

TSY Program



Thailand Safe Youth Program

ทำได้ ไม่เพิ่มภาระ Thailand Safe Youth Program



กองป้องกันการบาดเจ็บ
กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข



เด็กไทย

เกิดน้อยลง
ไม่เพียงเพิ่มจำนวนเด็กไทย
แต่ควรลดความสูญเสียด้วย



10 ปี ที่ผ่านมามี (2554 - 2563) มีเด็กและเยาวชนไทยอายุ 10 - 19 ปี

เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากกว่า 26,930 คน เฉลี่ยปีละ 2,693 คน

และ **5 ปี ที่ผ่านมามี** (2559 - 2563) มีเด็กและเยาวชนไทยอายุ 10 - 19 ปี บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน



บาดเจ็บไม่สาหัส
(OPD)

1,459,383 คน

เฉลี่ยปีละ

291,877 คน/ปี



บาดเจ็บสาหัส
(IPD)

254,178 คน

เฉลี่ยปีละ

50,836 คน/ปี



ประมาณการ
มีโอกาสดำเนินการ

11,692 คน

เฉลี่ยปีละ

2,338 คน/ปี

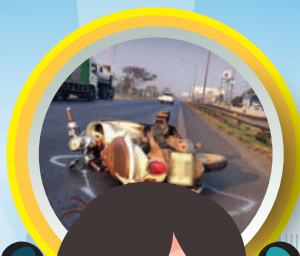
หากไม่ยกระดับการแก้ไขปัญหาของเด็กและเยาวชนไทยเป็นวาระเร่งด่วนของชาติ ในอีก 10 ปี จากนี้ไป (2564 - 2573) เด็กและเยาวชนไทยจะมีโอกาสเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้นอีก 30,204 คน จากค่าประมาณการ แนวโน้มการเสียชีวิตของเด็กและเยาวชน แบบการวิเคราะห์อนุกรมเวลา (Time Series) มีโอกาสดำเนินการถึง 23,385 คน และบาดเจ็บสาหัส 508,360 คน

เรามี 2 ทางเลือก  ที่จะทำให้เด็กไทย เพื่ออนาคตของชาติ



อยู่เหมือนเดิม

ปล่อยให้คนรุ่นใหม่
มาแก้ปัญหา
ที่คนรุ่นเราทิ้งไว้ให้



เริ่มที่รุ่นเรา

ช่วยกันคนละไม้คนละมือ
มองที่เป้าหมายเดียวกัน

TSY Program คืออะไร



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



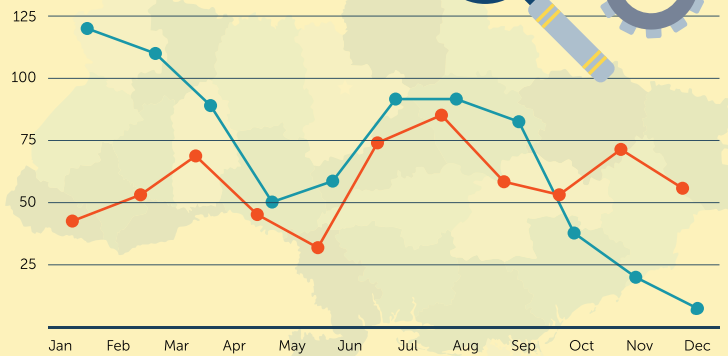
กระบวนการขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหการเสียชีวิตและบาดเจ็บสำหรับเด็กและเยาวชน
ในระดับสถานศึกษา อำเภอ และจังหวัด TSY Program (Thailand Safe Youth Program)



กิจกรรมที่ 1

วิเคราะห์ข้อมูลสถานการณ์เสนอประเด็นสำคัญ (Data and Information)

ปัญหาการตายในกลุ่มเด็กและเยาวชนภาพรวมของอำเภอ ทั้งเชิงปริมาณ ได้แก่ จำนวนนักเรียนที่บาดเจ็บและเสียชีวิตจากการเดินทางมาสถานศึกษา ยานพาหนะ การมีใบอนุญาตขับขี่ การสวมหมวกนิรภัย และข้อมูลเชิงคุณภาพจากการสอบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และจัดทำข้อเสนอต่อฝ่ายนโยบาย เช่น ผู้ว่าราชการจังหวัด นายอำเภอ ผู้อำนวยการโรงเรียน สถานศึกษา นายกเทศมนตรีในท้องถิ่น เป็นต้น เพื่อนำไปสู่การขับเคลื่อนในพื้นที่และติดตามประเมินผล



กิจกรรมที่ 2

พัฒนานโยบายและการขับเคลื่อนกลไกการทำงาน (Policy advocacy)

ในระดับพื้นที่โดย สปถ.จังหวัด/อำเภอ/ท้องถิ่น นายกเทศมนตรีในท้องถิ่น ผู้อำนวยการโรงเรียน/สถานศึกษา คณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) เพื่อให้เกิดการจัดตั้งคณะทำงาน เช่น คณะทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษา คณะทำงานในระดับอำเภอภายใต้ สปถ.อำเภอ และคณะอนุกรรมการด้านความปลอดภัยทางถนนในเด็กและเยาวชนภายใต้ สปถ.จังหวัด นำไปสู่กลไกการทำงานกำหนดเป้าหมาย แผนงาน บูรณาการสนับสนุนงบประมาณจากแหล่งต่าง ๆ ในจังหวัด

> ในระดับจังหวัด สปถ.จังหวัด (กลไกเดิม)

> ในระดับอำเภอ สปถ.อำเภอ/พชอ. (กลไกเดิม)

> ในระดับท้องถิ่น สปถ.อปท. (กลไกเดิม)



> คณะอนุกรรมการด้านความปลอดภัยทางถนน ในเด็กและเยาวชน ภายใต้ สปถ.จังหวัด

> คณะทำงานในระดับอำเภอภายใต้ สปถ.อำเภอ หรือคณะทำงาน D-RTI

> คณะทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน ในสถานศึกษา ร่วมกับภาคีในพื้นที่



ตัวอย่างรูปแบบคำสั่งของสถานศึกษา

กิจกรรมที่ 3

สร้างพลังแห่งการทำงานเป็นทีม (Empowerment of teamwork)

พัฒนาคณะทำงาน ทำความเข้าใจสถานการณ์ปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตในกลุ่มเด็กและเยาวชนอย่างลึกซึ้ง ในกลุ่มผู้ที่เกี่ยวข้องมีหน้าที่ในการกำกับดูแล ได้แก่ คณะครู ผู้ปกครอง สารานุกรมสุข ตำรวจ ท้องถิ่น และภาคส่วนอื่น ๆ ร่วมกันวิเคราะห์ปัญหา ร่วมกันออกแบบแผนงาน กิจกรรม มาตรการแก้ไขปัญหาร่วมกัน พัฒนา Action Plan ทั้งต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ และบริหารจัดการบทบาทหน้าที่ของแต่ละฝ่ายให้ชัดเจน

- คณะอนุกรรมการด้านความปลอดภัยทางถนนในเด็กและเยาวชน ภายใต้ สป.จ.จังหวัด
- คณะทำงานในระดับอำเภอภายใต้ สป.อำเภอ หรือคณะทำงาน D-RTI
- คณะทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษา ร่วมกับภาคีในพื้นที่



กิจกรรมที่ 4

สร้างมาตรการที่มีพลังแห่งการเปลี่ยนแปลง (Powerful measures)

โดยการกำหนดมาตรการที่มีพลังเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ตัวอย่างเช่น การปรับสภาพแวดล้อม หน้าสถานศึกษาและรอบ ๆ สถานศึกษาให้ปลอดภัย เช่น ทางม้าลาย ทางเดินถนน กิจกรรมการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย การกำหนดบทลงโทษกรณีทำผิดกฎจราจรโดยร่วมกันระหว่างโรงเรียนกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ การกำหนดให้ผู้มีใบอนุญาตขับขี่เท่านั้นที่ขับรถจักรยานยนต์มาโรงเรียนได้ การกำหนดอายุผู้ขับขี่จักรยานยนต์มาโรงเรียน เป็นต้น รวมถึงมาตรการอื่น ๆ ขึ้นอยู่กับสภาพปัญหาและความเหมาะสมของแต่ละพื้นที่ โดยเน้นให้เยาวชนเข้าถึงรถจักรยานยนต์ได้น้อยลงหรือยืดอายุการเข้าถึง

กิจกรรมที่ 5

พัฒนาทักษะชีวิตดีดวัคซีนจราจร (Life skills and Traffic vaccinations)

พัฒนาความรู้ในการใช้รถใช้ถนนของเด็กและเยาวชน การฝึกอบรมให้ความรู้ “ทักษะคิด การเอาชีวิตรอดจากภัยบนท้องถนน” เป็นการฝึกทักษะชีวิตเพื่อความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วย 6 โมดูล ได้แก่

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



กิจกรรมที่ 6

การติดตามประเมินผล วิเคราะห์ข้อมูลสะท้อนกลับ (Evaluation and Feedback)

การติดตามประสิทธิผลการทำงาน ทั้งเชิงผลผลิตและผลลัพธ์ เช่น ร้อยละของนักเรียนที่ผ่านกระบวนการจัดการเรียนรู้ การประเมินผลสัมฤทธิ์ของการจัดการเรียนรู้ มาตรการที่ดำเนินการ อัตราการสวมหมวกนิรภัย จำนวนเยาวชนที่มีใบอนุญาตขับขี่เพิ่มขึ้น จำนวนเด็กและเยาวชนที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตลดลงหรือเพิ่มขึ้น รวมถึงประเมินความคุ้มค่าในกระบวนการทำงาน

ตัวอย่าง

Action Plan ระดับจังหวัด/อำเภอ/สถานศึกษา

กิจกรรม ต้นน้ำ

- 1) จัดประชุมระดับจังหวัด หรือคณะอนุกรรมการเด็กและเยาวชนฯ ภายใต้ ศปถ.จังหวัด เพื่อพัฒนาแผนงาน เป้าหมายของจังหวัด และพัฒนา Core team
- 2) จัดประชุมเชิงปฏิบัติการพัฒนาแผนงานในอำเภอนำร่อง (Workshop) ร่วมกับคณะทำงานอำเภอนำร่อง (Core team) ประกอบด้วย หน่วยงานภาคีในระดับอำเภอ ได้แก่ สาธารณสุข ครูด้านความปลอดภัย ผู้บริหารโรงเรียน ตำรวจ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อพัฒนาแผนงานกิจกรรม (Action Plan)
- 3) ฝึกอบรมเพื่อการพัฒนาศักยภาพทีมวิทยากร/ครู “วัคซินจรรजर” เพื่อให้เกิดการจัดการเรียนรู้ที่มีประสิทธิภาพ จำนวน 30 - 50 คน และจัดทำทำเนียบรายชื่อวิทยากรประจำจังหวัด/อำเภอ
- 4) สนับสนุน จัดหางบประมาณให้แก่ อำเภอนำร่อง สถานศึกษา เพื่อใช้จ่ายในการจัดอบรมการเรียนรู้ความปลอดภัยทางถนนแก่เด็กและเยาวชนในสถานศึกษา

กิจกรรม กลางน้ำ

- 1) จัดการเรียนรู้ความปลอดภัยทางถนน ฉีดวัคซินจรรजर โดยครู/วิทยากรที่ได้รับการอบรมตามหลักสูตร
- 2) สถานศึกษาจัดตั้งคณะกรรมการและคณะทำงานความปลอดภัยของสถานศึกษา
- 3) สนับสนุน ผลักดันให้สถานศึกษาดำเนินกิจกรรม TSY Program ในสถานศึกษา 20%
- 4) ผู้บริหารจังหวัดและคณะทำงานระดับจังหวัด (Core team) ลงพื้นที่ตรวจสอบเยี่ยมเสริมพลัง ติดตามการทำงานของอำเภอ และสถานศึกษา
- 5) โรงเรียนและสถานศึกษา จัดตั้ง “ชมรมวัคซินจรรजर” ให้ผู้เรียนมีส่วนร่วมออกแบบกิจกรรมนวัตกรรมต่าง ๆ
- 6) โรงเรียนมีมาตรการในการแก้ไขปัญหา เช่น กิจกรรมการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย กิจกรรมส่งเสริมการมีใบอนุญาตขับขี่ การส่งเสริม 15 ปี ไม่ขับขี จยย. กิจกรรมรถโรงเรียนปลอดภัย (School Bus) กิจกรรมหน้าโรงเรียนปลอดภัย (School Zone)
- 7) ให้ความรู้และสร้างความเข้าใจในกลุ่มผู้ปกครองในวันเปิดเทอม และสร้างมาตรการร่วมกัน

กิจกรรม ปลายน้ำ

- 1) ติดตามโดยการตรวจเยี่ยมเสริมพลัง อำเภอนำร่องและสถานศึกษา เป็นระยะ
- 2) จัดกิจกรรมแสดงผลงานของหน่วยงานและอำเภอนำร่อง นวัตกรรม และกิจกรรมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ มอบโล่และใบประกาศเกียรติคุณ
- 3) จัดประชุมสรุปผลการดำเนินงาน พัฒนาแผนงานในระยะต่อไป

เมื่ออ่านจบถึงบรรทัดนี้... ท่านจะพบว่า เป็นการทำงานที่เราทำกันอยู่ทุกปี และมีนโยบายมาโดยตลอด แต่อาจจะไม่ได้เน้นกระบวนการให้ครบทั้งต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ และมักจะวัดเพียงผลลัพธ์ โดยอาจไม่ได้มองถึงผลผลิตที่ต้องการให้เกิดขึ้น ดังนั้น TSY Program ไม่ใช่สิ่งใหม่ เพียงเป็นการพัฒนารูปแบบ ให้เห็นกระบวนการทำงานที่ครอบคลุม นำไปสู่เป้าหมายที่ต้องการได้ชัดเจนขึ้น



เป้าหมายเป็นเพียงสิ่งที่คาดหวัง เราควรภูมิใจผลงานของเรา
แม้เพียงลดการตายเด็กไทยลงได้แค่เพียง 1 คน
ก็คุ้มค่าที่ได้ลงมือทำด้วยมือตัวเอง