



# สารตั้งต้น Guideline

## แนวทางการพัฒนา

กลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด  
สู่อำเภอ ตำบล



ทสพ.  
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน  
[www.roadssafetythai.org](http://www.roadssafetythai.org)





# สารตั้งต้น Guideline แนวทางการพัฒนา

กลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด  
สู่อำเภอ ตำบล



ISBN

978-616-393-325-6

### คณะที่ปรึกษา

นพ.วีระพันธ์ สุพรรณไชยมาตย์  
นพ.วิทยา ชาติบัญชาชัย  
นพ.อนุชา เศรษฐเสถียร  
นพ.วิวัฒน์ ศีตมโนชญ์  
ดร.दनัย เรืองสอน  
นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์  
น.ส.ศิริกุล กุลเลียบ

ที่ปรึกษาคณะกรรมการกำกับทิศทาง แผนงาน สอจร.  
ประธาน สอจร.  
รองประธาน สอจร.  
รองประธาน สอจร.  
รองประธาน สอจร.  
ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน  
เลขานุการ สอจร.

### คณะทำงานสัปดาห์เรียน

นายสโรชพันธุ์ สุภาวะรณ์  
น.ส.ศุภรดา ยวงษ์  
นางพรทิพภา สุริยะ  
น.ส.สุพัตรา สำราญจิตร  
นายชินนุวัฒน์ มณีศรีขำ  
นายคำรณ นิ่มอนงค์  
น.ส.พวงทอง เม้งเกร็ด  
น.ส.อรธิดา นามศิริ

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน  
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน  
นักวิชาการ สอจร.  
นักวิชาการ สอจร.  
หัวหน้า สอจร.ภาคกลาง  
ทีม สอจร. ภาคกลาง  
ทีม สอจร. ภาคกลาง  
ทีม สอจร. ภาคกลาง

### บรรณาธิการ

นางพรทิพภา สุริยะ

นักวิชาการ สอจร.

### จัดพิมพ์โดย

แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจากระดับจังหวัด (สอจร.)

### สนับสนุนโดย

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

### พิมพ์ครั้งที่ 1

พฤศจิกายน 2563  
จำนวน 1,000 เล่ม

### ออกแบบ/พิมพ์ที่

หจก.วนิดาการพิมพ์ 14/2 หมู่ 5 ตำบลสันผีเสื้อ  
อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ 50300  
โทรศัพท์ 0 5311 0503

# คำหยา

อุบัติเหตุทางถนนเป็นฆาตกรตัวร้ายที่คร่าชีวิตคนไทยเฉลี่ยปีละมากกว่าสองหมื่นคน ส่วนใหญ่เป็นวัยรุ่น วัยทำงาน เป็นแรงงานสำคัญของครอบครัว สังคม และประเทศชาติ เป็นความสูญเสียทางเศรษฐกิจปีละกว่าห้าแสนล้านบาท ถือเป็นภัยร้ายที่กระทบความมั่นคงของประเทศ กว่าทศวรรษของการดำเนินงานเพื่อหาหนทางลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน สอจร. ได้บทเรียนที่นำมากำหนดเป็นทิศทางการดำเนินงานเพื่อความปลอดภัยทางถนนว่า **“เราต้องเร่งดำเนินการสร้างระบบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนลงถึงระดับพื้นที่ถึงชุมชน ถึงครัวเรือน”** โดยการดำเนินงานจะต้องเชื่อมโยงกับงานในระดับจังหวัด และระดับประเทศ ต้องระดมความร่วมมือจากภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วน ต้องนำวิธีการที่ถูกต้องมาใช้ ต้องมีการกำกับติดตามผลการดำเนินงานอย่างใกล้ชิด

**หัวใจสำคัญ**ที่เป็นปัจจัยความสำเร็จในการดำเนินงานระดับพื้นที่คือ **การสร้างแกนนำชุมชน แกนนำระดับอำเภอ แกนนำระดับจังหวัด ที่มีความมุ่งมั่นตั้งใจจริงที่จะแก้ปัญหาในชุมชน** และการสร้างกลไกการดำเนินงานที่เกาะเกี่ยวแกนนำทุกระดับให้เสริมพลังกัน เรียนรู้ไปด้วยกัน โดยใช้ยุทธวิธี 5ส 5ช เครื่องมือ 5 ชิ้น และพี่เลี้ยง สอจร. เข้าไปเป็นที่ปรึกษา ให้คำชี้แนะ ให้กำลังใจ ให้การสนับสนุน



10 จังหวัดนำร่องการดำเนินงาน ซึ่งประกอบด้วย จังหวัดแพร่ ตาก ราชบุรี นครศรีธรรมราช นครราชสีมา ขอนแก่น อุตรธานี นครสวรรค์ สระแก้ว และจังหวัดน่าน ได้ดำเนินการตามแผนงานที่กำหนดจนประสบความสำเร็จ และสรุปบทเรียนการทำงานจนสามารถสกัดบทเรียนความรู้นี้มาเป็นแนวทางการดำเนินงาน ซึ่งจะสามารถนำไปใช้ในจังหวัดที่อยู่ในโครงการระยะที่ 2 ได้ โดยมีอยู่ 9 จังหวัด คือ จังหวัดเชียงราย กาฬสินธุ์ สุราษฎร์ธานี กำแพงเพชร ยโสธร สิงห์บุรี สุพรรณบุรี ระยอง และจังหวัดจันทบุรี

เราเชื่อมั่นว่าบทเรียนการทำงานของจังหวัดในระยะที่ 1 จะเป็นบทพิสูจน์ให้เห็นว่าสามารถถ่ายทอดสู่ทีมงานที่จะรับตรงต่อไปดำเนินงานในระยะที่ 2 จนประสบความสำเร็จในการลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ของจังหวัดเป้าหมาย

เราเชื่อมั่นว่าบทเรียนการดำเนินงานที่กลั่นออกมาเป็นความรู้ เป็นแนวทางพัฒนากลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนฉบับนี้ จะสามารถยึดถือเป็นตำรานำไปใช้ประโยชน์กับการทำงานในทุก ๆ จังหวัดต่อไปได้

นายแพทย์ วิทยา ชชาติบัญชาชัย  
ประธาน สจร.



# คำนำ

การเคลื่อนงานลดเจ็บตายทางถนนของไทย ที่มีการใช้กลไกราชการ ในแนวตั้งผ่านระบบศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนในระดับกระทรวง สู้จังหวัด อำเภอ และท้องถิ่น/ตำบล ขณะนี้ได้ผนวกและเชื่อมประสานกับ เครือข่าย สจร. ซึ่งอยู่ภายใต้ยุทธศาสตร์การทำงานของ สสส. ที่ทำงานในแนวราบ อย่างเป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยใช้กรณีศึกษาความต่อเนื่องต่อยอด ของโครงการพัฒนากลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด อำเภอ ตำบล จากสิบจังหวัดที่ได้ดำเนินการจนเสร็จสิ้น ส่งต่อสู่เก้าจังหวัดที่ได้รับการคัดเลือกอย่างเหมาะสมพร้อมจะเริ่มโครงการในรุ่นต่อไป

การส่งต่อความรู้ ประสบการณ์ในการใช้กลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนจากระดับจังหวัดสู่ตำบล ท้องถิ่น ชุมชน เพื่อสร้างความสำเร็จ ในการลดเจ็บตายทางถนน โดยมีเวทีสกัดบทเรียน ความรู้ และประสบการณ์ ถือเป็น การเตรียมความพร้อมในสามเรื่องไปพร้อมกันคือ หนึ่ง การสร้างคู่มือ และแนวทางการขับเคลื่อนในทุกระดับ ทั้งจังหวัด อำเภอ และท้องถิ่น ส่งต่อให้ จังหวัดต่าง ๆ สอง การเตรียมการจับคู่จังหวัดจากรุ่นสู่รุ่น และสาม คือ การเตรียมการให้พี่เลี้ยง สจร. ในแต่ละภาคพร้อมกันเข้าช่วยสนับสนุนแก่ จังหวัดใหม่ได้เป็นอย่างดี



สาระเนื้อหาที่ได้จากเวทีสกัดความรู้ดังกล่าวได้มีการร้อยเรียงไว้ในเอกสารชุดนี้แล้วอย่างเป็นระบบ และพร้อมสู่การปรับใช้สำหรับเก้าจังหวัดรุ่นต่อไป ในโอกาสที่กลไกการเคลื่อนงานในแนวคิดของศูนย์อำนวยความสะดวกปลอดภัยทางถนนได้เกาะเกี่ยวกับการเคลื่อนงานในแนวราบของ สอจร./สสส. ทั้งการระดมกำลังพร้อมกันและมุ่งทิศทางเดียวกัน คือ “สร้างตำบลขับขี่ปลอดภัย” ให้เต็มพื้นที่ต่อไป

นายแพทย์อนุชา เศรษฐเสถียร  
รองประธาน แผนงาน สอจร.







## แนวทางการพัฒนาการจัดการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด สู่อำเภอ ตำบล

เกริ่นนำ .....	1
กรอบการสกัดบทเรียน .....	4
สรุปผลภาพรวม .....	6

## ผลการสกัดบทเรียน 10 จังหวัด ..... 12

1. พี่เลี้ยงจังหวัดและทีมภาค .....	12
2. ระดับจังหวัด .....	22
3. ระดับอำเภอ.....	42
4. ระดับตำบล.....	62

## ภาคผนวก ..... 70

รายงานโดยสรุปจากการเยี่ยมพื้นที่ 10 จังหวัด  
ตามกรอบ Safe System ของคณะกรรมการบูรณาการ  
กู้ชีพฉุกเฉินและความปลอดภัยทางถนน วุฒิสภา

## รายชื่อผู้เข้าร่วมเวทีสกัดบทเรียน 10 จังหวัด ..... 88

เกร็ดหน้า





# แนวทางการพัฒนาภาคี การจัดการความปลอดภัยทางถนน ระดับจังหวัด สุ่อำเภอ ตำบล



## เกริ่นนำ

จากการกำหนดทศวรรษความปลอดภัยทางถนน (2011-2020) ขององค์การสหประชาชาติ โดยมีเป้าหมายที่จะลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงให้ได้กึ่งหนึ่ง แต่จากการประเมินกึ่งทศวรรษความปลอดภัยทางถนนขององค์การอนามัยโลก พบว่า 90% ของ High income countries ที่การเสียชีวิตลดลง 40% เท่านั้น ขณะที่ 10% ของ Middle income countries ที่การเสียชีวิตลดลง (ข้อมูล Global Status Report WHO ปี 2015) จากผลการดำเนินงานจากทุกประเทศทั่วโลก องค์การอนามัยโลกได้สรุปว่าไม่น่าจะบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ และหากจะให้บรรลุตามเป้าหมายทุกประเทศจะต้องลงทุน ลงแรง มากกว่านี้อีกมาก

ประเทศไทยเองก็มีปัญหาเช่นเดียวกับประเทศอื่น ๆ โดยเฉพาะสาเหตุหลักการบริหารจัดการ แม้ประเทศไทยจะมีโครงสร้างการบริหารจัดการเชิงบูรณาการเพื่อขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน ตั้งแต่ระดับนโยบาย อำนวยการ และปฏิบัติการ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 ที่กำหนดให้มีการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนสร้างกลไกบูรณาการระหว่างหน่วยงานเพื่อบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนทั้งในระดับประเทศ ระดับจังหวัด ซึ่งในระดับจังหวัด

2 สารกึ่งต้น "Guideline"


หน่วยงานที่ต้องบริหารจัดการในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ตามโครงสร้างของรัฐบาล คือ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธาน มีหัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเป็นเลขานุการ มีหัวหน้าส่วนราชการที่เกี่ยวข้องเป็นกรรมการ ซึ่งส่วนใหญ่จะมีการประชุมแก้ไขปัญหาและมืงประมาณมาสนับสนุน ในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ แต่ในช่วงเวลาปกติไม่มีงบประมาณในการจัดประชุมขับเคลื่อนงานซึ่งในสถานการณ์ความเป็นจริงแล้ว อุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้นทุกวัน ขณะที่สัดส่วนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มากถึง 74% จึงเป็นสถานการณ์ปัญหาสำคัญที่ต้องเร่งหามาตรการแก้ไขป้องกัน

เปรียบเทียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2554




ภาพ : ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

การขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (ศปถ.จังหวัด) ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ-ท้องถิ่น (ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.อปท.) มุ่งเน้นการทำงานเพื่อมุ่งป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจากพฤติกรรมเสี่ยงเป็นหลัก ทว่ามิได้พัฒนาไปพร้อมๆ กับกลไกการบริหารจัดการ ยังผลให้เห็นชัดเมื่อเกิดการโยกย้ายเปลี่ยนถ่ายบุคลากร การขับเคลื่อนงานในพื้นที่จะยุติลง สะท้อนให้เห็นว่าในการขับเคลื่อนการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนที่จะป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างยั่งยืน **จำเป็นต้องพัฒนาภาคีให้มีความเข้มแข็ง** และทำงานได้อย่างต่อเนื่องควบคู่ไปด้วยกัน



**การทำงานที่ผ่านมา** แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจوارระดับจังหวัด (สอจร.) และศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) ได้รับการสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ให้ดำเนินการขับเคลื่อนงานในระดับจังหวัด อำเภอ ร่วมกับสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เพื่อประสานหน่วยงานภาคีเครือข่ายในระดับพื้นที่ ประกอบด้วย หน่วยงานสาธารณสุข โรงพยาบาลอำเภอ สถานีตำรวจภูธรอำเภอ หมวดการทาง และฝ่ายการปกครองจากท้องที่ ท้องถิ่น ทีมสหสาขาวิชาชีพ ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในระดับอำเภอ ให้เข้ามาร่วมเป็นเจ้าของภาพดำเนินการงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน โดยปฏิบัติการร่วมกันทั้งประชุมหรือ กำหนดแนวทางสำรวจและจัดการข้อมูล วางแผนงาน โดยมุ่งเน้นการจัดการปัญหาในเชิงประเด็น ความเสี่ยงหลัก ประสานความร่วมมือกับกลุ่มเป้าหมายทั้งแกนนำชุมชน สถานศึกษา สถานประกอบการ ฯลฯ ส่งผลให้เกิดการจัดการปัญหาอุบัติเหตุจوارในระดับจังหวัด อำเภอ ตำบลได้ดี



ในปี 2562 ได้มีการดำเนินงานขับเคลื่อนกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนใน 10 จังหวัด ซึ่งดำเนินงานทุกอำเภอ ตำบล ซึ่งแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) ดำเนินงานโดยเน้นการไปถึงเป้าหมาย (End) ผ่านระบบการกำกับดูแลของ สอจร.ภาค มีพื้นที่ดำเนินงานทั้งหมด 6 จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดตาก แพร่ ราชบุรี ขอนแก่น นครราชสีมา และจังหวัดนครศรีธรรมราช และศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) ดำเนินงานในอีก 4 จังหวัด โดยเน้นกระบวนการที่จะสร้างระบบ (Means) ประกอบด้วย จังหวัดน่าน อุตรธานี สระแก้ว และจังหวัดนครสวรรค์ **จนเกิดการพัฒนากลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนขึ้น**

## กรอบ

### การสกัดบทเรียน 10 จังหวัด

จากผลการดำเนินงานใน 10 จังหวัดดังกล่าว จึงได้มีการสกัดบทเรียนความรู้ ประสบการณ์คนทำงานขึ้นเมื่อวันที่ 24-25 กันยายน 2563 ณ โรงแรมแม่น้ำ รามาดา พลาซ่า กรุงเทพมหานคร เพื่อเป็นแนวทางการพัฒนากลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนน จากระดับจังหวัดสู่ระดับอำเภอ ตำบล โดยมีตัวแทนคณะทำงาน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจาก 3 ระดับ 10 จังหวัด รวมทั้งพี่เลี้ยงจังหวัด เข้ามาร่วมดำเนินการสกัดบทเรียน ความรู้

▶ **แนวทางการขับเคลื่อนกลไก ศปถ. เพื่อความปลอดภัยทางถนน แบ่งเป็น 4 กลุ่ม คือ**

1. พี่เลี้ยงจังหวัดและทีมภาค
2. ระดับจังหวัด
3. ระดับอำเภอ
4. ระดับตำบล

โดยการสกัดบทเรียน ความรู้ ได้แบ่งช่วงการดำเนินงานออกเป็น 3 ช่วง คือ ช่วงต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ เพื่อให้เห็นกระบวนการ วิธีการทำงาน และการใช้เครื่องมือในแต่ละช่วง ดังนี้



## การพัฒนาภาคีศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด สุพรรณบุรี ตำบลนาร่อง เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดทางถนน



ในการสกัดบทเรียน พื้นที่ 10 จังหวัด นอกจากแบ่งออกเป็น 3 ช่วง ต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำแล้ว ในแต่ละช่วงได้อธิบายถึงขั้นตอน วิธีการ กระบวนการ เครื่องมือ ปัจจัยนำเข้า (Input) และอธิบายถึงผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น (Output Outcome) ดังนี้

### แนวทางการสกัดบทเรียน

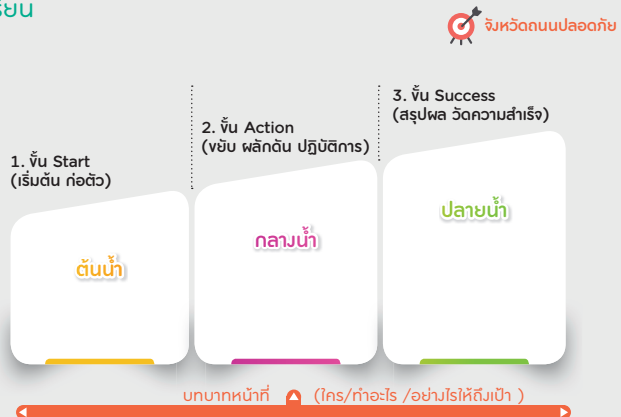
#### Impact

##### Outcome

- ผลลัพธ์
- ข้อค้นพบ/เทคนิค
- การเปลี่ยนแปลง
- สิ่งที่ได้เรียนรู้

##### Input

- ขั้นตอน/วิธีการ
- กระบวนการ
- เครื่องมือ
- ทรัพยากร (คน/งบ/ทุน ฯลฯ)



# สรุปผลภาพรวม

จากผลการดำเนินงานขับเคลื่อนกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนน ใน 10 จังหวัดนั้น ได้ค้นพบบทเรียน ความรู้ที่สำคัญตามกระบวนการขั้นตอนในการดำเนินงาน ซึ่งได้สกัดบทเรียนสรุปเนื้อหาได้ดังนี้

## ส่วนกลาง นโยบาย ข้อสั่งการ ทั่วยุทธศาสตร์



### จังหวัด

- แต่งตั้งทีม สปท. จังหวัด
- MOU ข้อตกลงร่วม/ กำหนดเป้าหมายเดียวกัน
- บูรณาการแผนงาน/ งบ/คน
- พัฒนาระบบข้อมูล 3 ชั้น
- ปฏิบัติการตามแผนงาน
- กำกับ ติดตามหนุนเสริม งานระดับอำเภอ ตำบล



### อำเภอ

- แต่งตั้งทีม สปท.อำเภอ
- ชี้แจงทำความเข้าใจ กำหนดเป้าหมาย
- MOU ข้อตกลงร่วม
- สร้างแกนนำอำเภอ
- พัฒนาศักยภาพทีมตำบล
- จัดการข้อมูล / ค้นข้อมูล สู่การแก้ไขปัญหา
- ปฏิบัติการป้องกันและ แก้ไขอุบัติเหตุจราจร
- ติดตามหนุนเสริม / เชื่อมประสานงาน ระหว่างจังหวัด ตำบล



### ตำบล

- แต่งตั้งทีม สปท.อปท/ ท้องถิ่น
- ทำความเข้าใจแกนนำชุมชน หมู่บ้าน/MOU
- ค้นหาสร้างแกนนำตำบล หมู่บ้าน
- สร้างวงข้อมูล / ค้นข้อมูล จุดเสี่ยง พฤติกรรมเสี่ยง ให้กลุ่มเป้าหมาย
- ปฏิบัติการ ลงมือจัดการ ตามความเสี่ยงหลัก
- ติดตาม ประเมินตนเอง รายงานผล





## หัวใจสำคัญ ของการทำให้เกิดพลังขับเคลื่อนใน 3 ระดับ คือ

ระดับการขับเคลื่อน	หัวใจสำคัญในการขับเคลื่อนงาน
ระดับจังหวัด	<ol style="list-style-type: none"> <li>กำหนดนโยบายชัดเจน มีหน่วยงานส่วนราชการและองค์กรภาคีเครือข่ายบูรณาการงานร่วมกัน</li> <li>สร้างทีมงานตามกลไกและกระบวนการทั้งในแนวดิ่ง (ตามคำสั่งโครงสร้าง) และแนวราบ (กัลยาณมิตร คนทำงานประจำตัวจริง)</li> <li>จัดประชุมกันอย่างต่อเนื่องทั้งเป็นทางการและไม่เป็นทางการ</li> <li>จัดทำแผนงาน และนำเสนอข้อมูลสู่เวที ศปด.จังหวัด และเชื่อมโยงกับ ศปด.อำเภอ/ศปด.อปท.</li> <li>จัดทำคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงาน และคณะอนุกรรมการขับเคลื่อนกลไกอย่างชัดเจน มีบทบาทหน้าที่และมีวาระการประชุมเฉพาะ การติดตามผลอย่างต่อเนื่อง</li> <li>ติดตามประเมินผล และสรุปผล เพื่อนำไปสู่กระบวนการดำเนินงานเชิงบูรณาการ</li> </ol>
ระดับอำเภอ	<ol style="list-style-type: none"> <li>มีทีมงาน แกนนำระดับอำเภอ ขับเคลื่อนกลไกและเชื่อมข้อมูลสู่ผู้บริหาร</li> <li>ประชุมเชื่อมข้อมูล/ภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง กำหนดเป้าหมายและผลสำเร็จในการทำงานร่วมกัน</li> <li>เสริมสร้างพลังเครือข่ายให้บทบาทและสร้างการมีส่วนร่วมทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน</li> <li>แต่งตั้งคณะอนุกรรมการขับเคลื่อนกลไกในระดับที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการ</li> <li>จัดทำแผนงานที่สอดคล้องกับนโยบายจังหวัดและสอดคล้องสนับสนุนงานตำบล</li> </ol>
ระดับตำบล/อปท.	<ol style="list-style-type: none"> <li>สรรหาแกนนำคนทำงานในพื้นที่ ท้องถิ่น เสริมสร้างกลไกและบทบาทให้เกิดการบูรณาการ</li> <li>จัดเก็บรวบรวมข้อมูล สำนวจจุดเสี่ยง จุดอันตรายในพื้นที่ เพื่อค้นหาแนวทางปรับปรุงแก้ไข</li> <li>เชื่อมข้อมูลในระดับตำบล อปท. สุ่อำเภอ และร่วมกันแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นตามกลไกการจัดการข้อมูล</li> <li>ร่วมกันระดมความคิด นำไปสู่การปฏิบัติการ แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ</li> <li>ติดตาม ประเมินผล สรุปผลในภาพรวม เพื่อดำเนินการให้ต่อเนื่อง</li> </ol>

## บทบาทสำคัญของการทำงานทำให้เกิดพลังขับเคลื่อน

เริ่มจากการให้ความสำคัญของผู้ว่าราชการจังหวัด มีการกำหนดนโยบายที่ชัดเจน มีการแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อดำเนินการขับเคลื่อนกลไกทั้ง 3 ระดับ นอกเหนือจาก สปถ.จังหวัด ได้มีการทำงานที่เชื่อมโยงระหว่างคณะทำงานและ สปถ.จังหวัด อำเภอ ตำบล ดังนี้

### บทบาทการขับเคลื่อน

- คณะทำงาน สปถ.จังหวัด เป็นแกนนำสำคัญในการดำเนินงาน เริ่มตั้งแต่กำหนดนโยบาย วางแผนงานให้สอดคล้องกับนโยบายจังหวัด
- ถ่ายทอดองค์ความรู้ พัฒนาศักยภาพทีม
- ติดตามประเมินผล สนับสนุนให้คำปรึกษา และแก้ไขปัญหา

จังหวัด

### บทบาทการขับเคลื่อน

- ชักชวนผู้บริหาร แกนนำหมู่บ้านมาร่วมขับเคลื่อนนโยบายสู่ชุมชน และธรรมนูญสุขภาพ
- สร้างแนวร่วม/สร้างความรู้สึกร่วมเป็นเจ้าของ และพันธมิตรในการทำงาน
- ให้ข้อมูล ความรู้กับชุมชน และร่วมกันแก้ปัญหา

ตำบล/  
อปท.

อำเภอ

### บทบาทการขับเคลื่อน

- สปถ.อำเภอ เป็นผู้ชี้เป้า สะท้อนปัญหาตามบริบทของอำเภอที่เกิดขึ้นให้กับ สปถ.จังหวัด ได้รับทราบ
- สปถ.อำเภอ ทำหน้าที่เชื่อมการทำงาน ระหว่าง สปถ.จังหวัด และ สปถ.ท้องถิ่น ในด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะข้อมูลที่เกี่ยวข้อง อาทิ สถิติการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ การเสียชีวิต และสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ จุดเสี่ยง
- สนับสนุนการทำงานของท้องถิ่น ให้คำแนะนำ ติดตามและประเมินผล

## ภาคีเครือข่าย

การดำเนินงานแบ่งออกเป็น 3 ระดับ โดยเฉพาะในระดับอำเภอและระดับตำบล/ท้องถิ่น ใช้กลไกของ สปถ.อำเภอ และ สปถ.อปท. ของแต่ละพื้นที่ ร่วมกับการขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนผ่านคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) และกลไก D-RTI ในส่วนระดับจังหวัด นอกจากนี้จะใช้กลไกของ สปถ.จังหวัดแล้ว ยังมีการแต่งตั้งคณะทำงานโครงการฯ เพื่อให้มีหน้าที่ในการกำหนดกรอบการดำเนินงาน ประสานงาน ส่งเสริมและสนับสนุน พร้อมทั้งตรวจติดตามในพื้นที่ เพื่อให้การดำเนินงานของ แต่ละอำเภอ ตำบลให้เกิดประสิทธิภาพ

### แกนนำขับเคลื่อน

1. คณะกรรมการ สปถ.จังหวัด
2. คณะทำงานโครงการประกอบด้วย สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด สาธารณสุขจังหวัด ตำรวจภูธรจังหวัด ขนส่งจังหวัด แขวงทางหลวงชนบท แขวงทางหลวง ปลัดจังหวัด ท้องถิ่นจังหวัด องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ ประชาสัมพันธ์จังหวัด เขตการศึกษาฯ และบริษัทกลางฯ

จังหวัด

อำเภอ

### แกนนำขับเคลื่อน

เครือข่าย พชอ. D-RTI  
หน่วยงานภาครัฐ เอกชน วิชาทกิจ  
มูลนิธิ สถานประกอบการ  
ภาคเอกชน และคณะกรรมการ  
สปถ.อำเภอ

ตำบล

### แกนนำขับเคลื่อน

เครือข่าย พชต. RTI-Team  
กู้ชีพตำบล จิตอาสา และ  
คณะกรรมการ สปถ.อปท.

หมู่บ้าน

### แกนนำขับเคลื่อน

เครือข่ายผู้ใหญ่บ้าน  
แกนนำชาวบ้าน จิตอาสา  
อสม. โรงเรียน วัด และ  
ภาคีเครือข่ายหมู่บ้าน/  
ชุมชน

# กระบวนการทำงาน

## แบบบูรณาการอย่างมีส่วนร่วม

- ▶ มีการแต่งตั้งคณะทำงานระดับจังหวัด เพื่อเป็นแกนนำหลักขับเคลื่อนงาน และเสริมสร้างศักยภาพทีมเลขาฯ ศปถ.ระดับอำเภอ เพื่อวางแผนงานการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
- ▶ จัดทำข้อมูลของ ศปถ. แบบบูรณาการ 3 ฐาน เพื่อนำมาใช้ดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
- ▶ ศปถ.อำเภอและตำบล ดำเนินกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ โดยดำเนินการตามตัวชี้วัดที่จังหวัดกำหนดไว้
- ▶ ทีมงานระดับจังหวัด ออกติดตาม นิเทศ ตรวจสอบให้คำปรึกษา และติดตามความก้าวหน้า ในการดำเนินงานในพื้นที่
- ▶ ศปถ.อำเภอ เปิดเวทีให้ ศปถ.อปท. มานำเสนอผลงานความสำเร็จและบทเรียนอย่างต่อเนื่อง เพื่อกระตุ้นบทบาทและให้ข้อเสนอแนะ กำลังใจ พร้อมนำผลงานเสนอต่อเวทีระดับจังหวัด
- ▶ ศปถ.จังหวัด มีการสรุปบทเรียนเป็นระยะๆ เพื่อเปรียบเทียบวัดผลลัพธ์และความเข้มแข็งของกลไกการทำงาน



## บทเรียนความสำเร็จ

ความสำเร็จของการดำเนินโครงการฯ เกิดขึ้นจากการเอาใจใส่  
กับการแก้ปัญหาอุบัติเหตุ ตั้งแต่การมอบนโยบายจากผู้ว่าราชการจังหวัด  
การใช้กลไกที่มีอยู่ของ ศปถ. ทั้ง 3 ระดับ โดยมีเงื่อนไขปัจจัยความสำเร็จ  
ในการทำโครงการ เกิดจาก

- ▶ ผู้บริหารระดับจังหวัดและอำเภอมีการรับรู้เป้าหมาย และแนวทางในการ  
ขับเคลื่อนงานผ่านทางการทำ MOU ระหว่างผู้ว่าราชการจังหวัดกับ  
นายอำเภอทุกอำเภอ
- ▶ มีคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานโครงการระดับจังหวัดและทีมเลขาฯ ของ ศปถ.  
อำเภอ
- ▶ การกำหนดตัวชี้วัดในระดับอำเภอตั้งแต่เริ่ม ทำให้แต่ละอำเภอมีแนวทาง  
ในการทำงาน ทราบเป้าหมายของการทำงาน
- ▶ การพัฒนาศักยภาพของทีมเลขาฯ ศปถ.อำเภอ โดยให้ความรู้เกี่ยวกับการ  
จัดการจุดเสี่ยงในชุมชน การจัดการข้อมูลอุบัติเหตุในระดับพื้นที่ และบทบาท  
หน้าที่ทีมเลขาฯ ศปถ.อำเภอ ที่ทำให้คนทำงานระดับอำเภอมีความเข้มแข็ง  
มากยิ่งขึ้น
- ▶ กระบวนการติดตามนิเทศงานของคณะทำงานระดับจังหวัดตามตัวชี้วัดที่  
กำหนดให้ตั้งแต่เริ่มต้น
- ▶ มีการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุระดับพื้นที่อย่างเป็นระบบ โดยใช้ระบบ e-Report  
ของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
- ▶ การใช้เครื่องมือระหว่างทางทำงาน เช่น แบบฟอร์มสำหรับการดำเนินงาน  
ไม่ว่าจะเป็นแบบฟอร์มวิเคราะห์จุดเสี่ยง แบบรายงานเมื่อเกิดอุบัติเหตุใหญ่
- ▶ มีการสื่อสาร real time ผ่านทางโปรแกรม Line ประชุมผ่านระบบ Zoom  
Meeting
- ▶ ใช้เวทีการประชุมศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดฯ ติดตามงาน  
และให้กำลังใจคนทำงาน

## ผลการสัปดาห์เรียน



# 10 จังหวัด

ความรู้ที่ได้จากการสัปดาห์เรียน จากประสบการณ์ทำงานของคณะทำงานใน 10 จังหวัด ได้ความรู้จากคณะทำงานใน 4 กลุ่ม คือ

- 1) กลุ่มพี่เลี้ยงจังหวัดและทีมภาค
- 2) กลุ่มคณะทำงานระดับจังหวัด
- 3) กลุ่มคณะทำงานระดับอำเภอ และ
- 4) กลุ่มคณะทำงานระดับตำบล ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

### 1. พี่เลี้ยงจังหวัดและทีมภาค



**บทบาทหน้าที่** ของพี่เลี้ยงจังหวัดและทีมคณะทำงาน สองร.ภาค มีดังนี้

- 1) ประสานเชื่อมคณะทำงานในระดับจังหวัด อำเภอ
- 2) ชวนคณะทำงานที่ม.จังหวัดทบทุนทุนเดิม ทบทุนการทำงาน ตามนโยบายระดับชาติ ส่วนกลาง โครงสร้างการทำงาน และบุคคลที่รับผิดชอบงาน เพื่อนำมาหนุนเสริมงานจังหวัด
- 3) กระตุ้นให้เกิดทีมเลขานุการจังหวัด มองหาคนทำงานตัวจริง
- 4) เสริมองค์ความรู้ เชื่อมนักวิชาการหนุนงาน/สนับสนุนงานวิชาการ/หาความรู้เครื่องมือที่หลากหลาย
- 5) สังเกตการณ์ สร้างบรรยากาศการทำงานของจังหวัด วางบทบาทพี่เลี้ยงให้เหมาะสม (ไม่ล้ำหน้า ไม่สั่งการ) สร้างสัมพันธภาพที่ดีในการทำงาน
- 6) เชื่อมประสาน สนับสนุนให้เกิดกรรงานความก้าวหน้าระหว่างทีมจังหวัดคณะทำงาน

- 7) สานสัมพันธ์การทำงานเป็นทีม มีการรายงานผลทั้งเป็นทางการและไม่เป็นทางการ (ไลน์กลุ่ม)
- 8) พี่เลี้ยงจังหวัดลงพื้นที่ติดตามงานร่วมกับ สคร./ที่ทำงาน D-RTI และค้นหาความรู้เพื่อหนุนเสริม
- 9) เสริมความรู้กลยุทธ์ 5ส 5ช เครื่องมือ 5 ขึ้น และแปลงภาษาวิชาการให้เป็นภาษาที่เข้าใจง่าย
- 10) พี่เลี้ยงจังหวัดและหัวหน้าภาค ประสานนำงบประมาณโครงการแบบงบกลางฯ เข้าไปเชื่อมทีมจังหวัด
- 11) ผลักดันให้เกิดการขงข้อมูล เข้าเวที ศปถ.จังหวัด/ศปถ.อำเภอ
- 12) เชื่อมให้เกิดการติดตาม ประเมินผล โดยทีมจังหวัด และทีมอำเภอ ทีมตำบล
- 13) หัวหน้าภาคมีบทบาทในการเชื่อมประสาน ให้เกิดการนำเสนอผลงานที่เกิดขึ้น ในระดับส่วนกลาง
- 14) เชื่อมประสาน ค้นหา ผลักดันพี่เลี้ยงเก่าให้เสริมการทำงานพี่เลี้ยงใหม่
- 15) สนับสนุนให้พื้นที่ประเมินตนเอง มีแบบฟอร์มให้ เช่น ผังโยแมงมุม

## ทีมพี่เลี้ยงจังหวัด/ทีมภาค



จังหวัดถนนปลอดภัย

### Outcome

#### Impact >>

- ผลลัพธ์
- ข้อค้นพบ/เทคนิค
- การเปลี่ยนแปลง
- สิ่งที่ได้เรียนรู้
- เกิดทีมทำงาน/มรดงาน
- คำสั่ง ศปถ.เริ่มมีชีวิต
- ทีมคุยกันมากขึ้น
- มีเป้าหมายเดียวกัน

#### Input >>

- ขั้นตอน/วิธีการ
- กระบวนการ
- เครื่องมือ
- ทรัพยากร (คน/งบ/ทุน/ฯลฯ)

- เกิดทีมขับเคลื่อนงาน งบ
- เกิดแผนปฏิบัติการ/บูรณาการ
- เกิดการปฏิบัติการ-ลงมือทำ
- เกิดบรรยากาศ วงแลกเปลี่ยนเรียนรู้
- ทบทวน สรุปผลเรียนรู้-ชื่นชม

### 2. ขึ้น Action (วิจัย ผลักดัน ปฏิบัติกร)

#### 1. ขึ้น Start (เริ่มต้น ก่อตัว)

##### ต้นน้ำ

- เชื่อมประสาน วงเล็ก วงใหญ่
- เชื้อรให้เกิดขึ้นทำงาน
- ชวนวิเคราะห์/ทำ GAP/Mapping
- พัฒนาศักยภาพ/วางระบบ

Tool: 5ส 5ช / 5 ขึ้น

##### กลางน้ำ

- เชื้อรให้เกิดการขับเคลื่อน
- ชงข้อมูล / ชวนงบ-งาน
- ชวนคน ขยายวง แลกเปลี่ยน-สำทับบน
- ปฏิบัติการ แท้จุดเสียง พุดคิดรวมเสียง
- ช่วยเติมเต็มระหว่างทาง
- สรุป แลกเปลี่ยน กระทบ หนุนบน

Tool: Action Plan / M&E / INN

##### ปลายน้ำ

- เชื้อรให้คิดกลไก 3 s-ระดับ
- ชวนเก็บเกี่ยวผล บทเรียนให้เป็นไปตามแผนงาน/เป้าหมาย
- คิดตามประเมิน เสริมพลัง
- ขึ้นชม ชื่นชมผล-คุยให้ปรากฏ

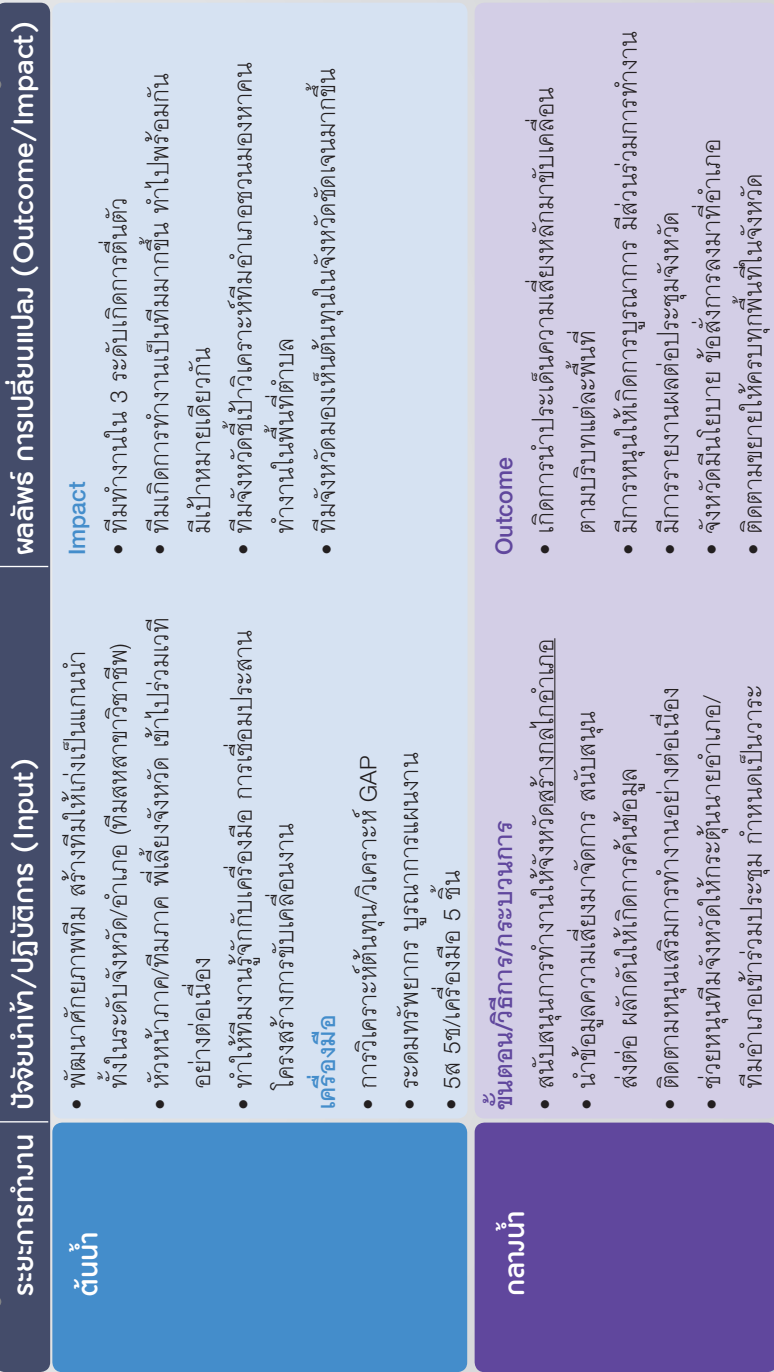
Tool: M&E / 100UPs-เริ่ม

บทบาทหน้าที่ : เชื้อร สนับสนุน เติมพลัง ศึกษภาพ ความรู้ ชวนหนุนบนประเมินผล

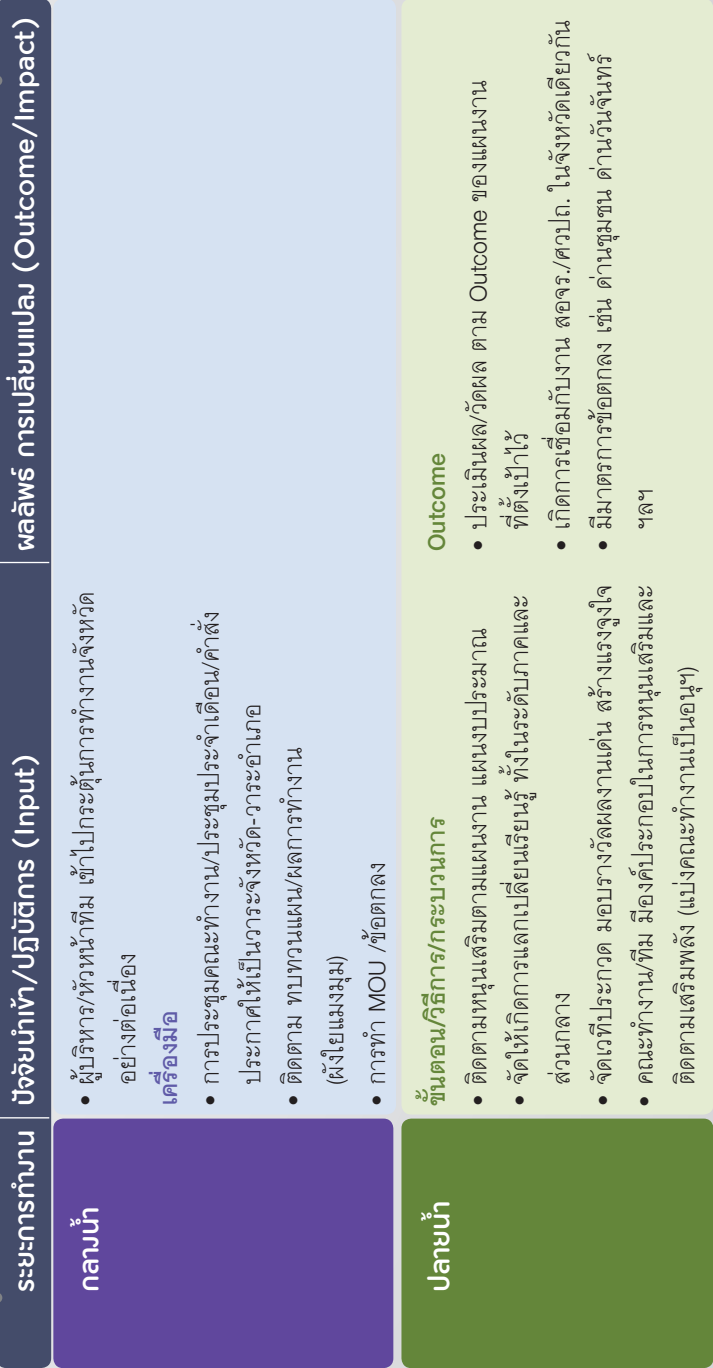
## แนวทางการปฏิบัติการที่ภาคและพี่เลี้ยงจังหวัด

ระยะการทำงาน	ปัจจัยนำเข้า/ปฏิบัติการ (Input)	ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลง (Outcome/Impact)
<p><b>ต้นน้ำ</b></p> <p><b>ขั้นตอน/วิธีการ/กระบวนการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• สร้างการรับรู้ ความเข้าใจในเป้าหมายของการขับเคลื่อนงานร่วมกัน (หัวหน้าภาค+พี่เลี้ยง+ผู้สนับสนุน)</li> <li>• เข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัด/ผู้บริหารหน่วยงาน โดยทีมพี่เลี้ยง/ทีมภาค/สจร. ส่วนกลาง</li> <li>• ค้นหาต้นทุนเดิม/Mappingคน-ช่องว่าง</li> <li>• ค้นหาคนทำงาน มองหาคนมาเสริมทีม</li> <li>• เชื่อมคณะทำงาน 5 เสาหลักเข้ามาเป็นทีม</li> <li>• พัฒนาใจยุทธศาสตร์ วางแผนงานร่วมกัน</li> <li>• จัดเวทีประชุมสร้างความเข้าใจกับคณะทำงาน/เวทีจังหวัด</li> <li>• วิเคราะห์ข้อมูล วิเคราะห์ความเสี่ยง วิเคราะห์กระบวนการทำงานของจังหวัด</li> <li>• วางระบบการทำงาน ให้เห็นกลไกการทำงานที่มีอยู่ และจะขับเคลื่อนต่อไป</li> </ul>	<p><b>Outcome</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ผู้ว่าราชการจังหวัด/ผู้บริหารเข้ามาสนับสนุนรับรู้และร่วมขับเคลื่อน</li> <li>• เกิดการเสริมกระบวนการ พัฒนาศักยภาพทีม (คิด วิเคราะห์ จัดทำแผนงาน M&amp;E)</li> <li>• เกิดการเชื่อมโยงโครงสร้างการทำงาน พชอ./ศปอ. (งาน RS ต่อยอด DRTI) ได้ทำไปด้วยกัน</li> <li>• เกิดการวิเคราะห์ภาวะที่มีปัญหาร่วมกัน (หา Gap บิดช่องว่าง)</li> <li>• มีการคัดเลือกรูปแบบที่ ต้นทุนที่ดี/ทีมดี/ทีมดีเยี่ยม/มีการขับเคลื่อนงานมาก่อน</li> <li>• มีการจัดการอำเภอ และจับคู่บัดดี้เพื่อเสริมแรงกัน</li> </ul>	





<p>สาระการทำงาน</p>	<p>ปัจจัยนำเข้า/ปฏิบัติการ (Input)</p>	<p>ผลลัพธ์ การเปลี่ยนแปลง (Outcome/Impact)</p>
<p><b>กลาน้ำ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• สนับสนุนให้เกิดพี่เลี้ยงจังหวัดช่วยหนุนทีมจังหวัดอำเภอ ให้เกิดแกนนำอำเภอ</li> <li>• สร้างระบบการ Training เติมความรู้เป็นระยะๆ</li> <li>• สนับสนุนกระตุ้นให้เกิดการขับเคลื่อนทั้งในระดับท้องถิ่นและท้องที่ โดยทีมจังหวัดเป็นพี่เลี้ยง</li> <li>• พี่เลี้ยงจังหวัดส่งข้อมูลให้นายอำเภอนำเสนอต่อผู้ว่าราชการจังหวัด</li> <li>• เชื่อมประสานการทำงานระดับจังหวัด อำเภอ ตำบล</li> <li>• สนับสนุนให้ผู้ว่าราชการจังหวัด/ปก. ร่วมติดตามสนับสนุนงานให้ไปในตามแผนงาน</li> <li>• จัดสรรงบประมาณให้เป็นไปตามแผน</li> <li>• นิเทศติดตามโดยมีทีมจังหวัด และอำเภอ (ปลัดทูลอำเภอร่วมติดตาม)</li> <li>• เชื่อมการทำงานภาครัฐ ภาคประชาสังคม เอกชน สถานศึกษา เข้ามาร่วมเป็นทีมขับเคลื่อน</li> <li>• พัฒนาศักยภาพภาพคนทำงาน แกนนำอำเภอ/สร้างพี่เลี้ยงแถวสอง รุ่นต่อรุ่น</li> <li>• สร้างพื้นที่พี่เลี้ยงอำเภอเป็นที่รู้จักและมีบทบาททั้งในระดับจังหวัดและระดับภาค</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• สนับสนุนให้นายอำเภอ/ปลัดอำเภอ มีบทบาทและดูแลอย่างใกล้ชิด ติดตามผลงานระดับตำบล</li> <li>• แก่ไขจุดเสียด โดยทีมระดับจังหวัดร่วมวิเคราะห์กับทีมสหสาขาวิชาชีพ</li> <li>• เกิดชมรมคนกู้ภัย โดยมีทีมกู้ภัยร่วมทำท้องถิ่น (อุดรธานี)</li> <li>• เกิดการบูรณาการแผนงาน งบประมาณเข้าด้วยกัน (โครงการบกลไก/งบแสน)</li> <li>• อำเภอปรับตัวดีเสริมแรงกัน และเสริมแรงพี่เลี้ยงอำเภอ</li> <li>• มีนักสื่อสารในชุมชน เกาะติด สร้างกระแส</li> <li>• มีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ถอดบทเรียน สรุปผลงานร่วมกัน (สร้างภาวะการแข่งขัน) ด้วยวิธีการยื่นข้อมูล คนนำเสนอขอควรเป็นนายอำเภอ ประธานฯ คือผู้ว่าราชการจังหวัด</li> <li>• แบ่งการทำงานและติดตามผลเป็นรายเฑาะ</li> <li>• ใช้เครื่องมือ 5สกลยุทธ์ 5ส 5ช/Ranking/วิเคราะห์ปัญหาจากการลงพื้นที่จริง</li> <li>• ขงข้อมูลข่าวทีวี สปอ. จังหวัด</li> <li>• เกิดการทำ MOU ระหว่างจังหวัดกับอำเภอ</li> </ul>	



ระบะการกำงาน

บัจยนำเข้า/ปฏิบัตการ (Input)

พลลัพท์ การเปลยยนเปลว (Outcome/Impact)

ปลายบ้

- ผู้บริหการศอกนกลางฯ ลงพินที่รบบพงผลลัพท์
- ครงบพเรยยน แพร่ประดบการณำงานที่ผ่านมา ร่วมกัน
- เกะระดิดดอยอย่างดอเนือง มีการรายนงานผล รายนงานข้อมูลทุกเดียน (ทางการ/ไม่เป้นทางการ)
- เชื้ออมงบประมะณในเจงหวัดเข้ามำบับเคล็ดอนงาน ในภากพของเจงหวัด
- เน้นการให้ดควำมรู้ ดำนพฤตการรมเสยง (เมฆ หมวก เร้ว ฯลฯ)
- ค่นหา หนุ่นเสริมท้อเจงถนเก่ง เข้ามำเป้นพื่อเสยง และท้ออย่างดอเนือง
- ให้มีกัจการรมวิเคราะห์จุดเสยงอย่างดอเนือง เพื่อดิดดอยผลลควำแกไขแล้วปัญหำไม่เกดขึ้นซ้ำอก
- ประสทำนทงบประมะณ เพื่อดอต่ออยด (ป.ภ. เป้นผู้ชอยบประมะณเจมทอไทย)

- เกดแถนนำขบเคล็ดอนระดบเจงหวัด มีกัจการบริหการณำ/บริหการบประมะณ
- ประภทเป้นภวะเจงหวัด มีมำตรการการขบเคล็ดอน และดิดดอยผลดอยอย่างดอเนือง
- มีการเปรยบเปรยบวัดผลก่อน-หลัง
- เกดการสทำนส่มพ่นภทพ เดิมกระบอนการท้อให้ ค่นท่งงานมีพลง์ในการขบเคล็ดอน
- เกดทลไป ครงบ.อำเภอ มีกัจการขบเคล็ดอนทลไป (ภกนนำขบอำมอเจงเจมเจม ครงบ.ด่ำบด จะเข้ามำ ร่วมด้วย)
- เกดการชอยทิมแนวขำง แนวกรบ
- เกดทิมเดฆา ครงบ.อบท.(ที่ยังไม่ครงบ) แต่จะหนุ่น ให้เกดครบบทกด่ำบด
- เกดทิมที่เจมขุ่น มีกัจการรายนงานข้อมูลทุกเดียน (E-Report)
- เกดทลไปขบเคล็ดอนอำมอ โดยมื่อปลัดอำเภอ ฝ่ำยบ้องกัน เป้นเดฆาฯ

ระยะการทำงาน

ปัจจัยนำเข้า/ปฏิบัติการ (Input)

ผลลัพธ์ การเปลี่ยนแปลง (Outcome/Impact)

ปลายทาง

- เกิดการทำงานเป็นระบบ มีการเชื่อมโยงงาน  
เชื่อมโยงงบประมาณ
- มีการขับเคลื่อนอนุกรรมการที่ชัดเจนและเข้มแข็ง
- มีการประเมินการสวมหมวกนิรภัยในหมู่บ้าน  
(วัดผลระดับตำบล)
- เกิดศูนย์รับแจ้งเหตุ บูรณาการ 1669+191  
โดยมีสถานารณสุขและตำรวจนี้ Monitor ร่วมกัน
- คณะทำงาน/ภาคีเครือข่ายเกิดการประสานงาน  
ป้องกันและแก้ไขความเสียหาย เช่น พฤติกรรมหลับใน  
(จังหวัดตาก)
- มีภาคเอกชน (บ.กลาง) สนับสนุนหมวกนิรภัยและ  
ให้ความรู้เรื่อง พ.ร.บ.
- ประชาชนรู้สึกเป็นเจ้าของปัญหา อบต. รับเรื่อง  
มาขับเคลื่อนและจัดการปัญหา เช่น จัดการจุดเสี่ยง
- หน่วยงานหลักตื่นตัวมาช่วยแก้ไขถนน ลดจุดเสี่ยง  
เช่น ทางหลวง ทางหลวงชนบท

ระบะการกำาาน

บัจัยนำ้า/ปฏัจบัจการ (Input)

ผลำ้าร การปลัยบเปล (Outcome/Impact)

ปลายน้ำ



Impact

- อุบัจเตเหตุทางถนนลดลง
- การศวมหมวกเพิ่มขั้น
- เกิดการประกาศเป็นขุมชนปลอดคภัย (ผ่าน)
- ทำ้าให้ต้องมัจการทำางานอย่างต่อเนัจง ทำ้ากันเป็นทีม ใช้กลไกจัจหวัดมาเสริมแรง
- เกิดดำ้าบดต้นแบบ โดยการศุมตรวจ ใช้แบบประกะเมินด้วยตนเอง โดยใช้เกณฑ์ ดำ้าบดขั้บปลัยคภัย
- ท้องถัน อบท. นำ้าเข้าบรรรจัจในแผนเทศบัจญัจติ (ดำ้าบดศัจลา/ดำ้าบดหนองง) เพื่อใช้จัจบประกะมาณ
- โครงการกลไกจัจหวัดฯ ทำ้าให้คนทำางานในจัจหวัดอำ้าเภอ ดำ้าบด เกิดแกนนำ้า มัจศัจภภาพเพิ่มขั้น

## ข้อเสนอแนะ

1. ผู้รับผิดชอบที่มาผลักดันให้เกิดกลไกขับเคลื่อน ควรเป็นหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบโดยตรง เช่น สำนักงานป้องกันบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด (ปภ.)
2. การขับเคลื่อนกลไกการทำงาน ควรมีรูปแบบและพี่เลี้ยง สอจร. คนทำงานในพื้นที่ ควรมีความรู้ ความเข้าใจเพื่อเติมความรู้และให้คำปรึกษากับคณะทำงานได้
3. พี่เลี้ยงจังหวัดต้องมีองค์ความรู้ มีความเข้าใจและเรียนรู้เป้าหมายงาน จะช่วยสามารถขับเคลื่อนงานได้ดี
4. การทำงานความปลอดภัยในโรงเรียน ควรเชิญ ผอ.สพม.เขต/ผอ.สพฐ. มาร่วมเป็นคณะทำงานขับเคลื่อนด้วย
5. เครื่องมือ 5 ชิ้น เหมาะสำหรับการทำงานในระดับตำบล และควรปรับภาษาให้เข้าใจง่าย เหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมาย เช่น กลุ่มชุมชน ท้องถิ่น แกนนำหมู่บ้าน โดยปรับเครื่องมือเป็นภาษากถาม-ตอบ แล้วมีพี่เลี้ยงช่วย (พี่เลี้ยงต้องเข้าใจในเครื่องมืออย่างชัดเจน)
6. การสร้างกลไกการทำงาน ควรเน้นการสร้างคนทำงานให้เข้มแข็ง และครบทีมก่อน
7. การทำงานทั้ง 3 ระดับ ควรมีคู่มือในการวัดผลการทำงานอย่างง่าย/และมีทีมติดตามหนุนเสริมที่เข้าใจการประเมินเสริมพลัง
8. การทำงานควรเน้นให้ความรู้การบริหารจัดการและการบูรณาการเพิ่มทักษะให้พี่เลี้ยง ทีมบริหารภาค และการทำงานควรเชื่อมการทำงานโครงการบนแผนที่เข้าไปสร้างรูปธรรมในระดับตำบล



## 2. ระดับจังหวัด



มุมมองต่องานอุบัติเหตุทางถนน และที่มาของการรับทุนกลไก  
จังหวัดจาก **สสส./สอจร.** สรุปสาระสำคัญ ได้ดังนี้

1. การขับเคลื่อนงานป้องกันฯ ไม่มีงบประมาณในการดำเนินกิจกรรมจากภาครัฐ  
จนกระทั่งได้งบจาก สสส./สอจร. จึงทำให้เกิดการขับเคลื่อนงาน และทำให้เกิด  
เกิดการสร้างทีม (บริหารจัดการ+วิชาการ) ขยายภาคีเครือข่ายในการทำงาน  
แนวราบ สร้างคนที่มีความเข้าใจ เห็นอกเห็นใจ มีภารกิจเป้าหมายเดียวกัน
2. ที่มาของการรับทุนพัฒนาหลักเอกจาก สอจร. และ ศวปถ. พบว่า มีความ  
แตกต่างกัน แบ่งออกได้ดังนี้
  - จังหวัดสระแก้ว เกิดอุบัติเหตุสูงเป็นลำดับ 2 ของประเทศรองจากจังหวัด  
ระยอง กลไก ศปถ.จังหวัด ตั้งมาตั้งแต่ปี 2556 ผู้ว่าราชการจังหวัด  
จึงมีนโยบายให้ขับเคลื่อนงานป้องกันฯ เป็นวาระจังหวัด เช่นเดียวกับ  
จังหวัดนครราชสีมา ที่ผู้ว่าฯ มีนโยบายและมาตรการเข้มข้นจริงจัง  
เพื่อจะค้นหาคำตอบในการกำหนดมาตรการป้องกันไม่ให้มีผู้เสียชีวิตสูง  
เพิ่มขึ้นจากเดิมที่เฉลี่ยมากกว่า 100 ราย/เดือน ในภาพรวมจังหวัด  
โดยจังหวัดขอนแก่น อุดรธานี และจังหวัดนครศรีธรรมราช ซึ่งเป็นจังหวัด  
ที่มีต้นทุนสูงในการขับเคลื่อนงานป้องกันฯ และดำเนินการเชื่อมโยง  
แหล่งทุนที่สนับสนุนงบลงมาให้จังหวัดอย่างต่อเนื่อง จึงถือว่าการรับทุน  
โครงการนี้เพื่อนำมาหนุนเสริมการทำงานต่อยอด รวมพลังตำบล  
อำเภอละ 1 ตำบล เช่นเดียวกับจังหวัดนครสวรรค์ ที่ขับเคลื่อนจริงจัง  
ในประเด็นนี้มาโดยตลอด และจังหวัดอุดรธานีที่นำงบประมาณจาก  
โครงการนี้มาพัฒนาต่อยอดงานในจังหวัด



- จังหวัดน่าน รัฐบาลพัฒนาภาคใต้จังหวัดจากแผนงาน สวปด. เพื่อดำเนินการป้องกันปัญหาดังกล่าวควบคู่กับหน่วยงานสาธารณสุขที่รับทุนงบแสดงจาก สอจร.
- โดยมีสามจังหวัด ได้แก่ จังหวัดแพร่ ราชบุรี และจังหวัดตาก เป็นพื้นที่เป้าหมาย ซึ่งมีความเสี่ยงสูงจากความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนนหัวหน้าภาค สอจร. จึงกำหนดให้เป็นจังหวัดที่ต้องดำเนินการพัฒนาภาคใต้จังหวัดเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น



เห็นได้ว่าทุกจังหวัดมีจุดเริ่มต้น  
ในการรับทุนที่เหมือนและแตกต่างกัน  
“**PASSION** ช่วงเริ่มต้นนี้มีความสำคัญอย่างมาก  
เพราะจะส่งผลถึงการขับเคลื่อนงาน  
การกำหนดนโยบาย การสร้างทีม  
การพัฒนาศักยภาพ  
ที่ส่งผลต่อการดำเนินงานระหว่างทาง  
ที่มีความแตกต่างกันด้วย”



# สรุปกิจกรรมที่ดำเนินงานแบ่งออกเป็นช่วงต้น กลาง และปลาย รายละเอียดดังตาราง

## สรุปผลการสังเกตการเรียนรู้กับการจับคู่แลกเปลี่ยนการดำเนินการดำเนินงานระดับจังหวัด

หัวข้อ	ต้น	กลาง	ปลาย
ขั้นตอน/วิธีการ	<ol style="list-style-type: none"> <li>วิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่ (คน/เงิน/ของ/ทรัพยากร)</li> <li>จัดตั้งทีม</li> <li>ประชุมทีมและชี้แจงการทำงาน</li> <li>คืนข้อมูล</li> <li>จัดทำแผนปฏิบัติการจังหวัด กำหนดตัวชี้วัดระดับอำเภอ</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>ชี้แจงการทำงาน</li> <li>วิเคราะห์ข้อมูล</li> <li>สร้างทีมงาน</li> <li>จัดตั้ง สปอ.จังหวัด อำเภอ ท้องถิ่น</li> <li>ลงพื้นที่ทำกิจกรรม</li> <li>เวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้</li> <li>คืนข้อมูล</li> <li>พัฒนาและอบรมให้ความรู้</li> <li>ติดตามประเมินผล</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>ถอดบทเรียนการดำเนินงาน</li> <li>เวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้</li> <li>วางแผนการทำงานต่อเนื่อง</li> <li>การจัดทำรายงาน</li> <li>จัดทำสื่อสารประชาสัมพันธ์</li> </ol>



## กิจกรรม กระบวนการ เครื่องมือ ทรัพยากร และผลลัพธ์ที่ได้จากการดำเนินการที่ 3 ระยะ

กิจกรรม	กระบวนการ	เครื่องมือ	ทรัพยากร	ผลลัพธ์
1. วิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่ (คน/เงิน/ของ/ทรัพยากร)	1. ใช้ข้อมูล ประกอบด้วย ข้อมูล 3 ส่วนและข้อมูล จากหน่วยงานอื่นที่มีบทบาทเกี่ยวข้อง อาทิ ข้อมูล ทางหลวง ทางหลวงชนบท กรมศรรรพลามิติ กรมคุมประพฤติ ข้อมูล D-RTI ข้อมูล IS นำเข้าข้อมูล โดยใช้เครื่องมือ ได้แก่ 5ต 5ช ต้นไม้ปัญหา ในการวิเคราะห์สังเคราะห์ ข้อมูล	1. การประชุมแนวราบ อย่างไม่เป็นทางการ 2. การประชุมแนวตั้ง โดยใช้คำสั่ง 3. ต้นไม้ปัญหา 4. 5ต 5ช 5. ประชุม teleconference ผ่าน I-Cloud	1. Mapping Change Agent จากภาคีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ระดับจังหวัด และอำเภอ โดยมีภารกิจร่วมผู้แทน จากภาคเอกชนร่วมด้วย อาทิ บริษัทกลางฯ 2. นโยบายจากส่วนกลาง และ ผู้ว่าราชการจังหวัด รับหน้าที่ เป็นประธานการประชุม อย่างเป็นทางการ 3. เทคโนโลยี อาทิ I-Cloud 4. <b>ทุนความรู้</b> : เป็นการรวบรวม องค์ความรู้เดิมในการทำงาน ที่ผ่านมาก ทั้งข้อมูล 3 ส่วน 5ต 5ช เครื่องมือ 5 ชิ้น ความรู้ เรื่องการวิเคราะห์และแก้ไข จุดเสี่ยง ตลอดจนความรู้ ในเรื่องของสภาพพื้นที่ โดยเฉพาะในระดับท้องถิ่น	1. ได้ชุดข้อมูลที่ผ่านการวิเคราะห์ ตั้งวิเคราะห์ และแบ่ง zone พื้นที่ แดง เหลือง เขียว (เสี่ยงสูง เสี่ยง ไม่เสี่ยง)
2. วิเคราะห์และสังเคราะห์ ปัญหาตามข้อมูลบริบทพื้นที่				

 **กิจกรรม กระบวนการ เครื่องมือ ทรัพยากร และผลลัพธ์ที่ได้จากการดำเนินการกับ 3 ระยะ**

กิจกรรม	กระบวนการ	เครื่องมือ	ทรัพยากร (คน/งบ/ทุน/เวม/ฯลฯ)	ผลลัพธ์
2. จัดตั้งทีม	1. ทบทวนภาคีเดิม 2. Mapping ภาคีใหม่ จากสหสาขา เพื่อจัดตั้งทีม คณะทำงานที่รับผิดชอบ โครงการกลไกจังหวัด พร้อม กำหนดบทบาทหน้าที่ชัดเจน (เทคนิคการค้นหาคาคี อาศัยการ snow ball “เพื่อน ดึงเพื่อน ที่ดึงน้อง” โดยมี พี่เลี้ยง สจร. ที่มาจาก หน่วยงานในพื้นที่เข้าร่วม เป็นคณะทำงานด้วย) 3. จัดทำคำสั่งแต่งตั้งคณะ ทำงานโครงการกลไกฯ ขึ้นใหม่ โดยมีผู้ว่าราชการ จังหวัดลงนาม			1. คณะทำงานที่รับผิดชอบโครงการ กลไกจังหวัด โดยมีภารกิจกำหนด บทบาทหน้าที่ชัดเจน และลงนาม แต่งตั้งโดยผู้ว่าราชการจังหวัด 2. มีการนัดประชุมร่วมกันประจำ ทุกเดือน เป็นทีมคณะทำงานที่มี การแลกเปลี่ยนข้อมูลอย่างเข้มข้น เชื่อมโยงไปถึงหน่วยงานในระดับ อำเภอและท้องถิ่น รวมทั้งคน ในพื้นที่ที่ได้รับความคิดเห็น โดยมี ปก. ทำหน้าที่เป็นทีมเชื่อม ประสาน



## กิจกรรม กระบวนการ เครื่องมือ ผลลัพธ์ ที่ได้จากการดำเนินการที่ 3 ระยะ

กิจกรรม	กระบวนการ	เครื่องมือ	ทรัพยากร (คน/งบ/ทุน/อุปกรณ์/ฯลฯ)	ผลลัพธ์
<p>3. ประชุมทีมและชี้แจงการทำงาน</p>	<p>1. จัดประชุมทีมเพื่อชี้แจงจัดทำแผนปฏิบัติการระดับจังหวัด โดยร่วมกันออกแบบเป้าหมายร่วมและกรอบแนวทางการดำเนินงานโครงการระดับอำเภอ</p> <p>2. กำหนดตัวชี้วัดระดับพื้นที่</p> <p>3. คัดเลือกคนทำงานระดับพื้นที่ จากหน่วยงานระดับอำเภอ ได้แก่ ตำรวจ จาก สภ. สสอ. โรงพยาบาล หมวดทางหลวง โดยคณะทำงานจังหวัดเสนอรายชื่อ</p> <p>4. กำหนดให้ทีมในระดับท้องถิ่น ต้องมีภาคีจากชุมชนเข้าร่วม</p>	<p>1. นโยบาย ข้อสั่งการที่เกี่ยวข้อง</p> <p>2. สถิติ อัตราการเสียชีวิต</p> <p>3. 5ส</p> <p>4. เครื่องมือ 5 ชิ้น</p>		<p>1. คณะทำงานมีความเข้าใจตรงกัน และเห็นเป้าหมายร่วมในการขับเคลื่อนทั้งในระดับจังหวัด และการขับเคลื่อนงานร่วมกับคณะทำงานระดับพื้นที่ (พื้นที่เป็นตัวตั้ง)</p>



 **กิจกรรม กระบวนการ เครื่องมือ ทรัพยากร และผลลัพธ์ที่ได้จากการดำเนินการที่ 3 ระยะ**

กิจกรรม	กระบวนการ	เครื่องมือ	ทรัพยากร (คน/งบ/ทุน/เวบ/เวจ)	ผลลัพธ์
4. ดึงข้อมูล	1. จัดประชุม สป.จ.จังหวัด มีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธาน 2. ใช้ข้อมูลนำเข้า ลักษณะของข้อมูลในแต่ละจังหวัดใช้จะประกอบไปด้วย ข้อมูล 3 ส่วน ย้อนหลัง 3 ปี ข้อมูลสรรพสามิต ข้อมูลเศรษฐกิจ ข้อมูลจากหน่วยงานอื่น ๆ ฯลฯ เพื่อประกอบการพิจารณาจัดทำแผน 3. จัดทำข้อมูลแสดงลงในรูปแบบของกราฟ เพื่อเปรียบเทียบความรุนแรงของพื้นที่ระดับอำเภอ 4. จัดกลุ่มอำเภอที่มีการเสียชีวิตสูง 3 กลุ่ม แดง เหลือง เทียว 5. เสนอผู้ว่าฯ พิจารณาเพื่อจัดทำคำสั่ง	1. Power point 2. Graph สถิติ 3. ข้อมูล 3 ส่วน	1. คณะทำงาน คณะอนุฯ สป.จ. จังหวัด/อำเภอ	1. จากข้อมูลความเสี่ยงนำไปสู่การกระตุ้นที่มีระดับพื้นที่ให้เกิดการแก้ไขและจัดทำแผนเพื่อการจัดการความเสี่ยง กำหนดเป็นการแก้ไขปัญหาเชิงประเด็น (จุดเสี่ยง หมวกนิรภัย)



## กิจกรรม กระบวนการ เครื่องมือ ทรัพยากร และผลลัพธ์ที่ได้จากการดำเนินการที่ 3 ระยะ

กิจกรรม	กระบวนการ	เครื่องมือ	ทรัพยากร (คน/งบ/ทุน/เวบ/ฯลฯ)	ผลลัพธ์
1. ชี้แจงการทำงาน	1. จัดประชุมชี้แจงกรอบการดำเนินงานโครงการ โดยคณะทำงานระดับจังหวัด และมีคณะทำงานระดับอำเภอเข้าร่วม เพื่อชี้ให้อำเภอเข้าร่วม เห็นเป้าหมายร่วม 2. โดยวางแผนให้มี การดำเนินงานดังต่อไปนี้ A. สร้างทีมระดับอำเภอ โดยมีผู้แทนจากหน่วยงาน ไม่ต่ำกว่า 4-5 หน่วยงาน ประกอบด้วย ปกครอง ตำรวจ สาธารณสุข โรงพยาบาลท้องถิ่น หมอเวตการทาง ชนสง ฯลฯ	1. จัดทำ MOU สอดคล้องกับตัวชี้วัดจังหวัด 2. ข้อมูลจำนวนผู้เสียชีวิต บูรณาการสาธารณสุข	1. ผู้เข้าร่วมประชุม ได้แก่ ปกครอง สสจ. ท้องถิ่น อำเภอ ทีมอาสาสมัคร วิชาการ และแผนกเสพติด คน key data	1. เกิดคำสั่งทีมเขตฯ/แกนนำระดับ อำเภอ ตามโครงการสร้างเป็น กลยลิตฯของอีกซาร 2. ได้รายชื่อพื้นที่และแกนนำตำบล คือ 1 อำเภอ 1 ตำบล 3. เกิดฐานข้อมูลระดับอำเภอและ ตำบล 4. เกิดการพัฒนาศักยภาพ คณะกรรมการระดับอำเภอ 5. เกิดการพูดคุยกันได้เพิ่มขึ้น 6. เกิด 'Change agents' จากหน่วยงานใหม่ ระดับอำเภอ ได้แก่ ทีม อส. ทำหน้าที่ชี้แจงข้อมูล และตรวจสอบติดตามข้อมูล ที่ไม่สมบูรณ์หรือหลงในระบบ ให้เรียบร้อย 7. เกิดฐานข้อมูลในระดับอำเภอ และจังหวัด



**กิจกรรม กระบวนการ เครื่องมือ ทรัพยากร และผลลัพธ์ที่ได้จากการดำเนินการที่ 3 ระยะ**

กิจกรรม	กระบวนการ	เครื่องมือ	ทรัพยากร (คน/งบ/ทุน/ของ/ฯลฯ)	ผลลัพธ์
	<p><b>B.</b> พัฒนาศึกษาแบบระดับอำเภอ และจัดทำร่างตามโครงการ โดยมีการเชื่อมโยงกันตามแต่ละจังหวัด อาทิ จังหวัดนครราชสีมา เรียกทีมเลขา (แต่งตั้งตามตำแหน่ง) จังหวัดนำเรียกทีมแกนนำ (แต่งตั้งตามบุคคล) จังหวัดนครราชสีมา เรียกคณะขับเคลื่อน (แต่งตั้งตามบุคคล)</p> <p><b>C.</b> จัดทำแผนระดับอำเภอ โดยใช้ตัวชี้วัดที่กำหนด มาจากคณะทำงานระดับจังหวัด</p> <p><b>D.</b> จัดให้มีการ MOU ระหว่างจังหวัด อำเภอ</p>			





### กิจกรรม กระบวนการ เครื่องมือ ผลลัพธ์ที่ได้จากการดำเนินการที่ 3 ระยะ


กิจกรรม	กระบวนการ	เครื่องมือ	ทรัพยากร (คน/งบ/ทุน/ของ/ฯลฯ)	ผลลัพธ์
	E. ปฏิบัติตามแผน และ จัดใหม่เวทิตินข้อมูล และการติดตามประเมิน ผลการปฏิบัติงานรายพื้นที่			
2. วิเคราะห์ข้อมูล	1. จัดให้มีการวิเคราะห์ข้อมูล ระดับอำเภอผ่านเวที ประชุมร่วม 2. นำปัญหาที่วิเคราะห์ได้มา กำหนดกิจกรรม ระยะเวลา ตัวชี้วัด	1. ข้อมูล IS (เต็มชุดฯ สวมหมวก) 2. ต้นไม้ปัญหา (วิเคราะห์สถานการณ์ ปัญหา)	1. วิเคราะห์ต้นทุนคนทำงาน ระดับอำเภอ เพื่อคัดเลือก เป็นคนะทำงาน	1. เกิดแผนกิจกรรมที่จะดำเนินการ ระดับพื้นที่ ที่มีการ Mapping ภาวคิณะทำงาน
3. สร้างทีมงานระดับ อำเภอ	1. จัดตั้งคณะทำงานเป็น ลายลักษณ์อักษร (บางจังหวัด มีการจัดตั้งคณะทำงาน ให้ครบทั้งสามระดับ ตามระเบียบสำนักนายก) 2. จัดตั้งศูนย์ข้อมูลกลางใน ทุกระดับ (จังหวัดมอบ สสจ. อำเภอมอบ สสอ. ตำบล มอบ อบต.)	1. 5ส 5ช	1. Mapping ผู้รับผิดชอบงาน ป้องกันฯ จากแต่ละหน่วยงาน ที่บทบาทหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง และมีใจ เพื่อให้การขับเคลื่อน งานมีประสิทธิภาพ	1. เกิดคณะทำงานสามระดับ จังหวัด ตำบล อำเภอ ตำบล 2. เกิดทีมที่เล็งระดับอำเภอ 3. เกิดแผนปฏิบัติการระดับอำเภอ

## กิจกรรม กระบวนการ เครื่องมือ ทรัพยากร **3** ผลลัพธ์

กิจกรรม	กระบวนการ	เครื่องมือ	ทรัพยากร (คน/งบ/ทุน/เวบ/เวจ)	ผลลัพธ์
4. จัดตั้ง สปถ. จังหวัด อำเภอ ท้องถิ่น	3. จัดทำแผนปฏิบัติการ ระบุ time line ให้ชัดเจน 4. ประชุม สปถ.จังหวัด เป็นประจำทุกเดือน 5. อำเภอจัดทำแผนปฏิบัติการ			4. เกิดกลไกการทำงานที่มุ่งเน้นการ พัฒนาเครือข่ายในระดับอำเภอที่ จะตั้งเป็นแกนกลางในการขับเคลื่อน การป้องกันและลดอุบัติเหตุ ในระดับพื้นที่ ผ่านศูนย์ปฏิบัติการ ความปลอดภัยทางถนนในระดับ อำเภอ ให้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น
5. ลงพื้นที่ ทำกิจกรรม	1. สนับสนุนกิจกรรมของ สปถ. จังหวัด/อำเภอ/ท้องถิ่น ให้ เกิดการประชุมในทุกเดือน ให้มีการนำข้อมูลจุดเสี่ยง/ จำนวนอุบัติเหตุ/จำนวน ผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิต เข้าไปพูดคุยกันที่ประชุม เพื่อหาแนวทางการแก้ไขใน ระดับพื้นที่ และยื่นนำข้อมูล มารวบรวมนำเสนอที่ประชุม กรรมการจังหวัดทุกเดือน	1. ข้อมูลสถานการณ์ 2. ชุดความรู้เชิงประเด็น 3. นโยบาย/ข้อสั่งการ	1. ผู้เชี่ยวชาญจากหน่วยงานภาคี ที่เกี่ยวข้อง นักวิชาการและ ผู้บริหารที่มีอำนาจหน้าที่และมี ผลต่อการส่งการ/ออกและ กำกับติดตามนโยบายให้เกิด การปฏิบัติจริงในระดับพื้นที่	1. ปัญหาในระดับพื้นที่ได้รับการแก้ไข และกำกับติดตามให้ได้ดี อาทิ การส่งเสริมให้สวมหมวกนิรภัย (เกิดมาตรการองค์กร) จุดเสี่ยง ได้รับการแก้ไข



### กิจกรรม กระบวนการ เครื่องมือ ทรัพยากร และผลลัพธ์ที่ได้จากการดำเนินการที่ 3 ระยะ

กิจกรรม	กระบวนการ	เครื่องมือ	ทรัพยากร (คน/งบ/ทุน/คอม/ฯลฯ)	ผลลัพธ์
	<p>2. จัดกิจกรรมขับเคลื่อนเชิงประเด็น อาทิ การแก้ไขจุดเสี่ยง มาตรการองค์กรในสถานประกอบการ หน่วยงานราชการ และภาคประชาสังคม โรงเรียน ในกาารป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน</p> <p>3. จัดกิจกรรมฝึกอบรม พัฒนาทักษะที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ปลอดภัยเสริมสร้างวินัยจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุในโรงเรียน ให้กับนักเรียน นักศึกษา</p> <p>4. จัดกิจกรรมที่เกิดการยก ระดับ/พัฒนาเครือข่ายการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอ</p>			

 **กิจกรรม กระบวนการ เครื่องมือ ทรัพยากร และผลลัพธ์ที่ได้จากการดำเนินการ 3 ระยะ**

กิจกรรม	กระบวนการ	เครื่องมือ	ทรัพยากร (คน/งบ/ทุน/ของ/เวลา)	ผลลัพธ์
6. เวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้	5. กิจกรรมการจัดประชุมติดตามการแก้ไขปัญหาร่วมกับอำเภอในพื้นที่เป้าหมาย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยวิเคราะห์สาเหตุจุดบ่งชี้เหตุรวมทั้งแก้ไขปัญหาลงจุดเสี่ยงในพื้นที่ 1. จัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ตามพื้นที่เสี่ยงสูง แดง เหลือง เขียว หรือการแบ่งตามโซน A, B, C โดยคณะทำงานระดับจังหวัดเป็นผู้ให้ข้อมูล การปฏิบัติงานของแต่ละโซน เพื่อให้เกิดการเรียนรู้ข้ามโซน 2. บางจังหวัดกำหนดให้เวทีติดตามแลกเปลี่ยนรายไตรมาส (ทุก 3 เดือน) 3. บางจังหวัดจัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้มีการติดตามและอบรมพัฒนาศักยภาพคณะทำงานไปพร้อมกัน	1. 5ส 5ช 2. ต้นไม้ปัญหา 3. การค้นหาจุดเสี่ยงในชุมชน 4. การใช้มาตรการเชิงบวก 5. PDCA	1. วิเคราะห์ความคุ้มค่าในการลงทุนเพื่อการสร้างพื้นที่แลกเปลี่ยนเรียนรู้ ทำให้คนทำงานในแต่ละอำเภอได้มาแลกเปลี่ยนประสบการณ์ในการทำงานร่วมกันในเวทีจังหวัด	1. เกิดการเรียนรู้ผ่านต้นแบบ 2. มีการพัฒนาศักยภาพ 3. การทบทวนเครื่องมือ 4. เกิดชุดความรู้ในการขับเคลื่อนงาน ประเด็นมาตรการองค์กร 5. เกิดคณะทำงานระดับพื้นที่ที่มีภาคีเครือข่ายในพื้นที่ อาทิ ผู้ประกอบการเข้าร่วม 6. จุดเสี่ยงในพื้นที่ได้รับการแก้ไข 7. เกิดอัตรการจราจรในโรงเรียนและโรงงาน



### กิจกรรม กระบวนการ เครื่องมือ ทรัพยากร และผลลัพธ์ที่ได้จากการดำเนินการที่ 3 ระยะ

กิจกรรม	กระบวนการ	เครื่องมือ	ทรัพยากร (คน/งบ/ทุน/ของ/ฯลฯ)	ผลลัพธ์
	4. จังหวัดราชบุรีมีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ในประเด็นการขับเคลื่อนมาตรการองค์กร เพราะบริบทพื้นที่ในระดับอำเภอมีโรงงานและสถานประกอบการจำนวนมาก รวมถึงสถานศึกษา			
7. ค้นหาข้อมูล	1. นำเสนอข้อมูลลำดับที่ทำได้ เกิดการเสียชีวิตในลำดับต้น ๆ โดยให้เจ้าหน้าที่สาธารณสุข เป็นผู้นำเสนอรายละเอียดด้วยตนเอง 2. วิเคราะห์ สังเคราะห์ข้อมูลร่วมกันกับทีม สปอ.อำเภอ/อบต. ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดการเห็นร่วมและกำหนดมาตรการแก้ไขปัญหาพร้อม	1. ข้อมูล 3 ส่วน 2. Graph สถิติ 3. ข้อมูลการสอบสวนสาเหตุเชิงลึก	1. วิเคราะห์ทุนความรู้ ทุนสังคม และเศรษฐกิจ เพื่อดึงงบประมาณจากแหล่งทุนในจังหวัดเข้ามาสนับสนุนการขับเคลื่อนกิจกรรม ที่ส่งผลต่อการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมาย ชวยให้ทีมคณะทำงาน มีทรัพยากรในการขับเคลื่อนการทำงานมากยิ่งขึ้น 2. การใช้ความรู้จากผู้เชี่ยวชาญ ภายนอก เพื่อยกระดับการทำงานของเครือข่ายทำให้เกิดความรู้และความเข้าใจร่วมกัน	

**กิจกรรม กระบวนการ เครื่องมือ ทรัพยากร และผลลัพธ์ที่ได้จากการดำเนินการ** **3** ระยะ

กิจกรรม	กระบวนการ	เครื่องมือ	ทรัพยากร (คน/งบ/ทุน/เวบ/ฯลฯ)	ผลลัพธ์
8. พัฒนาและอบรมให้ความรู้	1. นำผลการติดตามนิเทศงานระดับอำเภอมาอภิปรายหารือของว่างของการดำเนินงาน ปัญหา อุปสรรค โดยเฉพาะเรื่องของเทคนิค องค์ความรู้ที่ใช้ในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นจาก 3 ปัจจัย	1. วิเคราะห์-จัดการจุดเสี่ยง 2. 5ส 5ช 3. ต้นไม้ปัญหา 4. เทคนิโงโต้	1. Mapping ผู้เชี่ยวชาญเชิงประเด็นจากในพื้นที่และนอกพื้นที่	1. คณะทำงานได้รับการพัฒนาศักยภาพที่จำเป็นและนำไปใช้งานได้จริงในระดับพื้นที่ซึ่งมีบริบทและสถานการณ์ปัญหาที่แตกต่างกัน (นครราชสีมา แก้วจุดเสียง/ราชบุรี มาตราการองค์กรนครราชสีมาหอมนิวรัยโนโรงเรียน สถานประกอบการชุมชน โรงพยาบาล)
9. ติดตามประเมินผล	1. ใช้เวทิตปด.จังหวัดติดตาม 2. มีการติดตามมากกว่า 1 ครั้ง เพื่อจัดทำเป็นโมเดลการดำเนินงานที่ได้ผลดี 3. จัดการสำรวจในพื้นที่ที่มีปัญหา เพื่อดันหาแนวทางการแก้ไขปัญหาร่วมกัน 4. พัฒนาแบบฟอร์มรายงาน 1 หน้า ในการติดตามผล 5. ในเวทิตติดตาม จะมีการให้ความรู้เรื่องการใช้งบประมาณร่วมด้วย	1. ข้อมูล 3 ฐาน และข้อมูลจุดเสี่ยง อัตราการสวมหมวกนิรภัยในพื้นที่ 2. เวทีสำรวจกรณีให้เกิดการแก้ไขปัญหา 3. พัฒนาแบบฟอร์มรายงาน 1 หน้า ในการติดตามผลการดำเนินงานระดับอำเภอ	1. วิเคราะห์แผนการใช้งานประมาณ โดยบางพื้นที่มีการนำงบประมาณการบริหารจัดการมาใช้ในการติดตามนิเทศเพิ่มเติมจากที่กำหนดไว้ให้ในแผน เพื่อให้เกิดโมเดลบูรณาการที่ได้ผลดี	1. การขับเคลื่อนกิจกรรมในพื้นที่ได้ดีและมีไม่ไปตามเป้าหมายที่กำหนด อาทิ เกิดมาตรการองค์กรในสถานประกอบการเกิดคณะกรรมการของตำบล.อำเภอ ที่มีการขับเคลื่อนงานต่อเนื่อง 2. เกิดการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่ 3. เกิดเอกสารจากร โครงการพัฒนาห้องเรียนและสถานประกอบการ โดยฝ่าย HR ของ สปภ. มีเกณฑ์การรับคนเข้ามาทำงานต้องผ่านการอบรมการจัดการความปลอดภัยทางถนนร่วมด้วย



## กิจกรรม กระบวนการ เครื่องมือ ทรัพยากร และผลลัพธ์ที่ได้จากการดำเนินการที่ 3 ระยะ

กิจกรรม	กระบวนการ	เครื่องมือ	ทรัพยากร (คน/งบ/ทุน/ของ/ฯลฯ)	ผลลัพธ์
1. ถอดบทเรียนการดำเนินงาน - คัดข้อมูลและสรุปข้อมูล	1. จัดเวที focus group 2. คณะทำงานทุกระดับเข้าร่วมถอดบทเรียน โดยดึงแกนนำชุมชนเข้าร่วม 3. วิเคราะห์ที่ทุนความรู้ ทุนประสบการณ์ โดยทุนประสบการณ์เน้นให้มีการทบทวนบทเรียนและดึงความรู้จากการดำเนินงานเรื่องความปลอดภัยทางถนนที่ผ่านมาของจังหวัดเชิงบูรณาการ และนำบทเรียนโดยเฉพาะในเรื่องของการขับเคลื่อนงาน สปถ.จังหวัด/อำเภอและท้องถิ่น มาพัฒนาชุดความรู้ และพัฒนากาติเครือข่ายในระดับจังหวัด	1. ใช้เทคนิคการพูดคุยโดยการ focus group	1. วิเคราะห์ศักยภาพและความสามารถของทีมจังหวัดในกาขับเคลื่อนงาน และหน่วยงานที่เป็นพื้นที่อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ อาทิ จังหวัดนครราชสีมา ซึ่งสามารถขอความร่วมมือจากภาคเอกชนให้เข้ามาร่วมดำเนินงานตามต่อเนื่องได้ในอนาคต 2. ทุนความรู้จากสถาบันการศึกษาและเครือข่ายการจัดกิจกรรมวิจัย	1. เกิดกลไกการขับเคลื่อนงานระดับจังหวัดที่มีการทำงานต่อเนื่องตลอดทั้งปี 2. เกิดการพัฒนากระบวนการเพื่อให้เห็นใช้ตัดสินใจและวางแผนกำกับติดตาม 3. ทำให้ทราบระดับความเข้มแข็งจุดแข็ง จุดอ่อนของแต่ละอำเภอ 4. ทีมคณะทำงานจังหวัดมีความเข้มแข็ง จนสามารถออกแบบการทำงานเชื่อมโยงเข้าสู่ กอ.รมน. (จังหวัดนำ) และเกิดการผลักดันประเด็นปัญหาเข้าสู่กรมกฤษฎีกาอันนวยการความปลอดภัยทางถนนได้ (จังหวัดสระแก้ว)


**กิจกรรม กระบวนการ เครื่องมือ ทรัพยากร และผลลัพธ์ที่ได้จากการดำเนินการ 3 ระยะ**

กิจกรรม	กระบวนการ	เครื่องมือ	ทรัพยากร (คน/งบ/อุปกรณ์/ฯลฯ)	ผลลัพธ์
2. เวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้/ตลาดนัดความรู้ - มอบรางวัล - สัมมนาวิชาการ	1. เชิญภาคีเครือข่ายที่จะเข้าร่วม ขับเคลื่อนงานต่อเนื่อง (หลังโครงการสิ้นสุดลง) โดยใช้ข้อมูลนำเข้าที่ได้จากการ mapping ในเวทีถอดและสรุปบทเรียน 2. จัดประกวดพื้นที่ที่มีการขับเคลื่อนงานดีเด่น โดยมีเทคนิคการเสริมพลังให้เกิดความเท่าเทียม คือ การกำหนดรางวัลดีเด่นในหลาย ๆ มิติ 3. มอบรางวัลโดยเชิญผู้ทรงคุณวุฒิจากส่วนกลาง/ผู้บริหารที่มีอำนาจเหนือจิตใจ เพื่อให้เกิดการเสริมพลังและกำลังใจของคณะทำงาน	1. Mapping ภาคิ 2. 5ส 5ท	(คน/งบ/อุปกรณ์/ฯลฯ)	5. นำไปสู่การผลักดันให้เกิดโอกาสปลดปล่อยตำบล ทำให้เกิดการจัดการระดับพื้นที่ ผ่านมาตรการชุมชน อองคิก (หมู่บ้าน โรงเรียน สถานประกอบการต้นแบบ) และเกิดการขยายผลเชิงประเด็นจากการแก้ไขจุดเสี่ยง มาตรการสวมหมวกนิรภัย 100% การขับเคลื่อนศูนย์พัฒนาเด็กเล็กปลอดภัย 6. อัตราการเกิดอุบัติเหตุจำนวนครั้งบาดเจ็บ เสียชีวิตลดลง






### กิจกรรม กระบวนการ เครื่องมือ ทรัพยากร และผลลัพธ์ที่ได้จากการดำเนินการที่ 3 ระยะ

กิจกรรม	กระบวนการ	เครื่องมือ	ทรัพยากร (คน/งบ/ทุน/ของ/ฯลฯ)	ผลลัพธ์
3. วางแผนให้เกิดการทำงานต่อเนื่อง	1. วิเคราะห์ผลการดำเนินงานและจุดที่ต้องวางให้เกิดขึ้น อาทิ การพิจารณาเปิดโอกาสให้เกิดการมีส่วนร่วมของประชาชน เพราะประชาชนต้องรับรู้ภาคีรัฐเอจจริง เอกอัครราชทูตทำงาน ต้องมีการประชาสัมพันธ์ในวงกว้างให้เกิดการรับรู้ และเข้ามามีส่วนร่วมในการปฏิบัติการอย่างเคร่งครัด	1. ข้อมูลสถานการณ์ 2. เครื่องมือ 5 ชิ้น 3. 5ส 5ช 4. PDCA 5. INN		
4. จัดทำรายงานและสื่อสารประชาสัมพันธ์	1. ใช้ข้อมูลนำเข้าจากเวทียุทธวิธี บทเรียน และจากรายงานฉบับสมบูรณ์ มาจัดทำเป็น press release ผ่านการนำเสนอสื่อในรูปแบบของ สกู๊ปข่าว/clip VDO 2. เสนอต่อคณะทำงานเพื่อร่วมกันพิจารณาและตัดสินใจ ก่อนเผยแพร่สู่สาธารณะ	1. เทคโนโลยีสำหรับการจัดทำสื่ออย่าง ดัดต่อ ให้เกิดเนื้อหาที่ทรงพลัง และดึงดูดความสนใจ	1. Mapping ภาตีสื่อ off line/online สื่อมวลชนส่วนกลาง และในระดับพื้นที่ 2. วิเคราะห์กลุ่มเป้าหมายที่จะรับสาร โดยคำนึงถึงการสร้างความร่วมมือจากภาคประชาชนให้เกิดการปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด	

 **กิจกรรม กระบวนการ เครื่องมือ ทรัพยากร และผลลัพธ์ที่ได้จากการดำเนินการที่ 3** ระยะ

กิจกรรม	กระบวนการ	เครื่องมือ	ทรัพยากร (คน/งบ/ทุน/ของ/ฯลฯ)	ผลลัพธ์
	3. จัดทำสื่อในรูปแบบที่เหมาะสม และตรงกับความต้องการ ของกลุ่มเป้าหมาย			

## บทเรียน

### ข้อค้นพบในการดำเนินงาน



การได้รับทุนสนับสนุนให้มีการขับเคลื่อนงาน  
โครงการแบบเฉพาะเจาะจง ส่งผลให้

1. มีภาคีเครือข่ายเข้ามาร่วมดำเนินงาน
2. มีทิศทางการทำงานสามารถเชื่อมโยงการทำงานร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ได้ เช่น ทีมขับเคลื่อน D-RTI เพื่อค้นหาและกำหนดมาตรการแก้ไขจุดเสี่ยง เป็นต้น
3. ทีมงาน คณะทำงานได้ทราบบทบาทการทำงานที่ชัดเจน
4. มีพี่เลี้ยงทำงานในระดับอำเภอ
5. มีการจัดทำและนำเสนอข้อมูล/สถิติเพื่อสร้างการเรียนรู้ร่วมกัน
6. เกิดการเรียนรู้แลกเปลี่ยนประสบการณ์การทำงานระหว่างพื้นที่ โดยทีมระดับจังหวัดนำไปสื่อสารต่อระหว่างลงพื้นที่เพื่อติดตามและนิเทศงาน
7. การขับเคลื่อนงานอาศัยการเชื่อมผ่านโมเดล พชอ. (กรณีจังหวัดสระแก้ว) เมื่อมีการประชุมเวที พชอ. จะนำเสนอปัญหาดังกล่าวผ่านหน่วยงานราชการ และกำนันผู้ใหญ่บ้าน

### ข้อเสนอแนะ

1. คณะทำงาน ศปถ.จังหวัด ควรมีการคัดเลือกทีมที่เป็นคนทำงานจริง
2. ตัวชี้วัดต้องทำได้จริง และสอดคล้องกับตัวชี้วัดจังหวัดและนโยบายมาจากส่วนกลาง
3. การทำงานต้องมีการสร้างทีมพี่เลี้ยงอำเภอ
4. คณะทำงานจังหวัดควรจัดลำดับความสำคัญในการนำมาแก้ไขปัญหา

### เงื่อนไขความสำเร็จในการทำงาน

1. การสร้างทีมทำงานจังหวัด อำเภอ จังหวัด
2. การให้กำลังใจในการทำงาน
3. งานต้องมีความยืดหยุ่น ปรับได้
4. จุดสำคัญต้องดำเนินงานจากหมู่บ้านและท้องถิ่น
5. ใช้ข้อมูลในการขับเคลื่อนงาน และเกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ได้

### 3. ระดับอำเภอ



ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี กำหนดให้มีโครงสร้างการบูรณาการ เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เป็น 3 ระดับ คือ (1) ระดับนโยบาย ได้แก่ คณะกรรมการ นโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน แห่งชาติ (นปถ.) (2) ระดับอำนวยการ ได้แก่ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (ศปถ. จังหวัด) และ (3) ระดับปฏิบัติการ ได้แก่ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปถ.อปท.) ทิศทางการขับเคลื่อนงาน มีแนวโน้มกระชับมาในระดับอำเภอและท้องถิ่นมากยิ่งขึ้น เพราะเป็น จุดจัดการที่อยู่ใกล้ชิดกับปัญหามากที่สุด

สำหรับกลไก ศปถ.อำเภอ ที่มีนายอำเภอเป็นประธาน โดยมีหน้าที่ บูรณาการเพื่อกำหนดแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของ อำเภอ ให้สอดคล้องกับนโยบายของจังหวัดและสภาพปัญหาในพื้นที่ รวมถึง เป้าหมาย มาตรการ และแนวทางการดำเนินงานของส่วนราชการต่าง ๆ ในอำเภอ และเชื่อมโยงไปยังองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุ ทางถนน แต่ช่องว่างสำคัญของการดำเนินงานคือ กลไก ศปถ.อำเภอ ส่วนใหญ่ ยังเน้นดำเนินงานในช่วงเทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์ หรือมาตรการ 7 วันระวัง อันตรายเป็นหลัก หากแต่ในช่วงเวลาปกติ รูปแบบการทำงานเป็นการทำงาน ในรูปแบบของการรณรงค์ ขาดการประชุม เพื่อวางแผนการทำงานอย่างสม่ำเสมอ มากไปกว่านั้นการกำหนดมาตรการ นโยบายและข้อสั่งการต่าง ๆ จาก ศปถ. ส่วนกลาง ที่กำหนดและสั่งการลงไปยังโครงสร้าง ศปถ.ระดับพื้นที่ ยังขาด แนวปฏิบัติ ระบบกำกับติดตาม และการประเมินเชิงผลลัพธ์ที่จะสามารถ ลดจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างแท้จริง ส่วนหนึ่ง เกิดจากช่องว่างรอยต่อสำคัญของข้อสั่งการระดับนโยบาย ที่ไม่ตอบโจทย์ การปฏิบัติการระดับพื้นที่ ด้วยการมีแนวปฏิบัติที่ชัดเจน รวมทั้งขาดการกำกับ

ติดตาม ประเมินผลเพื่อการพัฒนาอย่างเห็นได้ชัด หรือกล่าวอีกนัยคือ พื้นที่ที่ไม่สามารถขับเคลื่อนนโยบายของส่วนกลางไปสู่การปฏิบัติได้

### จากทริแย่นการขับเคลื่อนกลไกความปลอดภัยทางถนน 10 จังหวัด

สู่การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เป็นการสกัดบทเรียนสำคัญของคณะทำงานในกลไก ศปถ.อำเภอ ใน 10 จังหวัดนำร่อง ที่ได้รับการสนับสนุนงบประมาณดำเนินงานจาก สสส. ผ่านแผนงาน สอจร. และ ศวปถ. ซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญเพื่อนำไปเป็นบทเรียนในการขยายผลการขับเคลื่อนกลไกความปลอดภัยระดับอำเภอ โดยเป็นบทเรียนจากพื้นที่อำเภอนำร่อง ประกอบด้วย (1) อำเภอฉวาง จังหวัดนครศรีธรรมราช (2) อำเภอแม่ระมาด จังหวัดตาก (3) อำเภอดำเนินสะดวก จังหวัดราชบุรี (4) อำเภอวัฒนานคร จังหวัดสระแก้ว (5) อำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น (6) อำเภอเก้าเลี้ยว จังหวัดนครสวรรค์ (7) อำเภอสอง จังหวัดแพร่ (8) อำเภอเมือง จังหวัดน่าน (9) อำเภอด่านขุนทด จังหวัดนครราชสีมา (10) อำเภอหนองวัวซอ จังหวัดอุดรธานี มีรายละเอียดดังนี้

#### สถานการณ์ก่อนการดำเนินโครงการ

การขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับอำเภอของทั้ง 10 พื้นที่ ตั้งแต่ระยะก่อนเริ่มดำเนินโครงการพัฒนาภาคี มีต้นทุนที่แตกต่างกันตามบริบทในภาพรวมทุกแห่งสะท้อนตรงกันว่า แม้จะมีการจัดตั้งคณะกรรมการ ศปถ.อำเภอ หรือใช้กลไกอื่นๆ เช่น คณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) มาเป็นแนวทางการขับเคลื่อน แต่การขับเคลื่อนงานยังคงมีจุดเน้นแค่ช่วงเฝ้าระวัง 2 เทศกาลเป็นสำคัญ การขับเคลื่อนการดำเนินงานจึงไม่ค่อยต่อเนื่อง กิจกรรมที่ดำเนินการเริ่มจากการเก็บเกี่ยว วิเคราะห์ สังเคราะห์และนำเสนอข้อมูลตามส่วนงาน (function) บางแห่งจัดประชุม ศปถ.อำเภอ เพียงปีละ 2 ครั้ง ในวันเปิดและปิดช่วงเทศกาล มากไปกว่านั้น นโยบายที่มุ่งเน้นการขับเคลื่อนในระดับตำบลก็ยังมีเพียงการแต่งตั้งคณะกรรมการ ศปถ.อปท. แต่ไม่สามารถดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ได้

- ❖ **อำเภอฉวาง จังหวัดนครศรีธรรมราช** พบว่าในระยะแรก การขับเคลื่อน ศปถ.อำเภอ ยังไม่มีเอกภาพ ขณะที่มีความพยายามผลักดันให้ 13 ตำบล มีคำสั่งแต่งตั้ง ศปถ.อปท. เพื่อเชื่อมโยงกลไกลงไปสู่แนวระนาบ แต่ก็ไม่มี การขับเคลื่อนที่เป็นรูปธรรม และยังไม่มีการประชุมคณะกรรมการ ศปถ. อปท. หรือการประชุมติดตามการขับเคลื่อนงาน อย่างไรก็ตาม มีเพียง ศปถ. อปท. 5 แห่งที่สามารถขับเคลื่อนงานได้
- ❖ **อำเภอห้วยยอด จังหวัดตาก** ในระยะแรก แม้จะมี ศปถ.อำเภอ แต่ก็ยังไม่ได้ใช้กลไกขับเคลื่อนงาน ผู้บริหารไม่ให้ความสำคัญกับงานอุบัติเหตุ และมองว่าไม่ใช่งานหลักที่ต้องรับผิดชอบ ขาดเจ้าภาพหลัก (core team) นอกจากนี้ได้นำงานอุบัติเหตุไปอยู่ในวาระแรกในการประชุมของหัวหน้า ส่วนราชการระดับอำเภอเท่านั้น หากแต่ก็มีต้นทุนการขับเคลื่อนงานจาก กลไก พชอ. ที่ขับเคลื่อนเรื่องระบบการตอบสนองหลังเกิดเหตุที่ทำให้เห็นข้อมูล การบาดเจ็บเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนและใช้ในการสื่อสารระดับอำเภอ
- ❖ **อำเภอดำเนินสะดวก จังหวัดราชบุรี** มี ศปถ.อำเภอ แต่ยังไม่มีส่วนใน การขับเคลื่อนงานที่เป็นรูปธรรม พื้นที่ยังไม่ให้ความสำคัญกับงานอุบัติเหตุ แม้ รพ.สต. นำเสนอข้อมูลอุบัติเหตุในพื้นที่ผ่านที่ประชุมรายเดือนทุกเดือน แต่กลับไม่ได้รับการตอบสนองหรือนำข้อมูลไปใช้วาระการประชุม ศปถ. อำเภอ ยังเป็นวาระแฝงในการประชุมอื่นในระดับอำเภอ
- ❖ **อำเภอวัฒนานคร จังหวัดสระแก้ว** มีการจัดตั้ง ศปถ.อำเภอ แล้ว แต่ดำเนินงานเฉพาะช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์เท่านั้น แต่ในการ ขับเคลื่อนก็ได้ใช้กลไก พชอ. มาเป็นกลไกเสริมที่เชื่อมโยงไปยังเครือข่าย ระดับตำบล หมู่บ้าน หากแต่ยังไม่ได้ขับเคลื่อนในรูปแบบ ศปถ.อปท. แต่ก็พยายามผลักดันการขับเคลื่อนมาตรฐานองค์ด้านความปลอดภัย ทางถนน เพราะอำเภอวัฒนานครมีสถานประกอบการค่อนข้างมาก
- ❖ **อำเภอหนองบัว จังหวัดขอนแก่น** ได้ขับเคลื่อนโดยใช้ข้อมูลสารสนเทศที่บ่งชี้ สถานการณ์ สภาพปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่มีการบาดเจ็บ เสียชีวิต ผลักดันให้เกิดมีการจัดตั้ง ศปถ.อำเภอ และมีคณะกรรมการเพื่อเชื่อมโยง

การทำงานระหว่างคณะกรรมการ ศปด.อำเภอ และเชื่อมการกำกับติดตาม ศปด.อปท. โดยดึงการมีส่วนร่วมผ่านการแก้ไขจุดเสี่ยง แต่มี ศปด.อปท. 2 แห่งเท่านั้นที่ขับเคลื่อนงานอย่างเป็นรูปธรรมได้ต่อเนื่อง

🎯 **อำเภอท่าเลี้ยว จังหวัดนครศรีธรรมราช** มี ศปด.อำเภอ แต่ไม่สามารถบูรณาการการขับเคลื่อนได้ตลอดทั้งปี มีแผนงานเฉพาะช่วง 2 เทศกาล (ปีใหม่-สงกรานต์)

🎯 **อำเภอสอง จังหวัดแพร่** มี ศปด.อำเภอ และมีการประชุมทุกเดือนเพื่อรายงานผลการเกิดอุบัติเหตุต่อนายอำเภอ มีคณะอนุกรรมการที่ทำหน้าที่ประสานงาน เชื่อมโยงคณะทำงานทั้งระดับจังหวัดและท้องถิ่น ส่วนการสอบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกจะลงสอบสวนเฉพาะอุบัติเหตุใหญ่หรืออุบัติเหตุหมู่เท่านั้น

🎯 **อำเภอเมือง จังหวัดน่าน** มีการจัดตั้ง ศปด.อำเภอ แล้ว แต่ขับเคลื่อนงานเฉพาะ 2 เทศกาลเท่านั้น โดยมีการรณรงค์เมาไม่ขับและการตั้งด่าน 7 วันอันตราย และจะมีการประชุมแผนงานก่อนช่วงเทศกาล โดยจะมีโจทย์เฉพาะของพื้นที่คือเรื่อง ตุ่ม-ขับ ภายใต้โครงการ “ดื่มแล้วฝืนขับ ผลลัพธ์เป็นอย่างไร” ร่วมกับสำนักงานคุมประพฤติและโรงพยาบาลน่าน

🎯 **อำเภอท่าหยงหาด จังหวัดนครราชสีมา** พบว่า มีแผนงานเฉพาะช่วงเทศกาลเท่านั้น มีการประชุมเดือนละ 1 ครั้ง เพื่อวิเคราะห์หาจุดเสี่ยงและดำเนินการแก้ไข ซึ่งข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่จะได้มาจากโรงพยาบาล ทั้งนี้มีการโยกย้าย ปรับเปลี่ยนบุคลากรผู้รับผิดชอบงานค่อนข้างบ่อย โดยเฉพาะฝ่ายปกครอง ทำให้การขับเคลื่อนขาดความต่อเนื่อง

🎯 **อำเภอหนองวัวซอ จังหวัดอุดรธานี** พบว่า มีคณะทำงาน คณะกรรมการ และคณะอนุกรรมการ (core team) ที่เชื่อมโยงกับ ศปด.จังหวัด ใช้ข้อมูลเป็นฐานในการชี้เป้าความเสี่ยงและสร้างความร่วมมือกับ อปท. ในการป้องกันแก้ไข ทั้งนี้ได้ผลักดันให้เกิด ศปด.อปท. ที่สามารถขับเคลื่อนโดยใช้ทรัพยากรบูรณาการระหว่าง อปท.ภายในอำเภอ เพื่อให้เกิดการแก้ไขกายภาพเสี่ยงอีกด้วย

จากสถานการณ์ก่อนดำเนินงานที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่า แต่ละพื้นที่มีต้นทุนและเงื่อนไขการขับเคลื่อนงานที่ไม่เท่ากัน ส่วนใหญ่จะมีการจัดตั้ง ศปถ. อำเภอแล้ว แต่ยังคงขาดการขับเคลื่อนที่ชัดเจน รูปธรรม หรือเน้นหนักเฉพาะช่วงเทศกาลเท่านั้น โดยอำเภอที่มีต้นทุนที่ดีหรือเข้มแข็งจะมีคณะอนุกรรมการเข้ามาช่วยเสริม เชื่อมประสานการทำงานทั้งในแนวดิ่งและแนวราบ และมีการขงข้อมูลคืนข้อมูลเข้าสู่ผู้บริหารและท้องถิ่นจนเกิดเป็นแผนงานที่นำไปสู่การปฏิบัติจัดการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ ส่วนอำเภอที่ยังไม่เข้มแข็ง จะเห็นได้ว่ายังไม่มีการนำข้อมูลเข้าสู่ที่ประชุมหรือนำเสนอต่อผู้บริหาร ข้อมูลที่มีอยู่ไม่ถูกนำไปใช้และไม่ได้รับการตอบสนอง รวมทั้งผู้บริหารไม่ให้ความสำคัญ มองว่างานอุบัติเหตุไม่ใช่งานหลักที่ต้องรับผิดชอบ และยังขาดการบูรณาการการทำงานระหว่างหน่วยงาน

## การดำเนินงานโครงการ



### 1. ช่วงต้นน้ำ (จัดริเริ่ม/ก่อตัว)

การขับเคลื่อนกลไก ศปถ.อำเภอ ใน 10 จังหวัดนำร่อง ที่ได้รับการสนับสนุนงบประมาณดำเนินงานจาก สสส. ผ่านแผนงาน สอจร. และศปถ. ได้มีกระบวนการพัฒนาศักยภาพคณะทำงานในระดับจังหวัด อำเภอ และท้องถิ่นนำร่อง และได้รับการกำกับติดตามเสริมพลังจากพี่เลี้ยง สอจร. และหัวหน้าภาค เพื่อให้เกิดแนวทางการขับเคลื่อนกลไกระดับอำเภอที่มีประสิทธิภาพ คณะทำงานทั้ง 10 พื้นที่ จึงได้เข้าร่วมกระบวนการพัฒนา และมีเครื่องมือสำคัญ ดังต่อไปนี้

#### กระบวนการที่ใช้พัฒนา

(1) การประเมินต้นทุนของทีมในพื้นที่ เชื่อมโยง (Alignment) ให้เห็นสถานการณ์ภาพรวมที่สอดคล้องกับโจทย์ร่วมของจังหวัด ทั้งในด้านกลไกการทำงาน และประเด็นเสี่ยงหลักที่พบ



(2) บูรณาการข้อมูลเพื่อนำมาสู่การวิเคราะห์ สังเคราะห์ เพื่อบ่งชี้ สถานการณ์ปัญหา และชี้เป้าความเสี่ยงในระดับท้องถิ่น

(3) จัดเวทีประชุมชี้แจง ทำความเข้าใจและสร้างการรับรู้ในเป้าหมายของการขับเคลื่อนงานต่อผู้บริหารและคณะทำงาน เพื่อให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน

(4) พัฒนาศักยภาพคณะทำงานด้วยเครื่องมือตัวช่วยต่างๆ เพื่อนำไปสู่การพัฒนาโจทย์หรือข้อเสนอโครงการ พร้อมทั้งก่อตัวความสัมพันธ์แนวราบให้กับคณะทำงาน ได้มีปฏิสัมพันธ์ระหว่างกันเพื่อให้สามารถดำเนินโครงการได้อย่างมีเป้าหมายและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

(5) อบรมเรื่องการบริหารจัดการและระเบียบการเงิน เพื่อให้พื้นที่ได้ทราบหลักเกณฑ์การเบิกจ่ายเงินได้อย่างถูกต้อง เป็นไปตามหลักเกณฑ์ของ สสส.

(6) ปฏิบัติการตามแผนงานพัฒนาภาคี โดยได้รับการกำกับติดตาม เสริมหลังจากคณะทำงาน สอจร. และ ศวปถ. เป็นระยะๆ ทั้งยังได้มีเวทีติดตามความก้าวหน้าแลกเปลี่ยนเรียนรู้ในระดับส่วนกลาง และในระดับพื้นที่อีกด้วย

## ๐ เครื่องมือสำคัญที่ใช้ขับเคลื่อนงาน

การขับเคลื่อนกลไกระดับอำเภอทั้ง 10 พื้นที่ปฏิบัติการนำร่อง มีความหลากหลายของคณะทำงานที่ประกอบด้วย ภาคีเครือข่าย ผู้รับผิดชอบงานจาก ส่วนงานสาธารณสุข ตำรวจ ฝ่ายปกครอง บางแห่งมีภาคเอกชนเข้าร่วมด้วย เครื่องมือที่ช่วยเสริมแรงให้กลไกทำงานได้จึงขึ้นอยู่กับทีมนำของพื้นที่ว่ามีจุดเน้นในการขับเคลื่อนงานด้านไหน ทั้งนี้ ในภาพรวมพบว่า เครื่องมือสำคัญที่ใช้ในโครงการประกอบไปด้วย **เครื่องมือ** ดังต่อไปนี้

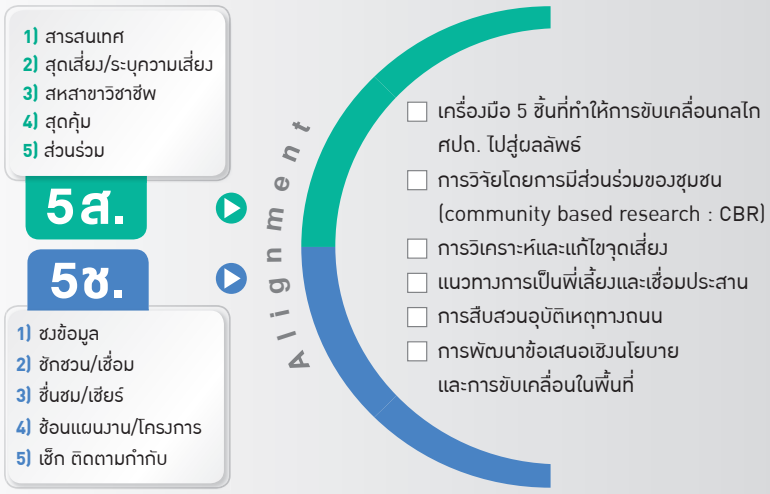
(1) **แนวคิด 5ส 5ข** เป็นกรอบหลักคิด (concept) สำคัญที่ช่วยในการจัดลำดับและเชื่อมโยงการทำงานเชิงกลไก และเครื่องมือในการทำงานอื่นๆ ทั้งในเชิงกลไกและการจัดการความเสี่ยง

(2) **เครื่องมือ 5 ชิ้น** ที่ทำให้การขับเคลื่อนกลไก ศปถ. ไปสู่ผลลัพธ์ เป็นเครื่องมือในการเชื่อมโยงปัญหา วิเคราะห์สาเหตุเชิงลึกและผลกระทบของปัญหาเสี่ยงที่สำคัญ และกำหนดเป็นผลลัพธ์และตัวชี้วัด เพื่อสร้างกิจกรรมที่สอดคล้องและกำกับการติดตามประเมินผลตามผลลัพธ์ที่ตั้งไว้

(3) การวิเคราะห์จุดเสี่ยง/การจัดการจุดเสี่ยง เป็นเครื่องมือสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนในการวิเคราะห์ความเสี่ยงทางกายภาพ ด้วยการทำแผนที่ฮิยาริฮัตโตะ (Hiyarihatto) เพื่อนำสู่การแก้ปัญหาในชุมชน

(4) การวิจัยโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน (community-based research : CBR) เน้นกระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชนในพื้นที่อำเภอ ตำบล ตลอดจนภาคีเครือข่าย ตั้งแต่การมีส่วนร่วมคิดใจทย์ วางแผน ดำเนินงาน และติดตามประเมินผล

(5) การสืบสวน/สอบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก (Haddon's Matrix และ Swiss cheese model) เป็นชุดความรู้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลแบบ case base ที่ได้จากการสอบสวนอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ โดยใช้แนวคิดของ Haddon's Matrix ที่แจกแจงปัจจัย คน รถ และถนน จำแนกตามช่วงเวลาก่อน ระหว่าง และหลังเกิดเหตุ ขณะที่ Swiss cheese model ใช้วิเคราะห์เชื่อมโยงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น โดยแจกแจงตามปัจจัย การกระทำที่ไม่ปลอดภัย เงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย การกำกับดูแลไม่ปลอดภัย และปัจจัยองค์กร



ภาพแสดงเครื่องมือที่ใช้ในการขับเคลื่อนโครงการ

ทั้งนี้ เครื่องมือที่ใช้ในการขับเคลื่อนโครงการก็มีข้อจำกัด เช่น เครื่องมือ 5 ขั้นที่มีความซับซ้อนในนำไปใช้กับชุมชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อมีข้อจำกัดด้านเวลา เนื่องจากเวลาในการจัดอบรมจำกัดเพียง 1 วัน ทำให้ไม่เพียงพอต่อเนื้อหา ต้องกระชับเนื้อหาและทำให้ง่ายต่อการถ่ายทอด มากไปกว่านั้นวิทยากร/กระบวนกร ต้องเข้าใจเนื้อหาอย่างถ่องแท้จึงจะสามารถถ่ายทอดเครื่องมือสู่การปฏิบัติการในพื้นที่ได้

“

...เครื่องมือตัวแรกที่เข้ามา คือ 5ส 5ช เน้นการชวนคิดชวนคุยและการเป็นพี่เลี้ยง รองลงมาคือ การวิเคราะห์จุดเสี่ยง แก้ไขจุดเสี่ยง เป็นการทำงานร่วมกันระหว่างพื้นที่อำเภอ น้ำพอง และมหาวิทยาลัยขอนแก่น... หลังจากนั้นก็ได้เรียนรู้ CBR และเครื่องมือ 5 ขั้น ที่มาเรียนรู้พร้อมๆ กัน อันนี้เป็นสิ่งสำคัญที่พี่เลี้ยงต้องเรียนรู้เพื่อที่จะนำไปทำกับชุมชน... 5ส 5ช จะเป็นฐานในการพัฒนาต้นน้ำ พอเริ่มกลางน้ำก็เอา CBR และเครื่องมือ 5 ขั้นไปช่วยทำให้เห็นภาพชัดเจนขึ้น... เวิร์กนะ... ชุมชนจะเข้าใจมากขึ้นเพราะได้ทำเอง... ทำให้แกนนำลงพื้นที่ด้วยความมั่นใจมากขึ้น” 😊

คุณรุจ อำนวยน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น



## 🔍 ผลลัพธ์เชิงกลไกและบทเรียนที่เกิดขึ้น ขณะเริ่มดำเนินโครงการ

(1) ในอำเภอที่มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการแล้ว เกิดการทบทวนและปรับปรุงคำสั่งของ ศปถ.อำเภอ ให้เป็นปัจจุบัน ในอำเภอที่ยังไม่มีคำสั่งแต่งตั้ง ก็ได้เกิดคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการ

(2) บางแห่งใช้กลไกคณะอนุกรรมการเพื่อเป็นทีมนำ/แกนหลัก/คนทำงานจริง (core team) ในการขับเคลื่อน และเชื่อมโยงการทำงานกับคณะกรรมการ ศปถ.อำเภอ ไปจนถึงคณะทำงาน ศปถ.จังหวัด ทั้งนี้เพื่อตามโครงสร้าง คณะกรรมการ ศปถ.อำเภอ โดยมากมักประกอบไปด้วยหัวหน้าส่วนราชการระดับอำเภอ ซึ่งมีภารกิจมาก การมีคณะอนุกรรมการจึงทำให้พื้นที่ได้ประชุม พุดคุย แลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารกันมากขึ้น

(3) เกิดการเชื่อมโยง (ทั้งแบบทางการและไม่เป็นทางการ) และเชียร์ให้เกิดการก่อตัว/จัดตั้ง ศปถ.อปท. แม้หลายแห่งมีความพยายามที่จะขยายผลไปทุก อปท. แต่ก็ยังพบว่ากลไกระดับ อปท. ยังไม่มีความพร้อมในทุกแห่ง การขับเคลื่อนกลไกจึงเกิดขึ้นในเฉพาะบางแห่งเท่านั้น

(4) การเริ่มต้นขับเคลื่อนงาน แม้จะมีแรงต้านของผู้รับผิดชอบงานบ้าง แต่ก็มีความหวังของโอกาสที่จะได้ชักชวนคนที่มีความสนใจและมีเป้าหมายร่วมขับเคลื่อนเข้ามาทำงานในโครงการได้

“...ในการเริ่มต้นหาคนทำงาน จะต้องเริ่มจากความสมัครใจและมีเป้าหมายตรงกัน มีค่านิยมร่วมกัน...**หากหากคนที่เป็นหัวหน้า** แม้ว่าจะไม่มีตำแหน่งบริหารก็**ให้อองสร้างให้เขามีตัวเขาและพื้นที่**...แต่ดั้งเดิมให้เขาเป็นคณะอนุกรรมการ...เขาจะกลายพันธุ์กันก็เป็นมดยักษ์...ในการร่วมมือขับเคลื่อน...” 😊

คุณปุ่น อำเภออ่าว จังหวัดนครศรีธรรมราช

## 2. ช่วงกลางห่า (ขั้นปฏิบัติการ)



หลังจากที่คณะทำงานได้รับการพัฒนาศักยภาพในการขับเคลื่อนงานแล้ว มีการทบทวนบทบาทการขับเคลื่อนงาน เชื่อมโยงให้เกิดการขับเคลื่อนในระดับอำเภอ และเชียร์ให้เกิดการขับเคลื่อนต่อในระดับท้องถิ่น กิจกรรมหลักในการทำให้เกิดการหมุนกลไกในระดับอำเภอคือ การประชุมพูดคุยเรื่องความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง ทั้งการประชุมคณะอนุกรรมการแบบไม่เป็นทางการ และได้รับการติดตามเสริมพลัง ทำให้เกิดการรับรู้ว่าการขับเคลื่อนอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นตัวหลักในการแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนนในพื้นที่

(1) เสริมกลไกและเสริมพลังทีมทำงานด้วยการพัฒนาศักยภาพและถ่ายทอดความรู้และศักยภาพให้กับคณะทำงานและภาคีเครือข่ายอื่น ๆ โดยเฉพาะเรื่องข้อมูล การจัดทำแผนงาน และการกำกับติดตามประเมินผล

(2) ประชุม ศปด.อำเภอ อย่างต่อเนื่อง จากเดิมที่ประชุมและขับเคลื่อนเฉพาะช่วงเทศกาล สามารถปรับการประชุมได้ต่อเนื่องทุกเดือน ทำให้เกิดการเชื่อมประสานการทำงานทั้งในแนวราบและแนวตั้ง รวมถึงการบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานในระดับอำเภอและท้องถิ่นอีกด้วย

(3) จัดกระบวนการ (ประชุม/อบรม/เวทีประชาคม) เพื่อวิเคราะห์ปัญหา พฤติกรรมเสี่ยง จุดเสี่ยง สถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ รวมไปถึง ลงสอบสวนอุบัติเหตุเมื่อมีการตาย (บางแห่งใช้ทีมโรงพยาบาลเป็นแกนนำ บางแห่งใช้ทีมสอบสวนเคลื่อนที่เร็ว, SRRT) เพื่อรวบรวมข้อมูลนำเสนอ ในที่ประชุมให้ผู้บริหารและคณะทำงานได้รับทราบ ตลอดจนคืนข้อมูลให้ ท้องถิ่น ประชาชนได้รับทราบ เพื่อให้เกิดความตระหนัก รู้สึกเป็นเจ้าของปัญหา และเห็นถึงความสำคัญของอุบัติเหตุที่ต้องได้รับการแก้ไข

(4) ชวนทีมนำ/แกนหลัก/คนทำงานจริง เข้าพบผู้บริหารเพื่อพูดคุยประเด็น การขับเคลื่อนงานอุบัติเหตุทั้งแบบที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการ เช่น เวทีกินข้าวเล่าเรื่อง เพื่อให้ได้รับทราบเป้าหมาย จนเกิดการออกนโยบายหรือ คำสั่งให้มีการขับเคลื่อนงาน

(5) ขยายผล ขยายเครือข่าย โดยหาเจ้าภาพร่วมทั้งคนในชุมชน สถานศึกษา และสถานประกอบการ รวมทั้งการดึงการมีส่วนร่วมจากท้องถิ่น หรือคนในชุมชนเข้ามามีส่วนร่วม ออกแบบกระบวนการทำงานการจัดการ จุดเสี่ยง

(6) มีกิจกรรม/เวที/กระบวนการ ที่พี่เลี้ยง สอจร. และหัวหน้าภาคเข้ามา มีบทบาทในการหนุนเสริมติดตามเสริมพลังการขับเคลื่อนงานในพื้นที่

(7) การทำข้อตกลง (MOU) /แนวปฏิบัติ (SoP) ที่ชัดเจนและมีส่วนร่วม ระหว่างหน่วยงาน องค์กร สถานประกอบการ และข้อปฏิบัติของคณะทำงาน หรือกำหนดให้ชัดเจนในคำสั่งแต่งตั้ง เพื่อให้เกิดการกำหนดบทบาทหน้าที่ ที่ชัดเจน

(8) ออกแบบเกณฑ์ (criteria) ในการประเมินทุนเดิมของ ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.อปท. เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐาน (Based line) และแนวทางในการยกระดับ ตลอดจนพัฒนากระบวนการติดตามและสนับสนุนการทำงานอย่างต่อเนื่องเป็น ระยะๆ โดยเฉพาะการกำกับติดตามจากภาคส่วนนโยบายที่สูงกว่า (หน่วยเหนือ) เช่น ผู้ว่าราชการ เป็นต้น


## ▶ ผลลัพธ์ ข้อค้นพบ และสิ่งที่ได้เรียนรู้ขณะทำโครงการ

(1) เกิดการขับเคลื่อนงานเชิงกลไกทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ กลไกด้านคนทำงาน กลไกด้านข้อมูล กลไกด้านแผนงาน และกลไกด้านการกำกับติดตามประเมินผล โดยเฉพาะกลไกข้อมูลเป็นจุดตั้งต้นสำคัญที่จะทำให้เห็นปัญหา จนนำไปสู่การเชื่อมโยงภาคีที่เกี่ยวข้อง

(2) เกิดเจ้าภาพและชุมชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนงาน ในฐานะเจ้าของปัญหา อปท. บางแห่งสามารถใช้กลไกในตำบล ดึงงบประมาณมาเพื่อขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ได้ เช่น กองทุนสุขภาพตำบล (สปสช.) หรืองบของท้องถิ่นที่กำหนดไว้ในแผนพัฒนาท้องถิ่น

(3) เกิดการบูรณาการการทำงานระหว่างหน่วยงานทั้งตำรวจ บริษัท กลางฯ รพ.สต. สำนักงานสาธารณสุข บทเรียนจากการทำงานพบว่า บทบาทในการขับเคลื่อนของผู้บริหารและผู้นักปฏิบัติมีความสำคัญเท่า ๆ กัน ทั้งนี้ หากมีผู้บริหารฝ่ายปกครองที่สนใจงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน แต่ไม่มีทีมงานช่วยขับเคลื่อน งานกลไก สปถ.อำเภอ ก็จะขาดประสิทธิภาพ ในทางกลับกัน ทีมงานมีความเข้มแข็ง แต่ผู้บริหารไม่ให้ความสำคัญ การขับเคลื่อนก็จะฝืดเคือง ดังนั้นจึงมีความสำคัญทั้งทีมผู้บริหารและผู้นักปฏิบัติที่ต้องเสริมแรงซึ่งกันและกัน

(4) เกิดการนำเครื่องมือต่าง ๆ มาประยุกต์และปรับใช้ให้เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ โดยเฉพาะในการวางแผน กำหนดแนวทางการดำเนินงาน ได้แก่ เครื่องมือ 5 ชั้น/5ส 5ช/CBR และการสอบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก

“...ระหว่างกระบวนการกลางน้ำ การสอบ (อุบัติเหตุ) เช็กลีทวอ SRRT มีความสำคัญมาก เพราะเมื่อสอบเช็กลีทวอจะเห็นรายละเอียดของปัญหา เมื่อนำเสนอในที่ประชุมจะทำให้เกิดการกำหนดมาตรการหรือแผนงาน ในชุมชนนั้นได้อย่างมีน้ำหนัก...” 

คุณเจน จิวัดอุทธธานี



### 3. ช่วงปลายน้ำ (จับสรุปผล วัตถุประสงค์สำเร็จ)

ผลจากการดำเนินการขับเคลื่อนกลไกความปลอดภัยทางถนน 10 จังหวัดสู่การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เป็นการสกัดบทเรียนสำคัญของคณะทำงานในกลไก สปถ.อำเภอ ใน 10 จังหวัดนำร่องที่ได้รับการสนับสนุนงบประมาณดำเนินงานจาก สสส. ผ่านแผนงาน สอจร. และ ศวปถ. คณะทำงานได้สะท้อนบทสรุปร่วมกันว่า ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นมีทั้งประสบความสำเร็จและบทเรียนสำคัญในการทำงานต่อไป กิจกรรมหลักที่จะนำสู่บทเรียนปลายน้ำ ประกอบด้วย (1) ติดตามและหนุนเสริมการทำงานเป็นระยะๆ ทั้งแบบที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการ (2) จัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ทั้งในระดับส่วนกลางและจังหวัด เช่น การจัด workshop ถอดบทเรียน (3) กำหนดนิเทศติดตาม ประเมินผลการดำเนินงานโดยทีมพี่เลี้ยงระดับจังหวัด (4) ผลักดันให้เกิดมาตรการชุมชนและสังคม (5) เปรียบเทียบ วัดผลลัพธ์ก่อนและหลังการขับเคลื่อนงานทั้งเชิงกลไกและพฤติกรรมเสี่ยง และ (6) ประเมินและสรุปผลถอดบทเรียน ซึ่งผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจากการทำโครงการ จำแนกเป็นระยะสั้น กลาง และยาว มีรายละเอียดดังนี้







## ▶ ผลลัพธ์ระยะสั้น

(1) เกิดกลไกการขับเคลื่อน ศปถ.อำเภอ (กลไกหลัก) และ ศปถ.อปท. รวมไปถึงกลไกเสริมอื่นๆ เช่น พชอ. ที่มีแผนงานและกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง

(2) เกิดทีมทำงาน/แกนนำหลักในทุกระดับ ที่ทำงานสอดคล้องประสานกัน ระหว่าง ศปถ.จังหวัด ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.อปท. และได้รับการพัฒนาศักยภาพ ทัดตั้งความรู้และเครื่องมือทำงานสำคัญด้านความปลอดภัยทางถนน

(3) เกิดการเชื่อมประสานความรู้และรูปแบบการทำงานเชิงกลไกระหว่าง สอจร. กับ ศวปถ. ผ่านการใช้เครื่องมือของทั้ง 2 ส่วน (5ส 5ช) มาประยุกต์ใช้ เสริมเข้าด้วยกันตามความเหมาะสมของบริบทในพื้นที่

(4) เกิดกระบวนการทำงานที่เป็นระบบมากขึ้น มีข้อกำหนดบทบาทหน้าที่ที่ชัดเจนตามโครงสร้าง โดยเฉพาะการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทั้งการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตเป็นประจำ และมีการนำเสนอข้อมูลสารสนเทศในคราวประชุม ทุกเดือน และมีการรายงานในกลุ่มไลน์ทุกครั้งที่เกิดการบาดเจ็บ เสียชีวิต นำไปสู่การกำหนดแผนงานมาตรการในระดับชุมชนหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป

## ▶ ผลลัพธ์ระยะกลาง

(1) ในบางพื้นที่ที่การขับเคลื่อนเชิงกลไกสามารถทำได้อย่างต่อเนื่อง ได้นำไปสู่การเกิดมาตรการทางสังคม มาตรการองค์กร ในการควบคุมปรับเปลี่ยน พฤติกรรมเสี่ยง ทั้งในชุมชน สถานศึกษา และสถานประกอบการ เช่น การตั้งด่านชุมชน การตั้งด่านบังคับใช้กฎหมายทุกวันจันทร์ โครงการสวมหมวกนิรภัย 100% ในกลุ่มผู้นำ มาตรการองค์กรสวมหมวกนิรภัย 100%

(2) ใช้กลไก ศปถ.อปท. ดึงงบประมาณและการแบ่งปันทรัพยากรระหว่าง อปท. เพื่อแก้ไข ปรับปรุงความเสี่ยงในทางกายภาพ เช่น การทำถนน local road เพื่อแก้ปัญหาการเสียชีวิตจากการย้อนศร (ใช้ถนนสายบุญเป็นตัวอย่าง) หรือการแก้ไขจุดเสี่ยงในทางร่วม ทางแยก และการติดตั้งป้ายจำกัดความเร็ว ตามกิจกรรมข้างทางโดยเฉพาะในเขตชุมชน



### ► ผลลัพธ์ระยะยาว

(1) คนในชุมชน (ในฐานะที่เป็น end target) เห็นความสำคัญและรู้สึกเป็นเจ้าของปัญหามากขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มที่เข้ามามีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนงาน หรือมาตรการแก้ไขความเสี่ยงต่างๆ เช่น การแก้ไขจุดเสี่ยง การสร้างถนน local road หรือการติดตั้งป้ายความเร็วในชุมชน เป็นต้น

(2) บางอำเภอ สามารถขับเคลื่อนการทำงานจนนำมาสู่การลดการบาดเจ็บ เสียชีวิตลงได้อย่างมีนัยสำคัญ ยังผลให้สามารถยับยั้งจากอำเภอที่มีอัตราการตาย ต่อแสนประชากรติดอันดับสูงของจังหวัด ลดลงมาอยู่ในอันดับท้ายๆ ของจังหวัด ในบางอำเภอที่มีโจทย์เฉพาะที่จำกัดการขับเคลื่อนความเสี่ยงเฉพาะกลุ่ม เช่น กลุ่มเด็กเยาวชน หรือนักเรียน ก็สามารถลดการบาดเจ็บ เสียชีวิตในกลุ่มนี้ลงได้



## ข้อคิด ข้อฝาก

### บทเรียนสำคัญที่ได้เรียนรู้

#### จากการดำเนินงานโครงการ (D<sup>✓</sup> & D<sup>✗</sup>n't)

- (1) การดำเนินงานระดับอำเภอ ควรเลือกตำบลที่มีความสนใจ สมัครงใจและให้ความร่วมมือ หรือเลือกจากตำบลที่มีความเสี่ยงสูง มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงก่อน ไม่ควรซับซ้อนงานพร้อมกันทุกตำบล (ขอให้มี focus และ priority) เพื่อให้เห็นผลแล้วจึงค่อยขยายผลไปยังตำบลอื่น ๆ
- (2) คณะทำงานควรเลือกคนที่อยู่ในโครงสร้างแล้วมีบทบาททำมาช้านาน มีจิตอาสา มีความสมัครงใจพร้อมที่จะทำงานด้านอุบัติเหตุก่อน จะได้รับความร่วมมือ โดยสังเกตได้จากการมาเข้าร่วมประชุมทุกครั้ง และสามารถรับหนังสือเชิญประชุมในวันประชุมหรือภายหลังได้ ไม่ยึดติดรูปแบบเป็นทางการเกินไป
- (3) คณะทำงานระดับอำเภอควรชักชวนคนในชุมชน/ท้องถิ่น เข้ามามีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนงาน ตั้งแต่ต้นทาง จะทำให้การทำงานกลไกเชื่อมลงไปถึงลึกซึ้งกับปัญหามากยิ่งขึ้น และทำให้การทำงานในชุมชน/ท้องถิ่นมีความคล่องมากยิ่งขึ้น
- (4) การชี้แจงเป้าหมายร่วม (tune) และการพัฒนาศักยภาพ (empowerment) คนทำงานของ สปถ. ทั้ง 3 ระดับ (จังหวัด อำเภอ และ อบท.) เพื่อเสริมสร้างความสามารถ ความรู้ความเข้าใจในการทำงาน มีความสำคัญต่อการทำโครงการพัฒนาภาคีฯ มาก และควรกำหนดแผนงานการถ่ายทอดความรู้ เครื่องมือต่าง ๆ ให้ทีมทำงานอย่างต่อเนื่อง
- (5) การแต่งตั้งคณะอนุกรรมการ เพื่อเข้ามาเสริมและเป็นตัวช่วยหลักในการเชื่อมประสานการทำงานทุกระดับทั้งในแนวดิ่งและแนวราบ จะทำให้การทำงานมีความราบรื่นและต่อเนื่อง แต่ต้องเป็นโครงสร้างที่ประกอบด้วย สหสาขาวิชาชีพ ที่ทีมทำงานไม่ใหญ่เกินไป จะทำให้คล่องตัวขึ้น
- (6) ข้อมูลสารสนเทศ (ทั้งในส่วนของคุณภาพเฝ้าระวังและข้อมูลสอบสวนอุบัติเหตุ) จะเป็นตัวตั้งต้นที่ทำให้เห็นประเด็นความเสี่ยง และสามารถนำไปชี้เป้าความเสี่ยงในพื้นที่ตำบล ชุมชนได้ จึงจะต้องคืนข้อมูลให้ท้องถิ่นได้รับรู้ เพื่อชี้ให้เห็นถึงปัญหาและตระหนักถึงงานอุบัติเหตุที่ต้องได้รับการมีส่วนร่วมในการแก้ไข

- (7) การทำงานระดับอำเภอควรมีการทำข้อตกลง/แนวปฏิบัติ (MOU) ทั้งในระดับหน่วยงาน และคณะทำงาน เพื่อกำหนดบทบาท ความรับผิดชอบที่ชัดเจน เพื่อจะได้ทราบถึงโครงสร้างการทำงาน บทบาทที่ชัดเจนตั้งแต่ต้น และเห็นเป้าหมาย ทิศทางการทำงานไปด้วยเดียวกัน
- (8) การจัดกลุ่มโซนหรือแบ่งระดับความเข้มแข็งของการขับเคลื่อนกลไก สปด.อปท. จะทำให้ สปด.อำเภอ และคณะอนุกรรมการ สปด.อำเภอ สามารถกำหนดแผนงาน และการพัฒนาหนุนเสริมได้ตามระดับความเข้มแข็งได้ และเพื่อเป็นการสะท้อนพัฒนาการของ สปด.อำเภอ ในการเป็นที่เลี้ยงด้วย
- (9) การสร้างความเข้าใจกับผู้บริหาร (นายอำเภอ/ผู้ว่าราชการจังหวัด) ผ่านเวทีการประชุมต่าง ๆ และสานสัมพันธ์ภาพให้เห็นเป้าหมายร่วม จากการพูดคุยหารือ นอกรอบ และการเข้าพบเป็นการส่วนตัว (กินข้าวเล่าเรื่อง) เพื่อสร้าง commitment ลดปัญหาอุปสรรคจะสนับสนุนให้แผนงานขับเคลื่อนได้คล่องตัวขึ้น
- (10) คณะทำงานอำเภอควรกำหนดแผนงานให้มีการประชุมทุกเดือน หรืออย่างน้อย ทุก ๆ 2 เดือน เพื่อให้คณะอนุกรรมการนำเสนอและรายงานข้อมูลสถานการณ์ การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ และควรจัดทำรายงานสรุปประชุม ส่งให้นายอำเภอในการประชุมทุกครั้ง เพื่อให้ นายอำเภอได้รับทราบข้อมูล และแนวทางการขับเคลื่อนงานเป็นระยะ ๆ อย่างต่อเนื่อง
- (11) ในทางปฏิบัติการ ควรมีเลขาฯ สปด.อำเภอ มากกว่า 1 คน เพื่อให้สามารถทำหน้าที่แทนกันได้ และควรมีเลขาฯ ที่ดูแล รวบรวมงานด้านข้อมูลโดยเฉพาะ
- (12) การลงพื้นที่ติดตามหนุนเสริมการทำงานของ คณะอนุกรรมการกู้ชีพและความปลอดภัยทางถนนฯ ของวุฒิสภา ทำให้เกิดการตื่นตัวของผู้บริหารที่ต้องจัดเตรียมข้อมูลและเน้นย้ำนโยบายด้านกลไก สปด. และวิถีแห่งระบบที่ปลอดภัย (Safe system approach)
- (13) ในการแก้ไขปัญหาพฤติกรรมเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนน ต้องอาศัยระยะเวลา เพื่อจะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลง (Outcome impact) ต้องอาศัยพลังและความต่อเนื่องของการขับเคลื่อน ในการทำงานควรต้องชื่นชม เชียร์ และเชื่อมโยงให้คนทำงานเห็นประโยชน์ของการทำงานความสูญเสีย ลดเจ็บตายจากอุบัติเหตุทางถนน

## สรุปผล การสังเกตการเรียนรู้ (กลุ่มระดับอำเภอ)

1

ต้นน้ำ	กลางน้ำ	ปลายน้ำ
Input		
<ol style="list-style-type: none"> <li>ประเมินต้นทุนทีมจังหวัด อำเภอ และท้องถิ่น</li> <li>ประชุมทำความเข้าใจและสร้างการรับรู้ในเป้าหมายต่อผู้บริหารและคณะทำงาน</li> <li>สร้างทีม+พัฒนาศักยภาพทีมทำงาน (core team)</li> <li>Team building</li> <li>อบรม Workshop เรียนรู้เครื่องมือที่สำคัญ &gt;&gt; 5๕ 5๗ เครื่องมือ 5 ชิ้น</li> <li>พัฒนาโจทย์และข้อเสนอโครงการ</li> <li>อบรมเรื่องการบริหารจัดการและระบบการเงิน</li> <li>สนับสนุนงบประมาณ</li> <li>วางแผน ระบบการทำงานของจังหวัดและอำเภอ</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>เสริมกลไก เสริมพลังคนทำงาน</li> <li>ถ่ายทอดความรู้ พัฒนาศักยภาพให้ สป.จ.จังหวัด สป.อ.อำเภอ และ สป.อปท.</li> <li>เชื่อมประสานการทำงานทั้งในแนวราบและแนวดิ่ง</li> <li>วิเคราะห์ปัญหาอุปสรรค +วิเคราะห์จุดเดียว</li> <li>หาเจ้าภาพร่วม (คนในพื้นที่/สถานศึกษา)</li> <li>บูรณาการแผนงานร่วมกันระหว่างหน่วยงาน (ตำรวจ+ป.กลาง)</li> <li>ขงข้อมูลให้ผู้ว่าราชการจังหวัด และนายอำเภอได้รับทราบ</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>จัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ทั้งในระดับส่วนกลางและจังหวัด</li> <li>ประกาศเป็นวาระระดับจังหวัดและอำเภอ</li> <li>ประเมินผลการดำเนินงาน โดยทีมจังหวัดและอำเภอ</li> <li>ผลักดันให้เกิดมาตรการชุมชนและสังคม</li> <li>เปรียบเทียบ วัตถุประสงค์ก่อน – หลังทำโครงการ</li> <li>ประเมินและสรุปผลถอดบทเรียนจากส่วนกลาง ทั้งด้านการกลไกการทำงาน และประเด็นเสี่ยง</li> <li>ติดตามหนุนเสริมการทำงานเป็นระยะๆ ทั้งแบบที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการ</li> </ol>

## สรุปผล การสกัดบทเรียน (กลุ่มระดับอำเภอ)

2

ต้นน้ำ	กลางน้ำ	ปลายน้ำ
10. ประชุมคณะทำงาน/ประชุมประจำเดือน เพื่อจัดทำแผนงานประจำปี	8. แก้ไขจุดเสี่ยง 9. พี่เลี้ยง สอจร. เข้ามาหนุนเสริมให้คำปรึกษา 10. สนับสนุนและพัฒนาศักยภาพทีมสอบสวน 11. ติดตามและหนุนเสริมการทำงานอย่างต่อเนื่อง 12. การทำข้อตกลง MOU	
<b>outcome</b>		
1. เกิดการทบทวนคำสั่งของศูนย์อำนวยการจังหวัด/ศปอ.อำเภอ 2. มีคำสั่งจัดตั้งและแต่งตั้ง ศปอ.อำเภอ และ ศปอ.อปท. 3. เกิดคณะทำงาน คณะกรรมการ และ คณะอนุกรรมการ 4. การแบ่งภารต จัดกลุ่มโซนอำเภอ ท้องถิ่น ตามความเข้มแข็งของแต่ละพื้นที่	1. เกิดเจ้าภาพในการขับเคลื่อนงาน 2. เกิดการขับเคลื่อนงานเชิงกลไก (คน+ข้อมูล+แผนงาน+การติดตามประเมินผล) 3. เกิดการบูรณาการการทำงานระหว่างหน่วยงาน 4. เกิดแผนงานต่อเนื่อง ตลอดทั้งปี	1. เกิดกลไก ศปอ.อำเภอ และ ศปอ.อปท. 2. เกิดการเชื่อมการทำงานระหว่าง ศปอ.กับ สอจร. 3. เกิดทีมทำงาน/แกนนำ ระดับจังหวัด อำเภอ และท้องถิ่น 4. มีระบบกำกับติดตามที่ชัดเจนและเป็นรูปธรรม

## สรุปผล การสังเกตการณ์ (กลุ่มระดับอำเภอ)

3

ต้นน้ำ	กลางน้ำ	ปลายน้ำ
<p>5. ทีมทำงานทุกระดับมีความตื่นตัวและตระหนักถึงงานอุบัติน้ำท่วมมากขึ้น</p>	<p>5. เกิดการเชื่อมประสานการทำงานทุกระดับจังหวัด อำเภอ และท้องถิ่น</p> <p>6. เกิดการทำ MOU ระหว่างหน่วยงาน</p> <p>7. เกิดการประชุมอย่างต่อเนื่องเพื่อรายงานข้อมูลอุบัติน้ำท่วมให้ประชาชนได้รับทราบ</p> <p>8. เกิดระบบสื่อสารข้อมูล/รายงานข้อมูล</p> <p>9. การใช้เครื่องมือ 5 ชั้น/5ส 5ช/5BR และการสอบสวนเชิงลึก</p>	<p>5. มีระบบข้อมูล และมีกรรายงานข้อมูลอุบัติน้ำท่วมทุกวันหรือทุกเดือน</p> <p>6. เกิดการทำงานที่เป็นระบบมากขึ้น</p> <p>7. เกิดกลุ่มไลน์ &gt;&gt; รายงานอุบัติน้ำท่วม</p> <p>8. เกิดมาตรการทางสังคม/มาตรการองค์กรในชุมชน สถานศึกษา และสถานประกอบการ (โครงการรวมหมวก 100%)</p> <p>9. จำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติน้ำท่วมลดลง</p> <p>10. โครงสร้างทางกายภาพได้รับการแก้ไขได้แก่ การติดตั้งป้ายจำกัดความเร็ว ถนนสายบุญ มีกักต้งบังวงในรถของสถานประกอบการ</p> <p>11. เกิดด้านชุมชน ด้านวันจันทร์ช่วยป้องกันอุบัติน้ำท่วมทางถนนได้</p> <p>12. คนในชุมชนเห็นความสำคัญและรู้สึกเป็นเจ้าของปัญหามากขึ้น</p>

## 4. ระดับตำบล



### กระบวนการ ขั้นตอนการดำเนินงาน

1. แต่งตั้งคณะกรรมการระดับตำบล
  - ทีมคณะกรรมการตามคำสั่งแต่งตั้ง (ตามบทบาทหน้าที่ในโครงสร้าง)
  - คณะอนุกรรมการฯ/คนมีใจที่อยากทำ ต้องการช่วยลด อุบัติเหตุทางถนน
2. การค้นหาต้นทุนและสถานการณ์พื้นที่/ความต้องการ/การวิเคราะห์ผู้เกี่ยวข้อง
3. การจัดเวทีสร้างความเข้าใจกับผู้เกี่ยวข้องในระดับหน่วยงานและระดับตำบล-หมู่บ้าน
4. กำหนดเป้าหมายและทิศทางการทำงานระดับตำบล/แต่งตั้งคณะกรรมการระดับตำบล-หมู่บ้าน
5. การอบรมพัฒนาศักยภาพทีมคณะกรรมการระดับตำบล
6. จัดเวทีประชุมประจำเดือน
7. การเก็บข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในระดับตำบล-ครัวเรือน
8. การวิเคราะห์ข้อมูลแบบมีส่วนร่วมและการเขียนแผนปฏิบัติการระดับหมู่บ้าน/การกำหนดมาตรการระดับหมู่บ้านหรือตำบล
9. การปฏิบัติการตามแผนงาน เช่น
  - อบรมให้ความรู้ระดับหมู่บ้าน
  - รณรงค์ประชาสัมพันธ์ สร้างกระแสการสวมหมวก คาดเข็มขัด ลดความเร็ว
  - การเก็บข้อมูล-แก้ไขจุดเสี่ยง
  - กำหนดมาตรการองค์กร (ส่วนราชการ สถานศึกษา สถานประกอบการ)
  - การสอบสวนการเกิดอุบัติเหตุ
  - ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กปลอดภัยจากอุบัติเหตุ
  - การตั้งจุดตรวจ/ด่านตรวจชุมชน
  - การจัดทำระบบฐานข้อมูล/application
10. การสรุปและถอดบทเรียน-วิเคราะห์ข้อมูล สังเคราะห์ผลงาน
11. การคืนข้อมูลให้เกิดการรับรู้ทั้งในระดับตำบล อำเภอ จังหวัด
12. การสร้างเครือข่าย/partner ในการดำเนินงาน และเชื่อมคนในตำบลเข้ามามีส่วนร่วม
13. ผลักดันข้อมูลไปสู่การเขียนแผนท้องถิ่นและหน่วยงานผ่านการเชื่อมโยงการทำงานของ ศปถ.อำเภอและจังหวัด
14. สรุปผลการดำเนินโครงการ



## เทคนิคและเครื่องมือที่ใช้

# ช่วงต้นหน้า

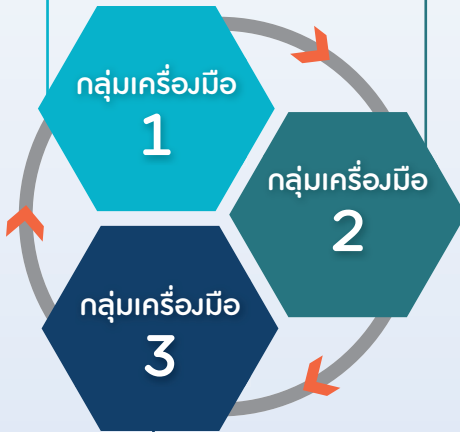


### ● เครื่องมือในการเก็บข้อมูลแบบมีส่วนร่วม

- 1) ทุนชุมชน 5 ด้าน
- 2) Timeline
- 3) แผนที่ชุมชน / จุดเสี่ยง
- 4) ปฏิทินชุมชน

### ● เครื่องมือในการสร้างทีม และการทำงานแบบมีส่วนร่วม

- 1) การประชุมแบบมีส่วนร่วม
- 2) การแบ่งกลุ่มย่อยระดมความคิด
- 3) การทำ snowball ขยายคนทำงาน
- 4) การทำ MOU ร่วมระดับตำบล  
และหมู่บ้าน
- 5) 5ส 5ช



### ● เครื่องมือในการวิเคราะห์ปัญหาและ การกำหนดเป้าหมายการดำเนินงาน

- 1) เครื่องมือ 5 ชั้น

# เทคนิคและเครื่องมือที่ใช้

# ช่วงกลางหน้า



## เครื่องมือในการเก็บข้อมูล แบบมีส่วนร่วม

- 1) แบบสอบถามเพื่อเก็บ  
พฤติกรรมรายครัวเรือน
- 2) AIC
- 3) ข้อมูล 3 ชั้น

## เครื่องมือในการ empowerment ชุมชนและหน่วยงาน

- 1) 5ส 5ช
- 2) การประชุมกลุ่มแบบมีส่วนร่วม
- 3) new 5ส (สปิด สัมเวดล้อม สร้างนิสัย  
สวมหมวกกันน็อก สอดส่องดูแล)



## เครื่องมือในการประชาสัมพันธ์ และการจัดระบบข้อมูล

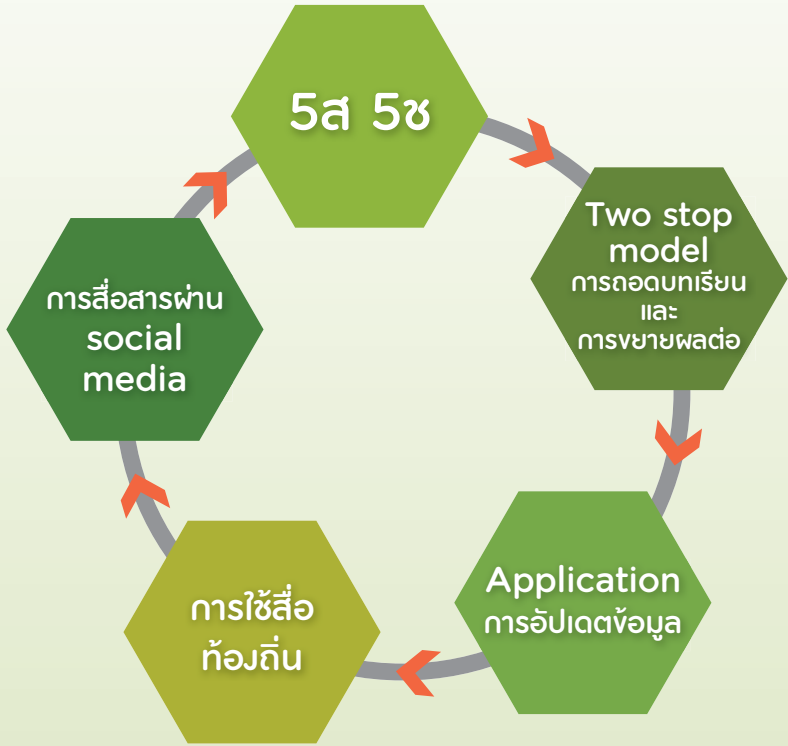
- 1) การสรุปบทเรียน
- 2) การวิเคราะห์โครงสร้างสัมคม
- 3) SWOT
- 4) PDCA
- 5) การวิเคราะห์ GAP

## เครื่องมือในการวิเคราะห์ สัมเคราะห์ข้อมูล




- 1) การสรุปบทเรียน
- 2) การวิเคราะห์โครงสร้างสัมคม
- 3) SWOT
- 4) PDCA
- 5) การวิเคราะห์ GAP

เทคนิคและเครื่องมือที่ใช้

# ช่วงปลายน้ำ



## บทบาทหน้าที่ในการดำเนินงาน

ระยะ	บทบาทหน้าที่
<b>ต้นน้ำ</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ทีมอนุกรรมการ ระดับตำบล ทำหน้าที่ประสานเครือข่ายระดับพื้นที่</li> <li>• แกนนำท้องถิ่นทำหน้าที่สร้างความเข้าใจกับคนในชุมชน</li> <li>• เจ้าหน้าที่ อบท. (อบต./ทต.) ทำหน้าที่เชื่อมหน่วยงานภาครัฐ/เอกชน ในพื้นที่มาร่วมพูดคุยหาแนวทางการทำงาน</li> </ul>
<b>กลางน้ำ</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ครู/โรงเรียน ถ่ายทอด และจัดกระบวนการเรียนรู้</li> <li>• พี่เลี้ยงระดับอำเภอ ทำหน้าที่ monitor หนุนเสริมทีมระดับตำบล</li> <li>• พี่เลี้ยง สอจร. ทำหน้าที่ซิงข้อมูลไปสู่ระดับอำเภอและจังหวัด</li> <li>• พี่เลี้ยงทำหน้าที่ชวนผู้บริหาร/ผู้มีอำนาจระดับจังหวัดลงมาขับเคลื่อนระดับอำเภอ</li> <li>• ศปถ.ตำบล ซิงข้อมูลไปสู่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</li> </ul>
<b>ปลายน้ำ</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ทีมอนุกรรมการฯ ผลักดันข้อมูลไปสู่ทีมต่าง ๆ ตามคำสั่งแต่งตั้ง และทีมตามคำสั่งแต่งตั้งผลักดันสู่การแผนฯ/การแก้ไขปัญหา</li> <li>• พี่เลี้ยงระดับท้องถิ่น/อำเภอ ผลักดันข้อมูล/ผลลัพธ์รูปธรรม ไปสู่ระดับจังหวัด</li> <li>• ซิงข้อมูลให้นายอำเภอ/ปลัดอำเภอ เชื่อมข้อมูลสู่ระดับจังหวัด</li> </ul>

## ผลลัพธ์ในการดำเนินงาน

ระยะ

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

ต้นน้ำ

- 1) ได้ทีมคณะทำงานที่จริงจังกับการทำงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน
- 2) เกิดเป้าหมายและแผนการดำเนินงานที่ชัดเจน
- 3) คณะทำงาน/ทีมรู้บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบ
- 4) ทีมคณะทำงานได้รับการพัฒนาศักยภาพจากเครื่องมือ 5 ชิ้น
- 5) ช่วยสร้างให้เกิดแรงจูงใจ/ความตระหนักของคนในชุมชน

กลางน้ำ

- 1) นักเรียน ผู้ปกครอง ครู สวมหมวกนิรภัย 100%
- 2) ประชาชนปฏิบัติตามกฎระเบียบมากขึ้น 60%
- 3) อุบัติเหตุลดลงหรือบางพื้นที่อุบัติเหตุทางถนนไม่เกิดขึ้นเลย
- 4) คนตายลดลงหรือไม่มีคนตายจากการเกิดอุบัติเหตุ
- 5) เกิดความต่อเนื่องในการขับเคลื่อน
- 6) คนในชุมชนรับทราบปัญหา เกิดการรับรู้ เข้าใจ มีความตระหนัก
- 7) เกิดการจัดการจุดเสี่ยงในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง
- 8) เกิดการจัดการความเร็วในพื้นที่
- 9) เกิดมาตรการ/ข้อตกลงชุมชน

ปลายน้ำ

- 1) เกิดกลไกการขับเคลื่อนงานระดับตำบล
- 2) เกิดการขยายผลไปสู่ชุมชน สถานประกอบการภาคเอกชน
- 3) เกิดการผลักดันไปสู่ข้อบัญญัติท้องถิ่น
- 4) เกิดการขยายผลเชิงประเด็น เชิงพื้นที่
- 5) อัตราการเกิดอุบัติเหตุจำนวนครั้ง บาดเจ็บ เสียชีวิตลดลง
- 6) คนในชุมชนทราบปัญหา/ความต้องการ สามารถเก็บข้อมูลมาวิเคราะห์และแก้ไขปัญหาด้วยตัวเอง

## กลยุทธ์/ข้อค้นพบในการดำเนินงาน

ระยะ

กลยุทธ์ ข้อค้นพบ

ต้นน้ำ



- 1) ผู้บริหารลุกขึ้นมากำหนดมาตรการองค์กรอย่างจริงจัง
- 2) เกิดการค้นหาคณะมีใจให้เจอกัน และชวนเข้ามาร่วมดำเนินงาน
- 3) การสร้างความเข้าใจแยกรายกลุ่มเป้าหมาย/ทำตามบริบทพื้นที่ (ตัดเสื้อให้พอดีตัว)
- 4) ทำงานแนวราบควบคู่กับแนวดิ่งใช้ความสัมพันธ์ควบคู่ไปกับการทำงานแนวดิ่ง
- 5) ค้นหาความอยากและเป้าหมายของชุมชนให้เจอ สร้างเป้าหมายร่วมกัน
- 6) ใช้ข้อมูลของพื้นที่สร้างความตระหนักให้กับคนในชุมชน
- 7) ดึงผู้เชี่ยวชาญเข้ามาร่วมตั้งแต่ต้นทาง
- 8) ใช้ตัวเองเป็นต้นแบบ/ปฏิบัติตนให้เห็นเป็นตัวอย่าง
- 9) นำเครื่องมือ 5 ขึ้นมาช่วยทำให้ที่เลี้ยงหนูเสริมพื้นที่ได้ดีขึ้น โดยแปลงให้เป็นภาษาที่เข้าใจง่าย

กลางน้ำ



- 1) นำเด็กและเยาวชนมาเป็นตัวเชื่อมผู้ปกครอง ไม่มุ่งเข้าไปที่ผู้ปกครอง โดยตรงตั้งแต่แรก
- 2) ใช้ 5ส 5ช เชื่อมงานทุกระดับ
- 3) คนที่เป็นเจ้าของปัญหาลุกขึ้นมาเก็บข้อมูลและแก้ไขปัญหาด้วยตัวเอง
- 4) สร้างพื้นที่/สนาม บรรยากาศของการรับฟัง รับรู้ เรียนรู้ จัดการปัญหาไปด้วยกัน
- 5) การใช้สื่อเพื่อดึงคนเข้ามามีส่วนร่วม
- 6) การใช้พิธีกรรมทางศาสนาเข้ามาดึงคนในชุมชนให้ร่วมกิจกรรม
- 7) ชัย และ บี ในจุดที่เป็นปัญหา ไม่หว่านแหทำทั้งหมด แต่เลือกตามความคุ้มค่า
- 8) ขอความร่วมมือกับภาคเอกชน และดึงทรัพยากรภายนอกมาสนับสนุนการทำกิจกรรมดำเนินงานตามมาตรการองค์กร

ปลายน้ำ

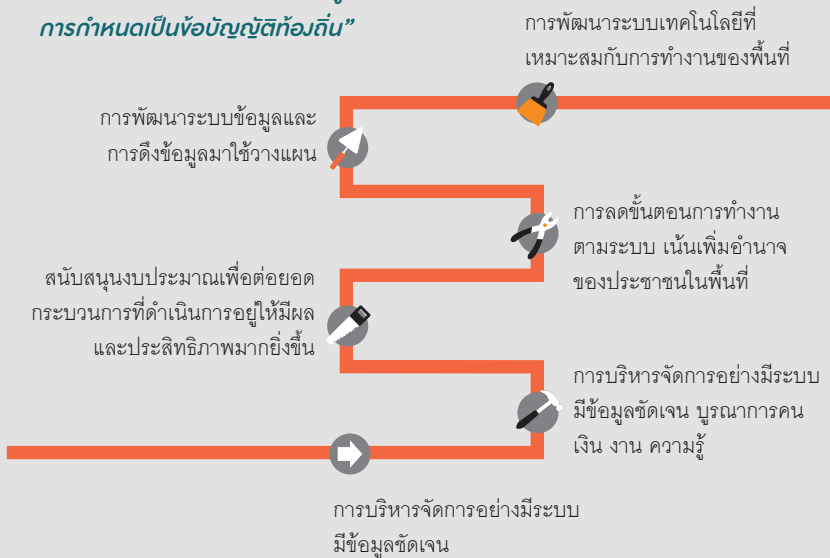


- 1) ใช้สื่อกระตุ้น สร้างกระแสเป็นพลังในการแก้ปัญหา
- 2) การใช้รูปธรรมพื้นที่ขยายผลไปสู่ตำบล อำเภอ จังหวัด
- 3) ปรับเพิ่มตัวชี้วัดองค์กร ทำให้เป็นภารกิจร่วมของทุกคน
- 4) การวิเคราะห์ GAP เพื่อขยับค้นหาจุดที่ต้องพัฒนา ปรับแก้ไขเพิ่มเติม
- 5) สร้างทางเลือกใหม่ในการแก้ปัญหาจากบทเรียนเดิม
- 6) เคารพในความหลากหลายของแต่ละพื้นที่
- 7) ใช้ฐานข้อมูลเพื่อการผลักดัน การทำงานไปให้ถึงเป้าหมายที่กำหนดร่วมกัน

## แนวทางการทำงานให้ดีขึ้นในอนาคต

- 1) การผลักดันกลไกการทำงานไปสู่การกำหนดเป็นข้อบัญญัติท้องถิ่น
- 2) การพัฒนาระบบเทคโนโลยีที่เหมาะสมกับการทำงานของพื้นที่
- 3) การพัฒนาระบบข้อมูลและการดึงข้อมูลมาใช้วางแผนให้เป็นระบบมากยิ่งขึ้น
- 4) การลดขั้นตอนการทำงานตามระบบ เน้นเพิ่มอำนาจของประชาชนในพื้นที่
- 5) สนับสนุนงบประมาณเพื่อต่อยอดกระบวนการที่ดำเนินการอยู่ให้มีผลและประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น
- 6) การบริหารจัดการอย่างมีระบบ มีข้อมูลชัดเจน บุคลากรคน เงิน งาน ความรู้
- 7) การบริหารจัดการอย่างมีระบบ มีข้อมูลชัดเจน

### “การผลักดันกลไกการทำงานไปสู่ การกำหนดเป็นข้อบัญญัติท้องถิ่น”



## ภาคผนวก

รายงานโดยสรุปจากการเยี่ยมชมที่ 10 จังหวัด ตามกรอบ Safe System ของคณะกรรมการบูรณาการ  
กู้ชีพฉุกเฉินและความปลอดภัยทางถนน วุฒิสภาสรุปผลการลงพื้นที่ติดตามการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนน ระดับจังหวัด จาก  
คณะกรรมการศึกษาเสนอแนะแนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

1

## 10 จังหวัดนำร่อง

ประเด็น	สิ่งที่ค้นพบ	สิ่งที่ต้องพัฒนา
<p>1. ศูนย์หรือหน่วยงานหลัก ที่รับผิดชอบโดยตรงเป็น Single Command ที่บริหาร ติดตามและสนับสนุนงาน อย่างต่อเนื่องมีทีมเดาท์ที่เข้มแข็ง</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีการดำเนินงานที่มีระบบการสั่งการที่เป็นเอกภาพ ตามโมเดลตรงสั่งการดำเนินงานของ สปภ. แต่ละระดับ (ตามระเบียบสำนัก นายกฯ พ.ศ. 2554) มีการประชุมอย่างต่อเนื่องทุกเดือน</li> <li>จัดทำคู่มือการปฏิบัติงานศูนย์อำนาจการควบคุมปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด อำเภอ และระดับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น</li> <li>แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อเป็นกลไกการขับเคลื่อน มาตรการแนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่จังหวัด</li> <li>ใช้ระบบข้อมูล 3 ส่วน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การติดตาม กำกับ จากส่วนกลางในเชิงกระบวนการ และผลกระทบต่อประชาชนอย่างสม่ำเสมอ และ เป็นรูปธรรม ไม่ให้รายงานตามเอกสาร จนทำให้เกิดภาวะ “มีแต่โครงสร้างแต่ไม่ทำหน้าที่ และ ทำหน้าที่เฉพาะช่วงเทศกาล”</li> <li>การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน มี มาตรการที่ครอบคลุมทุกมิติแล้ว ถ้าหากขับเคลื่อน อย่างต่อเนื่อง จริงจังตลอดเวลา จึงจะทำให้ ประชาชนเกิดความตระหนักในความปลอดภัยจน เป็นวัฒนธรรมความปลอดภัยถึงจะเกิดความยั่งยืน</li> <li>กำหนดเรื่องการขับเคลื่อนและป้องกันอุบัติเหตุ ทางถนนเป็นต้นตัวชี้วัดของจังหวัด อำเภอ และท้องถิ่น</li> </ul>



สรุปผลการลงพื้นที่ติดตามการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนน ระดับจังหวัด จาก  
**10 จังหวัดนำร่อง**  
**คณะกรรมการศึกษาเสนอแนะแนวทางป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน**

2

ประเด็น	สิ่งที่ค้นพบ	สิ่งที่ต้องพัฒนา
<p>2. กระบวนการวางแผนและจัดลำดับแก้ปัญหาความเสี่ยงสำคัญที่สอดคล้องกับพื้นที่</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การล้มแชมป์ถนนสุดเสี่ยง สถานีศึกษาสุดเสี่ยงทางถนน สถานประกอบการสุดเสี่ยง ท้องถิ่น/ตำบล/อำเภอสุดเสี่ยง เช่น จังหวัดนครราชสีมา มีกระบวนการวิเคราะห์ความเสี่ยงในระดับต่าง ๆ เพื่อร่วมกันแก้ปัญหา และบูรณาการการแก้ไขระดับพื้นที่</li> <li>• การสะท้อนกลับข้อมูลปัญหาอุปสรรคให้แต่ละระดับไปต่อยอด. ในแต่ละระดับรับทราบ</li> <li>• ประกาศให้การดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดเป็นภารกิจสำคัญ โดยกำหนดเป็นวาระของจังหวัด ในประเด็น ดังต่อไปนี้</li> </ul> <p><b>ตัวอย่าง จังหวัดตาก</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. การควบคุมความเร็วเพื่อลดความรุนแรงการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน</li> <li>2. การใช้และสวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์</li> <li>3. การใช้อุปกรณ์คาดเข็มขัดนิรภัย สำหรับผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถยนต์ทุกประเภท</li> <li>4. การบังคับใช้กฎหมายกรณีเมาสุราแล้วขับที่รถ</li> <li>5. มาตรฐานความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียนในพื้นที่</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• นโยบายภาครัฐ ด้านความปลอดภัยของกระทรวงศึกษาธิการต้องชัดเจน</li> <li>• นโยบายและมาตรการองค์กรต้องถูกกำกับให้เป็นจริงในทางปฏิบัติ</li> <li>• ให้มีการบังคับใช้กฎหมายมากขึ้น โดยเฉพาะเมกแล้วขับ ตลอดจนการดำเนินกรกับ พ.ร.บ.ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และ พ.ร.บ.คุ้มครองเด็ก มีการดำเนินกรอย่างจริงจัง รวมถึงการขยายผลมากขึ้น</li> <li>• จัดทำศูนย์ข้อมูลกลางระดับประเทศและจัดทำแผนหลักเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนร่วมกันทุกภาคส่วน</li> </ul>

## 10 จังหวัดนำร่อง

สรุปผลการพื้นที่ที่ติดตามการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนน ระดับจังหวัด จาก  
องค์ประกอบการศึกษาเสนอแนะแนวทางป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

3

ประเด็น	สิ่งที่ค้นพบ	สิ่งที่ต้องพัฒนา
<p><b>โดยให้ดำเนินการตามมาตรการ 4 มาตรการ ได้แก่</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้น : การตั้งด่านกวาดค้นวินัยจราจร 10 ช่องทางหลัก เห็น การไม่สวมหมวกนิรภัย การตรวจจับความเร็ว และเมาไม่ขับ</li> <li>2) หมู่บ้าน/ชุมชนเข้มแข็งด้านความปลอดภัยทางถนน : ตั้งด่านหมู่บ้าน/ชุมชนทุกวันจันทร์หรือตามความเหมาะสมของพื้นที่ การประชาสัมพันธ์เรื่องความปลอดภัยทางถนนเป็นประจำทุกวันโดยผ่านช่องทางต่าง ๆ เช่น วิทยูเสียดตามสายของหมู่บ้าน</li> <li>3) เข้าวินิจฉัยห้วงปิดปลอดภัยสวมหมวกนิรภัย 100% : นักเรียนนักศึกษา ผู้ปกครองทุกระดับต้องสวมหมวกนิรภัย 100% การอบรมให้ความรู้ด้านกฎหมายจราจรเพื่อทำใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ตรีบี-ส่งนักเรียนต้องมีมาตรฐานความปลอดภัย</li> <li>4) ตำบลขับปลอดภัย : คัดเลือกตำบลอย่างน้อย 1 แห่ง/และทุกหมู่บ้าน เป็นต้นแบบปลอดภัย           <ul style="list-style-type: none"> <li>- อำเภอ ประชุมศูนย์ปฏิบัติการ เดือนละ 1 ครั้ง</li> <li>วิเคราะห์สำรวจ แก้ไขจุดเสี่ยง รณรงค์สวมหมวกนิรภัย</li> </ul> </li> </ol>		

### สรุปผลการพื้นที่ติดตามการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนน ระดับจังหวัด จาก คณะกรรมการศึกษาเสนอแนะแนวทางป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

4

#### 10 จังหวัดนำร่อง

ประเด็น	สิ่งที่ค้นพบ	สิ่งที่ต้องพัฒนา
<p>3. การดำเนินการเชิงระบบ เพื่อสร้างความปลอดภัยในกลุ่มผู้ใช้จักรยานยนต์ (กลุ่มเสี่ยงหลัก)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การตั้งด่านกวดขันวินัยจราจรจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร 11 ข้อหาหลัก เน้นการไม่สวมหมวกนิรภัยความเร็วเกินกำหนด และสติ๊กเกอร์มาแล้ว ชีบเคลือบโดยตำรวจจราจร จังหวัดเป็นศูนย์กลางการสั่งการทุก สม. ต้องดำเนินการอย่างน้อยวันละ 1 ครั้ง/วัน จนเป็นความเคยชินที่จะปฏิบัติ</li> <li>• การอบรมให้ความรู้ด้านกฎจราจรและการจัดทำใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ให้เยาวชนและประชาชนทั่วไป</li> <li>• จัดอบรมโครงการนักเรียนรุ่นใหม่มีใบขับขี่</li> <li>• กำหนดให้สถานศึกษาทุกระดับที่ใช้รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย 100%</li> <li>• กำหนดให้ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กในความรับผิดชอบของ อบต. ใช้รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย 100%</li> <li>• การส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100% ที่มีมาตรฐาน</li> <li>• ราคาถูกของบริษัทผู้ผลิตและผู้ประกอบผู้ประกอบรถจักรยานยนต์</li> <li>• มาตรการองค์การความปลอดภัยทางถนนจัด จป. สื่อสารความเสี่ยงในระดับหน่วยงาน เช่น จังหวัดอุดรธานี</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• มีการบังคับใช้อย่างจริงจัง โดยโทษที่ได้รับได้รับโทษสูงสุด</li> <li>• ควรมีการตรวจหรือการใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดมากขึ้น</li> </ul> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ต้องแสดงใบอนุญาตที่บริดจรถจักรยานยนต์</li> <li>2) กำหนดอายุของผู้ครอบครองรถ</li> <li>3) กำหนดบทลงโทษผู้ครอบครองรถหากก่อนุญาตให้ผู้อื่นนำไปใช้และเกิดอุบัติเหตุ</li> <li>4) ต้องมีประกันตามที่กฎหมายกำหนดเพื่อการคุ้มครองทั้งระบบ</li> <li>5) การตรวจสภาพรถเก่าที่จริงจังและได้ผล</li> </ol>

## 10 จังหวะการร้อง

สรุปผลการพื้นที่ที่ติดตามการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนน ระดับจังหวัด จาก  
องค์ประกอบการศึกษาเสนอแนะแนวทางป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

ประเด็น	สิ่งที่ค้นพบ	สิ่งที่ต้องพัฒนา
<p>4. การดำเนินการเชิงระบบ เพื่อควบคุมการดื่มแล้วขับ (ความแข็งแรงหลัก) ที่ได้ผล</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การตั้งด่านกวดขันวินัยจราจรจากผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร 11 ชื่อหาหลัก เน้น การไม่สวมหมวกนิรภัย ความเร็วเกินกำหนด และสถิติคนเมาแล้วขับ มีการตรวจจุดแอลกอฮอล์ทุกกรณี</li> <li>• ด้านชุมชนส่วนหน้าทำหน้าที่เป็นจุดคัดกรองกลุ่มที่มีพฤติกรรมเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนน ทำให้คณะกรรมการหมู่บ้าน ผู้นำหมู่บ้าน ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกัน ตักเตือน แนะนำ และเน้นย้ำมาตรการความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เรืองเฝ้าแล้วขับ และการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์</li> <li>• มาตรการที่ดำเนินการในระดับอำเภอและหมู่บ้าน</li> </ul> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) มีชุดประชาสัมพันธ์เชิงรุก เพื่อสกัดกลุ่มเมาแล้วขับ โดยในช่วงเทศกาลสำคัญ เช่น ปีใหม่ สงกรานต์ ลอยกระทง การจัดงานบุญ กินสลาก ฟักป่า กลืน หากมีการตั้งวงเหล้า จะเข้าไปให้คำแนะนำว่าเมื่อดื่มแล้วไม่ให้ขับ หรือ หากเครื่องดื่มหรือเครื่องดื่มแข็งหมด ให้ผู้ที่ไม่ดื่มออกไปซื้อเพิ่มเติม (ดื่มแล้วไม่ออกนอกบ้าน)</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• มีการบังคับใช้กฎหมายมากขึ้น โดยเฉพาะเมาแล้วขับ ตลอดจนการดำเนินกรกับ พ.ร.บ.ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และ พ.ร.บ.คุ้มครองเด็ก มีการดำเนินการอย่างจริงจัง รวมถึงการขยายผลมากขึ้น</li> <li>• การบูรณาการกับหน่วยงานภาคีเครือข่ายเดิมมากขึ้น โดยเฉพาะกับฝ่ายปกครอง และสาธารณสุข</li> <li>• การจัดตั้งคณะอนุกรรมการบังคับใช้กฎหมายของจังหวัด</li> <li>• มาตรการเชิงรุกที่ดำเนินการอย่างจริงจัง ได้แก่</li> </ul> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) การให้มีชุดปฏิบัติการเคลื่อนที่เร็ว (ชุด ปะ ฉะ ตะ) มากขึ้น</li> <li>2) ทำบัญชีข้อมูลผู้เมาสุราในพื้นที่</li> <li>3) ทำบัญชีข้อมูลการจัดงานรื่นเริง</li> <li>4) ตั้งจุดตรวจที่บริเวณงานที่ได้ว่าเป็นจุดเสี่ยง ให้ตำรวจวินัยจราจร เฝ้าไม่ขับ</li> <li>5) ขยายผลไปจับกุมเด็กอยู่ต่ำกว่า 20 ปี ในความผิดตาม พ.ร.บ.ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และเด็กต่ำกว่า 18 ปี ตาม พ.ร.บ.คุ้มครองเด็ก</li> </ol>

สรุปผลการพื้นที่ติดตามการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนน ระดับจังหวัด จาก  
 10 จังหวัดนำร่อง  
 10 จังหวัดนำร่อง  
 10 จังหวัดนำร่อง

6

ประเด็น	สิ่งที่ค้นพบ	สิ่งที่ต้องพัฒนา
<p>2) เมื่อมีงานเร่งรีบในช่วงเวลาต่าง ๆ ต้องแจ้งกักันผู้ใช้ใหญ่บ้านในพื้นที่</p> <p>3) ตั้งจุดตรวจบริเวณสถานที่จัดงานเร่งรีบ เพื่อกำกับไม่ให้คนเมาขับรถกลับบ้าน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• จังหวัดนครสวรรค์ กำหนดเป็นนโยบายของกรณีเกิดอุบัติเหตุและมีผู้บาดเจ็บมีรายชื่อบุคคลให้มีการเจาะเลือดวัดระดับแอลกอฮอล์ทุกราย โดยตำรวจต้องมีเอกสารให้โรงพยาบาลเจาะเลือดมาด้วย เพื่อป้องกันการฟ้องร้องดำเนินคดีของผู้ประสบเหตุ และประชาสัมพันธ์ให้ทั่วถึง โดยเฉพาะตามสถานบันเทิง ถนนสายหลักและในอำเภอขนาดใหญ่ที่มีสถานบันเทิงหลายแห่ง มีการตั้งด่านตรวจจุด 2-3 จุด เป็นประจำทุกคืน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การบริหารกำลังพลตำรวจได้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะการไม่นั่งจัดกำลังตำรวจไปตั้งจุดบริการ ทำให้สามารถนำกำลังพลไปจัดชุดเคลื่อนที่เพื่อตรวจบังคับใช้กฎหมายได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ</li> <li>• มาตราการสวมหมวกนิรภัย 100%</li> <li>• การใช้กัลไป พ.ร.บ.ควบคุมเครื่องดื่ม พ.ร.บ.ขนส่ง และ พ.ร.บ.จราจร ร่วมกันควบคู่ไปกับเครือข่ายงดเหล้า</li> <li>• ให้ไรศตยตรวจมีเครื่องตรวจจับแอลกอฮอล์ ซึ่งจะเป็นชุดเคลื่อนที่เร็ว (ปะ ฉะ ฉะ) กวดขันวินัยการจราจรทั้งปี</li> <li>• บางพื้นที่เป็นพื้นที่ผลิตและจำหน่ายสุรากลั่นชุมชน ทำให้การเข้าถึงเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ง่าย ควรมีมาตรการของชุมชนเพื่อสังคมส่วนรวม เช่น จังหวัดตาก</li> <li>• การบังคับใช้กฎหมายในระดับหมู่บ้าน/ชุมชน ตำบล ทำได้ไม่เต็มที่ เนื่องจากความใกล้ชิดสนิทสนม คั่นเคย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การบริหารกำลังพลตำรวจได้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะการไม่นั่งจัดกำลังตำรวจไปตั้งจุดบริการ ทำให้สามารถนำกำลังพลไปจัดชุดเคลื่อนที่เพื่อตรวจบังคับใช้กฎหมายได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ</li> <li>• มาตราการสวมหมวกนิรภัย 100%</li> <li>• การใช้กัลไป พ.ร.บ.ควบคุมเครื่องดื่ม พ.ร.บ.ขนส่ง และ พ.ร.บ.จราจร ร่วมกันควบคู่ไปกับเครือข่ายงดเหล้า</li> <li>• ให้ไรศตยตรวจมีเครื่องตรวจจับแอลกอฮอล์ ซึ่งจะเป็นชุดเคลื่อนที่เร็ว (ปะ ฉะ ฉะ) กวดขันวินัยการจราจรทั้งปี</li> <li>• บางพื้นที่เป็นพื้นที่ผลิตและจำหน่ายสุรากลั่นชุมชน ทำให้การเข้าถึงเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ง่าย ควรมีมาตรการของชุมชนเพื่อสังคมส่วนรวม เช่น จังหวัดตาก</li> <li>• การบังคับใช้กฎหมายในระดับหมู่บ้าน/ชุมชน ตำบล ทำได้ไม่เต็มที่ เนื่องจากความใกล้ชิดสนิทสนม คั่นเคย</li> </ul>

## สรุปผลการพื้นที่ที่ติดตามการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนน ระดับจังหวัด จาก 10 จังหวัดนำร่อง

7

ประเด็น	สิ่งที่ค้นพบ	สิ่งที่ต้องพัฒนา
<p>5. การดำเนินการเชิงระบบ เพื่อควบคุมความเร็วที่สอดคล้องกับถนนและพื้นที่ที่ได้ผล</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>กำหนดการควบคุมความเร็วเพื่อลดความรุนแรงการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน โดยทุกภาคส่วนรวมทั้งชุมชนกำหนดอัตราความเร็วตามความเหมาะสม ตั้งด่านตรวจจับความเร็วโดยใช้กล้องตรวจจับความเร็วโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</li> <li>ดำเนินงานขนส่งจังหวัดควบคุมความเร็วโดยใช้ระบบ GPS และกล้องจับความเร็วด้วยกล้องเลเซอร์ รวมทั้งมีหน่วยเคลื่อนที่ตรวจจับความเร็วของรถโดยสารสาธารณะ</li> <li>โครงการลดเร็วลดตายในถนนเส้นทางหลัก จัดให้มีเครื่องจับความเร็วแบบพกพาและติดตั้งข้อมูลเพื่อใช้ในการบริหารจัดการพื้นที่เสี่ยง เช่น จังหวัดอุดรธานี จัดทำ mapping เสนอข้อมูลเข้า ศปภ.จังหวัดกำหนดจุดเสี่ยง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>กลไกการควบคุมในพื้นที่ชุมชน หน่วยงานในพื้นที่เสี่ยง</li> <li>เพิ่มเครื่องมือในการตรวจจับความเร็ว</li> <li>ให้มีการขับเคลื่อนด้านชุมชน โดยบูรณาการร่วมกันของผู้นำชุมชน กลุ่มอาสาสมัครต่าง ๆ และสมาชิกในชุมชน เพื่อสร้างมาตรการทางสังคม และชุมชนให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยในการดำเนินชีวิตในระดับพื้นที่ ร่วมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน แกนนำชุมชนหมู่บ้าน และภาคประชาสังคม ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง สრ้งวินัย ปรับเปลี่ยนทัศนคติและปลูกจิตสำนึก</li> <li>การจัดทำป้ายรณรงค์ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับมาตรการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน นำไปติดตั้งบริเวณสถานที่ที่เหมาะสมในพื้นที่รับผิดชอบ และป้ายแจ้งเตือน เช่น ป้ายแจ้งเตือนจุดตรวจจับความเร็วก่อนถึงจุดตรวจ และป้ายแจ้งเตือนจุดความเร่งด่วนต่าง ๆ เพื่อเป็นการป้องปรามให้เกิดความเกรงกลัวกฎหมาย</li> </ul>

สรุปผลการพื้นที่ที่ติดตามการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนน ระดับจังหวัด จาก 10 จังหวัดนำร่อง  
 องค์กรและอนุกรรมการศึกษาเสนอแนะแนวทางป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

8

ประเด็น	สิ่งที่ค้นพบ	สิ่งที่ต้องพัฒนา
6. ระบบงบประมาณที่บูรณาการงบและติดตามความคุ้มค่า	สิ่งที่ค้นพบ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ไม่มีงบประมาณเฉพาะที่ดำเนินงานบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ทั้งในระดับจังหวัดและระดับอำเภอ</li> <li>• งบประมาณที่ดำเนินการแก้ไขปัญหาค่อนข้างใหญ่จะเป็นงบประมาณของหน่วยงานด้านถนนเช่น แขวงทางหลวง แขวงทางหลวงชนบท ขนส่ง</li> <li>• จัดสรรงบประมาณสำหรับพื้นที่ให้สอดคล้องและเพียงพอในนโยบายของส่วนกลาง</li> <li>• การปรับปรุงถนน และแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงในสายทางหลวงแผ่นดินต้องใช้งบประมาณสูง</li> <li>• การเชื่อมประสานของกองทุนที่มีส่วนสนับสนุนความปลอดภัยบนถนน เช่น สสส. กปด. วท.</li> </ul>
7. ระบบสารสนเทศและการกำกับติดตามประเมินผลตามเป้าหมาย และตัวชี้วัดที่ตกลงร่วมกัน ข้อมูลการต่อทะเบียนการตรวจสภาพ (ตรอ.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ระบบข้อมูล 3 ส่วน โดยบูรณาการข้อมูลร่วมกันระหว่างสำนักงานสาธารณสุขจังหวัด ตำรวจภูธรจังหวัด และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด</li> <li>• วิเคราะห์เชื่อมโยงสภาพปัญหาของพื้นที่และคืนข้อมูลให้พื้นที่กำหนดมาตรการแก้ไข</li> <li>• ระบบ E-Report</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• มีศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนทุกจังหวัด</li> <li>• มีศูนย์วิเคราะห์ข้อมูลการบาดเจ็บทางถนนระดับประเทศ</li> </ul>

## 10 จังหวะนำร่อง

สรุปผลการพื้นที่ที่ติดตามการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนน ระดับจังหวัด จาก  
 วงคณะกรรมการศึกษาเสนอแนะแนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

9

ประเด็น	สิ่งที่ค้นพบ	สิ่งที่ต้องพัฒนา
<p>8. การสื่อสารและประชาสัมพันธ์            และแผนการสร้างความรู้และ            ความตระหนักรู้ของประชาชน/            สังคม ที่ได้ผล</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การควบคุมกำกับกับการดำเนินกิจกรรมรณรงค์สภาพของ ตรอ. มีภรณ์นำเทคโนโลยีมาใช้ในการควบคุมและตรวจสอบ โดยกลั่นกรองประวัติและระบบงานเชื่อมโยงระบบการตรวจสภาพรถ ซึ่งสำนักงานขนส่งจังหวัดสามารถตรวจสอบจากระบบงานได้</li> <li>ปภ.จังหวัด ทำหนังสือเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกัน รณรงค์ประชาสัมพันธ์การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ผ่านช่องทางสื่อต่าง ๆ ตลอดทั้งปี และช่องทางเทคโนโลยีใหม่ และเทคโนโลยีต่าง ๆ เช่น จังหวัตราชมวี</li> <li>จัดทำแผ่น CD แผ่นพับ การประชาสัมพันธ์รณรงค์การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยให้กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ทุกหมู่บ้านเปิดเป็นประจำทุกวัน โดยใช้เสียงตามสาย หรือหอกระจายข่าวประจำหมู่บ้าน</li> <li>การแจ้งเตือนอุบัติเหตุ รายงานการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ ผ่านทางกลุ่มไลน์ต่าง ๆ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ต้องให้ความสำคัญคู่กับการ รณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่อง ตลอดทั้งปี</li> <li>ควรกำหนดรณรงค์ให้ความรู้เกี่ยวกับการสร้างวินัย ในการใช้รถใช้ถนน เป็นวิชาในหลักสูตรการเรียน การสอนของเยาวชนในทุกระดับ เพื่อให้เยาวชน เต็มใจเป็นผู้ขับขี่ และใช้เส้นทางด้วยความปลอดภัย</li> </ul>



สรุปผลการพื้นที่ที่ติดตามการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนน ระดับจังหวัด จาก  
 10 จังหวัดนำร่อง  
 10 จังหวัดนำร่อง  
 10 จังหวัดนำร่อง

ประเด็น	สิ่งที่ค้นพบ	สิ่งที่ต้องพัฒนา
<p>9. การออกแบบก่อสร้างและกระการบำรุงรักษาถนนให้ปลอดภัยและเพียงพอ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>จังหวัดสระแก้ว มีการสื่อสารและประชาสัมพันธ์ให้ประชาชน/สังคม ตระหนักถึงการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปีผ่านทางรายการตระวันออกบอออกข่าว รายการมาลัยดนตรี รายการเติมฝันป็นยิ้มเดอะบั้งโค่นใจ และรายการคืนนี้ที่สระแก้ว ในประเด็นนโยบายรัฐบาลและมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน การรณรงค์มาไม่ขับ ไม่ขับเร็ว การสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ขับรถดื่มไม่ใจ เน้นลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน ชุมชน และสร้างจิตสำนึกให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน ข้อมูลจุดเสี่ยง จุดอันตราย มาตรการบังคับใช้กฎหมายมาตรการ 10 รสชม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การขยายช่องทางจราจรและแก้ไขปัญหาทางกายภาพ (Geometric) เนื่องจากต้องการงบประมาณ ในดำเนินการค่อนข้างมาก การได้รับการจัดสรรงบประมาณยังไม่เพียงพอ และไม่สอดคล้องกับการแก้ปัญหาในทันที</li> <li>แนวทางหลวง แนวทางหลวงชนบท อบจ. และ อบต. ดำเนินการปรับปรุง</li> </ul> <p>1) การแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงต่าง ๆ ให้มีความปลอดภัย ซึ่งสะท้อนปัญหาจากชุมชน</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>การปรับปรุงถนนเป็นสามดวงขึ้นไปตามแบบ IRAP เช่น จังหวัดนครราชสีมา</li> </ul> <p><b>การแก้ปัญหาทางกายภาพ (Geometric)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ปรับปรุง คู่อรั้งกึ่งผิวทางอย่างสม่ำเสมอ ให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานรื้อถอนทางลัดข้าม</li> <li>ขยายช่องทางจราจรให้สอดคล้องกับอัตราการเพิ่มของปริมาณจราจร การขยายตัวของชุมชนรวมถึงทิศทางการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนของ เช่น จังหวัดนครราชสีมา</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การขยายช่องทางจราจรและแก้ไขปัญหาทางกายภาพ (Geometric) เนื่องจากต้องการงบประมาณ ในดำเนินการค่อนข้างมาก การได้รับการจัดสรรงบประมาณยังไม่เพียงพอ และไม่สอดคล้องกับการแก้ปัญหาในทันที</li> <li>แนวทางหลวง แนวทางหลวงชนบท อบจ. และ อบต. ดำเนินการปรับปรุง</li> </ul> <p>1) การแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงต่าง ๆ ให้มีความปลอดภัย ซึ่งสะท้อนปัญหาจากชุมชน</p>

## 10 จังหวะนำร่อง

สรุปผลการพื้นที่ที่ติดตามการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนน ระดับจังหวัด จาก  
องค์ประกอบการศึกษาเสนอแนะแนวทางป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

11

ประเด็น	สิ่งที่ค้นพบ	สิ่งที่ต้องพัฒนา
<ul style="list-style-type: none"> <li>• เสริมอุปกรณ์อำนวยความสะดวกทางหลวงให้ครบถ้วนและอยู่ในสภาพใช้งานได้ตามมาตรฐาน</li> <li>• เสริมสร้างความปลอดภัยโดยให้ความสำคัญบริเวณหน้าโรงเรียน ทั้งถนนสายหลักและสายรอง ทุกแห่งตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>2) ปรับปรุง ซ่อมแซม รักษาผิวทางให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน</li> <li>3) ขยายช่องจราจรให้สอดคล้องกับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น</li> <li>4) ติดตั้งสัญญาณเตือน ป้ายเตือนต่างๆ เพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับประชาชน</li> <li>5) เสริมสร้างความปลอดภัยในบริเวณหน้าโรงเรียน             <ul style="list-style-type: none"> <li>• สถานที่มีความเสี่ยงเช่นหน้าโรงพยาบาล</li> </ul> </li> </ol> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ติดตั้งป้ายเตือนเขตโรงเรียน</li> <li>2) ป้ายเตือนควบคุมความเร็ว</li> <li>3) การติดตั้งจราจรเพื่อชะลอความเร็ว</li> <li>4) การติดตั้งสีแดงเตือนให้รู้ว่าจะอันตรายให้ชะลอความเร็ว</li> <li>5) การทำเกาะกลางยกหรือเกาะกลางสี่เหลี่ยมค้อนรูปสี่เหลี่ยม</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>2) ปรับปรุง ซ่อมแซม รักษาผิวทางให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน</li> <li>3) ขยายช่องจราจรให้สอดคล้องกับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น</li> <li>4) ติดตั้งสัญญาณเตือน ป้ายเตือนต่างๆ เพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับประชาชน</li> <li>5) เสริมสร้างความปลอดภัยในบริเวณหน้าโรงเรียน             <ul style="list-style-type: none"> <li>• สถานที่มีความเสี่ยงเช่นหน้าโรงพยาบาล</li> </ul> </li> </ol> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ติดตั้งป้ายเตือนเขตโรงเรียน</li> <li>2) ป้ายเตือนควบคุมความเร็ว</li> <li>3) การติดตั้งจราจรเพื่อชะลอความเร็ว</li> <li>4) การติดตั้งสีแดงเตือนให้รู้ว่าจะอันตรายให้ชะลอความเร็ว</li> <li>5) การทำเกาะกลางยกหรือเกาะกลางสี่เหลี่ยมค้อนรูปสี่เหลี่ยม</li> </ol>

สรุปผลการพื้นที่ที่ติดตามการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนน ระดับจังหวัด จาก  
**10** จังหวัดนำร่อง  
**12** จังหวัดนำร่อง

ประเด็น	สิ่งที่ค้นพบ	สิ่งที่ต้องพัฒนา
<p>10. ระบบควบคุมตรวจสอบและ                      การให้ความรู้ยานพาหนะ                      ที่ได้มาตรฐานและปลอดภัย</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีระบบควบคุมและตรวจสอบยานพาหนะที่ได้มาตรฐาน                              และปลอดภัย เช่น จังหวัดสระแก้ว ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง                              ดังนี้                             <ol style="list-style-type: none"> <li>ระบบควบคุมการตรวจสอบสภาพรถแบบอัตโนมัติ                                      ภายในเป็นเครื่องมือในการตรวจสอบรถให้                                      มาตรฐานและปลอดภัยมีเครื่องมือที่ใช้งานตามระบบ                                      จำนวน 12 ชนิด ประกอบด้วยระบบควบคุมการทำงาน                                      และระบบประมวลผล เครื่องวัดควันดำ ระบบวัดความ                                      ทึบแสง เครื่องวิเคราะห์ก๊าซไอเสีย CO/HC เครื่องวัด                                      ระดับเสียง เครื่องทดสอบโคมไฟหน้า เครื่องทดสอบ                                      การสิ้นไกลศูนย์ล้อ เครื่องทดสอบประสิทธิภาพห้ามล้อรถ                                      เครื่องทดสอบความเร็วรถยนต์ เครื่องทดสอบช่วงล่าง                                      เครื่องวัดความเร็วรอบเครื่องยนต์เครื่องตรวจสอบก๊าซรั่ว                                      เครื่องอัดอากาศ</li> </ol> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ผู้บริหารโรงเรียนควรให้ความสำคัญเรื่องรถรับส่ง                              นักเรียนและส่วนควบคุมระเบียบรถรับส่งนักเรียน</li> <li>ผู้บริหารท้องถิ่นต้องให้ความสำคัญในการใช้อำนาจ                              ในการควบคุมกำกับดูแล กรณีรถบรรทุกวัสดุ                              ก่อสร้าง หรือรถบรรทุกดินในพื้นที่ ท่ารถหล่น                              หรือวิ่งในถนนที่ไม่ควรวิ่ง</li> <li>การออกหน่วยเคลื่อนที่ให้ความรู้แก่ประชาชน                              ในชุมชน</li> </ul>

สรุปผลการลงพื้นที่ติดตามการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนน ระดับจังหวัด จาก  
 วงคณะกรรมการศึกษาเสนอแนะแนวทางป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

ประเด็น	สิ่งที่ค้นพบ	สิ่งที่ต้องพัฒนา
ประเด็น	<p>2) ศูนย์ VICO (ศูนย์ควบคุมระบบตรวจสอบความปลอดภัย)</p> <p>เป็นการเอารูปแบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการกำกับดูแลสถานตรวจสอบความปลอดภัยเอกชน โดยสามารถตรวจสอบการดำเนินงานการตรวจสภาพรถของสถานตรวจสอบรถเอกชน ผ่านทางกล้องวงจรปิด ณ ห้องปฏิบัติการศูนย์ VICO สำนักงานขนส่งจังหวัดสระแก้วเพื่อควบคุมและตรวจสอบรถที่อยู่ในข่ายที่ต้องเข้ารับการตรวจสอบจาก สถานตรวจสอบสภาพรถเอกชน ให้ได้มาตรฐานปลอดภัย</p> <p>3) ศูนย์บริหารจัดการการเดินทางระบบ GPS สระแก้ว เป็นเครื่องมือใช้ในการติดตามตรวจสอบข้อมูลการขับรถและการเดินทางจากระบบ GRS แบบเรียลไทม์ ตลอด 24 ชั่วโมง ของรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุกขนาดใหญ่ให้มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพมากขึ้น</p> <p>4) VICO กังการทำงาน ตรวจสอบผลการตรวจสอบสภาพรถผ่านระบบสารสนเทศตรวจสอบสภาพรถที่รายงานเข้ามาอย่างเป็นระบบ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ยกระดับมาตรการคุณภาพ ตรีอ. ผ่านระบบรายงานสารสนเทศ และกล้อง CCTV ออนไลน์แบบ Real time พร้อมทั้งมีศูนย์ควบคุมระบบตรวจสอบความปลอดภัย (VICO)</li> </ul>	

10 จังหวัดนำร่อง

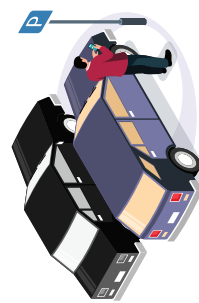
14

สรุปผลการลงพื้นที่ติดตามการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนน ระดับจังหวัด จาก  
คณะกรรมการศึกษาเสนอแนะแนวทางป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

ประเด็น	สิ่งที่ค้นพบ	สิ่งที่ต้องพัฒนา
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• จัดทำโครงการร่วมกับสถาบันอาชีวศึกษา เช่น วิทยาลัยสารพัดช่าง วิทยาลัยเทคนิค ที่มีแผนก ช่างยนต์ ตรวจสอบภาพรถเป็นเบื้องต้น โดยเน้นช่วงเทศกาลปีใหม่/สงกรานต์ เพื่อเตรียมความพร้อมของรถก่อนเดินทาง รวมทั้งขอความร่วมมือร้านค้าปลีก รถอ. ร้านค้าจำหน่ายรถ เข้าร่วมโครงการด้วย</li> <li>• โครงการ Checking Point ตรวจสอบความพร้อมของรถตาม พ.ร.บ.ขนส่ง บนถนนสายหลักกำหนดให้มีการตรวจ สอบรถรับส่งนักเรียนทุกคันในพื้นที่เช่น จังหวัดตาก</li> </ul>	
<p>11. การออกกฎหมาย/กติก และการบังคับใช้กฎหมาย/กติกที่ทั่วถึงเพียงพอและ การให้ความรู้ของชุมชน</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• จัดให้มีธรรมนูญหมู่บ้าน/ชุมชนด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้หมู่บ้าน/ชุมชนกับ ดูแลคนในหมู่บ้าน/ชุมชน โดยมีเป้าหมายทุกอำเภอในจังหวัดต้องมีความปลอดภัยทุกตำบล และหมู่บ้านและเป้าหมายหลักในทุกอำเภอต้องมีต้นแบบ ตำบลปลอดภัยและทุกหมู่บ้านเช่น โครงการ 1 ตำบล 1 ถนน กวดขันวินัยจราจร</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การสร้างอาสาจราจร ทั้งจากสถานศึกษา ท้องถิ่น ชุมชนด้านชุมชน ด้านของโรงงาน มาตรการองค์กร มาตรการหมู่บ้าน</li> <li>• จัดตั้งคณะกรรมการบังคับใช้กฎหมายของจังหวัด/อำเภอให้มีการประชุมร่วมกันกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นรูปธรรม</li> </ul>
<p>12. ระบบการดูแลหลังการเกิดเหตุ/พฤติกรรมและการตอบสนองของประชาชน</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ออมพื้นที่พุ่มไม้บริเวณปฏิบัติการแพทย์ฉุกเฉิน การดูแลช่วยเหลือผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน (การปฐมพยาบาล/ การช่วยฟื้นคืนชีพ (CPR)/การใช้เครื่อง AED)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• อปท. ลงทะเบียนขึ้นทะเบียนหน่วยปฏิบัติการแพทย์ฉุกเฉินให้ครอบคลุมทุกแห่ง เพื่อทำให้การบริการหลังการเกิดเหตุเป็นหน้าที่หลักของชุมชนเพื่อให้ชุมชนเข้มแข็งในการดูแลกันเองเป็นหน่วยหลัก และให้โรงพยาบาลเป็นหน่วยสนับสนุน</li> </ul>

**10** **จังหวัดน่าน**

**สรุปผลการพื้นที่ที่ติดตามการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนน ระดับจังหวัด จาก  
วงคณะกรรมการศึกษาเสนอแนะแนวทางป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน**

ประเด็น	สิ่งที่ค้นพบ	สิ่งที่ต้องพัฒนา
<p>12. ระบบการดูแลหลังการเกิดเหตุ/อุบัติเหตุรวมและการตอบสนองของประชาชน</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การตรวจความพร้อมของรถกู้ชีพ/การบังคับใช้กฎหมาย/การขับขีบลอดภัย สำหรับรถกู้ชีพ</li> <li>• จัดอบรมอาสาสมัครฉุกเฉินการแพทย์สำหรับ อบต. ที่จะต้องหน่วยปฏิบัติการกู้ชีพตำบล</li> <li>• มีการซ่อมแซมรถรับอุบัติเหตุทางถนนของโรงพยาบาลทุกแห่ง</li> <li>• มีการพัฒนาระบบลดความเร็วของโรงพยาบาล, Trauma Fast Track, TEA unit, Deir ตามแนวทางการพัฒนาของกระทรวงสาธารณสุข</li> <li>• การบูรณาการงานเครือข่าย คปภ./บริษัทกลาง/ประกันสังคม/โรงพยาบาลในระบบราชการ/โรงพยาบาลเอกชน/ระบบ Refer/ระบบสิทธิการรักษาพยาบาล/ทีมสอบสวนอุบัติเหตุ/FR</li> <li>• พัฒนาศักยภาพผู้ปฏิบัติงานในระบบการแพทย์ฉุกเฉินด้วยกิจกรรม EMS RALLY และการซ้อมแผนประจำปี</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การเข้าถึงอุบัติเหตุจากอุบัติเหตุของระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินยังไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่</li> <li>• ให้ผู้ที่เกี่ยวข้อง เช่น ท้องถิ่น/อบต. เข้ามาร่วมเป็นศูนย์กลางกู้ชีพ ตามนโยบาย 1 กู้ชีพ 1 ตำบล โดยทางท้องถิ่น/อบต. จัดทหาร+เครื่องมือ อุปกรณ์ ส่วนสาธารณสุขจะเป็นผู้จัดอบรม ให้ความรู้</li> <li>• บรรลุมาตรฐานของสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ ตามมาตลอดการปฐมพยาบาลเบื้องต้น</li> <li>• บรรลุหลักสูตรการปฐมพยาบาลเบื้องต้น การช่วยฟื้นคืนชีพไว้ การแจ้งเหตุฉุกเฉิน 1669 ไว้ในหลักสูตรการเรียนการสอนของกระทรวงศึกษาธิการ</li> <li>• พัฒนาระบบสารสนเทศในด้านแพทย์ฉุกเฉินโดยการ             <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ประสานงานในเชิงนโยบาย อบต. เรืองการ ดำเนินงานด้านการแพทย์ฉุกเฉิน</li> <li>2) การนำระบบ Telemedicine และ Ambulance Operation Center</li> </ol> </li> <li>• เพิ่มศักยภาพการติดต่อ เช่น เขาช่องตะโก จังหวัดสระแก้ว โทรศัพท์มือถือไม่สามารถติดต่อขอความช่วยเหลือได้ทำให้การรับแจ้งล่าช้า ความช่วยเหลือเข้าถึงได้ล่าช้า ไม่สามารถทราบอาการความรุนแรงของเหตุการณ์ได้</li> </ul>

เรื่องที่จะระเนนในการสร้างความมั่นคง ยั่งยืน

# ด้าน Road safety

- 1 ศูนย์หรือหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบโดยตรงเป็น Single Command : มีการติดตาม กำกับ จากส่วนกลางในเชิงกระบวนการและผลกระทบต่อประชาชน อย่างสม่ำเสมอ และเป็นรูปธรรม ให้เป็นไปตามโครงสร้างและบทบาทหน้าที่
- 2 กระบวนการวางแผนและจัดลำดับแก้ปัญหาความเสี่ยงสำคัญที่สอดคล้องกับพื้นที่ : มีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องในหลายจังหวัด แต่ควรได้รับการสนับสนุน ด้านนโยบายภาครัฐอย่างชัดเจนเพื่อนำไปปฏิบัติและเกิดผลลัพธ์อย่างต่อเนื่อง โดยการบูรณาการทุกภาคส่วน เช่น กระทรวงศึกษาธิการ, การบังคับใช้กฎหมาย เมาแล้วขับ พ.ร.บ.ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และ พ.ร.บ.คุ้มครองเด็ก
- 3 การดำเนินการเชิงระบบเพื่อสร้างความปลอดภัยในกลุ่มผู้ใช้จักรยานยนต์ (กลุ่มเสี่ยงหลัก) : มีการบังคับใช้อย่างจริงจัง โดยโทษที่ได้รับให้ได้รับโทษสูงสุด และมีการตรวจหรือการใช้กฎหมายอย่างเข้มข้นเพื่อควบคุมการเข้าใช้รถจักรยานยนต์
- 4 การดำเนินการเชิงระบบเพื่อควบคุมการดื่มแล้วขับ (ความเสี่ยงหลัก) ที่ได้ผล : มีการบังคับใช้กฎหมายมากขึ้น โดยเฉพาะเมาแล้วขับ, พ.ร.บ.ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์, พ.ร.บ.คุ้มครองเด็ก มีการดำเนินการมาตรการเชิงรุกอย่างจริงจัง รวมถึงการขยายผลด้วยการบูรณาการกับหน่วยงานภาคีเครือข่ายฝ่ายปกครอง และสาธารณสุข
- 5 การดำเนินการเชิงระบบเพื่อควบคุมความเร็วที่สอดคล้องกับถนนและพื้นที่ที่ได้ผล : มีการขับเคลื่อนด้านโดยบูรณาการร่วมกันของผู้นำชุมชน กลุ่มอาสาสมัครต่าง ๆ โรงเรียน เพื่อสร้างวินัยปรับเปลี่ยนทัศนคติและปลูกจิตสำนึก พร้อมการจัดทำป้ายรณรงค์ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับมาตรการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
- 6 ระบบงบประมาณที่บูรณาการงบและติดตามความคุ้มค่า : พื้นที่ส่วนมากไม่มีงบประมาณเฉพาะที่ดำเนินงานบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนในทุกระดับ งบประมาณที่ดำเนินการแก้ไขปัญหาล้วนใหญ่จะเป็นงบ function ของหน่วยงาน ด้านถนน เช่น แสงทางหลวง แสงทางหลวงชนบท ขนส่ง การปรับปรุงถนน ซึ่งแก้ไข ปัญหาจุดเสี่ยงในสายทางหลวงแผ่นดินต้องใช้งบประมาณสูง ควรจัดสรรงบประมาณ สำหรับพื้นที่ที่สอดคล้องและเพียงพอกับนโยบายของส่วนกลาง

- 7 ระบบสารสนเทศและการกำกับติดตามประเมินผลตามเป้าหมาย และตัวชี้วัดที่ตกลงร่วมกัน ข้อมูลการต่อทะเบียน การตรวจสภาพ (ตรอ.) : มีระบบข้อมูล 3 ส่วน โดยบูรณาการข้อมูลร่วมกันระหว่างสำนักงานสาธารณสุขจังหวัด ตำรวจภูธรจังหวัดและบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด มีการใช้ระบบ E-Report รวมถึงการควบคุมกำกับกำกับการดำเนินการตรวจสภาพของ ตรอ. มีการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการควบคุมและตรวจสอบ ซึ่งควรให้การสนับสนุนต่อยอด
- 8 การสื่อสารและประชาสัมพันธ์และแผนการสร้างความรู้และความตระหนักของประชาชน/สังคมที่ได้ผล : ควรให้ความสำคัญกับการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี และกำหนดรณรงค์ให้ความรู้เกี่ยวกับการสร้างวินัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นวิชาในหลักสูตรการเรียนการสอนของเยาวชนในทุกกระดับ
- 9 การออกแบบก่อสร้างและการบำรุงรักษาถนนให้ปลอดภัยและเพียงพอ : บางพื้นที่มีการปรับปรุงถนนเป็นสามดาวขึ้นไปตามแบบ IRAP แต่ควรกระจายช่องจราจรและแก้ไขปัญหาด้านกายภาพ (Geometric) ซึ่งต้องการงบประมาณในดำเนินการค่อนข้างมาก, แขวงทางหลวง แขวงทางหลวงชนบท อบจ. และ อปท. ควรช่วยดำเนินการปรับปรุงแก้ไขปัญหาดูแลเสี่ยงต่าง ๆ
- 10 ระบบควบคุมตรวจสอบและการให้ความรู้ยานพาหนะที่ได้มาตรฐานและปลอดภัย : ควรเน้นเรื่องรับส่งนักเรียน การออกกฎหมาย/กติกาและการบังคับใช้กฎหมาย/กติกาที่ทั่วถึงเพียงพอและการให้ความรู้ของชุมชน : การสร้างอาสาจรรยา ทั้งจากสถานศึกษา ท้องถิ่น ชุมชน โรงงาน เพื่อจัดทำมาตรการองค์กร มาตรการหมู่บ้าน หรือชุมชนต้นแบบ
- 11 ระบบการดูแลหลังการเกิดเหตุ/พฤติกรรมและการตอบสนองของประชาชน : ควรจัดให้มี อปท. เป็นหน่วยปฏิบัติการการแพทย์ฉุกเฉินให้ครอบคลุมทุกแห่งและสนับสนุน อปท. ในการจัดการรถ เครื่องมือ อุปกรณ์ โดยจัดการให้ความรู้ตามมาตรฐานของสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ รวมถึงการบรรจุหลักสูตรการปฐมพยาบาลเบื้องต้น การช่วยฟื้นคืนชีพไว้ การแจ้งเหตุฉุกเฉิน 1669 ไว้ในหลักสูตรการเรียนการสอนของกระทรวงศึกษาธิการ ด้านการสื่อสารควรพัฒนาระบบสารสนเทศในด้านการแพทย์ฉุกเฉินกับ อปท. และเพิ่มประสิทธิภาพการสื่อสารในบริเวณจุดไม่มีสัญญาณโทรศัพท์



# ข้อเสนอเชิงนโยบายสู่รัฐสภา

- 1 จัดทำศูนย์ข้อมูลกลาง ระดับประเทศและจัดทำแผนหลัก เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนรวมกันทุกภาคส่วน
- 2 กำหนดเรื่องการขับเคลื่อนและป้องกันอุบัติเหตุทางถนน เป็นตัวชี้วัดของจังหวัด อำเภอ ท้องถิ่น
- 3 จัดสรรงบประมาณสำหรับพื้นที่ให้สอดคล้องและเพียงพอ กับนโยบายของส่วนกลาง และการเชื่อมประสานบูรณาการ ของกองทุนต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง





## รายชื่อผู้เข้าร่วมเวทีสกัดบทเรียน 10 จังหวัด

นพ.วิทยา ขาดิบัญญัติชาชัย  
 นพ.อนุชา เศรษฐเสถียร  
 นพ.วิวัฒน์ ศิตมโนชญ์  
 ดร.दनัย เรืองสอน  
 นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์  
 น.ส.ศิริกุล กุลเลียบ  
 นางก่องกาญจน์ ทักษ์หิรัญฤทธิ์  
 น.ส.เพ็ญลักษณ์ เทศสุวรรณ  
 นางจินตนา มโนรถกุล  
 นายสโรชพันธุ์ สุภาวรรณ  
 น.ส.ศุภรดา ยาวงษ์  
 นพ.รัฐระวี พัฒนรัตน์ไมพี  
 น.ส.วนิดา วิระกุล  
 นางสาวลี มลิินทางกูร  
 นางนิตยาภรณ์ สีหาบัว  
 นางพรทิพา สุริยะ  
 น.ส.สุพัตรา สำราญจิตรี  
 น.ส.ขวัญรักษ์ เม้งตระกูล  
 น.ส.ธารทิพย์ กาญจนามา  
 นายชิษณุวัฒน์ มณีศรีข้า  
  
 นางวิรัญญา ลาจรอนันต์  
 ผศ.ดร.ดนุชดา จามจวี  
 นางบุษบา ชัยศรีสวัสดิ์สุข  
 น.ส.สรिया ทวีกุล

ประธาน สอจร.  
 รองประธาน สอจร.  
 รองประธาน สอจร.  
 รองประธาน สอจร.  
 ผจก.ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน  
 เลขาธิการ สอจร.  
 สสส.  
 สสส.  
 ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน  
 ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน  
 ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน  
 โรงพยาบาลขอนแก่น  
 ทีมประเมินภายใน สอจร.  
 ทีมประเมินภายใน สอจร.  
 สอจร.  
 สอจร.  
 สอจร.  
 สื่อมวลชน สอจร.  
 สื่อมวลชน สอจร.  
 ศูนย์ประสานงานวิจัยเพื่อท้องถิ่น  
 จังหวัดสมุทรสงคราม  
 รองหัวหน้าภาคกลาง  
 มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ  
 หัวหน้าภาคเหนือตอนบน  
 รองหัวหน้าภาคเหนือตอนบน

นพ.ประดิษฐ์ รุ่งพิบูลย์ไสภิชญ์

นางอรชร อัฐทวีลาภ

นางสุรางค์ศรี ศีตมโนชญ์

พล.ต.ต.อานนท์ นามประเสริฐ

พ.ต.อ.อำนาจ ถนอมทรัพย์

น.ส.สุชาดา รื่นรู้สาร

นายวินทร์ พรหมสาขา ณ สกลนคร

นางเยาวเรศ อิศระเศรษฐพงษ์

นายจำรัส ชัยมณี

นายสมชาย รามสูต

นางเพ็ญจันทร์ แซ่หลี่

น.ส.นุสรา อัยราน้อย

นางจันทร์ทิพย์ วราหะไพฑูรย์

นายกันจน เตชนันท์

นายชคเวรค์ ทองดี

นายวิระเดช กุลวัฒน์

นางวรรณภา แคนสีแก้ว

นางศรีไพร เรือนถิ่น

น.ส.สุจิตรา ทิพย์ภิรภัทร

นายกิติคุณ ยศบรรเทิง

น.ส.กรรณิการ์ ขอนแก่น

นายพิษณุ ยศหล้า

น.ส.นภัสนันท์ พัชรภานนท์ชัย

นางศรีทอง ผาทอง

นายนิคม อุทุมพร

นายบุญยงค์ สดสะอาด

นายพัชรวัฒน์ ฮกขุน

นายบำรุง จันทรานุสรณ์

นางน้ำทิพย์ เชียงเงิน

หัวหน้าภาคเหนือตอนล่าง

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดภูเก็ต

โรงพยาบาลถลาง

หัวหน้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน

รองหัวหน้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน

ผู้ประสานงานภาคอีสานตอนล่าง

นักวิชาการภาคอีสานตอนล่าง

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดแพร่

สำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดขอนแก่น

สำนักงาน ปก.จังหวัดตาก

สำนักงาน ปก.จังหวัดนครศรีธรรมราช

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดราชบุรี

สอจร. จังหวัดนครสวรรค์

สอจร. จังหวัดน่าน

สอจร. จังหวัดอุตรธานี

สอจร. จังหวัดสระแก้ว

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดตาก

โรงพยาบาลแม่ระมาด

โรงพยาบาลแม่ระมาด

เทศบาลตำบลแม่จาง

สำนักงาน ปก.จังหวัดแพร่

ที่ทำการปกครองอำเภอสอง

องค์การบริหารส่วนตำบลทุ่งน้ำ

สำนักงาน ปก.จังหวัดน่าน

สำนักงานสาธารณสุขอำเภอเมืองน่าน

องค์การบริหารส่วนตำบลไชยสถาน

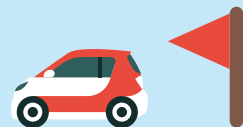
สำนักงาน ปก.จังหวัดสวรรคต

สำนักงานสาธารณสุขอำเภอเก้าเลี้ยว

ศปด.จังหวัดสระแก้ว

นางสุจิตรา วงษ์ภา  
นายสุวัฒน์ สีใส  
น.ส.กรรณิกา นพเก้า  
นายวัชรพงศ์ แซ่มเทศ  
น.ส.นันท์นภัส วัฒนอริยพงษ์  
นางศิริแข ขันทองคำ  
นายกิตติรัช พุจิตร  
นายสิปวิชญ์ พัดขุนทด  
นายวิฑิตย์ นามมูลน้อย  
นางจิตติมา แสนโชติ  
ว่าที่ ร.ต.อดิศักดิ์ ขาภูวงษ์  
นางเจนจิราศตรา วงศ์ประทุม  
นายอภิเดช ชมภูนิത്യ  
น.ส.สุพรรณิ สุขสมบูรณ์  
นางเพ็ญจันทร์ คงเมือง  
น.ส.เพ็ญประภา เขาวณะ  
นายสายนต์ ศิริวุฒิ  
น.ส.พวงทอง เม็งเกร็ด  
นายคำรณ นิมอนงค์  
นายบุญรักษ์ จ้อยจินดา  
น.ส.อรธิตา นามศิริ  
น.ส.วีรวรรณ ดวงแห  
นายสุภัทษร จะระ  
นายสุรียนต์ ปัญญาไว  
น.ส.อัษฎลธิ์ อับดุล  
น.ส.วิศรา ชาญบัตินันท์  
น.ส.อภิญา มานิล  
น.ส.ขวัญนาค กุลเลียบ  
น.ส.จริญาภรณ์ วงษ์สีเทพ

อนุกรรมการ สปถ.อำเภอวัฒนานคร  
สปถ.จังหวัดสระแก้ว  
โรงพยาบาลดำเนินสะดวก  
องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านไร่  
โรงเรียนวัดใหม่ราษฎร์บำรุง  
สำนักงาน ปก.จังหวัดนครราชสีมา  
อำเภอเมืองนครราชสีมา  
เทศบาลตำบลโพธิ์กลาง  
สำนักงาน ปก.จังหวัดขอนแก่น  
โรงพยาบาลน้ำพอง  
เทศบาลตำบลหนองกุง  
สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุดรธานี  
สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุดรธานี  
สำนักงาน ปก.จังหวัดอุดรธานี  
องค์การบริหารส่วนตำบลนาหว้า  
โรงพยาบาลสมเด็จพระยุพราชฉวาง  
ผู้ใหญ่บ้าน หมู่ 3 ตำบลไสหรั  
สอจร. ภาคกลาง  
สอจร. ภาคกลาง  
สอจร. ภาคกลาง  
สอจร. ภาคกลาง  
สอจร. ภาคกลาง  
สอจร. ภาคกลาง  
สอจร. ภาคกลาง  
สอจร.  
สอจร.  
สอจร.





“

การส่งต่อความรู้ ประสบการณ์ในการใช้กลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนจากระดับจังหวัดสู่ตำบล ท้องถิ่น ชุมชน เพื่อสร้างความสำเร็จในการลดเจ็บตายทางถนน โดยมีเวทีสภักดิ์นักเรียน ความรู้ และประสบการณ์ ถือเป็นเตรียมความพร้อมในสามเรื่องไปพร้อมกัน คือ **หนึ่ง** การสร้างคู่มือและแนวทางการขับเคลื่อนในทุกระดับ ทั้งจังหวัด อำเภอ และท้องถิ่น ส่งต่อให้จังหวัดต่างๆ **สอง** การเตรียมการจับคู่จังหวัดจากรุ่นสู่รุ่น และ**สาม** คือการเตรียมการให้พี่เลี้ยง **สอง**ร. ในแต่ละภาคพร้อมกันเข้าช่วยสนับสนุนแก้จังหวัดใหม่ได้เป็นอย่างดี

”

