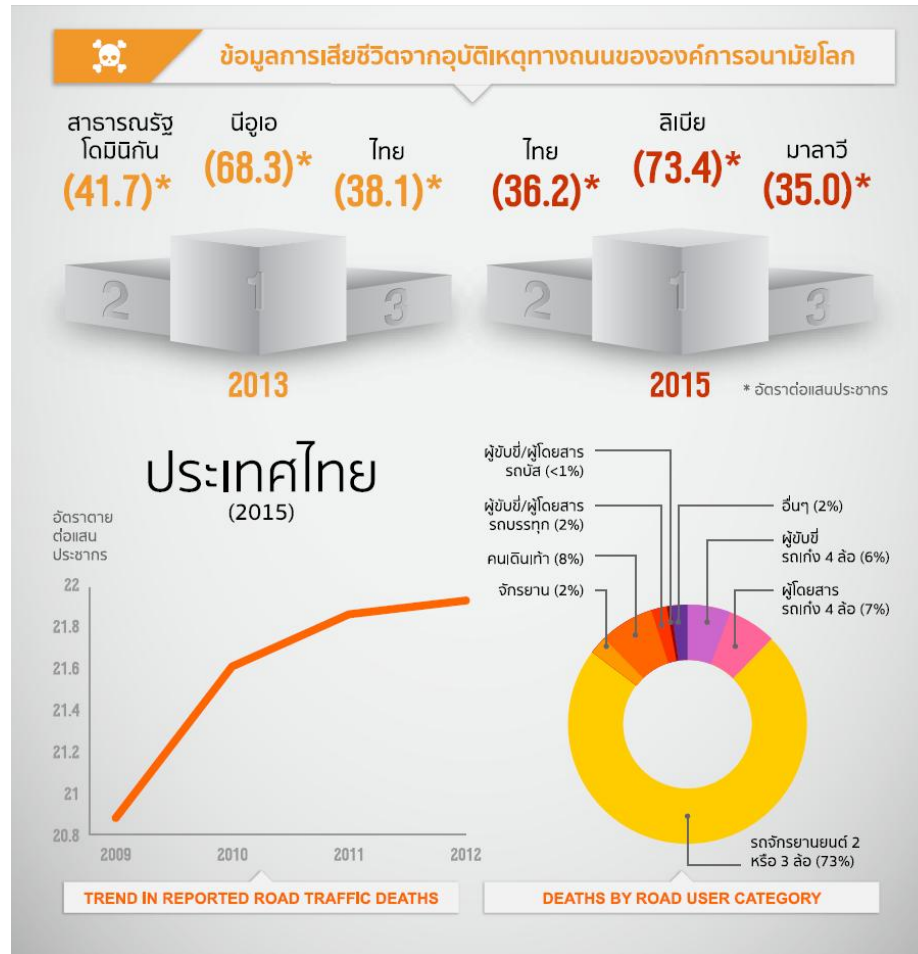


กลไกการขับเคลื่อนมาตรการ องค์กรเพื่อความปลอดภัยทาง

ถนน

นพ.วิวัฒน์ ศีตมโนชญ์
รองประธาน สอจร.
swiwat2@yahoo.com

ปี 2015 รายงานอุบัติเหตุขององค์การอนามัยโลก เลื่อนไทยจากอันดับ 3 เป็นอันดับ 2 ของโลก



อุบัติเหตุทางถนน...ความทุกข์ของสังคมไทย

คนไทยตาย จากอุบัติเหตุอันดับ 2 ของโลก

ทุกๆ ชั่วโมง มีคนไทยต้องตายบนถนน 3 คน

ทุกๆ ชั่วโมง มีคนไทยต้องป่วยหนัก/เจ็บสาหัส 200 คน

ทุกๆ ชั่วโมง มีคนไทย 6 คนต้องกลายเป็นผู้พิการ

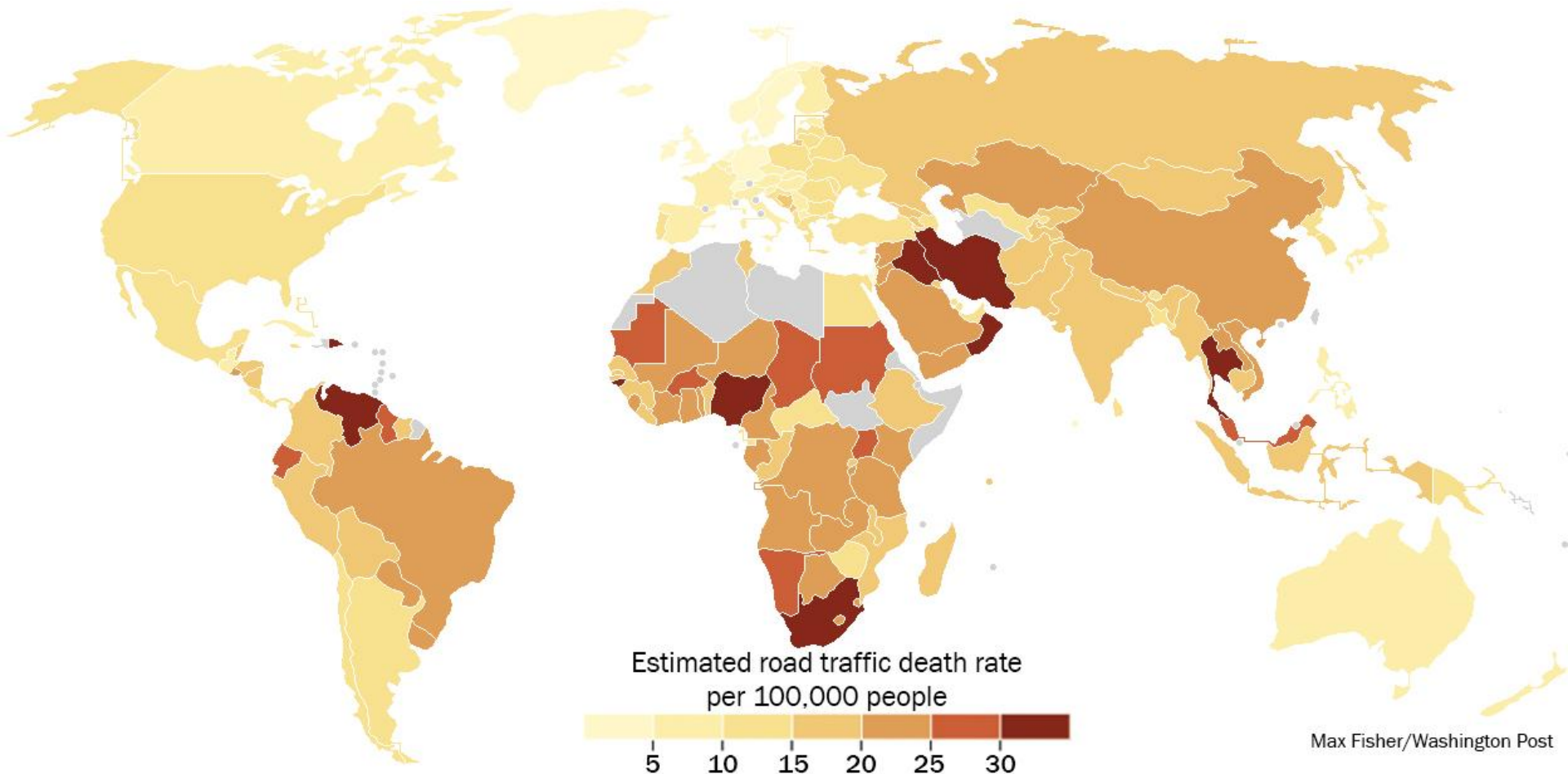
"ตาย" จากอุบัติเหตุ 1 คน สูญเสียสูญทางเศรษฐกิจ = 5.3 ล้านบาท

"พิการ" จากอุบัติเหตุ 1 คน สูญเสียทางเศรษฐกิจ = 6.2 ล้านบาท



A map of the countries with the most dangerous roads

By [Max Fisher](#), Published: June 7, 2013 at 9:42 am



Max Fisher/Washington Post

www.washingtonpost.com

คนไทยสวมหมวกเพียง 50 , 20%



หมวกนิรภัยกับอุบัติเหตุทางถนน

แผนงาน RSIS

ในประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลาง ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่มักเป็นผู้ใช้จักรยานยนต์



ที่จำเป็นต้องใช้ถนนร่วมกับรถยนต์ รถโดยสาร และรถบรรทุก ก็เล่นด้วยความเร็วสูง

ในขณะที่มีเพียงครึ่งหนึ่งของผู้ขับขี่



และเพียง 1 ใน 5 ของผู้โดยสารจักรยานยนต์ไทยเท่านั้นที่สวมหมวกนิรภัย



อีกทั้งการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มวัยรุ่นมีแนวโน้มลดลงจาก

1/3

ในปี 2554

1/4

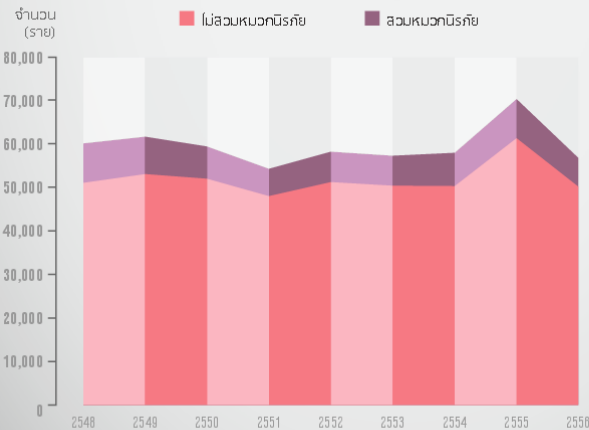
ในปี 2556*

*แหล่งข้อมูล: การสำรวจของมูลนิธิไทยโรดส์และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน



หมวกนิรภัย

จำนวน (ราย)



เกือบ **90%**

ของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย

3 จำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจักรยานยนต์ จำนวนตามการสวมหมวกนิรภัยและปี

60% ของคนเจ็บและตายมา



ดื่มแล้วขับ

แผนงาน RSIS

เมาไม่ขับ





ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต
จากอุบัติเหตุทางถนน
มากกว่า
60%
มีระดับแอลกอฮอล์ในเลือด
สูงกว่าที่กฎหมายกำหนด
(มากกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์)



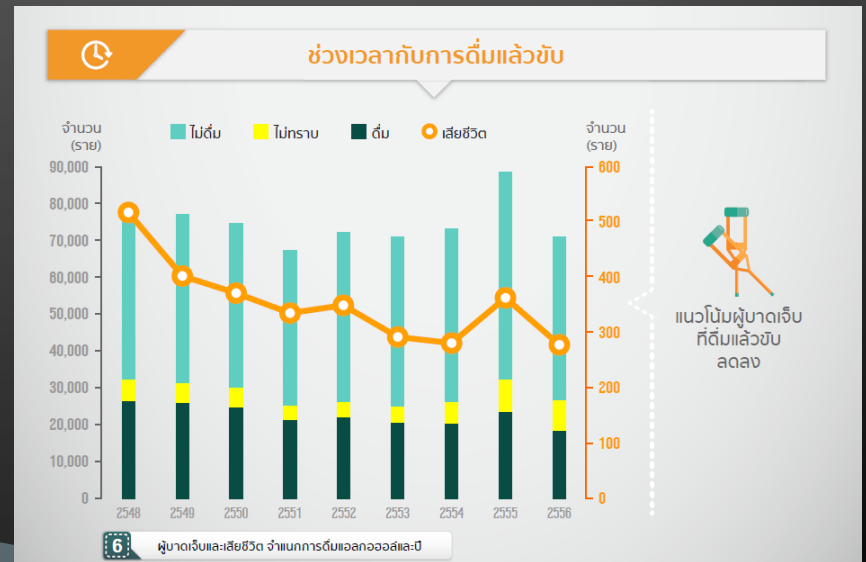
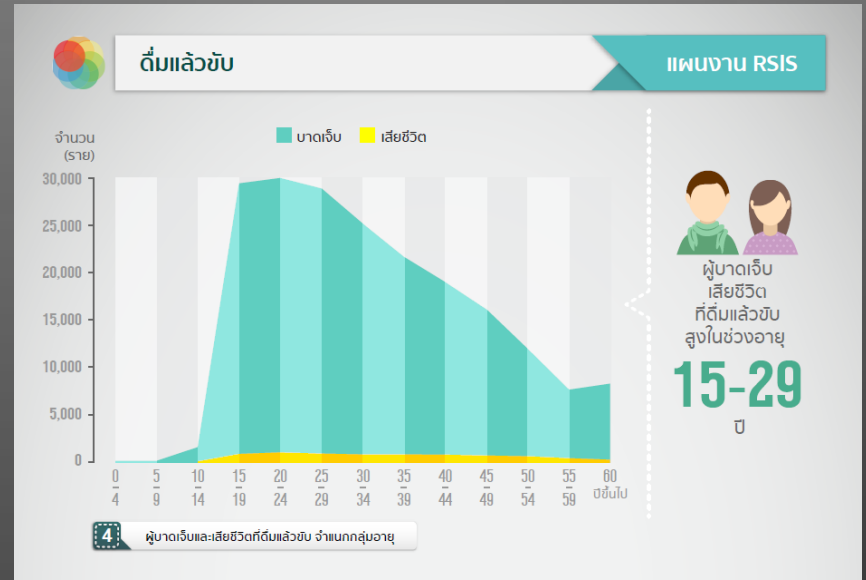
ผู้บาดเจ็บที่ดื่มแล้วขับ
ส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มอายุ
15-29 ปี



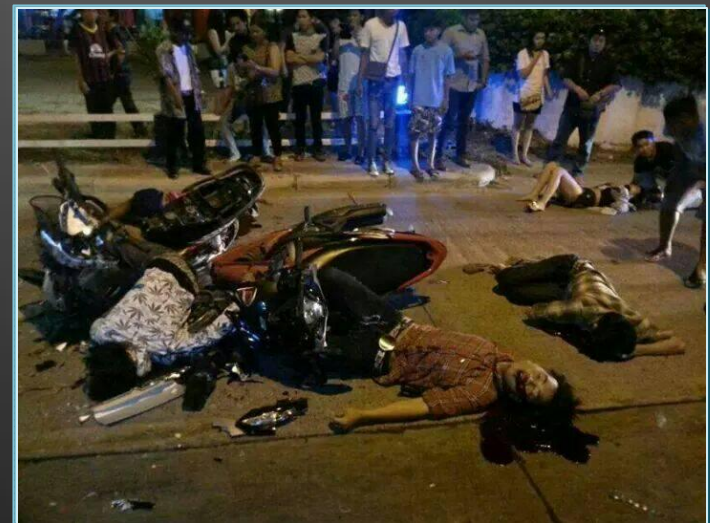
ผู้ขับขี่จักรยานยนต์
ที่เสียชีวิตดื่มแอลกอฮอล์
มากกว่าผู้ขับขี่ประเภทอื่น
หลายสิบเท่า



แต่คนขับรถแท็กซี่ที่เสียชีวิต
มีแนวโน้มการดื่มแล้วขับสูงขึ้น



30% ของเตียงและงบบของกระทรวง สาธารณสุขใช้รักษาผู้ป่วยอุบัติเหตุ



ทำไมเราจึงมาถึงจุดนี้ได้

โครงสร้างการจัดการป้องกันอุบัติเหตุ ของประเทศ



**WHO ประเมิน 5 มาตรการ
ในการแก้ปัญหา พบว่า
ประเทศไทยสอบตก 4 ใน 5
มาตรการ**



ความขัดแย้ง

ราคาผลผลิต
การเกษตร

เขตการค้าเสรี

ปัญหาทุจริต



ภัยแล้ง

ธัญญา

ต่ำ

เท็กซ์ไมเตอร์

คืนความสุข

เศรษฐกิจ

ไฟใต้

ค้ำมนุษย์

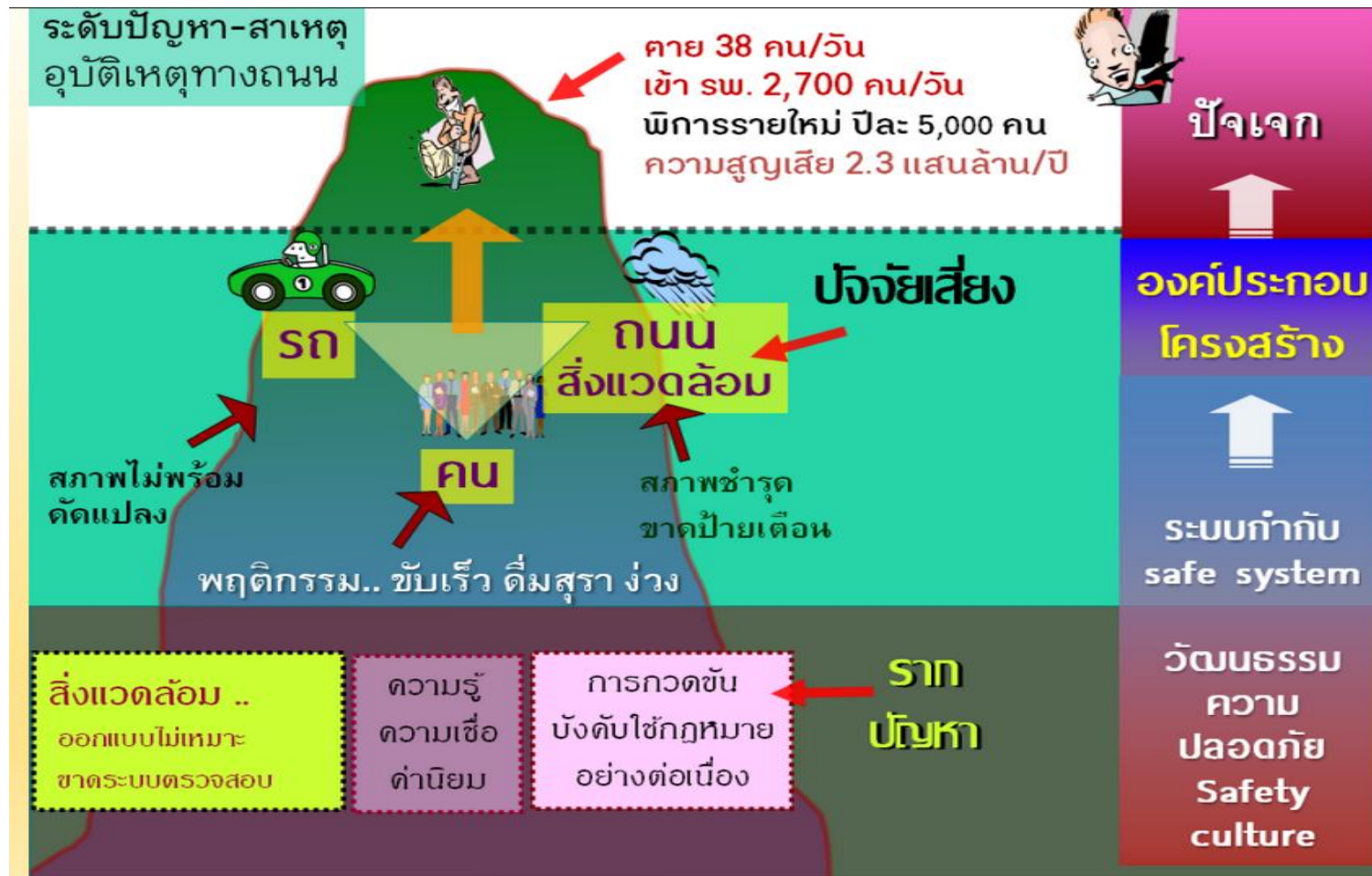
การขนส่งระบบ
ราง

AEC

ปรับทัศนคติ

ประชามติ

เรารู้ว่าปัญหาอุบัติเหตุเป็นปัญหาเชิงโครงสร้าง



มีแต่คนบ้าเท่านั้นที่คิดว่าทำซ้ำๆ
เหมือนเดิมแล้วจะได้ผลที่แตกต่าง

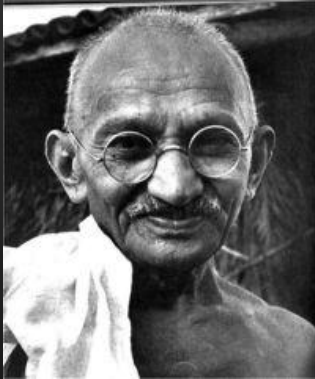
**Insanity: doing the same
thing over and over again and
expecting different results.**

Albert Einstein



VDO

“Be the change that you wish to see in the world.”



Mahatma Gandhi

ภาพรวมของการขับเคลื่อนการลดอุบัติเหตุระดับประเทศ



แผนงานสนับสนุนการดำเนินงานป้องกัน อุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด (สอจร.)



เป็นการรวมตัวผู้คนที่อยากเห็นการเปลี่ยนแปลง

เน้นการประสานงานทั้ง
แนวราบและแนวดิ่ง
(Matrix) นำแนวคิด
INN คือ

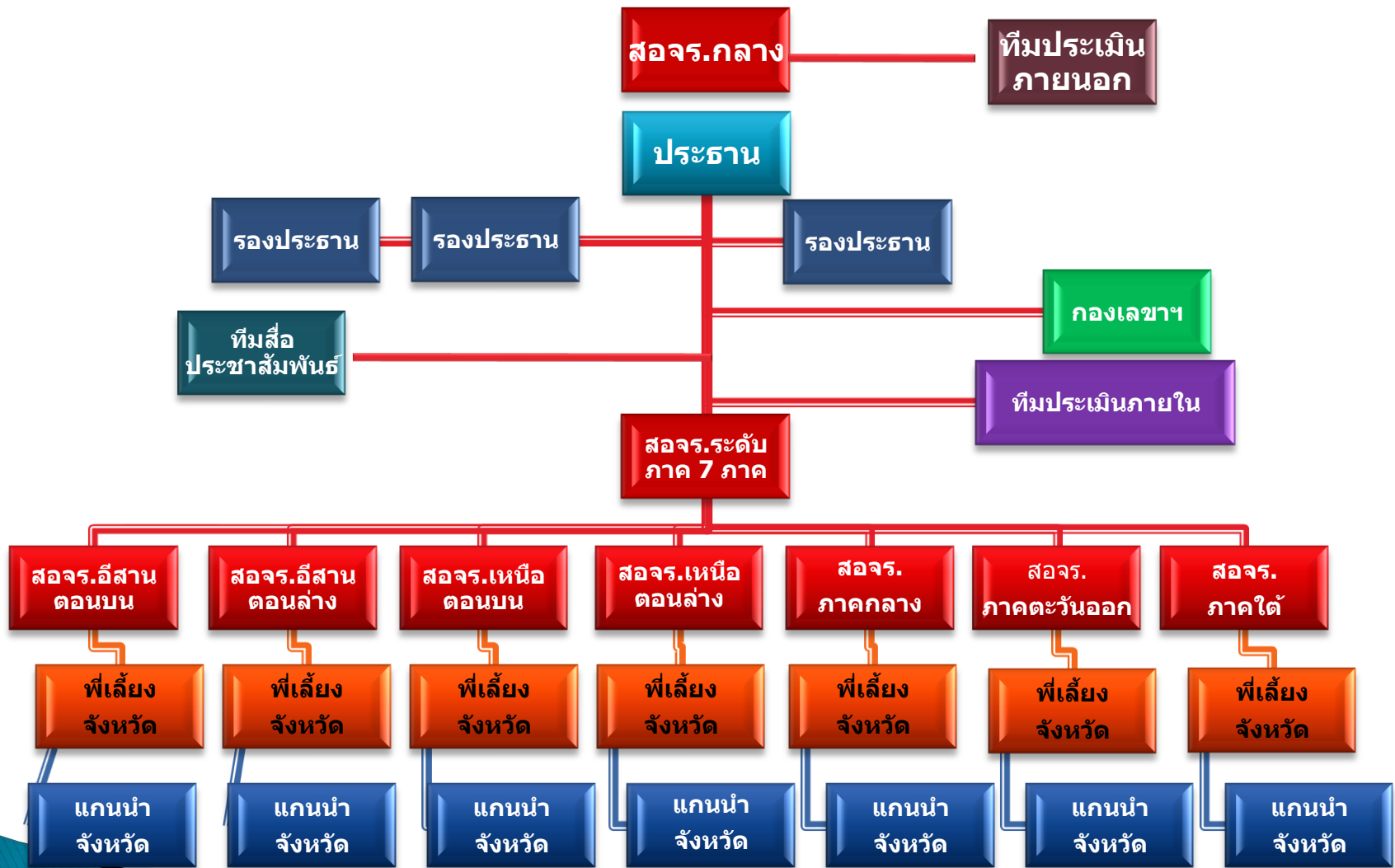
- 1) การพัฒนาศักยภาพ
แกนนำ (Individual)
- 2) การสร้างกลุ่ม
คนทำงาน (node)
- 3) การขยายตัวเป็น
เครือข่าย (Net work)

หลักการและแนวทางในการดำเนินงาน
แบบ 5ส. 5ช.

5ส. (จากบทเรียนการทำงาน
WHO) ได้แก่ 1) สารสนเทศ 2) สด
เสียง/ระบุปัญหาความเสี่ยง 3) สห
สาขาวิชาชีพ 4) สดคุ้ม 5) ส่วนร่วม

5ช. ได้แก่ 1) ชงข้อมูล 2)
ชักชวน/เชื่อม 3) ชื่นชม/เชียร์ 4)
ช้อน แผนงาน/โครงการ 5) เช็ก
ติดตามกำกับ

โครงสร้างการทำงาน ของ สอจร.



เรารู้ว่าการจัดการจากส่วนกลางมีข้อจำกัดองค์กรและพื้นที่คือจุดคานงัด

สถานการณ์ที่เผชิญอยู่

ไม่สมดุล : มาตรการ VS ความเสี่ยง

มาตรการ

- มาตรการหลักๆ .. มีจำกัด , รูปแบบเดิม
- ตัวช่วย**
 - ทีม/เม้าซ์ : ยืดรอ
 - ด้านชุมชน

เจ็บเพิ่ม 12 %
ผล : ปีใหม่ 59
ตายเพิ่ม 11.44 % (380 คน)
ความรุนแรง (ตาย 11.25 /100 acc.)
160+ ครอบครัว ต้องดูแลผู้พิการ

RISK

ถนอม รก อื่น ๆ
 ดีมีชัย ไม่ใช้ หมวก belt
 เร็ว

- รุกจดทะเบียนใหม่ วันละ 2,332 คัน
- น้ำมันถูก ..จราจรหนาแน่นเพิ่ม 5.8 %
- ทะยอยกลับ .. ช่วงฉลองเร็ว + นานขึ้น
- รูปแบบความเสี่ยง
 - เพิ่ม หลับใน ย้อนศร มือถือ
 - กระจายทั้งสายหลัก + สายรอง

ไม่สมดุล : มาตรการ VS ความเสี่ยง

มาตรการ

- มาตรการหลักๆ .. มีจำกัด , รูปแบบเดิม
- ตัวช่วย**
 - ทีม/เม้าซ์ : ยืดรอ
 - ด้านชุมชน
- เพิ่มความพร้อม "มาตรการหลัก"**
 - หน่วยงานหลัก เพิ่มแผนงานรองรับ "จุดเน้น"
 - เพิ่มมาตรการกฎหมาย
 - เพิ่ม การบังคับใช้ เพิ่ม **ทรัพยากร** .. คน / งบ / อุปกรณ์ ที่เพียงพอ
 - เพิ่มกระแส และ การเรียนรู้ของสังคม/องค์กร
- ขยับ : จุดคานงัด / จุดจัดการ**
 - จังหวัด กำหนด "เป้าหมาย" เพิ่มบทบาท **ประชุม** ติดตาม "ทุกเดือน"
 - ไปใกล้ความเสี่ยง มากขึ้น
 - สปป.อำเภอ
 - สปป.ท้องถิ่น
 - เพิ่ม **จุดจัดการ + กลุ่มเป้าหมาย**
 - มาตรการองค์กร
 - ด้านชุมชน
- กำหนด Focus เน้น.. "ความเสี่ยง" ที่ทำให้ "ตาย"**
 - ความเร็ว**
 - ทีม/เม้าซ์
 - ไม่ใช้อุปกรณ์รักษา
 - จุดเสี่ยง + อันตรายข้างทาง

เจ็บเพิ่ม 12 %
ผล : ปีใหม่ 59
ตายเพิ่ม 11.44 % (380 คน)
ความรุนแรง (ตาย 11.25 /100 acc.)
160+ ครอบครัว ต้องดูแลผู้พิการ

RISK

ถนอม รก อื่น ๆ
 ดีมีชัย ไม่ใช้ หมวก belt
 เร็ว

- รุกจดทะเบียนใหม่ วันละ 2,332 คัน
- น้ำมันถูก ..จราจรหนาแน่นเพิ่ม 5.8 %
- ทะยอยกลับ .. ช่วงฉลองเร็ว + นานขึ้น
- รูปแบบความเสี่ยง
 - เพิ่ม หลับใน ย้อนศร มือถือ
 - กระจายทั้งสายหลัก + สายรอง

**หวังเพียงให้ตำรวจดำเนินการฝ่ายเดียว
คือเป็นมือกลาง**



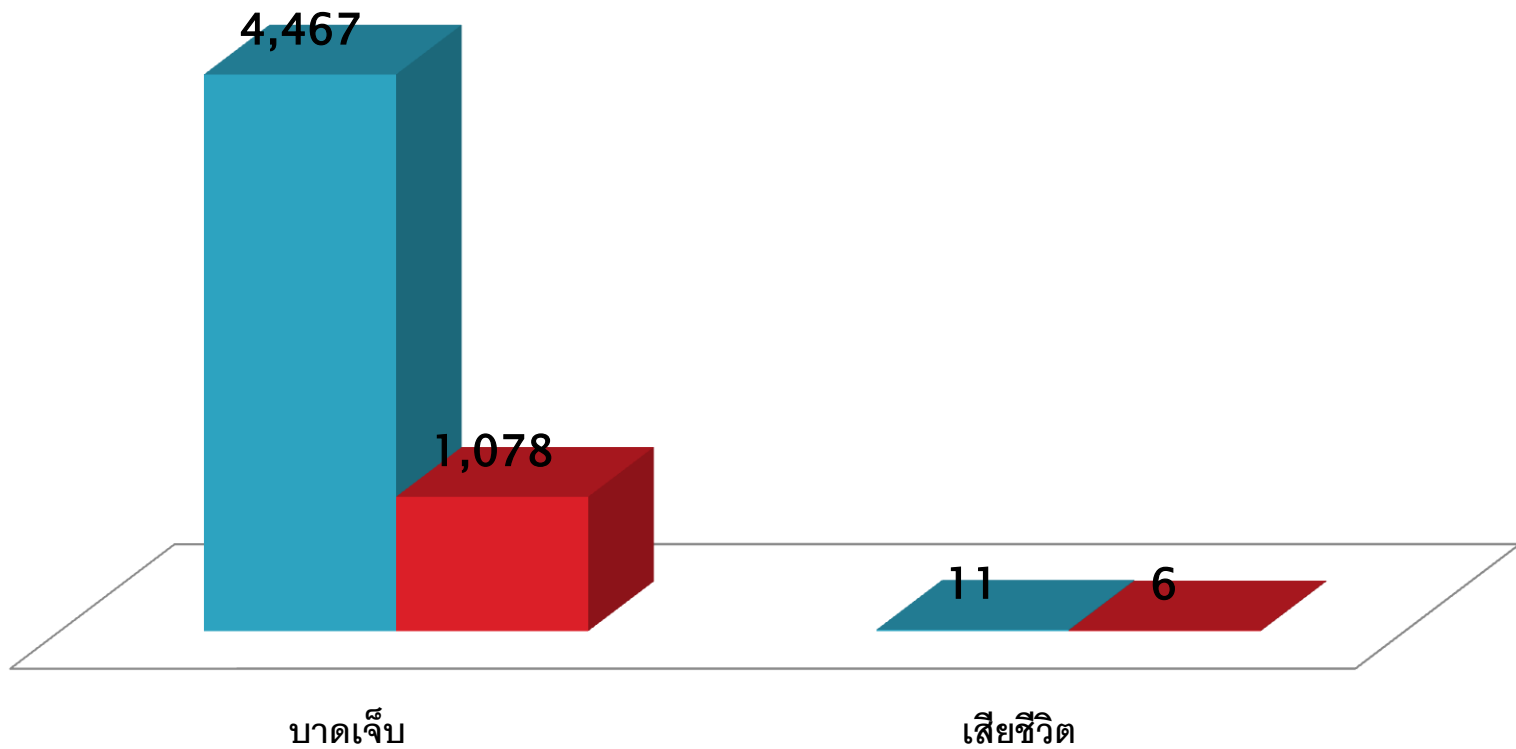
**ทำไมต้องมีมาตรการ
องค์กร?**

**ทำไมชีวิตคนในองค์กรเรา และ
เพื่อนร่วมงานเราจึงมี
ความสำคัญ?**

**รายงานขององค์การอนามัย
โลกพบว่าการทำงานร่วมกัน
ระหว่างรัฐเอกชนลดอุบัติเหตุได้
ในดีในหลายประเทศ**

การประเมินมาตรการองค์กร 30 องค์กรหมวกนิรภัย 100 % ปี 2558

■ ก่อนมีมาตรการองค์กร ■ หลังมีมาตรการองค์กร



ข้อเสนอแนะที่ได้จากการดำเนินงาน

- ▶ **1.การสร้างมาตรการองค์กรให้เกิดขึ้นในหน่วยงานเป็นมาตรการที่สามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของบุคลากรได้**
- ▶ **2.การรณรงค์/ประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องสามารถสร้างจิตสำนึกความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนได้ในระดับหนึ่ง**

ข้อเสนอแนะที่ได้จากการดำเนินงาน

- ▶ **3. ระดับผู้นำองค์กรทุกภาคส่วน ต้องกระทำตัวเป็นตัวอย่างในการมีระเบียบวินัยจราจรไม่มีข้อยกเว้นในการปฏิบัติตามกฎหมาย เท่าเทียมกัน**
- ▶ **4. การสนับสนุนงบประมาณหรือรางวัลจากสำนักงานกองทุนสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ให้ภาคเอกชนเพื่อเป็นการสร้างแรงจูงใจให้องค์กรได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง**

วิธีการดำเนินงาน

▶ ก่อนดำเนินการ

- รวบรวมสถิติอุบัติเหตุบนท้องถนนของบุคลากรในองค์กรของปีก่อนหน้าที่จะดำเนินการ มาประเมินผล วิเคราะห์เป็นข้อมูลพื้นฐาน
- สืบหาข้อมูลการสวมหมวกนิรภัย/คาดเข็มขัดนิรภัย ฯลฯ ของบุคลากรในองค์กรก่อนดำเนินการโครงการฯ

วิธีการดำเนินงาน

▶ ระยะดำเนินการ

- วางแผนกำหนดกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ เกิดมาตรการองค์กรในการบังคับใช้หมวกนิรภัยในผู้ใช้รถจักรยานยนต์, ใช้เข็มขัดนิรภัยในผู้ใช้รถยนต์ ฯลฯ ประชาสัมพันธ์ให้คนทั้งองค์กรได้ทราบพร้อมกำหนดวันเริ่มปฏิบัติจริง
- บังคับใช้มาตรการองค์กรโดยมีเจ้าหน้าที่ต้องเฝ้าระวัง, บันทึกข้อมูล
- เฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุฯ การบาดเจ็บ เสียชีวิต ค่ารักษาพยาบาล ค่าชดเชยต่างๆ จากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์, รถยนต์ โดยบุคลากรในองค์กรเกิดอุบัติเหตุทางถนน ต้องรายงานตามแบบรายงานทุกราย
- สำรวจการสวมหมวกนิรภัย/คาดเข็มขัดนิรภัย หลังดำเนินการ 6 เดือน และ 1 ปี เพื่อเปรียบเทียบกับก่อนดำเนินการ
- คณะทำงานมีการประชุมติดตามการดำเนินงาน และแก้ปัญหาทุกเดือน

มาตรการองค์กรที่สำคัญ

- ▶ **เมา**
- ▶ **เร็ว**
- ▶ **มาตรฐานรถ**
- ▶ **หมวกนิรภัย**
- ▶ **เข็มขัดนิรภัย**

**ถึงเวลาที่เราจะรวมมือกันปกป้องคน
ของเราหรือยัง?**



“Not all of us can do great things. But we can do small things with great love.”



Mother Teresa



Thank You