



Road Traffic Injury RTI – Team ชัดเจน แม่นยำ

Haddon Matrix

พรหมมินทร์ กัณธิยะ

ผู้อำนวยการสำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สคอ.)

คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (สปถ.)

กลไกการขับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยทางถนน

ระดับนโยบาย : คณะกรรมการนโยบายความปลอดภัยทางถนน (นปถ.)

❖ ระดับอำนวยการ

- ☐ ระดับประเทศ : ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.)
- ☐ ระดับจังหวัด : ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (ศปถ.จ.)

❖ ระดับปฏิบัติการ

- ☐ ระดับอำเภอ : ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ (ศปถ.อ.)
- ☐ ระดับท้องถิ่น : ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนพื้นที่ (ศปถ.อปท.)

เป็นกลไกของประเทศไทยในการรับมือกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Key Success)

1. นโยบาย (Leading Agency)
2. ผู้บริหารให้การสนับสนุน
3. ภาคิเครือข่าย
4. ประชาชน และ สังคม
5. การคืนข้อมูล

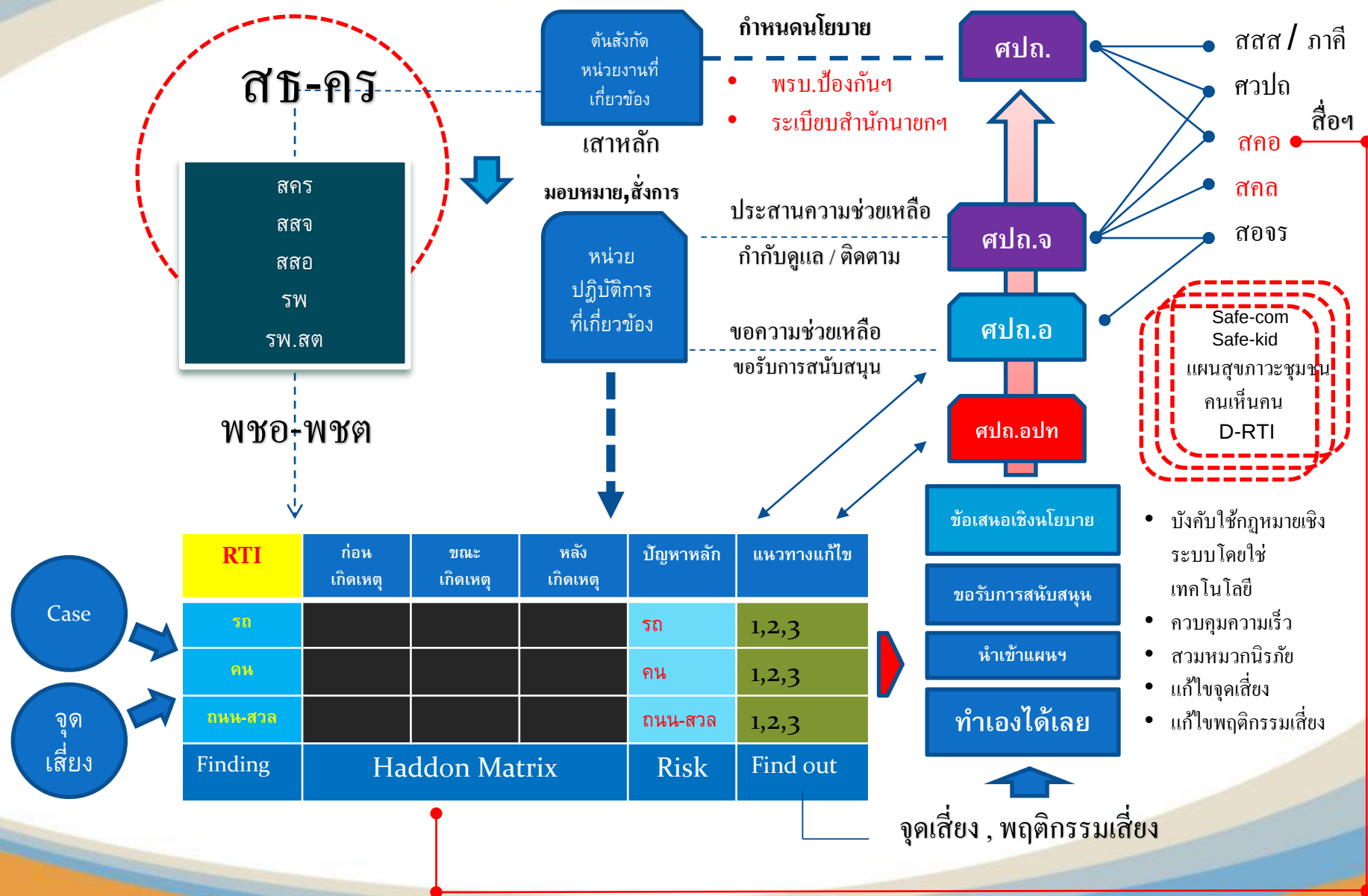
มาตรการแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุทางถนนของไทย

- ระดับประเทศ : บังคับใช้กฎหมาย , ควบคุมความเร็ว.....
- ระดับองค์กร : หน่วยงาน , มาตรการองค์กร
- ระดับพื้นที่ : แก้ไขจุดเสี่ยง , พฤติกรรมเสี่ยง , มาตรการในพื้นที่

สอดคล้องกับสากลแต่ออกแรงต่างกัน

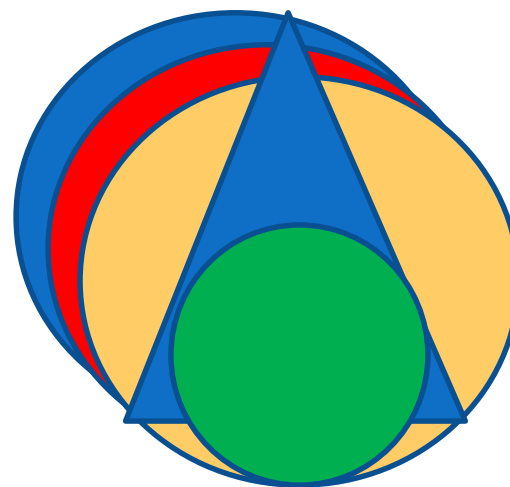
ประโยคฮิต

- ทำทุกอย่างแล้วทำไมตัวเลขเสียชีวิต – บาดเจ็บไม่ลดลง
- จะทำอย่างไรที่จะจัดการคนนอกพื้นที่ได้
- นายอำเภอหน้า-สสอ.ตามติด RTI ชัดเจนแม่นยำ ok
- พฤติกรรมคนแกล้งทำใจดี
- หลังจากแก้ไขแล้วอุบัติเหตุไม่เกิดขึ้นเลย...เย้



กลไกระดับพื้นที่ชุมชน (อำเภอ-ตำบล-หมู่บ้าน)

- สปถ.อ / สปถ.อปท. (มหาตไทย)
- พชอ. / พชต.
- สุขภาวะชุมชน (สสส.)
- Safe Com, Safe Kid (รพ.รามาฯ)
- แผนสุขภาวะชุมชน (สสส)
- แผนเด็กและเยาวชน สน.4 (สสส)
- Otos , อปพร (ปภ)
- ตำบลปลอดภัย (1669)



การบริหารจัดการภาครัฐแนวใหม่

ท้องถิ่นชุมชนจะเป็นฐานของการพัฒนาโดยมีภาครัฐกระตุ้นและหนุนเสริม
การวิเคราะห์สถานการณ์ ระบุปัญหาและจัดการได้เองดีกว่านโยบายและการสั่งการ



การสนับสนุนจากภาคเอกชน

- ชนชาติ: แก้ไขจุดเสี่ยง , การประกวด Clip VDO (Drive DD season 4)
- เซลล์: ลดเร็ว-ลดเสี่ยง , มาตรการองค์กร , Safe School , Digital Road Safety Media (Game , Animation , Online Media) , We power Road Safety Digital Creator 2019 Jan 18
- ชัยสามัคคี : คาดเข็มขัดนิรภัย , ผลิต Clip VDO คาดเข็มขัดนิรภัย
- สถาบันปัญญะภีวทัน : Safety Manager University > 10,000 / year
- เอพี-ฮอนด้า : ครูฝึกขับขี่ปลอดภัย , ชมรมคนหัวแข็ง , ศูนย์ฝึกขับขี่ปลอดภัย
- TIMEA : รถมอเตอร์ไซด์ปลอดภัย (รณรงค์เปลี่ยนหลอดไฟเลี้ยว , ไฟหน้า , ไฟท้าย)
- โตโยต้า: Toyota Campus (ประกวดโครงการแก้ไขปัญหาคอขวดทางถนนในมหาวิทยาลัย) , โครงการถนนสีขาว , ศูนย์ฝึกขับขี่ปลอดภัย , ครูฝึกขับขี่ปลอดภัย
- บริษัทกลางฯ : RVP - Safety Camp , สิ้นไหมทดแทน , ประกันภัยรถมอเตอร์ไซด์ , RS-Center , รณรงค์ใช้สิทธิ์ พรบ.
- คปภ : หนุนประกันภัยฯ / เร่งรัดสินไหมฯ / ดูแลกองทุนทดแทนฯ
- SCG : มาตรการองค์กร , ชุมชนปลอดภัย , ศูนย์ฝึกขับขี่รถบรรทุก , Defensive Driver



สสส. / ภาควิชาเครือข่าย

เครือข่าย	ภารกิจหลัก	แกนประสานฯ
สสส	สนับสนุนทุนดำเนินการ	หมอสุปรีดา , หมอวีระพันธ์
ศวปถ.	วิชาการ , ข้อมูล , สัมมนาระดับชาติ	หมอธนะพงษ์
สคอ.	สื่อสารประชาสัมพันธ์ , รณรงค์	พรหมมินทร์
เมาไม่ขับ	กม.เมาแล้วขับ,เครือข่ายเหยื่อ , หมวกกันน็อกเด็ก	หมอแท้จริง
สอ.จร	กลไกบริหารจัดการพื้นที่	หมอวิทยา
Safe Com	ชุมชนปลอดภัย	หมอดิศักดิ์
Safe Kid	ศูนย์เด็กเล็กปลอดภัย	หมอดิศักดิ์
คนเห็นคน	สานพลังแนวราบ	หมอแมน
สคส	จดเหล่าเข้าพรรษา , ปีใหม่-สงกรานต์ ปลอดภัย	โต๋ , สมรุจิ
	แหล่งท่องเที่ยวชุมชนปลอดภัย	มาลัย
	ศูนย์เด็กเล็กปลอดภัยทางถนน 8 จังหวัด	ทิพย์
WHO	System Approach	คุณตุ้ม



สสส. / ภาควิชาเครือข่าย

เครือข่าย	ภารกิจหลัก	แกนประสานฯ
Safe The Children	ความปลอดภัยในเด็ก	Vuthaya Chalo
Healthy Community	สุขภาวะชุมชน	อ.ดั่ง
ศูนย์เรียนรู้สุขภาวะ	ทดสอบ Tool Kid แก้ไขจุดเสี่ยง , พฤติกรรมเสี่ยง	หม่ออานาจ

ข้อค้นพบ

- การวิเคราะห์ Case ยังทำได้ไม่ชัดเจนเท่าที่ควร
- การวิเคราะห์จุดเสี่ยงขาดการระบุความเสี่ยงอย่างชัดเจน (โต้แย้งนั้นเสี่ยงอย่างไร)
- การรวบรวมความเสี่ยงจากการวิเคราะห์สรุปโดยขาดรายละเอียดรายพื้นที่
- ขาดการส่งต่อข้อมูลอย่างเป็นระบบ เข้ากลไก สปถ.และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- จุดเด่น พชอ.บรรจุเรื่องอุบัติเหตุทางถนนเป็นวาระแก้ไข (สสอ.เป็นฝ่ายเลขานุการ)
- จุดเด่น สปถ.อ.มีปลัดอำเภอเป็นเลขานุการ สสอ.เป็นผู้ช่วยฯ (ส่งต่อข้อมูลได้ดี)
- ฝ่ายเลขานุการ สปถ.อ. ขาดระบบข้อมูลความเสี่ยง / การแก้ไข / การประเมิน
- เกิน 80 % แก้ไขปัญหาได้เอง
- สปถ.อปท.ยังขาดการหนุนเสริมฯ (ขยาย, พัฒนา ฯ)



ข้อค้นพบ

- ศปถ.อ / ศปถ.อปท ดำเนินงานร่วม RTI – Team ข้อมูลการวิเคราะห์มีความชัดเจน วางแผนแก้ไข ปัญหาได้แม่นยำมากยิ่งขึ้น
- งานอุบัติเหตุฉุกเฉิน รพ.ที่มีการเก็บและวิเคราะห์ข้อมูล **Case** และส่งต่อ ศปถ.จะส่งผลมาก
- การวิเคราะห์ข้อมูลแล้วส่งตามกลไก ศปถ. จะส่งผลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการหรือแก้ไข ปัญหาได้มากกว่า ร้อยละ 80
- ปัญหาที่ได้จากการวิเคราะห์ เกินกว่าร้อยละ 50 เป็นส่วนที่พื้นที่สามารถดำเนินการได้เอง
- การสื่อสารประชาสัมพันธ์ในพื้นที่ หากใช้ **Case** และข้อมูลในพื้นที่จะได้รับความสนใจจากประชาชนในพื้นที่ และให้ความร่วมมือในการดำเนินงานมากยิ่งขึ้น
- มีการใช้กลไก พชอ. (คณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ) มาช่วยเคลื่อนงานแก้ไข ปัญหา อุบัติเหตุทางถนน จนส่งผลให้งาน ศปถ.อำเภอ ได้รับความสนใจจากผู้บริหาร , ผู้นำชุมชน
- มีการสร้างความร่วมมือกับภาคเอกชนในพื้นที่ หลังจากมีการวิเคราะห์ปัญหาร่วมกันอย่างเป็นระบบ นำไปสู่การแก้ไขจุดเสี่ยง พฤติกรรมเสี่ยงอย่างมีประสิทธิภาพ อาทิเช่น ปัญหาอุบัติเหตุที่จุดกลับรถ , การชนท้ายบริเวณโรงงานอ้อยและน้ำตาล เป็นต้น

ระเบียบ – กฎหมาย ที่เกี่ยวข้อง

พชอ. : ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับพื้นที่ พศ.2561

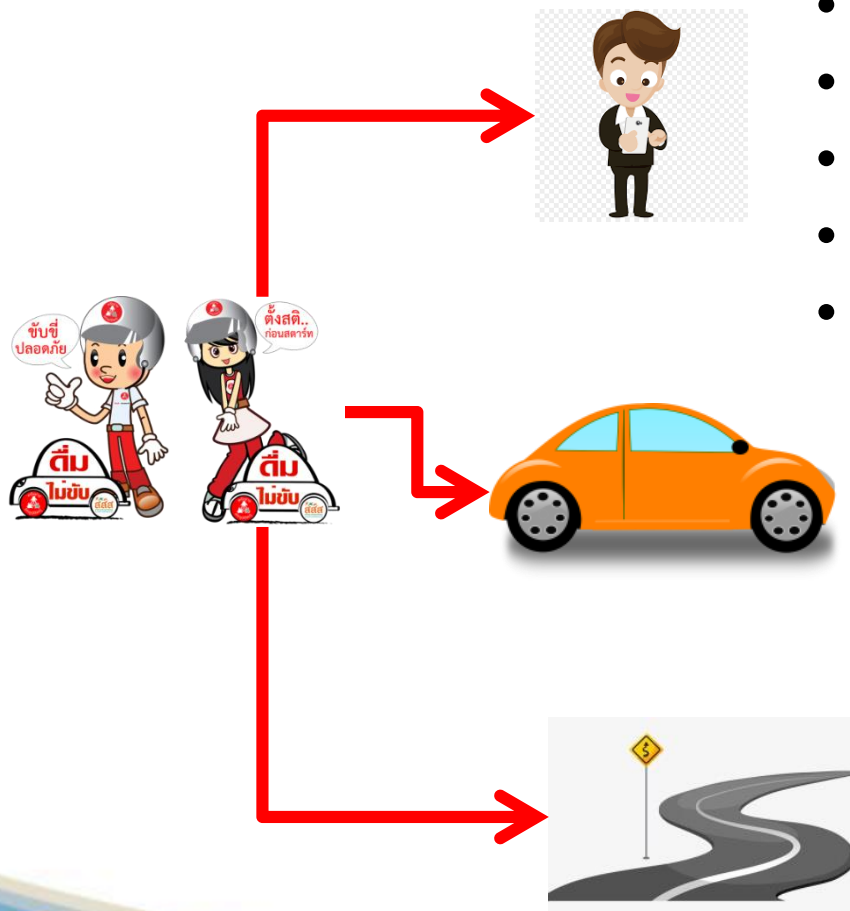
(ข้อ 7 วรรค 2 (1-3)

พรบ. (อำนาจหน้าที่ของแต่ละหน่วยงาน)

ศปถ. : พรบ.ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550

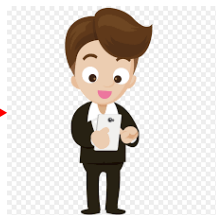
: ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554

กระบวนการวิเคราะห์ความเสี่ยง (กรณีเกิดเหตุ / จุดเสี่ยง)



- อายุ / เพศ / ชื้อ-สกุล
- ใบอนุญาตขับรถ / ผิดซ้ำ
- พฤติกรรม (ขับเร็ว - ดื่ม ฯ)
- หมวกนิรภัย - เข็มขัดนิรภัย
- คนใน - คนนอกพื้นที่
- สภาพ - การใช้งาน / การดัดแปลง
- อุปกรณ์ - มี / ใช้ / ใช้ผิดประเภท
- ทะเบียน - ประกันภัย
- ทล / ทช / อบจ. / เทศบาล / อบต. / ชลประทาน
- สภาพ (ชำรุด-เป็นหลุม-ไม่เรียบ)
- ลีเส้น - ป้าย - สัญญาณไฟ - ต้นไม้ - ร้านค้า
- สายหลัก - สายรอง - ทางโค้ง - ทางตรง - ทางแยก

ข้อเสนอเพื่อการนำไปสู่การแก้ไขจะส่งถึงใครบ้าง



- ☐ ครอบครัว , ท้องถิ่นชุมชน / สถาบันการศึกษาฯ
- ☐ หน่วยงาน , องค์กร (ต้นสังกัด)
- ☐ ตำรวจ , ขนส่ง (เกิดอุบัติเหตุ , ผิดซ้ำ , ใบอนุญาต)



- ☐ ขนส่ง , ประกันภัย , บริษัทกลางฯ, เจ้าของรถ , ผู้ครอบครอง
- ☐ ท้องถิ่น , ชุมชน , ครอบครัว , หน่วยงาน , องค์กร
- ☐ ภาคเอกชน (ผู้ผลิต , จำหน่าย , **CSR**)



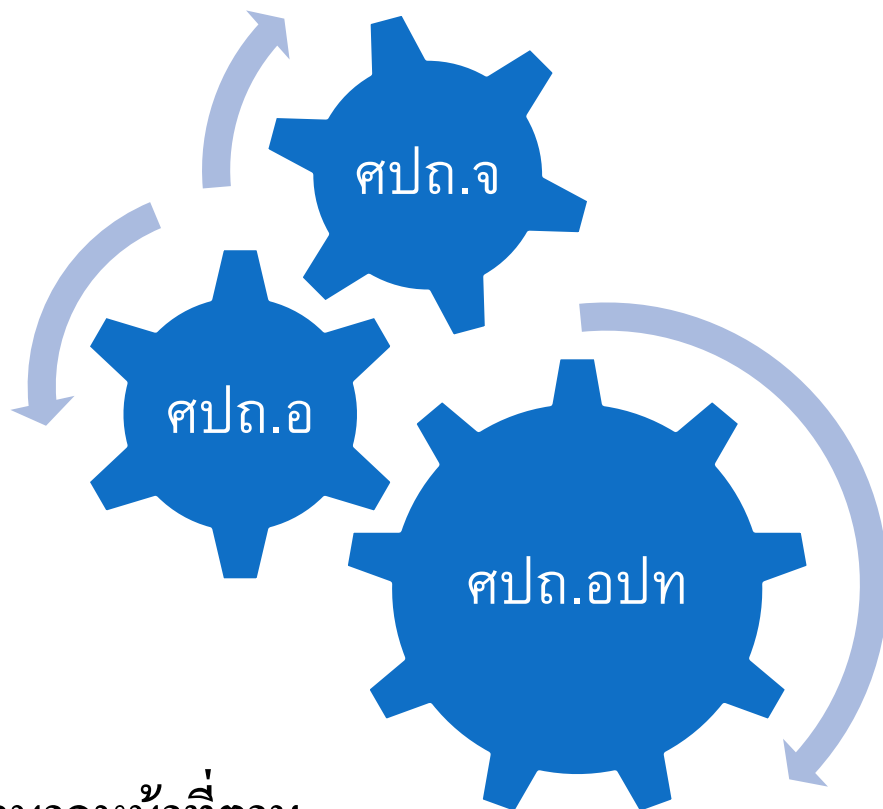
- ☐ ทางหลวง , ทางหลวงชนบท , ท้องถิ่น , ชลประทาน
- ☐ ป้าย , สัญญาณไฟ , ต้นไม้ , ตลาด , ร้านค้าข้างทาง
- ☐ สี , เส้น , อุปกรณ์



รูปแบบ-ช่องทางการแก้ไขปัญหาแบบไทย ๆ

- ประชาสัมพันธ์ขอความร่วมมือ
- ทำหนังสือแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- ทำหนังสือขอรับการสนับสนุน
- จัดทำแผนงานโครงการดำเนินงานแก้ไขปัญหา

การส่งต่อข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขและป้องกัน



ความชัดเจน

- ☐ ความเสี่ยงที่เป็นปัญหา
- ☐ แนวทางแก้ไข
- ☐ หน่วยงานดำเนินการ

อำนาจหน้าที่ตาม

- ✓ พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550
- ✓ ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554

การแยกข้อมูลเพื่อใช้ประโยชน์ (ชัดเจนแม่นยำ)

4. ข้อเสนอเชิงนโยบาย

- รถ :
- คน :
- ถนน-สิ่งแวดล้อม :

3. ขอรับการช่วยเหลือ

- สัญญาณไฟ / ป้ายมาตรฐาน / ไฟล์ถนน / ผิวถนน / บายพาส ฯลฯ
- ควบคุมความเร็ว / เครื่องมือตรวจเมา - ตรวจเร็ว ฯลฯ
- ออกกฎหมาย / ออกมาตรการ ฯลฯ

2. นำเข้าแผนฯ

- ป้ายเตือน / ป้ายแนะนำ / ซ่อมแซม / ปรับปรุง
- ไฟส่องสว่าง / ไฟกระพริบเตือน
- สร้างหรือปรับปรุงซ่อมแซมถนนในความรับผิดชอบ ฯลฯ

1. ดำเนินการเอง

- ซ่อมแซมปรับปรุงป้าย / ตัดแต่งกิ่งไม้
- ฝึกอบรม / ชี้แจงทำความเข้าใจ / มาตรการองค์กร — ท้องถิ่น - ชุมชน

การจัดการความเร็วระดับพื้นที่

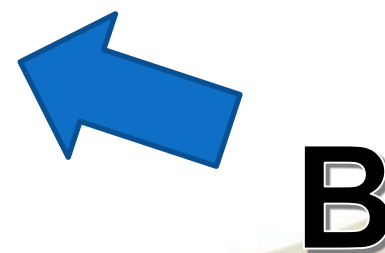
- กำหนดพื้นที่ (ระยะทาง / จุดควบคุม)
- นำเข้าเวทีประชาคม (สร้างการรับรู้ ร่วมตัดสินใจ)
- ส่ง สปถ.จ ถึง ฝ่ายบังคับใช้กฎหมาย (ผู้บังคับการจังหวัด)
- ออกประกาศเจ้าพนักงาน ฯ กำหนดพื้นที่ควบคุมความเร็ว
- ส่งส่วนกลางออกประกาศในราชกิจจานุเบกษา
- สำเนาแจ้ง
 - พื้นที่ : ประชาสัมพันธ์ (ประชุมชี้แจง / หนังสือเวียน / เสียงตามเสา)
 - เจ้าของถนน : ติดตั้งป้าย สัญญาณ ให้เหมาะสมตามประกาศฯ
 - ตำรวจ : ขอรับการสนับสนุนเครื่องมือตรวจจับความเร็ว
- ดำเนินการควบคุมความเร็วตามประกาศฯ

ประเด็นที่เป็นปัญหาเฉพาะการใช้มอเตอร์ไซด์

- ใช้ผิดประเภท (ขนาดซีซี / น้ำหนัก / พื้นที่ / การใช้งาน)
- ดัดแปลง (ท่อ / ล้อยาง / วงขอบล้อ / มือจับ / เครื่องยนต์ ฯลฯ)
- ต่อเติม (พ่วงข้าง / สามล้อเครื่อง)
- บรรทุกเกิน (ช้อน 3 - 4)
- อุปกรณ์ไม่สมบูรณ์ (ไฟหน้า / ไฟเลี้ยว / ไฟท้าย / กระจกข้าง ฯลฯ)
- ขาดทักษะในการขับขี่
 - ทางแยก ทางร่วม จุดกลับรถ
 - ต่ำกว่า 15 ปี / สูงอายุ / สภาพร่างกายบกพร่อง (โรคประจำตัว)
 - ถนน 4 เลน / ถนนที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ปรับปรุง ซ่อมแซม
- พฤติกรรมการขับขี่ไม่ปลอดภัย (เร็ว / ดื่ม / แข่งในทาง / ไม่สวมหมวกนิรภัย ฯลฯ)

ปัญหาในการใช้รถใช้ถนนในภาพรวมระดับประเทศ

- การใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
- ดื่มแล้วขับ , เสพแล้วขับ , ง่วงแล้วขับ
- ฝ่าสัญญาณไฟจราจร / ย้อนศร
- ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย – ไม่สวมหมวกนิรภัย
- ขาดทักษะในการขับขี่ (ทางแยก / กลับรถ / ถนน 4 เลน)
- ถนนไม่ปลอดภัย (ชำรุด / หลุมบ่อ / ขาดป้าย-สัญญาณไฟ / ต้นไม้ / ร้านค้า)
- ใช้รถผิดประเภท (ตัดแปลง / ต่อเติม)



ปัญหาย่อยแต่สร้างผลกระทบรายวัน

- ชนท้าย : รถบรรทุกจอดนอน / หน้าปัด
- จอดไม่เปิดไฟหรี : กลัวแบตเตอรี่หมด
- จุดจอดรถ : ไม่เพียงพอ (สายหลัก)
- บังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ
 - จนท.ต้องเป็นตัวอย่าง / ไม่ละเว้น / ไม่มีการขอ
 - ผิดซ้ำต้องเพิ่มมาตรการ เพิ่มโทษ
 - ใช้เทคโนโลยีเสริมให้มากขึ้น
- คนเดินเท้า : ชนยามโพล้เพล้
- รถซาเล้ง : บรรทุกเกิน / เสียหลัก / ขาดไฟส่องสว่าง / ทะเบียน-ประกันภัยไม่มี
- รถการเกษตร / รถไถนาเดินตาม
- ถนนไม่มีไหล่ทาง / ต้นไม้-เสาไฟฟ้า
- ถนนต่างระดับ (ขอบทาง)
- ถนนสายหลัก-ขับเร็ว / รุนแรง
- ถนนสายรอง (ทางแยก-ทางร่วม)
- รถบรรทุกอ้อย (บรรทุกหนัก / ตกหล่น / ชนท้าย)
- ทางโค้ง-ทางแยกไม่ปลอดภัย
- ผิวถนน (ขรุขระ) ถนน-อบจ
- การขยาย RTI – Team
- ท้องถิ่นขอคืนถนนให้-ทช (ตาม กม.ที่แก้ไขให้เข้าข่ายถนนเชื่อมระหว่างจังหวัด ทช-จะรับผิดชอบ)
- มาตรการสวมหมวกนิรภัย 100 %
- คนต่างถิ่น / นอกพื้นที่

ประเด็นการดำเนินงานที่ต้องเร่งขยายผล

- RVP – Safety Camp (ที่ไหนดีเด่นนำมาขยาย)
- รถรับส่งนักเรียน
- กองทุนสุขภาพตำบล (รูปแบบ-วิธีการ)
- การเพิ่มแสงส่องสว่างในชุมชน / จุดเสี่ยง
- ประสิทธิภาพการดำเนินงานบังคับใช้กฎหมาย Alc
- นักท่องเที่ยว / คนต่างด้าว / รอยต่อชายแดน
- ฯลฯ

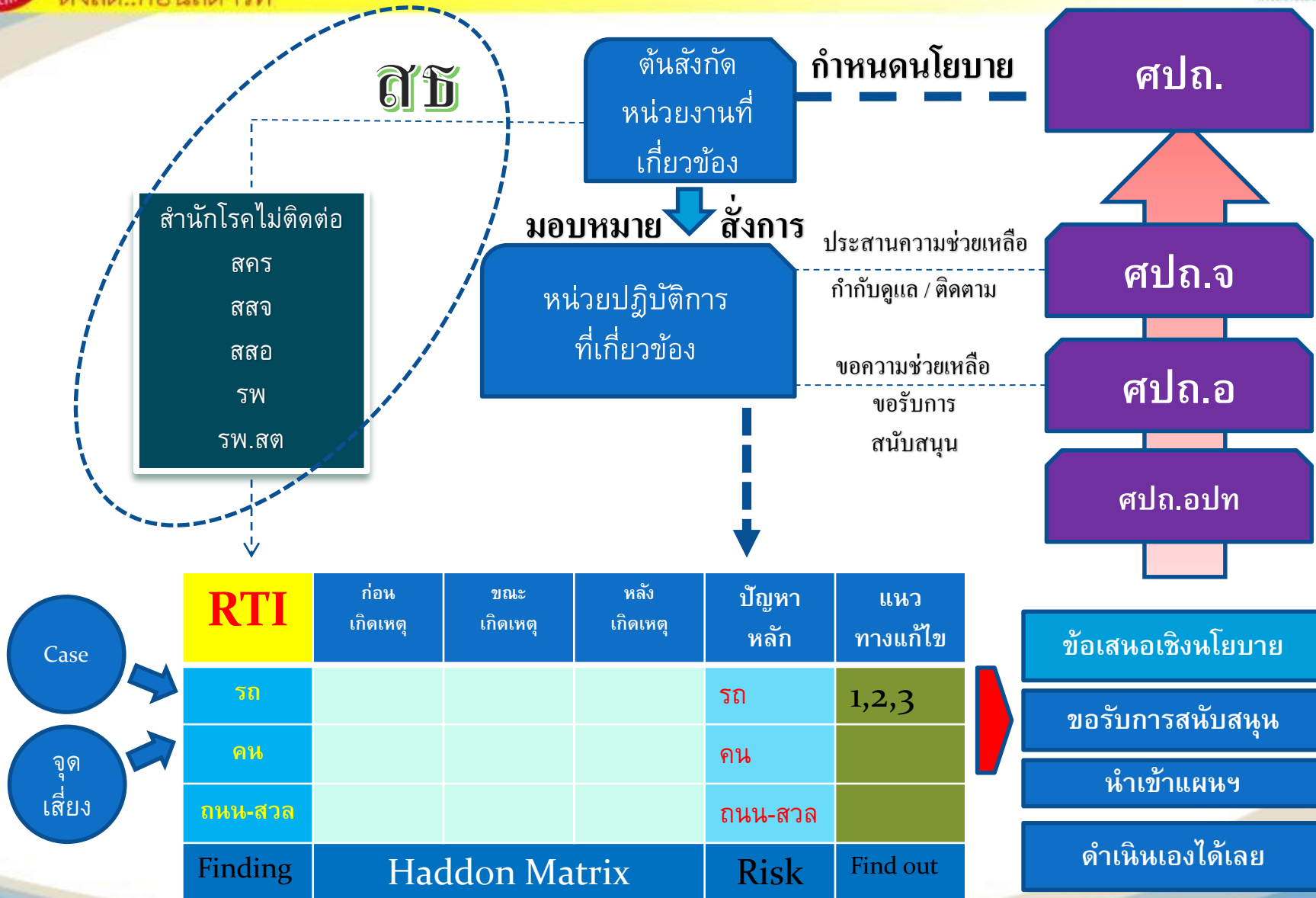
ประเด็นการหารือกับภาคเอกชน

- **การฝึกซ้อมเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน** (อปท.ที่ต้องการความช่วยเหลือ)
 - ผลการวิเคราะห์งาน RTI จะส่งผ่าน ศปถ.อำเภอรายพื้นที่ประสานความช่วยเหลือ (ติดต่อตัวแทนจำหน่ายใน พท. / สนง.ใหญ่ / ขนส่งจังหวัด)
- **การสื่อสารประชาสัมพันธ์เชิงรุก (Mass / Local)**
 - การเลือกใช้รถให้ถูกประเภท (ขนาดซีซี / นน.รถ VS คนขับซี / พื้นที่)
 - อันตรายจากการใช้รถที่มีการดัดแปลงผิดกฎหมาย
 - อันตรายจากการใช้รถที่อุปกรณ์ไม่พร้อม(คุณบอยรับไปดำเนินการติดตามช่องทางของเอพีออนไลน์ บรจุเป็นหัวข้อเสริม)
- **การสนับสนุนภาคีเครือข่ายในการฝึกทักษะการขับขี่เชิงป้องกัน**
 - อาศัยรุ่นใหญ่สอนรุ่นเล็กมือใหม่หัดขับ
 - เน้นทักษะไม่เน้นความเร็ว
 - การสร้างกระแสลมกว้างผ่านสื่อมวลชน / เวทีวิชาการ(คุณบอยรับไปหารือกับฝ่ายประชาสัมพันธ์ และให้คุณสัมภาษณ์งานตรง)



ศูนย์ฝึกทักษะการขับขี่ฮอนด้า สำนักงานใหญ่ สำโรง 24 ตค.61

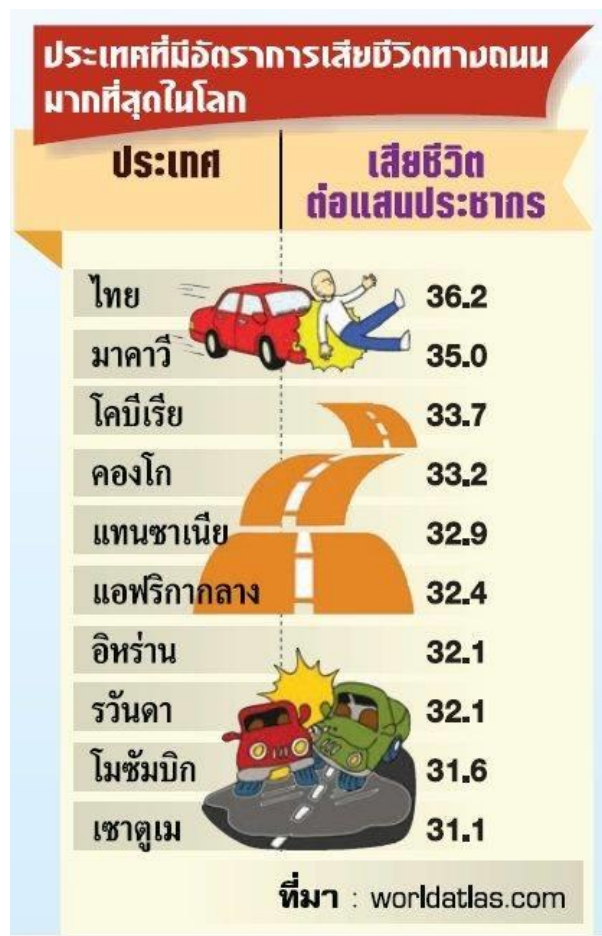
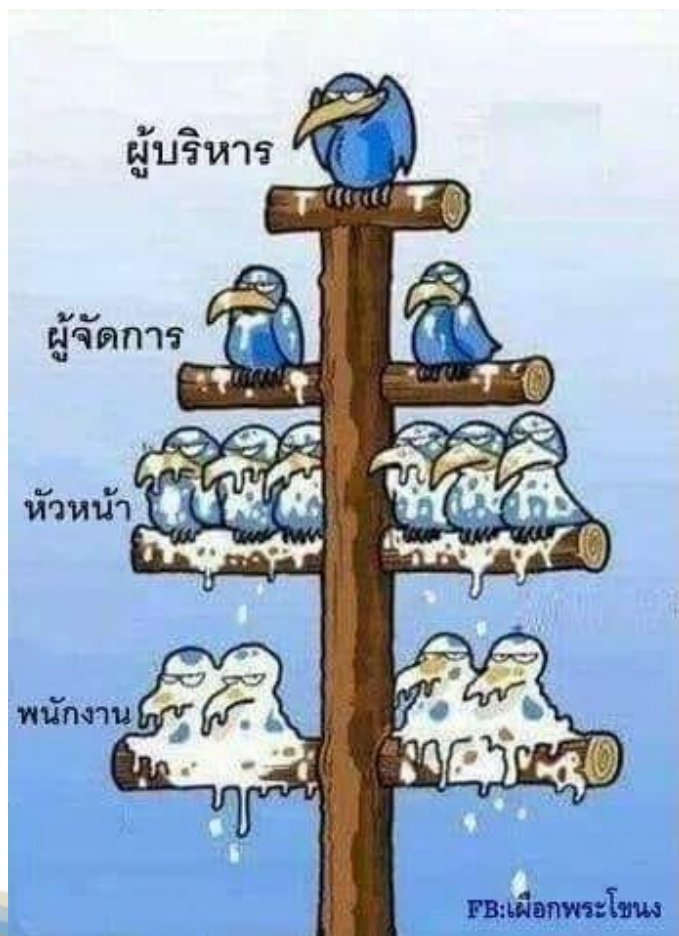




การดำเนินงานด้านการรณรงค์และการสื่อสารประชาสัมพันธ์ระดับพื้นที่

- นำข้อเสนอจากการวิเคราะห์แยก รถ / คน / ถนน มาเรียงลำดับความสำคัญ
- นำตัวเลขสถิติมาประกอบ / จัดทำรายละเอียด **Case** ในพื้นที่
- จัดทำข้อมูล **One Page / Infographic** (ดูน่ายเข้าใจง่าย)
- ส่งต่อในกลุ่ม **Line** คนทำงาน / ผู้นำชุมชนในพื้นที่
- นำเข้าที่ประชุมตามโอกาส
- เน้นการสื่อสารเสียงตามเสา ให้ถึงกลุ่มเสียงราย **Case** อย่างสม่ำเสมอ

เรื่องว่าด้วยแผนงาน-โครงการ



มองให้ทะลุสิ่งที่เราต้องการ

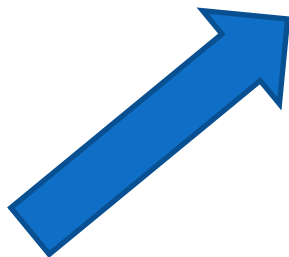


การจัดทำโครงการฯ

ทางออก

ปัญหา

สถานการณ์



หลักการเขียนโครงการ

1. Review (หลักการและเหตุผล)

- ที่มา : สถานการณ์ที่เป็นปัญหา , ผลกระทบ
- **Swot** : จุดอ่อน,จุดแข็ง,โอกาส,อุปสรรค (ของแผนงาน)
- กิจกรรมก่อนหน้านี้ : ผลงานเด่น , นวัตกรรม

2. Goal : (แยกระยะสั้น, ระยะยาว)

3. Object (วัตถุประสงค์)

- Policy Advocate(ดันให้เกิดนโยบาย)
 - Focus and Strong (สร้างการเปลี่ยนแปลงอย่างเห็นได้ชัด , เคลมได้)
- Media Advocate (ใช้สื่อสร้างการเปลี่ยนแปลง)
 - Key Message (single) : น้อยข้อความ
 - Content (Clear Cut) : เนื้อหาชัดเจน
 - Media Chanel (Full) : ช่องการสื่อสารที่เหมาะสม
- Use Expert : ฟังพามืออาชีพ
 - Network (Capacity Building For) : เสริมพลัง
 - Local Policy : นโยบายระดับพื้นที่
 - Local Movement : การขับเคลื่อนในพื้นที่
- Data Center : intelligent Information (ย่อยให้ง่ายต่อการใช้งาน)



4. Action plan : Move to Object (เครื่องมือเดินทางสู่เป้าหมาย)
5. Budget (Inside , Outside) : ทุนทั้งภายในภายนอก
6. Outcome : KPI , Impact (ผลลัพธ์ , ตัวชี้วัด , ผลกระทบเชิงบวก)
7. Evaluation : How and what to Success

(เลือกทำน้อยแต่ส่งผลแรง สร้างการเปลี่ยนแปลงให้เห็นเป็นรูปธรรม)

ประเด็นที่ควรคำนึง

ข้อมูลนำเข้า

- สถานการณ์ในภาพรวม
- สถานการณ์ในพื้นที่

ประเด็นที่เป็นปัญหา

ความเสี่ยง

- รถ
- คน
- ถนน, สิ่งแวดล้อม

ความรู้ + ประสบการณ์ + กติกาสังคม

- ใช้สถิติข้อมูลสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนเป็นฐานของการวิเคราะห์ค้นหาปัญหาสาเหตุ (Case , จุดเสี่ยง)
- ใช้ความรู้ , ประสบการณ์ ในการออกแบบวิธีการแก้ไขปัญหา ให้เหมาะสมกับสภาพของพื้นที่
- ยึดหลักมาตรฐาน , กฎเกณฑ์ , กติกา ของท้องถิ่น ชุมชน เป็นองค์ประกอบ

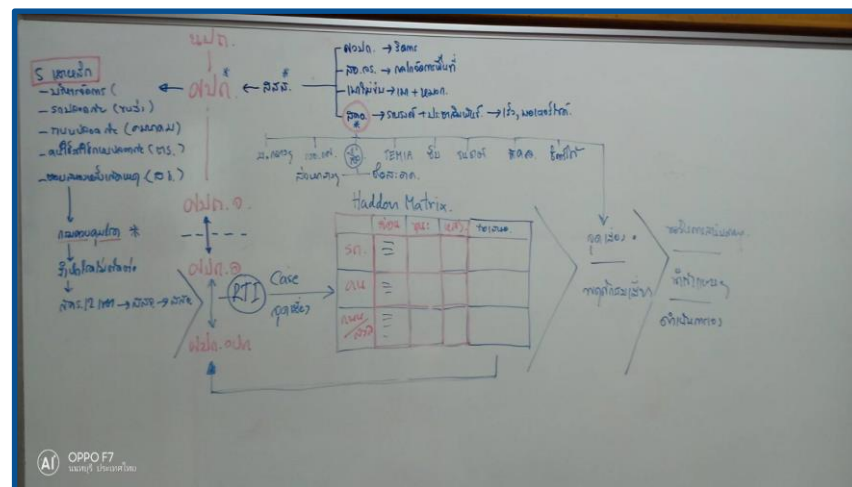
บทบาทของ สคอ. กับ RTI

- สคอ.ในฐานะองค์กรที่ทำหน้าที่ในการสื่อสารประชาสัมพันธ์และการรณรงค์ , คณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน (ศปถ.) , คณะกรรมการสร้างความร่วมมือภาคีเครือข่ายในการสื่อสารประชาสัมพันธ์และการรณรงค์ กระทรวงสาธารณสุข ได้ประสานความร่วมมือกับสำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค ออกดำเนินการตรวจเยี่ยมคณะทำงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ระดับอำเภอ (Road Traffic Injury Team)



บทบาทของ สคอ. กับ RTI

- ให้คำแนะนำโครงสร้างการบริหารและการจัดการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จากระดับชาติ ถึงระดับพื้นที่ (สปถ. / สปถ.จ / สปถ.อ / สปถ.อปท) ให้เข้าใจบทบาทหน้าที่ ระเบียบ กฎหมายที่รองรับ
- ให้คำแนะนำวิธีการวิเคราะห์ปัญหา โดยใช้โปรแกรม Haddon Matrix เพื่อให้ได้มาซึ่งปัญหาหลักที่เกี่ยวกับ รถ , คน , ถนนและสิ่งแวดล้อม อย่างชัดเจน
- ให้ข้อเสนอแนะวิธีการแยกข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์ออกเป็น 4 ส่วน
 - ดำเนินการเอง
 - นำเข้าแผนฯ ของหน่วยงาน
 - ขอรับการสนับสนุนจากหน่วยงานอื่น
 - จัดทำข้อเสนอต่อระดับนโยบาย



บทบาทของ สคอ. กับ RTI

- ให้คำแนะนำวิธีการส่งต่อข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์ในส่วนที่ขอรับการสนับสนุนจากหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง และการรายงานข้อมูลตามช่องทางกลไก ศปถ. เพื่อกับก้าติดตามหรือประสานความช่วยเหลืออย่างเป็นระบบ
- ให้ข้อเสนอแนะวิธีการแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวกับจุดเสี่ยง / พฤติกรรมเสี่ยง ที่รวบรวมได้จากพื้นที่ต้นแบบ
- ให้ข้อเสนอแนะวิธีการนำเอาข้อมูลมาวิเคราะห์ดำเนินงานด้านการสื่อสารประชาสัมพันธ์อย่างเหมาะสมในพื้นที่โดยใช้ **Case** และข้อมูลที่เป็นปัญหาหลักของพื้นที่มาออกแบบ โดยใช้ช่องทางการสื่อสารในพื้นที่ เช่น ใช้ **Line Group** ในกลุ่มคนทำงาน / ผู้นำ / หน่วยงานในพื้นที่ และการใช้เสียงตามสายเป็นช่องทางการสื่อสารถึงประชาชนในพื้นที่

บทบาทของ สคอ. กับ RTI

- รวบรวมข้อมูลพื้นที่ดำเนินงาน , พื้นที่ที่มีผลงานเด่น นำมาวิเคราะห์ ออกแบบสื่อสนับสนุนการดำเนินงานในพื้นที่
- สร้างความสัมพันธ์เชื่อมโยงคนทำงานในพื้นที่ ใช้เป็นช่องทางของการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์แปลงนโยบายสู่การปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง
- ร่วมมือกับคณะทำงานฯ พัฒนารูปแบบ วิธีการดำเนินแก้ไขปัญหาเรื่องจุดเสี่ยง พฤติกรรมเสี่ยง การสื่อสารประชาสัมพันธ์และการรณรงค์ให้มีความแม่นยำ ตรงกลุ่มเป้าหมายที่เป็นกลุ่มเสี่ยง อีกทั้งหาโอกาสศึกษาเรียนรู้วิธีการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพจากพื้นที่ต้นแบบนำมาขยายผล
- อื่น ๆ ฯลฯ



- มีการจัดตั้งแกนนำความปลอดภัยในระดับพื้นที่ (กำนัน,ผู้ใหญ่บ้าน,อสม,อส.)
- ปลัดอำเภอฝ่ายความมั่นคงฯ ช่วยได้มาก
- งบ สอ.จร. ลงพื้นที่หลายช่องทาง ตามความสนใจ / สภาพปัญหาของพื้นที่ (รพ,รร, ศปถ.อ.) ตามความเสี่ยงของพื้นที่

ทิศทางการดำเนินงานในอนาคต

- ร่วมมือกับคณะนิเทศศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนศาสตร์ (นิด้า) พัฒนารูปแบบการสื่อสารประชาสัมพันธ์แก้ไขปัญหาลดอุบัติเหตุ พฤติกรรมเสี่ยง ในระดับพื้นที่ให้เกิดประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
- ร่วมกับสำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค ขยายพื้นที่การดำเนินงาน RTI – Team ให้ครอบคลุมพื้นที่เสี่ยงทั่วประเทศ
- ผลิตและกระจายสื่อสนับสนุนการดำเนินงาน RTI พื้นที่เสี่ยงทั่วประเทศให้ครอบคลุม
- ฯลฯ

การพัฒนาศักยภาพ ศปถ.อ / อปท

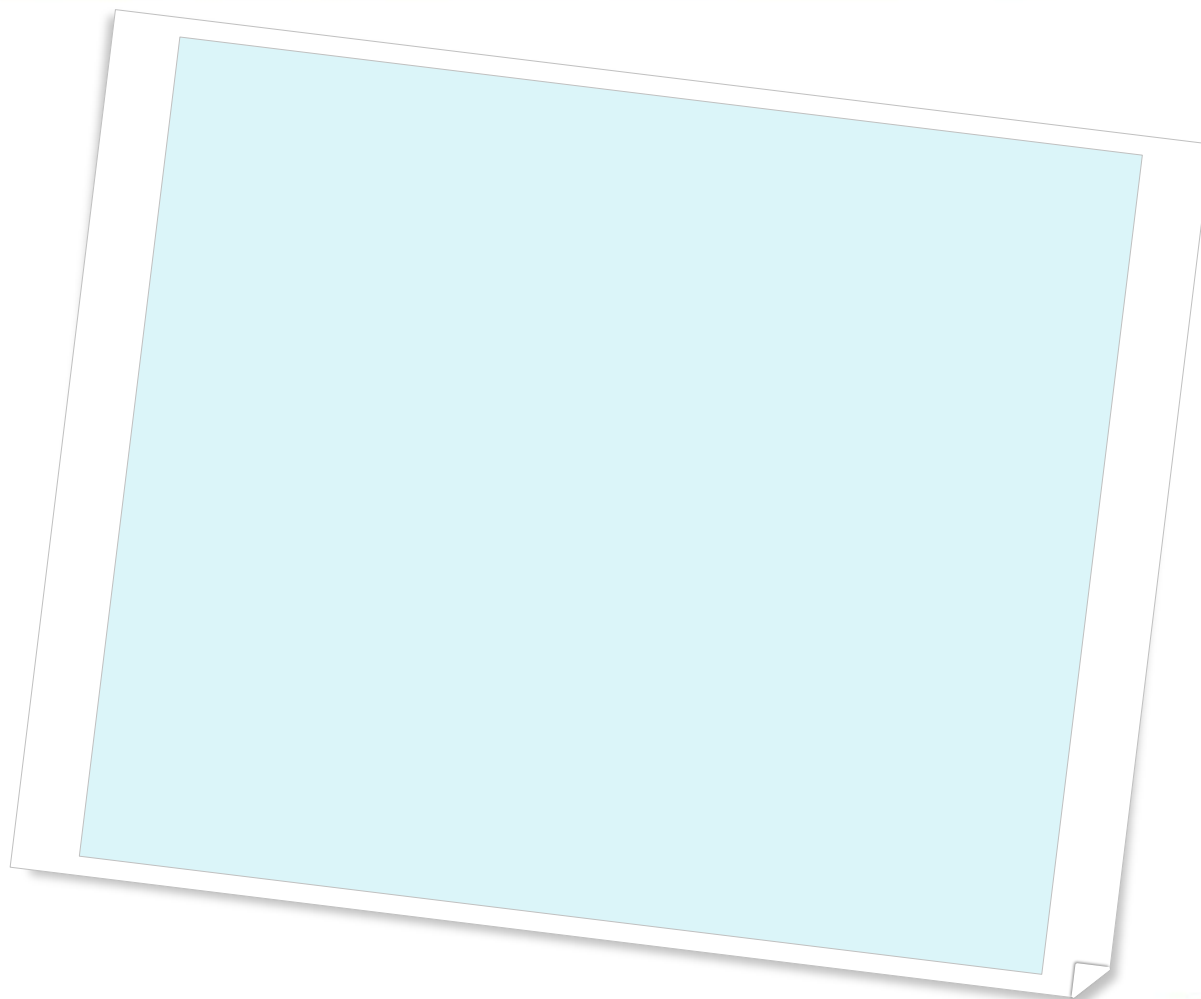
- ใช้กระบวนการ RTI วิเคราะห์ความเสี่ยง (Haddon Matrix) และการส่งต่อข้อมูลตามกลไก ศปถ.
- ใช้การสื่อสารคืนข้อมูลในพื้นที่ PR (Area base ,Focus , Strong)
- สร้างแรงจูงใจร่วมมือดำเนินการ Motivation process (50 % Reduce)
- ทำงานกับกลุ่มเป้าหมายหลัก Group Focus
 - ศปถ.อ (นายอำเภอ,ปลัดฯ,สสอ)
 - ศปถ.อปท (นายกฯ , ปลัดฯ, ป้องกันฯ,รพ.สต)



29 ธันวาคม 2561

ประธานฯ ท่าน รมต.คมนาคม

อาคม เต็มพิทยาไพสิฐ



การหนุนเสริมมาตรการของรัฐเทศกาลปีใหม่ 2562

สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ, สสส และ ภาควิชาเครือข่าย

ลดความเร็ว ลดความเสี่ยง

ดื่มไม่ขับ

กรมทางหลวงชนบท
กระทรวงคมนาคม

ความเร็ว กับโอกาสเสียชีวิต

“เมื่อขับขี่ด้วยความเร็วสูง ย่อมมีโอกาสบาดเจ็บหรือเสียชีวิตสูงกว่าขับขี่ด้วยความช้า โดยเวลาเฉลี่ย ความเสี่ยงที่จะเกิดกับคนเดินเท้า คนปั่นจักรยาน และคนใช้รถจักรยานยนต์ ดังนั้นการที่ลดความเร็วลงเพียงเล็กน้อยก็ช่วยลดความเสี่ยงในการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตลงได้”
- WHO Global status report on road safety 2018

การเสียชีวิตกับความเร็ว:

ลดความเร็วลดความเสี่ยง

ผลของการขับรถเร็ว:

- ทำให้มีระยะเวลาสำหรับตัดสินใจในเหตุคับขันน้อยลง
- ทำให้ความสูญเสียเมื่อเกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น
- ทำให้ต้องใช้ระยะทางในการหยุดรถมากขึ้น
- ทำให้ทัศนวิสัยในการมองเห็นลดลง

ขีดจำกัดของ ร่างกายมนุษย์

- อ้างอิงจาก AUS Road

- คนเดินเท้าถูกรถชนด้วยความเร็ว 20 ถึง 30 กม./ชม.
- รถจักรยานยนต์ถูกชนโดยรถบรรทุก ด้วยความเร็ว 20 ถึง 30 กม./ชม.
- รถยนต์ถูกกระแทกด้านข้างโดยเสาหลักหรือต้นไม้ ด้วยความเร็ว 30 ถึง 40 กม./ชม.
- รถถูกชนด้านข้างโดยรถอีกคันหนึ่ง ด้วยความเร็ว 50 กม./ชม.
- การชนประสานขาของรถบรรทุก ด้วยความเร็ว 70 กม./ชม.

ทางหลวงชนบท เชื่อมโยงทั่วไทย เชื่อมใจคนทั้งชาติ

สำนักงานตรวจสวนความปลอดภัยทางหลวง
rsa.drr.go.th 02-551-5915

ชนคนบาดเจ็บ
ไม่ยอมเป่า ไม่ยอมตรวจเลือด
ถือว่าเมาสุราทุกราย

หากเกิดอุบัติเหตุแล้วผู้ขับขี่ไม่ยอมให้ตรวจระดับแอลกอฮอล์ในร่างกายโดยให้สันนิษฐานว่าเมาสุรา

และในกรณีที่ผู้ได้รับบาดเจ็บรักษาตัวในโรงพยาบาลหรือเสียชีวิตญาติมีสิทธิร้องขอให้พนักงานสอบสวนส่งตรวจเลือดผู้ขับขี่ทั้งสองฝ่าย

ให้สถานพยาบาลของรัฐตรวจระดับแอลกอฮอล์ในเลือดทุกรายภายใน 4 ชั่วโมง

(พ.ร.บ. ๕ ธันวาคม ๒๕๕๐ มาตรา ๖๖ และ ๖๗ แก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ. ๒๕๖๑ มาตรา ๖๐)

กรณีดื่มแล้วขับ
เกิน 50 mg% โทษคือ...

ถ้าไปชนคนอื่นบาดเจ็บ	ถ้าไปชนคนอื่นอันตรายสาหัส	ถ้าไปชนคนอื่นถึงแก่ความตาย
จำคุก 1-5 ปี ปรับ 20,000-100,000 บาท	จำคุก 2-6 ปี ปรับ 40,000-120,000 บาท	จำคุก 3-10 ปี ปรับ 60,000-200,000 บาท

ในกรณีที่ผู้ขับขี่อายุน้อยกว่า 20 ปี หรือใช้ใบขับขี่ชั่วคราว หากตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 20 mg% ถือว่าผิดกฎหมาย

กรมการขนส่งทางบก, กรมการขนส่งทางบก, กรมการขนส่งทางบก, กรมการขนส่งทางบก, กรมการขนส่งทางบก, กรมการขนส่งทางบก, กรมการขนส่งทางบก, กรมการขนส่งทางบก, กรมการขนส่งทางบก, กรมการขนส่งทางบก



การเฝ้าติดตามเครือข่ายในพื้นที่ RTI ก่อนเทศกาลปีใหม่ 2562



การเตรียมงานก่อนเทศกาล

รวมข้อเสนอจากพื้นที่

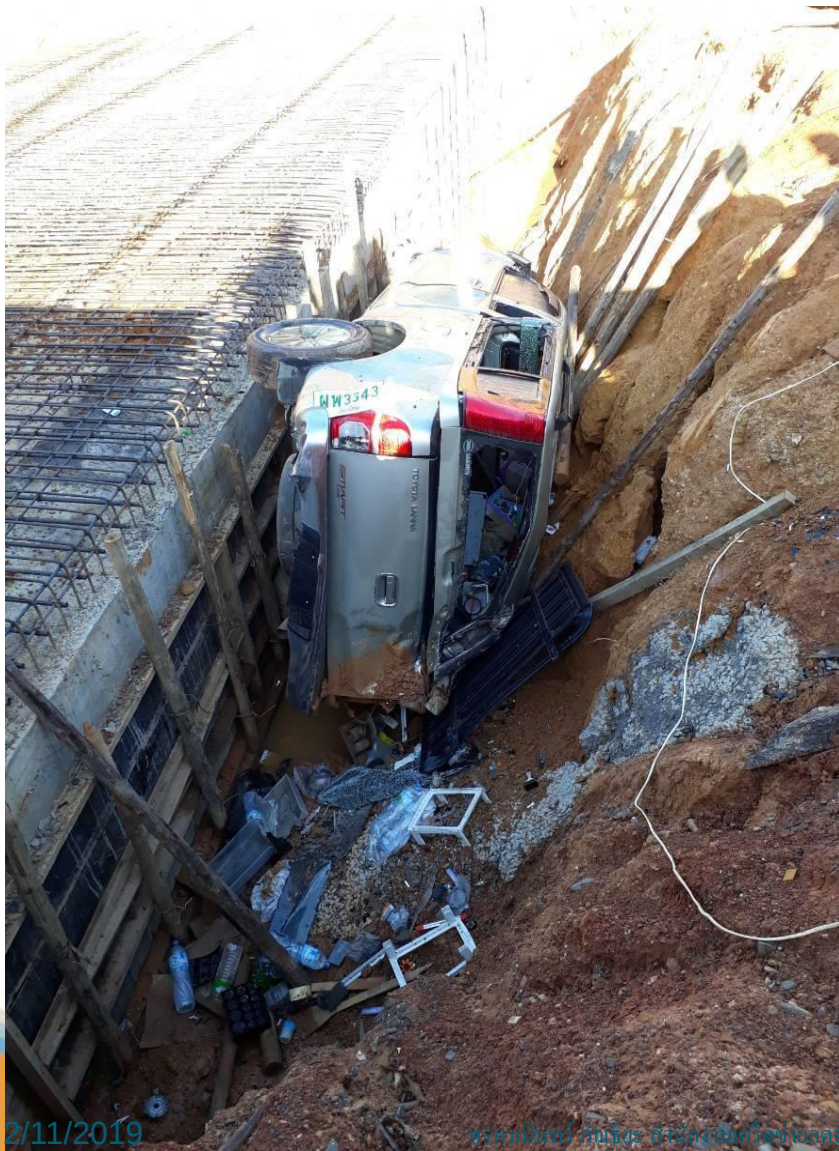
- ควรมีข้อห้ามขับขี่มอเตอร์ไซด์ในกลุ่มผู้ป่วย / กลุ่มอายุ
 - ผู้ป่วยที่มีน้ำตาลในเลือดในระดับที่เป็นอันตราย
 - ผู้ป่วยรับเคมีบำบัด
 - เด็กแรกเกิด / เยาวชนอายุไม่เกิน 15 ปี
- ควรมีข้อกำหนดจำหน่ายมอเตอร์ไซด์ให้กับผู้มีใบอนุญาตขับรถแล้วเท่านั้น
- เสนอให้ยกระดับความปลอดภัยระหว่างการก่อสร้าง, ปรับปรุงถนน
(สัญญาจ้าง , การตรวจสอบดูแล)
- เสนอให้ยกระดับมาตรการบังคับใช้กฎหมายคาดเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง

ปัจจัยจากการก่อสร้างถนน





ปัจจัยจากการก่อสร้างถนน

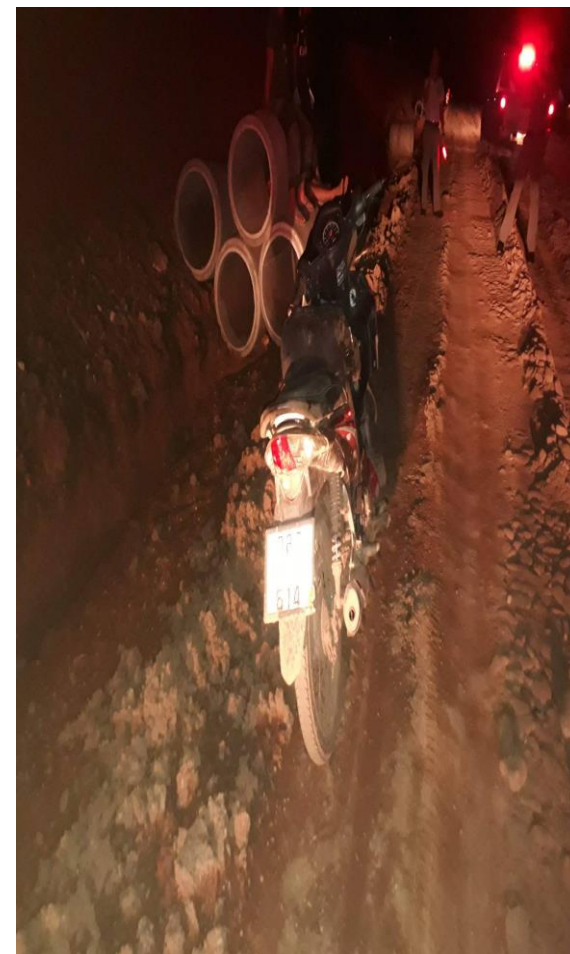


2/11/2019

พระบาทสมเด็จพระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 10



มิด + เมา



มีด+เมา



ความร่วมมือกับสื่อมวลชนทุกสาขาทั่วประเทศ



- สื่อโทรทัศน์
- สื่อวิทยุ
- สื่อดิจิทัล / ออนไลน์
- สื่อสิ่งพิมพ์

มากกว่า **2,000** คนได้รับข้อมูล



สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ

ตั้งสติ..ก่อนสตาร์ท



ขอบคุณทีมงานจากคณะวิทยาศาสตร์นิด้าครับ





สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ

ตั้งสติ...ก่อนสตาร์ท





สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ

ตั้งสติ..ก่อนสตาร์ท





สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ

ตั้งสติ..ก่อนสตาร์ท



2/11/2019

พรหมมณทร์ กณธะ สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ



สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ

ตั้งสติ...ก่อนสตาร์ท





สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ

ตั้งสติ...ก่อนสตาร์ท



27/11/2019

พรหมมนตร ณะณะ สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ



สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ

ตั้งสติ..ก่อนสตาร์ท





สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ

ตั้งสติ...ก่อนสตาร์ท





สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ

ตั้งสติ...ก่อนสตาร์ท





สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ

ตั้งสติ...ก่อนสตาร์ท



เครือข่ายวิทยุชุมชน 421 สถานีทั่วประเทศ



ข้อเสนอจากสื่อมวลชน

- อยากให้มีการประเมินผลว่ามาตรการใดส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงอย่างไรบ้างแล้วจัดเวทีพูดคุยกับสื่อมวลชนอย่างเป็นทางการ จะได้หนุนเสริมภาครัฐอย่างมีประสิทธิภาพ

ภาคเอกชนชวนรับนโยบายไม่ขายเหล้าให้กลุ่มเสี่ยง

ร้าน **Maria Gardent** ราชพฤกษ์ (ต้องเร่งขยายแนวร่วม)





หอกระจายข่าว-เสียงตามสาย-เสียงตามเสา



กรุณานำ “ อุบัติเหตุทางถนน ” ในพื้นที่ของท่าน
แจ้งเตือนลูกบ้าน อย่างต่อเนื่องสม่ำเสมอนะครับ



พบถนนเสี่ยงระหว่างก่อสร้างหรือปรับปรุงซ่อมแซม



ส่งภาพระบุ

- วดป
- สถานที่
- เจ้าของถนน
- ความเสี่ยง



ส่งไปที่ **Face Book** สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ
บริการส่งตรงถึงอธิบดีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ตลอด 365 วัน

30 ธ.ค. 2561

ประธานฯ
พล.ต.ท.ดำรงศักดิ์ กิตติประภัสร์
ผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ



ภาพสืนรุ้ รถเก๋งพุ่งชนท้ายกระบะกลับจากงานสู่ขวัญหวัดตายหมู่เจ็บ 11 ราย

<https://www.talknewsonline.com/88701/>



28 ธค. 61 : หม่อมพนักงานการไฟฟ้าซึ่งรถเก๋งชนท้ายรถกระบะกลับจากงานสู่ขวัญ บริเวณทางเข้าบ้านดงพยอม ตำบลห้วยโพธิ์ อำเภอเมือง จังหวัดกาฬสินธุ์ ส่งผลให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บ 11 ราย เจ้าหน้าที่ตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ 203 มก.% เกินที่กฎหมายกำหนด

กรณี “เมาขับ” เกินกฎหมายกำหนด → ประกันสมัครใจ ไม่คุ้มครอง

ประเด็นการสื่อสารที่น่าสนใจ

- พนักงานรัฐวิสาหกิจรับรู้นโยบายรัฐหรือไม่
- ขับรถขณะที่มีปริมาณ Alc 205 mg % เกิดขึ้นได้อย่างไร และจะนำไปสู่การพักใช้เพิกถอนใบอนุญาตหรือไม่
- “เมาขับ” ประกันไม่คุ้มครอง



สมาคมประกันวินาศภัยไทย

ไม่เมา ประกัน คุ้มครอง



สื่อร้องขอให้ตรวจสอบ

สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สคอ.)
เผยแพร่โดย Prommin Kantiya [?] · 14 ชม. · 🌐

ขิงก็รา ขาก้แรง.....น่าจะเพิกถอนใบอนุญาตไปเลย



BUGABOO.TV

ผู้โดยสารพวา รถตู้แข่งกับรถบัส ชับปาดกันไปมา พลัดชนยับเจ็บ 3 ดับ 1

บันทึก

ผู้โดยสารพวา รถตู้แข่งกับรถบัส ชับปาดกันไปมา พลัดชนยับเจ็บ 3 ดับ 1

ดู 14,076 ครั้ง

แสดงน้อยลง



Post dated: 29 ธ.ค. 2561 เวลา 16:04 น.

เมื่อเวลา 06.00 น. พนักงานสอบสวนสถานีตำรวจนครบาลแสมดำ รับแจ้งมีอุบัติเหตุ รถบัส และรถตู้เฉี่ยวชนกันตกข้างทาง มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต โดยจุดเกิดเหตุใกล้เคียง ปากซอย พระราม 2 ที่ 94 แขวงแสมดำ เขตบางขุนเทียน กรุงเทพมหานคร จึงเดินทางไปตรวจสอบ พร้อมด้วยอาสาสมัครมูลนิธิป่อเต็กตึ๊ง

จากการสอบถาม ได้ทราบว่า ผู้ตาย ซึ่งทราบชื่อภายหลัง คือ นายทวนทอง อังผะ อายุ 43 ปี ได้เป็นคนขับรถบัส คันเกิดเหตุ ได้ขับมาจากจ.ราชบุรี มุ่งหน้า จ.ฉะเชิงเทรา เพื่อไปรับผู้โดยสาร โดยก่อนเกิดเหตุ ได้มีผู้เห็นเหตุการณ์ เห็นรถทั้งสองคันขับปาดกันไปมา จนรถบัส ได้พุ่งเข้าชนด้านข้างตัวรถตู้ก่อนรถตู้ชนแท่ง แบริเออร์ พลิกตะแคง ก่อนที่รถบัสเองจะพลิกตกลงข้างทาง ท้ายรถตู้ขึ้นฟ้าดังกล่าว

ทั้งนี้ พนักงานสอบสวนสถานีตำรวจนครบาลแสมดำ จะทำการสอบสวนหาสาเหตุการเกิดเหตุอุบัติเหตุอีกครั้ง โดยต้องรอผู้ได้รับบาดเจ็บทั้งสองฝ่ายให้ปากคำได้ก่อน

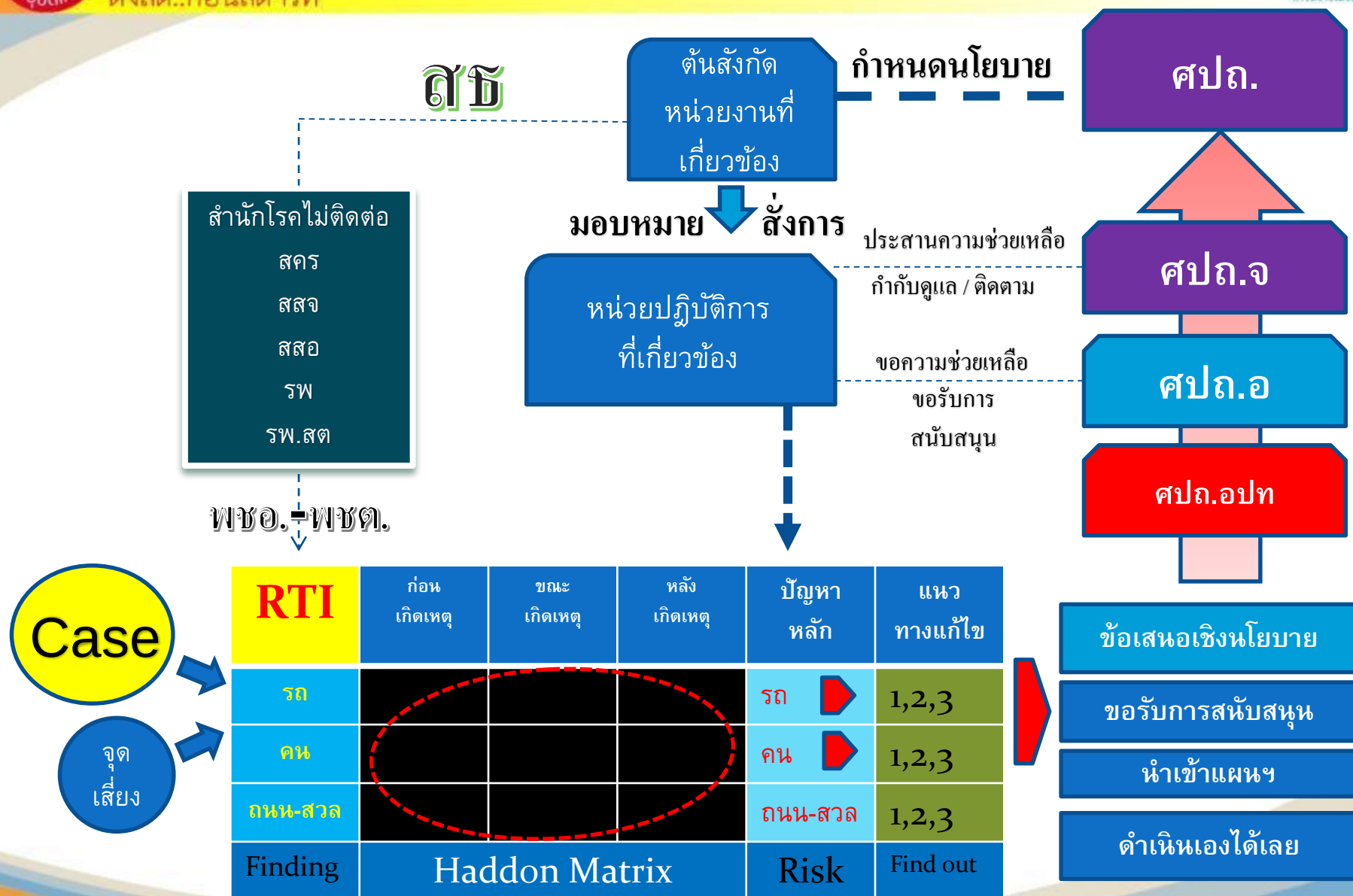
TAG : รถตู้ รถบัส

คำถามจากสื่อมวลชน

- เข้าเกณฑ์การพักใช้-เพิกถอนใบอนุญาต หรือไม่
- หน่วยงานใดเป็นผู้ดำเนินการ



ข้อมูลที่ชัดเจน
จะนำไปสู่การแก้ไขปัญหาที่แม่นยำ
จนท.ที่เกี่ยวข้องทราบแต่ขาดการบันทึก



กรอบแนวคิดการดำเนินงาน Road Traffic Injury

CASE

(กรณีเกิดเหตุ)

Risk analysis

(การวิเคราะห์ความเสี่ยง)

Defense

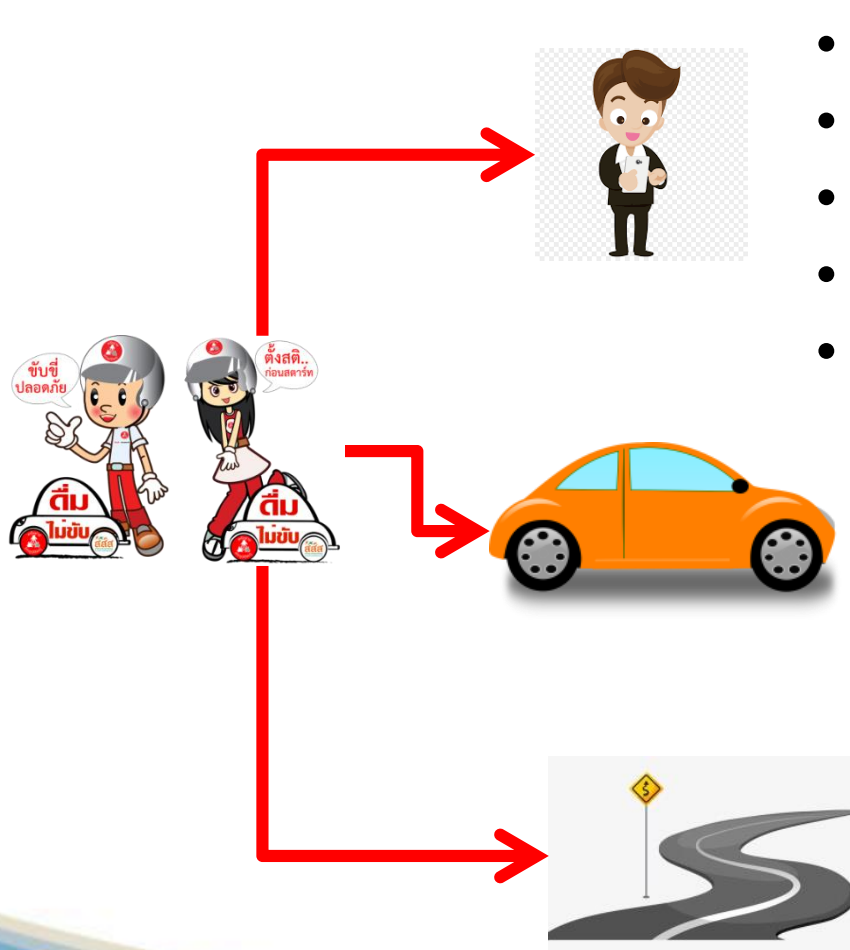
(แก้ไข-ป้องกัน)

ใช้ข้อมูลและความรู้เป็นเครื่องมือแก้ไขปัญหา

ข้อค้นพบจากการทำงานในพื้นที่

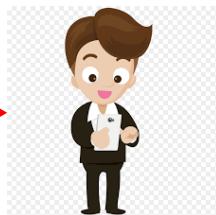
- การวิเคราะห์ Case ยังทำได้ไม่ชัดเจนเท่าที่ควร
- ขาดการระบุความเสี่ยงอย่างชัดเจน (โศกณัฏฐ์เสี่ยงอย่างไร)
- ขาดรายละเอียดการวิเคราะห์จุดเสี่ยงรายพื้นที่
- ขาดการส่งต่อข้อมูลอย่างเป็นระบบ เข้ากลไก ศปถ.และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- กลไก พชอ.บรรจุเรื่องอุบัติเหตุทางถนนเป็นวาระแก้ไข (สสอ.เป็นฝ่ายเลขานุการ)
- กลไก ศปถ.อ.มีปลัดอำเภอเป็นเลขานุการ สสอ.เป็นผู้ช่วยฯ
- ฝ่ายเลขานุการ ศปถ.อ. ขาดระบบข้อมูลความเสี่ยง / การแก้ไข / การประเมิน

กระบวนการวิเคราะห์ความเสี่ยง (กรณีเกิดเหตุ / จุดเสี่ยง)



- อายุ / เพศ / ชื้อ-สกุล
- ใบอนุญาตขับรถ / ผิดซ้ำ
- พฤติกรรม (ขับเร็ว - ดื่ม ฯ)
- หมวกนิรภัย - เข็มขัดนิรภัย
- คนใน - คนนอกพื้นที่
- สภาพ - การใช้งาน / การดัดแปลง
- อุปกรณ์ - มี / ใช้ / ใช้ผิดประเภท
- ทะเบียน — ประกันภัย (พรบ.)
- ทล / ทช / อบจ. / เทศบาล / อบต. / ชลประทาน
- สภาพ (ชำรุด-เป็นหลุม-ไม่เรียบ)
- ลีเส้น - ป้าย - สัญญาณไฟ - ต้นไม้ - ร้านค้า
- สายหลัก - สายรอง - ทางโค้ง - ทางตรง - ทางแยก

ข้อเสนอเพื่อการนำไปสู่การแก้ไขจะส่งถึงใครบ้าง



- ☐ ครอบครัว , ท้องถิ่นชุมชน / สถาบันการศึกษาฯ
- ☐ หน่วยงาน , องค์กร (ต้นสังกัด)
- ☐ ตำรวจ , ขนส่ง (เกิดอุบัติเหตุ , ผิดซ้ำ , ใบอนุญาต)



- ☐ ขนส่ง , ประกันภัย , บริษัทกลางฯ, เจ้าของรถ , ผู้ครอบครอง
- ☐ ท้องถิ่น , ชุมชน , ครอบครัว , หน่วยงาน , องค์กร
- ☐ ภาคเอกชน (ผู้ผลิต , จำหน่าย , **CSR**)



- ☐ ทางหลวง , ทางหลวงชนบท , ท้องถิ่น , ชลประทาน
- ☐ ป้าย , สัญญาณไฟ , ต้นไม้ , ตลาด , ร้านค้าข้างทาง
- ☐ สี , เส้น , อุปกรณ์



รูปแบบ-ช่องทางการแก้ไขปัญหาแบบไทย ๆ

- ประชาสัมพันธ์ขอความร่วมมือ
- ทำหนังสือแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- ทำหนังสือขอรับการสนับสนุน
- จัดทำแผนงานโครงการดำเนินงานแก้ไขปัญหา



การส่งต่อข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขและป้องกัน



ศปถ.
อปท.

ศปถ.อ.

ศปถ.จ.

ศปถ.

ความชัดเจน

- ☐ ความเสี่ยงที่เป็นปัญหา
- ☐ แนวทางแก้ไข
- ☐ หน่วยงานดำเนินการ

อำนาจหน้าที่ตาม

- ✓ พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550
- ✓ ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554



การแยกข้อมูลเพื่อใช้ประโยชน์ (ชัดเจนแม่นยำ)

4. ข้อเสนอเชิงนโยบาย

- ☐ รถ :
- ☐ คน :
- ☐ ถนน-สิ่งแวดล้อม :

3. ขอรับการช่วยเหลือ

- สัญญาณไฟ / ป้ายมาตรฐาน / ไฟล์ถนน / ผิวถนน / บายพาส ฯลฯ
- ควบคุมความเร็ว / เครื่องมือตรวจเมา - ตรวจเร็ว ฯลฯ
- ออกกฎหมาย / ออกมาตรการ ฯลฯ

2. นำเข้าแผนฯ

- ป้ายเตือน / ป้ายแนะนำ / ซ่อมแซม / ปรับปรุง
- ไฟส่องสว่าง / ไฟกระพริบเตือน
- สร้างหรือปรับปรุงซ่อมแซมถนนในความรับผิดชอบ ฯลฯ

1. ดำเนินการเอง

- ซ่อมแซมปรับปรุงป้าย / ตัดแต่งกิ่งไม้
- ฝึกอบรม / ชี้แจงทำความเข้าใจ / มาตรการองค์กร – ท้องถิ่น - ชุมชน

31 ธ.ค.61

ประธานฯ
ประสาร มหาลีตระกูล
อธิบดีกรมคุมประพฤติ
กระทรวงยุติธรรม



ศรีสำโรง-สุโขทัย 30 ธค. 61

ป้ายเตือน

ไฟส่องสว่าง



ศรีสำโรง-สุโขทัย 30 ธค. 61

ป้ายเตือนมีและเพียงพอหรือไม่

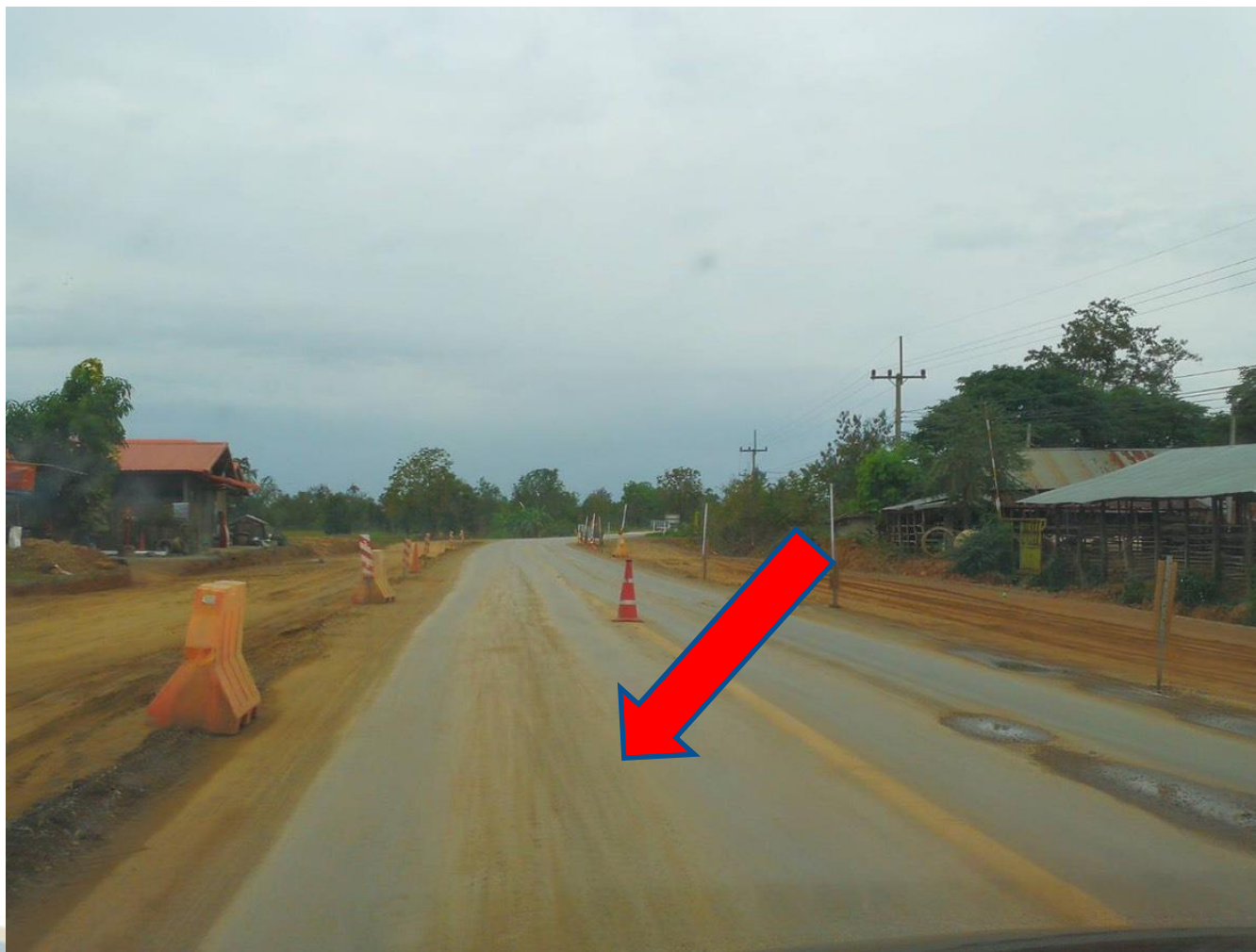
ตามมาตรฐานต้องมีอะไรบ้าง แค่นั้น





ทรายบนพื้นถนน ถือเป็นความเสี่ยงหรือไม่

ศรีสำโรง-สุโขทัย 30 ธค. 61



ข้อสังเกต - สื่อฯ + วิชาการ + ภาควิชาการ

แต่ละเทศกาล จะมีผู้ถูกคุมประพฤติ
"เมาขับ" กว่า ๓ พันคน ถูกส่งไป
รพ.หรือบริการสังคม ..แต่มีการ
ประเมินผล หรือไม่เพียงใด ?

วันนี้ (30 ธันวาคม 2561) นายประสาร มหาตระกูล อธิบดีกรมประพฤติ กล่าวว่า เข้าสู่
วันที่สาม ในช่วง 7 วันที่มีการควบคุมเข้มงวด ยังคงมีคดีเข้าสู่กระบวนการคุมประพฤติ รวมยอดสะสม 3 วัน
จำนวน 3,323 คดี และศาลสั่งติด EM ยอดสะสม 3 วัน จำนวน 33 คดี โดยในวันที่ 3 (29 ธันวาคม 2561)
จำนวนกว่า 1,366 คดี จำแนกเป็น

- คดีขับรถขณะเมาสุรา จำนวน 1,352 คดี คิดเป็นร้อยละ 98.9 (ยอดสะสม 3 วัน จำนวน 2,846 คดี)
- คดีขับเซฟ จำนวน 10 คดี คิดเป็นร้อยละ 0.73 (ยอดสะสม 3 วัน จำนวน 438 คดี)
- คดีขับรถประมาท จำนวน 4 คดี คิดเป็นร้อยละ 0.29 (ยอดสะสม 3 วัน จำนวน 37 คดี)
- คดีขับซิ่ง ไม่มีคดี (ยอดสะสม 3 วัน จำนวน 2 คดี)

นอกจากนี้ ศาลยังคำสั่งติด EM ในคดีขับรถขณะเมาสุราเพิ่มอีก 15 ราย รวมยอดสะสม
3 วันที่ศาลสั่งติด EM เป็นจำนวนกว่า 33 ราย ซึ่งศาลยังกำหนดเงื่อนไขห้ามออกจากที่อยู่อาศัยของต้นตั้งแต่
เวลา 22.00 – 04.00 น. ระยะเวลา 15 วัน พร้อมทั้งรายงานตัว ทำงานบริการสังคมเป็นจำนวน 24 ชั่วโมง
และพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ 6 เดือน

ส่วนจังหวัดที่มีสถิติคดีขับรถขณะเมาสุราสูงสุด 3 อันดับ ได้แก่ กรุงเทพมหานคร จำนวน
136 คดี จังหวัดสกลนคร จำนวน 124 คดี จังหวัดมหาสารคาม จำนวน 93 คดี

อยากเห็นกิจกรรมคุมประพฤติเชิงคุณภาพ .. เช่น คุมประพฤติ จ.น่าน
ร่วมกับ รพ.น่าน จะมีกระบวนการเรียนรู้ที่สำคัญ 3 ขั้นตอน

กรมคุมประพฤติ...จัดไปรษฯ รับคนดื่มแล้วขับ



สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สคอ.)
 เผยแพร่โดย Prommin Kantiya [?] · 23 นาที ·

ใหม่ล่าสุด

YOUTUBE.COM

EM นวัตกรรมที่เพิ่มประสิทธิภาพงานคุมประพฤติ (Short Version)

กรมคุมประพฤติ กระทรวงยุติธรรม เป็นหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบในการดูแลผู้กระทำผิดในชุมชน...

17 คนที่เข้ามาดู

1 การมีส่วนร่วม

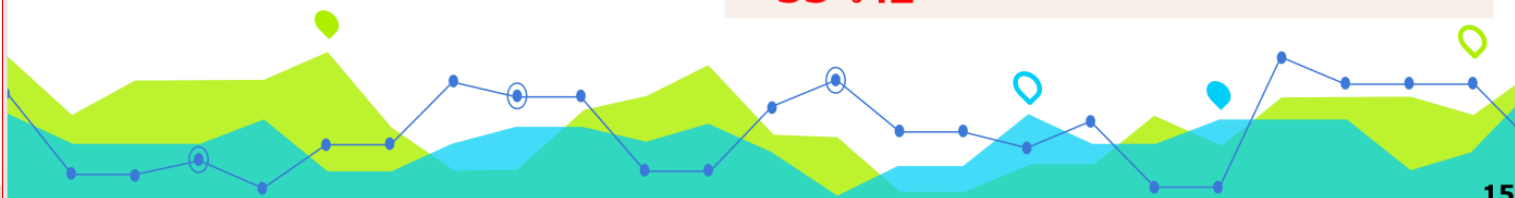
โปรโมทโพสต์

สถิติอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่ 2562
วันที่สี่ของการรณรงค์ (วันที่ 30 ธันวาคม 2561)

สถิติคดีเข้ากระบวนการคุมประพฤติ

จำนวนคดีทั้งหมด 207 คดี
(สะสม 4 วัน จำนวน 3,525 คดี)
คดีตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก จำนวน 207 คดี

	30 ธันวาคม 2561
คดีตามพระราชบัญญัติ จราจรทางบก	- คดีขับรถขณะเมาสุรา 207 คดี
	- ศาลสั่งติด EM ในคดีขับรถ ขณะเมาสุรา สะสม 4 วัน จำนวน 33 ราย





โครงการ

"เรียนรู้จากเหล้า เมาแล้วฝืนขับ ผลลัพธ์เป็นอย่างไร"

โดย

โรงพยาบาลน่าน ร่วมกับ สำนักงานคุมประพฤติจังหวัดน่าน



สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ

ตั้งสติ...ก่อนสตาร์ท



ที่ สธ ๐๒๓๔/ว ๑๕๕

กระทรวงสาธารณสุข
ถนนวิภาวดีรังสิต กรุงเทพฯ ๑๑๐๐๐

๒๙ เมษายน ๒๕๕๙

เรื่อง การจัดเตรียมสถานบริการรองรับการลงโทษคุมประพฤติผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีสารเสพติดในเลือด

เรียน อธิบดีกรมการขนส่งทางบก นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดทุกจังหวัด
ผู้อำนวยการโรงพยาบาลศูนย์/โรงพยาบาลทั่วไป

ด้วยปัจจุบันเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางถนนโดยมีผู้บาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิต จากอุบัติเหตุดังกล่าวเกิดขึ้นจำนวนมาก โดยสาเหตุส่วนหนึ่งเกิดจากการขับขี่รถขณะมีเมารถง่วงนอนหรือการดื่มสุราเป็นประจำ ซึ่งกระทรวงสาธารณสุขได้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมประชุมหารือการดำเนินงาน ด้านความปลอดภัยทางถนน แล้วที่ประชุมมีมติให้กระทรวงสาธารณสุข นำข้อเสนอเกี่ยวกับการลงโทษผู้ขับขี่รถขณะมีเมารถง่วงนอน และกระทรวงยุติธรรม เพื่อพิจารณาในคดีผู้ขับขี่รถขณะมีเมารถง่วงนอน ส่งต่อศาลฎีกา และกระทรวงสาธารณสุข เพื่อพิจารณาในคดีผู้ขับขี่รถขณะมีเมารถง่วงนอน โดยให้ไปปฏิบัติประโยชน์ช่วยเหลือเจ้าหน้าที่ในโรงพยาบาลตามความเหมาะสม ของแต่ละโรงพยาบาล เช่น การพักพิงห้องดับจิต การเยี่ยมบ้านผู้พิการ จากอุบัติเหตุทางถนน การช่วยเหลือทาง เศรษฐกิจ การช่วยเหลือทางสังคม การช่วยเหลือทางกฎหมาย การช่วยเหลือทางจิตเวช เป็นต้น ให้ผู้เกี่ยวข้องได้รู้ถึงความทุกข์ ความทรมาน การสูญเสียสมรรถภาพ จากการบาดเจ็บทางกายหรือจิตใจของเหยื่อ เป็นการกระตุ้นให้เกิดจิตสำนึก เพื่อเกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมขับขี่ที่มีความปลอดภัยทางถนนมากขึ้น เพื่อเป็นการจัดเตรียมสถานบริการหรือโรงพยาบาลทั่วประเทศในการรับผู้ถูกคุมประพฤติ

ส่วนราชการ สำนักสาธารณสุขฉุกเฉิน สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข โทร. ๐ ๒๕๖๒ ๑๑๑๑

ที่ สธ ๐๒๓๔/ว ๑๕๕ วันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๕๙

เรื่อง การจัดเตรียมสถานบริการรองรับการลงโทษคุมประพฤติผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีสารเสพติดในเลือด

เรียน ปลัดกระทรวงสาธารณสุข

ความเป็นมา

ตามสถานการณ์ในปัจจุบันมีการบาดเจ็บ เสียชีวิต หรือพิการทางร่างกาย อันมีสาเหตุมาจากการจราจรทางถนนเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง และนับวันจะทวีความรุนแรงมากขึ้นเรื่อยๆ นับเป็นความสูญเสียทาง ร่างกาย ชีวิต ทรัพย์สิน เศรษฐกิจ สังคม รวมทั้งสภาพจิตใจของผู้ประสบเหตุหรือญาติของผู้ประสบเหตุ อันประมาณค่าไม่ได้ พบผู้ขับขี่ที่มีเมารถง่วงนอนหรือการดื่มสุราเป็นประจำต้องได้รับการลงโทษตามกฎหมายที่ผิดกฎหมายกำหนด เช่น ปรับ จำคุก โทษจำคุกให้รอลงอาญา และให้คุมความประพฤติใน ระยะยี่สิบสี่ชั่วโมง พร้อมกับทำงานบริการสังคมตามที่ศาลเป็นผู้กำหนด

ในการนี้ สำนักงานสาธารณสุขเขตได้ร่วมประชุมหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีความเห็นร่วมกัน ให้กระทรวงสาธารณสุขดำเนินการต่อเนื่อง รวมทั้งได้มีข้อเสนอกราบเรียนประธานศาลฎีกา เพื่อขอความ กรุณาให้ศาลพิจารณาคดีผู้ขับขี่รถขณะมีเมารถง่วงนอนหรือการดื่มสุราเป็นประจำ โดยให้ไปปฏิบัติ ประโยชน์ในโรงพยาบาลตามความเหมาะสมของแต่ละโรงพยาบาล เช่น การพักพิงห้องดับจิต การเยี่ยม บ้านผู้พิการจากอุบัติเหตุทางถนน การช่วยเหลือทางเจ้าหน้าที่ในศูนย์สั่งการ ศูนย์รถพยาบาล ห้องฉุกเฉิน ศักดิ์ พิการ หรือผู้ป่วยเรื้อรังจากอุบัติเหตุทางถนน เป็นต้น ให้ผู้เกี่ยวข้องได้รู้ถึงความทุกข์ ความทรมาน การสูญเสีย สมรรถภาพ จากการบาดเจ็บทางกายหรือจิตใจของเหยื่อ เป็นการกระตุ้นให้เกิดจิตสำนึก เพื่อเกิดการ

1. พิจารณาสถานที่และกิจกรรมสำหรับรองรับผู้ที่มีโทษคุมประพฤติ
2. มอบหมายผู้รับผิดชอบเตรียมรับการประสานงานจาก สนง.คุมประพฤติ
3. แจ้งผลให้ทราบ

สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข
สำนักสาธารณสุขฉุกเฉิน
โทรศัพท์/โทรสาร ๐ ๒๕๖๒ ๑๑๑๑๑

(นายแพทย์พงศ์เทพ วงศ์วัชรไพบูลย์)
นายแพทย์เชี่ยวชาญ

ข้อเสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา หากมีข้อเสนอใดไม่สอดคล้องกับข้อเสนอนี้ จะไม่พิจารณา

๑ เดือน ๖.๕๕

(นายแพทย์พงศ์เทพ วงศ์วัชรไพบูลย์)
รองปลัดกระทรวงสาธารณสุข 29 เม.ย. ๒๕๕๙

(นายแพทย์พงศ์เทพ วงศ์วัชรไพบูลย์)
นายแพทย์เชี่ยวชาญ

ผู้อำนวยการสำนักงานคุมประพฤติฯ พบผู้ถูกคุมประพฤติ



เครื่องช่วยเหยื่อมาแล้วครับ พบผู้ถูกคุมประพฤติ



การปฏิบัติงานที่ตีกัลยกรรมกระดูกชาย



การเยี่ยมบ้านผู้บาดเจ็บจากดื่มแล้วขับ





2/11/2019

พรหมมินทร์ ถิ่นวิชะ สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ

สะท้อนความรู้สึก และสรุปความคิดรวบยอด



กระบวนการกลุ่ม

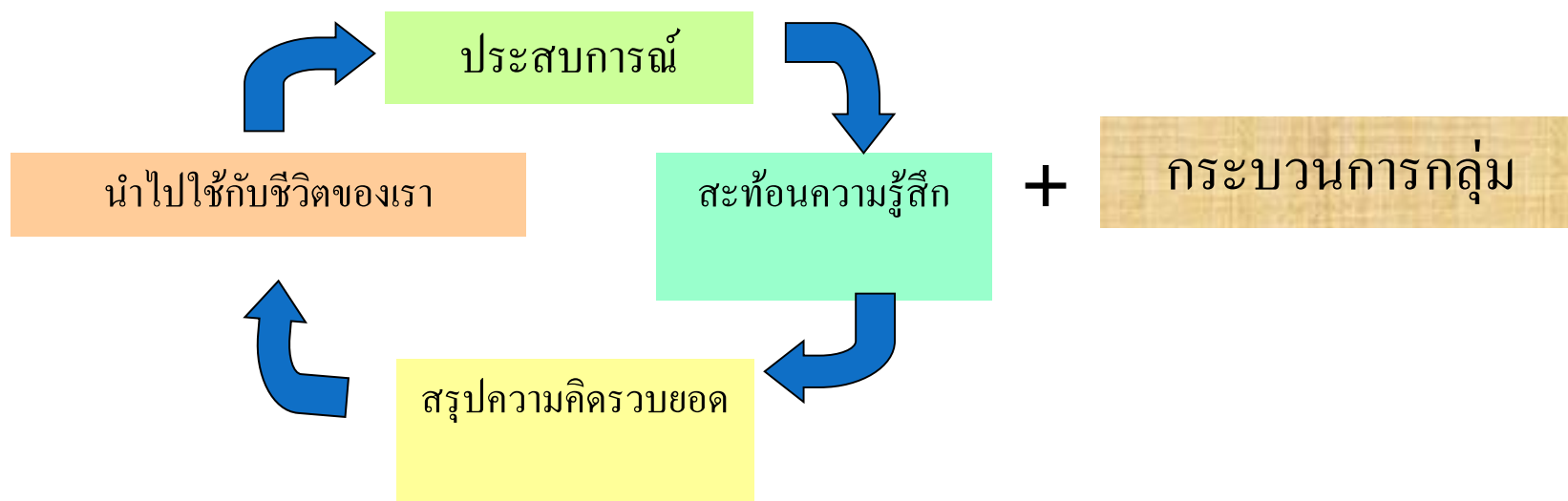
คำตอบเรื่องความรู้สึกของผู้ถูกคุมประพฤติในการสัมภาษณ์กลุ่ม

- คนที่ 1 ตอนที่โดนจับ คิดว่าช่วยมาก ทำไมต้องเป็นเรา คนอื่นก็ทำ แต่ทำไมไม่โดน แต่หลังจากเข้าโครงการแล้ว หมอได้ให้ความรู้เกี่ยวกับพิษของสุรา ได้ไปบำบัดปัญหาประโยชน์ในดีกผู้ป่วย ได้ไปเยี่ยมบ้านผู้บาดเจ็บ จึงคิดว่าเป็นโชคดีของชีวิต เพราะถ้าไม่เจอตำรวจตั้งด่าน เป้าแอลกอฮอล์ในวันนั้น เราอาจเกิดอุบัติเหตุเหมือนรายที่ไปเยี่ยมบ้านก็ได้ เราเป็นคนปกติจะทำตัวให้บาดเจ็บทำไม เราต้องไม่ประมาทในการใช้ชีวิต รู้พิษภัยของเหล้าเบียร์ ขอให้ผู้เข้าร่วมโครงการช่วยเตือนตนเองและคนที่เรารักด้วย หลังจากนั้น ผมจะใช้ชีวิตด้วยความระมัดระวังมากขึ้น ตั้งแต่มาเข้าโครงการ มีเพื่อนชวนดื่ม ก็ปฏิเสธไปหลายรายแล้ว

เกิดคำถามสัญญาลูกผู้ชาย



การเรียนรู้เชิงประสบการณ์



สรุปจำนวนผู้ถูกคุมประพฤติที่ปฏิบัติงานที่โรงพยาบาลน่าน

รุ่น	ระยะเวลา	จำนวน
1	มีย.-สค. 59	39
2	กค.-สค. 59	32
3	กพ.-มีค. 60	20
4	พค.-มีย. 60	27
รวม		118 ราย

ผลการประเมินหลังถูกคุมประพฤติด้วยการบำเพ็ญประโยชน์ในโรงพยาบาลน่าน

การประเมิน	ร้อยละ			
	ไม่เต็มอีกเลย	เต็มลดลงจาก เดิม	เต็มเท่าเดิม	เต็มมากกว่า เดิม
1.พฤติกรรมการดื่ม เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เช่น สุรา/เบียร์/ เหล้าขาว ฯลฯ	5	80	15	0

ผลการประเมินหลังถูกคุมประพฤติด้วยการบำเพ็ญประโยชน์ในโรงพยาบาลน่าน

การประเมิน	ร้อยละ		
	ไม่ทำอีกเลย	ทำบ้างบางครั้ง	ทำทุกครั้ง
2.พฤติกรรม การดื่ม เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เช่น สุรา/เบียร์/เหล้า ขาว ฯลฯ <u>แล้วขับขี</u> <u>ยานพาหนะหลังจากดื่ม</u>	60	40	0

ผลการประเมินหลังถูกคุมประพฤติด้วยการบำเพ็ญประโยชน์ในโรงพยาบาลนาน

การประเมิน	ร้อยละ			
	ไม่เคยหรือน้อยครั้งมาก	สวบบางครั้ง	สวบบส่วนใหญ่	สวบบทุกครั้ง
3. การสวมหมวกกันน็อก เมื่อท่านขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์	0	30	30	40



ผลการประเมินหลังถูกคุมประพฤติด้วยการบำเพ็ญประโยชน์ในโรงพยาบาลนาน

การประเมิน	ร้อยละ		
	น้อยถึงน้อยที่สุด	ปานกลาง	มากถึงมากที่สุด
4. หลังจากท่านผ่าน การถูกคุมประพฤติแล้ว ท่านมีความตระหนัก และรับรู้ถึงความทุกข์ ทรมาน การสูญเสีย สมรรถภาพทางกายหรือ จิตใจของเหยื่อมาแล้ว ชัด ในระดับใด	0	20	80

ผลการประเมินหลังถูกคุมประพฤติด้วยการบำเพ็ญประโยชน์ในโรงพยาบาลน่าน

การประเมิน	ร้อยละ	
	ไม่เกิด	เกิด
5. หลังจากท่านผ่าน การถูกคุมประพฤติแล้ว ท่านเกิดอุบัติเหตุทาง ท้องถนนหรือไม่	100	0

ข้อคิดเห็นจากผู้ถูกคุมประพฤติ หลังเข้าปฏิบัติงานที่โรงพยาบาลน่าน

1. ดีใจที่ได้ทำประโยชน์ให้ รพ.น่าน และทำให้มีสติมากขึ้น
2. เป็นโครงการที่ดี และควรดำเนินการต่อไป
3. ได้รับข้อคิดที่ดี และจะนำไปเตือนตนเองทุกครั้งว่าดื่มแล้วต้องไม่ขับขี
4. ได้รู้ถึงความยากลำบากของญาติในการดูแลผู้บาดเจ็บจากการดื่มสุรา

เมื่อสรุปผลโครงการ... ผู้บำเพ็ญประโยชน์หลายคนพูดตรงกันว่า ที่ทำให้เปลี่ยนความคิดได้คือ.....ไปเจอผู้พิการที่บ้าน และเห็นความทุกข์ของแม่ ไม่อยากให้ตนเองกลายเป็นภาระแก่ครอบครัวแบบนั้น จึงคิดว่าจะเลิกดื่มแล้วขับแล้ว.....

แนวคิดที่อยากให้ผู้บำเพ็ญประโยชน์ได้รับคือ

“ หลายคนอาจจะคิดว่าช่วยที่ถูกเป้าแอลกอฮอล์และโดนจับ แต่ถ้าคิดว่าเป็นการเตือนที่ลอยมา ก่อนที่จะเกิดเหตุการณ์จริง ที่จะก่อความพิการทางสมอง พิกัดแขนขา ที่ไม่มีวันย้อนกลับได้ ดังนั้นจะเป็นโชคดีหรือโชคร้ายที่ถูกจับ ก็แล้วแต่เราจะรับไว้ ”

การเสริมพลังและการทำงานกับชุมชนอย่างยั่งยืน

แต่ละส่วน มีความเก่งคนละด้าน ถ้ามาเสริมแรงกัน เติมเต็มซึ่งกันและกัน

แต่ละจิ๊กซอว์ เมื่อต่อกันก็จะกลายเป็นภาพที่งดงาม



1.ให้ไปดู case อุบัติเหตุนอนรักษาที่ ward หรือกลุ่มเหยื่อมาขับ



ประวัติเด็กพิการจากตีแม่แล้วขับ เมื่ออายุ 17 ปี ตอนนี้อายุ 32 ปี มีประวัติอุบัติเหตุมารพ. 3 ครั้ง ก่อนพิการ

2. เยี่ยมบ้านครอบครัวผู้พิการที่เป็นเหยื่อเมาขับหรือมีคนเมาขับแล้วพิการ

การเยี่ยมบ้านผู้พิการจากเมาแล้วขับ
วิทยากรคือมารดาของผู้พิการ



3. นำมาสรุปบทเรียนอภิปรายร่วมกัน

วิทยากรคือผู้ประสบความสำเร็จจากการดื่มแล้วขับ



โดยกิจกรรม ข้อ (2) เมื่อได้พบกับแม่ที่ดูแลลูกเมาขับที่พิการนอนติดเตียงได้ส่งผลต่อผู้ถูกคุมประพฤติซึ่งพบว่าเกือบทั้งหมดระบุว่าจะไม่กลับไปดื่มขับมีบางรายสัญญาว่าจะเลิกดื่ม

อยากเห็นกิจกรรมคุมประพฤติที่ทำร่วมกันแบบจังหวัดน่านเยอะๆ

1 มค.62

ประธานฯ

รองปลัดกระทรวงสาธารณสุข

นพ.ประพนธ์ ตั้งศรีเกียรติกุล



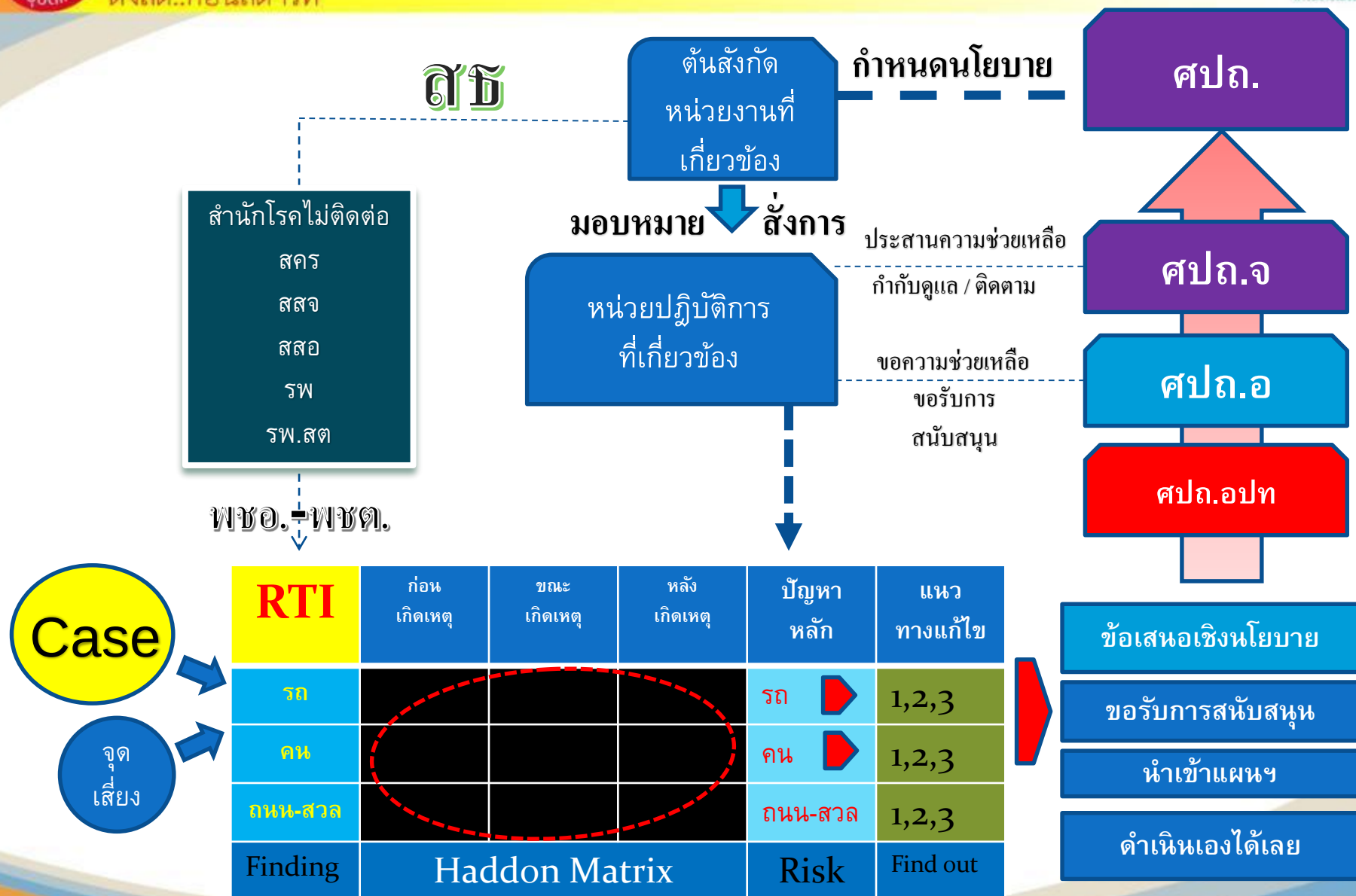
ถนนเสี่ยง (ชาวบ้าน — ภาคี่เครือข่าย)

ถนนด้านหลัง รร.จักรคำคณาทร อ.เมือง จ.ลำพูน

ข้อเสนอ



- ขอให้พิจารณาเรื่อง
มาตรฐานความปลอดภัย
เป็นสำคัญ
- ควรปรึกษาวิศวกร ของ
กรมทางหลวง , ทางหลวง
ชนบท





ข้อเสนอ

- ขยายกลไก **RTI** ให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ทั่วประเทศ
- หนุนเสริมบทบาท รพ.สต. / สสอ. / รพ. / สสจ. กระตุ้นให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วม แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ผ่านกลไก พชอ. / ศปถ.อ / ศปถ.อปท.ในพื้นที่
- หนุนเสริมการจัดทำ พรบ.ภาคบังคับในกลุ่มผู้ใช้รถมอเตอร์ไซด์ ระดับพื้นที่เพื่อลดค่าใช้จ่ายภาครัฐ ผ่านกลไก รพ.สต / อสม.
- หนุนเสริมบุคลากรสาธารณสุข ทำงานวิจัย **R2R** จุดเสี่ยง , ปัจจัยเสี่ยง อุบัติเหตุทางถนน ในพื้นที่



ข่าวประชาสัมพันธ์

โรงพยาบาลสังขะ จังหวัดสุรินทร์








วันที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๖๑ เวลา ๐๙.๐๐ น. ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอสังขะ รับการตรวจเยี่ยม และติดตามการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน D-RTI (ระดับประเทศ) และประเมินรับรองทีมป้องกันการบาดเจ็บทางถนน (RTI Team ระดับตำบล /หน่วยงาน) จากสำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข โดยนายเรืองยศ ลิ้มบุญกุลเจริญ นายอำเภอสังขะกล่าวต้อนรับ คณะกรรมการตรวจเยี่ยม และติดตามงานดังกล่าว ณ ห้องประชุมสานฝัน โรงพยาบาลสังขะ



ภาพ/ข่าวโดย วนศุภศึกษาประชาสัมพันธ์ โรงพยาบาลสังขะ
 วัชรík สามีศักดิ์ วัชรíkภทกษณัฏ์ ภัคัฒิขรคัฒิภณัฏ์ สรวัชรíkสรคัฒิภณัฏ์-เสมิขณัฏ์บ้านหลัคัฒิภณัฏ์



สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ

ตั้งสติ...ก่อนสตาร์ท



Happy New Year 2019



2 มค. 2562

ประธานฯ

พลโท สมศักดิ์ สมรักษ์

เจ้ากรมกิจการพลเรือนทหารบก



การหนุนเสริมของเครือข่ายภาคสังคม

แปลงนโยบาย, มาตรการ

สื่อสารประชาสัมพันธ์

ให้ข้อมูลแก่สื่อมวลชน



สื่อมวลชนให้ความร่วมมือ, รายงานข่าวตลอด 24 ชม.

ทุกรายการให้ความสำคัญ

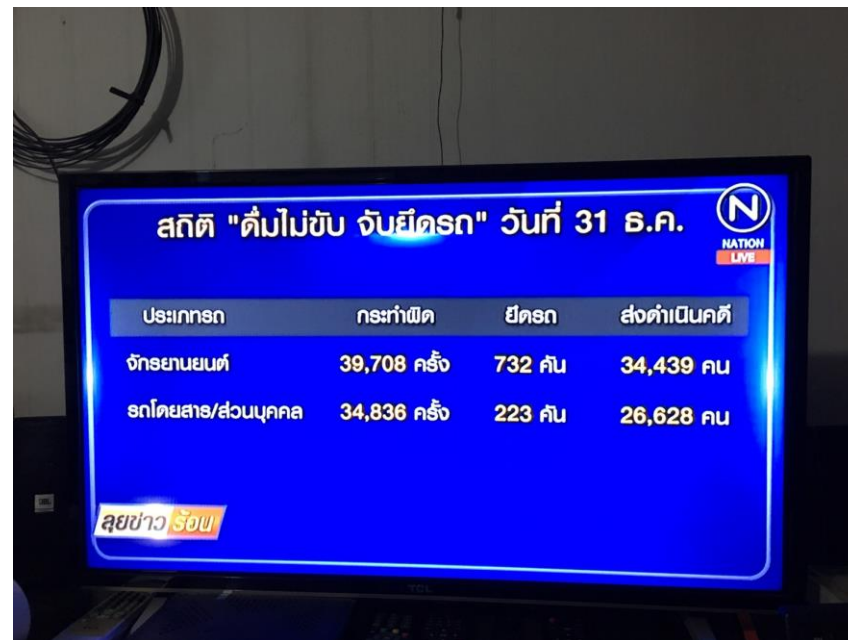
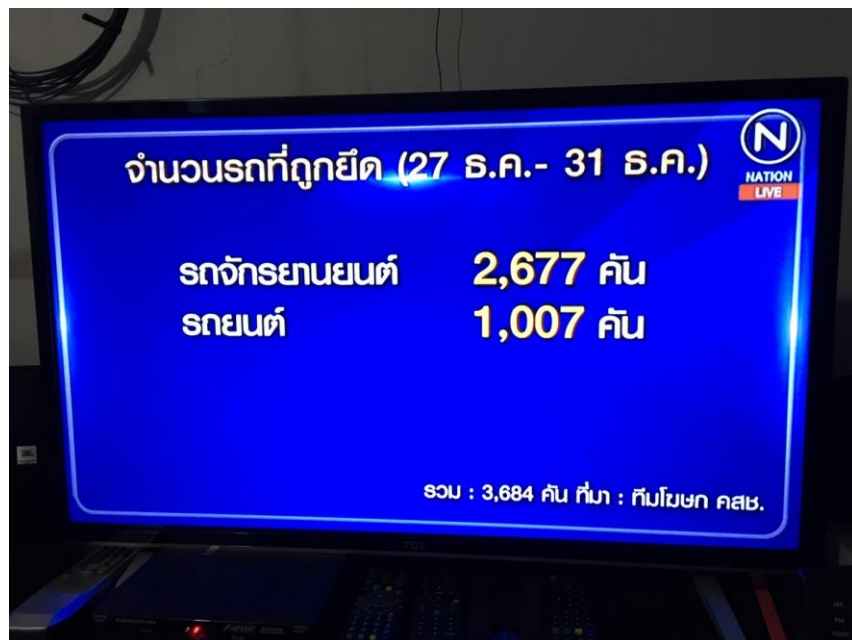
สภาพจราจร-การเดินทาง



สื่อมวลชนให้ความร่วมมือ, รายงานข่าวตลอด 24 ชม.

การดำเนินการตามมาตรการของรัฐ

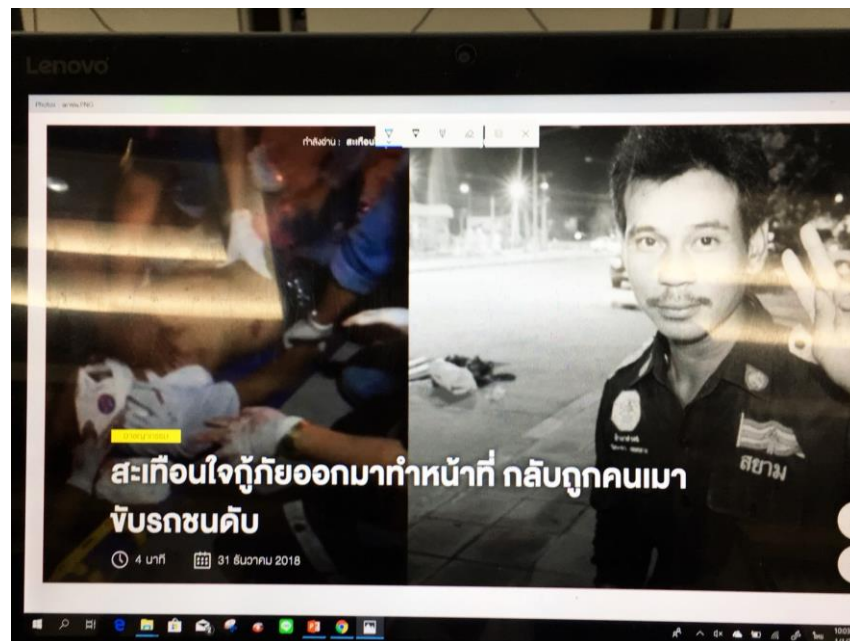
วิเคราะห์รายงาน ตัวเลข - รายวัน



ปัญหาเรื้อรังของการใช้รถใช้ถนน

การใช้อุปกรณ์ป้องกัน (มีแต่ไม่ใช้)

พฤติกรรมการขับขี่ (เร็ว , ดื่มแล้วขับ)





คำถามจากสื่อมวลชนและภาคีเครือข่าย

เรามีกฎหมายแต่ “ทำไมบังคับใช้ได้ยาก”

รถแต่ละประเภทต้องติดตั้ง "เข็มขัดนิรภัย" อย่างไร?

 รถแท็กซี่ รถตู้รับจ้าง รถกระบะ: 4 ประตู	จดทะเบียน ก่อน 1 ม.ค. 2531 ไม่บังคับติดตั้ง เข็มขัดนิรภัย	จดทะเบียน ตั้งแต่ 1 ม.ค. 2531 ถึง 31 ธ.ค. 2553 ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัย ในที่นั่งคนขับ	จดทะเบียน ตั้งแต่ 1 ม.ค. 2554 ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัย ทุกที่นั่ง	 รถบรรทุก ทุกประเภท	จดทะเบียน ตั้งแต่ 1 ม.ค. 2555 ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัย • ที่นั่งคนขับ • ที่นั่งตอนหน้า
 รถ 4 ล้อเล็ก รับจ้าง (รถกระบะ)	จดทะเบียน ตั้งแต่ 1 ม.ค. 2555 ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัย • ที่นั่งคนขับ • ที่นั่งตอนหน้า	ประเภทเข็มขัดที่บังคับใช้ ● แบบรัดตักและรัดพาดไหล่ (3 จุด) ใช้กับ ที่นั่งคนขับ และที่นั่งตอนหน้า ● แบบคาดเอว (2 จุด) ใช้กับ ที่นั่งรถกลาง		 รถขนส่ง ขนาดเล็ก	จดทะเบียน ตั้งแต่ 1 ม.ค. 2537 ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัย • ที่นั่งคนขับ • ที่นั่งตอนหน้า
 รถตู้ส่วนบุคคล	จดทะเบียน ก่อน 1 ม.ค. 2537 ไม่บังคับติดตั้ง เข็มขัดนิรภัย	จดทะเบียน ตั้งแต่ 1 ม.ค. 2537 ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัย • ที่นั่งคนขับ • ที่นั่งตอนหน้า	ผลิตหรือนำเข้า ตั้งแต่ 1 ม.ค. 2555 ทุกที่นั่ง	 รถโดยสาร ที่วิ่งระหว่างกรุงเทพฯ - ต่างจังหวัด และวิ่งระหว่างจังหวัด	ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัย ทุกที่นั่ง ทุกคัน ทุกเส้นทาง
 รถกระบะ: รถสองแถว	จดทะเบียน ก่อน 1 ม.ค. 2537 ไม่บังคับติดตั้ง เข็มขัดนิรภัย	จดทะเบียน ตั้งแต่ 1 ม.ค. 2537 ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัย • ที่นั่งคนขับ • ที่นั่งตอนหน้า	 รถตู้โดยสาร ทั้งประจำทาง และไม่ประจำทาง	ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัย ทุกที่นั่ง ทุกคัน ทุกเส้นทาง ออกแบบและผลิตโดย : กองสำนึก	

★ ข้อยกเว้นการติดตั้ง ★ ที่นั่งจัดวางตามความยาวของตัวรถ จะติดตั้งเข็มขัดนิรภัยหรือไม่ก็ได้

ประเด็นหารือ

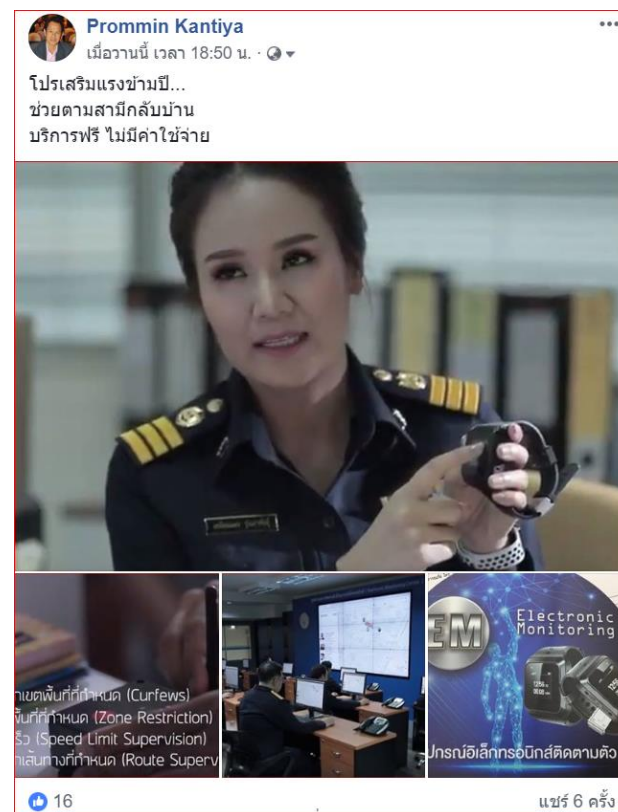
จะอย่างไรให้คนทำงาน

- มีกำลังคนเพียงพอ, พร้อมและเข้าใจตรงกัน
- มีเครื่องมือและความรู้เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน (เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ , เครื่องตรวจจับความเร็ว)

สื่อฯ เสนอให้เข้มมาตรการตรวจเลือด “ ดื่มแล้วขับ ” , คุมประพฤติ ขึ้นอีก

เครื่องมือไม่พอ (ขั้นต่ำต้อง 3 ชุด / สภ)

มี 4,000 ชุด ใช้ไป 67 ราย



ข้อเสนอต่อรัฐบาล

พรบ.จราจร / พรบ.รถยนต์ ที่เสนอแก้ไขมา
พิจารณาโดยเร่งด่วน

เร่งรัดการเชื่อมข้อมูล กรมขนส่ง-สตช

ขนส่ง เลื่อนเชื่อมโยงใบสั่งกับตำรวจภาคใช้ปี63

29 ธันวาคม พ.ศ. 2561 เวลา 08:40 น.

G+ แชร์ LINE 31 Tweet 179



29 ธ.ค. 2561 นายกมล บูรณพงศ์ รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก(ขบ.)เปิดเผยว่าเรื่องประเด็นการเชื่อมระบบใบสั่งกับตำรวจจราจร และเรื่องร่าง พ.ร.บ.การขนส่งทางบก ฉบับใหม่ ซึ่งเป็นการควบคุมพระราชบัญญัติ หรือ พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ. 2522 และ พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นที่เข้าใจกันว่าจะบังคับใช้กันในปีหน้านั้นหากขั้นตอนทั้งหมดเสร็จสมบูรณ์พร้อมออกประกาศราชกิจจานุเบกษาแล้วก็จะจะมีผลบังคับใช้จริงต้องเป็นปี 2563 หรือต่อไปอีกหนึ่งปี



Prommin Kantiya

9 ธันวาคม เวลา 19:06 น.

24 วินาที / 1 ราย



JS100.COM

WHOเผยอุบัติเหตุตามท้องถนนมีคนเสียชีวิตทุกๆ 24 วินาที
เฉลี่ย 1.35 ล้านศพต่อปี



กรมทางหลวงชนบท
กระทรวงคมนาคม



ความเร็ว กับโอกาสเสียชีวิต

"เมื่อขับขี่ด้วยความเร็วสูงย่อมมีโอกาสมากขึ้นที่จะประสบอุบัติเหตุและความสูญเสีย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ความสูญเสียที่เกิดขึ้นกับคนเดินเท้า คนปั่นจักรยาน และคนขี่จักรยานยนต์ ดังนั้นประเทศที่ให้ความสำคัญ กับความปลอดภัยควบคู่กับการจัดการความเร็วในการขับนั้นก็จะมีประสบการณ์ความสำเร็จในการลดอัตราการ เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนได้"

- WHO Global status report on road safety 2015

การเสียชีวิตกับความเร็ว:



- จากรายงานองค์การอนามัยโลก การลดความเร็วในการขับขี่เพียง 5% จะลดจำนวนการชนที่มีผู้เสียชีวิตลง 30%
- จากข้อมูลระบบ ARMS กรมทางหลวงชนบท ปี 2560 พบว่า การขับเร็วเกินกำหนด เป็นสาเหตุอันดับหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุ

ลดความเร็วลดความเสี่ยง

ผลของการขับเร็ว:

- ทำให้มีระยะเวลาสำหรับตัดสินใจเหตุกับชนน้อยลง
- ทำให้ความสูญเสียเมื่อเกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น
- ทำให้ต้องใช้ระยะทางในการหยุดรถมากขึ้น
- ทำให้ทัศนวิสัยในการมองด้านหน้าลดลง

ขีดจำกัดของ ร่างกายมนุษย์

- อ้างอิงจาก AUS Road



- คนเดินเท้าถูกรถยนต์ชน ด้วยความเร็ว 20 ถึง 30 กม./ชม.
- รถจักรยานยนต์ถูกรถยนต์โดยสารชน (หรือ สัมผัส) ด้วยความเร็ว 20 ถึง 30 กม./ชม.
- รถยนต์ถูกรถบรรทุกชนด้านข้างโดยเสาหลักหรือคันไถ ด้วยความเร็ว 30 ถึง 40 กม./ชม.
- รถถูกชนด้านข้างโดยรถอีกคันหนึ่ง ด้วยความเร็ว 50 กม./ชม.
- การชนประสานงาของรถยนต์ ด้วยความเร็ว 70 กม./ชม.

ลดความเร็ว — ลดความเสี่ยง



ทางหลวงชนบท เชื่อมโยงทั่วไทย เชื่อมใจคนทั้งชาติ



สำนักงานตรวจสอบความปลอดภัยทาง
rsa.drr.go.th 02-551-5915

แผนการดำเนินงานปี 2562

1. ผลิตและกระจายสื่อฯ สนับสนุนภาคีเครือข่ายทั่วประเทศตลอดทั้งปี
2. สร้างความร่วมมือกับสื่อมวลชนสื่อสารประชาสัมพันธ์สร้างความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี
3. ร่วมมือกับสำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข หนุนเสริมเครือข่าย สปท.อ – สปท.-อปท. ใช้ **Haddon Matrix** วิเคราะห์จุดเสี่ยง , พฤติกรรมเสี่ยง ในพื้นที่ แล้วนำไปสู่การวางแผนแก้ไขให้ครอบคลุมทั้งประเทศ
4. หนุนเสริม สปท.อ. ส่งต่อข้อมูลแก้ไขปัญหาดูจุดเสี่ยง อย่างมีประสิทธิภาพ
5. หนุน **RTI** ทีมผลิตสื่อฯ แจ้งเตือนประชาชนในพื้นที่ ให้ตรงประเด็นโดยอาศัยช่องทาง **Line Group** คนทำงานผ่านเสียงตามเสา – เสียงตามสาย – หอกระจายข่าว ถึงประชาชนกลุ่มเสี่ยง

3 มค. 2562

ประธานฯ

สุธี มากบุญ

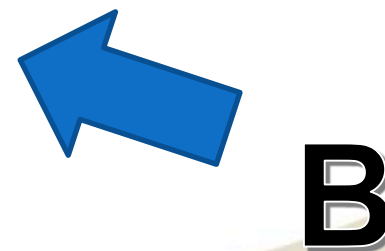
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย



ข้อสังเกตจากสื่อมวลชนและภาคีเครือข่าย

ประเด็นที่เป็นปัญหาในการใช้รถใช้ถนนในภาพรวมระดับประเทศ

- การใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
- ดื่มแล้วขับ , ง่วงแล้วขับ
- ฝ่าสัญญาณไฟ , ย้อนศร , ตัดหน้ากระชั้นชิด
- ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย – ไม่สวมหมวกนิรภัย
- ขาดทักษะในการขับขี่ (ทางแยก / กลับรถ / ถนน 4 เลน / ขับขี่ตามกัน)
- ถนนไม่ปลอดภัย (ชำรุด,หลุมบ่อ,ขาดป้าย-สัญญาณไฟ-ไฟส่องสว่าง,ต้นไม้,ร้านค้า)
- ใช้รถผิดประเภท (ตัดแปลง / ต่อเติม)



การแก้ไขปัญหาจากการขับรถเร็ว

ประเด็นหารือ

- การประกาศเขตควบคุมความเร็ว
- ป้ายเตือนเขตควบคุมความเร็ว
- ป้ายเตือนลดความเร็ว
- เครื่องมือตรวจจับความเร็ว
 - ทางหลวง / ทางหลวงชนบท / ท้องถิ่น
 - ตำรวจ / ชนส่ง
- การสื่อสารความเสี่ยงจากการขับรถเร็ว

ควรดำเนินการทั่วประเทศอย่างเป็นระบบ



เร่งแก้ไขถนนเสี่ยง.....(กลไก สปถ.อ – อปท)



2
5
6
2



จุดกลับรถโดกเลาะ จ.กำแพงเพชร

มีผลการวิเคราะห์จุดเสี่ยง,พฤติกรรมเสี่ยงจำนวนมากรอการแก้ไข

ประเด็นที่เป็นปัญหาเฉพาะการใช้มอเตอร์ไซด์

- ใช้ผิดประเภท (ขนาดซีซี / น้ำหนัก / พื้นที่ / การใช้งาน)
- ดัดแปลง (ท่อ / ล้อยาง / วงขอบล้อ / มือจับ / เครื่องยนต์ ฯลฯ)
- ต่อเติม (พ่วงข้าง / สามล้อเครื่อง)
- บรรทุกเกิน (ช้อน 3 - 4)
- อุปกรณ์ไม่สมบูรณ์ (ไฟหน้า / ไฟเลี้ยว / ไฟท้าย / กระจกข้าง ฯลฯ)
- ขาดทักษะในการขับขี่
 - ทางแยก ทางร่วม จุดกลับรถ
 - ต่ำกว่า 15 ปี / สูงอายุ / สภาพร่างกายบกพร่อง (โรคประจำตัว)
 - ถนน 4 เลน / ถนนที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ปรับปรุง ซ่อมแซม
- พฤติกรรมการขับขี่ไม่ปลอดภัย (เร็ว / ดื่ม / แข่งในทาง / ไม่สวมหมวกนิรภัย ฯลฯ)
- มอเตอร์ไซด์รับจ้าง , ให้เช่าตามแหล่งท่องเที่ยว

ปัญหาที่รอการแก้ไข (ในมุมมองของภาคีเครือข่าย)

- ชนท้าย : รถบรรทุกจอดนอน / หน้าปั๊ม
- จอดไม่เปิดไฟหรี : กลัวแบตเตอรี่หมด
- จุดจอดรถ : ไม่เพียงพอ (สายหลัก)
- บังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ
 - จนท.ต้องเป็นตัวอย่าง / ไม่ละเว้น / ไม่มีการขอ
 - ผิดซ้ำต้องเพิ่มมาตรการ เพิ่มโทษ
 - ใช้เทคโนโลยีเสริมให้มากขึ้น
- คนเดินเท้า : ชนยามโพล้เพล้
- รถซาเล้ง : บรรทุกเกิน / เสียหลัก / ขาดไฟส่องสว่าง / ทะเบียน-ประกันภัยไม่มี
- รถการเกษตร / รถไถนาเดินตาม
- ถนนไม่มีไหล่ทาง , ต้นไม้-เสาไฟฟ้า
- ถนนต่างระดับ (ขอบทาง)
- ถนนสายหลัก -ขับเร็ว / รุนแรง
- ถนนสายรอง (ทางแยก-ทางร่วม)
- รถบรรทุกอ้อย (บรรทุกหนัก / ตกหล่น / ชนท้าย)
- ทางโค้ง-ทางแยกไม่ปลอดภัย
- ผิวถนน (ขรุขระ) ถนน-อบจ
- การขยาย RTI – Team
- ท้องถิ่นขอคืนถนนให้-ทช (ตาม กม.ที่แก้ไขเข้าช่วยถนนเชื่อมระหว่างจังหวัด ทช-จะรับผิดชอบ)
- มาตรการสวมหมวกนิรภัย 100 %
- คนต่างถิ่น / นอกพื้นที่



สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ

ตั้งสติ...ก่อนสตาร์ท



Happy New Year 2019



ขอขอบคุณสื่อมวลชน
ภาคีเครือข่ายภาครัฐและเอกชน
ทุกท่านทุกหน่วยงาน

