

แนวทางการพัฒนาระบบ และการจัดการข้อมูลสารสนเทศ ด้านความปลอดภัยทางถนน





มุมมอง - ข้อคิด

การพัฒนาระบบและการจัดการข้อมูลสารสนเทศ

ด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับบุคลากรในกลไก สปถ.

ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2554 เกิดขึ้นมาพร้อมกับการประกาศ ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (พ.ศ.2554 - 2563) โดยมุ่งหวังให้เป็นกลไกหลักในการจัดการเพื่อ บูรณาการการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีความซับซ้อนและเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน ทั้งใน ระดับส่วนกลางไปถึงระดับพื้นที่ แต่อย่างไรก็ตามผลลัพธ์ของทศวรรษความปลอดภัยทางถนนที่ตั้งเป้าลด การตายลงครึ่งหนึ่งก็ยังไม่บรรลุผลทั้งของประเทศไทยและระดับสากล ทำให้โจทย์เรื่องความปลอดภัยทาง ถนน ถูกนำมาต่อยอดเป็น 2nd Decade ทศวรรษที่ 2 และเชื่อมโยงกับเป้าหมาย “การพัฒนาที่ยั่งยืน : Sustainable Development Goal (SDG: 2030) แม้ในทศวรรษที่ผ่านมาจะยังไม่บรรลุเป้าหมาย แต่เริ่มมี สัญญาณที่ชี้ว่ามาถูกทิศ ถูกทาง ไม่ว่าจะเป็นศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (สปถ.) ที่เป็นกลไก จัดการ ระดับส่วนกลางมีความชัดเจนในการกำหนดนโยบาย ค่าเป้าหมายตัวชี้วัดและเจ้าภาพในการ จัดการทั้งระดับอนุกรรมการและหน่วยงานหลักต่าง ๆ ไว้ในแผนแม่บทความปลอดภัย ทางถนน และที่ สำคัญคือกลไกระดับพื้นที่ซึ่งมีศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (สปถ.จังหวัด) ศูนย์ปฏิบัติ การความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (สปถ.อำเภอ). และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กร ปกครองส่วนท้องถิ่น(สปถ.อปท.)เป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนงานในการบูรณาการและดำเนินการให้เป็ นระบบมากขึ้น หลายพื้นที่ สามารถใช้กลไกพื้นที่ดำเนินการได้ต่อเนื่อง สร้างเจ้าภาพและแนวร่วมในการ เข้ามาจัดการ ปัญหาได้อย่างเป็นรูปธรรม ถือเป็น “ต้นแบบ” ในการจัดการที่ดี ซึ่งล้วนมีจุดตั้งต้นจากการ จัดการข้อมูล ตั้งแต่การรวบรวม-สะท้อนกลับ (Feedback Loop) และการมีกระบวนการสร้าง การมีส่วนร่วม กำหนดเป้าหมาย กำหนดแผนงาน มาตรการ ตลอดจนการกำกับติดตาม ประเมินผล

เนื่องจาก ทิศทางในทศวรรษที่ 2 ทั้งแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการ ความปลอดภัยทางถนน ได้กำหนดจุดเน้นให้กลไกจัดการระดับพื้นที่ โดยเฉพาะกลไก ศปถ.อำเภอ-ศปถ.อปท. หรือ “ด้านหน้า” ต้องเป็น “จุดจัดการหรือสมรภูมิสำคัญ” ในการ จัดการปัญหาแบบบูรณาการ ที่ต้องการความร่วมมือของ “เจ้าภาพและแนวร่วมต่าง ๆ” ในการ จัดการปัญหามายิ่งขึ้น ดังนั้น การจัดการข้อมูลจึงถือเป็น “หัวใจ” สำคัญที่จะเป็นจุดเริ่มใน วงจรแก้ปัญหาในระดับพื้นที่คู่มือ “มุมมอง-ข้อคิด” เล่มนี้เป็นการ “ตกผลึก” จากแนวคิดและประสบการณ์ การทำงานของพื้นที่ต้นแบบที่มีประสบการณ์ในการจัดการข้อมูลจนสร้างความร่วมมือได้ ระดับหนึ่ง ซึ่งเป็นบทเรียนจากทีมงานในระดับจังหวัด อำเภอ และท้องถิ่น รวมทั้ง กรุงเทพมหานคร ที่สะท้อนให้เห็นถึงกระบวนการทำงาน ตลอดจนบทเรียนสำคัญและน่าสนใจที่สามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้จริง ทั้งในเรื่องของการจัดการข้อมูล โครงสร้างคณะทำงานข้อมูล การสร้างเจ้าภาพ และข้อมูลเพื่อการจัดทำแผนและการติดตามประเมินผล รวมถึง การสืบสวนสอบสวนข้อมูลอุบัติเหตุเบื้องต้นระดับพื้นที่ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) ในฐานะหน่วยงานสนับสนุนด้าน วิชาการ ต้องขอขอบคุณผู้ที่เสียสละมาให้ออกคิดบทเรียนการทำงานในส่วนกลางและระดับ พื้นที่ ทั้งนางสาวศิริพร รัตนทัศนีย์ จากบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด นายชนันท์ชัย เมฆประเสริฐ วณิช สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ดร.บัณณ์ จันทร พาณิชย์ กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค นางเจนจิราลตรา วงศ์ประทุม สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุดรธานี นายสันติ ธรณี สำนักงานสาธารณสุขอำเภอเสลภูมิ นางสาวดวงสมร ดวงใจ สำนักงานสาธารณสุขอำเภอรัฐประเศ และ พ.ต.ท.นิติโชค กองบังคับการ ตำรวจจราจร จึงต้องขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้ และหวังเป็นอย่างยิ่งที่จะให้คู่มือนี้ได้ ถูกนำมาประยุกต์ใช้เกิดประโยชน์สูงสุด ทั้งการนำมาประกอบ การฝึกอบรมหรือศึกษา ทบทวนแนวทางการพัฒนาระบบและการจัดการข้อมูลสารสนเทศด้านความปลอดภัย ทางถนน รวมทั้งการสะท้อนข้อแนะนำต่าง ๆ เพื่อนำไปสู่การปรับปรุงและพัฒนาคู่มือฯ ที่ตอบโจทย์การทำงานมากยิ่งขึ้น

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน(ศวปถ.)

คำนำ

“การจัดการข้อมูลสารสนเทศ” เป็นกลไกหลักสำคัญของการเริ่มต้นขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อสะท้อนสถานการณ์ปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นและนำมาสู่การกำหนดนโยบายในการป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เนื่องจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดความสูญเสียของคนไทย ดังนั้น คณะทำงานในกลไก สปถ. จึงมีส่วนสำคัญกับการจัดการระบบข้อมูลมากที่สุดเนื่องจากเป็นผู้ที่คลุกคลีอยู่กับข้อมูล ในการนี้เพื่อให้บุคลากรในกลไก สปถ. มีศักยภาพในการจัดการข้อมูลจึงต้องอาศัยองค์ความรู้และเครื่องมือทางวิชาการเพื่อเป็นแนวทางในการจัดการข้อมูลและสามารถนำข้อมูลไปใช้ให้เกิดประโยชน์ได้สูงสุด แนวทางการพัฒนาระบบและการจัดการข้อมูลสารสนเทศด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับคณะทำงานในกลไก สปถ. เป็นอีกตัวช่วยหนึ่งเพื่อให้คณะทำงานมีแนวทางในการจัดการข้อมูลสารสนเทศและสามารถนำข้อมูลไปใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งประกอบด้วย 4 ประเด็นสำคัญ ทั้งการจัดการข้อมูล โครงสร้างคณะทำงานข้อมูล การสร้างเจ้าภาพ และข้อมูลเพื่อการจัดทำแผนและการติดตามประเมินผลคณะผู้จัดทำหวังเป็นอย่างยิ่งว่า แนวทางการทำงานนี้จะสามารถนำไปใช้เป็นแนวทางในแนวทางการทำงานนี้จะสามารถนำไปใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาระบบและการจัดการข้อมูลสารสนเทศด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับบุคลากรในกลไก สปถ. ได้ เพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์จากข้อมูลได้อย่างมีประสิทธิภาพในการขับเคลื่อนงานเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

คณะผู้จัดทำ
มีนาคม 2565



สารบัญ

คำนำ มุมมอง-ข้อคิดการพัฒนาระบบและการจัดการข้อมูลสารสนเทศ
ด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับบุคลากรในกลไก สปถ. สารบัญ



01

บทนำ

02

ระบบและกระบวนการจัดการข้อมูล

- 2.1 ระบบโครงสร้างของคณะทำงานในการจัดการข้อมูล
- 2.2 การรวบรวมข้อมูล ในพื้นที่ และวิธีการใช้ข้อมูล
- 2.3 กระบวนการและกลไกในการสร้างความมีส่วนร่วม

03

การสร้างเจ้าภาพในวางแผนและกำกับติดตาม

- 3.1 บทเรียนตัวอย่าง: ตำบลคลองน้ำใส อำเภออุ้มผาง จังหวัด สระแก้ว (ระดับชุมชนและระดับอำเภอ)
- 3.2 บทเรียนตัวอย่าง: จังหวัดอุดรธานี (ระดับจังหวัด)

04

สรุปและข้อเสนอแนะ

- 4.1 การสรุปข้อค้นพบ และปัจจัยที่เป็นเงื่อนไขความสำเร็จ
- 4.2 ข้อเสนอแนะจากบทเรียนการขับเคลื่อนงาน (Do & Don't)



บทที่ 1

บทนำ

การติดตามสถานการณ์การดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนที่ผ่านมา พบว่า ปัญหาและช่องว่างสำคัญของการจัดการความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย คือ การทำงานของกลไก ศปถ.ทุกระดับ ทั้งส่วนกลาง จังหวัด อำเภอ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่ยังคงเน้นการดำเนินงานในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ หรือมาตรการ 7 วันระวังอันตรายเป็นหลัก ประกอบกับรูปแบบการทำงานส่วนใหญ่เป็นการฉาบฉวย มากกว่านั้น ระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนผ่านกลไก ศปถ. ยังมีข้อจำกัด กล่าวคือ ยังขาดแนวปฏิบัติที่ชัดเจนเป็นรูปธรรม ทั้งการประเมินสถานการณ์ปัญหา ตลอดจนขาดรูปแบบ วิธีการ เครื่องมือในการทำงานในระดับพื้นที่ และการเชื่อมโยงประสานงานร่วมกัน

อีกทั้งหน่วยงานระดับพื้นที่ขาดการพัฒนาศักยภาพในการประเมินสถานการณ์ปัญหา ตลอดจนขาดรูปแบบวิธีการ เครื่องมือในการทำงานที่สอดคล้องกับสถานการณ์ปัญหาในพื้นที่ นอกจากนี้ การขับเคลื่อนนโยบายและปฏิบัติการที่ผ่านมา ยังจำกัดเฉพาะในระดับอำนาจการที่จังหวัดเป็นหลัก ขาดการบูรณาการร่วมกันจึงทำให้การทำงานเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไม่ได้อยู่บนฐานของการมีส่วนร่วม โดยเฉพาะจากประชาชนในระดับท้องถิ่น/พื้นที่ ดังนั้น จุดคานงัดสำคัญที่จะสร้างการเปลี่ยนแปลง คือ จุดจัดการระดับพื้นที่ (Area Based) เนื่องจากมีความใกล้ชิดกับปัญหามากที่สุด โดยเฉพาะในระดับอำเภอ และท้องถิ่นสำคัญ คือคณะทำงานในกลไก ศปถ. ยังขาดการจัดการข้อมูลและพัฒนาให้เกิดระบบข้อมูลที่มีประสิทธิภาพเนื่องจากที่ผ่านมาจะเห็นได้ว่ายังคงมีข้อจำกัดและช่องว่างสำคัญ ทั้งด้านโครงสร้าง คณะทำงานด้านข้อมูล การเก็บรวบรวมข้อมูลและการนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ การทำข้อมูลไปสู่การจัดทำมาตรการ สร้างความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหา และการใช้ข้อมูลเพื่อจัดทำแผนและการติดตามประเมินผลจึงทำให้ขาดการรับรู้และกระบวนการในการแก้ไขปัญหาที่ไม่เป็นระบบซึ่งเป็นข้อจำกัดในการพัฒนาระบบการจัดการอุบัติเหตุทางถนนในเชิงป้องกัน

ฉะนั้น การจัดการข้อมูลและพัฒนาให้เกิดระบบข้อมูลที่มีประสิทธิภาพจึงเป็นสิ่งสำคัญ และเป็นจุดเริ่มต้นของการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน “ระบบข้อมูลสารสนเทศ” นับว่าเป็นกลไกหลักและเป็นตัวแปรสำคัญของการเริ่มต้นขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อสะท้อนสถานการณ์ปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นให้คนในสังคมได้รับรู้และเกิดความตระหนักต่อปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่มีความรุนแรง

ประกอบกับใช้ในการรายงานผลหรือนำเสนอข้อมูลอุบัติเหตุให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องได้เห็นความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุร่วมแก้ไขปัญหาลดลงจนนำไปสู่การกำหนดนโยบาย และมาตรการต่างๆ ในการป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เนื่องจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุสำคัญของการบาดเจ็บและเสียชีวิตของคนไทย ทั้งการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน ซึ่งมีได้ส่งผลกระทบต่อผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนเท่านั้น แต่ยังก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคมโดยรวมอีกด้วย ผู้ที่มีบทบาทสำคัญและมีส่วนเกี่ยวข้องกับการจัดการระบบข้อมูลมากที่สุด คือคณะทำงานในกลไก สปถ. โดยเฉพาะคณะทำงานสอบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก ที่ทำหน้าที่ในการลงเก็บข้อมูลอุบัติเหตุโดยตรง ดังนั้นจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่ง ที่จะต้องพัฒนาศักยภาพบุคลากรเหล่านี้ให้มีความรู้ ความเข้าใจในการเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลตลอดจนการส่งเสริมและสนับสนุนองค์ความรู้และเครื่องมือต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติงานแนวทางการพัฒนาระบบและการจัดการข้อมูลสารสนเทศด้านความปลอดภัยทางถนนมุ่งหวังให้เป็นแนวทางในการพัฒนาศักยภาพด้านการจัดการข้อมูลของบุคลากรในกลไก สปถ. รวมถึง เป็นแนวทางสำหรับคณะทำงานในกลไก สปถ. ในการพัฒนาระบบและการจัดการข้อมูลสารสนเทศ ไม่ว่าจะเป็นด้านการจัดการข้อมูลแบบรายกรณี(Case Base) และสถานการณ์ปัญหาในภาพรวม (Problem Base) โดยมีแนวทางในการกำหนดโครงสร้างคณะทำงานข้อมูล การสร้างเจ้าภาพโดยใช้ข้อมูล และการใช้ข้อมูลเพื่อจัดทำแผนและการกำกับติดตามประเมินผลตลอดจนการเชื่อมโยงและบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงาน เพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์จากข้อมูลได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งเกิดการรายงานข้อมูลแบบ real time เกิดการคืนข้อมูลไปยังผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องเพื่อให้สามารถป้องกันและแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุได้อย่างทันท่วงที



บทที่ 2

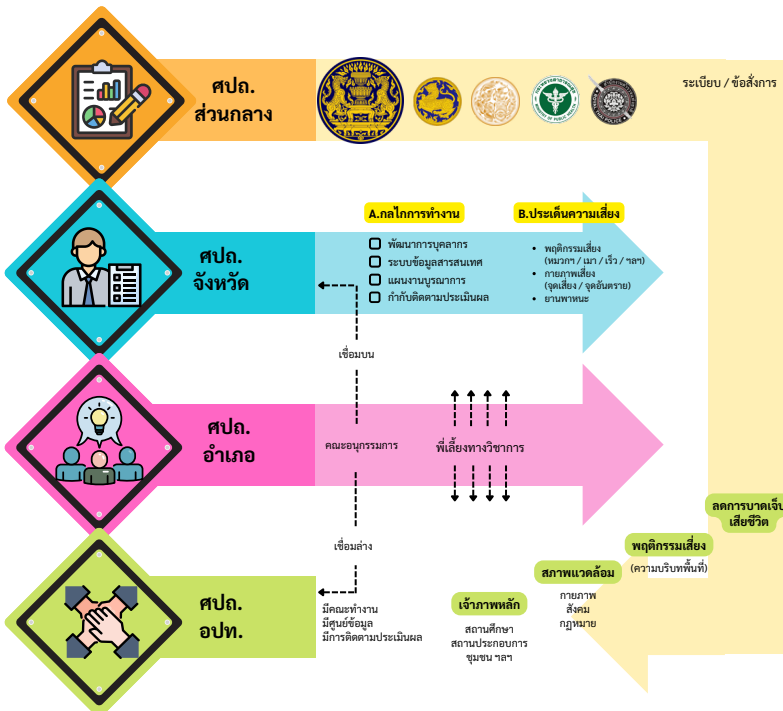
ระบบและกระบวนการจัดการข้อมูล

2.1 ระบบโครงสร้างของคณะกรรมการในการจัดการข้อมูล

การบริหารจัดการเพื่อความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย สืบเนื่องจากระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน ปี พ.ศ. 2554 ที่กำหนดให้มีการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนเพื่อให้หน่วยงานของรัฐและผู้ที่เกี่ยวข้องนำไปปฏิบัติ รวมทั้งมีบูรณาการระหว่างหน่วยงานเพื่อพัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนทั้งด้านนโยบายหน่วยงานรับผิดชอบวางแผนงบประมาณการดำเนินงาน และระบบกำกับติดตามประเมินผล

ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน

พ.ศ.2554



โครงสร้างการขับเคลื่อนของ สปด. มีอำนาจการบริหารจัดการ 3 ระดับ คือระดับนโยบาย ได้แก่ คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (คณะกรรมการ สปด.) ระดับอำนวยการ ได้แก่ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนส่วนกลาง (สปด.) และ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (สปด.จังหวัด) และระดับปฏิบัติการ ได้แก่ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (สปด.อำเภอ) และ มีศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (สปด.อปท.) โดยสามารถแบ่งกลไกการขับเคลื่อนออกเป็น 2 ส่วน คือ

2.1.1 โครงสร้างของคณะทำงานในการจัดการข้อมูลในต่างจังหวัด โครงสร้างขับเคลื่อนของ สปด. แบ่งออกเป็น 3 ระดับ ดังนี้

ระดับ การขับเคลื่อน	การขับเคลื่อนงาน
ระดับจังหวัด	- กำหนดนโยบายชัดเจน มีหน่วยงานส่วนราชการและองค์กรภาคีเครือข่ายบูรณาการงานร่วมกัน - สร้างทีมงานตามกลไกและกระบวนการทั้งในแนวดิ่ง (ตามคำสั่งโครงสร้าง) และแนวนราบ (กัลยาณมิตร คนทำงานประจำตัวจริง) - จัดประชุมกันอย่างต่อเนื่องทั้งเป็นทางการและไม่เป็นทางการ - จัดทำแผนงาน และนำเสนอข้อมูลสู่เวที สปด.จังหวัด และเชื่อมโยงกับ สปด.อำเภอ/สปด.อปท. - จัดทำคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงาน และคณะอนุกรรมการขับเคลื่อนกลไกอย่างชัดเจน มีบทบาทหน้าที่และมีวาระการประชุมเฉพาะ การติดตามผลอย่างต่อเนื่อง - ติดตามประเมินผล และสรุปผล เพื่อนำไปสู่กระบวนการดำเนินงานเชิงบูรณาการ
ระดับอำเภอ	- มีทีมงาน แกนนำระดับอำเภอ ขับเคลื่อนกลไกและเชื่อมข้อมูลสู่ผู้บริหาร - ประชุมเชื่อมข้อมูล/ภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง กำหนดเป้าหมายและผลสำเร็จในการทำงานร่วมกัน - เสริมสร้างพลังเครือข่ายให้บทบาทและสร้างการมีส่วนร่วม ทั้งภาครัฐภาคเอกชน และภาคประชาชน - แต่งตั้งคณะอนุกรรมการขับเคลื่อนกลไกในระดับที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการ - จัดทำแผนงานที่สอดคล้องกับนโยบายจังหวัดและสอดคล้องกับสนับสนุนงานตำบล

ระดับ
การขับเคลื่อน

การขับเคลื่อนงาน

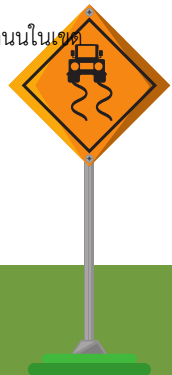
ระดับตำบล/อปท.

- 1) สรรหาแกนนำคนทำงานในพื้นที่ ท้องถิ่น เสริมสร้างกลไกและบทบาทให้เกิดการบูรณาการ
- 2) จัดเก็บรวบรวมข้อมูล สำรวจจุดเสี่ยง จุดอันตรายในพื้นที่ เพื่อค้นหาแนวทางปรับปรุงแก้ไข
- 3) เชื่อมข้อมูลในระดับตำบล อปท. สุ่อำเภอ และร่วมกันแก้ไขปัญหาดังกล่าวที่เกิดขึ้นตามกลไกการจัดการข้อมูล
- 4) ร่วมกันระดมความคิด นำไปสู่การปฏิบัติการ แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ
- 5) ติดตาม ประเมินผล สรุปผลในภาพรวม เพื่อดำเนินการให้ต่อเนื่อง

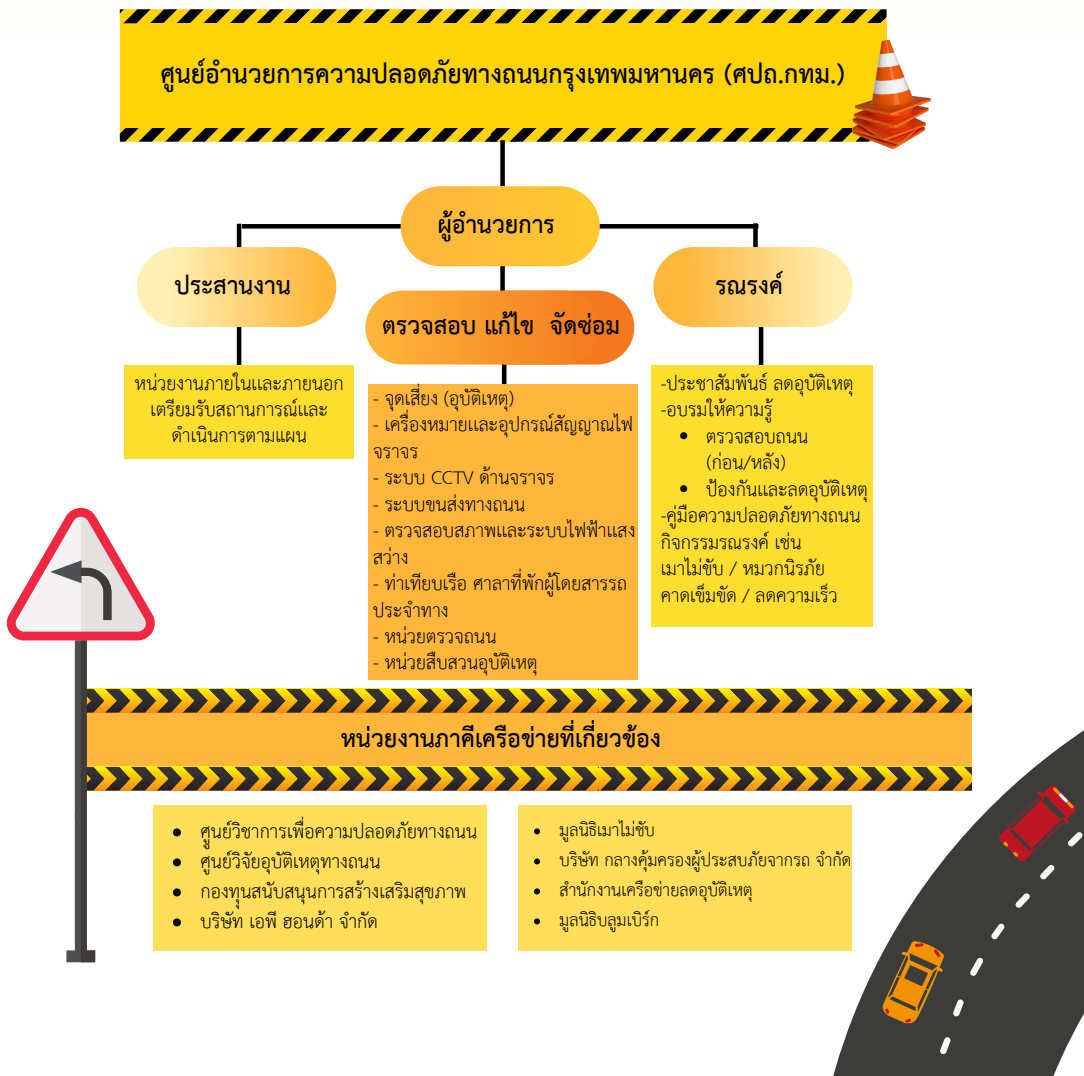
โครงสร้างของคณะกรรมการในการจัดการข้อมูลในกรุงเทพมหานคร

โครงสร้างของคณะกรรมการและการจัดการข้อมูลในกรุงเทพมหานคร มีโครงสร้างการขับเคลื่อนของคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร (คณะกรรมการ ศปภ.กทม.) ที่อาศัยอำนาจตามมาตรา 49 แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 และข้อ 19 แห่งระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 ให้มีอำนาจดังนี้

- 1) จัดทำแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการ และงบประมาณในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนให้สอดคล้องกับแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนแผนบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2552-2555
- 2) ดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร
- 3) อำนวยการ ประสานการปฏิบัติงาน เร่งรัด ติดตาม และประเมินผล ตามแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการ และงบประมาณ
- 4) ส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร
- 5) จัดให้มีศูนย์ข้อมูลและสถิติอุบัติเหตุทางถนนของกรุงเทพมหานคร



- 6) จัดให้มีโครงการพัฒนาบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนน
- 7) เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและประชาสัมพันธ์การดำเนินงานต่อสาธารณะ
- 8) รายงานผลการดำเนินงานและเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (คณะกรรมการ ศปถ.) เพื่อพิจารณากำหนดแนวทาง หรือมาตรการเกี่ยวกับการป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร
- 9) แต่งตั้งคณะอนุกรรมการหรือคณะทำงานเพื่อปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่
- 10) ปฏิบัติงานอื่นตามที่คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (คณะกรรมการ นปถ.) หรือคณะกรรมการ ศปถ. มอบหมาย รายละเอียดโครงสร้างการขับเคลื่อนดังรูปที่ 2

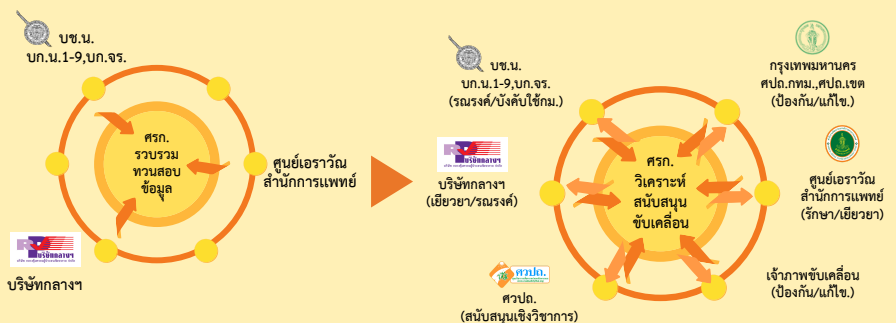


เนื่องจากกรุงเทพมหานครมีลักษณะเฉพาะจึงได้ตั้งศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุกรุงเทพมหานคร (ศรท.) ขึ้นมา โดย ศรท. เกิดจากความร่วมมือของหลายหน่วยงาน ทั้งกองบัญชาการตำรวจนครบาล (บข.น.) สำนักงานจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร (สจส.) ศูนย์เอร์วีน สำนักงานแพทย์ ศูนย์วิชาการ เพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) และ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด โดย บริษัท กลางฯ ทำหน้าที่เป็นเลขานุการรวบรวม วิเคราะห์ และจัดทำข้อมูลอุบัติเหตุมีวัตถุประสงค์เพื่อนำข้อมูล อุบัติเหตุทางถนนที่มีผู้เสียชีวิตมาวิเคราะห์เชิงระบบและเชิงประเด็นเสี่ยงสำคัญ สนับสนุนข้อมูลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปขับเคลื่อนป้องกัน/แก้ไข เพื่อลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ ในระดับนโยบาย และระดับพื้นที่ โดยเริ่มก่อตั้งตั้งแต่เดือนเมษายน 2563 เป็นต้นมา กระบวนการจัดตั้ง ศรท. เป็นแบบแนวราบ และไม่เป็นทางการ เน้นการยอมรับในกลุ่มเครือข่าย ศรท. เป็นอันดับแรก จากนั้นขยายผลสร้างการยอมรับไปยัง บข.น./สน. พร้อมทั้ง สจส. ที่เป็นเลขานุการศูนย์ฯ ได้ขับเคลื่อนลงไปยัง ศปถ.เขต ควบคู่ไปด้วย ประกอบกับมีการสะท้อนข้อมูลอย่างสม่ำเสมอ โดยเฉพาะข้อมูลที่ทำให้เกิดการสะท้อนกลับและพื้นที่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้ เพื่อให้พื้นที่ (ศปถ.เขต) เกิดการยอมรับ อันหมายถึง การยอมรับข้อมูลที่สามารถนำไปเป็นวาระเรื่องของการวิเคราะห์อุบัติเหตุ

ในเวทีประชุม ช่วยในการสร้างความยั่งยืนได้ในการขับเคลื่อนงานได้ สำหรับการขับเคลื่อนกลไก ศรท. จะจัดประชุมเดือนละ 1 ครั้ง เพื่อวิเคราะห์ข้อมูล Problem Base และ Case Base รวมทั้งจัดทำสรุปสาระสำคัญและข้อเสนอแนะ ดังรูปที่ 3

ศูนย์ความร่วมมือป้องกัน อบ.กท.ม.(ศรท.)

ที่มา ศรท. เกิดจากความร่วมมือของหน่วยงาน (บข.น , สจส.กท.ม. , ศูนย์เอร์วีน สำนักงานแพทย์ , ศวปถ. , บริษัทกลางฯ) โดยมีวัตถุประสงค์ นำข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่มีผู้เสียชีวิตมาวิเคราะห์เชิงระบบ และเชิงประเด็นเสี่ยงสำคัญ เพื่อสนับสนุนให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปใช้ขับเคลื่อนป้องกัน / แก้ไข เพื่อลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุในระดับนโยบายและระดับพื้นที่ (เริ่มต้นตั้งแต่เดือน เม.ย.63 เป็นต้นมา)



รูปที่ 3 กลไกการขับเคลื่อนและภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง

2.2 การรวบรวมข้อมูลในพื้นที่ และวิธีการใช้ข้อมูล

2.2.1 แหล่งข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนเบื้องต้น

- 1) ข้อมูลจากโรงพยาบาลในพื้นที่ เช่น ระบบแฟ้มภาพ, HosXP, PHER-Accident, IS online และการให้บริการข้อมูล EMS เป็นต้น หรือบางแห่งใช้วิธีออกแบบระบบการเก็บข้อมูลเอง
- 2) ศูนย์ความร่วมมือด้านข้อมูลการบาดเจ็บ (Injury Data Collaboration Center: IDCC) ของกองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค ให้บริการข้อมูลการบาดเจ็บ ชุดข้อมูล กราฟประกอบการตัดสินใจ สามารถนำมาใช้ประโยชน์ ดังรายละเอียดตาม <http://dip.ddc.moph.go.th/new/>
- 3) ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจากสถานีตำรวจในพื้นที่ คือ จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ จุดเกิดเหตุ กลุ่มอายุ และบางพื้นที่ที่เป็นอำเภอใหญ่นั้นมีสถานีตำรวจมากกว่า 1 แห่ง จึงต้องบูรณาการข้อมูลจากหลายแห่งเพื่อให้ได้ภาพรวม
- 4) ข้อมูลจากการสืบสวนสอบสวน สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ (Accidents Investigation) ด้วยการวิเคราะห์สาเหตุเชิงลึกโดยใช้แนวทาง Swiss Cheese Model มองข้อมูลเชิงระบบและวางแผนแก้ปัญหา เนื่องจากข้อมูลการสอบสวนเป็นข้อมูลสำคัญในการจัดการปัญหาทุกระดับ
- 5) ข้อมูลพื้นฐานที่จำเป็นในการกำหนดเป้าหมาย แผนงาน มาตรการ ติดตามประเมินผล อาทิ จำนวนเด็ก และเยาวชนทั้งหมดในอำเภอ แยกตามกลุ่มอายุ จำนวนนักเรียนทั้งหมด จำนวนสถานศึกษาทั้งหมด จำนวนการมีใบอนุญาตขับขี่จากขนส่งอำเภอ จังหวัด จำนวนและร้อยละการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียน รวมถึงข้อมูลวิเคราะห์เชิงบริบทของสังคม สถานบันเชิง สนามกีฬา ร้านปรับแต่งรถจักรยานยนต์ แหล่งรวมเด็ก และวัยรุ่นของอำเภอ เป็นต้น
- 6) ข้อมูลจาก www.thairsc.com ของบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ซึ่งเป็นข้อมูลภาพรวมประเทศ จังหวัด อำเภอ ตำบล และมีข้อมูลสถิติแบบ Real Time



2.2.2 เครื่องมือที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน

1) เครื่องมือ 5 ชั้น ที่ทำให้การขับเคลื่อนกลไก สปถ. ไปสู่ผลลัพธ์ ประกอบด้วย 5 เครื่องมือสำคัญ ได้แก่ 1) สามเหลี่ยมปัจจัยกำหนดสุขภาพ 2) แผนภูมิต้นไม้ปัญหา 3) บันไดผลลัพธ์ 4) การวิเคราะห์แรงเสริม-แรงต้าน และ 5) การรวบรวมข้อมูลสะท้อนผลลัพธ์ เป็นเครื่องมือช่วยในการเชื่อมโยงปัญหา วิเคราะห์หาสาเหตุเชิงลึกและผลกระทบ ที่นำไปสู่การกำหนดเป็นผลลัพธ์และตัวชี้วัด เพื่อสร้างกิจกรรมที่สอดคล้องและกำกับการติดตามประเมินผลตามผลลัพธ์ที่ตั้งไว้



"...ก้าวไปสู่ผลลัพธ์ที่ละก้าวอย่างต่อเนื่อง
เพื่อมุ่งสู่ระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน
ที่มั่นคงและยั่งยืน..."

2) 5 ส 5 ข เป็นกรอบหลักคิด (concept) ที่ช่วยในการจัดลำดับและเชื่อมโยงการทำงานเชิงกลไก และเครื่องมือในการทำงานอื่น ๆ ทั้งในเชิงกลไกและการจัดการความเสี่ยง สำหรับ 5 ส ประกอบด้วย สารสนเทศ สุดเสี่ยง/ระบุปัญหาความเสี่ยง สหวิชาชีพ สุดคุ้ม และส่วนร่วม ส่วน 5 ข ประกอบด้วย ขงข้อมูล ชักชวน/เชื่อม ขึ้นชม/เชียร์ ซ้อนแผนงาน/โครงการ และเช็ค/ติดตามกำกับ



3) การวิเคราะห์จุดเสี่ยง/การจัดการจุดเสี่ยง

เป็นเครื่องมือสำหรับการมีส่วนร่วมของชุมชนในการวิเคราะห์ความเสี่ยงทางกายภาพ ด้วยการทำแผนที่จุดเสี่ยงฮิยาริ ฮัตโตะ (Hiyari hatto) เพื่อนำไปสู่การแก้ปัญหาที่ออกแบบโดยคนในชุมชน



4) การวิจัยโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน (Community Based Research: CBR)

เน้นกระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชนในพื้นที่อาเภอ ตำบล ตลอดจนภาคีเครือข่าย ตั้งแต่การมีส่วนร่วมคิดโจทย์วางแผน ดำเนินงานและติดตามประเมินผล



5) การสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก (Haddon's Matrix และ Swiss Cheese Model)

เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลแบบ Case Base ที่ได้จากการสอบสวนอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ โดยมีเครื่องมือ คือ แนวคิดของ Haddon's Matrix เน้นปัจจัย ได้แก่ คน รถ และถนน โดยจำแนกตามช่วงเวลา ก่อน ระหว่าง และหลังเกิดเหตุ แต่สำหรับแนวคิด Swiss Cheese Model ใช้การวิเคราะห์เชื่อมโยงเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับ 4 ปัจจัย คือ การกระทำที่ไม่ปลอดภัย เงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย การกำกับดูแลไม่ปลอดภัย และองค์กรที่ไม่เอาจริงกับความปลอดภัย



ตารางที่ 1 เครื่องมือที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน

เครื่องมือ วัตถุประสงค์

1. เครื่องมือ 5 ขั้นที่ทำให้ การขับเคลื่อนกลไก ศปถ. ไปสู่ผลลัพธ์



วัตถุประสงค์และการนำไปใช้

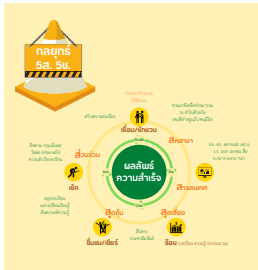
เป็นเครื่องมือช่วยในการประมวลสถานการณ์อุบัติเหตุ ตั้งแต่การวิเคราะห์สาเหตุและผลกระทบ ตั้งเป้าหมาย ตัวชี้วัด ออกแบบกิจกรรมที่สอดคล้อง ตลอดจนการประเมินผลและสะท้อนผลต่อการดำเนินงาน เรียกได้ว่าเป็นการก้าวสู่ผลลัพธ์ที่จะก้าวอย่างต่อเนื่องเพื่อบูรณาการการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนที่มั่นคงและยั่งยืน โดยเครื่องมือ 5 ขั้น ประกอบด้วย 5 เครื่องมือสำคัญ ได้แก่

1. สามเหลี่ยมปัจจัยกำหนดสุขภาพ เป็นเครื่องมือที่ช่วยทบทวนและประมวลสถานการณ์ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวมของพื้นที่ ทำให้เห็นว่าอุบัติเหตุนอกจากจะมีสาเหตุมาจากพฤติกรรมแล้ว ยังมีเงื่อนไขปัจจัยอื่นๆ ที่เอื้อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ทั้งด้านสภาพแวดล้อมและระบบที่เกี่ยวข้อง



เครื่องมือ วัตถุประสงค์

2. 5 ส 5 ข



วัตถุประสงค์และการนำไปใช้

เป็นกรอบหลักคิด (concept) ที่ช่วยในการจัดลำดับและเชื่อมโยงการทำงานเชิงกลไก

และเครื่องมือในการทำงานอื่น ๆ ทั้งในเชิงกลไกและการจัดการความเสี่ยง

5 ส ประกอบด้วย

- **สารสนเทศ** : การพัฒนาและจัดการระบบข้อมูลที่เอื้อประโยชน์ต่อการดำเนินงาน
- **สุดเสี่ยง/ระบุปัญหาความเสี่ยง** : การเลือกปัญหาสาเหตุสำคัญ มีความเสี่ยงสูงมาดำเนินการก่อน
- **สหวิชาชีพ** : การดำเนินงานต้องร่วมมือกันหลากหลายสาขาวิชาชีพ เพื่อร่วมกันป้องกันและแก้ปัญหา
- **สุดคุ้ม** : การเลือกมาตรการดำเนินการที่คุ้มค่า ความเป็นไปได้
- **ส่วนร่วม** : การดึงคนในพื้นที่ ชุมชน เข้ามามีส่วนร่วมในทุกกระบวนการทำงาน

5 ข ประกอบด้วย

- **ขงข้อมูล** : การนำเสนอข้อมูล/ผลงาน เพื่อขยายผลในระดับต่อไป
- **ชักชวน/เชื่อม** : การชักชวนภาคี คนทำงาน ให้ได้มารู้จักกัน
- **ชื่นชม/เชียร์** : เป็นการให้กำลังใจ ชื่นชมคนทำงานและภาคีเครือข่ายในผลความสำเร็จ
- **ซ่อนแผนงาน/โครงการ** : การสรุปประเด็นร่วมกันของภาคี แล้วก็ซ่อนข้อมูลที่เข้าสู่กระบวนการต่อไป
- **เช็ค/ติดตามกำกับ** : การตรวจสอบและประเมินผลการทำงานเป็นระยะ

เครื่องมือ วัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์และการนำไปใช้

3. การวิเคราะห์จุดเสี่ยง/ การจัดการจุดเสี่ยง (Hiyari hatto)



เป็นเครื่องมือสำหรับการมีส่วนร่วมของชุมชนในการวิเคราะห์ความเสี่ยงทางกายภาพ ด้วยการทำแผนที่จุดเสี่ยงฮิยาริฮัตโตะ (Hiyari hatto) เพื่อนำไปสู่การแก้ปัญหาที่ออกแบบโดยคนในชุมชน

วิธีการทำแผนที่จุดเสี่ยงภายในชุมชน/หมู่บ้าน สามารถทำได้โดยการติดสติ๊กเกอร์ที่มีสีแตกต่างกัน เช่น สีแดง แทน จุดเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิต สีเขียว แทน จุดเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้บาดเจ็บสาหัส และ สีเหลืองแทนจุดเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้บาดเจ็บเล็กน้อย เพื่อประเมินจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

4. การวิจัยโดยการมีส่วนร่วม ของชุมชน (Community Based Research: CBR)



เป็นกระบวนการสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนในพื้นที่อำเภอ ตำบล ตลอดจนถึงภาคีเครือข่าย ตั้งแต่การมีส่วนร่วมคิดโจทย์ วางแผน ดำเนินงาน และติดตามประเมินผล ทำให้ชาวบ้าน คนในชุมชน ท้องถิ่นได้เข้ามามีส่วนร่วมและเป็นส่วนหนึ่งของการทำงานหรือการแก้ไขปัญหาในพื้นที่ของตน

5. การสืบสวนสอบสวน อุบัติเหตุเชิงลึก (Haddon's Matrix และ Swiss Cheese Model)

เป็นเครื่องมือสำหรับวิเคราะห์สาเหตุเชิงลึกเกี่ยวกับสาเหตุของการอุบัติเหตุรายเคส (Case Base)

2.2.3 แนวทางและวิธีการวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน



1) การวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analysis) หรือ การวิเคราะห์เชิงปริมาณ

คือ การนำข้อมูลที่เกี่ยวข้องมาจำแนกรายละเอียด แล้วนำไปวิเคราะห์ เพื่อตอบประเด็นปัญหาตามที่สนใจ และความต้องการใช้ โดยใช้แนวทางการวิเคราะห์ตามหลักระบาดวิทยา ที่แบ่งออกเป็น 3 องค์ประกอบ คือ (1) การเกิดโรค/ภัย/เหตุการณ์ ได้แก่ ขนาดของปัญหา และความรุนแรง (2) การกระจายของโรค ได้แก่ เวลา (Time) บุคคล (Person) สถานที่ (Place) และ (3) ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อโรค ได้แก่ สาเหตุ (Cause) และปัจจัยเสี่ยง (Risk Factor) สำหรับรูปแบบและวิธีการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ มี 3 รูปแบบ ดังนี้

1.1) สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistics)

เป็นการอธิบายตัวแปรลักษณะ คน เวลา สถานที่ กลุ่มอายุใดเกิดเหตุมากที่สุด เกิดช่วงเวลาใดมากที่สุด ถนนใดมากที่สุด ยานพาหนะใดมากที่สุด เป็นต้น เช่น การบาดเจ็บและเสียชีวิต แยกเป็นรายเดือน รายปี รายตำบล



1.2) สถิติเชิงเปรียบเทียบ (Comparative statistics)

เป็นการเปรียบเทียบตามลักษณะเชิงระบาดวิทยา คือ คน เวลา สถานที่ โดยใช้สถิติวิจัย เช่น Pair Sample t-test (เปรียบเทียบแบบจับคู่สิ่งทดลอง) จะใช้ในกรณีที่ต้องการเปรียบเทียบข้อมูล 2 กลุ่ม ที่ไม่เป็นอิสระต่อกัน โดยใช้หาค่าความแปรปรวนของทั้ง 2 กลุ่มที่เหมือนกัน เช่น คน 6 คน ขับขี่รถแล้วมีพฤติกรรมการป้องกัน

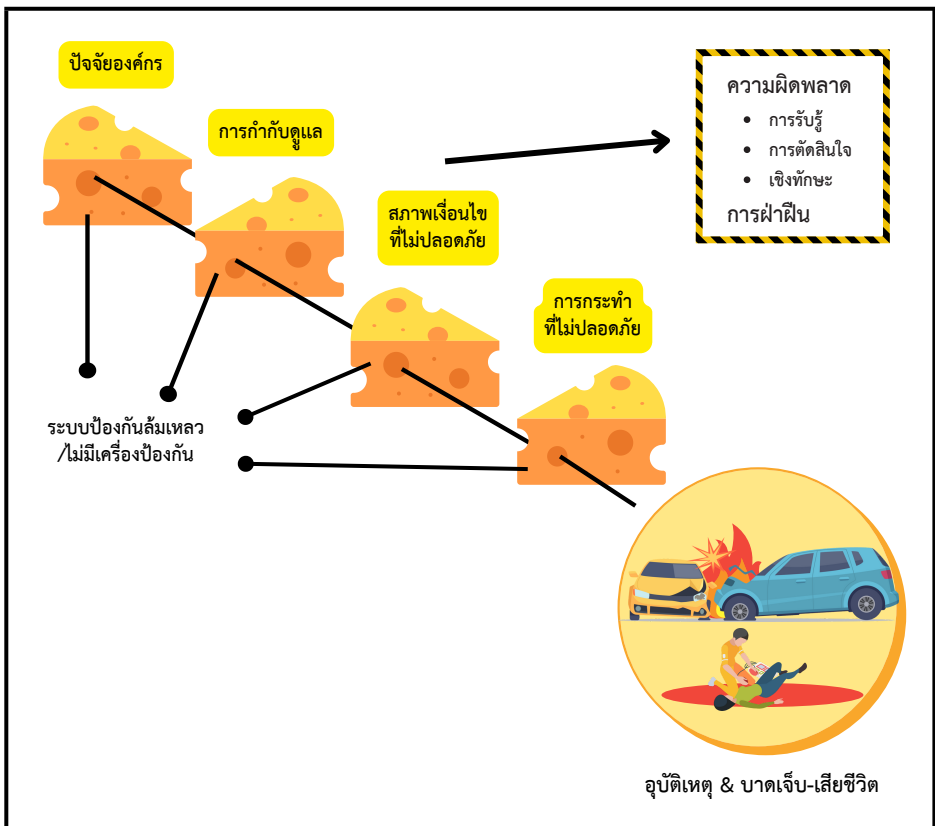


1.3) สถิติเชิงความสัมพันธ์ (Associative statistics)

เป็นการวิเคราะห์เชิงสัมพันธ์กันระหว่าง 2 ตัวแปรขึ้นไป เช่น เมื่อก่อนขับสัมพันธ์กับช่วงเวลา การไม่สวมหมวกนิรภัยสัมพันธ์กับโอกาสการเสียชีวิต ยานพาหนะสัมพันธ์กับช่วงอายุ สภาพถนนสัมพันธ์กับยานพาหนะ โดยใช้ผลทดสอบ Chi-square มาหาค่าความแปรปรวนเพื่อวิเคราะห์ปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถ เป็นต้น

2) การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ

อาศัยข้อมูลที่เกิดจากการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุทางถนน (Accidents Investigation) ที่เน้นข้อมูล 3 ส่วน คือ (1) ข้อมูลก่อนเกิดเหตุการณ์ (2) ข้อมูลขณะเกิดเหตุ และ (3) ข้อมูลหลังเกิดเหตุการณ์ โดยข้อมูลทั้งสามส่วนเน้นการอธิบายเชิงระบาดวิทยาการบาดเจ็บ ได้แก่ คน รถ ถนน และสิ่งแวดล้อมสำหรับการวิเคราะห์เชิงคุณภาพ ใช้ปัจจัยเชิงลึกของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่นำเทคนิค Swiss Cheese Model หรือทฤษฎีเนยแข็ง ของ



เจมส์ เรย์สัน (James Reason, 1990) มาอธิบายปัจจัยที่นำไปสู่อุบัติเหตุ ด้วยการเก็บรวบรวมข้อมูล บันทึก สืบค้น วิเคราะห์รายละเอียดเกี่ยวกับข้อบกพร่อง หรือข้อผิดพลาดที่เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน

ดังรูปที่ 4 รูปที่ 4 เทคนิคการวิเคราะห์ Swiss Cheese Model

จากภาพจะเห็นว่า สามารถอธิบายบริบทของความล้มเหลว หรือความผิดพลาดจากความเป็นมนุษย์ไว้ 4 ระดับ ได้แก่

2.1) อิทธิพลองค์กร (Organization Influence)

เป็นการละเลยไม่เห็นความสำคัญของฝ่ายนโยบายของผู้บริหารของหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งทางตรงและทางอ้อม รวมถึงกลไกการทำงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ศปถ.จังหวัด ศปถ.อำเภอ ศปถ.อปท. พขอ. เป็นต้น ที่ส่งผลโดยตรงหรือโดยอ้อมต่อการกำกับดูแล สภาพเงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย หรือการซับซ้อนที่ไม่ปลอดภัย ทำให้ระบบ

การจัดการความปลอดภัยทางถนนเกิดความผิดพลาด นำไปสู่อุบัติเหตุหรือสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัย

2.2) การกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Supervision)

เป็นการกำกับดูแลการขับขี่ของผู้ที่มีหน้าที่หรือผู้ที่ใกล้ชิด เช่น เจ้าหน้าที่ตำรวจ ผู้ปกครอง ครู กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน และอื่น ๆ แล้วแต่กรณี ส่งผลต่อการขับขี่ ทำให้เกิดความผิดพลาดหรือการกระทำที่ไม่ปลอดภัย โดยมี Keyword สำคัญ คือ

- (1) การกำกับดูแลปล่อยปละละเลย เช่น การฝ่าฝืนกฎระเบียบ/กฎหมาย หรือขาดความตระหนักไม่เห็นความสำคัญของปัญหา
- (2) การกำกับดูแลที่ไม่เพียงพอ คือ ดำเนินการแก้ไขแล้ว แต่ไม่เพียงพอ
- (3) การกำกับดูแลไม่เหมาะสม หรือการใช้วิธีการไม่เหมาะสมกับปัญหา
- (4) การล้มเหลวในการแก้ปัญหา คือ ดำเนินการแล้วแต่ไม่เป็นผล

ข้อสังเกตการวิเคราะห์การกำกับดูแล การวิเคราะห์การกำกับดูแล

ที่ไม่ปลอดภัย จะระบุองค์กร บุคคล และสภาพแวดล้อม ทำให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัย หมายถึง มีใครหรือองค์กรใดที่เกี่ยวข้องทำให้เกิดการกระทำนั้น นั่นคือ เจ้าภาพหรือกลุ่มเป้าหมายหลัก ที่ปล่อยปละละเลยหรือส่งเสริมให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัย เพื่อวิเคราะห์กระตุ้นให้เกิดการแก้ไขปัญหา ควรนำเสนอในเชิงบวกอย่างสร้างสรรค์ และเป็นทีมเดียวกันในการร่วมรับผิดชอบร่วมกัน ไม่โยนให้หน่วยงานใดหน่วยหนึ่งดำเนินการเพียงลำพัง

2.3) สภาพ/เงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Conditions) ประเภทของเงื่อนไข

ที่ไม่ปลอดภัย หมายถึง มีปัจจัยเกื้อหนุนให้เกิดอุบัติเหตุ และส่งผลให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัยนั้น แบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม

- (1) เงื่อนไขส่วนบุคคล
- (2) เงื่อนไของค์กร
- (3) เงื่อนไขด้านถนนและสิ่งแวดล้อม ยานพาหนะ

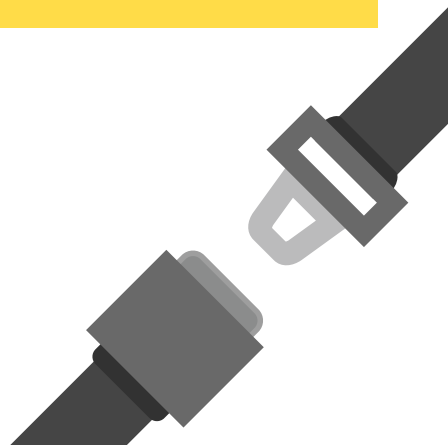
ข้อสังเกตการตั้งเงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย จะต้องระบุเงื่อนไขที่ส่งผลต่อการกระทำนั้น ๆ ว่ามีสาเหตุมาจากอะไร ซึ่งส่วนใหญ่มักเชื่อมโยงกับการกำกับดูแล

2.4) การกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Act)

เป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด เป็นการกระทำที่ผู้ขับขี่ได้กระทำลงไป จนกลายเป็นความผิดพลาดก่อให้เกิดอุบัติเหตุ หรือสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัยโดยแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ

- (1) การกระทำที่เกิดจากความผิดพลาด เป็นการกระทำที่ไม่เจตนาหรือไม่ตั้งใจให้เกิดขึ้น หรือการพลั้งเผลอ เช่น การบังคับรถผิดพลาด การเหยียบเบรกกับคันเร่งผิดพลาด เป็นต้น
- (2) การกระทำที่เกิดจากการฝ่าฝืน เช่น ฝ่าสัญญาณไฟ ย้อนศร ขับรถเร็ว ตีมือแล้วขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และอื่น ๆ

กล่าวโดยสรุป การกระทำที่ไม่ปลอดภัยจะไม่เกิด เมื่อมีการปรับเปลี่ยนสภาพ/เงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย โดยเกิดจากการกำกับดูแลที่เหมาะสม ซึ่งมีอธิพลองค์การ/หน่วยงาน หรือระบบกลไกการทำงานที่เกี่ยวข้องเห็นความสำคัญและมีนโยบายแก้ไข้ปัญหา



2.2.4 ประเภทและวิธีการรวบรวมข้อมูลแบบ Case Base

คือ ข้อมูลที่มีทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ ส่วนใหญ่ถูกใช้ในพื้นที่ต่างจังหวัด เช่น ระดับท้องถิ่น ระดับอำเภอ และระดับจังหวัด

1) แหล่งจัดเก็บข้อมูล แบ่งออกเป็น 2 ระดับ

1.1) ระดับอำเภอ

(1) เก็บข้อมูลเชิงปริมาณ ได้จากข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ บาดเจ็บ และเสียชีวิตทางถนนของข้อมูล 3 ฐาน ได้แก่ ข้อมูลจากมรณบัตรและหนังสือรับรองการตายของอำเภอหรือสำนักงานเขต ข้อมูลจากระบบ POLIS ที่บันทึกข้อมูลคดีของตำรวจ และข้อมูลจากระบบ e-Claim สำหรับบันทึกการเบิกจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนของบริษัทเอกชน รวมถึงข้อมูลจากโรงพยาบาลที่เป็นจำนวนครั้งที่เกิดเหตุ และจำนวนผู้บาดเจ็บ (2) เก็บข้อมูลเชิงคุณภาพ ได้ข้อมูลเบื้องต้นจากศูนย์อุบัติเหตุของโรงพยาบาล และสาธารณสุขจังหวัด (สสจ.) ที่เก็บเฉพาะรายที่ประสบเหตุแล้วเสียชีวิตเท่านั้น โดยระบุถึงสาเหตุของผู้เสียชีวิตมีลักษณะเป็นการลงสอบสวนถึงปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ประกอบด้วย ปัจจัยหลัก 3 ประการ คือ พฤติกรรมของบุคคล สภาพแวดล้อม และยานพาหนะ เพื่อสืบหาสาเหตุของการเสียชีวิต

1.2) ระดับท้องถิ่น

เก็บจากผู้ที่ไม่เสียชีวิต โดยใช้เทคนิคการเก็บข้อมูลแบบสอบถามเชิงลึก คือ เวลาเกิดเหตุให้คนในพื้นที่ร่วมลงสอบสวนและเก็บข้อมูลด้วย เป็นการทำงานโดยมีเครือข่ายภายในชุมชนในท้องถิ่นไปด้วย เช่น อบท. ที่ดูแลเกี่ยวกับถนน อสม. เป็นฝ่ายประชาสัมพันธ์ และผู้ใหญ่บ้านที่เข้าถึงจุดเกิดเหตุและเป็นเจ้าของในการดูแลพื้นที่ และโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล (รพ.สต.) ในพื้นที่

2) วิธีการจัดการข้อมูล

ในต่างจังหวัด หากพบว่าข้อมูลไม่ตรงกันจะติดต่อไปยังพื้นที่ โดยสอบถาม อสม. รพ.สต. ผู้ใหญ่บ้าน กำนัน หรือ อบจ.

3) วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล ใช้การแยกตามลักษณะของข้อมูล ดังนี้

3.1) ลักษณะของข้อมูลเชิงปริมาณ หมายถึง การใช้ข้อมูลตัวเลขทางสถิติไปวิเคราะห์หาปัจจัยของสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ โดยแยกกลุ่มผู้ประสบอุบัติเหตุ เช่น การแบ่งเป็น 3 กลุ่มตามช่วงอายุ ได้แก่ เด็กและเยาวชน (อายุระหว่าง 0-24 ปี) วัยแรงงาน (อายุระหว่าง 25-59 ปี) และ ผู้สูงอายุ (อายุตั้งแต่ 60 ขึ้นไป) เป็นต้น (โปรดดูเพิ่มเติมที่: ศูนย์ข้อมูลกลางด้านการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข, 2564, เข้าถึงได้จาก https://dip.ddc.moph.go.th/new/บริการ/3base_status_new.)

3.2) ลักษณะของข้อมูลเชิงคุณภาพ หมายถึง การศึกษาข้อมูลในลักษณะของตัวอย่าง เพื่อชี้ให้เห็นตัวปัจจัยของตัวแปรมากกว่าหนึ่งตัวแปร และข้อสรุปเชิงรูปธรรมมากกว่าหนึ่งอย่าง เพื่อสะท้อนให้เห็นเงื่อนไขของอุบัติเหตุ หรือการป้องกันอุบัติเหตุ

โดยเทคนิคในการวิเคราะห์ คือ การตั้งประเด็นคำถามถึงข้อมูลที่สนใจคืออะไร ไปพร้อม ๆ กับการสอบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกที่เปลี่ยนเครื่องมือจาก Haddon's Matrix เป็น Swiss Cheese Model เพื่อให้เห็นปัจจัยที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุในเชิงเจ้าภาพการจัดการ โดยเจ้าหน้าที่สาธารณสุข (สสจ. สสอ. และ รพ.สต.) มีหน้าที่รับผิดชอบสอบสวนข้อมูลอุบัติเหตุ

มีการจัดอบรมให้ความรู้และฝึกปฏิบัติการสอบสวนอุบัติเหตุ เสริมความรู้ให้กับ รพ.สต.และ อสม. อย่างต่อเนื่อง ทีม สสจ. คอยช่วยเติมเต็ม ขวนคิดวิเคราะห์ให้เห็นความเชื่อมโยงของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ และหาตัวกลางในการสื่อสารและกระจายข้อมูลการสอบสวนอุบัติเหตุ ได้แก่ แกนนำ อสม. และแม่ค้าชุมชนในพื้นที่

2.2.5 ประเภทและวิธีการรวบรวมข้อมูลแบบ Problem Base

คือ ข้อมูลเชิงปริมาณโดยใช้หลักสถิติมาวิเคราะห์ เพื่อกำหนดมาตรการ ออกนโยบาย ชี้เป้าหมาย และการเสนอข้อมูลในระดับประเทศโดยข้อมูล Problem base ส่วนใหญ่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงนโยบายในระดับจังหวัด โดยเฉพาะกรุงเทพมหานครที่ใช้ข้อมูล Problem base เป็นหลัก เนื่องจากการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณจะต้องใช้จำนวนคนหรือเคสอุบัติเหตุจำนวนมาก เพื่อวิเคราะห์ข้อมูลในภาพรวม แต่จะไม่ได้เจาะลึกถึงข้อมูลเฉพาะเหมือนข้อมูล Case Base

1) แหล่งจัดเก็บข้อมูล

กรุงเทพมหานครใช้ข้อมูลจาก บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และข้อมูลเสริมจากกองบัญชาการตำรวจนครบาล ศูนย์เฝ้าระวัง สำนักงานการแพทย์ซึ่งข้อมูลจะระบุถึง คน ถนน สภาพแวดล้อม สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ผลกระทบหลังเกิดอุบัติเหตุ

2) วิธีการจัดการข้อมูล

กรุงเทพมหานคร อาศัยสร้างโครงสร้างที่อิงนโยบาย ด้วยการจัดตั้ง “ศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กรุงเทพมหานคร (ศรภ.)” ที่เป็นศูนย์กลางจัดการข้อมูลเพื่อความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร เพื่อสะท้อนผลลัพธ์ ปัญหา ความเสี่ยง และสาเหตุ (feedback loop) ให้เจ้าภาพผ่านกลไก ศปถ. โดยมีเครือข่ายข้อมูลทั้งฝั่งของ ศปถ.เขต, กทม., บริษัทเอกชน และศูนย์เอราวัณ

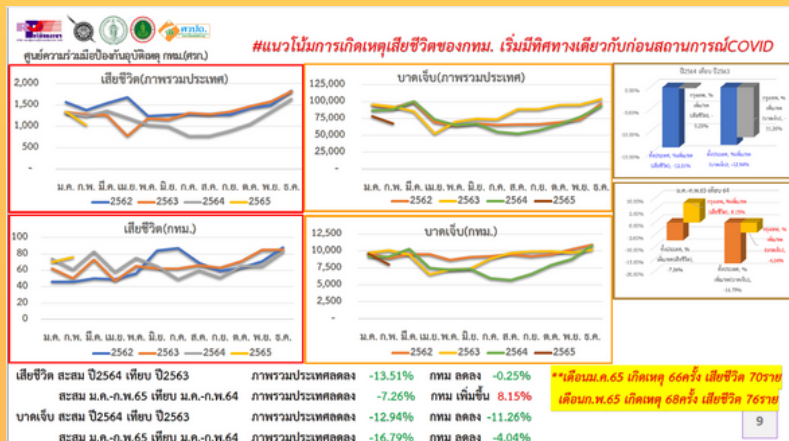
ศรภ. เกิดจากความร่วมมือของหน่วยงาน (บชน. , สจส. , ศูนย์เอราวัณ สำนักการแพทย์ , ศวปถ. และ บริษัทกลางฯ) ในแบบ informal โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่มีผู้เสียชีวิตมาวิเคราะห์เชิงระบบและเชิงประเด็นเสี่ยงสำคัญ เพื่อสนับสนุนให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปใช้ขับเคลื่อนป้องกันและแก้ไข

ปัญหา เพื่อลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุในระดับนโยบายและระดับพื้นที่สำหรับต่างจังหวัด อาศัยโครงสร้างคณะทำงานแบบแนวดิ่งและแนวนราบควบคู่กันไป ในการขับเคลื่อนการทำงาน ด้านอุบัติเหตุทางถนน ผ่านกลไก ศปถ. และสามารถค้นหาข้อมูลที่น่าสนใจในการขับเคลื่อนงานอุบัติเหตุ จากแหล่งข้อมูล 2 ส่วนเป็นหลัก ได้แก่ ฐานข้อมูลของ ศปถ.จังหวัด (ไฟล์ excel) ที่ส่งผ่านทางไลน์ และข้อมูลจากเว็บไซต์ของกรมป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข (<https://ddc.moph.go.th/dip/>) และมีการจัดการข้อมูลในแต่ละระดับจาก (ศปถ.จังหวัด ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.อปท.) ในการส่งต่อข้อมูลสะท้อนกลับไปมา อย่างต่อเนื่อง มีทีมคณะกรรมการด้านข้อมูล ของ ศปถ.ทุกระดับจะทำการกลั่นกรองข้อมูลก่อนนำเข้าในการประชุม หากข้อมูลการสอบสวนอุบัติเหตุที่ไม่สามารถจัดการได้ จะส่งต่อให้ ศปถ.อำเภอ และศปถ.จังหวัด เป็นผู้จัดการ เพื่อนำไปสู่การกำหนดมาตรการหรือนโยบายในการขับเคลื่อนงานต่อไป

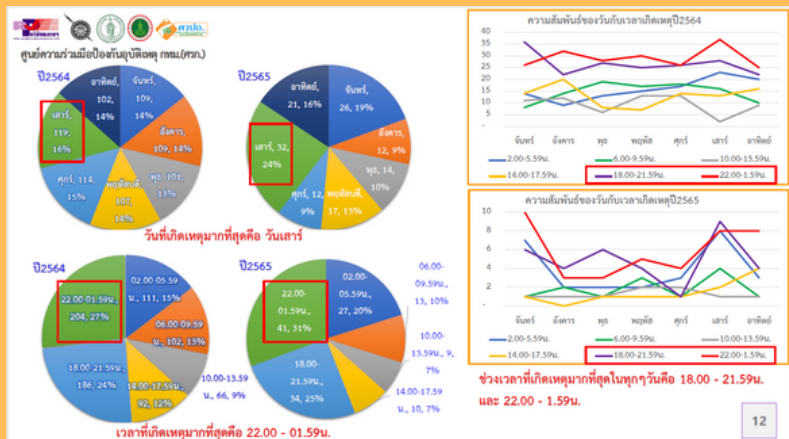
3) วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

เนื่องจากลักษณะข้อมูลของ Problem Base เป็นข้อมูลเชิงปริมาณที่มีกลุ่มตัวอย่างชัดเจนสามารถวิเคราะห์เป้าหมาย ปัจจัยของพฤติกรรม ปัจจัยเสี่ยงทางกายภาพ ซึ่งแสดงได้ในหลาย ๆ มิติ หลายพื้นที่ ทำให้สามารถเห็นองค์ประกอบที่ครอบคลุมทุกพื้นที่ และเปรียบเทียบว่า เขตพื้นที่ใดเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ลักษณะของการเกิดที่คล้ายคลึงกัน จากนั้นวางแผนป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งสามารถจัดการไปพร้อมกัน ในหลาย ๆ เขตที่มีลักษณะปัญหาใกล้เคียงกัน การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ หรือ Problem base ของศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุ กทม. (ศรภ.) จะวิเคราะห์ เป็น 2 ส่วน คือ สถานการณ์อุบัติเหตุในภาพรวมและสถานการณ์อุบัติเหตุรายเขตพื้นที่ เพื่อชี้ให้เห็นถึงสถานการณ์แนวโน้มการเสียชีวิตของกรุงเทพมหานคร และเขตที่มีผู้เสียชีวิตมากที่สุดหรือน้อยที่สุดเพื่อนำไปสู่การจัดการความเสี่ยง ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนต่อไป

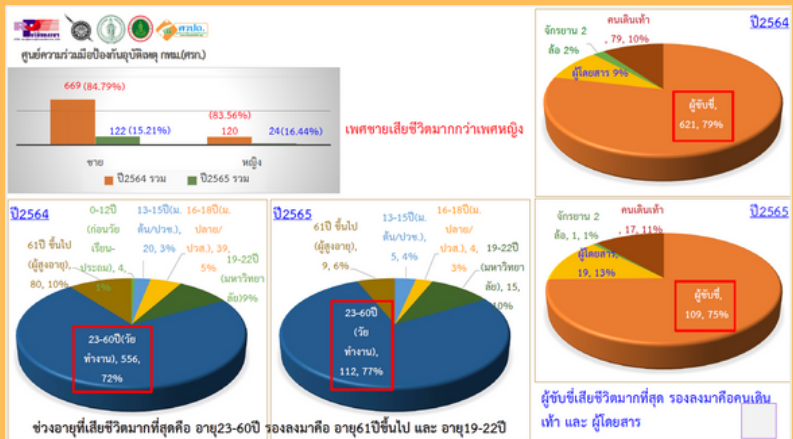
ในส่วนของการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุในภาพรวมของกรุงเทพมหานครได้มีการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างปีปัจจุบันกับปีที่ผ่านมา จึงทำให้เห็นแนวโน้มของการบาดเจ็บและเสียชีวิตสะสมเพิ่มขึ้นหรือลดลง ส่วนการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุแบบรายเขตพื้นที่ ได้ชี้ให้เห็นถึงจำนวนผู้เสียชีวิตของแต่ละเขต รวมทั้ง สน. ที่มีผู้เสียชีวิตมากที่สุด



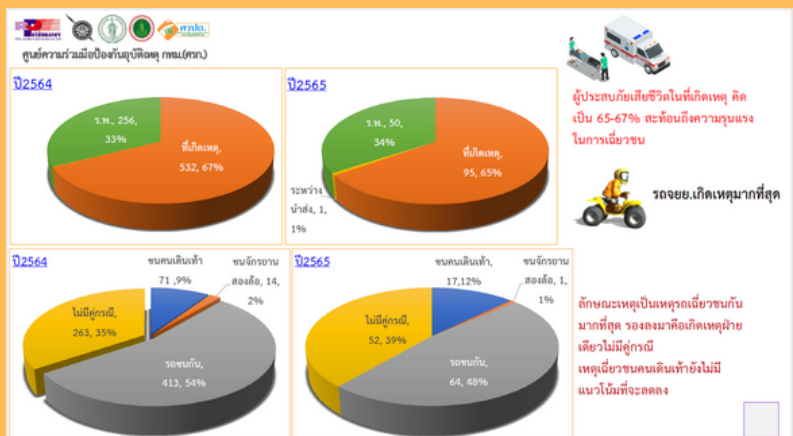
รูปที่ 5 แสดงตัวอย่างการวิเคราะห์ข้อมูลผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน
ในภาพรวมของประเทศและกรุงเทพมหานคร



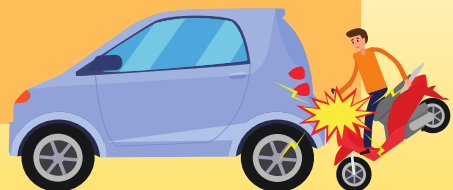
รูปที่ 6 แสดงความสัมพันธ์ของวันและเวลาเกิดเหตุ

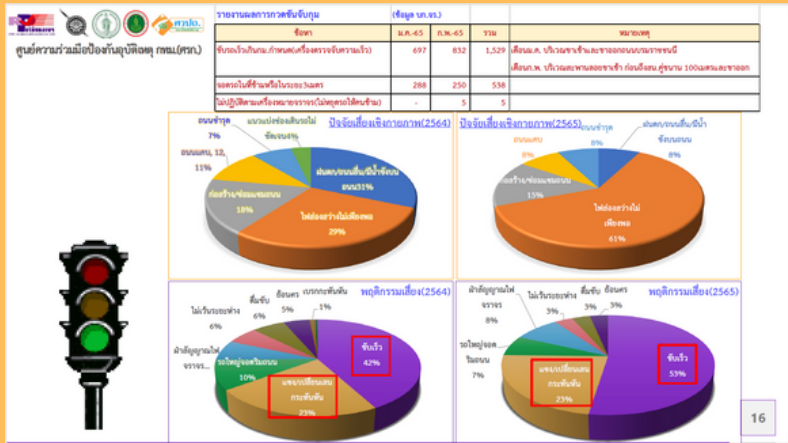


รูปที่ 7 แสดงช่วงอายุและประเภทผู้ที่เสียชีวิตมากที่สุด



รูปที่ 8 แสดงการเสียชีวิตของผู้ประสบเหตุและลักษณะการเกิดเหตุ

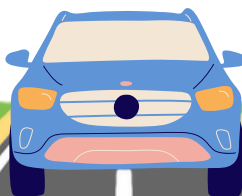




รูปที่ 9 แสดงสาเหตุของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน
จากรูปที่ 5 - 9 จะเห็นได้ว่าการวิเคราะห์และเปรียบเทียบข้อมูลผู้เสียชีวิต

และบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวมของประเทศและกรุงเทพมหานคร ที่ชี้ให้เห็นถึงสถานการณ์แนวโน้มการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ตลอดจนการวิเคราะห์ถึงวันและเวลาที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ช่วงอายุและประเภทผู้เสียชีวิต ประเภทยานพาหนะที่ประสบเหตุสูงสุด และลักษณะการเกิดเหตุ ซึ่งข้อมูลทั้งหมดนี้ได้มาจากการบูรณาการของฐานข้อมูลทั้ง 3 แหล่ง ไม่ว่าจะเป็นข้อมูลจาก บชน. ข้อมูลจากบริษัทต่างๆ และข้อมูลจากศูนย์เฮอร์วีน โดยข้อมูลดังกล่าวได้ให้นำเสนอในที่ประชุม ศรท. เพื่อชี้ให้เห็นถึงสถานการณ์อุบัติเหตุและปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ และใช้ข้อมูลดังกล่าวเป็นตัวตั้งต้นในการหารือขอข้อมูลที่เกี่ยวข้องร่วมกันระดมความคิดเห็น หาเป้าหมายหลักในการแก้ไขปัญหา

ดังนั้น การวิเคราะห์แบบ Problem Base ทำให้ทราบถึงลักษณะของเงื่อนไขการเกิดอุบัติเหตุ โดยสามารถนำลักษณะที่คล้ายกันนี้ไปวางแผนและเลือกที่จะจัดการก่อนเกิดอุบัติเหตุได้อย่างไรในภาพใหญ่



2.2.6 การเชื่อมโยงข้อมูลกับบริบทพื้นที่

1) รูปแบบการส่งคืนข้อมูล

1.1) พื้นที่ต่างจังหวัด แบ่งออกเป็น 2 ระดับ คือ

(1) **ระดับอำเภอ และจังหวัด** เป็นการประชุมที่ใช้ข้อมูลจาก สปถ.จังหวัด นำไปประชุมกันที่ อำเภอ โดยในวงประชุมที่อำเภอจะมี สปถ.อปท. ผู้ใหญ่ กำนัน ร่วมประชุม เวทีนี้จะให้ภาพใหญ่ด้านสถิติ พร้อม กับชี้แจงจำนวนครั้งการเกิด ลักษณะของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ พื้นที่ทางกายภาพ จากนั้นข้อมูลจะถูกส่ง ไปยังระดับชุมชน หมู่บ้าน ตำบล ในท้องถิ่น

(2) **ระดับชุมชน หมู่บ้าน ตำบล** ในท้องถิ่น เนื่องจากที่อำเภอในแต่ละเดือนจะมีการประชุม สปถ.อำเภอ เพราะต้องนำข้อมูลที่วิเคราะห์แล้วส่งกลับไปยังพื้นที่ในเขตอำเภอ หากพบว่าตำบลใดเกิดความเสียง และรู้ สาเหตุ จะใช้ 2 ช่องทางในการสื่อสาร คือ

ช่องทางแรก เป็นการประชุมย่อย 3 วง ได้แก่ วงแรก ใช้ข้อมูลจาก สปถ.อำเภอ นำไปประชุมกับเจ้าหน้าที่ สปถ.ท้องถิ่น อาทิ นายก ปลัด เจ้าหน้าที่สาธารณสุข ให้นำผลไปชี้แจงในพื้นที่ พร้อมกับสาเหตุของการเกิด อุบัติเหตุ **วงที่สอง** เป็นการประชุมประจำเดือนของสำนักงานสาธารณสุขอำเภอ (สสอ.) ที่มีเจ้าหน้าที่ สาธารณสุข และเจ้าหน้าที่ใน รพ.สต. เข้าร่วม และ**วงที่สาม** เป็นการประชุมประเดือนที่มีผู้ใหญ่บ้าน กำนัน เข้าร่วม ประกอบด้วย สปถ. อปท. และ รพ.สต. ซึ่งจะส่งผลไปยังการประชุมประเดือนของ อสม. ที่ รพ.สต. โดย อสม. จะทำหน้าที่ในการกระจายข้อมูลไปยังชุมชน

ช่องทางที่สอง เป็นการส่งข้อมูลผ่านโซเชียล เช่น แอปพลิเคชัน Line ที่มีผู้ใหญ่บ้าน กำนัน เป็นสมาชิก ของ สปถ. อยู่ในกลุ่มได้รับรู้รับทราบ และนำไปชี้แจงให้แก่ชาวบ้าน

1.2) พื้นที่กรุงเทพมหานคร มีกระบวนการจัดการ 2 กระบวนการ คือ

(1) มีศูนย์ความร่วมมือป้องกันอุบัติเหตุกรุงเทพมหานคร (ศรภ.)”

ใช้ข้อมูลส่งต่อแบบ Problem Base ทำให้ทราบถึงลักษณะเงื่อนไขการเกิด สามารถนำลักษณะที่คล้ายกัน ไปวางแผนเลือกที่จะจัดการก่อนเกิดอุบัติเหตุได้โดยไม่ต้องรอ และมีการใช้ข้อมูล case base มาวิเคราะห์ ข้อมูลกับเขตที่เกิดอุบัติเหตุในแต่ละเดือน เพื่อกำหนดแนวทางและมาตรการในการแก้ปัญหา และติดตาม แก้ไขมาเสนอในที่ประชุม สปถ.กทม.

(2) สร้างการมีส่วนร่วมโดยใช้กลไกของ สปถ.เขต และ สน.ท้องที่

ทั้งการวิเคราะห์ Case Base ร่วมกันในวงประชุม ศรภ. การอบรมให้ความรู้การวิเคราะห์และการนำข้อมูล ไปใช้ เช่น การทำงานร่วมกันในพื้นที่ และเพิ่มการสร้างเวทีระดับพื้นที่ โดยดึงนักวิชาการ อาจารย์ มหาวิทยาลัยในคณะที่วิศวกรรมและที่เกี่ยวข้องกับการลดอุบัติเหตุเข้าร่วมวิเคราะห์ แลกเปลี่ยน และนำ ผลเข้าที่ประชุม สปถ.เขต เพื่อแก้ไขปัญหาลุอุบัติเหตุ เป็นต้น

2) การนำข้อมูลไปแลกเปลี่ยนและเชื่อมโยงกับบริบทพื้นที่การป้องกันอุบัติเหตุ

2.1) พื้นที่ต่างจังหวัด

ใช้จัดการทางกายภาพของถนน ด้วยการหาจุดเสี่ยง ดึงชาวบ้านมาร่วมแก้ไข ชี้จุดเสี่ยง กำหนดปัญหา ดำเนินการด้วยตัวเอง และใช้การปรับพฤติกรรม โดยใช้กลไก อสม. ร่วมกับ รพ.สต. ให้เข้าถึง Case เนื่องจากชาวบ้านรู้จักกัน ไว้วางใจซึ่งกันและกัน ทั้งนี้การขับเคลื่อนผ่าน อสม. ยังสามารถทำได้อีกอย่างคือการให้ อสม. สวมหมวกนิรภัย สร้างความตระหนักในความปลอดภัย และกระจายความเสี่ยงด้วยการทำพรบ.

2.2) พื้นที่กรุงเทพมหานคร

ศรภ. ส่งข้อมูลไปยังตำรวจเทศกิจให้เข้ามารับเรื่อง โดย ศภ. ไปให้ความรู้เรื่องข้อมูลอุบัติเหตุ วิธีการดำเนินการจึงผ่านนโยบายเป็นหลัก ออกในรูปแบบกฎหมายที่เรียกว่า คำสั่งทางปกครองที่เจ้าหน้าที่ต้องปฏิบัติเรื่องการลดอุบัติเหตุทางกรุงเทพมหานคร ทั้งยังบังคับเป็นตัวชี้วัดร่วมของทุกสำนักงานเขต และส่วนกลางที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ แต่อาจจะไม่ครอบคลุมทุกหน่วยงาน ทั้งนี้ ศรภ. ได้ทำ MOU กับบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ทำให้ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนสำนักงานเขต สามารถดูข้อมูลอุบัติเหตุในเชิงพื้นที่ได้ นอกจากนี้ ศรภ. ยังมีการวิเคราะห์นำผลไปสู่กระบวนการของศูนย์ระดับเขต และให้หน่วยงานส่วนกลางเป็นผู้ดูแลแก้ไขในแต่ละประเด็น

3) ข้อควรจำในการเชื่อมโยงข้อมูลกับบริบทพื้นที่

3.1) วิธีการนำเสนอข้อมูล จำเป็นต้องอาศัยอุปกรณ์ด้านเทคโนโลยี ได้แก่ คลิป ภาพ เสียง เพื่อให้เห็นภาพที่สะท้อนที่สมจริง แสดงถึงพฤติกรรมของผู้ประสบเหตุ อย่างไรก็ตาม หากอยู่ในสถานการณ์ที่ไม่สามารถใช้สื่อเทคโนโลยีได้ ผู้นำเสนอต้องเตรียมฟิวเจอร์บอร์ดโดยนำรูปภาพที่แสดงถึงพฤติกรรมการขับขี่และกระดาน พร้อมกับกระดาน ฟลิปชาร์ตไปนำเสนอ เพื่อเปิดพื้นที่แบบมีส่วนร่วมในการวิเคราะห์ถึงสาเหตุ การหาแนวทางการแก้ปัญหา รวมถึงให้ผู้รับฟังเห็นเป้าหมายการจัดการอุบัติเหตุไปพร้อม ๆ กัน

3.2) การประชุมในระดับอำเภอ และจังหวัด

(1) ควรนำข้อมูลทั้ง case base และ problem base

มานำเสนอและชี้ประเด็นสำคัญที่ควรแก้ปัญหา

เพื่อให้เห็นภาพของปัญหาที่เฉพาะเจาะจงและชัดเจนมากขึ้น



(2) การนำเสนอต้องหลีกเลี่ยงการพูดถึงเรื่องใดเรื่องหนึ่ง แต่ให้กล่าวถึงลักษณะของปัจจัยเชิงสาเหตุที่ใกล้เคียงกัน โดยคำนึงถึงผู้เข้าร่วมประชุมเป็นหลัก เช่น การประชุมในวงของ ศปถ.อำเภอ วงนี้จะมีข้อมูลเชิงคุณภาพ (Case Base) มาแล้วส่วนหนึ่ง อีกส่วนหนึ่งจะใช้เป็นข้อมูลเชิงปริมาณที่ได้จาก ศปถ.จังหวัด ดังนั้น การนำเสนอในวงประชุมนี้จึงเป็นลักษณะเชิงนโยบายที่เป็นไปตามแผนงานของระบบกำกับติดตามและประเมินผล รวมถึงการคาดการณ์อนาคตในช่วงเหตุการณ์ที่มีผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นจำนวนมาก โดยสัมพันธ์กับการทำงานของ ศปถ.จังหวัด ที่อยู่ในรูปของโครงการ กิจกรรม หรือมาตรการ ซึ่ง ศปถ.อำเภอ จะสั่งการให้ ศปถ.ท้องถิ่น นำปฏิบัติเพื่อให้เป็นไปตามแผนงานที่วางไว้ ขณะที่วงประชุมของ ศปถ.ท้องถิ่น ที่มีทั้ง รพ.สต. และ อสม. จะเป็นฝ่ายปฏิบัติให้ตรงกับแผนงานของ ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.จังหวัด จึงจำเป็นต้องใช้ภาษาระดับไม่ทางการ เน้นเครื่องมือเชิงคุณภาพ และใช้ลักษณะของ Case Base มาเป็นตัวอย่าง เพื่อแสดงให้ชาวบ้านเข้าใจ ตระหนัก และร่วมป้องกันแก้ไข

(3) การประชุมต้องสะท้อนถึงผลกระทบจากการสูญเสียหากเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะการเกิดเคสอุบัติเหตุขึ้นแล้วเพื่อกระตุ้นให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องร่วมกันแก้ไขปัญหาในฐานะเจ้าภาพ แต่ไม่ใช่การโยนความผิดให้กัน เช่น เกิดอุบัติเหตุบริเวณหน้าโรงเรียน ทุกฝ่ายต้องร่วมมือกันในการทำให้ไม่เกิดซ้ำอีกโดยร่วมกันออกมาตรการหรือวิธีการในการแก้ไขปัญหาหรือสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น

3.3) การตั้งประเด็นชวนคิด โดยประมวลประเด็นคำถามจากการตั้งสมมติฐานถึงข้อเท็จจริงของการเกิดเหตุ และผลกระทบของอุบัติเหตุ ขึ้นไปถึงพฤติกรรมที่สัมพันธ์กับเหตุการณ์

4) ข้อจำกัดในการเชื่อมโยงข้อมูลกับบริบทพื้นที่

4.1) บางกรณีที่ไม่พร้อมให้ข้อมูลการสัมภาษณ์และเก็บข้อมูลเชิงลึกเพื่อเก็บข้อมูลแบบ Case Base ควรแบ่งเป็น 2 ประเด็น

(1) ญาติหรือผู้ประสบเหตุไม่ให้ข้อมูล เนื่องจากเหตุการณ์อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเป็นเรื่องราวที่เศร้าสลด เสียใจและเกิดความสูญเสียเป็นอย่างมาก ทำให้ญาติหรือผู้ประสบเหตุไม่อยากจะเล่าเรื่องราวที่เกิดขึ้นหรือให้ข้อมูลต่างกับบุคคลอื่น ดังนั้นการที่จะเข้าสัมภาษณ์หรือเก็บข้อมูลอาจทำได้ยาก แกนนำ อสม. และผู้นำชุมชน ควรใช้ความสัมพันธ์ส่วนตัว สร้างความไว้วางใจ เชิญชวนและเน้นย้ำว่าให้ญาติหรือผู้ประสบเหตุได้เล่าเรื่องราวการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อแลกเปลี่ยนเรียนรู้และร่วมกันคิดวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ที่เกิดจากสภาพแวดล้อมทางกายภาพ รวมถึงพฤติกรรมเสี่ยงที่เกิดขึ้น และหาแนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุซ้ำ จะทำให้เกิดการสร้างแนวร่วมการทำงานเป็นหมู่คณะร่วมกัน

STOP



(2) ลักษณะของการใช้ข้อมูลในการขับเคลื่อน ในระดับจังหวัด ระดับอำเภอ และระดับท้องถิ่น จะการใช้ข้อมูล Case Base เพื่อให้เห็นตัวอย่างผลกระทบที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ และใช้ฐานข้อมูลจาก ศปถ.จังหวัด ที่ส่งต่อข้อมูลไปยังระดับอำเภอและระดับพื้นที่ (ตำบล/ชุมชน) ทำให้เกิดการสร้างกระบวนการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ให้กับคนในชุมชนร่วมกัน ตัวอย่างเช่น อำเภออรัญประเทศ มีการสะท้อนข้อมูล 2 ระดับ คือ

ระดับอำเภอ มีการสะท้อนหรือคืนข้อมูลในเวทีประชุมกำนัน/ผู้ใหญ่บ้านและเวทีประชุมของผู้บริหาร ผอ.รพ.สต. โดยจัดประชุมเป็นประจำทุกเดือน ระดับตำบล หลังจากการประชุม ศปถ.อำเภอ ในแต่ละหมู่บ้านจะจัดประชุมกันอีกครั้งในทุกๆเดือน โดย ทีมอสม.เป็นแกนนำหลักในการขับเคลื่อนงานในชุมชน และเตรียมรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุเพิ่มในวาระการประชุม ทำให้เกิดการนำข้อมูลสะท้อนถึงสถานการณ์อุบัติเหตุในพื้นที่ชุมชน จุดเสี่ยงที่ต้องการแก้ไขแ่งในที่ประชุมได้รับทราบและดำเนินการ **จังหวัดอุดรธานี** มีการสะท้อนหรือคืนข้อผ่านกลไกการจัดการข้อมูลที่ดี ควรมีการจัดการข้อมูลในแต่ละระดับจาก (ศปถ.จังหวัด ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.อปท.) มีการส่งต่อข้อมูลเพื่อสะท้อนกลับไป-มา อย่างต่อเนื่อง ดังนี้

ข้อมูลฯขึ้น (ศปถ.อปท. ไปสู่ ศปถ.จังหวัด) ใช้การจัดทำข้อมูลในระดับท้องถิ่น (ศปถ.อปท.) ควรเป็นข้อมูลรายเคส (case base) เพื่อให้พื้นที่จัดการปัญหาด้วยตนเอง ส่วนลักษณะข้อมูลที่ไม่สามารถจัดการได้จะส่งต่อไปที่ ศปถ.อำเภอ และหากศปถ.อำเภอ ไม่สามารถจัดการได้ จะส่งต่อให้ ศปถ.จังหวัด เป็นผู้จัดการข้อมูล

ข้อมูลฯลง (จาก ศปถ.จังหวัด สู่ ศปถ.อปท.) เกิดเมื่อ ศปถ.จังหวัด ได้รับข้อมูลจาก ศปถ.อปท. และ ศปถ.อำเภอ จะนำมาประมวลเพื่อแปลงเป็นนโยบายของจังหวัด และส่งการลงไปยังระดับอำเภอ จากนั้นดำเนินการแปลงนโยบายสู่การนำไปปฏิบัติในพื้นที่ โดยพิจารณาตามบริบทในแต่ละพื้นที่ เพื่อเป็นแนวทางการจัดการข้อมูลให้กับ ศปถ.อปท. และนำข้อมูลมาพิจารณาร่วมกับสิ่งที่อำเภอให้มา เพื่อปรับเป็นแนวทางปฏิบัติในพื้นที่ของตนเอง จึงสามารถจัดการแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้

4.2) การทำข้อมูลสอบสวน สืบสวน ใช้งบประมาณในการเดินทาง และ

สรรพกำลังมากกว่าข้อมูลเชิงปริมาณ แต่ข้อมูลการสอบสวนมีความสำคัญต่อการวิเคราะห์ปัญหาเชิงลึก และนำไปสู่การกำหนดมาตรการในเชิงป้องกัน จึงจำเป็นต้องมีการตั้งทีมงานสอบสวนขึ้นมาในระดับตำบล ซึ่งในพื้นที่อาจปรับรูปแบบการสอบสวนเคสตามความเหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ เช่น อาจจะทำ case มาวិเคราะห์ผ่านการประชุมในเวทีระดับหมู่บ้าน หรือตำบล ที่จำนวน case ที่นำมาวิเคราะห์อาจมีจำนวน 3 - 5 Case ได้



4.3) การไม่มีศูนย์ข้อมูล ทำให้เกิดข้อจำกัดในการดำเนินงานโดยเฉพาะการแก้ไขเชิงพฤติกรรมและเชิงกายภาพ ในอนาคตอาจต้องมีหน่วยงานมารองรับ เนื่องจากข้อมูลการศึกษาทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพไม่ได้ถูกเก็บไว้อย่างเป็นระบบ ที่มีแหล่งรวบรวมทั้งมูลดิบ (Big Data) ข้อมูลวิเคราะห์ปัจจัยเชิงสาเหตุ ไปจนถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่ ซึ่งการที่ข้อมูลเหล่านี้จะจัดกระจายจึงยากต่อการเปลี่ยนเชิงพฤติกรรมให้ตรงกับ การเปลี่ยนแปลงของผู้ขับขี่ อีกทั้งสมรรถนะของยานพาหนะที่มีอัตราความเร็วเพิ่มขึ้น ภายในมีอุปกรณ์นิรภัยเข้ามาช่วยลดอัตราการเสียชีวิตและพิการ รวมถึงทำให้ยากต่อการออกนโยบาย อันส่งผลต่อการแก้ไขป้องกันเชิงกายภาพ

2.3 กระบวนการและกลไกในการสร้างมีส่วนร่วม

2.3.1 บทบาทการขับเคลื่อนกระบวนการและกลไกการสร้างมีส่วนร่วม

1) บทบาทระดับจังหวัด

1.1) คณะทำงาน ศปถ.จังหวัด เป็นแกนนำสำคัญในการดำเนินงาน เริ่มตั้งแต่กำหนดนโยบายวางแผนงานให้สอดคล้องกับนโยบายจังหวัด

1.2) ถ่ายทอดองค์ความรู้ พัฒนาศักยภาพทีม

1.3) ติดตามประเมินผล สนับสนุนให้คำปรึกษา และแก้ไขปัญหา

2) บทบาทระดับอำเภอ

2.1) ศปถ.อำเภอ เป็นผู้ชี้เป้า สะท้อนปัญหาตามบริบทของอำเภอที่เกิดขึ้น ให้กับ ศปถ.จังหวัด ได้รับทราบ

2.2) ศปถ.อำเภอ ทำหน้าที่เชื่อมการทำงานระหว่าง ศปถ.จังหวัด และ ศปถ.ท้องถิ่น ในด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะข้อมูลที่เกี่ยวข้อง อาทิ สถิติการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ การเสียชีวิต และสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจุดเสี่ยง

2.3) สนับสนุนการทำงานของท้องถิ่น ให้คำแนะนำ ติดตามและประเมินผล

3) บทบาทระดับตำบล/เทศบาล

3.1) ชักชวนผู้บริหาร แกนนำหมู่บ้านมาร่วมขับเคลื่อนนโยบายสู่ชุมชน และธรรมาภิบาลชุมชน

3.2) สร้างแนวร่วม/สร้างความรู้สึกเป็นเจ้าของและพันธมิตในการทำงาน

3.3) ให้ข้อมูล ความรู้กับชุมชน และร่วมกันแก้ปัญหา



2.3.2 กระบวนการสร้างภาคีเครือข่ายในการขับเคลื่อนกลไกแบบมีส่วนร่วม

1) กำหนดบทบาทภาคีเครือข่ายระดับจังหวัด

1.1) คณะกรรมการ ศปถ.จังหวัด

1.2) คณะทำงานโครงการ ประกอบด้วย สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด สาธารณสุขจังหวัด ตำรวจภูธรจังหวัด ขนส่งจังหวัด แขวงทางหลวงชนบท แขวงทางหลวง ปลัดจังหวัด ท้องถิ่นจังหวัด องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ ประชาสัมพันธ์จังหวัด เขตการศึกษา และบริษัทกลางฯ

2) กำหนดบทบาทภาคีเครือข่ายระดับอำเภอ ด้วยการสร้างแกนนำโดยใช้เครือข่าย พขอ. D-RTI หน่วยงานภาครัฐ เอกชน วิสาหกิจ มูลนิธิ สถานประกอบการ ภาคเอกชน และคณะกรรมการ ศปถ.อำเภอ

3) กำหนดบทบาทภาคีเครือข่ายระดับตำบล ด้วยการสร้างแกนนำโดยใช้เครือข่าย พพต. RTI-Team กู้ชีพตำบล จิตอาสา และคณะกรรมการ ศปถ.อปท

4) กำหนดบทบาทภาคีเครือข่ายระดับหมู่บ้าน ด้วยการสร้างแกนนำโดยใช้เครือข่ายผู้ใหญ่บ้าน แกนนำชาวบ้าน จิตอาสา อสม. โรงเรียน วัด และ ภาคีเครือข่ายหมู่บ้าน/ชุมชน

5) ตั้งเป้าหมายและตัวชี้วัดที่เป็นไปได้ในการขับเคลื่อนภารกิจของภาคีเครือข่าย ได้แก่

5.1) การผลักดันให้เพิ่มการสวมหมวกนิรภัย 100% ทั้งขณะขับและซ้อนรถจักรยานยนต์

5.2) การผลักดันให้เกิดถนนปลอดภัย (ถนน 3 ดาว) การชะลอความเร็ว พร้อมการจัดการจุดเสี่ยงในพื้นที่เพื่อความปลอดภัยของทั้งรถยนต์ จักรยานยนต์ จักรยาน และคนเดินเท้า

5.3) การพัฒนาศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก และโรงเรียน เพื่อสร้างพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนนเต็มพื้นที่และเป็นการปลูกฝังจิตสำนึก สร้างวินัยจราจรตั้งแต่วัยเป็นเด็กเล็ก เยาวชน

5.4) การระดมกำลังการตั้งด่านสกัดพฤติกรรมเสี่ยงที่ได้ผล และคัดแยกคนขับที่เสี่ยงมาเข้าสู่การอบรมและคัดแยกรถที่เสี่ยงมาดำเนินการแก้ไข เพื่อก้าวสู่การลดการตายเป็นศูนย์

6) กระบวนการเสริมพลังภาคีเครือข่าย มี 4 ขั้นตอน ดังนี้

6.1) ขั้นที่ 1 สร้างพลัง

(1) จัดตั้งทีมคณะทำงาน สร้างความเข้มแข็งเพื่อขับเคลื่อนกลไกการทำงาน

(2) พัฒนาศักยภาพทีมงานให้มีความรู้ มีทักษะในการจัดการปัญหาอุบัติเหตุ จราจร

(3) วางแผนงาน กำหนดเป้าหมายร่วมกัน



6.2) ขั้นที่ 2 สร้างเจ้าภาพ

- (1) ค้นหากลุ่มเสี่ยง ชักชวนและสร้างการมีส่วนร่วมดำเนินกิจกรรมโครงการ
- (2) ยกย่องชื่นชม เชียร์ให้ความรู้สึกเป็นเจ้าภาพ เจ้าของผลงาน/กิจกรรมที่เกิดขึ้น
- (3) จัดการข้อมูลให้มีพลัง โดยการให้กลุ่มเสี่ยงร่วมสำรวจข้อมูล วิเคราะห์ คั้นข้อมูล/สะท้อนกลับ โดยคณะทำงานจังหวัด อำเภอ เป็นพี่เลี้ยง และนำมาวิเคราะห์ร่วมกับข้อมูล 3 ฐานของจังหวัด หรือนำข้อมูลลดเสี่ยง จุดเสี่ยง พฤติกรรมเสี่ยง มาวิเคราะห์ควบคู่กับจำนวนการบาดเจ็บ เสียชีวิต นำไปสู่การออกแบบกิจกรรม และจัดการแก้ไขปัญหาร่วมกัน
- (4) คณะทำงานและภาคีเครือข่าย เดิมเดิมความรู้ให้กับกลุ่มเป้าหมายตามความเชี่ยวชาญและทักษะเฉพาะวิชาชีพ เช่น การแก้ไขจุดเสี่ยง การตั้งด่าน การปฐมพยาบาลเบื้องต้น/กู้ชีพ ทักษะการขับขี่ปลอดภัย การจัดทำ พ.ร.บ.รถจักรยานยนต์ เป็นต้น

6.3) ขั้นที่ 3 ปฏิบัติการและติดตามวัดผล

- (1) ออกแบบกิจกรรม และดำเนินการให้ตรงกับกลุ่มเป้าหมาย/กลุ่มเสี่ยง
- (2) การจัดการพฤติกรรมเสี่ยงในกลุ่มเสี่ยงต่าง ๆ เช่น การเคาะประตูบ้านตักเตือนให้ความรู้ การตั้งด่านชุมชน ด่านครอบครัว ด่านบังคับใช้กฎหมาย การออกข้อตกลง กติกาชุมชน มาตราการองค์กร การให้ความรู้และเฝ้าระวังตักเตือน
- (3) การสำรวจ เก็บข้อมูล และจัดการแก้จุดเสี่ยง จุดอันตรายในชุมชน โดยความร่วมมือจากทุกฝ่าย
- (4) การนำเทคโนโลยี เครื่องมือมาใช้ เพื่อช่วยควบคุม เฝ้าระวังพฤติกรรมมารขับขี่ เช่น เครื่องตรวจจับความเร็ว เครื่องตรวจหมวกนิรภัยอัตโนมัติ สัญญาณไฟอัจฉริยะควบคุมความเร็ว เป็นต้น
- (5) การส่งเสริมกิจกรรม รมรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ให้สวมหมวกนิรภัย และจัดพื้นที่ต้นแบบ เช่น หมู่บ้านต้นแบบ ตำบลต้นแบบ เพื่อสร้างแรงกระตุ้นทำกิจกรรมปรับพฤติกรรมเสี่ยงให้มีความปลอดภัย

6.4) ขั้นที่ 4 การติดตามวัดผลและประเมินผล

- (1) สรุปบทเรียนผลการดำเนินงาน แลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกัน เพื่อถอดบทเรียน
- (2) จัดเก็บข้อมูลเปรียบเทียบวัดผล เช่น อัตราการสวมหมวกนิรภัย จำนวนรถเสียรถไม่พร้อมลดลง อัตราการบาดเจ็บ เสียชีวิตลดลง เป็นต้น
- (3) นำเสนอข้อมูลผู้บริหาร ยกระดับความรู้ สังเคราะห์หลักดันข้อเสนอจากพื้นที่ให้เป็นนโยบาย



2.3.3 กระบวนการทำงานแบบบูรณาการอย่างมีส่วนร่วม



1) กระบวนการทำงานของ สปป.จังหวัด

- 1.1) มีการแต่งตั้งคณะทำงานระดับจังหวัด เพื่อเป็นแกนนำหลักในขับเคลื่อนงานในพื้นที่ และเสริมสร้างศักยภาพทีมเลขาฯ สปป.ระดับอำเภอ เพื่อเชื่อมโยงการทำงานและวางแผนงานการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ต่อไป
- 1.2) จัดทำข้อมูลของ สปป. แบบบูรณาการข้อมูล 3 ระดับ (จังหวัด อำเภอ ตำบล/เทศบาล)เพื่อนำมาใช้ในการป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนน
- 1.3) สปป.อำเภอ และตำบล ดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่ โดยดำเนินการตามตัวชี้วัดที่จังหวัดกำหนดไว้
- 1.4) ทีมงานระดับจังหวัด ออกติดตาม นิเทศ ตรวจสอบให้คำปรึกษา และติดตามความก้าวหน้าในการดำเนินงานในพื้นที่
- 1.5) สปป.อำเภอ เปิดเวทีให้ สปป.อปท. มานำเสนอผลงานความสำเร็จและบทเรียนอย่างต่อเนื่อง เพื่อกระตุ้นบทบาทและให้ข้อเสนอแนะ กำลังใจ พร้อมนำผลงานเสนอต่อเวทีระดับจังหวัด
- 1.6) สปป.จังหวัด มีการสรุปบทเรียนเป็นระยะ ๆ เพื่อเปรียบเทียบผลลัพธ์และความเข้มแข็งของกลไกการทำงาน

2) กระบวนการทำงานของ สปป.อำเภอ

- 2.1) มีการจัดตั้งคณะกรรมการ สปป.อำเภอ อยู่แล้ว เพื่อการประชุมอย่างเป็นทางการและรองรับงานนโยบายจากจังหวัด คู่ขนานกับการจัดตั้งคณะทำงาน/อนุกรรมการการขับเคลื่อน ที่มีทีมเลขาทำงาน ข้อมูล แผนการขับเคลื่อน วิชาการ ประสาน และการกำกับติดตามอย่างต่อเนื่อง พร้อมจัดเตรียมและเสนอวาระต่าง ๆ ในที่ประชุมหลักของ สปป.อำเภอ
- 2.2) การเคลื่อนกลไกการทำงาน จึงสามารถใช้กลไกการขับเคลื่อนตามหลัก 5ส. ได้แก่ (1) สารสนเทศ (2) สุดเสียง/ระบุความเสี่ยง (3) สหสาขาวิชาชีพ (4) สุดคุ้ม และ (5) ส่วนร่วม) กับ 5ช. คือ (1) ชงข้อมูล (2) ชักชวน/เชื่อม (3) ชื่นชม/เชียร์ (4) ช้อนแผนงาน/โครงการ และ (5) เช็ก ติดตามกำกับ โดยมีกระบวนการทำงานของ 5ส. กับ 5ช. ดังนี้
 - (1) เริ่มจากสารสนเทศ หรือข้อมูลเพื่อชี้หน้าความเสี่ยง ซึ่งได้มาจากหลายแหล่งทั้งจาก สสอ. โรงพยาบาล ตำรวจ บริษัทกลาง การสืบสวนอุบัติเหตุ หรือแม้แต่ผู้นำชุมชน เช่น กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน กลุ่มเสี่ยง จุดเสี่ยง
 - (2) เมื่อพบจุดเสี่ยงที่สามารถระบุได้แล้ว ทำการลดโอกาสเกิดความเสี่ยงโดยไม่ต้องรอให้เกิดเหตุการณ์ ด้วยการกำหนดแผนการจัดการความเสี่ยง ที่เรียกว่า “การล้มแชมป์สุดเสียง” ที่ใช้การประชุมอย่างไม่เป็นทางการของสหสาขา คือ การสร้างกลไกที่ยั่งยืนและต่อเนื่อง วงประชุมนี้แม้มีขนาดเล็กแต่ไม่ขาดแกนนำในการชงข้อมูลและการทำแผนด้วยการคุยกัน ซึ่งแกนนำที่ว่านี้มาจากทั้ง อปท. และชุมชนที่มีความตั้งใจในการแก้ไขและป้องกันความเสี่ยงแบบง่าย ๆ ก่อน

(3) หากเกิดกรณีที่จุดเสี่ยงนั้นมีความยากต่อการจัดการป้องกันความเสี่ยง จำเป็นต้องดึงส่วนร่วมจากหลายเจ้าภาพ เช่น การณรงค์และบังคับการสวมหมวกนิรภัย การประชุมแบบสหสาขาที่มีสมาชิกไม่มากเกินไป แต่มีความสม่ำเสมอในการคุยกัน ซึ่งจะส่งผลต่อความสำเร็จได้ถ้าสามารถติดตามประเด็นปัญหาเดิมอย่างต่อเนื่องจนเกิดผลลัพธ์ ส.ส่วนร่วม คือ การที่ทีมสหสาขามองหาเจ้าภาพอื่น ๆ เข้ามาร่วมรับผิดชอบและนำไปปฏิบัติ เช่น ให้ อพท. รับแก้จุดเสี่ยง รับทำศูนย์เด็กเล็กขี่ปลอดภัย หมวกนิรภัย 100% โรงเรียน โรงงาน สถานประกอบการรับทำมาตรการรณรงค์ขี่ปลอดภัย การมองหาส่วนร่วม (เจ้าภาพร่วม/New Partnerships) มากเท่าไร และเดินเรื่องแก้ปัญหาพร้อมกัน ในทิศทางเดียวกัน เช่น ทิศทางตำบลขี่ปลอดภัย อำเภอนั้นจะลดการเจ็บตายได้เร็วมากยิ่งขึ้น

(4) การสามารถ เชื่อมโยงให้เจ้าภาพอื่นมาร่วมลงแรงหนุน (ซัพพอร์ต) ถือเป็นการสร้างการยอมรับและลดแรงต้านของสังคมไปพร้อมกัน ส่วน ส.สุดคุ้ม คือการติดตามประเมินผล (เช็ค) แล้วนำเอากิจกรรมที่สร้างความสำเร็จ ลดเจ็บตายได้อย่างชัดเจน ด้วยการลงทุนหรือใช้วิธีการที่ถูก/ง่าย/ได้ผลเร็ว มาเป็นแบบอย่าง Good/ Best Practice (ชื่นชม)

3) กระบวนการทำงานของ สปท.อพท.

3.1 แต่งตั้งคณะทำงานระดับตำบล ได้แก่

(1) ทีมคณะทำงานตามคำสั่งแต่งตั้ง (ตามบทบาทหน้าที่ในโครงสร้าง)

(2) คณะอนุกรรมการฯ/คนมีใจที่อยากทำ ต้องการช่วยลดอุบัติเหตุทางถนน

3.2 การค้นหาต้นทุนและสถานการณ์ พื้นที่/ความต้องการ/การวิเคราะห์ผู้เกี่ยวข้อง

3.3 การจัดเวทีสร้างความเข้าใจกับผู้เกี่ยวข้องในระดับหน่วยงานและระดับตำบล - หมู่บ้าน

3.4 กำหนดเป้าหมายและทิศทางการทำงานระดับตำบล/แต่งตั้งคณะทำงานระดับตำบล - หมู่บ้าน

3.5 การอบรมพัฒนาศักยภาพทีมคณะทำงานระดับตำบล

3.6 จัดเวทีประชุมประจำเดือน

3.7 การเก็บข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในระดับตำบล-ครัวเรือน

3.8 การวิเคราะห์ข้อมูลแบบมีส่วนร่วม และการเขียนแผนปฏิบัติการระดับหมู่บ้าน/การกำหนดมาตรการระดับหมู่บ้านหรือตำบล

3.9 การปฏิบัติตามแผนงาน เช่น

(1) อบรมให้ความรู้ระดับหมู่บ้าน

(2) รณรงค์ประชาสัมพันธ์ สร้างกระแส เพิ่มการสวมหมวก คาดเข็มขัด ลดความเร็ว

(3) การเก็บข้อมูล - แก้ไขจุดเสี่ยง

(4) กำหนดมาตรการรณรงค์ (ส่วนราชการ สถานศึกษา สถานประกอบการ)

(5) การสอบสวนการเกิดอุบัติเหตุ

(6) ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กปลอดภัยจากอุบัติเหตุ

(7) การตั้งจุดตรวจ/ด่านตรวจชุมชน

(8) การจัดทำระบบฐานข้อมูล/ application

3.10 การสรุปและถอดบทเรียน-วิเคราะห์ ข้อมูล สังเคราะห์ผลงาน

3.11 การคืนข้อมูลให้เกิดการรับรู้ทั้งในระดับตำบล อำเภอ จังหวัด

3.12 การสร้างเครือข่าย/partner ในการดำเนินงาน และเชื่อมคนในตำบลเข้ามามีส่วนร่วม

3.13 ผลักดันข้อมูลไปสู่การเขียนแผนท้องถิ่นและหน่วยงานผ่านการเชื่อมโยงการทำงานของ
ศปถ.อำเภอและจังหวัด

3.14 สรุปผลการดำเนินโครงการ

2.3.4 ภาพรวมของกระบวนการ กลไก และกลยุทธ์แบบมีส่วนร่วม

1) พื้นที่ต่างจังหวัด พบว่า มีกระบวนการจัดการ คือ

1.1) ต้นน้ำ เป็นการจัดการทางกายภาพ ที่หาทางออกร่วมกันว่าจะทำอะไรให้ถนนลดความรุนแรงลง
อาทิ ผ่านการสร้างการรับรู้ในระดับชุมชนเทียบกับสถิติการจับกุม

1.2) กลางน้ำ การปรับเปลี่ยนพฤติกรรม เช่น พิจารณาการขับรถเร็วจากจำนวนใบสั่ง โดยต้องสะท้อนให้
เห็นในหลายมิติ

1.3) ปลายน้ำ คือการวิเคราะห์ระหว่างเชิงกายภาพและเชิงพฤติกรรม จากนั้นจัดทำแผนตามแนวทางการ
จัดการ

2) พื้นที่กรุงเทพมหานคร พบว่า มีกระบวนการจัดการ คือ

2.1) การขับเคลื่อนผ่านนโยบายจากบนลงล่าง

2.2) การให้สำนักงานเขต กทม. เข้ามามีส่วนร่วม โดยมีการอบรมให้ความรู้ในเรื่องการใช้ข้อมูล และเสริม
ให้กับตำรวจ เนื่องจากตำรวจต้องเข้ามาทำงานในเชิงวิเคราะห์ เสริมข้อมูลให้กับเขต และ สน. และกำลัง
จะเพิ่มการสร้างเวทีให้เขตเพื่อให้เขตกับ สน. ได้แลกเปลี่ยนกันโดยจะดึงนักวิชาการที่อยู่ในหมวดของ
วิศวกรรมเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุเข้ามาแลกเปลี่ยนและฝึกวิเคราะห์ จากนั้นนำเข้าสู่การประชุม ศปถ.เขต

3) กลยุทธ์ในการดำเนินงาน แบ่งออกเป็น 3 ระยะ

3.1) ระยะต้นน้ำ กลยุทธ์ในการดำเนินการรวมกลุ่มผู้ขับเคลื่อนงาน และการวางแผนการดำเนินงานให้เกิด
ผล

(1) ผู้บริหารลุกขึ้นมากำหนดมาตรการองค์กรอย่างจริงจัง

(2) เกิดการค้นหาค้นหาคนมีใจให้เจอกัน และชวนเข้าร่วมดำเนินงาน เหมือนกลุ่ม “ผู้ก่อการดี” ที่ลุกขึ้นมา
แก้ไขปัญหาค่าความปลอดภัยทางถนน



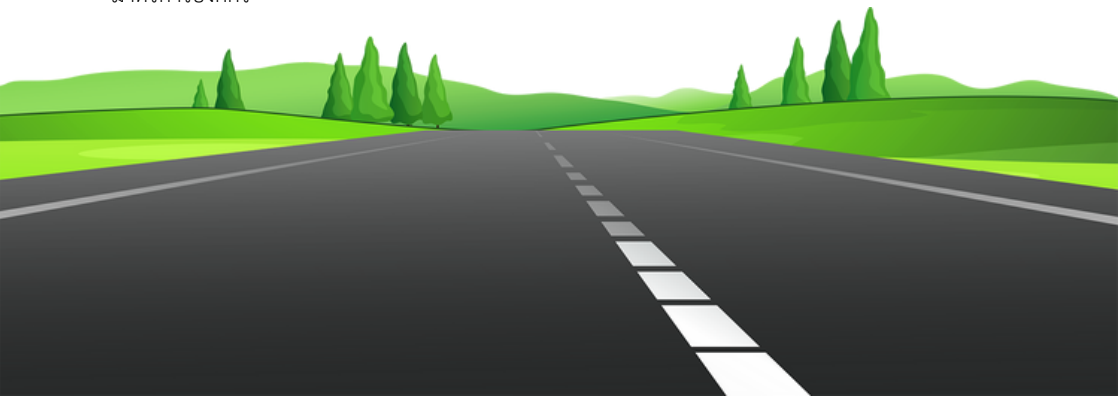
- (3) การสร้างความเข้าใจแก่รายกลุ่มเป้าหมาย ทำตามบริบทพื้นที่และสังคม (ตัดสื่อให้พอดีตัว)
- (4) ใช้ความสัมพันธ์ในการทำงานแนวราบควบคู่กับการทำงานแนวดิ่ง
- (5) ค้นหาหรือกระตุ้นความอยากแก้ไขปัญหาและเป้าหมายของชุมชน เพื่อสร้างเป้าหมายการดำเนินงานร่วมกัน

6) ใช้ข้อมูลของคนหรือชุมชนในพื้นที่ ในการสร้างความตระหนักหรือประกอบการวางแผนการดำเนินงาน เช่น ข้อมูลความรู้ทางสุขภาพด้านความปลอดภัยทางถนน (Health Literacy) ข้อมูลความเสี่ยงทางสังคมของการขับขี่ในชุมชน (Social Risks) เป็นต้น

- (7) ประสานความร่วมมือกับผู้เชี่ยวชาญเข้าร่วมในกระบวนการดำเนินงานตั้งแต่ต้นทาง
- (8) ใช้ตัวเองหรือพื้นที่นำร่องเป็นต้นแบบหรือปฏิบัติการให้เห็นเป็นตัวอย่าง
- (9) นำเครื่องมือ 5 ขึ้น มาช่วยทำให้ที่เลี้ยวหรือกลไก สปถ. ออกแบบหรือหนุนเสริมการดำเนินงานในพื้นที่ได้ดีขึ้น โดยแปลงให้เป็นภาษาที่เข้าใจง่าย

3.2) **ระยะกลางน้ำ** กลยุทธ์ในระยการดำเนินงานการเชื่อมโยงและจัดการข้อมูลไปสู่การปฏิบัติ หรือ เป็นการจัดการข้อมูลเพื่อนำไปสู่การแก้ไขปัญหาย่างเป็นรูปธรรม

- (1) เด็กและเยาวชนเป็นตัวเชื่อมโยงข้อมูลไปสู่ผู้ปกครองได้ ไม่จำเป็นต้องมุ่งเข้าไปที่ผู้ปกครองโดยตรงเพียงอย่างเดียว
- (2) ใช้ 5ส. และ 5ช. เชื่อมงานทุกระดับ
- (3) คนที่เป็นเจ้าของปัญหาลุกขึ้นมาเก็บข้อมูลและแก้ไขปัญหาด้วยตัวเอง
- (4) สร้างพื้นที่/สนาม บรรยายกาของการรับฟัง รับรู้ เรียนรู้ จัดการปัญหาไปด้วยกัน
- (5) การใช้สื่อเพื่อดึงคนเข้ามามีส่วนร่วม
- (6) การใช้พิธีกรรมทางศาสนาเข้ามาดึงคนในชุมชนให้ร่วมกิจกรรม
- (7) ขยี้ และบี๊ ในจุดที่เป็นปัญหา ไม่หว่านแหทำทั้งหมด แต่เลือกตามความคุ้มค่า
- (8) ขอความร่วมมือกับภาคเอกชน และดึงทรัพยากรภายนอกมาสนับสนุนการทำกิจกรรมดำเนินงานตามมาตรการองค์กร



3.3) ระยะเวลา กลยุทธ์ในการสื่อสาร ประเมินและติดตามผลการดำเนินงานของกลไก สปอ.

- 1) ใช้การสื่อสารกระตุ้น และสร้างกระแสทางสังคมเพื่อเป็นพลังในการผลักดันการแก้ไขปัญหา
- 2) การใช้รูปธรรมพื้นที่ขยายผลไปสู่ตำบล อำเภอ จังหวัด
- 3) ปรับเพิ่มตัวชี้วัดองค์กร ทำให้เป็นภารกิจร่วมของทุกคน
- 4) การวิเคราะห์ GAP เพื่อขยับค้นหาจุดที่ต้องพัฒนา ปรับแก้ไขเพิ่มเติม
- 5) สร้างทางเลือกใหม่ในการแก้ปัญหาจากบทเรียนเดิม สร้างกระบวนการ Feedback loop
- 6) แนวทางการทำงานควรมีความหลากหลายและสอดคล้องกับบริบทพื้นที่
- 7) ใช้ฐานข้อมูลเป็นแรงผลักดันเชิงนโยบาย เพื่อให้ถึงเป้าหมายที่กำหนดร่วมกัน

4) ปัจจัยแห่งความสำเร็จต่อกระบวนการ กลไก และกลยุทธ์ ในการสร้างความร่วมมือร่วม

4.1 การเอาใจจริงเอาใจกับการแก้ปัญหาอุบัติเหตุ

4.2 การมอบนโยบายจากผู้ว่าราชการจังหวัด จะช่วยให้หน่วยงานภายในจังหวัดมีเป้าหมาย เห็นแนวทางในการดำเนินงาน รวมถึงวางระบบติดตามและประเมินผลเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุได้อย่างตรงจุด และทันเวลา

4.3 การใช้กลไกที่มีอยู่ของ สปอ. ทั้ง 3 ระดับ โดยมีเงื่อนไขความสำเร็จในการทำโครงการให้เกิดขึ้น ดังนี้

- (1) ผู้บริหารระดับจังหวัดและอำเภอมีการรับรู้เป้าหมาย และแนวทางในการขับเคลื่อนงานผ่านทางการทำ MOU ระหว่างผู้ว่าราชการจังหวัดกับนายอำเภอทุกอำเภอ
- (2) มีคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานโครงการระดับจังหวัดและทีมเลขาฯ ของ สปอ.อำเภอ
- (3) การกำหนดตัวชี้วัดในระดับอำเภอตั้งแต่เริ่ม ทำให้แต่ละอำเภอมีแนวทางการทำงานที่ทราบเป้าหมายของการทำงานนั้นชัดเจน
- (4) การพัฒนาศักยภาพของทีมเลขาฯ สปอ.อำเภอ โดยให้ความรู้เกี่ยวกับการจัดการจุดเสี่ยงในชุมชน การจัดการข้อมูลอุบัติเหตุในระดับพื้นที่ และบทบาทหน้าที่ทีมเลขาฯ สปอ.อำเภอ ที่ทำให้คนทำงานระดับอำเภอมีความเข้มแข็งมากยิ่งขึ้น
- (5) กระบวนการติดตามนิเทศงานของคณะทำงานระดับจังหวัด ตามตัวชี้วัดที่กำหนดให้ตั้งแต่เริ่มต้น

(6) มีการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุระดับพื้นที่อย่างเป็นระบบ โดยใช้ระบบ e-Report ของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

(8) การใช้เครื่องมือระหว่างทำงาน เช่น แบบฟอร์มสำหรับการดำเนินงาน ไม่ว่าจะเป็นแบบฟอร์มวิเคราะห์จุดเสี่ยง หรือแบบรายงานเมื่อเกิดอุบัติเหตุใหญ่

(9) มีการสื่อสาร Real Time ผ่านช่องทางแอปพลิเคชัน Line และการประชุมผ่านระบบ Zoom Meeting

(10) ใช้เวทีการประชุมศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนจังหวัดฯ ติดตามงาน และให้กำลังใจคนทำงาน

5) เงื่อนไขของกระบวนการ กลไก และกลยุทธ์ ในการสร้างมีส่วนร่วม

5.1) ไม่ควรขับเคลื่อนงานพร้อมกันทุกตำบลทันที ควรเริ่มจากตำบลที่มีความสนใจ สนุกใจ และให้ความร่วมมือ หรือเลือกจากตำบลที่มีความเสี่ยงสูง จากมีอัตราการบาดเจ็บ/เสียชีวิตสูง ดำเนินการขับเคลื่อนงานก่อน เพื่อให้เห็นผลแล้วจึงค่อยขยายผลไปยังตำบลอื่น ๆ เหมือนการสร้างโมเดล หรือพื้นที่ต้นแบบ

5.2) เลือกคนทำงานที่มีความสนใจ และพร้อมที่จะทำงานด้านลดอุบัติเหตุ ที่สามารถให้ความร่วมมือ และเสริมพลังการขับเคลื่อนงานร่วมกัน

5.3) การดึงคนในชุมชน/ท้องถิ่น เข้ามามีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนงานจะทำให้การทำงานของกลไกลงไปใกล้ชิดกับปัญหามากยิ่งขึ้น และทำให้การทำงานในชุมชนท้องถิ่นมีความคล่องมากยิ่งขึ้น และเป็นการเข้าใจและเข้าถึงปัญหาจากพื้นที่อย่างแท้จริง

(Bottom Up)

5.4) การชี้แจงเป้าหมายร่วม (Tune) และการพัฒนาศักยภาพ (Empowerment) คนทำงานของ สปถ. ทั้ง 3 ระดับ (จังหวัด อำเภอ และอปท.) เพื่อเสริมสร้างความสามารถ ความรู้ความเข้าใจในการทำงาน และเชื่อมโยงข้อมูลมีความสำคัญต่อการทำโครงการพัฒนาภาคใต้ แต่ควรกำหนดแผนงานการถ่ายทอดความรู้ และข้อมูลให้มีความต่อเนื่อง

5.5) การแต่งตั้งคณะอนุกรรมการ เพื่อเข้ามาเสริมและเป็นตัวช่วยหลักในการเชื่อมประสานการทำงานทุกระดับ ทั้งในแนวดิ่งและแนวราบ จะทำให้การทำงานมีความราบรื่นและต่อเนื่อง และมีข้อมูลที่ครอบคลุมทุกระดับในการทำงาน แต่ต้องเป็นโครงสร้างที่ประกอบด้วย สหสาขา และต้องไม่ใหญ่เกินไป เพราะจะทำให้ไม่คล่องตัวเมื่อต้องพบปะพูดคุย



5.6) ข้อมูลสารสนเทศ (ทั้งในส่วนของข้อมูลเฝ้าระวัง และข้อมูลสอบสวนอุบัติเหตุ) จะเป็นตัวตั้งต้นที่ทำให้เห็นประเด็นความเสี่ยง และสามารถนำไปใช้เฝ้าความเสี่ยง

ในพื้นที่ตำบล/ชุมชนได้ จึงจะต้องคืนข้อมูลให้ท้องถิ่นได้รับรู้ เพื่อชี้ให้เห็นถึงปัญหาและตระหนักถึงงานอุบัติเหตุที่ต้องได้รับการแก้ไข และสร้างการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาในพื้นที่

5.7) ควรมีการทำข้อตกลง/แนวปฏิบัติ หรือบันทึกความร่วมมือ (MOU) ทั้งในระดับหน่วยงาน และคณะทำงาน เพื่อกำหนดบทบาท ความรับผิดชอบที่ชัดเจน เพื่อป้องกันความขัดแย้งขณะที่ขับเคลื่อนแผนงาน/โครงการ หรือในระดับชุมชน การมีข้อตกลงหรือธรรมนูญชุมชนสร้างความตระหนักและตื่นตัวในการเฝ้าระวังและป้องกันอุบัติเหตุได้เช่นกัน

5.8) การจัดกลุ่มโซน หรือแบ่งระดับความเข้มแข็งของการขับเคลื่อนกลไก ศปด.อปท. จะทำให้ศปด.อำเภอ และคณะอนุกรรมการ/คณะทำงาน ศปด.อำเภอ สามารถกำหนดแผนงานพัฒนาหนุนเสริมได้ตามระดับความเข้มแข็งที่แตกต่างกันในแต่ละพื้นที่

5.9) การสร้างความเข้าใจกับผู้บริหาร (นายอำเภอ/ผู้ว่าราชการจังหวัด) ผ่านเวทีการประชุมต่าง ๆ การพูดคุยหารือรอบ และการเข้าพบเป็นการส่วนตัว (กินข้าวเล่าเรื่อง) เพื่อสร้างแรงจูงใจหรือพลังบางอย่าง (Commitment) จะสนับสนุนให้แผนงานขับเคลื่อนได้คล่องตัวและลดแรงเสียดทานได้ดียิ่งขึ้น

5.10) ต้องกำหนดแผนงานให้มีการประชุมทุกเดือน หรืออย่างน้อยทุก ๆ 2 เดือน เพื่อให้คณะอนุกรรมการนำเสนอ และรายงานข้อมูลสถานการณ์การบาดเจ็บและเสียชีวิต และควรจัดทำรายงานสรุปประชุมให้นายอำเภอในการประชุมทุกครั้ง เพื่อให้นายอำเภอและผู้ที่เกี่ยวข้องได้รับทราบข้อมูล และแนวทางการขับเคลื่อนงานที่กระชับเข้าใจง่าย

5.11) ในทางปฏิบัติการ ควรมีทีมเลขาฯ ศปด.อำเภอ มากกว่า 1 คน เพื่อให้สามารถทำหน้าที่แทนกันได้ และควรมีเลขาฯ ที่ดูงานด้านข้อมูลสารสนเทศโดยเฉพาะ เพราะการประสานและจัดการข้อมูลเป็นสิ่งที่สำคัญในการออกแบบและดำเนินงานด้านอุบัติเหตุเช่นกัน

5.12) การที่มีองค์กรหรือคณะกรรมการ/กรรมาธิการ ลงพื้นที่มาเยี่ยมชมหรือติดตามการทำงาน เช่น คณะอนุกรรมาธิการของวุฒิสภา/สภาผู้แทนราษฎร ช่วยทำให้เกิดการตื่นตัวของทีมผู้บริหารได้เป็นอย่างดี ช่วยเร่งให้เกิดการเปลี่ยนแปลง จึงควรเปิดโอกาสดังกล่าวไว้เสมอ

5.13) การแก้ไขปัญหาพฤติกรรมเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนนต้องอาศัยระยะเวลา เพื่อจะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลง (Outcome/Impact) ต้องอาศัยพลังและความต่อเนื่องของการขับเคลื่อนงาน ต้องชื่นชมเชียร์ ให้นกทำงานเห็นประโยชน์ของการทำงานและเชื่อม/ซ้อน ให้มีเจ้าภาพใหม่ ๆ (New Partnerships) มาร่วมดำเนินงานมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง



บทที่ 3

การสร้างเจ้าภาพในวางแผน และกำกับติดตาม

3.1 บทเรียนตัวอย่าง: ตำบลคลองน้ำใส อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว (ระดับชุมชนและระดับอำเภอ)

3.1.1 โครงสร้างคณะทำงาน

ในการขับเคลื่อนการทำงานด้านอุบัติเหตุทางถนน อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว มีการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน ผ่านกลไก ศปถ. โดยวิธีแบบแนวราบ ดังนี้

- 1) มีการแต่งตั้งคณะทำงานแบบไม่เป็นทางการ ไม่ได้ออกหนังสือเชิญประชุมอย่างเป็นทางการ เนื่องจากแต่ละหน่วยงานมีพื้นฐานความใกล้ชิด รู้จักกันในพื้นที่ ได้แก่ ที่ว่าการอำเภอ สาธารณสุขอำเภอ และตำรวจ เป็นต้น
- 2) เลือกคนทำงานที่มีความสมัครใจ และพร้อมที่จะทำงานด้านอุบัติเหตุในพื้นที่ ใช้ความสัมพันธ์ส่วนบุคคลเพื่อทำให้เกิดความไว้วางใจ และเกิดการสร้างแนวร่วมการทำงานเป็นหมู่คณะร่วมกัน
- 3) มีการสื่อสารการทำงานร่วมกันผ่านช่องทาง Application line และโทรศัพท์ประสานงานโดยตรง มีปลัดอำเภอ/ปลัดอาวุโส ที่ทำงานด้านอุบัติเหตุกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อร่วมกันขับเคลื่อนการทำงานด้านอุบัติเหตุทางถนน



3.1.2 ข้อดีและข้อเสียของโครงสร้างคณะทำงาน

ข้อดี

ใช้ความสัมพันธ์ส่วนบุคคลในการสร้างแนวร่วมและแนวทางการทำงานที่เป็นหมู่คณะ ทำให้เกิดความสะดวกรวดเร็วในการติดต่อประสานงานและการขับเคลื่อนงาน

ข้อเสีย

การโยกย้ายของผู้บริหารและคณะทำงาน จึงทำให้มีการปรับและสร้างความเข้าใจในการทำงานร่วมกันใหม่ และการทำงานในแนวราบต้องอาศัยผู้นำ (Leadership) เป็นผู้สั่งการ (ปลัดต้องเป็นผู้นำในการสั่งการ)

3.1.3 การสร้างเจ้าภาพหรือสร้างทีมงาน

- 1) เริ่มต้นจากการหาอาสาสมัครที่มีใจรักและพร้อมทำงานด้านอุบัติเหตุในพื้นที่ มีเป้าหมายการทำงานที่ตรงกัน
- 2) การใช้ความสัมพันธ์ส่วนตัว สร้างความไว้วางใจ เชิญชวนและโน้มน้าวใจให้ครอบครัวของผู้ประสบเหตุได้บอกเล่าเรื่องราวการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น
- 3) การสร้างเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกันระหว่างครอบครัวของผู้ประสบเหตุและแกนนำ อสม. เพื่อร่วมกันคิดวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ที่เกิดจากสภาพแวดล้อม ทางกายภาพ รวมถึงพฤติกรรมเสี่ยงที่เกิดขึ้น และหาแนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุซ้ำ
- 4) การใช้ข้อมูล Case Base เพื่อให้เห็นตัวอย่างผลกระทบที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ และใช้ฐานข้อมูลจาก สปท.จังหวัด ที่ส่งต่อข้อมูลไปยังระดับอำเภอและระดับพื้นที่ (ตำบล/ชุมชน) ทำให้เกิดการสร้างกระบวนการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ให้กับคนในชุมชนร่วมกัน



5) การขับเคลื่อนงานและการมีส่วนร่วมของคนในพื้นที่ ในการป้องกันแก้ไขจุดเสี่ยงที่เกิดขึ้น ใช้เทคนิคให้คนในชุมชนมีส่วนร่วมในการจัดการ คือ คนในชุมชนเป็นตัวกำหนดปัญหา/จุดเสี่ยง และดำเนินการแก้ไขโดยตนเอง

6) การเป็นต้นแบบในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมความเสี่ยง โดยแกนนำ อสม. และผู้นำชุมชน เช่น การสวมหมวกนิรภัย การทำ พ.ร.บ. และนโยบายข้อสั่งการจากนายอำเภอ “ฝากกฎหมายไว้กับแม่ยายหรือภรรยา” ในช่วงเทศกาล ได้นำมาปฏิบัติงานในพื้นที่ เรื่อง ดื่มห้ามขับ หรือ หากดื่มต้องอยู่กับที่ หรือมีคนไม่เมา เช่น ภรรยา เป็นผู้ขับรถให้แทน เป็นต้น

3.1.4 แหล่งข้อมูลที่น่ามาใช้ในการขับเคลื่อนงาน

มีการค้นหาข้อมูลอุบัติเหตุจากแหล่งข้อมูล 2 ส่วนเป็นหลัก ได้แก่



1) ฐานข้อมูลของ สปท.จังหวัด (ไฟล์ Excel)
ที่ส่งผ่านทางไลน์

2) ข้อมูลจากเว็บไซต์ ของกรมป้องกันการบาดเจ็บ
กรมควบคุมโรคกระทรวงสาธารณสุข (<https://ddc.moph.go.th/dip/>)



3.1.5 การวิเคราะห์และรวบรวมข้อมูล

1) ระดับตำบล มีหน่วยงานและผู้รับผิดชอบงานที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนน คือ อบต. ได้แก่ นักวิเคราะห์นโยบายและแผน และทีม รพ.สต. ได้แก่ อสม. และตัวแทนผู้นำชุมชน/ผู้ใหญ่บ้าน อบต. และเจ้าหน้าที่ตำรวจในแต่ละตำบล เพื่อทำหน้าที่ร่วมกันวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุ

2) ระดับอำเภอ มีปลัดอาวุโสเป็นประธานคณะทำงาน โดยมีการขับเคลื่อนงานผ่านคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) แบ่งประเด็นความรับผิดชอบในแต่ละฝ่าย เช่น ปลัดอาวุโส มีหน้าที่เป็นประธานในการขับเคลื่อนการดำเนินงานปลัดอำเภอเป็นเลขาและมีผู้ช่วยสาธารณสุขอำเภอเป็นผู้ช่วยเลขาฯ

3) ทีมวิเคราะห์ข้อมูลโดยแบ่งตามหน้าที่ความรับผิดชอบ เช่น เรื่องถนนมีเจ้าภาพหลัก คือแขวงทางหลวง และตำรวจมาช่วยกันวิเคราะห์ และนำมาเสนอแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงาน รวมถึงมีการนิเทศติดตามของ สปถ.จังหวัด และ สปถ.อำเภอ จะสามารถช่วยผลักดันให้ สปถ.อปท. เกิดการขับเคลื่อนงานมากขึ้น

4) การแลกเปลี่ยนเรียนรู้การดำเนินงานร่วมกัน ให้แต่ละตำบลนำเสนอผลการดำเนินงานที่ดำเนินแล้วและในส่วนที่ไม่สามารถดำเนินการได้ อำเภอหรือรัฐประเศยังไม่ได้ทำทุกพื้นที่ มีคำสั่งแต่งตั้ง สปถ.อปท. เป็นลายลักษณ์อักษร

3.1.6 การสะท้อนหรือคืนข้อมูล

ระดับ อำเภอ

มีการสะท้อนหรือคืนข้อมูลในเวทีประชุมกำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน และเวทีประชุมของผู้บริหาร ผอ.รพ.สต. โดยจัดประชุมเป็นประจำทุกเดือน

หลังจากการประชุม สปถ.อำเภอ ในแต่ละหมู่บ้านจะจัดประชุมกันอีกครั้งในทุกๆเดือน โดย ทีมอสม.เป็นแกนนำหลัก ในการขับเคลื่อนงานในชุมชน และเตรียมรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุเพิ่มในวาระการประชุม ทำให้เกิดการนำข้อมูลสะท้อนถึงสถานการณ์อุบัติเหตุในพื้นที่ชุมชน จุดเสี่ยงที่ต้องการแก้ไข
แจ้งในที่ประชุมได้รับทราบและดำเนินการ

ระดับ ตำบล

3.1.7 การจัดทำแผนและการกำกับติดตามประเมินผล

- 1) การนำบทเรียนที่ได้เรียนรู้จากเวทีหมออนามัยมาถอดบทเรียน เขียนแผนงาน/โครงการ หรือ การใช้เครื่องมือการจัดการเชิงผลลัพธ์นำไปดำเนินกิจกรรมในพื้นที่
- 2) การรวบรวมข้อมูลจากแหล่งต่างๆ เช่น กรมควบคุมโรคและ IX สปอ. และนำมาสร้างเครื่องมือในการเก็บข้อมูล สามารถแสดงข้อมูลเป็นกราฟแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุ การเสียชีวิต ช่วงเวลาการเกิดเหตุการณ์ต่างๆ รวมอยู่ด้วย
- 3) การรวบรวมข้อมูลสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุ แผนงาน ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น ในการดำเนินงานที่ผ่าน เข้าร่วมประชุมวางแผนการดำเนินงานกับทีมสมาคมหมออนามัยวิชาการ และทีม สปอ.ระดับตำบล ส่วนทีม สปอ.อำเภอ จะร่วมวางแผนดำเนินงานภายในปี
- 4) การกำหนดตัวชี้วัดประเด็นงานด้านอุบัติเหตุให้กับเจ้าหน้าที่บุคลากรสาธารณสุขของอำเภอรัฐ (ทีม รพ.สต.) ให้มีผลงานในการประเมินความดีความชอบเพื่อสร้างขวัญกำลังใจในการทำงาน
- 5) การหาภาคีเครือข่ายสหสาขาวิชาชีพมาร่วมขับเคลื่อนการทำงานด้านอุบัติเหตุ ได้แก่ เครือข่าย พขอ. พชต.ที่ทำงานในพื้นที่
- 6) การจัดทำโครงการ “การสวมหมวกนิรภัยของผู้ปกครองในพื้นที่” โดยเน้นการมีส่วนร่วมของคนในชุมชน
- 7) การตั้งเป้าหมายและวางแผนการดำเนินงาน หากไม่เป็นตามแผนที่วางไว้ อาจจะผลักดันเรื่องในเวทีต่างๆ เช่น เวทีหมออนามัยเพื่อมาช่วยหนุนเสริมและทำให้งานขับเคลื่อนต่อไป

3.1.8 การกำกับติดตามประเมินผล

1

การกำกับติดตามโครงการ “การสวมหมวกนิรภัยของผู้ปกครองในพื้นที่” โดยทีมคณะกรรมการ สปถ. มีคุณครูเป็นส่วนหนึ่งของทีมงาน จะทำหน้าที่คอยเตือนเชิงบวกแสดงความห่วงใยและให้คำแนะนำ

2

มีการสอบสวนเคสการเกิดอุบัติเหตุของผู้ปกครองที่เข้าร่วมโครงการฯ ทุกรายในพื้นที่

3

มีการตั้งกลุ่ม line ในทีมของ สปถ. ระดับตำบลและระดับอำเภอ/ทีมสปถ. ระดับตำบล จะคุยงานกันประมาณ 2 เดือน/ครั้ง

4

มีการรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุเข้านำเสนอและหารือในวาระของกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ในการประชุมทีม สปถ. ระดับอำเภอ

5

มีการขับเคลื่อนงาน โดยการใช้เครื่องมือการจัดการเชิงผลลัพธ์มาอบรมให้ผู้ใหญ่บ้าน รพสต. อสม. เจ้าหน้าที่ที่สนใจในพื้นที่

6

โครงการ “การสวมหมวกนิรภัยของผู้ปกครองในพื้นที่” จะสรุปผลงานและถอดบทเรียนในช่วงประมาณเดือน พฤษภาคม และมิถุนายน 2565 หลังจากนั้นจะนำไปขยายผลให้ครอบคลุมในทุกพื้นที่

3.2 บทเรียนตัวอย่าง: จังหวัดอุดรธานี (ระดับจังหวัด)

3.2.1 โครงสร้างคณะกรรมการ

ในการขับเคลื่อนการทำงานด้านอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดอุดรธานี มีโครงสร้างคณะกรรมการแบบแนวดิ่งและแนวราบ ดังนี้

1) โครงสร้างคณะกรรมการแนวดิ่ง ได้แก่ จังหวัดอุดรธานีมีข้อกำหนดเรื่องการขับเคลื่อนงานด้านอุบัติเหตุมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2558 เรื่องใดต้องใช้เอกสารหรือไม่ใช้เอกสารและถูกประกาศเป็นคำสั่งของจังหวัด ผ่านกลไกคณะกรรมการต่างๆ และกลไกการทำงานของหน่วยงานสาธารณสุขที่เป็นเจ้าภาพรับผิดชอบเรื่องฐานข้อมูลด้านอุบัติเหตุ

2) โครงสร้างคณะกรรมการแนวราบ ได้แก่ มีประกาศเป็นคำสั่งของจังหวัด ที่ระบุว่าไม่ต้องรอเอกสารราชการให้เจ้าหน้าที่สาธารณสุข สามารถทำงานในพื้นที่ได้ทันที โดยทาง สสจ.อุดรธานี เป็นผู้ออกเอกสารรับรองบุคลากร (รพ.สต. และ อสม.) ให้ปฏิบัติงานได้ทันที พร้อมมีการพัฒนาศักยภาพคณะกรรมการให้มีองค์ความรู้ด้านการสอบสวนอุบัติเหตุ มีเจ้าภาพรับผิดชอบข้อมูลอุบัติเหตุเป็นเจ้าหน้าที่สาธารณสุข (สสจ. สสอ. และ รพ.สต.) ที่ทำหน้าที่เป็นพี่เลี้ยงคอยช่วยเสริมข้อมูลสอบสวนอุบัติเหตุ ในระดับจังหวัด ได้แก่ สาธารณสุขจังหวัด (สสจ.) ระดับอำเภอ ได้แก่ สาธารณสุขอำเภอ (สสอ.) และระดับตำบล ได้แก่ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล (รพ.สต.)

3) การมีกลไกของผู้ว่าราชการจังหวัดในการติดตามการทำงานอย่างต่อเนื่อง ผ่านทางกลุ่มไลน์และเวทีการประชุมของ สปถ.จังหวัด



3.2.2 การสร้างเจ้าภาพหรือสร้างทีมงาน

- 1) จังหวัดอุดรธานีได้มีการกำหนดตัวชี้วัดไว้ว่า “หากผู้ใดต้องการเข้ามาทำงานเป็นเจ้าหน้าที่สาธารณสุขอำเภอหรือผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลจะต้องผ่านการทำงานด้านอุบัติเหตุทางถนนอย่างน้อย 80 %” มีทั้งตัวชี้วัดและแรงจูงใจในการทำงาน
- 2) มีการประเมินคะแนนคณะกรรมการประสานงานสาธารณสุขระดับอำเภอ (คปสอ.) เพื่อประเมินศักยภาพเจ้าหน้าที่ที่ได้รับการกำหนดให้อุบัติเหตุทางถนนเป็นส่วนหนึ่งของเกณฑ์ประเมิน (คะแนนเต็ม 5 คะแนน) โดยนายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดเป็นผู้กำหนดให้เกณฑ์การให้คะแนน ถ้าเจ้าหน้าที่หรือผู้ปฏิบัติงานคนใดไม่ได้คะแนนหรือได้คะแนนในส่วนนี้ต่ำจะถูกให้ออกจากหน่วยงานทันที
- 3) มีการจัดตั้งคณะทำงานและเลขา สปถ. สามารถเพิ่มเติมบทบาทหน้าที่ในข้อกำหนดได้ โดยมี รพ.สต. เป็นผู้ช่วยเลขาฯ
- 4) การนำประเด็นเรื่องเล็กๆมาทำให้เกิดเป็นเรื่องที่น่าสนใจ และชวนคิดวิเคราะห์ชี้ให้เห็นถึงข้อผิดพลาดทำให้มองเห็นภาพการมีส่วนร่วมและสร้างเจ้าภาพหลักในการจัดการที่เกิดขึ้น
- 5) การเชียร์ ชง ชม ให้หน่วยงานที่กำลังร่วมขับเคลื่อนงานในเวทีการประชุมต่างๆอย่างต่อเนื่อง ทำให้เกิดแรงกระตุ้นและผลักดันให้เกิดการสร้างเจ้าภาพ
- 6) การศึกษาข้อมูลและเตรียมเรื่องที่จะประชุม ประเด็นใด มีหน่วยงานใด เข้าร่วมในการประชุมครั้ง และไม่ควรอ้างถึงหน่วยงานอื่นๆที่ไม่ได้เข้าร่วมประชุม จะทำให้ไม่เกิดประโยชน์
- 7) การปรับมุมมองและแนวคิดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน พยายามเน้นนำชี้ให้เห็นว่า ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุมาจาก คน เพื่อทำให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่ปลอดภัยมากขึ้น

8) การมองหาแนวร่วมในการขับเคลื่อนงาน โดยวิธีหาคู่หูแล้วเล่าเรื่องกับภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ นักข่าว สื่อมวลชนต่างๆ และการดึงแนวร่วมที่มีบทบาทในการสร้างการเปลี่ยนแปลง เช่น ผู้ที่มีตำแหน่งหน้าที่ทางสังคม มาช่วยในการสื่อสารและหาวิธี เพื่อขับเคลื่อนการทำงานประเด็นอุบัติเหตุร่วมกัน

9) การส่งข้อมูลประเด็นข่าวการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ ให้สื่อมวลชนทำข่าวและติดตามสัมภาษณ์ผู้ว่าราชการจังหวัดและรองผู้ว่าราชการจังหวัด ในประเด็นอุบัติเหตุทางถนน ทำให้เกิดแรงกระตุ้นและติดตามดำเนินการจัดการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง

3.2.3 การรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล

1) การรวบรวมข้อมูลจากการสอบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกในพื้นที่ เพื่อให้ทราบถึงข้อผิดพลาดหรือเงื่อนไขปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ

2) การนำข้อมูลที่ได้จากการสอบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก มาจัดการแก้ไขปัญหาในพื้นที่ด้วยตนเองและนำข้อมูลที่เป็นประโยชน์ มาสื่อสารทำให้เกิดการสร้างกระแส

3) ทีมคณะกรรมการด้านข้อมูล ของ สปถ. ทุกระดับจะทำการกลั่นกรองข้อมูลก่อนนำเข้าในการประชุม

4) ข้อมูลจากการสอบสวนอุบัติเหตุที่ไม่สามารถจัดการได้ จะส่งต่อให้ สปถ.อำเภอ และ สปถ.จังหวัด เป็นผู้จัดการ เพื่อนำไปสู่การกำหนดมาตรการหรือนโยบายในการขับเคลื่อนงานต่อไป



3.2.4 การสะท้อนหรือคืนข้อมูล

ด้วยการใช้กลไกการจัดการข้อมูลที่ดี ควรมีการจัดการข้อมูลในแต่ละระดับจาก (สปถ.จังหวัด สปถ.อำเภอ และ สปถ.อปท.) มีการส่งต่อข้อมูลเพื่อสะท้อนกลับไป - มา อย่างต่อเนื่อง ดังนี้



1) ข้อมูลขาขึ้น

(สปถ.อปท. ไปสู่ สปถ.จังหวัด) เป็นการจัดทำข้อมูลในระดับท้องถิ่น (สปถ.อปท.) ควรเป็นข้อมูลรายเคส (case base) เพื่อให้พื้นที่จัดการปัญหาด้วยตนเอง ส่วนลักษณะข้อมูลที่ไม่สามารถจัดการได้จะส่งต่อไปที่ สปถ.อำเภอ และ หากสปถ.อำเภอ ไม่สามารถจัดการได้ จะส่งต่อให้ สปถ.จังหวัด เป็นผู้จัดการข้อมูล

2) ข้อมูลขาลง

(จาก สปถ.จังหวัด สู่ สปถ.อปท.) เมื่อ สปถ.จังหวัด ได้รับข้อมูลจาก สปถ.อปท. และ สปถ.อำเภอ จะนำมาประมวลเพื่อแปลงเป็นนโยบายของจังหวัด และสั่งการลงไปยังระดับอำเภอ จากนั้นดำเนินการแปลงนโยบายสู่การนำไปปฏิบัติในพื้นที่ โดยพิจารณาตามบริบทในแต่ละพื้นที่ เพื่อเป็นแนวทางการจัดการข้อมูลให้กับ สปถ.อปท. และนำข้อมูลมาพิจารณาร่วมกับสิ่งที่อำเภอให้มา เพื่อปรับเป็นแนวทางการปฏิบัติในพื้นที่ของตนเอง จึงสามารถจัดการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ได้



3.2.5 เทคนิคการสอบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก

- 1) เมื่อเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ จะให้คนในพื้นที่เป็นผู้สอบสวนอุบัติเหตุโดยตนเอง โดยขอความร่วมมือหรือการมีส่วนร่วมให้คนในชุมชนพื้นที่เข้าร่วมในทีมสอบสวนอุบัติเหตุ
- 2) การหาตัวกลางในการสื่อสารและกระจายข้อมูลการสอบสวนอุบัติเหตุ ได้แก่ แกนนำอสม. และแม่ค้าชุมชนในพื้นที่
- 3) การเตรียมศึกษาข้อมูลและมีเทคนิคในการชี้ประเด็นข้อมูลให้คนในชุมชนได้รับรู้ /การเป็น Coach ที่ดี
- 4) การสอบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกได้เปลี่ยนเครื่องมือจาก Haddon's Matrix เป็น Swiss Cheese Model เพื่อให้เห็นปัจจัยที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุในเชิงเจ้าภาพการจัดการ
- 5) การชวนคิด ชวนคุยเรื่องใกล้ตัวกับเจ้าภาพเพื่อให้เกิดความเข้าใจและเห็นภาพได้ชัดเจนยิ่งขึ้น
- 6) มีการจัดอบรมให้ความรู้และฝึกปฏิบัติการสอบสวนอุบัติเหตุ เสริมความรู้ให้กับ รพ.สต.และอสม.อย่างต่อเนื่อง โดยทีม สสจ. คอยช่วยเติมเต็ม ชวนคิดวิเคราะห์ให้เห็นความเชื่อมโยงของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่
- 7) ทีมจังหวัดจะทำหน้าที่ในการ Coaching และมีการประชุมของ สปถ.ทุกระดับ (สปถ.จังหวัด สปถ.อำเภอ และ สปถ.อปท.) ผ่านทาง Cloud Conference อยู่เป็นประจำอย่างต่อเนื่อง



3.2.6 การจัดทำแผนและการกำกับติดตามประเมินผล

- 1) การจัดทำแผนการสวมหมวกนิรภัยในจังหวัดอุดรธานี จะใช้ข้อมูลของผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดอุดรธานี
- 2) การทำแผนและกำหนดกลุ่มเป้าหมายเพื่อรวบรวมจัดทำข้อมูล จะเน้นหน่วยงานที่มีต้นสังกัดเป็นสารตั้งต้น เช่น สถานศึกษา นักเรียน กลุ่มส่วนงานราชการ และสถานประกอบการ เป็นต้น
- 3) การสำรวจข้อมูลเพื่อนำมาทำแผนงานโครงการ เช่น จำนวนกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวนการสวมหมวกนิรภัย เป็นต้น
- 4) การจัดทำแผนการสวมหมวกนิรภัยในโรงเรียน โดยมีข้อกำหนดเป็นมาตรการจัดการ ได้แก่ ถ้าเด็กนักเรียนไม่สวมหมวกนิรภัย จะถูกตัดคะแนน
- 5) การจัดทำแผนการสวมหมวกนิรภัยในชุมชน โดยมีข้อกำหนดเป็นมาตรการด้านที่ 2 ได้แก่ ผู้ใหญ่บ้านจะมีหมวกนิรภัยให้ยืม ถ้าขับขึ้นหมู่บ้าน และไม่สวมหมวกจะมีมาตรการการจัดการทางสังคม
- 6) ในการติดตามแผนการสวมหมวกนิรภัยในพื้นที่ โดยภาพรวมมี 3 ด้าน ได้แก่ ด้านที่ 1 มาตรการจัดการของโรงเรียน ด้านที่ 2 ศูนย์ข้อมูลการบาดเจ็บในพื้นที่ คือ รพสต. และด้านที่ 3 การป้องกันพฤติกรรมเสี่ยงในชุมชน คือ ผู้นำชุมชน และมีการเชื่อมข้อมูลด้วยระบบ ศปภ.อบต. เป็นต้น
- 7) ในระหว่างการทำงาน มีการปรับแผนการทำงาน โดยใช้เทคนิคการเตือนเชิงบวก BBS เข้ามาช่วยทำให้ลดภาวะความเสี่ยงทางสังคมในการขับเคลื่อนงานได้สำเร็จ



บทที่ 4

สรุปและข้อเสนอแนะ

4.1 การสรุปข้อค้นพบ และปัจจัยที่เป็นเงื่อนไขความสำเร็จ

4.1.1 ปัจจัยความสำเร็จที่สำคัญ

คือ การกำหนดเป้าหมายให้ชัดเจน ผู้บริหารให้ความสำคัญ สนับสนุนส่งเสริมการขับเคลื่อนงาน และคณะทำงานนำข้อมูลมาวิเคราะห์ วางแผน ปฏิบัติการ ติดตามผล ด้วยกันอย่างเป็นทีมที่เกาะติดประเด็น จัดการปัญหาและสื่อสารกันอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ การได้รับการสนับสนุนจากสังคม ภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วน ที่เกี่ยวข้อง ทั้งงบประมาณ ความรู้ วัสดุ เครื่องมือ กำลังคน

นอกจากนี้ ต้องประสานความร่วมมือกันทุกภาคส่วน โดยลักษณะต่างทำภารกิจตน แต่มุ่งเป้าหมายเดียวกัน มีการทบทวน ติดตามผลร่วมกัน เป็นลักษณะช่วยกันต่อจิ๊กซอว์เพื่อให้เกิดความสำเร็จและได้รับผลประโยชน์ด้วยกันทุกฝ่าย ซึ่งลักษณะการจัดการต้องเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมเสี่ยง (หมวกนิรภัย เมาขับ ความเร็ว ฯลฯ) จุดเสี่ยง (ปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้ปลอดภัยและเอื้อต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม) และรถเสี่ยง (รถไม่พร้อม ดัดแปลง ส่วนควบไม่ครบ ไม่มี พ.ร.บ. ฯลฯ) เพื่อตัดวงจรอุบัติเหตุทางถนนให้เกิดความปลอดภัยต่อทุกชีวิต

4.1.2 เงื่อนไขความสำเร็จ

1) ผู้บริหารองค์กรให้การสนับสนุน เห็นความสำคัญในการสร้างความตระหนัก ก่อกระแสขับเคลื่อนงาน ป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

2) การเก็บข้อมูลสถิติครอบคลุมประเด็นที่สำคัญและนำไปสู่การจัดการปัญหา การเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บทุกวัน และนำข้อมูลมาประมวลผลส่งให้กับผู้บริหาร และนำเสนอในที่ประชุมจะทำให้เกิดการจัดการความปลอดภัยทางถนน

3) การนำเทคโนโลยี/โปรแกรม/Social Network (Facebook/Line Group) ระบบ AI มาใช้ดำเนินการ
เผ่าระวัง แจ้งเตือน สื่อสาร สามารถสร้างการรับรู้ การยอมรับได้ และตอบสนองได้ทันที

4) การมีชมรมความปลอดภัยและมีแกนนำนิสิต แกนนำชุมชน เข้ามาเป็นกลไกสำคัญ
ในการขับเคลื่อนกิจกรรม

5. มีการบูรณาการระหว่างกลไกของ ศปถ.อำเภอ พขอ. อปท. และ พชต.

ช่วยสร้างความเข้มแข็งของการทำงานให้เกิดขึ้นในพื้นที่ โดยมีการบูรณาการระหว่างกลไกของ ศปถ.อำเภอ พขอ. อปท. และ พชต. ในการขับเคลื่อนและการเชื่อมโยงการทำงานร่วมกันในพื้นที่ เช่น จัดตั้งคณะทำงานในการประสานงาน การรวบรวมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ การสืบสวน/สอบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกในพื้นที่ มีการจัดประชุมคณะทำงานร่วมกันอย่างต่อเนื่อง เพื่อนำไปสู่การแก้ไขปัญหา อุบัติเหตุอย่างเป็นรูปธรรม จนทำให้เกิดการกำหนดมาตรการหรือนโยบายในการขับเคลื่อนงานต่อไป

6) การสร้างแกนนำชุมชน ด้วยการพัฒนาศักยภาพให้ชุมชนมีทักษะเป็นกระบวนการ เป็นนักรบ/ผู้ส่งสาร และให้แกนนำชุมชน อสม. จิตอาสา อาสาจราจร/กองร้อยน้ำหวาน เป็นแกนหลักทำงาน ทั้งเก็บข้อมูล และสร้างความตระหนักรู้ สู่ชุมชน

7) มีหลักการทำงานให้สอดคล้องตอบนโยบาย “ตำบลขับเคลื่อนปลอดภัย

8. มีการสร้างสื่อ ความรู้ โดยใช้ข้อมูล ภาพ จากในพื้นที่และผู้ส่งสารเป็นอาสาจราจรจิตอาสา ซึ่งเป็นคนในชุมชน สามารถใช้ภาษาท้องถิ่นทำให้ประชาชนเข้าใจง่าย เข้าถึงข้อมูล

9) การให้องค์ความรู้สร้างความตระหนักในชุมชน/นักเรียน และเปิดโอกาสให้สร้างมาตรการชุมชน
ธรรมนูญโรงเรียนได้ดี

10. หน่วยงานราชการ เป็นแบบอย่างการสร้างวัฒนธรรมการสวมหมวกนิรภัย
และคาดเข็มขัดนิรภัย 100% ได้

11) มีการนำแบบฟอร์มมาใช้ เช่น แบบฟอร์มสำรวจการสวมหมวกนิรภัย การจัดทำข้อตกลง การสำรวจรถจักรยานยนต์ (จำนวน สภาพการใช้งาน) คำปฏิญาณตน ผ่าน Google Form ทำให้การเก็บข้อมูลเปรียบเทียบ วิเคราะห์ผล เป็นไปในทิศทางเดียวกัน

12) การใช้กลไก สปถ.อำเภอ ขับเคลื่อนและการรวบรวมข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ มาวิเคราะห์ค้นหาสาเหตุ เพื่อวางแผน สร้างความร่วมมือในการแก้ไขปัญหา คืบข้อมูล ระหว่าง สปถ.ตำบล และสปถ.อำเภอ

13) มีการสะท้อนกลับ คืบข้อมูล ผ่านทางการประชุมประจำเดือนของหัวหน้าส่วนราชการ ทำให้ผู้นำชุมชน (กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน สมาชิกเทศบาล/อบต.) มีข้อมูลที่จะไปสื่อสารให้กับคนในชุมชนของตนเอง

14) การแต่งตั้งคณะกรรมการ/คณะทำงานโครงการอย่างเป็นทางการ ส่งผลให้คนทำงานมีอำนาจหน้าที่ อย่างเป็นทางการ สามารถขอความร่วมมือจากหน่วยงานต่าง ๆ ได้ง่ายขึ้น

4.2 ข้อเสนอแนะจากบทเรียนการขับเคลื่อนงาน (Do & Don't)

1. ในการทำงาน ควรมีการทำข้อตกลง/แนวปฏิบัติ ทั้งในระดับหน่วยงานและคณะทำงาน เพื่อกำหนด บทบาท ความรับผิดชอบที่ชัดเจน ทำให้ทราบถึงโครงสร้างการทำงานที่ชัดเจนตั้งแต่เริ่มต้นและเห็นเป้าหมายทิศทางการทำงานเดียวกัน

2. การแต่งตั้งคณะทำงาน เพื่อเข้ามาช่วยเสริมและเป็นตัวช่วยหลักในการเชื่อมประสานงานการทำงานทุกระดับทั้งแนวดิ่งและแนวราบ จะทำให้การทำงานมีความราบรื่นและต่อเนื่อง เป็นโครงสร้างที่ประกอบด้วย สหสาขาวิชาชีพที่หลากหลายจะสามารถทำงานได้อย่างคล่องตัว

3. การสร้างทีมคณะทำงานควรเลือกคนที่มีจิตอาสา มีความสมัครใจพร้อมที่จะทำงานด้านอุบัติเหตุในพื้นที่ และมีเป้าหมายการทำงานที่ตรงกัน จะทำให้มีความเข้าใจสามารถทำงานได้อย่างเต็มที่

4. การทำงานควรใช้ความสัมพันธ์ส่วนบุคคลในการสร้างแนวร่วมและแนวทางการทำงานที่เป็นหมู่คณะ ทำให้เกิดความสะดวกและรวดเร็วในการติดต่อประสานงานและการขับเคลื่อนงานมากขึ้น

5. คณะทำงานควรมีทักษะการพูดโน้มน้าวจิตใจ ชักชวนคนในชุมชนหรือครอบครัวของผู้ประสบเหตุในพื้นที่ มาร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ เพื่อคิดวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ที่เกิดจากสภาพแวดล้อม ทางกายภาพ รวมถึงพฤติกรรมเสี่ยงที่เกิดขึ้น และหาแนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุซ้ำ

6. การขับเคลื่อนงานในพื้นที่ ควรให้คนในชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการทำงานการป้องกันแก้ไขจุดเสี่ยงที่เกิดขึ้น และมีส่วนร่วมในการจัดการ กำหนดปัญหา/จุดเสี่ยง และดำเนินการแก้ไขโดยตนเอง

7. คณะทำงานระดับจังหวัด โดยทีม สสจ. จะดำเนินการจัดอบรมให้ความรู้และฝึกปฏิบัติการสอบสวนอุบัติเหตุ เสริมความรู้ให้กับ รพ.สต.และอสม.อย่างต่อเนื่อง และช่วยเติมเต็ม ขวนคิดวิเคราะห์ให้เห็นความเชื่อมโยงของสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ และทำหน้าที่ในการ Coaching ในการประชุมของ สปถ.ทุกระดับ (สปถ.จังหวัด สปถ.อำเภอ และ สปถ.อปท.) ผ่านทาง Cloud Conference อยู่เป็นประจำอย่างต่อเนื่อง

8. คณะทำงาน ควรมีทีมวิเคราะห์ข้อมูลโดยแบ่งตามหน้าที่ความรับผิดชอบ เช่น เรื่องถนนมีเจ้าภาพหลักคือแขวงทางหลวงและตำรวจมาช่วยกันวิเคราะห์ และนำมาเสนอแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงาน รวมถึงมีการนิเทศติดตามของ สปถ.จังหวัด และ สปถ.อำเภอ จะสามารถช่วยผลักดันให้ สปถ.อปท. เกิดการขับเคลื่อนงาน มากขึ้น

9. คณะทำงานระดับตำบล ควรกำหนดแผนงานให้มีการประชุมทุกเดือน หลังจากการประชุม สปถ.อำเภอ โดยทีม อสม. เป็นแกนนำหลักในการขับเคลื่อนงานในชุมชน และเตรียมรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุในวาระการประชุม ทำให้เกิดการนำข้อมูลสะท้อนถึงสถานการณ์อุบัติเหตุในพื้นที่ชุมชน จุดเสี่ยงที่ต้องการแก้ไข และควรจัดทำรายงานสรุปประชุมส่งให้นายอำเภอได้รับทราบในการประชุมทุกครั้ง เพื่อทราบแนวทางการขับเคลื่อนงานเป็นระยะ ๆ อย่างต่อเนื่อง

10. ในการนำเสนอข้อมูลการประชุมทุกครั้ง ควรมีทีมงานหรือคณะอนุกรรมการด้านข้อมูลในการวิเคราะห์ เตรียมข้อมูล และกลั่นกรองข้อมูลก่อนนำเสนอในที่ประชุม เพื่อทำให้เกิดข้อสรุปหรือมติที่ประชุมและสามารถนำไปสู่การจัดการปัญหาอุบัติเหตุได้อย่างต่อเนื่อง

11. คณะทำงาน ควรมีการรวบรวมข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ เช่น กรมควบคุมโรคและ สปถ. และนำมาสร้างเครื่องมือในการเก็บข้อมูล สามารถแสดงข้อมูลเป็นกราฟแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุ การเสียชีวิต ช่วงเวลาการเกิดเหตุการณ์ต่าง ๆ และนำข้อมูลเหล่านี้ ส่งต่อให้ทีมหมออนามัยสามารถนำไปขับเคลื่อนงานอุบัติเหตุ

12. ในการชี้ประเด็นข้อมูลให้เกิดความน่าสนใจ ควรมีการจัดทำประเด็น ได้แก่ การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงสถิติ ได้แก่ จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตในพื้นที่/กำหนดประเด็นปัญหา ได้แก่ การวิเคราะห์พฤติกรรมเสี่ยง จุดเสี่ยง และจุดอันตราย กลุ่มอายุที่เกิดเหตุสูงสุด/คัดเลือกประเด็นที่น่าสนใจ ได้แก่ เกล็ดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งที่มีความเสี่ยงมาก และนำข้อมูลมาจัดทำรูปแบบการนำเสนอ สื่อสารที่น่าสนใจ เนื้อหาข้อมูลที่ดีต้องมีความกระชับ สั้น ได้ใจความ ชวนให้เห็นข้อผิดพลาด เพื่อเชื่อมโยงให้เกิดเจ้าภาพหลักในการจัดการปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่

13. การสร้างความเข้าใจกับผู้บริหาร (นายอำเภอ/ผู้ว่าราชการจังหวัด) ผ่านเวทีการประชุมต่าง ๆ และสานสัมพันธ์ภาพให้เห็นเป้าหมายร่วม จากการพูดคุยหารือรอบ และการเข้าพบเป็นการส่วนตัว ด้วยการทานข้าวเล่าเรื่อง เพื่อสร้างเป้าหมายในการลดปัญหาอุบัติเหตุ และสนับสนุนแผนงานให้สามารถขับเคลื่อนงานได้อย่างคล่องตัวและต่อเนื่องมากขึ้น

14. การมองหาแนวร่วมในการขับเคลื่อนงาน โดยวิธีทานข้าวเล่าเรื่องกับภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ นักข่าว สื่อมวลชนต่าง ๆ และการดึงแนวร่วมที่มีบทบาทในการสร้างการเปลี่ยนแปลง เช่น ผู้ที่มีตำแหน่งหน้าที่ทางสังคม มาช่วยในการสื่อสารและหารือ เพื่อขับเคลื่อนการทำงานประเด็นอุบัติเหตุร่วมกัน

15. การส่งข้อมูลประเด็นข่าวการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ให้สื่อมวลชนทำข่าว ติดตามสัมภาษณ์ผู้ว่าราชการจังหวัด และรองผู้ว่าราชการจังหวัด ในประเด็นอุบัติเหตุทางถนน ทำให้เกิดแรงกระตุ้นให้เกิดแรงผลักดันในการดำเนินการจัดการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง รวมถึงควรมีกลไกของผู้ว่าราชการจังหวัดในการติดตามการทำงานอย่างต่อเนื่อง ผ่านทางกลุ่มไลน์ และเวทีการประชุมของ สปถ.จังหวัด

16. ในการแก้ไขปัญหการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ต้องอาศัยระยะเวลา พลัง และความต่อเนื่องของการขับเคลื่อน เพื่อจะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงในการทำงาน ควรต้องใช้เทคนิคการเชียร์ ชง ชม และเชื่อมโยงให้คนทำงานเห็นประโยชน์ของการทำงานความสูญเสีย ลดเจ็บตายจากอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ จะทำให้เกิดแรงกระตุ้นและผลักดันทำให้เกิดการสร้างเจ้าภาพ

17. มาตรการจากส่วนกลางยังขาดแนวปฏิบัติที่ชัดเจน รวมทั้งขาดการกำกับติดตาม ประเมินผลเพื่อการพัฒนาอย่างเห็นได้ชัด หรือกล่าวอีกนัยคือ พื้นที่ไม่สามารถขับเคลื่อนนโยบายของส่วนกลางไปสู่การปฏิบัติได้

18. จุดคานงัดสำคัญที่จะสร้างการเปลี่ยนแปลง คือ จุดจัดการระดับพื้นที่ (area based) เนื่องจากมีความใกล้ชิดกับปัญหามากที่สุด จึงจำเป็นต้องเสริมกลไกจัดการให้มีความเข้มแข็งในระดับพื้นที่ ด้วยการเสริมสร้างศักยภาพให้คณะทำงานระดับพื้นที่ได้วิเคราะห์สังเคราะห์สถานการณ์ปัญหาในพื้นที่

19. การทำงานของคณะทำงานควรผสมผสานทั้งแนวตั้งและแนวนราบ เพื่อให้เกิดความมีส่วนร่วมและลดแรงต้าน





