

คู่มือการออกแบบแนวทาง (Guideline)
การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน

คู่มือการออกแบบแนวทาง (Guideline)

การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน

ผู้แต่ง

1. น.ส.นันทนา ชันยศ
2. น.ส.ดารารัตน์ ช่างด้วง
3. น.ส.เพ็ญนภา พรสุพิกุล

บรรณาธิการ

1. นายบุญธรรม เลิศสุขีเกษม อธิบดี ปภ.
2. นายวิทยา จันทน์เสนะ
3. นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์
4. ผศ.ดร.ทวีศักดิ์ ตะทะกระโทก
5. น.ส.จุฑามาศ เดชพิทักษ์

สารบัญ

ส่วนที่ 1: ที่มาการพัฒนา Guideline	5
การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด	
ส่วนที่ 2: มุมมองความเสี่ยงทางถนน	7
ส่วนที่ 3: การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางจังหวัด	11
ปี 2565 จากกรณีศึกษา 9 จังหวัด	
ส่วนที่ 4: Guideline การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติงาน	32
ความปลอดภัยทางถนนในอนาคต	
ส่วนที่ 5: ภาคผนวก	37

เสียงจากคนทำงาน

“ข้อมูล คือกลไกสำคัญในการทำงาน หากสามารถจัดการข้อมูลได้ดี และใช้ได้
อย่างเต็มประสิทธิภาพ การทำงานก็จะมีพลังในการเปลี่ยนแปลง”

คณะทำงานจังหวัดอุดรธานี

“เรื่องสำคัญในการดำเนินงาน คือการดูแลรักษาจิตใจทีมงานให้พร้อมที่จะทำงานไปด้วยกัน
อย่างมุ่งมั่นและมีความสุข เมื่อคนทำงานพร้อมและมีพลัง การขับเคลื่อนงานไปสู่เป้าหมาย
อาจไม่ใช่เรื่องยากจนเกินไป”

คณะทำงานจังหวัดบึงกาฬ

“การสร้างการมีส่วนร่วมจากประชาชนทุกภาคส่วนในพื้นที่ ด้วย Traffy Fondue ทำให้สามารถ
ตอบสนองปัญหาของประชาชนได้อย่างรวดเร็ว และประชาชนรู้สึกมีส่วนร่วมในผลงาน”

คณะทำงานจังหวัดกรุงเทพมหานคร

“การทบทวนและประเมินการดำเนินงาน เพื่อค้นหาวิธีการใหม่ๆ เคลื่อนงานอย่างต่อเนื่อง
ช่วยให้เราได้รับผลการดำเนินงานที่น่าพอใจภายใต้ทรัพยากรที่เหมาะสม”

คณะทำงานจังหวัดระยอง

“การแก้ปัญหาต่างๆ เริ่มต้นจากการประสานงานที่ดี การแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เหมาะสมระหว่างคณะทำงานทุกระดับ ด้วยกระบวนการเหล่านี้ทำให้สามารถแสวงหาประมาณจากภายนอกมาเสริมการขับเคลื่อนงานในส่วนที่ติดขัดได้”

คณะทำงานจังหวัดสระบุรี

“การสร้างคุณสมบัติของแผนงานเป็นเรื่องสำคัญ เพราะการมุ่งเน้นที่เรื่องใดเรื่องหนึ่งมากเกินไปอาจทำให้เกิดปัญหาด้านอื่นขึ้น แต่การกระจายการทำงานมากเกินไปก็อาจทำให้การดำเนินงานไม่เกิดผลตามที่ต้องการได้เช่นกัน”

คณะทำงานจังหวัดแพร่

“ประเด็นเรื่องความปลอดภัยทางถนน เป็นประเด็นที่เด็กนักเรียนทุกคนควรได้เรียน เพราะเด็กทุกคนมีสิทธิที่จะดูแลตัวเองให้ปลอดภัยได้อย่างถูกต้องเหมาะสม และเด็กจะเข้าถึงสิทธินี้ได้ด้วยความรู้ที่เรามอบให้”

คณะทำงานจังหวัดลำพูน

“การดูแลคนทุกคนในพื้นที่ของจังหวัด ไม่ว่าจะเป็นใครมาจากที่ไหน หรือจะอยู่นานเท่าไรหรือ การรักษาชีวิต พร้อมทั้งการดูแลคนในจังหวัดด้วย เพราะเมื่อเกิดอุบัติเหตุคนในจังหวัดของเราจะได้รับผลกระทบไปด้วย”

คณะทำงานจังหวัดกระบี่

“การแก้ไขจุดเสี่ยงจำเป็นต้องคิดให้รอบคอบ หากไม่มองให้รอบด้านและไม่มีการวางแผนที่ดีเราอาจเป็น “ผู้แก้ปัญหาเดิมเพื่อสร้างปัญหาใหม่” คือ แก้ไขจุดเสี่ยงเดิมแต่ทำให้เกิดจุดเสี่ยงใหม่ในบริเวณโดยรอบ ซึ่งจะเป็นทั้งการแก้ปัญหาไม่จบสิ้นและเป็นการละเลยงบประมาณไปโดยเปล่าประโยชน์”

คณะทำงานจังหวัดนนทบุรี

ส่วนที่ 1

ที่มาการพัฒนา Guideline

การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด

หากการดำเนินงานในเรื่องความปลอดภัยทางถนนคือ การเดินทางไกล เราอาจพบว่า บนเส้นทางที่ทุกฝ่ายกำลังร่วมเดินทางไปด้วยกันเพื่อเป้าหมายในการลดอุบัติเหตุทางถนนหมายถึง การรักษาชีวิตของผู้คนในสังคมไทยนี้ เป็นเส้นทางที่เราสามารถปักหมุดหมายความสำเร็จเอาไว้ได้เป็นจำนวนมาก แต่ถึงอย่างนั้นก็ยังมีความเสี่ยงและความท้าทายให้ยังต้องขบคิดและแก้ไขอยู่อีกไม่น้อยตลอดเส้นทางข้างหน้า

เพราะการดำเนินงานด้านถนนปลอดภัยเป็นงานที่มีพื้นที่ดำเนินการกว้างขวางครอบคลุมทั้งประเทศ และมีหน่วยงานภาคีเข้าร่วมเป็นจำนวนมากเพื่อบรรลุเป้าหมายเดียวกันคือรักษาชีวิตคนไทยด้วยการลดอุบัติเหตุลงให้เหลือ 18 คนต่อประชากรแสนคน จึงได้มีการกำหนดแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5 พ.ศ. 2565-2570 ตามหลักวิถีสถานการณ์ที่ปลอดภัย ซึ่งประกอบไปด้วย 4 ยุทธศาสตร์ 18 เป้าหมาย และ 87 กลยุทธ์ บนพื้นฐานแนวคิดวิถีสถานการณ์ที่ปลอดภัย (Safe System Approach) เพื่อเป็นแนวทางขับเคลื่อนงานร่วมกันของทุกภาคส่วน

นอกจากนี้เพื่อให้การดำเนินการตามแผนแม่บทฯ เกิดขึ้นได้จริง กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ในฐานะสำนักงานเลขานุการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้จัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 ซึ่งประกอบไปด้วย 2 ยุทธศาสตร์ 5 เป้าประสงค์ เพื่อนำไปสู่เป้าหมายเดียวกันคือ “ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศให้ต่ำกว่า 22.86 คนต่อประชากรแสนคนภายในปี พ.ศ. 2565” เพื่อเป็นกรอบแนวทางการบูรณาการและขับเคลื่อนการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายภายใต้แผนแม่บทตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5 ในการลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงให้เหลือ 12 ต่อประชากรแสนคนภายในปี 2570

ในการดำเนินงานระดับพื้นที่ภายใต้บริบทที่ต่างกันพบว่า แต่ละจังหวัดได้จัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน เพื่อแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นได้สอดคล้องกับสถานการณ์จริงในพื้นที่ภายใต้ทิศทางหลักของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนตามหลักวิถีสถานการณ์ที่ปลอดภัย โดยใช้แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 เป็นแนวทางในการออกแบบกระบวนการดำเนินงานของตนเอง

คู่มือการออกแบบแนวทาง (Guideline) การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนฉบับนี้ ถูกจัดทำขึ้น จากผลการประเมินการปฏิบัติงานตามแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 และการถอดบทเรียนการดำเนินงานใน 9 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดอุดรธานี จังหวัดนนทบุรี จังหวัดบึงกาฬ จังหวัดกระบี่ จังหวัดสระบุรี จังหวัดระยอง จังหวัดลำพูน และ กรุงเทพมหานคร สำหรับเป็นแนวทางให้พื้นที่อื่นนำไปปรับใช้ และคาดหวังว่าจะสามารถจุดประกายความคิดให้แต่ละพื้นที่ร่วมกันถอดบทเรียนการดำเนินงานที่ดีของตัวเองเพื่อจะพัฒนาการขับเคลื่อนงานให้ดียิ่งขึ้นต่อไปได้ในอนาคต

ส่วนที่ 2
มุมมองความเสี่ยงทางถนน

ความเสี่ยงในมุมมองนักวิชาการ

กลุ่มผู้เปราะบางบนถนน” (Vulnerable Road Users: VRUs) คือกลุ่มที่ขาดเครื่องป้องกันหรือกลุ่มที่มีศักยภาพในการปกป้องตนเองน้อย เช่น ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ผู้ใช้รถจักรยาน และคนเดินเท้า หรือเด็ก หรือผู้สูงอายุ เป็นต้น จากรายงานความปลอดภัยทางถนนขององค์การอนามัยโลก ปี พ.ศ. 2561 ระบุว่า ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ (28%) คนเดินเท้า (23%) และผู้ใช้รถจักรยาน (3%) เสียชีวิตรวมกันมากกว่าครึ่งหนึ่งของจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทั่วโลก

ที่มา : การปรับเปลี่ยนกระบวนทัศน์กับนโยบายความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

How Road Safety Paradigm Shift Can Affect the Road Safety's Policy อนุศักดิ์ลักษณ์ สมแพง

วารสารวิชาการนวัตกรรมการสื่อสารสังคม ปีที่ 5 ฉบับที่ 1 (9) ม.ค. - มี.ย. 60

ที่มา: เปิดมุมมองสะท้อนความจริงของผู้เปราะบางบนถนน (VRUs) Vulnerable Road Users : VRU

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ

กรกฎาคม 2562

จุดเสี่ยง จุดอันตราย คือตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง มีความสูญเสียจากอุบัติเหตุสูง โดยจะสังเกตได้จาก (1) ร่องรอยของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น (2) ทางที่มีสิ่งกีดขวางบดบังทัศนวิสัย (3) สัญญาณแยกที่ไม่มีสัญญาณจราจร “สี่แยกวัดใจ” ซึ่งเป็นบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง นอกจาก จะไม่รู้ว่าใครควรจะได้ไปก่อน และยังไม่เห็นว่าอีกทางมีรถวิ่งสวนมาหรือไม่ (4) ทางโค้งหักศอก ซึ่งเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งจากการไม่ทราบลักษณะของทางโค้ง และมองไม่เห็นรถ ที่สวนมาในทิศทางอื่น

ที่มา: คู่มือการเรียนรู้ “การจัดการความปลอดภัยทางถนนของชุมชน โดยชุมชน เพื่อชุมชน

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ

มุมมองความเสี่ยงจากผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่

ผู้ปฏิบัติงานมีมุมมองต่อความเสี่ยงทางถนน ว่าเป็นโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุรุนแรง กล่าวคือ อาจเกิดอุบัติเหตุถึงขั้นบาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิต โดยมีปัจจัยหลัก 3 ด้าน ประกอบด้วย

1. คน คือ พฤติกรรมเสี่ยง ขาดทักษะในการใช้รถใช้ถนนที่ถูกต้อง และการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย

2. รถ คือ สภาพรถไม่พร้อมใช้งาน เช่น ไม่มีไฟหน้า-ท้าย ใช้รถผิดประเภท เช่น นำรถทางการเกษตรมาใช้บนถนน

3. ถนน และสิ่งแวดล้อม คือ มีลักษณะเป็นหลุมเป็นบ่อ มีจุดเสี่ยง มีมุมอับสายตา เป็นถนนทางตรงยาวที่เอื้อให้ใช้ความเร็ว เป็นต้น

สาเหตุความเสี่ยงในมุมมองผู้ปฏิบัติงาน แม้องค์ประกอบของอุบัติเหตุหลักๆ มีด้วยกัน 3 ด้าน คือ คน รถ ถนนและสิ่งแวดล้อม แต่ในมุมมองของคนทำงานในพื้นที่มุ่งความสนใจไปที่ “คน” เป็นหัวใจสำคัญของอุบัติเหตุ เนื่องจากประสบการณ์ทำงานของพื้นที่พบว่า สาเหตุสำคัญของอุบัติเหตุทางถนนจนนำไปสู่การบาดเจ็บสาหัสหรือถึงขั้นเสียชีวิตเกิดจาก

1. พฤติกรรม เช่น การใช้อุปกรณ์นิรภัย ไม่ว่าจะเป็นเข็มขัดนิรภัย หมวกนิรภัย ขับรถเร็ว ขับตัดหน้ากระชั้นชิด ขับรถขณะมีเมามา

2. ทักษะ การตัดสินใจ เช่น เร่งเครื่องเร็วขึ้นสะพานที่เป็นทางโค้งทำให้ควบคุมรถไม่ได้ ขับรถลงจากเนินที่มี陡ด้วยความเร็วเมื่อเจอโค้งจึงไม่สามารถจัดการได้ทัน

3. ขาดความระมัดระวัง โดยจะเห็นได้จากการจำแนกประเภทข้อมูลไว้ว่า การเกิดอุบัติเหตุเกิดในช่วงเวลาที่สภาพอากาศแจ่มใสมากกว่าช่วงเวลาที่สภาพอากาศไม่แจ่มใส ซึ่งให้เห็นว่าหากเป็นช่วงเวลาที่สภาพอากาศไม่แจ่มใสคนจะระมัดระวังโอกาสการเกิดอุบัติเหตุรุนแรงถึงขั้นเสียชีวิตจะลดลง

อย่างไรก็ตาม ทฤษฎีเนยแข็ง¹ (Swiss cheese model) และ แนวคิดวิธีแห่งระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach) ได้กล่าวถึงหลักการสำคัญที่ว่า “มนุษย์นั้นเกิดความผิดพลาดได้ แต่ความผิดพลาดนั้นไม่ควรนำไปสู่การบาดเจ็บที่รุนแรงและเสียชีวิต” ดังนั้น การที่ผู้ปฏิบัติงานสามารถระบุความเสี่ยงได้ครอบคลุมทั้งมิติคน ยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมจะสามารถนำไปสู่การป้องกันและลดผลกระทบจากความผิดพลาดของมนุษย์ที่รุนแรงได้

¹ Reason, James (1990-04-12). "The Contribution of Latent Human Failures to the Breakdown of Complex Systems". Philosophical Transactions of the Royal Society of London. Series B, Biological Sciences. 327 (1241): 475–84. Bibcode:1990RSPTB.327..475R. doi:10.1098/rstb.1990.0090. JSTOR 55319. PMID 1970893.

จากกรณีศึกษา 9 จังหวัด สามารถสรุปลักษณะจุดเสี่ยงสำคัญอันได้แก่พื้นที่ที่พบว่าเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชั้นรุนแรงหมายถึงบาดเจ็บสาหัสหรือถึงขั้นเสียชีวิตในจุดเดิมบ่อยครั้ง โดยมีลักษณะของถนนเป็นเงื่อนไขสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ แม้ว่าผู้ขับขี่จะระมัดระวังอย่างไร ก็มีแนวโน้มที่จะเกิดอุบัติเหตุได้อยู่เสมอ โดยจุดเสี่ยงที่พบบ่อย ได้แก่

1. พื้นที่ไม่มีไฟส่องสว่าง
2. ทางขึ้น - ลง เนิน - สะพาน ที่เป็นทางโค้ง
3. พื้นที่ทางร่วม ทางแยก ที่ไม่มีสัญญาณไฟจราจร
4. พื้นที่เป็นหลุมเป็นบ่อ
5. พื้นที่ กลับริด หรือเลี้ยว ที่อยู่ใกล้ทางขึ้น - ลง สะพาน
6. พื้นที่ทางโค้งที่เป็นจุดอับสายตา เช่น ภูเขาสูง มีต้นไม้ เป็นต้น

หากผู้ปฏิบัติงานได้นำข้อมูลจากการวิเคราะห์ความเสี่ยงจากเหตุการณ์อุบัติเหตุมาวิเคราะห์ให้เห็นถึงช่องว่างที่สำคัญที่จะทำให้ผู้ปฏิบัติงาน คณะทำงาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถร่วมกันกำหนดมาตรการและวิธีการในการลดและป้องกันความรุนแรงจากอุบัติเหตุทางถนนได้

ตัวอย่างแบบฟอร์มการบันทึกข้อมูลจุดเสี่ยงที่มักพบจากกรณีศึกษา 9 จังหวัด

ลำดับ	ประเด็น	มี	ไม่มี	บันทึกความเสี่ยงเพิ่มเติม
ความเสี่ยงจากพื้นที่ - โครงสร้างหลัก				
1	ทางขึ้น-ลงสะพานหรือเนินที่เป็นทางโค้ง			
2	ถนนชำรุดไม่พร้อมใช้งาน หรือมีงานก่อสร้าง			
3	ถนน 4 ช่องทางจราจรขึ้นไปที่ไม่มีเกาะกลางถนน (เกาะกลางยกระดับ) หรือบริเวณชุมชนที่ผู้ใช้ทางทำเส้นทางเองตัดข้ามไปอีกช่องทางฝั่งตรงข้าม			
ความเสี่ยงจากส่วนประกอบของถนน				
4	ทางร่วม-ทางแยกไม่มีไฟสัญญาณจราจร			
5	ถนนไม่มีไฟส่องสว่าง หรือมีแต่ใช้งานไม่ได้			
6	ถนนที่เส้นจราจรบนผิวทางไม่ชัดเจน			
7	ถนนที่มีแหล่งท่องเที่ยว หรือมีชาวต่างชาติใช้ร่วม แต่ไม่มีป้ายแจ้งเตือนภาษาต่างชาติประกอบกับรูปสัญลักษณ์สากล			
การจัดการพื้นที่				
8	จุดกลับริด หรือจุดกลับริดร่วม รวมทั้งจุดเลี้ยว ใกล้ทางขึ้น-ลงสะพาน หรือใกล้ชุมชน			
9	พื้นที่ในงานก่อสร้าง หรือซ่อมผิวถนนที่ไม่มีเครื่องกั้น หรือป้ายเตือนเพียงพอ			

ลำดับ	ประเด็น	มี	ไม่มี	บันทึกความเสี่ยงเพิ่มเติม
10	พื้นที่จัดงาน/กิจกรรมเฉพาะคราวที่ไม่มีป้ายแจ้งเตือนล่วงหน้าในระยะที่มองเห็น			
11	ถนนทางตรงยาวที่ยังไม่มีระบบการควบคุมความเร็วในการใช้รถใช้ถนน			
12	จุดที่มีรถบรรทุกวิ่งจำนวนมาก			
13	จุดที่มีคนนอกพื้นที่ใช้ทางร่วมเป็นจำนวนมาก			
14	โรงงานอุตสาหกรรม ชุมชน โรงเรียน ตั้งอยู่ใกล้หรือมีการจราจรติดขัดบนถนน กั้นพื้นที่ช่องทางจราจรและรถจอดซื้อของร้านค้าริมทางหลวง			
พื้นที่สถิติความเสี่ยงสูง				
15	เกิดอุบัติเหตุที่มีผู้บาดเจ็บสาหัส เสียชีวิตบ่อยครั้ง			
16	เกิดอุบัติเหตุกับคนเดินเท้า-จักรยานบ่อยครั้ง			
17	เกิดอุบัติเหตุจากสัตว์เลี้ยงบ่อยครั้ง			
18	เกิดเหตุรถตกถนนบ่อยครั้ง			

ลองตรวจสอบดูว่าพื้นที่เราต้องเฝ้าระวังจุดเสี่ยงจุดไหนบ้าง..?

ส่วนที่ 3

บทเรียนการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางระดับจังหวัด ปี 2565
จากกรณีศึกษา 9 จังหวัด

บทเรียนการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางระดับจังหวัดปี 2565

จากกรณีศึกษา 9 จังหวัด

จากประสบการณ์คณะทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน กรณีศึกษา 9 จังหวัด พบว่า การตั้งเป้าหมายการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนนั้นมีการกำหนดค่าเป้าหมายสอดคล้องไปกับค่าเป้าหมายที่ถูกกำหนดกรอบไว้ในแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนปี 2565 เมื่อพิจารณาผลจากการดำเนินงานในภาพรวม 9 จังหวัดพบข้อมูลที่น่าสนใจ โดยมี 4 จังหวัด ที่พบอัตราการบาดเจ็บสาหัสและเสียชีวิตสูงขึ้น มี 1 จังหวัดอัตราการบาดเจ็บสาหัสลดลงแต่อัตราการเสียชีวิตยังคงสูงขึ้น มี 3 จังหวัดอัตราการบาดเจ็บสาหัสสูงขึ้นแต่อัตราการเสียชีวิตลดลง มีเพียง 1 จังหวัดเท่านั้นที่อัตราการบาดเจ็บสาหัสและอัตราการเสียชีวิตลดลง จากข้อมูลดังกล่าวทำให้เห็นแนวโน้มในภาพรวมที่ต้องการลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนโดยเฉพาะการเสียชีวิตให้บรรลุเป้าหมายนั้นยังไม่อาจบรรลุผลได้ ดังนั้นอาจต้องพิจารณากระบวนการทำงานในระดับจังหวัดเพื่อค้นหาสาเหตุนำมาพัฒนาวิธีการทำงานให้สอดคล้องอันเป็นแนวทางในการผลักดันเป้าหมายให้สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ได้ในอนาคต

การถอดบทเรียนกระบวนการดำเนินการที่ผ่านมาจากประสบการณ์คณะทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัดในปี 2565 สามารถสรุปให้เห็นภาพรวมการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่ผ่านมา และยังพบจุดที่อาจต้องพิจารณาในการพัฒนากระบวนการทำงานให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยพบว่าที่ผ่านมามีแนวทางการดำเนินงาน ดังผังภาพรวมขั้นตอนการดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด ปี 2565 ต่อไปนี้

จากผังภาพรวมข้างต้นมีขั้นตอนการดำเนินงานสำคัญ 5 ขั้นตอนที่คณะทำงานใช้ขับเคลื่อนเป้าหมายงานด้านความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ (1) การพัฒนากลไกการทำงาน (2) การจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (3) การบูรณาการแผนสู่หน่วยงานรับผิดชอบในจังหวัด (4) การบริหารจัดการข้อมูล 3 ฐาน เพื่อการใช้งาน (5) การกำกับ ติดตาม ประเมินผล ก่อน-ระหว่าง-หลังดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฯ ประจำปี ซึ่งแต่ละขั้นตอนอธิบายรายละเอียดวิธีปฏิบัติได้ดังนี้

1. การพัฒนากลไกการทำงาน

ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 ได้กำหนดกลไกการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนไว้ที่ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด หรือ ศปถ.จังหวัด มีผู้ว่าราชการจังหวัดดำรงตำแหน่งเป็นประธานคณะกรรมการ และหัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเป็นเลขานุการ นอกจากนี้ ยังมีการกำหนดกลไกการปฏิบัติการเพื่อจัดการความปลอดภัยทางถนนลงไปถึงระดับ พื้นที่อีก 2 ระดับ ได้แก่ ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.อปท. เพื่อขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน ในขณะเดียวกัน ศปถ.จังหวัดยังมีอำนาจในการแต่งตั้ง คณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานด้านต่าง ๆ เช่น อนุกรรมการด้านบังคับใช้กฎหมาย อนุกรรมการด้านข้อมูล อนุกรรมการด้านการวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ฯลฯ เพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของ ศปถ.จังหวัด ให้เกิดความคล่องตัว และสามารถบูรณาการการทำงานเพื่อแก้ปัญหาได้อย่างต่อเนื่อง

ทั้งนี้ ศปถ.จ. จะมีบทบาทสำคัญในการ

- 1) วางเป้าหมายและออกแบบยุทธวิธีในการทำงาน
- 2) เกาะติดข้อมูลและสถานการณ์ในพื้นที่
- 3) แปลงนโยบายสู่แผนปฏิบัติงาน
- 4) กำกับติดตามประเมินผลการทำงาน

คณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานจังหวัดที่ถูกแต่งตั้งขึ้นมีบทบาทสำคัญในการเป็นแกนกลางเพื่อบูรณาการระดับนโยบาย (จังหวัด) และระดับปฏิบัติการในพื้นที่ หรือที่เรียกว่า “การเชื่อมบน-เชื่อมล่าง” โดยการนำนโยบาย มาตรการ หรือข้อสั่งการจากแผนปฏิบัติการฯ และ ศปถ.จังหวัดไปสู่การปฏิบัติ ในขณะที่คณะอนุกรรมการ หรือ คณะทำงานยังมีบทบาทในการเป็นพี่เลี้ยง (Coach) กระตุ้น และนำผลจากการขับเคลื่อนต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นช่องว่าง ปัญหาอุปสรรค หรือ ข้อจำกัดในพื้นที่ไม่สามารถดำเนินการได้เสนอต่อ ศปถ.จังหวัดให้หาทางในการแก้ไขและสนับสนุนการดำเนินงานในระดับพื้นที่ต่อไป

ทั้งนี้ การขับเคลื่อนงานในพื้นที่อย่างต่อเนื่องจำเป็นต้องอาศัยบทบาทของ ศปถ.อปท. เพื่อให้เกิดการจัดการปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนตั้งแต่ระดับพื้นที่ โดยบทบาทสำคัญของ ศปถ.อปท.

ที่จะสนับสนุนการบริหารจัดการเพื่อจัดการปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพและนำไปสู่การลดการบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่

- (1) การกำหนดเจ้าภาพหลักงานในแต่ละด้านเป็นผู้รับผิดชอบแผนปฏิบัติการฯ
- (2) การพัฒนาสภาพแวดล้อมอันได้แก่ สังคม กฎหมาย และกายภาพเพื่อรองรับการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน
- (3) แก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงในด้านต่าง ๆ ที่สอดคล้องกับบริบทในพื้นที่

สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด หรือ ปก. ทำหน้าที่เลขานุการ ศปถ. จังหวัด ที่มีบทบาทในการ (1) ออกหนังสือคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานทุกระดับ (2) แก้ไขข้อ สั่งการต่าง ๆ เมื่อมีมติการปรับเปลี่ยน (3) ประสานการทำงานและรวบรวมข้อมูลผลการดำเนินงานให้เป็นระบบเพื่อใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพ (4) จัดทำรายงานเพื่อชี้แจงและรายงานผลต่อผู้เกี่ยวข้อง

เลขานุการคณะทำงาน ศปถ. มีบทบาทสำคัญในการเป็นศูนย์กลางการประสานงาน และติดตามแผนปฏิบัติการฯ เพื่อรวบรวมข้อมูลรายงานแก่ผู้เกี่ยวข้องให้เข้าใจตรงกันและร่วมหาแนวทางสร้างความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาหารือกัน หากในระดับอำเภอและท้องถิ่นสามารถกำหนดหน่วยงานทำหน้าที่เลขานุการให้ชัดเจนและระบุเป็นคำสั่งแต่งตั้งที่ตรงกันในภาพรวมทั้งประเทศ (เช่นเดียวกับสำนักงาน ปก. จังหวัด เป็นเลขานุการของ ศปถ.จังหวัด) พร้อมเสริมกระบวนการพัฒนาทีมเลขานุการทุกระดับให้มีทักษะการสรุปประมวลภาพรวมข้อมูลเชิงบูรณาการ เพื่อเป็นเครื่องมือกำกับผลการดำเนินงานให้ผู้เกี่ยวข้องเห็นข้อมูลภาพรวมตรงกัน จะสนับสนุนให้การทำงานบูรณาการไม่แยกส่วนจะเป็นกลไกช่วยให้การแก้ปัญหาเห็นมุมมองที่เป็นองค์รวมที่ทุกฝ่ายต้องหนุนเสริมซึ่งกันและกัน เพื่อความสำเร็จของผลงาน

ในการขับเคลื่อนกลไกการทำงานร่วมกันของ ศปถ. และคณะทำงาน มีเครื่องมือ 4 ลักษณะที่สามารถเลือกใช้เพื่อการขับเคลื่อนกลไกการทำงานให้เกิดความต่อเนื่อง ได้แก่



วงประชุม เป็นพื้นที่พูดคุยสื่อสารแลกเปลี่ยนความคิด ข้อมูล ซึ่งสามารถดำเนินการได้หลายรูปแบบทั้งการประชุมตามวาระประจำ การประชุมเฉพาะกิจที่ไม่เป็นทางการเมื่อเกิดสถานการณ์เร่งด่วน วงประชุมแบบธรรมชาติ วงประชุมย่อย (เฉพาะกลุ่ม) ซึ่งเป็นเครื่องมือที่ทำให้ผู้เกี่ยวข้องได้รับข้อมูลผลความก้าวหน้าการดำเนินงานอย่างเป็นระบบและรับทราบข้อมูลตรงกัน หรือเกิดแนวความคิดในการแก้ปัญหา เช่น ในกรณีของพื้นที่จังหวัดสระบุรีที่มีการพูดคุยปรึกษาปัญหาเรื่องการจัดการจุดเสี่ยงในพื้นที่แบบวงประชุมแบบธรรมชาติจนค้นพบแนวทางในการขอรับงบประมาณเพื่อแก้ปัญหา และใช้การประชุมเฉพาะกลุ่มในพื้นที่

เพื่อดำเนินการตามขั้นตอนเงื่อนไขจนสามารถได้รับงบประมาณ เป็นต้น นอกจากนี้ยังเป็นพื้นที่ในการพูดคุยทำความเข้าใจกับหน่วยงาน องค์กรต่าง ๆ เพื่อสร้างเครือข่ายใหม่ในการทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ



หนังสือสั่งการ เป็นเครื่องมือที่มีผลให้เกิดเจ้าภาพความรับผิดชอบอย่างชัดเจน ถูกต้องตามระบบราชการ มักจะเป็นเครื่องมือที่ใช้ภายหลังมีมติต่าง ๆ จากการประชุม หรือการส่งต่อนโยบายจากส่วนกลาง โดยมีข้อควรระวังในการใช้งาน คือความเข้าใจอาจคลาดเคลื่อนเพราะเป็นเอกสารที่ต้องอ่านและทำความเข้าใจด้วยตนเอง ฉะนั้นหากใช้หนังสือสั่งการควรมีการสื่อสารพูดคุย เพื่ออธิบายความให้เกิดความใจตรงกันร่วมด้วย โดยมีกรณีศึกษาที่คณะทำงานกรุงเทพฯ เป็นตัวอย่าง นอกจากได้ออกหนังสือมอบหมายภารกิจให้กับหน่วยงานดำเนินการ มีหนังสือแต่งตั้งแล้วยังมีการพูดคุยทำความเข้าใจถึงบทบาทหน้าที่รวมถึงเครือข่ายและเครื่องมือต่างๆ ที่ผู้ปฏิบัติงานสามารถนำไปใช้สนับสนุนการดำเนินงานของตนเองได้ กระบวนการสื่อสารที่เกิดขึ้นทำให้ผู้ปฏิบัติงานเข้าใจแนวทางปฏิบัติตรงกัน



ช่องทาง Online เป็นเครื่องมือสื่อสารการทำงานที่ไม่เป็นทางการแต่รวดเร็วทำให้สามารถจัดการต่อสถานการณ์เร่งด่วนได้ทันเวลา และยังสามารถใช้เป็นเครื่องมือในการเชื่อมประสานเครือข่ายต่างๆ แต่ควรใช้เพื่อการสื่อสารรายประเด็น หรือการใช้เพื่อดำเนินการกับปัญหาเฉพาะหน้าเท่านั้น เพราะอาจเกิดความเข้าใจที่คลาดเคลื่อนได้หากไม่ระมัดระวังการใช้งาน และมีข้อควรพิจารณา คือการใช้เครื่องมือจะมีประสิทธิภาพเมื่อผู้ร่วมงาน (Teamwork) มีสัมพันธภาพที่ดีระหว่างกัน หรือใช้เป็นเครื่องมือสื่อสารขั้นต้นกับเครือข่ายๆ ก่อนที่จะมีการประสานงาน หรือนัดประชุมเพื่อทำความเข้าใจในประเด็นที่ต้องการสื่อสารต่อไปตามความเหมาะสม



การสะท้อนข้อมูล (Feedback Loop) เป็นเครื่องมือที่สามารถใช้ได้ทุกช่วงของการทำงาน เพื่อนำเสนอข้อมูลสะท้อนกลับให้แก่ผู้เกี่ยวข้อง โดยการนำข้อมูลมาวิเคราะห์เพื่อนำเสนอ โดยมากมักเป็นไปเพื่อการสร้างการรับรู้และตระหนักร่วมกัน และยังรวมไปถึงการตัดสินใจต่อสถานการณ์เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมได้ดี Feedback Loop เป็นเครื่องมือการทำงานที่ช่วยให้มองเห็นข้อเท็จจริงได้ดี ทำให้เกิดการเรียนรู้และพัฒนางานที่ต่อเนื่อง เช่น คณะทำงานจังหวัดอุดรธานีใช้รูปแบบการสะท้อนข้อมูล (Feedback Loop) ที่เป็นข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นในพื้นที่ที่ค้นพบความสัมพันธ์ระหว่างการดื่มสุรากับการเกิดอุบัติเหตุที่สูงขึ้น โดยเฉพาะช่วงเทศกาลต่างๆ (ข้อมูลที่ได้มาจากการสอบสวนเคสอุบัติเหตุทางถนน) คณะอนุกรรมการด้านข้อมูลฯ จึงทำการสะท้อนข้อมูลที่พบไปยังผู้เกี่ยวข้องเพื่อร่วมกำหนดแนวทางแก้ไขปัญหา จึงเกิดการขับเคลื่อนด้านชุมชนที่เข้มแข็งเพื่อเฝ้าระวังปัญหาภายใต้ชื่อแผนงาน “ตีปีกแมลงขึ้นาก” ที่ขับเคลื่อนจนเกิดผลด้านการลดอุบัติเหตุลงได้อย่างชัดเจน และพัฒนาแผนงานดังกล่าวให้เกิดการขับเคลื่อนต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน



Tips & Tricks

การขับเคลื่อนกลไกการทำงานที่มีคณะทำงานมาจากหลายภาคส่วนให้เกิดประสิทธิภาพหัวใจสู่ความสำเร็จที่คณะทำงานค้นพบจากประสบการณ์ทำงาน คือ หลักการ **3 share** ได้แก่

1. share ข้อมูล คือ การแบ่งปันข้อมูลต่างๆ ที่แต่ละหน่วยงานมีเพื่อให้เพื่อนต่างหน่วยงานเข้าถึงการใช้ประโยชน์ได้อย่างรวดเร็ว จะนำไปสู่การตัดสินใจบนพื้นฐานข้อเท็จจริงที่เหมาะสม และสร้างความเข้าใจซึ่งกันและกัน โดยต้องวิเคราะห์ข้อมูลให้เหมาะสม และกำหนดวิธีการแบ่งปันข้อมูลได้ทั้งในช่องทางออนไลน์ การประชุมกลุ่มคณะทำงานแบบไม่เป็นทางการ รวมไปถึงการประชุมแบบทางการในวาระประจำเพื่อให้มั่นใจได้ว่าข้อมูลเข้าถึงผู้เกี่ยวข้องทุกระดับ ทั้งนี้มีข้อควรระวัง คือต้องมั่นใจได้ว่าจะสามารถควบคุมประเด็นการสื่อสารแบ่งปันข้อมูลให้ทุกฝ่ายเข้าใจให้ตรงกัน โดยควรกำหนดและทบทวนนิยาม หรือศัพท์เฉพาะที่แต่ละหน่วยงานใช้เพื่อให้แต่ละหน่วยงานเข้าใจข้อมูลไปในทิศทางเดียวกัน จะส่งเสริมให้การแบ่งปันข้อมูลเกิดประสิทธิภาพ ตรงตามวัตถุประสงค์

2. share ทรัพยากร ในที่นี้ไม่ได้หมายถึงเฉพาะงบประมาณเท่านั้นแต่หมายรวมถึงทรัพยากรอื่น ๆ เช่น คน เวลา อุปกรณ์ หรืออื่น ๆ ที่สามารถแบ่งปันเอื้อเพื่อในการทำงานร่วมกันได้ เพื่อการขับเคลื่อนงานที่มีประสิทธิภาพ ไม่ติดข้อจำกัดคำว่า “ไม่มี จึงทำไม่ได้”

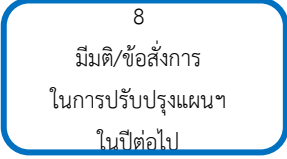
3. share เป้าหมาย คือ การสื่อสารความคาดหวังในการทำงานเพื่อสร้างความเข้าใจหมุดหมายและผลลัพธ์ของงานให้ตรงกัน ช่วยให้ผู้ปฏิบัติงานรู้บทบาทหน้าที่เพื่อร่วมขับเคลื่อนงานอย่างเหมาะสม ซึ่งจะส่งผลให้การขับเคลื่อนงานมีพลังและเกิดการเสริมแรงกันและกัน หัวใจสำคัญคือการ **share** ต้องมีทั้งในแนวนอน-แนวตั้ง เพื่อให้เกิดความเข้าใจอย่างทั่วถึงตรงกัน โดย **การ share แนวตั้ง** คือการ share ข้อมูลจากส่วนกลาง-จังหวัด-อำเภอ-ตำบล ส่วน **การ share แนวราบ** คือพื้นที่ระหว่างตำบล ระหว่างชุมชน (หมู่บ้าน) หรือข้อมูลจากพื้นที่ตำบลสะท้อนกลับระดับอำเภอ- จังหวัด-ส่วนกลาง

ข้อควรพิจารณาในการขับเคลื่อนกลไกการทำงานให้เกิดความต่อเนื่อง เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงผู้บริหาร หรือคนทำงานในพื้นที่ จำเป็นอย่างยิ่งที่คณะทำงานเดิมที่ยังคงอยู่ต้องสื่อสารถ่ายทอดข้อมูลให้ผู้มารับตำแหน่งใหม่เกิดความเข้าใจเพื่อสานต่อการขับเคลื่อนงานร่วมกันได้อย่างรวดเร็ว

2.การจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด

2.1 ขั้นตอนการจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด

ผู้รับผิดชอบ	ขั้นตอน	วิธีดำเนินงาน	เอกสารที่เกี่ยวข้อง
	เริ่มต้น		
หน่วยงานรับผิดชอบ ภายใต้คำสั่งแต่งตั้ง คณะกรรมการ ศปถ.จ.	1 จัดทำแผนปฏิบัติการฯ ประจำปี	จัดทำร่างแผนปฏิบัติการฯ ประจำปี - หน่วยงานจัดประชุมทำแผนปฏิบัติการฯ ให้สอดคล้องกับตัวชี้วัดและเป้าหมายของแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนในส่วนกลางและหน่วยงานภายใต้คำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการ ศปถ.จ. โดยสิ่งสำคัญที่ต้องนำมาพิจารณา ประกอบการจัดทำแผนคือ (1) เป้าหมาย นโยบาย และข้อสั่งการ (2) ยุทธศาสตร์ / แผนหลัก / ตัวชี้วัด (3) บทวิเคราะห์สถานการณ์ความเสี่ยงจังหวัด - เรียบเรียงแผนจัดกลุ่มให้สอดคล้องกับเป้าหมาย นโยบายสำคัญ ยุทธศาสตร์ แผนงานหลัก ตัวชี้วัด และสถานการณ์เสี่ยงของจังหวัด	เอกสารร่างแผนปฏิบัติการฯ ประจำปี ** ใช้เอกสารประเมินความเป็นไปได้ของแผน: opportunity canvas
ศปถ.จ.	2 พิจารณา	เสนอ (ร่าง) แผนปฏิบัติการฯ ต่อที่ประชุม ศปถ.จังหวัดเพื่อพิจารณา	รายงานการประชุม
สนง.ปท.จังหวัด	3 จัดทำ (ร่าง) แผนปฏิบัติการฯ	ปรับ (ร่าง) แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน ประจำปี ให้สมบูรณ์ตามมติที่ประชุม	(ร่าง) แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนที่ปรับปรุงตามมติที่ประชุม
สนง.ปท.จังหวัด	4 อนุมัติแผนปฏิบัติการฯ ฉบับสมบูรณ์	นำเสนอ (ร่าง) แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน ประจำปี แก่ผู้ว่าราชการจังหวัดในฐานะประธานคณะกรรมการ ศปถ. จังหวัดลงนาม	แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนฉบับสมบูรณ์ประจำปี

ผู้รับผิดชอบ	ขั้นตอน	วิธีดำเนินงาน	เอกสารที่เกี่ยวข้อง
สนง.ปภ.จังหวัด		จัดทำหนังสือสั่งการแนบแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนฉบับสมบูรณ์ส่งมอบให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และนำเสนอแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนฉบับสมบูรณ์ในการประชุม สปถ. จังหวัดเพื่อทราบ	(1) หนังสือสั่งการ (2) สำเนาแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนฉบับสมบูรณ์
หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ภายใต้คำสั่งแต่งตั้ง คณะกรรมการ สปถ.จ.			
สปถ.จ.		หน่วยงานต่างๆ ภายใต้คำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการ สปถ.จ. นำผลการขับเคลื่อนรายงานต่อที่ประชุม	รายงานการประชุม
สปถ.จ.		หน่วยงานต่างๆ ภายใต้คำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการ สปถ.จ. ร่วมพิจารณา	รายงานการประชุม

2.2 เครื่องมือการจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด

การจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัดจำเป็นต้องอย่างยิ่งที่คณะกรรมการฯ ต้องให้ความสำคัญพิจารณาข้อมูลใน 3 ส่วน ได้แก่ (1) แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน และแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนที่เป็นข้อสั่งการ (2) ข้อมูลสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในบริบทพื้นที่ตนเอง (3) นโยบายหลักประจำปีของหน่วยงานที่เป็นคณะกรรมการภายใต้คำสั่งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด เพื่อประเมินและกำหนดเป้าหมายสำหรับการบูรณาการทั้ง 3 ส่วนดังกล่าวมาจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดที่สามารถขับเคลื่อนได้จริง และมุ่งเป้าหมายในทิศทางเดียวกัน

จากนั้น ให้คณะผู้จัดทำแผนปฏิบัติการฯ วิเคราะห์ข้อมูลในทุกมิติเพื่อให้ทราบถึงโอกาสและข้อจำกัดของแผนปฏิบัติการเดิม รวมถึงทราบถึงโอกาสที่เป็นไปได้ในการยกระดับแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัดให้สอดคล้องกับสถานการณ์และบริบทของจังหวัด โดยสามารถพิจารณาประยุกต์ใช้เครื่องมือในการตรวจสอบโอกาส (Opportunity Canvas) เพื่อประเมินแผนปฏิบัติการฯ และจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนต่อไป โดยมีขั้นตอนในการวิเคราะห์และจัดทำแผนฯ ทั้งหมด 3 ขั้นตอน ดังนี้

Opportunity Canvas: ประเด็นขับเคลื่อนตามแผนปฏิบัติการ เรื่องระบุ Mission.....

อะไรคือโอกาส (What's the opportunity)		วิธีการ/แผนปฏิบัติการ (How will we approach it)	วิธีที่จะทำให้เรารู้ว่าเราประสบความสำเร็จ (How will we know we are succeeding)	
กลุ่มเป้าหมายของเรา (User & Customers)	ปัญหา หรือ สิ่งที่เราเลือกมาแก้ไข (Problems) 1. ข้อมูลสถานการณ์จากข้อมูลเชิงปริมาณ และข้อมูลเชิงคุณภาพ (บริบทในพื้นที่) 2. วิเคราะห์ความสามารถขององค์กร/คทง. โดย SWOT Analysis 3. ปัญหา และ สาเหตุของปัญหาที่ทำให้กลุ่มเป้าหมายเกิดพฤติกรรมเสี่ยง	ไอเดีย /แผนงานใหม่ที่น่าจะแก้ปัญหาได้ (Solution idea) จัดลำดับความสำคัญของประเด็น/ไอเดียที่จะนำมาใช้ในการแก้ปัญหา ด้วยเครื่องมือ Strategic Position and Action Evaluation Matrix หรือ SPACE Matrix	ประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นต่อกลุ่มเป้าหมาย (How will users use your solution?)	เป้าหมาย/ตัวชี้วัดผลสัมฤทธิ์ของแผน (User Metrics)
	ปัจจุบันแก้ปัญหายังไง (Solution today)		สิ่งที่ทำให้กลุ่มเป้าหมายยอมรับหรือ ทำตามแผนงานเรา (Adoption Strategy)	
ถ้าไม่แก้ปัญหาคืออะไร (Business Challenges)		งบประมาณที่ต้องใช้ (Budget) (จากที่ไหนเพื่อทำอะไร /จำนวน)	ผลกระทบ (ด้านดี) ที่จะเกิดขึ้นถ้าดำเนินการตามแผนงาน ได้สำเร็จ (Business Benefits and Matrix)	

ขั้นตอนที่ 1 การวิเคราะห์โอกาสในการดำเนินการ : เป็นกระบวนการในการวิเคราะห์บริบทของสภาพปัญหาอย่างรอบด้านในทุกมิติ ทั้งมิติความเสี่ยงโดยจะต้องระบุให้เห็นถึงกลุ่มเสี่ยง ราก/สาเหตุของปัญหาที่เกิดขึ้นจากข้อมูลทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพของจังหวัด มิติด้านความสอดคล้องตามยุทธศาสตร์และแผนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน มิติด้านผลการดำเนินการที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันอะไรที่สามารถดำเนินการได้ดี อะไรที่ควรปรับปรุงแก้ไข และยกระดับให้ดีขึ้น

ตาราง Check List การประเมินความครบถ้วนของแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดที่จัดทำขึ้น
มีความสอดคล้องกับข้อสั่งการ

หัวข้อการประเมิน	ผลความสอดคล้องกับแผน		ความสอดคล้องกับแผน	
	ระบุไว้ในแผน	ไม่ได้ระบุในแผน	สิ่งที่เหมือนกับแผนฯ	สิ่งที่ไม่เหมือนกับแผนฯ
ประเมินแผนงาน เป้าหมาย กลไกในการดำเนินงาน				
1.มีการกำหนดค่าเป้าหมายการลดผู้เสียชีวิตในจังหวัดจำนวน...../แสนประชากร (สอดคล้องกับค่าเป้าหมาย การลดผู้เสียชีวิตตามแผนแม่บทฯ รายปีข้อสั่งการ)				

หัวข้อการประเมิน	ผลความสอดคล้องกับแผน		ความสอดคล้องกับแผน	
	ระบุไว้ใน แผน	ไม่ได้ระบุใน แผน	สิ่งที่เหมือนกับ แผนฯ	สิ่งที่ไม่เหมือนกับ แผนฯ
2.แผนงานสอดคล้องนโยบายตำบล ชัยภูมิปลอดภัย				
3.กำหนดเจ้าภาพหลักขับเคลื่อน งานสอดคล้องตาม 5 เสาหลัก				
4.มีกระบวนการพัฒนากลไก ศปถ.ทุกระดับ				
5.มีกระบวนการติดตาม ประเมินผล ที่ระบุตัวชี้วัดและ กระบวนการประเมิน				
ประเมินเครื่องมือและแนวทางในการดำเนินงาน				
6.นำแนวทางวิธีแห่งระบบที่ ปลอดภัย (Safe System Approach) มาประยุกต์ใช้				
7.นำเทคโนโลยี/นวัตกรรม/ชุด ความรู้ใช้ขับเคลื่อนงาน				
8.มีระบบบริหารจัดการข้อมูล ความเสี่ยงทางถนนที่ใช้ในพื้นที่ที่ มีประสิทธิภาพ				
9.มีแนวทางการพัฒนาสมรรถนะ คนทำงาน				
10.มีทีมสอบสวนอุบัติเหตุทางถนน ที่ รองรับการทำงานได้มี ประสิทธิภาพ				
11.มีการสร้างเครือข่ายเยาวชน ร่วมขับเคลื่อนแผนงาน				
12.จัดทำปฏิทินความเสี่ยงวิถี ชีวิต/วัฒนธรรม และใช้ ประกอบในการจัดทำแผน				
ประเมินมาตรการที่ใช้ในการดำเนินงาน				
13.มีมาตรการเชิงบูรณาการเพื่อ ส่งเสริมพฤติกรรมขับขี่ ปลอดภัย				

หัวข้อการประเมิน	ผลความสอดคล้องกับแผน		ความสอดคล้องกับแผน	
	ระบุไว้ใน แผน	ไม่ได้ระบุใน แผน	สิ่งที่เหมือนกับ แผนฯ	สิ่งที่ไม่เหมือนกับ แผนฯ
14.มีมาตรการสวมหมวกนิรภัย 100% (กระบวนการทำงาน ต้นน้ำ-กลางน้ำ-ปลายน้ำ)				
15.มีมาตรการดื่มขับ (กระบวนการทำงานต้นน้ำ- กลางน้ำ-ปลายน้ำ)				
16.มีมาตรการจำกัดความเร็ว (กระบวนการทำงานต้นน้ำ- กลางน้ำ-ปลายน้ำ)				

ข้อควรพิจารณาเมื่อมีการจัดทำมาตรการต่างๆ เป็นกลไกการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน **ควรประเมินมาตรการที่มีอยู่แล้ว** เพื่อตรวจสอบความเป็นไปได้ และประกันแนวโน้มความสำเร็จของการมาตรการ² ดังนี้

1. ใครเป็นผู้รับผิดชอบเรื่องความปลอดภัยทางถนนและมีงบประมาณอยู่เท่าไร ขั้นตอนแรกในการประเมินสถานการณ์และความเป็นไปได้ของมาตรการ ควรเริ่มที่การทำความเข้าใจสถานการณ์ทั่วไปในพื้นที่ โดยการทำความเข้าใจบทบาทหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานในพื้นที่ และงบประมาณ

2. วิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย การวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจะช่วยให้เกิดความเข้าใจสภาพแวดล้อมของพื้นที่ เพื่อสำรวจว่ามีใครที่อาจเห็นด้วยกับมาตรการนั้น ๆ ใครที่อาจเข้ามามีส่วนร่วมในการสนับสนุน ใครที่อาจต่อต้านมาตรการที่กำลังจะดำเนินการ โดยสามารถวางกรอบวัตถุประสงค์ไว้ ดังนี้

- เพื่อระบุผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลัก ๆ เข้าใจคุณลักษณะของกลุ่มหรือบุคคลเหล่านี้ และพิจารณาจากข้อเท็จจริงว่าแต่ละกลุ่มเป็นกลุ่มที่ “มีส่วนได้ หรือ มีส่วนเสีย” อย่างไร
- ประเมินพลังทางสังคมของแต่ละกลุ่มว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย แต่ละกลุ่มมีอิทธิพลทางความคิดของสังคมในพื้นที่อย่างไรบ้าง
- ทำความเข้าใจความสัมพันธ์ระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และข้อขัดแย้งด้านต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น
- ประเมินความสามารถของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียรายต่าง ๆ ในการเข้าร่วมพัฒนาโครงการ และส่งเสริมการดำเนินงานของมาตรการ

² ปรับปรุงจาก “หมวกนิรภัย คู่มือความปลอดภัยบนท้องถนน สำหรับผู้กำหนดนโยบายและผู้ปฏิบัติ”

องค์การอนามัยโลก 2549 : วิธีประเมินมาตรการที่มีอยู่แล้ว หน้า 49-52

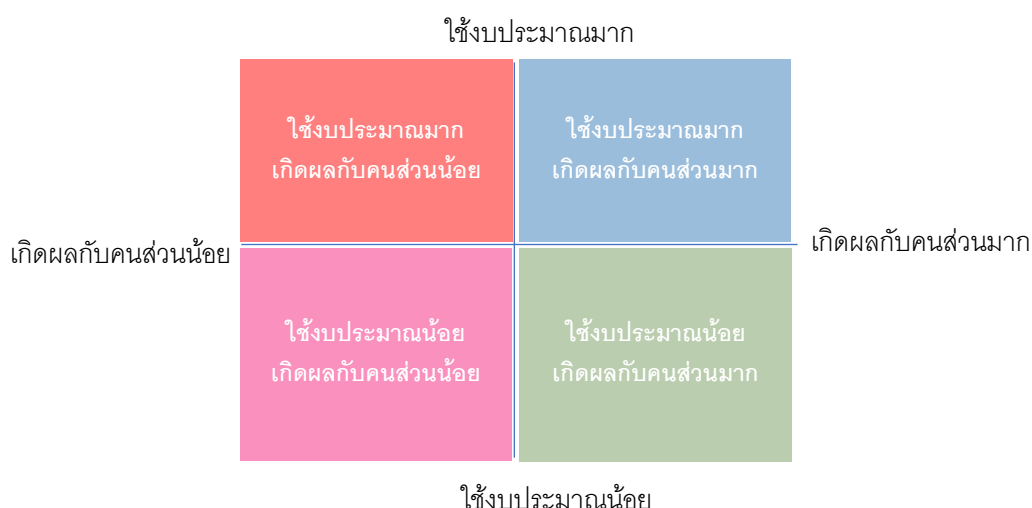
- เพื่อที่ว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเหล่านี้เข้าร่วมโครงการในลักษณะใด โครงการจึงจะได้ประโยชน์สูงสุด

3. ทบทวนข้อกำหนด ข้อบังคับในเรื่องที่จะดำเนินการที่มีอยู่ เนื่องจากกฎหมาย ข้อบังคับต่าง ๆ รวมถึงกติกากฎและวัฒนธรรมชุมชนเป็นสิ่งสำคัญในการดำเนินงาน รวมไปถึงวิธีการบังคับใช้กฎหมาย หรือกฎกติกาต่าง ๆ ที่พอเหมาะ และไม่สร้างความขัดแย้งกับคนทำงานในพื้นที่ ล้วนเป็นเรื่องสำคัญที่ต้องคำนึงถึง

4. เคยมีความพยายามในการดำเนินมาตรการนั้นมาบ้างแล้วหรือยัง เพื่อวิเคราะห์ผลจากการดำเนินมาตรการ และต่อยอดจากส่วนที่สำเร็จ หรือแก้ไข อุดรอยร้าวในส่วนที่ยังไม่ประสบผลที่ต้องการ

ขั้นตอนที่ 2 กำหนดแผนการดำเนินการที่สามารถลดข้อจำกัด/อุปสรรค และนำไปสู่เป้าหมายที่กำหนดไว้ได้ รวมถึงการวิเคราะห์งบประมาณที่จะนำมาใช้ในการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการที่กำหนดไว้ โดยนำข้อมูลการวิเคราะห์ช่องว่างการดำเนินงานในปัจจุบันสะท้อนในการประชุมคณะทำงาน หรือ ศปถ.จังหวัด เพื่อระดมความคิดเห็นโดยใช้กระบวนการ Design thinking ร่วมกับการรอบแนวคิด การสะกิดพฤติกรรม (Nudge) เพื่อกำหนดโครงการฯ และแผนงานภายใต้แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนที่สอดคล้องกับบริบทและพฤติกรรมเสี่ยงของกลุ่มเป้าหมายได้มากขึ้น

เมื่อระดมความคิดเห็นเกี่ยวกับกิจกรรมและแผนการดำเนินการจนครบถ้วนและครอบคลุมแล้วจึงใช้เครื่องมือ Strategic Position and Action Evaluation Matrix หรือ SPACE Matrix เพื่อช่วยในการตัดสินใจในการจัดวางค่าน้ำหนักในการดำเนินการในแต่ละประเด็น หรือจัดเรียงประเด็นงานที่ต้องการดำเนินการก่อน – หลังได้



ภาพที่ Strategic Position and Action Evaluation Matrix หรือ SPACE Matrix

ขั้นตอนที่ 3 กำหนดแนวทางในการประเมินความสำเร็จของแผนปฏิบัติการฯ ด้วยการเป้าหมาย/ตัวชี้วัดผลสัมฤทธิ์ของแผน การกำหนดวิธีการที่ภาคีเครือข่ายจะนำแผนปฏิบัติการฯ ไปประยุกต์ใช้ รวมถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้น ถ้าสามารถดำเนินการได้ตามแผนงานที่กำหนดไว้สำเร็จ

2.3 การประยุกต์ใช้เครื่องมือ Opportunity Canvas สู่การตรวจสอบแผนปฏิบัติการฯ โดยการวิเคราะห์ข้อมูลเติมลงไปทีละช่องตามลำดับตัวเลข ดังนี้



1. กำหนดกลุ่มเป้าหมาย ในที่นี้หมายถึง การที่ต้องรู้ว่ากำลังจะแก้ปัญหาให้กับใครและใครในที่นี้อาจต้องพิจารณาคนที่พบปัญหามากที่สุดก่อน หรือกลุ่มที่มีปัญหาแล้วเกิดผลกระทบมาก่อน (การเลือกกลุ่มอยู่ที่ดุลพินิจคณะผู้จัดทำแผนปฏิบัติการฯ) ซึ่งสามารถใช้ข้อมูลพื้นที่มาทำการพิจารณากำหนด นอกจากนี้ต้องตรวจสอบว่ากลุ่มเป้าหมายที่เลือกนั้นมีปัญหาอะไรที่ควรเข้าไปแก้ไขบ้างให้ครบถ้วน และลำดับความสำคัญของปัญหาออกมาให้ได้

2. ระบุปัญหา หรือ สิ่งที่จะเลือกมาแก้ไข คือการเลือกประเด็นปัญหาสำคัญขึ้นมาพิจารณา ก่อน (การจะเลือกปัญหาได้ตรงจุดต้องเข้าใจปัญหากลุ่มเป้าหมายอย่างแท้จริง ดังนั้นข้อมูลจากการสอบสวนเชิงลึก หรือการเก็บข้อมูลในเชิงพฤติกรรมที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนของกลุ่มเป้าหมายจะมีความสำคัญอย่างยิ่งในการนำมาวิเคราะห์เพื่อระบุให้เห็นถึงปัญหาหลักอย่างตรงประเด็น)

3. ตรวจสอบรูปแบบการแก้ปัญหาในปัจจุบัน ในที่นี้หมายถึงใน 2 ลักษณะ ได้แก่ การแก้ปัญหาที่กลุ่มเป้าหมายดำเนินการเอง และการแก้ปัญหาของที่ผ่านมาของคณะทำงานฯ ต่อประเด็นปัญหาที่

เลือก เพื่อนำมาเป็นข้อมูลพิจารณาเปรียบเทียบผลที่จะเกิดขึ้นจากแผนปฏิบัติการฯ ใหม่ที่นำเสนอว่าได้ผลลัพธ์ที่ดีกว่า

4. ประเมินความเสี่ยง ถ้าไม่แก้ไขปัญหาก็จะเกิดผลอะไรขึ้น คือการประเมินผลกระทบก่อนลงมือทำว่าหากไม่แก้ไขปัญหาดังกล่าวจะเกิดอะไรร้ายแรงบ้าง เพื่อช่วยยืนยันว่าปัญหาดังกล่าวเร่งด่วนพอที่ต้องรีบแก้ไขเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบ

5. กำหนดกรอบแนวคิด/วิธีการ/แผนปฏิบัติการฯ ใหม่ที่น่าจะแก้ปัญหาได้ดีขึ้น หมายถึง การพิจารณาโครงการ/กิจกรรมที่จะระบุไว้ในแผนปฏิบัติการฯ ซึ่งต้องสัมพันธ์กับความสามารถในการแก้ไขปัญหให้กับกลุ่มเป้าหมายได้ชัดเจน และกรอบแนวคิด/วิธีการ/แผนปฏิบัติการฯ ใหม่ที่กำหนดขึ้นต้องมีแนวโน้มในการแก้ปัญหาได้ดีกว่าที่ผ่านมา (ถ้าพิจารณาแล้วไม่ดีกว่าข้อมูลในช่องที่ 3 อาจเป็นไปได้ว่ากรอบแนวคิด/วิธีการ/แผนปฏิบัติการฯ ใหม่ที่กำหนดขึ้นนั้นอาจยังไม่ดีพอ หรืออาจจะดีเท่าเดิมแต่มีแนวโน้มที่กลุ่มเป้าหมายอาจไม่ดำเนินการตามเพราะทำแบบเดิมก็ได้ผลที่ไม่ต่างกันจึงไม่จำเป็นต้องเปลี่ยนแปลง)

6. ระบุประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นต่อกลุ่มเป้าหมาย คือ คุณค่าที่กลุ่มเป้าหมายจะได้รับหากทำแผนปฏิบัติการฯ สำเร็จ ซึ่งอาจแบ่งเป็น (1) เกิดประโยชน์ต่อกลุ่มเป้าหมายที่จับต้องได้ หรือเกิดเปลี่ยนแปลงในด้านที่ดีบางอย่างกับกลุ่มเป้าหมาย (2) สร้างความรู้สึกที่ดีให้เกิดขึ้นต่อกลุ่มเป้าหมาย (3) ทำให้กลุ่มเป้าหมายได้รับการยอมรับ เช่น มีเครือข่าย มีคนรัก หรือมีตัวตนที่สังคมของกลุ่มเป้าหมายยอมรับ ต้องระบุประโยชน์ให้ได้ถ้านึกไม่ออกในเรื่องนี้อาจหมายความว่าแผนปฏิบัติการฯ ที่จัดทำขึ้นยังสร้างคุณค่าได้ไม่มากพอ (ข้อมูลช่องที่ 6 จะช่วยสนับสนุนแนวคิดช่องที่ 5 ให้ชัดเจนยิ่งขึ้น)

7. ระบุสิ่งที่จะทำให้กลุ่มเป้าหมายยอมรับ หรือทำตามแผนปฏิบัติการฯ เป็นการพิจารณาว่าแผนมีความโดดเด่น หรือมีอะไรที่ดึงดูดให้กลุ่มเป้าหมายอยากเข้าร่วม หรือทำตามหากตอบไม่ได้มีแนวโน้มว่าแผนอาจดี แต่ยังไม่โดนใจกลุ่มเป้าหมาย นั้นหมายถึงผลลัพธ์อาจไม่เกิดขึ้นเพราะไม่ได้รับความร่วมมือนั่นเอง ในส่วนนี้จะช่วยให้พิจารณามองหาวิธีการที่ตอบกับวิถีชีวิตของกลุ่มเป้าหมายได้ ซึ่งส่วนนี้จะทำได้ดีหรือกำหนดได้ดีก็ต่อเมื่อเข้าใจกลุ่มเป้าหมายจริงๆ ซึ่งจะกลับไปตอบเรื่องที่ไม่ต้องทำความเข้าใจกับพฤติกรรมและบริบททางสังคมกลุ่มเป้าหมาย

8. กำหนดเกณฑ์การวัดผล เพื่อประเมินว่ากลุ่มเป้าหมายได้ประโยชน์จากสิ่งที่ทำหรือยอมรับแผนปฏิบัติการฯ คือ การออกแบบวิธีการวัดผลแผนปฏิบัติการฯ ว่าได้รับการยอมรับจากกลุ่มเป้าหมาย หรือมีผลลัพธ์ที่พึงพอใจ โดยต้องมีตัวชี้วัด (KPIs) ที่ระบุเป็นค่าการวัดที่จับต้องได้เป็นการวางเกณฑ์ที่ช่วยให้ประเมินโครงการ หรือกิจกรรมที่ระบุในแผนได้ว่าเป็นสิ่งที่คนสนใจยอมรับ โดยผลส่วนนี้อาจไปปรากฏในช่วงที่ดำเนินแผนจริง แล้วเก็บมาเป็นข้อมูลเพื่อประเมินในปัดไปว่าควรคงโครงการ/กิจกรรมดังกล่าวไว้ในแผนในปีถัดไปหรือไม่ ข้อควรพิจารณาในเรื่องนี้ควรวัดผลที่สอดคล้อง กับผลลัพธ์ (final outcome) ที่กำหนดไว้ในแผน (ตัวชี้วัดควรประยุกต์ใช้ให้สอดคล้องกับแนวทางการประเมินขององค์กรที่เป็นกลุ่มเป้าหมาย เช่น สถานประกอบการ สถานศึกษา หน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานภาคเอกชน)

9. ประเมินผลกระทบ (ด้านดี) จะเกิดอะไรขึ้นบ้างถ้าทำแผนปฏิบัติการฯ สำเร็จ คือ ผลที่

จะเกิดขึ้นต่อคนหมู่มากหากทำสำเร็จ อาจมองได้ในมิติเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม

10. กำหนดงบประมาณที่ต้องใช้ (จากไหน /เพื่อทำอะไร/จำนวน) เป็นการพิจารณา

งบประมาณที่จะขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการฯ เพื่อให้เห็นและจะช่วยให้ประเมินได้ว่าจะเกี่ยงบประมาณอย่างไรให้เหมาะสม หาเพิ่มอย่างไรหากไม่พอ หรือลดอะไรลงถ้าไม่มี และอาจมองไปได้ถึงความคุ้มค่ากับสิ่งที่ได้มาจากการทำงาน

การพิจารณาความเป็นไปได้ของแผนปฏิบัติการฯ โดยใช้เครื่องมือ Opportunity Canvas นั้นควรทำทีละประเด็นเพื่อให้เห็นภาพชัดเจน ดังนั้นอาจพิจารณาเฉพาะแผนปฏิบัติการฯ สำคัญเลือกตรวจสอบก่อนเพื่อกระชับเวลา หรืออาจพิจารณาให้หน่วยงานที่รับผิดชอบในการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ใช้เครื่องมือ Opportunity Canvas ตรวจสอบก่อนส่งแผนงาน/โครงการให้ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัด รวบรวมและตรวจสอบความสอดคล้องของแผนงาน/โครงการจากหน่วยงานต่างๆ กับแผนปฏิบัติการฯ ประจำปี จะช่วยกระชับเวลา และสามารถยกร่างแผนการปฏิบัติการฯ ที่มีโอกาสเป็นไปได้ในการนำเสนอ คณะกรรมการ ศปถ.จังหวัด พิจารณออนุมัติและประกาศใช้ต่อไป



Tips & Tricks 1

การทบทวนและวิเคราะห์ปัญหาสามารถใช้เครื่องมือ “SWOT Analysis” เพื่อทำความเข้าใจ รวมถึงพัฒนาแนวคิดเบื้องต้นของแผนปฏิบัติการรายประเด็น ก่อนที่จะนำมาพิจารณาความเป็นไปได้ ด้วยเครื่องมือ “Opportunity Canvas” โดยวิเคราะห์ 4 ประเด็นหลักในกระบวนการ SWOT Analysis ดังนี้

จุดแข็ง (Strengths) คือความสามารถและสถานการณ์ที่มาจากปัจจัยภายในของคณะทำงานที่เป็นบวก

จุดอ่อน (Weaknesses) คือสถานการณ์ที่มาจากปัจจัยภายในคณะทำงานที่เป็นลบ และด้อยที่เป็นปัญหาและข้อบกพร่องของทีม

โอกาส (Opportunities) คือโอกาสซึ่งมีที่มาจากปัจจัยภายนอก เป็นผลจากการที่สภาพแวดล้อมภายนอกของคณะทำงานเอื้อประโยชน์หรือส่งเสริมการดำเนินงาน

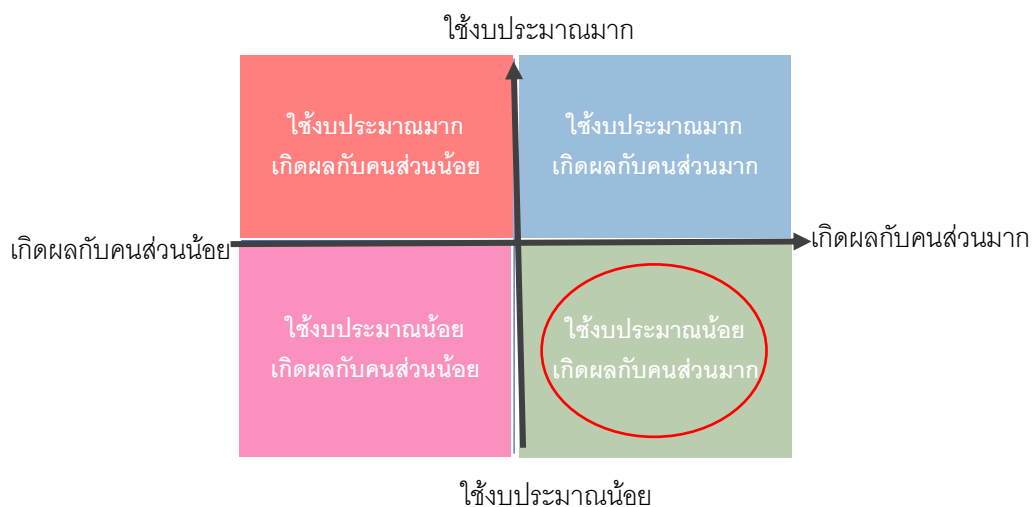
อุปสรรค (Threats) คืออุปสรรคมีที่มาจากปัจจัยภายนอก เป็นข้อจำกัดที่เกิดจากสภาพแวดล้อมภายนอกที่อาจก่อให้เกิดผลเสีย



Tips & Tricks 2

สำหรับการคัดเลือกประเด็นการทำงาน ในเบื้องต้นผู้ปฏิบัติงานสามารถประเมินด้วยประสบการณ์ในพื้นที่ได้ว่าประเด็นใดควรทำก่อน หรืออาจใช้เครื่องมือในการวิเคราะห์เชิงกลยุทธ์ Strategic Position and Action Evaluation Matrix หรือ SPACE Matrix เพื่อช่วยในการตัดสินใจในการจัดวางค่าน้ำหนักในการดำเนินการในแต่ละประเด็น หรือจัดเรียงประเด็นงานที่ต้องการดำเนินการก่อน - หลังได้ โดย SPACE Matrix สามารถดำเนินการได้ดังนี้

1. SPACE Matrix จะประกอบด้วย แกน 2 แกนคือแกนแนวตั้ง และแกนแนวนอน
2. แกนแนวตั้งจะเป็นแกนในเชิงคุณค่าหรือมูลค่า เช่น ด้านบนเขียนว่า “ค่าใช้จ่ายมาก” ด้านล่างเขียนว่า “ค่าใช้จ่ายน้อย”
3. แกนแนวนอนเป็นแกนในเชิงผลกระทบ เช่น ด้านซ้ายเขียนว่า “กระทบคนส่วนน้อย” ด้านขวาเขียนว่า “กระทบคนส่วนใหญ่”
4. เมื่อมีการแบ่งดังนี้จะทำให้เกิดพื้นที่ 4 พื้นที่คือ 1) ใช้งบประมาณมากเกิดผลกับคนส่วนมาก (พื้นที่สีฟ้าในตัวอย่าง) 2) ใช้งบประมาณมากเกิดผลกับคนส่วนน้อย (พื้นที่สีแดงในตัวอย่าง) 3) ใช้งบประมาณน้อยเกิดผลกับคนส่วนมาก (พื้นที่สีเขียวในตัวอย่าง) 4) ใช้งบประมาณน้อยเกิดผลกับคนส่วนน้อย (พื้นที่สีชมพูในตัวอย่าง)
5. ผู้ประเมินสามารถนำแผนงานแต่ละแผนมาจัดเรียงว่าแผนที่พัฒนาขึ้นจะอยู่ในพื้นที่ใด เช่น แผนรณรงค์หมวกนิรภัยอาจอยู่ในช่องสีเขียว ส่วนแผนการปรับปรุงถนนอาจอยู่ในช่องสีฟ้า เป็นต้น โดยปกติจะคัดเลือกผลงานที่อยู่ในพื้นที่ สีเขียว มาดำเนินการก่อน ส่วนพื้นที่สีฟ้าและสีชมพูจะนำมาพิจารณาประกอบกับบริบทและความจำเป็นในลำดับถัดมา



ข้อควรพิจารณาในการจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดให้มีประสิทธิภาพ

ผู้จัดทำแผนควรนำปฏิทินวัฒนธรรม/ประเพณีชุมชนต่างๆ ที่อยู่ในพื้นที่ที่มีผลแปรผันต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่เพิ่มขึ้น หรือลดลงมาพิจารณาประกอบการจัดทำแผนปฏิบัติการร่วมด้วย เช่น งานบุญในทางภาคอีสาน มักมีเรื่องการดื่มสุราเข้ามาเกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน หรือช่วงเทศกาลที่มีวันหยุดยาวต่อเนื่อง หรือช่วงฤดูกาลท่องเที่ยวในแต่ละภูมิภาค หรือในพื้นที่ที่มีสถานที่ หรือสิ่งศักดิ์สิทธิ์ที่ดึงดูดผู้มีจิตศรัทธาไปสักการะ ช่วงเวลาดังกล่าวมักมีการสัญจรของผู้คนเพิ่มมากขึ้นมีผลต่อโอกาสการเกิดอุบัติเหตุที่เพิ่มขึ้นเช่นกัน หรือแม้กระทั่งช่วงฤดูกาลเก็บเกี่ยวที่มีการทำงานร่วมกันของผู้คนจะมีการดื่มสุราเข้ามาเป็นส่วนประกอบ การตากผลผลิตบนพื้นผิวถนน หรือช่วงปิดเทอมที่เยาวชนจะใช้จักรยานยนต์ในการเดินทางเพื่อไปทำกิจกรรมร่วมกับเพื่อนเพิ่มขึ้น กรณีเหล่านี้มีแนวโน้มส่งผลต่อสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนน ดังนั้นต้องพิจารณาช่วงเวลาดังกล่าวเข้ามาเป็นส่วนประกอบในการกำหนดแผนปฏิบัติการฯ ทั้งในด้านมาตรการและความถี่ในการดำเนินงาน

นอกจากนี้แล้วการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ต้องพิจารณาถึงปฏิทินความหนาแน่นงานของแต่ละหน่วยงานเข้ามาประกอบด้วยเพื่อกระจายแผนปฏิบัติการฯ ไม่บีบอัดในช่วงที่หน่วยงานมีแผนงาน/โครงการอื่นๆ แน่นจนเกินไป เช่น ในช่วงอุทกภัยในเขตภาคกลางจะเผชิญในช่วงกลางค่อนปลายปี หน่วยงาน ปก. ที่เป็นหน่วยงานบูรณาการในการดูแลเรื่องสาธารณภัยแก่ประชาชนจะมีการกิจหนาแน่น ฉะนั้นจำเป็นต้องประเมินช่วงเวลาในการดำเนินการของแผนปฏิบัติการฯ เพื่อให้จัดสรรทรัพยากรต่างๆ ของหน่วยงานได้อย่างเหมาะสม ไม่เป็นภาระงาน (workload) จนเกินไป

ข้อสั่งการ/แนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน เป็นกรอบกลางในการดำเนินงานที่ส่วนกลางมอบหมายให้ สปถ.ทุกจังหวัดนำไปเป็นหลักประยุกต์ในการจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด ดังนั้น ต้องคำนึงถึง**ความสอดคล้องกับสถานการณ์จริงในพื้นที่** และยึดถือเป้าหมายหลักการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการฯ ต้องมีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ให้ได้ เพื่อลดความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินเป็นสำคัญ

3. การบูรณาการแผนหน่วยงานรับผิดชอบ

เมื่อแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด ได้รับการลงนามอนุมัติจากผู้ว่าราชการจังหวัดเรียบร้อยแล้ว หน่วยงานที่รับผิดชอบแต่ละแผนปฏิบัติการฯ ตามองค์ประกอบ 5 เสาหลัก จะนำแผนปฏิบัติการฯ ไปสู่การปฏิบัติจริงตามกรอบแผนปฏิบัติการฯ และระยะเวลาที่ถูกกำหนดไว้ โดยมีหลักคิดและแนวปฏิบัติสำคัญ ดังนี้

4 หลักคิด

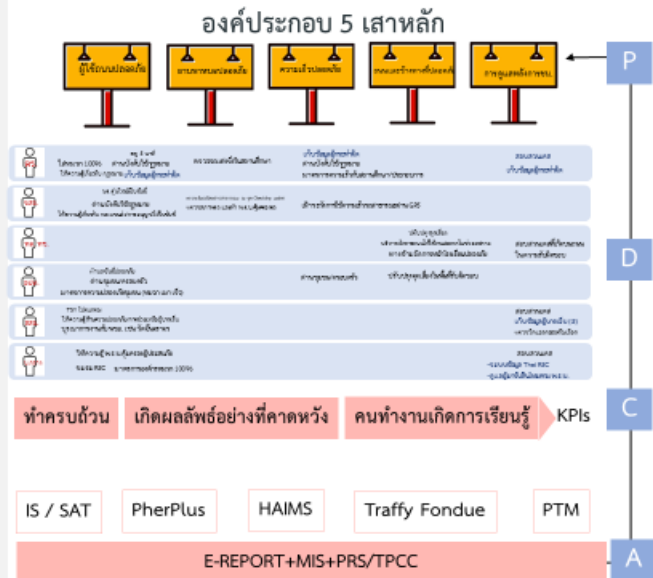
ทบทวนทำความเข้าใจ
และลงมือปฏิบัติตามแผนที่วางไว้ให้ถูกต้อง

ตรวจสอบทุกขั้นตอนในการทำ
หากพบข้อบกพร่องรีบแก้ไข

ตรวจสอบผลที่ได้ว่าตรงตามเป้าหมาย
หรือไม่

จัดเก็บข้อมูลที่เป็นประโยชน์
เพื่อใช้ในการพัฒนางานต่อไป

แนวทางปฏิบัติ



ข้อควรพิจารณาในการบูรณาการแผนสู่หน่วยงานรับผิดชอบ จำเป็นอย่างยิ่งที่คนทำงานต้องได้รับการพัฒนาด้านความรู้ และมีเทคโนโลยีเข้ามาเป็นองค์ประกอบในการขับเคลื่อนเพื่อให้การทำงานเกิดประสิทธิภาพสูงสุด จากประสบการณ์พบว่า



ความรู้ที่คนทำงานใช้ในการขับเคลื่อนงานได้ผลที่ดี แบ่งได้เป็น 2 รูปแบบ ได้แก่

- 1) องค์ความรู้สำหรับการวิเคราะห์เพื่อชี้ประเด็นปัญหาเพื่อดำเนินการแก้ไข เช่น วิธีการสอบสวนคดี วิธีการแก้ไขจุดเสี่ยง การวิเคราะห์ปัญหาด้วย Swiss Cheese Model (ทฤษฎีที่นำมาใช้การวิเคราะห์สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากความล้มเหลว หรือ รุ้ร่ว) / ต้นไม้ปัญหา Shell Model (ทฤษฎีปัจจัยมนุษย์) ส่วน Haddon Matrix (เครื่องมือในการวิเคราะห์อุบัติเหตุ และการบาดเจ็บ)
- 2) องค์ความรู้เพื่อการประยุกต์ใช้สำหรับการสร้างเจ้าภาพและบูรณาการความร่วมมือในการทำงานร่วมกัน เช่น ความรู้เรื่อง Story telling (การนำเสนอข้อมูลด้วยเรื่องเล่า), Policy brief (การจัดทำเอกสาร/สื่อที่เป็นบทสรุปเชิงนโยบายเพื่อนำเสนอผู้เกี่ยวข้อง) หรือ BBS (การสร้างพฤติกรรมความปลอดภัยเชิงบวก) เพิ่มเติม

จากกรณีศึกษา 9 จังหวัด พบว่า **องค์ความรู้**ที่กล่าวมาข้างต้น **ผู้ที่มีความเชี่ยวชาญในการใช้**มักเป็นทีมสำนักงาน**สาธารณสุขจังหวัด (สสจ.)** เป็นหลัก ทั้งนี้ หากสามารถขยายความสามารถในการ**ใช้ความรู้**เหล่านี้ไปยังหน่วยงานอื่นที่เป็นคณะทำงานจะเป็นการสนับสนุนให้คนทำงานมีความรู้ความสามารถเทียบเท่ากัน อาจหมายถึง**ความสามารถในการทำงานทดแทนกันได้**หากจำเป็นต้องทดแทนในภาวะบางช่วงที่**ผู้ปฏิบัติงาน**ไม่เพียงพอ



เทคโนโลยี ที่ใช้แล้วได้ผลในการดำเนินงานที่ผ่านมา เช่น CCTV, Traffy Fondue,

Red Light Camera System, TPCC ในการตั้งด่าน ข้อดีในการใช้เทคโนโลยีเป็น

การช่วยลดภาระผู้ปฏิบัติงาน และยังช่วยลดแรงต้านจากประชาชนต่อการปฏิบัติงานของคณะทำงาน แต่ทั้งนี้ ยังมีข้อจำกัดเรื่องงบประมาณในการนำเทคโนโลยีมาใช้ค่อนข้างสูงทำให้กระจายได้ไม่ทั่วถึง จึงจำเป็นต้องมีการ ทบทวนกระบวนการใช้และประสิทธิภาพของงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด รวมทั้งการปฏิสัมพันธ์ เพื่อสื่อสารพูดคุยกันระหว่างผู้ปฏิบัติงานกับประชาชนลดลง ทำให้การสื่อสารข้อมูลที่ต้องไปยังประชาชนลด น้อยลง ฉะนั้นอาจต้องพิจารณาเปรียบเทียบการใช้เทคโนโลยีที่มีอยู่อย่างจำกัดกับการใช้บุคลากรในการ ปฏิบัติงานรูปแบบใดที่จะให้ประสิทธิผลของงานมีความคุ้มค่าสูงสุด



Tips & Tricks

1. การติดตามความก้าวหน้า คือ การที่ ศปถ.จังหวัด ให้ความสำคัญติดตามการทำงานของ ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.อปท. นอกจากทำให้ทราบข้อมูลสถานการณ์จริงที่เกิดขึ้น เพื่อประเมินผลในพื้นที่ แล้ว ยังเป็นรูปแบบการให้กำลังใจเสริมแรงแก่ผู้ปฏิบัติงาน และเน้นย้ำว่าสิ่งที่ทำอยู่เป็นเรื่องสำคัญอยู่ เสมอ

2. สรุบบทเรียนในทีมคนทำงานอยู่เสมอ คือ การประเมินผลในรูปแบบหนึ่งที่คณะทำงานในระดับพื้นที่สามารถดำเนินการได้ทันทีหลัง Process การทำงานเสร็จสิ้นในแต่ละ Process เพื่อหาจุดดี รักษาไว้ และแก้ไขจุดบกพร่องที่พบเจอ สกัดปัญหาไม่ให้ขยายวงโดยการสรุบบทเรียนการทำงานนั้นเป็น การพูดคุยกันวงเล็ก ๆ เฉพาะคนทำงานไม่เป็นการ เพื่อสร้างบทเรียนร่วมกัน ไปสู่การเรียนรู้เติบโต และยังเป็นการเสริมความเข้าใจระหว่างผู้ปฏิบัติงานด้วยกันได้

3. บูรณาการแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการจัดการ สุขภาพเข้าสู่แผนงานของคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) ผ่านกลไก คณะอนุกรรมการด้านข้อมูล ที่มี สสจ. เป็นแกนกลางในการเชื่อมต่อ โดยวิเคราะห์และเสนอข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพอันมีเหตุมาจากความไม่ปลอดภัยทางถนน เสนอให้นายอำเภอในฐานะประธาน ศปถ. อำเภอ และประธาน พชอ. เห็นความเชื่อมโยง เพื่อสั่งการให้เกิดการผสมผสานทั้งสองคณะทำงานให้หนุน เสริมกัน และใช้วาระกำกับติดตามผลการดำเนินงานผ่านเวทีประชุมหัวหน้าส่วนราชการในระดับอำเภอ ที่ต้องจัดประชุมติดตามงานทุกเดือน เป็นเครื่องมือในการกำกับติดตาม

4. การบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนเพื่อการใช้งาน

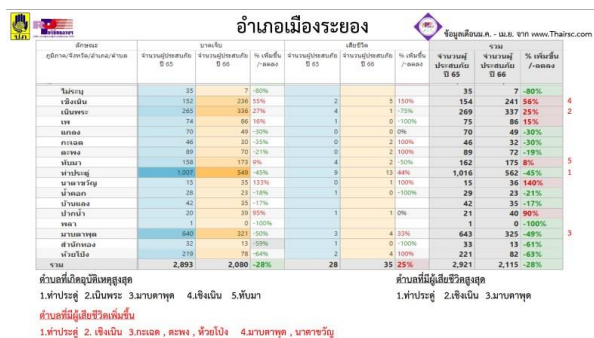
“ข้อมูลที่ดีและเป็นระบบจะเป็นเครื่องมือในการกำหนดนโยบายและทำให้มาตรการ แก้ปัญหาได้

ตรงจุด” จากกรณีศึกษา 9 จังหวัด พบว่า ศปถ.จังหวัดมีการบูรณาการเก็บข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนร่วมกันจากหลายหน่วยงานในพื้นที่ จัดทำเป็นข้อมูล 3 ฐานเพื่อการใช้งาน โดยข้อมูลหลักรวบรวมมาจาก สสจ. ตำรวจ และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด แต่อาจพิจารณาข้อมูลจากหน่วยงานอื่น สำหรับประเด็นที่เกี่ยวข้อง เช่น บางพื้นที่พิจารณาข้อมูลจากแขวงการทางฯ เพิ่มเติม เป็นต้น โดยมีการรวบรวมข้อมูลทั้งหมดผ่านเลขานุการ ศปถ.จังหวัด ได้แก่ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด แนวทางการรวบรวมข้อมูลที่ผ่านมาคณะอนุกรรมการด้านข้อมูลฯ ของ ศปถ.จังหวัด จะมีการจัดประชุมประจำเดือนเพื่อสังเคราะห์ข้อมูลจากหลายๆ แหล่งให้เป็นข้อมูลชุดเดียวกัน

ลักษณะข้อมูลที่นำมาใช้เพื่อรายงานผลต่อ ศปถ. ทั้ง 3 ระดับ แบ่งเป็น 2 ลักษณะ ได้แก่

(1) ข้อมูลเชิงปริมาณ (Problem base) เป็นข้อมูลจากระบบฐานข้อมูลที่เป็นตัวเลข เพื่อใช้ในการวิเคราะห์เพื่อให้ทราบสถานการณ์ภาพรวม แนวโน้ม และชี้เป้าประเด็นเสี่ยงในการจัดการ

ตัวอย่างการนำเสนอข้อมูลในวาระประจำ ศปถ.จังหวัด



ตัวอย่างการนำเสนอข้อมูลในวาระประจำ ศปถ.จังหวัด

 การสวมหมวกนิรภัย/การบาดเจ็บที่ศีรษะ จ.ระยอง						
ปี พ.ศ.	จำนวนสวมหมวก (คน)	อัตราการสวมหมวกนิรภัย	จำนวนบาดเจ็บศีรษะ (สวมหมวก)	อัตราบาดเจ็บศีรษะ (สวมหมวก)	จำนวนบาดเจ็บศีรษะรวม (สวม+ไม่สวม)	อัตราบาดเจ็บศีรษะรวม (สวม+ไม่สวม)
ปี 2561	102	32.18	29	28.43	112	35.33
ปี 2562	67	16.58	18	26.87	190	47.03
ปี 2563	315	27.51	28	8.89	294	25.68
ปี 2564	344	26.65	93	27.03	579	44.85
ปี 2565	523	24.59	136	26.00	807	37.94
ปี 2566	512	29.82	59	11.52	301	17.53

ที่มา : ศูนย์ความร่วมมือด้านข้อมูลการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค ณ วันที่ 24 พฤษภาคม 2566


DDC กรมควบคุมโรค
 Department of Disease Control

กลุ่มโรคไม่ติดต่อ
 สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 6 ชลบุรี

งานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน

(2) ข้อมูลเชิงคุณภาพ (Case base) เป็นข้อมูลจากการเล่าเรื่อง หรือ ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ สำหรับ การวิเคราะห์ประเด็นปัญหาในเชิงลึก เพื่อนำไปสู่การระบุเจ้าภาพและมาตรการในการแก้ไขปัญหา

หนุ่มสิงห์บุรีขับเก๋งชน จยย.แม่ส่งลูกไปโรงเรียน ดับคาถนนรวดเดียว 4 ศพ

<https://www.thairath.co.th/content/048615>



8.20 น. 24 สค. 60
เกิดเหตุบริเวณถนน
ขนาด 4 ช่องจราจร
ใกล้โรงเรียนวัดประ
โชติ ถนนสายสิงห์บุรี-
ชัยนาท กม.7

ทำไม ถนน 4 เลนเกาะสี่ .. ถึงอันตราย



1. ถนนยิ่งกว้างยิ่งขับเร็ว : ถนน 4 ช่องทางเกาะสี่ จะส่งผลต่อมุมมองของคนขับรถว่าถนนโล่ง กว้าง และตัดสินใจแซงง่ายขึ้นเพราะแซงบนช่องเกาะสี่ได้
2. กลับรถได้ทุกจุดบนเกาะสี่ : เสี่ยง ชนด้านข้าง ซึ่งอันตรายมาก หรือชนท้ายรถที่กำลังจะเลี้ยว
3. ใช้เกาะสี่เป็นที่หยุดรอเลี้ยว หรือรอข้าม : คนเดินข้ามถนน จยย. จะหยุดรอที่เกาะสี่, ถ้าเป็นรถจอดรอเลี้ยวจะ ล้ำเข้ามาฝั่งตรงข้าม
4. ข้ามไปชนแบบ “ปะทะ” : ละสายตา หลับใน หรือ เสียหลักข้ามไปชนฝั่งตรงข้ามได้เลย

ภาพที่ ตัวอย่างการใช้ข้อมูลเชิงคุณภาพกรณีที่ 1



ผู้เสียชีวิตเป็นนักศึกษาที่ขี่จักรยานยนต์-สวมหมวกนิรภัยตอนเช้าตรู่ (6.30 น.) เพื่อจะไปเรียน

รถบรรทุกอุปกรณ์สำหรับบ้าน knock down ที่ออกมาจอดริมทางเพราะ รมภ.ไม่ให้จอดในหมู่บ้าน (ขวางทางเข้าออกหมู่บ้าน) ระบบ **route survey** ของบริษัทและแผนจัดการความเสี่ยง

(ร่าง) แผนปฏิบัติการ “บูรณาการป้องกันชนก้าย”
อนุ กก.บังคับใช้กฎหมายและ ศปด.จ.สมุทรปราการ



กลไก จัดการ	Action unit เจ้าภาพ-หน่วยงาน ภาคีแนวร่วม	มาตรการบูรณาการ		Risk & Target
		กายภาพ	สังคม	
ศปด.จังหวัด อนุบังคับใช้ ศปด.อำเภอ	1. หน่วยงานหลัก - กล/กช ขบ. - ตำรวจ - บ.กลาง ปก. 2. นิคม สถาน ประกอบการ 3. ตลาด-ชุมชน 4. อื่นๆ องค์กร หน่วยงานต่างๆ	- จุดจอด ปลอดภัย จุดห้ามจอด - ป้ายเตือน - ↑ Sticker สะท้อนแสง - ฯลฯ	1. ประชาสัมพันธ์ รณรงค์ ฯลฯ 2. สะท้อนผลกระทบ กรณีชนก้าย ให้ กลุ่มเป้าหมาย 3. กำกับ + บังคับใช้ กฎหมาย 3.1 พรบ.ขนส่ง 3.2 พรบ.จราจร (ราชกิจจานุเบกษา ประกาศ จุดห้ามจอด)	- ↑ เพิ่มการรับรู้- ตระหนัก - ↓ ลดเสี่ยง 10% (อุบัติเหตุชนก้าย, เจ็บ-ตาย) ระบุ risk สำคัญ - ประเภทรถ - จอด/วิ่งชะลอ - ช่วงเวลา ฯลฯ

ภาพที่ ตัวอย่างการใช้ข้อมูลเชิงคุณภาพกรณี 2

อย่างไรก็ตาม ข้อมูลทั้ง 2 ลักษณะมีวิธีการประยุกต์ใช้กับ ศปด. แต่ละระดับแตกต่างกัน ดังนี้

กลไก 3 ระดับ	ลักษณะข้อมูลที่น่าสนใจ	
	Problem base	Case base
ศปด.จังหวัด	เน้นการใช้ข้อมูล Problem base เพื่อ 1) ชี้เป้าประเด็นปัญหาที่ต้องการแก้ไข 2) วิเคราะห์แนวโน้มสถานการณ์ที่ต้องเฝ้า ระวัง 3) ประเมินผลมาตรการตามข้อสั่งการ แหล่งข้อมูล 1) ข้อมูล 3 ฐาน 2) ฐานข้อมูล Injury surveillance (IS) ฐานข้อมูล 43 แห่ง จากกระทรวง สาธารณสุข 3) ฐานข้อมูลสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้แก่ อบถ.ตร. (PRS) PTM/PTCC 4) ฐานข้อมูล ThaiRSC ของบริษัทกลาง คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด	ใช้ข้อมูลเพื่อประกอบการแก้ไขปัญหา เร่งด่วน และ เจ้าภาพเชิงนโยบายเป็น หลัก แหล่งข้อมูล: การสืบสวนอุบัติเหตุ

กลไก 3 ระดับ	ลักษณะข้อมูลที่นำมาใช้	
	Problem base	Case base
ศปถ.อำเภอ	การใช้ข้อมูล Problem base เพื่อ 1) วิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในระดับอำเภอ 2) ชี้เป้าประเด็นปัญหาเพื่อจัดลำดับความสำคัญของปัญหาที่ต้องการแก้ไข 3) ประเมินผลมาตรการตามข้อสั่งการ แหล่งข้อมูล 1) ฐานข้อมูลจากโรงพยาบาล 2) ฐานข้อมูล IS จากกระทรวงสาธารณสุข 3) ฐานข้อมูล อบถ.ตร. 4) ฐานข้อมูล ThaiRSC ของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด	เน้นใช้ข้อมูลเพื่อวิเคราะห์เจ้าภาพในการแก้ปัญหา และใช้ข้อมูลสำหรับการสร้างการมีส่วนร่วมในการแก้ปัญหาในระดับพื้นที่ แหล่งข้อมูล: การสืบสวนอุบัติเหตุเบื้องต้น
ศปถ.อปท.	การใช้ข้อมูล Problem base เพื่อ 1) วิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในระดับอำเภอ 2) ชี้เป้าประเด็นปัญหาเพื่อจัดลำดับความสำคัญของปัญหาที่ต้องการแก้ไข 3) ประเมินผลมาตรการตามข้อสั่งการ แหล่งข้อมูล 1) ฐานข้อมูลจากโรงพยาบาล 2) ฐานข้อมูล IS จากกระทรวงสาธารณสุข 3) ฐานข้อมูล อบถ.ตร. 4) ฐานข้อมูล ThaiRSC ของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด	เน้นใช้ข้อมูลเพื่อวิเคราะห์เจ้าภาพในการแก้ปัญหา และใช้ข้อมูลสำหรับการสร้างการมีส่วนร่วมในการแก้ปัญหาในระดับพื้นที่ แหล่งข้อมูล: การสืบสวนอุบัติเหตุเบื้องต้น

สำหรับการบันทึกและการวิเคราะห์ข้อมูลในช่วง 7 วันอันตรายเทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ โดย ศปถ.อำเภอ จะใช้ระบบฐานข้อมูล e-Report ในการรวบรวม บันทึก วิเคราะห์ และรายงานสถานการณ์รายวันในเวทีประชุมศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด โดยสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดจะตรวจสอบข้อมูลเพื่อยืนยันข้อมูลต่อศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนส่วนกลางตามรอบเวลาที่กำหนด (จะมีการบันทึกข้อมูลด้านพฤติกรรมตามที่ระบบ e-Report กำหนดทุกมิติ ในช่วงการ

เก็บข้อมูล 7 วันอันตราย โดยอำเภอทำหน้าที่บันทึกข้อมูลเข้าสู่ระบบ) นอกจากนี้ ในระดับจังหวัดยังใช้ฐานข้อมูลจากกระทรวงสาธารณสุขควบคู่กันเพื่อให้การวิเคราะห์ข้อมูลและการกำหนดมาตรการมีความแม่นยำมากขึ้น

อย่างไรก็ตาม ข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ ที่นำมาใช้ประกอบการวิเคราะห์เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการมีนิยามที่แตกต่างกันตามวัตถุประสงค์และการใช้ประโยชน์ข้อมูลจากหน่วยงานที่จัดเก็บ ดังนั้น ผู้ปฏิบัติจึงควรกำหนดเป้าหมายในการใช้ข้อมูลเพื่อทำให้สามารถวิเคราะห์และนำผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลมาใช้ได้ตรงตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้

ข้อควรพิจารณาในการบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน เพื่อการใช้งานให้เกิดประสิทธิภาพ คือ การให้ความสำคัญกับการสอบสวนเคสการเกิดอุบัติเหตุเชิงลึกทั้งในเชิงคุณภาพของข้อมูล และเชิงปริมาณ การสอบสวนเคสที่มากพอ เพื่อให้เห็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุที่รอบด้านและลึกซึ้ง เพื่อประมวลผล และสะท้อนข้อมูล (Feedback Loop) คืนกลับต่อผู้เกี่ยวข้องได้อย่างแม่นยำตรงจุดจะนำมาซึ่งการกำหนดแนวทางการจัดการแก้ไขความเสี่ยงได้มีประสิทธิภาพและคุ้มค่า

การสะท้อนข้อมูล (Feedback Loop) สามารถทำได้ในหลายช่องทาง เช่น วงประชุมที่เป็นทางการ วงประชุมไม่เป็นทางการ เวทีสรุปบทเรียน การประชุมหมู่บ้านชุมชน การสื่อสารประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อ online และ offline ฯลฯ โดยหัวใจสำคัญอยู่ที่การสื่อสารข้อเท็จจริง และบทเรียนที่มีคุณค่าที่สามารถสร้างความตระหนักร่วม เพื่อผสานพลังผู้คนสู่การเปลี่ยนแปลงที่ดีขึ้น

5. การกำกับ ติดตาม ประเมินผล ก่อน-ระหว่าง-หลังดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฯ ประจำปี

การกำกับ ติดตาม และประเมินผล คือ การดำเนินการรวบรวม วิเคราะห์ข้อมูลทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพเพื่อนำเสนอผู้เกี่ยวข้องทุกระดับได้ทราบข้อมูลอย่างต่อเนื่อง จากกรณีศึกษาของ 9 จังหวัดพบว่า ศปถ.จังหวัดมีการกำหนดแนวทางการกำกับ ติดตาม ประเมินผล ระบุไว้ในแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนประจำปี 2565 โดยมุ่งติดตามการดำเนินการตามแผนฯ และการประเมินผลสัมฤทธิ์ของการปฏิบัติงานจากการถอดบทเรียนพบข้อมูล ดังนี้

ก่อนปฏิบัติตามแผนที่กำหนดไว้	ระหว่างปฏิบัติตามแผนที่กำหนดไว้	หลังปฏิบัติตามแผนที่กำหนดไว้
กำหนดเป้าหมาย final outcome (สถิติการเสียชีวิตประจำปีสอดคล้องค่าสังการ) และมีตัวชี้วัดกิจกรรมที่ระบุตามแผนปฏิบัติการฯ	ลงติดตามแก้ไขปัญหา และให้ข้อเสนอแนะ อย่างน้อย 3 ครั้งต่อปี หรือตามปฏิทิน แผนปฏิบัติการฯ จังหวัด	ทำการประเมิน final outcome เปรียบเทียบผลการดำเนินงานกับค่าเป้าหมาย ที่กำหนดไว้ก่อนเริ่มต้นแผนปฏิบัติการฯ ประจำปี
กำหนดการลงติดตามการทำงานระบุไว้ใน แผนปฏิบัติการฯ อย่างน้อย 3 ครั้งต่อปี	มีการแก้ปัญหาจากข้อมูลที่พบในการลงติดตาม เช่น การจัดการจุดเสี่ยงในพื้นที่	พบรูปแบบการประเมินกระบวนการทำงาน เพื่อพัฒนา แต่เป็นไปในระดับหน่วยงาน หากพัฒนาไปสู่การประเมินภาพรวมการทำงาน ระดับจังหวัดจะช่วยให้เกิดการพัฒนากลไก ให้เกิดประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
ประชุมประเมินความสอดคล้องของ (ร่าง) แผนปฏิบัติการฯ จังหวัดและแผนปฏิบัติ การฯ ที่เป็นข้อสั่งการ ก่อนทำแผนปฏิบัติการฯ จังหวัดฉบับสมบูรณ์	ทำการประเมิน final outcome ประจำเดือน รายงานต่อ คปก.จังหวัด (สถิติการ บาดเจ็บ เสียชีวิต) เพื่อประเมินแก้ไขปัญห ระหว่างปี	
ไม่พบการประเมินโอกาสความเป็นไปได้ของ แผนปฏิบัติการฯ ที่นำไปสู่ final outcome		

การกำกับ ติดตาม และประเมินผล ยังเป็นการดำเนินการให้ครบถ้วนตามกรอบที่ระบุไว้ในข้อสั่งการ คณะทำงานระดับจังหวัดยังมีบทบาทในการกำหนดแนวทางการกำกับ ติดตาม ประเมินผลด้วยตนเองไม่มาก และการกำกับ ติดตาม ประเมินผล มุ่งเน้นในเชิงปริมาณมากกว่าคุณภาพ (เน้นทำงานให้ครบตามแผนก่อน) ส่วนการไปถึงผลลัพธ์ (final outcome) ยังเป็นการเก็บตัวเลขทางสถิติเพื่อรายงานผลมากกว่าการพุ่งเป้าการจัดการให้ไปถึงผลลัพธ์ (final outcome) เนื่องจากข้อจำกัดด้านงบประมาณ และทรัพยากรต่าง ๆ ที่ต้องใช้ หากมีการปรับปรุงแผนปฏิบัติการฯ หรือเพิ่มมาตรการให้ไปถึงผลลัพธ์ (final outcome) ที่กำหนดไว้ประจำปี ดังนั้น จึงมีข้อเสนอแนะสำหรับการติดตามประเมินผล ดังนี้



ก่อนจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ฉบับสมบูรณ์ประจำปี พิจารณาประเมินโอกาสความเป็นไป

ได้ของแผนปฏิบัติการฯ ที่สามารถไปถึงผลลัพธ์ (final outcome) ด้วยการประยุกต์ใช้
เครื่องมือ Opportunity Canvas (รายละเอียดในหัวข้อที่ 2.การจัดทำแผนปฏิบัติการความ
ปลอดภัยทางถนนจังหวัด) หรือเครื่องมืออื่น ๆ ตามความเหมาะสม **เพื่อเพิ่มโอกาสสร้าง**

ความสำเร็จในการดำเนินงานตั้งแต่ต้นทาง



พิจารณางบประมาณ หรือกองทุนในระดับจังหวัดที่สามารถนำมาใช้ในการดำเนินงานด้าน

ความปลอดภัยทางถนนอื่นที่นอกเหนือจากงบประมาณของหน่วยงาน เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการปรับปรุง
หรือเพิ่มเติมแผนปฏิบัติการฯ ให้ไปถึง final outcome เมื่อสถานการณ์พื้นที่ที่มีความเปลี่ยนแปลง หรือ
จำเป็นต้องแก้ไขเร่งด่วน ตัวอย่างเช่น กรณีศึกษา อ.พระพุทธรบาท จ.สระบุรี ที่เชื่อมงานด้านความปลอดภัย
ทางถนนกับกลไก พชอ. และระดมทุนจากภาคเอกชนในพื้นที่เพื่อตั้งกองทุนนำเงินมาพัฒนาคุณภาพชีวิต
ประชาชนในพื้นที่ โดยมีคณะกรรมการดูแลเพื่อให้เกิดความคล่องตัว เพื่อให้มีงบประมาณในการดำเนินงาน
ตามแผนปฏิบัติการฯ ที่ไม่ได้ถูกจัดสรรงบประมาณไว้ ทั้งนี้จะช่วยให้เกิดกระบวนการปรับแผนการทำงาน
ระหว่างปีงบประมาณได้ เมื่อพบปัญหาต่างๆ จากการประเมินติดตามการทำงานระหว่างปี **เพื่อเพิ่ม**
ประสิทธิภาพการทำงานระหว่างทาง



เพิ่มการประเมินเชิงคุณภาพ โดยเฉพาะกระบวนการประเมินกลไกการทำงาน
หรือ process การทำงานที่ส่งผลต่อ final outcome โดยประยุกต์ใช้เครื่องมือ

AAR (After Action Review) ในการทำประเมินเพื่อการพัฒนา และนำผลจากการ AAR มาทำการปรับปรุง
การดำเนินงานให้ได้ผลดียิ่งขึ้น นอกจากนี้เครื่องมือชิ้นนี้ยังช่วยให้คนทำงานเข้าใจกันมากขึ้น และเรียนรู้เติบโต
จากบทเรียนการทำงาน **เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการสร้างผลงานที่ยอดเยี่ยมยิ่งขึ้นต่อไป**

หัวใจสำคัญหนึ่งของการกำกับ ติดตาม ประเมินผล คือ การตรวจสอบลงไปให้เห็นถึงหัวใจ
ของคนทำงาน ทั้งสุขและทุกข์ ทำความเข้าใจและจัดการเอื้อให้คนทำงานมีสมดุลที่เหมาะสมในทุกด้าน
เพราะผลงานของที่ดีมักมากจากคนทำงานที่เต็มเปี่ยมไปด้วยพลังงานด้านบวก พลังงานด้านบวกมักจะ
เกิดขึ้นเมื่อคนทำงานรู้ว่าตนเองมีคุณค่า และคุณค่าหนึ่งที่เกิดขึ้นได้ง่ายจากการทำงาน คือ ผู้บริหารให้
ความสำคัญ

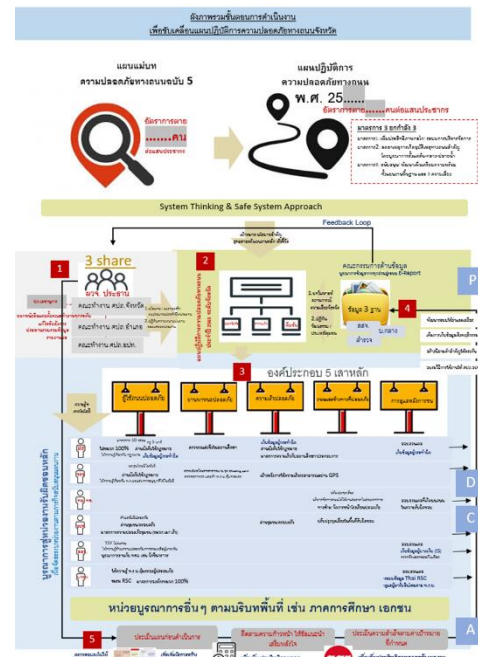
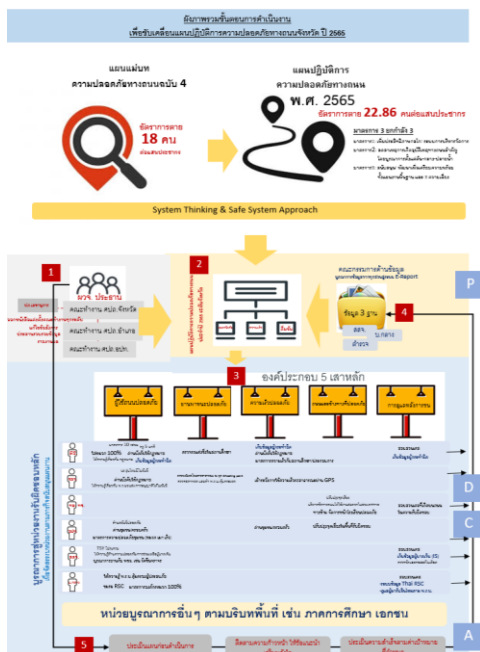
ส่วนที่ 4

Guideline การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติงานความปลอดภัยทางถนนในอนาคต

ผังภาพรวมขั้นตอนการดำเนินงาน
เพื่อขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด



ภาพเปรียบเทียบผังภาพรวมขั้นตอนการดำเนินงานปี 2565 และผังภาพรวมขั้นตอนดำเนินงานจาก บทสรุปการถอดบทเรียน 9 จังหวัด



นอกจากการปรับผังภาพรวมขั้นตอนการดำเนินงานเพื่อให้การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยมีข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุงกระบวนการสนับสนุนจาก ส่วนกลาง ดังนี้

ข้อเสนอแนะจากคณะทำงานระดับจังหวัดเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน

ด้านการเชื่อมความร่วมมือเชิงนโยบายระหว่างหน่วยงาน

1. บูรณาการความปลอดภัยทางถนนกับการเรียนรู้เข้ากับการเรียนในสถานศึกษา โดยผลักดันให้ กระทรวงศึกษาธิการเป็นเจ้าภาพในด้านการส่งเสริมการเรียนรู้ภายในสถานศึกษา และพิจารณาให้มีการ ปลุกฝังความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนเริ่มตั้งแต่กลุ่มเด็กเล็กที่อยู่ในการดูแลของศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก (ศพด.) เพื่อปลูกฝังทักษะความรู้ตั้งแต่ก่อน ปฐมวัย

2. ผลักดันให้เกิดการขับเคลื่อน MOU ที่ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนทำร่วมกับกรม ส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนร่วมกัน เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ใน MOU อันจะนำไปสู่การลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่ ผ่านการใช้กลไก ศปถ.อพท. อย่างเต็มประสิทธิภาพ

ด้านการพัฒนากระบวนการทำงาน

3. ให้คณะกรรมการจังหวัดกำหนด final outcome ร่วมกับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนส่วนกลาง และกำหนดเป้าหมายอื่นที่สอดคล้องกับบริบทพื้นที่ เพื่อสร้างการมีส่วนร่วม และได้เป้าหมายที่สอดคล้องกับบริบทการทำงานระดับจังหวัด

การกระจายเป้าหมายสู่ระดับจังหวัดสามารถเฉลี่ยค่าเป้าหมายตามความเป็นไปได้ของจังหวัด โดยยึดหลักการที่ต้องรักษาเป้าหมายภาพรวมให้สำเร็จไว้ร่วมกัน

นอกจากนี้หากสามารถเพิ่มเติมตัวชี้วัดด้านกระบวนการทำงาน เพื่อเป็นเครื่องมือสำหรับคนทำงานใช้เป็นเกณฑ์ตรวจสอบประเมินประสิทธิภาพกระบวนการทำงาน โดยข้อมูลจากการประเมินกระบวนการทำงานจะเป็นประโยชน์สำหรับการพัฒนาแผนงาน กิจกรรม ของ สปอ.จังหวัด ที่ได้รับการสะท้อนผลจากคนทำงานในระดับพื้นที่ผ่านการประเมินกระบวนการทำงาน

4. เพิ่มเติมกระบวนการสื่อสารทำความเข้าใจเป้าหมายที่เป็น final outcome ของการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนร่วมกับการจัดส่งเอกสารคำสั่งการ เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานเข้าใจและสามารถกำกับตัวชี้วัดที่มีผลต่อ final outcome ได้อย่างเหมาะสม

5. จัดสรรงบประมาณสนับสนุนการทำงานเพียงพอ โดยพิจารณาจากแหล่งงบประมาณของหน่วยงานและงบประมาณอื่นๆ ที่มีการจัดสรร

6. กำหนดให้ สปอ.ทุกระดับมีบทบาทหน้าที่ในการกำกับติดตามผลการขับเคลื่อนนโยบาย โดย ให้แต่ละระดับมีการกำหนดให้ฝ่ายสาธารณสุขเป็นทีมเลขานุการร่วมในการรวบรวมและประมวลผลการติดตามการขับเคลื่อน

7. พิจารณาทบทวนโครงสร้างการผู้ปฏิบัติงานในส่วนของ ปก. ให้มีผู้รับผิดชอบด้านความปลอดภัยทางถนนโดยเฉพาะ เนื่องด้วยเป็นสาขารณภัยที่มีผลกระทบสูงและเกิดเหตุตลอดทั้งปี เพื่อมีเจ้าภาพรับผิดชอบหลักในส่วนงานด้านความปลอดภัยทางถนน

8. สนับสนุนให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นกำหนดให้การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเป็นแผนปฏิบัติการฯ และตัวชี้วัดในพื้นที่ชุมชน/หมู่บ้าน ของตนเองในแต่ละพื้นที่ เพื่อการจัดสรรงบประมาณได้คล่องตัว และมีข้อสั่งการให้ชัดเจนเรื่องด้านชุมชนให้เป็นหน้าที่ของท้องถิ่นจะสอดคล้องกับการใช้งบประมาณในการทำงานที่สามารถบูรณาการกับฝ่ายปกครองได้

และพัฒนาให้เกณฑ์ประเมินในระดับอำเภอ หรือท้องถิ่น เป็นส่วนหนึ่งในการพิจารณาประเมินผลการปฏิบัติงานของคนปฏิบัติงาน จะเป็นเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพในการส่งเสริมการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นประเด็นงานที่ผู้ปฏิบัติต้องให้ความสำคัญ

9. พิจารณาคัดเลือกพื้นที่ที่มีประสิทธิภาพในการจัดตั้งด่านประเภทต่างๆ ทำการศึกษาเพื่อค้นหาบทเรียนนำมาขยายผลแก่ผู้ปฏิบัติงานให้เกิดการการขับเคลื่อนด้านได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด เช่น

การใช้ข้อมูลบัญชีกลุ่มเสี่ยงและพื้นที่เสี่ยงมากำหนดพื้นที่ตั้งด้านประเภทต่าง ๆ เพื่อเฝ้าระวังความเสี่ยง หรือ ด้านบังคับใช้กฎหมายเข้มงวด เป็นต้น

10. ศึกษาเทคโนโลยีที่เหมาะสมนำมาเสริมประสิทธิภาพการทำงาน ลดกำลังพล หรือลดความขัดแย้งระหว่างผู้ปฏิบัติงานกับประชาชน หรือพัฒนาโครงการที่สามารถนำเทคโนโลยีที่มีอยู่มาใช้ ร่วมกับชุมชน เช่น จัดหากล้องราคาย่อมเยา 1 บ้าน 1 กล้อง cctv โดยเฉพาะบ้านริมถนน ซึ่งจะเป็นการประสานความร่วมมือกับชุมชนได้ เป็นต้น

11. ควรมีกระบวนการสร้างองค์ความรู้ให้กับบุคลากรในเรื่องการติดตามประเมินผลความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานทั้งในระดับจังหวัด และท้องถิ่น มีทักษะในการประเมินตนเอง ซึ่งจะช่วยให้สามารถทบทวนผลการปฏิบัติงาน และสรุปเป็นข้อมูลพื้นฐานในการพัฒนางานของตนเอง

ด้านอื่นๆ

12. สื่อสารข้อมูลสร้างความตระหนักถึงความปลอดภัยทางถนน ผ่านสื่อสาธารณะในทุกช่องทาง เพื่อให้ประชาชนเข้าถึงข้อมูลได้ในวิถีชีวิต

13. พิจารณาให้รางวัล ผลตอบแทน สำหรับคนทำงานเพื่อสร้างขวัญและกำลังใจกับผู้ปฏิบัติหน้าที่ เช่น ประกาศนียบัตร ศึกษาดูงาน หรือวันหยุดพิเศษ เลื่อนขั้น เป็นต้น รวมถึงการสนับสนุนวัสดุอุปกรณ์ให้เพียงพอ เช่น เสื้อสะท้อนแสง เป็นต้น

14. พิจารณาค่าตอบแทนให้เจ้าหน้าที่ที่รายงานข้อมูลในระดับอำเภอ เพื่อเป็นแรงจูงใจในการปฏิบัติงานนอกเหนือจากภารกิจหลักของเจ้าหน้าที่ระดับอำเภอ

ส่วนที่ 5
ภาคผนวก

1. ตัวอย่างการทำปฏิทินสาธารณภัย/ปฏิทินวัฒนธรรม เพื่อใช้พิจารณา ร่วมในการวางแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด

ภาค/เดือน	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.
เหนือ	ปีใหม่ ฤดูท่องเที่ยว ภัยหนาว		สงกรานต์ ภัยแล้ง					ลูกทกภัย		ฤดูท่องเที่ยว		ปีใหม่ ภัยหนาว
กลาง	ปีใหม่		สงกรานต์ ภัยแล้ง						ลูกทกภัย			ปีใหม่
ตะวันออก	ปีใหม่ ฤดูท่องเที่ยว		สงกรานต์						ลูกทกภัย		ฤดูท่องเที่ยว	ปีใหม่
ตะวันออกเฉียงเหนือ	ปีใหม่ ภัยหนาว		บุญบั้งไฟ ภัยแล้ง	สงกรานต์	ฤดูท่องเที่ยว					ไฟลเืองไฟ / อกพรรษา		ปีใหม่ ภัยหนาว
ใต้	ปีใหม่ มรสุม	ฤดูท่องเที่ยว		สงกรานต์						บุญเดือนสิบ/ อกพรรษา		ปีใหม่ ฤดูท่องเที่ยว ลูกทกภัย / มรสุม
หมายเหตุ	หยุดยาว มีผลต่อความหนาแน่นในการใช้รถใช้ถนนเพื่อเดินทางกลับมีสำเนา และมีกิจกรรมต้นทางการที่อาจมีการดื่มสุรา หรือพักผ่อนไม่เพียงพอ ฤดูการท่องเที่ยว มีผลต่อการเดินทางพักผ่อนที่ใช้รถ ใช้ถนนมาก และมีกิจกรรมต้นทางการที่อาจมีการดื่มสุรา หรือพักผ่อนไม่เพียงพอ											

2. Opportunity Canvas เครื่องมือการตลาดที่นำมาประยุกต์ในการพิจารณาโอกาสความเป็นไปได้ของแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเพื่อไปถึงผลลัพธ์



Opportunity Canvas คือ เครื่องมือทางการตลาดที่เสนอให้นำมาประยุกต์ใช้เพื่อตรวจสอบโอกาสความเป็นไปได้ของแผนเพื่อไปถึงผลลัพธ์ เพื่อประกันผลตั้งแต่ต้นทางก่อนลงมือทำ โดยการตรวจสอบข้อมูลทีละประเด็นตามหมายเลข 1-10 และลงข้อมูลในช่องตามหมายเลขที่อยู่ใน canvas เพื่อให้เมื่อดำเนินการเสร็จสิ้นจะช่วยให้มองเห็นภาพรวมความเชื่อมโยงได้ชัดเจน โดย

ช่อง 1: กลุ่มเป้าหมายของเรา เป็นการกำหนดกลุ่มเป้าหมาย ในที่นี้หมายถึงการที่ต้องรู้ว่ากำลังจะแก้ปัญหาให้กับใคร และใครในที่นี่อาจต้องพิจารณากลุ่มที่พบปัญหามากที่สุดก่อน หรือกลุ่มที่มีปัญหาแล้วเกิดผลกระทบมาก่อน (การเลือกกลุ่มอยู่ที่ดุลยพินิจคณะทำงานฯ จังหวัด) ซึ่งสามารถใช้ข้อมูลพื้นที่มาทำการพิจารณากำหนด

นอกจากนี้ต้องตรวจสอบว่ากลุ่มเป้าหมายที่เลือกนั้นมีปัญหาอะไรที่ควรเข้าไปแก้ไขบ้างให้ครบถ้วน และลำดับความสำคัญของปัญหาออกมาให้ได้

ช่อง 2: ปัญหา หรือ สิ่งที่เราเลือกมาแก้ไข เป็นการระบุปัญหา หรือสิ่งที่เราจะเลือกมาแก้ไข คือการเลือกประเด็นปัญหาสำคัญขึ้นมาพิจารณาก่อน (การจะเลือกปัญหาได้ตรงจุดต้องเข้าใจปัญหาของกลุ่มเป้าหมายอย่างแท้จริง ฉะนั้นข้อมูลจากการสอบสวนเชิงลึก หรือการเก็บข้อมูลในเชิงพฤติกรรม การเกิดอุบัติเหตุทางถนนของกลุ่มเป้าหมายจะมีความสำคัญอย่างยิ่งในการนำมาวิเคราะห์เพื่อระบุให้เห็นถึงปัญหาหลักอย่างตรงประเด็น)

ช่อง 3: ปัจจุบันแก้ปัญหายังไง เป็นการตรวจสอบรูปแบบการแก้ปัญหาในปัจจุบัน ในที่นี้หมายถึงใน 2 ลักษณะ ได้แก่ การแก้ปัญหาที่กลุ่มเป้าหมายดำเนินการเอง และการแก้ปัญหาของที่ผ่าน

มาของคณะทำงานฯ ต่อประเด็นปัญหาที่เลือก เพื่อนำมาเป็นข้อมูลพิจารณาเปรียบเทียบผลที่จะเกิดขึ้นจาก แผนปฏิบัติการฯ ใหม่ที่นำเสนอว่าได้ผลลัพธ์ที่ดีกว่า (เพราะถ้าสิ่งที่คิดมาใหม่ไม่ให้ผลลัพธ์ที่ดีกว่าอาจ หมายความว่าแผนที่ออกแบบมาใหม่ยังดีไม่พอ)

ช่อง 4: ถ้าไม่แก้ไขปัญหาก็จะเกิดขึ้น เป็นการประเมินความเสี่ยงถ้าไม่แก้ไขปัญหาก็ จะเกิดอะไรขึ้น เพื่อวิเคราะห์ผลกระทบก่อนลงมือทำว่าหากไม่แก้ไขปัญหาดังกล่าวจะเกิดอะไรร้ายแรงบ้าง เพื่อช่วยยืนยันว่าปัญหาดังกล่าวเร่งด่วนพอที่ต้องรีบแก้ไขเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบ

ช่อง 5: ไอเดีย/แผนปฏิบัติการฯ ใหม่ที่น่าจะแก้ปัญหาได้ดีขึ้น หมายถึงการพิจารณา โครงการ/กิจกรรมที่จะระบุไว้ในแผนปฏิบัติการฯ ซึ่งต้องสัมพันธ์กับความสามารถในการแก้ไขปัญหาให้กับ กลุ่มเป้าหมายได้ชัดเจน และไอเดีย/แผนปฏิบัติการฯ ใหม่ที่กำหนดขึ้นต้องมีแนวโน้มในการแก้ปัญหาได้ดีกว่า ที่ผ่านมา (ถ้าพิจารณาแล้วไม่ดีกว่าข้อมูลในช่องที่ 3 อาจเป็นไปได้ว่าไอเดีย/แผนปฏิบัติการฯ ใหม่ที่กำหนดขึ้น นั้นอาจยังไม่ดีพอ หรืออาจจะดีเท่าเดิมแต่มีแนวโน้มที่กลุ่มเป้าหมายอาจไม่ดำเนินการตามเพราะทำแบบเดิมก็ได้ผลที่ไม่ต่างกันจึงไม่จำเป็นต้องเปลี่ยนแปลง)

ช่อง 6: ประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นต่อกลุ่มเป้าหมาย เป็นการระบุประโยชน์ที่หรือคุณค่าจะ เกิดขึ้นต่อกลุ่มเป้าหมาย หากทำแผนปฏิบัติการฯ สำเร็จ ซึ่งอาจแบ่งเป็น (1) เกิดประโยชน์ต่อกลุ่มเป้าหมาย ที่จับต้องได้ หรือเกิดความเปลี่ยนแปลงในด้านที่ดีบางอย่างกับกลุ่มเป้าหมาย (2) สร้างความรู้สึกที่ดีให้เกิดขึ้น ต่อกลุ่มเป้าหมาย (3) ทำให้กลุ่มเป้าหมายได้รับการยอมรับ เช่น มีเครือข่าย มีคนรัก หรือมีตัวตนที่สังคมของ กลุ่มเป้าหมายยอมรับ ต้องระบุประโยชน์ให้ได้ถ้าไม่ออกในเรื่องนี้อาจหมายความว่าแผนปฏิบัติการฯ ที่ จัดทำขึ้น ยังสร้างคุณค่าได้ไม่มากพอ (ข้อมูลช่องที่ 6 จะช่วยสนับสนุนแนวคิดช่องที่ 5 ให้ชัดเจนยิ่งขึ้น)

ช่อง 7: สิ่งที่จะทำให้กลุ่มเป้าหมายยอมรับ หรือทำตามแผนปฏิบัติการฯ เป็นการพิจารณา ว่าแผนมีความโดดเด่น หรือมีอะไรที่ดึงดูดให้กลุ่มเป้าหมายอยากเข้าร่วม หรือทำตามหากตอบไม่ได้มีแนวโน้ม ว่าแผนอาจดีแต่ยังไม่โดนใจกลุ่มเป้าหมายนั้นหมายถึงผลลัพธ์อาจไม่เกิดขึ้นเพราะไม่ได้รับความร่วมมือนั่นเอง ในส่วนนี้จะช่วยให้พิจารณามองหาวิธีการที่ตอบกับไลฟ์สไตล์กลุ่มเป้าหมายได้ ซึ่งส่วนนี้จะทำได้ดี หรือกำหนด ได้ดีก็ต่อเมื่อเข้าใจกลุ่มเป้าหมายจริงๆ ซึ่งจะกลับไปตอบเรื่องที่ไม่ต้องทำความเข้าใจกับพฤติกรรมและ บริบททางสังคมกลุ่มเป้าหมาย

8. จะวัดอย่างไรว่ากลุ่มเป้าหมายได้ประโยชน์จากสิ่งที่ทำหรือยอมรับแผนปฏิบัติการฯ คือ การออกแบบวิธีการวัดผลแผนปฏิบัติการฯ ว่าได้รับการยอมรับจากกลุ่มเป้าหมาย หรือมีผลลัพธ์ที่พึงพอใจ โดย ต้องมีตัวชี้วัด (KPIs) ที่ระบุเป็นค่าการวัดที่จับต้องได้เป็นการวางแผนที่จะช่วยให้ประเมินโครงการ หรือกิจกรรม ที่ระบุในแผนได้ว่าเป็นสิ่งที่คนสนใจยอมรับ โดยผลส่วนนี้อาจไปปรากฏในช่วงที่ดำเนินแผนจริง แล้วเก็บมาเป็น ข้อมูลเพื่อประเมินในปีถัดไปว่าควรคงโครงการ/กิจกรรมดังกล่าวไว้ในแผนในปีถัดไปหรือไม่ ข้อควรพิจารณาใน เรื่องนี้ควรวัดผลที่สอดคล้องกับ final outcome ที่กำหนดไว้ในแผนปฏิบัติการ

ช่อง 9: ผลกระทบ (ด้านดี) จะเกิดอะไรขึ้นบ้างถ้าทำแผนปฏิบัติการฯ คือผลที่จะเกิดขึ้น

ต่อคนหมู่มากหากทำสำเร็จ อาจมองได้ในมิติเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม

ช่อง 10: งบประมาณที่ต้องใช้ (จากไหน/เพื่อทำอะไร/จำนวน) เป็นการพิจารณาว่า งบประมาณที่จะขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการฯ เพื่อให้เห็นและจะช่วยให้ประเมินได้ว่าจะเกลี่ยงบประมาณอย่างไร ให้เหมาะสม หาเพิ่มอย่างไร แหล่งใด หากไม่พอ หรือลดอะไรลงถ้าไม่มี และอาจมองไปได้ถึงความคุ้มค่ากับสิ่งที่ได้มาจากการทำงาน

3. เครื่องมือประเมินคุณภาพกระบวนการทำงาน AAR: After Action Review ในการทบทวนหลังปฏิบัติงาน คือ เครื่องมือที่นำมาใช้ในกระบวนการทำงานเพื่อทบทวนวิธีการทำงานทั้งด้านความสำเร็จและปัญหาที่เกิดขึ้น ทั้งนี้ไม่ใช่การค้นหาคนที่ทำผิดพลาด ไม่ใช่การกล่าวโทษ แต่เป็นการทบทวน เพื่อร่วมกันสะท้อน และทบทวนกระบวนการต่าง ๆ นำบทเรียนที่ได้จากความสำเร็จและปัญหาที่เกิดขึ้นมาจัดทำและพัฒนากระบวนการทำงานให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากขึ้น โดยมีการแลกเปลี่ยนประสบการณ์การทำงาน ซึ่งมีคำถามที่ใช้ในการพูดคุยทำ AAR ประกอบด้วย

1. เป้าหมายหรือความคาดหวังในการทำงาน
2. เป็นไปตามเป้าหมายหรือความคาดหวังหรือไม่ เพราะอะไร
3. สิ่งที่เกิดเป้าหมายหรือความคาดหวัง เพราะอะไร
4. สิ่งที่ไม่เป็นไปตามเป้าหมายหรือความคาดหวัง หรือปัญหาที่พบ เพราะอะไร
5. จะกลับไปทำอะไรต่อ หรือปรับปรุงการทำงานอย่างไรได้บ้าง



การทำ AAR จะให้ค่าน้ำหนักในการพูดคุยข้อที่ 5 มากที่สุด เพื่อนำไปพัฒนาการทำงานให้ดียิ่งขึ้น หรือหากมีเวลาอาจเพิ่มการสะท้อนความรู้สึกรู้สึกคนทำงาน

รายนามผู้ให้ข้อมูลถอดบทเรียน 9 จังหวัด

จังหวัดอุดรธานี

1. นางรุ่งรัตน์ คุณารักษ์ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดอุดรธานี
2. นายอนพัชวินท์ ฌวรรณวงษ์ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดอุดรธานี
3. พ.ต.ท.สิทธิพร ธารากุลทิพย์ ตำรวจภูธรจังหวัดอุดรธานี
4. นายภาณิน วงศ์พุมิ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ สาขาอุดรธานี
5. นางเดือนเพ็ญ เอื้อวัฒนอำรุง แขวงฯ อุดรธานีที่ 2 (หนองหาน)
6. นางธัญนันท์ ปาละมี สำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานี
7. นายศุภชัย ศรีโยธี แขวงทางหลวงอุดรธานี
8. นางเจนจิราตรา วงศ์ประทุม สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุดรธานี

จังหวัดนนทบุรี

1. นายสุทธะวิชัย เล็กเลอสินธุ์ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดนนทบุรี
2. พ.ต.ต.ปิยะพงศ์ นวลแก้ว ตำรวจภูธรจังหวัดนนทบุรี
3. นายเสกสรรค์ บุญรอด สำนักงานขนส่งจังหวัดนนทบุรี
4. นางชัชฎาวรรณ ท้าวพา แขวงทางหลวงนนทบุรี
5. นายนิรติ พองคำสี แขวงทางหลวงนนทบุรี
6. นางสาวสิรินธร สรณารักษ์ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด สาขานนนทบุรี
7. นางสาวสมลดา เลทุม สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนนทบุรี

จังหวัดบึงกาฬ

1. นายโอภาส บุญเดิมนิติกุล สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดบึงกาฬ
2. นายโสภณ เจริญพร สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดบึงกาฬ
3. นางสาววาสิฏฐี คุ้มมณี ท้องถิ่นจังหวัดบึงกาฬ
4. นางสาวปิยนุช นามวงศ์ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด สาขาบึงกาฬ
5. นายสิทธิชัย เจริญรบ แขวงทางหลวงชนบทบึงกาฬ
6. พ.ต.อ.ประพันธ์ หล้าวงศ์ ตำรวจภูธรจังหวัดบึงกาฬ
7. นายธีรพล ไชยศาสตร์ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดบึงกาฬ
8. นางสาวจตุพร คำไพศา สำนักงานขนส่งจังหวัดบึงกาฬ

9. ส.ต.ท.ณัฐวุฒิ บุขรา ตำรวจภูธรจังหวัดบึงกาฬ

10. ส.ต.ค.ธวัชชัย อุทัยวรรณ ตำรวจภูธรจังหวัดบึงกาฬ

จังหวัดกระบี่

1. นายกิตติพนธ์ วุฒินวงศ์ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดกระบี่

2. นายโชคชัย บุญช่วย สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดกระบี่

3. นางสาววรรณฤดี เขาวลิตประพันธ์ สำนักงานขนส่งจังหวัดกระบี่

4. นางสาวอาทิตา บุญรัตน์ สำนักงานศึกษาธิการจังหวัดกระบี่

5. นางเจนจิรา ศรีกระจำง สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดกระบี่

6. พ.ต.ต.นิพนธ์ บัวทอง ตำรวจภูธรจังหวัดกระบี่

7. นายพรประดิษฐ์ ชัยเกล้า แขวงทางหลวงจังหวัดกระบี่

จังหวัดสระบุรี

1. นายชำนาญ แดงจุด สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสระบุรี

2. นางสาวทิพวรรณ เอี่ยมละออ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสระบุรี

3. นายสุจินต์ จิวรี แขวงทางหลวงสระบุรี

4. นางสาวจันทร์จิรา แสงผล สำนักงานขนส่งจังหวัดสระบุรี

5. นายอดิเรก สอนดา สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสระบุรี

6. นางสาวเยาวภา ใจเป็นใหญ่ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัดสระบุรี

7. พ.ต.อ.กฤษณัฐ วงษ์กล้าหาญ ตำรวจภูธรจังหวัดสระบุรี

8. นายเรืองลักษณ์ เรืองยังมี นายอำเภอพระพุทธบาท

9. ส.ต.อ.ชลวี ลือจันทร์ สภ.พระพุทธบาท

10. นายณัชพน สถาบัน อำเภอพระพุทธบาท

11. นายณราธิป จันทะคล้าย อำเภอพระพุทธบาท

12. นางสาวศราไฉย ตุงคะมณี โรงพยาบาลพระพุทธบาท

13. นางสาวหฤทัย ศิริพจนานนท์ โรงพยาบาลพระพุทธบาท

14. นายทินกร พุทธิเดช โรงพยาบาลพระพุทธบาท

15. นางนงลักษณ์ สุธรรมรักษ์ สำนักงานสาธารณสุขอำเภอพระพุทธบาท

16. นายธนัตถ์ นันทปัญญา เทศบาลเมืองพระพุทธบาท

จังหวัดระยอง

1. นายอัยยา นวลอุทัย สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดระยอง
2. นางสาววรารัตน์ ภูมิวรารัตน์ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาระยอง
3. นางสาวกศกมล รูปแก้ว สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดระยอง
4. นางอารยา ผ่องแผ้ว สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดระยอง
5. พ.ต.ท.หญิงนริศรา นฤเบศไกรสิทธิ์ ตำรวจภูธรจังหวัดระยอง
6. นางสาวนันท์ทียา แนวกลาง แขวงทางหลวงระยอง
7. นายเจนวิทย์ ปัญญาญ์ สำนักงานขนส่งจังหวัดระยอง
8. นายเจษฎา สุนทรารชุน สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดระยอง
9. นางสาวนันท์ทรา สีเขียว สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดระยอง

จังหวัดแพร่

1. นางสาวรำพา จันต๊ะปะตุ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดแพร่
2. นางสาวสุภาภรณ์ แมตเมือง สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดแพร่
3. นางสาวสิริรัตน์ กิตติเกษมศิลป์ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดแพร่
4. นายเอกวิ มั่งมี สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดแพร่
5. พ.ต.อ.จิตรภณ สมหมาย ตำรวจภูธรจังหวัดแพร่
6. นางเยาวเรศ อิศระเศรษฐพงศ์ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดแพร่
7. นางจันทกานต์ งามสัตตบุษย์ สำนักงานขนส่งจังหวัดแพร่
8. นายสุภาพ สมดี แขวงทางหลวงแพร่
9. นายกริชชญา จันทรธรรมสุข สำนักงานส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นจังหวัดแพร่

จังหวัดลำพูน

1. นายธนา นวลปลอด สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดลำพูน
2. นายครองศักดิ์ สันวงศ์ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดลำพูน
3. พ.ต.ท.วิจิตร กำตุ้ย ตำรวจภูธรจังหวัดลำพูน
4. นายกฤตชญา เขยะตา สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดลำพูน
5. นายนิรุต ปัญญารัตน์ สำนักงานขนส่งจังหวัดลำพูน
6. นายชิน ปัญญา แขวงทางหลวงลำพูน
7. จ.อ.สุนทร อุไรสาย ท้องถิ่นจังหวัดลำพูน

จังหวัดกรุงเทพฯ

1. นายธนันท์ชัย เมฆประเสริฐวนิช สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร
2. นายศุภกฤต สุนโยธา สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร
3. นายภูมินันท์ พลเยี่ยม สำนักงานวิศวกรรมจราจร กรุงเทพมหานคร
4. นายประจักษ์ ทิวกา สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร
5. นายกรณ์ เปี่ยมน้อย สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร
6. นายกฤษณ์ภักดิ์ นวนันทกานต์ สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร
7. นายกรกฎ สลับลึก สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร