมนตรีสาธารณสุขของประเทศ
สมาชิกองค์การอนามัยโลกภูมิภาคเอเชียใต้และตะวันออก เมื่อเดือนพฤศจิกายน
2560 และจากการประชุมทำให้เกิดข้อตกลงที่เรียกว่า **พันธสัญญาภูเก็ต
(Phuket Commitment)** เกรงรัดการขับเคลื่อนแผนทศวรรษแห่งความปลอดภัย
ทางถนน พ.ศ. 2554-2563 รวมถึงการสร้างกระแสนโยบายสนับสนุนการ
ดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง

5) เมื่อวันที่ 12 เมษายน 2561 ที่ประชุมสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติ
(UN General Assembly) ได้รับรอง**ตัวชี้วัดการดำเนินงานด้านความ
ปลอดภัยทางถนนแบบสมัครใจ** (voluntary global performance targets
for road safety) เพื่อให้บรรลุเป้าหมายลดการสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทาง
ถนน โดยมีตัวชี้วัดด้านการดำเนินการ 12 ตัวชี้วัด มีกำหนดระยะเวลาชัดเจน
ครอบคลุมการจัดการทั้ง 5 เส้าหลัก เพื่อเร่งรัดการดำเนินงานให้เป็นไปตาม
เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals – SDGs) ปี
2558-2573 โดยตัวชี้วัด 12 ด้าน อาทิ การที่ทุกประเทศมีแผนปฏิบัติการด้าน
ความปลอดภัยทางถนน ถนนทุกสายต้องคำนึงถึงความปลอดภัยหรือผ่าน
การประเมินระดับ 3 ดาวหรือสูงกว่า เพิ่มสัดส่วนของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ที่
สวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานให้ใกล้เคียงร้อยละ 100 ลดจำนวนผู้เสียชีวิต
จากอุบัติเหตุทางถนนเนื่องจากผู้ขับขี่ดื่มแอลกอฮอล์ลดครึ่งหนึ่ง การมี
กฎหมายระดับชาติที่จำกัดหรือห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ เป็นต้น

6) เมื่อ 12 กุมภาพันธ์ 2562 ครม. เห็นชอบ**แผนแม่บทความ
ปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561-2564** ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

เสนอเป็นกรอบการดำเนินงานแบบบูรณาการจากภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เน้นความปลอดภัยทางถนนและส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัย เน้นลดอันตราย การบาดเจ็บ และอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเสี่ยงประเภทต่างๆ สำหรับเป้าหมายของแผนแม่บทฉบับนี้จะใช้อัตรการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในแผนแม่บทให้สอดคล้องกับฐานข้อมูลการเสียชีวิตของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด 3 หน่วยงาน คือ กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (สตช.) และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

อย่างไรก็ตาม ยังคงมีข้อมูลที่เป็นเรื่องน่าสนใจ เมื่อใช้ข้อมูลประมาณการเสียชีวิตจาก WHO เปรียบเทียบสถิติย้อนหลัง ในปี 2561 จำนวนผู้เสียชีวิตของประเทศไทยกลับมีจำนวนลดลง โดยมีจำนวนผู้เสียชีวิต 22,491 คน ลดลงจากปี 2558 ซึ่งไทยมีผู้เสียชีวิต 24,237 คน ลดลงจากเดิมเกือบ 2,000 คน และลดลำดับจากอันดับ 2 ของโลกมาอยู่ที่อันดับ 9 ซึ่งนับเป็นสัญญาณที่ดี ปรากฏการณ์นี้หากประเมินผลสัมฤทธิ์ที่เกิดขึ้นว่ามีองค์ประกอบจากเหตุปัจจัยใดที่เข้ามามีส่วนผลักดัน curve ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยให้ลดลงได้ คงปฏิเสธไม่ได้ว่าปัจจัยสำคัญเกิดขึ้นจากความร่วมมือและความพยายามจากทุกภาคส่วน โดยมีหน่วยงานภาครัฐเป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนงาน และหนุนเสริมโดยภาคเอกชน ภาคประชาสังคม เครือข่ายชุมชนและวิชาการสร้างเสริมนโยบายสุขภาพ ลงถึงระดับพื้นที่ เพื่อมุ่งค้นหาแนวทางการดำเนินงานป้องกัน เพื่อพลิกสถานการณ์ความรุนแรงที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพ โครงสร้างสังคมและเศรษฐกิจของประเทศให้เกิดการเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางที่ดีขึ้น



แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจากระดับจังหวัด (สอจร.) เป็นอีกแผนงานหนึ่งภายใต้การสนับสนุนการดำเนินงานจากสำนักสนับสนุนการควบคุมปัจจัยเสี่ยงทางสังคม (สำนัก 10) **สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)** ให้มีการขับเคลื่อนงานป้องกันอุบัติเหตุจากระดับจังหวัดมากกว่า 15 ปี ซึ่งมียุทธศาสตร์การทำงาน 5 ด้าน คือ 1. พัฒนาภาคีเครือข่าย สร้าง Change Agent 2. ผลักดันให้เกิดมาตรการองค์กร 3. ผลักดันให้เกิดนโยบายสู่การปฏิบัติ 4. ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนากระบวนการนำไปใช้ประโยชน์ 5. สื่อสารสาธารณะ สร้างกระแสสังคม เพื่อให้เกิดการขับเคลื่อน เชื่อมร้อยภาคีเครือข่าย กลุ่มคนทำงานที่เป็นพันธมิตรสำคัญในระดับพื้นที่ ให้ดำเนินการและผลักดันให้ประชาชนในพื้นที่ลุกขึ้นมาป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากระดับจังหวัด โดยเน้นการใช้เครื่องมือ/ความรู้ในการทำงาน คือ

1. แนวคิด INN (Individual: ปัจเจก Node กลุ่มคน และเครือข่าย) ของ นพ.ประเวศ วะสี และใช้กลยุทธ์ 5ส5ช ของ สอจร. ประกอบควบคุมกัน โดยเน้นการสร้างการมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนงานของภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วน ทั้งแนวคิดที่ดำเนินงานตามคำสั่ง/นโยบาย และแนวราบที่เกิดจากการใช้ความสัมพันธ์ ทำงานร่วมกันอย่างกัลยาณมิตร โดยมุ่งเป้าหมายลดเจ็บตายจากอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่

2. แนวคิดการเสริมพลัง ที่ประกอบด้วย พลังความรู้ พลังข้อมูล และพลังเครื่องมืออุปกรณ์/เทคโนโลยี

3. แนวคิดการมีส่วนร่วม ที่ทุกหน่วยงานในพื้นที่และกลุ่มเป้าหมายเข้ามาร่วมจัดการปัญหาาร่วมกันทุกขั้นตอน ตั้งแต่คิด วางแผน ลงมือปฏิบัติ ตรวจสอบ ติดตาม ประเมินผล รับผิดชอบต่อประโยชน์และร่วมลงทุน

4. แนวคิดการใช้ข้อมูล ในการจัดการปัญหาจุดเสี่ยง พฤติกรรมเสี่ยง และยานพาหนะเสี่ยง

โดยในปี 2562-2563 สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ได้สนับสนุนภาคีเครือข่ายงานป้องกันอุบัติเหตุจราจร ให้ดำเนินงานโครงการ จำนวน 41 โครงการ โดยแบ่งตามพื้นที่การประเมินเสริมพลัง ดังนี้

ภูมิภาค	จังหวัด	
ภาคเหนือ	เชียงราย เชียงใหม่ พะเยา ลำปาง ลำพูน	9 โครงการ อุตรดิตถ์
ภาคกลาง	สิงห์บุรี ประจวบคีรีขันธ์ ปทุมธานี ลพบุรี	6 โครงการ
ภาคตะวันออก	ตราด ปราจีนบุรี ระยอง	3 โครงการ
ภาคตะวันออก เชียงใหม่ตอนบน	สกลนคร หนองบัวลำภู เลย มุกดาหาร กาฬสินธุ์ ร้อยเอ็ด อ่างนาจเจริญ	9 โครงการ
ภาคตะวันออก เชียงใหม่ตอนล่าง	อุบลราชธานี บุรีรัมย์ ยโสธร ศรีสะเกษ ชัยภูมิ	8 โครงการ
ภาคใต้	ภูเก็ต พัทลุง ปัตตานี สงขลา ชุมพร ตรัง	6 โครงการ
รวม	31 จังหวัด	41 โครงการ

สรุปภาพรวม

ปี **2562-2563** ภาครัฐช่วยได้ดำเนินงานโครงการ 41 พื้นที่ ภายใต้การสนับสนุนงบประมาณจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และสนับสนุนการทำงานเสริมพลังขับเคลื่อนพลังความรู้และการติดตามแบบเสริมพลัง จากแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจากรถระดับจังหวัด (สจร.) นั้น มีการดำเนินงานในพื้นที่ 31 จังหวัด โดยมีเป้าหมายมุ่งหวังให้เกิดการลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุลดอัตราการบาดเจ็บ เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถ และเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัย ซึ่งการดำเนินงานมีหลากหลายประเภท หลายประเด็น และเจาะกลุ่มเป้าหมายที่แตกต่างกัน ดังนี้

41 โครงการ มุ่งลดเจ็บตายบนถนน

ขับเคลื่อนกลไก สปป (จว./ทจ/อปท.)

MC+หมวก+Youth

อส.จร./
ชุมชน/
วิชาชีพ-ภูมิกาย

รุดโดยสาร
สาธารณะ/
รถรับส่งนักเรียน

สถานประกอบการ/
สถานศึกษา
(มหาวิทยาลัย/วิทยาลัย
ร.ร./สพด.)

सानเครือข่าย/
เสริมพลัง



Step → Next

1. จัดตั้งทีมงาน/สร้างความเข้มแข็งขับเคลื่อนกลไก
2. พัฒนาคณะที่กำหนดเป้าหมาย
3. สร้างการมีส่วนร่วมกลุ่มเสียง/
4. สร้างความเป็นเจ้าของงาน
5. สืบรวจข้อมูล วิเคราะห์ คัดข้อมูล/สะท้อนกลับ
6. ใช้ How to/Tool/สื่อสาร AI-IT มาเสริม
7. In put K./ปรับพฤติกรรม
8. สรุปประเมินผล/ปร./ถอดบทเรียน
9. ยกย่องความสำเร็จ/ผลักดันเชิงนโยบาย
10. เปรียบเทียบวัดผล เกิดเหตุผลเจ็บตายลง

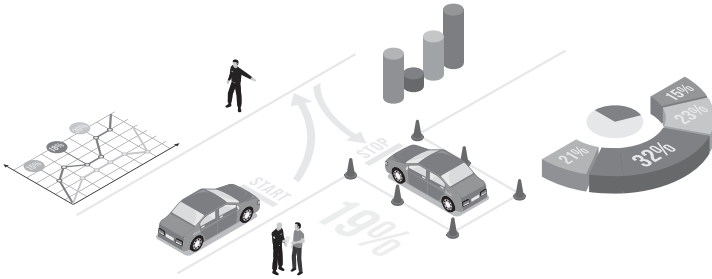
กลุ่มสร้าง RS

↕

กลุ่มเสียง

เปลี่ยนกลุ่มเสียง
มาเป็นกลุ่มสร้างถนน
ปลอดภัย

สาระสำคัญในประเด็นขับเคลื่อน



1 ขับเคลื่อนกลไก ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด ลงสู่ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอและท้องถิ่น เพื่อให้เกิดกลไกการขับเคลื่อนงานที่เข้มแข็ง มีการทำงานอย่างต่อเนื่อง เชื่อมประสานขับเคลื่อนได้ทั้งแนวดิ่ง (โครงสร้าง/คำสั่ง) และแนวราบ (ภาคี/กัลยาณมิตรระดับพื้นที่)

2 การจัดการประเด็นความเสี่ยงหลัก ที่สาเหตุเกิดจากรถจักรยานยนต์ กลุ่มเยาวชน ที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนในสัดส่วนที่สูง และพฤติกรรม การขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยกับการไม่สวมหมวกนิรภัย

3 รถโดยสารสาธารณะ และรถรับส่งนักเรียนปลอดภัย ซึ่งเกิดการขับเคลื่อนงานของพีเลียง สอจร. ในจังหวัดร่วมกับภาคีเครือข่าย ในการจัดตั้งชมรมรถรับส่งนักเรียน และกำหนดมาตรการร่วมกันกับ ผู้ประกอบการ/เจ้าของรถโดยสารสาธารณะ หรือการเช่าเหมารถบริการ ให้รถมีความพร้อมและปลอดภัย มีการจัดทำข้อตกลง/สัญญา เพื่อกำหนดมาตรฐานให้เกิดความปลอดภัย รวมไปถึงการจัดตั้ง คณะทำงาน/ชมรม ในการกำกับติดตามผล

4 กลุ่มเป้าหมายร่วมเป็นเจ้าของ ในการจัดการปัญหาอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่เสี่ยง ได้ชวนกลุ่มเสี่ยงมาเป็นกลุ่มสร้างความปลอดภัยทางถนน และกลายเป็นผู้นำการเปลี่ยนแปลง เช่น แกนนำชุมชน จิตอาสา อาสาจราจร และกู้ชีพ กู้ภัย ในการเฝ้าระวังความเสี่ยงภัยทางถนนที่เกิดขึ้น กลุ่มคนเหล่านี้จะได้รับการฝึกอบรม และดำเนินกิจกรรมทั้งการจัดเก็บข้อมูลพฤติกรรมเสี่ยง จุดเสี่ยง แล้วนำข้อมูลสะท้อนกลับสู่เวทิต่าบล อำเภอ และเป็นแบบอย่างที่ดีให้กับประชาชนในพื้นที่ และที่สำคัญ มีบทบาทในการเฝ้าระวังป้องปรามไม่ให้ประชาชนในชุมชนที่มีพฤติกรรม การขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยขับขึ้นรถบนถนน เช่น พฤติกรรมดื่มแอลกอฮอล์ แล้วขับขึ้นรถ การขับขึ้นรถในเด็กเยาวชนอายุไม่ถึง 15 ปี พฤติกรรม การขับขึ้นรถด้วยความเร็วเกินกฎหมายกำหนด เป็นต้น

5 สถานประกอบการ/สถานศึกษาปลอดภัยทางถนน ซึ่งสถานประกอบการและสถานศึกษา รวมถึงศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ได้มีการกำหนดมาตรการภายในองค์กร เพื่อปกป้อง ดูแลคนในองค์กรให้มีพฤติกรรม การขับขี่ที่ปลอดภัย และควบคุมพฤติกรรมเสี่ยงที่จะมีผลต่อการเกิด อุบัติเหตุทางถนน โดยการอบรมให้ความรู้ และกำหนดข้อตกลง บทลงโทษ สร้างแรงจูงใจ ให้ประพฤติปฏิบัติตาม

6 สาขพล้ง ก่อกระแส ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนได้มีการสื่อสาร ประชาสัมพันธ์ สร้างการรับรู้ อบรมให้ความรู้ สร้างความตระหนัก และสื่อสารผ่านช่องทางสื่อต่างๆ เพื่อให้เกิดการตื่นรู้ นำไปสู่ การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ของประชาชนในพื้นที่ เช่น สื่อสารผ่าน Facebook ไลน์กลุ่ม เสียงตามสาย หอกระจายข่าวชุมชน จัดทำสื่อ Spot เปิดในรายการวิทยุชุมชน การทำ สื่อแผ่นพับ/สื่อความรู้ (กระเป๋าดัง) ป้ายประชาสัมพันธ์ สื่อมีชีวิตร (คน) เป็นต้น

ในการดำเนินงานโครงการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ได้ดำเนินการทั้งเชิงรุกและเชิงรับ คือ



► **เชิงรุก** เป็นการเชื่อมผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องมาร่วมวิเคราะห์สถานการณ์ปัญหา และกำหนดแนวทางป้องกันอุบัติเหตุจราจร ซึ่งกิจกรรมจะเป็นลักษณะการป้องกัน และป้องปรามไม่ให้เกิดความเสียหายบนถนน เช่น อบรมให้ความรู้ จัดทำสื่อการเรียนการสอนสำหรับเด็กเล็กและเยาวชน ชักชวนกลุ่มเสี่ยงมาเป็นกลุ่มสร้างความปลอดภัย โดยเฉพาะในกลุ่มเยาวชน และกลุ่มวัยทำงานเข้ามาเป็นอาสาสมัครนักเรียนอาสาจราจร (กองร้อยน้ำหวาน) และกลุ่มกู้ชีพกู้ภัย เพื่อร่วมกันดูแลเฝ้าระวังไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ และที่สำคัญกลุ่มอาสาสมัครมีพฤติกรรม การขับขี่ที่เปลี่ยนแปลงไป กลายเป็นต้นแบบที่ดีให้กับคนอื่น

นอกจากการทำงานในระดับพื้นที่แล้ว ทางคณะทำงาน ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) จังหวัด และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) อำเภอ/อปท. ที่ประกอบด้วย คนทำงานจากสหสาขาวิชาชีพ ที่ปรับกระบวนการทำงานมาเป็นเชิงรุกโดยใช้ข้อมูลมาร่วมกันวิเคราะห์สถานการณ์ปัญหา และร่วมกันวางแผน ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง พฤติกรรมเสี่ยง และรถเสี่ยง

► **เชิงรับ** เมื่อเกิดอุบัติเหตุจราจรได้มีคณะทำงาน/อนุกรรมการ ศปถ.จังหวัด ศปถ.อำเภอ ศปถ.อปท. ร่วมจัดเก็บข้อมูล ลงพื้นที่ที่ สอบสวนค้นหาสาเหตุ แล้วนำมาวิเคราะห์แก้ไขปัญหา ส่งผลให้เกิดความร่วมมือกันของหน่วยงาน ภาคีเครือข่าย ทั้งผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับ ถนน คน รถ เข้ามาร่วมดำเนินการแก้ไขปัญหาร่วมกัน



ดังนั้นเส้นทางของการดำเนินงานเพื่อให้เกิดความปลอดภัยทางถนน ซึ่งมุ่งเป้าหมายสู่ปลายทาง ต้องการให้ลดอัตราการบาดเจ็บ เสียชีวิต และความสูญเสีย ต่อทรัพย์สิน ครอบครัว สังคม นอกจากนี้ยังหวังผลให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีพฤติกรรมที่ปลอดภัย สวมใส่หมวกนิรภัยทุกครั้ง ขับขี่รถจักรยานยนต์ มี**ขั้นตอนหลัก 3 ขั้นตอน** คือ

เส้นทาง...ถนนปลอดภัย



พลังภาคี บนเส้นทางถนนปลอดภัย

มี **3** ชั้น คือ

ชั้นที่ 1 ► สร้างพลัง

- 1 จัดตั้งทีมคณะทำงาน สร้างความเข้มแข็งเพื่อขับเคลื่อนกลไกการทำงาน
- 2 พัฒนาศักยภาพทีมงานให้มีความรู้ มีทักษะในการจัดการปัญหาอุบัติเหตุจราจร
- 3 วางแผนงาน กำหนดเป้าหมายร่วมกัน

ชั้นที่ 2 ► สร้างเจ้าภาพ

- 1 ค้นหากลุ่มเสี่ยง ชักชวนและสร้างการมีส่วนร่วมดำเนินกิจกรรมโครงการ
- 2 ยกย่องชื่นชม เชียร์ให้ความรู้สึกเป็นเจ้าของผลงาน/กิจกรรมที่เกิดขึ้น
- 3 จัดการข้อมูลให้มีพลัง โดยการให้กลุ่มเสี่ยงร่วมสำรวจข้อมูล วิเคราะห์คืนข้อมูล/สะท้อนกลับ โดยคณะทำงานจังหวัด อำเภอ เป็นพี่เลี้ยง และนำมาวิเคราะห์ร่วมกับข้อมูล 3 ส่วนของจังหวัด หรือนำข้อมูลลดเสี่ยงจุดเสี่ยง พดติกรรมเสี่ยง มาวิเคราะห์ควบคู่กับจำนวนการบาดเจ็บ เสียชีวิตนำไปสู่การออกแบบกิจกรรม และจัดการแก้ไขปัญหาร่วมกัน
- 4 คณะทำงานและภาคีเครือข่าย เติมเต็มความรู้ให้กับกลุ่มเป้าหมายตามความเชี่ยวชาญและทักษะเฉพาะวิชาชีพ เช่น การแก้ไขจุดเสี่ยง การตั้งด่าน การปฐมพยาบาลเบื้องต้น/กู้ชีพ ทักษะการขับขี่ปลอดภัย การจัดทำ พ.ร.บ.รถจักรยานยนต์ เป็นต้น



ขั้นที่ 3 ▶ ปฏิบัติการและติดตามวัดผล

- 1 ออกแบบกิจกรรม และดำเนินการให้ตรงกับกลุ่มเป้าหมาย/กลุ่มเสี่ยง
- 2 การจัดการพฤติกรรมเสี่ยงในกลุ่มเสี่ยงต่าง ๆ เช่น การเคาะประตูบ้าน ตักเตือนให้ความรู้ การตั้งด่านชุมชน ด้านครอบครัว ด้านบังคับใช้กฎหมาย การออกข้อตกลง กติกาชุมชน มาตรการองค์กร การให้ความรู้และเฝ้าระวังตักเตือน
- 3 การสำรวจ เก็บข้อมูล และจัดการแก้อันตราย จุดอันตรายในชุมชน โดยความร่วมมือจากทุกฝ่าย
- 4 การนำเทคโนโลยี เครื่องมือมาใช้ เพื่อช่วยควบคุม เฝ้าระวังพฤติกรรม การขับขี่ เช่น เครื่องตรวจจับความเร็ว เครื่องตรวจหมวกนิรภัยอัตโนมัติ สัญญาณไฟอัจฉริยะควบคุมความเร็ว เป็นต้น
- 5 การส่งเสริมกิจกรรม รณรงค์ ประชาสัมพันธ์ให้สวมหมวกนิรภัย และจัดพื้นที่ต้นแบบ เช่น หมู่บ้านต้นแบบ ตำบลต้นแบบ เพื่อสร้างแรงกระตุ้น ทำกิจกรรมปรับพฤติกรรมเสี่ยงให้มีความปลอดภัย

▶ ติดตามวัดผล

- 1 สรุปรบเทียบผลการดำเนินงาน แลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกัน เพื่อถอดบทเรียน
- 2 จัดเก็บข้อมูลเปรียบเทียบวัดผล เช่น อัตราการสวมหมวกนิรภัย จำนวนรถเสี่ยงรถไม่พร้อมลดลง อัตราการบาดเจ็บ เสียชีวิต ลดลง เป็นต้น
- 3 นำเสนอข้อมูลสู่ผู้บริหาร ยกกระดับความรู้ สังเคราะห์ผลักดัน ข้อเสนอจากพื้นที่ให้เป็นนโยบาย



ข้อค้นพบ/ปัจจัยเงื่อนไขความสำเร็จ

ปัจจัยความสำเร็จที่สำคัญ คือ การกำหนดเป้าหมายให้ชัดเจน ผู้บริหารให้ความสำคัญ สนับสนุนส่งเสริมการขับเคลื่อนงาน และคณะทำงานนำข้อมูลมาวิเคราะห์ วางแผน ปฏิบัติการ ติดตามผล ด้วยกันอย่างเป็นที่เกาะติดประเด็น จัดการปัญหาและสื่อสารกันอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ การได้รับการสนับสนุนจากสังคม ภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ทั้งงบประมาณ ความรู้ วัสดุ เครื่องมือ กำลังคน จะทำให้เกิดการจัดการปัญหาทางถนนได้ดี

การทำงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจำเป็นต้องประสานความร่วมมือกันทุกภาคส่วน โดยลักษณะต่างทำภารกิจตน แต่มุ่งเป้าหมายเดียวกัน มีการทบทวน ติดตามผลร่วมกัน เป็นลักษณะช่วยกันต่อจิ๊กซอว์เพื่อให้เกิดความสำเร็จและได้รับผลประโยชน์ด้วยกันทุกฝ่าย ซึ่งลักษณะการจัดการต้องเกี่ยวข้องกับ พฤติกรรมเสี่ยง (หมวกนิรภัย เม้าซิป ความเร็ว ฯลฯ) จุดเสี่ยง (ปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้ปลอดภัยและเอื้อต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม) และรถเสี่ยง (รถไม่พร้อม/ดัดแปลง ส่วนควบไม่ครบ ไม่มี พ.ร.บ. ฯลฯ) เพื่อตัดวงจรอุบัติเหตุทางถนนให้เกิดความปลอดภัยต่อทุกชีวิต

ปัจจัยความสำเร็จ

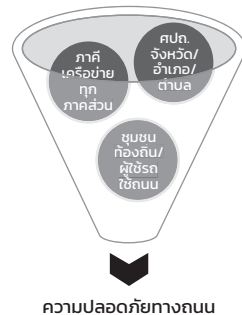
Common Factor

- ▶ เป้าหมายชัดเจน
- ▶ Model ผู้บริหารต้นแบบ
- ▶ ข้อมูล สถานการณ์ เป็นสิ่งจำเป็น
- ▶ การทำงานเป็นทีม
- ▶ การหนุนเสริมจากสังคม หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (เครื่องมือ วัสดุ งบประมาณ)
- ▶ Win-win Situation (เกิดประโยชน์ทั้งสองฝ่าย)
- ▶ ปรับปรุงสภาพแวดล้อม ให้ปลอดภัย

ในองค์กร

- ▶ วัฒนธรรมองค์กร/นโยบายผู้บริหาร การสื่อสาร กังง่าย/ดี ทำให้เกิดความร่วมมือในทุกระดับ
- ▶ การสร้างการมีส่วนร่วมคือ : การทำงานร่วมกันในทุกระดับ
- ▶ สร้างสิ่งแวดล้อมให้เอื้อต่อการทำดี คนจะดีตาม
- ▶ Leadership skill: สร้างน้ำหนึ่งใจเดียว ใช้ความจริงใจ ความใกล้ชิด ระยะเวลา
- ▶ Feed back loop สะท้อนข้อมูล/คืนข้อมูล
- ▶ งดลงโทษ เน้น มาตรการทางสังคม ต่ำหนักแบบผู้ใหญ่ ให้อภัย
- ▶ สร้างความร่วมมือกับหน่วยงานภายนอกชุมชน : สร้างเครือข่ายเฝ้าระวัง+ให้เทคโนโลยี ในการติดตามพฤติกรรมเสี่ยง
- ▶ พุดง่าย พุดง่าย มีผลต่อความร่วมมือ ในการปรับพฤติกรรม

ทุกภาคส่วน ร่วมจัดการ



1. **ผู้บริหารองค์กรให้การสนับสนุน** เห็นความสำคัญในการสร้างความตระหนักก่อนกระแสนับเคลือบถนนป้องกันอุบัติเหตุทางถนน
2. **การเก็บข้อมูลสถิติการสวมหมวกนิรภัย** การเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บทุกวัน และนำข้อมูลมาประมวลผลส่งให้กับผู้บริหาร และนำเสนอในที่ประชุมจะทำให้เกิดการจัดการความปลอดภัยทางถนน
3. **การนำเทคโนโลยี/โปรแกรม/social network** (Facebook/Line Group) ระบบ AI มาใช้ดำเนินการเฝ้าระวัง แจ้งเตือน สื่อสาร สามารถสร้างการรับรู้ การยอมรับได้ และตอบสนองได้ทันที
4. **การมีชมรมความปลอดภัย** และมีแกนนำลิสิต แกนนำชุมชน เข้ามาเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนกิจกรรม
5. **มีการบูรณาการระหว่างกลไกของ** ศปถ.อำเภอ พชอ. อบต. และ พชต. ช่วยสร้างความเข้มแข็งของการทำงานให้เกิดขึ้นในพื้นที่
6. **การสร้างแกนนำชุมชน** ด้วยการพัฒนาศักยภาพให้ชุมชนมีทักษะเป็นกระบวนกร เป็นนักเล่า/ผู้ส่งสาร และให้แกนนำชุมชน อสม. จิตอาสา อสาจร/กองร้อยน้ำหวาน เป็นแกนหลักทำงาน ทั้งเก็บข้อมูล และสร้างความตระหนักสู่ ชุมชน
7. **มีหลักการงานให้สอดคล้องตอบนโยบาย** “ตำบลขับขี่ปลอดภัย”
8. **มีการสร้างสื่อ ความรู้** โดยใช้ข้อมูล ภาพ จากในพื้นที่และผู้ส่งสาร เป็นอาสาจรจิตอาสา ซึ่งเป็นคนในชุมชน สามารถใช้ภาษาท้องถิ่น ทำให้ประชาชนเข้าใจง่าย เข้าถึงข้อมูล
9. **การให้องค์ความรู้** สร้างความตระหนักในชุมชน/นักเรียน และเปิดโอกาสให้สร้างมาตรการชุมชน ธรรมนูญโรงเรียนได้ดี

10. หน่วยงานราชการเป็นแบบอย่างการสร้างวัฒนธรรมการสวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัย 100% ได้
11. มีการนำแบบฟอร์มมาใช้ เช่น แบบฟอร์มสำรวจการสวมหมวกนิรภัย การจัดทำข้อตกลง การสำรวจรถจักรยานยนต์ (จำนวน สภาพการใช้งาน) คำปฏิญาณตน ผ่าน google form ทำให้การเก็บข้อมูล เปรียบเทียบ วิเคราะห์ผล เป็นไปในทิศทางเดียวกัน
12. การใช้กลไก ศปถ.อำเภอ ขับเคลื่อนและการรวบรวมข้อมูลจากแหล่งต่างๆ มาวิเคราะห์ค้นหาสาเหตุ เพื่อวางแผน สร้างความร่วมมือ ในการแก้ไขปัญหา คินข้อมูล ระหว่าง ศปถ.ตำบล และ ศปถ.อำเภอ
13. มีการสะท้อนกลับ คินข้อมูล ผ่านทางการประชุมประจำเดือนของหัวหน้าส่วนราชการ ทำให้ผู้นำชุมชน (กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน สมาชิกเทศบาล/อบต.) มีข้อมูลที่จะไปสื่อสารให้กับคนในชุมชนของตนเอง
14. การแต่งตั้งคณะกรรมการ/คณะทำงานโครงการอย่างเป็นทางการ ส่งผลให้คนทำงานมีอำนาจหน้าที่อย่างเป็นทางการ สามารถขอความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ ได้ง่ายขึ้น





ภาคเหนือ





โครงการนักเรียนเชียงรายสมองเพชร ลดอุบัติเหตุทางถนน

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

- โรงเรียนมีมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน
- นักเรียนเคารพกฎหมายจราจร มีรูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน
- ผู้ปกครอง ครู ร่วมกันจัดการแก้ไขจุดเสี่ยง
- มีการจัดการเรียนการสอนเรื่องอุบัติเหตุจราจร

การเปลี่ยนแปลงที่พบ

- เด็ก เยาวชน ครู ผู้ปกครอง สวมหมวกนิรภัย 100%
- โรงเรียนที่เข้าร่วมโครงการกำหนดมาตรการองค์กรครบทุกแห่ง
- เกิดกระบวนการทำงานอย่างมีส่วนร่วมของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กทั้ง 10 แห่ง
- เก็บข้อมูลจุดเสี่ยงในชุมชน มาวางแผนแก้ไขและบรรจุในแผนของ อปท.

ปัจจัยความสำเร็จ

- ได้รับความร่วมมือจากทุกฝ่าย
- ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กในอำเภอพญาเม็งราย เป็นศูนย์การเรียนรู้(Executive Function : EF) ระดับประเทศ
- โรงเรียน/ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กมีโอกาสเลือกกิจกรรมหรือมาตรการองค์กร



ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

- 1 โรงเรียนที่เข้าร่วมโครงการฯ มีมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน
- 2 มีการจัดการเรียนการสอนในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กด้านความปลอดภัยทางถนน



01

โครงการนักเรียนเชียงรายสมองเพชร ลดอุบัติเหตุทางถนน

หัวหน้าโครงการ	นายยศกร สุขสะอาด
พื้นที่ดำเนินงาน	วิทยาลัยเทคนิคเวียงป่าเป้า/ โรงเรียนแม่เจดีย์วิทยาคม อำเภอเวียงป่าเป้า/ โรงเรียนสหศาสตร์ศึกษา อำเภอเมือง/ โรงเรียนห้วยสักวิทยาคม อำเภอเมือง/ โรงเรียนขุนตาลวิทยาคม อำเภอขุนตาล/ โรงเรียนเวียงเชียงรุ้งวิทยาคม อำเภอเวียงเชียงรุ้ง/ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กในพื้นที่อำเภอพญาเม็งราย 10 แห่ง
ทีมร่วมดำเนินงาน	ปภ.จังหวัดเชียงราย ผู้อำนวยการ ครู นักเรียน ผู้ปกครอง (อาชีวะ โรงเรียน ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก)

1. บริบท

ในเขตพื้นที่จังหวัดเชียงราย ข้อมูลเฝ้าระวังการบาดเจ็บของสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเชียงรายร่วมกับโรงพยาบาลในพื้นที่จังหวัดเชียงราย ข้อมูลคดีจราจรของสถานีตำรวจภูธรในพื้นที่ และข้อมูลจากบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด พบว่าผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนโดยเฉพาะจักรยานยนต์ประมาณร้อยละ 78 และเกิดขึ้นกับเด็กและเยาวชนอายุ 11-25 ปี ประมาณร้อยละ 70 สาเหตุหลักคือพฤติกรรมกรงการขับขี่ที่ผิดกฎหมายจราจร

โดยเฉพาะการไม่สวมหมวกนิรภัย การดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับขี่ ขับรถเร็วเกินกำหนด เป็นต้น ซึ่งกลุ่มผู้เกิดอุบัติเหตุเป็นกลุ่มวัยเรียนที่ขับขี่จักรยานยนต์มาโรงเรียน หรือแม้แต่กลุ่มเด็กในช่วงปฐมวัยในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กทั้งผู้ปกครองและเด็กที่เกิดอุบัติเหตุระหว่างเดินทางมาโรงเรียนด้วยจักรยานยนต์ มีอัตราสวมหมวกนิรภัยน้อยกว่าร้อยละ 50 (ข้อมูลจากสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเชียงราย ปีงบประมาณ 2562) จากสภาพปัญหาและปัจจัยเสี่ยงดังกล่าว ทีมทำงานนำโดยสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเชียงราย จึงได้จัดทำโครงการ “นักเรียนเชียงรายสวมองเพชร ลดอุบัติเหตุทางถนน” ขึ้น โดยมีเป้าหมายในการเสริมสร้างวินัยในการใช้รถใช้ถนนของเด็กนักเรียน ครู ผู้ปกครอง โดยอาศัยกลไกมาตรการองค์กรที่เด็กและเยาวชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดมาตรการ รวมถึงการส่งเสริมการจัดการเรียนการสอนด้านความปลอดภัยทางถนนในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กด้วย

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อเพิ่มอัตราการใช้รถใช้ถนนในพื้นที่เป้าหมายอย่างถูกต้องตามกฎหมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัย
2. เพื่อเสริมสร้างวินัยในการใช้รถใช้ถนน ผ่านมาตรการองค์กรที่บุคลากรในองค์กรมีส่วนร่วมในการออกแบบข้อตกลงหรือกติกา
3. เพื่อสร้างรูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนแบบมีส่วนร่วมโดยเด็กและเยาวชน
4. เพื่อส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยในครู ผู้ปกครอง และเด็กเล็กในศูนย์เด็กเล็ก

3. กิจกรรม

1. ประชุมคณะทำงานและภาคีเครือข่ายในรูปแบบเป็นทางการและไม่เป็นทางการ



2. จัดค่ายแกนนำเด็กและเยาวชน โดยคัดเลือกตัวแทนจากโรงเรียนมัธยมศึกษาในพื้นที่จังหวัดเชียงราย ศึกษาเรียนรู้ ให้ความรู้ภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติเกี่ยวกับการขับขีรถอย่างปลอดภัย การปฏิบัติตามกฎหมายจราจร การช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ การแสดงตัวอย่างผู้ประสบอุบัติเหตุเมื่ออบรมแล้วให้แกนนำจัดทำสื่อรณรงค์ประเภทต่าง ๆ เพื่อรณรงค์ในโรงเรียน และสร้างมาตรการองค์การภายในโรงเรียน

3. จัดกิจกรรมกลุ่มเสริมความรู้ให้แก่ผู้ปกครอง และกิจกรรมเสริมทักษะความรู้วินัยจราจรแก่ครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก และโรงเรียนจำนวน 10 แห่ง ในพื้นที่อำเภอพญาเม็งราย จังหวัดเชียงราย

4. มอบโล่ใบประกาศเกียรติคุณ ให้แก่สถานศึกษา และนักเรียนแกนนำ

5. นำเสนอผลงานต่อศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดเชียงราย

6. นิเทศติดตาม ถอดบทเรียน ประเมินผล และสรุปผลโครงการ

4. ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. โรงเรียนมีมาตรการองค์การด้านความปลอดภัยทางถนน โดยทางโรงเรียนให้ความร่วมมือในการออกมาตรการองค์การ และสนับสนุนให้นักเรียนเข้าร่วมโครงการ

2. นักเรียนเห็นความสำคัญของการเคารพกฎหมายจราจร การขับขีรถจักรยานยนต์อย่างมีทักษะที่ถูกต้องและปลอดภัย มีการออกแบบข้อตกลงระหว่างเด็กเยาวชนและโรงเรียน และมีการสร้างรูปแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนแบบมีส่วนร่วมโดยเด็กและเยาวชนเป็นผู้ออกแบบกิจกรรมความปลอดภัยทางท้องถิ่น

3. ผู้ปกครอง ครู เห็นความสำคัญของการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและโรงเรียน โดยร่วมกันกำหนดจุดเสี่ยงจากบ้านมาถึงโรงเรียน เพื่อเสนอแก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ในการแก้ไขปัญหา

4. มีการจัดการเรียนการสอนโดยบูรณาการเรื่องอุบัติเหตุจราจรกับการพัฒนาทักษะสมองส่วนหน้า EF (Executive Function) ในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก

5. การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. เด็ก เยาวชน ครู ผู้ปกครอง และกลุ่มเป้าหมายที่ผ่านการอบรม ได้สวมหมวกนิรภัย 100% และใช้รถจักรยานยนต์โดยปฏิบัติตามกฎหมายจราจร 100%

2. โรงเรียนที่ผ่านกระบวนการ มีมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน ครบทุกแห่ง 100%

3. เกิดกระบวนการทำงานอย่างมีส่วนร่วมของศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ผู้ปกครอง ชุมชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการจัดการแก้ไขจุดเสี่ยงที่อำเภอพญาเม็งราย โดยเน้นบริเวณเส้นทางในการเดินทางมาศูนย์พัฒนาเด็กเล็กทั้ง 10 แห่ง

4. มีการเก็บข้อมูลจุดเสี่ยงในชุมชนโดยความร่วมมือของคนในชุมชน ผู้ปกครอง ครู และนำเสนอจุดเสี่ยงให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นได้รับทราบ อปท.ในพื้นที่นำข้อมูลจุดเสี่ยงมาวางแผนแก้ไขและบรรจุเข้าในแผนของ อปท.

6. ปัจจัยความสำเร็จ

1. เกิดความร่วมมือจากทุกฝ่ายทั้งทีมงานและผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง และผู้นำให้ความสำคัญ

2. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กในอำเภอพญาเม็งราย เป็นศูนย์การเรียนรู้การจัดการสอนเพื่อพัฒนาสมองส่วนหน้า (Executive Function : EF) ระดับประเทศ

3. เปิดโอกาสให้แต่ละโรงเรียน/ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กได้มีโอกาสเลือกกิจกรรมหรือมาตรการองค์กรตามความสมัครใจของแต่ละพื้นที่ โดยเป็นมาตรการที่เด็กนักเรียนในโรงเรียนได้มีส่วนร่วมในการคิดและกำหนดแนวทางการดำเนินมาตรการ

7. ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

1. โรงเรียนที่เข้าร่วมโครงการฯ มีมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน
2. มีการจัดการเรียนการสอนในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กด้านความปลอดภัยทางถนน โดยบูรณาการในเรื่องอุบัติเหตุกับการพัฒนาสมองส่วนหน้า (Executive Function : EF)



โครงการภาคีเครือข่ายร่วมใจเสริมสร้างระบบรถรับส่งนักเรียนและการเข้าหารถที่ปลอดภัย จังหวัดเชียงราย

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

- เกิดเครือข่ายภาคีการทำงาน “ทีมสหวิชาชีพ” ทุกหน่วยงาน ให้ความร่วมมือกับรถรับ-ส่งนักเรียนมากขึ้น
- สร้างความเข้าใจ ความตระหนัก ให้กับผู้ประกอบการ เกิดระบบรถรับส่งนักเรียน 17 อำเภอ
- เกิดความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการ รถรับ-ส่งนักเรียน รถเข้าหารถสาธารณะ
- มีการนำเสนอโมเดลการจัดระบบรถรับส่งนักเรียน



SCHOOL ZONE



การเปลี่ยนแปลงที่พบ



- เกิดภาคีเครือข่ายรถโรงเรียนจังหวัดเชียงรายเชื่อมโยงการทำงานใน 17 อำเภอ
- เกิดมาตรฐานความปลอดภัยในรถรับส่งนักเรียน
- เกิดมาตรฐานรถเข้าหารถสาธารณะที่ปลอดภัย

ปัจจัยความสำเร็จ

- มีคณะทำงานที่เข้มแข็ง
- มีชมรมรถรับส่งนักเรียนร่วมกันสร้างแนวทางและพัฒนาให้เกิดเป็นรูปธรรม
- ระบบราชการให้การสนับสนุนนำร่องการทำงาน

ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

- โมเดลการจัดระบบรถรับส่งนักเรียน
- เกิดการบูรณาการและเชื่อมโยงการแก้ปัญหาจากทั้งภาครัฐ และภาคเอกชน



02

โครงการภาคีเครือข่ายร่วมใจเสริมสร้างระบบ รถรับส่งนักเรียนและการเข้าเหมารถที่ปลอดภัย จังหวัดเชียงราย

หัวหน้าโครงการ	นายสุริยัน ตี้อยศ
พื้นที่ดำเนินงาน	กลุ่มคนขับรถรับส่งนักเรียนในพื้นที่จังหวัดเชียงราย องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานราชการ ในพื้นที่จังหวัดเชียงราย 18 อำเภอ
ทีมร่วมดำเนินงาน	สำนักงานขนส่งจังหวัด ตำรวจจราจร คปภ. บริษัทกลางฯ คปภ. แขวงกาหนทาง ปลัดจังหวัด สาธารณสุข โรงพยาบาล ผู้อำนวยการสถานศึกษา ศึกษาธิการจังหวัด ผู้ประกอบการรถโรงเรียน ครู ผู้ปกครองนักเรียนผู้โดยสาร สถานศึกษา อำเภอเมือง เทศบาล

1. บริบท

จากข้อมูลเฝ้าระวังการบาดเจ็บของสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเชียงรายร่วมกับโรงพยาบาลในพื้นที่จังหวัดเชียงราย ข้อมูลคดีจราจรของสถานีตำรวจภูธรในพื้นที่ และข้อมูลจากบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด พบว่าผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนโดยเฉพาะจักรยานยนต์ประมาณร้อยละ 78 และเกิดขึ้นกับเด็กและเยาวชน ประมาณร้อยละ 70 สาเหตุหลักคือพฤติกรรมกรซบขี่ที่ผิดกฎหมายจราจร โดยเฉพาะการไม่สวม

หมวกนิรภัย การตีแมลงคอฮอลล์ขณะขับขี่ ขับรถเร็วเกินกำหนด เป็นต้น ซึ่งกลุ่มผู้เกิดอุบัติเหตุเป็นกลุ่มวัยเรียนที่ขับขี่จักรยานยนต์มาโรงเรียน หรือ แม้แต่กลุ่มเด็กในช่วงปฐมวัยในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กทั้งผู้ปกครองและเด็กที่เกิด อุบัติเหตุระหว่างเดินทางมาโรงเรียนด้วยจักรยานยนต์มีอัตราสวมหมวกนิรภัย น้อยกว่าร้อยละ 50 (ข้อมูลจากสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเชียงราย ปีงบประมาณ 2562) นอกจากนี้ยังมีนักเรียนบางส่วนที่ต้องเดินทางไปโรงเรียน ด้วยรถรับส่งนักเรียน แม้จะช่วยลดความเสี่ยง แต่พบข้อมูลว่าในเขตพื้นที่ จังหวัดเชียงรายได้เกิดอุบัติเหตุรถรับส่งนักเรียนบ่อยครั้ง นอกจากนี้จากการ ดำเนินงานในส่วนของรถรับส่งนักเรียนร่วมกับศูนย์คุ้มครองผู้บริโภคจังหวัด เชียงราย ยังพบว่าปัญหาในส่วนของรถโดยสารเช่าเหมา ที่โรงเรียนหรือแม่แต่ องค์กรอื่น เช่นเช่าเหมาทัศนศึกษา หรือทัศนอาจร เพื่อการเรียนรู้นอกสถานที่ มีแนวโน้มทั้งจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุและเกิดความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ยังพบว่าเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบในการจัดการเช่าเหมารถขาดระบบ การวิเคราะห์การเช่าเหมารถ ซึ่งส่วนใหญ่มักให้ความสนใจเพียงเรื่องราคาถูก หรือรู้จักมักคุ้นกับเจ้าของรถยนต์ เอกสารมีเพียงข้อตกลง หรือการจัดซื้อ จัดจ้างเท่านั้น

ในช่วงปี พ.ศ. 2559-2560 จังหวัดเชียงรายได้มีการดำเนินโครงการ ภาครัฐหรือช่วยร่วมใจเสริมสร้างระบบรถรับส่งนักเรียน ปลอดภัย ปลอดภัยอุบัติเหตุ จังหวัดเชียงราย เพื่อพัฒนาระบบรถโรงเรียนปลอดภัย เกิดรูปแบบความ ร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการรถโรงเรียน ครู ผู้ปกครองนักเรียนผู้โดยสาร สถานศึกษา ตำรวจ ขนส่ง สื่อมวลชน และสาธารณสุข ในการดำเนินงาน เพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในรถโรงเรียน จังหวัดเชียงราย เกิดมาตรฐาน ระบบรถรับส่งนักเรียนปลอดภัย ในส่วนของรถเช่าเหมา ศูนย์คุ้มครองผู้บริโภค จังหวัดเชียงรายได้ดำเนินโครงการคุ้มครองสิทธิผู้บริโภคด้านเช่าเหมารถ โดยสารสาธารณะที่ปลอดภัย จังหวัดเชียงรายขึ้น ทำให้เกิดระบบการจัดการ

รถเช่าเหมาในโรงเรียนให้มีการจัดการที่ดีและมีความปลอดภัยมากขึ้น จากต้นทุนการทำงานดังกล่าวจึงได้ต่อยอดให้มีการดำเนินงานในทุกอำเภอ ทั้งจังหวัด ภายใต้โครงการภาคีเครือข่ายร่วมมือใจเสริมสร้างระบบรถรับส่งนักเรียนและการเช่าเหมารถที่ปลอดภัย จังหวัดเชียงราย

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อสร้างทีมภาคีเครือข่ายหลักในการขับเคลื่อนการพัฒนารถรับส่งนักเรียน และงานรถเช่าเหมาสาธารณะที่ปลอดภัยในองค์กร ส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานราชการ
2. เพื่อยกระดับความปลอดภัยและขยายผลระบบรถรับส่งนักเรียน และการเช่าเหมารถสาธารณะที่ปลอดภัย
3. เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการเดินทาง โดยรถรับส่งนักเรียนและรถเช่าเหมาสาธารณะในจังหวัดเชียงราย

3. กิจกรรม

1. ประชุมคณะทำงานและภาคีเครือข่ายในรูปแบบเป็นทางการและไม่เป็นทางการ
2. จัดกิจกรรมกระบวนการขับเคลื่อนกิจกรรมหลัก 4 กิจกรรม ได้แก่
 - 2.1 กิจกรรมขับเคลื่อนรถรับส่งนักเรียนปลอดภัย
 - 2.2 กิจกรรมขับเคลื่อนรถเช่าเหมาปลอดภัย
 - 2.3 เวทีสัญจร และวิชาการในพื้นที่ ร่วมกับ ศปถ.อำเภอ
 - 2.4 การกำกับนิเทศ ติดตาม ประเมินผล มีข้อมูลพฤติกรรมเสี่ยงของคนขับรถรับส่งนักเรียนและรถเช่าเหมาที่เข้าร่วมโครงการฯ
3. เวทีถอดบทเรียน นำเสนอผลงานใน ศปถ.จังหวัด สรุป ปิดโครงการ และเผยแพร่ขยายผล

4. ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. เกิดภาคีเครือข่ายการทำงาน “ทีมสหวิชาชีพ” และเกิดขบวนการเรียนรู้ร่วมกันในการแก้ปัญหา และพัฒนางาน ที่เชื่อมโยงและเข้มแข็ง มีการประสานกิจกรรม การดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ทุกหน่วยงานเห็นความสำคัญ และให้ความร่วมมือกับรถรับส่งนักเรียนมากขึ้น

2. สร้างความเข้าใจ ความตระหนัก ให้กับผู้ประกอบการ เกิดระบบรถรับส่งนักเรียน 17 อำเภอ มีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเสี่ยงและสิ่งแวดล้อมในทางที่ดีขึ้น นำไปสู่การลดอัตราการบาดเจ็บ พิการ ตาย และสูญเสียชีวิตภัยจากการโดยสารรถรับส่งนักเรียน

3. เกิดความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการรถรับส่งนักเรียน รถเช่า เหมาสาธารณะ คณะครู ผู้ปกครองนักเรียนผู้โดยสาร สถานศึกษา ตำรวจ ชนส่ง สื่อมวลชน และสาธารณสุข ในการทำให้มีมาตรฐานความปลอดภัยในรถรับส่งนักเรียน รถเช่าเหมาสาธารณะที่ปลอดภัย

4. มีการนำเสนอโมเดลการจัดระบบรถรับส่งนักเรียนให้กับคณะกรรมการศึกษาเสนอแนวทางป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน รัฐสภา เพื่อเป็นนโยบายระดับประเทศ

5. การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. เกิดภาคีเครือข่ายรถโรงเรียนจังหวัดเชียงราย เชื่อมโยงการทำงาน ทุกอำเภอ 17 อำเภอ

2. เกิดมาตรฐานความปลอดภัยในรถรับส่งนักเรียน มีการตรวจสภาพรถและออกไปประกอบการทุกเทอม (6 เดือนครั้ง)

3. เกิดมาตรฐานรถเช่าเหมาสาธารณะที่ปลอดภัย

6. ปัจจัยความสำเร็จ

1. มีคณะทำงานที่เข้มแข็งตลอดจนภาคีเครือข่ายที่พร้อมให้คำแนะนำ
2. อำเภอที่มีชมรมรถรับส่งนักเรียนอยู่เดิมแล้ว สามารถเข้าไปร่วมกันสร้างแนวทางและพัฒนาให้เกิดเป็นรูปธรรมได้อย่างมีประสิทธิภาพ
3. ระบบราชการให้การสนับสนุนนำร่องการทำงาน

7. ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

1. เกิดโมเดลการจัดระบบรถรับส่งนักเรียน
2. เกิดการบูรณาการและเชื่อมโยงการแก้ปัญหาจากทั้งภาครัฐและภาคเอกชน



ศูนย์ประสานงานภาคีเครือข่ายรถโรงเรียน
จังหวัดเชียงราย



โครงการชุมชนตำบลสุเทพปลอดภัย ต้นกล้า สานสายใย สร้างวินัยจราจร

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

- ได้ข้อมูลจุดเสี่ยงภายในชุมชน ครบทั้ง 14 หมู่บ้าน
- สำรวจจุดเสี่ยงพบ 50 จุด และเทศบาลได้ตั้งงบประมาณเพื่อแก้ไขจุดเสี่ยง
- สถานศึกษาทั้ง 7 แห่ง มีหลักสูตรการเรียนการสอนด้านความปลอดภัยทางถนน
- มีนักเรียนอำนวยความสะดวกการจราจรภายในโรงเรียน

การเปลี่ยนแปลงที่พบ

- การเกิดอุบัติเหตุลดลง 50% ทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์
- อัตราการบาดเจ็บลดลง 95% ผู้เสียชีวิตลดลง 64%
- เด็ก ผู้ปกครอง เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในเชิงบวก โดยการสวมหมวกนิรภัย คาดเข็มขัดนิรภัย 92%
- เทศบาลตำบลสุเทพ ได้บรรจุงานความปลอดภัยทางถนนในเทศบัญญัติงบประมาณรายจ่าย



ปัจจัยความสำเร็จ



ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

- ได้รับความร่วมมือของภาคีเครือข่ายทั้งระดับพื้นที่ และระดับจังหวัด
- มีต้นทุนเดิมในพื้นที่และดำเนินงานมาอย่างต่อเนื่อง
- ทีมมีศักยภาพในการเชื่อมภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง
- สถานศึกษาทั้ง 7 แห่ง มีหลักสูตรการเรียนการสอนด้านความปลอดภัยทางถนน
- มีข้อมูลจุดเสี่ยงในหมู่บ้านที่มาจาก การสำรวจของคนในชุมชน และมีการวางแผนการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยมีเทศบาลเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดสรรงบประมาณ



03

โครงการชุมชนตำบลสุเทพปลอดภัย ต้นกล้า สานสายใย สร้างวินัยจราจร

หัวหน้าโครงการ	นายรัชฎ์ศักดิ์ แสงศรีจันทร์
พื้นที่ดำเนินงาน	เขตเทศบาลตำบลสุเทพ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่
ทีมร่วมดำเนินงาน	เทศบาลตำบลสุเทพ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลสุเทพ ชุมชน

1. บริบท

เขตเทศบาลตำบลสุเทพ ตั้งอยู่ในอำเภอเมืองเชียงใหม่ มีพื้นที่รับผิดชอบ 58.95 ตารางกิโลเมตร ประกอบด้วย 15 หมู่บ้าน ประชากร 17,202 คน ประชากรแฝง 22,000 คน คริวเรือน 10,920 คริวเรือน หอพักจำนวน 358 แห่ง เป็นที่ตั้งของวัดพระธาตุดอยสุเทพราชวรวิหาร สนามบินนานาชาติเชียงใหม่ และมีอาณาเขตติดต่อกับมหาวิทยาลัยเชียงใหม่อีกด้วย มีโรงเรียนการศึกษาระดับพื้นฐาน จำนวน 5 แห่ง ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กก่อนวัยเรียนในสังกัดเทศบาลฯ จำนวน 3 แห่ง ด้วยลักษณะดังกล่าวส่งผลต่อสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน 3 ปีย้อนหลังในพื้นที่ตำบลสุเทพที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น สาเหตุเกิดจากผู้ใช้รถใช้ถนนขาดจิตสำนึกในการปฏิบัติตามกฎจราจร อาทิ ขับรถขณะเมาสุรา ขับรถเร็วเกินกำหนด ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การซัดรถจักรยานยนต์ซ้อนท้ายเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เป็นต้น รวมทั้งปัจจัยด้านกายภาพ อาทิทัศนวิสัยไม่ดี สัญญาณไฟจราจรและป้ายจราจรไม่ครอบคลุม มีจุดเสี่ยง เช่น ทางร่วม ทางแยก ทางโค้ง ทางแคบ ผิวจราจรขรุขระ มีสิ่งกีดขวาง เป็นต้น ประกอบกับพื้นที่ตำบลสุเทพยังมีประชากรแฝง อาทิ นักศึกษามหาวิทยาลัย

เสียงใหม่ที่พักอาศัยในหอพัก รวมทั้งแรงงานต่างด้าวมีอุปสรรคในด้านการสื่อสาร ความไม่เข้าใจในกฎหมายจราจรส่งผลถึงการใช้รถใช้ถนนที่ไม่ปลอดภัย ทั้งนี้ ปัจจัยที่ส่งผลต่อความรุนแรงของความสูญเสีย ได้แก่ การไม่สวมหมวกนิรภัย การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย เป็นต้น จากสภาพปัญหาดังกล่าว เทศบาลตำบลสุเทพได้มีนโยบายเรื่องการจัดระเบียบจราจรภายในชุมชน จัดสรรงบประมาณในการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรและแก้ปัญหาจุดเสี่ยง และยังได้ร่วมในโครงการ “ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบ” ในการจัดการความปลอดภัยทางถนน โดยการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและชุมชนภาคเหนือ ได้รับทุนสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และงบประมาณจากเทศบาลตำบลสุเทพ ดำเนินการนำร่องที่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กของเทศบาลตำบลสุเทพ ทำให้มีการจัดการเรียนการสอนด้านความปลอดภัยทางถนน และดำเนินการในชุมชนต้นแบบ หมู่ 13 บ้านสันลมจอย ทำให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการสำรวจจุดเสี่ยง วางแผน ออกแบบ แก้ไขจุดเสี่ยง ส่งผลให้ไม่มีการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในหมู่ 13 ดังนั้น เทศบาลตำบลสุเทพจึงมีนโยบายที่จะขยายผลการดำเนินโครงการไปยังศูนย์พัฒนาเด็กในสังกัดฯ อีกจำนวน 2 แห่ง โรงเรียนในเขตพื้นที่เทศบาลตำบลสุเทพ 5 แห่ง และชุมชนในพื้นที่ 14 แห่ง เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนน โดยการสร้างเครือข่าย และการมีส่วนร่วมของชุมชนขึ้น

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน ถนนบนเส้นทางสัญจรระหว่างบ้านไปโรงเรียนในกลุ่มเป้าหมาย ในเขตพื้นที่เทศบาลตำบลสุเทพ
2. เพื่อขยายผลการจัดการเรียนรู้ ปู่ลูกฝั่งวินัยจราจรให้แก่เด็กปฐมวัยในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก และเด็กนักเรียนในโรงเรียนพื้นที่เขตเทศบาลตำบลสุเทพ นำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของกลุ่มเป้าหมาย
3. เพื่อแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงทางถนนในพื้นที่เขตเทศบาลตำบลสุเทพ โดยกระบวนการการมีส่วนร่วมระหว่างหน่วยงานและชุมชน



3. กิจกรรม

1. ประชุมวางแผนการดำเนินโครงการ
2. กิจกรรมเวทีเปิดตัวโครงการ และทำข้อตกลงร่วมระหว่างเทศบาล ตำบลสุเทพ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก โรงเรียนในเขตพื้นที่ตำบลสุเทพ กลุ่มผู้นำชุมชนและภาคีเครือข่าย
3. จัดเก็บข้อมูล โดยใช้แบบสำรวจและแบบบันทึกเชิงพฤติกรรม เรื่องการใช้รถใช้ถนน
4. การประชุมผู้ปกครองเพื่อรายงานผลการสำรวจข้อมูลเชิงพฤติกรรม ด้านการใช้รถใช้ถนนของเด็กและผู้ปกครอง รวมทั้งหาแนวทางการแก้ไขปัญหาหรือมาตรการอุบัติเหตุจราจรทางถนนแต่ละโรงเรียน
5. เติมเต็มความรู้ในการเขียนแผนประสบการณ์การจัดการเรียนรู้ ด้านความปลอดภัยทางถนน และทดลองใช้แผนประสบการณ์
6. การพัฒนาสื่อการเรียนการสอน ชุดรูปแบบเรื่องความปลอดภัยทางถนน
7. ดำเนินการสอน โดยใช้สื่อการเรียนการสอน ชุดรูปแบบที่ได้รับการพัฒนาแล้วและนิเทศการสอน
8. สำรวจจุดเสี่ยงและดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่
9. ถอดบทเรียนการดำเนินโครงการตั้งแต่เริ่มต้นจนถึงสิ้นสุดโครงการ
10. เวทีคืนข้อมูลสู่ชุมชน/หน่วยงาน

4. ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. ได้ข้อมูลจุดเสี่ยงภายในชุมชน ครบทั้ง 14 หมู่บ้าน ยกเว้นหมู่ที่ 3 บ้านกองบิน 41 เนื่องจากหมู่บ้านตั้งอยู่ในส่วนราชการ (กองบิน 41) จึงไม่สามารถดำเนินการสำรวจจุดเสี่ยงได้
2. สำรวจจุดเสี่ยงพบ 50 จุดเสี่ยง และเทศบาลได้ตั้งงบประมาณ เพื่อแก้ไขจุดเสี่ยง

3. สถานศึกษาทั้ง 7 แห่ง มีหลักสูตรการเรียนการสอนด้านความปลอดภัยทางถนน ที่แต่ละสถานศึกษาได้จัดขึ้นตามบริบทของตนเอง บูรณาการการเรียนการสอนด้านความปลอดภัยทางถนนไปในรายวิชา ได้แก่ สุขศึกษา พลศึกษา ลูกเสือ เนตรนารี สังคม อังกฤษ ลดเวลาเรียน เพิ่มเวลารู้ และในปีการศึกษาต่อไปยังคงใช้หลักสูตรความปลอดภัยทางถนน จัดการเรียนการสอน

4. มีนักเรียนอำนวยความสะดวกการจราจรภายในโรงเรียน

5. การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. การเกิดอุบัติเหตุลดลง 50% ทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ (ข้อมูลจากแพทย์ฉุกเฉินของเทศบาล)

2. อัตราการบาดเจ็บลดลง 95% ผู้เสียชีวิตลดลง 64%

3. เด็ก ผู้ปกครอง เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในเชิงบวก โดยการสวมหมวกนิรภัย คาดเข็มขัดนิรภัย 92%

4. เทศบาลตำบลสุเทพได้ทำประมาณการค่าใช้จ่ายในการแก้ไขจุดเสี่ยง และจะดำเนินการแก้ไขโดยบรรจุในเทศบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ 2564 ให้สำเร็จต่อไป

6. ปัจจัยความสำเร็จ

1. ได้รับความร่วมมือของภาคีเครือข่ายทั้งในระดับพื้นที่และระดับจังหวัด ได้แก่ ผู้อำนวยการโรงเรียน คณะครู ผู้ปกครอง ผู้นำชุมชน กลุ่มงานจราจรตำรวจภูธร จังหวัดเชียงใหม่ แขวงทางหลวงเชียงใหม่ อุทยานแห่งชาติดอยสุเทพ-ปุย กรมป่าไม้

2. มีแรงหนุนเสริม ข้อเสนอแนะจากผู้ทรงคุณวุฒิ

3. มีต้นทุนเก่าในพื้นที่และดำเนินงานมาอย่างต่อเนื่อง พัฒนาต่อยอดการดำเนินกิจกรรมออกไปทุกครั้งที่มีการทำโครงการ อีกทั้งบุคลากรที่มีประสบการณ์ในการรับทุนจากแหล่งทุนอื่น ๆ

4. โครงการมีศักยภาพในการเชื่อมภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ให้เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินกิจกรรมในโครงการได้เป็นอย่างดี

7. ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

1. สถานศึกษาทั้ง 7 แห่ง มีหลักสูตรการเรียนการสอนด้านความปลอดภัยทางถนน

2. มีข้อมูลจุดเสี่ยงในหมู่บ้านที่มาจากการสำรวจของคนในชุมชน และมีการวางแผนการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยมีเทศบาลเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดสรรงบประมาณ



โครงการขยายผลความร่วมมือการเลือกใช้รถโดยสารสาธารณะ สำหรับการเดินทางทัศนศึกษา เพื่อลดและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและสถานศึกษาจังหวัดพะเยา

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

- ท้องถิ่นจังหวัดพะเยา 72 แห่ง ใช้สัญญาเช่าเลือกใช้รถโดยสารสาธารณะ
- ผู้บริหารสถานศึกษา 18 แห่ง ทำข้อตกลงกับเขตพื้นที่การศึกษา
- ผู้ประกอบการเกิดความตระหนัก พัฒนาคุณภาพปรับปรุงรถโดยสารสาธารณะ
- ผลักดันให้เป็นวาระจังหวัด “พะเยาเมืองปลอดภัยในการเดินทาง”
- ผลิตชุดสื่อความรู้เลือกรถโดยสารสาธารณะ
- “สัญญาเช่า” ขยายสู่โรงเรียนและวิทยาลัย



การเปลี่ยนแปลงที่พบ

- ร้อยละ 100 ของ อปท. มีการใช้สัญญาเช่า/3 ปีที่ผ่านมาไม่เกิดอุบัติเหตุ
- เกิดองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต้นแบบ 10 แห่ง
- ร้อยละ 100 ผู้บริหารนำ “สัญญาจ้างขนส่งผู้โดยสาร” มาพิจารณาจ้างเหมารถ

ปัจจัยความสำเร็จ

- กลไกคณะทำงานจังหวัด/ผลักดันเป็นนโยบายจังหวัด
- ผู้บริหารท้องถิ่นและสถานศึกษา สนับสนุนการนำสัญญาไปใช้เช่ารถทัศนศึกษา
- ผู้ประกอบการให้ความร่วมมือในการพัฒนาคุณภาพรถให้มีมาตรฐาน

ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

“สัญญาจ้างขนส่งผู้โดยสาร” ที่ถูกต้องตามระเบียบการจัดซื้อจัดจ้างและสามารถควบคุมคุณภาพของรถเช่าเหมาให้มีความปลอดภัย



04

โครงการขยายผลความร่วมมือการเลือกใช้รถ โดยสารสาธารณะสำหรับการเดินทางทัศนศึกษา เพื่อลดและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และสถานศึกษาจังหวัดพะเยา

หัวหน้าโครงการ	นางสาวอัญชลี พันธุ์ปัญญา
พื้นที่ดำเนินงาน	เทศบาล/อบต.ในจังหวัดพะเยา 72 แห่ง และสถานศึกษา 18 แห่ง
ทีมร่วมดำเนินงาน	คณะทำงานพัฒนาคุณภาพชีวิตโดยสารสาธารณะและรถนักเรียนปลอดภัยจังหวัดพะเยา สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดพะเยา ขนส่งท้องถิ่นจังหวัด ตำรวจ สสจ. ทนาย ทหาร ศูนย์คุ้มครองสิทธิผู้ประกอบการ สීමวลดชน อัยการ

1. บริบท

จังหวัดพะเยาในปี 2560 ได้มีการสำรวจข้อมูลพฤติกรรมการเช่ารถองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจังหวัดพะเยาปี 2560-2561 พบว่า ยังมีความเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้แก่ 1) การเช่ารถให้ความสำคัญกับราคาถูกและประหยัด หรือเคยใช้บริการ หรืออุปกรณ์ที่ให้ความบันเทิงเครื่องเสียงและแสงไฟ 2) ใช้รถประเภทเป็นของบุคคลธรรมดามากกว่านิติบุคคล ซึ่งหากเกิดเหตุการณ์ฟ้องคดีผู้ประกอบการต้องรับผิดชอบคนเดียวและไม่สามารถชดเชยเยียวยาได้

3) ไม่มีการระบุชื่อพนักงานขับรถตัวจริง และ/หรือสำรอก เป็นรายละเอียดในการเช่ารถโดยสาร 4) ไม่มีการตรวจสอบหลักฐานการตรวจสภาพรถโดยสารไม่ประจำทางที่ออกโดยกรมการขนส่งทางบก ก่อนการเช่ารถรวมถึงอุปกรณ์ความปลอดภัย 5) เช่ารถโดยสารไม่ประจำทาง ออกเดินทางในช่วงเวลาที่ระยะเวลา 18.00-24.00 น. ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ 6) ไม่ได้ให้ความสำคัญกับการดู พ.ร.บ.รท ความชำนาญเส้นทางของคนขับ และอุปกรณ์ควบคุมความเร็วของรถ รวมถึงการกำหนดให้มีคนขับสองคน หากมีระยะทางเกิน 400 กิโลเมตร จังหวัดพะเยาจึงได้มีการดำเนินงานโดยคณะทำงานเพื่อพัฒนาคุณภาพรถโดยสารสาธารณะและรถนักเรียน ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุ ซึ่งบทเรียนที่สำคัญของการป้องกันและลดอุบัติเหตุที่ประสบผลสำเร็จคือ ทำให้เจ้าหน้าที่ท้องถิ่นและผู้บริหารท้องถิ่น เกิดความรู้ ความเข้าใจ และใช้สัญญาจ้างขนส่งผู้โดยสาร เป็นเครื่องมือของการดำเนินงานที่เชื่อมความร่วมมือกับหน่วยงานต่างๆ เพื่อตรวจสอบสภาพความพร้อมของรถที่เช่า เช่น อุปกรณ์ที่จำเป็น อาทิ ค้อนทุบกระจก เข็มขัดถึงดับเพลิง ประตูฉุกเฉิน GPS ควบคุมความเร็ว และประสบการณ์ของคนขับ รท รวมถึง พ.ร.บ. เป็นเครื่องมือในการป้องกันและลดอุบัติเหตุ สิ่งหนึ่งที่ต้องเน้นในการทำงานคือ การขับเคลื่อนเรื่องดังกล่าวให้เป็นนโยบายของจังหวัด รวมถึงต้องทำให้ผู้บริหารและผู้รับผิดชอบเห็นความสำคัญและตระหนักถึงผลกระทบ จึงเป็นเรื่องที่ต้องดำเนินการเพื่อขับเคลื่อนอย่างจริงจังและต่อเนื่อง

ในการดำเนินงานครั้งนี้ คณะทำงานเพื่อพัฒนาคุณภาพรถโดยสารสาธารณะและรถนักเรียน จึงได้วางขอบเขตของการขับเคลื่อนการทำงานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่พบว่าในปัจจุบันท้องถิ่นได้มีการจัดเช่ารถเพื่อใช้ในการเดินทางไปสัมมนา ประชุม ศึกษาดูงานของท้องถิ่นเอง หรือเช่าให้แก่ร้านค้าแม่บ้าน อสม. รวมทั้งสถานศึกษาที่ในแต่ละภาคเรียนต้องพานักเรียนเดินทางไปทัศนศึกษา เพื่อให้ตระหนักและปรับเปลี่ยนวิธีการเช่ารถให้เกิดการป้องกันอุบัติเหตุก่อนการเดินทาง

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อสร้างท้องถิ่นต้นแบบในการขับเคลื่อนการเลือกใช้รถโดยสารสาธารณะที่ปลอดภัยในการป้องกันและลดอุบัติเหตุ
2. เพื่อขยายความร่วมมือของผู้บริหารท้องถิ่นไปสู่ผู้บริหารสถานศึกษาในพื้นที่ ในการเลือกใช้รถโดยสารสาธารณะที่ปลอดภัยสำหรับการเดินทางทัศนศึกษา
3. สร้างความรู้ ความเข้าใจ ความตระหนักถึงการนำ “สัญญาจ้างขนส่งผู้โดยสาร” ในการเลือกใช้รถโดยสารสาธารณะที่ปลอดภัยสำหรับการเดินทางทัศนศึกษา แก่ผู้บริหารและผู้รับผิดชอบโครงการทัศนศึกษาของโรงเรียน
4. ผลักดันให้มีการนำ “สัญญาจ้างขนส่งผู้โดยสาร” ใช้ประกอบการเช่าเหมารถในการเดินทางทัศนศึกษาของโรงเรียน

3. กิจกรรม

1. กิจกรรมพัฒนาท้องถิ่นจังหวัดพะเยา เพื่อยกระดับเป็นพื้นที่ต้นแบบเรียนรู้ระดับภาค
 - ประชุมคณะทำงาน
 - ลงพื้นที่ติดตามพฤติกรรม วิธีการ การเลือกเช่ารถโดยสารของอปท. จังหวัดพะเยา จำนวน 72 แห่ง
 - จัดเวทีแลกเปลี่ยนบทเรียนการขับเคลื่อนการเช่ารถทัศนศึกษาปี 2562 และคัดเลือกต้นแบบในการขับเคลื่อนการใช้รถโดยสารสาธารณะที่ปลอดภัย
 - ถอดองค์ความรู้เพื่อขยายผล
2. กิจกรรมขยายผลโรงเรียน
 - จัดประชุมผู้บริหารสถานศึกษา เพื่อให้ทราบวัตถุประสงค์ เป้าหมาย ความสำคัญในการเลือกใช้รถโดยสารสาธารณะที่ปลอดภัยสำหรับการทัศนศึกษาให้ปลอดภัย

- สํารวจข้อมูล พฤติกรรมการเช่าเหมารถทัศนศึกษาของกลุ่มเป้าหมาย ย้อนหลัง 3 ปี (ปี 2559-2561) และวิเคราะห์ข้อมูล
- จัดประชุมเชิงปฏิบัติการ “การเลือกใช้รถเช่าเหมาสำหรับเดินทางทัศนศึกษาของนักเรียนให้ปลอดภัย”
- จัดเวทีแถลงข่าวแสดงความร่วมมือของผู้บริหารของสถานศึกษาทำข้อตกลง (MOU) กับจังหวัดพะเยา ในการนำ “สัญญาจ้างขนส่งผู้โดยสาร” ใช้ประกอบการพิจารณาจ้างเหมารถสำหรับการเดินทางทัศนศึกษา

4. ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. ท้องถิ่นจังหวัดพะเยา 72 แห่ง ใช้สัญญาเช่า เลือกใช้รถโดยสารสาธารณะที่มีความปลอดภัยในการเดินทางต่อเนื่อง และไม่เกิดอุบัติเหตุทางถนน นับตั้งแต่ปี 2561-2564
2. ผู้บริหารสถานศึกษา 18 แห่ง ได้มีการทำข้อตกลงกับเขตพื้นที่การศึกษา คณะกรรมการพัฒนาคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ และ สอจร. ในการนำเอา “สัญญาจ้างขนส่งผู้โดยสาร” มาใช้ในการเลือกใช้รถทัศนศึกษา
3. ผู้ประกอบการเกิดความตระหนักในการพัฒนาคุณภาพและปรับปรุงรถโดยสารสาธารณะสำหรับเดินทางทัศนศึกษา
4. มีการผลักดันการดำเนินงานเป็นวาระจังหวัด “พะเยาเมืองปลอดภัยในการเดินทาง”
5. เกิดเครือข่ายท้องถิ่นในการแลกเปลี่ยนประสบการณ์เช่ารถและหนุนเสริมข้อมูลการทำงานร่วมกันในแต่ละพื้นที่
6. มีการผลิตชุดสื่อความรู้ เลือกรถโดยสารสาธารณะที่ปลอดภัยจำนวน 6 เรื่อง และเผยแพร่ผ่าน Facebook ศูนย์คุ้มครองสิทธิผู้บริโภค
7. ขยายผลการนำเอา “สัญญาเช่า” ไปสู่โรงเรียนระดับประถมศึกษา โรงเรียนสังกัดเอกชน และวิทยาลัยอาชีวศึกษา

5. การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. ร้อยละ 100 ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีการดำเนินการเช่ารถ โดยนำเอาสัญญาเช่ามาใช้เพื่อประกอบสัญญา และได้มีการเลือกใช้รถที่มีคุณภาพและมาตรฐาน พบว่า 3 ปีที่ผ่านมายังไม่เกิดอุบัติเหตุ

2. เกิดองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เป็นพื้นที่ต้นแบบ 11 แห่ง ได้แก่ อบต.แม่สุก ทต.รวมใจพัฒนา ทต.บ้านด้า อบต.ทุ่งผาสุก อบต.ขุนควรว ทต.บ้านสาง ทต.ห้วยลาน ทต.ฝายกวาง อบต.ป่าสัก อบต.สันโค้ง ทม.เมืองพะเยา

3. ร้อยละ 100 ผู้บริหารและผู้รับผิดชอบโครงการทัศนศึกษาของสถานศึกษา มีการนำ “สัญญาจ้างขนส่งผู้โดยสาร” มาใช้ประกอบการพิจารณาจ้างเหมารถสำหรับการเดินทางทัศนศึกษาของนักเรียน ซึ่งเป็นไปตามการทำข้อตกลงร่วมระหว่างผู้บริหารโรงเรียนกับผู้บริหาร สมพ. 36

6. ปัจจัยความสำเร็จ

1. มีกลไกคณะทำงานจังหวัดขับเคลื่อนการทำงานอย่างต่อเนื่อง ผลักดันเป็นนโยบายของหน่วยงานและจังหวัด

2. ผู้บริหารท้องถิ่นและสถานศึกษาทั้งจังหวัดให้ความสำคัญและสนับสนุนการนำเอาสัญญาไปใช้ในการเลือกเช่ารถทัศนศึกษาและดำเนินการอย่างต่อเนื่อง

3. เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ระหว่างคนทำงานเพื่อพัฒนาระบบการทำงาน

4. ผู้ประกอบการให้ความร่วมมือในการพัฒนาคุณภาพรถให้มีมาตรฐาน

7. ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

“สัญญาจ้างขนส่งผู้โดยสาร” ที่ถูกต้องตามระเบียบการจัดซื้อจัดจ้าง และสามารถควบคุมคุณภาพของรถเช่าเหมาให้มีความปลอดภัยได้ ที่นำไปใช้และขยายผลทั้งจังหวัดพะเยา



72 อปท.พะเยา ทำ MOU เลือกใช้รถโดยสารและการใช้

สัญญาเช่ารถที่เป็นธรรม และปลอดภัย



“ทำสัญญาด้วยใจ โก๋ตั๋โก๋ปลตลอดภัยทุกครั้ง”



สายรถโดยสาร	2,349 คัน
คนขับ	29 คน
รถโดยสารปรับอากาศ	1,965 คัน
รถโดยสารธรรมดา	384 คัน
รถโดยสารพิเศษ	8,316 คัน

กรอบความคิดการดำเนินงาน

รถบัส คณะศึกษายาน ถนนหนทาง จ. เชียงใหม่ ทางรถไฟ ขยะ ระบบขนส่ง

8 ม.ร. 62 ศึกษาดูงานยุโรปโครงการของวิศวะเพื่อพัฒนาระบบรถโดยสารไฟฟ้า รถไฟฟ้าระบบราง ระบบขนส่งสาธารณะ

แผนงานพัฒนาระบบบริการรถโดยสารสาธารณะรายวัน (SRRT) พ.ร.บ. 2564-2564 - ระยะที่ 1

อุบัติเหตุ = ลดลง = 0



- ขั้นที่ 2** การลงพื้นที่ 80-90 % โดยการศึกษาดูงานเพื่อพัฒนาบุคลากรในการบริหาร ฝึกอบรม ฝึกอบรมช่าง/บุคลากรที่มีชำนาญและให้การ ฝึกอบรมท้องถิ่น เช่นนี้ มีรถบัส GPS ระบบตรวจความเร็ว ประสิทธิภาพในการใช้รถบัส ระบบ
- ขั้นที่ 3** ขยายการร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน เช่น รถบัสระบบขนส่งสาธารณะ
- ขั้นที่ 4** ขยายการร่วมมือกับผู้ใช้บริการและผู้ประกอบการที่มีอยู่ 395 คัน/จ.แม่ฮ่องสอน จ.เชียงใหม่ จ.น่าน จ.พิจิตร จ.อุตรดิตถ์
- ขั้นที่ 5** การประเมินผลการทำงานของรถบัส ระบบขนส่งสาธารณะ

72 อปท.

38 ต.ทางศึกษา

โครงการชาวเถิน สบปราบ เมือง เกาะคา ร่วมใจ ขับขี่ปลอดภัย สวมหมวกนิรภัย 100%

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

- มีข้อมูลพฤติกรรมการขับขี่/จุดเสี่ยง เพื่อใช้ในการวางแผนงาน
- นักเรียนและผู้สูงอายุได้เรียนรู้เกี่ยวกับ การขับขี่รถจักรยานยนต์/วิธีการ สวมหมวกนิรภัยและกฎจราจร
- อสม. 78 หมู่บ้าน สำรวจจุดเสี่ยง และคืนข้อมูล ให้องค์กรปกครองส่วน ท้องถิ่น
- การทำบันทึกข้อตกลง MOU ถนน ปลอดภัย/สวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซนต์



การเปลี่ยนแปลงที่พบ

- 1 เกิดความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเก็บ ข้อมูล
- 2 หน่วยงานราชการในพื้นที่ ลงนามในบันทึกข้อตกลง ถนนปลอดภัย/สวมหมวก นิรภัย 100%

ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

มี อสม. ทั้ง 78 หมู่บ้านที่ทำหน้าที่สำรวจ ฝ้า ระวังจุดเสี่ยง จุดเกิดเหตุ แจ้งให้กับหน่วยงาน ที่รับผิดชอบผ่านช่องทาง กลุ่มline



05

โครงการชาวเถิน สบปราบ เมือง เกาะคา ร่วมใจ ขับเคลื่อนลดภัย สวมหมวกนิรภัย 100%

หัวหน้าโครงการ	นางแสงจันทร์ คำตาเทพ
พื้นที่ดำเนินงาน	โรงเรียน 4 แห่ง (โรงเรียนลำปางกัลยาณี โรงเรียนสบปราบพิทยาคม วิทยาลัยการอาชีพเกาะคา วิทยาลัยการอาชีพเถิน) โรงเรียนผู้สูงอายุ 6 แห่ง (โรงเรียนผู้สูงอายุเทศบาลตำบลศาลา โรงเรียนผู้สูงอายุเทศบาลตำบลเกาะคา โรงเรียนผู้สูงอายุเทศบาลตำบลวังพร้าว โรงเรียนผู้สูงอายุเทศบาลตำบลไหล่หิน โรงเรียนผู้สูงอายุเทศบาลตำบลนาแก้ว โรงเรียนผู้สูงอายุเทศบาลตำบลเกาะคาแม่ยาว)
ทีมร่วมดำเนินงาน	สำนักงานสาธารณสุขอำเภอเกาะคา อำเภอเมือง อำเภอสบปราบ อำเภอเถิน จังหวัดลำปาง อสม. ศปถ.อำเภอ

1. บริบท

ข้อมูลของสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดลำปาง และข้อมูล 3 ฐาน ปี 2561 พบว่ากลุ่มที่บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถ เป็นกลุ่มผู้ใช้แรงงาน ร้อยละ 45.41 ไม่มีอาชีพ ร้อยละ 28.06 นักเรียน นักศึกษา ร้อยละ 9.18 อัตราการเสียชีวิตที่สูงที่สุดเป็นวัยทำงาน ร้อยละ 49 รองลงมาคือผู้สูงอายุ ร้อยละ 25.25 และกลุ่มวัยสูงอายุ ร้อยละ 23.23 ยานพาหนะที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บมากที่สุดเป็นรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 86.75 รองลงมาคือรถบรรทุกเล็ก ส่วนบุคคล ร้อยละ 6.57 และรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ร้อยละ 3.56 ส่วนพฤติกรรมเสี่ยงของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตที่ขับขี่จักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 51.35 ตีมีเครื่องตีมีแอลกอฮอล์แล้วขับรด ร้อยละ 20.83 ขับรถยนต์โดยไม่คาดเข็มขัด ร้อยละ 19.82 สำหรับในอำเภอเกาะคา มีสัดส่วนประชากรผู้สูงอายุคิดเป็นร้อยละ 23.06 ของประชากรทั้งหมด ที่เดินทางสัญจรโดยใช้รถจักรยานยนต์ในเส้นทางรองระหว่างหมู่บ้าน ตำบล เป็นเส้นทางร่วมสัญจรของคนต่างจังหวัด ที่ใช้เป็นเส้นทางลัดไปกรุงเทพฯ เส้นทางการท่องเที่ยววัดพระธาตุลำปางหลวง วัดพระธาตุจอมปิง ถนนคืบแคบคดเคี้ยว ซึ่งผู้สูงอายุใช้สัญจรเป็นประจำในการทำกิจกรรมทางสังคม บางคนที่ต้องเป็นหลักในการดูแลครอบครัว พบอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถ ในกลุ่มวัยสูงอายุ 60-79 ปี ในปี 2559-2561 คิดเป็นร้อยละ 36.36 10 และ 41.67 ตามลำดับ ซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น

ที่ผ่านมา 4 อำเภอ คือ เมือง เกาะคา สบปราบ เกิน ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในการเดินทางเชื่อมต่อกันของจังหวัดลำปางและจังหวัดใกล้เคียง มีความพยายามในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่อง แต่ยังขาดการบูรณาการงานที่เกี่ยวข้อง จึงได้มีความพยายามในการร่วมมือกันทำงานภายใต้โครงการชาวเกิน สบปราบ เมือง เกาะคา ร่วมใจ ขับขี่ปลอดภัย สวมหมวกนิรภัย 100% เพื่อผลักดันให้เกิดรูปแบบการทำงานสร้างความปลอดภัยทางถนนมุ่งเน้นไปที่กลุ่มเยาวชนและผู้สูงอายุ

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อสร้างให้เกิดเครือข่ายความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนน และบูรณาการการทำงานร่วมกัน เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้การดำเนินงานของภาคีเครือข่ายการทำงานป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางจราจร
2. เพื่อส่งเสริมให้กลุ่มเป้าหมายผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย สวมหมวกนิรภัย 100%
3. เพื่อลดจำนวนผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

3. กิจกรรม

1. กลไกคณะอนุกรรมการศูนย์ความปลอดภัยทางถนน : ผลักดันให้เกิดการทำงานของคณะอนุกรรมการฯ อย่างต่อเนื่อง ผ่านทางการประชุม การนำเอาข้อมูลจุดเสี่ยงมาพิจารณาและหาแนวทางแก้ไข การสนับสนุนกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ การเยี่ยมชมติดตามเสริมพลัง
2. ประชุมภาคีเครือข่ายเรื่องอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ เพื่อนำเสนอการทำงานและติดตามผลการดำเนินงานของโครงการ
3. กิจกรรมนักเรียน นักศึกษา การขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย สวมหมวกนิรภัย 100%
 - จัดเก็บข้อมูลพฤติกรรมรถขับขี่ ประเมินความรู้ก่อนการจัดกิจกรรม
 - จัดประชุมแกนนำนักเรียน ให้ความรู้เรื่องรถขับขี่ปลอดภัย สวมหมวกนิรภัย สนับสนุนงบให้ดำเนินกิจกรรมในโรงเรียน
 - นักเรียนดำเนินกิจกรรมในโรงเรียน จัดประกวดการทำคลิป สื่อสารความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ มาตรการโรงเรียน เก็บข้อมูลพฤติกรรมหลังการจัดกิจกรรม
 - คณะอนุกรรมการคณะกรรมการศูนย์ความปลอดภัยทางถนน อำเภอ เยี่ยมติดตามเสริมพลัง



4. กิจกรรม เส้นทางสองวัย ขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย สวมหมวกนิรภัย 100%

- วางแผนการทำงานร่วมกับคณะกรรมการโรงเรียนผู้สูงอายุฯ ศปถ.อำเภอ นักศึกษาวิทยาลัยการอาชีพเกาะคา
- เก็บข้อมูลพฤติกรรมกรรมการขับขี่ และประเมินความรู้ก่อนจัดกิจกรรม
- จัดการเรียนรู้ในโรงเรียนผู้สูงอายุ ประเด็นความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ของผู้สูงอายุโดยวิทยาลัยการอาชีพเกาะคา
- เก็บข้อมูลพฤติกรรมหลังการจัดกิจกรรม
- คณะอนุกรรมการศูนย์ความปลอดภัยทางถนนอำเภอเยี่ยมติดตามเสริมพลัง

5. ประชุมถอดบทเรียนการดำเนินงานภาคีเครือข่ายเรื่องปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

4. ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. มีข้อมูลพฤติกรรมกรรมการขับขี่ จุดเสี่ยง เพื่อใช้ในการวางแผนการทำงาน ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

2. ผู้เข้าร่วมอบรม (นักเรียนและผู้สูงอายุ) ได้เรียนรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ วิธีการสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้องตามกฎหมาย เครื่องหมายจราจร

3. อสม. 78 หมู่บ้าน ได้สำรวจจุดเสี่ยง จุดเกิดอุบัติเหตุ ในหมู่บ้านทุกแห่ง โดยส่งภาพถ่ายจุดเสี่ยงทางกลุ่มไลน์ (อสม.นักจัดการสุขภาพ) เพื่อรวบรวมข้อมูลนำไปสื่อสารให้กับคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางจราจร และคืนข้อมูลให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่รับผิดชอบ

4. มีการทำบันทึกข้อตกลง MOU ถนนปลอดภัย สวมหมวกนิรภัย 100% และถนนปลอดภัยอุบัติเหตุร่วมกับหน่วยงานในพื้นที่

5. การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. เกิดการร่วมมือกันทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเก็บข้อมูล พฤติกรรมเสี่ยง จุดเสี่ยง มีการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่
2. หน่วยงานราชการในพื้นที่ลงนามในบันทึกข้อตกลงถนนปลอดภัย สวมหมวกนิรภัย 100% และถนนปลอดภัยอุบัติเหตุจราจร จัดทำป้ายเตือน การสวมหมวกนิรภัย คาดเข็มขัดทุกครั้งก่อนเข้าหน่วยงาน

6. ปัจจัยความสำเร็จ

1. ได้รับความร่วมมือจากภาคีเครือข่าย ผู้บริหารหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้ความสำคัญ ร่วมสนับสนุนการดำเนินงานกิจกรรมโครงการ
2. แกนนำชุมชน และผู้สูงอายุ ให้ความร่วมมือ

7. ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

มี อสม. ทั้ง 78 หมู่บ้าน ที่ทำหน้าที่สำรวจ เฝ้าระวังจุดเสี่ยง จุดเกิดเหตุ แจ้งให้กับหน่วยงานที่รับผิดชอบผ่านทางช่องทาง line

โครงการอำเภอปลอดภัย สวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

- บุคลากรในองค์กร/ชุมชน/หมู่บ้าน ได้ปฏิบัติตามระเบียบวินัยจราจรควบคู่กับการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด
- เกิดการสำรวจจุดเสี่ยงและรายงานข้อมูลให้หน่วยงานที่รับผิดชอบ
- กำเนินแต่ละตำบลรายงานข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนน



การเปลี่ยนแปลงที่พบ

- อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ทั้งอำเภอเพิ่มเป็น 59.53%
- สถิติการเกิดอุบัติเหตุลดลง 7 ครั้ง
- มีผู้รับผิดชอบดูแลด้านความปลอดภัยทางถนน (อปท.) หมู่บ้านละหนึ่งคนเฝ้าระวังพฤติกรรมคนในชุมชน จุดเสี่ยง จุดอันตราย รวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุในหมู่บ้านตนเอง
- เกิดการตั้งด่านชุมชนในพื้นที่

ปัจจัยความสำเร็จ

- การสนับสนุนจากภาคีและผู้บริหารในระดับจังหวัด อำเภอ อปท. และชุมชน/หมู่บ้าน
- มีการสำรวจข้อมูลในพื้นที่และนำข้อมูลมาขับเคลื่อนการทำงาน

ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

มีการแต่งตั้ง อปท.หมู่บ้านละ 1 คน ครบ 99 หมู่บ้าน ทำหน้าที่เฝ้าระวังพฤติกรรมคนในชุมชน จุดเสี่ยง จุดอันตราย รวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนในหมู่บ้านของตนเอง



โครงการอำเภอปลอดภัย สวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์

หัวหน้าโครงการ	นายครองศักดิ์ สันวงศ์
พื้นที่ดำเนินงาน	อำเภออู่ จังหวัดลำพูน
ทีมร่วมดำเนินงาน	ศปถ.อำเภออู่ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ตำรวจ อสม. อปพร.

1. บริบท

อำเภออู่มีพื้นที่กว้างขวางเกือบครึ่งหนึ่งของจังหวัดลำพูน มีเนื้อที่ทั้งหมด 1,702.12 ตารางกิโลเมตร สภาพพื้นที่โดยทั่วไปเป็นที่สูง เป็นอำเภอที่มีประวัติศาสตร์ยาวนาน มีโบราณสถาน และมีอุทยานแห่งชาติทางน้ำ อำเภออู่แบ่งพื้นที่การปกครองออกเป็น 8 ตำบล 99 หมู่บ้าน มีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 10 แห่ง ได้แก่ เทศบาลตำบล 7 แห่ง องค์การบริหารส่วนตำบล 3 แห่ง การเดินทางใช้ถนนเป็นหลัก ซึ่งเชื่อมต่อระหว่างอำเภอและจังหวัด ได้แก่ เชียงใหม่ และลำปาง ซึ่งเป็นเส้นทางหลวงแผ่นดินที่รอดโดยสารจากจังหวัดแม่ฮ่องสอน และอำเภอทางทิศใต้ของจังหวัดเชียงใหม่ ได้แก่ อำเภอจอมทอง อมก๋อย ฮอด และดอยเต่า ได้ใช้เส้นทางผ่านถนนในพื้นที่อำเภออู่ จังหวัดลำพูน เป็นประจำทุกวัน ทำให้ปริมาณรถโดยสาร รถบรรทุกสินค้าทางการเกษตรที่มุ่งหน้าสู่ตลาดไทรังสิต และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่จะเดินทางไปทิศใต้ของจังหวัดลำพูน ต้องอาศัยเส้นทางนี้ในการเดินทาง ทั้งนี้

ช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ปริมาณรถจากการท่องเที่ยวจะมีมากขึ้น อุบัติเหตุทางถนนจึงเกิดขึ้นระหว่างคนในชุมชนกับคนนอกพื้นที่ โดยเฉพาะ ถนนสายหลัก จึงทำให้เกิดการสูญเสียชีวิต และบาดเจ็บของคนในพื้นที่ อันเนื่องมาจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งจากข้อมูล ของมูลนิธิไทยโรดส์ ปี 2561 เฉลี่ยอัตราการสวมหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่และ โดยสารในพื้นที่อำเภอลี่ มีเพียงร้อยละ 31 ซึ่งต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศไทย ที่ร้อยละ 45 จากสถิติข้อมูลปี 2558-2560 พบว่ามีจำนวนผู้เสียชีวิตจาก อุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้น มาจากผู้ขับขี่ยานพาหนะมีพฤติกรรมเสี่ยงไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ขาดวินัยจราจร โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ ได้แก่ การขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด เมาสุรา และการไม่สวมหมวกนิรภัย ในขณะที่ขับขี่ สำหรับสถิติข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ และ สงกรานต์ของอำเภอลี่ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558-2560 ผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บ (Admit) มากกว่าร้อยละ 80 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นวัยทำงานและเป็นคนในพื้นที่ ถนนที่เกิดอุบัติเหตุเป็นทางหลวงแผ่นดินที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด รองลงมา เป็นถนน อบต./หมู่บ้าน

จากสถานการณ์ดังกล่าว ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอลี่ และ ศปถ.อปท. ร่วมกับหน่วยงานและองค์กรภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องได้ดำเนินงานโครงการอำเภอลี่ สวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ขึ้น เพื่อให้มาตรการชุมชนและการบังคับใช้กฎหมายจราจร กฎหมายลักษณะ การปกครองในพื้นที่ของกำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน มาเป็นเครื่องมือในการลดปัจจัย เสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ทั้งจากคน ยานพาหนะ ถนน และสิ่งแวดล้อม ควบคู่กับการนำนโยบาย “ประชารัฐ” มาเป็นกลไกหลักในการประสานความร่วมมือกันระหว่างองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้นำชุมชน คณะกรรมการหมู่บ้าน คณะกรรมการชุมชน พอช. ชุมชน/หมู่บ้าน อาสาสมัคร ต่าง ๆ และประชาชน เพื่อสร้างความตระหนักและจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทางถนนให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนในพื้นที่อย่างเข้มแข็งและต่อเนื่อง

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อให้อำเภอถือเป็นอำเภอที่มีการสวมหมวกนิรภัย 100% ทำให้จำนวนผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ลดลง
2. เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ควบคู่กับการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด
3. เพื่อให้เกิดแกนนำในระดับชุมชน/หมู่บ้าน ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

3. กิจกรรม

1. ประชุมหารือแนวทางการดำเนินการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และสำรวจพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ก่อนดำเนินงาน เพื่อเป็นข้อมูลในการเปรียบเทียบหลังจบสิ้นโครงการเป็น 100%
2. จัดทำประชาคมทุกชุมชน/หมู่บ้าน เพื่อรณรงค์โครงการและสร้างมาตรการชุมชนให้ประชาชนในพื้นที่ 99 หมู่บ้านได้รับทราบ
3. อำเภอตั้ง แจงองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น กำหนด/ผู้ใหญ่บ้าน ประชาสัมพันธ์โครงการผ่านสื่อในพื้นที่ เช่น สถานีวิทยุชุมชน เสียงตามสาย และหอกระจายข่าว รณรงค์โครงการให้ประชาชนรับทราบก่อนบังคับใช้กฎหมาย และมาตรการชุมชนอย่างเข้มงวด
4. สถานีตำรวจภูธร และสถานีตำรวจภูธรก้อ ในพื้นที่ความรับผิดชอบ ดำเนินการตั้งจุดตรวจเพื่อการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้นต่อเนื่อง และถือเป็นภาระหน้าที่ที่จะต้องดำเนินการ
5. ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กำหนด/ผู้ใหญ่บ้าน ผู้นำชุมชน อสม. อปพร. และ ตร.อาสาฯ ร่วมกันจัดตั้งด้านชุมชน โดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายความมั่นคงและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินเข้ามาเป็นกลไกในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน



6. ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอสีมอบให้กำนัน/ผู้ใหญ่บ้านรายงานผลการดำเนินงานให้ที่ประชุมโครงการฯ รับทราบผลการดำเนินงานทุกเดือน และรายงานผลการดำเนินงานในการประชุมหัวหน้าส่วนราชการในระดับอำเภอและจังหวัดเป็นประจำทุกเดือน เพื่อรับทราบปัญหา/อุปสรรค/และร่วมให้การแก้ไข

4. ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. หน่วยงานราชการ อปท. สถานศึกษา และชุมชน/หมู่บ้าน สร้างมาตรการเพื่อบังคับให้บุคลากรในองค์กรชุมชน/หมู่บ้าน ได้ปฏิบัติตามระเบียบวินัยจราจรควบคู่กับการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด โดยให้เน้นการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ แล้วรายงานผลการดำเนินงานในที่ประชุมทุกครั้ง

2. เกิดการสำรวจจุดเสี่ยงในชุมชนและรายงานข้อมูลให้หน่วยงานที่รับผิดชอบได้รับทราบเพื่อดำเนินการแก้ไข

3. กำหนดแต่ละตำบลรายงานข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ตำบลที่รับผิดชอบในแต่ละเดือน เพื่อรับทราบสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุและแนวทางแก้ไข

5. การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ทั้งอำเภอเพิ่มเป็น 59.53% จากเดิม 40.87%

2. สถิติการเกิดอุบัติเหตุลดลง 7 ครั้ง จากเดิม 41 ครั้ง เหลือ 34 ครั้ง

3. มีผู้รับผิดชอบดูแลด้านความปลอดภัยทางถนน (จปถ.) หมู่บ้านละหนึ่งคน เผื่อระวังพฤติกรรมคนในชุมชน จุดเสี่ยง จุดอันตราย รวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนในหมู่บ้านของตนเอง

4. เกิดการตั้งด่านชุมชนในพื้นที่

6. ปัจจัยความสำเร็จ

1. การสนับสนุนจากภาคีและผู้บริหารในระดับจังหวัด อำเภอ อบต. และชุมชน/หมู่บ้าน
2. มีการสำรวจข้อมูลในพื้นที่และนำข้อมูลมาใช้ในการขับเคลื่อนการทำงาน

7. ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

มีการแต่งตั้ง จปถ. หมู่บ้านละ 1 คน ครอบคลุม 99 หมู่บ้าน ทำหน้าที่เฝ้าระวังพฤติกรรมคนในชุมชน จุดเสี่ยง จุดอันตราย รวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนในหมู่บ้านของตนเอง





โครงการนำร่องพัฒนาการสืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในอำเภอพิชัยและอำเภอเมือง จังหวัดอุตรดิตถ์

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

- มีการสืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในอำเภอพิชัยและอำเภอเมืองอุตรดิตถ์ทุกรายที่เกิดขึ้นในพื้นที่
- เกิดความร่วมมือกันในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ
- สร้างระบบและแชร์ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุให้กับภาคี
- เชื่อมข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนให้กับงานวิจัยของมหาวิทยาลัยราชภัฏอุตรดิตถ์



การเปลี่ยนแปลงที่พบ

- มีการสืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน
- เกิดการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่
- กำหนดแผนปฏิบัติงานสอบสวนสาเหตุการเสียชีวิต

ปัจจัยความสำเร็จ

- จังหวัดให้ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน มีการบรรจุแผนปฏิบัติงานของจังหวัด
- มีการขับเคลื่อนงานจากภาคีเครือข่ายอย่างต่อเนื่อง

ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

เกิดรูปแบบ กระบวนการสืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่อย่างเป็นระบบ สามารถสอบสวนหาสาเหตุเพื่อวางแผนในการแก้ไขปัญหาได้อย่างรวดเร็ว



โครงการนำร่องพัฒนาการสืบสวนสาเหตุ การเกิดอุบัติเหตุในอำเภอพิชัยและอำเภอเมือง จังหวัดอุตรดิตถ์

หัวหน้าโครงการ ด.ต.รังสรรค์ บุญอิม
พื้นที่ดำเนินงาน อำเภอเมือง และอำเภอพิชัย จังหวัดอุตรดิตถ์
ทีมร่วมดำเนินงาน ศปถ.ท้องถิ่น ศปถ.อำเภอ สถานีตำรวจภูธรพญาแมน

1. บริบท

ข้อมูลของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดอุตรดิตถ์ ระบุว่าอำเภอเมืองและอำเภอพิชัยเป็นพื้นที่เสี่ยงในระดับสีแดง ตามนิยามของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดอุตรดิตถ์ จึงได้จัดทำโครงการชุมชนนำร่องเพื่อความปลอดภัยทางถนนอำเภอพิชัย จังหวัดอุตรดิตถ์ โดยการจัดทำกิจกรรมในพื้นที่อำเภอพิชัย จำนวน 3 ตำบล จากทั้งหมด 11 ตำบล ผลการจัดทำโครงการฯ ทำให้จำนวนสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางถนนในพื้นที่ลดลง เมื่อเปรียบเทียบกับสถิติย้อนหลังก่อนทำโครงการ 3 ปี จึงได้ขยายไปสู่อำเภอเมือง ซึ่งเป็นพื้นที่เกิดอุบัติเหตุสูงเช่นเดียวกัน ขณะทำโครงการฯ พบว่าการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นกับเด็กและเยาวชน จึงได้ดำเนินโครงการหมวกนิรภัยของหนู ในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก เพื่อสร้างวินัยจราจรกับเด็กและผู้ปกครอง มีการปลูกฝังการมีส่วนร่วมช่วยกันดูแลนักเรียนในโรงเรียนในรูปแบบของโรงพักจำลอง (ยุวจราจรอาสา) มีห้องเรียนชุมชนเกี่ยวกับการค้นหาจุดเสี่ยงในชุมชน เพื่อนำเสนอกับหน่วยงานที่รับผิดชอบให้ดำเนิน



การแก้ไข ส่งผลให้สถิติการเกิดอุบัติเหตุจากรถทางถนนลดลง จึงได้ขยายให้เต็มพื้นที่ของอำเภอพิชัย แต่อย่างไรก็ตามยังไม่มี การสืบสวนหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นทางการในพื้น ที่ ทำให้ขาดข้อมูลในการวางแผนการป้องกันอุบัติเหตุ จึงได้มีการดำเนินโครงการนำร่อง พัฒนาการสืบสวนหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในอำเภอพิชัยและอำเภอเมือง จังหวัดอุตรดิตถ์ขึ้น เพื่อพัฒนาแนวทางและระบบการสืบสวนหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุให้เกิดขึ้นในพื้นที่

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อพัฒนาศักยภาพของ ศปถ.ท้องถิ่น อำเภอเมือง และอำเภอพิชัย ในการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุทางถนน
2. เพื่อสืบสวนรายละเอียดการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่อำเภอเมือง อำเภอพิชัย ตามหลักวิชาการ เพื่อเสนอต่อที่ประชุมศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน นำไปสู่การตัดสินใจแก้ปัญหาเชิงรุก
3. เพื่อลดอุบัติเหตุในพื้นที่สีแดง (อำเภอเมืองและอำเภอพิชัย)

3. กิจกรรม

1. ประชุมชี้แจงโครงการฯ ในระดับอำเภอเมือง อำเภอพิชัย โดยมี ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนจังหวัด อำเภอ และ ศปถ.ท้องถิ่น ร่วมประชุม
2. อบรมหลักสูตรการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุทางถนน 2 วัน ให้กับ ศปถ.ท้องถิ่น ท้องถิ่นละ 5 คน ประกอบด้วย รพ.สต. ตำรวจ ท้องถิ่น กำนัน และตัวแทนผู้ใหญ่บ้าน
3. ศปถ.อำเภอ ศปถ.ท้องถิ่น ลงพื้นที่สอบสวนอุบัติเหตุ นำข้อมูลมาวิเคราะห์ นำเสนอ ศปถ.อำเภอ/ท้องถิ่น อย่างน้อย 2 เดือนครั้ง เพื่อนำสู่ การแก้ปัญหาของแต่ละพื้นที่
4. ติดตามประเมินผล

4. ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. มีการสืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในอำเภอพิชัยและอำเภอเมืองอุตรดิตถ์ จังหวัดอุตรดิตถ์ ทุกรายที่เกิดขึ้นในพื้นที่ และสืบค้นเจาะลึกในรายที่มีการเสียชีวิตทุกราย หลังจากนั้นสรุปข้อมูลรายสัปดาห์ เพื่อนำไปประชุมร่วมกับชุมชน หมู่บ้าน ผู้ใหญ่บ้าน กำนัน โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น โรงพยาบาลชุมชน โรงพยาบาลศูนย์ สำนักงานสาธารณสุขอำเภอ เพื่อให้เกิดการวิเคราะห์และแก้ปัญหาเฉพาะพื้นที่

2. เกิดความร่วมมือกันในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่โดยมีข้อมูลที่ต้องการและชัดเจน เกิดเป็นแผนปฏิบัติการระยะสั้นและระยะยาว

3. แบ่งความรับผิดชอบให้แต่ละหน่วยงานที่เข้าร่วม รวมถึงการสร้างระบบและแชร์ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุให้กับภาคีที่ทำงานร่วมกันทราบ ไม่ว่าจะข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจากช่องทางต่าง ๆ เช่น วิทยุสื่อสาร 1669 line ข้อมูลระบบ RTI ข้อมูลสถิติตาราง/กราฟเปรียบเทียบการเกิดอุบัติเหตุ

4. เชื่อมข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนให้กับงานวิจัยของมหาวิทยาลัยราชภัฏอุตรดิตถ์ซึ่งดำเนินโครงการปัจจัยความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดอุตรดิตถ์

5. การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. มีการสืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนตามหลักวิชาการในพื้นที่อำเภอเมืองและอำเภอพิชัย ภายใน 12 ชั่วโมงหลังเกิดเหตุ จากที่มสอบสวนอุบัติเหตุที่ผ่านการอบรม และร่วมปฏิบัติงานกับทีมสืบสวนสาเหตุการชนจังหวัดอุตรดิตถ์

2. เกิดการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่

3. กำหนดแผนปฏิบัติงานสอบสวนสาเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นแผนปฏิบัติงานของจังหวัด

6. ปัจจัยความสำเร็จ

1. จังหวัดให้ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนมีการบรรจุแผนปฏิบัติงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในแผนของจังหวัด
2. มีการขับเคลื่อนงานจากภาคีเครือข่ายอย่างต่อเนื่อง มีการนำส่งข้อมูลเข้าสู่เวที ศปถ.จังหวัดอุตรดิตถ์ และมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาร่วมดำเนินการแก้ไข

7. ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

เกิดรูปแบบ กระบวนการสืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่อย่างเป็นระบบ สามารถสอบสวนหาสาเหตุเพื่อวางแผนในการแก้ไขปัญหาได้อย่างรวดเร็ว

ปี	จำนวนอุบัติเหตุ
ปี 2561	212+737
ปี 2562	212+707
สาเหตุทาง	212+690
ข้อหาชอบ	212+680
สาเหตุทาง	212+654
จุดชน	212+644

โครงการขยายผลภาคผู้ใช้แรงงานร่วมใจสถานประกอบกิจการปลอดภัยลดอุบัติเหตุภัยบนท้องถนนสู่นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือจังหวัดลำพูน

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น



การเปลี่ยนแปลงที่พบ

- อุตสาหกรรมเครื่องสหพัฒน์ลำพูนเป็นนิคมที่เป็นต้นแบบด้านการจราจร
- มีสถานประกอบการที่มีระบบควบคุมด้านการจราจร โดยมีกฎระเบียบ/มาตรการองค์กร
- ขยายผล “ระบบการควบคุมด้านการจราจรในสถานประกอบการ” ให้กับนิสิตชั้นปีที่4 มหาวิทยาลัยพะเยา
- ขยายผลไปสู่สถานศึกษารอบนิคมอุตสาหกรรมฯ
- เกิดการปรับปรุงด้านการจราจรในเขตนิคมและนอกเขตนิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ (ลำพูน)
- สถานประกอบการที่เข้าร่วมโครงการมีระบบควบคุมด้านการจราจรของบริษัท
- จำนวนสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับผู้ขับขี่ ลดลง 80 %
- จำนวนเมาแล้วขับของผู้ใช้แรงงานลดลง



ปัจจัยความสำเร็จ

- มีการกำหนดตัวชี้วัดหลัก 5 ข้อที่ชัดเจนเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ประเมินผลของสถานประกอบการ
- แคนนำหลักชมรมเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย ทำงานร่วมกับ จป.ระดับวิชาชีพที่กระจายอยู่ทุกบริษัท
- มีการใช้แรงจูงใจด้านการลดความสูญเสียแรงงานและงบประมาณ
- การทำงานร่วมกับหน่วยงาน/เครือข่าย (ระดับจังหวัด)

ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

“ระบบการควบคุมด้านการจราจรในสถานประกอบการ” ที่สามารถนำไปขยายไปยังสถานประกอบการอื่นๆได้



08

โครงการขยายผลภาคผู้ใช้แรงงานร่วมใจ สถานประกอบการปลอดภัย ลดอุบัติเหตุบนท้องถนนสู่นิคมอุตสาหกรรม ภาคเหนือจังหวัดลำพูน

หัวหน้าโครงการ	ประทวน ศรีสุข
พื้นที่ดำเนินงาน	นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน
ทีมร่วมดำเนินงาน	ชมรมเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานจังหวัดลำพูน สำนักงานสวัสดิการคุ้มครองแรงงานจังหวัดลำพูน สำนักงานนิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ และบริษัทกลาง คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด สาขาลำพูน

1. บริบท

จังหวัดลำพูนเป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ พื้นที่โครงการ 1,788 ไร่ แบ่งเป็นเขตอุตสาหกรรมทั่วไป เขตประกอบการเสรี และสถานประกอบการที่อยู่นอกเขตนิคม รวม 554 แห่ง ทั้งขนาดเล็ก ขนาดกลาง ขนาดใหญ่ มีผู้ที่เข้าสู่สถานประกอบกิจการในเขตนิคมภาคอุตสาหกรรม จำนวนแรงงานทั้งสิ้น 61,041 คน (ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ของสภาอุตสาหกรรมและสำนักงานนิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือจังหวัดลำพูน) พาหนะที่ใช้ในการเดินทางมาทำงานโดยส่วนมากเป็นรถจักรยานยนต์ และร้อยละ 80 ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมาจากการใช้รถจักรยานยนต์ ทั้งในช่วงเวลา

ปกติหรือช่วงเทศกาล ในปี 2560-2561 จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ ในเขตนิคมอุตสาหกรรมและนอกเขตอุตสาหกรรม มีพนักงานเสียชีวิตและบาดเจ็บเพิ่มขึ้น โดยการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งมีความรุนแรงที่เพิ่มขึ้น ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุที่รุนแรงมากกว่าร้อยละ 80 มาจาก “คน” โดยสาเหตุหลัก เช่น การดื่มสุรา การขับรถเร็ว เป็นต้น และมีปัจจัยเสริมมาจากสมรรถนะของเครื่องยนต์ที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับสภาพถนนที่ตีขึ้น ปริมาณยานพาหนะเพิ่มมากขึ้น

ชมรมเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานวิชาชีพ จังหวัดลำพูน ได้มีการดำเนินการโครงการ ภาคแรงงานร่วมใจลดอุบัติเหตุภัยบนท้องถนน มาอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559-2561 โดยผลการดำเนินการทำให้เกิดกระบวนการร่วมมือร่วมใจของภาคแรงงาน และในส่วนของอุตสาหกรรม เครือสหพัฒน์ (นิคมต้นแบบด้านการจราจร) สถานประกอบการและส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง ในการขับเคลื่อนให้เกิดการขับขี้อย่างปลอดภัย สวมใส่หมวกนิรภัย 100% ของพนักงานในสถานประกอบการที่ร่วมโครงการ ซึ่งเป็นรูปแบบการทำงานที่มีประสิทธิภาพ ช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุให้กับผู้ใช้แรงงาน จึงได้ร่วมกับสำนักงานสวัสดิการคุ้มครองแรงงานจังหวัดลำพูน สำนักงานนิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด สาขาลำพูน จึงได้ร่วมกันจัดทำโครงการขยายผลภาคผู้ใช้แรงงานร่วมใจสถานประกอบการปลอดภัย ลดอุบัติเหตุภัยบนท้องถนนสู่นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือจังหวัดลำพูน เพื่อสร้างกระแสวัฒนธรรมความปลอดภัยให้เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องให้กับกลุ่มผู้ใช้แรงงานในภาคอุตสาหกรรมของนิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ ตำบลบ้านกลาง อำเภอเมืองลำพูน จังหวัดลำพูน และนอกเขตนิคมอุตสาหกรรม

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อสร้างเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยให้เกิดขึ้นกับผู้ใช้แรงงานในสถานประกอบกิจการจังหวัดลำพูน



2. เพื่อสร้างเครือข่ายการเฝ้าระวังอุบัติเหตุในสถานประกอบการ
3. เพื่อให้สถานประกอบการมีกฎระเบียบด้านการจราจร การขยายโครงการให้ครอบคลุมสถานประกอบการที่อยู่ในเขตนิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ และนอกเขตนิคมอุตสาหกรรม
4. เพื่อจัดการความรู้ซึ่งได้จากการถอดบทเรียนจากสถานประกอบการที่ประสบผลสำเร็จ เพื่อค้นหาองค์ความรู้ใหม่ ในการดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุด้านการจราจรในสถานประกอบการ

3. กิจกสส

1. จัดการอบรมภาคีเครือข่ายในนิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ และนอกเขตนิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน
2. จัดกิจกรรมเสริมสร้างระบบควบคุมที่นำสู่การเกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของพนักงาน
3. กิจกรรมการจัดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้สถานประกอบการที่เป็นต้นแบบการนำเสนอผลการดำเนินงานและสนับสนุนระบบควบคุมองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน
4. กิจกรรมการตรวจประเมินสถานประกอบการ ระบบควบคุมองค์กรเพื่อความปลอดภัยด้านการจราจร

4. ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. อุตสาหกรรมเครือข่ายพัฒนาลำพูนเป็นนิคมที่เป็นต้นแบบด้านการจราจร
2. มีสถานประกอบการที่มีระบบควบคุมด้านการจราจร โดยมีกฎระเบียบ/มาตรการองค์กรด้านการจราจรที่แตกต่างกัน ตามแต่ข้อตกลงของแต่ละบริษัท เช่น หากไม่สวมหมวกนิรภัยจะหักสวัสดิการในส่วนของค่าอาหารและน้ำมัน ถ้าไม่สวมหมวกนิรภัยจะไม่ให้จอดรถในโรงจอดรถที่มีหลังคา ตักเตือนและให้ไปบำเพ็ญประโยชน์ ฯลฯ

3. ขยายผล “ระบบการควบคุมด้านการจราจรในสถานประกอบการ” ให้กับนิคมชั้นปีที่ 4 สาขาอาชีพอนามัยและความปลอดภัย คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยพะเยา

4. ขยายผลไปสู่สถานศึกษารอบนิคมอุตสาหกรรมฯ โดยการจัดกิจกรรมมอบความห่วงใยให้สถานศึกษา การสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยด้านการจราจร การมอบหมวกกันน็อกให้กับเด็กนักเรียนชั้นอนุบาล-ชั้น ป.6 ทุก ๆ ปี

5. การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. เกิดการปรับปรุงด้านการจราจรในเขตนิคมและนอกเขตนิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ (ลำพูน) ได้แก่ การปรับปรุงพื้นผิวจราจร การกำหนดเส้นทางเดินรถในนิคมอุตสาหกรรมฯ การทำลูกระนาด ทางม้าลาย และป้ายเตือน

2. สถานประกอบการที่เข้าร่วมโครงการมีระบบควบคุมด้านการจราจรของบริษัท ส่งผลให้เกิดการสร้างวัฒนธรรมองค์กรในการสวมหมวกนิรภัย ลดความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุ ลดปัญหาการขาดงานจากอุบัติเหตุ ลดค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล

3. จำนวนสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับผู้ขับขี่ และโดยสารรถยนต์พาหนะมายังสถานประกอบการลดลง 80% ในช่วง 6 เดือน สถิติการหยุดงานจากอุบัติเหตุด้านการจราจรลดลง

4. จำนวนเมาแล้วขับของผู้ใช้แรงงานลดลง

6. ปัจจัยความสำเร็จ

1. มีการกำหนดตัวชี้วัดหลัก 5 ข้อที่ชัดเจน เพื่อใช้เป็นเกณฑ์ประเมินผลของสถานประกอบการ

2. แกนนำหลักในการดำเนินงานที่เป็นชมรมเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทำงานร่วมกับ จป.ระดับวิชาชีพ ที่กระจายอยู่ทุกบริษัท

3. มีการใช้แรงจูงใจด้านการลดความสูญเสียแรงงานและงบประมาณกรณีที่พนักงานประสบอุบัติเหตุ เพื่อให้บริษัท/สถานประกอบการเห็นความสำคัญและเข้าร่วมดำเนินงาน

4. การทำงานร่วมกับหน่วยงาน/เครือข่ายทั้งในเขตนิคมอุตสาหกรรมและนอกเขตนิคม (ระดับจังหวัด)

7. ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

“ระบบการควบคุมด้านการจราจรในสถานประกอบการ” ที่สามารถนำไปขยายต่อยังสถานประกอบการอื่นๆ ได้



โครงการ เครื่องช่วยสถานศึกษาป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่อำเภอภักกลยาณวัฒนา อำเภอจอมทอง อำเภอแม่เมาะ และอำเภอเชียงดาว

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น



- นักเรียนได้รับการปลูกจิตสำนึกวินัยจราจร
- มีแกนนำจิตอาสาในการรณรงค์การขับขี่ปลอดภัยในโรงเรียน
- นักเรียนที่อายุถึงเกณฑ์ที่สามารถสอบใบอนุญาตขับขี่ ได้รับการอบรมการขับขี่ปลอดภัย กฎหมายจราจร



การเปลี่ยนแปลงที่พบ

- อัตราการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ลดลง
- อัตราการไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้ประสบอุบัติเหตุที่เป็นเยาวชนลดลง
- ครูในโรงเรียนมีความยินดีที่จะทำโครงการต่อเนื่อง โดยนำเป้าหมายเรื่องความปลอดภัยทางถนนไปบรรจุเป็นผลงานของโรงเรียน

ปัจจัยความสำเร็จ

1 การให้ความร่วมมือจากสถานศึกษา ครู และนักเรียน

2 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่เข้ามาเป็นวิทยากร ได้แก่ ขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ บริษัทกลางฯ และ AP Honda

ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

นักเรียนที่อายุถึงเกณฑ์สอบใบขับขี่ได้รับการอบรมการขับขี่ปลอดภัยและผ่านการสอบใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์



09

โครงการเครือข่ายสถานศึกษาป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ อำเภอภักดีชุมพล อำเภอจอมทอง อำเภอแม่เมาะ และอำเภอเชียงดาว

หัวหน้าโครงการ	วรวิทย์ อินต๊ะใจ
ผู้รับผิดชอบโครงการ	ธนวัฒน์ แปงใจ
พื้นที่ดำเนินงาน	โรงเรียนในอำเภอภักดีชุมพล อำเภอจอมทอง อำเภอแม่เมาะ และอำเภอเชียงดาว จังหวัดเชียงใหม่
ทีมร่วมดำเนินงาน	สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด เชียงใหม่ สาขาฝาง สาขาสะเมิง สาขาเชียงดาว สาขาฮอด ศปถ.อำเภอเป้าหมาย ขนส่ง บริษัท กลางฯ AP Honda

1. บริบท

ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2560-2561 พบว่ายานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ รถจักรยานยนต์ รถกระบะ และรถยนต์เก๋งที่นั่งส่วนบุคคล สาเหตุมาจากการขับรถขณะเมาสุรา การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ขับรถย้อนศร และการไม่สวมหมวกนิรภัย ในเขตพื้นที่อำเภอภักดีชุมพล อำเภอจอมทอง อำเภอแม่เมาะ และอำเภอ

เชียงใหม่ เป็นอำเภอที่มีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูง และร้อยละ การสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับค่อนข้างน้อย โดยเฉพาะเยาวชนที่มีอายุ ระหว่าง 13-18 ปี ซึ่งใช้จักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางไปโรงเรียน เป็นประจำ

สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเชียงใหม่ สาขาสะเมิง ได้มีการดำเนินโครงการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ อำเภอสะเมิง ในปี 2560-2561 ทำให้เพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยขึ้นเป็น 80% ซึ่งถือว่าประสบความสำเร็จ จึงมีแนวคิดที่จะนำโมเดลมาเป็นแนวทาง ในการขยายพื้นที่ดำเนินการไปยังสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย สาขาฝาง สาขาเชียงดาว และสาขาฮอด โดยมีเป้าหมายเพื่อให้นักเรียน ในพื้นที่เป้าหมายมีพฤติกรรมการขับขี่ที่เหมาะสมปลอดภัย ปฏิบัติตาม กฎจราจร และสวมหมวกนิรภัย 100%

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อลดจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ ลดจำนวนผู้บาดเจ็บ ลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ในเด็กนักเรียนในพื้นที่อำเภอ กัลยาณิวัฒนา อำเภอจอมทอง อำเภอแม่ฮาด และอำเภอเชียงดาว จังหวัด เชียงใหม่

2. เพื่อเพิ่มจำนวนการสวมหมวกนิรภัยทั้งทางผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้าย จักรยานยนต์ ในเด็กนักเรียนในพื้นที่อำเภอ กัลยาณิวัฒนา อำเภอจอมทอง อำเภอแม่ฮาด และอำเภอเชียงดาว จังหวัดเชียงใหม่

3. เพื่อพัฒนาทักษะการขับขี่ของนักเรียนอำเภอ กัลยาณิวัฒนา อำเภอ จอมทอง อำเภอแม่ฮาด และอำเภอเชียงดาว จังหวัดเชียงใหม่ ในการใช้รถ ใช้ถนนให้มีคุณภาพและมีความปลอดภัย

4. เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและสร้างจิตสำนึกในการขับขี่ปลอดภัย/ การสวมหมวกนิรภัย ในเด็กนักเรียนอำเภอ กัลยาณิวัฒนา อำเภอจอมทอง อำเภอแม่ฮาด และอำเภอเชียงดาว จังหวัดเชียงใหม่

3. กิจกรรม

1. กิจกรรมสำรวจและวิเคราะห์ผลพฤติกรรมกรรมการขับขี่ปลอดภัย/ สวมหมวกนิรภัย
2. จัดให้มีการประชุม ศปถ.อำเภอ และเครือข่ายทำงาน
3. จัดทำป้ายรณรงค์/ประชาสัมพันธ์ และขับเคลื่อนรณรงค์ส่งเสริม การลดอุบัติเหตุให้กับโรงเรียนที่เข้าร่วมโครงการ และเน้นกิจกรรมนักเรียน จิตอาสา
4. อบรมสร้างจิตสำนึกวินัยจราจรให้กับนักเรียน
5. อบรมนักเรียนที่ต้องการจะสอบใบขับขี่
6. ดำเนินการสอบใบอนุญาตขับขี่จักรยานยนต์ให้แก่ นักเรียน
7. จัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้และสรุปผลการดำเนินงานของโรงเรียน เครือข่ายที่ร่วมโครงการ
8. จัดให้มีการประชุม ศปถ.อำเภอ และเครือข่ายทำงาน

4. ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. นักเรียนได้รับการปลูกจิตสำนึกวินัยจราจร ได้เรียนสาเหตุการ เกิดอุบัติเหตุ ค่าสินไหมเมื่อประสบเหตุ และการปฐมพยาบาลเบื้องต้น
2. มีแกนนำจิตอาสาในการรณรงค์การขับขี่ปลอดภัยในโรงเรียน
3. นักเรียนที่อายุถึงเกณฑ์สามารถสอบใบอนุญาตขับขี่ ได้รับการอบรมการขับขี่ปลอดภัย กฎหมายจราจร

5. การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. อัตราการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ลดลง
2. อัตราการไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้ประสบอุบัติเหตุที่เป็นเยาวชน ลดลง
3. ครูในโรงเรียนมีความยินดีที่จะทำโครงการต่อเนื่อง โดยนำเป้าหมาย เรื่องความปลอดภัยทางถนนไปบรรจุเป็นผลงานของโรงเรียน

6. ปัจจัยความสำเร็จ

1. การให้ความร่วมมือจากสถานศึกษา ครู และนักเรียน
2. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่เข้ามาเป็นวิทยากร ได้แก่ ขนส่งจังหวัด เชียงใหม่ บริษัทกลางฯ และ AP Honda

7. ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

นักเรียนที่อายุถึงเกณฑ์สอบใบขับขี่ได้รับการอบรมการขับขี่ปลอดภัย และผ่านการสอบใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์





ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน



โครงการขยายผลมาตรการความปลอดภัยทางถนนมหาวิทยาลัย เกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติจังหวัดสกลนคร สู่เครือข่าย สถาบันการศึกษาในจังหวัดสกลนคร



ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

- ประกาศมาตรการปลอดภัยทางถนน
- เชื่อมเครือข่ายสถาบันการศึกษา 4 แห่ง
- นวัตกรรมระบบ IT
“โปรแกรมกวดขันวินัยจราจร”
- สร้างการรับรู้และเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 90
- ใช้ social network ในการให้ข้อมูล



การเปลี่ยนแปลงที่พบ

- เชื่อมเครือข่ายอุดมศึกษา 2 แห่ง โรงเรียน 2 แห่ง มาร่วมใช้มาตรการองค์กร
- ตั้งคณะกรรมการ-ประกาศมาตรการสวมหมวกนิรภัย
- สร้างการรับรู้และสวมหมวกนิรภัยในนิสิต เป็น 90%

ปัจจัยความสำเร็จ

- คณะทำงานเห็นความสำคัญต่อการสร้างความปลอดภัยให้กับนิสิต และจริงจังทำต่อเนื่อง
- ผู้บริหารสนับสนุนการทำงาน

ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

โปรแกรม “กวดขันวินัยจราจร” ที่เชื่อมโยงกับระบบสารสนเทศของสถานศึกษา



โครงการขยายผลมาตรการความปลอดภัยทางถนน มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร สู่เครือข่ายสถาบันการศึกษา ในจังหวัดสกลนคร

หัวหน้าโครงการ	นายวีรเทพ สุดแดน
พื้นที่ดำเนินงาน	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลอีสาน วิทยาเขตสกลนคร โรงเรียนสกลทวาปี โรงเรียนภูดินแดงวิทยา
ทีมร่วมดำเนินงาน	ชมรมความปลอดภัยทางถนน มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ตำรวจชนสงฆ์ สาธารณสุข ประกันภัย ผู้ประกอบการรถยนต์ และจักรยานยนต์

1. บริบท

มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ได้ตั้งอยู่ในตำบลเชียงเครือ อำเภอเมือง จังหวัดสกลนคร มีพื้นที่ทั้งสิ้นจำนวน 4,700 ไร่ มีนิสิตจำนวนทั้งสิ้น 7,200 คน มีนิสิตที่ใช้รถจักรยานยนต์จำนวนทั้งสิ้น 6,535 คัน มีนิสิตที่ใช้รถยนต์จำนวน 432 ราย (ข้อมูลหน่วยยานพาหนะ ฝ่ายอาคารสถานที่, 2560) จากการรายงานสถิติของนิสิตที่ประสบอุบัติเหตุทั้งในเขตพื้นที่และนอกพื้นที่ มีจำนวนทั้งสิ้น 39 ครั้ง มีผู้เสียชีวิตจำนวน

6 ราย มีผู้บาดเจ็บจำนวน 42 คน มีผู้ทุพพลภาพจำนวน 5 ราย แยกประเภทเป็นอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์จำนวน 34 เหตุการณ์ และรถยนต์จำนวน 5 เหตุการณ์ ซึ่งนิสิตที่เสียชีวิตและบาดเจ็บเป็นนิสิตที่ไม่สวมใส่หมวกนิรภัย (ข้อมูลหน่วยวินัยนิสิต งานกิจการนิสิต, 2559) จากปัญหาที่พบดังกล่าว ในปี 2561 ทางมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร จึงได้ดำเนินโครงการการพัฒนารูปแบบการบริหารจัดการเชิงระบบและนวัตกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน และโครงการ ตรวจ จับ ปรับ ลด เสริมสร้างวินัยจราจร เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ภายในพื้นที่มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร และ 18 ชุมชนตำบลเชียงเคี่ยน ผลการดำเนินโครงการทำให้มีรูปแบบการบริหารจัดการเชิงระบบและนวัตกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาใช้ในการจัดเก็บข้อมูล ผู้ละเมิดการกระทำผิดมาตรการความปลอดภัยทางถนนของมหาวิทยาลัย การรณรงค์การบังคับใช้ ส่งผลให้มีวัฒนธรรมการขับขี่ที่มีวินัย อัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น อัตราการเกิดอุบัติเหตุในมหาวิทยาลัยน้อยลง จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุลดลง ลดความรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ และเพิ่มจำนวนผู้มีใบอนุญาตขับขี่ ผลการดำเนินงานดังกล่าวจึงเห็นควรขยายผลไปยังสถานศึกษาอื่นเพื่อให้เกิดสถานศึกษาปลอดภัยทางถนนครอบคลุมเป็นเครือข่ายป้องกันอุบัติเหตุในจังหวัดสกลนคร

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อพัฒนาการบริหารจัดการเชิงระบบและนวัตกรรม เพื่อการบันทึกข้อมูลทางด้านความปลอดภัยทางถนนภายในมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร และขยายผลไปยังเครือข่ายสถาบันการศึกษาในจังหวัดสกลนคร
2. เพื่อสร้างจิตสำนึก ปรับพฤติกรรมการขับขี่ การสวมหมวกนิรภัย การคาดเข็มขัดนิรภัย ให้แก่นิสิตและประชาชนทั่วไปได้รู้จักการใช้รถใช้ถนน



อย่างถูกต้อง เคารพกฎจราจร และมีความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการใช้รถใช้ถนนภายในมหาวิทยาลัยฯ และขยายผลไปยังเครือข่ายสถาบันการศึกษาในจังหวัดสกลนคร

3. เพื่อลดการเกิดการบาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิตของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์และรถยนต์ในสถานศึกษาและพื้นที่ใกล้เคียง แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงทางกายภาพและพฤติกรรมเสี่ยงทางถนนภายในมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร และขยายผลไปยังเครือข่ายสถาบันการศึกษาในจังหวัดสกลนคร

4. เพื่อสร้างเครือข่ายความปลอดภัยทางถนนสู่วัฒนธรรมของชุมชนรอบมหาวิทยาลัยฯ อย่างยั่งยืน และการนำวิธีการปฏิบัติไปสู่ชุมชนรอบเครือข่ายสถาบันการศึกษาในจังหวัดสกลนคร

3. กิจกสุม

1. รณรงค์การสวมใส่หมวกนิรภัย การปฏิบัติตามวินัยจราจรในพื้นที่
2. กำหนดรูปแบบการบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ กำหนดมาตรการตรวจ จับ ปรับ ลด สวมหมวกนิรภัย 100%
3. พัฒนาระบบด้วยการสร้างนวัตกรรม IT สู่กระบวนการตรวจ จับ ปรับ ลด และการนำไปใช้จริงในสถาบันการศึกษา เครือข่ายหรือหน่วยงานที่มีความประสงค์จะขอใช้งาน
4. กระบวนการสร้างแรงจูงใจ ปลุกจิตสำนึกสวมหมวกนิรภัย และวินัยจราจร 100%
5. ปฏิบัติการสร้างเครือข่ายเชิงรุกสู่ชุมชนอย่างยั่งยืน

4. ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. มีการตั้งคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนนที่ดำเนินงานกำหนดมาตรการความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นระบบและดำเนินการต่อเนื่อง

2. มีการประกาศมาตรการความปลอดภัยทางถนน ซึ่งมีการประกาศใช้จริง

3. เกิดการเชื่อมเครือข่ายสถาบันการศึกษา 4 แห่ง (2 ม.-2 ร.ร.) พร้อมประกาศแต่งตั้งคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนนประจำสถานศึกษา ในปีการศึกษา 2563-2564 และพร้อมดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน ตามรูปแบบของ มก.ฉกส. ในปีการศึกษา 2563

4. มีนวัตกรรมจากการพัฒนาระบบ IT ในการสร้างโปรแกรม คือ “โปรแกรมกวดขันวินัยจราจร” ที่สามารถใช้งานได้จริง จำนวน 1 โปรแกรม ซึ่งสามารถเชื่อมโยงกับระบบสารสนเทศของมหาวิทยาลัยซึ่งจะเป็นการเก็บฐานข้อมูลของผู้กระทำผิดตามมาตรการกวดขันวินัยจราจรที่มหาวิทยาลัยกำหนด และพร้อมสำหรับการติดตั้งให้กับสถาบันการศึกษาอื่น

5. สร้างการรับรู้และเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยของนิสิต มก.ฉกส. เพิ่มขึ้นร้อยละ 90 ส่วนนิสิตและนักเรียนของสถาบันเครือข่าย คือ มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร เพิ่มขึ้นร้อยละ 50 มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลฯ เพิ่มขึ้นร้อยละ 60 โรงเรียนภูดินแดงวิทยา เพิ่มขึ้นร้อยละ 70 และโรงเรียนสกลทวาปี เพิ่มขึ้นร้อยละ 60

6. ใช้ social network ในการให้ข้อมูล ผ่านทาง Facebook สปถ. มก.ศอช Line Group : อาสาจราจร มีการสื่อสารความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง

5. การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. เชื่อมเครือข่ายสถาบันการศึกษา 4 แห่ง (อุดมศึกษา 2 แห่ง โรงเรียน 2 แห่ง) ให้มาร่วมดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน โดยใช้มาตรการองค์กร

2. มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ตั้งคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนน มก.ฉกส. ประกาศกำหนด



มาตรการสวมหมวกนิรภัย และให้หน่วย รปภ. ชมรม รด. องค์กรนิสิต ร่วมกันตั้งด่านตรวจทางเข้า-ออกประตู และบริเวณจุดเสี่ยงของมหาวิทยาลัย

3. สร้างการรับรู้ นิสิตและมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในนิสิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร เป็น 90%

6. ปัจจัยความสำเร็จ

1. ผู้รับผิดชอบโครงการเห็นความสำคัญต่อการสร้างความปลอดภัยให้กับนิสิต และจริงจังทำต่อเนื่อง
2. ผู้บริหารสถาบันการศึกษาให้ความสำคัญและสนับสนุนการทำงานประกาศเป็นนโยบาย

7. ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

โปรแกรม “กวดขันวินัยจราจร” ที่เชื่อมโยงกับระบบสารสนเทศของสถานศึกษา



โครงการหมู่บ้านต้นแบบเพิ่มการสวมหมวกนิรภัย ลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนน อำเภอพรรณานิคม จังหวัดสกลนคร

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

- เกิดกระบวนการ ตำบล/ชุมชน รวม 1,139 คน
- เกิดรูปแบบการจัดการเรียนรู้มาตรการ “ขับขี่ จักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย 100%”
- มีแบบบันทึกการสร้างเครือข่ายสวมหมวกนิรภัย
- เกิดการสร้างสัญลักษณ์ การรับรู้ ประชาสัมพันธ์
- เกิดความร่วมมือกับ ศปถ.อำเภอ



การเปลี่ยนแปลงที่พบ

- 1 อัตราการสวมหมวกนิรภัย เพิ่มขึ้นร้อยละ 74.4
- 2 มีหมู่บ้านต้นแบบและใช้กติกายุทธศาสตร์ จำนวน 21 หมู่บ้าน



ปัจจัยความสำเร็จ

- หัวหน้าทีมมีความรู้ความเข้าใจ และคณะทำงานเห็นความสำคัญ ทำงานเป็นทีม
- กลไกขับเคลื่อนการทำงาน พชอ.
- มีผู้บริหารระดับอำเภอ และทีมงานสนับสนุน
- จัดระบบโครงสร้างการทำงานในทุกกระดับ
- หลักสูตรที่จัดทำขึ้นสอดคล้องกับการเรียนรู้ของกลุ่มเป้าหมาย



ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น



เกิดกระบวนการอำเภอ กระบวนการตำบล และกระบวนการชุมชนที่มีความรู้ความเข้าใจ เครื่องมือด้านความปลอดภัยทางถนน มีความสามารถในการสื่อสาร เป็นตัวอย่างในการสวมหมวกนิรภัย เป็นนักเล่า/ผู้ส่งสาร เป็นมาตรฐานที่ควบคุมมาตรการชุมชน

โครงการหมู่บ้านต้นแบบเพิ่มการสวมหมวกนิรภัย ลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนน อำเภอพรรณานิคม จังหวัดสกลนคร

หัวหน้าโครงการ	นายธาดา ศูนย์จันทร์
พื้นที่ดำเนินงาน	อำเภอพรรณานิคม จังหวัดสกลนคร
ทีมร่วมดำเนินงาน	สำนักงานสาธารณสุขอำเภอพรรณานิคม คณะกรรมการ พชอ. สปถ.อำเภอ สถานีตำรวจภูธร 3 แห่ง องค์กรบริหารส่วนท้องถิ่นทั้ง 11 แห่ง อำเภอพรรณานิคม รพ.สต.ในอำเภอ จำนวน 14 แห่ง และโรงพยาบาลอำเภอ 1 แห่ง วัด และโรงเรียน

1. บริบท

อำเภอพรรณานิคม ตั้งอยู่ทางตอนกลางของจังหวัดสกลนคร ห่างจากตัวจังหวัด 39 กิโลเมตร แบ่งพื้นที่การปกครองออกเป็น 10 ตำบล 135 หมู่บ้าน 8 ชุมชน เป็นเส้นทางผ่าน และจุดเชื่อมต่อสำคัญจากอำเภอเมืองสกลนครกับอำเภอต่าง ๆ ได้แก่ อำเภอพังโคน อำเภอสว่างแดนดิน ซึ่งจะเดินทางต่อไปจังหวัดอุดรธานี โดยเป็นถนนทางหลวง 4 ช่องทาง นอกจากนี้ยังเป็นเส้นทางไปอำเภออากาศอำนวย หรือแม้แต่เป็นเส้นทางลัดไปอำเภอนาหว้า จังหวัดนครพนม ซึ่งเป็นถนน 2 ช่องทาง ค่อนข้างแคบ ส่งผลให้มีโอกาส

เกิดอุบัติเหตุสูง ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุในปีงบประมาณ 2560 และ 2561 พบว่ามีอัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากร 26.25 และ 27.5 มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ 765 ครั้ง และ 690 ครั้ง จำนวนผู้บาดเจ็บ 920 คน และ 787 คน จำนวนผู้เสียชีวิต 21 ราย และ 22 ราย ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ พบว่าเกิดจากการขับขีรถจักรยานยนต์มากที่สุด โดยมีพฤติกรรมเสี่ยงคือ เมาแล้วขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย และพบว่าการเสียชีวิตมักจะเสียชีวิตในที่เกิดเหตุ ทำให้ในปี 2561 เกิดการขับเคลื่อนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนโดย ศปถ.อำเภอพรหมานิคม เกิดเป็นมาตรการ “การขับขีรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย 100%” เริ่มต้นในเขตเทศบาลพรหมานิคม โดยการประชาสัมพันธ์การจับปรับจริงด้วยจำนวนเงิน 500 บาท เป็นระยะเวลาประมาณ 2 เดือน ด้วยการติดป้ายทั่วเขตเทศบาล และใช้รถยนต์ประชาสัมพันธ์และสถานีตำรวจภูธรพรหมานิคม ได้เริ่มดำเนินการตามมาตรการเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2561 ผลการดำเนินการพบว่า หลังดำเนินการประมาณ 1 เดือน อัตราสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 10 เป็นร้อยละ 90 และยังคงอัตราเฉลี่ยที่ร้อยละ 80-90 ในปัจจุบัน รวมถึงจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง การดำเนินการดังกล่าวส่งผลให้ต้องขยายผลเพื่อดำเนินการมาตรการดังกล่าวไปยัง 10 ตำบลที่เหลือ ผ่านการสร้างแกนนำ (Key person) ให้เกิดเป็นกระบวนกรอำเภอ กระบวนกรตำบล และกระบวนกรชุมชนที่จะเข้าไปมีส่วนร่วมในการบังคับใช้กติกาสุมชน “ขับขีรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย 100%”

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อเพิ่มอัตราการขับขีรถจักรยานยนต์และสวมหมวกนิรภัยของคนในหมู่บ้านต้นแบบ
2. เพื่อพัฒนารูปแบบการสร้างและพัฒนากระบวนกร ขับเคลื่อนมาตรการร่วม “ขับขีรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย 100%”



3. เพื่อขยายเครือข่ายการขับเคลื่อนมาตรการร่วม “ขับเคลื่อนมาตรฐานยกระดับตำบล/ชุมชนเป้าหมาย

3. กิจกรรม

1. พัฒนารูปแบบสร้างแกนนำ (Key Person) หรือกระบวนการขับเคลื่อนมาตรการร่วม “ขับเคลื่อนมาตรฐานยกระดับตำบล/ชุมชนเป้าหมาย 100%”
2. อบรมพัฒนาทีมกระบวนการตำบลขับเคลื่อนมาตรการร่วม “ขับเคลื่อนมาตรฐานยกระดับตำบล/ชุมชนเป้าหมาย 100%”
3. อบรมพัฒนาทีมกระบวนการชุมชนขับเคลื่อนมาตรการร่วม “ขับเคลื่อนมาตรฐานยกระดับตำบล/ชุมชนเป้าหมาย 100%”
4. แกนนำ/กระบวนการชุมชน ร่วมกันจัดทำประชาคมเพื่อทำกติกาชุมชน และการบังคับใช้โดยชุมชน
5. ประชุมเพื่อถอดบทเรียนการดำเนินการ และสรุปผลการดำเนินการโครงการ

4. ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. เกิดแกนนำกระบวนการที่ผ่านการอบรมและสามารถขยายเครือข่ายไปยังตำบล/ชุมชนเป้าหมาย ดังนี้
 - มีกระบวนการตำบลที่ผ่านการอบรมจำนวน 10 เครือข่าย 80 คน
 - มีกระบวนการชุมชนที่ผ่านการอบรมจำนวน 21 เครือข่าย 1,059 คน
2. เกิดรูปแบบการจัดการเรียนรู้เพื่อการสร้างและพัฒนากระบวนการตำบล และกระบวนการชุมชน เพื่อขับเคลื่อนมาตรการ “ขับเคลื่อนมาตรฐานยกระดับตำบล/ชุมชนเป้าหมาย 100%” อำเภอพรหมนิคม จังหวัดสกลนคร (PHANNA Model) ที่สามารถเป็นต้นแบบให้กับพื้นที่อื่นได้
3. มีแบบบันทึกการสร้างเครือข่ายสวมหมวกนิรภัยให้กับกระบวนการเพื่อนำไปสื่อสารกับคนในชุมชน ซึ่งประกอบไปด้วยข้อมูล/สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ข้อมูลของกระบวนการ (ผู้สื่อสาร) และเครือข่าย (ผู้ได้รับสาร)

4. เกิดการสร้างสัญลักษณ์ การรับรู้ ประชาสัมพันธ์ โดยการจัดกิจกรรม
 - กิจกรรมพิธีรับรอง และมอบป้ายมติประชาคมหมู่บ้าน ในที่ประชุมกำนันผู้ใหญ่บ้านของอำเภอพรหมานิคม มีผู้บริหารระดับอำเภอ ได้แก่ นายอำเภอ ผู้กำกับ สสอ. ร่วมลงนามรับรองมติในป้ายประชาคม และทำพิธีมอบป้ายต่อหน้าผู้นำชุมชน หัวหน้าส่วนราชการ ในการประชุมกำนันผู้ใหญ่บ้าน ณ ที่ว่าการอำเภอพรหมานิคม และนำไปติดที่ศาลาประชาคมของหมู่บ้านเพื่อประกาศใช้มติฯ
 - กิจกรรมเปิดคลิปเสียงสำหรับผู้นำชุมชน ประชาสัมพันธ์วันวันวันตั้งแต่วันลงมติประชาคมหมู่บ้านเป็นเวลา 12 สัปดาห์ (หรือ 3 เดือน)
 - มีสื่อการสอนที่เข้าใจง่าย เปรียบเทียบกับสิ่งที่อยู่ใกล้ตัว ถ่ายทอดด้วยภาพ
5. เกิดความร่วมมือกับ ศปถ.อำเภอ โดย
 - ศปถ.อำเภอ ร่วมกับผู้ผ่านการอบรมเป็นกระบวนกรตำบล ออกสอบสวนอุบัติเหตุเสียชีวิตที่ไม่สวมหมวกนิรภัย
 - ศปถ.อำเภอ นำข้อมูลส่งมอบให้ อบต. และผู้นำชุมชน นำข้อมูลปัญหาไปแก้ไขในส่วนที่เกี่ยวข้อง
 - อบต. ผู้นำชุมชน และคนในชุมชน ได้เรียนรู้ความเสี่ยงเพื่อนำไปแก้ไขพฤติกรรมความเสี่ยงในพื้นที่

5. การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. อัตราการสวมหมวกนิรภัยหลังจากการทำประชาคมเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 2 เป็นร้อยละ 74.4
2. มีหมู่บ้านต้นแบบและใช้กติกาชุมชน จำนวน 21 หมู่บ้าน

6. ปัจจัยความสำเร็จ

1. หัวหน้าโครงการมีความรู้ ความเข้าใจ ทฤษฎีเกี่ยวกับการสร้างความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ เครื่องมือ 5 ชิ้น เพื่อนำมาวิเคราะห์ problem case เครื่องมือ case base ได้แก่ Haddon matrix Swiss cheese model และ story telling และมีคณะทำงานที่เห็นความสำคัญ ทำงานเป็นทีม
2. ใช้กลไกการทำงานที่มีอยู่ขับเคลื่อนการทำงาน โดยงานอุบัติเหตุเป็นประเด็นปัญหาขับเคลื่อนหลักของอำเภอพรหมานิคม ตามกรอบการดำเนินงานคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.)
3. ได้รับการสนับสนุนจากผู้บริหารระดับอำเภอ และมีทีมงานสนับสนุนร่วมดำเนินงาน
4. มีการจัดระบบโครงสร้างการทำงานในทุกระดับ ตั้งแต่อำเภอ ตำบล และชุมชน
5. หลักสูตรที่จัดทำขึ้นสอดคล้องกับความสามารถในการเรียนรู้ของกลุ่มเป้าหมายทุกระดับ มีความยืดหยุ่นสูง สามารถปรับหรือใช้เทคโนโลยีที่สอดคล้องกับพื้นที่ที่ลงไปดำเนินการ

7. ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

เกิดกระบวนการอำเภอ กระบวนการตำบล และกระบวนการชุมชน ที่มีความรู้ความเข้าใจเครื่องมือด้านความปลอดภัยทางถนน มีความสามารถในการสื่อสาร เป็นตัวอย่างในการสวมหมวกนิรภัย การเป็นนักเล่า/ผู้ส่งสาร เป็นมาตรฐานที่ควบคุมมาตรฐานการชุมชนที่กำหนดขึ้น

แบบบันทึกการสร้างเครือข่ายสมทบทุนนักเรียน
เครือข่ายชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นสมทบทุนนักเรียน 100% อำเภอพรหมคีรี จังหวัดนครศรีธรรมราช

กรรรมกร	เครือข่าย
ชื่อ..... อายุ..... ปี ที่อยู่..... บ้าน..... หมู่..... ตำบล..... อำเภอ..... จังหวัด..... โทรศัพท์.....	ชื่อ..... อายุ..... ปี ที่อยู่..... บ้าน..... หมู่..... ตำบล..... อำเภอ..... จังหวัด..... โทรศัพท์.....

เรื่องที่เกี่ยวข้องกับทั้ง...

<input type="checkbox"/> 75% ของจุดเกิดอุบัติเหตุทางบกบ้าน ไม่เกิน 5 กิโลเมตร	<input type="checkbox"/> 76% ของผู้บริจาคอุปโภค บริโภค มาจากบ้านเดียวกัน
<input type="checkbox"/> 49% ของผู้บริจาคจากอุปโภค ทั้งจังหวัดนครศรีธรรมราช มีไม่ถึง 5 ปีใช้มานาน	<input type="checkbox"/> 90% ของผู้บริจาคที่บริจาคไม่สวมหมวกนิรภัยซึ่งใช้กฎหมายบังคับ
<input type="checkbox"/> สวมหมวกนิรภัย วัน 50 กม./ชม. ลดการบาดเจ็บขึ้นไปได้ถึง 43 %	<input type="checkbox"/> ผู้สวมหมวกนิรภัยใช้กับหมวกกันน็อกทั่วไปแล้ว 8 เท่า
<input type="checkbox"/> หมวกที่ สวมใช้จริงมีแค่ใน สีสว่าง มีสายรัดคาง และเข็มขัด 3 ปี	<input type="checkbox"/> การใส่หมวกนิรภัยใส่สามารถป้องกันอุบัติเหตุได้โดยตรง แต่หมวกธรรมดาป้องกันไม่ได้

กรรรมกร	เครือข่าย
จำเข้าได้บอกเล่าที่มาสำคัญของหมวกนิรภัย และเขียน.....มาจับมือเครือข่ายซึ่งมีลักษณะคล้ายหมวกนิรภัย 100 %	จำเข้าได้กับการบอกเล่าที่มาสำคัญของหมวกนิรภัย และเขียนจาก.....และจับมือเป็นเครือข่ายซึ่งมีลักษณะคล้ายหมวกนิรภัย 100 %
ลงชื่อ.....กรรรมกร (.....)	ลงชื่อ.....เครือข่าย (.....)



KS5P สีสีส W56. การทำประชามนูญบ้าน

มติประชามนูญบ้าน
บ้านหมู่ ๖ หมู่ ๖ ตำบล ๖ อำเภอ ๖ จังหวัดนครศรีธรรมราช

สืบเนื่องมา จากผู้บริจาคอุปโภคบริโภคบ้านเดียวกัน ๖๐ คน ได้ร่วมกันบริจาคเงินช่วยเหลือในการซ่อมแซมถนนภายใน หมู่ ๖ ซึ่งอยู่ในเขตตำบลบ้านไร่ ๖ กิโลเมตร และสร้างจุดจอดจักรยานที่บ้านไร่ ๖ กิโลเมตร เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการ ๖ คน โดยขอเสนอเงินทั้งสิ้น ๖๐,๐๐๐ บาท สามารถใช้ได้ภายใน ๖๐ วัน และมีมติประชามนูญบ้านว่า จะดำเนินการดังนี้

๑. แต่งตั้งคณะกรรมการ ๖ คน ประกอบด้วย ๖ คน
๒. แต่งตั้งผู้รับผิดชอบในการจัดหาวัสดุ อุปกรณ์ และดำเนินการก่อสร้าง
๓. แต่งตั้งผู้รับผิดชอบในการจัดหาวัสดุ อุปกรณ์ และดำเนินการก่อสร้าง
๔. แต่งตั้งผู้รับผิดชอบในการจัดหาวัสดุ อุปกรณ์ และดำเนินการก่อสร้าง
๕. แต่งตั้งผู้รับผิดชอบในการจัดหาวัสดุ อุปกรณ์ และดำเนินการก่อสร้าง
๖. แต่งตั้งผู้รับผิดชอบในการจัดหาวัสดุ อุปกรณ์ และดำเนินการก่อสร้าง

นาย..... ประธาน
นาย..... รองประธาน
นาย..... กรรมการ

ชวนคิดกันหน่อย !!!

เหตุการณ์	ภัยคุกคาม	เสี่ยงเห็นผล	การป้องกัน
ทุ่งนา	หอย ๗๗	เป็นแผล	ใส่รองเท้า
สนามบอล	การปะทะ	ขาหัก	ใส่สนับแข้ง
ถนน	อุบัติเหตุ	บาดเจ็บ	ใส่หมวก

โครงการขยายผลการดำเนินงาน 3 ด้านประสานใจในการ ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดหนองบัวลำภู



ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น



- เกิดการบูรณาการงานร่วมกับภาคีเครือข่าย/
เชื่อมการทำงาน พชอ. และภาคเอกชน
- เกิดการขับเคลื่อนงานในระดับตำบล/ชุมชน
ในการเฝ้าระวังอุบัติเหตุทางถนน
- เกิดการทำงานตามนโยบาย “ตำบลขับขี่ปลอดภัย”
- มีประชุมคณะทำงาน ศปก.จังหวัดทุกเดือน
- ส่งเสริมให้ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กมีการเรียนการสอน
และกิจกรรมการเรียนรู้วินัยจราจร

การเปลี่ยนแปลงที่พบ



- แคนนำชุมชนเกิดการตื่นตัว มีบทบาทในการทำกิจกรรม
- ผู้บริหาร/เจ้าหน้าที่ อบต.ให้ความสำคัญร่วมปรับภูมิทัศน์และแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่
- มีการติดตามและสนับสนุนข้อมูล: Mis.thairsc.com

ปัจจัยความสำเร็จ

- ผู้บริหารให้ความสำคัญ สนับสนุนในระดับอำเภอและอปท.
- หน่วยงานในพื้นที่ให้ความสำคัญและร่วมขับเคลื่อนงานโดยใช้ข้อมูลสถิติ/ตัวชี้วัด
- อสม. ผู้นำชุมชน ประชาชนในพื้นที่ให้ความร่วมมือ

ผลงานเด่นที่ เกิดขึ้น



มีการประสานนโยบาย “ตำบลขับขี่
ปลอดภัย” มาขับเคลื่อนให้ครอบคลุมทุก
ด้าน และนำเอาด้านชุมชนไปผนวกกับสิ่งที่
ชุมชนทำอยู่แล้ว เช่น งานศพปลอดเหล้า



03

โครงการขยายผลการดำเนินงาน 3 ด้านประสานใจ ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดหนองบัวลำภู

หัวหน้าโครงการ	นายทองปาน ยอดคีรี
พื้นที่ดำเนินงาน	จังหวัดหนองบัวลำภู
ทีมร่วมดำเนินงาน	ศปถ.จังหวัดหนองบัวลำภู คณะอนุกรรมการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดหนองบัวลำภู ศปถ.อำเภอ ขนส่ง ทางหลวง อปท. สาธารณสุข อสม. ผู้นำชุมชน ตำรวจ อาสาจราจร (กองร้อยน้ำหวาน) ชรบ.

1. บริบท

จังหวัดหนองบัวลำภู แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 6 อำเภอ 55 ตำบล 687 หมู่บ้าน 24 เทศบาล 44 อบต. ประกอบด้วย อำเภอเมืองหนองบัวลำภู อำเภอโนนสัง อำเภอศรีบุญเรือง อำเภอนากลาง อำเภอสุวรรณคูหา และอำเภอนาวัง มีถนนสายหลักคือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 210 เชื่อมระหว่างจังหวัดอุดรธานี-หนองบัวลำภู-เลย และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 228 เชื่อมระหว่างจังหวัดหนองบัวลำภู-อำเภอชุมแพ จังหวัดขอนแก่น ซึ่งมีปริมาณรถที่สัญจรไปมาหนาแน่น โดยเฉพาะรถบรรทุกอ้อยที่ส่งอ้อยเข้าโรงงานน้ำตาลเอราวัณ และรถบรรทุกหินจากโรงโม่หินในเขตพื้นที่อำเภอนากลาง อำเภอนาวัง และอำเภอเอราวัณ อำเภอวังสะพุง อำเภอภูกระดึง จังหวัดเลย

ที่ใช้เส้นทางตลอดช่วงถนน จากการวิเคราะห์ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) จังหวัดหนองบัวลำภู พบว่าปัญหาจากการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เกิดจาก 1. ไม่สวมหมวกนิรภัย 2. เมาแล้วขับ 3. ขับรถเร็ว 4. โทรศัพท์ขณะขับขี่ ซึ่งการแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนนไม่สัมฤทธิ์ผลเท่าที่ควร เนื่องจากการขาดการบูรณาการในระดับพื้นที่ ในระดับชุมชนยังขาดความรู้ ความเข้าใจ ความตระหนัก และการมีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

ในปี 2561 ทาง ศปถ.อำเภอนาวัง ได้ดำเนินโครงการ “3 ด้าน ประสานใจ ระวังอุบัติเหตุทางถนน” โดยการใช้มาตรการ 3 ด้าน 3 ส ได้แก่ การใช้ด่านครอบครัว ด้านชุมชน ด้านตำรวจ การสร้างกระแส สร้างความตระหนัก และสร้างการมีส่วนร่วม ทำให้ประสบความสำเร็จในการลดอุบัติเหตุในพื้นที่ ทางศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดหนองบัวลำภู จึงได้ขยายแนวทางการดำเนินการไปยังอำเภออื่น ๆ ภายใต้โครงการขยายผลการดำเนินงาน 3 ด้านประสานใจ ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดหนองบัวลำภู

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อขยายผลการดำเนินงานหมู่บ้านต้นแบบ “3 ด้าน ประสานใจ ระวังอุบัติเหตุทางถนน” ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดหนองบัวลำภู ให้ครอบคลุมทุกอำเภอ ได้อย่างมีคุณภาพ

2. เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานขององค์กรภาคประชาชน ในการเป็นกลไกการขับเคลื่อนการดำเนินงานบังเกิดผลในทางปฏิบัติ เป็นรูปธรรมสามารถลดสถิติการเกิด การบาดเจ็บ และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ได้อย่างมีประสิทธิภาพเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา

3. เครือข่ายการดำเนินงานและแกนนำในการมีส่วนร่วมเกิดความเข้มแข็ง สร้างภูมิคุ้มกันให้กับชุมชนโดยใช้มาตรการทางสังคมที่กำหนดร่วมกันของคนในชุมชนเป็นกลไกในการขับเคลื่อนการดำเนินงาน

4. อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในพื้นที่ตำบล ตำบลเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา

3. กิจกรรรม

1. ขับเคลื่อนคณะทำงาน ศปถ.จังหวัด อำเภอก และตำบล ร่วมกับภาคีเครือข่ายภาครัฐและเอกชน

2. ขยายผลการดำเนินงานหมู่บ้านต้นแบบ “3 ด้าน ประสานใจ ระวังอุบัติเหตุทางถนน” (ด้านครอบครัว ด้านชุมชน ด้านบังคับใช้กฎหมาย)

3. ดำเนินการตั้งด่านชุมชนโดยมีอาสาจราจร (กองร้อยน้ำหวาน) ตำรวจพี่เลี้ยงเป็นผู้รับผิดชอบหลัก

4. ขับเคลื่อนทีมงานระดับตำบล เน้นมาตรการ ด้านชุมชน ด้านบังคับใช้กฎหมาย

5. จัดการฝึกอบรมขับขี่ปลอดภัยในสถานศึกษา ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก

4. ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. เกิดการบูรณาการการทำงานร่วมกับภาคีเครือข่ายในจังหวัด และเชื่อมกับโครงสร้างการทำงานของ พชอ. ในการอบรมให้ความรู้ประชาชนระดับพื้นที่ หมู่บ้าน ตำบล และจัดเก็บบันทึกข้อมูลการสวมหมวก การบาดเจ็บ เสียชีวิตใน 6 ตำบล

2. เกิดการขับเคลื่อนงานในระดับตำบล ชุมชน ในการจัดการเฝ้าระวังอุบัติเหตุทางถนน ผู้นำชุมชน อาสาจราจร และ ชรบ. หมุนเวียนให้ความรู้ผ่านเสียงตามสายในหมู่บ้าน และเดินรณรงค์ในงานบุญเทศกาล ประชาสัมพันธ์แบบเคาะประตูบ้าน ช่วยกันสำรวจจุดเสี่ยงจุดอันตรายในชุมชน และนำข้อมูลมาเสนอในที่ประชุม ศปถ.อำเภอ เพื่อวางแผนหาแนวทางแก้ไขร่วมกัน ซึ่งได้รับความร่วมมือจากชุมชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ร่วมกันแก้ไข หลังจากประสานคืนข้อมูล

3. เกิดการบูรณาการการทำงานร่วมกับนโยบาย “ตำบลขับเคลื่อนสู่ปลอดภัย” คัดเลือกพื้นที่นำร่องอำเภอละ 1 ตำบล มีคณะทำงานและสื่อสารไลน์กลุ่มอย่างต่อเนื่อง

4. มีประชุมคณะทำงาน ศปถ.จังหวัด ทุกเดือน โดยโครงการรณรงค์ส่งผลให้เกิดการพูดคุยหาแนวทางแก้ไขปัญหา และนำเสนอผลการทำงาน

5. เกิดการบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่าง ศปถ.อำเภอ และภาคเอกชน (บ.กลางฯ+บ.ณัฐพงษ์มอเตอร์) โดย สนง.ปภ. รณรงค์ให้ความรู้กับผู้นำชุมชน อสม. สมาชิก อบต. และภาคีภาคเอกชน ให้บริการจัดทำ พ.ร.บ.รถจักรยานยนต์ ตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์เบื้องต้น 10 รายการ และเปลี่ยนถ่ายอะไหล่ในราคาต้นทุน ซึ่งใช้สถานที่ รพ.สต. ในการดำเนินกิจกรรม

6. สนับสนุนส่งเสริมให้ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กมีการเรียนการสอน และกิจกรรมที่ส่งเสริมการเรียนรู้วินัยจราจร โดยได้รับความร่วมมือจากครูศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก และมีการจัดทำทำเนียบศูนย์พัฒนาเด็กเล็กตำบลขับเคลื่อนสู่ปลอดภัยขึ้น

5. การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. แกนนำชุมชนเกิดการตื่นตัว มีบทบาทในการทำกิจกรรม เช่น อสม. ได้รับมอบหมายหมู่บ้านละ 2 คน ในการสำรวจการสวมหมวกนิรภัย และ อสม.ทุกหมู่บ้าน ได้รับมอบหมายให้สำรวจรถจักรยานยนต์ที่ไม่ได้ทำ พ.ร.บ. และสภาพรถไม่พร้อม ส่วนควบไม่ครบ

2. ผู้บริหาร/เจ้าหน้าที่ อบต. ให้ความสำคัญร่วมจัดทำโครงการปรับภูมิทัศน์และจัดการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่ เช่น ตัดต้นไม้และตัดหญ้าไหล่ทางที่บดบังการมองเห็น การจัดทำแผงกั้น ป้ายเตือน โดยใช้ยางรถยนต์เก่า มาทาสีขาวแดง วางไว้ในจุดทางโค้ง ทางร่วม ทางแยก เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถ

3. บูรณาการการติดตามการดำเนินงานและสนับสนุนการทำกิจกรรมในพื้นที่ เช่น บ.กลาง ได้มีระบบข้อมูล MIS ส่งให้ทุกอำเภอ/ตำบล ได้รับทราบถึงสถานการณ์ และสามารถเข้าไปในระบบโปรแกรมได้ (Mis.thairsc.com)

6. ปัจจัยความสำเร็จ

1. การให้ความสำคัญและให้การสนับสนุนจากผู้บริหาร โดยเฉพาะในระดับอำเภอและองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งสามารถผลักดันให้เกิดกิจกรรมการดำเนินงานในพื้นที่ได้อย่างต่อเนื่อง

2. หน่วยงานในพื้นที่ให้ความสำคัญและร่วมขับเคลื่อนการดำเนินงานโดยใช้สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เป็นตัวชี้วัดการทำงานของแต่ละหน่วยงาน

3. ความร่วมมือจาก อสม. ผู้นำชุมชน ประชาชนในพื้นที่ในการดำเนินกิจกรรม เนื่องจากตระหนักถึงความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทางถนน

7. ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

การผสมผสานการทำงานกับสิ่งที่มีอยู่เดิมในพื้นที่ และนำนโยบาย “ตำบลขับเคลื่อนปลอดภัย” มาดำเนินการชักชวนผู้บริหาร อปท. สร้างความปลอดภัยทางถนนให้ครอบคลุมการทำงานทุกด้าน นำเอาด้านชุมชนไปผนวกกับสิ่งที่ชุมชนทำอยู่แล้ว เช่น งานศพปลอดภัย งานเศร้าปลอดภัยพั่น เพื่อเป็นการสร้างความตระหนักและการมีส่วนร่วมในการดูแลชุมชนให้ปลอดภัยจากอุบัติเหตุจราจร



ด้านชุมชน : โครงการ "งานศพปลอดเหล้า"
งานเสิร์ฟปลอดการพนัน





โครงการสร้างการรับรู้สู่ชุมชนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนสายรอง โดยเครือข่ายเฝ้าระวังอุบัติเหตุจรรยาจร(กองร้อยอาสาจราจร) จังหวัดร้อยเอ็ด

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น



1. เกิดชุดสื่อความรู้ 1 ชุด 8 เรื่อง
2. กองร้อยอาสาจราจรมีความเข้าใจและสามารถสื่อสารชุดสื่อได้
3. อาสาจราจรได้รับการยอมรับจากชุมชน รับฟังคำแนะนำ ตักเตือน
4. เกิดการทำงานร่วมกันระหว่างตำรวจ อปท. อาสาจราจร
5. เกิดการส่งต่อข้อมูลเกี่ยวกับจุดเสี่ยงในพื้นที่ให้กับหมวดการทาง
6. ช่วงสถานการณ์โรคไวรัสโควิด-19 ระบาด ได้บูรณาการงานร่วมกับด่านตรวจโควิด
7. มีแบบบันทึกการสร้างการรับรู้การเกิดอุบัติเหตุจรรยาจร

การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. จำนวนการเกิดอุบัติเหตุลดลงร้อยละ 86
2. มีการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นร้อยละ 30

ปัจจัยความสำเร็จ

- เกิดเครือข่ายเฝ้าระวังอุบัติเหตุจรรยาจร(กองร้อยอาสาจราจร) จังหวัดร้อยเอ็ด
- ได้รับการสนับสนุนจากผู้บริหาร
- ได้รับความร่วมมือ การยอมรับจากคนในชุมชนและองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น
- สื่อการสอนที่มีข้อมูล ภาพประกอบชัดเจน

ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

“กระเป๋าดัง” สื่อ ความรู้ ที่มีข้อมูล ภาพ จากในพื้นที่ ทำให้คนที่ได้รับข้อมูลเห็นภาพชัดเจนมากขึ้นและผู้ส่งสารที่เป็นอาสาจราจรซึ่งเป็นคนในชุมชน สามารถใช้ภาษาท้องถิ่น ทำให้ประชาชนเข้าใจง่าย



โครงการสร้างการรับรู้สู่ชุมชนเพื่อป้องกัน อุบัติเหตุทางถนนสายรอง โดยเครือข่ายเฝ้าระวังอุบัติเหตุจราจร (กองร้อยอาสาจราจร) จังหวัดร้อยเอ็ด

หัวหน้าโครงการ	พล.ต.ต.อานนท์ นามประเสริฐ
พื้นที่ดำเนินงาน	72 ตำบลในจังหวัดร้อยเอ็ด
ทีมร่วมดำเนินงาน	ตำรวจ (ตำรวจพี่เลี้ยง กองร้อยอาสาจราจร ตำรวจภูธรจังหวัดร้อยเอ็ด) ขนส่งจังหวัดร้อยเอ็ด สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดร้อยเอ็ด สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดร้อยเอ็ด ฝ่ายปกครอง (นายกองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน) บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

1. บริบท

จังหวัดร้อยเอ็ด ประกอบด้วย 20 อำเภอ 192 ตำบล เป็นจังหวัดที่เป็นทางผ่านไปยังจังหวัดอื่นๆ เช่น จังหวัดยโสธร อุบลราชธานี กาฬสินธุ์ มุกดาหาร สุรินทร์ ศรีสะเกษ และมหาสารคาม สถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดร้อยเอ็ด พบว่ามีการเสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุมากที่สุด ร้อยละ 65.37 รองลงมาคือห้องอุบัติเหตุฉุกเฉิน ร้อยละ 16.59 และเสียชีวิตในตึกภายใน 24 ชั่วโมงหลังเกิดเหตุ ร้อยละ 10.98 และมีแนวโน้มความรุนแรง

เพิ่มมากขึ้นในปี 2556 (ดัชนีความรุนแรงปี พ.ศ. 2555 = 10.83 ปี พ.ศ. 2558 = 11.49) จากข้อมูล 3 ฐาน จังหวัดร้อยเอ็ดมีจำนวนการเสียชีวิต ตั้งแต่ปี 2560-2562 จำนวน 211, 204 และ 197 ราย คิดเป็นร้อยละ 22.72, 20.69 และ 15.07 ตามลำดับ ผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่เป็นกลุ่มเยาวชนอายุระหว่าง 15-24 ปี และกลุ่มอายุ 50 ปีขึ้นไป รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด โดยมีสาเหตุมาจากการขับเร็ว เมาแล้วขับ ตัดหน้า กระชั้นชิด ไม่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งเหล่านี้เป็นสาเหตุมาจากพฤติกรรมกรับขี่ที่ไม่เหมาะสม

จากทุนเดิมที่มีการอบรมอาสาจราจรตั้งแต่ปี 2560 ในอำเภอสุวรรณภูมิและอำเภออาจสามารถ และขยายต่อไปยังอำเภออื่นที่เหลือ ทำให้มีอาสาจราจรครอบคลุมทั้งจังหวัด รวม 1,000 คน ทำหน้าที่ช่วยเหลือพนักงานจราจรในการอำนวยความสะดวกหน้าโรงเรียน หน้าตลาด หรือแหล่งที่มียานพาหนะสัญจรเป็นจำนวนมากในช่วงเทศกาล รวมทั้งการเป็นผู้ช่วยตำรวจในการสอนหน้าเสาธง (ครู 5 นาที) การที่มีกองร้อยอาสาจราจรที่เป็นคนในพื้นที่ ส่งผลให้สามารถป้องปรามการเกิดอุบัติเหตุหรือลดการทะเลาะวิวาทในงานเทศกาลต่างๆ ได้ ทางตำรวจภูธรจังหวัดร้อยเอ็ด และเครือข่ายเฝ้าระวังอุบัติเหตุจราจรจึงได้ใช้กลไกดังกล่าวมาดำเนินงานโครงการสร้างการรับรู้สู่ชุมชนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนสายรอง โดยเครือข่ายเฝ้าระวังอุบัติเหตุจราจร (กองร้อยอาสาจราจร) จังหวัดร้อยเอ็ด

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อพัฒนาศักยภาพเครือข่ายเฝ้าระวังอุบัติเหตุจราจรทางถนนสายรอง (กองร้อยอาสาสมัครจราจร) ให้ตระหนักถึงปัญหาความรุนแรงและความสูญเสียต่อชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สินจากอุบัติเหตุจราจร เพื่อความรับผิดชอบต่อสมาชิกในครอบครัวขยายผลสู่สมาชิกของสังคม ชุมชนรอบข้าง

2. เพื่อการพัฒนา “สื่อกิจกรรมเพื่อสร้างการรับรู้และตระหนักถึงปัญหา” โดยการจัดทำกระเป๋าแห่งการเรียนรู้สำหรับใช้เป็นสื่อประกอบการทำกิจกรรม ขณะลงพื้นที่ของกองร้อยอาสาจากร เพื่อสร้างการรับรู้และสร้างการมีส่วนร่วมของสมาชิกในครอบครัวและคนในชุมชนในรูปแบบเคาะประตูให้ความรู้

3. กิจกรรม

1. ทบทวนและวิเคราะห์ต้นทุน
2. ประชุมนิเทศโครงการ/คณะทำงานวางแผนงาน
3. จัดทำเอกสารสื่อความรู้ และกระเป๋าสำหรับใส่เอกสาร
4. ฝึกอบรมให้ความรู้ เรื่องการใช้กระเป๋าเครื่องมือแห่งการเรียนรู้/สื่อความรู้
5. อาสาจากรลงพื้นที่เป็นวิทยากร สร้างการรับรู้ในชุมชน ผ่านเวทีและด้านชุมชน
6. สรุปผลการดำเนินงานของอาสาจากร (กองร้อยน้ำหวาน) และตำรวจพี่เลี้ยง
7. จัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ สรุปบทเรียน

4. ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. เกิดชุดสื่อความรู้ที่ใช้สถานการณ์ในพื้นที่เป็นแบบจำลอง 1 ชุด 8 เรื่อง
2. กองร้อยอาสาจากรมีความเข้าใจและสามารถสื่อสารเกี่ยวกับความรุนแรงจากอุบัติเหตุ การเมาแล้วขับให้กับกลุ่มเป้าหมายในชุมชนเข้าใจได้
3. อาสาจากรได้รับการยอมรับจากชุมชน รับฟังคำแนะนำ ตักเตือนผู้ที่ฝ่าฝืนกฎจราจร
4. เกิดการทำงานร่วมกันระหว่างตำรวจ อปท. อาสาจากร ในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล มีการตั้งด่านแบบบูรณาการร่วมกัน

5. เกิดการส่งต่อข้อมูลเกี่ยวกับจุดเสี่ยงในพื้นที่ให้กับหมวดการทาง ทำให้หมวดการทางดำเนินการปรับผิวถนนและติดตั้งสัญญาณไฟจราจร

6. ในช่วงสถานการณ์โรคไวรัสโควิด-19 ระบาด ได้มีการบูรณาการงานร่วมกับด่านตรวจโควิด มีการให้ความรู้ทั้งเรื่องอุบัติเหตุจราจรและการป้องกันเชื้อไวรัส (สวมหมวก ใส่แมส)

7. มีแบบบันทึกการสร้างการรับรู้การเกิดอุบัติเหตุจราจร ทำให้มีข้อมูลกลุ่มเป้าหมายในแต่ละตำบล

5. การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. จำนวนการเกิดอุบัติเหตุลดลงร้อยละ 86
 - ทั้ง 72 ตำบลไม่มีอุบัติเหตุที่รุนแรงในถนนสายรอง
 - ตำบลที่ไม่เกิดอุบัติเหตุจราจร มีจำนวน 17 ตำบล
 - ตำบลที่อุบัติเหตุจราจรลดลง มากกว่าร้อยละ 70 มีจำนวน 8 ตำบล
 - ตำบลที่อุบัติเหตุจราจรลดลง น้อยกว่าร้อยละ 70 มีจำนวน 8 ตำบล
 - ตำบลที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร จำนวน 4 ตำบล ซึ่งเกิดบนถนนสายหลัก
2. มีการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นร้อยละ 30

6. ปัจจัยความสำเร็จ

1. มีการดำเนินกิจกรรมอย่างต่อเนื่องของเครือข่ายเฝ้าระวังอุบัติเหตุจราจร (กองร้อยอาสาจราจร) จังหวัดร้อยเอ็ด ทำให้ได้รับการยอมรับจากชุมชน
2. ได้รับการสนับสนุนจากผู้บริหารของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
3. ได้รับความร่วมมือ การยอมรับจากคนในชุมชนและองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

4. สื่อการสอนที่จัดทำมีข้อมูล ภาพประกอบชัดเจน อาสาจรรยาใช้ภาษาถิ่นในการสื่อสาร

7. ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

“กระเป๋าดัง” สื่อ ความรู้ ที่มีข้อมูล ภาพ จากในพื้นที่ ทำให้คนที่ได้รับข้อมูลเห็นภาพชัดเจนมากยิ่งขึ้น และผู้ส่งสารที่เป็นอาสาจรรยาซึ่งเป็นคนในชุมชน เข้าใจบริบทชุมชน สามารถสื่อสารใช้ภาษาท้องถิ่น ทำให้ประชาชนเข้าใจง่าย





โครงการอำเภอปลอดภัยจากอุบัติเหตุ ทางถนนจังหวัดร้อยเอ็ด

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

- เกิดการบูรณาการระหว่างกลไกของ สปภ.อำเภอ และ พขอ.
- สปภ.3 อำเภอ(โพธิ์ชัย/โพนทอง/อาจสามารถ) มีการขับเคลื่อนงานร่วมกัน
- เกิดมาตรการชุมชนด้านความปลอดภัยทางถนนใน 10 ตำบล 139 หมู่บ้าน
- มีแกนนำนักเรียนจำนวน 240 คน จาก 6 โรงเรียน
- เกิดกลไก สปภ.โรงเรียน ใน 6 โรงเรียนที่เข้าร่วมโครงการ



การเปลี่ยนแปลงที่พบ

- มีจิตอาสาจราจร 695 คน จาก 3 อำเภอ
- อัตราสวมหมวกนิรภัยในโรงเรียน 6 แห่ง เพิ่มขึ้นเป็น 75%

ปัจจัยความสำเร็จ

- เป้าหมายของโครงการ/ชัดเจนแต่มีความยืดหยุ่น
- การบูรณาการการทำงานของกลไกที่มีอยู่ในพื้นที่
- การสร้างการมีส่วนร่วมในการดำเนินงาน
- ได้รับการสนับสนุนจากผู้บริหาร/ผู้บังคับบัญชาในทุกระดับ
- ทีมงานมีคุณภาพ มีใจทำงาน สามารถเชื่อมงาน พขอ.และชุมชน โรงเรียนได้ดี



ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น



กลไก สปภ.โรงเรียน ใน 6 โรงเรียนที่เข้าร่วมโครงการ มีคณะกรรมการฯ ขับเคลื่อนงานอย่างเป็นรูปธรรม และมีการประกาศเป็นธรรมเนียมโรงเรียนด้านความปลอดภัยทางถนน

โครงการอำเภอปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดร้อยเอ็ด

หัวหน้าโครงการ	นายธีรวิรัช พิมพพงค์
พื้นที่ดำเนินงาน	อำเภอโพธิ์ชัย อำเภอโพนทอง อำเภออาจสามารถ จังหวัดร้อยเอ็ด
ทีมร่วมดำเนินงาน	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สำนักงานป้องกันและบรรเทา สาธารณภัย กองกำกับการตำรวจภูธร สถานีตำรวจภูธร สำนักป่ารุดทาง ทางหลวงชนบท สำนักงานการศึกษา ประถมศึกษา สำนักงานการศึกษามัธยมศึกษา โรงพยาบาล สำนักงานขนส่ง บริษัทกลางคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด เครือข่าย อสม. จิตอาสาสมัครนักเรียน จิตอาสาในชุมชน

1. บริบท

จังหวัดร้อยเอ็ดตั้งอยู่ตอนกลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประกอบด้วย 20 อำเภอ 192 ตำบล เป็นจังหวัดที่เป็นทางผ่านไปยังจังหวัดอื่น ๆ เช่น จังหวัดยโสธร อุบลราชธานี กาฬสินธุ์ มุกดาหาร สุรินทร์ ศรีสะเกษ และมหาสารคาม สถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดร้อยเอ็ดพบว่า มีการเสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุมากที่สุด ร้อยละ 65.37 และมีแนวโน้มความรุนแรงเพิ่มมากขึ้นในปี 2556 (ดัชนีความรุนแรงปี พ.ศ. 2555 = 10.83

ปี พ.ศ. 2558 = 11.49) จากข้อมูล 3 ฐาน จังหวัดร้อยเอ็ดมีจำนวนการเสียชีวิต ตั้งแต่ปี 2560-2562 จำนวน 211, 204 และ 197 ราย คิดเป็นร้อยละ 22.72, 20.69 และ 15.07 ตามลำดับ ซึ่งเมื่อมีการสอบสวนข้อมูลเชิงลึกพบปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ ผู้ขับขี่ไม่ชำนาญเส้นทาง ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด ขับขี่ด้วยความเร็ว ซึ่งอาจจะมาจากมีผู้ขับขี่มือใหม่หรือการมีจำนวนรถเพิ่มมากขึ้น ประกอบกับพฤติกรรมกรรมการขับขี่ของผู้ใช้รถใช้ถนนขาดความรับผิดชอบ ไม่เคารพกฎจราจร จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรและมีผู้บาดเจ็บ เสียชีวิตมากขึ้น

ทุนเดิมด้านการทำงานความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดร้อยเอ็ด นอกจากจะดำเนินการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554 ที่ทำให้เกิดโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน การมีคณะทำงาน มีการสอบสวนในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ และในปี พ.ศ. 2558 จังหวัดร้อยเอ็ดได้กำหนดให้เป็นปีแห่งการท่องเที่ยวร้อยเอ็ด “มนต์เสน่ห์ร้อยเอ็ด Fascinating Roi Et” ซึ่งผู้ว่าราชการจังหวัดร้อยเอ็ดในขณะนั้น มีนโยบายให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ดูแลความปลอดภัยในการเดินทางทางถนนโดยใช้งบประมาณของหน่วยงาน เน้นการปรับลักษณะทางกายภาพและการกวดขันวินัยจราจร ได้แก่ การขยายไหล่ทางในถนนสายหลัก การเพิ่มแสงสว่างในบริเวณที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอต่อการมองเห็น รวมทั้งการซ่อมแซมถนนที่ชำรุด ทำให้หลายเส้นทางได้รับการปรับปรุงและมีการกวดขันวินัยจราจรมากยิ่งขึ้น ในการทำงานช่วง 7 วันอันตรายในเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ มีการดำเนินการร่วมกันระหว่างหน่วยงานในการป้องกันปัจจัยที่อาจจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น การตั้งจุดตรวจจุดสกัดบริเวณใกล้สถานบันเทิง เพื่อป้องปรามการเมาแล้วขับ การประกาศห้ามดื่มสุราระหว่างขับรถ ห้ามขายสุรานอกเวลาที่กำหนด ห้ามขายสุราแก่ผู้ที่อายุต่ำกว่า 20 ปี และจังหวัดร้อยเอ็ดมีจิตอาสาจราจร (กองร้อยนำหวาน นักเรียนอาสาจราจร) ที่ผ่านการอบรมอย่างต่อเนื่องทั้งในระดับชุมชน และในสถานศึกษา ทำให้มีกลุ่มคนที่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการสร้างความปลอดภัยทางถนนที่เป็นกำลังสำคัญในการทำงาน

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยสำหรับการใช้รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 50 เทียบกับก่อนดำเนินงาน
2. เพื่อพัฒนาศักยภาพจิตอาสาจราจร ด้านการจัดทำมาตรการชุมชน ให้เกิดการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถจักรยานยนต์
3. เพื่อเพิ่มสมรรถนะแกนนำนักเรียนด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหา อุบัติเหตุที่มีสาเหตุมาจากรถจักรยานยนต์ ซึ่งดำเนินการใน 3 อำเภอ ได้แก่ อำเภอโพธิ์ชัย อำเภอโพนทอง และอำเภออาจสามารถ

3. กิจกรรม

1. พัฒนาแกนนำนักเรียนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน
2. อบรมจิตอาสาจราจรในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนทั้งที่เป็นนักเรียนเยาวชน และกลุ่มแม่บ้าน จิตอาสา
3. แกนนำอาสาจราจร (กองร้อยน้ำหวาน) จัดทำประชาคมเพื่อค้นหา ปัญหา วางแผนการดำเนินงานและกำหนดมาตรการชุมชน 10 ตำบล
4. แกนนำอาสาจราจรนักเรียนจัดทำธรรมนูญจราจรในโรงเรียน รณรงค์ ประชาสัมพันธ์ลดอุบัติเหตุทางถนนในโรงเรียนเป้าหมายที่เข้าร่วมโครงการ
5. จัดตั้ง ศปถ. และสร้างศูนย์เรียนรู้ ศปถ. ในโรงเรียน
6. รณรงค์ตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ในโรงเรียน
7. ติดตามและรายงานความก้าวหน้า
8. แลกเปลี่ยนเรียนรู้ ถอดบทเรียน และสรุปบทเรียน

4. ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. เกิดการบูรณาการระหว่างกลไกของ ศปถ.อำเภอ และ พชอ. ช่วยสร้างความเข้มแข็งของการทำงานให้เกิดขึ้นในพื้นที่ เนื่องจากมีทั้งอำนาจ ในการสั่งการ องค์กรความรู้ และงบประมาณ

2. ศปด.อำเภอโพธิ์ชัย อำเภอโพนทอง และอำเภออาจสามารถ 3 อำเภอมีการขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่อง และรายงานต่อ ศปด.จังหวัด

3. เกิดมาตรการชุมชนด้านความปลอดภัยทางถนนใน 10 ตำบล 139 หมู่บ้าน เช่น ตำบลเชียงใหม่ อำเภอโพธิ์ชัย ตำบลเวง ตำบลสระนกแก้ว อำเภอโพนทอง และตำบลอาจสามารถ ตำบลหนองม อำเภออาจสามารถ เป็นต้น

4. มีแกนนำนักเรียนจำนวน 240 คน จาก 6 โรงเรียน ที่มีความรู้เกี่ยวกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจรรยาจร ที่มีสาเหตุจากรถจักรยานยนต์ โดยการให้เครื่องมือ 5 ชิ้น โดยนำเครื่องมือมาประยุกต์ปรับใช้ 3 ชิ้นหลัก และอบรมกฎหมายเกี่ยวกับการจรรยาจร พฤติกรรมรถขับขี่ที่ถูกต้อง วินัยจรรยาจร ในการใช้รถใช้ถนน ใน 3 อำเภอ คือ (1) อำเภอโพธิ์ชัย 1. โรงเรียนเชียงใหม่ ประชานุสรณ์ 2. โรงเรียนโพธิ์ชัยชนูปถัมภ์ (2) อำเภอโพนทอง 1. โรงเรียนโพนทองพัฒนาวิทยา 2. โรงเรียนโพนทองวิทยายน (3) อำเภออาจสามารถ 1. โรงเรียนโพนเมืองประชารัฐ 2. โรงเรียนหนองหมื่นถ่านวิทยา

5. เกิดกลไก ศปด.โรงเรียน ใน 6 โรงเรียนที่เข้าร่วมโครงการ มีการขับเคลื่อนการดำเนินงานในโรงเรียนและกำหนดให้มีการประชุมคณะกรรมการ ศปด.โรงเรียน ไตรมาสละ 1 ครั้ง

5. การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. มีจิตอาสาจำนวน 695 คน จาก 3 อำเภอ ที่ได้รับการพัฒนาเป็นจิตอาสาจรรยาจร (กองร้อยน้ำหวาน) มีความรู้ด้านการจัดทำมาตรการชุมชนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน

2. อัตราการสวมหมวกนิรภัยในนักเรียน จากโรงเรียน 6 แห่ง ในอำเภอโพธิ์ชัย อำเภอโพนทอง อำเภออาจสามารถ มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นเป็น 75%



6. ปัจจัยความสำเร็จ

1. การกำหนดเป้าหมายของโครงการที่ชัดเจนแต่มีความยืดหยุ่นในการดำเนินงาน โดยให้ปรับตามบริบทของแต่ละอำเภอ
2. การบูรณาการการทำงานของกลไกที่มีอยู่ในพื้นที่ มีการประสานเชื่อมกลไก ศปถ. ร่วมกับกลไก พชอ.
3. การสร้างการมีส่วนร่วมในการดำเนินงาน ทั้งในระดับชุมชน และโรงเรียน
4. การได้รับการสนับสนุนจากผู้บริหาร ผู้บังคับบัญชาในทุกระดับ
5. ทีมงานทั้ง 3 อำเภอ มีคุณภาพและมีใจในการทำงาน สามารถเชื่อมงาน พชอ. และชุมชน โรงเรียนได้เป็นอย่างดี

7. ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

กลไก ศปถ.โรงเรียน ใน 6 โรงเรียนที่เข้าร่วมโครงการ มีคณะกรรมการฯ ขับเคลื่อนการทำงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นรูปธรรม และมีการประกาศเป็นธรรมนูญโรงเรียนด้านความปลอดภัยทางถนน





โครงการสร้างการรับรู้สร้างความตระหนัก สร้างความปลอดภัยให้ชุมชนจังหวัดกาฬสินธุ์

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

- เกิดข้อมูลรายอำเภอเกี่ยวกับสถิติการสวมหมวกนิรภัย จุดเสี่ยง ในพื้นที่
- เกิดการส่งต่อข้อมูลจุดเสี่ยงไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อแก้ไขปัญหา
- มีเครือข่ายสหสาขาวิชาชีพใน 17 ชุมชน จาก 4 อำเภอ
- อสม. แก่นนำชุมชน ลูกขึ้นมาเก็บรวบรวมข้อมูล (ผู้บาดเจ็บ เสียชีวิต การสวมหมวกนิรภัย)
- มีการจัดการเรียนการสอนเพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับวินัยจราจรในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก

การเปลี่ยนแปลงที่พบ

- เกิดการประชาสัมพันธ์รณรงค์(ผ่านเสียงตามสาย ป้ายประชาสัมพันธ์ และจุดตรวจ)
- มีการจัดการเรียนการสอนด้านความปลอดภัยทางถนนในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก
- สถิติการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่เป้าหมายลดลงจากปีที่ผ่านมา
- สถิติการสวมหมวกนิรภัยในพื้นที่เพิ่มขึ้น

ปัจจัยความสำเร็จ

- ความสัมพันธ์แนวราบระหว่างคณะทำงาน สปท.จังหวัด และคณะทำงาน อำเภอ/อปท.
- มีข้อมูล สถิติการเกิดอุบัติเหตุ จุดเสี่ยง/สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่
- มีแบบฟอร์มในการจัดเก็บข้อมูล และการสื่อสารประชาสัมพันธ์ความรู้

ผลงานเด่นที่ เกิดขึ้น

การจัดการเรียนการสอนด้านความปลอดภัยทางถนนในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก



โครงการสร้างการรับรู้ สร้างความตระหนัก สร้าง ความปลอดภัยให้ชุมชนจังหวัดกาฬสินธุ์

หัวหน้าโครงการ พื้นที่ดำเนินงาน

จำเอน ภารดร เนตวงษ์

4 อำเภอ 17 อบต. ได้แก่ อำเภอเมือง (ทต.ห้วยโพธิ์
ทต.โพนทอง ทต.เหนือ ทต.นาจารย์) อำเภอกมลาไสย
(ทต.กมลาไสย ทต.หลักเมือง ทต.ธัญญา ทต.ดงลิง)
อำเภอกุฉินารายณ์ (เทศบาลเมืองกุฉินารายณ์ ทต.สามขา
ทต.เหล่าไฮงาม ทต.บัวขาว ทต.เหล่าใหญ่) อำเภอสมเด็จ
(ทต.สมเด็จ ทต.ผาเสวย ทต.มหาไชย ทต.หนองแวง)

ทีมร่วมดำเนินงาน

คณะทำงานวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน
จังหวัดกาฬสินธุ์ (สำนักงานขนส่งจังหวัด สสอ.เมือง
กาฬสินธุ์ แขวงทางหลวง แขวงทางหลวงชนบท สสจ.
สำนักงานเทศบาลเมืองกาฬสินธุ์ ปภ.จังหวัดกาฬสินธุ์
โรงพยาบาลกาฬสินธุ์ ประชาสัมพันธ์จังหวัด สถานีวิทยุ
กระจายเสียงแห่งประเทศไทยจังหวัดกาฬสินธุ์
บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตำรวจภูธร
ห้างหุ้นส่วนจำกัด สู่พัฒน์มอเตอร์ กาฬสินธุ์ นายอำเภอ
นายกเทศมนตรีหรือนายกองค์การบริหารส่วนตำบล
ผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรและตำรวจจราจร
ประจำท้องที่ คณะทำงานสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุ
อำเภอเป้าหมาย (กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน
คนในชุมชน อาสาสมัครจราจร กองร้อยนำทวนจิตอาสา)

1. บริบท

จังหวัดกาฬสินธุ์ตั้งอยู่ทางตอนบนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประกอบด้วย 18 อำเภอ 135 ตำบล 1,584 หมู่บ้าน ทิศเหนือติดต่อกับจังหวัดอุดรธานีและจังหวัดสกลนคร ทิศตะวันออกติดต่อกับจังหวัดมุกดาหาร ทิศใต้ติดต่อกับจังหวัดร้อยเอ็ดและจังหวัดมหาสารคาม ทิศตะวันตกติดต่อกับจังหวัดมหาสารคามและจังหวัดขอนแก่น มีเนื้อที่ 6,946.746 ตารางกิโลเมตร เป็นอันดับที่ 28 ของประเทศ มีประชากรเป็นอันดับที่ 23 ของประเทศ (ข้อมูลปี พ.ศ. 2562) ในปี พ.ศ. 2561 พบว่ามีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรวมทั้งสิ้น 297 ราย พื้นที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดบนถนนของชุมชน ที่มาจากพฤติกรรม การขับขี่ของคนในชุมชน ประมาณ ขับรถเร็ว เมาแล้วขับ เป็นต้น

กระบวนการแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดกาฬสินธุ์มีการทำงานในระดับจังหวัดอย่างต่อเนื่อง ด้วยการสนับสนุนของแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ทำให้มีการดำเนินการขับเคลื่อนการทำงานร่วมกันระหว่างภาคีที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ แขนงทางหลวงกาฬสินธุ์ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตำรวจภูธร ภูภัย ปภ. ภาคสาธารณสุข ภาคเอกชน รวมไปถึงท้องถิ่น ผ่านทางการใช้กลไกของ สปถ.จังหวัด การดำเนินงานที่ผ่านมาส่งผลให้มีการขับเคลื่อนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในรูปแบบต่าง ๆ อาทิ การจัดการประชุม สปถ.จังหวัด อย่างต่อเนื่อง มีการรายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุ (จากข้อมูล 3 ฐาน) การสอบสวนอุบัติเหตุโดยคณะทำงานสอบสวนอุบัติเหตุ การแก้ปัญหาจุดเสี่ยงทางถนนร่วมกันระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ กองร้อยนำหวาน กองร้อยนักเรียน ที่มีความรู้ มีจิตอาสาในการช่วยแก้ปัญหาอุบัติเหตุ เกิดการแลกเปลี่ยน นำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุผ่านทาง Social Network อาทิ Facebook : ภูภัยทางหลวงกาฬสินธุ์ Line กลุ่ม

โครงการสร้างการรับรู้ สร้างความตระหนัก สร้างความปลอดภัยให้ชุมชนจังหวัดกาฬสินธุ์ เป็นโครงการที่ภาคีเครือข่ายขับเคลื่อนงานในจังหวัดกาฬสินธุ์ดำเนินการโดยมีเป้าหมายเพื่อให้ข้อมูลข่าวสาร สถานการณ์ความ

รุนแรง แนวทางป้องกันอุบัติเหตุทางถนนให้กับประชาชนทั่วไปในชุมชน และส่งเสริมจิตสำนึกในการสวมหมวกนิรภัย

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อให้เกิดกระบวนการสื่อสาร อันเป็นช่องทางนำความรู้ และนำข้อมูลคืนสู่ชุมชน อย่างหลากหลายและทั่วถึง เข้าใจในสถานการณ์อุบัติเหตุในปัจจุบัน
2. เพื่อสร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่าง ศปถ.อปท. กับชุมชน ในด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่อย่างเป็นทางการ
3. เพื่อให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการสร้างมาตรการบังคับในชุมชน และสร้างนวัตกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในชุมชนตัวเอง
4. เพื่อให้ผู้ขับขี่ในชุมชนได้เกิดความตระหนักในการสวมหมวกนิรภัย การขับรถเร็ว และเมาไม่ขับ และปรับเปลี่ยนพฤติกรรมขับขี่
5. เพื่อการรับรู้กิจกรรมอำนวยความสะดวกทางถนนในสถานศึกษา ศูนย์เด็กเล็กในพื้นที่ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

3. กิจกรรม

1. ประชุมคณะทำงานโครงการระดับจังหวัดร่วมกับคณะทำงานชุมชน และคณะทำงานศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ 4 อำเภอ
2. จัดเวทีความร่วมมือแลกเปลี่ยนเรียนรู้ คณะทำงานชุมชนและสื่อสถานีวิทยุเสียงตามสายในพื้นที่ เพื่อสร้างมาตรการบังคับ และร่วมถอดค้น วิจัยจรรยา
3. ประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารอุบัติเหตุ หอกระจายข่าว สถานีวิทยุกระจายเสียง ยุทูป การถอดค้นวิจัยจรรยา และการติดป้ายประชาสัมพันธ์
4. ประชุมติดตามผลการดำเนินงานของคณะทำงานโครงการ เพื่อประเมินผล และแนะนำการขับเคลื่อนกิจกรรมต่อไป

5. สำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูลสถิติข้อมูลสถิติต่างๆ ของชุมชน
อปท.เป้าหมาย

6. ปลูกฝังค่านิยมจิตสำนึกการสวมหมวกนิรภัยในโรงเรียนและ
ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก

4. ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. มีข้อมูลรายอำเภอเกี่ยวกับสถิติการสวมหมวกนิรภัย จุดเสี่ยงในพื้นที่
ทำให้มีข้อมูลที่จะนำมาวิเคราะห์เพื่อป้องกันและแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้

2. เกิดการส่งต่อข้อมูลจุดเสี่ยงไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ เทศบาล
ตำบล โพนทอง เสนอแนวทางแก้ไขจุดเสี่ยงไปยังแขวงทางหลวงกาฬสินธุ์ และ
แขวงทางหลวงได้ดำเนินการแก้ไขโดยใช้งบประมาณของแขวงเอง

3. มีเครือข่ายสหวิชาชีพในการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน
ในชุมชนทั้ง 17 ชุมชนจาก 4 อำเภอ

4. เกิดการกระตุ้นให้ อสม. แกนนำชุมชน ลูกขึ้นมาเก็บรวบรวมข้อมูล
การบาดเจ็บ เสียชีวิต การสวมหมวกนิรภัย และนำความรู้ไปสื่อสารให้ประชาชน
ในชุมชนได้รับฟังเพื่อนำไปปฏิบัติให้เกิดความปลอดภัย

5. มีการจัดการเรียนการสอนเพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับวินัยจราจรในศูนย์
พัฒนาเด็กเล็ก

5. การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. เกิดการประชาสัมพันธ์รณรงค์ความปลอดภัยทางถนนผ่านทางเสียง
ตามสาย ป้ายประชาสัมพันธ์ และจุดตรวจชุมชน

2. มีการจัดการเรียนการสอนด้านความปลอดภัยทางถนนในศูนย์
พัฒนาเด็กเล็ก

3. สถิติการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่เป้าหมายลดลงจากปีที่ผ่านมา

4. สถิติการสวมหมวกนิรภัยในพื้นที่เป้าหมายเพิ่มขึ้นเล็กน้อย

6. ปัจจัยความสำเร็จ

1. ความสัมพันธ์แนวราบระหว่างคณะทำงานกลาง (ศปถ.จังหวัด) และคณะทำงานระดับอำเภอ/อปท. ที่มีการทำงานร่วมกันอย่างต่อเนื่อง ทำให้เกิดการดำเนินงานร่วมกันอย่างไม่เป็นทางการ มีการแลกเปลี่ยนข้อมูล ติดตามชี้แนะการทำงานอย่างต่อเนื่อง
2. การมีข้อมูล สถิติการเกิดอุบัติเหตุ จุดเสี่ยง สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ ทำให้สามารถแก้ปัญหาได้อย่างตรงประเด็นและคุ้มค่า
3. มีแนวทางแบบฟอร์มในการจัดเก็บข้อมูล และการสื่อสารประชาสัมพันธ์ ความรู้ เสียงตามสายให้กับผู้นำ แกนนำชุมชน นำไปปฏิบัติในทิศทางเดียวกัน

7. ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

การจัดการเรียนการสอนด้านความปลอดภัยทางถนนในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก





โครงการ ลดตายจากรถจักรยานยนต์ ในตำบลเป้าหมาย จังหวัดมุกดาหาร

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

- มีการสำรวจข้อมูลเบื้องต้นโดยใช้แบบฟอร์มที่กำหนดให้
- มีการดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานในพื้นที่โดยการใช้งบประมาณของหน่วยงาน
- ชุมชนในพื้นที่ตำบลเป้าหมาย มีข้อบังคับ กติกา หรือธรรมนูญหมู่บ้าน

การเปลี่ยนแปลงที่พบ

- อัตราการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ลดลงร้อยละ 30
- การสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น ไม่น้อยกว่าร้อยละ 80
- รถจักรยานยนต์ได้รับการปรับปรุงให้มีความปลอดภัยและจัดทำใบขับขี่เพิ่มขึ้น ร้อยละ 20

ปัจจัยความสำเร็จ

- สนับสนุนอุปกรณ์กล้องตรวจจับความเร็วจากจังหวัด ทำให้ช่วยปรับพฤติกรรมการขับขี่เร็ว
- การเห็นความสำคัญและให้ความร่วมมือของหน่วยงานระดับอำเภอ/ตำบลและอปท.
- มีการสร้างแกนนำในระดับอำเภอ/ตำบล และมีช่องทางการสื่อสารผ่านระบบ Line



ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

การป้องปราม ตรวจจับรถจักรยานยนต์แต่งซิ่ง ไม่ปลอดภัย โดยบูรณาการการทำงานร่วมกันในเขตอำเภอเมือง ระหว่างตำรวจภูธรอำเภอเมืองร่วมกับเทศบาลเมืองมุกดาหาร ในการใช้เทศบัญญัติท้องถิ่น ไปดำเนินการตรวจจับร้านซ่อมหรือแต่งรถจักรยานยนต์ซิ่ง ที่ไม่ปลอดภัย



โครงการลดตายจากรถจักรยานยนต์ ในตำบลเป้าหมาย จังหวัดมุกดาหาร

<p>หัวหน้าโครงการ พื้นที่ดำเนินงาน</p>	<p>นายปรเมศวร์ ยศปัญญา 7 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองมุกดาหาร (เทศบาลเมืองมุกดาหาร ทต.มุก ทต.คำอาฮวน ทต.คำป่าหลาย ทต.บางทรายใหญ่ ทต.นาสีนวน) อำเภอคำชะอี (อบต.หนองเอี่ยน) อำเภอดอนตาล (อบต.บ้านบาก อบต.ป่าไร่ ทต.บ้านแก้ง) อำเภอนิคมคำสร้อย (อบต.หนองแวง) อำเภอดงหลวง (อบต.หนองบัว ทต.กกตูม) อำเภอหว้านใหญ่ (อบต.บางทรายน้อย อบต.ป่งขาม) อำเภอหนองสูง (อบต.โนนยาง)</p>
<p>ทีมร่วมดำเนินงาน</p>	<p>สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดมุกดาหาร สำนักงานขนส่งจังหวัดมุกดาหาร สำนักงาน ปก.จังหวัดมุกดาหาร บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด สำนักงานส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นอำเภอ องค์การบริหารส่วนจังหวัดมุกดาหาร วิทยาลัยการอาชีพ นวมินทราชินีมุกดาหาร หมวดยางหลวง ตำรวจภูธร และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น</p>

1. บทสรุป

จังหวัดมุกดาหารเป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษที่รัฐบาลมุ่งหวังให้เป็นประตูขนส่งสินค้าสู่ประเทศลาว เวียดนาม โดยอยู่บนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ออก (East-West Economic Corridor) ทำให้มีปริมาณรถเพิ่มสูงขึ้น ประกอบกับกรมการขนส่งทางบกได้มีแผนงานจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) เพื่อการกระจายสินค้าสู่ภูมิภาคดังกล่าว จึงเป็นตัวอย่างสำคัญที่ทำให้จังหวัดมุกดาหารประสบปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในอัตราที่สูง โดยในปี 2561 จังหวัดมุกดาหารมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 28 คนต่อแสนประชากร จากการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ร้อยละ 80 ที่เสียชีวิตเกิดจากรถจักรยานยนต์และเป็นผู้มีภูมิลำเนาในพื้นที่ จากข้อมูลปี 2561 พบว่ามีรถจักรยานยนต์ 95,091 คัน มาชำระภาษีประจำปี 62,056 คัน มีผู้ได้รับอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ 87,581 ราย มีใบอนุญาตขับขี่เป็นปัจจุบัน 47,758 ราย พบกลุ่มเสี่ยงที่มีลักษณะไม่มาชำระภาษี 33,045 คัน และมีผู้ขับขี่จักรยานยนต์ที่ไม่มาต่อใบอนุญาต 39,723 ใบ

จังหวัดมุกดาหารมีการดำเนินการสร้างความปลอดภัยทางถนนโดยใช้กลไก ศปถ.จังหวัด ขับเคลื่อนการทำงานในช่วงเทศกาล และมีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องในการจัดทำข้อมูล 3 ฐานที่รับผิดชอบโดย สสจ. นอกจากนี้ยังมีการดำเนินการในระดับอำเภอ/อปท. อาทิ เทศบาลเมืองมุกดาหาร มีการทำงานร่วมกับตำรวจในการบังคับใช้กฎหมาย และเพื่อแก้ไขปัญหาเฉพาะจุดจึงได้ดำเนินโครงการลดตายจากรถจักรยานยนต์ในตำบลเป้าหมาย จังหวัดมุกดาหาร เพื่อขับเคลื่อนการทำงานในระดับตำบลโดยคัดเลือกตำบลที่มีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุดในแต่ละอำเภอเข้าร่วมโครงการ มีเป้าหมายเพื่อลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์



2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนจากการใช้รถจักรยานยนต์ในพื้นที่ 16 ตำบล ลดลงร้อยละ 30
2. เพื่อจัดระเบียบรถจักรยานยนต์ให้มีความปลอดภัย สวมหมวกนิรภัย ไม่ขับเร็ว ไม่ดื่มสุราในพื้นที่ 16 ตำบลเป้าหมาย
3. เพื่อเป็นพื้นที่ต้นแบบ หมู่บ้านนำร่อง 16 ตำบล ในการสร้างนวัตกรรมด้านการดำเนินการป้องกันและแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยประชาชนในชุมชนมีใบขับขี่ ปรับปรุงรถจักรยานยนต์ให้มีความปลอดภัย เพิ่มขึ้นร้อยละ 20
4. เพื่อให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีแผนงานโครงการและตั้งงบประมาณดำเนินการอย่างยั่งยืน

3. กิจกรรม

1. จัดทำคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานตามโครงการ
2. จัดประชุมชี้แจงและเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้
3. การจัดเวทีขับเคลื่อนและสรุปบทเรียนระดับอำเภอ
4. จัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ระดับตำบล และติดตามผล
5. การจัดประชาคมหมู่บ้าน

4. ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. มีการสำรวจข้อมูลเบื้องต้นโดยใช้แบบฟอร์มที่กำหนดให้ทำให้มีฐานข้อมูลสำหรับการวางแผนการดำเนินงานต่อไป
2. มีการดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานในพื้นที่ โดยการใช้งบประมาณของหน่วยงานในการดำเนินการ อาทิ
 - อบต.บ้านบาก อำเภอดอนตาล ประสานงานกับสำนักงานขนส่ง ให้ไปทำใบขับขี่ให้คนในตำบล

- รพ.สต.บ้านบาก อำเภอดอนตาล ทำสติ๊กเกอร์สะท้อนแสง เพื่อติดท้ายรถเกษตร (รถอีแต๊ก)
- ตำรวจภูธรอำเภอร่วมกับเทศบาลเมืองมุกดาหารในการใช้เทศบัญญัติท้องถิ่นไปดำเนินการตรวจจักรับร้านซ่อมหรือแต่งรถจักรยานยนต์ซึ่งไม่ปลอดภัย
- อปท. ตั้งงบประมาณเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนไว้ในเทศบัญญัติ เช่น การอบรมให้ความรู้ การจัดซื้ออุปกรณ์เพื่อใช้อำนวยความสะดวกจราจร
- ทุกอำเภอมีการจัดการแก้ไขจุดเสี่ยงโดยใช้งบประมาณของ อปท.

3. ชุมชนในพื้นที่ตำบลเป้าหมาย มีข้อบังคับ กติกา หรือธรรมเนียมหมู่บ้าน

5. การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. อัตราการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ ลดลงร้อยละ 30 ในพื้นที่ตำบลเป้าหมาย
2. มีการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 ในพื้นที่ตำบลเป้าหมาย
3. รถจักรยานยนต์ได้รับการปรับปรุงให้มีความปลอดภัยและจัดทำใบอนุญาตขับขี่ เพิ่มขึ้นร้อยละ 20

6. ปัจจัยความสำเร็จ

1. การสนับสนุนอุปกรณ์กล้องตรวจจับความเร็วจากจังหวัด ทำให้ช่วยแก้ไขพฤติกรรมรถเร็ว การแข่งบริเวณเส้นทึบ
2. การเห็นความสำคัญและให้ความร่วมมือของหน่วยงานระดับอำเภอ/ตำบลและองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

3. มีการสร้างแกนนำในระดับอำเภอ/ตำบล และมีช่องทางการสื่อสารผ่านระบบ Line

4. มีการใช้แบบฟอร์มในการเก็บข้อมูลรถจักรยานยนต์เสี่ยงเป็นชุดเดียวกัน แล้ว ปภ. นำมาประมวลผลคืนข้อมูลให้ภาคีเครือข่ายนำมาวางแผนการทำงานแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร

7. ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

1. เกิดการบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานในเขตอำเภอเมือง โดยตำรวจภูธรอำเภอเมืองร่วมกับเทศบาลเมืองมุกดาหารในการใช้เทศบัญญัติท้องถิ่นไปดำเนินการตรวจจับร้านซ่อมหรือแต่งรถจักรยานยนต์ซึ่ง ไม่ปลอดภัย

2. เกิดความร่วมมือจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทั้ง 16 อำเภอในการจัดการปัญหาอุบัติเหตุจราจร





โครงการ ถนนปลอดภัยสร้างเครือข่าย วิทยุจราจร จังหวัดเลย

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น



- เกิดกลไกการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นรูปธรรม
- เกิดคณะทำงานที่ขับเคลื่อนงานร่วมกัน ใน 4 อำเภอ
- บรรลุในแผนงานของ พชอ.เกิดการบูรณาการ
แผนงบประมาณร่วมกันระหว่าง สปภ.อำเภอ
- เกิดการรณรงค์สร้างความปลอดภัยทางถนนทั้งในสถานศึกษาและในชุมชน
- เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่ของเด็กแว่น-เด็กนักเรียน
- เกิดมาตรการของโรงเรียนที่ผ่านการทำข้อตกลง
ร่วมกันระหว่างโรงเรียนและผู้ปกครอง

ปัจจัยความสำเร็จ

การเปลี่ยนแปลงที่พบ

- จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน
ลดลงเมื่อเทียบกับปี 2562 ใน 4 อำเภอ
รวม 39 คน
- จำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน
เมื่อเทียบกับปี 2562 ลดลง 3 อำเภอ เพิ่มขึ้น 1 อำเภอ
- การสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนในภาพ
รวมเพิ่มขึ้นเป็น 67%



- มีคณะทำงานอำเภอ รับผิดชอบ
หลัก/มีแกนนำที่ชัดเจน
- สถานศึกษาและหน่วยงาน
ให้ความร่วมมือในการปรับ
พฤติกรรมเยาวชน
- การใช้ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจาก
หลายหน่วยงาน มาวิเคราะห์
หาแนวทางร่วมกัน
- มีเครือข่ายทีมสอบสวนเหตุ กรณี
มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน



ผลงานเด่น ที่เกิดขึ้น

- เกิดกลไกการทำงาน สปภ.อำเภอ ดำเนินงานตลอดทั้งปี
- เกิดมาตรการของโรงเรียนที่มาจากข้อตกลง
ร่วมกันระหว่างโรงเรียนและผู้ปกครอง



โครงการถนนปลอดภัยสร้างเครือข่ายวินัยจราจร จังหวัดเลย

หัวหน้าโครงการ	นายพานเพชร ไชยมประเสริฐ
พื้นที่ดำเนินงาน	อำเภอด่านซ้าย อำเภอภูเรือ อำเภอเมือง และอำเภอหนองหิน จังหวัดเลย
ทีมร่วมดำเนินงาน	สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย สาขาด่านซ้าย (รับผิดชอบดำเนินการในพื้นที่อำเภอด่านซ้าย และอำเภอภูเรือ) สำนักงานสาธารณสุขอำเภอเมือง (รับผิดชอบดำเนินการในพื้นที่อำเภอเมือง) โรงพยาบาลหนองหินและสำนักงานสาธารณสุขอำเภอหนองหิน (รับผิดชอบดำเนินการในพื้นที่อำเภอหนองหิน)

1. บริบท

จังหวัดเลยตั้งอยู่ทางตอนบนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นจังหวัดที่มีพื้นที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านและภาคเหนือตอนล่าง ได้แก่ ทิศเหนือติดต่อกับแขวงไชยบุรีและแขวงเวียงจันทน์ ประเทศลาว ทิศตะวันออกติดต่อกับจังหวัดหนองคาย จังหวัดอุดรธานี และจังหวัดหนองบัวลำภู ทิศใต้ติดต่อกับจังหวัดขอนแก่นและจังหวัดเพชรบูรณ์ ทิศตะวันตกติดต่อกับจังหวัดพิษณุโลก มีทั้งหมด 14 อำเภอ 90 ตำบล 840 หมู่บ้าน ในปีงบประมาณ 2561 จังหวัดเลยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 36.63 ต่อประชากร

แสนคน เป็นลำดับที่ 25 ของประเทศ ลำดับที่ 1 ของเขตสุขภาพที่ 8 และอำเภอที่มีอัตราตายสูงสุดคืออำเภอเมือง 84.35 ต่อประชากรแสนคน และอำเภอหนองหิน (ลำดับที่ 7) 20.07 ต่อประชากรแสนคน

ในส่วนของอำเภอด่านซ้ายและอำเภอภูเรือ พบว่าตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 21 เป็นเส้นทางหลักในการคมนาคมขนส่งสินค้าจากภาคเหนือสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เชื่อมโยงระหว่างจังหวัดเพชรบูรณ์ จังหวัดพิษณุโลก และมีถนนสายรองเชื่อมโยงระหว่างอำเภอใกล้เคียง จึงมีปริมาณรถยนต์สัญจรผ่านไปมาเป็นจำนวนมาก อีกทั้งเส้นทางสายหลักและสายรองมีสถานศึกษาตั้งอยู่ติดถนนหลายแห่ง คือ โรงเรียนระดับประถมศึกษา จำนวน 12 แห่ง โรงเรียนระดับมัธยมศึกษา จำนวน 4 แห่ง (โรงเรียนศรีสองรักษ์วิทยา จำนวน 931 คน โรงเรียนวังโพนงามวิทยา จำนวน 300 คน วิทยาลัยการอาชีพด่านซ้าย จำนวน 600 คน โรงเรียนภูเรือวิทยา จำนวน 1,270 คน) ประกอบกับพฤติกรรมขับขี่ที่ไม่เหมาะสมของเด็กและวัยรุ่น บริบทเหล่านี้ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดเลย

ทั้งนี้ทีมงาน ปก.สาขาด่านซ้าย จังหวัดเลย ซึ่งมีประสบการณ์การทำงานในระดับอำเภอแล้วเกิดการขับเคลื่อนงานจนอุบัติเหตุจราจรลดลงภายใต้โครงการด่านซ้ายถนนปลอดภัย ปี 2558 และโครงการด่านซ้ายถนนปลอดภัย Next Step ปี 2560 จึงได้เชื่อมชักชวนภาคีเครือข่ายทีมงานจากอีก 3 อำเภอ เข้ามาร่วมดำเนินงานขับเคลื่อนโครงการ “ถนนปลอดภัยสร้างเครือข่ายวินัยจราจร จังหวัดเลย”

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อสร้างภาคีเครือข่ายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนให้เกิดความปลอดภัย มีวินัยในการใช้รถใช้ถนน

2. เพื่อสร้างแกนนำ นักเรียน นักศึกษา อส.จร. (กองร้อยนำหวาน) อปพร. ชรบ. มูลนิธิอาสาผู้พิทักษ์ เป็นต้น ให้สามารถปฏิบัติงานช่วยเหลือด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนได้



3. เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกลุ่มเสี่ยงในการลดโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่เหมาะสมตามบริบทของพื้นที่โดยใช้กระบวนการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม

3. กิจกรรม

แบ่งกิจกรรมออกเป็น 2 กิจกรรมหลัก ได้แก่

1. กิจกรรมสร้างถนนปลอดภัยเครือข่ายวินัยจราจร
2. กิจกรรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเด็กกลุ่มเสี่ยง (แว่น) โดยใช้กระบวนการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม

มีการดำเนินกิจกรรมในแต่ละพื้นที่ ดังนี้

พื้นที่ดำเนินการ	กิจกรรม
1. อำเภอภูเรือ	1. ประชุมคณะทำงานดำเนินงานโครงการถนนปลอดภัย
2. อำเภอด่านซ้าย	สร้างเครือข่ายวินัยจราจร
3. อำเภอเมืองเลย	2. อบรรม “ถนนปลอดภัยร่วมใจสร้างเครือข่ายวินัย
4. อำเภอหนองหิน	จราจร” ให้กับนักเรียน นักศึกษาในสถานศึกษา 6 แห่ง
1. อำเภอเมืองเลย	1. การจัดอบรม ตามหลักสูตรที่ยึดความต้องการของ
2. อำเภอหนองหิน	ผู้เรียน (ผู้เข้าอบรม) เป็นหลัก
	2. สนับสนุนกิจกรรมเชิงสร้างสรรค์ในชุมชน
	<ul style="list-style-type: none"> • การปฏิบัติงานของแกนนำนักเรียนอาสาจราจร เพื่อให้เกิดบรรยากาศ เพื่อนช่วย(เตือน)เพื่อน • การรณรงค์ใช้สื่อให้ความรู้ สร้างความตระหนัก โดยให้นักเรียนเป็นผู้ผลิตสื่อและใช้การประชาสัมพันธ์ ในโรงเรียนเป็นการสร้างกระแสรับรู้ ตื่นตัว
	3. การประชุมถอดบทเรียนหลังดำเนินกิจกรรมตามโครงการ

พื้นที่ดำเนินการ

กิจกรรม

อำเภอหนองหิน	ติดตามเยี่ยมครอบครัวนักเรียน การลงเยี่ยมพูดคุยกับคนในชุมชน การสัมภาษณ์พูดคุยกับนักเรียนที่ขับขีรถจักรยานยนต์ที่ตกแต่งรถซึ่ง
1. อำเภอด่านซ้าย	การอบรม “ถนนปลอดภัยร่วมใจสร้างเครือข่ายวินัยจราจร”
2. อำเภอภูเรือ	ให้กับแกนนำ อส.จร. (กองร้อยน้ำหวาน) อปพร. ชรบ. มูลนิธิอาสาผู้ขี่พู่ภัย จำนวน 100 คน

4. ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. เกิดกลไกการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นรูปธรรม

- กำหนดให้รายงานผลการดำเนินงานในกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในที่ประชุมหัวหน้าส่วนราชการ กำหนดผู้ใหญ่บ้านเป็นประจำทุกเดือน

- จัดทำข้อมูลระดับอำเภอ โดยรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องทั้งหมดให้กับ ศปถ.อำเภอ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการดำเนินงาน ได้แก่ สถิติจากฐานข้อมูล Health data center สถิติการตรวจจับและป้องปรามของตำรวจ สถิติจาก ปภ. สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางหมวดทางหลวงและทางหลวงชนบท

- บรรจุการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนให้เป็นประเด็นปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตในการทำงานของคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) อำเภอเมืองเลยและอำเภอหนองหิน

2. เกิดคณะทำงานระดับอำเภอในอำเภอเมือง อำเภอหนองหิน อำเภอด่านซ้าย และอำเภอภูเรือ และเกิดเครือข่ายการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ

3. นำงานสร้างความปลอดภัยทางถนนเข้าไปบรรจุในแผนงานของ พชอ. เกิดการบูรณาการแผนงบประมาณร่วมกันระหว่าง ศปถ.อำเภอ (สนับสนุนงบประมาณในการตั้งด่านชุมชน) โรงพยาบาล (สนับสนุนงบการจัดซื้อครุภัณฑ์ วัสดุ) สำนักงานสาธารณสุขอำเภอ (สนับสนุนกำลังคนร่วมตั้งด่าน



ชุมชน) องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น กองทุนสุขภาพตำบล (สนับสนุนการจัดทำโครงการให้ความรู้ในชุมชน) หมวดการทาง (แผนปรับปรุงถนน สร้างสะพานลอย)

4. เกิดกิจกรรมการรณรงค์สร้างความปลอดภัยทางถนนทั้งในสถานศึกษาและในชุมชน ที่เกิดจากความร่วมมือของหลายภาคส่วน

5. การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่ของเยาวชนกลุ่มเสี่ยง เด็กแว้น/เด็กนักเรียน โดยไม่แบ่งแยกนักเรียนที่มีพฤติกรรมขับขี่ที่ไม่เหมาะสม (เด็กแว้น) ออกจากเพื่อนนักเรียน เพื่อไม่ให้เด็กรู้สึกว่าคุณติตรา และทำกิจกรรมในลักษณะเพื่อนช่วย(เตือน)เพื่อน

6. การจัดกิจกรรมโดยยึดผู้เข้าร่วมอบรมเป็นศูนย์กลาง จัดกิจกรรม/เนื้อหาตามผู้ร่วมอบรมสนใจ

7. มาตรการของโรงเรียนที่ผ่านการทำข้อตกลงร่วมกันระหว่างโรงเรียนและผู้ปกครอง เป็นข้อกำหนดช่วยให้นักเรียนมีการปฏิบัติตัวตามระเบียบวินัย ลดโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ อาทิ มาตรการรับส่งนักเรียน การตรวจแถวบริเวณหน้าโรงเรียนของทีมนักเรียนอาสาจราจร พร้อมให้คำแนะนำตักเตือนกรณีพบการกระทำผิด

5. การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ลดลงเมื่อเทียบกับปี 2562 (อำเภอด่านซ้าย ลดลง 2 คน อำเภอภูเรือลดลง 5 คน อำเภอเมือง ลดลง 31 คน อำเภอหนองหิน ลดลง 1 คน)

2. จำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนเมื่อเทียบกับปี 2562 ลดลง 3 อำเภอ เพิ่มขึ้น 1 อำเภอ

3. สถิติการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนในภาพรวมเพิ่มขึ้นจากเดิม 57% เป็น 67%

6. ปัจจัยความสำเร็จ

1. การกำหนดคณะทำงานประจำอำเภอ ทำให้มีผู้รับผิดชอบหลักที่ชัดเจน เป็นแกนนำในการขับเคลื่อน
2. การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการขับเคลื่อนเด็กแว้นได้รับความร่วมมือจากสถานศึกษาและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เข้าร่วมกำหนดกิจกรรม/ออกแบบการเรียนรู้ให้ตรงกับความต้องการของผู้เข้าร่วมอบรม มีการติดตาม ประเมินผลการเรียนรู้ พร้อมทั้งร่วมกับสถานศึกษาในการกำหนดนโยบาย/มาตรการที่ลดโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจรรยาจร
3. การใช้ข้อมูล สถิติ การเกิดอุบัติเหตุจากหลายหน่วยงานมาวิเคราะห์สาเหตุ และหาแนวทางในการแก้ไขร่วมกัน
4. มีเครือข่ายทีมสอบสวนอุบัติเหตุทางถนนกรณีมีผู้เสียชีวิต (พื้นที่อำเภอหนองหินและอำเภอเมืองเลย) นำไปสู่การสะท้อนข้อมูลการแก้ไขจุดเสี่ยงให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับทราบ และจัดการแก้ไขปัญหาดตามบริบทของพื้นที่

7. ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

1. เกิดกลไกการทำงาน ศปถ.อำเภอ ตลอดทั้งปี เน้นการนำข้อมูลจากแต่ละหน่วยงานมารวมฐานให้เป็นข้อมูลระดับอำเภอ นำมาการวิเคราะห์การสอบสวนเหตุและนำไปสู่การแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่ และมีการรายงานผลการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ อย่างต่อเนื่องในที่ประชุมหัวหน้าส่วนราชการ
2. มาตรการในโรงเรียนที่มาจากข้อตกลงร่วมกันระหว่างโรงเรียนและผู้ปกครอง



โครงการปรับเปลี่ยนปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการลดอุบัติเหตุ กลุ่มเยาวชนในตำบลเสี่ยงสูงจังหวัดอำนาจเจริญ ปี 2563

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น



- เกิดกลไกการดำเนินงาน ศปช.ตำบล จำนวน 7 แห่ง
- เกิดการขับเคลื่อนตำบลต้นแบบป้องกันอุบัติเหตุจราจร
- เกิดโรงเรียนต้นแบบจำนวน 7 แห่ง/อำเภอ
- เกิดกลุ่มคนทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษาและตำบล
- เกิดการเก็บข้อมูลในระดับพื้นที่ โดยคณะทำงานโครงการ เป็นผู้ออกแบบการเก็บข้อมูล

การเปลี่ยนแปลงที่พบ

- มีการตั้ง ศปช.ตำบล และการดำเนินอย่างต่อเนื่อง
- เกิดการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่ 14 จุด
- โรงเรียนมีการสำรวจ/เฝ้าระวังการสวมหมวกนิรภัย ออกใบอนุญาตขับขี่และ พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ การลงนามปฏิญาณตน (คำปฏิญาณเด็กแว้น)
- เกิดมาตรการโรงเรียนปลอดภัยทางถนน



ปัจจัยความสำเร็จ

- คำสั่งจากผู้ว่าราชการจังหวัดให้มีการแต่งตั้ง คณะกรรมการ ศปช.ท้องถิ่น
- การมีแนวทางการดำเนินกิจกรรมที่ชัดเจน ทั้ง ระดับตำบลและสถานศึกษา
- การทำงานร่วมกันของสหสาขาวิชาชีพ

ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

เกิดตำบลต้นแบบ โรงเรียนต้นแบบ ศปช.อำเภอ
ศปช.ตำบลต้นแบบของจังหวัดอำนาจเจริญ



โครงการปรับเปลี่ยนปัจจัยที่มีอิทธิพล ต่อการลดอุบัติเหตุกลุ่มเยาวชนในตำบลเสี้ยวสูง จังหวัดอำนาจเจริญ ปี 2563

หัวหน้าโครงการ พื้นที่ดำเนินงาน	<p>นายธีระยุทธ มุจรินทร์ อำเภอเมืองอำนาจเจริญ (ตำบลคึมใหญ่ โรงเรียนคึมใหญ่วิทยา) อำเภอชานุมาน (ตำบลโคกสาร โรงเรียนชานุมานวิทยาคม) อำเภอสิ้ออำนาจ (ตำบลเปือย โรงเรียนสิ้ออำนาจวิทยาคม) อำเภอเสนางคนิคม (ตำบลเสนางคนิคม โรงเรียนเสนางคนิคม) อำเภอพนา (ตำบลจานลาน โรงเรียนพนาศึกษา) อำเภอปทุมราชวงศา (ตำบลนาหว้า โรงเรียนปทุมราชวงศา) อำเภอหัวตะพาน (ตำบลรัตนวารี โรงเรียนหัวตะพานวิทยาคม)</p>
ทีมร่วมดำเนินงาน	<p>สาธารณสุขจังหวัดอำนาจเจริญ ตำรวจ ชนส่งจังหวัด แขวงทางหลวง บริษัทกลางฯ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน แกนนำกลุ่มเยาวชน กู้ชีพกู้ภัย อาสา สมัครจราจร สำนักงานสาธารณสุขอำเภอ ผู้อำนวยการ/ ครู/เจ้าหน้าที่/นักเรียนที่เข้าร่วมโครงการ</p>

1. บริบท

จังหวัดอำนาจเจริญประกอบด้วย 7 อำเภอ 56 ตำบล การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่จังหวัดอำนาจเจริญในช่วงปี 2559-2561 พบว่ามีจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ 1,650 ครั้ง 2,725 ครั้ง และ 2,966 ครั้ง ตามลำดับ มีอัตราการบาดเจ็บ คือ 493.16 858.65 และ 1,063.83 อัตราต่อแสนประชากร มีผู้เสียชีวิตคือ 22.83 19.64 และ 23.89 อัตราต่อแสนประชากร ปีงบประมาณ 2561 อัตราของผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากรมากที่สุดคือ อำเภอเมืองอำนาจเจริญ (22.08) อำเภอปทุมราชวงศา (14.46) และอำเภอเสนางคนิคม (12.21) ตามลำดับ สาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุคือ พฤติกรรมที่ไม่เหมาะสม ได้แก่ การเมาแล้วขับ การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ระหว่างขับ การขับที่เร็วไม่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งเมื่อแยกเป็นรายอำเภอและตำบลพบข้อมูลของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตแยกรายตำบล ที่มีการใช้เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ระหว่างขับ ใน 7 อำเภอ ดังนี้ อำเภอขานูมาน ได้แก่ ตำบลขานูมาน (44.83%) อำเภอสิ้ออำนาจ ได้แก่ ตำบลเปือย (24.0%) อำเภอปทุมราชวงศา ได้แก่ ตำบลนาป่าแซง (19.32%) อำเภอหัวตะพาน ได้แก่ ตำบลเค็งใหญ่ (29.17%) อำเภอพนา ได้แก่ ตำบลไม้กลอน (27.27%) อำเภอเสนางคนิคม ได้แก่ ตำบลโพหนอง (29.27%) และอำเภอเมืองอำนาจเจริญ ได้แก่ ตำบลนายม (23.87%) ซึ่งการแก้ปัญหาเหล่านี้จำเป็นต้องมีการขับเคลื่อนการทำงานในระดับพื้นที่หรือระดับตำบล ที่ผ่านมาศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอในพื้นที่จังหวัดอำนาจเจริญ ทั้ง 7 อำเภอ มีการประชุมคณะทำงานเพียง 2 ครั้ง/ปี ส่งผลให้ขาดความต่อเนื่องในการดำเนินงานแก้ไขปัญหา ทางสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอำนาจเจริญและภาคีเครือข่ายเห็นความสำคัญในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุดังกล่าว จึงจัดทำโครงการปรับเปลี่ยนปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการลดอุบัติเหตุกลุ่มเยาวชนในตำบลเสี่ยงสูง จังหวัดอำนาจเจริญ ปี 2563 ขึ้น เพื่อเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยลดพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ ลดจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

ลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตในกลุ่มเยาวชนโดยเฉพาะอายุ 15-24 ปี ภายใต้ กลไก สปถ.อำเภอ ที่ขับเคลื่อนอย่างมีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อปรับเปลี่ยนปัจจัยที่มีอิทธิพลด้านพฤติกรรมเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนนของเยาวชนในตำบลเสี่ยงสูง
2. เพื่อขับเคลื่อนเชิงกลไก/ระดับ สปถ.อำเภอ ในการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในตำบลเสี่ยงสูง
3. เพื่อให้มีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการงดเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มเสี่ยงเยาวชน ในตำบลเสี่ยงสูง 7 ตำบล
4. เพื่อให้เกิดกลไกขับเคลื่อนจังหวัด อำเภอ ตำบล ชุมชน ลดอุบัติเหตุของเยาวชน ในตำบลเสี่ยงสูง
5. เพื่อให้นักเรียนปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการใช้เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ สวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในโรงเรียนมัธยม ทั้ง 7 อำเภอ

3. กิจกรรม

1. การประชุมภาคีเครือข่ายหลัก และจัดทำหนังสือแต่งตั้งคณะทำงาน โดยให้ผู้ว่าราชการจังหวัดลงนาม
2. ประชุมวิเคราะห์ปัญหา/สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุด้วยการใช้เครื่องมือ 5 ชั้น และวิเคราะห์กลไกการทำงานของ สปถ.อำเภอ สปถ.ตำบล เพื่อกำหนดแผนการดำเนินงานของแต่ละพื้นที่
3. ขับเคลื่อนกลไก สปถ.อำเภอ โดยเชื่อมประสานทีมอำเภอเข้ามา ร่วมดำเนินการ วางแผนงานร่วมกัน
4. ตำบลจัดการความเสี่ยงในชุมชน โดยวางแผนและดำเนินงาน แก้ปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่ของตัวเอง

5. อบรมค่ายเสริมพลังกลุ่มเยาวชน “วัยรุ่นอนาคตใหม่ ขับขี่ปลอดภัย ทำตามระเบียบวินัยจราจร”

6. ดำเนินการร่วมกับโรงเรียนในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับขี่ปลอดภัย

7. ประชุมแลกเปลี่ยน ประกวดตำบลต้นแบบ กลุ่มโรงเรียนต้นแบบ กลุ่มวัยรุ่นต้นแบบ และประกวด ศปถ.อำเภอ ศปถ.อปท.

8. จัดทำแบบฟอร์มผ่าน Google form ในการจัดเก็บข้อมูล เชิงพฤติกรรม ให้กับนักเรียนในโรงเรียนเป้าหมาย

4. ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. เกิดกลไกการดำเนินงาน ศปถ.ตำบล ที่เข้าร่วมโครงการจำนวน 7 แห่ง ที่มีการแต่งตั้งอย่างเป็นทางการ มีคณะทำงานตำบลที่เป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของชุมชน (กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน/ผู้นำชุมชน/ครูในโรงเรียน) มีการดำเนินงานและมีการประชุมอย่างต่อเนื่อง

2. เกิดการขับเคลื่อนป้องกันอุบัติเหตุระดับตำบลต้นแบบ ได้แก่ การกำหนดข้อตกลงชุมชนในการสวมหมวกนิรภัย 100% มีใบอนุญาตขับขี่ 100% รถมอเตอร์ไซด์ 100% มี พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ 100% การตั้งด่านชุมชนคุณภาพ การแก้ไขจุดเสี่ยง

3. เกิดโรงเรียนต้นแบบจำนวน 7 แห่ง จากแต่ละอำเภอที่มีนักเรียนเข้าร่วมการอบรมสร้างพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัยและเกิดมาตรการโรงเรียนด้านความปลอดภัยทางถนน อาทิ การสวมหมวกนิรภัย 100% มีใบอนุญาตขับขี่ 100% รถมอเตอร์ไซด์ 100% มี พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ 100%

4. เกิดกลุ่มคนทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษาและตำบล ได้แก่ คณะทำงานระดับตำบล กลุ่มอาสาสมัครขับขี่ปลอดภัย เพื่อเฝ้าระวังการขับขี่ปลอดภัยในโรงเรียน

5. เกิดการเก็บข้อมูลในระดับพื้นที่ โดยทางคณะทำงานโครงการเป็นผู้ออกแบบการเก็บข้อมูลและให้คณะทำงานในพื้นที่เป็นผู้เก็บรวบรวมข้อมูล ส่งผลให้มีข้อมูลพฤติกรรม การขับขี่ในระดับพื้นที่ และในโรงเรียน ซึ่งมีการเก็บข้อมูลดังนี้

- แบบรายงานการสำรวจและการเฝ้าระวังการสวมหมวกนิรภัย ใบอนุญาตขับขี่ ทะเบียนรถ และ พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ สำหรับในชุมชน และสถานศึกษา
- แบบบันทึกการดำเนินงาน “ด้านชุมชนคุณภาพ”
- แบบประเมินการเรียนรู้เรื่องการขับขี่ปลอดภัยของเยาวชน ก่อนและหลังการอบรม
- แนวทางประเมินตนเองตำบลต้นแบบ “ตำบลขับขี่ปลอดภัย”

5. การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. มีการตั้ง ศปถ.ตำบล และมีการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ การประชุม การสำรวจและการเฝ้าระวังการสวมหมวกนิรภัย ใบอนุญาตขับขี่ ทะเบียนรถ และ พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ การแก้ไขจุดเสี่ยง การทำ MOU การทำมาตรการชุมชน การตั้งด้านชุมชนคุณภาพ

2. เกิดการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่ 14 จุด

3. โรงเรียนที่เข้าร่วมโครงการ มีการสำรวจและการเฝ้าระวังการสวมหมวกนิรภัย ใบอนุญาตขับขี่ ทะเบียนรถ และ พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ การอบรม การลงนามปฏิญาณตน (คำปฏิญาณเด็กแว้น) มาตรการในโรงเรียน

6. ปัจจัยความสำเร็จ

1. มีคำสั่งจากผู้ว่าราชการจังหวัดให้พื้นที่เป้าหมายดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการ ศปถ.ท้องถิ่น ส่งผลให้เกิดการทำงานอย่างเป็นทางการ

มีคณาจารย์และการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่อย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี

2. โครงการมีแนวทางการดำเนินกิจกรรมที่ชัดเจน ทั้งของตำบลและของสถานศึกษา พร้อมทั้งมีตัวอย่าง หรือแบบฟอร์มสำหรับการดำเนินการในแต่ละกิจกรรมที่กำหนด

3. การทำงานร่วมกันของสหสาขาในระดับจังหวัด ไม่ว่าจะเป็นสาธารณสุข ตำรวจ และบริษัทกลาง ที่มีการเสริมแรงในการดำเนินแต่ละกิจกรรม

7. ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

เกิดตำบลต้นแบบ โรงเรียนต้นแบบ ศปด.อำเภอ ศปด.ตำบล ต้นแบบของจังหวัดอำนาจเจริญ และมีการประกาศใช้มาตรการชุมชนโดยชุมชนเอง





ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนล่าง



รูปแบบ

การจัดการเพื่อป้องกันปัญหาอุบัติเหตุจราจร
จากรถจักรยานยนต์ในมหาวิทยาลัยอุบลราชธานีและวิทยาลัยการ
สาธารณสุขสิรินธรอุบลราชธานี โดยความร่วมมือระหว่างภาคีเครือข่าย

สิ่งที่ทำ

- การสร้างการมีส่วนร่วม
- การหนุนเสริม
- การสร้างเครือข่าย

การเปลี่ยนแปลงที่พบ

- 1 มีเว็บไซต์ และสื่อ ออนไลน์ด้านความปลอดภัยทางถนน (UBURoad Safety)
- 2 นักศึกษามีใบอนุญาตขับขี่ 100%

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. เกิดเครือข่ายการทำงานความปลอดภัยทางถนน
2. สวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น
3. มีภาคีเครือข่ายจากหน่วยงานภายนอกร่วมสนับสนุน
4. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้การสนับสนุน ร่วมแก้ไขจุดเสี่ยง



ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

- มีชมรมจิตอาสาทำงานด้าน road safety และ CMP Safety Drive
- มีการจัดทำระบบสารสนเทศในการเก็บข้อมูลสถิติ
- มีแกนนำนักศึกษาขับเคลื่อนงาน, เกิดแผนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัย
- นักศึกษามีใบอนุญาตขับขี่ 100%
- อัตราการเสียชีวิตลดลง



รูปแบบการจัดการเพื่อป้องกันปัญหาอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี และวิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร อุบลราชธานี โดยความร่วมมือระหว่างภาคีเครือข่าย

หัวหน้าโครงการ	ผศ.ดร.ลักษณีย์ บุญชาว มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี
พื้นที่ดำเนินงาน	มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี และวิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร อุบลราชธานี
ทีมร่วมดำเนินงาน	ภาคีเครือข่ายภายใน ได้แก่ นักศึกษาคณะต่าง ๆ ในมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี สำนักพัฒนานักศึกษา วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร วิทยาลัยแพทยศาสตร์ และการสาธารณสุข มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี ภาคีภายนอก ได้แก่ สำนักงานขนส่งจังหวัดอุบลราชธานี สถานีตำรวจภูธรวารินชำราบ เทศบาลตำบลเมืองศรีไค เทศบาลตำบลธาตุ เทศบาลตำบลคำขวาง และเทศบาลตำบลโพธิ์ใหญ่ แขวงทางหลวงวารินชำราบ

1. บริบท

มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี ตั้งอยู่ในเขตอำเภอวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี เป็นมหาวิทยาลัยของรัฐที่เปิดสอนนักศึกษาตั้งแต่ระดับปริญญาตรี จนถึงระดับปริญญาเอก มีนักศึกษาและบุคลากรมากกว่า 10,000 คน

จากข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรบนถนนกับนักศึกษามหาวิทยาลัยอุบลราชธานี พบว่ามีจำนวนทั้งสิ้น 90 ครั้ง ในปี พ.ศ. 2559 (คู่มือมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี, 2559) และในพื้นที่อำเภอวารินชำราบยังมีวิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร อุบลราชธานี ที่ตั้งอยู่ตรงข้ามมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี เป็นสถาบันการศึกษาสังกัดสถาบันพระบรมราชชนก สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข ปัจจุบันเปิดสอน 4 หลักสูตร มีจำนวนนักศึกษาทั้งหมด 524 คน นักศึกษาส่วนใหญ่พักอาศัยตามหอพักภายนอกบริเวณวิทยาลัย ทำให้มีการใช้รถจักรยานยนต์สัญจรไปมาเป็นประจำ ข้อมูลสถิติในปัจจุบันพบว่าส่วนใหญ่ นักศึกษายังขาดทักษะในการขับขี่ที่ถูกต้องและไม่มีการสวมใส่หมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของนักศึกษามหาวิทยาลัยอุบลราชธานีสูงสุดคือ การขับรถยนต์เนื่องจากนักศึกษาคิดว่าจุดกลับรถอยู่ไกล นอกจากนี้ยังพบว่าปัจจัยเงื่อนไขที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงคือ ผู้ใช้จักรยานยนต์ จำนวนถึงร้อยละ 27.6 ไม่มีใบขับขี่ มีเพียงร้อยละ 30 ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัยเป็นประจำ ทั้งที่ส่วนใหญ่มีหมวกนิรภัยเป็นของตนเองถึงร้อยละ 81.8 และพบว่าจุดต่างๆ ทั้งภายในและภายนอกมหาวิทยาลัยเป็นจุดเสี่ยงที่ยังไม่ได้รับการแก้ไขให้เกิดความปลอดภัย รวมถึงประเด็นพฤติกรรมขับขี่ที่ขาดวินัยในการขับขี่รถขับรถยนต์ แม้จะมีการกำหนดมาตรการเพื่อแก้ไขและลดปัญหาอุบัติเหตุ แต่ปัญหาอุบัติเหตุก็ยังไม่ลดลง

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อสร้างต้นแบบที่เหมาะสมในการจัดการอุบัติเหตุทางถนนจากรถจักรยานยนต์ภายในมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี และวิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร อุบลราชธานี โดยความร่วมมือระหว่างภาคีเครือข่าย

3. กิจกรรม

1. การสร้างการมีส่วนร่วม : ประชุมเพื่อทบทวนข้อมูลอุบัติเหตุและรวบรวมข้อมูลการดำเนินการในมหาวิทยาลัยและการร่วมกับภาคีเครือข่ายที่ผ่านมา เพื่อเป็นข้อมูลในการวางแผนดำเนินการ ให้ภาคีเครือข่ายเสนอโครงการย่อยเพื่อรับการสนับสนุนในการดำเนินการแก้ไขและป้องกันปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่รับผิดชอบ

2. การหนุนเสริม : ดำเนินการโดยร่วมกับภาคีเครือข่ายจัดกิจกรรมอบรมให้ความรู้ด้านการขับขี่ปลอดภัย ขับขี่อย่างมีวินัยใส่ใจกฎจราจร การจัดทำมีการอบรมเพื่อขอรับใบอนุญาตขับขี่เพื่อให้นักศึกษามีใบอนุญาตขับขี่ 100% การจัดการจุดเสี่ยง การให้ความรู้ในพฤติกรรมของมนุษย์ตามแนวทางมนุษย์ ปัจจัยที่บ่งถึงพฤติกรรมนำสู่การกระทำผิดและก่อให้เกิดอุบัติเหตุ และการศึกษาดูงาน

3. การสร้างเครือข่าย : ทั้งภายในและภายนอกมหาวิทยาลัย โดยการประชุมเตรียมความพร้อม การจัดการทบทวนข้อมูล การประชุมเปิดโครงการให้เครือข่ายเข้ามามีส่วนร่วมในการให้ข้อมูล ร่วมคิด ร่วมวางแผน และร่วมในการลงมือขับเคลื่อนโครงการ

4. ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. เกิดเครือข่ายการทำงานความปลอดภัยทางถนนในมหาวิทยาลัย อุบลราชธานีในระดับคณะวิชา
2. เกิดชมรมความปลอดภัยทางถนนซึ่งบังคับให้นักศึกษาต้องร่วมกิจกรรมเพื่อให้สามารถจบการศึกษา
3. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในมหาวิทยาลัยสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น
4. อัตราการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตลดลง

5. มีภาคีเครือข่ายจากหน่วยงานภายนอกร่วมสนับสนุนการดำเนินการ โดยเฉพาะขนส่งจังหวัด ให้การอนุเคราะห์การตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่เป็นการเฉพาะ และร่วมดำเนินการทุกปีตลอดไป

6. องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นให้การสนับสนุนการดำเนินการ การร่วมแก้ไขจุดเสี่ยง การร่วมเป็นอนุกรรมการในระดับพื้นที่ การอนุมัติงบประมาณเพื่อดำเนินการในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง

5. การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. มีเว็บไซต์ และสื่อออนไลน์ ด้านความปลอดภัยทางถนน (UBU Road Safety)
2. นักศึกษามีใบอนุญาตขับขี่ 100%

6. ปัจจัยความสำเร็จ

1. การมีแผนการดำเนินการ และการบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ
2. การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายและหน่วยงานท้องถิ่น
3. การใช้ระบบ IT และสื่อออนไลน์
4. การใช้ข้อมูลสารสนเทศในระบบทะเบียนนักศึกษา
5. การสร้างให้เกิดความรู้สึกเป็นเจ้าของงานในพื้นที่ คณะวิชาแต่ละภาคส่วน
6. การสร้างวัฒนธรรมองค์กรในระบบพี่น้องของนักศึกษา

7. ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

1. มีชมรมจิตอาสาทำงานด้าน road safety ชมรม CMP Safety Drive และดำเนินการต่อเนื่อง
2. มีการจัดทำระบบสารสนเทศในการเก็บข้อมูลสถิติการกระทำผิดกฎจราจรของนักศึกษาและมาตรการลงโทษ

3. มีแกนนำนักศึกษาขับเคลื่อนงาน
4. นักศึกษามีใบอนุญาตขับขี่ 100%
5. การสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น
6. อัตราการเสียชีวิตลดลง
7. เกิดแผนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัย





โครงการลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนด้วยมาตรการสวมหมวกนิรภัย โดยสปล.อำเภอบ้านใหม่ไชยพจน์ จังหวัดบุรีรัมย์

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

- มีระบบการทำงานที่เข้มแข็งมากขึ้น
- ภาคีเครือข่าย เป็นแบบอย่างที่ดีแก่ประชาชน
- เกิดแกนนำนักเรียนจิตอาสา
- อัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตลดลง/การสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น



ปัจจัยความสำเร็จ

- ผู้นำท้องถิ่นทั้งนายอำเภอ และนายก อบต. ให้ความสำคัญและกำหนดเป็นนโยบาย
- มีการประชุม สปล.อำเภอ และติดตามผล
- ภาคีเครือข่ายเข้มแข็ง มีการสื่อสารอย่างไม่เป็นทางการ

การเปลี่ยนแปลงที่พบ

- มีแกนนำนักเรียนถนนปลอดภัยในสถานศึกษา
- การสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น/อัตราการบาดเจ็บเสียชีวิตลดลง
- จุดเสี่ยงได้รับการแก้ไขและนำเข้าสู่ที่ประชุม สปล.อำเภอ เป็นประจำทุกเดือน
- เกิดการจัดทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในรถจักรยานยนต์(พ.ร.บ.) 100%



ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

- เกิดเป็นนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน โดยกำหนดให้ “ ปี 2564 การตายเป็น 0 (ศูนย์) ”
- มาตรการทางสังคมลงโทษผู้ฝ่าฝืน/ทำผิดกฎจราจร



โครงการลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนด้วยมาตรการสวมหมวกนิรภัย โดย ศปภ. อำเภอบ้านใหม่ไชยพจน์ จังหวัดบุรีรัมย์

หัวหน้าโครงการ	พ.ต.อ.สมยศ พันชัยภูมิ
พื้นที่ดำเนินงาน	อำเภอบ้านใหม่ไชยพจน์ จังหวัดบุรีรัมย์
ทีมร่วมดำเนินงาน	ศปภ.อำเภอ และภาคีที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ หัวหน้าส่วนราชการทุกส่วน สถานศึกษา ผู้บริหารสถานศึกษา ผู้นำอปท.ในพื้นที่ ผู้นำชุมชน อาสาสมัครกู้ชีพกู้ภัย บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ นักเรียนและประชาชนทั่วไป

1. บริบท

จากปัญหาการเกิดอุบัติเหตุที่ส่งผลให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตในเขตพื้นที่อำเภอบ้านใหม่ไชยพจน์ ซึ่งมีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น จะเห็นได้จากข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตระหว่างปี พ.ศ. 2559-2561 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 2 ราย 4 ราย และ 8 ราย ตามลำดับ ซึ่งในปี พ.ศ. 2561 เสียชีวิตจากอุบัติเหตุโดยรถยนต์ 2 ราย จากรถจักรยานยนต์ 6 ราย และพบว่าเป็นนักเรียนจำนวน 3 ราย โดยเสียชีวิตจากการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ และสถานการณ์การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนยังมีแนวโน้มสูงขึ้น โดยเฉพาะผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ซึ่งนับเป็นยานพาหนะหลักในการดำรงชีพของประชากรในเขตอำเภอ บ้านใหม่ไชยพจน์ เพื่อลดปัญหาดังกล่าว ผู้รับทุนในฐานะผู้กำกับสถานการณ์ ดำรวจภูธรอำเภอบ้านใหม่ไชยพจน์ จึงจัดทำโครงการลดการบาดเจ็บและ เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนด้วยมาตรการสวมหมวกนิรภัย โดย สปถ.อำเภอ บ้านใหม่ไชยพจน์ จังหวัดบุรีรัมย์ มุ่งเน้นการสร้างภาคีเครือข่ายการมีส่วนร่วม โดยผ่านกลไกการขับเคลื่อนและประสานการปฏิบัติของศูนย์ปฏิบัติการ ความปลอดภัยทางถนนอำเภอบ้านใหม่ไชยพจน์

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อให้เกิด สปถ.อำเภอ ที่มีความสามารถในการประสานความร่วมมือกับภาคีต่าง ๆ และบริหารจัดการเชิงยุทธศาสตร์ในการขับเคลื่อนงาน อุบัติเหตุทางถนนในอำเภอบ้านใหม่ไชยพจน์ด้วยมาตรการสวมหมวกนิรภัย ร้อยเปอร์เซ็นต์
2. เพื่อขับเคลื่อนให้ประเด็นการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ได้รับการแก้ไขอย่างมีส่วนร่วมจากความร่วมมือของภาคีเครือข่าย
3. เพื่อพัฒนาศักยภาพและเสริมพลังแกนนำระดับพื้นที่/โรงเรียน ให้สามารถดำเนินงานบรรลุผลลัพธ์ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้
4. เพื่อให้ได้ข้อมูลผลลัพธ์การดำเนินงานของ สปถ.อำเภอ ที่สามารถ ใช้ประโยชน์ในการบริหารจัดการหรือปรับปรุงการดำเนินงานให้สามารถบรรลุ ผลลัพธ์มากยิ่งขึ้น
5. เพื่อให้ได้บทเรียนหรือชุดความรู้การดำเนินงานของ สปถ.อำเภอ และพื้นที่เป้าหมายที่ดีสำหรับขยายการดำเนินงานหรือขับเคลื่อนเชิงนโยบาย

3. กิจกสсу

1. การสร้างเครือข่ายดำเนินการ : จัดประชุมเครือข่ายการทำงาน เพื่อสร้างความเข้าใจ

2. การหนุนเสริมและสร้างพลังความร่วมมือ

- อบรมให้ความรู้แก่นักเรียนในสถานศึกษา เกี่ยวกับกฎหมายจราจร/ผลกระทบจากอุบัติเหตุ/มาตรการความปลอดภัยทางถนน โดยทีมคณะทำงาน ศปถ.อำเภอ
- จัดทำป้ายรณรงค์การสวมหมวกนิรภัยในสถานศึกษา และประชาสัมพันธ์รณรงค์ในประเด็นการสวมหมวกนิรภัย การบังคับใช้กฎหมาย สร้างมาตรการทางสังคมผ่านสื่อต่างๆ

3. การสร้างเครือข่ายและขยายผล

- ประชุม ศปถ.อำเภอ เพื่อติดตามประเมินผลการดำเนินโครงการ และนำข้อมูลมาวัดผลการเปลี่ยนแปลงทุกเดือน
- การประกวดพื้นที่ต้นแบบ/โรงเรียนต้นแบบ/นักเรียนต้นแบบ ในการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยาน และประกวดสื่อโฆษณา/คลิปวิดีโอ/หนังสือ
- จัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ถอดบทเรียนโครงการและเผยแพร่สาธารณะ ตั้งจุดตรวจแบบบูรณาการร่วมกับครู จิตอาสาจราจร บริเวณหน้าสถานศึกษา เพื่อควบคุมกำกับการปฏิบัติตาม มาตรการความปลอดภัยและสุ่มตรวจการสวมหมวกของนักเรียน ทุกเดือน

4. ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. ศปถ.อำเภอบ้านใหม่ไชยพจน์ มีการทำงานที่เข้มแข็งขึ้น
2. ภาคีเครือข่าย โดยเฉพาะหัวหน้าส่วนราชการ เป็นแบบอย่างด้านความปลอดภัยทางถนนที่ดีแก่ประชาชน
3. เกิดแกนนำนักเรียนจิตอาสา โดยร่วมปฏิบัติงานกับเจ้าพนักงานตำรวจอย่างต่อเนื่อง
4. อัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรลดลง มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น

5. การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. มีแกนนำนักเรียนถนนปลอดภัยในสถานศึกษา
2. เกิดพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย
3. การสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น และอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตลดลง
4. จุดเสี่ยงได้รับการแก้ไขและนำเข้าสู่ที่ประชุม ศปถ.อำเภอ เป็นประจำทุกเดือน
5. เกิดแนวความคิดจัดทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ในรถจักรยานยนต์ (พ.ร.บ.) 100%

6. ปัจจัยความสำเร็จ

1. ผู้นำท้องถิ่นทั้งนายอำเภอ และนายก อบต. ให้ความสำคัญและกำหนดเป็นนโยบายในการดำเนินงาน
2. มีการประชุม ศปถ.อำเภอ และติดตามผลความก้าวหน้าการดำเนินงาน ด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นประจำทุกเดือน
3. สถานศึกษาให้ความสำคัญและกำหนดมาตรการโรงเรียนในการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขีรถจักรยานยนต์
4. ภาควิชาตำรวจมีความเข้มแข็ง มีการสื่อสาร ประชุมอย่างต่อเนื่อง ทั้งเป็นทางการและไม่เป็นทางการ ทันทต่อเหตุการณ์

7. ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

1. เกิดเป็นนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน โดยกำหนดให้ “ปี 2564 การตายเป็น 0 (ศูนย์)”
2. มาตรการทางสังคมลงโทษผู้ฝ่าฝืน/ทำผิดกฎจราจร





โครงการพัฒนาศักยภาพการดำเนินงานของ ศปด.อำเภอ ด้านมาตรการความปลอดภัยจากการสวมหมวกนิรภัย100% ในพื้นที่ควบคุม (ถนนสี่เลน) อำเภอบ้านกรวด จังหวัดบุรีรัมย์

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

- เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มนักเรียนและประชาชน เพิ่มขึ้น
- เกิดกลไกนักเรียนระดับมัธยมศึกษา
- มีเจ้าภาพดำเนินการและเกาะติดสถานการณ์
- เกิดกลไกการทำงาน(ศปด.อำเภอ)



- การสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มนักเรียนเพิ่มขึ้น ร้อยละ 21.88 ประชาชน ร้อยละ 11.31
- อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ลดลง ร้อยละ 4.15
- เกิดการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายสถานศึกษา ท้องถิ่น ท้องที่ ชุมชน
- มีกระบวนการจัดการจุดเสี่ยงอย่างเป็นระบบ

ปัจจัยความสำเร็จ

- ผู้นำระดับอำเภอให้ความสำคัญและติดตามผล
- มีการประชุมวิเคราะห์และประมวลผล
- ภาคีเครือข่ายเกิดความรู้ความเข้าใจในเป้าหมายเดียวกัน
- เกิดการสื่อสารอย่างไม่เป็นทางการเพื่อการแก้ไข



ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

- เกิดกระบวนการจัดการจุดเสี่ยงอย่างเป็นระบบ
- จัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนน



03

โครงการพัฒนาศักยภาพการดำเนินงานของ ศปถ.อำเภอ ด้านมาตรการความปลอดภัย จากการสวมหมวกนิรภัย 100% ในพื้นที่ควบคุม (ถนนสี่เลน) อำเภอบ้านกรวด จังหวัดบุรีรัมย์

หัวหน้าโครงการ	เรืออากาศโทหญิง สมสมร นาคเกษม
พื้นที่ดำเนินงาน	พื้นที่ควบคุม (ถนนสี่เลน) อำเภอบ้านกรวด จังหวัดบุรีรัมย์
ทีมร่วมดำเนินงาน	ศปถ.อำเภอบ้านกรวด (นายอำเภอผู้อำนวยการศูนย์ และปลัดอาวุโส นายกองดีการบริหารส่วนตำบล อาศาสน์ครกภูชีพภูภัย) บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถสาขาบุรีรัมย์ แขวงทางหลวงชนบท สถานีตำรวจภูธรอำเภอบ้านกรวด ผู้อำนวยการ ครู นักเรียนโรงเรียนบ้านกรวดวิทยาคาร

1. บริบท

อำเภอบ้านกรวด จังหวัดบุรีรัมย์ มีการขยายถนนเส้นทางหลวงหมายเลข 224 จาก 2 เลน เป็น 4 เลน ส่งผลให้การสัญจรไปมาสะดวกมากขึ้น ยานพาหนะใช้ความเร็วมากขึ้น โดยเฉพาะจักรยานยนต์มีการขับที่ด้วยความเร็วสูง ไม่สวมหมวกนิรภัย และใช้บริเวณถนนสี่เลนดังกล่าวเป็นลาน

แข่งรถในยามวิกาล ก่อให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุที่รุนแรงและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก สถิติระหว่างปี พ.ศ. 2556-2561 พบการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 1,361 คน 1,308 คน 1,314 คน 1,471 คน 1,541 คน และ 1,665 คน ตามลำดับ เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 6 คน 9 คน 5 คน 5 คน 7 คน และ 13 คน ตามลำดับ ส่วนใหญ่เกิดเหตุบนถนนสี่เลนซึ่งตัดผ่านอำเภอบ้านกรวด จังหวัดบุรีรัมย์ จักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เกิดเหตุมากที่สุด และส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัย ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตส่วนใหญ่เป็นเยาวชน นักเรียน และคนวัยทำงาน ซึ่งส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมภาพรวม ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอบ้านกรวด จึงได้จัดทำโครงการพัฒนาศักยภาพการดำเนินงานของ ศปถ.อำเภอ ด้านมาตรการความปลอดภัยจากการสวมหมวกนิรภัย 100% ในพื้นที่ควบคุม (ถนนสี่เลน) อำเภอบ้านกรวด จังหวัดบุรีรัมย์ โดยมีกลุ่มเป้าหมายคือ กลุ่มนักเรียนโรงเรียนบ้านกรวดวิทยาคารที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน และกลุ่มประชาชนที่สัญจรโดยใช้รถจักรยานยนต์บนถนนสี่เลน

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อพัฒนาศักยภาพการดำเนินงานของ ศปถ.อำเภอ ด้านมาตรการความปลอดภัยจากการสวมหมวกนิรภัย 100% ในพื้นที่ควบคุม (ถนนสี่เลน) อำเภอบ้านกรวด จังหวัดบุรีรัมย์
2. เพื่อแสวงหาความร่วมมือการดำเนินงานจากภาคีเครือข่ายองค์กรต่าง ๆ ในพื้นที่ควบคุม (ถนนสี่เลน) อำเภอบ้านกรวด
3. เพื่อเกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมด้านการสวมหมวกนิรภัย
4. เพื่อลดจำนวนเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากรถจักรยานยนต์ของประชาชน ที่สัญจรไป-มาในพื้นที่ควบคุม (ถนนสี่เลน) อำเภอบ้านกรวด

3. กิจกรรม

1. จัดประชุมเพื่อชี้แจงโครงการฯ ประกอบด้วยหัวหน้าส่วนราชการ คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ คณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.)

2. จัดกิจกรรมในกลุ่มนักเรียน โรงเรียนบ้านกรวดวิทยาการ ประกอบด้วย การเดินรณรงค์ การติดป้ายประชาสัมพันธ์ ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย และการลดความเร็ว ตลอดเส้นทางถนนสี่เลน ระยะทาง 5 กิโลเมตร และมีการให้ความรู้ เวทีเสวนา นิทรรศการ การทำกลุ่มสนทนา (Focus group) เพื่อหาข้อมูลประเด็นปัญหา อุปสรรค ข้อเสนอแนะ ในการนำมาแก้ไขปัญหาลงให้สอดคล้องกับบริบทในพื้นที่และตามกลุ่มเป้าหมาย

3. สสำรวจข้อมูลการสวมหมวกนิรภัย ก่อนดำเนินโครงการและมีการประเมินเปรียบเทียบก่อนและหลังการดำเนินงาน ให้เกิดความต่อเนื่อง ทั้ง 2 กลุ่มเป้าหมาย

4. จัดเก็บข้อมูลเพื่อเปรียบเทียบอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากรถจักรยานยนต์ของประชาชนที่สัญจรไป-มาในพื้นที่ควบคุม (ถนนสี่เลน) อำเภอบ้านกรวด จังหวัดบุรีรัมย์

4. ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม สวมหมวกนิรภัยในกลุ่มนักเรียน และประชาชนเพิ่มขึ้น

2. เกิดกลไกนักเรียนระดับมัธยมศึกษาในการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนและการขับขี่ปลอดภัย

3. มีเจ้าภาพดำเนินการและเกาะติดสถานการณ์อย่างต่อเนื่อง

4. เกิดกลไกการทำงานของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอ (ศปถ.อำเภอ)

5. การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. จำนวนการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มนักเรียนเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 21.88 และประชาชนทั่วไปเป็นร้อยละ 11.31
2. อุบัติเหตุทางถนนจากรถจักรยานยนต์ลดลง ร้อยละ 4.15
3. เกิดการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย สถานศึกษา ท้องถิ่น ท้องที่ ชุมชน
4. มีกระบวนการจัดการจุดเสี่ยงอย่างเป็นระบบ
5. ได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อต่อยอดและพัฒนา

6. ปัจจัยความสำเร็จ

1. ผู้นำระดับอำเภอให้ความสำคัญและติดตามผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง
2. มีการประชุมและสรุปผล เพื่อกำหนดแนวทางปฏิบัติเป็นแนวทางเดียวกัน
3. ภาคีเครือข่ายเกิดความรู้ความเข้าใจในเป้าหมายเดียวกัน
4. เกิดการสื่อสารอย่างไม่เป็นทางการ เพื่อการแก้ไขและเผชิญเหตุได้ทันท่วงที

7. ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

1. เกิดกระบวนการจัดการจุดเสี่ยงอย่างเป็นระบบโดยการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย สถานศึกษา ท้องถิ่น ท้องที่ ชุมชน
2. จัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อต่อยอดและพัฒนา





โครงการพัฒนาขับเคลื่อนศูนย์อำนวยความสะดวก ปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ จังหวัดชัยภูมิ

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

- มีการปรับปรุงโครงสร้างและคำสั่งคณะทำงาน สปล.อำเภอ
- การจัดการข้อมูลและมีการคืนข้อมูลแก่ผู้เกี่ยวข้อง
- เกิดการติดตามผลและการรายงานผล
- สปล.อำเภอเป้าหมาย ทั้ง 8 แห่งมีระบบการทำงานที่พัฒนาก้าวหน้ามากขึ้น

การเปลี่ยนแปลงที่พบ

- เกิดการจัดทำแผนปฏิบัติงานในทุกอำเภอ
- เกิดแกนนำจิตอาสาในภาคประชาชน หมู่บ้านชุมชนต้นแบบ
- อัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุลดลง
- อัตราการสวมหมวกนิรภัยในภาพรวมเพิ่มขึ้น



ปัจจัยความสำเร็จ

- ▶ มีการทำงานเป็นทีมและมีแผนปฏิบัติงานที่ชัดเจน
- ▶ มีการประชุมติดตามผลอย่างต่อเนื่อง
- ▶ ภาคีเครือข่ายมีความเข้มแข็ง
- ▶ การสื่อสารที่ไม่เป็นทางการ

ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

- เกิดเจ้าภาพในการดำเนินงานทั้งด้านการป้องกันและการจัดการจุดเสี่ยง
- เกิดการวางแผนและการรายงานข้อมูลอย่างต่อเนื่อง
- สถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุลดลง



04

โครงการพัฒนาขับเคลื่อนศูนย์อำนวยความสะดวก ความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ จังหวัดชัยภูมิ

หัวหน้าโครงการ	นางอศิราห์ ป้อมสุวรรณ
พื้นที่ดำเนินงาน	8 อำเภอเสี่ยงในจังหวัดชัยภูมิ
ทีมร่วมดำเนินงาน	ศปด.อำเภอ และ ศปด.อปท. ในเขตพื้นที่เป้าหมาย ใน 8 อำเภอเสี่ยง (ปกครองท้องถิ่น ขนส่ง สาธารณสุข กู้ชีพกู้ภัย อาสาสมัครกู้ชีพ บริษัทกลางคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถ หัวหน้าส่วนราชการในพื้นที่ ผู้บริหารสถานศึกษา) นักเรียน และประชาชนทั่วไป

1. บริบท

กลไกศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอและระดับ
ท้องถิ่น เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุจากรถจังหวัดชัยภูมิ ยังไม่สามารถ
ดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพเพียงพอ เนื่องจากขาดเจ้าภาพดำเนินการ
อย่างเป็นทางการชัดเจน ทำให้การขับเคลื่อนกระบวนการดำเนินงานป้องกัน
และลดอุบัติเหตุทางถนนขาดการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ ส่งผลให้
การดำเนินงานตามนโยบายการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด
ขาดความต่อเนื่องและเป็นรูปธรรม ดังนั้น เพื่อแก้ปัญหาดังกล่าวจึงได้จัดทำ
โครงการพัฒนาการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน
ระดับอำเภอ จังหวัดชัยภูมิ ขึ้น โดยมีเป้าหมายในการพัฒนาศูนย์ปฏิบัติการ

ความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอให้สามารถดำเนินการขับเคลื่อนนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน จากผู้บริหารระดับจังหวัดสู่ระดับปฏิบัติในทุกกระดับ ให้สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพพร้อมกับชุมชนและท้องถิ่น ก่อให้เกิดความต่อเนื่องอย่างยั่งยืน เพื่อลดจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่จังหวัดชัยภูมิ

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อขับเคลื่อนนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน จากผู้บริหารระดับจังหวัดสู่ระดับปฏิบัติการอย่างมีประสิทธิภาพ
2. เพื่อขับเคลื่อนให้ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอให้มีประสิทธิภาพ ร่วมกับชุมชนและท้องถิ่นอย่างยั่งยืน
3. เพื่อลดจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในพื้นที่จังหวัดชัยภูมิ
4. เพื่อลดผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ในพื้นที่จังหวัดชัยภูมิ

3. กิจกสส

1. การสร้างภาคีเครือข่าย : ประชุมเครือข่ายแกนนำหลักเพื่อกำหนดแนวทางการทำงาน
2. การหนุนเสริม
 - ประชุมเชิงปฏิบัติการพัฒนาศักยภาพคณะทำงาน ศปถ.อำเภอ และเรียนรู้การวิเคราะห์ปัญหาด้วยเครื่องมือ 5 ชั้น
 - ประชุมคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ ดำเนินการตามแนวทางที่กำหนดในแผนปฏิบัติการของแต่ละพื้นที่ จำนวน 8 อำเภอเป้าหมาย
 - เติมนรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน



3. การสร้างและขยายเครือข่าย : ติดตามความก้าวหน้าของโครงการ

4. ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. มีการปรับปรุงโครงสร้างและคำสั่งคณะทำงานในระดับพื้นที่ ศปถ. อำเภอ มีภาคีเครือข่ายจากสหสาขาวิชาชีพ
2. การจัดการข้อมูลและนำข้อมูลมาสังเคราะห์ มีการคืนข้อมูลแก่ผู้เกี่ยวข้องเพื่อนำไปดำเนินการต่อไป
3. เกิดการติดตามผลและการรายงานผลของพื้นที่อย่างต่อเนื่อง
4. ศปถ.อำเภอเป้าหมาย ทั้ง 8 แห่ง มีระบบการทำงานที่พัฒนาก้าวหน้ามากขึ้น

5. การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. เกิดการจัดทำแผนการปฏิบัติงานในพื้นที่แต่ละอำเภอ เป้าหมายทั้ง 8 แห่ง
2. เกิดแกนนำจิตอาสาในภาคประชาชน หมู่บ้านชุมชนต้นแบบ
3. อัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุลดลง
4. อัตราการสวมหมวกนิรภัยในภาพรวมมีอัตราเพิ่มขึ้น

6. ปัจจัยความสำเร็จ

1. มีการทำงานเป็นทีมและมีแผนปฏิบัติงานที่ชัดเจน
2. มีการประชุมติดตามผลการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ทำให้สามารถปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับเหตุการณ์ที่เปลี่ยนแปลงได้
3. ภาคีเครือข่ายมีความเข้มแข็ง
4. มีการสื่อสารแบบไม่เป็นทางการ ในการรับทราบข้อมูลหรือส่งต่อข้อมูลข่าวสาร ผ่านไลน์กลุ่ม โทรศัพท์

7. ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

1. เกิดเจ้าภาพในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจตุรจรจรและการจัดการจุดเสี่ยง
2. เกิดการวางแผนงานและรายงานข้อมูลอย่างต่อเนื่อง
3. สถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุลดลง



โครงการ พัฒนากลไกขับเคลื่อนศูนย์อำนวยความสะดวก ความปลอดภัยทางถนน จังหวัดบุรีรัมย์



ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

- มีนโยบายที่ชัดเจน / เกิดแกนนำที่มีศักยภาพ
- ใช้ข้อมูลวิเคราะห์ปัญหาพร้อมกัน และจัดทำแผนงาน
- เกิดแผนปฏิบัติการแก้ไขปัญหา / มีมาตรการในพื้นที่
- เกิดการขยายเครือข่ายในพื้นที่



- ปรับปรุงคำสั่งให้เป็นปัจจุบัน
- องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เข้ามาเป็นเจ้าภาพ
- พัฒนาระบบข้อมูล นำไปใช้ประโยชน์
- เกิดการแก้ไขจุดเสี่ยง / มีด่านชุมชน ด่านครอบครัว
- อัตราการเสียชีวิตลดลง (ร้อยละ 8.60)

ปัจจัยความสำเร็จ



- มีแผนการดำเนินงานอย่างเป็นระบบ
- ศปถ.จังหวัด ให้ความสำคัญและติดตามผลระดับพื้นที่ เข้าใจบทบาทหน้าที่
- มีการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุ จุดเสี่ยง จุดอันตราย / พฤติกรรมเด็กและเยาวชน
- เกิดเจ้าภาพดำเนินการในระดับพื้นที่



ผลงานเด่น
ที่เกิดขึ้น

- ศปถ.อำเภอ/อปท. และประชาชนในพื้นที่ มีส่วนร่วม
- หน่วยงานภาคีสันับสนุนงบประมาณ
- เกิดมาตรการแก้ไขจุดเสี่ยง มาตรการบังคับใช้กฎหมาย และ มาตรการด่านครอบครัว
- พัฒนาระบบฐานข้อมูล



05

โครงการพัฒนากลไกขับเคลื่อนศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน จังหวัดบุรีรัมย์

หัวหน้าโครงการ	นพ.วิฑิต สถฤษวิชัยกุล ผู้รับผิดชอบโครงการ นพ.ภุชงค์ ไชยชิน
พื้นที่ดำเนินงาน	3 อำเภอต้นแบบ ได้แก่ อำเภอหนองกี่ อำเภอนาโพธิ์ อำเภอพลับพลาชัย และตำบลเสี้ยมสูง 17 ตำบล
ทีมร่วมดำเนินงาน	แกนนำหลักศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนจังหวัด บุรีรัมย์ ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.ท้องถิ่นในพื้นที่เป้าหมาย

1. บริบท

สถานการณ์การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรถทางถนนในพื้นที่จังหวัดบุรีรัมย์ ระหว่างปีงบประมาณ 2557-2562 มีอัตราการเสียชีวิต จำนวน 20.77, 21.09, 21.26, 27.32, 28.78 และ 31.34 ต่อประชากรแสนคน ตามลำดับ ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มเด็กและเยาวชนอายุระหว่าง 15-24 ปี (ซึ่งมีอัตราการเสียชีวิต 34.02 ต่อประชากรแสนคนในกลุ่มดังกล่าว) สาเหตุการเสียชีวิตเกิดจากการ ขับขี่รถจักรยานยนต์ถึงร้อยละ 73.80 ผู้เสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัยถึงร้อยละ 73.20 แม้จะมีการตั้งศูนย์ปฏิบัติการ ความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด ระดับอำเภอ และระดับท้องถิ่น โดยมี โครงสร้างและภารกิจที่ชัดเจนและดำเนินการตามนโยบายจังหวัดถนนปลอดภัย แต่การขับเคลื่อนกลไกดังกล่าวยังไม่สามารถลดอัตราการเสียชีวิตจาก

อุบัติเหตุการจราจรทางถนนได้ จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนากลไกการขับเคลื่อน ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด ระดับอำเภอและระดับท้องถิ่น เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมจากทุกระดับ โดยมุ่งเน้นการพัฒนาเครือข่ายความร่วมมือผ่านกลไก สปถ.อำเภอ และ สปถ.อปท. ลงสู่หมู่บ้าน ชุมชน

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อพัฒนากลไกขับเคลื่อน สปถ.จังหวัด อำเภอ และระดับท้องถิ่น ให้มีประสิทธิภาพและต่อเนื่อง
2. เพื่อพัฒนาศักยภาพคณะทำงาน สปถ.อำเภอ เป็นอำเภอ ต้นแบบนำร่องในการขับเคลื่อน สปถ.อำเภอ ด้วยเครื่องมือ 5 ชิ้น
3. เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมในการวิเคราะห์และแก้ไขปัญหาของภาคีเครือข่าย สปถ.อปท. ในพื้นที่ตำบลเสี่ยงสูง ด้วยเครื่องมือ 5 ชิ้น นำไปสู่การแก้ไขปัญหาที่ยั่งยืน
4. เพื่อการติดตามความก้าวหน้าโครงการฯ โดย สปถ.จังหวัด ลงเยี่ยม เสริมพลัง Coaching & Empowerment สปถ.อำเภอ และตำบลนำร่อง
5. เพื่อสร้างแกนนำเยาวชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุในพื้นที่ อำเภอ/ตำบลนำร่อง

3. กิจกรรม

1. การสร้างการมีส่วนร่วม : ประชุมแกนนำหลักระดับจังหวัด และ คณะทำงาน แกนนำระดับอำเภอ
2. การหนุนเสริมภาคีเครือข่าย
 - อบรมเชิงปฏิบัติการขับเคลื่อนกลไก สปถ.จังหวัดบุรีรัมย์ (เครื่องมือ 5 ชิ้น) เพื่อทบทวนการใช้เครื่องมือจัดการเชิงผลลัพธ์ขับเคลื่อน ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ
 - ประชุม สปถ.อำเภอ/ตำบล เพื่อกำหนดบทบาทภารกิจในอำเภอ นำร่องและตำบลเสี่ยงสูง 17 ตำบล

3. ติดตามความก้าวหน้าโครงการฯ โดย ศปถ.จังหวัด และเยี่ยมเสริมพลัง Coaching & Empowerment ศปถ.อำเภอ และท้องถิ่น

4. ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. มีนโยบายการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่ชัดเจน ทั้งในระดับจังหวัด ระดับอำเภอ และตำบล
2. เกิดแกนนำที่มีศักยภาพในระดับจังหวัด อำเภอ และตำบล ในการขับเคลื่อนงาน
3. มีข้อมูลและใช้ข้อมูลวิเคราะห์ปัญหาาร่วมกันของ ศปถ.อำเภอ และตำบล
4. มีการจัดทำแผนงาน ตามประเด็นความเสี่ยงและการติดตามรายงานผลการดำเนินงาน
5. เกิดแผนปฏิบัติการแก้ไขปัญหาในพื้นที่
6. มีมาตรการในการแก้ไขปัญหาในพื้นที่ จากการวิเคราะห์ข้อมูลและหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ
7. เกิดการขยายเครือข่ายในพื้นที่ด้านการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ

5. การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. มีการปรับปรุงคำสั่งที่เกี่ยวข้องให้เป็นปัจจุบันและสามารถประสานความร่วมมือได้อย่างเป็นรูปธรรม
2. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทราบในบทบาทหน้าที่ และเข้ามาเป็นเจ้าภาพดำเนินการในพื้นที่อย่างชัดเจนต่อเนื่อง
3. มีการพัฒนาระบบข้อมูลและเชื่อมโยงข้อมูลนำไปใช้ประโยชน์
4. เกิดการแก้ไขจุดเสี่ยง จุดอันตราย โดยการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในพื้นที่ตำบล หมู่บ้าน



5. มีด้านชุมชน ด้านครอบครัว ที่ยังไม่เป็นทางการและมีแนวโน้มการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง

6. อัตราการเสียชีวิตของจังหวัดบุรีรัมย์ลดลง (ร้อยละ 8.60) คิดเป็น 1.82 ต่อแสนประชากรคน

6. ปัจจัยความสำเร็จ

1. มีแผนการดำเนินการอย่างเป็นระบบ ชัดเจน
2. ระดับนโยบายโดยเฉพาะ ศปถ.จังหวัด ให้ความสำคัญและติดตามผลความคืบหน้าอย่างต่อเนื่อง
3. ระดับพื้นที่มีความเข้าใจในบทบาทหน้าที่และขยายผลสู่ชุมชนหมู่บ้าน
4. นำข้อมูลอุบัติเหตุ จุดเสี่ยง จุดอันตราย พฤติกรรมเด็กและเยาวชน ตลอดจนประชาชนทั่วไปในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เข้าสู่การประชุมเพื่อวิเคราะห์และแก้ปัญหา
5. เกิดเจ้าภาพดำเนินการในระดับพื้นที่

7. ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

1. การมีส่วนร่วม ศปถ.อำเภอ/อปท. และประชาชนในพื้นที่
2. มีการสนับสนุนด้านงบประมาณสมทบจากหน่วยงานภาคีในพื้นที่
3. เกิดมาตรการแก้ไขจุดเสี่ยง มาตรการด้านบังคับใช้กฎหมาย และมาตรการด้านครอบครัว รื้อแห่งความปลอดภัย
4. การพัฒนาระบบฐานข้อมูล



ปัญหาพฤติกรรมทางถนน

ปัญหาพฤติกรรมทางถนน

สาเหตุ/พฤติกรรม

- อุบัติเหตุบนถนนในกรุงเทพฯ
- ความรุนแรงบนถนนในกรุงเทพฯ
- ชั่งน้ำหนักเมื่อวัดค่าที่ 1 กย
- สัญญาณจราจร 1 กย

ภาพวาดเด็ก

- ก- ถนน สีแดง/บ่อ
- ก- สีฟ้า ทรายใช้กันชนร่วม
- ก- ต้นไม้ลดแรงกระแทก
- ก- มีรั้วกันตามใจทาง
- ก- ถนนไม่ถี่ไปส่องสว่าง
- ค- จากบุญ, ชาติอด ประเพณี

ปัญหาพฤติกรรมทางถนน

สาเหตุ/พฤติกรรม

- คนที่ดื่มเหล้า
- คนที่สูบบุหรี่
- คนที่ขับรถเร็วเกินไป
- คนที่ขับรถไม่ตรงเลน
- คนที่ขับรถไม่ระวัง
- คนที่ขับรถไม่ปลอดภัย
- คนที่ขับรถไม่ปลอดภัย
- คนที่ขับรถไม่ปลอดภัย

ปัญหาพฤติกรรมทางถนน

สาเหตุ/พฤติกรรม

- คนที่ดื่มเหล้า
- คนที่สูบบุหรี่
- คนที่ขับรถเร็วเกินไป
- คนที่ขับรถไม่ตรงเลน
- คนที่ขับรถไม่ระวัง
- คนที่ขับรถไม่ปลอดภัย
- คนที่ขับรถไม่ปลอดภัย
- คนที่ขับรถไม่ปลอดภัย



โครงการพัฒนาระบบขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน ที่มีประสิทธิภาพ ระดับอำเภอและระดับท้องถิ่น จังหวัด อุบลราชธานี

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

- มีนโยบายการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่ชัดเจน
- เกิดแกนนำที่มีศักยภาพในระดับจังหวัด อำเภอและตำบล
- มีข้อมูลและใช้ข้อมูลจากการวิเคราะห์ปัญหาาร่วมกัน
- มีการจัดทำแผนงาน ตามประเด็นความเสี่ยงและติดตามรายงานผล
- เกิดมาตรการ/แผนปฏิบัติการแก้ไขปัญหาในพื้นที่
- เกิดการขยายเครือข่ายในพื้นที่



การเปลี่ยนแปลงที่พบ

- เกิดมาตรการองค์กรและมาตรการทางสังคม
- อัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตลดลง
- เกิดการติดตามผลผ่านที่ประชุม ศปถ.อำเภอ 2 เดือน/ครั้ง
- มีความร่วมมือและเกิดเจ้าภาพในการค้นหาและจัดการจุดเสี่ยงในชุมชน



- ระดับพื้นที่ที่มีความเข้าใจในบทบาทหน้าที่
- ข้อมูลอุบัติเหตุ จุดเสี่ยง พฤติกรรมเด็กและเยาวชน นำเข้าสู่การวิเคราะห์และแก้ปัญหา



- ด้านชุมชน ช่วงเทศกาล/การขับเคลื่อนกลไกโดยผ่าน พชอ.
- มีการพัฒนาระบบข้อมูลและเชื่อมโยงข้อมูล



โครงการพัฒนาระบบขับเคลื่อนความปลอดภัย ทางถนนที่มีประสิทธิภาพ ระดับอำเภอ และระดับท้องถิ่น จังหวัดอุบลราชธานี

หัวหน้าโครงการ	นายวัชรชัย ครอบใจ
พื้นที่ดำเนินงาน	อำเภอพิบูลมังสาหาร และอำเภอเดชอุดม จังหวัดอุบลราชธานี
ทีมร่วมดำเนินงาน	คณะทำงาน ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.อปท. ในพื้นที่เป้าหมาย (ตำรวจ ปกครอง ท้องถิ่น ขนส่ง สาธารณสุข กู้ชีพกู้ภัย บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ หัวหน้าส่วนราชการในพื้นที่ ผู้บริหารสถานศึกษา) นักเรียน และประชาชนทั่วไป

1. บริบท

จังหวัดอุบลราชธานีมีปัญหาในการขับเคลื่อนกระบวนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในหลายส่วน ซึ่งการดำเนินการตามนโยบายของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด ที่ถ่ายทอดลงไปยังศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอและตำบล ยังไม่เป็นระบบเท่าที่ควรและยังไม่ให้ความสำคัญกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนน กล่าวคือ

ระบบกลไกในการขับเคลื่อนศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) การรวบรวมวิเคราะห์ข้อมูลที่มีความไวและทันต่อสถานการณ์เพื่อใช้ประโยชน์ ขาดแผนปฏิบัติการและงบประมาณระดับอำเภอ ที่เกิดการบูรณาการการทำงานในการวิเคราะห์ปัญหาและขาดการกำหนดเป้าหมายของอำเภอร่วมกัน นอกจากนี้ยังขาดเจ้าภาพหลักที่สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง ดังนั้นจึงได้จัดทำโครงการพัฒนาระบบการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพระดับอำเภอและระดับท้องถิ่น จังหวัดอุบลราชธานี ปี 2562 ขึ้น เพื่อหนุนเสริมให้พื้นที่เป้าหมายระดับอำเภอ เกิดการบูรณาการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พัฒนาระบบกลไกในการขับเคลื่อนระดับอำเภอ และตำบล ที่ทุกภาคส่วนทั้งภายในและภายนอกตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ลดการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน และเป็นการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนน ระดับท้องถิ่นชุมชน และหมู่บ้าน

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อสร้างเจ้าภาพหลักที่สามารถพัฒนาระบบการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพระดับอำเภอและระดับท้องถิ่น จังหวัดอุบลราชธานี
2. เพื่อพัฒนาศักยภาพการจัดการความปลอดภัยทางถนน เสริมพลังติดอาวุธทางปัญญาคนทำงานระดับพื้นที่โดยเฉพาะผู้ปฏิบัติงานระดับอำเภอและระดับท้องถิ่น จังหวัดอุบลราชธานี
3. เพื่อให้เกิดพฤติกรรมที่ถูกต้องด้านความปลอดภัยและมาตรการทางสังคม ระดับท้องถิ่นและชุมชน เช่น ด้านชุมชน อัตราการสวมหมวกนิรภัย 100%
4. อัตราการบาดเจ็บ อัตราการเสียชีวิต ลดลงอย่างน้อย 10%

3. กิจกสส

1. การสร้างภาคีเครือข่าย

- ประชุมเชิงปฏิบัติการเตรียมความพร้อมคณะทำงานศูนย์อำนวยความสะดวกภัยทางถนนจังหวัดอุบลราชธานี
- ประชุมเชิงปฏิบัติการพัฒนาศักยภาพและสรุปบทเรียนแลกเปลี่ยนเรียนรู้ การขับเคลื่อนกลไกการ ป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนนในระดับอำเภอและตำบล จากการนำเครื่องมือ 5 ขึ้น ไปใช้ในการปฏิบัติงาน (ศปถ.จังหวัด, ในพื้น ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.อปท. เป้าหมาย)
- ประชุมกำหนดทิศทาง กำกับติดตามความก้าวหน้า ระยะเวลา ระหว่าง และหลังการขับเคลื่อนโครงการ รวม 3 ครั้ง

2. การหนุนเสริม

- ประชุมเชิงปฏิบัติการพัฒนาระบบการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ จังหวัดอุบลราชธานี
- พัฒนาระบบการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนให้มีประสิทธิภาพ/อบรมการพัฒนาาระบบข้อมูลการบาดเจ็บทางถนน และการใช้ประโยชน์ วางแผนแก้ไขปัญหาในพื้นที่
- อบรมการจัดการจุดเสี่ยงในชุมชน/ด้านชุมชนโดยการมีส่วนร่วม

3. ศปถ.อำเภอ/ตำบล/หมู่บ้าน มีการผลักดันและสนับสนุนให้เกิดการขับเคลื่อนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนลงสู่ระดับหมู่บ้านและครอบครัว กรรมการหมู่บ้านจัดทำประชาคมหมู่บ้านมีการสำรวจและจัดการจุดเสี่ยงในชุมชนและสำรวจครอบครัวที่มีพฤติกรรมเสี่ยง เช่น มีพฤติกรรมเมาสุรา การขับซึ่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย

4. ศปถ.จังหวัด ลงพื้นที่เยี่ยมให้กำลังใจ Empowerment Coaching ศปถ.อำเภอ/ท้องถิ่น และติดตามประเมินผล

5. ประชุมเชิงปฏิบัติการแลกเปลี่ยนเรียนรู้การ ประกวดโครงการที่ดี และนวัตกรรมการป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนนในอำเภอเป้าหมาย

4. ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. มีนโยบายการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่ชัดเจน ทั้งในระดับจังหวัด ระดับอำเภอ และตำบล
2. เกิดแกนนำที่มีศักยภาพในระดับจังหวัด อำเภอ และตำบล ในการขับเคลื่อนงาน
3. มีข้อมูลและใช้ข้อมูลจากการวิเคราะห์ปัญหาาร่วมกันของ สปถ. อำเภอ และตำบล
4. มีการจัดทำแผนงาน ตามประเด็นความเสี่ยงและการติดตาม รายงานผลการดำเนินงาน
5. เกิดแผนปฏิบัติการแก้ไขปัญหาในพื้นที่
6. มีมาตรการในการแก้ไขปัญหาในพื้นที่ จากการวิเคราะห์ข้อมูลและ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ
7. เกิดการขยายเครือข่ายในพื้นที่ด้านการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ
8. นายอำเภอเดชอุดม ได้มอบนโยบายลดปัญหาอุบัติเหตุจราจร ในทุกพื้นที่ ทำให้มีพื้นที่นำร่องระดับหมู่บ้าน และจัดตั้ง สปถ.อปท. 1 แห่ง (ตำบลบัวงาม สปถ.ระดับหมู่บ้าน ครอบคลุมทั้ง 16 แห่ง)
9. มีการตั้งด่านชุมชนในระดับหมู่บ้าน/มีคำสั่งนายอำเภอรองรับ การดำเนินการ
10. เกิดธรรมเนียมดูตำบล และมาตรการไม่จำหน่ายสุราทุกวันพระ ใน พื้นที่ตำบลบัวงาม อำเภอเดชอุดม
11. เกิดชมรมความปลอดภัยทางถนน ในวิทยาลัยเทคนิค พิบูลมังสาหาร

12. มีโครงสร้างและคำสั่ง ศปถ.อำเภอพิบูลมังสาหาร และการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนระดับหมู่บ้าน/มีการจัดตั้ง ศปถ.ในสถานศึกษา โดยมีนักศึกษาเป็นกลไกขับเคลื่อน มีอาจารย์เป็นที่ปรึกษา

5. การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. เกิดมาตรการองค์กรและมาตรการทางสังคมในพื้นที่เป้าหมาย
2. อัตราการบาดเจ็บและอัตราการเสียชีวิตในพื้นที่เป้าหมายลดลง
3. เกิดการติดตามผลการดำเนินการโดยผ่านที่ประชุม ศปถ.อำเภอ 2 เดือน/ครั้ง
4. มีความร่วมมือและเกิดเจ้าภาพในการค้นหาและจัดการจุดเสี่ยงในชุมชน

6. ปัจจัยความสำเร็จ

1. ระดับพื้นที่ที่มีความเข้าใจในบทบาทหน้าที่และเข้มแข็งอยู่เป็นทุนเดิม
2. ข้อมูลอุบัติเหตุ จุดเสี่ยง จุดอันตราย พฤติกรรมเด็กและเยาวชน ตลอดจนประชาชนทั่วไปในการขับขีรถจักรยานยนต์ถูกนำเข้าสู่การประชุมเพื่อวิเคราะห์และแก้ปัญหาในระดับพื้นที่อย่างต่อเนื่อง

7. ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

1. ด้านชุมชนช่วงเทศกาล/การขับเคลื่อนกลไกโดยผ่านโครงสร้างและแผนงาน พชอ.
2. มีการพัฒนาระบบข้อมูลและเชื่อมโยงข้อมูลนำไปใช้ประโยชน์ในการวิเคราะห์ปัญหาาร่วมกันของ ศปถ.อำเภอ และตำบล



**การอบรมเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาศักยภาพระบบกลไกการขับเคลื่อน
ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอเกษตรวิสัย จังหวัดอุบลราชธานี**

วันที่ ๒๖ มิถุนายน ๒๕๖๓

**ณ ห้องประชุมสำนักงานสาธารณสุขอำเภอพิบูลมังสาหาร
อำเภอเกษตรวิสัย จังหวัดอุบลราชธานี**

**จัดโดย อำเภอพิบูลมังสาหาร และ สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ ๑๐ จังหวัดอุบลราชธานี
ได้รับงบประมาณสนับสนุนจาก สำนักงานกองทุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)**



ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง



โครงการลดอุบัติเหตุทางถนนด้วยมาตรการ สวมหมวกนิรภัย โดย ศูนย์อำนวยความสะดวก ความปลอดภัยทางถนนจังหวัดยโสธร

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

- มีบันทึกข้อตกลงร่วม MOU
- เกิดมาตรการความปลอดภัยทางถนน
- จัดตั้งด่านในทุกวันจันทร์
- เกิดอาสาจราจรในชุมชนและสถานศึกษา
- เกิดศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน

การเปลี่ยนแปลงที่พบ

- เกิดนโยบายจังหวัด/ เกาะติดสถานการณ์ /ผ่านระบบออนไลน์
- ตั้งด่านชุมชนทุกวันจันทร์ เป็นมาตรการชุมชน
- อปท.จัดการจุดเสี่ยง และสนับสนุนศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก
- เกิดเครือข่ายแจ้งจุดเสี่ยง จุดอันตราย
- อัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นร้อยละ 80.47
- เกิดเครือข่ายเยาวชนขับขี่ปลอดภัย



ปัจจัยความสำเร็จ

- ผู้นำให้ความสำคัญ เข้าร่วมและติดตามผลอย่างต่อเนื่อง
- นำเสนอข้อมูลต่อ ศปก.ทุกระดับ ใช้ฐานข้อมูลเดียวกัน
- อปท.จัดทำแผนดำเนินงานและแผนงบประมาณ



1

เกิดด่านชุมชนต้นแบบ

2

ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน



โครงการลดอุบัติเหตุทางถนนด้วยมาตรการ สวมหมวกนิรภัย โดย ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน จังหวัดยโสธร

หัวหน้าโครงการ	นางนวลจันทร์ บุญธรรม
พื้นที่ดำเนินงาน	จังหวัดยโสธร
ทีมร่วมดำเนินงาน	คณะกรรมการ ศปถ.จังหวัดยโสธร คณะกรรมการ ศปถ.อำเภอ คณะกรรมการ ศปถ.อปท. องค์กรเอกชน ได้แก่ มูลนิธิ สมาคม หน่วยงานราชการ ทุกภาคส่วนในบริเวณ ศาลากลางจังหวัดยโสธร หน่วยงานราชการทุกภาคส่วน ในบริเวณที่ว่าการอำเภอทุกแห่ง และประชาชนทั่วไป

1. บริบท

จังหวัดยโสธรมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน สูงกว่าค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ติดต่อกันมาหลายปี นับตั้งแต่ปีงบประมาณ 2559-2561 มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนต่อประชากรแสนคน คิดเป็น 32.58 (ค่าเป้าหมาย 18 ต่อประชากรแสนคน) 26.87 (ค่าเป้าหมาย 18 ต่อประชากรแสนคน) และ 24.28 (ค่าเป้าหมาย 16 ต่อประชากรแสนคน) ตามลำดับ และมีแนวโน้มสูงขึ้น โดยมีสาเหตุจากการใช้ความเร็วในการขับขี่รถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ตีมาแล้วขับ

การไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ก่อให้เกิดอันตรายถึงชีวิต แม้จะมีการดำเนินมาตรการต่าง ๆ เพื่อลดความสูญเสียดังกล่าวก็ยังไม่สามารถลดจำนวนการสูญเสียจากรถจักรยานยนต์ได้ตามที่ควรจะเป็น จึงได้จัดทำโครงการลดอุบัติเหตุทางถนนด้วยมาตรการสวมหมวกนิรภัยโดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดยโสธร ปี 2562 โดยมุ่งเน้นการบริหารจัดการด้านการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของ สปถ.จังหวัด สปถ.อำเภอ และ สปถ.อปท. ให้เกิดการเชื่อมโยงส่งต่อข้อมูลหรือการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนในแต่ละระดับพื้นที่อย่างทันต่อเหตุการณ์ และเกิดประสิทธิผลในการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อเพิ่มศักยภาพ สปถ.จังหวัด สปถ.อำเภอ และ สปถ.อปท. ด้านการดำเนินงานและการจัดการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์
2. เพื่อส่งเสริม สปถ.อำเภอ สปถ.ท้องถิ่น (อปท.) ให้เกิดประสิทธิผลต่อการเพิ่มหมวกนิรภัยร้อยละ 100 ในชุมชน ตำบล สถานศึกษา และศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก
3. เพื่อลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์

3. กิจกรรม

1. ขับเคลื่อนกลไก สปถ. : ประชุมเชิงปฏิบัติการคณะทำงาน แกนนำ สหสาขาวิชาชีพ หน่วยงานภาคีเครือข่ายหลักของ สปถ.จังหวัด เพื่อทบทวน วิเคราะห์ข้อมูล และวางแนวทางการขับเคลื่อนโครงการฯ
2. การหนุนเสริมสร้างพลัง
 - การประชาสัมพันธ์สื่อสารการรับรู้ผ่านทางหอกระจายข่าว เพื่อสร้างกระแสความปลอดภัยทางถนน
 - บันทึกข้อตกลง (MOU) ว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดย สปถ.จังหวัด กับ สปถ.อำเภอทุกอำเภอ

3. ขยายภาคีเครือข่าย

- ประชุมเชิงปฏิบัติการพัฒนาศักยภาพ ศปถ.อปท. ในการขับเคลื่อนมาตรการสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 100% ในระดับตำบล
- กิจกรรมพัฒนาศักยภาพ ศปถ.ท้องถิ่น (อปท.) ในการขับเคลื่อนมาตรการสวมหมวกนิรภัย 100% ในระดับตำบล พัฒนาด้านชุมชนต้นแบบ พัฒนาศูนย์เด็กเล็กต้นแบบ
- ประชุมเชิงปฏิบัติการเสริมสร้างวินัยจราจรในกลุ่มเยาวชนให้ได้รับความรู้ด้านการขับขี่ปลอดภัย
- จัดเวทีและเปลี่ยนเรียนรู้การสร้างวินัยเชิงบวกแก่เด็กปฐมวัยในกลุ่มผู้ปกครอง คณะกรรมการ ศปถ.อปท. ครูผู้ดูแลศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก

4. ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. มีบันทึกข้อตกลงร่วม MOU ระหว่าง ศปถ.จังหวัด และ ศปถ.อำเภอทุกอำเภอ ศปถ.อปท. และมีการปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง
2. เกิดมาตรการความปลอดภัยทางถนนในชุมชน และมาตรการกำกับดูแลระดับหมู่บ้าน ร่วมแก้ไขจุดเสี่ยง
3. จัดตั้งด้านความปลอดภัยทางถนนในทุกวันจันทร์ของสัปดาห์ โดยคณะกรรมการ ศปถ.อปท. บูรณาการร่วมกับฝ่ายปกครองท้องถิ่น ท้องที่ในการปฏิบัติงาน
4. เกิดอาสาจราจรในชุมชนและในสถานศึกษา
5. เกิดศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีการให้ความรู้และทักษะด้านความปลอดภัยทางถนนแก่เด็กและผู้ปกครอง มีการพัฒนาหลักสูตรการเรียนการสอน โดยสอดแทรกวินัยจราจร การขับขี่อย่างมีวินัย และเครื่องหมายจราจรในเด็กปฐมวัย ทำให้เกิดกระแสการสวมใส่หมวกนิรภัยในเด็กและสร้างวินัยจราจร

5. การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. เกิดเป็นนโยบายจังหวัดด้านความปลอดภัยทางถนน ถ่ายทอดสู่ระดับอำเภอ ตำบล หมู่บ้าน และในโรงเรียน ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก
2. เกิดการเกาะติดสถานการณ์ โดยผ่านระบบสื่อออนไลน์
3. เกิดการตั้งด่านชุมชนทุกวันจันทร์ของสัปดาห์/มีมาตรการชุมชนหรือธรรมนูญชุมชน/การวิเคราะห์และคืนข้อมูลแก่ผู้เกี่ยวข้อง
4. อปท. สนับสนุนงบประมาณร่วมในการดำเนินงานทั้งการจัดการจุดเสี่ยง และการสนับสนุนศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน
5. เกิดเครือข่ายการประสานงานแจ้งจุดเสี่ยง จุดอันตราย
6. อัตราการสวมหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นร้อยละ 80.47
7. เกิดเครือข่ายเยาวชนขับขี่ปลอดภัยและอาสาจราจรในสถานศึกษาระดับมัธยมศึกษาและอาชีวศึกษา

6. ปัจจัยความสำเร็จ

1. ผู้นำทั้งระดับจังหวัด อำเภอ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กำหนดผู้ใหญ่บ้าน และมูลนิธิจิตอาสา ให้ความสำคัญเข้าร่วมดำเนินการและติดตามผลอย่างต่อเนื่อง
2. มีการนำข้อมูลความปลอดภัยทางถนนเสนอต่อที่ประชุม ศปถ. ในทุกระดับ เกิดการวิเคราะห์และคืนข้อมูลไปยังผู้เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการอย่างต่อเนื่อง
3. ภาคิเครือข่ายมีความเข้มแข็งและมีฐานข้อมูลที่ดี
4. มีระบบการสื่อสารในทุกระดับ ทั้งเป็นทางการและไม่เป็นทางการ ก่อให้เกิดการแก้ไขปัญหาได้อย่างทันต่อเหตุการณ์

5. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้ความสำคัญในการพัฒนาการเรียนการสอนและพัฒนาทักษะเด็กเล็กในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก และจัดทำแผนดำเนินการ แผนงบประมาณสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง

7. ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

1. เกิดด้านชุมชนต้นแบบ การบูรณาการร่วมกันของทุกฝ่าย โดยมีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่เป็นแกนนำหลัก ในพื้นที่เป้าหมาย 17 ตำบล อำเภอเมืองยโสธร โดยคณะกรรมการ ศปถ.อปท. ตั้งด้านทุกวันจันทร์ ช่วงเช้าระหว่าง เวลา 07.00-09.00 น. และด้านชุมชน 10 ตำบล ในพื้นที่อำเภอเกษตรวิสัย โดยคณะกรรมการ ศปถ.อปท. ตั้งด้านทุกวันจันทร์ ช่วงเย็น ระหว่างเวลา 17.00-19.00 น.

2. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน คือ อำเภอเมืองยโสธร 18 แห่ง อำเภอคำเขื่อนแก้ว 3 แห่ง รวม 21 แห่ง





โครงการชวนหาญร่วมใจ ลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนด้วยมาตรการสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 100

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

- เกิดเป็นนโยบายจาก พชอ. ลงสู่ พชต.
- เกิดความเข้มแข็งของ สปป.อำเภอ และสปป.อปท.
- ชุมชนวิเคราะห์และแก้ไขจุดเสี่ยงได้
- ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบ มีการปรับโครงสร้างหลักสูตรการเรียนการสอน

การเปลี่ยนแปลงที่พบ

- ประชาชนสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 78 เป็นร้อยละ 82
- อัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนลดลงร้อยละ 30.7 จำนวนผู้เสียชีวิตร้อยละ 26.09
- เกิดองค์ร่วม MOU การสวมหมวกนิรภัย 100% จำนวน 80 องค์กร
- เกิดองค์กรต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน 22 แห่ง

ปัจจัยความสำเร็จ

- ทีมงานเข้มแข็ง มีการจัดระบบการทำงานที่มีแผนดำเนินการชัดเจน
- มีการประสานงานที่ดี
- ภาคีเครือข่ายดำเนินการอย่างมีส่วนร่วม
- ผู้นำระดับอำเภอ (นายอำเภอ) ให้ความสำคัญ



ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

- เทศบาลตำบลขุนหาญ จัดทำถนนเรียนรู้กฎจราจร
- เกิดแกนนำชุมชนต้นแบบเกิด Health Literacy



โครงการช่วยเหลือผู้บาดเจ็บและ เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนด้วยมาตรการ สวมหมวกนิรภัยร้อยเปอร์เซ็นต์

หัวหน้าโครงการ	นางสาวรัชฎาพร รุญเจริญ
พื้นที่ดำเนินงาน	อำเภอขุนหาญ จังหวัดศรีสะเกษ
ทีมร่วมดำเนินงาน	ส่วนราชการทุกส่วนในอำเภอขุนหาญ โรงพยาบาลขุนหาญ ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น คณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตอำเภอ (พชอ.) คณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตตำบล (พชต.) คณะกรรมการ ศปถ.อำเภอขุนหาญ คณะกรรมการ ศปถ.อปท. สถานีตำรวจภูธรอำเภอขุนหาญ ผู้บริหาร สถานศึกษา นักเรียนนักศึกษา ผู้นำชุมชน อาสาสมัคร

1. บริบท

สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในเขตอำเภอขุนหาญ จังหวัดศรีสะเกษ ระหว่างปี พ.ศ. 2558-2561 พบว่ามีผู้บาดเจ็บ 1,277 ราย 1,397 ราย 1,145 ราย และ 610 ราย ตามลำดับ มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อแสนประชากร 11.2, 12.4, 8.2 และ 10.92 ตามลำดับ พบว่ามีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุลดลงแต่มีความรุนแรงเสียชีวิตเพิ่มขึ้น ส่งผลให้มีผู้ป่วยที่มีภาวะทุพพลภาพเป็นผู้ป่วยติดเตียงที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจร ซึ่งพบว่าจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด สาเหตุจากการใช้ความเร็วสูง ไม่สวม

หมวกนิรภัย ดังนั้น เพื่อลดปัญหาดังกล่าว ศปถ.อำเภอบางบาล และ พชอ.บางบาล จึงดำเนินโครงการชาวชนบทร่วมใจ ลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ด้วยมาตรการสวมหมวกนิรภัยร้อยละเก้าสิบเพื่อพัฒนาวิถีชีวิต ศปถ.อำเภอบางบาล ให้เกิดประสิทธิภาพ เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในอำเภอบางบาล

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อสร้างกลไกการขับเคลื่อนของ ศปถ.อำเภอบางบาล ร่วมมือกับภาคีต่าง ๆ และบริหารจัดการเชิงยุทธศาสตร์ในการขับเคลื่อนงานอุบัติเหตุทางถนนในอำเภอบางบาล ด้วยมาตรการสวมหมวกนิรภัยร้อยละเก้าสิบ และถนนปลอดภัย
2. เพื่อพัฒนาศักยภาพและเสริมพลังแกนนำชุมชนให้สามารถดำเนินการขับเคลื่อนให้เกิดชุมชนต้นแบบการป้องกันและลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุทางถนน
3. เพื่อส่งเสริมและปลูกจิตสำนึกด้านพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัยในกลุ่มเด็กเล็ก ผ่านครูผู้ดูแลและผู้ปกครองในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและนักเรียนนักศึกษา
4. เพื่อปรับเปลี่ยนและควบคุมพฤติกรรมประชาชนให้สวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น เมาแล้วขับลดลงและความเร็วไม่เกินเกณฑ์กำหนด
5. เพื่อให้ได้บทเรียนหรือชุดความรู้การดำเนินงานของ ศปถ.อำเภอบางบาล และพื้นที่เป้าหมาย ที่ดีสำหรับขยายผลการดำเนินงานหรือขับเคลื่อนเชิงนโยบาย

3. กิจกรรม

1. การขับเคลื่อนกลไก
 - ประชุมชี้แจงกับหัวหน้าส่วนราชการรัฐวิสาหกิจ หน่วยงาน และชุมชนที่เกี่ยวข้อง ให้รับทราบเป้าหมาย/กิจกรรมในโครงการฯ และจัดทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ องค์การต้นแบบสวมหมวกนิรภัยร้อยละเก้าสิบ จำนวน 72 องค์การ

- ประชุมพัฒนาหลักไคคณะทำงาน ศปถ.อำเภอขุนหาญ
2. การหนุนเสริมและสร้างพลัง
- อบรมเชิงปฏิบัติการให้ความรู้และจัดทำแผนการจัดการความปลอดภัยทางถนน การลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนด้วยการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่/เมาไม่ขับ ในแกนนำชุมชน จำนวน 13 ชุมชน
 - อบรมเชิงปฏิบัติการให้ความรู้และจัดทำแผนการจัดการความปลอดภัยทางถนน การลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนด้วยการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่/เมาไม่ขับ ในแกนนำนักเรียนมัธยม/มัธยมขยายโอกาส/วิทยาลัยการอาชีพ จำนวน 3 แห่ง
 - อบรมเชิงปฏิบัติการให้ความรู้และจัดทำแผนการจัดการความปลอดภัยทางถนน การลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนด้วยการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ขณะขับขี่/เมาไม่ขับ ในแกนนำศูนย์พัฒนาเด็กเล็กจำนวน 13 แห่ง
3. การขยายภาคีเครือข่าย
- การประชุมเชิงปฏิบัติการชี้แจงแนวทางดำเนินการตั้งจุดตรวจแบบบูรณาการและระบบการเก็บและส่งข้อมูล/รายงานผลการดำเนินการ
 - จัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ สรุบบทเรียน

4. ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. เกิดเป็นนโยบายด้านความปลอดภัยบนท้องถนนในอำเภอขุนหาญที่ชัดเจน และมีการสื่อสาร ถ่ายทอดนโยบายจาก พชอ. ลงสู่ พชต. และขยายผลกำหนดโครงสร้าง พชม. (คณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับหมู่บ้าน)
2. เกิดความเข้มแข็งของ ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.อปท. โดยการเชื่อมโยงการทำงานและข้อมูลอย่างเป็นระบบ

3. หน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจ และเอกชน ตลอดจนประชาชนในพื้นที่ ดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นรูปธรรมมากขึ้น
4. ชุมชนวิเคราะห์และแก้ไขจุดเสี่ยงได้เอง โดยมีนักเรียน นักศึกษาเป็นแกนนำหลักในการค้นหาและจัดการจุดเสี่ยงในพื้นที่ สถานที่ตั้งของโรงเรียน
5. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบมีการปรับโครงสร้างหลักสูตรการเรียนการสอน การจัดทำสื่อการสอน ทักษะด้านการขับขี้อปลอดภัยและปลูกฝังวินัยจราจรให้กับเด็ก
6. เกิดแกนนำชุมชนต้นแบบ Health Literacy

5. การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. ประชาชนสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 78 เป็นร้อยละ 82
2. อัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ลดลงร้อยละ 30.7 จำนวนผู้เสียชีวิต ร้อยละ 26.09
3. เกิดองค์กรร่วม MOU การสวมหมวกนิรภัย 100% จำนวน 80 องค์กร
4. เกิดองค์กรต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน 22 แห่ง (ศพด. 10 แห่ง หมู่บ้าน 9 แห่ง สถานศึกษา 3 แห่ง)

6. ปัจจัยความสำเร็จ

1. ทีมงานมีความเข้มแข็ง มีการจัดระบบการทำงานที่มีแผนการดำเนินการชัดเจนและปรับยืดหยุ่นตามสถานการณ์ที่แปรเปลี่ยนไปได้เป็นอย่างดี
2. มีการประสานงานที่ดีทั้งในแบบแผนทางการและไม่เป็นทางการ
3. ภาคีเครือข่ายมีความเข้มแข็ง และมีส่วนร่วมในการดำเนินงาน รู้สึกเป็นเจ้าของในการจัดการความปลอดภัยทางถนน
4. ผู้นำระดับอำเภอ (นายอำเภอ) ให้ความสำคัญ ติดตามการทำงานอย่างต่อเนื่อง

7. ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

1. เทศบาลตำบลขุนหาญได้จัดสรรงบประมาณพิเศษในการจัดทำถนนเรียนรู้กฏจราจร พร้อมรถยนต์ รถจักรยานสำหรับเด็กในการฝึกการเรียนรู้กฏจราจร โดยบูรณาการกับโครงการจริยธรรม และกิจกรรมจิตอาสาแลกเปลี่ยนการได้ขับรถในสนามเรียนรู้ ซึ่งสามารถสร้างการเรียนรู้ และปลูกฝังวินัยจราจรให้กับเด็กได้อย่างเป็นรูปธรรม

2. เกิดแกนนำชุมชนต้นแบบ Health Literacy





สรุปทเรียน

พลังภาคี

บนเส้นทาง ถนนปลอดภัย





ภาคกลาง-ตะวันออก



โครงการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนและเสริมสร้างวินัยจราจรให้ครู นักเรียน ในสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาสิงห์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี

ผลลัพธ์ที่
เกิดขึ้น



- เด็กและเยาวชนปรับเปลี่ยนพฤติกรรม สวมใส่หมวกนิรภัย
- นักเรียนเกิดทักษะการเรียนรู้ แบบ **Active Learning**
- ครูเกิดทักษะการจัดการเรียนการสอน และปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนน
- เกิดการจัดการจุดเสี่ยงและปรับสภาพแวดล้อมปลอดภัย
- ผู้ปกครองมีส่วนร่วมในเรื่องความปลอดภัยทางถนน

การเปลี่ยนแปลงที่พบ

- โรงเรียนขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนน
- เกิดการจัดการเรียนการสอน บูรณาการ “วินัยจราจร” 8 กลุ่มสาระการเรียนรู้
- จัดสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย/จัดการจุดเสี่ยง



ปัจจัยความสำเร็จ

- ผู้บริหารองค์กรสนับสนุน ภาคร่วมนิเทศติดตามประเมินผล
- มีพื้นที่แสดงผลงาน ผู้บริหารและครูผู้สอนรับรู้ยอมรับเข้าใจ
- ออกแบบการเรียนรู้ โดยใช้ **Active Learning**

ผลงานเด่น

- 1** สถานศึกษาบูรณาการ “วินัยจราจร” สู่ชั้นเรียน ผ่าน 8 กลุ่มสาระการเรียนรู้
- 2** โรงเรียนวัดสิงห์ได้รับรางวัลจากการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

โครงการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนและเสริมสร้าง วินัยจราจรให้ครู นักเรียน ในสังกัดสำนักงาน เขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาสิงห์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี

หัวหน้าโครงการ	นายสมชาย พวงโต
พื้นที่ดำเนินงาน	สถานศึกษาในสังกัด จำนวน 33 แห่ง
ทีมร่วมดำเนินงาน	สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาสิงห์บุรี สสจ.สิงห์บุรี รพ.สต.ในเขตจังหวัดสิงห์บุรี สถานีตำรวจภูธรจังหวัดสิงห์บุรี สถานศึกษา ครู นักเรียน

1. บริบท

ในปีการศึกษา 2559-2561 จังหวัดสิงห์บุรีได้มีการดำเนินโครงการ “เยาวชนรุ่นใหม่ เคารพกฎหมาย มีวินัยจราจร” ที่ส่งผลให้เด็กและเยาวชนในโรงเรียนประถมศึกษานำร่อง จำนวน 10 โรงเรียน ได้รับการปลูกฝังจิตสำนึก และทัศนคติที่ถูกต้องในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย นำไปสู่การปฏิบัติตามกฎจราจร และยังส่งผลให้ครูและผู้บริหารในกลุ่มโรงเรียนนำร่องนำไปกำหนดเป็นนโยบายในการใช้รถใช้ถนนของสถานศึกษา ตลอดจนการจัดการสภาพแวดล้อมของโรงเรียน ที่ดึงผู้ปกครองของเด็กนักเรียนให้เข้ามามีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยทางถนน สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษา

ประถมศึกษาสิงห์บุรีได้ประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนโรงเรียนประถมศึกษาจังหวัดสิงห์บุรี จำนวน 99 โรงเรียน พบว่ามีโรงเรียนที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 33 โรงเรียน คณะทำงานจึงได้รวบรวมองค์ความรู้และการถอดบทเรียนจากการดำเนินการครั้งที่ผ่านมาจากการจัดทำหลักสูตรการเรียนการสอนเรื่อง “การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย” และนำมาขยายต่อในโครงการ “ลดอุบัติเหตุบนท้องถนนและเสริมสร้างวินัยจราจรให้ครู นักเรียน ในสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาสิงห์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี” โดยการจัดกิจกรรมการเรียนรู้รูปแบบ Active เพื่อให้นักเรียนมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร และเป็นผู้ส่งต่อสิ่งที่ได้รับรู้ไปสู่ผู้ปกครองและชุมชนที่จะมาสร้างความปลอดภัยทางถนนร่วมกัน

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อลดอุบัติเหตุบนท้องถนนของครู ผู้ปกครอง และนักเรียนของโรงเรียนในสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาสิงห์บุรี
2. เพื่อขับเคลื่อนโรงเรียนในสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาสิงห์บุรี ให้ครู ผู้ปกครอง และนักเรียนสวมหมวกนิรภัย คาดเข็มขัด และปฏิบัติตามกฎหมายจราจร
3. เพื่อสร้างโรงเรียนต้นแบบการจัดกิจกรรมการเรียนการสอน รูปแบบ Active Learning ด้านการขับขี่ปลอดภัย ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร และป้องกันอุบัติเหตุทางท้องถนน
4. เพื่อให้ครู ผู้ปกครอง และนักเรียนโรงเรียนต้นแบบ มีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร และป้องกันอุบัติเหตุทางท้องถนน



3. กิจกรรรม

1. ทบทวนและถอดความรู้ และบทเรียนการดำเนินงาน ตลอดจนการวิเคราะห์ต้นทุนเดิมในการจัดการเรียนรู้แบบ Active Learning และนำมาออกแบบกระบวนการเรียนรู้

2. จัดประชุมชี้แจงการดำเนินโครงการ เพื่อทำความเข้าใจกับผู้บริหาร/ครู/ผู้ปกครอง ตลอดจนผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง พร้อมทั้งมีการวิเคราะห์ข้อมูลด้านสถิติและสาเหตุของอุบัติเหตุ ทั้ง 33 โรงเรียน เพื่อให้เห็นความรุนแรงของสถานการณ์ความไม่ปลอดภัยทางถนนของเด็กนักเรียน ครู และผู้ปกครอง

3. จัดอบรมเชิงปฏิบัติการให้กับผู้บริหาร/ครู/ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง เน้นบทบาทและการมีส่วนร่วมเรียนรู้ โดยการปฏิบัติการ เพื่อให้ครูผู้สอนเกิดความรู้และความเข้าใจการจัดการกระบวนการเรียนรู้แบบ Active Learning และสามารถออกแบบกระบวนการเรียนการสอนที่สอดคล้องกับงานเรื่องความปลอดภัยทางถนนได้ พร้อมทั้งจะสามารถนำมาปรับการเรียนการสอนได้จริงในสถานศึกษาของตนเอง

4. ปฏิบัติการและจัดทำแผนการสอนในแต่ละโรงเรียน

5. ประชุมภาคีเครือข่าย เพื่อแลกเปลี่ยนกิจกรรมและแนวทางการดำเนินงาน รวมทั้งขยายชุดความรู้ไปสู่ผู้บริหาร/ครู/ผู้ปกครอง/ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่เข้าร่วมดำเนินงาน

6. ติดตามและกระตุ้นหนุนเสริม โดยทีมคณะทำงานมีการจัดประชุมสนทนากลุ่ม (Focus group) และเก็บข้อมูลจุดเสี่ยงทุก 2 เดือน โดยสลับหมุนเวียนพื้นที่การดำเนินงาน

7. จัดการศึกษาเปรียบเทียบ โดยมีการนำพื้นที่โรงเรียนนำร่องในโครงการเดิมมานำเสนอผลการดำเนินงาน ประสบการณ์ บทเรียน และรูปแบบกิจกรรมมาเป็นตัวอย่างนำร่องให้เกิดการขับเคลื่อนการจัดการเรียนรู้ เพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษาในพื้นที่ใหม่ และเชิญครูผู้บริหารโรงเรียน และผู้เกี่ยวข้องมาร่วมเรียนรู้ และร่วมกันวางแผนกิจกรรมที่จะนำกลับไปปฏิบัติการในโรงเรียนให้มีความหลากหลายมากยิ่งขึ้น

8. จัดกิจกรรมสื่อสารสาธารณะ โดยจัดเวทีให้ครูและนักเรียนได้แสดงผลงาน นำเสนอผลการดำเนินงาน ตลอดจนสื่อสารถึงผลลัพธ์และความภาคภูมิใจที่เกิดขึ้นจากการดำเนินกิจกรรมในแต่ละโรงเรียน

9. สรุปรบทเรียนการดำเนินงาน โดยจัดการประชุมสนทนากลุ่ม (Focus group) โดยมีทีมพี่เลี้ยง สอจร.จังหวัดสิงห์บุรี และทีมภาค สอจร. ร่วมในการชวณคิด ชวณคุย เพื่อสรุปรบทเรียนการดำเนินโครงการ ตลอดจนวิเคราะห์ผลลัพธ์และชุดความรู้ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงาน

4. ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. เด็กและเยาวชนในสถานศึกษามีความตระหนักถึงความสำคัญของกฎจรรยาและปฏิบัติตาม พร้อมทั้งยังให้ความสำคัญกับผลกระทบที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุจรรยาทำให้เกิดความระมัดระวังมากยิ่งขึ้น เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับขี่ โดยเฉพาะการสวมใส่หมวกนิรภัยเวลาเดินทางมาโรงเรียน

2. นักเรียนเกิดทักษะการเรียนรู้ที่ดีผ่านการเรียนการสอนแบบ Active Learning มีการพัฒนาทักษะที่เอื้อต่อการเรียนของนักเรียนในรายวิชาอื่น ๆ

3. ครูเกิดการพัฒนาทักษะการจัดการเรียนการสอนแบบ Active Learning ที่เชื่อมโยงกับประเด็นความปลอดภัยทางถนน ที่สามารถปรับประยุกต์ใช้กับการสอนในรายวิชาประจำและสามารถเขียนแผนการสอนและสื่อการสอนที่เหมาะสม ทำให้มีสื่อการเรียนการสอนที่สามารถพัฒนาทักษะการเรียนรู้ที่เหมาะสมให้กับเด็กและเยาวชนในแต่ละโรงเรียน

4. ครูมีรูปแบบการเรียนการสอนแบบ Active Learning ที่เหมาะสมกับช่วงวัยและพฤติกรรมของเด็ก และสามารถเชื่อมโยงผู้ปกครองให้เข้าร่วมกิจกรรม

5. ครูเกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนและตระหนักรู้ถึงความสำคัญเรื่องความปลอดภัยทางถนนมากขึ้น สามารถเป็นต้นแบบที่ดีให้กับเด็กนักเรียน

6. เกิดเครือข่ายครูที่มีพื้นที่ในการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกันอย่างต่อเนื่อง

7. เกิดการจัดการจุดเสี่ยงและการปรับสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยต่อความปลอดภัยทางถนนให้กับเด็กและเยาวชนในสถานศึกษา

8. ผู้ปกครองของนักเรียนเข้ามามีส่วนร่วมในการทำกิจกรรมในเรื่องความปลอดภัยทางถนนที่ทางโรงเรียนจัดขึ้น และให้ความร่วมมือในการดำเนินกิจกรรม ที่นำไปสู่การสร้างความปลอดภัยและใส่ใจในเรื่องความปลอดภัยทางถนน

5. การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. โรงเรียนในโครงการเกิดกิจกรรมการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนนในโรงเรียนตนเอง อาทิ มาตรการการสวมหมวกนิรภัย การอบรมให้ความรู้ผู้ปกครอง ครู และนักเรียน เรื่อง “ขับขี่ปลอดภัย ลดอุบัติเหตุบนท้องถนนและสร้างวินัยจราจร”

2. เกิดการจัดการเรียนการสอนแบบ Active Learning ด้านการขับขี่ปลอดภัยในสถานศึกษา บูรณาการ “วินัยจราจร” สู้ชั้นเรียนผ่าน 8 กลุ่มสาระการเรียนรู้

3. จัดสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย จัดการจุดเสี่ยงในสถานศึกษา

6. ปัจจัยความสำเร็จ

1. การสนับสนุนจากผู้บริหารองค์กรทั้งผู้อำนวยการสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษา ประถมศึกษาสิงห์บุรีและผู้บริหารสถานศึกษา
2. การนิเทศติดตามจากส่วนกลางและสร้างกลไกให้เกิดการกำกับดูแลช่วงชั้น ส่งผลให้เกิดความต่อเนื่องของการทำกิจกรรม
3. การประเมินผลและการประชุมต่อเนื่อง โดยทีมคณะทำงานโครงการมีการนำข้อมูลการดำเนินงาน/ปัญหาอุปสรรค/รูปแบบและผลการดำเนินงาน มาพูดคุยแลกเปลี่ยนกันของครูในการประชุมสนทนากลุ่ม (Focus group) และเวทีนำเสนอผลการดำเนินงาน ช่วยกระตุ้นให้การทำงานมีประสิทธิภาพมากขึ้น
4. การมีพื้นที่แสดงผลงาน ทำให้เกิดการรับรู้ของผู้บริหารและครูผู้สอนจากโรงเรียนอื่น ๆ ให้มาร่วมเรียนรู้ และดูผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นกับนักเรียนที่ผ่านการเรียนรู้แบบ Active Learning ในขณะที่เดียวกันนักเรียนเองก็เกิดความภาคภูมิใจในสิ่งที่ตนเองได้ทำกิจกรรม ที่ช่วยกระตุ้นให้เกิดการขับเคลื่อนกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง
5. การนำเอาการจัดการเรียนการสอนแบบ Active Learning มาใช้ในการออกแบบการเรียนรู้โดยทีมเครือข่ายครูที่ผ่านการอบรมจากทีมคณะทำงานที่มีความรู้ความเข้าใจรูปแบบการเรียนการสอนแบบ Active Learning

7. ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

1. สถานศึกษาบูรณาการ “วินัยจราจร” สู้ชั้นเรียนผ่าน 8 กลุ่มสาระการเรียนรู้ ได้แก่ ภาษาไทย วิทยาศาสตร์ การงานอาชีพ พลศึกษา กิจกรรมพัฒนาผู้เรียน ภาษาอังกฤษ ดนตรี/ศิลปะ สังคมศึกษา ศาสนาและวัฒนธรรม
2. โรงเรียนวัดสิงห์ได้รับรางวัลจากการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

- รางวัลเหรียญเงิน ระดับภูมิภาค เรื่อง วิถีใหม่ปลอดภัย วินัยจราจร โดยใช้ S-I-N-G model จากงาน 1 โรงเรียน 1 นวัตกรรม ประจำปี 2563
- รางวัลโครงการคุณธรรมชนะเลิศลำดับที่ 1 (ระดับเขตพื้นที่) เรื่อง ลูกวัดสิงห์วัยใส ใช้ถนนอย่างปลอดภัยมีวินัยจราจร
- รางวัลเหรียญทอง (ระดับเขตพื้นที่) ครุต้นแบบการจัดการเรียนรู้บูรณาการทักษะชีวิต ระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 4-6 ประจำปี 2564 หน่วยการเรียนรู้ อ่านป้ายได้สาระ “จราจรน่ารู้”





โครงการสถานศึกษาและชุมชนปลอดภัยทางถนน อำเภอบางสะพาน และอำเภอบางสะพานน้อย จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. มีข้อมูลสถานการณ์เครือข่ายแบบไม่เป็นทางการ
2. เกิดแกนนำเด็ก เยาวชน ครู ผู้ปกครอง คนในชุมชน
3. นักเรียนและผู้ปกครอง ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย
4. แก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่เป้าหมาย
5. เกิดภาคีผู้พิทักษ์ สถานศึกษาและท้องถิ่น

การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. เกิดแกนนำนักเรียน 150 คน
2. มีภาคีความร่วมมือของชุมชน หน่วยกู้ชีพ-กู้ภัย
3. มีการทำงานเชิงป้องกันและแก้ไขจุดเสี่ยงหน้าโรงเรียน 2 แห่ง



ปัจจัยความสำเร็จ

- มีหลักสูตรฝึกอบรมที่มีประสิทธิภาพ มีพื้นที่ปฏิบัติการสำหรับเด็ก-เยาวชน
- นโยบายของผู้บริหารสถานศึกษาชัดเจน มีมาตรการองค์การ
- ทีมงานทำงานสม่ำเสมอ และวิเคราะห์ผลร่วมกัน
- พี่เลี้ยง สออร. เครือข่ายผู้พิทักษ์สนับสนุนต่อเนื่อง

ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

เกิด **Change agent** ในสถานศึกษา และกระจายสู่ชุมชน โดยแกนนำนักเรียน ทำให้เกิดมาตรการการสวมหมวกนิรภัยเกิดขึ้นในโรงเรียน



โครงการสถานศึกษาและชุมชนปลอดภัยทางถนน อำเภอบางสะพาน และอำเภอบางสะพานน้อย จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

หัวหน้าโครงการ	นายสิทธิชัย ใจสงบ
พื้นที่ดำเนินงาน	โรงเรียนขยายโอกาส 10 แห่ง ในอำเภอบางสะพาน และอำเภอบางสะพานน้อย จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
ทีมร่วมดำเนินงาน	กัญชีพ-กัญชัย ตำรวจ ฝ่ายปกครอง ผู้บริหารสถานศึกษา ครู นักเรียน

1. บริบท

จังหวัดประจวบคีรีขันธ์มีข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุในปี 2561 อยู่ที่ 47.3 รายต่อแสนประชากร โดยรถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด และมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายอยู่ที่ 30% ซึ่งอยู่ในเกณฑ์ต่ำเมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ยจากทั่วประเทศ แม้ว่าจะมีการดำเนินโครงการ “ปลูกพลังสร้างเครือข่ายการป้องกันอุบัติเหตุจรรยาจร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์” ที่ทำให้เกิดแกนนำด้านความปลอดภัยทางถนนกระจายไปในภาคส่วนต่างๆ มีการเก็บข้อมูลจุดเสี่ยงและแก้ไขจุดเสี่ยง แต่ในเชิงความตระหนักรู้ของเด็กนักเรียนต่อเรื่องความปลอดภัยทางถนนยังมีน้อย พฤติกรรมเสี่ยงยังคงเกิดขึ้นทุกวัน ทั้งการขับขี่และการป้องกันตัวเอง ซึ่งจากสถิติของนักเรียนที่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจรรยาจรที่มารับการรักษาตัวที่

โรงพยาบาลยังมีมาก โดยเฉพาะในกลุ่มเด็กและเยาวชนในสถานศึกษา ของอำเภอกลุ่มเสี่ยง คือ อำเภอบางสะพานและอำเภอบางสะพานน้อย เมื่อสถิติย้อนหลังในปี 2560 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 41 ราย บาดเจ็บสาหัส 34 ราย และในปี 2561 พบว่ามีผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นเป็น 53 ราย บาดเจ็บสาหัส 27 ราย ปัจจัยสำคัญอย่างหนึ่งคือ สถานศึกษาโดยรอบและ ชุมชนต่าง ๆ ที่แวดล้อมยังไม่ให้ความสำคัญกับเรื่องการสร้างความปลอดภัย ทางถนนอย่างจริงจัง ขาดการสร้างมาตรการ โดยเฉพาะในกลุ่มเด็กและเยาวชน ในโรงเรียนขยายโอกาสที่ส่วนใหญ่มีการเดินทางโดยใช้รถจักรยานยนต์ ทั้งการเดินทางด้วยตนเองและผู้ปกครองมาส่งมีพฤติกรรมเสี่ยงทั้งการขับขี่ ด้วยความเร็ว การไม่สวมหมวกนิรภัย การขับรถยนต์ย้อนศร ซึ่งจากสถิติพบว่า 65% ของการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่มาจากรถจักรยานยนต์ และ 90% ไม่มีการ สวมใส่หมวกนิรภัย จึงเกิดเป็นโครงการ “สถานศึกษาและชุมชนปลอดภัย ทางถนน อำเภอบางสะพาน และอำเภอบางสะพานน้อย จังหวัดประจวบคีรีขันธ์” เพื่อผลักดันให้เกิดความปลอดภัยทางถนนกับเด็กและเยาวชนในโรงเรียน ขยายโอกาสใน 2 อำเภอ

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อศึกษาสถานการณ์และวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัยทาง ถนนในพื้นที่อำเภอบางสะพานและอำเภอบางสะพานน้อย ผ่านการเรียนรู้ ร่วมกันของสถานศึกษาและเครือข่าย ครู ผู้ปกครอง
2. เพื่อพัฒนาสถานศึกษาปลอดภัยผ่านการจัดกิจกรรมการขับขี่ ปลอดภัย (ลดความเร็ว) ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร (การสวมหมวกกันน็อก) และการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน
3. เพื่อให้ให้นักเรียน ครู ผู้ปกครอง และผู้เกี่ยวข้องในสถานศึกษา ในอำเภอบางสะพานและอำเภอบางสะพานน้อย มีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน อย่างปลอดภัย ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร สวมหมวกกันน็อกทุกครั้งที่ขับ



และซ้อนท้ายจักรยานยนต์ ใช้ความเร็วที่เหมาะสม และป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

3. กิจกรรม

1. ศึกษาสถานการณ์และวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่อำเภอบางสะพานและอำเภอบางสะพานน้อย ผ่านการเรียนรู้ร่วมกันของสถานศึกษาและเครือข่าย ผ่านการจัดกิจกรรมการเก็บข้อมูลร่วมกัน โดยข้อมูลที่ดำเนินการประกอบด้วย

- สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุ สถิติการสูญเสียจากอุบัติเหตุจรรยาจรของชุมชนรอบสถานศึกษาในพื้นที่อำเภอบางสะพานและอำเภอบางสะพานน้อย
- การทบทวนสถานการณ์ และการเก็บข้อมูลจุดเสี่ยง และวิเคราะห์จุดเสี่ยง และการเกิดอุบัติเหตุจรรยาจรในพื้นที่อำเภอบางสะพานและอำเภอบางสะพานน้อย
- ค้นหาปัจจัยและเงื่อนไขการเกิดอุบัติเหตุจรรยาจรในพื้นที่อำเภอบางสะพานและอำเภอบางสะพานน้อย เพื่อนำไปสู่การป้องกัน และการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนของชุมชนรอบสถานศึกษา

2. การอบรมเชิงปฏิบัติการ พัฒนาแกนนำสถานศึกษาปลอดภัยทางถนนผ่านการจัดกิจกรรมร่วมกันผ่านการศึกษาสถานการณ์และวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนน การขับที่ปลอดภัย การปฏิบัติตามกฎหมายจราจร และป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ที่เชื่อมโยงกับการทำกิจกรรมร่วมกัน

3. การสร้างเครือข่าย นักเรียน ครู ผู้ปกครอง และผู้เกี่ยวข้องในสถานศึกษา ในอำเภอบางสะพานและอำเภอบางสะพานน้อย ให้มีพฤติกรรม การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร และป้องกันอุบัติเหตุทางถนน มุ่งสู่การเป็นสถานศึกษาปลอดภัยทางถนน

- การจัดการประชุมเครือข่ายสถานศึกษาและชุมชนรอบสถานศึกษา ปลอดภัย ซึ่งประกอบด้วย แกนนำ นักเรียน ครู ผู้ปกครอง กู้ชีพ กู้ภัย หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่
- การประสานขับเคลื่อนการเฝ้าระวัง ป้องกัน และแก้ไขปัญหา อุบัติเหตุทางถนน ผ่านการเรียนรู้ข้อมูลสถานการณ์การเกิด อุบัติเหตุจราจร การจัดการจุดเสี่ยงและวิเคราะห์ปัจจัย เงื่อนไข ต่าง ๆ เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน ให้มุ่งสู่การเป็น สถานศึกษาและชุมชนปลอดภัยทางถนน

4. การสรุปบทเรียนร่วมกันของเครือข่ายสถานศึกษาและชุมชนรอบ สถานศึกษาปลอดภัยทางถนน ซึ่งประกอบด้วย แกนนำ นักเรียน ครู ผู้ปกครอง กู้ชีพ กู้ภัย หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

5. การจัดเวทีสาธารณะ เพื่อนำเสนอผลการดำเนินงานของสถานศึกษา และชุมชนรอบสถานศึกษาปลอดภัยทางถนนเพื่อขยายผลสู่อำเภอปลอดภัย ทางถนน

4. ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. มีข้อมูลสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่เป้าหมาย และสามารถนำข้อมูลที่มีการวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนน นำมาใช้เพื่อสร้างการเรียนรู้กับกลุ่มเป้าหมายที่เข้าร่วมโครงการ

2. เกิดแกนนำทั้งเด็ก เยาวชน ครูในสถานศึกษา ผู้ปกครอง และ คนในชุมชนโดยรอบสถานศึกษา ที่เข้าร่วมโครงการ และลุกขึ้นมาเป็น Change agent ในการทำงานเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนร่วมกับกู้ชีพ-กู้ภัย

3. นักเรียนและผู้ปกครองเกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมด้านความปลอดภัยทางถนน โดยการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์

4. เกิดเครือข่ายแบบไม่เป็นทางการของผู้เกี่ยวข้องในพื้นที่ (ผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ ทีมกู้ชีพ-กู้ภัย ประชาชน) ร่วมทำงานด้านการส่งเสริมความรู้ และการจัดการจุดเสี่ยง
5. เกิดการพัฒนาความสามารถของชุมชนในการลุกขึ้นมาจัดการปัญหาเรื่องความปลอดภัยทางถนนร่วมกับสถานศึกษา
6. เกิดการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่เป้าหมายจำนวน 5 จุด และมีการจัดการจุดเสี่ยงบริเวณหน้าโรงเรียนและในโรงเรียนที่เข้าร่วมดำเนินกิจกรรม
7. เกิดพื้นที่แลกเปลี่ยนเรียนรู้ และเชื่อมร้อยการทำงานของกู้ชีพ-กู้ภัย สถานศึกษา และท้องถิ่น ที่ลุกขึ้นมากำหนดแนวทางและกระบวนการในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้กับเด็ก เยาวชน ตลอดจนคนในชุมชนร่วมกัน

5. การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. เกิดแกนนำนักเรียนที่เป็น Change agent ในอำเภอบางสะพาน และอำเภอบางสะพานน้อย จำนวน 150 คน และได้ผลักดันให้เกิดการจัดหาหมวกนิรภัยมาสวมใส่ทุกครั้งที่ขับจักรยานยนต์
2. มีภาคีความร่วมมือของชุมชน หน่วยกู้ชีพ-กู้ภัย ในการทำงาน Road Safety ร่วมกัน
3. เกิดมาตรการองค์กร ถนนปลอดภัย คนขับขี่ปลอดภัย
4. มีการทำงานเชิงป้องกันและแก้ไขจุดเสี่ยงหน้าโรงเรียน 2 แห่ง

6. ปัจจัยความสำเร็จ

1. การมีหลักสูตรการฝึกอบรมที่มีประสิทธิภาพ มีกรอบเนื้อหา และกระบวนการที่ชัดเจนแต่ก็มีความยืดหยุ่นที่เหมาะสมตามกลุ่มเป้าหมาย รวมถึงมีเครื่องมือในการสร้างการเรียนรู้ที่หลากหลาย อาทิ เกมละครลาย พฤติกรรม คลิปแสดงสถานการณ์ สถิติการตาย-เจ็บจากอุบัติเหตุจากร

2. การมีพื้นที่ปฏิบัติการจริงสำหรับเด็กและเยาวชน โดยสร้างพื้นที่ให้เด็กและเยาวชนในสถานศึกษาได้ วางแผนการปฏิบัติตัวเพื่อสร้างความปลอดภัย รวมถึงให้ทดลองร่างกฎความปลอดภัยในโรงเรียน เพื่อนำไปเสนอต่อสถานักเรียน

3. ทิศทางและนโยบายของผู้บริหารสถานศึกษาชัดเจน ที่ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยของเด็กและเยาวชนในสถานศึกษา เปิดรับรูปแบบกิจกรรม และเอื้อให้เด็ก เยาวชน ตลอดจนบุคลากรในสถานศึกษาได้เข้ามาทำกิจกรรมเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนร่วมกัน ตลอดจนกำหนดเป็นมาตรการและนโยบายของโรงเรียนในการบังคับใช้กับนักเรียน รวมทั้งผู้ปกครอง

4. ทีมงานที่มีการพูดคุยอย่างสม่ำเสมอ มีการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง

5. การสนับสนุนของภาคีเครือข่ายทั้งพี่เลี้ยง สจร. เครือข่ายกู้ชีพกู้ภัย และเครือข่ายทีมวิทยากรในงานความปลอดภัยทางถนนที่เข้ามาสนับสนุนความรู้และเครื่องมือต่าง ๆ

7. ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

เกิด Change agent ในสถานศึกษา และกระจายสู่ชุมชน โดยแกนนำนักเรียน ทำให้เกิดมาตรการการสวมหมวกนิรภัยเกิดขึ้นในโรงเรียน



ร.วัดธงชัยธรรมจักร



โครงการขับเคลื่อน “อำเภอถนนปลอดภัย” ด้วยศูนย์ปฏิบัติการ ความปลอดภัยทางถนน อำเภอลาดหลุมแก้ว อำเภอรัญญบุรี และอำเภอหนองเสือ จังหวัดปทุมธานี

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

- เกิดการคืนข้อมูลจุดเสี่ยง พฤติกรรมเสี่ยงให้ชุมชน นำไปสู่การแก้ไขปัญห
- องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนำข้อมูลมาวางแผนงาน และบรรจุเข้าในแผนเทศบัญญัติท้องถิ่น (บางแห่ง)
- องค์กรภาคเอกชนให้ความร่วมมือในการสอบสวนเหตุ และแก้ไขจุดเสี่ยง
- คนในชุมชนเกิดความตระหนักเรื่องอุบัติเหตุจราจร
- สปท.อปท.มีแผนการจัดการปัญหาจุดเสี่ยง
- มีการประชาสัมพันธ์ และรณรงค์



การเปลี่ยนแปลงที่พบ

- เกิดคณะกรรมการ สปท.อปท.ครอบคลุมทุกพื้นที่
- อำเภอหนองเสือเกิดการขับเคลื่อน “โรงเรียนถนนปลอดภัย”
- อำเภอลาดหลุมแก้ว ตำบลคูบางหลวง มีแกนนำชุมชนทำงานร่วมกับ อบต. ในการตั้งด่านชุมชน ปลูกฝังจิตสำนึกในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก
- เกิดอาสาสมัครนักเรียนและชุมชนในอำเภอลาดหลุมแก้ว

ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

- อำเภอลาดหลุมแก้วเกิดอาสาสมัครที่เป็นแกนนำนักเรียนและแกนนำชุมชน
- เกิด “โรงเรียนถนนปลอดภัย” 5 โรงเรียนในเขตอำเภอหนองเสือ



03

โครงการขับเคลื่อน “อำเภอถนนปลอดภัย” ด้วยศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอลาดหลุมแก้ว อำเภอรัญบุรี และอำเภอหนองเสือ จังหวัดปทุมธานี

หัวหน้าโครงการ	นายพารินทร์ แก้วสวัสดิ์
พื้นที่ดำเนินงาน	อำเภอลาดหลุมแก้ว อำเภอรัญบุรี และอำเภอหนองเสือ จังหวัดปทุมธานี
ทีมร่วมดำเนินงาน	ศปถ.อำเภอ (ลาดหลุมแก้ว รัญบุรี หนองเสือ) ศปถ.อปท. (ทต.คลองพระอุดม อบต.คูบางหลวง อบต.หน้าไม้ ทต.ระแหง ทต.รัญบุรี ทต.หนองเสือ อบต.บึงบา อบต.บึงกาสาม อบต.หนองสามวัง อบต.ศาลาครุ อบต.บึงบอน) โรงเรียนหนองเสือวิทยาคม โรงเรียนวัดราชวรานุบำรุง โรงเรียนชุมชนประชานิกรอำนวยการ โรงเรียนอยู่ประชานุเคราะห์ โรงเรียนวัดศรีสโมสร

1. บริบท

จังหวัดปทุมธานีเป็นจังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตสูง โดยมีสถิติสูงเป็นอันดับ 7 ของประเทศ จากรายงานของศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ พบว่าในปี 2561 มีผู้เสียชีวิตจำนวน 292 คน บาดเจ็บ 15,569 ราย โดยพาหนะที่ทำให้เกิด

การเสียชีวิตส่วนใหญ่มาจากรถจักรยานยนต์และมีสาเหตุจากการเมาสุรา
ร่วมด้วย โดยพื้นที่อำเภอที่มีสถิติผู้เสียชีวิตสูงสุดคือ อำเภอลาดหลุมแก้ว
อำเภอเมืองปทุมธานี อำเภอหนองเสือ และอำเภอธัญบุรี จากสถิติผู้เสียชีวิต
จากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นของทั้ง 3 อำเภอพบว่า ส่วนใหญ่จะมาจากกลุ่มวัยรุ่น
และวัยทำงาน โดยมีสาเหตุหลักมาจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สวม
หมวกนิรภัย และไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เมาแล้วขับ การขับเร็ว นอกจากนี้
ในอำเภอหนองเสือยังพบว่า เด็กและเยาวชนในสถานศึกษาเป็นอีกกลุ่มสำคัญ
ที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มสูงขึ้น

นับตั้งแต่ปี 2561 เป็นต้นมา ทั้ง 3 อำเภอได้ดำเนินงานขับเคลื่อน
ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.อปท. อย่างจริงจังและต่อเนื่อง และส่งเสริมสนับสนุน
ให้คณะกรรมการและแกนนำได้มีทักษะและความรู้ในการแก้ไขปัญหา
ด้านความปลอดภัยทางถนนได้ถูกต้อง และมุ่งเน้นการขับเคลื่อนกิจกรรม
เพื่อลดอัตราการขับขี่สวมหมวกนิรภัย 100% ตลอดจนมีการนำนโยบายระบบ
สุขภาพอำเภอ (DHS) ไปสู่การปฏิบัติ โดยเฉพาะพื้นที่อำเภอหนองเสือ
โดยกำหนดให้เรื่องอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาในพื้นที่ ต้องได้รับการแก้ไข
ภายใต้โครงสร้างการขับเคลื่อนของ ศปถ.อำเภอ และดำเนินการต่อเนื่อง
โดยคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอหนองเสือ จังหวัดปทุมธานี
(พชอ.) แต่สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนก็ยังคงมีความรุนแรง
อย่างต่อเนื่อง จึงต้องมีการเพิ่มความเข้มข้นในการดำเนินงานเพื่อสร้าง
ความปลอดภัยทางถนนในอำเภอลาดหลุมแก้ว อำเภอธัญบุรี และอำเภอหนองเสือ
โดยการสร้างกลไกการขับเคลื่อน “อำเภอถนนปลอดภัย” ด้วยการสร้างการ
มีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย มีการขับเคลื่อน ศปถ.อปท. อย่างจริงจังและ
ต่อเนื่อง ในขณะที่อำเภอหนองเสือมุ่งเน้นไปที่การดำเนินงานเชิงรุกไปสู่เด็ก
และเยาวชนในสถานศึกษาให้เกิดจิตสำนึกในการป้องกันตนเองในการสร้าง
ความปลอดภัยทางถนนให้มากยิ่งขึ้น



2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อศึกษาสถานการณ์และวิเคราะห์ข้อมูลสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากร่วมกันของภาคีเครือข่ายชุมชนและหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง
2. เพื่อพัฒนาศักยภาพของทีมงานระดับอำเภอ ตำบล ให้เกิดกลไกขับเคลื่อนงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน และขยายผลการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจากร่วมกันครอบคลุมทุกตำบล
3. เพื่อขับเคลื่อนศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอและตำบลที่มุ่งสู่ “อำเภอถนนปลอดภัย”
4. เพื่อให้เกิดความตระหนักรู้ถึงความปลอดภัยในตนเองในระหว่างขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยการสวมหมวกนิรภัย

3. กิจกรรม

1. ประชุมเพื่อชี้แจงความเข้าใจเกี่ยวกับโครงการและกำหนดแนวทางขับเคลื่อนในตำบลและระดับอำเภอ
2. ศึกษาสถานการณ์และวิเคราะห์ข้อมูลสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากร่วมกันของภาคีเครือข่ายและหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องเพื่อนำไปสู่การขับเคลื่อน “อำเภอถนนปลอดภัย”
 - 2.1 พัฒนาทักษะการเก็บข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูล สถิติ อุบัติเหตุจากร่วมกัน และวิเคราะห์จุดเสี่ยง
 - 2.2 เวทีติดตามสถานการณ์ ข้อมูล สถิติ อุบัติเหตุจากร่วมกัน และวิเคราะห์จุดเสี่ยง ร่วมกับการคืนข้อมูลที่เกี่ยวข้องไปสู่ภาคีเครือข่าย
3. พัฒนาศักยภาพ ศปด.อำเภอ และ ศปด.อปท. ทั้ง 3 อำเภอ และหน่วยงานภาคีที่เกี่ยวข้อง
 - 3.1 การสร้างทีมขับเคลื่อน ศปด.อำเภอ และ ศปด.อปท. ร่วมกับภาคีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

3.2 เวทีพัฒนาศักยภาพแกนนำ สปถ.อำเภอ และ สปถ.อปท.
ร่วมกับภาคีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

4. พัฒนาแกนนำเจ้าหน้าที่ตำรวจ สาย ป. ในการขับเคลื่อนอาสา
จราจร 3 อ. : การสร้างทีมขับเคลื่อนฯ อาสาตำรวจจราจร (กองร้อยน้ำหวาน)
(นำร่อง อำเภอลาดหลุมแก้ว)

5. การพัฒนาแกนนำนักเรียนและนักศึกษาเพื่อขับเคลื่อนการป้องกัน
และลดอุบัติเหตุในสถานศึกษาอำเภอหนองเสือ

6. การสรุปถอดบทเรียนร่วมกันของภาคีเครือข่ายทั้ง 3 อำเภอ และ
ภาคีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

7. การจัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้และขยายผลการขับเคลื่อน “อำเภอ
ถนนปลอดภัย” ให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ทั้ง 3 อำเภอ

4. ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. เกิดการคืนข้อมูลจุดเสี่ยง พฤติกรรมเสี่ยงให้ชุมชน กำหนด ผู้ใหญ่บ้าน
และคนในชุมชน จนนำไปสู่การแก้ไขจุดเสี่ยงแบบมีส่วนร่วม และขับไปสู่
การจัดตั้งด้านชุมชนเพิ่มขึ้นจากช่วงเทศกาล

2. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่เป้าหมายมีการนำข้อมูลปัญหา
เรื่องความปลอดภัยทางถนนมาสู่การวางแผนดำเนินงานแก้ไข และบรรจุ
เข้าในแผนเทศบัญญัติท้องถิ่น (บางแห่ง) เพื่อสนับสนุนงบประมาณในการ
ดำเนินงาน

3. องค์กรภาคเอกชนให้ความร่วมมือในการสอบสวนเหตุและดำเนินการ
แก้ไขจุดเสี่ยงที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะในอำเภอลาดหลุมแก้ว

4. คนในชุมชนเป้าหมายเกิดความตระหนักเรื่องอุบัติเหตุและเห็น
ความสำคัญของผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุและลุกขึ้นมาให้ความสนใจ
ในการสวมใส่หมวกนิรภัย และการทำ พ.ร.บ. ให้ถูกต้องตามกฎหมาย



5. สปถ.อปท. มีการประชุมคณะกรรมการเพื่อรับทราบนโยบายการดำเนินงาน และมีการกำหนดจุดเสี่ยงในพื้นที่ จนนำไปสู่การจัดรณรงค์ประชาสัมพันธ์ในแต่ละพื้นที่เพิ่มมากขึ้น

6. เกิดกระบวนการทางความคิดในการแก้ไขปัญหา มีแผนการจัดการปัญหาจุดเสี่ยงที่มาจากการวิเคราะห์ข้อมูลร่วมกันทั้งในระดับท้องถิ่น-ระดับอำเภอ

7. เกิดคณะกรรมการ สปถ.อปท. ครอบคลุมทุกตำบลในพื้นที่เป้าหมายที่มีการขับเคลื่อนอย่างต่อเนื่องและจริงจัง โดยที่คณะกรรมการ สปถ.ท้องถิ่น และบุคลากรที่เกี่ยวข้อง เกิดความเข้าใจ และเปิดใจรับรู้นโยบาย แนวคิดในการปฏิบัติงานร่วมกัน

8. มีการประชาสัมพันธ์ และรณรงค์เพื่อลดอุบัติเหตุ การสวมหมวกนิรภัย และคาดเข็มขัดนิรภัย

9. คณะกรรมการ สปถ.อำเภอ และ สปถ.อปท. หน่วยงานภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง เกิดการมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนงาน

5. การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. เกิดคณะกรรมการ สปถ.อปท. ครอบคลุมทุกตำบล มีการขับเคลื่อนอย่างต่อเนื่องและจริงจัง โดยที่คณะกรรมการ สปถ.ท้องถิ่น และบุคลากรที่เกี่ยวข้อง เกิดความเข้าใจ และเปิดใจรับรู้นโยบาย แนวคิดในการปฏิบัติงานร่วมกัน

2. อำเภอหนองเสือเกิดการขับเคลื่อน “โรงเรียนถนนปลอดภัย” โดยครูและแกนนำนักเรียนในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนและการปฏิบัติตัวตามกฎหมายจราจร จำนวน 5 โรงเรียน มีกิจกรรมในการสร้างความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง

3. อำเภอลาดหลุมแก้ว ตำบลคูบางหลวง มีแกนนำชุมชนทำงานร่วมกับ อบต. ในการตั้งด่านระดับชุมชน และปลูกฝังจิตสำนึกเรื่องความปลอดภัยให้กับเด็กเล็กและครูในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก

4. เกิดอาสาจราจรที่เป็นแกนนำนักเรียนและแกนนำชุมชนในอำเภอลาดหลุมแก้วที่มีความรู้และความเข้าใจในเรื่องของกฎหมายจราจร และสามารถลุกขึ้นมาเป็นทีมสนับสนุนเจ้าหน้าที่ตำรวจในการดำเนินกิจกรรมเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน

6. ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

1. อำเภอลาดหลุมแก้วเกิดอาสาจราจรที่เป็นแกนนำนักเรียนและแกนนำชุมชนในการสนับสนุนเจ้าหน้าที่ตำรวจในการดำเนินกิจกรรมสร้างความปลอดภัยทางถนน อาทิ การตั้งด่านชุมชนในตำบลคูบางหลวงร่วมกับ อบต.

2. เกิด “โรงเรียนถนนปลอดภัย” 5 โรงเรียนในเขตอำเภอหนองเสือ



โครงการสร้างกลไกการขับเคลื่อน อำเภอปลอดภัยทางถนน อำเภอ พัฒนานิคม จังหวัดลพบุรี



- จัดตั้งคณะกรรมการ ศปท.แต่ละหมู่บ้าน
- ประสานข้อมูลกันอย่างเป็นระบบ real time
- นำเสนอข้อมูลจุดเสี่ยงเข้าสู่ระบบ
- จุดเสี่ยง ได้รับการแก้ไขทั้งหมด 25 จุดใน 3 ตำบล
- นายอำเภอประกาศนโยบายขับเคลื่อนทั้งอำเภอ

การเปลี่ยนแปลงที่พบ

- อัตราการสวมหมวกนิรภัย และคาดเข็มขัดนิรภัยเพิ่มขึ้น เป็น 74.91%
- จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต ลดลงจากปีที่ผ่านมา 10%



ปัจจัยความสำเร็จ

- ความร่วมมือระหว่างภาคี/หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- เน้นการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย
- สร้างเสริมศักยภาพของทีม



เกิดการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน
ทั้งอำเภอในปี 2564 โดยประกาศเป็น
“พัฒนานิคม ถนนปลอดภัย ร่วมใจ สร้าง
วินัยจราจร”



04

โครงการสร้างกลไกการขับเคลื่อน อำเภอปลอดภัยทางถนน อำเภอพัฒนานิคม จังหวัดลพบุรี

หัวหน้าโครงการ	นพ.นุสิทธิ์ ชัยประเสริฐ
ผู้รับผิดชอบโครงการ	วิลาภกุล มะกรูดทอง
พื้นที่ดำเนินงาน	ตำบลพัฒนานิคม ตำบลดีลัง และตำบลหนองบัว อำเภอพัฒนานิคม จังหวัดลพบุรี
ทีมร่วมดำเนินงาน	โรงพยาบาลพัฒนานิคม ศปถ.อำเภอพัฒนานิคม พชอ.พัฒนานิคม

1. บริบท

ตำบลที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดในอำเภอพัฒนานิคม จังหวัดลพบุรี ในช่วงปีงบประมาณ 2560 และ 2561 ได้แก่ ตำบลพัฒนานิคม ตำบลดีลัง และตำบลหนองบัว โดยพบว่าผู้ประสบเหตุส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อยู่ในช่วงอายุ 10-30 ปี และมากกว่า 60 ปี โดยมีพฤติกรรมเสี่ยงคือ ไม่สวมหมวกนิรภัย ดื่มสุรา พาหนะที่ประสบเหตุสูงสุดคือรถจักรยานยนต์ และที่สำคัญพบว่าส่วนใหญ่เสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุ ร้อยละ 65.25 และ 68.85 ตามลำดับ จากการสอบสวนสาเหตุเชิงลึกพบว่า ทั้ง 3 ตำบลมีลักษณะทางกายภาพที่เป็นจุดเสี่ยง มีจุดตัดเป็นสี่แยกมากกว่า 100 จุด ทำให้โรงพยาบาลพัฒนานิคมได้เริ่มผลักดันเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เริ่มจากการดำเนินการในหน่วยงานของตนเอง ผ่านการทำมาตรการองค์กรและการแก้ไขจุดเสี่ยงหน้าบริเวณโรงพยาบาล และขยายผลไปสู่อำเภอโดยทำงานร่วมกับเครือข่ายผลักดันให้เป็นวาระอำเภอ



และในปี 2558 ได้ผลักดันประเด็นอุบัติเหตุเข้าสู่วาระของคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) โดยใช้ข้อมูลสถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตนำเข้ามาเป็นวาระประชุมประจำทุกเดือน และมีการวิเคราะห์ข้อมูลและคืนข้อมูลให้กับชุมชน ผ่านเวที ศปถ.ตำบล ที่ประชุมกำหนด ผู้ใหญ่บ้าน ส่งผลให้มีการแก้ไขจุดตัด จุดเสี่ยงต่าง ๆ ที่มีความเสี่ยงสูง แต่อย่างไรก็ตาม เนื่องจากจำนวนจุดตัดในพื้นที่มีจำนวนมาก การแก้ไขปัญหาทางกายภาพ จึงไม่เอื้ออำนวย ทำให้ภาพรวมการป้องกันเป็นไปได้ขึ้นในระยะเวลาอันสั้น จึงจำเป็นต้องดำเนินการมาตรการเชิงรุกอื่น ๆ ประกอบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนตั้งแต่การเก็บข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูล พื้นฐาน สถานการณ์ความเสี่ยงหลัก พฤติกรรมเสี่ยงของคนในชุมชน โดยการสร้างให้เกิดคณะทำงานและกลไกการทำงานในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับอำเภอและในระดับท้องถิ่นที่ทำงานร่วมกัน

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อศึกษาสถานการณ์และวิเคราะห์ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจากราวผ่านการเรียนรู้ร่วมกันของภาคีเครือข่ายและชุมชน
2. เพื่อขับเคลื่อนการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมจราจรขับที่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ ในพื้นที่ตำบลเสี่ยงสูงอำเภอพัฒนานิคม
3. เพื่อสร้างกลไกการขับเคลื่อน “อำเภอปลอดภัยทางถนน” ของอำเภอพัฒนานิคม แบบมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย

3. กิจกรรม

1. ประชุมชี้แจงทำความเข้าใจโครงการขับเคลื่อน “อำเภอถนนปลอดภัย” โดยจัดกระบวนการเพื่อกระตุ้นการสร้างการมีส่วนร่วมใน 3 ตำบล
2. ภาคีเครือข่ายชุมชนเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ และนำมาวิเคราะห์ร่วมกัน เพื่อกำหนดแนวทางการแก้ไขร่วมกับทีมสหสาขาวิชาชีพ

3. การสร้างทีมขับเคลื่อน “ตำบลปลอดภัยทางถนน” ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตำบลละ 10 คน

4. ดำเนินงานตามแผนงานของแต่ละตำบล

- เก็บข้อมูลการสวมหมวกนิรภัย ข้อมูลยานพาหนะ และการทำ พ.ร.บ.
- จัดตั้งด่านชุมชนใน 3 ตำบลเสี่ยง เพื่อควบคุมกำกับการสวมหมวกนิรภัยและการคาดเข็มขัดนิรภัยในประชาชนที่สัญจรไปมา
- กำหนดมาตรการเรื่องการขับขี่รถยนต์ รถจักรยานยนต์ให้สวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้ง
- แคนนำชุมชนร่วมเฝ้าระวังพฤติกรรมเสี่ยงกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ

5. เวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้และติดตามการดำเนินงานในระดับตำบลทุก 2 เดือนโดยใช้งบประมาณ

6. ทีม พชอ. มีการนิเทศติดตามสนับสนุนเจ้าหน้าที่และแกนนำพื้นที่ 3 ตำบล เพื่อเป็นแบบอย่างการขับขีปลอดภัย (MR, MISS) และจัดทำฐานข้อมูลผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย

7. สรุบบทเรียนการดำเนินงานร่วมกันของภาคีเครือข่าย 3 ตำบล และภาคีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

8. จัดเวทีสร้างการรับรู้และขยายผลการขับเคลื่อน “อำเภอปลอดภัยทางถนน” ให้ครอบคลุมอำเภอพัฒนานิคม

4. ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. จัดตั้งคณะกรรมการ ศปถ.พื้นที่ในแต่ละหมู่บ้าน เพื่อแก้ไขและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ด้วยตนเอง เช่น ให้มีการสวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัยก่อนออกจากบ้าน/หมู่บ้าน ร่วมกันแก้ไขจุดเสี่ยง จัดทีมเฝ้าระวัง การขับขี่ต้องปฏิบัติตามมาตรการหมู่บ้าน และการปฏิบัติให้ถูกต้องตามกฎหมายจราจร

2. ศปถ.หมู่บ้าน, ศปถ.ตำบล และ ศปถ.อำเภอ ประสานข้อมูลกันอย่างเป็นระบบ ต่อเนื่อง real time พร้อมรายงานและประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อร่วมแก้ไขปัญหา



3. นำเสนอข้อมูลจุดเสี่ยงเข้าสู่ระบบของคณะที่มนำชุมชน และมีการแก้ไขจุดเสี่ยงด้วยคนในชุมชน พื้นที่ส่วนรวมของหมู่บ้านให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องแก้ไข ได้แก่ อบต. เทศบาล

4. จุดเสี่ยงได้รับการแก้ไขทั้งหมด 25 จุดใน 3 ตำบล

5. นายอำเภอประกาศนโยบายขับเคลื่อนทั้งอำเภอ ในปี 2564 โดยกำหนดกรอบการทำงานอุบัติเหตุอย่างจริงจัง เข้มขัน กำหนดเป้าหมายเป็นอำเภอถนนปลอดภัย โดยตั้งสโลแกน “พัฒนานิคม ถนนปลอดภัย ร่วมใจสร้างวินัยจราจร”

- มีการจัดตั้งคณะกรรมการ ศปถ.หมู่บ้าน, ศปถ.ตำบล ให้ครบทั้ง 9 ตำบล และมีการเก็บวิเคราะห์ แก้ไข จุดเสี่ยง
- จัดทำรายงานมาที่ ศปถ.อำเภอ ทุกวัน real time สามารถดูข้อมูลย้อนหลังได้ตลอดเวลา
- กำหนด/ตัวแทน นำผลการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่แจ้งในวาระประชุมของอำเภอทุกเดือน
- มีการกำหนดมาตรการแก้ไขปัญหา ผ่านเวทีประชาคมร่วมกับผู้นำท้องถิ่น/ท้องที่ ตำรวจ ผู้ปกครอง และประชาชน เกิดผลสำเร็จตามมาตรการเด็กแว้น 3 มาตรการ

5. การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. อัตราการสวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัยเพิ่มขึ้นเป็น 74.91% จากเดิม 26.30%

2. จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต จากการไม่สวมหมวกนิรภัยและการคาดเข็มขัดนิรภัยลดลงจากปีที่ผ่านมา 10% โดยจากข้อมูลบาดเจ็บและเสียชีวิตใน 3 ตำบล ดังนี้ 1) ในปี 62 ผู้บาดเจ็บจำนวน 756 ราย และเสียชีวิตจำนวน 17 ราย 2) ปี 63 ผู้บาดเจ็บจำนวน 646 ราย และเสียชีวิตจำนวน 15 ราย ซึ่งส่งผลให้อัตราผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตลดลง 8%

6. ปัจจัยความสำเร็จ

1. ความร่วมมือระหว่างภาคี/หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งแนวตั้งและแนวนราบ
2. เน้นการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยซึ่งเป็นมาตรการที่ทำให้วัดผลได้ชัดเจน เป็นรูปธรรม และสามารถลดการบาดเจ็บรุนแรงได้อย่างชัดเจน
3. สร้างเสริมศักยภาพของทีมทำงานในระดับตำบลส่งผลให้มีแกนนำในพื้นที่ที่มีความรู้ในการเก็บข้อมูล และการนำข้อมูลมาวิเคราะห์ ส่งต่อเพื่อแก้ไขปัญหา

7. ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

เกิดการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนทั้งอำเภอในปี 2564 โดยประกาศเป็น “พัฒนานิคม ถนนปลอดภัย ร่วมใจ สร้างวินัยจราจร” มีการจัดตั้งคณะกรรมการ ศปถ.พื้นที่ในแต่ละหมู่บ้าน เพื่อแก้ไขและปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ให้เกิดความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ด้วยคนในชุมชนเอง





โครงการขับเคลื่อนหมู่บ้านปลอดภัยทาง ถนน อำเภอท่าหลวง จังหวัดลพบุรี

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น



- ได้แกนนำหมู่บ้าน 111 คน
- เกิดหมู่บ้านนำร่อง 9 หมู่บ้าน
- เกิดฐานข้อมูลพฤติกรรมเสี่ยงระดับหมู่บ้าน
- เกิด “กลไกหมู่บ้านปลอดภัย”



การเปลี่ยนแปลง ที่พบ

- อัตราการสวมหมวกนิรภัยทั้ง 37 หมู่บ้าน เพิ่มขึ้น เป็น 44.53%
- อัตราการบาดเจ็บทางสมอง/การเสียชีวิตลดลง
- จุดเสี่ยงในหมู่บ้านได้รับการแก้ไข รวม 74 จุด

ปัจจัยความสำเร็จ

- คณะทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับหมู่บ้านให้ความร่วมมือ
- การเก็บรวบรวมข้อมูลวิถีชีวิตของคนในชุมชน



ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

“กลไกหมู่บ้านปลอดภัย” ที่ประชาชน
และแกนนำชุมชนร่วมกับหน่วยงาน
ราชการขับเคลื่อนงาน



05

โครงการขับเคลื่อนหมู่บ้านปลอดภัยทางถนน อำเภอท่าหลวง จังหวัดลพบุรี

หัวหน้าโครงการ พิมพ์รัช ศรีบุญยภัสร์
พื้นที่ดำเนินงาน 37 หมู่บ้านในอำเภอท่าหลวง จังหวัดลพบุรี
ทีมร่วมดำเนินงาน ศปถ.อำเภอท่าหลวง พชอ.ท่าหลวง

1. บริบท

พื้นที่อำเภอท่าหลวงเป็นพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูงจากอุบัติเหตุทางถนนมาอย่างต่อเนื่อง ถึงแม้ในพื้นที่จะมีการขับเคลื่อนกลไกการจัดการเชิงระบบผ่าน ศปถ.อำเภอ ศปถ.อปท. ที่ผู้บริหารทุกระดับมีความพยายามออกนโยบายและมาตรการจัดการปัญหาเพื่อแก้ไขเชิงรุกมากกว่าห้าปี โดยใช้องค์ความรู้และเครื่องมือที่ได้รับการเผยแพร่ อบรม และพัฒนาศักยภาพจากหลายแหล่ง อาทิ กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค ที่ขับเคลื่อนผ่านกลไก พชอ. และ D-RTI โดยมีการกำกับติดตามจาก สคร.เขต ศูนย์ประสานงานวิจัยเพื่อท้องถิ่นจังหวัดสมุทรสงคราม สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) และคณะทำงาน สอจร.ภาคกลาง แต่การดำเนินงานยังพบข้อจำกัดในการจัดการประเด็นปัญหาที่ยังคงเกาะกลุ่มอยู่ที่เหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ของสมาชิกในชุมชน โดยสังเกตได้จากข้อมูลสถานการณ์ระดับพื้นที่ในปี 2561 ยังมีผู้บาดเจ็บ 349 ราย และเสียชีวิต 13 ราย คิดเป็น 43.33 ต่อแสนประชากร



เกินค่าเป้าหมายประเทศไปกว่าครึ่ง สาเหตุยังคงเกิดจากการใช้รถจักรยานยนต์ 61.54% ไม่สวมหมวกนิรภัยมากถึง 80% ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ 61.54% บาดเจ็บรุนแรงที่ศีรษะ 80% และมีอุบัติเหตุใหม่กับกลุ่มเสี่ยงในพื้นที่ ที่พบว่ากลุ่มอายุที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดพบว่าเป็นผู้สูงอายุ (60-69 ปี) 30.77% รองลงมาได้แก่ วัยรุ่น วัยทำงาน (อายุ 20-29 ปี และ 10-19 ปี) อยู่ที่ 23.08% เท่ากัน นอกจากนี้ยังพบด้วยว่ารถจักรยานยนต์ที่ใช้ไม่มี พ.ร.บ. ทำให้การจัดการปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอำเภอลำปางต้องพิจารณา มาตรการการรณรงค์มีส่วนร่วมจากสมาชิกในชุมชนระดับ “หมู่บ้าน” ในฐานะ “เจ้าของปัญหา” ร่วมกับกลไกของ ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.อปท.

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อสำรวจสถานการณ์และวิเคราะห์ข้อมูลในพื้นที่ การทำ พ.ร.บ. การมีใบขับขี่ ผ่านการเรียนรู้ร่วมกันของคนในหมู่บ้านและหน่วยงานราชการ
2. เพื่อขับเคลื่อนการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมรถจักรยานยนต์และรถจักรยานยนต์ ในหมู่บ้านทั้ง 37 หมู่บ้าน (ยกเว้นตำบลหนองผักแว่น) ให้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร
3. เพื่อขับเคลื่อน “หมู่บ้านปลอดภัยทางถนน” ของอำเภอลำปาง และเพิ่มเครือข่ายให้กว้างขึ้น เช่น SRRT ขนส่ง บริษัทกลาง รพ.สต. องค์การอิสระอื่น ๆ

3. กิจกรรม

1. ประชุมเพื่อชี้แจงทำความเข้าใจเกี่ยวกับโครงการ และกำหนดแนวทางขับเคลื่อนในหมู่บ้าน
2. อบรมพัฒนาทักษะการเก็บข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูล สถิติ อุบัติเหตุ จราจร และวิเคราะห์จุดเสี่ยง ดำเนินการสำรวจข้อมูล การมี พ.ร.บ. และ คืนข้อมูลที่เกี่ยวข้องให้กับคนในหมู่บ้าน

3. พัฒนาศักยภาพแกนนำหมู่บ้าน
 - อบรมการสร้างทีมขับเคลื่อน “หมู่บ้านปลอดภัยทางถนน” ผ่านตำบลร่วมกับภาคีหน่วยงาน
 - เวทีพัฒนาศักยภาพแกนนำขับเคลื่อน “หมู่บ้านปลอดภัยทางถนน” ผ่านแกนนำตำบล
4. ติดตามสนับสนุนการขับเคลื่อนหมู่บ้านปลอดภัยทางถนน ผ่านแกนนำตำบลเพื่อเป็นแบบอย่างการขับเคลื่อน
5. การสรุปบทเรียนร่วมกันของแกนนำหมู่บ้าน ผ่านแกนนำและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
6. การจัดเวทีสื่อสารสาธารณะเพื่อขับเคลื่อน “หมู่บ้านปลอดภัยทางถนน” ให้ครอบคลุมอำเภอท่าหลวง

4. ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. ได้แกนนำหมู่บ้านที่ผ่านการอบรมหลักสูตรวิทยากรกระบวนการเพื่อขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนน 3 คนต่อ 1 หมู่บ้าน (37 หมู่บ้าน \times 3 คน = 111 คน) ที่มีความรู้ ความเข้าใจ มีทักษะ และสามารถใช้เครื่องมือในการค้นหาและวิเคราะห์จุดเสี่ยง สามารถวิเคราะห์ความเป็นมาของชุมชนที่อยู่ ผ่านเครื่องมือ ได้แก่ แผนที่ชุมชน ปฏิทินกิจกรรม และเส้นทางประวัติศาสตร์ (Time line)

2. เกิดหมู่บ้านนำร่อง 9 หมู่บ้าน จาก 37 หมู่บ้าน ที่มีการตั้งศูนย์ถนนหมู่บ้านนำร่อง โดยมีผู้ใหญ่บ้านเป็นประธานศูนย์ กรรมการ เลขา แยกเป็น 3 ทีม คือ 1) ทีมประชาสัมพันธ์ 2) ทีมเฝ้าระวังจุดเสี่ยงและทีมสอบสวนระดับหมู่บ้าน 3) ทีมติดตามประเมินผล

3. เกิดฐานข้อมูลพฤติกรรมเสี่ยงระดับหมู่บ้าน ที่ได้จากการสำรวจพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย และการค้นหา สํารวจจุดเสี่ยง ครอบคลุมทั้ง 37 หมู่บ้าน เพื่อใช้กำหนดมาตรการ แผนการดำเนินงาน และกำกับติดตามประเมินผล

4. เกิด “กลไกหมู่บ้านปลอดภัย” ที่สมาชิกและแกนนำชุมชนร่วมกับหน่วยงานราชการ ช่วยกันขับเคลื่อนหมู่บ้านปลอดภัยทางถนนให้ครอบคลุมพื้นที่อำเภอท่าหลวง โดยทุกหมู่บ้านกำหนดให้มีวาระการประชุมเรื่องอุบัติเหตุเป็นประจำทุกเดือน กำหนด ผู้ใหญ่บ้าน และคนในชุมชนร่วมกันแก้ไขจุดเสี่ยงและทำ พ.ร.บ. เพิ่มขึ้น เทศบาลตำบล/อปท. นำข้อมูลปัญหามาวางแผนดำเนินงานแก้ไข และบรรจุเข้าในแผนของ อปท. มีการตั้งจุดตรวจเพื่อกระตุ้นการสวมหมวกนิรภัย/คาดเข็มขัดนิรภัย บริเวณทางเข้า-ออกหมู่บ้าน เดือนละ 2 ครั้ง ทั้ง 37 หมู่บ้าน และกำหนดทำอย่างต่อเนื่องพร้อมกันทั้ง 37 หมู่บ้าน ทุกวันที่ 15 กับ 30 ของเดือน เวลา 16.00 น. ถึง 17.00 น. โดยคณะกรรมการหมู่บ้านปลอดภัย

5. การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. อัตราการสวมหมวกนิรภัยทั้ง 37 หมู่บ้าน เพิ่มขึ้นจาก 38.08% เป็น 44.53% การทำ พ.ร.บ. จาก 58.0% เป็น 63.7% และการมีใบอนุญาตขับขี่ จาก 29.9% เป็น 31.8%

2. ลดอัตราการบาดเจ็บทางสมอง/ลดการเสียชีวิตเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา ดังนี้ อัตราตายปี (2561-2563) จาก 43.3, 40 และ 36.6 ต่อแสนประชากร ตามลำดับ

3. จุดเสี่ยงในหมู่บ้านได้รับการแก้ไขและคืนข้อมูลให้แก่สมาชิกในชุมชน เฉลี่ยจุดเสี่ยงที่ได้รับการแก้ไขอย่างน้อยหมู่บ้านละ 2 จุดเสี่ยง รวม 74 จุด

6. ปัจจัยความสำเร็จ

1. สร้างคณะทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับหมู่บ้าน โดยเข้ามามีส่วนร่วมในทุกขั้นตอน ทำให้เกิดความรู้สึกในการเป็นเจ้าของงานร่วมกัน

2. การเก็บรวบรวมข้อมูลวิถีชีวิตของคนในชุมชนตั้งแต่อดีต-ปัจจุบัน ข้อมูลสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน บทเรียนประสบการณ์และปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญต่อการสร้างกลไกคณะทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนตำบล เพื่อนำมาวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูล

7. ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

“กลไกหมู่บ้านปลอดภัย” ที่สมาชิกและแกนนำชุมชนร่วมกับหน่วยงานราชการ ช่วยกันขับเคลื่อน





โครงการขับเคลื่อนกลไก สปส.ระดับพื้นที่เพื่อ พัฒนาการป้องกันและแก้ไขปัญหาลุทธิเหตุทาง รถจักรยานยนต์ จังหวัดตราด

ผลลัพธ์ที่ เกิดขึ้น

1. เกิดวัฒนธรรมการขับขี่ปลอดภัย
2. มีกติกาหรือระเบียบชุมชน
3. บริหารจัดการความเร็วและกำจัดสิ่งกีดขวางบนไหล่ทาง
4. มีการขับเคลื่อนกลไกคณะทำงานด้านข้อมูล
5. มีการใช้กลไกประชารัฐในการบูรณาการความร่วมมือ



การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1
2

การแก้ไขจุดเสี่ยงที่เกิดจากความร่วมมือ

เกิดกติกาหรือระเบียบชุมชน

ปัจจัยความสำเร็จ

1. มีเจ้าภาพติดตามงานอย่างต่อเนื่อง
2. วิธีการดำเนินงานที่เน้นการสร้างความร่วมมือบูรณาการ
3. นโยบายจากส่วนกลาง และมีเป้าหมายที่ชัดเจน
4. การ Coaching เติมเต็มพัฒนาศักยภาพ
5. การบูรณาการการทำงาน



ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

สปส.อำเภอ และ สปส.ตำบลในพื้นที่เป้าหมาย มีการขับเคลื่อนการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนน โดยนำข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่มาใช้วิเคราะห์และวางมาตรการป้องกัน



โครงการขับเคลื่อนกลไก สปท.ระดับพื้นที่ เพื่อพัฒนาการป้องกันและแก้ไขปัญหาคูบติเหตุ ทางรถจักรยานยนต์ จังหวัดตราด

หัวหน้าโครงการ	จิรวัดมณี แสงจันทร์
พื้นที่ดำเนินงาน	6 พื้นที่จาก 6 อำเภอที่มีปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์สูงในจังหวัดตราด
ทีมร่วมดำเนินงาน	ขนส่ง แขวงทางหลวง โรงพยาบาล ตำรวจ บริษัทกลางฯ สมาคมกู้ภัยบุญช่วยเหลือจังหวัดตราด

1. บริบท

จังหวัดตราดมีการดำเนินงานด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนมาอย่างต่อเนื่อง ทำให้เกิดภาคีและโครงสร้างการทำงาน ไม่ว่าจะเป็น คณะทำงานระดับจังหวัดด้านความปลอดภัยทางถนน เวทีประชุมเพื่อรายงานสถานการณ์และคืนข้อมูลอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ ล่าสุดจากการทำงานโครงการสานพลังประชารัฐร่วมใจป้องกันอุบัติเหตุจากจุดเสี่ยง จังหวัดตราด ทำให้เกิดอาสาสมัครจราจรพระราชรัฐ 13 ทีม มีรูปธรรม/แนวทางในการแก้ปัญหาจุดเสี่ยงที่เป็นการทำงานร่วมกันระหว่างรัฐ เอกชน และประชาชนในพื้นที่ ส่งผลให้สถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรและความรุนแรงของการบาดเจ็บใน 13 พื้นที่ลดลง ซึ่งจากการทบทวนการดำเนินงานจะเห็นช่องว่างที่เกิดขึ้นคือการขาดกลไกการจัดการกลางที่จะนำไปสู่การกำหนดมาตรการแก้ไข



อุบัติเหตุทางถนนในผู้ใช้รถจักรยานยนต์ คณะทำงานฯ จึงได้จัดทำโครงการ ขับเคลื่อนกลไก ศปถ.ระดับพื้นที่ เพื่อพัฒนาการป้องกันและแก้ไขปัญห อุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ จังหวัดตราด เพื่อยกระดับ ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.ตำบล/อปท./ท้องถิ่น ที่มีอยู่ให้เกิดการขับเคลื่อนอย่างเป็นรูปธรรมมากขึ้น รวมถึงการนำเอาจิตอาสา อาสาสมัครจราจรพระราชรัฐให้เข้ามาร่วม ดำเนินงานเฝ้าระวังและสนับสนุนการทำงานของภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นการจัดประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทาง ถนนและกลุ่มภาคีต่าง ๆ เพื่อร่วมกันกำหนดนโยบาย สร้างกลไกขับเคลื่อน ออกมาตรวจการเพื่อปรับพฤติกรรมรถขับขี่ การกำหนดจุดเสี่ยง สิ่งกีดขวาง บนไหล่ทางและแนวทางแก้ไขให้เป็นไปในแนวทางเดียวกันอย่างมีมาตรฐาน เพื่อนำไปสู่การแก้ปัญหาที่ตรงจุดมากยิ่งขึ้น

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อการสร้างความตระหนักในการร่วมขับเคลื่อนงานเพื่อให้เกิด กระบวนการแก้ไขปัญหามีส่วนร่วม โดยการวิเคราะห์ปัญหาผ่านความร่วมมือทำงานร่วมกัน ระหว่างภาครัฐ เอกชน และประชาชน
2. เพื่อพัฒนาและยกระดับกลไก ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.ตำบล ที่มีอยู่แล้ว รวมถึงพัฒนาอาสาสมัครจราจรพระราชรัฐให้มีความรู้ ความสามารถ ในการสนับสนุนภารกิจของหน่วยงานภาคีจังหวัด
3. เพื่อลดสถิติอัตราการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์และอุบัติเหตุภัย ทางถนนในพื้นที่จุดเสี่ยงต่าง ๆ

3. กิจกรรม

1. ก่อนดำเนินโครงการมีการหารือ ประสานงาน และเตรียมการร่วมกับ ภาคีที่เกี่ยวข้อง
2. จัดเวทีประชุมร่วมคณะทำงานกลาง 3 ฝ่ายจาก 6 อำเภอ คือ ภาครัฐ ภาคประชาชน และเอกชน

3. จัดเวทีอบรมพัฒนายกระดับและขยายภาคี เพื่อขับเคลื่อนกลไก สปด.อำเภอ สปด.อปท. และ “อาสาสมัครจราจรพระราชรัฐ กลุ่มคนห่วงหัว” อย่างเป็นทางการ ประกอบด้วย

- เสวนาเชิงปฏิบัติการเรื่อง การป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์อย่างมีส่วนร่วมจากภาคีทั้ง 3 ภาคส่วน
- ยกระดับและขยายภาคี เพื่อขับเคลื่อนกลไก สปด.อำเภอ และ สปด.อปท. อย่างเป็นทางการ
- การอบรมพัฒนาศักยภาพเพื่อยกระดับการทำงาน “อาสาสมัครจราจรพระราชรัฐ : กลุ่มคนห่วงหัว”

4. พัฒนาแนวทางการขับเคลื่อนในการบังคับใช้กฎหมายระดับพื้นที่ ประกอบด้วย

- กิจกรรมพัฒนาขีดความสามารถในการขับเคลื่อนการบังคับใช้กฎหมายระหว่างตำรวจและชุมชน
- กิจกรรมโรงเรียนสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น
- กิจกรรมหมู่บ้านวินัยจราจรและปลอดภัยกีดขวางบนไหล่ทาง

5. สังเคราะห์ข้อมูลเพื่อการสื่อสารระยะยาวในรูปแบบสื่อต่าง ๆ ทั้งออนไลน์และออฟไลน์

6. พบปะพูดคุย พร้อมคืนข้อมูลสรุปผลโครงการให้กับภาคีและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อหาแนวทางในการต่อยอดหรือขยายผลการทำกิจกรรมแก้ปัญหาจริงในพื้นที่อย่างยั่งยืน

4. ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. ประชาชน 6 พื้นที่ ใน 6 อำเภอ เกิดวัฒนธรรมการขับขี่ปลอดภัย มีความตระหนักและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่จักรยานยนต์ที่ถูกต้องเหมาะสมในเรื่องกฎหมาย ระเบียบ กติกาชุมชน และข้อปฏิบัติอื่นๆ

2. มีกติกาทหรือระเบียบชุมชน เช่น จำนวนหมู่บ้าน สถานศึกษา และสถานประกอบการที่มีการกำหนดเป็นเขตพื้นที่ สวมหมวกนิรภัย 80%
3. มีการส่งเสริมให้ชุมชนบริหารจัดการความเร็ว และกำจัดสิ่งกีดขวางบนไหล่ทางในพื้นที่
4. มีการขับเคลื่อนกลไกคณะทำงานด้านข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน และคณะทำงานด้านการสอบสวนอุบัติเหตุทางถนน ทั้ง ศปถ.อ. และ ศปถ.อปท.
5. มีการใช้กลไกประชารัฐในการบูรณาการความร่วมมือ เพื่อขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่

5. การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. การแก้ไขจุดเสี่ยงที่เกิดจากความร่วมมือของ 3 ภาคส่วน
2. เกิดกติกาทหรือระเบียบชุมชน กำหนดให้ในหมู่บ้าน สถานศึกษา และสถานประกอบการ มีการกำหนดให้เป็นเขตพื้นที่สวมหมวกนิรภัย 100%

6. ปัจจัยความสำเร็จ

1. มีเจ้าภาพติดตามงานอย่างต่อเนื่อง กระตุ้นให้เกิดการขับเคลื่อนงานจากส่วนกลาง
2. วิธีการดำเนินงานที่เน้นการสร้างความร่วมมือบูรณาการภาครัฐ ภาคประชาชน
3. นโยบายจากส่วนกลาง และมีเป้าร่วมที่ชัดเจน
4. การ Coaching เต็มเต็มพัฒนาศักยภาพจากภาควิชาการส่วนกลาง ได้แก่ ศวปถ. เครือข่ายเมาไม่ขับ แผนงาน สอจร.
5. การบูรณาการการทำงานระหว่างกลไกแนวราบและกลไกแนวตั้ง และการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจของทุกภาคส่วน ทำให้เกิดการเสริมงานและเอื้อประโยชน์ในการทำงานโดยไม่จำเป็นต้องอาศัยการประชุมตั้งการแต่เพียงอย่างเดียว

7. ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

ศปท.อำเภอ และ ศปท.ตำบล ในพื้นที่เป้าหมาย มีการขับเคลื่อน การดำเนินงานความปลอดภัยทางถนน โดยนำข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ในพื้นที่มาใช้วิเคราะห์และวางมาตรการป้องกัน





โครงการลดอุบัติเหตุบริเวณหน้าโรงเรียนด้วยการพัฒนาต้นแบบอาคารจราจร จังหวัดสิงห์บุรี

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

- อุบัติเหตุทางถนนบริเวณหน้าสถานศึกษาเป็นศูนย์ มีการใช้ความเร็วลดลง
- บุคลากรสถานศึกษา มีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนน
- มีการสร้างเครือข่ายอาสาจราจร
- เกิดหน่วยเฝ้าระวังความปลอดภัยในชุมชน



ปัจจัยความสำเร็จ

- AAR หลังการทำงานทุกครั้ง
- รูปแบบ Research & Development & Movement
- มีการทำงานร่วมกับแนวทางหลวงชนบทสิงห์บุรี

การเปลี่ยนแปลงที่พบ

- โรงเรียนต้นแบบ 5 แห่ง ไม่เกิดอุบัติเหตุจราจร
- เกิดเครือข่ายอาสาสมัครจราจรในชุมชน

ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

กลุ่มแกนนำอาสาจราจร
อำนวยความสะดวกหน้า
โรงเรียนในระดับชุมชน



07

โครงการลดอุบัติเหตุบริเวณหน้าโรงเรียน ด้วยการพัฒนาต้นแบบอาคารจราจร จังหวัดสิงห์บุรี

หัวหน้าโครงการ	ดร.อิทธิกร ภูมิพันธ์
พื้นที่ดำเนินงาน	โรงเรียน 5 แห่ง ในจังหวัดสิงห์บุรี
ทีมร่วมดำเนินงาน	แขวงทางหลวงชนบทจังหวัดสิงห์บุรี ผู้อำนวยการโรงเรียน ครู ผู้ปกครอง นักเรียน ในโรงเรียน เป้าหมาย โดยมีภาคีเครือข่ายในจังหวัดสิงห์บุรี ได้แก่ สถานีตำรวจภูธร สำนักงานสาธารณสุข โรงพยาบาล รพ.สต. อบต. สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษา จังหวัดสิงห์บุรี ขนส่ง ภูภัย สำนักงานป้องกันและบรรเทา สาธารณภัย อาสาสมัครทางหลวงชนบท สถานีวิทยุ ชุมชน สถานีวิทยุกระจายเสียง เครือข่าย สจร.

1. บริบท

กระทรวงคมนาคมได้กำหนดให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) โดยมีเป้าหมายลดผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 50% รวมถึงรัฐบาลได้กำหนดให้การสร้างความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระแห่งชาติ ซึ่งบริเวณหน้าโรงเรียนถือเป็นพื้นที่ที่มีผู้ปกครองและยานพาหนะเดินทางมารับ-ส่งนักเรียนเป็น



ประจำ และมีการเดินข้ามถนนตัดกระแสดจราจรจนเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้บ่อยครั้ง ปีงบประมาณ 2559-2561 กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณหน้าโรงเรียน ซึ่งแนวทางหลวงชนบทสิงห์บุรีได้ปรับปรุงความปลอดภัยหน้าโรงเรียนแล้วครบทุกแห่งในปีงบประมาณ 2562 นอกจากนี้ยังมีการอำนวยความสะดวกหน้าโรงเรียนในช่วงเปิดเทอมแต่อย่างไรก็ตาม การดำเนินการดังกล่าวไม่สามารถทำได้ครอบคลุมทุกโรงเรียน เนื่องจากมีบุคลากรจำกัดและมีภารกิจหลักของหน่วยงานในการซ่อมแซมและบำรุงรักษาถนน นอกจากนี้การใช้ความเร็วของยานพาหนะที่ผ่านหน้าโรงเรียนก็ยังไม่ได้ลดลงตามที่กำหนดไว้ เนื่องจากเกิดความเคยชินและไม่ปฏิบัติตามกฎหมายของผู้ขับขี่ จากตัวอย่างของต่างประเทศที่มีมาตรการด้านความปลอดภัยบริเวณทางแยกหรือบริเวณหน้าโรงเรียน โดยการมีอาสาสมัครป้องกันอุบัติเหตุจราจรบริเวณทางแยกและหน้าโรงเรียนได้อำนวยความสะดวกให้แก่คนข้ามในช่วงเวลาเร่งด่วน หรืออำนวยความสะดวกให้แก่เด็กนักเรียนข้ามถนนในช่วงเช้าและเย็น ถือเป็นตัวอย่างที่ดีที่จะนำมาปรับปรุงใช้ในพื้นที่ คณะทำงานจึงเกิดแนวคิดที่จะร่วมมือกับชุมชนอาสาสมัคร หรือจิตอาสา เข้ามาเป็นอาสาจราจรอำนวยความสะดวกหน้าโรงเรียน โดยจะทำหน้าที่ในช่วงเช้าก่อนเข้าเรียน (เวลา 07.00-08.00 น.) และช่วงเย็นหลังเลิกเรียน (เวลา 15.30-16.30 น.)

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. ลดการเกิดอุบัติเหตุบริเวณหน้าโรงเรียนให้เป็นศูนย์
2. เพื่อพัฒนาต้นแบบอาสาจราจรอำนวยความสะดวกบริเวณหน้าโรงเรียน
3. เพื่ออำนวยความสะดวกทางถนนให้ครู เด็กนักเรียน และผู้ปกครอง ในช่วงที่มีการเดินทางไปและกลับจากโรงเรียน

4. เพื่อพัฒนาให้เกิดชุมชนและโรงเรียนต้นแบบอาชีวกรรอำนวนย
ความปลอดภัยบริเวณหน้าโรงเรียน

3. กิจกรร

1. ประชุมทำควมเข้าใจและชี้แจงโครงการให้กับผู้นำชุมชน ผู้ปกครอง
ผู้บริหาร ครู และนักเรียนของโรงเรียนต้นแบบที่เข้าร่วมโครงการ จำนวน 5 แห่ง
และทำการประชาสัมพันธ์โครงการให้แก่ผู้นำชุมชน ผู้นำองค์กรปกครอง
ส่วนท้องถิ่น นายอำเภอ ปลัดอำเภอในพื้นที่ทราบ รวมถึงการประชาสัมพันธ์
ผ่าน Social Media และ Mass Media ผ่านสถานวิทยุชุมชนในพื้นที่ และ
สถานวิทยุกระจายเสียงในเขตจังหวัดสิงห์บุรี

2. โรงเรียนทั้ง 5 แห่ง ทำการสำรวจข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการป้องกัน
อุบัติเหตุทางถนน เช่น จำนวนครูผู้ปกครอง และนักเรียน ว่ามีการขับขีรถยนต์
โดยคาดเข็มขัด และสวมหมวกนิรภัยเท่าไร ผู้ใช้รถผ่านหน้าโรงเรียน
ใช้ความเร็วเท่าไร บริเวณหน้าโรงเรียนมีจุดเสี่ยงหรือไม่อย่างไร รดรับส่งนักเรียน
ถูกต้องตามกฎหมายหรือไม่ เป็นต้น

3. รับสมัครและคัดเลือกอาสากรรอำนวนยความปลอดภัยหน้าโรงเรียน
ซึ่งประกอบด้วย จิตอาสาในชุมชน ผู้ปกครองนักเรียน ครู บุคลากรในโรงเรียน
และอาสาสมัครทางหลวงชนบท (อส.ทช.)

4. อบรมอาสากรร โดยเชิญตำรวจจราจรและสำนักงานสาธารณสุข
จังหวัดมาให้ควมรู้ฝีกอบรม ทั้งภาคทฤษฎีและฝีกปฏิบัติ เพื่อให้อาสากรร
ที่ผ่านการอบรมสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง

5. ประชาสัมพันธ์การดำเนินโครงการหลากหลายช่องทาง เช่น
การประชุมหัวหน้าส่วนราชการประจำเดือน ประชุมควมมั่นคงจังหวัด
นำเสนอผ่านสถานวิทยุเครือข่ายในจังหวัด จัดตั้งกลุ่มอาสากรรฯ จังหวัด
สิงห์บุรี โดยใช้ Line application เพื่อเป็นศูนย์กลางในการติดต่อสื่อสาร
ระหว่างกัน และประชาสัมพันธ์ทั้งก่อนและหลังการดำเนินงาน

6. อาสาจราจรให้บริการดูแลความปลอดภัยทางถนนบริเวณหน้าโรงเรียน ทั้ง 5 แห่ง ในเวลาเช้าและเย็น โดยระยะแรกจะมีตำรวจในพื้นที่มาเป็นที่เลี้ยง และเก็บข้อมูลถึงพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนนผ่านหน้าบริเวณโรงเรียน ทั้งก่อนและหลังการดำเนินโครงการ

7. การจัดการสิ่งแวดล้อม กายภาพของบริเวณหน้าโรงเรียนเพื่อความปลอดภัย ประกอบด้วย การทาสีตีเส้นผิวทาง ทางม้าลาย การติดตั้งป้าย จำกัดความเร็ว การจัดช่องจราจร

8. ประชุมเครือข่ายอาสาจราจรทั้ง 5 โรงเรียน เพื่อประเมินผลการดำเนินงาน ปัญหาอุปสรรค แนวทางแก้ไข และการพัฒนาการทำงาน ประเมินความพึงพอใจของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกกลุ่มเป้าหมายหลังการดำเนินงาน โดยการใช้แบบสอบถาม

9. คณะทำงานจัดการประชุมสนทนากลุ่ม (Focus group) กับ ผู้นำชุมชน ครู ผู้ปกครอง ตัวแทนนักเรียน และอาสาจราจร เพื่อรับฟัง และให้ข้อเสนอแนะในการดำเนินงาน

10. ถอดบทเรียนการดำเนินงานอาสาจราจรอำนวยความสะดวกความปลอดภัย บริเวณหน้าโรงเรียน

11. จัดเวทีเชิดชูเกียรติอาสาจราจรอำนวยความสะดวกหน้าโรงเรียน มอบโล่/ประกาศนียบัตร โดยผู้ว่าราชการจังหวัด

12. ประเมินผลโครงการ ประกอบด้วย จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ประเมินผลการปฏิบัติงานของอาสาจราจร ความเร็วของรถเข้าสู่บริเวณโรงเรียน จำนวนการคาดเข็มขัด/สวมหมวกนิรภัย ความพึงพอใจของผู้เกี่ยวข้อง และชุมชน

4. ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. อุบัติเหตุทางถนนบริเวณหน้าสถานศึกษาเป็นศูนย์ มีการใช้ความเร็วลดลง

2. ผู้บริหาร บุคลากรในสถานศึกษา ครู บุคลากรในโรงเรียน นักเรียน และผู้ปกครอง มีความปลอดภัยในการเดินทาง มีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนน ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร มีการคาดเข็มขัดและสวมหมวกนิรภัย โดยเฉพาะครูและบุคลากรคาดเข็มขัดนิรภัยและสวมหมวกนิรภัย 100%

3. สถานศึกษากับชุมชนมีการสร้างเครือข่ายอาสาสมัครหรือจิตอาสา อำนวยความปลอดภัยหน้าโรงเรียน และมีการทำกิจกรรมร่วมกันอย่างต่อเนื่อง

4. เกิดหน่วยเฝ้าระวังความปลอดภัยในชุมชนโดยการมีส่วนร่วมของคนในพื้นที่ หนุนเสริมการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ เมื่อพบลักษณะทางกายภาพที่ไม่เหมาะสม หรือเห็นจุดเสี่ยง ได้ทำการส่งข้อมูลมายังแขวงทางหลวงเพื่อให้ดำเนินการแก้ไข

5. การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. โรงเรียนที่เข้าร่วมโครงการต้นแบบ 5 แห่ง ไม่เกิดอุบัติเหตุจราจร บริเวณหน้าโรงเรียน ความเร็วเฉลี่ยของยานพาหนะที่ผ่านบริเวณหน้าโรงเรียน ลดลง น้อยกว่าร้อยละ 25

2. เกิดเครือข่ายอาสาสมัครจราจรในชุมชน ช่วยอำนวยความสะดวกบริเวณหน้าโรงเรียนอย่างต่อเนื่อง

6. ปัจจัยความสำเร็จ

1. มีการ AAR หลังการทำงานทุกครั้ง ระหว่างคณะทำงานและพี่เลี้ยง

2. การทำงานที่เป็นรูปแบบ Research & Development & Movement ที่เน้นการเก็บข้อมูลและนำข้อมูลมาใช้ในการสร้างการมีส่วนร่วม เพื่อนำไปสู่การเปลี่ยนแปลง

3. มีการทำงานร่วมกับแขวงทางหลวงชนบทสิงห์บุรีที่ดูแลลักษณะทางกายภาพหลักของถนนร่วมกับชุมชนและโรงเรียน โดยมีเป้าหมายเดียวกัน ทำให้การทำงานไม่แยกส่วน มีการส่งต่อข้อมูล

7. ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

กลุ่มแกนนำอาสาจราจรอำนวยความสะดวกหน้าโรงเรียนในระดับชุมชน





โครงการกบอินทร์ร่วมใจเสริมสร้าง อำเภอปลอดภัยทางถนน จังหวัดปราจีนบุรี

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. มีคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนตำบล
2. มีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัยเพิ่มขึ้น
3. โรงเรียนต้นแบบ สวมหมวกนิรภัย 100%
4. คณะทำงานฯ เกิดความสัมพันธ์แนวราบ
5. ชุมชนให้ความร่วมมือ
6. ความปลอดภัยได้บรรลุเป็นวาระ



การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. อุบัติเหตุมีจำนวนครั้งลดลง อัตราการบาดเจ็บลดลงในทุกตำบลแต่จำนวนผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้น
2. จุดเสี่ยงได้รับการแก้ไขและนำเข้าแผนงบประมาณกรณีต้องแก้ไขระยะยาว

ปัจจัยความสำเร็จ

1. ผู้นำเข้มแข็ง
2. ชุมชนให้ความสนใจ มีส่วนร่วม
3. การทำงานแนวตั้งผสานกับการทำงานแนวราบ
4. เน้นการบูรณาการเชิงยุทธศาสตร์และนโยบาย



ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

การเชื่อมโยงภาคีสำคัญในพื้นที่ อาทิ หมวดการทาง เกิดความสัมพันธ์แนวราบ นำไปสู่การให้ความร่วมมือในการแก้ไขจุดเสี่ยง



โครงการกบิรินทร์ร่วมใจเสริมสร้างอำเภอ ปลอดภัยทางถนน จังหวัดปราจีนบุรี

หัวหน้าโครงการ	ดร.ประภาศรี ธนากุล
พื้นที่ดำเนินงาน	ตำบลกบิรินทร์ เทศบาลกบิรินทร์บุรี ตำบลหนองกิ้ง ตำบลเมืองเก่า ตำบลลาดตะเคียน และตำบลนนทรี อำเภอกบิรินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี
ทีมร่วมดำเนินงาน	ศปถ.อำเภอ RTI Team สสอ. โรงพยาบาล แกนนำชุมชน

1. บริบท

จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุปี 2559-2561 พบว่าอำเภอกบิรินทร์บุรีเกิดอุบัติเหตุ บาดเจ็บ และเสียชีวิตเป็นอันดับหนึ่งของจังหวัดปราจีนบุรี ทางอำเภอกบิรินทร์บุรีจึงได้ดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างเข้มแข็งภายใต้หลักการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชน หมายถึง การเปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนของสังคมได้เข้ามามีส่วนร่วมเป็นกระบวนการที่ให้ความสำคัญกับการสร้างความเข้าใจซึ่งกันและกัน ด้วยการสื่อสารสองทางอย่างทั่วถึง นำไปสู่ความเข้าใจเรื่องสิทธิและหน้าที่ การเสียสละประโยชน์ส่วนตนเพื่อประโยชน์ส่วนรวม เกิดการใช้ทรัพยากรร่วมกัน มีการแบ่งภาระหน้าที่ความรับผิดชอบ ส่งผลให้เกิดการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืนได้ ซึ่งจากการดำเนินงานต่อเนื่องตามขั้นตอน PDCA และใช้หลักการทำงานแบบมีส่วนร่วม (Participation) ทางอำเภอกบิรินทร์บุรี ได้ก่อกระแสในพื้นที่ชุมชนนำไปสู่การสร้างภาคีเครือข่ายด้านความปลอดภัยทางถนนในตำบลวังท่าช้างสำเร็จเป็นตำบลนำร่อง คณะทำงานฯ จึงเกิดแนวคิดในการ

ต่อยอดโครงการเพื่อสร้างอำเภอเข้มแข็ง โดยการขับเคลื่อนการทำงานระดับชุมชนในทุกตำบล โดยใช้การทำงานการมีส่วนร่วมของชุมชน โดยเริ่มที่ตำบลที่มีการเกิดอุบัติเหตุทางถนนบาดเจ็บและเสียชีวิตสูงสุดในอำเภอภินทรบุรี 5 ตำบล คือ ตำบลภินทรบุรี เทศบาลภินทรบุรี ตำบลหนองกี่ ตำบลเมืองเก่า ตำบลลาดตะเคียน และตำบลนนทรี โดยจะมีการนิเทศติดตามกำกับโดยศูนย์อำนวยความสะดวกภัยทางถนนอำเภอ ร่วมกับกระบวนการเสริมแรงอย่างมีส่วนร่วม เพื่อให้ทุกภาคส่วนในตำบลตั้งแต่ระดับประชาชนมองปัญหาเรื่องอุบัติเหตุทางถนนเป็นเรื่องที่ป้องกันได้และทุกคนต้องมีส่วนรับผิดชอบ เมื่อ 5 ตำบลนี้เข้มแข็งจะสามารถดำเนินการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้ อำเภอภินทรบุรีจะขยายไปทุกตำบลในอนาคตต่อไป ซึ่งจะส่งผลให้อเภอภินทรบุรีเข้มแข็งในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสามารถเป็นต้นแบบให้กับอำเภออื่น และส่งผลให้เป็นส่วนหนึ่งของการก้าวไปสู่จังหวัดถนนปลอดภัย (Road Safety Provincial) ได้

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการขับเคลื่อนงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน
2. เพื่อจัดพื้นที่ความปลอดภัยทางถนน
3. เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของพื้นที่เป้าหมาย

3. กิจกรรม

ใช้วิธีดำเนินงานตามขั้นตอน PDCA และใช้หลักการทำงานแบบมีส่วนร่วม (Participation) ภายใต้การนำของทีมสาธารณสุขในพื้นที่ที่ดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาเชิงรุก โดยบูรณาการการทำงานให้เข้ากับตัวชี้วัดของกระทรวงฯ รายละเอียดกิจกรรมในแต่ละขั้นตอน มีดังนี้

1. จัดเวทีประชุมร่วมคณะกรรมการ 3 ฝ่าย คือ ภาคประชาชน ภาครัฐและเอกชน เพื่อแต่งตั้ง ศปถ.ตำบล และ “RTI Team” และวางแผนการดำเนินงาน

2. ดำเนินการสำรวจจุดเสี่ยง กำหนดพื้นที่ safety Zone และแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่ 5 ตำบล
3. จัดอบรมเชิงปฏิบัติการให้อาสาสมัคร “RTI Team” ให้สวมหมวกนิรภัยในชุมชน 5 ตำบล
4. นิเทศติดตามการดำเนินงานโครงการในชุมชน 5 ตำบล
5. จัดเวทีถอดบทเรียนและสรุปผลการจัดทำโครงการและมอบรางวัลชุมชนสวมหมวกนิรภัย 100% และตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุ

4. ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. มีคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับตำบล และคณะทำงาน RIT Team ในตำบลเป้าหมายทุกตำบล
2. มีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัยเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะโรงเรียนเป้าหมาย
3. โรงเรียนต้นแบบ สวมหมวกนิรภัย 100% ตำบลละหนึ่งโรงเรียน และมีหมู่บ้านต้นแบบสวมหมวกนิรภัย 100% ตำบลละหนึ่งหมู่บ้าน แต่หมู่บ้านต้นแบบยังพบปัญหาการสวมหมวกนิรภัยที่ไม่ต่อเนื่อง จากทัศนคติเดินทางใกล้ ๆ ไม่สวมหมวกนิรภัย
4. คณะทำงานฯ สามารถเชื่อมโยงภาคีสำคัญในพื้นที่ อาทิ หมวดการทาง เกิดความสัมพันธ์แนวราบ นำไปสู่การให้ความร่วมมือเพื่อแก้ไขความเสี่ยงที่เกิดจากถนนและสิ่งแวดล้อม
5. ชุมชนให้ความร่วมมือ เกิดพลังคนทำงานในพื้นที่ที่ร่วมขับเคลื่อนกิจกรรมเชิงรุกเชิงสัญลักษณ์ เช่น ตำบลลาดตะเคียน ได้จัดงานบุญช้างถนนในพื้นที่เสี่ยง ที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เพื่อกระตุ้นให้สมาชิกในชุมชนตระหนักและเพิ่มความระมัดระวังในการใช้ยานพาหนะและใช้ทาง ผู้นำชุมชน (กำนันผู้ใหญ่บ้าน) และสมาชิกในชุมชน ร่วมกันแก้ไขจุดเสี่ยง และมีการกำหนดแผนการตั้งด่านชุมชนถาวร โดยมีภาคเอกชน เช่น บริษัทวิริยะประกันภัยร่วมสนับสนุน

อุปกรณืในการตั้งด่านชุมชน บริษัทเอกชนอื่น ๆ รวมมอบหมวกนิรภัยเพื่อกระตุ้นให้คนในพื้นที่ใช้หมวกขณะขับขี่ โดยมีรองผู้ว่าราชการจังหวัดให้ความสำคัญเป็นประธานในการจัดกิจกรรมสร้างความตระหนัก/การณรงค์ประเด็นนี้

6. ผู้นำชุมชน ท้องถิ่น เห็นความสำคัญและมีการวางแผนเรื่องความปลอดภัยได้บรรลุเป็นวาระ เช่นเดียวกับหน่วยงานสำคัญ อย่างแขวงการทางและหมวดทางหลวง

5. การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. อุบัติเหตุมีจำนวนครั้งลดลง อัตราการบาดเจ็บลดลงในทุกตำบล แต่จำนวนผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้น

- ตำบลกบินทร์ จำนวนผู้บาดเจ็บลดลง 85 ราย คิดเป็น 25.91% จำนวนผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้น 1 ราย คิดเป็น 50%
- ตำบลเมืองเก่า จำนวนผู้บาดเจ็บลดลง 134 ราย คิดเป็น 42.94% จำนวนผู้เสียชีวิตคงเดิม
- ตำบลลาดตะเคียน จำนวนผู้บาดเจ็บลดลง 50 ราย คิดเป็น 25.09% จำนวนผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้น 1 ราย คิดเป็น 25%
- ตำบลหนองก่ี จำนวนผู้บาดเจ็บลดลง 29 ราย คิดเป็น 29% จำนวนผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้น 1 ราย คิดเป็น 50%
- ตำบลนนทรี จำนวนผู้บาดเจ็บลดลง 85 ราย คิดเป็น 24.40% จำนวนผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้น 1 ราย คิดเป็น 50%

2. จุดเสี่ยงได้รับการแก้ไขและมีการนำเข้าแผนงบประมาณ กรณีต้องแก้ไขระยะยาว

6. ปัจจัยความสำเร็จ

1. ผู้นำเข้มแข็ง ชุมชนให้ความสนใจในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ต้องการให้ชุมชนของตนเองปลอดภัย

2. การทำงานแนวตั้งผสมกับการทำงานแนวราบที่อาศัยความ
สัมพันธ์ของคนทำงานทำให้เกิดความต่อเนื่องของการดำเนินกิจกรรม

3. การดำเนินงานที่เน้นไปที่การบูรณาการเชิงยุทธศาสตร์และนโยบาย
โดยมีนายอำเภอทำหน้าที่ในการมองภาพรวม มีหน่วยงาน/ตัวแทนจาก
ภาคส่วนต่าง ๆ ทำหน้าที่ในการแลกเปลี่ยนข้อมูล/ลงมือแก้ไขปัญหาพร้อม และ
มี สสอ./รพ. ทำหน้าที่เป็นเลขานุการ (ภายใต้การอนุมัติกำลังคนจาก
ผู้อำนวยการโรงพยาบาล) เชื่อมการทำงานกับศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัย
ทางถนนระดับอำเภอ/ท้องถิ่น ส่งต่อข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อนำไปสู่
การแก้ไขปัญหา

7. ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

การเชื่อมโยงภาคีสำคัญในพื้นที่ อาทิ หมวดยานทาง เกิดความสัมพันธ์
แนวราบ นำไปสู่การให้ความร่วมมือในการแก้ไขจุดเสี่ยง



โครงการอาสาจราจรชุมชน ตำบลรักความ ปลอดภัย (บนท้องถนน) จังหวัดระยอง



- เกิดกองร้อยอาสาจราจร 100 นาย
- สร้างอาสาจราจรทำงานเชิงรุก
- อาสาจราจรสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

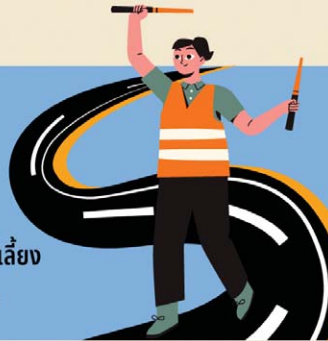


การเปลี่ยนแปลงที่พบ

- สถิติการเสียชีวิตปี 2561 ลดลง 50%
- มีกองร้อยอาสาจราจรชุมชน

ปัจจัยความสำเร็จ

- เน้นการ “พัฒนาทักษะ” ของแกนนำที่เข้ามาฝึกเป็นอาสาจราจร
- การคัดเลือกอาสาจราจร
- มีการแต่งตั้งและกำหนดบทบาทของครูพี่เลี้ยง
- การปรับพฤติกรรมของอาสาจราจรชุมชน



ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

เกิดเครือข่ายแกนนำชุมชนอาสาจราจรในพื้นที่ครอบคลุมทั้ง 6 ตำบล ที่มีศักยภาพเกิดเป็นกองร้อยอาสาจราจรชุมชน



โครงการอาสาจราจรชุมชน ตำบลรักความปลอดภัย (บนท้องถนน) จังหวัดระยอง

หัวหน้าโครงการ	พ.ต.อ.สวัสดิพัฒน์ ยศสมบัติ
พื้นที่ดำเนินงาน	ตำบลมาบยางพร อำเภอปลวกแดง จังหวัดระยอง
ทีมร่วมดำเนินงาน	ตำรวจภูธร ชุมชน

1. บริบท

สถิติอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวมของจังหวัดระยองในปี พ.ศ. 2559 มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงที่สุดของประเทศ โดยมีอัตราการเสียชีวิต 72.20 รายต่อแสนประชากร ถึงแม้ว่าจังหวัดระยองจะมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้น แต่ยังคงขาดการมีส่วนร่วมของประชาชนในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของตนเอง จึงมีแนวคิดในการดำเนินโครงการอาสาจราจรชุมชน เพื่อมุ่งเน้นการจัดทำกิจกรรมป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจรทางถนนในชุมชน/หมู่บ้าน ขับเคลื่อนงานเน้นที่ด้านชุมชนเพื่อป้องกันไม่ให้ยานพาหนะที่ไม่ปลอดภัย หรือผู้ขับขี่ที่ไม่พร้อมในการขับขี่ออกสู่ถนนหลัก โดยการค้นหาและพัฒนาศักยภาพแกนนำชุมชน ผ่านกิจกรรมกระบวนการอบรมที่สร้างการมีส่วนร่วมของคนในชุมชน ช่วยจัดระเบียบการจราจรในชุมชน โดยมีตำรวจเป็นพี่เลี้ยง ได้คัดเลือกอำเภอปลวกแดง ซึ่งเป็นอำเภอที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุดเป็นพื้นที่ดำเนินการ และเลือกตำบลมาบยางพรซึ่งมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุแล้วเสียชีวิตมากที่สุดเป็นตำบลนำร่อง

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของคนในชุมชนในรูปแบบกองร้อยอาสาจราจร
2. ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนโดยประชาชนในชุมชน
3. สร้างเครือข่าย ขยายแหล่งข่าว สร้างภูมิคุ้มกันให้ชุมชน พึ่งพาตนเองได้อย่างยั่งยืน

3. กิจกรรม

1. สัมมนาสำรวจพี่เลี้ยง คณะทำงาน และเจ้าหน้าที่ที่ร่วมดำเนินงานโครงการ
2. จัดอบรมเสริมความรู้และทักษะอาสาจราจรชุมชน โดยใช้หลักสูตรตามที่ระบุไว้ในระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติในประชาชนกลุ่มเป้าหมายที่ผ่านการคัดเลือกตามเกณฑ์ที่กำหนดและมีจิตอาสาในการมีส่วนร่วมป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในตำบลของตนเอง
3. ให้แกนอาสาจราจรชุมชนพร้อมตำรวจพี่เลี้ยงเฝ้าระวังพฤติกรรมเสี่ยง เมา หมวก ในหมู่บ้าน โดยจัดเก็บข้อมูลพฤติกรรมเสี่ยง เมา หมวก เร็วก่อนเริ่มโครงการ ระหว่างและสิ้นสุดโครงการ (6 เดือน 9 เดือน และ 12 เดือน)
4. จัดกำลังตำรวจทำหน้าที่เป็นพี่เลี้ยง/ครูฝึกอบรมอาสาจราจรชุมชน
5. นิเทศ ติดตาม และเสริมพลังอาสาจราจรชุมชนในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนร่วมกับแกนนำตำบลในพื้นที่เป้าหมาย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง วิเคราะห์ผลการดำเนินงาน ปัญหาอุปสรรค และประเมินผลการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่
6. ใช้การสื่อสารอย่างไม่เป็นทางการ ผ่านระบบ social network เช่น การใช้ application line กับ สภ.ในพื้นที่ และผู้รับผิดชอบโครงการเพื่อแก้ไขปัญหาได้ตลอดเวลา เพิ่มเติมความรู้ ทักษะในการปฏิบัติงาน เสริมพลังอาสาจราจรชุมชนในการทำงาน และนิเทศ ติดตามผล



7. ถอดบทเรียนและแลกเปลี่ยนเรียนรู้อาสาจรรยาภุมชน ในพื้นที่ ตำบลเป้าหมาย

8. ประเมินผลการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของทีมาอาสาจรรยาภุมชน และการใช้วิถีถิ่นนของคนในชุมขน

4. ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. เกิดองร้อยอาสาจรรยาภุมที่ได้รับการฝึก จากตำรวจพี่เลี้ยงที่มีทักษะ สามารถช่วยงานในการจัดจรรยาภุมและการตั้งด่าน จำนวน 100 นาย

2. มีการสร้างอาสาจรรยาภุมทำงานเชิงรุก เพื่อสร้างความตระหนักและ ให้อสาจรรยาภุมเข้าไปเป็นตัวแทนในการเข้าพื้นที่ ประชาคมหมู่บ้านในเรื่อง ความปลอดภัยทางถนน เพื่อลดปัจจัยเสี่ยง

3. อาสาจรรยาภุมคอยสอดส่องลักษณะทางกายภาพ จุดเสี่ยง จุดอันตราย ที่เกิดขึ้นบ่อย และแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ดำเนินการแก้ไข

4. อาสาจรรยาภุมสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการ บังคับใช้กฎหมาย สนับสนุนงานที่รับผิดชอบในการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ เน้นประเด็นที่เป็นปัจจัยเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ

5. อาสาจรรยาภุมสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของหน่วยกู้ชีพกู้ภัย ด้านบุคลากร เครื่องมือ วัสดุอุปกรณ์ ระบบการติดต่อสื่อสาร และดำเนินการ ช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน

5. การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. สถิติการเสียชีวิตในพื้นที่เป้าหมายลดลง 50% เมื่อเทียบกับปี 2561

2. มีองร้อยอาสาจรรยาภุมชนที่สามารถช่วยเหลือเจ้าพนักงาน ร่วมกับตำรวจพี่เลี้ยงในชุมขนของตนเอง ในการจัดการจรรยาภุม ในการตั้งด่านตรวจ และสนับสนุนการทำงานเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

6. ปัจจัยความสำเร็จ

1. เน้นการ “พัฒนาทักษะ” ของแกนนำที่เข้ามาฝึกเป็นอาสาจรรยา ทำให้สามารถทำหน้าที่ได้อย่างเต็มสมรรถนะ
2. การคัดเลือกอาสาจรรยาโดยตำรวจพี่เลี้ยงในพื้นที่ที่มีความคุ้นเคยกับชุมชน ทำให้ได้ตัวจริงในการทำงาน
3. มีการแต่งตั้งและกำหนดบทบาทของครูพี่เลี้ยงพื้นที่ (ตำรวจพี่เลี้ยง) อย่างชัดเจน
4. การปรับพฤติกรรมของอาสาจรรยาชุมชนให้รู้สึกรักและอยากปฏิบัติหน้าที่ผ่านการอบรม ชุดเครื่องแบบ ทำให้เกิดความตระหนักถึงหน้าที่ที่ตัวเองเป็นแบบอย่าง

7. ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

เกิดเครือข่ายแกนนำชุมชนอาสาจรรยาในพื้นที่ครอบคลุมทั้ง 6 ตำบล ที่มีศักยภาพเกิดเป็นกองร้อยอาสาจรรยาชุมชน





ภาคใต้



โครงการบูรณาการขับเคลื่อนตำบลปลอดภัยอุบัติเหตุทางถนน โดย ศปท.อำเภอ และตำบล จังหวัดภูเก็ต

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น



- จัดทำข้อมูล 3 ขุน การสอบสวนสาเหตุการเสียชีวิต
- มีภาคีเครือข่ายทั้งทีมแนวราบและแนวตั้งที่เข้มแข็ง

การเปลี่ยนแปลงที่พบ

- ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ/ตำบลขับเคลื่อนแก้ไขปัญหาวุฒิเหตุทางถนนในพื้นที่
- จุดเสี่ยงได้รับการแก้ไข
- จำนวนผู้เสียชีวิตลดลง ร้อยละ 24.4



ปัจจัยความสำเร็จ

- แคนนำหลักเชื่อมประสานหน่วยงานโดยใช้เวที พขอ.
- มีภาคีเครือข่ายสหสาขาวิชาชีพ มาร่วมดำเนินงาน
- นำนโยบาย “ตำบลขับเคลื่อนปลอดภัย” ทำให้ท้องถิ่นตื่นตัว
- เทศบาล/องค์การบริหารส่วนตำบล และภาคเอกชนในพื้นที่มีศักยภาพเพิ่มขึ้น

ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น



ศปท.อำเภอเมืองภูเก็ตและอำเภอกะทู้ มีความเข้มแข็งในการดำเนินงานและแก้ไขปัญหาวุฒิเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่อง โดยมีแกนนำหลัก/ผู้ประสานงาน เชื่อมเครือข่ายและผลักดันด้วยการบูรณาการโครงการร่วมกับคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พขอ.)



โครงการบูรณาการขับเคลื่อนตำบลปลอดภัย อุบัติเหตุทางถนน โดย ศปถ.อำเภอ และตำบล จังหวัดภูเก็ต

หัวหน้าโครงการ	นายสมบุรณ์ สุขวัฒนวิจิตร
ผู้รับผิดชอบโครงการ	นางสาวศรีแพร เอ็งฉ้วน
พื้นที่ดำเนินงาน	อำเภอเมือง อำเภอถลาง และอำเภอกะทู้ จังหวัดภูเก็ต
ทีมร่วมดำเนินงาน	ศปถ.จังหวัดภูเก็ต ศปถ.อำเภอ ศปถ.ตำบล และ พชอ.

1. บริบท

การดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดภูเก็ตที่ผ่านมา เป็นการดำเนินงานภายใต้กรอบโครงสร้างของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด และการขับเคลื่อนงานร่วมกับภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ โดยเฉพาะแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจากระดับจังหวัด ภาคใต้ (สอจร.ใต้) ภายใต้การสนับสนุนจากกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ทำให้ภาคีเครือข่ายมีการทำงานเชิงรุกในพื้นที่ได้อย่างเป็นรูปธรรม ด้วยกลยุทธ์การดำเนินงาน 5 ส. (สารสนเทศ สหสาขา สดเสีียง ส่วนร่วม สดคุ้ม) ส่งผลให้เกิดทีมทำงานในระดับจังหวัด และเริ่มมีการขับเคลื่อนของทีมทำงานในระดับอำเภอเมืองภูเก็ต แต่ในส่วนของพื้นที่

อื่น ๆ ยังขาดการบูรณาการแก้ไขปัญหาในระดับพื้นที่ แม้ว่าจะมีการกำหนดให้มีศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) หรือศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปถ.อปท.) แต่กลไกดังกล่าวยังไม่เกิดการดำเนินการในพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้การแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ไม่สามารถดำเนินการอย่าง เป็นรูปธรรมที่ชัดเจน ดังนั้น อำเภอเมืองภูเก็ต อำเภอถลาง และอำเภอกะทู้ จึงเริ่มกำลังเพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานในระดับพื้นที่อำเภอและท้องถิ่น ภายใต้โครงการ “บูรณาการขับเคลื่อนตำบลปลอดภัยอุบัติเหตุทางถนน โดย ศปถ.อำเภอ และตำบล” เพื่อพัฒนา ศปถ.อำเภอ ให้มีประสิทธิภาพ และ ผลักดันให้เกิดการดำเนินงานอุบัติเหตุทางถนนที่เข้มแข็งในระดับพื้นที่ ตำบล

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อพัฒนาศักยภาพและเสริมพลังทีมเครือข่าย ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.ตำบล
2. เพื่อพัฒนาการจัดการข้อมูล การสอบสวนเหตุการณ์ และนำข้อมูล ไปใช้แก้ไขปัญหา
3. เพื่อพัฒนาตำบลปลอดภัยอุบัติเหตุทางถนน โดยการเชื่อม ประสานการทำงานในระดับท้องถิ่น อำเภอ จังหวัด และภาคีเครือข่าย
4. เพื่อส่งเสริมให้เกิดการเรียนรู้และปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยง ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในพื้นที่ดำเนินการ

3. กิจกสส

1. กิจกรรมระดับจังหวัด
 - จัดทีมทำงานแกนหลักรับผิดชอบระดับอำเภอ และจังหวัด เพื่อกำหนดแผนและข้อตกลงการดำเนินงานโครงการร่วมกัน
 - อบรมทีมสอบสวนสหสาขาในระดับอำเภอ และทีมตำบล
 - จัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ และเสริมพลังการทำงานในพื้นที่จังหวัด



2. กิจกรรมระดับอำเภอ

ต้นน้ำ

- จัดประชุม ศปถ.อำเภอ ร่วมกับ พชอ. เพื่อกำหนดแผนการทำงานร่วมกัน
- จัดประชุมเชิงปฏิบัติการและจัดทำแผนปฏิบัติการตำบล
- จัดทำฐานข้อมูลและจัดการข้อมูล

กลางน้ำ

- จัดตั้ง ศปถ.ตำบล
- จัดกิจกรรมตำบลปลอดภัยฯ โดยภาคีเครือข่ายในตำบล ได้แก่ การสอบสวนการบาดเจ็บและเสียชีวิต การวิเคราะห์จุดเสี่ยงและแก้ไขจุดเสี่ยง โดยรับฟังความเห็นจากชุมชน การอบรมนักเรียน-อสม. และประชาสัมพันธ์สร้างตระหนักรู้ถึงความปลอดภัยทางถนน

ปลายน้ำ

- ประชุมสรุปผลการดำเนินงาน ศปถ.อำเภอ
- ศปถ.อำเภอ และ พชอ.ในแต่ละอำเภอ ลงเยี่ยมติดตามเสริมพลังภาคีเครือข่ายตำบล
- ศปถ.อำเภอ และ พชอ. ประเมินผลการดำเนินงานของเครือข่ายตำบล/คัดเลือกเป็นพื้นที่ตำบลต้นแบบในการจัดการปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

4. ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. มีการแต่งตั้งคณะทำงานระดับอำเภอ ดำเนินการจัดประชุมและขับเคลื่อน ศปถ.อำเภอ
2. มีการจัดทำข้อมูล 3 ฐาน การสอบสวนสาเหตุการเสียชีวิต และใช้ข้อมูลสารสนเทศวางแผนการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

3. อำเภอเมืองภูเก็ต และกะทู้ มีภาคีเครือข่ายทั้งทีมแนวราบและแนวตั้งที่เข้มแข็ง สามารถดำเนินกิจกรรมการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง

4. อำเภอถลาง มีภาคีเครือข่าย (ทีมแนวราบ) ที่มีความพร้อมที่จะทำงานร่วมกัน สามารถดำเนินกิจกรรมการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน แต่ยังขาดความต่อเนื่อง

5. การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ/ตำบลมีการขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่

2. จุดเสี่ยงได้รับการแก้ไข

3. จำนวนผู้เสียชีวิตลดลง ร้อยละ 24.4 (ปี 2562 เสียชีวิต 176 ราย ปี 2563 เสียชีวิต 133 ราย)

6. ปัจจัยความสำเร็จ

1. แกนนำหลัก ได้แก่ สาธารณสุขอำเภอ ทำหน้าที่เป็นผู้เชื่อมหน่วยงานโดยใช้เวที พชอ. เป็นเวทีผลักดันให้ ศปถ.อำเภอ มีการทำงานอย่างต่อเนื่อง

2. มีภาคีเครือข่ายสหสาขาวิชาชีพ มาร่วมดำเนินงานในระดับพื้นที่

3. นำนโยบายกระทรวงมหาดไทย (มท.2) ในการขับเคลื่อน “ตำบลขับเคลื่อนปลอดภัย” ทำให้ท้องถิ่นเกิดการตื่นตัว

4. เทศบาล/องค์การบริหารส่วนตำบล และภาคเอกชนในพื้นที่ มีศักยภาพเพิ่มขึ้น

7. ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

ศปถ.อำเภอเมืองภูเก็ตและอำเภอกะทู้ มีความเข้มแข็งในการดำเนินงานและดำเนินงานแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่อง โดยมีแกนนำหลัก/ผู้ประสานงานเป็นผู้เชื่อมเครือข่าย และผลักดันการดำเนินการด้วยการบูรณาการโครงการร่วมกับคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.)





โครงการกู้ชีพ กู้ภัยปัทธานี ร่วมใจขับ เคลื่อนความปลอดภัยทางถนน



ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

- ทีมกู้ภัยได้เรียนรู้ด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนนมากขึ้น สวมหมวกนิรภัย ขับขี่ปลอดภัย
- เกิดมาตรการองค์กร ปลอดภัย



- แก้ไขจุดเสี่ยง 5 จุดหลัก นำเสนอต่อ สป.จ.จังหวัด ได้รับการแก้ไขจากหน่วยงานรับผิดชอบ
- กิจกรรม “เพิ่มแสงสว่างให้ท้ายคุณ” เปลี่ยนไฟท้ายรถจักรยานยนต์ทำงานร่วมกับวิทยาลัยเทคนิคและวิทยาลัยการอาชีพ

- จำนวนอุบัติเหตุทางถนน ผู้บาดเจ็บ เสียชีวิตในพื้นที่ดำเนินการลดลง 25%

ปัจจัยความสำเร็จ

- เครื่องช่วยอาสาสมัคร กู้ชีพ กู้ภัยมีความเข้มแข็งและทำงานเป็นทีม
- ผู้รับทุนสามารถประสานงานเครื่องช่วยภาคเอกชนและท้องถิ่นได้ดี
- ภาคเอกชนและท้องถิ่นมีความพร้อมและให้ความร่วมมือ



ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

กิจกรรมเพิ่มแสงสว่าง ให้ท้ายคุณ เป็นการเปลี่ยนไฟท้ายรถจักรยานยนต์ฟรี โดยวิทยาลัยเทคนิค



โครงการกู้ชีพ กู้ภัยปัตตานี ร่วมใจ ขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน

หัวหน้าโครงการ	นายไชยยันตร์ พัฒนพงศ์
พื้นที่ดำเนินงาน	อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี (4 ตำบล 6 จุดเสี่ยง)
ทีมร่วมดำเนินงาน	สมาคมนักวิทยุสมัครเล่นอาสาบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดปัตตานี มูลนิธิบำเพ็ญการกุศลปัตตานี (ท่งเต็กเซียงตึง) หน่วยกู้ชีพ กู้ภัยพิทักษ์ภัย สมาคมกู้ชีพ กู้ภัยตะลุโบะปัตตานี หน่วยกู้ภัยมูลนิธิธรรมรศมีมณีรัตน์ สาขาปัตตานี อาสาป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนเทศบาลเมืองปัตตานี (กู้ชีพ กู้ภัยศูนย์หลักเมือง) สมาคมกู้ชีพ กู้ภัยโพธิ์เงินปัตตานี สมาคมกู้ชีพ กู้ภัยที่อยู่อ่องเอียด สายบุรี หน่วยกู้ชีพ กู้ภัยกะป้อร่วมใจ หน่วยกู้ชีพ กู้ภัยมูลนิธิอิสลามอะห์มัรสาขาบางปู หน่วยกู้ชีพ กู้ภัยมูลนิธิอิสลามอะห์มัร สาขาปะนาละ กู้ชีพแหลมโพธิ์ หน่วยกู้ชีพ กู้ภัยแม่กอเหนี่ยวสาขาป่าไร่

1. บริบท

จังหวัดปัตตานี เป็นเขตพื้นที่พิเศษเกี่ยวกับความมั่นคง มี พ.ร.ก.ฉุกเฉิน จังหวัดชายแดนใต้บังคับใช้ มีลักษณะสังคมเป็นพหุวัฒนธรรม พื้นที่นั้นจะให้ความสำคัญกับเรื่องความมั่นคง การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน

จึงเป็นเรื่องท้าทาย ที่ผ่านมามีการดำเนินการได้ในวงจำกัด ศปถ.จังหวัด ซึ่งมี ปภ.จังหวัด เป็นแกนหลักในการประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมดำเนินงาน ส่วนใหญ่ดำเนินการในสถานศึกษาเพื่อปลูกฝังวัฒนธรรมความปลอดภัยในกลุ่มเด็กและเยาวชน ภายใต้การสนับสนุนจากแผนงานสนับสนุนการป้องกัน อุบัติเหตุจรรยาจรระดับจังหวัด ภาคใต้ (สอจร.ใต้) และงบประมาณจากกองทุนสนับสนุนการสว่างเสริมสุขภาพ (สสส.)

ปี 2556-2557 จังหวัดปัตตานีมีการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัยในชุมชนในเขตเทศบาลตำบลยะรัง และกาฬิชา จากนั้นมีการต่อยอดเป็นโครงการตาจับประรดคนตานี พัฒนาคู่มือสองภาษา 2 เล่ม (สวมหมวกนิรภัย และขับขี่รถจักรยานยนต์แบบไหนปลอดภัย) ใช้เป็นสื่อการสอนนักเรียนในโรงเรียนสอนศาสนาที่มีโรงเรียนศาสน์สามัคคี เป็นต้นแบบ ปี 2559-2561 จังหวัดปัตตานีได้มีการดำเนินโครงการชุมชนต้นแบบวัฒนธรรมความปลอดภัย การใช้รถจักรยานยนต์พื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้ โครงการกาฬิชาต้นแบบ การใช้รถจักรยานยนต์ในสถานศึกษา โดยดำเนินการด้วยด้านชุมชน อาสาจราจร (กลุ่มนักเรียน นักศึกษา และวินมอเตอร์ไซด์) การใช้คู่มือ 2 ภาษามาขยายผลในโรงเรียนในพื้นที่ และการให้ความรู้ผ่านศูนย์การเรียนรู้เคลื่อนที่ ในปี 2562 ทีมภาคีเครือข่ายกู้ชีพ กู้ภัย จังหวัดปัตตานี ได้จัดทำโครงการกู้ชีพ กู้ภัยปัตตานี ร่วมใจขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน เพื่อพัฒนาบุคลากรและอาสาสมัครในเครือข่ายกู้ชีพ กู้ภัย ให้เชื่องค้ความรู้ไปสู่การทำงานเชิงป้องกันทางถนน แทนการทำงานที่ผ่านมา “ตายเก็บ เจ็บส่ง”

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อพัฒนาบุคลากรและอาสาสมัครกู้ชีพ กู้ภัย ให้มีความรู้ ความเข้าใจ ในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน
2. เพื่อจัดการจุดเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ โดยทีมภาคีเครือข่ายกู้ชีพ กู้ภัย จังหวัดปัตตานี



3. กิจกรรม

1. จัดเวทีประชุมคณะทำงานแนวราบ
2. จัดเวทีประชุมหัวหน้าทีมกู้ชีพ กู้ภัย
3. จัดเวทีอบรมพัฒนาศักยภาพ “อาสาสมัคร กู้ชีพ กู้ภัยปัตตานี ร่วมใจป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน”
4. สนับสนุนการจัดกิจกรรมย่อย 6 พื้นที่ แก่ภาคีเครือข่ายกู้ชีพ กู้ภัยจังหวัดปัตตานี ในการดำเนินงานและเรียนรู้การทำงานร่วมกัน
5. ลงพื้นที่ติดตาม หนุนเสริมการดำเนินงานใน 6 พื้นที่
6. สนับสนุนการประชาสัมพันธ์ กิจกรรม และผลการจัดทำโครงการใน 6 พื้นที่ และงานสื่อสารประชาสัมพันธ์ส่วนกลาง
7. จัดเวทีถอดบทเรียน และรายงานผลการดำเนินงาน

4. ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. ได้พัฒนาบุคลากรและอาสาสมัครให้มีความรู้ ความเข้าใจ ในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน จำนวน 60 คน (ปัตตานี และนราธิวาส)
2. ได้รับการแก้ไขจุดเสี่ยง 5 จุดหลัก จาก 6 จุด มีการนำเสนอในที่ประชุม ศปถ.จังหวัด ภาคีที่เป็นหน่วยงานรับผิดชอบเข้ามาบริหารจัดการจุดเสี่ยง
3. กิจกรรมย่อยที่เพิ่มขึ้นมา : “เพิ่มแสงสว่างให้ท้ายคุณ” เปลี่ยนไฟท้ายรถจักรยานยนต์โดยทำงานร่วมกับวิทยาลัยเทคนิคและวิทยาลัยการอาชีพ ซึ่งได้รับความสนใจจากประชาชนเพราะว่าบางคนไม่ทราบว่ามีไฟท้ายชำรุดพอมีกิจกรรมแล้วนำรถมาเช็ค ผู้ขับขี่/เจ้าของรถถึงรู้และทางพื้นที่มีแนวโน้มจะทำอย่างต่อเนื่อง
4. ทีมกู้ภัยได้เรียนรู้การจัดการความปลอดภัยทางถนนมากขึ้น สวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น มีพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยมากขึ้น
5. เกิดมาตรการองค์กร ถนนปลอดภัย คนขับขี่ปลอดภัย
6. ทีมกู้ชีพ กู้ภัย ที่อำเภอสายบุรีให้ความสนใจ และลงพื้นที่ค้นหาจุดเสี่ยงในพื้นที่ตนเอง

7. ในช่วงดำเนินงานโครงการ จำนวนอุบัติเหตุทางถนน ผู้บาดเจ็บ เสียชีวิตในพื้นที่ดำเนินการลดลง 25%

8. ได้เครือข่ายเพิ่มขึ้น มีความสัมพันธ์กับเครือข่ายดีขึ้น

5. การเปลี่ยนแปลงที่พบ

เกิดการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วนเพิ่มขึ้น ทีมกู้ชีพกู้ภัยร่วมค้นหา จุดเสี่ยงมารายงาน

6. ปัจจัยความสำเร็จ

1. เครือข่ายอาสาสมัคร กู้ชีพ กู้ภัย มีความเข้มแข็งและทำงานเป็นทีม
2. ผู้รับทุนสามารถประสานงานเครือข่าย ภาคเอกชนและท้องถิ่นได้ดี
3. ภาคเอกชนและท้องถิ่นมีความพร้อม และให้ความร่วมมือดำเนินกิจกรรมเป็นอย่างดี



7. ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

การเปลี่ยนไฟท้ายรถจักรยานยนต์ฟรี โดยวิทยาลัยเทคนิค ประชาชนให้ความสนใจ



โครงการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอ และท้องถิ่นอำเภอระโนด อำเภอเทพา อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา



- มีคณะทำงานทางถนนระดับอำเภอและท้องถิ่น
- มีภาคีเครือข่ายทั้งทีมแนวราบและแนวตั้งที่เข้มแข็ง
- นักเรียนและพนักงานได้รับความรู้
- เกิดทีมทำงานสหสาขาในระดับพื้นที่ เช่น สถานศึกษา โรงเรียน เพิ่มขึ้น
- มีการสอบสวนสาเหตุการเสียชีวิต/สำรวจและแก้ไขจุดเสี่ยง
- เกิดศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบ



- มีการจัดระเบียบจราจรหน้าศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก
- มีการตั้งด่านชุมชน
- จุดเสี่ยงได้รับการปรับปรุงแก้ไข



- ผู้บริหารท้องถิ่นให้ความสำคัญกับ มีส่วนร่วม สร้างความปลอดภัยในพื้นที่ (อบต.บ้านพังยาง)
- หน่วยงานในพื้นที่มีความพร้อมในการดำเนินงาน
- นโยบายกระทรวงมหาดไทย (มท.2) “ตำบลขับขี่ปลอดภัย”



ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก อบต.พังยาง มีการจัดทำหลักสูตรความปลอดภัยทางถนน สื่อการสอน



โครงการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ระดับอำเภอและท้องถิ่น อำเภอระโนด อำเภอเทพา อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา

หัวหน้าโครงการ	นายคงศักดิ์ คงปาน
พื้นที่ดำเนินงาน	อำเภอระโนด อำเภอเทพา อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา
ทีมร่วมดำเนินงาน	ศปถ.อำเภอเป้าหมาย ศปถ.อปท. โรงเรียน ศพด. และ โรงงานในพื้นที่

1. บริบท

ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสงขลา ได้กำหนดให้ทุกอำเภอดำเนินการขับเคลื่อนศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน ซึ่งที่ผ่านมา มีเพียง 2 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเทพา และอำเภอระโนด ที่มีการขับเคลื่อนอย่างจริงจังในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ผลของการดำเนินงานในพื้นที่อำเภอเทพา และระโนด มีผลการปฏิบัติพบว่า ทั้ง 2 อำเภอประสบความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบนเส้นทางถนนสายหลัก ทั้งการแก้ปัญหาด้านโครงสร้าง สิ่งแวดล้อม การจัดทำโครงการถนนปลอดภัย บนเส้นทางสายหลักสามารถลดความรุนแรงที่เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน ส่วนอำเภอสะเดาได้มีการขับเคลื่อนนโยบายการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ โดยการบูรณาการร่วมกับ ศปถ.อำเภอสะเดา คณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) โดยมีเป้าหมายที่จะขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหา



อุบัติเหตุในพื้นที่อย่างจริงจัง ผลการวิเคราะห์พบว่า พื้นที่อำเภอสะเดาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ มีเส้นทางเชื่อมต่อกับประเทศมาเลเซีย มีระบบโลจิสติกส์ทางถนนเป็นหลัก ในพื้นที่มีสถานประกอบการประเภทโรงงานจำนวนมาก และอุบัติเหตุร้อยละ 61.9 เกิดจากรถจักรยานยนต์ โดยผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่เป็นวัยรุ่นและวัยแรงงาน จึงมีความจำเป็นต้องสร้างความเข้มแข็งให้กับ ศปถ. อำเภอสะเดา และพัฒนาหาแนวร่วมกับท้องถิ่น สถานประกอบการ และสถานศึกษา มาร่วมกันแก้ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ที่เหมาะสมกับบริบทของอำเภอสะเดา ซึ่งสภาพปัญหาของทั้ง 3 อำเภอพบว่าอัตราการเกิดอุบัติเหตุในเส้นทางสายรองและชุมชนยังไม่ได้ลดลง จึงจำเป็นต้องดำเนินการแก้ไขปัญหาลำดับเส้นทางสายรองโดยใช้กระบวนการการขับเคลื่อนศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน องค์การบริหารส่วนท้องถิ่นให้แก่นำในชุมชน และหน่วยงานภาคีต่าง ๆ เข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุในพื้นที่ โดยเฉพาะสถานศึกษาจำเป็นต้องผลักดันให้เข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุภายในชุมชน

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อพัฒนาศักยภาพคณะทำงาน ศปถ.อำเภอในพื้นที่เป้าหมายให้สามารถบูรณาการขับเคลื่อนกลไกการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่อง
2. เพื่อพัฒนาสถานศึกษา โรงเรียน และศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ให้เป็นต้นแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน
3. เพื่อสร้างความร่วมมือสถานประกอบการและชุมชนให้เข้ามามีส่วนร่วมจัดการปัญหาความปลอดภัยทางถนน
4. เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับขี่รถให้มีความปลอดภัย นำไปสู่การลดบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการขับขี่

3. กิจกรรม

1. พัฒนาศักยภาพ ศปถ.อำเภอ ในการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการสู่ผลลัพธ์ : อบรมเชิงปฏิบัติการ

2. เสริมสร้างศักยภาพชุมชนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในระดับ อปท.

3. เสริมสร้างองค์ความรู้ในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนในสถานศึกษา และสถานประกอบการแบบมีส่วนร่วม

- อบรมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนในสถานศึกษา/ อบรมนักเรียนและพนักงานโรงงาน
- จัดทำมาตรการองค์กร

4. สอบสวน วิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุ และนำข้อมูลส่งต่อให้กับ ศปถ. อปท. ที่เกี่ยวข้อง

5. เสริมสร้างองค์ความรู้ในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน

- อบรมสร้างความรู้ ความเข้าใจ แก่ผู้ปกครอง บุคลากร เครือข่ายบ้านพียงยาง
- จัดทำหลักสูตรการเรียนการสอน และสื่อการเรียนการสอนศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านพียงยาง
- ปรับปรุงพื้นที่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กองค์การบริหารส่วนตำบลพียงยางให้เกิดความปลอดภัยทางถนน
- รณรงค์การขับขี่ปลอดภัย

4. ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. มีคณะทำงานระดับอำเภอและท้องถิ่น (ศปถ.อำเภอ ศปถ.ท้องถิ่น) ที่มีความรู้ความเข้าใจในการป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน โดยการให้ข้อมูลสถิติและสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุมาเป็นข้อมูลในการแก้ไขปัญหา



2. ศปภ.อำเภอระโนด อบต.พังยาง ทต.ระโนด ทต.เทพา และ ทต.สะเดา มีภาคีเครือข่ายทั้งทีมแนวราบและแนวตั้งที่เข้มแข็ง สามารถดำเนินกิจกรรมการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง

3. อำเภอเทพา อบต.ปริก มีภาคีเครือข่าย (ทีมแนวราบ) ที่มีความพร้อมที่จะทำงานร่วมกัน สามารถดำเนินกิจกรรมการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน แต่ยังคงขาดความต่อเนื่อง

4. ทั้ง 3 อำเภอ เกิดทีมงานสหสาขาในระดับพื้นที่ เช่น สถานศึกษา โรงงาน เพิ่มขึ้น

5. นักเรียนและพนักงานได้รับความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน
6. มีการสอบสวนสาเหตุการเสียชีวิต สำรวจและแก้ไขจุดเสี่ยง
7. เกิดศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบ

5. การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. มีการจัดระเบียบจราจรหน้าศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก
2. มีการตั้งด่านชุมชน ตรวจสอบมาตรการองค์กรที่กำหนดร่วมกัน
3. จุดเสี่ยงได้รับการปรับปรุงแก้ไขตามวิศวกรรมจราจร

6. ปัจจัยความสำเร็จ

1. ผู้รับทุน/ผู้ประสานงาน (สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย) ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยทางถนน และสามารถเชื่อมประสานท้องถิ่นในเขตพื้นที่ได้

2. ผู้บริหารท้องถิ่นให้ความสำคัญ มีส่วนร่วมในการสนับสนุนสร้างความปลอดภัยในพื้นที่ (อบต.บ้านพังยาง) และดำเนินงานมาอย่างต่อเนื่อง

3. หน่วยงานในพื้นที่มีความพร้อมในการดำเนินงาน

4. นโยบายกระทรวงมหาดไทย (มท.2) ในการขับเคลื่อน “ตำบลขับขี่ปลอดภัย” ทำให้หลายหน่วยงานในท้องถิ่นเกิดการตื่นตัว

7. ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กองค์การบริหารส่วนตำบลพังยาง เป็นสถานศึกษาด้านความปลอดภัยทางถนน มีการจัดทำหลักสูตรเกี่ยวข้องกับการปลอดภัยทางถนน พร้อมทั้งมีสื่อการสอน มีการปรับปรุงพื้นที่ภายในและภายนอก ศพด. ให้มีความปลอดภัย มีมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน





โครงการ ขับเคลื่อน สปท. อปท. เพื่อสร้างตำบลต้นแบบด้านความปลอดภัย ทางถนน อำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง



ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

- ระดับอำเภอ มีการแต่งตั้งคณะกรรมการ สปท. และ พชอ.
- เกิดทีมทำงานในระดับพื้นที่ เช่น สว.สต. อสม. เพิ่มขึ้น
- อปท. 12 แห่งมีแผนการดำเนินงานขับเคลื่อนความปลอดภัย
- มี อปท.ต้นแบบ 1 แห่งและชุมชน 1 แห่ง
- มีโรงเรียนต้นแบบ 1 แห่ง และสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่และซ้อนท้ายจักรยานยนต์ 100%



การเปลี่ยนแปลงที่พบ

- พี่เลี้ยงสอนร.ช่วยสนับสนุน ข้อมูลและให้คำแนะนำช่วยเหลือ
- นโยบายกระทรวงมหาดไทย (มท.2) ขับเคลื่อน “ ตำบลขับขี่ปลอดภัย”
- เชื่อมประสานท้องถิ่นในเขตพื้นที่ได้ดี



ผลงานเด่น
ที่เกิดขึ้น

มีโรงเรียนต้นแบบ 1 แห่ง และมีการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่และซ้อนท้ายจักรยานยนต์ 100%



04

โครงการขับเคลื่อน ศปถ.อปท. เพื่อสร้าง ตำบลต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน อำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง

หัวหน้าโครงการ	นางศิริมาศ รุย์ไกรรัตน์
พื้นที่ดำเนินงาน	อำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง
ทีมร่วมดำเนินงาน	ศปถ.อำเภอ คณะกรรมการ พชอ. หน่วยงานระดับ อำเภอ และ อปท. (ปกครอง กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน อปท. ตำรวจ สาธารณสุข (รพ./สสอ./รพ.สต.) อสม.) นักเรียน ผู้ปกครอง และประชาชนทั่วไป

1. บริบท

อำเภอควนขนุน จังหวัดพัทลุง มีประชากรเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนระหว่างปี 2558-2560 เป็น 13.08, 22.53 และ 35.57 ต่อแสนประชากร ตามลำดับ จัดเป็นอำเภอที่อัตราการเสียชีวิตอุบัติเหตุทางถนนสูงลำดับที่ 72 จาก 878 อำเภอของประเทศไทย และเป็นสาเหตุความพิการทางการเคลื่อนไหวสูงสุดของประชากรในพื้นที่ โดยพบวาระถจักรยานยนต์เกิดอุบัติเหตุสูงสุด จากปัญหาดังกล่าว คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) อำเภอควนขนุน ได้มีความพยายามในการแก้ไขปัญหา โดยการบูรณาการร่วมกับพื้นที่ ในการค้นหาและแก้ไขจุดเสี่ยง การประกาศนโยบายสวมหมวกนิรภัย 100% ในสถานที่ราชการ รัฐวิสาหกิจ และองค์กร

ปกครองส่วนท้องถิ่น การจัดตั้งกองทุนหมวกนิรภัยอำเภอควนขนุน และได้ร่วมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก อสม. และกิจกรรมพระราชรัฐ ในการให้ความรู้วินัยจราจรเพื่อสนับสนุนให้นักเรียนประถมศึกษาสวมใส่หมวกนิรภัยในการเดินทางพร้อมทั้งผู้ปกครอง และมีจิตอาสาสมัครวินัยจราจรในช่วงเทศกาลและบูรณาการร่วมกับกิจกรรมอื่นๆ ของอำเภอจากการดำเนินการดังกล่าวทำให้การสื่อสารอุบัติเหตุจราจรเกิดการรับรู้ไปยังประชาชนในวงกว้าง และก่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมด้านการสวมหมวกนิรภัย ตั้งแต่ระดับกลุ่มเด็กอนุบาลไปจนถึงผู้สูงอายุ นำไปสู่อัตราการเสียชีวิตและการบาดเจ็บลดลง ในปี 2561 แต่ยังคงพบว่าการสวมใส่หมวกนิรภัยในกลุ่มเยาวชนค่อนข้างน้อย ดังนั้นการจะสนับสนุนให้นโยบายของ ศปถ.อำเภอควนขนุน ที่ประกาศไว้เกิดขึ้นได้จริงเป็นรูปธรรม และลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงร้อยละ 50 ภายในปี พ.ศ. 2563 และอัตราการเกิดอุบัติเหตุลดลง 10 ต่อแสนประชากร จำเป็นต้องมีการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ด้วยความร่วมมือจากหลาย ๆ ภาคส่วน โดยการพัฒนากลไกความร่วมมือของทุกภาคส่วนในพื้นที่เพื่อร่วมขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อพัฒนากลไกความร่วมมือของเครือข่ายระดับอำเภอและตำบลในการขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
2. เพื่อพัฒนา ศปถ. ตำบลต้นแบบขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในโรงเรียนและชุมชน
3. เพื่อให้นักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่และซ้อนท้าย

3. กิจกรรรม

1. พัฒนา ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.อปท. : ประชุม ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.อปท. 14 อปท. ทุก 3 เดือน (พัฒนาโครงสร้าง ศปถ.อปท. ด้วยการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ แลกเปลี่ยนเรียนรู้ ถอดบทเรียน)

2. พัฒนา ศปถ.ตำบลต้นแบบ 4 ตำบล

- ประชุมทีม ทุก 2 เดือน
- สำรวจจุดเสี่ยง สำรวจรถที่มีสภาพไม่ปลอดภัย จัดทำแผนแก้ไขจุดเสี่ยง (อปท.) จัดทำแผนและให้บริการตรวจเช็คสภาพรถ ประกวดคำขั้วญความปลอดภัยทางถนน จัดทำป้ายคำขั้วญความปลอดภัยทางถนนในชุมชน สร้างพื้นที่จำลองเรียนรู้กฎจราจรในชุมชน
- อบรมแกนนำจิตอาสาจราจร แกนนำจิตอาสาจราจรออกปฏิบัติงานส่งเสริมวินัยจราจรด้านการสวมหมวกนิรภัยในชุมชน
- จัดทำมาตรการชุมชนปลอดภัยทางถนน

3. นักเรียนขับขี่ปลอดภัย

- จัดอบรมนักเรียนเชิงปฏิบัติการ ผ่านฐานเรียนรู้ 5 ฐาน (วินัยจราจร, หมวกหวังหัว, ขับขี่ขับไ้ไปไม่ถึงเส้นชัย, รถปลอดภัย, รักนะเด็กแว้น)
- รับสมัครแกนนำนักเรียนเป็นจิตอาสาจราจรร่วมกับแกนนำชุมชน
- นักเรียนจิตอาสาจราจร ร่วมปฏิบัติงานส่งเสริมวินัยจราจรด้านการสวมหมวกนิรภัยในชุมชน
- นักเรียนจัดทำโครงการขับขี่ปลอดภัยมีวินัยจราจร ประกวดคำขั้วญความปลอดภัยทางถนน จัดทำป้ายคำขั้วญความปลอดภัยทางถนนในโรงเรียน สร้างมาตรการในโรงเรียน



4. ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. ระดับอำเภอ มีการแต่งตั้งคณะกรรมการ ศปถ. และ พชอ.
2. เกิดทีมทำงานในระดับพื้นที่ เช่น รพ.สต. อสม. เพิ่มขึ้น
3. อปท. 12 แห่ง มีแผนการดำเนินงานขับเคลื่อน
4. มีศูนย์ อปท.ต้นแบบ ขับเคลื่อนงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในโรงเรียนและชุมชน 1 แห่ง
5. มีโรงเรียนต้นแบบ 1 แห่ง และมีการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่ และซ้อนท้ายจักรยานยนต์ 100%

5. การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. เกิดแกนนำนักเรียนจิตอาสาจราจร ปฏิบัติงานส่งเสริมวินัยจราจร ร่วมสร้างมาตรการในโรงเรียน
2. จำนวนอุบัติเหตุ การบาดเจ็บและเสียชีวิตในพื้นที่ลดลง
3. มีข้อมูลจุดเสี่ยงและแก้ปัญหาจุดเสี่ยง พร้อมทั้งมีการเปลี่ยนซ่อมไฟหน้า/ไฟท้าย/ไฟเลี้ยว ให้กับรถจักรยานยนต์

6. ปัจจัยความสำเร็จ

1. พื้นที่มีพี่เลี้ยง สอจร. ช่วยในการสนับสนุน ให้ข้อมูล วิธีการแก้ไขปัญหา คำแนะนำช่วยเหลือ
2. มินิโยบาย “ตำบลขับเคลื่อน” มาสนับสนุนงานทำให้ท้องถิ่นเกิดการตื่นตัว
3. สำนักงานสาธารณสุขอำเภอสามารถเชื่อมประสานท้องถิ่นในเขตพื้นที่ได้ดี โดยเฉพาะโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล ซึ่งมีอาสาสมัครสาธารณสุขเป็นพลังเสริมในการดำเนินกิจกรรมในพื้นที่

7. ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

มีโรงเรียนต้นแบบ 1 แห่ง และมีการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่และ
ซ้อนท้ายจักรยานยนต์ 100%





โครงการร่วมเสริมสร้างการสวมหมวกนิรภัย สู่อำเภอปลอดภัยอย่างยั่งยืน จังหวัดตรัง



- สร้างองค์กรต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนใน สพด.อปท. ทุกแห่ง
- สพล.ท้องถิ่น 36 แห่ง เกิดการพัฒนากระบวนการขับเคลื่อนการทำงานอย่างครอบคลุม
- ผู้บริหาร อปท. ผู้นำท้องที่ ผู้ทรงคุณวุฒิ เกิดความตระหนักให้ความสำคัญสนับสนุน
- MOU กับผู้ประกอบการในการรับเด็กใหม่ของ สพด.
- เกิดการแก้ไขจุดเสี่ยงโดย อปท.

การเปลี่ยนแปลงที่พบ

- 🚒 อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่สูงขึ้นทั้งคนซ้อนและคนขับเฉลี่ย 51%
- 🚒 อัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ลดลง



ปัจจัยความสำเร็จ

- ผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานให้ความสำคัญ
- มีต้นทุนและบทบาทขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านการสวมหมวกนิรภัย
- ผู้บริหารท้องถิ่นให้ความสำคัญกับการพัฒนาศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่สามารถต่อยอดสู่ชุมชนได้



ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

- เป็นองค์กรต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน
- สามารถเพิ่มการสวมหมวกนิรภัยในเด็กและผู้ปกครอง



โครงการร่วมเสริมสร้างการสวมหมวกนิรภัยสู่อำเภอ ปลอดภัยอย่างยั่งยืน จังหวัดตรัง

หัวหน้าโครงการ	ร.ต.อ.ปรีชา ศรีเมือง
พื้นที่ดำเนินงาน	อำเภอเมืองตรัง (16 อบต.) อำเภอนาโยง (7 อบต.) อำเภอสิเกา (7 อบต.) อำเภอวังวิเศษ (6 อบต.)
ทีมร่วมดำเนินงาน	ศปถ.จังหวัดตรัง ศปถ.อำเภอเมืองตรัง ศปถ.อำเภอนา โยง ศปถ.อำเภอสิเกา ศปถ.อำเภอวังวิเศษ อบต.ใน พื้นที่เป้าหมาย

1. บริบท

ปี 2559 จังหวัดตรังได้ดำเนิน โครงการ “ความปลอดภัยทางถนน : ชุมชนนำร่องสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ จังหวัดตรัง” โดยใช้แนวคิดการทำงานคือ “ร่วมคิด ร่วมทำ และร่วมแก้ปัญหา” เพื่อร่วมบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ที่เริ่มจากในหน่วยงาน ขยายสู่ชุมชน ผลการดำเนินงานพบว่า อำเภอนาโยงประสบผลสำเร็จสามารถเป็นเทศบาลตำบลนำร่อง โดยเฉพาะโครงการรณรงค์ให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย 100% ให้แก่พื้นที่อื่นได้

อำเภอนาโยง เป็นหนึ่งในอำเภอที่ได้รับการพัฒนาให้เป็นอำเภอต้นแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนที่ สสส. ได้สนับสนุน มีแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจากระดับจังหวัด (สอจร.) เป็นกลไกทำงาน

ระหว่างตำรวจจราจร ชุมชน อำเภอ โรงพยาบาล ร่วมกันแก้ไขจุดเสี่ยง รณรงค์ให้ความรู้กับประชาชนและเด็กในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กร่วมกันส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ต่อมาปี 2562 จังหวัดตรังได้ขยายพื้นที่ดำเนินการในการจัดการความปลอดภัยทางถนนไปในอำเภอเมืองตรัง สีเกา และวังวิเศษ โดยใช้อำเภอนาโยงเป็นต้นแบบ ในโครงการ “ร่วมเสริมสร้างการสวมหมวกนิรภัยสู่อำเภอปลอดภัยอย่างยั่งยืน จังหวัดตรัง” เพื่อมุ่งสร้างให้ชุมชนมีความรู้ เกิดความตระหนัก เข้าใจได้ถูกต้องต่อการสวมหมวกนิรภัย เพื่อลดความรุนแรงการบาดเจ็บและป้องกันการสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อพัฒนาศักยภาพแกนนำในการปฏิบัติงานของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน ร่วมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ให้เกิดชุมชนต้นแบบสวมหมวกนิรภัย สามารถนำไปขยายผลต่อไป
2. เพื่อเสริมสร้างการรับรู้ให้เกิดความตระหนักถึงการสวมหมวกนิรภัย รวมถึงสร้างทัศนคติที่ดีในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรด้วยการสวมหมวกนิรภัย
3. เพื่อลดการบาดเจ็บที่ศีรษะและเสียชีวิตที่เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ในพื้นที่อำเภอ

3. กิจกรรม

1. จัดเวทีประชุมพัฒนาศักยภาพแกนนำระดับอำเภอ
2. จัดอบรมพัฒนาศักยภาพแกนนำชุมชน ทั้ง 4 อำเภอ
3. จัดเวทีประชุมเสริมสร้างการสวมหมวกนิรภัยลงสู่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
4. สนับสนุนการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

5. ประชุมรายงานผลและแลกเปลี่ยนเรียนรู้ระดับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นร่วมกับแกนนำระดับอำเภอ

6. จัดเวทีถอดบทเรียนผลการดำเนินงาน

4. ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. เกิดทีมงานในทุกพื้นที่

2. มีการสร้างองค์กรต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนใน ศพด. อปท. ทุกแห่ง มีมาตรการองค์กรและขยายไปสู่ผู้ประกอบการและคนในชุมชนเกิดการเปลี่ยนแปลงที่ชัดเจนที่ อปท.โคกสะบ้า อำเภอนาโยง

3. ศปด.ท้องถิ่น 36 แห่ง เกิดการพัฒนากระบวนการขับเคลื่อนการทำงานอย่างครอบคลุม มีการเก็บข้อมูลเชิงสถิติ สามารถขับเคลื่อน ศปด.ท้องถิ่น ให้ทำงานได้จริง เชื่อมร้อยการทำงานกับเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง

4. ผู้บริหาร อปท. ผู้นำท้องถิ่น ผู้ทรงคุณวุฒิ เกิดความตระหนักให้ความสำคัญ สนับสนุนการมีส่วนร่วมของคนในพื้นที่เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน และส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยมากขึ้น

5. เกิดการทำ MOU กับผู้ประกอบการในการรับเด็กใหม่ของ ศพด. ว่าต้องใส่หมวกนิรภัย และมีมาตรการองค์กรให้เจ้าหน้าที่ใน อปท. สวมหมวกนิรภัย

6. เกิดการแก้ไขจุดเสี่ยงโดยทีมงาน อปท.

5. การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่สูงขึ้น ทั้งคนซ้อนและคนขับเฉลี่ย 51%

2. อัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ลดลง

6. ปัจจัยความสำเร็จ

1. ผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานให้ความสำคัญ และให้โอกาสจัดเวทีนำเสนอผลงาน สร้างความภาคภูมิใจกับหน่วยงานที่เข้าร่วมโครงการ
2. มีต้นทุนและบทบาทขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านการสวมหมวกนิรภัยในพื้นที่มาอย่างต่อเนื่อง ทำให้เกิดการดำเนินงานเป็นทีมงานและบูรณาการหลายภาคส่วน
3. ผู้บริหารท้องถิ่นให้ความสำคัญกับการพัฒนาศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่สามารถต่อยอดสู่ชุมชนได้

7. ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

1. อปท.โคกสะบ้า อำเภอนาโยง เป็นองค์กรต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน มีมาตรการองค์กรและขยายผลไปสู่ชุมชน
2. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก อบต.นาโยงเหนือ สามารถเพิ่มการสวมหมวกนิรภัยในเด็กและผู้ปกครอง



โครงการ ขับเคลื่อนเครือข่ายความปลอดภัยทางถนน จากอำเภอสู่ท้องถิ่นอำเภอท่าแซะจังหวัดชุมพร

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

- เกิดการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน โดยศปท.อำเภอ/อปท. จำนวน 10 ตำบล 2 เทศบาล
- เกิดการแก้ไขจุดเสี่ยงโดยใช้งบประมาณของชุมชนเอง
- มาตรการ/กติกาชุมชน มีบทลงโทษของชุมชน เกิดมาตรการองค์กร/โรงเรียน
- สร้างและพัฒนาทีมสอบสวน



การเปลี่ยนแปลงที่พบ

- วิเคราะห์สาเหตุ/จุดเสี่ยง (ทำแผนงาน/โครงการ)
- กำหนดกติกาชุมชน ประเมินผล มี Core team ดำเนินการ
- จัดทำมาตรการองค์กรในหน่วยงานภาครัฐ/โรงเรียน/บริษัท/โรงงาน จำนวน 46 หน่วยงาน

ปัจจัยความสำเร็จ

- มีแกนหลัก(สาธารณสุขอำเภอ)ที่ให้ความสำคัญกับปัญหาและเชื่อมหน่วยงาน โดยใช้เวที พชอ. และ D-RTI ผลักดัน
- มีต้นแบบที่สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง
- นโยบายกระทรวงมหาดไทย (มท.2) " ตำบลขับขี่ปลอดภัย"



ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

เกิดการขับเคลื่อนดำเนินงานของศปท.อำเภอ/อปท. จำนวน 10 ตำบล 2 เทศบาล ที่เป็นรูปธรรม



โครงการขับเคลื่อนเครือข่ายความปลอดภัยทางถนน จากอำเภอสู่ท้องถิ่น อำเภอท่าแซะ จังหวัดชุมพร

หัวหน้าโครงการ นางจรรยาลักษณ โคณาบุตร
พื้นที่ดำเนินงาน อำเภอท่าแซะ จังหวัดชุมพร
ทีมร่วมดำเนินงาน ศปถ.อำเภอท่าแซะ และ พชอ.ท่าแซะ

1. บริบท

ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนรายเดือน (ข้อมูล 3 ฐาน) พ.ศ. 2559-2561 ในพื้นที่อำเภอท่าแซะ พบว่ามีผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนตาย ปี 2559-2561 มีจำนวน 27 ราย 27 ราย และ 31 ราย ตามลำดับ จากจำนวนประชากร 86,062 ราย คิดเป็น 36.02 ต่อแสนประชากร ในขณะที่ภาพรวมจังหวัด ปี 2561 จังหวัดชุมพรมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุคิดเป็น 35.71 ต่อแสนประชากร โดยพบว่า กลุ่มวัยผู้ใหญ่ที่มีอายุตั้งแต่ 50 ปีขึ้นไป เป็นกลุ่มเสี่ยงต่อการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงที่สุด (ร้อยละ 27.45) และรถจักรยานยนต์ คือยานพาหนะที่มีความเสี่ยงสูงสุด (ร้อยละ 68.42) สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการขับรถเร็วเกิน (ร้อยละ 35.71) รองลงมาคือ ตัดหน้ากระชั้นชิด (ร้อยละ 26.79) ส่วนพฤติกรรมที่ทำให้เสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนคือ การไม่สวมหมวกนิรภัย (49.91) ถนนที่เกิดอุบัติเหตุ มีผู้เสียชีวิตสูงสุดคือ ถนนกรมทางหลวง (ร้อยละ 55.80) ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุโดยส่วนใหญ่ประสบอุบัติเหตุบนถนนที่เป็นทางตรง (ร้อยละ 50.89)

เวลาที่เกิดอุบัติเหตุทำให้มีผู้เสียชีวิตจะเป็นช่วงเวลา 16.00-20.00 น. (ร้อยละ 24.55)

เพื่อให้การแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นไปอย่างมีระบบ คณะกรรมการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนอำเภอท่าแซะ จังหวัดชุมพร เห็นควรให้มีการขับเคลื่อนเครือข่ายลงลึกในระดับท้องถิ่น เพื่อให้การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอท่าแซะ จังหวัดชุมพร เป็นรูปธรรมที่ชัดเจนขึ้น โดยใช้กลไกระดับอำเภอด้วยการบูรณาการ ศปถ.อำเภอ ร่วมกับคณะกรรมการ พชอ. และ District Road Traffic Injury ที่ได้คัดเลือกปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นหนึ่งในสามของปัญหาสำคัญในระดับอำเภอ เป้าหมายให้ ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.อปท. ให้มีการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นรูปธรรม และมีทีมสอบสวนอุบัติเหตุที่มีศักยภาพบูรณาการการทำงานอย่างรวดเร็วและทันเวลา

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

สนับสนุนการขับเคลื่อน ศปถ.อำเภอ อย่างต่อเนื่อง ผลักดันให้เกิด ศปถ.ตำบล และมีทีมสอบสวนอุบัติเหตุที่มีศักยภาพ บูรณาการการทำงานอย่างรวดเร็วและทันเวลา

3. กิจกรรม

1. ประชุมชี้แจงโครงการ
2. ประชุมคณะกรรมการ ศปถ.อำเภอ
3. จัดตั้ง ศปถ.อปท. จำนวน 10 ตำบล 2 เทศบาล และจัดประชุมคณะกรรมการ ศปถ.อปท.
4. ฟื้นฟูทีมสอบสวนอุบัติเหตุพื้นที่ อำเภอท่าแซะ
5. กิจกรรมรณรงค์ส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนโดยการมีส่วนร่วมช่วงเทศกาลปีใหม่-สงกรานต์ และช่วงเวลาปกติ

4. ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

1. เกิดการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน โดย ศปภ.อำเภอ/อปท. จำนวน 10 ตำบล 2 เทศบาล
2. เกิดการแก้ไขจุดเสี่ยงโดยใช้งบประมาณของท้องถิ่นเอง
3. มีมาตรการชุมชน กติกาข้อตกลง มีบทลงโทษของชุมชน และเกิดมาตรการองค์กร/โรงเรียน
4. สร้างและพัฒนาทีมสอบสวนการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน
5. มีการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ ด้านชุมชน
6. เกิดการกำหนด Safety Zone ของอำเภอท่าแซะ

5. การเปลี่ยนแปลงที่พบ

1. มีการดำเนินงาน ศปภ.อำเภอ และท้องถิ่น เป็นรูปธรรมชัดเจน ได้แก่ วิเคราะห์สาเหตุ/จุดเสี่ยง (คน รถ ถนน) การจัดการ ทำแผนงาน/โครงการ กำหนดกติกาชุมชน มีการประเมินผลโดย Core team
2. จัดทำมาตรการองค์กรความปลอดภัยทางถนนในหน่วยงานภาครัฐ/โรงเรียน/บริษัท/โรงงาน จำนวน 46 หน่วยงาน
3. จัดตั้งด้านชุมชน เทศกาลปีใหม่ จำนวน 37 ด้าน

6. ปัจจัยความสำเร็จ

1. โครงการฯ สามารถขับเคลื่อนให้ตำบลปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนนได้ สิ่งสำคัญคือ การมีแกนหลัก (สาธารณสุขอำเภอ) ที่ให้ความสำคัญกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนน และเป็นผู้เชื่อมหน่วยงานโดยใช้เวที พขอ. และ D-RTI เป็นเวทีผลักดัน
2. มีตำบลต้นแบบ (ตำบลนากระตาม) ที่สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง
3. มีภาคีเครือข่ายสหสาขาวิชาชีพมาร่วมดำเนินงาน

4. นำนโยบายกระทรวงมหาดไทย (มท.2) มาขับเคลื่อน “ตำบล
ขับเคลื่อนปลอดภัย” ทำให้ท้องถิ่นเกิดการตื่นตัว

7. ผลงานเด่นที่เกิดขึ้น

เกิดการขับเคลื่อนดำเนินงานของ ศปภ.อำเภอ/อปท. จำนวน 10 ตำบล
2 เทศบาล ที่เป็นรูปธรรม



