

ถอดบทเรียน 6 จังหวัด โครงการรวมพลัง
ขับเคลื่อนกลไกจังหวัดสู่อำเภอ เพื่อความปลอดภัยทางถนน

บทเรียนการรวมพลัง ขับเคลื่อนกลไกจังหวัดสู่อำเภอ ตำบล



โดย แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ระดับจังหวัด(สอจร.)
สนับสนุนโดย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ(สสส.)



ถอดบทเรียน 6 จังหวัด โครงการรวมพลัง
ขับเคลื่อนกลไกจังหวัดสู่อำเภอ เพื่อความปลอดภัยทางถนน

บทเรียนการรวมพลัง ขับเคลื่อนกลไกจังหวัดสู่อำเภอ ตำบล



โดย แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ระดับจังหวัด(สอจร.)
สนับสนุนโดย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ(สสส.)



**ถอดบทเรียน 6 จังหวัด โครงการรวมพลังขับเคลื่อนกลไกจังหวัดสู่อำเภอ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน บทเรียนการรวมพลัง ขับเคลื่อนกลไกจังหวัดสู่อำเภอ ตำบล**

คณะที่ปรึกษา	นพ.วีระพันธ์	สุพรรณไชยมาตย์	ประธานคณะกรรมการกำกับทิศทาง แผนงาน สจร.
	นพ.วิทยา	ชาติบัญชาชัย	ประธานแผนงาน สจร.
	นพ.วิวัฒน์	ศิคมโนชญ์	รองประธานแผนงาน สจร.
	นพ.อนุชา	เศรษฐเสถียร	รองประธานแผนงาน สจร.
	ดร.दनัย	เรืองสอน	รองประธาน สจร.
คณะทำงาน	นพ.ธนะพงศ์	จินวงษ์	ผู้จัดการ ศวปถ.
	น.ส.ศิริกุล	กุลเลียบ	เลขานุการแผนงาน สจร.
	นางนิตยาภรณ์	สีหาบัว	ผู้ช่วยเลขานุการแผนงาน สจร.
	นางเปรมปรีดี	ชวชนะรเศรษฐ์	หัวหน้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง
	พล.ต.ต.อานนท์	นามประเสริฐ	หัวหน้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน
	นางอรชร	อัฐทวิลาภ	หัวหน้าภาคใต้
	นายชิษณุวัฒน์	มณีศรีขำ	หัวหน้าภาคกลาง
	นางบุษบา	ชัยศรีสวัสดิ์สุข	หัวหน้าภาคเหนือตอนบน
	นพ.ประดิษฐ์	รุ่งพิบูลย์โสภิชัย	หัวหน้าภาคเหนือตอนล่าง
	ผศ.ดร.คนูลดา	จามจรี	หัวหน้าภาคตะวันออก
	น.ส.วรรณิ	มิชวต	รองหัวหน้าภาคใต้
	นางนงนุช	ตันติธรรม	รองหัวหน้าภาคตะวันออก
	พ.ต.อ.อำนาจ	ถนอมทรัพย์	รองหัวหน้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน
	นางวิริญญา	ลาขโรจน์	รองหัวหน้าภาคกลาง
	น.ส.ศรียา	ทวิกุล	รองหัวหน้าภาคภาคเหนือตอนบน
	นางอิศราภรณ์	สุจโน	รองหัวหน้าภาคภาคเหนือตอนล่าง
	นายวีระชน	เกลียวกลม	รองหัวหน้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง
	นางพรทิภา	สุริยะ	ผู้ช่วยเลขานุการด้านประเมินผลภายใน แผนงาน สจร.
	น.ส.สุพัตรา	สำราญจิตรี	ผู้ช่วยเลขานุการด้านวิชาการ แผนงาน สจร.
	นายอุดมพร	กาญจน์	คณะทำงาน
	นางแสงเสน่ห์	เกษกรระทุม	คณะทำงาน
	นายวัฒนา	สาคร	คณะทำงาน
	นายฉัตรณรงค์	ศิริพร ณ ราชสีมา	คณะทำงาน
	นายกลวัชร	ทรัพย์สงสุข	คณะทำงาน
	นายสุริยะ	คูหะรัตน์	คณะทำงาน
	นางเพ็ญจันทร์	แช่หลิ	คณะทำงาน
	นายวิฑิตย์	นามมูลน้อย	คณะทำงาน
นางศิริแซ	ชันทองคำ	คณะทำงาน	
น.ส.กรรณิการ์	ขอนแก่น	คณะทำงาน	
นางสุรภา	ขุนทองแก้ว	คณะทำงาน	
น.ส.ขวัญรักษ์	เม็งตระกูล	ทีมสื่อ สจร.	
น.ส.ธารทิพย์	กาญจนภา	ทีมสื่อ สจร.	

ผู้เขียน/เรียบเรียง

พิมพ์ครั้งที่ 1

สนับสนุนโดย

ผู้จัดทำ

พิมพ์ที่

นางพรทิภา
ตุลาคม 2563

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด (สจร.)

หกจ.ขอนแก่นการพิมพ์ 64-66 ถ.รื่นรมย์ อ.เมือง จ.ขอนแก่น 40000 โทร. 0 4322 1938

คำนำ

ในปี 2561-2562 สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) ได้สนับสนุนโครงการรวมพลังขับเคลื่อนกลไกจังหวัดสู่อำเภอเพื่อความปลอดภัยทางถนน ซึ่งดำเนินงานใน 6 จังหวัด ประกอบด้วยจังหวัดแพร่ ราชบุรี ตาก นครราชสีมา ขอนแก่น นครศรีธรรมราช เพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนงานในระดับจังหวัด อำเภอและตำบล โดยมีภาคีเครือข่าย ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ในจังหวัดทุกระดับเข้ามาร่วมเป็นเจ้าภาพดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร ซึ่งการดำเนินงานโครงการนี้ได้มุ่งเน้นการพัฒนาศักยภาพทีมงาน เพื่อร่วมด้วยช่วยกันป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ในประเด็นความเสี่ยงหลัก ทั้งในระดับจังหวัด อำเภอ และตำบล แบบบูรณาการโดยการมีส่วนร่วม

การดำเนินงานโครงการดังกล่าวได้สิ้นสุดแล้ว หากแต่การดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจราจรใน 6 จังหวัดยังคงอย่างต่อเนื่องและลงลึกถึงระดับอำเภอ ตำบล ชุมชนหมู่บ้าน ทางแผนงานสอจร.จึงได้จัดทำชุดความรู้ถอดบทเรียนผลการดำเนินงานโครงการทั้ง 6 จังหวัดขึ้น เพื่อเป็นประโยชน์ให้กับผู้ที่สนใจและจังหวัดอื่นได้

ขอขอบพระคุณทุกท่านที่มีส่วนเกี่ยวข้องขับเคลื่อนการดำเนินงาน จนเกิดทีมคณะทำงานและกลไกการจัดการปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จนสามารถลดการบาดเจ็บ เสียชีวิตให้คนไทยปลอดภัยจากการใช้รถใช้ถนนลงได้ และหวังเป็นอย่างยิ่งว่าผลการดำเนินงานนี้จะเป็นประโยชน์ต่อผู้อ่านไม่มากก็น้อย

คณะทำงาน สอจร.



สารบัญ

สรุปบทเรียน	1
ขั้นตอนการดำเนินงานโครงการ	7
ตัวชี้วัดความสำเร็จ	10
สรุปผลงานความสำเร็จ	14
ตัวอย่างอำเภอ ตำบล หมู่บ้าน ที่ดำเนินการได้ดี	17
ข้อค้นพบและปัจจัยเงื่อนไขสำคัญ	22
ความรู้และเครื่องมือดำเนินงาน	25
ผลงาน 6 จังหวัด	27
• จังหวัดแพร่	27
• จังหวัดราชบุรี	59
• จังหวัดตาก	83
• จังหวัดนครราชสีมา	107
• จังหวัดขอนแก่น	143
• จังหวัดนครศรีธรรมราช	171



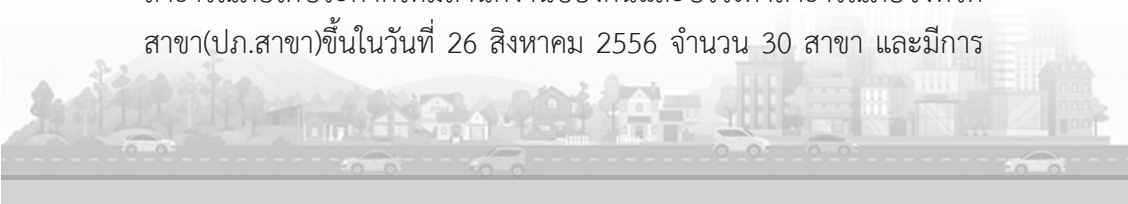
สรุปทริเยน

โครงการรวมพลังขับเคลื่อนกลไกจังหวัดสู่อำเภอ เพื่อความปลอดภัยทางถนน

ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน (2011 - 2020) ขององค์การสหประชาชาติ ได้มีเป้าหมายที่จะลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงให้ได้กึ่งหนึ่ง แต่จากการประเมินถึงทศวรรษความปลอดภัยทางถนนขององค์การอนามัยโลก พบว่า 90% ของ High income countries ที่การเสียชีวิตลดลง 40% เท่านั้น ของ Middle income countries ที่การเสียชีวิตลดลงและเพียง 10% ของ Low income countries ที่การเสียชีวิตลดลง จากผลการดำเนินงานจากทุกประเทศทั่วโลก องค์การอนามัยโลกได้สรุปว่าไม่จำเป็นต้องบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ และหากจะให้บรรลุตามเป้าหมายทุกประเทศจะต้องลงทุน ลงแรง มากกว่านี้อีกมาก

ประเทศไทยเองก็มีปัญหาเช่นเดียวกับประเทศอื่นๆ โดยเฉพาะสาเหตุหลักการบริหารจัดการทั้งในระดับประเทศ ระดับจังหวัด ซึ่งในระดับจังหวัด หน่วยงานที่ต้องบริหารจัดการในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ตามโครงสร้างของรัฐบาล คือ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธาน มีหัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเป็นเลขานุการ มีหัวหน้าส่วนราชการที่เกี่ยวข้องเป็นกรรมการ ซึ่งส่วนใหญ่จะมีการประชุมแก้ไขปัญหาในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์โดยมีงบประมาณมาสนับสนุนแต่ในช่วงเวลาปกติ ไม่มีงบประมาณในการจัดประชุมขับเคลื่อนงานซึ่งในความเป็นจริงอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้นทุกวัน

ทั้งนี้ในส่วน of โครงสร้างการบริหารของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยได้ประกาศให้มีสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสาขา(ปภ.สาขา)ขึ้นในวันที่ 26 สิงหาคม 2556 จำนวน 30 สาขา และมีการ



แต่งตั้งผู้รับผิดชอบสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสาขา จำนวน 30 สาขา ขึ้นในวันที่ 25 กันยายน 2556 และมีอำเภอภายใต้ความรับผิดชอบของ ปก.สาขา รวม 40 อำเภอ เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน และเกิดความยั่งยืนในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย โดยสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสาขาขึ้นตรงกับหัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด ฝ่ายป้องกันสาธารณภัย (งานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน เป็นส่วนหนึ่งของงาน ป้องกันสาธารณภัย) ดังนั้น อำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจึงมีดังนี้

- 1) วิเคราะห์และประเมินความเสี่ยงในพื้นที่ เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหา
- 2) ประชาสัมพันธ์และให้ความรู้ เพื่อสร้างความตระหนักและจิตสำนึก เกี่ยวกับการป้องกัน
- 3) ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของทุกภาคส่วน ในเขตพื้นที่
- 4) สนับสนุนการดำเนินงานกิจกรรมอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.)
- 5) ประสานการปฏิบัติงานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น อาสาสมัคร และภาคีเครือข่ายในการป้องกันฯ ในเขตพื้นที่

จากข้อมูลข้างต้นพบว่า เลขาธิการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ ซึ่งเป็นหน่วยงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ที่เป็นผู้รับผิดชอบและเป็นฝ่ายเลขานุการของอำเภอโดยตรง เพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่ได้ดียิ่งขึ้น รวมถึงเป็นโอกาสในการเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับฝ่ายเลขาของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) ให้สามารถเป็นเจ้าภาพหลัก ในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่ ร่วมกับภาคีเครือข่าย

ทุกภาคส่วนในระดับอำเภอเพื่อขับเคลื่อนงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

จากการทำงานที่ผ่านมา แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด(สอจร.) ได้รับการสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ให้ดำเนินการขับเคลื่อนงานในระดับอำเภอร่วมกับสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยสาขาอำเภอ (ปก.สาขา) เพื่อประสานหน่วยงานในระดับพื้นที่ ประกอบด้วยหน่วยงานสาธารณสุข โรงพยาบาลอำเภอ สถานีตำรวจภูธรอำเภอ และหมวดการทาง และฝ่ายการปกครองจากท้องที่ ท้องถิ่น ทีมสหสาขาวิชาชีพในระดับอำเภอ ให้เข้ามาร่วมเป็นเจ้าภาพดำเนินการงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน โดยร่วมกันประชุมหารือ กำหนดแนวทางจัดการข้อมูล วางแผนงาน การจัดการปัญหาในเชิงประเด็นความเสี่ยงหลักร่วมกับกลุ่มเป้าหมายทั้งแกนนำชุมชน สถานศึกษา สถานประกอบการ ฯลฯ ส่งผลให้เกิดการจัดการปัญหาอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด อำเภอได้ดี ดังนั้นในปี 2561-2562 จึงได้มีการจัดทำโครงการรวมพลังขับเคลื่อนกลไกจังหวัดสู่อำเภอเพื่อความปลอดภัยทางถนน โดยมี

วัตถุประสงค์

1. เพื่อพัฒนาศักยภาพทีมงานระดับจังหวัดลงสู่ระดับอำเภอทุกแห่ง ซึ่งประกอบด้วยสหสาขาวิชาชีพและภาคีเครือข่าย ให้เกิดกลไกการขับเคลื่อนงานในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร
2. เพื่อให้เกิดการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในประเด็นความเสี่ยงหลัก ทั้งในระดับจังหวัดและระดับอำเภอแบบบูรณาการ โดยการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย
3. เพื่อขยายผลการดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนให้ครอบคลุมทั้งระดับจังหวัด อำเภอตำบล ชุมชนในพื้นที่เป้าหมาย



โดยมีพื้นที่เป้าหมาย ประกอบด้วย 6 จังหวัดดังนี้

ปี 58-59 = 10 อำเภอ
ปี 60-61 = 33 อำเภอ
(ปก.อำเภอสาขา)

ปี 62 = 6 จังหวัด
108 อำเภอ/ทีม



จังหวัด	อำเภอ	ตำบล
จังหวัดขนาดใหญ่ (สถิติอุบัติเหตุสูง)		
1. ภาคอีสานตอนล่าง จังหวัดนครราชสีมา อัตราการตาย 38.6 ต่อแสนประชากร	32	289
2. ภาคอีสานตอนบน จังหวัดขอนแก่น อัตราการตาย 33.8 ต่อแสนประชากร	26	199
3. ภาคใต้ จังหวัดนครศรีธรรมราช อัตราการตาย 31.3 ต่อแสนประชากร	23	165



จังหวัด	อำเภอ	ตำบล
จังหวัดขนาดกลาง (สถิติอุบัติเหตุสูง)		
4. ภาคเหนือตอนล่าง จังหวัดตาก อัตราการตาย 49.3 ต่อแสนประชากร เป็นจังหวัดพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ มีอุบัติเหตุสูง	9	63
5. ภาคกลาง จังหวัดราชบุรี อัตราการตาย 41.8 ต่อแสนประชากร เป็นศูนย์กลางในด้านอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตรมีอุบัติเหตุฯ สูง	10	104
6. ภาคเหนือตอนบน จังหวัดแพร่ อัตราการตาย 32.8 ต่อแสนประชากร เป็นประตูสู่ล้านนา เป็นศูนย์กลางคมนาคม การขนส่งทางรถยนต์ที่สำคัญของภาคเหนือและมีพื้นที่เป็นภูเขา มีอุบัติเหตุฯ สูง	8	78
รวม 6 จังหวัด	108 อำเภอ	898 ตำบล

เกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกกลุ่มเป้าหมาย

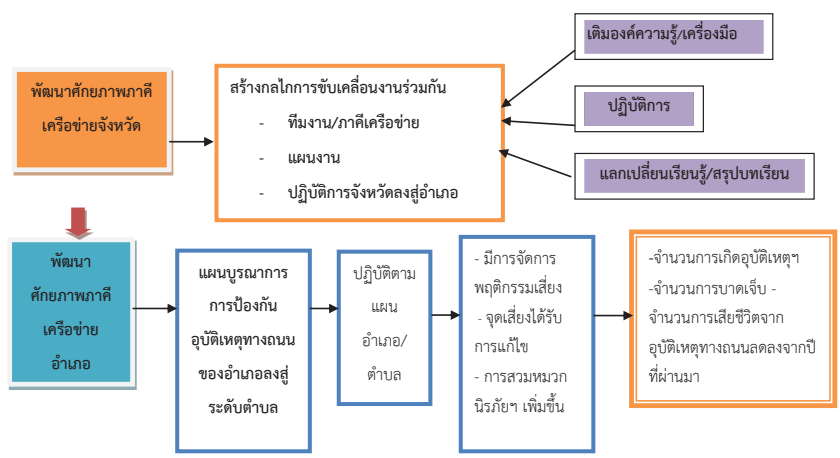
1. จังหวัดที่มีเมืองใหญ่ มีแหล่งท่องเที่ยว และมีจำนวนสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรจำนวนมาก
2. ผู้บริหาร(ผู้ว่าราชการจังหวัด นายอำเภอ) และทีมภาคีเครือข่ายในจังหวัดและอำเภอมีความสมัครใจที่จะร่วมดำเนินงานโครงการ
3. มีพี่เลี้ยง สอจร. และทีมบริหารงาน สอจร.ภาคสามารถให้การสนับสนุนได้อย่างใกล้ชิด

กลุ่มเป้าหมาย

1. ภาคีเครือข่าย สหสาขาวิชาชีพในระดับจังหวัด ประกอบด้วย ผู้ว่าราชการจังหวัด หัวหน้าส่วนและทีมงานจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

2. ภาคีเครือข่าย สหสาขาวิชาชีพในระดับอำเภอประกอบด้วย
นายอำเภอ โรงพยาบาลอำเภอ สาธารณสุขอำเภอ ท้องถิ่นอำเภอ
สถานีตำรวจภูธรอำเภอ ปลัดอำเภอ หน่วยงานสถานศึกษาภาคเอกชน
เยาวชน เจ้าคณะอำเภอ ฯลฯ

กรอบแนวคิด



ขั้นตอนวิธีการ การดำเนินงาน



ช่วงเตรียมการ

1. ทำความเข้าใจเป้าหมายโครงการกับผู้บริหารของ 6 จังหวัด โดยการเข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัด หรือรองผู้ว่าราชการจังหวัด ร่วมกับทีมงาน คณะทำงาน/สปก. ภาคีเครือข่ายจังหวัดทั้ง 6 จังหวัด เพื่อให้สนับสนุนการดำเนินงานและบรรจุวาระการประชุม ในจังหวัด อำเภอ และกำหนดเป็นวาระจังหวัดต่อไป (เข้าพบ โดยทีมผู้บริหารสสส.และสื่อจจร. หัวหน้าภาค พี่เลี้ยงสื่อจจร.)
2. พัฒนาทีมสนับสนุน (พี่เลี้ยง) ระดับจังหวัด อำเภอ ประกอบด้วย นักวิชาการ 5 สาขาหลัก (กรณีจังหวัดขนาดใหญ่มีทีมเพิ่ม) และร่วมพัฒนาโครงการ เพื่อสร้างกลไกขับเคลื่อนงานระดับจังหวัด สู่ระดับอำเภอ ตำบล โดยมีตัวแทนจากสหสาขาวิชาชีพแต่ละ

หน่วยงานมาร่วม จังหวัดขนาดกลาง จังหวัดละ 5 คนและจังหวัดขนาดใหญ่ 15 คน โดยจัดเวทีเติมเครื่องมือ ความรู้ ในการศึกษาบริบท วิเคราะห์สถานการณ์ปัญหา และเสริมพลังการทำงานเป็นทีมให้กับกลุ่มจังหวัดเป้าหมายพร้อมร่วมกันกำหนดแผนงานโครงการของแต่ละจังหวัด

3. พัฒนาโครงการจังหวัด เชิญผู้ทรงคุณวุฒิมาให้ข้อเสนอแนะหลังแก้ไขแล้ว พร้อมทำสัญญาสนับสนุนงบประมาณ

ช่วงดำเนินการ

4. สนับสนุนงานโครงการในกลุ่มจังหวัดเป้าหมายเพื่อให้เกิดแกนนำจังหวัด อำเภอและแผนปฏิบัติการโดยทำข้อตกลง(MOU) และขอความร่วมมือกับผู้บริหาร ผู้ว่าราชการจังหวัดในการดำเนินงาน
5. จัดเวทีบริหารโครงการทั้ง 6 จังหวัด โดยเชิญนักวิชาการ และเจ้าหน้าที่การเงิน มาร่วมประชุมเพื่อทำความเข้าใจในระเบียบการเงิน และการจัดทำรายงานงวด และรายงานฉบับสมบูรณ์
6. ติดตามนิเทศ เพื่อผลักดันให้เกิดกลไกขับเคลื่อนงานโดยทีมคณะทำงานจังหวัด อำเภอซึ่งมีทีมพี่เลี้ยง สอจร. และทีมบริหารฯ สอจร.ภาคติดตามหนุนเสริมพลังการดำเนินงาน
7. สนับสนุนให้เกิดการสร้างรูปธรรมในการสร้างกลไกจังหวัดสู่การแก้ไขปัญหาในระดับอำเภอ โดยให้มีพื้นที่อำเภอ ดำเนินการทุกตำบลและมีรูปธรรมอย่างน้อย 1 ตำบลที่ดำเนินการทุกหมู่บ้านประสบผลสำเร็จ และมีแกนนำ กลไกการทำงานและสามารถจัดการปัญหาอุบัติเหตุจราจรให้ลดน้อยลงกว่าปีที่ผ่านมา
8. จัดเวทีนำเสนอความก้าวหน้าผลการดำเนินงานครึ่งปี โดยมีผู้ทรงคุณวุฒิให้คำแนะนำ เพื่อให้สามารถดำเนินการต่ออย่าง

มีประสิทธิภาพ พร้อมฝึกการเขียนรายงานวิชาการรายงวด พร้อมรายงานการเงิน กลุ่มเป้าหมาย ผู้รับผิดชอบโครงการฯ นักวิชาการเจ้าหน้าที่การเงิน

ช่วงสรุปผล

9. ติดตามสนับสนุนการดำเนินงานโครงการ โดยพี่เลี้ยง และทีมบริหาร สอจร. เพื่อผลักดันให้เกิดแผนงานจังหวัดในการปฏิบัติการสู่ระดับอำเภอ (ทุกอำเภอ ทุกตำบล)
10. จัดเวทีติดตามสรุปบทเรียนรายจังหวัด โดยให้แต่ละอำเภอมานำเสนอผลการดำเนินงาน ตามโครงสร้างกลไกการทำงาน เพื่อสะท้อนผลลัพธ์การทำงานและสื่อสารเผยแพร่สู่สาธารณะ
11. จัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ปิดโครงการ โดยมีผู้ทรงคุณวุฒิให้ข้อเสนอแนะ และคัดเลือกจังหวัดที่มีผลงานดีเด่น (มอบรางวัลให้ผู้ว่าราชการจังหวัด/ทีม นายอำเภอและทีม ที่สามารถลดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บเสียชีวิตลงจากปีที่ผ่านมา)
12. สรุปผลงาน/ถอดบทเรียน ปิดโครงการ

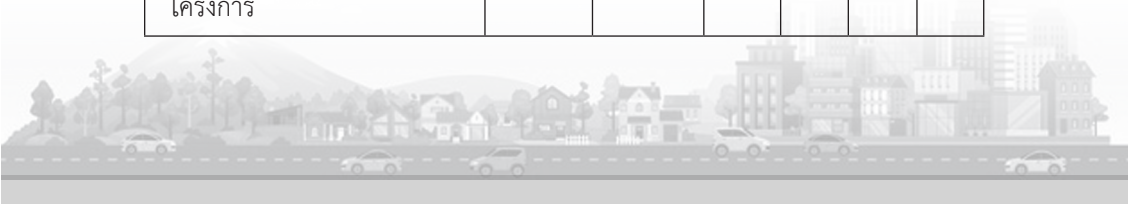


ตัวชี้วัดความสำเร็จของโครงการ

ตัวชี้วัดกลุ่มจังหวัด (6 จังหวัด/ทุกอำเภอ/ทุกตำบล)	นคร ราชสีมา	นครศรี ธรรมราช	ขอนแก่น	ตาก	ราช บุรี	แพร่
<p>ระยะสั้น</p> <ul style="list-style-type: none"> มีแกนนำ ทีมงาน/คณะทำงาน จังหวัด อำเภอ จากสหสาขาวิชาชีพเข้ามาร่วมเป็นกลไกขับเคลื่อนงาน ไม่น้อยกว่า 20 คน ต่อจังหวัด และไม่น้อยกว่า 20 คนต่ออำเภอ 	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<ul style="list-style-type: none"> มีแผนงานในระดับจังหวัด และมีข้อสั่งการ/เกิดแผนปฏิบัติการในระดับอำเภอที่สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์จังหวัดและสภาพปัญหาในพื้นที่ 	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<ul style="list-style-type: none"> คณะทำงานจังหวัด/ศปจ.จังหวัด ศปถ.อำเภอ มีการประชุมวางแผนและติดตามผลทุกเดือน โดยมีการนำเสนอข้อมูล 3 ฐาน ในการประชุมประจำเดือนเพื่อนำไปสู่แนวทางการแก้ไขทุกครั้ง 	✓	✓	✓	✓	✓	✓
					มีประชุม 1-2 เดือน ต่อครั้ง	



ตัวชี้วัดกลุ่มจังหวัด (6 จังหวัด/ทุกอำเภอ/ทุกตำบล)	นคร ราชสีมา	นครศรี ธรรมราช	ขอนแก่น	ตาก	ราช บุรี	แพร่
<p>ระยะกลาง</p> <ul style="list-style-type: none"> เกิดแกนนำทีมงานที่เข้มแข็ง มีการประชุมกันอย่างน้อย 2 เดือน/ครั้ง โดยมีวาระสำคัญใน 3 เรื่อง คือ <ol style="list-style-type: none"> การจัดการข้อมูล 3 ฐาน มาวิเคราะห์ร่วมกันเพื่อกำหนดแนวทางแก้ไขปัญหา การจัดการในประเด็นความเสี่ยงหลัก คือ ความเร็ว จุดเสี่ยงไม่สวมหมวกนิรภัย เมาแล้วขับ เป็นต้น การติดตามวัดผล ตามแผนปฏิบัติงานที่กำหนดร่วมกัน 	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<ul style="list-style-type: none"> เกิดแผนบูรณาการปฏิบัติการร่วมกันในระดับจังหวัดและระดับอำเภอ โดยกำหนดแผนงานและบทบาทร่วมกัน มีการร่วมลงทุนในการจัดการปัญหาไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 	✓	✓	✓	✗	✗	✓
<ul style="list-style-type: none"> มีการดำเนินงานทุกอำเภอ ทุกตำบลอย่างเข้มข้น โดยสร้างรูปธรรมความสำเร็จอย่างน้อย 1 ตำบล/อำเภอ ตามจังหวัดที่ร่วมโครงการ 	✓	✓	✓	✓	✓	✓



ตัวชี้วัดกลุ่มจังหวัด (6 จังหวัด/ทุกอำเภอ/ทุกตำบล)	นคร ราชสีมา	นครศรี ธรรมราช	ขอนแก่น	ตาก	ราช บุรี	แพร่
ระยะยาว • สภาพปัญหาและสถิติการเกิดเหตุ ตามประเด็นความเสี่ยงหลักลด ลงจากปีที่ผ่านมาคือ						
1) อัตราการสวมหมวกนิรภัยของ ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ เพิ่มขึ้นคิด เป็นร้อยละ 80	✗	✗	✗	✗	✗	✗
2) จำนวนจุดเสี่ยงในพื้นที่ที่เกิด เหตุบ่อยครั้งได้รับการปรับปรุง แก้ไขอย่างน้อย 80% ของจุด เสี่ยงที่มี	✓	✓	✓	✓	✓	✓
3) จำนวนการเกิดพฤติกรรมที่ไม่ ปลอดภัย (ดื่มแล้วขับ ขับรถเร็ว ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย) ลดลงจาก ปีที่ผ่านมาอย่างน้อย 5%	✓	✓	✓	✓	✓	✓
• คณะทำงาน/ทีมงาน/ศปถ.จังหวัด อำเภอ มีรูปแบบการดำเนินงานที่ ชัดเจน มีระบบการจัดการข้อมูล ทั้งในระดับจังหวัด อำเภอ และ มีวาระรองรับการขับเคลื่อนงาน ในระดับจังหวัด อำเภอ ตำบล/ อปท.	✓	✓	✓	✗	✗	✓
• ประชาชนในพื้นที่เป้าหมายมี พฤติกรรมที่ขับขี่ที่ปลอดภัย ขึ้นและสถิติการเกิดอุบัติเหตุ เสีย ชีวิตลดลง	✓	✓	✗	✓	✗	✓

ลดลงบางอำเภอ/
ตำบล

จากผลงานตามตัวชี้วัด และสถิติข้อมูลการบาดเจ็บ เสียชีวิต ของแต่ละจังหวัดพบว่า

- อัตราการบาดเจ็บลดลงจากปีที่ผ่านมา 467 ราย คิดเป็น 0.9%
- อัตราการเสียชีวิตลดลงจากปีที่ผ่านมา 164 ราย คิดเป็น 7.7%
- อัตราการสวมหมวกเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา คิดเป็น 5.4%

สถิติการบาดเจ็บ เสียชีวิต และอัตราการสวมหมวกนิรภัย

สถิติการบาดเจ็บ เสียชีวิต และอัตราการสวมหมวกนิรภัย ใน 6 จังหวัด									
จังหวัด	บาดเจ็บ			เสียชีวิต			อัตราการสวมหมวก		
	2561	2562	(+/-)%	2561	2562	(+/-)%	2561	2562	(+/-)%
1.เพชร	2,018	2,075	57	147	127	-20	54.92%	59.54%	4.62%
2.ตาก	1,963	2,214	251	78	73	-5	39.60%	44.59%	4.99%
3.ราชบุรี	16479	15652	-827	237	247	10	48.23%	55.08%	6.85%
4.ขอนแก่น	3,311	2,819	-492	381	407	26	54.00%	57%	3.00%
5.นครราชสีมา	20,798	21,263	465	839	690	-149	35%	39.25%	4.25%
6.นครศรีธรรมราช	6,036	6,115	79	438	412	-26	48%	56.09%	8.09%
รวมทั้ง 6 จังหวัด	50,605	50,138	-467	2,120	1,956	-164	46.60%	52	5.4
57,555,415.00									
649,339,468.00									

สถิติ	ปี 2561 (ราย)	ปี 2562 (ราย)	เพิ่ม/ลด (ราย)
การบาดเจ็บ	50,605	50,138	-467
เสียชีวิต	2,120	1,956	-164
ช่วยลด มูลค่าการบาดเจ็บ	57.5 ล้านบาท		
ช่วยลด มูลค่าการเสียชีวิต	649.3 ล้านบาท		
ตายลดลงจากปีที่ผ่านมา 7.7%			
เฉลี่ยอัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น 5.4%			

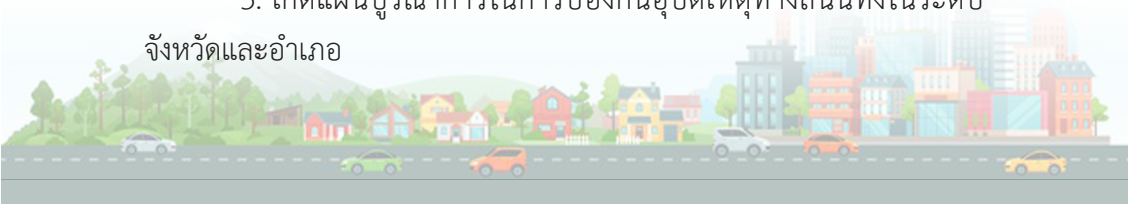
** ค่ารวมจาก โครงการศึกษาอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย กรมทางหลวง ปี 2550 โดย
 - มูลค่าการเสียชีวิตต่อราย ค่าสุด 3,959,387 บาท
 - มูลค่าการบาดเจ็บต่อรายเท่ากับ 123,245 บาท

ข้อมูล: คณะทำงานโครงการ/สพด.จังหวัด ณ วันที่ 11ก.พ.63

* ข้อมูลจากคณะทำงานโครงการ ประกอบด้วย สหวิชาชีพ 5 สาขาหลัก

ผลที่เกิดขึ้น

1. เกิดแกนนำ คณะทำงานตัวจริงที่เป็นกลไกการขับเคลื่อนงานทั้งในระดับจังหวัดและระดับอำเภอ
2. ภาศึเครือข่ายมีศักยภาพและร่วมกันดำเนินการตามแผนงานเพื่อบรรลุเป้าหมายโครงการได้
3. เกิดแผนบูรณาการในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนทั้งในระดับจังหวัดและอำเภอ



4. เกิดการติดตามประเมินผลโดยการเปรียบเทียบเชิงผลลัพธ์ราย ประเด็นปัญหา คือ อัตราการสวมหมวกนิรภัย การแก้ไขจุดเสี่ยงและจำนวน การเกิดอุบัติเหตุ เสียชีวิตทั้งรายจังหวัดและรายอำเภอ

5. เกิดองค์ความรู้รูปแบบกลไกในการดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุทาง ถนนระดับจังหวัดและอำเภอ

6. ประชาชนในพื้นที่เป้าหมายมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยขึ้น มี การสวมหมวกนิรภัยในผู้ใช้รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น และมีส่วนร่วมในการจัดการ ปัญหาในประเด็นความเสี่ยงหลัก เช่น การจัดการจุดเสี่ยง ด้านทุกวันจันทร์ (ด่านสกัดเมาขับ) เป็นต้น

7. เกิดการประสานความร่วมมือ จัดทำข้อตกลงระหว่างหน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง มีข้อเสนอเชิงนโยบาย

สรุปผลลัพธ์ความสำเร็จ

จากผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น จึงนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับบันไดความสำเร็จที่กำหนดไว้ ดังนี้



ขั้นตอนสู่บันไดความสำเร็จ	ผลลัพธ์ทั้ง 6 จังหวัด
<p>ขั้นเริ่มต้น ก่อตัว</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. สร้างความเข้าใจ กำหนดเป้าหมายร่วมกัน 2. จัดตั้งทีมทำงานตัวจริง 3. วางแผน กำหนดบทบาทและประสานการทำงานร่วมกัน 4. เชื่อมภาคีเครือข่าย ค้นหาทีมงานในพื้นที่ 	<p>นครราชสีมา นครศรีธรรมราช ขอนแก่น ตาก ราชบุรี แพร่ สามารถดำเนินการได้ครบทั้ง 6 จังหวัด</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. มีการจัดตั้งคณะอนุกรรมการให้ครอบคลุม (ศปถ.อำเภอ/ศปถ.ท้องถิ่น/ทีม RTI) 2. ค้นหาและสร้างแกนนำในระดับท้องถิ่น ชุมชน หมู่บ้าน 3. ประกาศวาระอำเภอ จังหวัด (บางแห่ง) และกำหนดแผนงาน 4. ประชุมกันอย่างต่อเนื่องทั้งเป็นทางการและไม่เป็นทางการ
<p>ขั้นพัฒนากลไกขับเคลื่อน</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ศปถ.อำเภอร่วมกับภาคี กำหนดแผนงาน เป้าหมาย โครงสร้าง (เกิด ศปถ.มีชีวิต) 2. นำข้อมูลมาวิเคราะห์ คั้นข้อมูลจัดการกับปัญหาเชิงประเด็น/พื้นที่ 3. อบรมให้ความรู้ ธารรงค์ส่งเสริม ประชาสัมพันธ์ ชุมชน นักเรียน 4. ทำกิจกรรมในพื้นที่ (ส่งเสริมการสวมหมวก/แก้ไขจุดเสี่ยง/ด่านชุมชน/มาแล้วขับ ฯลฯ) 	<p>ดำเนินการได้ครบทั้ง 6 จังหวัด</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ขยายผลให้เกิด ศปถ.อปท. ต้นแบบ 2. เกิดแผนงานและลงลึกทำกิจกรรมตรงกับกลุ่มเป้าหมายในประเด็นหมวก เมา เร็ว ย้อนศร 3. ผลักดันให้เกิดหมู่บ้านปลอดภัย อุบัติเหตุ/ธรรมนุญชุมชนทุกหมู่บ้าน 4. มีการติดตามผล สรุบบทเรียน รายอำเภอ



ขั้นตอนสู่บันไดความสำเร็จ	ผลลัพธ์ทั้ง 6 จังหวัด
5. แลกเปลี่ยน ทบทวนผล สรุปทบทเรียน	
<p>ขั้นเกิดผล ลดอุบัติเหตุ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. เน้นการมีส่วนร่วมของภาคี ชุมชน โรงเรียน ฯลฯ (มีข้อตกลง/ประชาคม/ธรรมนูญชุมชน/MOU) 2. สร้างเจ้าภาพในพื้นที่เพื่อจัดการปัญหาาร่วมกัน 3. ดำเนินงานตามแผนงานอย่างต่อเนื่องด้วยกลไก โครงสร้างทีม 4. ประกาศเป็นวาระจังหวัด วาระอำเภอ 5. เก็บข้อมูลเปรียบเทียบวัดผล พฤติกรรมที่เปลี่ยนแปลง และอุบัติเหตุจราจรที่ลดลง 6. ทำกิจกรรมต่อเนื่องกับกลุ่มเป้าหมาย 7. เกิดพื้นที่รูปธรรม 	<p>ทั้ง 6 จังหวัดสามารถดำเนินการได้ ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ยกระดับขยายผล สร้างทีมให้เกิดการขับเคลื่อนงาน ที่ครอบคลุมทุกอำเภออำเภอ 2. เชื่อมประสานการทำงานทั้งในระดับจังหวัด อำเภอ ตำบล ชุมชน ให้เกิดการบูรณาการแผนงานร่วมกัน 3. เก็บข้อมูลเปรียบเทียบวัดผล พฤติกรรมที่เปลี่ยนแปลงอุบัติเหตุจราจรที่ลดลง 4. มีการจัดการข้อมูลฐานเดียวกันทั้งอำเภอ เพื่อนำไปแก้ปัญหาตรงจุด 5. ทำกิจกรรมต่อเนื่องตรงกับกลุ่มเป้าหมาย 6. ดำเนินการทุกอำเภอทุกตำบล และสร้างพื้นที่รูปธรรม 1 อำเภอ 1 ตำบล 7. ประกาศเป็นวาระจังหวัด วาระอำเภอ (จ.แพร่)

ตัวอย่างอำเภอ ตำบล หมู่บ้าน ที่ดำเนินการได้ดี

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน	ผลงานเด่น
1. ราชบุรี	บ้านโป่ง	ต.กรับใหญ่ / ต.ท่าผา/ท่าใหญ่	ทุกหมู่บ้าน	<ul style="list-style-type: none"> - พัฒนาโรงเรียน 5 แห่ง โรงงาน 7 แห่ง เป็นต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน - สร้างอาสาจราจรประจำชุมชน - มีมาตรการยึดรถแต่ง/รณรงค์สวมหมวก/ใบสั่งแลกหมวกนิรภัย
2. แพร่	เด่นชัย	ต.เด่นชัย	ทุกหมู่	<ul style="list-style-type: none"> - แก้ไขจุดเสี่ยง 100% /ร้านคาริมทางเท้า
	สอง	ต.ทุ่งน้ำ		<ul style="list-style-type: none"> - MOU 1 ตำบล 1 ถนนปลอดภัย - รณรงค์สวมหมวกทุกหมู่บ้าน/หอกระจายข่าวหมู่บ้าน/สำรวจการสวมหมวกนิรภัย - ตั้งด่านชุมชนทุกวันจันทร์ ตรวจเร็วหมวก เม้า

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน	ผลงานเด่น
3. ตาก	แม่ระมาด บ้านตาก	ต.แม่จะเรา ต.สมอโคน	ทุกหมู่	<ul style="list-style-type: none"> - เกิดทีมขับเคลื่อนงาน / นโยบายลดความเร็ว เมาไม่ขับ สวมหมวกนิรภัย - มีกติกามุ่บ้าน เมาแล้วขับ งดรับสวัสดิการหมู่บ้าน 2 ปี (ทุกกองทุน)
4. ขอนแก่น	น้ำพอง บ้านแฮด โนนศิลา	ต.หนองกุง ต.โนนสมบูรณ์ ต.โนนศิลา	ทุกหมู่	<ul style="list-style-type: none"> - ขับเคลื่อนงาน ศปถ. ผ่านเวที พชอ. - สร้างกระแส การรับรู้ การมีส่วนร่วม ของชุมชน โรงเรียน โรงงาน - ธรรมนูญหมู่บ้าน (เมาขับปรับ 300 บ./ขับเร็วเกิน 40 กม./ชม. ปรับ 500 บ./ไม่สวมหมวกนิรภัยปรับ 500)
5. นครราชสีมา	พิมาย จักราช ปากช่อง สีคิ้ว	ต.โบสถ์ ต.จักราช ต.หนองสาหร่าย ต.หมูสี	ทุกหมู่	<ul style="list-style-type: none"> - โรงงานต้นแบบความปลอดภัย (บ.หนองจิก) - รณรงค์วิทยุชุมชน

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน	ผลงานเด่น
		ต.คลองไผ่		<p>ทุกสัปดาห์(ตำรวจ จัดรายการ)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ทอดผ้าป่าซื้อรถ เครื่องตัดหญ้าได้ - ตรวจร้านซ่อมรถ จักรยานยนต์ คูไบ อนุญาต - จัดการเต็กแวน (ลูกหลานแวน พ่อ แม่รับโทษ) - บริการรถรับส่งคน เมา - พัฒนาแกนนำสภา เด็กและเยาวชน ถนนปลอดภัย - จัดทำข้อบังคับ ตำบล ป้องกัน อุบัติเหตุจราจร - ด้านชุมชน เตือนเมา หมวก/ด้านตรวจ บูรณาการ - ประกาศพื้นที่สวม หมวกนิรภัย100% (ทุกหมู่บ้าน)

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน	ผลงานเด่น
6. นครศรีธรรมราช	ท่าศาลา ทุ่งใหญ่ เมือง ฉวาง	ตลิ่งชัน ทุ่งใหญ่ ท่าซัก ไสหรี	ทุกหมู่	-เกิดแกนนำความปลอดภัยทางถนน ทุกตำบล หมู่บ้าน -มีด่านชุมชน ด่านโรงเรียน ด่านครอบครัว -ธรรมเนียมชุมชน มาตรการองค์กร -เกิดการจัดการจุดเสี่ยงโดยการมีส่วนร่วม ร่วมภาคี+ชุมชน -เกิดตำบล “ท่าซักโมเดล”

จุดเด่น ผลงานเด่น ของแต่ละจังหวัด

จังหวัด	ผลงานเด่น
ราชบุรี	- แก้ไขจุดเสี่ยง / จัดทำอุโมงค์ทางลอด - พัฒนาให้เกิดโรงเรียน โรงงานต้นแบบความปลอดภัย - อบรมอาสาจราจรเป็นผู้ช่วยเจ้าพนักงานตำรวจ/แกนนำ ผ่านการอบรมวิทยากรกระบวนการทั้ง 10 อำเภอ - ทีม สสจ.เป็นแกนขับเคลื่อนงาน ใช้โครงสร้าง พชอ.เชื่อม กับภาคีเครือข่าย



จังหวัด	ผลงานเด่น
แพร่	<ul style="list-style-type: none"> - ประกาศวาระจังหวัด ขับเคลื่อน 5 มาตรการหลักอย่างจริงจัง(ทุกอำเภอรายงานทุกเดือน)จัดทำ MOU 1 ตำบล 1 ถนนปลอดภัย - สร้างแกนนำอำเภอ ตำบล มีการรายงาน+ติดตามผลอย่างต่อเนื่อง - ผลักดันหมู่บ้านเข้มแข็งด้านความปลอดภัยทางถนน(ด้านวันจันทร์/หอกระจายข่าวทุกหมู่บ้าน)
ตาก	<ul style="list-style-type: none"> - ภาคิบูรณาการงานร่วมกัน / สำรองและแก้ไขจุดเสี่ยง - กำกับ ควบคุมรถโดยสารสาธารณะรถบรรทุก - จัดตั้งจุดตรวจ/ด่านชุมชน หน่วยเคลื่อนที่เร็ว
ขอนแก่น	<ul style="list-style-type: none"> - มีความร่วมมือภาคีเครือข่ายทุกระดับ / แบ่งการติดตามหนุงาน 4 โซน - MOU จัดทำข้อตกลงขับเคลื่อนงานระดับจังหวัด อำเภอ ภาคีเครือข่าย
นครราชสีมา	<ul style="list-style-type: none"> - พัฒนาศักยภาพทีมเลขา ศปถ.32 อำเภอ /MOU ศปถ.จังหวัด-อำเภอ กำหนด 6 ตัวชี้วัด/ลงพื้นที่ประชุมสัญจรติดตามเสริมพลัง - เน้นการดำเนินงานในทุกอำเภอใน 5 ภารกิจ(ประชุมสม่ำเสมอ/แก้ไขจุดเสี่ยง/ด่านชุมชน/สอบสวนอุบัติเหตุ/รณรงค์ให้ความรู้)



จังหวัด	ผลงานเด่น
นครศรีธรรมราช	<ul style="list-style-type: none"> - ขับเคลื่อนงานด้วย ศปถ.ผ่านเวที พชอ. - มีทีมวิชาการและเครือข่ายทุกอำเภอ/พี่เลี้ยงประจำอำเภอ - เกิด ศปถ.อปท.มีชีวิต จำนวน 50 แห่ง - เกิดการจัดการทางเท้า /การจัดการสัตว์เลี้ยวริมทางเท้า - เกิดการจัดระบบรถรับส่งนักเรียนปลอดภัย

ข้อค้นพบและปัจจัยเชื่อมโยงสำคัญ

ข้อค้นพบ

1. การประสานงานในรูปแบบทางการและไม่เป็นทางการ(แนวราบและแนวตั้ง) สามารถสร้างความสัมพันธ์ได้ดี เกิดการทำงานที่เชื่อมโยงกับกลไกโครงสร้างในระบบ ช่วยให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
2. การจัดประชุมทีมอย่างต่อเนื่อง (อย่างน้อยเดือนละ 1-2 ครั้ง) ช่วยให้คณะทำงานระดับอำเภอเกิดความเข้าใจและเห็นเป้าหมายในการทำงานร่วมกันอย่างชัดเจน
3. การพัฒนาศักยภาพทีมคณะทำงานผ่านหลักสูตรวิทยากรกระบวนการและเทคนิคการทำงานแบบมีส่วนร่วม (จ.ราชบุรี) ช่วยให้ทีมคณะทำงานเกิดการปรับวิธีคิดในการทำงานแนวราบ เน้นการมีส่วนร่วมของคนในท้องถิ่นและดึงคนในท้องถิ่นให้รู้สึกเป็นเจ้าของปัญหาและเข้ามาร่วมขับเคลื่อนสร้างความปลอดภัยด้วยกัน
4. การจัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ส่งผลให้คนทำงานในแต่ละอำเภอได้มาแลกเปลี่ยนประสบการณ์ในการทำงานร่วมกันในเวทีจังหวัด และทำให้เห็นบทเรียนในการขับเคลื่อนงานและความสำเร็จร่วม โดยมีเป้าหมายเดียวกัน เพื่อนำไปสู่การสร้างกลไกการทำงานระดับจังหวัดและระดับอำเภอ

5. หากผู้บริหารระดับจังหวัดและอำเภอ ได้รับรู้โครงการและแนวทางในการขับเคลื่อนงานที่สอดคล้องกับนโยบาย ส่งผลให้เกิดการขับเคลื่อนได้รวดเร็วและชัดเจน
6. หากแกนนำระดับอำเภอ ระดับตำบล โดยมี อปท. ที่เห็นความสำคัญและเข้าใจขั้นตอนวิธีการในการดำเนินงานตามโครงการดำเนินงานจะมีศักยภาพเพิ่มมากขึ้น
7. การนำข้อมูลสถิติการบาดเจ็บและ เสียชีวิต พุทธิกกรรมและสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุพร้อมนำจุดเสี่ยงต่างๆ มานำเสนอที่ประชุมศปถ.อำเภอ/พขอ.อำเภอและที่ประชุมศปถ.ตำบล อย่างต่อเนื่องสามารถกระตุ้นการทำงานและติดตามผลการเปลี่ยนแปลงได้อย่างชัดเจน
8. ประชาชนยังไม่ตระหนักในการป้องกันตนเองจากการเกิดอุบัติเหตุจราจร เช่นการสวมหมวกนิรภัยจึงควรเน้นการสร้างความตระหนักจิตสำนึก ตั้งแต่สถาบันครอบครัว สถาบันการศึกษา ชุมชน

ปัจจัยเงื่อนไขสำคัญ

1. ทีมเลขาฯ ต้องมีทักษะในการสื่อสารที่ดี ได้รับความไว้วางใจ และพร้อมให้ความช่วยเหลือภาคีเครือข่ายทั้งในระดับจังหวัด และระดับอำเภอ ตำบล
2. ทีมจังหวัดหากประกอบด้วยภาคี 5 เสาหลักและเข้าใจในเป้าหมายเดียวกัน มีแผนงาน Road map ชัดเจน ถึงเปลี่ยนผู้บริหาร ก็ไม่มีผลกระทบต่อการทำงาน
3. ทีมอำเภอ หากมีองค์กรประกอบทีม ที่มีคนเก่งทั้งปฏิบัติการ อำนวยการ และข้อมูล จะทำให้การทำงานขับเคลื่อนได้ดี (ฝ่ายชู+ฝ่ายบั่น+กุนชื้อ)
4. การดึงแกนนำชุมชน (ผู้ใหญ่บ้าน /กำนัน/อสม./ฯลฯ) มาเป็นเจ้าภาพร่วมดำเนินงาน จะเห็นการเปลี่ยนแปลงที่ยั่งยืน

- หนังสือแต่งตั้งคณะทำงาน และข้อตกลง (MOU) จะทำให้ทีมมีความเชื่อมั่น และรู้สึกเป็นเจ้าของงาน
- หากทีมอำเภอเข้มแข็ง จะสามารถเป็นจุดจัดการปัญหาที่ดีที่สุด (พูดเรื่องเดียวกัน ทุกคนเอามาเป็นธุระ)
- มีการสื่อสารเรียลไทม์ เกิดการตอบสนองทันที ปัญหาและบทเรียนจะเกิดการรับรู้และได้รับการจัดการ
- หากชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการข้อมูล จะทำให้ข้อมูลมีพลัง สร้างการเปลี่ยนแปลงได้
- หากทีมมีทักษะ ประสบการณ์ และนำยุทธวิธี 5ส5ช เครื่องมือความรู้มาใช้ จะสามารถเปลี่ยนแผนงานสู่การปฏิบัติการได้
- ระบบข้อมูลคุณภาพ 3 ฐาน จะนำไปสู่การวางแผนและการกำกับติดตามผล
- การคืนข้อมูลการบาดเจ็บ เสียชีวิต จุดเสี่ยง สู่ชุมชนภาคีเครือข่ายอย่างต่อเนื่อง จะสร้างการมีส่วนร่วมในการจัดการปัญหาได้ดี
- การสร้างพื้นที่เรียนรู้ พื้นที่รูปธรรม ผลงานเด่น จะสามารถสร้างการเรียนรู้ให้กับพื้นที่อื่นและขยายผลการดำเนินงานได้
- หากมีแผนงาน เป้าหมายชัดเจน ทุกเครือข่ายทราบถึงบทบาทหน้าที่ แล้วลงมือปฏิบัติการ แล้วนำผลงานมาแลกเปลี่ยน ชื่นชม จะสร้างความภาคภูมิใจและสร้างความรู้สึกเป็นเจ้าของงาน

ข้อจำกัด

- การสร้างทีมช่วงแรก หากผู้รับผิดชอบเปลี่ยนคน โยกย้าย ต้องใช้เวลาในการสร้างความเข้าใจ สานสัมพันธ์กันใหม่
- การแก้ไขจุดเสี่ยงเส้นหลัก ต้องใช้เวลาในการประสานผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง และวิเคราะห์หาแนวทาง



- การแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยง (หมวก เมา เร็ว) ยังต้องใช้เวลา และพลังในการจัดการ ดึงชุมชนเข้ามาเป็นร่วม

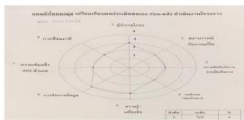
เครื่องมือ ความรู้ที่สำคัญ

เครื่องมือที่สำคัญ

ประชุมทุกเดือน มีวาระเฉพาะชัดเจน



ผังโยนเมฆนม(ประเมินตนเอง)



แผนที่จุดเสี่ยง



เครื่องมือ 5ส5ช



แบบฟอร์มเก็บข้อมูล/E-Report/
 Haddon matrix

ข้อตกลงร่วมกัน



สื่อสารเรียมใหม่

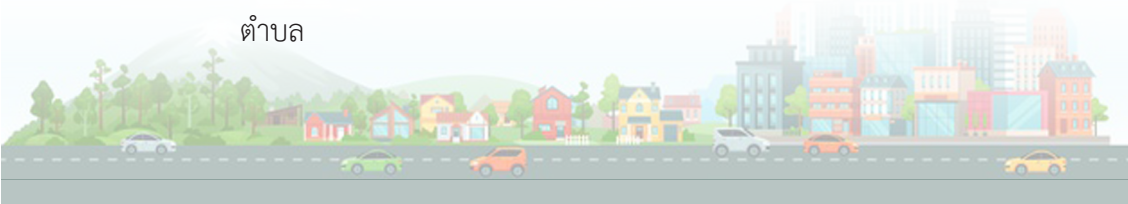


หัวใจที่มุ่งมั่น ทุ่มพ/
 กลียากเมตร



ความรู้ เครื่องมือ ในการนำมาใช้ในป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ประกอบด้วย

1. การประชุมทั้งเป็นทางการและไม่เป็นทางการ มีวาระเฉพาะชัดเจน และมีการนำข้อมูล 3 ฐาน ข้อมูล IS นำสถิติการเกิดอุบัติเหตุ บาดเจ็บ เสียชีวิต มาวิเคราะห์ พร้อมกำหนดแนวทางในการจัดการ ปัญหา ทั้งในระยะสั้น กลาง ยาว แล้วเปรียบเทียบผล
2. ข้อมูลจุดเกิดเหตุ จุดอันตราย / Mapping จุดเสี่ยง
3. การทำข้อตกลงร่วมกัน (MOU) ทั้งระดับจังหวัด และระดับอำเภอ ตำบล



4. ใช้เครื่องมือ 5ส (สหสาขา สารสนเทศ ส่วนร่วม สุดเสียง สุดคุ้ม +5ช(เชื่อม/ชวน ชง เชียร์ เช็ค ช้อน) และเครื่องมือ 5 ขึ้น
5. ใช้โซเชียลเป็นสื่อ(line FB) สื่อสารเรียลไทม์ เพื่อกระตุ้น ติดตามผล นำเสนอ แลกเปลี่ยนเรียนรู้
6. การใช้ความรู้ ทักษะของทีม ที่มาจากแต่ละสหสาขาวิชาชีพ (แขวงทางหลวง-ถนน วินัยจราจร-ตำรวจ รักษาพยาบาล-CPR- การช่วยฟื้นคืนชีพ-รพ.-ความรู้ระดับวิทยา การจัดการจุดเสี่ยง- วิศวกรรมจราจร ชุมชน-งานวิจัยท้องถิ่น CBR ร่วมกับเครื่องมือแบบ ฟอรัมต่างๆ เช่น E-Report Haddon matrix ผังประเมินตนเอง เป็นต้น
7. สื่อ สปอร์ต สิ่งพิมพ์ สติกเกอร์ แจกให้ความรู้กับประชาชน และการ ใช้ภาษาพื้นเมือง ท้องถิ่น
8. การใช้เทคโนโลยีเข้ามาตรวจจับความเร็ว /กล้อง CCTV
9. การใช้หัวใจที่มุ่งมั่น ทุ่มเทเป็นเครื่องมือที่สำคัญทำให้เข้าถึงหลักการ ทำงาน INN และเกิดความเข้มแข็งของทีมงาน

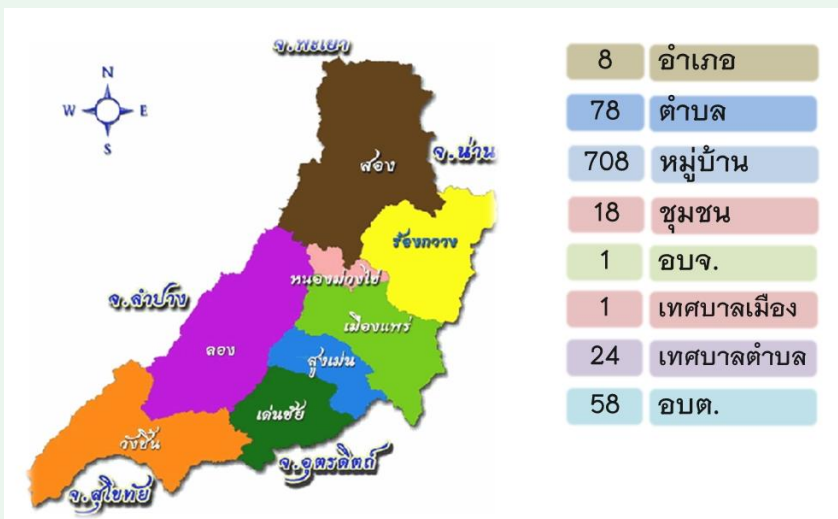


ผลการดำเนินงาน 6 จังหวัด

1 จังหวัดแพร่

สภาพปัญหาที่พบในพื้นที่

จังหวัดแพร่เป็นจังหวัดทางภาคเหนือที่มีภูเขาล้อมรอบทั้งสี่ทิศ มีความกว้างประมาณ 59 กิโลเมตร (วัดจากตะวันออสุดของอำเภอเมืองตะวันตกสุดของอำเภอลอง) มีความยาวประมาณ 118 กิโลเมตร (วัดจากเหนือสุดของอำเภอสอง ใต้สุดของอำเภอวังชิ้น) มีอาณาเขตติดต่อระหว่างภาคเหนือตอนบน (ลำปาง น่าน เชียงราย พะเยา อุตรดิตถ์) และภาคเหนือตอนล่าง (สุโขทัย) ทำให้ที่ตั้งของจังหวัดแพร่กลายเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทางรถยนต์ที่สำคัญแห่งหนึ่งของภาคเหนือที่ติดต่อไปยังจังหวัดน่าน พะเยา เชียงราย ลำปาง ลำพูน เชียงใหม่ จึงเรียกได้ว่าจังหวัดแพร่เป็นประตูสู่ล้านนา (ข้อมูล <https://th.wikipedia.org/wiki/จังหวัดแพร่>)



จังหวัดแพร่ประกอบด้วย 8 อำเภอ 78 ตำบล 708 หมู่บ้าน ประชากร 441,726 คน (พ.ศ. 2562) ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนนปี 2556 - 2560 มีจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ ดังนี้

ข้อมูล	2558	2559	2560	2559	2560
อุบัติเหตุ	1,060	1,039	817	1,039	817
ผู้บาดเจ็บ	2,182	2,026	1,996	2,026	1,996
ผู้เสียชีวิต	160	140	128	140	128

สถิติการเกิดอุบัติเหตุของจังหวัดแพร่ ปี 2560 พบว่า มีผู้บาดเจ็บ 1,996 คน ผู้เสียชีวิต 128 คน เมื่อจำแนกตามรายเดือน พบว่า ในเดือน มีนาคม มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรวมมากที่สุด สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ ขับรถเร็วเกินกำหนด ประกอบกับพื้นที่จังหวัดแพร่ เป็นภูเขา และเป็นทางผ่านของถนนสายหลักเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดต่างๆ หลายจังหวัด ซึ่งผู้ใช้ถนนส่วนใหญ่จะขับชี่ยานพาหนะด้วยความเร็วสูง ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง โดยเฉพาะบริเวณจุดเสี่ยง ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่รอยต่อจังหวัดใกล้เคียงซึ่งถนนมีสภาพคดโค้ง เป็นทางชัน ขึ้นเขา อีกทั้งเป็นจุดที่ระบบสื่อสารติดต่อได้ไม่ชัดเจน และบางจุดไม่สามารถติดต่อได้ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่มีความรุนแรงถึงพิการและเสียชีวิตจำนวนมาก ทางคณะทำงานจังหวัดจึงได้ดำเนินการแก้ไขปัญหา โดยมี **นายวัฒนา สากร หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดแพร่** และทีมงานจังหวัดเป็นกำลังสำคัญในการขับเคลื่อนงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จึงได้ดำเนินงานโครงการรวมพลังขับเคลื่อนกลไกจังหวัดสู่อำเภอและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อความปลอดภัยทางถนนจังหวัดแพร่ ซึ่งได้รับการสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) สนับสนุนให้ทุกกลไก ศปภ.จังหวัด ขับเคลื่อน

ได้อย่างต่อเนื่อง ให้มีแผนปฏิบัติการที่สอดคล้องกันทั้งระดับตำบล/อำเภอ/จังหวัด 2) สนับสนุนให้เกิดการเชื่อมโยงและบูรณาการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัดระดับอำเภอ 3) เพื่อสนับสนุนให้เกิดแกนนำระดับอำเภอ ระดับตำบลในการขับเคลื่อนงานการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน 4) เพื่อสนับสนุนให้เกิดแผนปฏิบัติการการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนระดับตำบล/หมู่บ้าน และ 5) เพื่อพัฒนาศักยภาพแกนนำระดับตำบล/หมู่บ้านในเรื่องการจัดการระบบข้อมูล การจัดการความรู้ การพัฒนาโจทย์ของพื้นที่จนสามารถสร้างเครื่องมือและชุดความรู้นำไปสู่การแก้ไขปัจจัยเสี่ยงหลักตามบริบทของพื้นที่

ภาคีเครือข่ายขับเคลื่อนงาน

การทำงานเน้นให้เกิดการสร้างเครือข่ายเพื่อการขับเคลื่อนงานในทุกกระดับ โดยใช้ ศปถ.จังหวัด ศปถ.อำเภอ และศปถ.ท้องถิ่น เป็นฐานในการดำเนินงาน พัฒนาศักยภาพแกนนำเครือข่ายระดับอำเภอ ตำบล และหมู่บ้าน เพื่อวางแผนการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในเรื่องวิเคราะห์ปัญหาและวิเคราะห์ จุดเสี่ยงของชุมชน/หมู่บ้าน การแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง การจัดการความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน การจัดการข้อมูลจัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ส่งผลให้เกิดภาคีเครือข่ายในทุกกระดับ ดังนี้

1. แกนนำระดับตำบล/หมู่บ้าน จำนวน 8 อำเภอ 8 ตำบล ประกอบด้วย

ที่	อำเภอ	ท้องถิ่น
1	เมืองแพร่	เทศบาลตำบลทุ่งโฮ้ง
2	สูงเม่น	องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านเหล่า
3	เด่นชัย	เทศบาลตำบลเด่นชัย
4	ร้องกวาง	องค์การบริหารส่วนตำบลน้ำเลา

ที่	อำเภอ	ท้องถิ่น
5	สอง	องค์การบริหารส่วนตำบลทุ่งน้ำ
6	ลอง	เทศบาลตำบลปากกาง
7	วังชิ้น	เทศบาลตำบลวังชิ้น
8	หนองม่วงไข่	เทศบาลตำบลหนองม่วงไข่

2. หน่วยงานในพื้นที่ แบ่งเป็น 3 ระดับ ดังนี้

2.1) หน่วยงานระดับชุมชน ได้แก่ คณะกรรมการหมู่บ้าน กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน วัด โรงเรียน โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ในพื้นที่ เป็นต้น

2.2) หน่วยงานระดับอำเภอ ได้แก่ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอ

2.3) หน่วยงานระดับจังหวัด ได้แก่ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จังหวัด



ทุนเดิมในการจัดการปัญหาอุบัติเหตุจราจร

จังหวัดแพร่ได้มีความพยายามในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนมาอย่างต่อเนื่อง ในปี 2561 ได้กำหนดให้การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเป็น “วาระจังหวัดแพร่” และให้มีการปฏิบัติการอย่างเข้มข้น มีเป้าหมายเพื่อให้การเดินทางใน 365 วันบนทุกเส้นทางของจังหวัดแพร่ต้องปลอดภัย โดยให้ความสำคัญเป็นพิเศษกับประเด็นหลัก คือ “การไม่

สวมหมวกนิรภัย” และมีคำสั่งที่ 1576/2561 ลงวันที่ 7 มิถุนายน 2561 แต่งตั้งคณะทำงานขับเคลื่อนการปฏิบัติการเข้มข้น 3 ภารกิจสำคัญ มีหน้าที่ปฏิบัติการกิจตามปฏิบัติการเข้มข้นฯ ให้บรรลุเป้าหมาย และประสานการปฏิบัติกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย และกำหนดมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ดังนี้

มาตรการ	ผู้รับผิดชอบ
1. บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้น	ตำรวจภูธรจังหวัดแพร่
2. ชุมชนเข้มแข็งด้านความปลอดภัยทางถนน/หมู่บ้าน	ที่ทำการปกครองจังหวัดแพร่ และที่ทำการปกครองอำเภอทุกแห่ง
3. เยาวชนแพร่สวมหมวกนิรภัย 100%	ศึกษาธิการจังหวัดแพร่และสำนักงานขนส่งจังหวัดแพร่
4. รัฐร่วมมือ เพิ่มความปลอดภัยทางถนน	ทุกหน่วยงานทั้งภาครัฐราชการ รัฐวิสาหกิจ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
5. เอกชนร่วมมือ เติมความปลอดภัยทางถนน	ส่วนราชการในสังกัดกระทรวงแรงงาน
6. จังหวัดแพร่ปลอดภัย เพิ่มวินัยจราจร	สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดแพร่ ที่ทำการปกครองจังหวัดแพร่ และที่ทำการปกครองอำเภอทุกแห่ง

หน่วยงานและงบประมาณร่วมสมทบ

จากการประกาศให้การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเป็น “วาระจังหวัดแพร่” ส่งผลให้มีหน่วยงานต่างๆ เข้ามารับผิดชอบใน



การสร้างความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น ซึ่งได้กำหนดมาตรการและผู้รับผิดชอบไว้แล้ว และหน่วยงานต่างๆ ที่เป็นผู้รับผิดชอบได้ดำเนินงานโดยใช้งบประมาณของตนเองในการทำงานตามมาตรการที่ได้รับมอบหมาย ซึ่งช่วยให้การดำเนินการของโครงการฯ มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ยังได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานอื่น ดังนี้

1. ภาศึเครือข่ายและชุมชนได้มีการจัดการความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน มีการติดตั้งกระจกโค้ง ณ จุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง หมู่บ้านละ 1 จุด
2. ประธานคณะกรรมการหมู่บ้าน (กม.) และคณะกรรมการหมู่บ้านผู้รับผิดชอบ มีการประชาสัมพันธ์ในหมู่บ้านพื้นที่จังหวัดแพร่ จัดทำแผ่น CD มอบให้ชุมชนประชาสัมพันธ์รณรงค์การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยให้กำนัน ผู้ใหญ่บ้านทุกหมู่บ้านเปิดเป็นประจำทุกวันโดยใช้เสียงตามสายหรือหอกระจายข่าวประจำหมู่บ้าน

กิจกรรมและผลการดำเนินงาน

โครงการได้กำหนดกิจกรรมในการขับเคลื่อนงานเป็น 3 ระดับ ได้แก่ ระดับจังหวัด ระดับอำเภอ และระดับหมู่บ้าน มีกิจกรรมหลักในการดำเนินงาน ดังนี้

1. **ระดับจังหวัด** ดำเนินกิจกรรมในภาพรวมของจังหวัด เพื่อ
 - 1.1 สนับสนุนให้กลไก ศปถ.จังหวัด ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.ท้องถิ่น เกิดการขับเคลื่อนได้อย่างต่อเนื่อง มีแผนปฏิบัติการที่สอดคล้องกัน
 - 1.2 พัฒนาศักยภาพแกนนำทั้งในระดับอำเภอ และตำบลในการขับเคลื่อนกลไกการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน
 - 1.3 ถอดบทเรียนและสังเคราะห์ชุดความรู้ของแต่ละพื้นที่

2. ระดับอำเภอและระดับตำบล เป็นการดำเนินกิจกรรมขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ของตนเอง ภายใต้การได้รับงบประมาณสนับสนุนจากจังหวัด

• **ระดับจังหวัด** มีการดำเนินกิจกรรม ดังนี้

กิจกรรม	ผลการดำเนินงาน
<p>การประชุมเชิงปฏิบัติการโครงการรวมพลังขับเคลื่อนกลไกจากจังหวัดสู่อำเภอและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อความปลอดภัยทางถนนจังหวัดแพร่ ซึ่งดำเนินการวันที่ 18 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2562</p> <p>มีผู้เข้าร่วมการประชุม 40 คน ประกอบด้วย แกนนาระดับอำเภอ 32 คน จาก 8 อำเภอ แกนนาระดับจังหวัด 7 คน และพี่เลี้ยง สจร. 1 คน</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. ได้แนวทางการขับเคลื่อน ศปถ.อำเภอ โดยใช้แนวทาง 5 เสาหลักแห่งความปลอดภัยขององค์การสหประชาชาติ 2. ได้ตัวแทนการขับเคลื่อนระดับตำบลของแต่ละอำเภอ ดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> 1) อำเภอเมืองแพร่ ได้แก่ เทศบาลตำบลทุ่งโฮ้ง 2) อำเภอสูงเม่น ได้แก่ อบต.บ้านเหล่า 3) อำเภอเด่นชัย ได้แก่ เทศบาลตำบลเด่นชัย 4) อำเภอร้องกวาง ได้แก่ อบต.น้ำเลา 5) อำเภอสอง ได้แก่ อบต.ทุ่งน้ำว 6) อำเภอลอง ได้แก่ เทศบาลตำบลปากกาง 7) อำเภอวังชิ้น ได้แก่ เทศบาลตำบลวังชิ้น 8) อำเภอหนองม่วงไข่ ได้แก่ เทศบาลตำบลหนองม่วงไข่



กิจกรรม	ผลการดำเนินงาน
<p>การประชุมเชิงปฏิบัติการโครงการรวมพลังขับเคลื่อนกลไกจากจังหวัดสู่อำเภอและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อความปลอดภัยทางถนนจังหวัดแพร่ (แกนนำอำเภอและแกนนำตำบล) ซึ่งประชุมวันที่ 29 มีนาคม พ.ศ. 2562 มีผู้เข้าร่วมประชุม 88 คน ประกอบด้วยคณะทำงานจังหวัด แกนนำอำเภอ แกนนำตำบล</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. แกนนำระดับอำเภอ และระดับตำบล มีความรู้ในการจัดการจุดเสี่ยงทางถนนในชุมชนเพื่อนำไปจัดการจุดเสี่ยงทางถนนในพื้นที่ของตนเอง 2. ได้มอบหมายให้แต่ละตำบลได้ค้นหาจุดเสี่ยงของแต่ละพื้นที่ตามความรู้ที่ได้อบรม
<p>การนิเทศติดตามงาน และถอดบทเรียนโครงการ</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. มีการติดตามงานตามโซนที่กำหนดไว้ 4 ครั้ง <ul style="list-style-type: none"> โซนที่ 1 ได้แก่ อำเภอสอง และอำเภอร้องกวาง โซนที่ 2 ได้แก่ อำเภอหนองม่วงไข่ และอำเภอเมืองแพร่ โซนที่ 3 ได้แก่ อำเภอสูงเม่น และอำเภอเด่นชัย โซนที่ 4 ได้แก่ อำเภอลอง และอำเภอวังชิ้น 2. เกิดการติดตามการขับเคลื่อนงานสร้างความปลอดภัยทางถนนของแต่ละอำเภอทำให้ได้ข้อมูลและข้อเสนอแนะ

กิจกรรม	ผลการดำเนินงาน
	<ul style="list-style-type: none"> - ข้อมูลจุดเสี่ยงของตำบลที่เข้าร่วม และแนวทางการแก้ไขจุดเสี่ยง - ข้อเสนอแนะจากแกนนำจังหวัด และพี่เลี้ยง สอจร.
<p>การสัมมนาวิชาการ เรื่อง การรวมพลังขับเคลื่อนกลไกจังหวัดสู่อำเภอและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อความปลอดภัยทางถนน “ก้าวต่อไปของจังหวัดแพร่... เพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย”</p> <p>ในวันที่ 25 ตุลาคม 2562</p> <p>มีผู้เข้าร่วมสัมมนา 163 คน ประกอบด้วยแกนนำอำเภอ 40คน แกนนำตำบล 40 คน แกนนำหมู่บ้าน 74 คน แกนนำจังหวัด 7 คน และพี่เลี้ยง สอจร. 2 คน</p>	<p>ผลการสัมมนา พบว่า</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัยทางถนนมาให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - ตำรวจภูธรจังหวัดแพร่ ให้ข้อมูลเกี่ยวกับสาระสำคัญของ พ.ร.บ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 - สำนักงานขนส่งจังหวัดแพร่ ให้ข้อมูลโครงการนักเรียนรุ่นใหม่มีใบขับขี่ - สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดแพร่ ให้ข้อมูลเกี่ยวกับผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของแต่ละอำเภอ - แขวงทางหลวงและแขวงทางหลวงชนบท จังหวัดแพร่ นำเสนอการแก้จุดเสี่ยงในพื้นที่รับผิดชอบ และแนวทางการขอรับการสนับสนุนทั้งการแก้จุดเสี่ยง/งบประมาณและเจ้าหน้าที่ในการวิเคราะห์จุดเสี่ยง



กิจกรรม	ผลการดำเนินงาน
	<ul style="list-style-type: none"> - มหาวิทยาลัยแม่โจ้-แพร่ เฉลิมพระเกียรติ นำเสนอมาตรการองค์กรของตนเองเน้นหนักในการสวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนของเจ้าหน้าที่และนักศึกษา - บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาแพร่ นำเสนอการจัดทำ พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และการเยียวยาผู้ประสบภัยจากรถ - ปภ.จังหวัดแพร่นำเสนอรายละเอียดการกำหนดให้การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเป็น “วาระจังหวัดแพร่” ในประเด็นการควบคุมความเร็วการใช้และสวมหมวกนิรภัย การคาดเข็มขัดนิรภัย การบังคับใช้กฎหมายกรณีเมาสุราแล้วขับซึ่รถ และมาตรฐานความปลอดภัยของรถตู้รับส่งนักเรียนในพื้นที่จังหวัดแพร่ พร้อมทั้งนำเสนอแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดแพร่ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 <p>2. เกิดการแลกเปลี่ยน นำเสนอผลการดำเนินงานในระดับอำเภอและตำบล จากทั้ง 8 อำเภอ</p>



ระดับอำเภอและตำบล

มีการดำเนินงานตามโครงการ 2 กิจกรรม ได้แก่

1. การประชุมแกนนำในระดับอำเภอและระดับตำบล เพื่อขับเคลื่อนงานอย่างต่อเนื่อง
2. กิจกรรม “กินข้าว...เล่าเรื่อง” เพื่อวิเคราะห์สถานการณ์และปัญหาความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่

ผลการดำเนินงาน

- 1) มีการสรรหาและคัดเลือกแกนนำระดับอำเภอและท้องถิ่น
- 2) มีการทบทวนคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พร้อมทั้งมีการประชุมทุกเดือนอย่างต่อเนื่องและรายงานผลในการประชุม ศปถ.จังหวัด
- 3) มีการจัดทำแผนงาน กิจกรรมการดำเนินงาน การติดตามประเมินผลการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยเน้นมาตรการต่างๆ ดังนี้

มาตรการ	แนวทางการปฏิบัติ
1. บังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเข้มข้น	กวาดชั้นจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร 10 ข้อหาหลัก (10 รสขม) เน้นการไม่สวมหมวกนิรภัย

มาตรการ	แนวทางการปฏิบัติ
2. ชุมชนเข้มแข็งด้านความปลอดภัยทางถนน/หมู่บ้าน “ต้านวันจันทร์”	<p>ให้ทุกหมู่บ้าน/ชุมชน ตั้งด้านชุมชน สัปดาห์ละ 1 วัน ดำเนินการทุกวัน จันทร์ของสัปดาห์ ตั้งแต่เวลา 07.00 - 09.00 น. เพื่อช่วยเตือนและประามนักเรียน นักศึกษา ประชาชนที่จะไปเรียนและทำงานให้สวมหมวกนิรภัย ทุกครั้งก่อนออกจากหมู่บ้าน/ชุมชน</p>
3. เยาวชนแพร่สวมหมวกนิรภัย 100%	<ul style="list-style-type: none"> - จัดทำบันทึกความร่วมมือระหว่างสถานศึกษาและ สภ.ในพื้นที่ในการรณรงค์ให้นักเรียน นักศึกษาสวมหมวกนิรภัย 100% รวมทั้งส่งรายชื่อนักเรียน นักศึกษาที่ทำความผิดกฎหมายจราจร (ไม่สวมหมวกนิรภัย) ให้สถานศึกษาเพื่อดำเนินการ - การขับเคลื่อนเครือข่ายเฝ้าระวัง - การอบรมให้ความรู้ด้านกฎจราจร และการจัดทำใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ - ผู้บริหารระดับสูงของจังหวัด พบผู้บริหารสถานศึกษาในเขตเทศบาลเมืองแพร่ เพื่อมอบนโยบายและติดตามผลการรณรงค์ให้นักเรียน นักศึกษาสวมหมวกนิรภัย

มาตรการ	แนวทางการปฏิบัติ
	<ul style="list-style-type: none"> - นายอำเภอ พบผู้บริหารสถานศึกษา และผู้บริหารท้องถิ่น เพื่อมอบนโยบายและติดตามผลการรณรงค์ให้นักเรียน นักศึกษา ประชาชนในพื้นที่สวมหมวกนิรภัย
<p>4. รัฐร่วมใจ เพิ่มความปลอดภัยทางถนน</p>	<ul style="list-style-type: none"> - การลงโทษทางวินัยข้าราชการ พนักงาน เจ้าหน้าที่ ผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร เพื่อเป็นแบบอย่าง - การจัดทำคำรับรองการปฏิบัติตนในการรักษาวินัยจราจร
<p>5. เอกชนร่วมใจ เติมความปลอดภัยทางถนน</p>	<ul style="list-style-type: none"> - สถานประกอบการทุกแห่งกำหนดมาตรการองค์ กรด้านความปลอดภัยทางถนน - ประชาสัมพันธ์และขอความร่วมมือให้ดำเนินการตามมาตรการองค์ กรด้านความปลอดภัยทางถนน
<p>6. จังหวัดแพร่ปลอดภัย เพิ่มวินัยจราจร</p>	<p>จัดตั้งด่านชุมชนที่มีคุณภาพและตั้งด่านชุมชนเพื่อรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างเข้มข้นจำนวน 5 ครั้ง/ปี</p>

4) มีการติดตามความก้าวหน้าและพิจารณาคัดเลือกตำบลต้นแบบ นำร่อง ที่มีการดำเนินกิจกรรมดีเด่นในการป้องกันและลดอุบัติเหตุ เพื่อนำเสนอ



และแลกเปลี่ยนเรียนรู้ในเวทีแลกเปลี่ยนระดับจังหวัด

นอกจากกิจกรรมที่ดำเนินงานตามแผนแล้ว ยังพบว่า มีบางกิจกรรมที่มีการดำเนินงานนอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในโครงการ ซึ่งเป็นกิจกรรมที่สนับสนุนการทำงานของโครงการฯ ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

กิจกรรมร่วม	ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น
1. การสร้างภาคีเครือข่ายและส่งเสริมชุมชนในการจัดการความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน	ได้รับความร่วมมือจากศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเขต 15 เชียงราย จัดกิจกรรมมีส่วนร่วมของผู้นำ/ประชาชนในการติดตั้งป้ายเครื่องหมาย หรือสัญญาณแจ้งเตือนภัย ณ จุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง หมู่บ้านละ 1 จุด (ติดตั้งกระจกโค้ง)
2. การพัฒนาศักยภาพประธานคณะกรรมการหมู่บ้าน (กม.) และคณะกรรมการหมู่บ้านผู้รับผิดชอบด้านการประชาสัมพันธ์ของหมู่บ้านในพื้นที่จังหวัดแพร่	จัดทำแผ่น CD การประชาสัมพันธ์รณรงค์การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยให้กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ทุกหมู่บ้านเปิดเป็นประจำทุกวัน โดยใช้เสียงตามสาย หรือหอกกระจายข่าว ประจำหมู่บ้าน

เมื่อพิจารณาจากกิจกรรมที่ดำเนินการทั้งในระดับจังหวัด อำเภอ และตำบลแล้ว พบว่า กิจกรรมการตั้งด่านชุมชน และกินข้าวเล่าเรื่อง เป็นกิจกรรมที่สร้างให้เกิดการมีส่วนร่วมในพื้นที่ได้เป็นอย่างดี

- 1) **กิจกรรมตั้งด่านหมู่บ้าน/ชุมชนทุกวันจันทร์** เป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นในระดับตำบล เพื่อเป็นจุดคัดกรองกลุ่มที่มีพฤติกรรมเสี่ยงที่จะเกิด



อุบัติเหตุทางถนน การดำเนินงานจะประกอบด้วยคณะกรรมการหมู่บ้าน ผู้นำหมู่บ้าน ประชาชน เข้ามามีส่วนร่วมในด้าน ทำหน้าที่ ป้องปราม ตักเตือน แนะนำ และเน้นย้ำมาตรการความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เรื่องเมาแล้วขับ และการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์

- 2) **กิจกรรมประชุมและกินข้าวเล่าเรื่อง** เป็นเวทีให้ผู้นำชุมชน และประชาชน มีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น พูดคุย แลกเปลี่ยน เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในหมู่บ้าน/ชุมชน อย่างต่อเนื่อง

พลังขับเคลื่อนงาน 3 ระดับ

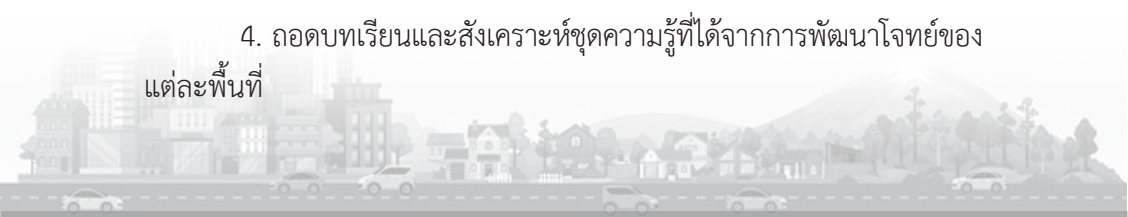
โครงการได้ตั้งเป้าหมาย เพื่อป้องกัน และลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่จังหวัดแพร่ โดยมีวัตถุประสงค์ประสงค์ในแต่ละระดับ ดังนี้

ระดับการขับเคลื่อน	เป้าที่กำหนด
ระดับจังหวัด	<ol style="list-style-type: none"> 1. เพื่อสนับสนุนให้กลไก ศปถ.จังหวัด ขับเคลื่อนได้อย่างต่อเนื่อง มีแผนปฏิบัติการที่สอดคล้องกันทั้งระดับตำบล/อำเภอ/จังหวัด 2. สนับสนุนให้เกิดการเชื่อมโยงและบูรณาการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด 3. สามารถถอดบทเรียนและสังเคราะห์ชุดความรู้ที่ได้จากการพัฒนาโจทย์ของแต่ละพื้นที่
ระดับอำเภอ	<ol style="list-style-type: none"> 1. เพื่อพัฒนาแกนนำระดับอำเภอให้สามารถเป็นผู้ประสานงานหลัก/พี่เลี้ยงในพื้นที่เชื่อมระหว่างตำบลและจังหวัดได้

ระดับการขับเคลื่อน	เป้าที่กำหนด
	2. เพื่อสนับสนุนให้กลไก ศปถ.อำเภอ สามารถขับเคลื่อนได้อย่างต่อเนื่อง มีแผนปฏิบัติการที่สอดคล้องกับระดับตำบล/อำเภอ
ระดับตำบล/ท้องถิ่น	1. เพื่อสนับสนุนให้เกิดแกนนำระดับตำบลในการขับเคลื่อนกลไกการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน 2. เพื่อพัฒนาศักยภาพแกนนำระดับตำบล/หมู่บ้าน ในเรื่องการจัดการระบบข้อมูล การจัดการความรู้ การพัฒนาโจทย์ของพื้นที่จนสามารถสร้างเครื่องมือและชุดความรู้นำไปสู่การแก้ไขปัจจัยเสี่ยงหลักตามบริบทของพื้นที่ 3. เพื่อสนับสนุนให้เกิดแผนปฏิบัติการการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนระดับตำบล/หมู่บ้าน

เมื่อพิจารณาจากเป้าที่กำหนดแต่ละระดับ จะเห็นได้ว่ามีวัตถุประสงค์หลักร่วมกัน ได้แก่

1. การสนับสนุนให้เกิดกลไก ศปถ.จังหวัด ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.ตำบล/ท้องถิ่น ให้ขับเคลื่อนอย่างต่อเนื่อง
2. การพัฒนาแกนนำและเพิ่มศักยภาพคนทำงานทั้งในระดับอำเภอ ตำบล และหมู่บ้าน
3. การสนับสนุนให้เกิดแผนปฏิบัติการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนระดับตำบล/หมู่บ้าน ที่เชื่อมโยงบูรณาการสอดคล้องกันกับทั้งระดับอำเภอ และระดับจังหวัด
4. ถอดบทเรียนและสังเคราะห์ชุดความรู้ที่ได้จากการพัฒนาโจทย์ของแต่ละพื้นที่



ความสำเร็จที่เกิดขึ้นตามตัวชี้วัด

ผลการดำเนินงานโครงการที่เกิดขึ้น พบว่า หากเปรียบเทียบกับตัวชี้วัดที่ตั้งเป้าไว้ มีผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นใน 3 ระยะ ดังนี้

ตัวชี้วัดความสำเร็จ	ผลการดำเนินงาน
<p>ระยะสั้น</p> <ul style="list-style-type: none"> • มีแกนนำ ทีมงาน/คณะทำงาน จังหวัด อำเภอ จากสหสาขาวิชาชีพเข้ามาร่วมเป็นกลไกขับเคลื่อนงาน ไม่น้อยกว่า 20 คน ต่อจังหวัด และไม่น้อยกว่า 20 คนต่ออำเภอ • มีแผนงานในระดับจังหวัด และมีข้อสั่งการ/เกิดแผนปฏิบัติการในระดับอำเภอที่สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์จังหวัดและสภาพปัญหาในพื้นที่ • คณะทำงานจังหวัด/ศปถ.จังหวัด ศปถ.อำเภอ มีการประชุมวางแผนและติดตามผลทุกเดือน โดยมีการนำเสนอข้อมูล 3 ฐาน ในการประชุมประจำเดือนเพื่อนำไปสู่แนวทางการแก้ไขทุกครั้ง 	<ul style="list-style-type: none"> • มีคณะทำงานระดับจังหวัด จำนวน 23 คน คณะทำงานระดับอำเภอ 160 คน (20 คน 8 อำเภอ) • มีคำสั่งในการดำเนินมาตรการเข้มข้น 6 มาตรการ • มีการประชุมทุกเดือนโดยอยู่ในวาระการประชุมคณะกรรมการจังหวัดแพร่ หัวหน้าส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และการประชุมคณะกรรมการรักษาความมั่นคง และความสงบเรียบร้อยจังหวัดแพร่



ตัวชี้วัดความสำเร็จ	ผลการดำเนินงาน
<p>ระยะกลาง</p> <ul style="list-style-type: none"> • เกิดแกนนำทีมงานที่เข้มแข็ง มีการประชุมกันอย่างน้อย 2 เดือน/ครั้ง โดยมีวาระสำคัญ ใน 3 เรื่อง คือ <ol style="list-style-type: none"> 1) การจัดการข้อมูล 3 ฐาน มา วิเคราะห์ร่วมกัน เพื่อ กำหนด แนวทางแก้ไข ปัญหา 2) การจัดการในประเด็นความเสี่ยงหลัก คือ ความเร็ว จุดเสี่ยง ไม่สวมหมวกนิรภัย เมาแล้วขับ เป็นต้น 3) การติดตามวัดผล ตามแผน ปฏิบัติงานที่กำหนดร่วมกัน ■ เกิดแผนบูรณาการปฏิบัติการ ร่วมกันในระดับจังหวัดและ ระดับอำเภอ โดยกำหนดแผน งานและบทบาทร่วมกัน มีการ ร่วมลงทุนในการจัดการปัญหา ไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 	<ul style="list-style-type: none"> • เกิดแกนนำทีมงานที่เข้มแข็ง มีการ ประชุมอย่างต่อเนื่อง แต่ยังไม่ได้มีการ กำหนดวาระในการประชุม ■ มีการกำหนดแผนปฏิบัติการที่ สอดคล้องกันทั้งในระดับจังหวัด อำเภอ และท้องถิ่น



ตัวชี้วัดความสำเร็จ	ผลการดำเนินงาน
<p>■ มีการดำเนินงานให้เกิดทีม คณะทำงานและกลไกการขับเคลื่อนในทุกอำเภอ ทุกตำบลอย่างเข้มข้น และเกิดพื้นที่รูปธรรมความสำเร็จในการจัดการปัญหา เจริญประเด็นหรือเชิงพื้นที่ อย่างน้อย 1 ตำบลต่อ 1 อำเภอ ตามจังหวัดที่ร่วมโครงการ</p> <p>ระยะยาว</p> <p>■ สภาพปัญหาและสถิติการเกิดเหตุ ตามประเด็นความเสี่ยงหลัก ลดลงจากปีที่ผ่านมา คือ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 80 2) จำนวนจุดเสี่ยงในพื้นที่ที่เกิดเหตุบ่อยครั้งได้รับการปรับปรุงแก้ไขอย่างน้อย 80% ของจุดเสี่ยงที่มี 3) จำนวนการเกิดพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัย (ดื่มแล้วขับ ขับรถเร็ว ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย) ลดลงจากปีที่ผ่านมาอย่างน้อย 5% 	<p>■ เกิดทีมคณะทำงานและกลไกการขับเคลื่อนในทุกอำเภอ และมีการขับเคลื่อนในระดับตำบล 1 ตำบล ต่อ 1 อำเภอ</p> <p>■ เกิดการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่จุดเสี่ยงได้รับการแก้ไขจำนวน 135 จุด โดยแบ่งเป็นจุดเสี่ยงในพื้นที่ 92 จุด จุดเสี่ยงในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงแพร์ 19 จุด และจุดเสี่ยงในความรับผิดชอบของทางหลวงชนบทแพร์ 24 จุด ซึ่งเกินร้อยละ 80 เนื่องจากที่ผ่านมาไม่มีกระบวนการสำรวจและแก้ไขจุดเสี่ยง</p> <p>■ มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยทั้งจังหวัด ร้อยละ 59.54 ซึ่งเพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 8.41</p>

ตัวชี้วัดความสำเร็จ	ผลการดำเนินงาน
<ul style="list-style-type: none"> ■ คณะทำงาน/ทีมงาน/ศปถ. จังหวัด อำเภอ มีรูปแบบการดำเนินงานที่ชัดเจน มีระบบการจัดการข้อมูลทั้งในระดับจังหวัด อำเภอ และมีวาระรองรับการขับเคลื่อนงานในระดับจังหวัด อำเภอ ตำบล/อปท. ■ ประชาชนในพื้นที่เป้าหมายมีพฤติกรรมกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยขึ้นและสถิติการเกิดอุบัติเหตุ เสียชีวิตลดลง 	<ul style="list-style-type: none"> ■ มีการแต่งตั้งคณะทำงาน ศปถ.จังหวัด ศปถ.อำเภอในทุกอำเภอของจังหวัด แต่งตั้ง ศปถ.อปท. 8 แห่ง จาก 8 อำเภอ และมีการดำเนินงานขับเคลื่อนอย่างเป็นรูปธรรม ■ อัตราการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตลดลง <ul style="list-style-type: none"> - อัตราการเกิดอุบัติเหตุลดลง ร้อยละ 10.05 - อัตราการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.82 - อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุลดลงร้อยละ 13.61

หัวใจสำคัญของการทำให้เกิดพลังขับเคลื่อน เกิดจากความร่วมมือของทีมงาน ในพื้นที่จังหวัดแพร่ทั้ง 3 ระดับ ได้แก่

ระดับการขับเคลื่อน	หัวใจสำคัญของการขับเคลื่อน
จังหวัด	<ul style="list-style-type: none"> - มีทีมศปถ.จังหวัดในการขับเคลื่อนงาน ประสานทีม ศปถ.อำเภอ - มีคณะทำงานชุดเล็กซึ่งเป็นทีมปฏิบัติการ (อนุกรรมการแต่ละทีม) อาทิ คณะทำงานวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนน คณะทำงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน คณะทำงานด้านบังคับใช้กฎหมาย เป็นต้น



ระดับการขับเคลื่อน	หัวใจสำคัญของการขับเคลื่อน
อำเภอ	มีการประชุมคณะกรรมการ ศปถ.อำเภออย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้เกิดการติดตามผลการดำเนินงานในระดับ อำเภอ และระดับตำบล/อปท. อย่างต่อเนื่อง
ตำบล/อปท.	มีการจัดเวทีประชาคม และการประชุมประจำเดือน ของหมู่บ้าน/ชุมชน ที่เป็นเวทีแลกเปลี่ยนข้อมูล ติดตามผลการดำเนินงาน และคืนข้อมูลให้กับชุมชน

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลง

1. จำนวนผู้สวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นจากก่อนทำโครงการร้อยละ 8.41 จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุลดลงร้อยละ 10.05 จำนวนผู้เสียชีวิต ลดลงร้อยละ 13.61
2. จุดเสี่ยงได้รับการแก้ไขจำนวน 135 จุด โดยแบ่งเป็นจุดเสี่ยงในพื้นที่ 92 จุด จุดเสี่ยงในความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงแพร์ 19 จุด และจุดเสี่ยงในความรับผิดชอบของทางหลวงชนบทแพร์ 24 จุด
3. เกิดแกนนำ คณะทำงานตัวจริงที่เป็นกลไกการขับเคลื่อนงานทั้งในระดับจังหวัด จำนวน 23 คน และระดับอำเภอ อำเภอละ 20 คน (รวม 160 คน) และมีภาคีเครือข่ายที่มีศักยภาพร่วมกันดำเนินการ ตามแผนงานเพื่อบรรลุเป้าหมายโครงการได้ ในระดับตำบล ตำบล ละ 15 คน
4. เกิดมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ทั้งในระดับจังหวัด และอำเภอ ตำบล โดยมีประกาศให้การดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดเป็นภารกิจสำคัญที่ต้องดำเนินการ โดยกำหนดเป็นวาระของจังหวัดแพร์ ในประเด็น ดังต่อไปนี้ 1) การ ควบคุมความเร็วเพื่อลดความรุนแรงการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน

- 2) การใช้และสวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์
- 3) การใช้อุปกรณ์คาดเข็มขัดนิรภัย สำหรับผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถยนต์ทุกประเภท 4) การบังคับใช้กฎหมายกรณีเมาสุราแล้วขับขี่รถ
- 5) มาตรฐานความปลอดภัยของรถผู้รับส่งนักเรียนในพื้นที่จังหวัดแพร่ โดยให้ดำเนินการตามมาตรการ 4 มาตรการ ได้แก่
 - 1) การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้น : การตั้งด่านกวดขันวินัยจราจร 10 ข้อหาหลัก เน้น การไม่สวมหมวกนิรภัย การตรวจจับความเร็ว และเมาไม่ขับ
 - 2) หมู่บ้าน/ชุมชนเข้มแข็งด้านความปลอดภัยทางถนน : ตั้งด่านหมู่บ้าน/ชุมชนทุกวันจันทร์ การประชาสัมพันธ์เรื่องความปลอดภัยทางถนนเป็นประจำทุกวัน
 - 3) เยาวชนแพร่ปลอดภัยสวมหมวกนิรภัย 100% : นักเรียน นักศึกษา ผู้ปกครองทุกระดับต้องสวมหมวกนิรภัย 100% การอบรมให้ความรู้ด้านกฎหมายจราจร เพื่อทำใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ รถรับ-ส่งนักเรียนต้องมีมาตรฐานความปลอดภัย
 - 4) ตำบลขับขี่ปลอดภัย : คัดเลือกตำบลอย่างน้อย 1 แห่ง/อำเภอ ประชุมศูนย์ปฏิบัติการฯ เดือนละ 1 ครั้ง วิเคราะห์ สืบสวน แก้ไข จุดเสี่ยง รณรงค์สวมหมวกนิรภัย
5. มีมาตรการที่ดำเนินการในระดับอำเภอและหมู่บ้าน ได้แก่ 1) มีชุดตีวงเหล้า เพื่อสกัดกลุ่มเมาแล้วขับ โดยในช่วงเทศกาลสำคัญ เช่น ปีใหม่ สงกรานต์ ลอยกระทง การจัดงานบุญ กินสลาก ผ่าป่า กฐิน หากมีการตั้งวงเหล้า ชุดตีวงเหล้าจะเข้าไปให้คำแนะนำว่าเมื่อตีมาแล้วไม่ให้ขับรถ หรือหากเครื่องตีหรือเครื่องเคียงหมตให้ผู้ที่ไม่ได้ตีออกไปซื้อเพิ่มเติม 2) เมื่อมีงานรื่นเริงในช่วงเวลาต่างๆ ต้องแจ้ง กำนัน/ผู้ใหญ่



- บ้านในพื้นที่ 3) ตั้งจุดตรวจบริเวณสถานที่จัดงานรื่นเริง เพื่อกำชับไม่ให้คนเมา ขับรถกลับบ้าน
6. กำหนดให้สถานศึกษาทุกระดับ 8 อำเภอ จำนวน 275 แห่ง ทั้งเด็กนักเรียน นักศึกษา และผู้ปกครองที่ใช้รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย 100%
 7. กำหนดให้ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กในความรับผิดชอบของ อปท. จำนวน 149 แห่ง ทั้งเด็กและผู้ปกครองที่ใช้รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย 100%
 8. เกิดธรรมนูญหมู่บ้าน/ชุมชนด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้หมู่บ้าน/ชุมชนกำกับ ดูแลคนในหมู่บ้าน/ชุมชนจำนวน 708 หมู่บ้าน 18 ชุมชน
 9. มีการจัดตั้งด่านวันจันทร์ ทำหน้าที่เป็นจุดคัดกรองกลุ่มที่มีพฤติกรรมเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนน ทำให้คณะกรรมการหมู่บ้าน ผู้นำหมู่บ้าน ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องปราม ตักเตือน แนะนำ และเน้นย้ำมาตรการความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่อง เมาแล้วขับ และการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์
 10. เกิดเครือข่ายในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับหมู่บ้าน/ตำบล/อำเภอ/จังหวัด



ผลงานเด่นรายอำเภอ

อำเภอ	ผลงานเด่น/จุดเด่น
1. เมืองแพร์ (เทศบาลตำบลทุ่งไผ่)	<ul style="list-style-type: none"> - การตั้งด่านหมู่บ้าน/ชุมชน ในทุกวันจันทร์ - ประชาสัมพันธ์เรื่องความปลอดภัยทางถนนทางหอกระจายข่าวทุกวัน
2. อ.ร้องกวาง (อบต.น้ำเลา)	<ul style="list-style-type: none"> - ด่านสกัดคนเมา ชุตลาดตะเวนตีวงเหล้า โดยคณะกรรมการหมู่บ้าน (ป้องกันห้ามคนดื่มเหล้าแล้วขับรถ)
3. อ.สอง (อบต.ทุ่งน้ำ)	<ul style="list-style-type: none"> - อบรมให้ความรู้ทุกวันศุกร์แทนการเสียค่าปรับ - ร่วมกับบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาแพร์ ในการรณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100% และการจัดทำ พรบ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
4. อ.สูงเม่น (อบต.บ้านเหล่า)	<ul style="list-style-type: none"> - รณรงค์ส่งเสริมการขับขี่ปลอดภัยสวมหมวก 100% - กำหนดงบประมาณตามข้อบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีในการแก้ไขจุดเสี่ยงและรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่



อำเภอ	ผลงานเด่น/จุดเด่น
<p>5. อ.เด่นชัย (เทศบาลตำบลเด่นชัย)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ประชุมศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนทุกเดือน - สภ.เด่นชัยกับเทศบาล ดำเนินโครงการ 1 ตำบล 1 ถนนปลอดภัย - เน้นบังคับใช้กฎหมาย ตั้งด่านตรวจวันละ 3 ครั้ง - การสำรวจและวิเคราะห์จุดเสี่ยงด้วยเครื่องมือแก้ไขจุดเสี่ยง “ฮะริยาโต๊ะ”
<p>6. อ.วังชิ้น (เทศบาลตำบลวังชิ้น)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ตั้งจุดตรวจหมวกนิรภัย 100% หน้าศูนย์ราชการ อ.วังชิ้นและได้มีการประชาสัมพันธ์ขายหมวกนิรภัยราคา 99 บาท ทำให้การสวมหมวกนิรภัยในพื้นที่อำเภอวังชิ้นเพิ่มขึ้นเป็น 70% - ออกติดตามลงพื้นที่บ้านวัยรุ่นที่ขับขี้อักรยานยนต์เสี่ยงดังในชุมชน - การอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนกับประชาชนนักเรียนและเยาวชนในพื้นที่อำเภอวังชิ้น - จัดทำ MOU มาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน และการรักษาวินัยจราจร ทุกหน่วยงานในพื้นที่อำเภอวังชิ้น



อำเภอ	ผลงานเด่น/จุดเด่น
7. อ.ลอง (เทศบาลตำบลปากกาง)	<ul style="list-style-type: none"> - ประชุมขับเคลื่อนการดำเนินงาน โดยจัดทำ MOU ระหว่างหน่วยงาน - แคนนำระดับอำเภอลงพื้นที่ ประชาสัมพันธ์ การป้องกันและลด อุบัติเหตุทางถนน ให้กับประชาชน - การตั้งด่านหมู่บ้าน/ชุมชนทุกวันจันทร์
8. อ.หนองม่วงไข่ (เทศบาลตำบลหนองม่วงไข่)	<ul style="list-style-type: none"> - แก้ไขจุดเสี่ยงหลัก 5 จุด ทำให้ไม่มี อุบัติเหตุเกิดขึ้นเลย - ทำคาร์ร็องการปฏิบัติตนในการ รักษาวินัยจราจรระหว่างเทศบาล และชุมชน (ทุกหมู่บ้าน) - ตั้งจุดด่านหมู่บ้าน/ชุมชนวันจันทร์ (ไม่สวมหมวกนิรภัย จะบันทึกชื่อ เตือน/ปรับ) - รณรงค์ให้ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กสวม หมวกนิรภัย - การขับเคลื่อนการดำเนินงาน ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนผ่าน คณะกรรมการการพัฒนาคุณภาพ ชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) และ ให้ อสม. เข้ามาร่วมในการรณรงค์ เรื่องป้องกันอุบัติเหตุ





กระบวนการทำงาน การบูรณาการอย่างมีส่วนร่วม

1. มีการแต่งตั้งคณะทำงานระดับจังหวัด เพื่อเป็นแกนนำหลักขับเคลื่อนงาน และเสริมสร้างศักยภาพแกนนำระดับจังหวัด อำเภอเพื่อวางแผนงานการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
2. ที่ทำการปกครองอำเภอทุกแห่ง ได้แต่งตั้งคณะทำงานระดับอำเภอในการขับเคลื่อนงาน
3. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นแต่งตั้งคณะทำงานระดับตำบล และหมู่บ้าน เพื่อเป็นแกนนำและร่วมกันวางแผนการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
4. จัดประชุมเชิงปฏิบัติการ เพื่อพัฒนากลุ่มแกนนำระดับตำบล หมู่บ้าน ในเรื่องวิเคราะห์ปัญหาและวิเคราะห์จุดเสี่ยงของชุมชน/หมู่บ้าน แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง จัดการพฤติกรรมความเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยการจัดการข้อมูล และจัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้
5. ศปถ.อำเภอ และศปถ.ท้องถิ่น ดำเนินกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ จัดทำแผนปฏิบัติการ และแลกเปลี่ยนเรียนรู้ในการประชุมประจำเดือน และรายงานผลต่อจังหวัด



6. แกนนำระดับจังหวัด ออกติดตาม นิเทศ ตรวจสอบให้คำปรึกษา และติดตามความก้าวหน้า ในการดำเนินงานในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ ศปภ.อำเภอ และศปภ.ท้องถิ่นสามารถพัฒนาตัวเองเป็นพื้นที่ต้นแบบได้

บทเรียนความสำเร็จ

การดำเนินงานเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนโดยใช้กลไกของอำเภอและตำบล (ท้องถิ่น) มาใช้สามารถสร้างกระแสความปลอดภัยให้เกิดขึ้น โดยพบว่า

1. สร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน โดยการวิเคราะห์จุดเสี่ยงและการแก้ไขปัญหาร่วมกัน จะสามารถทำให้เกิดความยั่งยืนได้
2. การแก้ไขพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสม สามารถลดอุบัติเหตุได้ พฤติกรรมที่ต้องปรับเปลี่ยน ได้แก่ การขับรถเร็ว การเมาแล้วขับ การไม่สวมหมวกนิรภัย

เหล่านี้เป็นข้อค้นพบที่เกิดขึ้นจากการทำงาน และจะนำมาใช้เพื่อขยายวิธีการทำงานไปยังพื้นที่อื่นๆของจังหวัดต่อไป

เงื่อนไขปัจจัยความสำเร็จ

1. มีการทำงานเป็นทีม ไม่คิดแยกส่วนมีการกำหนดเป้าหมายและแนวทางปฏิบัติให้ตรงกัน
2. มีการทำงานแบบเครือข่ายใน 3 ระดับ โดยแต่งตั้งคณะทำงานและมอบหมายแกนนำหลักดำเนินงานร่วมกัน เช่น ปลัดอำเภอร่วมกับหน่วยงานหลัก (ท้องถิ่น จนท.สาธารณสุข ตำรวจ ฯลฯ)



3. การวางกรอบนโยบาย มาตรการ หรือแนวปฏิบัติที่ชัดเจน สอดคล้องกันในทุกระดับ ส่งผลให้การดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนดำเนินงานไปในทิศทางเดียวกัน
4. การเปิดโอกาสให้แต่ละตำบล/ชุมชน มีการดำเนินกิจกรรมที่หลากหลายตามแต่บริบทของแต่ละพื้นที่ ภายใต้นโยบาย/มาตรการที่กำหนดไว้ อาทิ รูปแบบการตั้งด่านชุมชน การอบรมแทนการเสียเงินค่าปรับ เมื่อไม่สวมหมวกนิรภัย
5. การพัฒนาศักยภาพของคณะทำงาน/แกนนำระดับท้องถิ่น (ตำบล) ที่สามารถวิเคราะห์ปัญหาและจุดเสี่ยงของพื้นที่ตนเองได้ ส่งผลให้ได้ข้อมูลที่เป็นจริงและชัดเจน
6. การสร้างการมีส่วนร่วมกับชุมชนโดยการระดมสมองให้คนในพื้นที่ร่วมวิเคราะห์ปัญหาและวิเคราะห์จุดเสี่ยงของชุมชน/หมู่บ้าน ร่วมหาแนวทางการแก้ไขจุดเสี่ยง และการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับขี่ให้ปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนในโรงเรียน หมู่บ้าน ชุมชน
7. การดำเนินงานเชิงรุกในการจัดตั้งด่านชุมชนคุณภาพ เพื่อกวาดล้างควบคุมพฤติกรรมเมาแล้วไม่หยุด เน้นการป้องปรามมากกว่าการบังคับใช้กฎหมาย
8. การสื่อสารผ่านไลน์กลุ่ม ที่มีการนำเสนอข้อมูล การคืนข้อมูล การตอบสนองของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำให้เกิดการแก้ไขปัญหาได้ทันที
9. มีการติดตามหนุนเสริม ซึ่งดำเนินงาน 2 รูปแบบ
 - การติดตามในพื้นที่ มีแกนนำระดับจังหวัด ออกติดตาม นิเทศ ตรวจสอบให้คำปรึกษา ช่วยเหลือและติดตามความก้าวหน้าในการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงและการป้องกันอุบัติเหตุของพื้นที่



- การติดตามผ่านทางการประชุม โดยกำหนดให้ ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.ท้องถิ่น มีการประชุมทุกเดือนอย่างต่อเนื่อง และรายงานผลการประชุมแต่ ศปถ.จังหวัด

ทั้งนี้ ความสำเร็จที่เกิดขึ้นเกิดจากการติดตามหนุนเสริมอย่างต่อเนื่อง แกนนำในระดับจังหวัดและพี่เลี้ยง สอจร. ทำหน้าที่เป็นหน่วยสนับสนุน ให้คำปรึกษา โดยมีแกนนำระดับอำเภอที่เป็นส่วนเชื่อมประสานระหว่างภาคีระดับจังหวัดและตำบล โดยเข้าร่วมในการประชุมและกิจกรรมกินข้าวเล่าเรื่องอย่างสม่ำเสมอ

ปัญหาอุปสรรค/ข้อจำกัด

1. คณะทำงานจังหวัดยังไม่ได้สามารถดำเนินงานได้ครอบคลุมทุกตำบล
2. หัวหน้าส่วนราชการ รวมถึงผู้ปฏิบัติงาน มีการโยกย้ายตำแหน่งบ่อยครั้ง ทำให้ขาดความต่อเนื่องในการปฏิบัติงาน และภารกิจของตำบล อำเภอ จังหวัด ที่มีมากแต่บุคลากรมีน้อย
3. ประชาชนยังขาดความตระหนักในการป้องกันก่อนเกิดเหตุ
4. การบังคับใช้กฎหมายในระดับหมู่บ้าน/ชุมชน ตำบล ยังทำได้ไม่เต็มที่

แนวทางการขยายผลและก้าวต่อไป

- 1) กำหนดให้ดำเนินการต่อเนื่องทุกตำบล ทุกพื้นที่ของจังหวัด อย่างเข้มข้น ตามการประกาศเป็นวาระจังหวัด เรื่อง กำหนดมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดแพร่ใน 365 วัน ประกาศ ณ มกราคม 2563 โดยการขับเคลื่อนมาตรการความปลอดภัยทางถนน 5 มาตรการ



- ได้แก่ 1) การควบคุมความเร็วเพื่อลดความรุนแรงการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน 2) ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกนิรภัย 100% และผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถยนต์ทุกประเภทต้องคาดเข็มขัดนิรภัย 3) การบังคับใช้กฎหมายกรณีเมาสุราแล้วขับซึ่รถ 4) รถรับส่งนักเรียนทุกคนในพื้นที่จังหวัดแพร่ ต้องมีมาตรฐานความปลอดภัยของรถตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด 5) มีการขับเคลื่อนมาตรการความปลอดภัยทางถนน โดยคณะกรรมการหมู่บ้าน (กม.) โดยการจัดตั้งด่านหมู่บ้าน/ชุมชนทุกวันจันทร์ ทำหน้าที่เป็นจุดคัดกรองกลุ่มที่มีพฤติกรรมเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อป้องปรามตักเตือน และเน้นย้ำมาตรการความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เรื่องเมาแล้วขับ และการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์
- 2) เพิ่มจำนวนวันในการตั้งด่านชุมชน เพื่อคัดกรองเมาแล้วขับ ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยและควบคุมกับงานความมั่นคงอื่น เช่น การตรวจสารเสพติด
 - 3) สนับสนุนให้เกิดหมู่บ้านสีเขียว เพื่อส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100% และสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนให้เข้ามาร่วมกันดูแลป้องกันให้อุบัติเหตุทางถนนกลายเป็นศูนย์ (0)

ข้อเสนอแนะ

1. คณะทำงานควรถอดบทเรียนพื้นที่ที่มีการตั้งด่านวันจันทร์ และวิธีการจัดการผู้ที่เมาแล้วขับ/ไม่สวมหมวกนิรภัย เช่น การอบรมแทนการเสียค่าปรับ การเข้าไปพูดคุยกับวัยรุ่น เพื่อเผยแพร่ให้พื้นที่อื่นได้เรียนรู้และนำไปปรับใช้



- ติดตามความก้าวหน้าอย่างต่อเนื่องและพิจารณาคัดเลือกตำบล หมู่บ้านที่มีการดำเนินกิจกรรมดีเด่นในการป้องกันและลดอุบัติเหตุ เพื่อชื่นชมให้กำลังใจ มอบรางวัลเป็นประจำทุกปี



2 จังหวัดราชบุรี

สภาพปัญหา

จังหวัดราชบุรีเป็นศูนย์กลางด้านการปกครอง เศรษฐกิจ และการคมนาคมในภูมิภาค ทิศเหนือติดต่อกับจังหวัดกาญจนบุรี ทิศใต้ติดต่อกับจังหวัดเพชรบุรี ทิศตะวันออกติดต่อกับจังหวัดสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสงคราม และจังหวัดนครปฐม และทิศตะวันตกติดต่อกับประเทศพม่าแบ่งการปกครองเป็น 10 อำเภอ 104 ตำบล 975 หมู่บ้าน (ข้อมูล th.Wikipedia.org/wiki/จังหวัดราชบุรี)



จากสภาพพื้นที่ๆ เป็นเส้นทางผ่านไปยังแหล่งท่องเที่ยวสำคัญในภูมิภาคตะวันตก ทำให้ในแต่ละปีมีปริมาณรถที่วิ่งผ่านเป็นจำนวนมาก โดยสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดราชบุรี จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดราชบุรี ในปี พ.ศ.2558 - 2561 พบว่า

ข้อมูล	พ.ศ.2558	พ.ศ.2559	พ.ศ.2560	พ.ศ.2561
จำนวนผู้บาดเจ็บ (ราย)	18,008	19,125	18,790	16,479
จำนวนผู้เสียชีวิต (ราย)	245	254	271	237
อัตราการเสียชีวิต (ต่อแสนปชก.)	28.78	33.56	31.22	28.01

เมื่อพิจารณาข้อมูลการเกิดสถิติการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิต ในปีงบประมาณ 2561 (ช่วง ต.ค. 60 - มี.ค. 61) ใน 10 อำเภอ พบว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นยังมีอัตราที่สูงถึง 8,851 ครั้ง และมียอดผู้เสียชีวิต รวม 151 ราย พบการเกิดอุบัติเหตุมากกว่า 1,000 ครั้งใน 3 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองราชบุรี อำเภอโพธาราม และอำเภอบ้านโป่ง ทั้งยังพบอัตราการเสียชีวิต ณ ที่เกิดเหตุมากกว่าร้อยละ 60 ซึ่งเป็นตัวบ่งชี้ความรุนแรง ณ พื้นที่เกิดเหตุอีกด้วย สาเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรส่วนใหญ่ มาจากพฤติกรรมเสี่ยง เช่น ไม่สวมหมวกกันน็อก ดื่มสุรามาแล้วขับ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ขับด้วยความเร็ว ฝ่าฝืนกฎจราจร เป็นต้น ที่ผ่านมาหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้ ได้ดำเนินการจัดกิจกรรมต่างๆ เพื่อลด การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร แต่อย่างไรก็ตามเคยมีการบูรณาการ การทำงาน ทั้งการนำข้อมูลมาเผยแพร่และวิเคราะห์ปัญหาาร่วมกัน

ทางสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดราชบุรี โดย นายสุริยะ คูหะรัตน์ ได้เล็งเห็นความสำคัญและเป็นตัวแทนของจังหวัดในการรับทุนจาก สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) มาดำเนินการ โดยมีแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) ภาคกลางมาช่วยเป็นพี่เลี้ยงสนับสนุน ในการดำเนินโครงการรวมพลัง

ขับเคลื่อนกลไกจังหวัดสู่อำเภอเพื่อความปลอดภัยทางถนนพื้นที่จังหวัดราชบุรี โดยมีวัตถุประสงค์ เป้าหมายคือ

วัตถุประสงค์

1

เพื่อพัฒนาศักยภาพของทีมนักงานความปลอดภัยทางถนน ระดับจังหวัด ระดับอำเภอ (10 อำเภอ) ในพื้นที่จังหวัดราชบุรี

2

เพื่อพัฒนากลไกขับเคลื่อนงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดราชบุรีให้ครอบคลุมทั้งในระดับจังหวัด ระดับอำเภอและในระดับตำบล

3

เพื่อจัดการปัญหาอุบัติเหตุฯ และลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตของจังหวัดราชบุรี

เป้าหมาย

เกิดกลไกขับเคลื่อนการทำงานเรื่องความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่จังหวัดราชบุรี จากระดับจังหวัด ลงสู่ ระดับอำเภอ (10 อำเภอ) และขยายผลไปยังระดับตำบล ในการจัดการปัญหาอุบัติเหตุฯ และลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตลงจากปีที่ผ่านมา

เกิดความรู้ในการพัฒนาการดำเนินงานเรื่องความปลอดภัยทางถนน จากระดับจังหวัด ลงสู่ ระดับอำเภอ (10 อำเภอ) และขยายผลไปยังระดับตำบล

กลุ่มเป้าหมาย

ทีมกลไกคณะทำงานระดับจังหวัดราชบุรี

ทีมกลไกคณะทำงานระดับอำเภอ 10 อำเภอ

ทีมชุมชนท้องถิ่น (เทศบาล/ตำบล) ใน 10 อำเภอ

ภาคีเครือข่ายขับเคลื่อนงาน

การดำเนินโครงการขับเคลื่อนกลไกจังหวัดไปสู่อำเภอ ส่งผลให้เกิดเครือข่ายที่มาร่วมดำเนินงานในแต่ละระดับแตกต่างกันไป ทั้งนี้ ภาคีที่เข้าร่วมดำเนินงานจะดำเนินงานภายใต้บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานของตน ดังนี้

ระดับ	หน่วยงาน	บทบาท
จังหวัด	ผู้ว่าราชการจังหวัด องค์การบริหารส่วนจังหวัด สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย บริษัทกลาง	- สนับสนุนงบประมาณ - ขับเคลื่อนการดำเนินงานสู่อำเภอ
อำเภอ	นายอำเภอ โรงพยาบาลอำเภอ สำนักงานสาธารณสุขอำเภอ ตำรวจมูลนิธิฯ ทางหลวงชนบท แขวงการทาง หน่วยงานรัฐ/เอกชนในพื้นที่	- ขับเคลื่อนการดำเนินงานสู่ตำบล - สร้างมาตรการในองค์กร - สื่อสารประชาสัมพันธ์

ระดับ	หน่วยงาน	บทบาท
ตำบล	เทศบาล องค์การบริหารส่วนตำบล โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล โรงเรียน ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก วัด สถานประกอบการ	- ขับเคลื่อนการดำเนินงาน งานสู่ชุมชน - งบสนับสนุนจาก อบต./ เทศบาล - สร้างมาตรการในองค์กร - สื่อสารประชาสัมพันธ์
หมู่บ้าน	กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน อสม. จิตอาสา ตัวแทนชุมชน	- สร้างความเข้าใจใน ชุมชน - สื่อสารประชาสัมพันธ์

เพิ่มเติมในการจัดการปัญหาอุบัติเหตุจราจร

ในปี พ.ศ. 2559 จังหวัดราชบุรี ได้ดำเนินการรณรงค์การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสำคัญร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน มูลนิธิอาสาสมัคร และยังได้รับงบประมาณสนับสนุนจากแผนงานสนับสนุนการดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด (สจร.) จำนวน 100,000 บาท ในการขับเคลื่อนการทำงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดราชบุรี ส่งผลให้มีข้อมูลจุดเสี่ยง และแนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นรูปธรรมมากขึ้น และในปี พ.ศ. 2560 ได้ดำเนิน **โครงการ“การมีส่วนร่วมของเครือข่ายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดราชบุรี”** ซึ่งทำให้ได้ภาคีในการทำงานที่ชัดเจน เกิดกระบวนการทำงานเบื้องต้น ได้แก่

1. มีนโยบายจากผู้ว่าราชการจังหวัดในการเฝ้าระวังป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน กำหนดให้มีการนำข้อมูลไปเสนอในการประชุมความมั่นคงของจังหวัด โดยมี ปก. และ สสจ.

- เป็นหน่วยงานหลักในการเสนอข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิต จุดเสี่ยง การบังคับใช้กฎหมายและกิจกรรมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
2. จัดกิจกรรม “กินข้าวเล่าเรื่อง” ระดับจังหวัด โดยมี ปภ.เป็นผู้รับผิดชอบ
 3. หน่วยงานสาธารณสุขจัดประชุมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) โดยกำหนดให้ทุกอำเภอต้องนำปัญหาเรื่องอุบัติเหตุมานำเสนอและร่วมแก้ปัญหา
 4. เมื่อเกิดอุบัติเหตุหมู่หรือเสียชีวิต หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องไปสอบสวนหาสาเหตุและนำเสนอให้ผู้ว่าราชการจังหวัดรับทราบและสั่งการ

นอกจากนี้ในปี 2561 ผู้ว่าราชการจังหวัดได้จัดสรรงบประมาณพัฒนาจังหวัดในการดำเนินงานการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนผ่านระบบสุขภาพอำเภอ (DHS-RTI) ของกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข และได้รับรางวัลในระดับ ADVANCE ระดับทอง 4 อำเภอ ระดับเงิน 2 อำเภอ และระดับดี 4 อำเภอ

งบประมาณร่วมสมทบ

การดำเนินโครงการฯ นอกจากงบประมาณที่ สสส.ได้สนับสนุนผ่านทาง สอจร. แล้วทางนายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดยังสนับสนุนหมวกนิรภัยให้กับ คปสอ.ทุกแห่ง เพื่อไปดำเนินกิจกรรมรณรงค์ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของประชาชนในพื้นที่ และยังได้รับงบประมาณเพิ่มเติมในแต่ละอำเภอ ดังนี้

อำเภอ	แหล่งงบประมาณ	การดำเนินการ
ปากท่อ	เงินบำรุงโรงพยาบาล PPB	ดำเนินโครงการขับเคลื่อน ศปภ. อำเภอปากท่อ ปี 2563



อำเภอ	แหล่งงบประมาณ	การดำเนินการ
	งบท้องถิ่น สสส.	จัดโครงการลดละเลิก สุรา/บุหรี่ ซ้ำซ้ำปลอดภัย
บ้านโป่ง	บริษัท SCG	สนับสนุนงบประมาณและสถานที่ ในการจัดเวทีสรุปผลการดำเนินงาน และแจกใบประกาศนียบัตร ในการทำมาตรการองค์กร
	โรงงานและโรงเรียน	ใช้งบประมาณของตนเองในการ ดำเนินกิจกรรมมาตรการองค์กร

กิจกรรมและผลการดำเนินงาน

โครงการได้วางแผนการดำเนินงานเป็น 3 ระดับ ได้แก่ ระดับจังหวัด ระดับอำเภอ และระดับท้องถิ่น โดยมีกิจกรรมการอบรมเชิงปฏิบัติการในการสร้างจิตสำนึกเรื่องความปลอดภัยทางถนน (1 อำเภอ 1 สถานศึกษา) และสร้างความเข้มแข็งของเครือข่ายสถานศึกษาร่วมกับทีมอำเภอและทีมท้องถิ่น และเวทีสรุปบทเรียน เป็นการดำเนินการร่วมกันทั้ง 3 ระดับ

- **ระดับจังหวัด** มีการดำเนินกิจกรรม ดังนี้

กิจกรรม	ผลการดำเนินงาน
1. เวทีประชุมสร้างความเข้าใจโครงการ	มีการประชุม 3 ครั้ง - ครั้งที่ 1 นำเสนอโครงการ วัตถุประสงค์และแนวทางการ ดำเนินงาน

กิจกรรม	ผลการดำเนินงาน
	<ul style="list-style-type: none"> - ครั้งที่ 2 แคนนาระดับอำเภอเข้าใจและทราบบทบาทของตนเองในการดำเนินงานระดับพื้นที่ - ครั้งที่ 3 วางแผนร่วมกับแกนนำระดับอำเภอในการจัดประชุมสร้างความเข้าใจระดับอำเภอและตำบล
<p>2. จัดอบรมเชิงปฏิบัติการหลักสูตรวิทยากรกระบวนการในงานความปลอดภัยทางถนน</p>	<p>แกนนำระดับอำเภอจำนวน 70 คนได้เรียนรู้หลักการเป็นวิทยากรกระบวนการงานปลอดภัยทางถนน มีความเข้าใจและมีความพร้อมในการขับเคลื่อนงาน</p>
<p>3. จัดอบรมเชิงปฏิบัติการหลักสูตรการวิเคราะห์-สังเคราะห์ เพื่อการวิเคราะห์-สังเคราะห์ข้อมูลที่มีพลัง</p>	<p>แกนนำระดับอำเภอ 70 คน ได้เรียนรู้และมีทักษะในเรื่องการวิเคราะห์-สังเคราะห์ข้อมูลเพื่อให้เกิดพลังส่งผลให้แกนนำระดับจังหวัดและอำเภอเข้าใจ สามารถนำข้อมูลมาจัดการแก้ปัญหาอุบัติเหตุได้</p>
<p>4. เวทีประชุมเครือข่ายการทำงานระดับอำเภอ/สรุปบทเรียน และขยายเครือข่ายการทำงาน</p>	<p>1. จัดเวทีขับเคลื่อนการทำงานความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอและสร้างทีมท้องถิ่น โดยบูรณาการประเด็นหมวกนิรภัย การแก้ไขจุดเสี่ยง การบังคับใช้กฎหมาย และการสร้างพฤติกรรม</p>



กิจกรรม	ผลการดำเนินงาน
	<p>ความปลอดภัย 1 ครั้ง มีผู้เข้าร่วมเป็นแกนนำระดับจังหวัดและแกนนำอำเภอ</p> <p>2. ติดตามผลการดำเนินงานของแต่ละอำเภอ</p>
<p>5. การสร้างจิตสำนึกเรื่องความปลอดภัยทางถนน (1อำเภอ 1 สถานศึกษา) และสร้างความเข้มแข็งของเครือข่ายสถานศึกษาร่วมกับทีมอำเภอและทีมท้องถิ่น</p>	<p>1. ผู้เข้าร่วมโครงการจำนวน 500 คนเข้าร่วมกิจกรรมสร้างจิตสำนึกเรื่องความปลอดภัยทางถนน</p> <p>2. ทีมแกนนำระดับอำเภอลงพื้นที่พบผู้บริหารท้องถิ่นและผู้บริหารสถานศึกษาเพื่อทำความเข้าใจ ขอความร่วมมือ และร่วมออกแบบวางแผนการดำเนินกิจกรรมร่วมกัน</p>
<p>6. เวทีสรุปบทเรียนการดำเนินโครงการ (ทีมจังหวัด ทีมอำเภอและทีมท้องถิ่น)</p>	<p>แกนนำในทุกระดับจำนวน 60 คนได้ร่วมกันถอดบทเรียน สรุปผลการดำเนินงาน สิ่งที่ได้เรียนรู้ และสิ่งที่จะนำไปพัฒนาต่อยอดในพื้นที่ของตนเอง</p>



• **ระดับอำเภอ** มีการดำเนินกิจกรรม ดังนี้

กิจกรรม	ผลการดำเนินงาน
<p>เวทีสร้างความเข้าใจโครงการระดับอำเภอและระดับตำบล</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. แกนนาระดับอำเภอ และระดับตำบลของแต่ละอำเภอมีการประชุมร่วมกับแกนนาระดับจังหวัดเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่และกลไกในการขับเคลื่อน 2. แกนนาระดับตำบลมีความรู้ความเข้าใจและสามารถออกแบบกิจกรรมของตนเองได้ 3. เกิดแกนนาระดับตำบลอย่างน้อย 1 ทีมเพื่อขับเคลื่อนงาน 4. ได้ตำบลต้นแบบและโรงเรียนนำร่องของแต่ละอำเภอ

• **ระดับท้องถิ่น** มีการดำเนินกิจกรรมในการขับเคลื่อนศูนย์ถนนท้องถิ่น (เทศบาล/ตำบล) โดยมีระดับจังหวัดและอำเภอร่วมติดตามสนับสนุนท้องถิ่นดำเนินกิจกรรมผ่านทางวิธีการ

1. กิจกรรมกินข้าวเล่าเรื่อง แลกเปลี่ยน ติดตาม และรับฟังปัญหาที่พบระหว่างดำเนินการ
2. ร่วมวางแผน/ช่วยประสานงานและแก้ไขปัญหา
3. แกนนาระดับอำเภอลงพื้นที่ เยี่ยมชม ให้กำลังใจทีมงานระดับท้องถิ่น



นอกจากกิจกรรมที่ดำเนินงานตามแผนแล้ว ยังพบว่า มีบางกิจกรรมที่มีการดำเนินงานนอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในโครงการหรือปรับเปลี่ยนวิธีการดำเนินงาน ซึ่งเป็นกิจกรรมที่สนับสนุนการทำงานของโครงการฯ ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

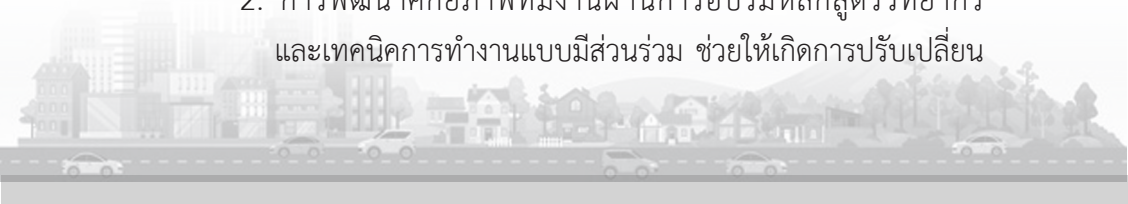
กิจกรรม	ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น
<p>1. เวทีขับเคลื่อน “จากจังหวัดสู่อำเภอปลอดภัยทางถนน” จังหวัดราชบุรีและลงนามข้อตกลงการขับเคลื่อน</p>	<p>1. ผู้บริหารระดับจังหวัดและอำเภอ ทราบวัตถุประสงค์ของโครงการ และแนวทางการดำเนินงานเพื่อลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดราชบุรี</p> <p>2. มีการลงนามทำ MOU ระหว่างผู้บริหารระดับจังหวัด อำเภอ และสอจร. ในการขับเคลื่อนงาน ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดราชบุรี</p>
<p>2. การอบรมอาสาจราจรในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ปรับจากแผนเดิมที่เป็นเพียงการจัดอาสาจราจร</p>	<p>1. เกิดอาสาสมัครจราจรที่ผ่านการอบรมหลักสูตรอาสาจราจรจังหวัดราชบุรีจำนวน 63 คน มีอาสาจราจรในทุกอำเภอ</p> <p>2. สถานีตำรวจในพื้นที่จังหวัดราชบุรี ได้สานต่อโครงการอาสาจราจร โดยลงไปยังโรงเรียนโรงงาน ชุมชน ให้ความรู้เบื้องต้นในด้าน</p>

กิจกรรม	ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น
	<p>กฎหมายจราจรทางบก การปฐมพยาบาลเบื้องต้น และฝึกปฏิบัติงาน เพื่อช่วย เจ้าหน้าที่ตำรวจในการจัดระเบียบและอำนวยความสะดวกในการจราจรในพื้นที่ให้คล่องตัว</p>
<p>3. การวิเคราะห์จุดเสี่ยงบริเวณหน้าโรงเรียน หน้าโรงงานและทางแยกต่างๆ พร้อมทั้งคืนข้อมูลจุดเสี่ยงพฤติกรรมเสี่ยง ให้กับชุมชน</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. เกิดการแก้ไขจุดเสี่ยงโดย <ul style="list-style-type: none"> - กำหนด ผู้ใหญ่บ้านและคนในชุมชน - หมวดยานทาง อปท.เทศบาล และสถานีตำรวจที่รับผิดชอบ มาช่วยปรับผิวถนน ทาสี ทำป้าย เน้นสะดุด ตัดต้นไม้ที่บังทัศนียภาพและติดตั้งป้ายสัญญาณจราจร 2. เทศบาล /ท้องถิ่น/ อปท. นำข้อมูลปัญหามาวางแผนดำเนินงานแก้ไข และบรรจุเข้าในแผนพัฒนาระดับท้องถิ่น เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ 3. เกิดการเฝ้าระวังจุดเสี่ยง พฤติกรรมเสี่ยง มีด่านชุมชนและลูกข่ายกู้ชีพอยู่ประจำหรือใกล้เคียงจุดเสี่ยง ทั้งในช่วงเทศกาลและนอกเหนือจากเทศกาล

กิจกรรม	ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น
4. โครงการถนนปลอดภัย	จัดทำโครงการถนนปลอดภัย ด้วยรักและห่วงใยจากนายอำเภอ โดยได้ปรับปรุง แก้ไขถนน ทาสี ทำป้าย สัญญาณจราจร ตัดแต่งกิ่งไม้
5. กองทุนหมวกนิรภัย	ชุมชนเห็นความสำคัญร่วมกันตั้งกองทุนหมวกนิรภัยเพื่อจัดหาหมวกนิรภัยให้กับผู้มีรายได้น้อยในชุมชน
6. เตรียมความพร้อมก่อนทำใบอนุญาตขับขี่ในสถานประกอบการ สถานศึกษา	เพื่อสนับสนุนมาตรการองค์กรในการให้บุคลากร/นักเรียนมีใบอนุญาตขับขี่ โดยการประสานขนส่ง และตำรวจมาให้ความรู้
7. เสริมสร้างความรู้เรื่องการขับขี่ปลอดภัย กฎหมายจราจรและบทลงโทษที่ควรทราบให้กับนักเรียน	1. โรงเรียนบรรจุเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุในหลักสูตรนักเรียนชั้น ม.4 2. เกิดอาสาจราจรหน้าโรงเรียนโดยครูฝ่ายปกครองและสถานักเรียน

เมื่อพิจารณากิจกรรมทั้งหมดแล้ว พบว่ากิจกรรมที่สร้างให้เกิดการมีส่วนร่วมในพื้นที่ ได้แก่

1. การจัดประชุมทีมอย่างต่อเนื่อง อย่างน้อยเดือนละ 1-2 ครั้ง ช่วยให้ทีมทำงานระดับอำเภอเกิดความเข้าใจและเห็นเป้าหมายในการทำงานร่วมกันอย่างชัดเจน
2. การพัฒนาศักยภาพทีมงานผ่านการอบรมหลักสูตรวิทยากร และเทคนิคการทำงานแบบมีส่วนร่วม ช่วยให้เกิดการปรับเปลี่ยน



- วิธีการทำงาน สามารถดึงคนในท้องถิ่นมาร่วมทำงานได้มากขึ้น
3. การสร้างพื้นที่แลกเปลี่ยนเรียนรู้ในระดับอำเภอและจังหวัด ทำให้คนทำงานได้มีโอกาสมาแลกเปลี่ยนประสบการณ์และเห็นตัวอย่างการทำงานของพื้นที่อื่น



พลังขับเคลื่อนงาน 3 ระดับ

การดำเนินงานในทั้ง 3 ระดับของจังหวัดราชบุรี มีการดำเนินกิจกรรม เพื่อให้วัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้บรรลุดังนี้

วัตถุประสงค์	กิจกรรม	ผลที่เกิดขึ้น
1. เพื่อพัฒนาศักยภาพของทีมงาน ความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด ระดับอำเภอ(10 อำเภอ) ในพื้นที่จังหวัดราชบุรี	การจัดอบรมเพิ่มความรู้อินด้านต่างๆ ได้แก่ - การอบรมเชิงปฏิบัติการ หลักสูตรวิทยากรกระบวนการในงานความปลอดภัยทางถนน - การอบรมเชิงปฏิบัติการหลักสูตรการ	ทีมคณะทำงานมีศักยภาพเพิ่มเติมในเรื่อง - การเป็นวิทยากรกระบวนการเพื่อสร้างให้เกิดความร่วมมือในพื้นที่ - มีความรู้เกี่ยวกับการวิเคราะห์-สังเคราะห์ข้อมูลการเกิด

วัตถุประสงค์	กิจกรรม	ผลที่เกิดขึ้น
	<p>อุบัติเหตุ วิเคราะห์-สังเคราะห์ เพื่อการใช้ประโยชน์จากข้อมูลที่มีพลัง</p>	<p>และนำข้อมูลมาใช้ในการวางแผนแก้ไข/จัดกิจกรรม</p>
<p>2. เพื่อพัฒนากลไกขับเคลื่อนงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดราชบุรี ให้ครอบคลุมทั้งในระดับจังหวัด ระดับอำเภอและในระดับตำบล</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. เวที ประชุม สร้างความเข้าใจโครงการระดับจังหวัด อำเภอ และตำบล 2. เวทีขับเคลื่อน “จากจังหวัดสู่ อำเภอปลอดภัยทางถนน” จังหวัดราชบุรีและลงนามข้อตกลงการขับเคลื่อน 3. เวทีประชุมเครือข่ายคณะทำงานระดับอำเภอ/สรุปทเรียนและขยายเครือข่ายการทำงาน 4. เวทีสรุปทเรียน 	<ol style="list-style-type: none"> 1. คนทำงานและเครือข่ายทั้ง 3 ระดับ เข้าใจเป้าหมายและแนวทางการดำเนินงาน 2. เครือข่ายคณะทำงานระดับอำเภอ/ตำบล ได้มาแลกเปลี่ยนข้อมูลและวิธีการทำงานในพื้นที่ 3. คณะทำงานในทุกระดับได้ร่วมกันถอดบทเรียน สรุปผลการดำเนินงาน สิ่งที่ได้เรียนรู้ และสิ่งที่จะนำไปพัฒนาต่อยอดในพื้นที่ของตนเอง

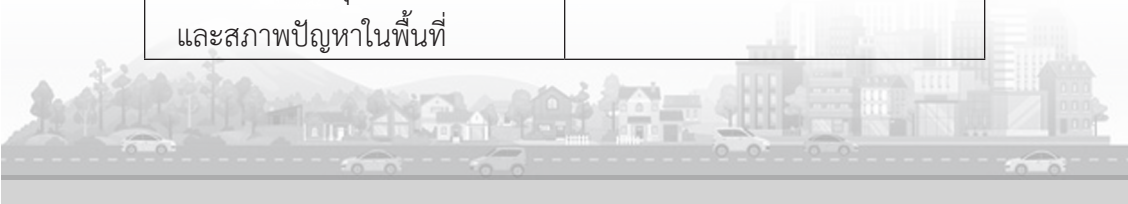


วัตถุประสงค์	กิจกรรม	ผลที่เกิดขึ้น
3. เพื่อจัดการปัญหาอุบัติเหตุฯ และลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตของจังหวัดราชบุรี	จัดกิจกรรมต่างๆของแต่ละพื้นที่ อาทิ การจัดการจุดเสี่ยง กองทุนหมวกนิรภัย มาตรการชุมชน มาตรการองค์กร อาสาจราจร ฯลฯ	คณะทำงานในระดับอำเภอและตำบลมีการดำเนินกิจกรรมที่เหมาะสมกับพื้นที่ของตัวเอง ซึ่งส่งผลให้เริ่มมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การสวมหมวกและคาดเข็มขัดนิรภัย รวมถึงการจัดการจุดเสี่ยงทางกายภาพ

ความสำเร็จที่เกิดขึ้นตามตัวชี้วัด

ผลการดำเนินงานโครงการที่เกิดขึ้น พบว่า หากเปรียบเทียบกับตัวชี้วัดที่ตั้งเป้าไว้ มีผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นใน 3 ระยะ ดังนี้

ตัวชี้วัดความสำเร็จ	ผลการดำเนินงาน
<p>ระยะสั้น</p> <ul style="list-style-type: none"> เกิดทีมแกนนำจังหวัดราชบุรีที่เป็นทีมงานจากสหสาขาเป็นกลไกขับเคลื่อน ไม่น้อยกว่า 20 คน/จังหวัด เกิดแผนงานจังหวัด มีข้อสั่งการสู่แผนปฏิบัติการระดับอำเภอ ที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์จังหวัดและสภาพปัญหาในพื้นที่ 	<ul style="list-style-type: none"> มีแกนนำคณะทำงานตัวจริงที่เป็นกลไกขับเคลื่อนงานระดับอำเภอ 100 คน มีภาคีเครือข่ายระดับตำบลจำนวน 240 คน ตำบลละ 20 คน 12 ตำบล



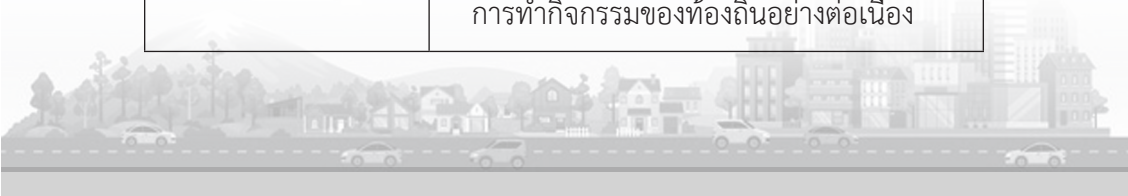
ตัวชี้วัดความสำเร็จ	ผลการดำเนินงาน
	<ul style="list-style-type: none"> ■ มีแผนงานระดับจังหวัด มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการทุกอำเภอ โดยท่านนายอำเภอลงนาม เกิดแผนงานระดับอำเภอที่สอดคล้องกับปัญหาในพื้นที่
<p>ระยะกลาง</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ เกิดทีมแกนนำจังหวัด และทีมแกนนำอำเภอที่เข้มแข็ง ที่มีการประชุมอย่างน้อย 2 เดือน/ครั้ง ใน 3 ประเด็นหลัก(ข้อมูล/ความเสี่ยงหลัก/ติดตามวัดผล) ■ เกิดแผนบูรณาการปฏิบัติการร่วมกันของภาคีที่เกี่ยวข้อง และมีการร่วมทุนไม่น้อยละ 80% ■ เกิดกลไกขับเคลื่อน 10 อำเภอของจังหวัดราชบุรี และร่วมกันสร้างรูปธรรมในระดับท้องถิ่น (เทศบาล/ตำบล) อย่างน้อยอำเภอละ 1 ตำบลรวม 10 ตำบล 	<ul style="list-style-type: none"> ■ มีแกนนำระดับจังหวัดและระดับอำเภอที่เข้มแข็ง มีการประชุมอย่างต่อเนื่อง อย่างน้อย 2 เดือน/ครั้ง โดยมุ่งประเด็นไปที่การสวมหมวกนิรภัย การคาดเข็มขัด เมาไม่ขับ และความเร็ว แต่ละอำเภอเลือกตำบลนำร่องที่มีความพร้อมในการดำเนินการ เกิดพื้นที่ที่เป็นรูปธรรม บางอำเภอมีการประชุมพบปะ เพื่อแก้ไขปัญหาทุกเดือน ■ ทุกอำเภอมีแผนบูรณาการร่วมกัน อย่างน้อยอำเภอละ 1 แผนงาน ■ ทีมแกนนำระดับอำเภอ มีการนำเสนอผลการดำเนินงานในเวทีประชุมศปถ.และพชอ.ระดับอำเภอ โดยมีท่านนายอำเภอเป็นประธาน และบรรจุไว้ในวาระการประชุม



ตัวชี้วัดความสำเร็จ	ผลการดำเนินงาน
<p>ระยะยาว</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ สถานการณ์ปัญหาและสถิติการเกิดเหตุลดลงจากปีที่ผ่านมา <ul style="list-style-type: none"> - สวมหมวกนิรภัยเพิ่ม 80% - แก้ไขจุดเสี่ยงอย่างน้อย 80% ■ จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ บาดเจ็บเสียชีวิตลดลงจากปีที่ผ่านมา อย่างน้อย 5% ■ เกิดพื้นที่การจัดการปัญหาอุบัติเหตุที่เห็นเป็นรูปธรรม ■ มีการแก้ไขจุดเสี่ยงไปแล้ว 50% 	<ul style="list-style-type: none"> ■ อัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นจากเดิมเป็น 42.58% ■ จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บลดน้อยลงเกิน 5% แต่ยอดผู้เสียชีวิตเพิ่มสูงขึ้น 4% และเป็นการเกิดอุบัติเหตุที่รุนแรงเสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุทันที ■ เกิดพื้นที่ การจัดการปัญหาอุบัติเหตุครอบคลุมทั้ง 10 อำเภอ อำเภอละ 1 แห่ง

หัวใจสำคัญของการทำให้เกิดพลังขับเคลื่อนเกิดจากความร่วมมือของทีมงาน ในพื้นที่จังหวัดราชบุรีทั้ง 3 ระดับ ได้แก่

ระดับการขับเคลื่อน	หัวใจสำคัญของการขับเคลื่อน
จังหวัด	<ol style="list-style-type: none"> 1. มีหน้าที่ในการสร้างความเข้าใจโครงการลงสู่ระดับอำเภอและระดับตำบล พร้อมทั้งทำหน้าที่ประสาน กระตุ้น ติดตามหนุนเสริม ให้เกิดการทำงานที่ต่อเนื่อง 2. ดำเนินการจัดเวทีขยายผลความรู้และพัฒนาศักยภาพให้กับทีมระดับอำเภอ สร้างให้แกนนำอำเภอเป็นโค้ช ที่สามารถลงไปหนุนให้เกิดการทำกิจกรรมของท้องถิ่นอย่างต่อเนื่อง



ระดับการขับเคลื่อน	หัวใจสำคัญของการขับเคลื่อน
อำเภอ	1. ถูกพัฒนาเป็น “โค้ช” ที่ทำหน้าที่หนุนการดำเนินงานของท้องถิ่น 2. เป็นตัวเชื่อมการทำงานระหว่างจังหวัดและพื้นที่ (ตำบล)
ท้องถิ่น	เป็นทีมขับเคลื่อนในพื้นที่ ดำเนินกิจกรรมสร้างความปลอดภัยทางถนน เช่น รณรงค์การสวมหมวกนิรภัย การตั้งด่านชุมชน การจัดการจุดเสี่ยง

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลง

1. จังหวัดสนองนโยบายการขับเคลื่อนงานป้องกันและลดอุบัติเหตุ จัดตั้งคำสั่งที่มคณะกรรมการระดับจังหวัดและระดับอำเภอครอบคลุมทั้ง 10 อำเภอ และสร้างมาตรการองค์กรปลอดภัยในสถานที่ราชการ โรงเรียน โรงงาน รวมถึงท้องถิ่นและเทศบาล มากกว่า 10 องค์กร
2. สถิติการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรลดลงจากปีงบประมาณ 62 ร้อยละ 5 ในตำบลนาร่องไม่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร แต่ภาพรวมจังหวัดยอดผู้เสียชีวิตกลับเพิ่มขึ้นร้อยละ 4 ทั้งยังพบว่าเป็นอุบัติเหตุที่รุนแรงมีผู้เสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุทันที จากความประมาทใช้ความเร็ว ฝ่าฝืนกฎจราจร แชนจ์และตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด
3. มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นจากเดิมเป็น 42.58% และมีการแก้ไขจุดเสี่ยงไปแล้ว 50%
4. มีการแก้ไขจุดเสี่ยงโดยจัดทำเป็นอุโมงค์ทางลอดขนาดใหญ่ 5 จุด ได้แก่ (1) หน้าวัดใหญ่อ่างทอง อ.เมือง (2) นิคมอุตสาหกรรม

- ต.ดอนทราย อ.โพธาราม (3) บ้านสิงห์ อ.โพธาราม (4) วัดจันทาราม ต.หนองอ้อ อ.บ้านโป่ง (5) วังมะนาว อ.ปากท่อ โดยทางหลวงจังหวัดราชบุรีเป็นผู้ดำเนินการ
5. เกิดอาสาจรรยาจัดแบบจำนวน 63 คนที่ผ่านการอบรมและช่วยเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน
 6. เกิดชุดความรู้ และองค์ความรู้ในการสร้างมาตรการ องค์การส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยหลายรูปแบบ ตามบริบทของพื้นที่ อาทิ
 - สังคมชนบท คุณครู พระ กำนันและผู้ใหญ่บ้านมีความสำคัญช่วยขับเคลื่อนงานลดอุบัติเหตุได้เป็นอย่างดี เกิดตำบลต้นแบบ เกิดโรงเรียนหัวแข็ง เกิดโครงการ ให้เยี่ยมหมวกนิรภัย
 - สังคมอุตสาหกรรม ผู้บริหารองค์กร หัวหน้างานความปลอดภัยมีส่วนช่วยกระตุ้นในการดำเนินโรงงานนำร่อง/ต้นแบบ เกิดมาตรการองค์ที่เข้มแข็ง มีข้อกำหนดว่าหากพนักงานให้ความร่วมมือปฏิบัติตามมาตรการที่วางไว้ มีผลต่อการพิจารณาขึ้นหรือโบนัสประจำปี ในทางกลับกันถ้าพนักงานทำผิดกฎจราจร ส่งผลต่อเงินเดือนและสิทธิการรักษา

ผลงานเด่นรายอำเภอ

อำเภอ	ผลงานเด่น/จุดเด่น
1. เมือง	โรงเรียนวัดใหม่ราษฎร์บำรุงเจริญธรรม ต.บ้านไร่ มีแกนนำที่เป็นครู และได้รับการสนับสนุนจากผู้อำนวยการให้ดำเนินโครงการรณรงค์การขับซื่ออย่างปลอดภัย และมีแผนจะดำเนินการทุกปี



อำเภอ	ผลงานเด่น/จุดเด่น
2. บ้านโป่ง	<ol style="list-style-type: none"> เกิดโครงการสานพลังสร้างมาตรการรณรงค์ความปลอดภัยใน 7 โรงเรียนและ 5 โรงงานในพื้นที่ โดยใช้งบประมาณของตนเอง เกิดโครงการอาสาจราจรที่สอนน้องที่โรงงานราชาเซรามิค อัตราการสวมหมวกนิรภัย 74% เพิ่มขึ้นจากเดิม 47% นายอำเภอเห็นชอบในการสร้างมาตรการรณรงค์ความปลอดภัย สั่งให้ขยายโครงการต่อเป็นรุ่นที่ 2 ในปีงบประมาณ 2563 อีกจำนวน 10 แห่ง
3. โพนาราม	เกิดชุมชนต้นแบบท่าชุมพลมีมาตรการในชุมชนต้นแบบตำบลท่าชุมพล ได้แก่ จำกัดความเร็วไม่เกิน 50 กม./ชม. อัตราสวมหมวกนิรภัย 100% ห้ามนั่งซ้อนเกินกฎหมายกำหนด มีจุดให้บริการยืมหมวกนิรภัย
4. ดำเนินสะดวก	<ol style="list-style-type: none"> กิจกรรมกินข้าวเปล่าเรื่อง ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กด้านความปลอดภัยทางถนนตำบลบ้านไร่
5. วัดเพลง	โครงการถนนปลอดภัยด้วยรักและห่วงใยจากนายอำเภอ
6. ปากท่อ	ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กด้านความปลอดภัยทางถนนตำบลดอนทราย
7. บางแพ	มีการแก้ไขจุดเสี่ยงบริเวณคันทรี่โซนจากการวิเคราะห์ข้อมูลและนำเสนอของคณะทำงาน



อำเภอ	ผลงานเด่น/จุดเด่น
8. จอมบึง	1. เกิดกองทุนสวมหมวกนิรภัย 2. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กด้านความปลอดภัยทางถนนบ้านแก้มอ้น
9. สวนผึ้ง	โรงเรียนต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน โรงเรียนสมนึกวิจิตรการ
10. บ้านคา	1. โรงเรียนหัวแข็งต้นแบบที่หนองพันจันทร์ 2. เกิดอาสาจราจรระดับอำเภอบ้านคาที่ช่วยเจ้าหน้าที่ตำรวจในการอำนวยความสะดวกจราจร ช่วยเหลือผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ สก๊ตกลุ่มเด็กแว้นซ์ กลุ่มคนเมา

บทเรียนความสำเร็จ

การดำเนินงานเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดราชบุรี พบเงื่อนไข/ปัจจัยความสำเร็จในการทำโครงการ เกิดจาก

1. การประสานการทำงานแนวราบและแนวตั้งที่เน้นการสร้างความสัมพันธ์ในการทำงานเชื่อมโยงกับกลไกโครงสร้างในระบบ ช่วยให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
2. การจัดประชุมทีมอย่างต่อเนื่องอย่างน้อยเดือนละ 1-2 ครั้งช่วยให้ทีมคณะทำงานระดับอำเภอเกิดความเข้าใจและเห็นเป้าหมายในการทำงานร่วมกันอย่างชัดเจน
3. การพัฒนาศักยภาพทีมคณะทำงานผ่านหลักสูตรวิทยากรกระบวนการและเทคนิคการทำงานแบบมีส่วนร่วมช่วยให้ทีมคณะทำงานเกิดการปรับวิถีคิดในการทำงานแนวราบ เน้นการมีส่วนร่วมของคนในท้องถิ่นและดึงคนในท้องถิ่นให้รู้สึกเป็นเจ้าของปัญหาและเข้ามา

ร่วมขับเคลื่อนกิจกรรม

4. การสร้างพื้นที่แลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วม ทำให้คนทำงานในแต่ละอำเภอได้มาแลกเปลี่ยนประสบการณ์ในการทำงานร่วมกันในเวทีจังหวัดและเห็นบทเรียนในการขับเคลื่อนงานร่วมกัน เพื่อนำไปสู่การสร้างกลไกการทำงานระดับจังหวัดและระดับอำเภอ
5. ผู้บริหารระดับจังหวัดและอำเภอมีการรับรู้โครงการและแนวทางในการขับเคลื่อนงาน
6. มีคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานระดับจังหวัดและระดับอำเภอ
7. มีการนำข้อมูลสถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิต พหุติกรรมและสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุพร้อมทั้งจุดเสี่ยงนำเสนอที่ประชุม ศปถ.อำเภอ/พขอ.อำเภอด้านสัญจรปลอดภัยและที่ประชุมศปถ.ตำบล เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับทราบสถานการณ์และแนวโน้มของแต่ละอำเภอ และนำข้อมูลดังกล่าวไปวางแผนการดำเนินกิจกรรมในพื้นที่ของตนเอง
8. แกนนำระดับอำเภอที่ผ่านการอบรมหลักสูตรวิทยากรกระบวนการได้นำความรู้และทักษะจากการอบรมนำไปใช้กับกลุ่มเป้าหมายในพื้นที่ ทำให้ได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดี
9. อาสาสมัครที่ผ่านการอบรมอาสาจราจร ได้เป็นผู้ช่วยเจ้าหน้าที่ตำรวจในด้านการจราจรในพื้นที่
10. มาตรการองค์กรปลอดภัยในโรงเรียนและโรงงาน มีสำคัญในการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจรทางถนน โดยเฉพาะการสวมหมวกนิรภัยและการคาดเข็มขัด เนื่องจากสถานประกอบการเหล่านี้มีเรื่อง safety เป็นหัวข้อหนึ่งในการประเมินมาตรฐานของสถานประกอบการ

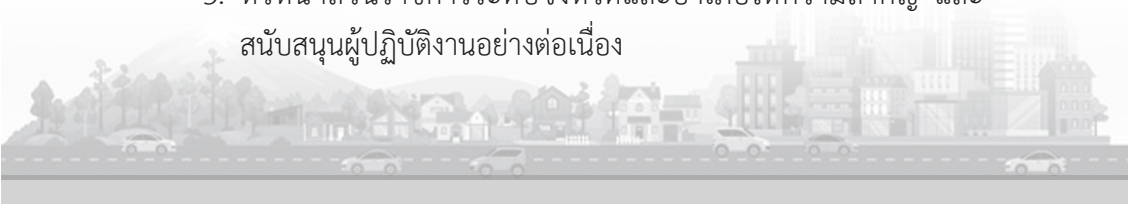


ปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงาน

1. ประชาชนยังไม่ตระหนักในการป้องกันตนเองจากการเกิดอุบัติเหตุจราจร ซึ่งการจะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมทำได้แต่ต้องใช้เวลาจนกว่าประชาชนจะตระหนักในการป้องกันตนเองเช่นการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่จักรยานยนต์และซ้อนท้าย
2. การแก้ไขจุดเสี่ยงบางจุดต้องใช้งบประมาณมาก ไม่สามารถแก้ไขได้ทันที
3. หน่วยงานที่รับผิดชอบและดูแลรักษาถนนในจังหวัดราชบุรีมีหลายหน่วยงาน ส่งผลให้เกิดความล่าช้าในบางกรณี
4. การบังคับใช้กฎหมายการจราจรยังไม่เข้มข้น ประชาชนไม่เกรงกลัวฝ่าฝืนและยังทำผิดกฎจราจรอยู่บ่อยครั้ง ทำให้สถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรไม่ลดลง
5. การสร้างทีมทำงานพบว่าในระหว่างทำงานมีการเปลี่ยนผู้รับผิดชอบ ทำให้ต้องใช้เวลาในการสร้างความสัมพันธ์เชิงราบและความเข้าใจใหม่

การต่อยอดการดำเนินการเพื่อให้เกิดความต่อเนื่องและยั่งยืน

1. มีนโยบายที่ชัดเจนจากผู้บริหาร อาทิ กำหนดให้การลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุเป็นตัวชี้วัดของจังหวัด และมีการติดตามผลการดำเนินงานเป็นไตรมาส
2. แขนงนำทุกระดับมีการประชุมร่วมกันทุก 2 เดือน เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์ และร่วมกันดำเนินงานอย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง พร้อมทั้งขยายกลุ่มเป้าหมายเพิ่มเติมให้มากขึ้น อาทิ ตำบล โรงเรียน ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก หน่วยงานราชการระดับจังหวัดและอำเภอ
3. หัวหน้าส่วนราชการระดับจังหวัดและอำเภอให้ความสำคัญ และสนับสนุนผู้ปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง



4. มีการให้รางวัลกับอำเภอ ตำบล ที่มีการดำเนินงานลดการบาดเจ็บ และเสียชีวิตได้อย่างต่อเนื่อง
5. ดำเนินกิจกรรมปลูกจิตสำนึกกลุ่มเสี่ยงควบคู่กับการบังคับใช้กฎหมาย อย่างต่อเนื่องตลอด 365 วัน
6. ใช้มาตรการชุมชน/มาตรการองค์กร/ด่านชุมชนมาเป็นเครื่องมือ ในการปรับพฤติกรรม เพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน

ข้อเสนอแนะต่อการดำเนินงาน

1. กำหนดเจ้าภาพหลักในการดำเนินงานให้ชัดเจนให้สอดคล้อง กับกรอบการทำงานปกติ โดยปกติงานด้านความปลอดภัยทาง ถนนจะมีสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นเจ้าภาพ ในการจัดประชุมและดำเนินงาน หากกลไกการทำงานแต่ละ ระดับระบุเจ้าภาพหลักให้ชัดเจนก็จะทำให้การทำงานง่ายขึ้น
2. ในส่วนท้องถิ่นแต่ละหมู่บ้านและตำบลควรกำหนดมาตรการ องค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนของชุมชน และผู้นำชุมชนควร เป็นแบบอย่างที่ดีและเป็นต้นแบบให้ลูกบ้านในเรื่องของการขับขี่ อย่างปลอดภัย
3. ควรมีกระบวนการในการนำข้อมูลที่เป็นปัจจัยต่อการเกิดอุบัติเหตุ มาให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมแก้ปัญหาอย่างเป็นรูปธรรมและ ต่อเนื่อง
4. ควรมีมาตรการที่เด็ดขาดกับนักเรียนที่ยังอายุไม่ถึงเกณฑ์ขับขี่ รถจักรยานยนต์และถ้ามีอายุถึงเกณฑ์ต้องมีใบขับขี่และขับขี่ ถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด
5. ด่านชุมชนมีส่วนสำคัญที่ช่วยสกัดวัยรุ่นรุ่นที่ขับเร็ว ไม่สวมหมวกนิรภัย หรือเมาแล้วขับ



3 จังหวัดตาก

สภาพปัญหา

จังหวัดตากตั้งอยู่ทางภาคเหนือตอนล่างหรือทางทิศตะวันตกของประเทศ ประกอบด้วย 9 อำเภอ 63 ตำบล เป็นจังหวัดชายแดนที่มีอาณาเขตติดต่อกับรัฐกะเหรี่ยงประเทศพม่าทางทิศตะวันตกติดต่อกับจังหวัดแม่ฮ่องสอน เชียงใหม่ ลำพูน และลำปาง ในทางทิศเหนือ



จังหวัดสุโขทัย กำแพงเพชร นครสวรรค์ และอุทัยธานีทางทิศตะวันออก จังหวัดกาญจนบุรีทางทิศใต้ ซึ่งจากที่ตั้งดังกล่าวทำให้จังหวัดตากได้รับการส่งเสริมให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ส่งผลให้มีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของจังหวัดให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาเส้นทางคมนาคมในอำเภอแม่สอด การพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยง อ.พบพระ-อ.อุ้มผาง โครงการขุดเจาะอุโมงค์ถนนสายตาก-แม่สอด (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12) ซึ่งโครงการเหล่านี้มีทั้งที่ดำเนินการแล้วและอยู่ในแผนการดำเนินงาน ส่งผลให้จังหวัดเกิดการเดินทางที่หนาแน่นขึ้นประกอบกับเส้นทางถนนมีความลาดชัน

คดีเดียว ส่งผลให้การใช้รถใช้ถนนเกิดอุบัติเหตุได้ หากขาดความระมัดระวัง
ทั้งนี้ยังรวมไปถึงพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถที่ขาดวินัย เมมาแล้วขับ ทำให้สถิติ
การเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

สถิติการเปรียบเทียบจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ/ผู้บาดเจ็บ/เสียชีวิต จ.ตาก รายอำเภอ (2557 - 2561)

ที่	อำเภอ	ปี 2557			ปี 2558			ปี 2559			ปี 2560			ปี 2561		
		ผู้เสียชีวิต (คน)	ผู้บาดเจ็บ (Admit)	จำนวน (ครั้ง)	ผู้เสียชีวิต (คน)	ผู้บาดเจ็บ (Admit)	จำนวน (ครั้ง)	ผู้เสียชีวิต (คน)	ผู้บาดเจ็บ (Admit)	จำนวน (ครั้ง)	ผู้เสียชีวิต (คน)	ผู้บาดเจ็บ (Admit)	จำนวน (ครั้ง)	ผู้เสียชีวิต (คน)	ผู้บาดเจ็บ (Admit)	จำนวน (ครั้ง)
1.	ท่าสองยาง	8	3	11	3	5	7	15	8	16	7	4	11	15	11	14
2.	บ้านตาก	9	9	15	6	6	10	12	6	14	9	11	20	20	9	17
3.	พบพระ	5	10	14	6	12	14	13	24	32	12	10	22	19	12	22
4.	วังเจ้า	10	8	18	10	6	12	23	12	23	19	9	23	9	3	5
5.	สามเงา	9	3	11	3	7	10	15	9	18	12	13	22	10	10	11
6.	อุ้มผาง	2	4	5	1	15	14	5	6	9	8	3	13	18	4	10
7.	เมืองตาก	82	47	55	21	36	49	45	35	64	30	22	54	67	29	37
8.	แม่ระมาด	5	8	11	3	6	6	14	14	27	9	12	21	9	9	11
9.	แม่ออน	35	17	44	24	21	45	49	27	73	70	23	78	50	24	44
	รวม	165	109	184	77	114	167	191	141	276	176	107	264	217	111	171

แหล่งข้อมูล : ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดตาก

จากสถิติดังกล่าวจังหวัดตากได้ดำเนินการแก้ปัญหาอย่างต่อเนื่อง
โดยใช้กลไกศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดตาก แต่ยังคงขาด
ประสิทธิภาพเนื่องจากขาดการบูรณาการทำงานร่วมกัน ขาดการสะท้อนข้อมูล
ในการดำเนินงาน ขาดการวิเคราะห์ข้อมูลและสังเคราะห์ข้อมูล รวมไปถึงยังไม่มี
รูปแบบการดำเนินงานป้องกันความปลอดภัยทางถนนที่ชัดเจนในระดับอำเภอ
และตำบล ทั้งนี้ในปี 2561 ทางสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด
ตากได้เล็งเห็นความสำคัญ จึงได้ดำเนินงานร่วมกับภาคีเครือข่ายในจังหวัด
โดยมีนายทรงศักดิ์ ฉลาดพงศ์พันธ์ หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทา
สาธารณภัยจังหวัดตาก และนายสมชาย รามสูต นักวิเคราะห์นโยบายและ

แผนชำนาญการ เป็นทีมกลางในการประสานเชื่อมภาคีเครือข่ายให้เกิดกลไกการขับเคลื่อนงาน ซึ่งได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ผ่านทางแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจากระดับจังหวัด (สอจร.) จึงได้ดำเนิน**โครงการรวมพลังขับเคลื่อนกลไกจังหวัดสู่อำเภอสู่ตำบลและหมู่บ้านปลอดภัยทางถนนจังหวัดตาก**ขึ้น โดยมีเป้าหมายเพื่อให้พื้นที่จังหวัดตากทั้ง 9 อำเภอ ซึ่งมีวัตถุประสงค์โครงการคือ

1. เพื่อพัฒนาศักยภาพของทีมงานระดับจังหวัด อำเภอ ตำบล และหมู่บ้าน ให้เกิดกลไกขับเคลื่อนงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน
2. เพื่อลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน

ภาคีเครือข่ายขับเคลื่อนงาน

การทำงานของโครงการใช้กลไกของ ศปถ.จังหวัดเป็นหลักในการขับเคลื่อน ประกอบกับการที่ปี 2561 จังหวัดตากกำหนดให้การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเป็น **“วาระจังหวัดตาก”** โดยมีมาตรการตาม 5 เสาหลักความปลอดภัยทางถนน ส่งผลให้มีภาคีสำคัญร่วมดำเนินงานในระดับจังหวัดได้แก่ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดตาก ตำรวจภูธรจังหวัดตาก สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดตาก แขวงทางหลวงตาก แขวงทางหลวงชนบทตาก สำนักงานขนส่งจังหวัดตาก บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาตาก

ในส่วนของระดับอำเภอ และตำบล มีแกนนำในการขับเคลื่อน ดังนี้

ระดับ	แกนนำขับเคลื่อน
ระดับอำเภอ	นายอำเภอ ปลัดอำเภอฝ่ายความมั่นคง เจ้าหน้าที่ตำรวจประจำสถานีตำรวจภูธรในพื้นที่ เจ้าหน้าที่สำนักงานสาธารณสุขอำเภอ เจ้าหน้าที่สำนักงาน

ระดับ	แกนนำขับเคลื่อน
	ส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นอำเภอ เจ้าหน้าที่สำนักงานขนส่งจังหวัด สาขา เจ้าหน้าที่โรงพยาบาลชุมชน
ระดับตำบล/หมู่บ้าน	ผู้นำท้องถิ่น กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน คณะกรรมการหมู่บ้าน แกนนำชุมชน

ทุนเดิมในการจัดการปัญหา

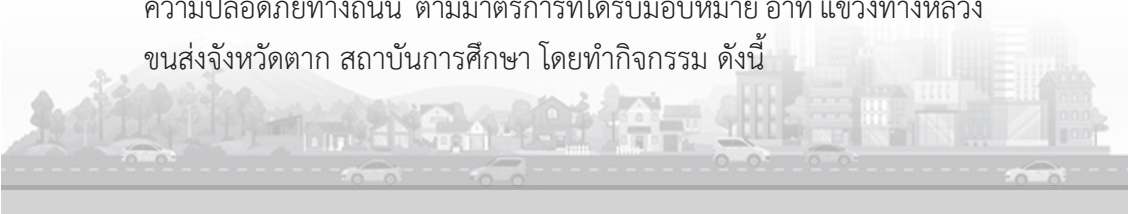
จากที่ตั้งของจังหวัดที่เป็นศูนย์กลางการคมนาคมไปยังภาคเหนือ รวมถึงการเป็นจังหวัดชายแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้มีปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น จังหวัดตากได้ดำเนินการลดอุบัติเหตุทางถนนมาอย่างต่อเนื่องตามนโยบายของภาครัฐ ส่งผลให้มีทุนเดิมในพื้นที่ก่อนการดำเนินโครงการ ดังนี้

1. ระดับจังหวัด มีการแต่งตั้งคณะกรรมการและคณะทำงาน ศูนย์ความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นทางการและมีการรายงานความก้าวหน้าต่อผู้ว่าราชการจังหวัด และมีสำนักงาน ปก.สาขาอำเภอ
2. มีการสอบสวนการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ
3. มีการรายงานสถานการณ์การดำเนินคดี 10 ฐานความผิด ทุกเดือน
4. มีการบูรณาการข้อมูล 4 ฐานและแขวงทางหลวง
5. มีวาระจังหวัดในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พร้อมทั้งกำหนดมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ดังนี้
6. มีภาคีเครือข่ายและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการมาตรการต่าง ๆ ประกอบด้วย

มาตรการ	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
1. บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้น	ตำรวจภูธรจังหวัดตาก
2. ชุมชนเข้มแข็งด้านความปลอดภัยทางถนน/หมู่บ้าน	ที่ทำการปกครองจังหวัดตาก และที่ทำการปกครองอำเภอทุกแห่ง
3. เยาวชนตากสวมหมวกนิรภัย 100%	ศึกษาธิการจังหวัดตาก และสำนักงานขนส่งจังหวัดตาก
4. รัฐร่วมใจ เพิ่มความปลอดภัยทางถนน	ทุกหน่วยงานทั้งภาคราชการ รัฐวิสาหกิจ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
5. เอกชนร่วมใจ เติมความปลอดภัยทางถนน	ส่วนราชการในสังกัดกระทรวงแรงงาน
6. จังหวัดตากปลอดภัย เพิ่มวินัยจราจร	สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดตาก ที่ทำการปกครองจังหวัดตากและที่ทำการปกครองอำเภอทุกแห่ง

หน่วยงานและงบประมาณร่วมสมทบ

จากการประกาศให้การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเป็น “วาระจังหวัดตาก” ส่งผลให้มีหน่วยงานต่างๆ เข้ามารับผิดชอบในการสร้างความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น ซึ่งได้กำหนดมาตรการและผู้รับผิดชอบไว้แล้ว และหน่วยงานต่างๆ ที่เป็นผู้รับผิดชอบได้ดำเนินงานโดยใช้งบประมาณของตนเองในการทำงานเพื่อสนับสนุนการสร้างความปลอดภัยทางถนน ตามมาตรการที่ได้รับมอบหมาย อาทิ แขวงทางหลวงชนส่งจังหวัดตาก สถาบันการศึกษา โดยทำกิจกรรม ดังนี้



แหล่งงบประมาณ/หน่วยงาน	กิจกรรม
โรงเรียนเทศบาล 1 กิตติขจร	1. โครงการสวมหมวกกันน็อค100% 2. โครงการถนนปลอดภัยในสถานศึกษา
สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองตาก	โครงการถนนต้นแบบ
รพ.แม่สอด	ศูนย์สั่งการระบบ EMS
รพ.แม่สอด/รพ.สมเด็จพระเจ้าตากฯ	พัฒนาระบบจัดเก็บข้อมูลบาดเจ็บเสียชีวิต
สำนักงานคุมประพฤติจังหวัดตาก	1. โครงการอบรมผู้ถูกคุมประพฤติในคดี พ.ร.บ.จราจรทางบก 2. โครงการแนะนำสิทธิให้กับผู้เสียหาย 3. โครงการโรงเรียนยุติธรรมอุปถัมภ์
รพ.สมเด็จพระเจ้าตากสินฯ	ให้ความรู้แก่นักเรียนจาก 5 โรงเรียนด้านอุบัติเหตุจราจร การช่วยเหลือผู้ได้รับบาดเจ็บ

กิจกรรมและผลการดำเนินงาน

โครงการได้กำหนดกิจกรรมออกเป็น 3 ระดับ ได้แก่ ระดับจังหวัด ระดับอำเภอ และระดับตำบล/หมู่บ้าน คือ



• **ระดับจังหวัด** มีการดำเนินกิจกรรม ดังนี้

กิจกรรม	ผลการดำเนินงาน
<p>1. การประชุมเชิงปฏิบัติการโครงการรวมพลังขับเคลื่อนกลไกจากจังหวัดสู่อำเภอสู่ตำบลและหมู่บ้าน เพื่อความปลอดภัยทางถนน จังหวัดตาก (แกนนำระดับจังหวัด/อำเภอ/ตำบล)</p>	<p>1. แกนนำระดับจังหวัดและอำเภอจำนวน 61 คนได้รับทราบรายละเอียดโครงการ</p> <p>2. ได้แนวทางการขับเคลื่อนศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ ภายใต้แนวทาง 5 เสาหลักแห่งความปลอดภัยขององค์การสหประชาชาติ</p>
<p>2. ประชุมเครือข่ายคณะกรรมการ/คณะทำงานระดับจังหวัดและอำเภอ อบรมพัฒนาศักยภาพแกนนำของแต่ละพื้นที่</p>	<p>1. แกนนำระดับจังหวัด อำเภอ และตำบล จำนวน 61 คนได้เรียนรู้เกี่ยวกับการจัดการจุดเสี่ยงในชุมชน ได้แก่ การจัดการจุดเสี่ยง การค้นหาจุดเสี่ยง การวิเคราะห์จุดเสี่ยง</p> <p>2. ได้ข้อมูลจุดเสี่ยงที่ต้องการจะแก้ไขของแต่ละอำเภอรวมทั้งสิ้น 74 จุด</p>
<p>3. ประชุมเชิงปฏิบัติการเรื่อง “การสอบสวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน”</p>	<p>แกนนำระดับจังหวัด อำเภอ และตำบล จำนวน 60 คนได้เรียนรู้เกี่ยวกับวิธีและเทคนิคการสอบสวนการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน วิธีการเก็บข้อมูล การวิเคราะห์โดยใช้ Haddon’s Matrix & Collision diagram</p>



กิจกรรม	ผลการดำเนินงาน
<p>4. ประชุมเชิงปฏิบัติการ เรื่อง “จัดการข้อมูลเฝ้าระวังอุบัติเหตุ”</p>	<p>ภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องกับการลงข้อมูลอุบัติเหตุทางจราจรระดับ จังหวัด อำเภอและ ตำบลจำนวน 40 คน ได้เรียนรู้เกี่ยวกับ</p> <ul style="list-style-type: none"> - โปรแกรม IS และการคีย์เข้าระบบ HOS-OS และ HOS-XP (คู่มือการบันทึกข้อมูล) - นโยบาย ตัวชี้วัด เป้าหมาย มาตรการ การดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน - วิธีการดำเนินงาน การจัดการข้อมูลการตาย 3 ฐาน และการนำไปวิเคราะห์แปลผลข้อมูล
<p>5. การนิเทศติดตามงาน</p>	<p>มีการติดตามในพื้นที่อำเภอละ 1 ครั้งจำนวน 9 อำเภอ (รวม 9 ครั้ง) เกิดการแลกเปลี่ยนวิธีการทำงาน นำเสนอผลและปัญหา อุปสรรคความสำเร็จในการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน</p>
<p>6. เวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ระดับจังหวัดโดยการประชุมเชิงปฏิบัติการ</p>	<p>แกนนำระดับจังหวัด อำเภอ ตำบล หมู่บ้าน จำนวน 107 คน ได้เข้าร่วมเวทีและได้เรียนรู้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. สารสำคัญของ พ.ร.บ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ.2562 2. การดำเนินกิจกรรมของภาคีระดับจังหวัด อาทิ โครงการนักเรียนรุ่นใหม่มีใบขับขี่ของสำนักงานขนส่งจังหวัดตาก การแก้ไขจุด

กิจกรรม	ผลการดำเนินงาน
	เสียงของแขวงทางหลวง เป็นต้น 3. การนำเสนอผลการดำเนินงานของตำบล นำร่องของแต่ละอำเภอ
7. เวทีถอดบทเรียน ศปถ. ระดับจังหวัด	แกนนำระดับจังหวัด อำเภอ ตำบล หมู่บ้าน จำนวน 107 คน ได้มาแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ประสบการณ์ ปัญหา อุปสรรค ความสำเร็จใน การดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เกิดการบูรณาการความร่วมมือในระดับพื้นที่ ในการขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันและ ลดอุบัติเหตุทางถนนให้เกิดความต่อเนื่องและ ยั่งยืนต่อไป

• ระดับอำเภอ มีการดำเนินกิจกรรม ดังนี้

กิจกรรม	ผลการดำเนินงาน
1. คัดเลือกตำบล 1 ตำบล เพื่อนำร่องดำเนินการศูนย์ ปฏิบัติการความปลอดภัย ทางถนนตำบล	ได้ตัวแทนการขับเคลื่อนระดับตำบลของแต่ละ อำเภอ ดังนี้ 1) อำเภอเมืองตาก ได้แก่ ตำบลน้ำริน 2) อำเภอบ้านตาก ได้แก่ ตำบลสมอโคน 3) อำเภอสามเงา ได้แก่ ตำบลสามเงา 4) อำเภอวังเจ้า ได้แก่ ตำบลนาโบลส์ 5) อำเภอแม่สอด ได้แก่ ตำบลแม่ตาว 6) อำเภอพบพระ ได้แก่ ตำบลพบพระ 7) อำเภอแม่ระมาด ได้แก่ ตำบลชะเนงี้อ



กิจกรรม	ผลการดำเนินงาน
	8) อำเภอท่าสองยาง ได้แก่ ตำบลแม่ละมุ้ง 9) อำเภออุ้มผาง ได้แก่ ตำบลแม่จัน
2. การประชุมแกนนำระดับอำเภอ	มีการประชุมเพื่อสรุปผลการดำเนินงานและแลกเปลี่ยนเรียนรู้ต่อ ศปถ.อำเภอเป็นประจำทุกเดือน
3. ปฏิบัติการกำจัดจุดเสี่ยง	ร่วมกันวิเคราะห์ข้อมูลจุดเสี่ยง และวางมาตรการในการแก้ไข

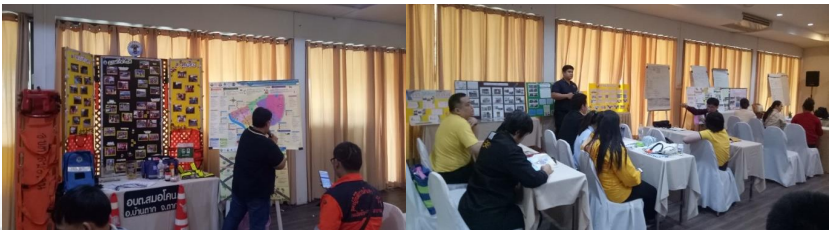
• ระดับตำบลมีการดำเนินกิจกรรม ดังนี้

กิจกรรม	ผลการดำเนินงาน
1. ประชุมแกนนำระดับตำบล	มีคณะทำงานขับเคลื่อนการดำเนินงานในระดับตำบล/หมู่บ้านและจัดทำแผนงานของตำบล พร้อมทั้งมีการติดตามผ่านทางการประชุม
2. จัดเวที“กินข้าวเล่าเรื่อง”	เกิดการวิเคราะห์สถานการณ์และปัญหาความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ และนำข้อมูลที่ได้มาวางแผนกิจกรรมดำเนินงานของแต่ละตำบล

ระดับตำบลมีการจัดทำมาตรการในชุมชน ดังนี้

มาตรการ	รายละเอียด
บังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเข้มข้น	กวาดขันจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร 10 ข้อหาหลัก (10 รสขม) เน้นการไม่สวมหมวกนิรภัย

มาตรการ	รายละเอียด
ชุมชนเข้มแข็งด้านความปลอดภัยทางถนน/หมู่บ้าน	ให้ทุกหมู่บ้าน/ชุมชน ตั้งด้านชุมชนสัปดาห์ละ 1 วัน ดำเนินการทุกวันจันทร์ของสัปดาห์ ตั้งแต่เวลา 07.00 - 09.00 น. เพื่อช่วยเตือนและประมณักเรียน นักศึกษา ประชาชนที่จะไปเรียนและทำงานให้สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ก่อนออกจากหมู่บ้าน/ชุมชน
เยาวชนตากสวมหมวกนิรภัย 100%	<ol style="list-style-type: none"> 1. จัดทำบันทึกความร่วมมือระหว่างสถานศึกษาและ สก.ในพื้นที่ในการรณรงค์ให้นักเรียน นักศึกษา สวมหมวกนิรภัย 100% 2. ส่งรายชื่อนักเรียน นักศึกษาที่ทำความผิดกฎหมายจราจร (ไม่สวมหมวกนิรภัย) ให้สถานศึกษา เพื่อดำเนินการตามธรรมนูญโรงเรียน 3. การขับเคลื่อนเครือข่ายเฝ้าระวัง 4. อบรมให้ความรู้ด้านกฎจราจรและการจัดทำใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์
จังหวัดตากปลอดภัย เพิ่มวินัยจราจร	ตั้งด้านชุมชนที่มีคุณภาพ เพื่อรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างเข้มข้นจำนวน 5 ครั้ง/ปี



พลังขับเคลื่อนกลไก 3 ระดับ

โครงการได้ตั้งเป้าหมายของโครงการไว้ 3 ระดับ ดังนี้

ระดับ	เป้าหมายที่ต้องการให้เกิดขึ้น
ระดับจังหวัด	<ol style="list-style-type: none"> 1. เพื่อสนับสนุนให้กลไกศปถ.จังหวัดขับเคลื่อนได้อย่างต่อเนื่องมีแผนปฏิบัติการที่สอดคล้องกันทั้งระดับตำบล/อำเภอ/จังหวัด 2. สนับสนุนให้เกิดการเชื่อมโยงและบูรณาการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด 3. สามารถถอดบทเรียนและสังเคราะห์ชุดความรู้ที่ได้จากการพัฒนาโจทย์ของแต่ละพื้นที่
ระดับอำเภอ	<ol style="list-style-type: none"> 1. เพื่อพัฒนาแกนนำระดับอำเภอให้สามารถเป็นผู้ประสานงานหลัก/พี่เลี้ยงในพื้นที่เชื่อมระหว่างตำบลและจังหวัดได้ 2. เพื่อสนับสนุนให้กลไกศปถ.อำเภอสามารถขับเคลื่อนได้อย่างต่อเนื่อง มีแผนปฏิบัติการที่สอดคล้องกับระดับตำบล/อำเภอ
ระดับตำบล/ หมู่บ้าน	<ol style="list-style-type: none"> 1. เพื่อสนับสนุนให้เกิดแกนนำระดับตำบลในการขับเคลื่อนกลไกการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน 2. เพื่อพัฒนาศักยภาพแกนนำระดับตำบล/หมู่บ้านในเรื่องการจัดการระบบข้อมูล การจัดการความรู้ การพัฒนาโจทย์ของพื้นที่จนสามารถสร้างเครื่องมือและชุดความรู้นำไปสู่การแก้ไขปัจจัยเสี่ยงหลักตามบริบทของพื้นที่ 3. เพื่อสนับสนุนให้เกิดแผนปฏิบัติการการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนระดับตำบล/หมู่บ้าน



เมื่อพิจารณาจากเป้าหมายแต่ละระดับ จะเห็นได้ว่ามีวัตถุประสงค์หลักร่วมกัน ซึ่งทางจังหวัดตาก ได้มีการดำเนินกิจกรรมที่ตอบสนองในแต่ละวัตถุประสงค์ ดังนี้

วัตถุประสงค์ร่วมกัน	กิจกรรม	วิธีการทำงาน
1. การสนับสนุนให้เกิดกลไก ศปถ.จังหวัด ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.ตำบล/ท้องถิ่น ให้ขับเคลื่อนอย่างต่อเนื่อง	1. การประชุมเชิงปฏิบัติการโครงการรวมพลังขับเคลื่อนกลไกจากจังหวัดสู่อำเภอสู่ตำบลและหมู่บ้าน เพื่อความปลอดภัยทางถนนจังหวัดตาก (แกนนำระดับจังหวัด/อำเภอ/ตำบล)	จังหวัดเป็นผู้ดำเนินการในการประชุมครั้งแรก เพื่อทำความเข้าใจเป้าหมายของโครงการและแนวทางการทำงาน และมอบหมายให้ระดับอำเภอ/ตำบลจัดการประชุมเพื่อขับเคลื่อนกลไก ศปถ.อำเภอ/ตำบลอย่างต่อเนื่อง ประจำทุกเดือน เพื่อ

วัตถุประสงค์ร่วมกัน	กิจกรรม	วิธีการทำงาน
	2. การประชุมแกนนำ ระดับอำเภอ/ตำบล 3. กินข้าวเล่าเรื่อง	ให้เกิดการรายงานผล ติดตาม กระตุ้น
2. การพัฒนาแกนนำ และเพิ่มศักยภาพคน ทำงานทั้งในระดับ อำเภอ ตำบล และ หมู่บ้าน	1. ประชุมเครือข่ายคณะ อนุกรรมการ/คณะ ทำงานระดับจังหวัด และอำเภอ อบรม พัฒนาศักยภาพแกน นำของแต่ละพื้นที่ 2. ประชุมเชิงปฏิบัติการ เรื่อง “การสอบสวน การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทาง ถนน” 3. ประชุมเชิงปฏิบัติการ เรื่อง “จัดการข้อมูล เฝ้าระวังอุบัติเหตุ”	จังหวัดดำเนินการจัด อบรมให้กับแกนนำ ระดับอำเภอ ตำบล หมู่บ้าน ให้มีความ รู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับ การจัดการข้อมูล การ สอบสวนอุบัติเหตุ รวม ไปถึงการจัดการจุดเสี่ยง
3. การสนับสนุนให้ เกิดแผนปฏิบัติการ ป้องกันอุบัติเหตุทาง ถนนระดับตำบล/ หมู่บ้าน ที่เชื่อมโยง บูรณาการสอดคล้อง กันกับทั้งระดับ	1. การนิเทศติดตามงาน 2. เวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ระดับจังหวัดโดย การประชุมเชิงปฏิบัติ การ	จังหวัดดำเนินการ สนับสนุนงบประมาณ เบื้องต้น ให้อำเภอ/ ตำบล/หมู่บ้าน ไป ดำเนินการสำรวจและ จัดทำมาตรการในพื้นที่ ของตนเอง พร้อมทั้ง

วัตถุประสงค์ร่วมกัน	กิจกรรม	วิธีการทำงาน
อำเภอ และระดับจังหวัด		มีการติดตามนิเทศงานในพื้นที่ และจัดเวทีนำเสนอผลงาน
4. ถอดบทเรียนและสังเคราะห์ชุดความรู้ที่ได้จากการพัฒนาโจทย์ของแต่ละพื้นที่	เวทีถอดบทเรียน	จังหวัดดำเนินการจัดเวทีถอดบทเรียนของแต่ละพื้นที่ โดยให้แต่ละอำเภอนำผลงานระดับตำบลมานำเสนอ

ความสำเร็จที่เกิดขึ้นตามตัวชี้วัด

ผลการดำเนินงานโครงการที่เกิดขึ้น พบว่า หากเปรียบเทียบกับตัวชี้วัดที่ตั้งเป้าไว้ มีผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นใน 3 ระยะ ดังนี้

ตัวชี้วัดความสำเร็จ	ผลการดำเนินงานที่เกิดขึ้นจริง
<p>ระยะสั้น</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. เกิดแกนนำ ทีมงานจากสหสาขาเป็นกลไกขับเคลื่อนไม่น้อยกว่า 20 คน/อำเภอ 2. มีแกนนำ ทีมงานตัวแทนตำบลเข้ามาประชุมอย่างน้อย 2 เดือน/ครั้ง 3. เกิดแผนปฏิบัติการระดับอำเภอ มีข้อสั่งการ ขอความร่วมมือท้องถิ่น ชุมชนในทุกตำบล 	<ol style="list-style-type: none"> 1. เกิดคณะทำงานระดับอำเภอ 2. มีกลไกขับเคลื่อนโดยมีการประชุมระดับอำเภอและระดับจังหวัด ทุกเดือน 3. มีการบูรณาการแผนปฏิบัติการที่ได้ผลในระดับจังหวัดมีการลงทุนร่วม งบประมาณจากภาคีเครือข่ายทั้งจากภาครัฐ/ท้องถิ่น และเอกชน



ตัวชี้วัดความสำเร็จ	ผลการดำเนินงานที่เกิดขึ้นจริง
<p>ระยะกลาง</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. เกิดแกนนำอำเภอที่เข้มแข็ง เป็นพี่เลี้ยงในระดับตำบลในการจัดการแก้ปัญหาได้ดี 2. เกิดแผนปฏิบัติการร่วมกัน ที่สอดคล้องระหว่างอำเภอและตำบล 3. เกิดทีมงานที่มีกลไกขับเคลื่อนทุกตำบลและร่วมกันสร้างรูปธรรมในระดับตำบล 	<ol style="list-style-type: none"> 1. เกิดแกนนำและเครือข่ายที่มีศักยภาพเรียนรู้จากประสบการณ์ตรง 2. เกิดภาคีเครือข่ายร่วมมือจัดการความเสี่ยงหลักโดยใช้ข้อมูล 3 ฐานและสถานการณ์ความเสี่ยงจริงในพื้นที่
<p>ระยะยาว</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลงร้อยละ 28 จากค่า median ปี พ.ศ. 2554-2559 2. ร้อยละของอำเภอที่ดำเนินการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน (DHS-RTI) ผ่านเกณฑ์ประเมินระดับดี (Good) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 ของอำเภอทั้งหมดในพื้นที่ 3. เกิดพื้นที่จัดการปัญหาอุบัติเหตุที่เห็นเป็นรูปธรรมทุกหมู่บ้าน 	<ol style="list-style-type: none"> 1. จำนวนผู้เสียชีวิตลดลง 5 ราย บาดเจ็บลดลง 251 ราย จากปีที่ผ่านมา 2. ทุกอำเภอที่ดำเนินการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน (DHS-RTI) ผ่านเกณฑ์ประเมินระดับดีมาก (100%) 3. เกิดมาตรการองค์กรในพื้นที่



**หัวใจสำคัญของการทำให้เกิดพลังขับเคลื่อนใน 3 ระดับของจังหวัด
ตาก ประกอบด้วย**

ระดับการขับเคลื่อน	หัวใจสำคัญของการขับเคลื่อน
จังหวัด	<ul style="list-style-type: none"> - มีทีมศปถ.จังหวัดในการขับเคลื่อนงาน ประสานทีมศปถ.อำเภอ - เพิ่มศักยภาพเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนให้กับแกนนำในระดับอำเภอ ตำบล และหมู่บ้าน
อำเภอ	<p>ใช้กลไกที่มีในพื้นที่ในการทำงานที่สอดคล้องกันได้แก่ การพัฒนาการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนผ่านระบบสุขภาพอำเภอพชอ. กลไก ศปถ.อำเภอ และแนวทางการดำเนินงานและการประเมินการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอ (D-RTI : District Road Traffic Injury)</p>
ตำบล/หมู่บ้าน	<ul style="list-style-type: none"> - มีการกำหนดเป้าหมายและมาตรการในภาพรวมของจังหวัดที่แต่ละตำบลสามารถนำไปปรับใช้ได้ - ผู้นำท้องถิ่น ชุมชนให้ความสำคัญ นำปัญหาอุบัติเหตุทางถนนมาเป็นประเด็นขับเคลื่อน



ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

ผลงานเด่นรายอำเภอ

อำเภอ	ผลงานที่เกิดขึ้น
อ.เมืองตาก (ต.น้ำร้อน)	<ul style="list-style-type: none"> - แก้ไขจุดเสี่ยงหลัก 5 จุด (ปรับสภาพถนน ติดไฟเพิ่มป้าย) ไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นเลย - ทำคำรับรองการปฏิบัติตนในการรักษาวินัยจราจรระหว่างเทศบาลและชุมชน (ทุกหมู่บ้าน) - ตั้งจุดด่านหมู่บ้าน/ชุมชนวันจันทร์ (ไม่หมวกจะบันทึกชื่อ เตือน/ปรับ) - รณรงค์ให้ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กสวมหมวกนิรภัย
อ.บ้านตาก (ตำบลสมอโคน)	ด่านสกัดคนเมา ชุตลาดตะเวนตีวงเหล้า โดยคณะกรรมการหมู่บ้าน (ป้องกันห้ามคนดื่มเหล้าแล้วขับรถ)
อ.สามเงา (ตำบลสามเงา)	แก้ไขจุดเสี่ยง 14 จุด
อ.วังเจ้า (ตำบลนาโบสถ์)	<ul style="list-style-type: none"> - แก้ไขจุดเสี่ยง 10 จุด - การสวมหมวกนิรภัยในพื้นที่อำเภอวังขึ้นเพิ่มขึ้นเป็น 70% และได้มีการประชาสัมพันธ์ขยายหมวกนิรภัยราคา 99 บาท - ตั้งจุดตรวจหมวกนิรภัย 100% หน้าศูนย์ราชการอ.วังขึ้น - ออกติดตามลงพื้นที่บ้านวัยรุ่นที่ขับขี่จักรยานยนต์เสียงดังในชุมชน - การอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนกับประชาชน นักเรียนและเยาวชนในพื้นที่

อำเภอ	ผลงานที่เกิดขึ้น
	<p>อำเภอวังชิ้น</p> <ul style="list-style-type: none"> - ประชุมแกนนำระดับอำเภอวังชิ้น และประชุมกินข้าวเล่าเรื่อง - ตั้งด่านชุมชนทุกหมู่บ้านเดือนละ 4 ครั้ง จำนวน 77 หมู่บ้าน - จัดทำ MOU มาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน และการรักษาวินัยจราจร กับทุกหน่วยงานในพื้นที่อำเภอวังเจ้า
<p>อ.แม่สอด (ตำบลแม่ตาว)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - มีการสำรวจและแก้ไขจุดเสี่ยงจำนวน 7 จุด - ด่านวินัยจราจร /ข้อบัญญัติตำบล - รมณรงค์ส่งเสริมการขับขี่ปลอดภัย สวมหมวกนิรภัย 100%
<p>อ.พบพระ (ตำบลพบพระ)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - สำรวจและวิเคราะห์ แก้ไขจุดเสี่ยง 47 จุด ติดป้ายปรับภูมิทัศน์ - เน้นบังคับใช้กฎหมาย ตั้งด่านตรวจวันละ 3 ครั้ง
<p>อ.แม่ระมาด (ตำบลตำบลชะเนือ)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ตั้งด่านสกัดแก้ไขจุดเสี่ยง 3จุด (หน้าปตท. /ร้านอาหาร/สี่แยกคลอง) - สื่อสารประชาสัมพันธ์ (บุคลากรใน อบต.ต้องใส่หมวกทุกคน)
<p>อ.ท่าสองยาง (ตำบลแม่ละมุ้ง)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - แก้ไขจุดเสี่ยงโดยการติดกระจกโค้งบริเวณทางแยกทางโค้ง - ประชุม ขับเคลื่อนการดำเนินงานโดยจัดทำ MOU ระหว่างหน่วยงาน

อำเภอ	ผลงานที่เกิดขึ้น
	<ul style="list-style-type: none"> - แขนงนำระดับอำเภอลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์ การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ให้กับประชาชน - ดำเนินการตั้งด่านหมู่บ้าน/ชุมชนทุกวันจันทร์
อ.อุ้มผาง (ตำบลแม่จัน)	<ul style="list-style-type: none"> - แก้ปัญหาโดยใช้โครงสร้างกลไก พชอ.ขับเคลื่อนงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน - มีการวิเคราะห์ข้อมูล นำเสนอในที่ประชุมประจำทุกเดือน - ช่วงเทศกาลดำเนินการเข้มข้นด้านหลัก ด้านรอง ด้านชุมชน

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลง

1. จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง 5 ราย (ปี 2561 = 78 ราย ปี 2562 = 73 ราย)
2. อัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น 4.99%
3. เกิดมาตรการในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดที่เน้นการบูรณาการการทำงานร่วมกันของหน่วยงานจาก 5 เสาหลัก
4. เกิดการแก้ไขจุดเสี่ยง โดยหน่วยงานเจ้าของพื้นที่เป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการ
5. มีมาตรการบังคับใช้กฎหมาย โดยการตั้งด่านเพื่อป้องปรามพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสม
6. เกิดรูปแบบการทำงานที่ชัดเจนในระดับอำเภอ
7. ทุกอำเภอของจังหวัดตาก (9 อำเภอ) ผ่านเกณฑ์ด้านการดำเนินงานการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของ สำนักควบคุมโรคในระดับดีมาก (excellent)

8. เกิดนวัตกรรมด้านการปฏิบัติงานครบวงจรด้านการรักษา การฟื้นฟู
9. มีระบบการสั่งการฯ การประสานและดำเนินงานระหว่างกลไก ศปถ. D-RTI และ พชอ. เกิดการบูรณาการงานร่วมกันระหว่างเครือข่าย



กระบวนการทำงานแบบบูรณาการอย่างมีส่วนร่วม

1. มีการแต่งตั้งคณะทำงานระดับจังหวัด เพื่อเป็นแกนนำหลัก ขับเคลื่อนงาน และเสริมสร้างศักยภาพแกนนำระดับจังหวัด อำเภอเพื่อวางแผนงานการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
2. จัดประชุมเชิงปฏิบัติการ เพื่อพัฒนากลุ่มแกนนำระดับตำบล หมู่บ้าน ในเรื่องการสอบสวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจาก อุบัติเหตุทางถนน และจัดการข้อมูลเฝ้าระวังอุบัติเหตุ
3. ศปถ.อำเภอ และตำบล ดำเนินกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ จัดทำ แผนปฏิบัติการ และแลกเปลี่ยนเรียนรู้ในการประชุม ศปถ.อำเภอ และรายงานผลต่อจังหวัด
4. แกนนำระดับจังหวัด ออกติดตาม นิเทศ ตรวจสอบให้คำปรึกษา และติดตามความก้าวหน้า ในการดำเนินงานในพื้นที่

บทเรียนความสำเร็จ

ดำเนินงานโดยใช้กลไก การดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจาก อุบัติเหตุทางถนนในระดับอำเภอ โดยเกิดจากร่วมกันเลือกประเด็นปัญหา ของอำเภอผ่านกลไกคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.)

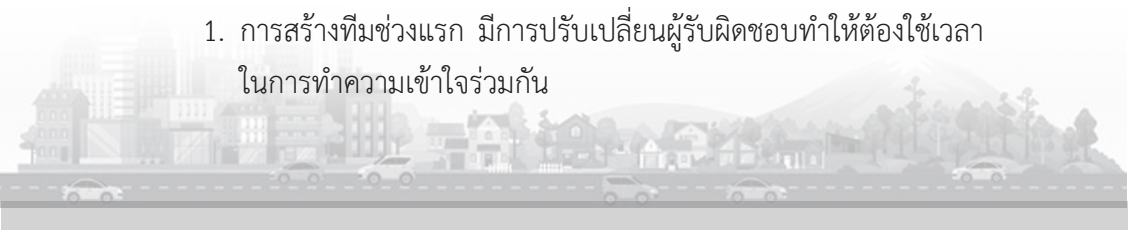
เชื่อมโยงกับศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่น (ศปถ.อปท.) ดำเนินงานร่วมกับภาคีเครือข่าย โดยมีการวิเคราะห์ข้อมูลและประเด็นปัญหา เพื่อไปสู่มาตรการป้องกัน

เงื่อนไขปัจจัยความสำเร็จ

1. มีการแต่งตั้งคณะทำงานระดับจังหวัด และอำเภอเพื่อดำเนินโครงการ
2. ทีมเลขานุการเป็นส่วนสำคัญในการสื่อสารและให้ความช่วยเหลือภาคีทุกระดับ
3. การแต่งตั้งคณะทำงานตาม 5 เสาหลัก และมี Road Map ที่ชัดเจนสามารถปฏิบัติได้
4. การพัฒนาศักยภาพของคณะทำงาน/แกนนำระดับท้องถิ่น (ตำบล) ในการสอบสวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และจัดการข้อมูลเฝ้าระวังอุบัติเหตุ
5. มีการสื่อสาร real time
6. มีการติดตามหนุนเสริม ซึ่งดำเนินงาน 2 รูปแบบ
 - การติดตามในพื้นที่ มีแกนนำระดับจังหวัด ออกติดตาม นิเทศตรวจเยี่ยมให้คำปรึกษา ช่วยเหลือและติดตามความก้าวหน้าในการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงและการป้องกันอุบัติเหตุของพื้นที่
 - การติดตามผ่านทางเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ และเวทีถอดบทเรียน

ปัญหาอุปสรรค/ข้อจำกัด

1. การสร้างทีมช่วงแรก มีการปรับเปลี่ยนผู้รับผิดชอบทำให้ต้องใช้เวลาในการทำความเข้าใจร่วมกัน



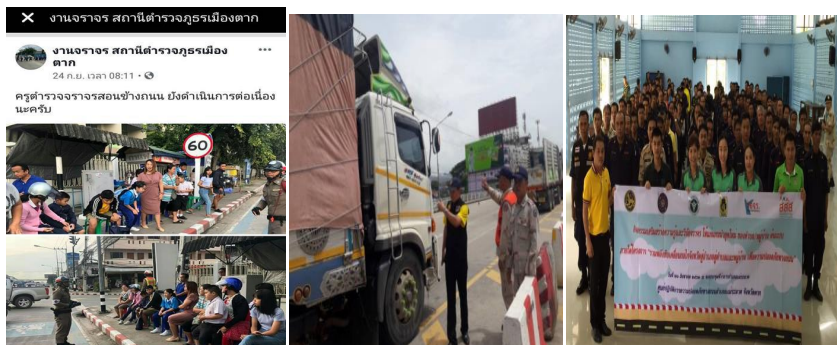
2. การแก้ไขจุดเสี่ยงในถนนเส้นหลักต้องใช้เวลาในการประสานผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและวิเคราะห์หาแนวทาง รวมถึงอาจจะต้องรองบประมาณ
3. การแก้ไขอุบัติเหตุร้ายแรง ทั้งการสวมหมวกนิรภัย การเมาแล้วขับ การขับรถเร็ว ยังต้องใช้เวลาและพลังในการจัดการดึงชุมชนเข้ามาเป็นร่วม
4. ยังไม่เห็นวิธีการดึงชุมชนในระดับหมู่บ้านเข้ามาเป็นเจ้าของ หรือมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

แนวทางการขยายผลและก้าวต่อไป

1. หนุนเสริมและขับเคลื่อนการดำเนินงานในระดับอำเภอให้มีความเข้มข้นมากยิ่งขึ้น โดยการดำเนินงานผ่านกลไก พชอ. หรือ ศปถ. โดยใช้แนวทาง D-RTI อย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี
2. เกิดแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดตาก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2563 ประกอบด้วย 4 มาตรการ ได้แก่ 1) บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้น 2) ลดจำนวนผู้เสียชีวิตลง 3) ประชากรตากปลอดภัย สวมหมวกนิรภัย 100% 4) ตำบลขับขี่ปลอดภัย
3. พัฒนาระบบข้อมูลในโปรแกรม 43 แฟ้ม เชื่อมต่อการใช้งานระบบ IS Online
4. พัฒนาทีมสืบสวนเมื่อเกิดอุบัติเหตุ และระบบรายงานข้อมูลในระดับจังหวัดและอำเภอ
5. ส่งเสริมการดำเนินงานตามมาตรการองค์กรในส่วนราชการทุกแห่ง
6. สำรวจการใช้หมวกนิรภัยในเด็กนักเรียน และสร้างให้เกิดการ

สวมหมวกนิรภัย 100%

7. การสร้างการมีส่วนร่วมโดยให้ชุมชนเข้ามาเป็นเจ้าของ พร้อมสร้างแรงจูงใจให้เกิดความตระหนักในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนร่วมกันจะทำให้ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม



Traffic infraction



จากปัจจัยต่างๆ เหล่านี้เองส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุของจังหวัด นครราชสีมา โดยพบว่าในปี 2557 มีอัตราการเสียชีวิต 34.68 ต่อแสนประชากร ปี 2558 มีอัตราการเสียชีวิต 35.52 ต่อแสนประชากร และในปี 2559 มีอัตราการเสียชีวิต 38.64 ต่อแสนประชากร โดยที่ค่ากลางของประเทศไทย มีอัตราการเสียชีวิต 34.4 ต่อแสนประชากร ซึ่งจังหวัดนครราชสีมา มีอัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากรสูงขึ้นทุกปีและสูงกว่าค่ากลางของประเทศไทย นอกจากนี้จากข้อมูลสถิติ 3 ฐาน ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดนครราชสีมา พบว่า ปี พ.ศ. 2559 มีผู้เสียชีวิตจำนวน 851 คน ปี พ.ศ. 2560 มีผู้เสียชีวิตจำนวน 854 คน และ ปี พ.ศ. 2561 ตั้งแต่เดือน มกราคม - ตุลาคม 2561 มีผู้เสียชีวิตจำนวน 679 คน เฉลี่ยจังหวัดนครราชสีมา มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน วันละ 2.3 คน โดยสาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการใช้ความเร็ว ร่วมกับการไม่สวมหมวกนิรภัย และบางรายเมาสุราขณะขับขี่ร่วมด้วย

จากปัญหาดังกล่าว ทางจังหวัดได้ดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนมาอย่างต่อเนื่อง และในปี 2561 นางแสงเสน่ห์ เกษกระทุม รักษาการแทนหัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดนครราชสีมา และนางศิริแซ่ ชันทองคำ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ ร่วมกับทีมภาคีเครือข่ายได้เล็งเห็นความสำคัญ จึงได้ดำเนินโครงการรวมพลังขับเคลื่อนกลไกจังหวัดสู่อำเภอเพื่อความปลอดภัยทางถนน จังหวัดนครราชสีมา ซึ่งได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ผ่านทางแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจากระดับจังหวัด (สอจร.) โดยมีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อส่งเสริมให้เกิดกลไก ศปถ.จังหวัด อำเภอ ที่มีการบูรณาการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพและสร้างการมีส่วนร่วมกับ ศปถ.อปท.ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในประเด็นความเสี่ยงหลัก 2) เพื่อพัฒนาศักยภาพ



แกนนำ ทีมอนุกรรมการ ศปถ.อำเภอ/อปท. ให้เกิดกลไกการขับเคลื่อนงานในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรระดับอำเภอ และท้องถิ่น ที่เข้มแข็งมีประสิทธิภาพ 3) เพื่อศึกษารูปแบบ การสนับสนุนพี่เลี้ยงในการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรระดับอำเภอ และท้องถิ่น และ 4) เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจร ลดการบาดเจ็บ เสียชีวิตลงเมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา

ภาคีเครือข่ายขับเคลื่อนงาน

การดำเนินงานของจังหวัดนครราชสีมา พบว่ามีการแต่งตั้งคณะทำงานของโครงการแยกจาก ศปถ. จังหวัด โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธานที่ปรึกษา และมีหัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดนครราชสีมาเป็นประธานคณะทำงาน สำหรับในระดับอำเภอใช้กลไกของ ศปถ.อำเภอ โดยให้แต่ละอำเภอได้มีการทบทวนและจัดทำคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอาทิ อปท. สาธารณสุข ตำรวจ สถานศึกษา ทางหลวง เป็นต้น

คณะทำงานโครงการประกอบด้วยตัวแทนจากหน่วยงานต่างๆ ทั้งในระดับจังหวัดและอำเภอ รวมทั้งสิ้น 35 ท่าน ประกอบด้วย

ระดับ	ภาคีเครือข่าย
จังหวัด	<ul style="list-style-type: none"> ภาคสาธารณสุข ได้แก่ สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 9 นครราชสีมา สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนครราชสีมา ฝ่ายปกครอง ได้แก่ ที่ทำการปกครองจังหวัดนครราชสีมา สำนักงานส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นจังหวัดนครราชสีมา ตำรวจภูธรจังหวัดนครราชสีมา สำนักงานสวัสดิการและ

ระดับ	ภาคีเครือข่าย
	<p>คุ้มครองแรงงานจังหวัดนครราชสีมา สำนักงานศึกษาธิการจังหวัดนครราชสีมา สำนักงานวัฒนธรรมจังหวัดนครราชสีมา สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดนครราชสีมา</p>
อำเภอ	<ol style="list-style-type: none"> 1. ปกครองอำเภอ 5 แห่ง ได้แก่ เมืองนครราชสีมา สูงเนิน โชคชัย ประทาย และเมืองยาง 2. สถานีตำรวจภูธรอำเภอ 5 แห่ง ได้แก่ สภ.พิมาย สภ.บัวใหญ่ สภ.โนนแดง สภ.ห้วยแถลง และสภ.โนนไทย 3. โรงพยาบาลอำเภอ 9 แห่ง ได้แก่ รพ.ปากช่องนานา รพ.สีคิ้ว รพ.ขามสะแกแสง รพ.โนนไทย รพ.พิมาย รพ.บัวใหญ่ รพ.ปักธงชัย รพ.โชคชัย และ รพ.คง 4. สาธารณสุขอำเภอ 4 แห่ง ได้แก่ สสอ.เมืองนครราชสีมา สสอ.ปากช่อง สสอ.พิมาย และสสอ. สีคิ้ว

โดยมีบทบาทหน้าที่ประสานการปฏิบัติงาน และสนับสนุนในการดำเนินกิจกรรมตามโครงการ ลงพื้นที่ติดตาม และประเมินผลการดำเนินงานของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) และรายงานผลการดำเนินงานพร้อมทั้งเสนอข้อคิดเห็นต่อคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดนครราชสีมา เพื่อพิจารณากำหนดแนวทางหรือมาตรการเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

สำหรับในระดับอำเภอใช้กลไกการทำงานของ ศปถ.อำเภอ โดยให้แต่ละอำเภอทบทวนคำสั่งศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอและในคำสั่งต้องมีการแต่งตั้งฝ่ายเลขานุการ เพื่อทำหน้าที่ในการประสานและดำเนินกิจกรรมของ ศปถ.อำเภอ



ทุนเดิมในการจัดการปัญหาอุบัติเหตุจราจร

จังหวัดนครราชสีมาได้ดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนมาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2552 โดยมีการดำเนินกิจกรรมในหลายรูปแบบในลักษณะของโครงการ อาทิ โครงการเมืองเราเมาไม่ขับ สถานศึกษาต้นแบบการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนข้อมูลเครือข่ายเข้มแข็งสู่ทศวรรษความปลอดภัยทางถนนผ้าป่าหมวกบุญ ภูธรจังหวัด และ สพม.31 ร่วมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษา เป็นต้น ในส่วนของการพัฒนากลไกการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ได้มีการดำเนินงานมาตั้งแต่ปี 2556 โดยในปีนั้นได้ดำเนินโครงการ “พัฒนาเครือข่ายเฝ้าระวังและสอบสวนอุบัติเหตุทางถนนเพื่อขับเคลื่อนนโยบายและการป้องกันอุบัติเหตุในระดับอำเภอ จังหวัดนครราชสีมา” ปี 2557 ดำเนินโครงการ “การพัฒนากลไกอำเภอ” ปี 2559 ดำเนินโครงการ “การพัฒนาศักยภาพเครือข่ายการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด”

จากการดำเนินโครงการต่างๆเหล่านี้ ส่งผลให้การขับเคลื่อนกลไกระดับจังหวัดของนครราชสีมา มีความเข้มแข็งโดยเฉพาะการจัดการข้อมูล พบว่า มีการจัดทำข้อมูล 3 ฐาน แยกรายอำเภอ และมีการประชุมวิเคราะห์ข้อมูล โดยคณะทำงานข้อมูลระดับจังหวัด ประกอบกับนโยบายกระทรวงสาธารณสุขที่ให้อำเภอดำเนินการแนวทางการดำเนินงานและการประเมินการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอ (D-RTI PLUS : District Road Traffic Injury) ส่งผลให้มี 21 อำเภอผ่านในระดับดี ตัวเลขการบาดเจ็บเสียชีวิตคนในพื้นที่ลดลงเห็นได้ชัดเจนเกือบทุกอำเภอ ทำให้ ศปถ.จังหวัดเล็งเห็นความสำคัญของการทำงานของ ศปถ.อำเภอ เกิดมาตรการในปี 2561 ดังนี้

1. ให้อำเภอทุกอำเภอดำเนินการความปลอดภัยทางถนนตลอดทั้งปี โดยเริ่มให้อำเภอทบทวนคำสั่ง ศปถ.อำเภอ
2. ดำเนินการจัดตั้ง ศปถ.อปท.ในพื้นที่ที่รับผิดชอบให้ครบ 100%

3. ให้ทุกอำเภอดำเนินการจัดตั้งด่านชุมชน ทุกวันศุกร์ เวลา 19.00 - 22.00 น. เพื่อสกัดผู้มีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ยานพาหนะไม่ให้ออกนอกพื้นที่ ส่งผลให้สถิติข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมาลดลง ตั้งแต่เดือนกันยายน - ตุลาคม 2561

หน่วยงานและงบประมาณร่วมสมทบ

การดำเนินโครงการโดยใช้กลไกของ ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.ท้องถิ่น ส่งผลให้เกิดการนำข้อมูลจุดเสี่ยงในพื้นที่มาวิเคราะห์และกำจัดจุดเสี่ยงโดยใช้งบประมาณของท้องถิ่น อาทิจากติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบ ติดตั้งป้ายเตือน นอกจากนี้ยังมีหน่วยงานระดับจังหวัดที่เข้ามาแก้ไขจุดเสี่ยงโดยใช้งบประมาณของหน่วยงานเนื่องจากได้รับข้อมูลจาก ศปถ.อำเภอ ได้แก่

หน่วยงาน	การดำเนินการ
แขวงทางหลวง	<ol style="list-style-type: none"> 1. ปรับปรุงผิวถนน เพิ่มป้ายเตือนจุดกลับรถ และสร้างจุดกลับรถบนถนนมิตรภาพ ที่อำเภอสีคิ้ว 2. แก้ไขถนนสายแก้งสนามนาง-บ้านเหลื่อม บริเวณอำเภอแก้งสนามนางที่มีสภาพเป็นคลื่นให้พร้อมใช้งาน
ทางหลวงชนบท	แก้ไขจุดอันตรายบนถนนเส้นโนนจาน-บัวใหญ่ โดยการซ่อมแซมปรับปรุงถนน และติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง โดยร่วมกับ อบต.โนนจาน อ.บัวลาย
องค์การบริหารส่วนจังหวัดนครราชสีมา	<ol style="list-style-type: none"> 1. ติดตั้งสัญญาณไฟเตือน และปรับปรุงถนนในอำเภอโนนไทย 2. ติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างที่อำเภอพิมาย

หน่วยงาน	การดำเนินการ
บริษัททาววา แพค อ.ด่านขุนทด	ติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบ/ป้ายเตือน ก่อนถึงหน้าโรงงานและบริเวณหน้าบริษัท

กิจกรรมและผลการดำเนินงาน

โครงการได้กำหนดกิจกรรมในการขับเคลื่อนงานเป็น 2 ระดับ ได้แก่ ระดับจังหวัด และระดับอำเภอ โดยในระดับจังหวัดเป็นการดำเนินกิจกรรมในภาพรวมของจังหวัด อาทิ การพัฒนาศักยภาพของคณะทำงาน สปถ.อำเภอ การติดตามนิเทศและการถอดบทเรียน ในส่วนของอำเภอได้มีการกำหนดตัวชี้วัด 6 ตัวชี้วัด เพื่อให้แต่ละอำเภอได้ดำเนินการตามตัวชี้วัด

- **ระดับจังหวัด** มีการดำเนินกิจกรรม ดังนี้

หัวข้อ	รายละเอียด
กิจกรรมที่ 1	ประชุมชี้แจงโครงการ“รวมพลังขับเคลื่อนกลไกจังหวัดสู่อำเภอ และท้องถิ่นเพื่อความปลอดภัยทางถนนจังหวัดนครราชสีมา”
ผลการดำเนินงาน	ประชุมชี้แจงให้กับคณะทำงานโครงการที่เป็นตัวแทนจากหน่วยงานต่างๆ พร้อมทั้งกำหนดแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้ 1. กำหนดรูปแบบของ MOU ที่ผู้ว่าราชการจังหวัดจะเซ็นกับนายอำเภอแต่ละ อำเภอ พร้อมกำหนดวันที่จะดำเนินการ 2. กำหนดตัวชี้วัด สปถ.อำเภอ ซึ่งมี 6 ข้อ ได้แก่ 1) อัตราการเสียชีวิตต่อประชากรหนึ่งแสนคนจากอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่ลดลง เมื่อเทียบกับ พ.ศ.

หัวข้อ	รายละเอียด
	<p>2561</p> <p>2) อัตราการสวมหมวกนิรภัยในพื้นที่ที่มีไม่น้อยกว่า 80%</p> <p>3) จำนวนจุดเสี่ยงในพื้นที่ได้รับการแก้ไขอย่างน้อย 80%</p> <p>4) จำนวนการเกิดอุบัติเหตุที่ไม่ปลอดภัย ได้แก่ ดื่มแล้วขับ ขับรถเร็ว ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ในพื้นที่ลดลงอย่างน้อย 5% เมื่อเทียบกับ พ.ศ. 2561</p> <p>5) จำนวนการเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ ลดลง 5% เมื่อเทียบกับ พ.ศ. 2561</p> <p>6) เกิดพื้นที่ต้นแบบการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างน้อย 1 โรงเรียน และ 1 องค์กรเอกชน</p> <p>3. กำหนดกรอบการจัดทำแผนปฏิบัติการระดับอำเภอ ให้สอดคล้องกับตัวชี้วัด ศปถ.อำเภอ และสถานการณ์อุบัติเหตุของพื้นที่</p> <p>4. กำหนดเนื้อหาในการพัฒนาศักยภาพทีม เลขา ศปถ.อำเภอ ได้แก่ การวิเคราะห์และแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่ การจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุระดับพื้นที่ และบทบาททีมเลขา ศปถ.อำเภอ</p>
กิจกรรมที่ 2	ทบทวนคำสั่งเกี่ยวกับ ศปถ.จังหวัด
ผลการดำเนินงาน	1. มีคำสั่งจังหวัดนครราชสีมาที่ 1000/2562 ลงวันที่ 28 มกราคม 2562 ปรับปรุงรายชื่อคณะกรรมการศูนย์

หัวข้อ	รายละเอียด
	<p>อำนาจการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดนครราชสีมา</p> <p>2. มีคำสั่งจังหวัดนครราชสีมาที่ 999/2562 ลงวันที่ 28 มกราคม 2562 แต่งตั้งคณะทำงานโครงการ</p>
<p>กิจกรรมที่ 3</p>	<p>เวทีลงนามข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) ระหว่างผู้ว่าราชการจังหวัดและนายอำเภอ</p>
<p>ผลการดำเนินงาน</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. ผู้ว่าราชการจังหวัดลงนามร่วมกับนายอำเภอทั้ง 32 อำเภอ ในวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2562 2. ข้อตกลงมีรายละเอียด ดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> 2.1 เป้าหมายในการดำเนินงาน <ul style="list-style-type: none"> - อัตราการเสียชีวิตต่อประชากรหนึ่งแสนคน จากอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่ลดลงเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2561 - อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในพื้นที่มีไม่น้อยกว่า 80% - จำนวนจุดเสี่ยงในพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ได้รับการแก้ไขอย่างน้อย 80% - จำนวนการเกิดอุบัติเหตุที่ไม่ปลอดภัย ได้แก่ ต้มแล้วขับ ขับรถเร็ว ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ในพื้นที่ลดลงอย่างน้อย 5% เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2561 - จำนวนการเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ ลดลง 5% เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2561 - เกิดพื้นที่ต้นแบบการดำเนินงานป้องกันและ

หัวข้อ	รายละเอียด
	<p>ลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ อย่างน้อย 1 โรงเรียน และ 1 องค์กรภาคเอกชน</p> <p>2.2 หลักการดำเนินงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> - จัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอ - จัดทำข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน (การเกิดอุบัติเหตุ/บาดเจ็บ/เสียชีวิต) และประเมินความเสี่ยง (ไม่สวมหมวกนิรภัย/เมาแล้วขับ/ขับเร็ว/จุดเสี่ยง) ระดับอำเภอ โดยแยกเป็นรายตำบล - มีการประชุมศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) อย่างน้อย 2 เดือน/ครั้ง โดยนำเสนอข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในการประชุม เพื่อกำหนดมาตรการและแนวทางการแก้ไขปัญหา <p>3. รายงานผลการดำเนินงานให้ ศปถ.จังหวัด ทราบเป็นประจำทุกเดือน</p>
กิจกรรมที่ 4	พัฒนาศักยภาพคณะทำงาน ทีมเลขา ศปถ.อำเภอ 32 แห่ง
ผลการดำเนินงาน	<ol style="list-style-type: none"> 1. ผู้แทน ศปถ.อำเภอจำนวน 32 แห่ง 179 คน เข้าร่วมอบรมในวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2562 2. ผู้เข้าร่วมอบรมได้เรียนรู้ในเรื่อง

หัวข้อ	รายละเอียด
	<p>2.1 การจัดการจุดเสี่ยงในชุมชน โดยวิทยากรจาก มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี</p> <p>2.2 การจัดการข้อมูลอุบัติเหตุในระดับพื้นที่ โดย สำนักงานสาธารณสุขอำเภอปากช่อง (ศปถ. อำเภอต้นแบบ)</p> <p>2.3 บทบาทหน้าที่ทีมเลขา ศปถ.อำเภอ โดย สำนักงานสาธารณสุขอำเภอสีคิ้ว (ศปถ.อำเภอ ต้นแบบ)</p>
กิจกรรมที่ 5	การนิเทศติดตามงาน
ผลการดำเนินงาน	<p>1. ดำเนินการติดตามการทำงานของ ศปถ.อำเภอตาม โชนที่กำหนดไว้ 2 ครั้ง</p> <p>โซนที่ 1 ได้แก่ อ.ปากช่อง อ.เมือง อ.สูงเนิน อ.สีคิ้ว อ.ขามทะเลสอ อ.เฉลิมพระเกียรติ อ.จักราช</p> <p>โซนที่ 2 ได้แก่ อ.โนนไทย อ.ด่านขุนทด อ.ขามสะแกแสง อ.คง อ.โนนสูง อ.พระทองคำ อ.เทพารักษ์</p> <p>โซนที่ 3 ได้แก่ อ.ปักธงชัย อ.โชคชัย อ.วังน้ำเขียว อ.ครบุรี อ.หนองบุญมาก อ.เสิงสาง</p> <p>โซนที่ 4 ได้แก่ อ.บัวใหญ่ อ.บัวลาย อ.บ้านเหลื่อม อ.สีดา อ.ประทาย อ.แก่งสนามนาง</p> <p>โซนที่ 5 ได้แก่ อ.พิมาย อ.ห้วยแถลง อ.ชุมพวง อ.โนนแดง อ.เมืองยาง อ.ลำทะเมนชัย</p>



หัวข้อ	รายละเอียด
	<p>2. ติดตามการทำงานตามที่กำหนดไว้ โดยแบ่งหัวข้อ ดังนี้</p> <p>ครั้งที่ 1 ติดตามข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของอำเภอ ได้แก่ 1) บริบทพื้นที่ 2) ปัจจัยเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุปี 2561-2562 3) การดำเนินงาน/ผลงานเด่น 4) โรงเรียน และภาคเอกชนต้นแบบ 5) ปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงาน 6) แผนการดำเนินงานระยะต่อไป</p> <p>ครั้งที่ 2 ติดตามผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดที่กำหนดใน MOU ได้แก่ 1) การดำเนินงานของ ศปถ. อำเภอ (จำนวน ศปถ.ตำบล/การเก็บข้อมูลอุบัติเหตุ/การประชุม ศปถ.อำเภอ/การประชุมทีมเลขาฯ/การลงพื้นที่สอบสวนอุบัติเหตุ) 2) อัตราการสวมหมวกนิรภัย 3) จำนวนจุดเสี่ยงที่ได้รับการแก้ไข 4) พฤติกรรมเสี่ยงที่ได้รับการแก้ไข 5) จำนวนการเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ 6) พื้นที่ต้นแบบ รวมถึงการเปรียบเทียบจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนรายอำเภอเทียบกับปี 2561</p> <p>3. ผลการติดตามนิเทศ พบว่า</p> <ul style="list-style-type: none"> - ทุกอำเภอมีการขับเคลื่อนงานของ ศปถ.อำเภอ - กลไกการทำงานของ ศปถ.อำเภอเข้มแข็งมากขึ้น มีการเก็บข้อมูล วิเคราะห์ปัญหา และกำหนดแผนปฏิบัติการของพื้นที่ตนเอง - เกิดองค์กรต้นแบบการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่ ทั้ง 32 อำเภอ

หัวข้อ	รายละเอียด
กิจกรรมที่ 6	เวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ชื่อว่าการประชุมสัมมนา “ท้องถิ่นชุมชนร่วมใจสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในการใช้รถใช้ถนน”
ผลการดำเนินงาน	<ol style="list-style-type: none"> 1. จัดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ในวันที่ 19 ธันวาคม 2562 โดยมีผู้เข้าร่วม 550 คน ได้แก่ นายอำเภอ ผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ทีมทำงาน ศปถ.อำเภอ 2. กิจกรรมประกอบด้วย <ol style="list-style-type: none"> 2.1 แสดงผลงานเด่นของ ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.อปท. 2.2 มอบโล่รางวัล ต้นแบบการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ของจังหวัดนครราชสีมา จำนวน 23 รางวัล 2.3 บรรยายพิเศษ เรื่อง “การบังคับใช้กฎหมายจราจร และบทบาทของท้องถิ่นในการเป็นผู้ช่วยเจ้าพนักงาน เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการจราจร และภารกิจขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กับการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับตำบล” 2.4 เสวนา “ท้องถิ่นถนนปลอดภัยก้าวต่อไปสู่การลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดนครราชสีมาอย่างยั่งยืน” เพื่อเตรียมการขับเคลื่อนกลไก ศปถ.อปท.ในปีต่อไป โดยได้เน้นนโยบาย “ตำบลซบซบปลอดภัย”



นอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในโครงการ ยังมีกิจกรรม “การประชุมคณะทำงานโครงการ” เพื่อเตรียมการ วางแผนการทำกิจกรรม และสรุปผลการดำเนินงานกิจกรรม



ระดับอำเภอ

ศปด.อำเภอ มีการดำเนินงานตามข้อตกลง MOU ที่ได้ทำกับผู้ว่าราชการจังหวัด โดยกำหนดการทำกิจกรรม 6 กิจกรรม ได้แก่

- 1) ทบทวนคำสั่งศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอ (ศปด.อำเภอ) ทั้งนี้ในคำสั่งต้องมีการแต่งตั้งฝ่ายเลขาฯ ศปด.จังหวัด/อำเภอ
- 2) จัดประชุมเพื่อจัดทำปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอ
- 3) จัดการประชุม ศปด.อำเภอ อย่างน้อย 2 เดือนครั้ง โดยต้องใช้ข้อมูล 3 ฐาน
- 4) ทีมเลขาฯ ศปด.อำเภอ ประชุมเพื่อวิเคราะห์ข้อมูล อย่างน้อย 2 เดือนครั้ง

- 5) ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยง/พฤติกรรมเสี่ยงอย่างเป็นระบบ อย่างน้อย 80 % ของจุดเสี่ยงในพื้นที่
- 6) ลงพื้นที่สอบสวนกรณีเกิดอุบัติเหตุใหญ่ และนำข้อมูลเสนอต่อที่ประชุม ศปถ.อำเภอ/ศปถ.จังหวัด

ผลการดำเนินงาน

- 1) ทุกอำเภอมีคำสั่งแต่งตั้งฝ่ายเลขาฯ ศปถ.ของแต่ละอำเภอเพื่อทำหน้าที่ ขับเคลื่อนกลไก ศปถ.อำเภอ
- 2) ศปถ.อำเภอทุกแห่งมีการจัดทำข้อมูล 3 ฐาน และนำมาใช้ในการทำ แผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอ
- 3) เกิดการประชุม ศปถ.อำเภอ และทีมเลขาฯของ ศปถ.อำเภออย่างต่อเนื่อง
- 4) มีการแก้ไขจุดเสี่ยงของแต่ละอำเภอ
- 5) เกิดพื้นที่ต้นแบบในแต่ละอำเภอ แบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ สถานศึกษา เอกชนและสถานที่ราชการ
- 6) เกิดการลงพื้นที่สอบสวนอุบัติเหตุเมื่อเกิดเหตุในพื้นที่
- 7) นอกจากกิจกรรมที่ดำเนินงานตามแผนแล้ว ยังพบว่า มีบางกิจกรรมที่มีการดำเนินงานเพิ่มเติม อาทิ การรณรงค์ให้ความรู้ การตั้งด่านชุมชน การ

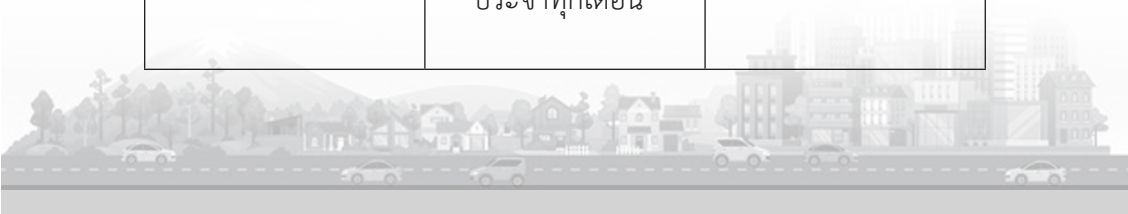


พลังขับเคลื่อนงาน 3 ระดับ

การดำเนินโครงการรวมพลังขับเคลื่อนกลไกจังหวัดสู่อำเภอเพื่อความปลอดภัยทางถนนจังหวัดนครราชสีมา ได้ดำเนินงานตอบสนองวัตถุประสงค์ ดังนี้

วัตถุประสงค์โครงการ	กิจกรรม	ผลที่เกิดขึ้น
1) เพื่อส่งเสริมให้เกิดกลไก ศปถ.จังหวัดอำเภอที่มีการบูรณาการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพและสร้างการมีส่วนร่วมกับ ศปถ.อปท.ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในประเด็นความเสี่ยงหลัก	<p>ระดับจังหวัด</p> <p>1) ประชุมชี้แจงทำความเข้าใจการดำเนินงานโครงการ</p> <p>2) ทบทวนคำสั่งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดนครราชสีมา (ศปถ.จ.นม)</p> <p>3) ทำ MOU ระหว่างผู้ว่าราชการจังหวัดและนายอำเภอทุก 32 อำเภอ</p> <p>ระดับอำเภอ</p> <p>1) ทบทวนคำสั่งศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอ</p> <p>2) จัดทำแผนปฏิบัติการ</p>	<p>1) เกิดการขับเคลื่อน ศปถ.ระดับจังหวัดระดับอำเภอ และระดับท้องถิ่น</p> <p>2) มีการจัดตั้ง ศปถ.ท้องถิ่น 333 แห่ง</p> <p>3) มีทีมเลขาฯ ศปถ.อำเภอ</p> <p>4) มีการประชุม ศปถ.อำเภอ อย่างสม่ำเสมอและมีการทำแผนปฏิบัติการของแต่ละอำเภอ</p> <p>5) มีข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ/สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุของแต่ละอำเภอแยกรายตำบล</p>

วัตถุประสงค์โครงการ	กิจกรรม	ผลที่เกิดขึ้น
	<p>ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอ</p> <p>3) จัดทำข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน (การเกิดอุบัติเหตุ/บาดเจ็บ/เสียชีวิต) และประเด็นความเสี่ยง (ไม่สวมหมวกนิรภัย/เมาแล้วขับ/ขับรถเร็ว/จุดเสี่ยง) ระดับอำเภอ โดยแยกเป็นรายตำบล</p> <p>4) มีการประชุมศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) อย่างน้อย 2 เดือน/ครั้ง และรายงานผลการดำเนินงานให้ศปถ.จังหวัด ทราบเป็นประจำทุกเดือน</p>	



วัตถุประสงค์โครงการ	กิจกรรม	ผลที่เกิดขึ้น
<p>2) เพื่อพัฒนาศักยภาพแกนนำ ทีมอนุกรรมการ ศปถ. อำเภอ/อปท. ให้เกิดกลไกการขับเคลื่อนงานในการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุจราจรระดับอำเภอ และท้องถิ่น ที่เข้มแข็งมีประสิทธิภาพ</p>	<p>ระดับจังหวัด</p> <p>1) อบรมพัฒนาศักยภาพคณะทำงาน ทีมเลขาธิการปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอ 32 แห่ง</p> <p>2) ติดตามนิเทศการดำเนินงานศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอ</p>	<p>1) ทีมเลขฯฯ ศปถ. อำเภอ 32 แห่ง 179 คน ได้รับความรู้ในเรื่องการจัดการจุดเสี่ยงในชุมชน การจัดการข้อมูลอุบัติเหตุในระดับพื้นที่ และบทบาทหน้าที่ของทีมเลขฯ ศปถ. อำเภอ</p> <p>2) มีการติดตามนิเทศงาน 2 ครั้ง ส่งผลให้จังหวัดรับทราบการดำเนินงานของศปถ. อำเภอ และศปถ. อำเภอ ได้รับคำแนะนำ ข้อเสนอแนะวิธีการทำงาน</p>
<p>3) เพื่อศึกษารูปแบบการสนับสนุนพี่เลี้ยงในการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุ</p>	<p>ระดับจังหวัด</p> <p>จัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้การดำเนินงานโครงการฯ</p>	<p>1) เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้โดยมีผู้เข้าร่วม 550 คน</p> <p>2) มีการแสดงผลการดำเนินงานของศปถ. อำเภอ</p>

วัตถุประสงค์โครงการ	กิจกรรม	ผลที่เกิดขึ้น
<p>จรรยาบรรณระดับอำเภอ และท้องถิ่น</p>		<p>และ ศปถ.อปท. พร้อมมอบโล่รางวัล</p> <p>3) มีการบรรยายพิเศษ และเสวนาด้านความปลอดภัยทางถนน</p>
<p>4) เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจร ลดการบาดเจ็บ เสียชีวิตลงเมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา</p>	<p>ระดับอำเภอ ดำเนินกิจกรรมตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ตามบริบทของแต่ละพื้นที่ อาทิ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การแก้ไขจุดเสี่ยง - การสอบสวนอุบัติเหตุ - การค้นหาและทำพื้นที่ต้นแบบ (สถานศึกษา/เอกชน/ภาครัฐ) - การประชาสัมพันธ์ - การตั้งด่าน - การอบรมให้ความรู้ - การทำป้ายประชาสัมพันธ์ 	<p>1) อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดนครราชสีมาในปี พ.ศ. 2562 คิดเป็น 26.54 คนต่อแสนประชากรซึ่งลดลงเมื่อเทียบกับปี 2561 ที่มีผู้เสียชีวิต 32 คนต่อประชากรแสนคน</p> <p>2) อัตราการสวมหมวกนิรภัยในพื้นที่เพิ่มขึ้น</p> <p>3) มีการแก้ไขจุดเสี่ยงทุกอำเภอ</p> <p>4) เกิดพื้นที่ต้นแบบการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดรวม 79 แห่ง</p>

ความสำเร็จที่เกิดขึ้นตามตัวชี้วัด

ผลการดำเนินงานโครงการที่เกิดขึ้นทั้งในระดับจังหวัด และระดับ
อำเภอ พบว่า มีผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นใน 3 ระยะ ดังนี้

ระดับจังหวัด

ตัวชี้วัดความสำเร็จ	ผลการดำเนินงาน
<p>ระยะสั้น</p> <ul style="list-style-type: none"> • มีแกนนำ ทีมงาน/คณะทำงาน จังหวัด จากสหสาขาวิชาชีพเข้ามาร่วมเป็นกลไกขับเคลื่อนงาน ไม่น้อยกว่า 20 คนต่อจังหวัด • คณะทำงานจังหวัด/สปล.จังหวัด มีการประชุมอย่างน้อย 2 เดือน/ครั้ง โดยนำข้อมูล 3 ฐาน ในการประชุมเพื่อนำไปสู่แนวทางการแก้ไขทุกครั้ง 	<ul style="list-style-type: none"> • มีคณะทำงานระดับจังหวัด จำนวน 35 คน • มีการประชุมคณะกรรมการ สปล.จังหวัด จำนวน 10 ครั้ง โดยต่อเนื่องเป็นประจำทุกเดือน
<p>ระยะกลาง</p> <ul style="list-style-type: none"> • มีรูปแบบการดำเนินงานที่ชัดเจน และมีวาระรองรับการขับเคลื่อนงาน • มีมาตรการ/ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง • มีระบบการจัดการข้อมูล 	<ul style="list-style-type: none"> • เกิดรูปแบบการดำเนินงานระหว่างกลไก สปล.จังหวัดและ สปล.อำเภอ • มีการนำเสนอแผนปฏิบัติการของแต่ละอำเภอให้ สปล.จังหวัดทราบ และมีการติดตาม • ใช้ข้อมูล 3 ฐานในการจัดการข้อมูล

ตัวชี้วัดความสำเร็จ	ผลการดำเนินงาน
<p>ระยะยาว</p> <p>เกิดแผนบูรณาการปฏิบัติการร่วมกันในระดับจังหวัดและระดับอำเภอโดยกำหนดแผนงานและบทบาทร่วมกัน มีการร่วมลงทุนในการจัดการปัญหาไม่น้อยกว่าร้อยละ 80</p>	<p>ยังไม่เกิด แต่มีแผนปฏิบัติการระดับอำเภอของแต่ละอำเภอซึ่งทางจังหวัดจะนำมาใช้ในการทำแผนระดับจังหวัดต่อไป</p>

ระดับอำเภอและท้องถิ่น

ตัวชี้วัดความสำเร็จ	ผลการดำเนินงาน
<p>ระยะสั้น</p> <ul style="list-style-type: none"> • มีแกนนำ ทีมงาน/คณะทำงานอำเภอ จากสหสาขาวิชาชีพเข้ามา ร่วมเป็นกลไกขับเคลื่อนงาน ไม่น้อยกว่า 20 คนต่ออำเภอ • ศปถ.อำเภอ มีการประชุมอย่างน้อย 2 เดือน/ครั้ง โดยนำข้อมูล 3 ฐาน ในการประชุมเพื่อนำไปสู่แนวทางการแก้ไขทุกครั้ง • มีโครงสร้าง ศปถ.อปท.ครบ 100 % 	<ul style="list-style-type: none"> • มีทีมเลขาของแต่ละอำเภอครบ ทั้ง 32 แห่ง • ศปถ.อำเภอ ทั้ง 32 แห่ง มีการประชุมคณะกรรมการ ศปถ.อำเภออย่างต่อเนื่อง และทีมเลขาฯ ได้นำเสนอข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของพื้นที่ และเสนอแนวทางแก้ไขให้คณะกรรมการพิจารณา • มีการจัดตั้ง ศปถ.ท้องถิ่น 333 แห่ง



ตัวชี้วัดความสำเร็จ	ผลการดำเนินงาน
<p>ระยะกลาง</p> <ul style="list-style-type: none"> • มีรูปแบบการดำเนินงานที่ชัดเจน และมีวาระรองรับการขับเคลื่อนงาน • มีมาตรการ/ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง • เกิดแผนปฏิบัติการในระดับอำเภอที่สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์จังหวัดและสภาพปัญหาในพื้นที่ • มีระบบการจัดการข้อมูล 	<ul style="list-style-type: none"> • ศปถ.อำเภอ 32 แห่ง ดำเนินการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนตามแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอซึ่งในแผนของอำเภอได้กำหนดมาตรการ ดังนี้ <ol style="list-style-type: none"> 1. การจัดทำข้อมูลอุบัติเหตุแยกรายตำบล 2. การแก้ไขจุดเสี่ยง 3. การลงพื้นที่สอบสวนอุบัติเหตุใหญ่ 4. การรณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100 % • ศปถ.อำเภอ 32 แห่ง มีข้อมูลอุบัติเหตุแยกรายตำบล
<p>ระยะยาว</p> <ul style="list-style-type: none"> • มีประเด็นการขับเคลื่อนงานลดอุบัติเหตุทางถนนของพื้นที่ 32 แห่ง 	<ul style="list-style-type: none"> • มีประเด็นที่ต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ <ol style="list-style-type: none"> 1. การจัดทำข้อมูลอุบัติเหตุแยกรายตำบล 2. การแก้ไขจุดเสี่ยง 3. การลงพื้นที่สอบสวนอุบัติเหตุใหญ่

ตัวชี้วัดความสำเร็จ	ผลการดำเนินงาน
<ul style="list-style-type: none"> • ประชาชนในพื้นที่เป้าหมายมีพฤติกรรมจราจรที่ปลอดภัยขึ้น และสถิติการเกิดอุบัติเหตุ เสียชีวิตลดลง • มีการดำเนินงานทุกตำบลอย่างเข้มข้น โดยสร้างรูปธรรมความสำเร็จอย่างน้อย 1 ตำบล/อำเภอ 	<p>4. การรณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100 %</p> <ul style="list-style-type: none"> • พฤติกรรมการขับขี่ดีขึ้น มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น และสถิติการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตลดลง • ในพื้นที่อำเภอ 32 แห่ง มี อปท. ต้นแบบที่ดำเนินการขับเคลื่อนงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน อำเภอละ 1 แห่ง

เมื่อพิจารณากับตัวชี้วัดที่กำหนดในโครงการ พบว่า

ตัวชี้วัดที่กำหนดไว้	ผลการดำเนินงาน
<p>1. อัตราการเสียชีวิตต่อประชากรหนึ่งแสนคนจากอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่ลดลง เมื่อเทียบกับ ปี พ.ศ. 2561</p>	<p>อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดนครราชสีมาในปี พ.ศ. 2562 คิดเป็น 26.54 คนต่อแสนประชากรซึ่งลดลงเมื่อเทียบกับปี 2561 ที่มีผู้เสียชีวิต 32 คนต่อประชากรแสนคน</p>
<p>2. อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในพื้นที่มีไม่น้อยกว่า 80%</p>	<p>อัตราการสวมหมวกนิรภัยในพื้นที่เพิ่มขึ้น แต่ยังไม่ถึง 80% ตามที่กำหนดไว้ มี 12 อำเภอที่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยมากกว่า 80%</p>



ตัวชี้วัดที่กำหนดไว้	ผลการดำเนินงาน
3. จำนวนจุดเสี่ยงในพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งได้รับการแก้ไขอย่างน้อย 80%	ทุกอำเภอมีการแก้ไขจุดเสี่ยง พบว่ามี 25 อำเภอที่มีการแก้ไขจุดเสี่ยงมากกว่า 80%
4. จำนวนการเกิดพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัย ได้แก่ ดื่มแล้วขับ ขับรถเร็ว ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ในพื้นที่ลดลงอย่างน้อย 5% เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2561	พฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยที่ได้รับการแก้ไขมากที่สุดคือ ดื่มแล้วขับ พบว่ามีถึง 20 อำเภอที่มีพฤติกรรมดื่มแล้วขับลดลง โดยมี 18 อำเภอที่ลดลงมากกว่า 5% เมื่อเทียบกับปี 61
5. จำนวนการเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ ลดลง 5 % เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2561	มี 17 อำเภอที่มีการเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ลดลงมากกว่า 5% และมี 1 แห่งที่ลดลงน้อยกว่า 5% รวมมีอำเภอที่มีการเสียชีวิตลดลง 18 แห่ง
6. เกิดพื้นที่ต้นแบบการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ อย่างน้อย 1 โรงเรียน และ 1 องค์กรภาคเอกชน	เกิดพื้นที่ต้นแบบการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดรวมทั้งสิ้น 79 แห่ง แบ่งเป็น สถานศึกษาจำนวน 48 แห่ง ภาคเอกชน 24 แห่ง และในภาครัฐ 7 แห่ง

ผลลัพธ์อื่นๆ

1. เกิดเครือข่ายการทำงานทั้ง 3 ระดับ ได้แก่ ระดับจังหวัด ระดับอำเภอ และระดับตำบล โดยมีการใช้ App line ในการติดต่อสื่อสาร แลกเปลี่ยนข้อมูล กันอย่างต่อเนื่องทุกวัน
2. ได้รูปแบบและเอกสารในการติดตามนิเทศงาน โดยมีการกำหนดตัวชี้วัด และแบบฟอร์มให้กับ ศปถ.อำเภอ

หัวใจสำคัญของการทำให้เกิดพลังขับเคลื่อนเริ่มจากการให้ความสำคัญของผู้ว่าราชการจังหวัด มีการกำหนดนโยบายที่ชัดเจน มีการแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อดำเนินการขับเคลื่อนกลไกทั้ง 3 ระดับนอกเหนือจาก ศปถ.จังหวัด แต่มีการทำงานที่เชื่อมโยงระหว่างคณะทำงานและ ศปถ.จังหวัด โดยแต่ละระดับมีหน้าที่ในการขับเคลื่อน ดังนี้

ระดับการขับเคลื่อน	หน้าที่ในการขับเคลื่อน
จังหวัด	<ul style="list-style-type: none"> • เป็นแกนนำสำคัญในการดำเนินงาน เริ่มตั้งแต่กำหนดนโยบาย ถ่ายทอดองค์ความรู้ และติดตามประเมินผล • เป็นส่วนสนับสนุนในการให้คำปรึกษาและแก้ไขปัญหา
อำเภอ	<ul style="list-style-type: none"> • เป็นผู้ชี้เป้า สะท้อนปัญหาที่เกิดขึ้นให้กับ ศปถ.จังหวัดได้รับทราบ • เป็นแกนเชื่อมระหว่าง ศปถ.จังหวัด และศปถ.ท้องถิ่น ในด้านต่างๆ โดยเฉพาะข้อมูลที่เกี่ยวข้อง อาทิ สถิติการเกิดอุบัติเหตุ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ จุดเสี่ยง • สนับสนุนการทำงานของท้องถิ่น ให้คำแนะนำติดตามและประเมินผล
ตำบล/อปท.	<ul style="list-style-type: none"> • มีเจ้าของพื้นที่ มาร่วมขับเคลื่อนนโยบายสู่ชุมชน • สร้างแนวร่วม/สร้างความรู้สึกเป็นเจ้าของและพันธมิตรในการทำงาน • ให้ข้อมูล ความรู้กับชุมชน และร่วมกันแก้ปัญหา

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลง

1. ทุกอำเภอเกิดการดำเนินงานของ ศปถ.อำเภอ อย่างเป็นรูปธรรม มีทีมเลขาฯของอำเภอที่ทำงานขับเคลื่อน โดยการนำข้อมูลมาวิเคราะห์ และนำเสนอ ศปถ.อำเภอเพื่อแก้ปัญหา
2. อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดนครราชสีมาในปี พ.ศ. 2562 คิดเป็น 26.54 คนต่อแสนประชากรซึ่งลดลงเมื่อเทียบกับปี 2561 ที่มีผู้เสียชีวิต 32 คนต่อประชากรแสนคน
3. อัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น โดยมีถึง 12 อำเภอ ที่มีการสวมหมวกนิรภัยมากกว่า 80%
4. เกิดการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่ครอบคลุมทั้ง 32 อำเภอ
5. มีการเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ลดลง 18 อำเภอ โดย 17 อำเภอ มีการเสียชีวิตลดลงมากกว่า 5% เมื่อเทียบกับปี 61
6. เกิดพื้นที่ต้นแบบการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดรวมทั้งสิ้น 79 แห่ง แบ่งเป็น สถานศึกษาจำนวน 48 แห่ง ภาคเอกชน 24 แห่ง และในภาครัฐ 7 แห่ง
7. ศปถ.อำเภอ มีข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในระดับอำเภอที่แยกรายตำบล โดยมีการบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนลงระบบ e-Report เป็นประจำทุกเดือน การรายงานอุบัติเหตุใหญ่ภายใน 24 ชั่วโมงหลังจากเกิดเหตุ



ผลงานเด่นรายอำเภอ

อำเภอ	ผลงานเด่น/จุดเด่น
1. เมืองนครราชสีมา	มีข้อตกลงระหว่าง ศปถ.อำเภอ กับมหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมาและวิทยาลัยเทคนิคนครราชสีมา ให้ควบคุมวินัยการขับขี่ของนักศึกษา เน้นการสวมหมวกนิรภัย โดยมีอาจารย์งานปกครองเป็นผู้จัดเก็บข้อมูลและควบคุมวินัยจราจร มีการกำหนดบทลงโทษอย่างจริงจัง
2. ปากช่อง	กำหนดมาตรการองค์กรภาครัฐ และสถานศึกษา สวมหมวกนิรภัย 100 % ในพื้นที่ทุกแห่ง
3. สูงเนิน	แก้ไขจุดเสี่ยงแบบบูรณาการ บริเวณหน้าเขตอุตสาหกรรมนวนคร โดยการปิดจุดกลับรถและเปิดทางเข้าคู่ขนาน ผลคือ จำนวนการเกิดอุบัติเหตุลดลง 90%
4. ด่านขุนทด	แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุแบบมีส่วนร่วมกับภาคเอกชนในพื้นที่ โดยการติดตั้งไฟกระพริบ /ไฟเตือน/ป้ายไฟ “กรุณา ชับช้า ๆ” ก่อนถึงหน้าโรงงานและบริเวณหน้าบริษัท วาวา แพค
5. สีคิ้ว	การจัดการจุดเสี่ยงแบบบูรณาการโดยหมวดทางหลวง แขวงทางหลวงได้ปรับปรุงผิวถนน เพิ่มป้ายเตือนจุดกลับรถที่อันตราย และการสร้างจุดกลับรถใต้ดิน ทำให้อัตราการเสียชีวิตบนถนนมีตรภาพปี 2562 ลดลง 6 รายจากปี 2561



อำเภอ	ผลงานเด่น/จุดเด่น
6. โนนไทย	อบต.สำโรง แก้ไขจุดเสี่ยงโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน ใช้อย่างรถยนต์เก๋ามาทาสีสะท้อนแสงติดตั้งบริเวณทางแยกที่ไม่มีไฟฟ้าส่องสว่าง ทำหนังสือแจ้งขอให้องค์การบริหารส่วนจังหวัดนครราชสีมา (อบจ.นม.) ดำเนินการติดตั้งสัญญาณไฟเตือน และปรับปรุงถนนให้มีความปลอดภัยมากขึ้น ซึ่ง อบจ.ได้บรรจุการแก้ไขไว้ในแผนฯ ปี 63
7. ปักธงชัย	ทำการประชาคมชุมชนและกำหนดแก้ไขจุดเสี่ยง โดยการปิดจุดตัด ปิดทางแยก จำนวน 5 จุด ได้แก่ แยกขดน้ำอ้อม หน้าโรงพยาบาลปักธงชัย หน้าศูนย์ไหมปักธงชัย สีแยกลำพระเพลิง และสีแยกอวยชัย
8. วังน้ำเขียว	เกิดโครงการ “พี่ดูแลน้องให้ปลอดภัยจากอุบัติเหตุ” ระหว่างโรงเรียนวังน้ำเขียวพิทยาคม (ระดับมัธยม) กับ โรงเรียนบ้านบุไผ่ (ระดับประถม)
9. โชคชัย	แก้ไขจุดเสี่ยงร่วมกันโดยผู้นำชุมชน กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน และชุมชนนำยางรถยนต์มาทาสีและนำไปติดตั้งบริเวณทางโค้ง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ
10. ครบุรี	โรงเรียนครบุรีเป็นพื้นที่ต้นแบบการสวมหมวกนิรภัย 100 %
11. ขามทะเลสอ	ภาคเอกชนมีส่วนร่วมลดอุบัติเหตุทางถนนโดยติดตั้งไฟรั้ววบบริเวณหน้าบริษัท เพื่อแจ้งเตือนรถที่ผ่านไปให้ใช้ความระมัดระวังในการขับขี่



อำเภอ	ผลงานเด่น/จุดเด่น
12. พิมาย	แก้ไขจุดอันตราย โดยองค์การบริหารส่วนจังหวัด นครราชสีมา (อบจ.นม.) ดำเนินการติดตั้งไฟส่องสว่าง จำนวน 12 ตำบล ตามมติ ศปถ.อำเภอ
13. โนนสูง	แก้ไขจุดเสี่ยงบริเวณหน้าโรงเรียนบ้านใหม่ และหน้าโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านใหม่ โดยตั้งกรวยเพื่อชะลอความเร็วและกวดขันวินัยจราจร
14. เสิงสาาง	แก้ไขจุดเสี่ยง สามแยกตลาดผักบ้านดอนแขวน ตำบล สุขไพบูลย์ โดย อปท.ติดตั้งไฟเตือน टीเส้นแบ่งช่องจราจรให้ชัดเจน และติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบ
15. คง	มีการกำหนดกฎกติกาหมู่บ้าน ได้แก่ การตั้งด่านชุมชนทุกสัปดาห์ ๆ ละ 1 วัน งานบุญปลอดแอลกอฮอล์ เป็นต้น
16. ประทาย	อปท.ในพื้นที่ ร่วมกับประชาชนจัดทำอุปกรณ์ป้องกันอุบัติเหตุโดยนำยางรถยนต์เก่ามาทาสีแดงขาวเพื่อนำไปใช้ป้องกันอุบัติเหตุ ในพื้นที่ และอปท.จัดทำป้ายเตือนรณรงค์ลดอุบัติเหตุ
17. เฉลิมพระเกียรติ	จัดชุดก้านัน ผู้ใหญ่บ้าน ปฏิบัติการเชิงรุกสอดส่องดูแลลูกบ้าน โดยการรณรงค์แบบ “เคาะประตูบ้าน” ใช้มาตรการ “ด่านครอบครัว” ให้ตั้ง “ด่านโรงเรียน” ทุกแห่ง และตั้ง “ด่านชุมชน” ทุกวันศุกร์ วันเสาร์ และวันอาทิตย์ ตำบลท่าช้างเป็นต้นแบบการรณรงค์ขับขี่ปลอดภัยสวมหมวกนิรภัย

อำเภอ	ผลงานเด่น/จุดเด่น
18. จักราช	จัดให้มีอาสาสมัครอำนวยความสะดวกประจำจุดหรือบริเวณพื้นที่ที่มีปัญหาการจราจร เช่น หน้าโรงเรียน หน้าตลาดนัด ฯลฯ
19. ห้วยแถลง	โรงเรียนบ้านห้วยแคน ดำเนินการจัดสวนจราจรสำหรับให้นักเรียนใช้เรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนน
20. หนองบุญมาก	ทำประชามติกับชุมชนจัดการจุดเสี่ยงโดยปิดสามแยกตำบลหนองตะไก่อ ทำให้ไม่เกิดอุบัติเหตุบริเวณนั้นอีกเลย
21. พระทองคำ	แก้ไขจุดเสี่ยงบนถนน 2369 สายปะคำ-บ้านเหลื่อม โดย อบต.ตัดแต่งต้นไม้บริเวณข้างทาง และแขวงทางหลวงติดตั้งป้ายเตือน ช่วงกม.10-13
22. ชุมพวง	แก้ไขจุดเสี่ยงหน้าวิทยาลัยการอาชีพชุมพวง โดยแขวงทางหลวงจังหวัดฯดำเนินการจัดทำทางม้าลาย ติดปุ่มสะท้อนแสง จัดทำเขตโรงเรียนฯ และติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง
23. โนนแดง	แก้ปัญหาอุบัติเหตุจากรถการเกษตร (อีแต๋น) และรถจักรยานยนต์พ่วงข้าง (ซาเล้ง) โดยการมีส่วนร่วมของชุมชนร่วมกันนำแผ่น CD เก่ามาติดให้กับรถการเกษตร และรถจักรยานยนต์พ่วงในพื้นที่



อำเภอ	ผลงานเด่น/จุดเด่น
24. เทพารักษ์	ตั้งด่านชุมชนสัปดาห์ละ 1 วัน จำนวน 4 จุด ได้แก่ 1) ตู้ยามบ้านสำนักตะคร้อ 2) บ้านหิงห้อย 3) ตู้ยามบึงปรือ 4) โรงเรียนบ้านกุดสระแก้ว เพื่อสกัดผู้มีพฤติกรรมเสี่ยง
25. ขามสะแกแสง	ทำ Model อำเภอปลอดภัย โดยการมีส่วนร่วมทุกภาคส่วน ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามาร่วมวิเคราะห์ปัญหาของพื้นที่ วางแผนปฏิบัติลงมือแก้ไขร่วมกัน โดยมีกิจกรรมการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ ติดตั้งป้ายเตือน การจัดทำอุปกรณ์ป้องกันจุดอันตราย โดยใช้ยางรถยนต์ทาสี การใช้กลไก “ด่านครอบครัว” “ด่านโรงเรียน” และ “ด่านชุมชน”
26. สีดา	ตั้งด่านชุมชนทุกวันศุกร์ ตลอดทั้งปี
27. บัวใหญ่	จัดทำ MOU ระหว่างนายอำเภอกับส่วนราชการ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในอำเภอเพื่อดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี
28. บ้านเหลื่อม	แก้ไขจุดเสี่ยง 10 จุด ในอำเภอ โดยให้ อปท.เจ้าของพื้นที่จุดเสี่ยงเป็นผู้รับผิดชอบ เช่น การปรับปรุงทัศนียภาพสองข้างทาง การติดตั้งป้ายเตือน
29. แก้งสนามนาง	แก้ไขจุดเสี่ยง โดยหมวดทางหลวงดำเนินการปรับปรุงถนนสายแก้งสนามนาง-บ้านเหลื่อม ซึ่งมีสภาพเป็นคลื่นให้มีความพร้อมใช้งานอย่างปลอดภัย



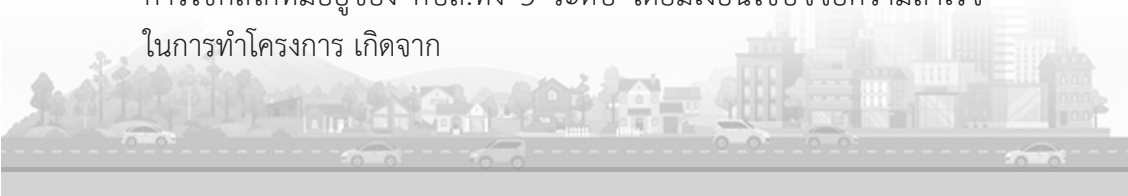
อำเภอ	ผลงานเด่น/จุดเด่น
30. บัวลาย	แก้ไขจุดเสี่ยงบนถนนเส้นโนนจาน-บัวใหญ่ โดย อบต.และแขวงทางหลวงชนบท ร่วมกัน ซ่อมแซมปรับปรุงถนน และติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง
31. เมืองยาง	จัดชุดเฝ้าระวังจุดเสี่ยง 20 จุด ตลอดทั้งปี
32. ลำทะเมนชัย	ค้นหาจุดเสี่ยงโดยวิธีการทำประชาคม ได้จุดเสี่ยง/จุดอันตราย จำนวน 13 จุดพร้อมจัดชุดเฝ้าระวัง

กระบวนการทำงานแบบบูรณาการอย่างมีส่วนร่วม

- มีการแต่งตั้งคณะทำงานระดับจังหวัด เพื่อเป็นแกนนำหลักขับเคลื่อนงาน และเสริมสร้างศักยภาพทีมเลขาฯ ศปถ.ระดับอำเภอเพื่อวางแผนงานการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
- จัดทำข้อมูลของ ศปถ.แบบบูรณาการ 3 ฐานเพื่อนำมาใช้ดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
- ศปถ.อำเภอ และตำบล ดำเนินกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ดำเนินการตามตัวชี้วัดที่จังหวัดกำหนดไว้
- ทีมงานระดับจังหวัด ออกติดตาม นิเทศ ตรวจสอบให้คำปรึกษา และติดตามความก้าวหน้า ในการดำเนินงานในพื้นที่

บทเรียนความสำเร็จ

ความสำเร็จของการดำเนินโครงการฯ เกิดขึ้นจากการเอาจริงเอาจังกับการแก้ปัญหาอุบัติเหตุตั้งแต่การมอบนโยบายจากผู้ว่าราชการจังหวัด การใช้กลไกที่มีอยู่ของ ศปถ.ทั้ง 3 ระดับ โดยมีเงื่อนไขปัจจัยความสำเร็จ ในการทำโครงการ เกิดจาก



- ผู้บริหารระดับจังหวัดและอำเภอมีการรับรู้โครงการและแนวทางในการขับเคลื่อนงานผ่านทางการทำ MOU ระหว่างผู้ว่าราชการจังหวัดกับนายอำเภอทุกอำเภอ
- มีคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานโครงการระดับจังหวัดและทีมเลขาฯ ของ สปถ.อำเภอ
- การกำหนดตัวชี้วัดในระดับอำเภอตั้งแต่เริ่ม ทำให้แต่ละอำเภอมีแนวทางในการทำงาน ทราบเป้าหมายของการทำงาน
- การพัฒนาศักยภาพของทีมเลขาฯ สปถ.อำเภอ โดยให้ความรู้เกี่ยวกับการจัดการจุดเสี่ยงในชุมชน การจัดการข้อมูลอุบัติเหตุในระดับพื้นที่และบทบาทหน้าที่ทีมเลขา สปถ.อำเภอ ที่ทำให้คนทำงานระดับอำเภอมีความเข้มแข็งมากขึ้น
- กระบวนการติดตามนิเทศงานของคณะทำงานระดับจังหวัดตามตัวชี้วัดที่กำหนดให้ตั้งแต่เริ่มต้น
- จัดการข้อมูลอุบัติเหตุระดับพื้นที่อย่างเป็นระบบ โดยใช้ระบบ e-Report ของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
- การมีแบบฟอร์มสำหรับการดำเนินงาน ไม่ว่าจะ เป็นแบบฟอร์มวิเคราะห์จุดเสี่ยง แบบรายงานเมื่อเกิดอุบัติเหตุใหญ่
- มีการสื่อสาร real time ผ่านทางโปรแกรม Line
- ใช้เวทีการประชุมศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดฯ ติดตามงานและให้กำลังใจคนทำงาน

ปัญหาอุปสรรคข้อจำกัด

1. ขาดข้อมูลระดับอำเภอ/ตำบลของปี 2561 ทำให้ไม่สามารถเปรียบเทียบผลการดำเนินงานได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งข้อมูลด้านพฤติกรรมเสี่ยง

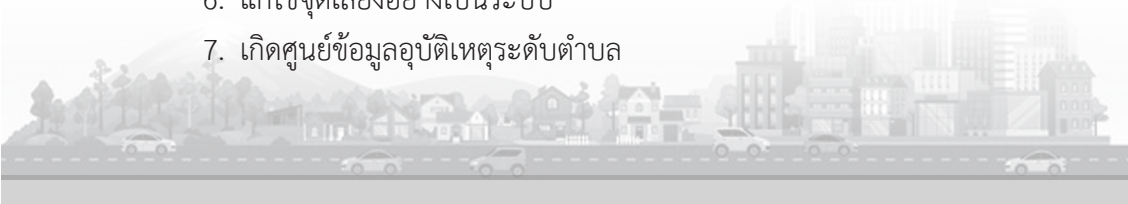


2. การเก็บข้อมูลพฤติกรรมเสี่ยงค่อนข้างยาก ทำให้การเปรียบเทียบผลการดำเนินงานเป็นไปได้ยากส่งผลให้ไม่สามารถวิเคราะห์ผลการดำเนินงานได้
3. ศปถ.ระดับจังหวัด มีปัญหาในเรื่องการดำเนินโครงการล่าช้า เนื่องจากหน่วยงานที่เป็นเครือข่ายมีภารกิจงานประจำที่รับผิดชอบเป็นจำนวนมาก
4. งบประมาณในการจัดประชุมคณะทำงานไม่เพียงพอ
5. ศปถ.ระดับอำเภอ ยังขาดทักษะในการทำงานเชิงรุก และวิธีการทำงานป้องกันอุบัติเหตุตลอดทั้งปี เนื่องจากเดิมเป็นการทำงานตามคำสั่งเฉพาะช่วงเทศกาลเท่านั้น

แนวทางการขยายผลและก้าวต่อไป

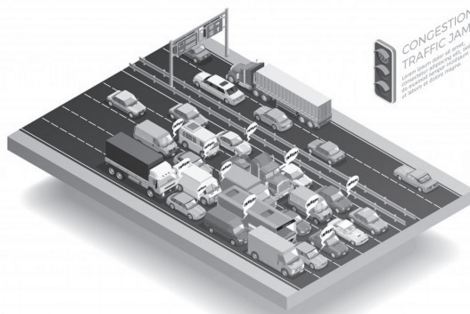
การดำเนินการโครงการภายใต้หลักการที่ว่า “เปลี่ยนจุดจัดการไปยังพื้นที่” มุ่งเน้นการสร้างกลไก ศปถ.อำเภอ ให้มีความเข้มแข็ง และเป็นระบบอย่างยั่งยืน โดยให้เฝ้าระวังข้อมูลของตนเองในแต่ละพื้นที่ ส่งผลให้แต่ละอำเภอมีตำบลต้นแบบในการทำงาน และทางจังหวัดได้กำหนดแนวทางการขยายผลต่อไป ดังนี้

1. ขับเคลื่อนการทำงานจากอำเภอสู่ตำบล “ตำบลขับเคลื่อนปลอดภัย”
2. ขับเคลื่อนการดำเนินงาน ศปถ.อปท. 333 แห่ง
3. อปท.บูรณาการเครือข่ายในพื้นที่ ธรรมนูญสร้างวินัยจราจรตลอดทั้งปี
4. กำหนดมาตรการชุมชนแบบมีส่วนร่วม
5. ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยในสถานศึกษา และศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก
6. แก้ไขจุดเสี่ยงอย่างเป็นระบบ
7. เกิดศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุระดับตำบล



ข้อเสนอแนะ

1. การเก็บข้อมูลพฤติกรรมเสี่ยงควรเก็บทั้งจำนวนผู้ที่ตรวจ และจำนวนผู้ที่พบพฤติกรรมเสี่ยง เพื่อคิดเป็นเปอร์เซ็นต์ว่า พบผู้ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงมากน้อยเพียงใด หากเก็บหรือนำเสนอเฉพาะจำนวนผู้ที่พบพฤติกรรมเสี่ยงจะทำให้ไม่ทราบข้อมูลที่แท้จริงเนื่องจากจำนวนที่มากขึ้นอาจมาจากการตรวจจับที่มากขึ้นได้
2. ทีมจังหวัดนำข้อมูลที่ได้จากการติดตามนิเทศในพื้นที่มาวิเคราะห์และประมวลเพื่อชี้ให้เห็นจุดอ่อน จุดแข็งของแต่ละพื้นที่ เพื่อการพัฒนาให้มีศักยภาพในการป้องกันอุบัติเหตุมากยิ่งขึ้น
3. พัฒนาศักยภาพของอำเภอและตำบลอย่างต่อเนื่อง โดยดึงเอาคนในชุมชนเข้ามาร่วมดำเนินการให้มากขึ้น อาทิ ผู้นำชุมชน กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน อสม. รวมถึงสถานศึกษาในชุมชน อาทิ โรงเรียน ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก



5 จังหวัดขอนแก่น

สภาพปัญหา

จังหวัดขอนแก่น แบ่งเขตการปกครอง ออกเป็น 26 อำเภอ 199 ตำบล 2,331 หมู่บ้าน มี ประชากรมากเป็นอันดับ ที่ 4 ของประเทศ และมี พื้นที่ 10,885.991 ตาราง กิโลเมตร เป็นอันดับ 15 ของประเทศ ถนนที่สำคัญ ที่ผ่านเมืองขอนแก่นคือ

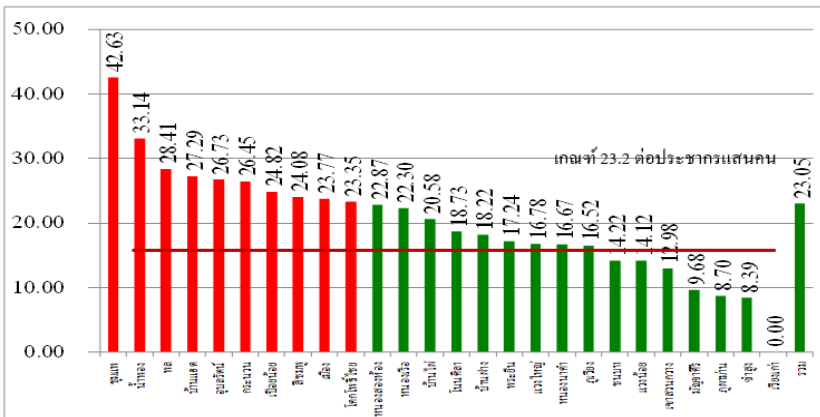


ถนนมิตรภาพ มีเทศบาลนครขอนแก่นเป็นศูนย์กลางของจังหวัด ซึ่งตั้งอยู่ในจุดที่ถนนมิตรภาพ (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2) และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 (ถนนสายเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก) ตัดผ่าน เป็นเส้นทางสำคัญอีกเส้นหนึ่งในการเดินทางจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลางเข้าไปสู่ภาคเหนือตอนล่างที่อำเภอหล่มสัก จังหวัดเพชรบูรณ์ และเดินทางเข้าสู่ประเทศลาวทางด้านทิศใต้ของลาว อาณาเขตทางทิศเหนือติดกับจังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดอุดรธานี ทิศตะวันออกติดกับจังหวัดมหาสารคามและจังหวัดกาฬสินธุ์ ทิศใต้ติดกับจังหวัดบุรีรัมย์และจังหวัดนครราชสีมา ทิศตะวันตกติดกับจังหวัดชัยภูมิและจังหวัดเพชรบูรณ์ จากการที่จังหวัดขอนแก่นเป็นจังหวัดที่มีขนาดใหญ่ เป็นศูนย์กลางทางการค้า

การศึกษา ธุรกิจบริการ ฯลฯ ซึ่งทำให้เกิดการพัฒนาอย่างรวดเร็ว ส่งผลถึง
การจราจรและปริมาณรถที่เพิ่มมากขึ้น สิ่งเหล่านี้มีผลต่อจำนวนอุบัติเหตุที่
เกิดขึ้น จากข้อมูลเสียชีวิต 3 ฐานจังหวัดขอนแก่นโดยศูนย์อุบัติเหตุและวิกฤต
บำบัดโรงพยาบาลขอนแก่น พบว่าอัตราการเสียชีวิตอุบัติเหตุทางถนน (3 ฐาน)
ต่อแสน /ปชก. ปีงบประมาณ 2556-2562 มีความผันผวนขึ้นลงในแต่ละปี



เมื่อพิจารณารายอำเภอ พบข้อมูลในปี 2562 ว่ามี 10 อำเภอที่มีอัตรา
การเสียชีวิตต่อแสนประชากรมากกว่าเกณฑ์ที่ตั้งไว้



จากปัญหาดังกล่าวที่เกิดขึ้น ทางจังหวัดขอนแก่นได้มีกระบวนการแก้ไขปัญหาย่างต่อเนื่องโดยใช้กลไกศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดร่วมกับการดำเนินงานกับภาคีเครือข่าย ไม่ว่าจะเป็น สถานศึกษา ทั้งในระดับมัธยมศึกษาและอุดมศึกษา พี่เลี้ยง สอจร.จังหวัดขอนแก่น ฯลฯ แต่สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนยังไม่บรรลุนำไปหมาย ทั้งที่นโยบายของจังหวัดให้มีการดำเนินการครอบคลุมทุกพื้นที่ พื้นที่ใดที่มีแกนนำและทีมเข้มแข็งก็จะมี การแก้ไขปรับปรุงจุดเสี่ยงเพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างยั่งยืน ส่วนพื้นที่ใดที่มีการขับเคลื่อนงานของแกนนำไม่ต่อเนื่อง ก็จะทำให้การบรรลุเป้าหมายของจังหวัดไม่เป็นผลสำเร็จ จากการสอบถามแกนนำในบางพื้นที่ที่มีปัญหาอุปสรรค ทราบว่าปัญหาเกิดจากการโยกย้ายสถานที่ทำงานของแกนนำ การกระจายความรู้ความเข้าใจไปยังแกนนำไม่ทั่วถึงและไม่ชัดเจน ได้รับการสนับสนุนงบประมาณไม่เพียงพอ การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในบางพื้นที่น้อย หน่วยงานที่รับผิดชอบมีภาระงานมากมาย แรงจูงใจน้อยทั้งด้าน กำลังคน กำลังใจและอื่นๆ

ดังนั้น ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดขอนแก่นและภาคีเครือข่ายในจังหวัดขอนแก่น โดยมีนายฉัตรณรงค์ ศิริพร ณ ราชสีมา หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดขอนแก่น และนายวิฑิตย์ นามมูลน้อย เป็นกำลังสำคัญในการขับเคลื่อนงาน จึงได้รับการสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ(สสส.) ผ่านทางแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด(สอจร.) ดำเนินโครงการโครงการรวมพลังขับเคลื่อน สปภ.จังหวัดสู่ สปภ.อำเภอ สปภ.อปท. ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดขอนแก่น ปี 2562 ขึ้น โดยมีเป้าหมายเพื่อให้พื้นที่จังหวัดขอนแก่นทั้ง 26 อำเภอ เกิดกลไกการทำงาน เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งมีวัตถุประสงค์โครงการ คือ

1. เพื่อเสริมสร้างศักยภาพและทบทวนบทบาทของแกนนำและคณะทำงาน



ที่เกี่ยวข้องกับ 5 เสาหลัก ในการขับเคลื่อนงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ให้กับ ศปถ. อำเภอและ ศปถ.ท้องถิ่น

2. เพื่อให้ ศปถ.อำเภอและ ศปถ.ท้องถิ่น กำหนดรูปแบบการดำเนินงานในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ และนำสู่การปฏิบัติจนเกิดผลลัพธ์ที่ดี นำไปใช้เป็นต้นแบบให้กับพื้นที่อื่นๆ ได้อย่างยั่งยืน

ภาคีเครือข่ายขับเคลื่อนงาน

การดำเนินงานแบ่งออกเป็น 3 ระดับ โดยในระดับอำเภอและระดับตำบล/ท้องถิ่นใช้กลไกของ ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.อปท.ของแต่ละพื้นที่ ร่วมกับการขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนผ่านคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) และกลไก D-RTI ในส่วนระดับจังหวัด นอกจากจะใช้กลไกของ ศปถ.จังหวัดแล้ว ยังมีการแต่งตั้งคณะกรรมการ เพื่อให้มีหน้าที่ในการกำหนดกรอบการดำเนินงาน ประสานงาน ส่งเสริมและสนับสนุน พร้อมทั้งตรวจติดตามในพื้นที่ เพื่อให้การดำเนินงานของแต่ละอำเภอเกิดประสิทธิภาพ

ระดับ	แกนนำขับเคลื่อน
จังหวัด	<ol style="list-style-type: none"> 1. คณะกรรมการ ศปถ.จังหวัด 2. คณะทำงานโครงการประกอบด้วย สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดขอนแก่น สาธารณสุขจังหวัดขอนแก่น ตำรวจภูธรจังหวัดขอนแก่น ขนส่งจังหวัดขอนแก่น แขวงทางหลวงชนบทขอนแก่น แขวงทางหลวงขอนแก่นที่ 1-3 ปลัดจังหวัดขอนแก่น ท้องถิ่นจังหวัดขอนแก่น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ ประชาสัมพันธ์จังหวัดขอนแก่น และบริษัทต่างๆ

ระดับ	แกนนำขับเคลื่อน
อำเภอ	เครือข่าย พชอ. D-RTI หน่วยงานภาครัฐ เอกชน วิสาหกิจ มูลนิธิ สถานประกอบการภาคเอกชน และคณะกรรมการ ศปถ.อำเภอ
ตำบล	เครือข่าย พชต. RTI-Team กู้ชีพตำบล จิตอาสา และคณะ กรรมการศปถ.อปท.
หมู่บ้าน	เครือข่าย ผู้ใหญ่บ้าน แกนนำชาวบ้าน จิตอาสา อสม. โรงเรียน วัด และภาคีเครือข่ายหมู่บ้าน/ชุมชน

ทุนเดิมในการจัดการปัญหา

การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดขอนแก่น นอกจากจะใช้กลไกของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดที่ดำเนินการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตามนโยบายรัฐบาลอย่างต่อเนื่องแล้วยังมีการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นรูปธรรมในช่วงปี พ.ศ. 2556-2560 ดังนี้

- 1) ผู้ว่าราชการจังหวัดขอนแก่นได้ประกาศให้การป้องกันอุบัติเหตุทางถนนเป็นวาระของจังหวัด ได้แต่งตั้งคณะทำงานซึ่งมาจากทุกภาคส่วนและเครือข่ายต่างๆ มีการดำเนินการร่วมกันทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และ ชุมชน อย่างต่อเนื่อง ด้วยความเข้มแข็งจนเกิดผลลัพธ์ที่เป็น Best practice
- 2) เขตเทศบาลเมืองขอนแก่นได้พัฒนาและจัดระบบการจราจรบนถนนมิตรภาพระยะทาง 14 กิโลเมตร ระยะแรกได้มีการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ ตลอด 24 ชั่วโมง ต่อมาระยะที่ 2 ดำเนินการ ตรวจจับฝ่าไฟแดง จับหมวกกันน็อก และขับรถยนต์บริเวณสี่แยกไฟแดงที่สำคัญในเขตเทศบาลเมืองขอนแก่น 3 จุด

ปรับปรุงช่องทางยูเทิร์นบริเวณจุดเสี่ยง และปรับแต่งเส้นทางการจราจร โดยได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากมูลนิธิความปลอดภัยทางถนนประเทศอังกฤษ สสส. และงบประมาณของหน่วยราชการ และในปี 2560-2561

- 3) โรงพยาบาลขอนแก่นได้รับทุนจาก สสส. เพื่อขยายโมเดลเรื่องมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน ใน 11 หน่วยงาน ได้แก่ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดขอนแก่น โรงพยาบาลน้ำพอง โรงพยาบาลสิรินธร เทศบาลนครขอนแก่น เทศบาลตำบลท่าพระ โรงเรียนน้ำพองศึกษา โรงเรียนขามแก่นนคร โรงเรียนแก่นนครวิทยาลัย วิทยาลัยการอาชีพบ้านไผ่ โรงงานแหวนเดชา และโรงแรมเจริญธานี ทำให้อัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นจากเดิมและการเกิดอุบัติเหตุทางถนนลดลงจากเดิม
- 4) ดำเนินโครงการนำร่องด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน 4 อำเภอ ได้แก่ อำเภอพล อำเภอเมืองบ้านไผ่ อำเภอน้ำพอง และอำเภอชุมแพ เกิดต้นแบบการดำเนินงานที่อำเภอบ้านไผ่ โดยบริษัทอาดัม เป็นของเอกชนได้เป็นต้นแบบในการส่งเสริมให้พนักงานสวมหมวกกันน็อก 100% และขยายผลไปพื้นที่อื่นๆ ส่วนอำเภอและท้องถิ่นที่ไม่ได้เข้าร่วมโครงการนำร่อง แคนนำหลักได้เข้าร่วมประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อรับความรู้นำไปดำเนินการในพื้นที่ของตนเอง
- 5) ดำเนินโครงการพัฒนาพลังตำบลต้นแบบ ศปถ.อำเภอ โดยได้คัดเลือกตำบลต้นแบบอำเภอละ 1 ตำบล ต่อมาได้มีการขับเคลื่อนเพื่อให้เกิดมาตรการองค์กรในสถานศึกษาอำเภอละ 1 โรงเรียน และขับเคลื่อนการสวมหมวกนิรภัยสำหรับเด็กในศูนย์เด็กเล็ก อำเภอละ 1 ศูนย์ ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุ 3 ฐานของจังหวัด

หน่วยงานและงบประมาณร่วมสมทบ

การดำเนินงานของโครงการในระดับอำเภอและท้องถิ่นใช้กลไกของ ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.ท้องถิ่น พร้อมกับการสนับสนุนงบประมาณของ สสส. ที่ทางโครงการจัดสรรให้ในแต่ละพื้นที่ ส่งผลให้การดำเนินงานของ ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.ท้องถิ่น มีกลวิธีการดำเนินงานที่เป็นรูปธรรมโดยการวางแผนการทำงาน และใช้งบประมาณทั้งจากหน่วยงานของตนเองร่วมกับบสนับสนุนจาก สสส. ในการจัดกิจกรรมต่างๆในพื้นที่นอกจากนี้พบว่า มี 3 อำเภอได้รับงบประมาณสนับสนุนจาก ศวปถ. ได้แก่ อำเภอหนองเรือ อำเภอภูเวียง และอำเภอกระนวน

กิจกรรมและผลการดำเนินงาน

โครงการได้กำหนดกิจกรรมในการขับเคลื่อนงานในแต่ละระดับ ดังนี้

- 1. ระดับจังหวัด** ดำเนินกิจกรรมในภาพรวมของจังหวัด ได้แก่ การจัดประชุมคณะทำงาน การจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ การจัดทำแผนงาน การจัดทำคำสั่งแต่งตั้ง การประสานงานกับอำเภอและท้องถิ่น การจัดสรรงบประมาณ การติดตามความก้าวหน้าและให้คำปรึกษา การจัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ รวมไปถึงการสรุปบทเรียนที่เกิดขึ้น
- 2. ระดับอำเภอและระดับตำบล** เป็นการดำเนินกิจกรรมขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ของตัวเอง ภายใต้การได้รับงบประมาณสนับสนุนจากจังหวัด โดยมีกิจกรรม ดังนี้
 - สรรหาและคัดเลือกแกนนำระดับอำเภอและท้องถิ่น
 - ทบทวนคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานศูนย์ความปลอดภัยทางถนนของอำเภอและท้องถิ่น
 - จัดทำแผนงาน การดำเนินงาน การติดตามประเมิน การป้องกันและ



ลดอุบัติเหตุทางถนนในอำเภอ/ท้องถิ่น โดยเน้นมาตรการทางสังคม
มาตรการทางกฎหมาย มาตรการประชาสัมพันธ์สร้างความเข้าใจ
มาตรการด้านบริหารจัดการ

- จัดประชุมเพื่อวางแผนการทำงาน สรุปผลการดำเนินงานอย่าง
ต่อเนื่องและรายงานต่อ ศปถ.จังหวัด

ในระดับจังหวัด มีรายละเอียดการดำเนินกิจกรรม ดังนี้

กิจกรรม	ผลการดำเนินงาน
การประชุมชี้แจงกรอบ การทำงาน วันที่ 19 พฤศจิกายน 2561	<ul style="list-style-type: none"> - มีการประชุมคณะทำงานจำนวน 45 คน จาก หน่วยงานภาคีเครือข่าย - คณะทำงานทั้งหมดได้รับทราบเป้าหมาย และแนวทางการดำเนินโครงการพร้อมทั้งมี การวางแผนกำหนดการทำงานของโครงการ อาทิ การเพิ่มเติมกลไกการขับเคลื่อนให้ ครบทุกพื้นที่ กำหนดการจัดประชุมสัมมนา เชิงปฏิบัติการ
ประชุมเชิงปฏิบัติการ ดำเนินโครงการฯ พร้อม จัดทำบันทึกข้อตกลง (MOU) วันที่ 21 ธันวาคม 2561	<ul style="list-style-type: none"> - หัวหน้าหน่วยราชการจำนวน 147 คน จาก 1) นายอำเภอทุกอำเภอ 2) ผู้กำกับการสถานี ตำรวจภูธรอำเภอทุกอำเภอ 3) สาธารณสุข อำเภอทุกอำเภอ 4) ท้องถิ่นอำเภอทุกอำเภอ ลงนามบันทึกข้อตกลงกับจังหวัด (ผู้ว่าราชการ จังหวัดขอนแก่น) ในการรวมพลังขับเคลื่อน ศปถ.จังหวัดสู่ ศปถ.อำเภอและ ศปถ.อปท. ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัด ขอนแก่น ปี 2562

กิจกรรม	ผลการดำเนินงาน
<p>ประชุมคณะกรรมการ ครั้งที่ 1 วันที่ 15 พฤษภาคม 2561</p> <p>ครั้งที่ 2 วันที่ 21 ธันวาคม 2561</p> <p>ครั้งที่ 3 วันที่ 18 มีนาคม 2562</p>	<p>คณะกรรมการโครงการได้ประชุมร่วมกันและเกิดผล ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. วางแผนการทำงานร่วมกัน อาทิ การจัดเวทีกรออบการติดตามงานในพื้นที่ การทำ MOU 2. วางกำหนดการจัดกิจกรรม 3. กำหนดบันไดผลลัพธ์ของการดำเนินงาน 4 ชั้น ได้แก่ 1) มีทีมงานสหสาขาวิชาชีพ 2) เกิดกลไก ศปถ.อำเภอ/ศปถ.อปท. 3) เกิดนโยบาย/มาตรการสังคม/การแก้ปัญหาทางกายภาพ 4) มีการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนต่อเนื่อง 365 วัน 4. ติดตามผลการดำเนินโครงการ
<p>ประชุมสัญจร 4 โซน</p> <p>โซนที่ 1 โซนตะวันตก วันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2562</p> <p>โซนที่ 2 โซนกลาง วันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2562</p> <p>โซนที่ 3 โซนใต้ วันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2562</p> <p>โซนที่ 4 โซนเหนือ วันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2562</p>	<p>4 โซน ได้แก่</p> <p>โซนที่ 1 : อ.ชุมแพ อ.หนองเรือ อ.ภูผาม่าน อ.ภูเวียง อ.เวียงเก่า อ.หนองนาคำและ อ.สีชมพู</p> <p>โซนที่ 2 : อ.บ้านฝาง อ.พระยืน อ.บ้านแฮด อ.มัญจาคีรี อ.โคกโพธิ์ชัย และ อ.ชนบท</p> <p>โซนที่ 3 : อ.บ้านไผ่ อ.พล อ.เวียงชัย อ.เวียงใหญ่ อ.เปือยน้อย อ.หนองสองห้อง และอ.โนนศิลา</p> <p>โซนที่ 4 : อ.น้ำพอง อ.อุบลรัตน์ อ.กระนวน อ.เขาสวนกวาง อ.ซำสูง และอ.เมือง</p> <p>วัตถุประสงค์ของกิจกรรม</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. เพื่อชี้แจงกรอบแนวทางปฏิบัติการดำเนินโครงการฯ กระบวนการและขั้นตอนการ

กิจกรรม	ผลการดำเนินงาน
	<p>ขับเคลื่อนกลไกหลัก และทบทวนบทบาทของ ศปถ.อำเภอ กับศปถ.อปท.ในพื้นที่ทั้ง 26 อำเภอ</p> <p>2. เพื่อหาข้อตกลงร่วมกันในการบริหารจัดการโครงการฯให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ตามกรอบแนว ทางปฏิบัติการดำเนินโครงการฯ และแผนงานที่กำหนดไว้</p> <p>ผู้เข้าร่วมประชุมประกอบด้วย คณะทำงานระดับจังหวัด 20 คน และอำเภอละ 4 คน /และกำนันทุกตำบล</p>
<p>พัฒนาศักยภาพ focal point</p> <p>วันที่ 14 สิงหาคม 2562</p>	<p>แกนนำขับเคลื่อนโครงการทั้ง 26 อำเภอ จำนวน 31 คน เรียนรู้เกี่ยวกับเครื่องมือ 5 ชิ้น</p>
<p>การติดตามและประเมินผลความก้าวหน้าโครงการ โดยการจัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้</p> <p>ครั้งที่ 1</p> <p>วันที่ 16 พฤษภาคม 2562</p> <p>ครั้งที่ 2</p> <p>วันที่ 4 กันยายน 2562</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้เข้าร่วมได้แก่ แกนนำหลักระดับจังหวัด จำนวน 15 คน และแกนนำระดับอำเภอ 26 อำเภอๆละ 2 คน รวม 67 คน - แกนนำระดับอำเภอได้มานำเสนอผลการดำเนินงานของ ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.ท้องถิ่นของตนเอง ซึ่งพบว่า <p>1. การบริหารจัดการโครงการฯดำเนินการโดยบูรณาการหน่วยงาน สหสาขาวิชาชีพ และองค์กรภาคี เครือข่ายต่างๆ ในพื้นที่ตามแผนงานที่กำหนด</p>

กิจกรรม	ผลการดำเนินงาน
	<ol style="list-style-type: none"> 2. ทั้ง 26 อำเภอ ขับเคลื่อนกลไก สปถ.อำเภอ ตามกรอบแนวทางที่กำหนดไว้ 3. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทุกแห่งในพื้นที่ เข้าใจบทบาทหน้าที่ในการดำเนินงาน ป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ และชุมชนและจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่นทุกแห่ง 4. ระดับตำบล โดย กำนัน ผู้ใหญ่ แกนนำเข้าใจ แนวทางปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในพื้นที่ ชุมชนของตนเอง โดยมีการบูรณาการร่วมกัน 5. ทุกภาคส่วนในระดับพื้นที่ให้ความสำคัญ ในการขับเคลื่อนโครงการฯ และให้การ สนับสนุนพร้อมผลักดัน การดำเนินงานใน ทุกๆ ด้าน
<p>ติดตามและประเมินผล ความก้าวหน้าระดับ อำเภอ</p> <p>โซนที่ 1 วันที่ 13 พฤศจิกายน 2562</p> <p>โซนที่ 2 วันที่ 14 พฤศจิกายน 2562</p> <p>โซนที่ 3 วันที่ 12 ธันวาคม 2562</p>	<p>- คณะทำงานโครงการระดับจังหวัดติดตาม และประเมินการทำงานของพื้นที่ ใน 6 องค์ ประกอบ ได้แก่ 1) โครงสร้างแบบสหสาขา การแต่งตั้งคณะทำงาน 2) การจัดการระบบ ข้อมูล สารสนเทศ 3) การจัดการปัจจัยเสี่ยง (สูงสุดเสี่ยง) 4) ขับเคลื่อนการดำเนินงานด้วย มาตรการชุมชน (ด้านชุมชน / ศูนย์สร้าง เมทา) ในช่วงเทศกาลสำคัญ หรือช่วงที่มีความ เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน 5) การขับเคลื่อนมาตรการองค์กร ด้านความปลอดภัย</p>

กิจกรรม	ผลการดำเนินงาน
<p>โซนที่ 4 วันที่ 13 ธันวาคม 2562</p>	<p>ทางถนน ในหน่วยงาน ภาครัฐสถานประกอบการ โรงเรียน 6) มีมาตรการส่งเสริม และการบังคับใช้กฎหมายจราจร/ขนส่งทางบก ตลอดจน มาตรการ “10 รสขม”</p> <ul style="list-style-type: none"> - ติดตามประเมินผล 1) จำนวนอุบัติเหตุ การเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร 2) จำนวนการบาดเจ็บ และเสียชีวิตจากกรณีอุบัติเหตุทางจราจร 3) สัดส่วนการสวมใส่หมวกนิรภัยและการคาดเข็มขัดนิรภัย 4) จำนวนการสอบสวนเหตุการณ์ตามเกณฑ์ทางต้องสอบสวนทุกราย (เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการจราจร ตั้งแต่ 1 ราย บาดเจ็บตั้งแต่ 2 รายขึ้นไป) 5) มีสรุปรายงานการติดตามประเมินผล เปรียบเทียบข้อมูลกับปีที่ผ่านมา



ลงนามบันทึกข้อตกลง (MOU) ระหว่างผู้ว่าราชการจังหวัดขอนแก่น
กับหัวหน้าหน่วยราชการ





พัฒนาศักยภาพ focal point



ประชุมสัญจร 4 โชน



ติดตามความก้าวหน้า

ในระดับอำเภอและระดับตำบล พบว่าแต่ละพื้นที่ได้มีการดำเนินการตามที่โครงการได้ให้แนวทาง โดยพบว่ามึกิจกรรมที่เกิดขึ้นเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน ดังนี้

1. มีการจัดประชุมสร้างความเข้าใจร่วมกับแกนนำในระดับตำบล เพื่อให้เข้าใจแผนการดำเนินงาน และเข้าใจ สถานการณ์ อีกทั้งให้รับรู้ข้อมูลในระดับอำเภอ/อปท.
2. มีคณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการขับเคลื่อนในแต่ละด้าน
3. จัดประชุม ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.ท้องถิ่นอย่างต่อเนื่องเพื่อนำข้อมูลมาแลกเปลี่ยนและเสนอแนวทางแก้ไข

4. มีการสำรวจและมีการจัดเก็บข้อมูลการแก้ไขจุดเสี่ยง การวิเคราะห์ข้อมูลร่วมกัน เพื่อเสนอเข้าสู่วาระการประชุมมีระดับ อปท. และอำเภอ
5. จัดทำกติกาชุมชน ธรรมนูญประชาสัมพันธ์ สร้างความเข้าใจกับชุมชนทางหอกระจายข่าว และวิทยุ ชุมชนอย่างต่อเนื่อง
6. จัดทำด้านชุมชน โดยการแสวงหาแนวร่วมภายในชุมชนของตนเอง ร่วมจัดร่วมทำและร่วม ปฏิบัติการ ร่วมรับผลประโยชน์ของชุมชนร่วมกัน

พลังขับเคลื่อนกลไก 3 ระดับ

เมื่อพิจารณาจากวัตถุประสงค์ของโครงการ จะพบว่ามี การดำเนินกิจกรรมที่ตอบสนองในแต่ละวัตถุประสงค์ ดังนี้

วัตถุประสงค์โครงการ	กิจกรรมที่ดำเนินงานแล้วตอบวัตถุประสงค์	ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น
1. เพื่อ เสริมสร้าง ศักยภาพ และ ทบทวนบทบาท แกนนำและคณะทำงานที่เกี่ยวข้องกับ 5 เสาหลัก ในการขับเคลื่อนงาน ด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ให้กับ ศปถ. อำเภอ และ ศปถ.ท้องถิ่น	1. ประชุมเชิงปฏิบัติการ ดำเนินโครงการฯ พร้อมจัดทำบันทึกข้อตกลง (MOU)	1. หน่วยงานระดับ อำเภอและตำบล ทราบเกี่ยวกับโครงการฯ และมีแนวทางในการทำงานสร้างความปลอดภัยทางถนน 2. ผู้บริหารระดับ อำเภอรับทราบและสนับสนุนการดำเนินงานของ ศปถ.อำเภอ

วัตถุประสงค์โครงการ	กิจกรรมที่ดำเนินงานแล้วตอบวัตถุประสงค์	ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น
	2.พัฒนาศักยภาพ focal point	และศปถ.ท้องถิ่น คณะทำงานระดับอำเภอและท้องถิ่นได้เรียนรู้เครื่องมือในการสร้างความปลอดภัยทางถนน
2. เพื่อให้ ศปถ.อำเภอ และศปถ.ท้องถิ่น กำหนดรูปแบบการดำเนินงานในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ และนำสู่การปฏิบัติจนเกิดผลลัพธ์ที่ดี นำไปใช้เป็นต้นแบบให้กับพื้นที่อื่นๆ ได้อย่างยั่งยืน	1. ประชุมสัญจร 4 โซน	1. คณะทำงานของศปถ.อำเภอ และศปถ.ท้องถิ่นได้รับทราบแนวทางการดำเนินโครงการ 2. ศปถ.อำเภอและศปถ.ท้องถิ่นมีการทบทวนบทบาทการทำงาน กำหนดแนวทางการทำงาน อาทิ เป้าหมายกิจกรรม
	2. การติดตามและประเมินผลความก้าวหน้าโครงการโดยการจัดเวทีแลกเปลี่ยน	แต่ละอำเภอได้มานำเสนอผลการดำเนินกิจกรรมของตนเอง เกิดการเรียนรู้ระหว่างพื้นที่



วัตถุประสงค์โครงการ	กิจกรรมที่ดำเนินงานแล้วตอบวัตถุประสงค์	ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น
	เปลี่ยนเรียนรู้	รวมถึงพื้นที่ที่ได้รับคำแนะนำจาก ศปถ. จังหวัด เกิดการเชื่อมโยงต่อข้อมูลและแนวทางการบูรณาการในอนาคต
	3. ติดตามและประเมินผลความก้าวหน้าระดับอำเภอ	

ความสำเร็จที่เกิดขึ้นตามตัวชี้วัด

ผลการดำเนินงานโครงการที่เกิดขึ้น พบว่า หากเปรียบเทียบกับตัวชี้วัดที่ตั้งเป้าไว้ มีผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น ดังนี้

ตัวชี้วัดความสำเร็จของโครงการ	ตัวชี้วัดที่เกิดขึ้นจริง
1. ร้อยละของอำเภอที่มีจำนวนแกนนำเป็นสหสาขาวิชาชีพ มีความรู้ความเข้าใจบทบาทหน้าที่การดำเนินงาน อย่างน้อย 20 คน	เกิดแกนนำทีมงานจากสหสาขาวิชาชีพขับเคลื่อนในระดับอำเภอ ทุกอำเภอ/อปท. มากกว่า 20 คน/อำเภอ คิดเป็นร้อยละ 100
2. ร้อยละของอำเภอที่มีแผนปฏิบัติการสอดคล้องกับแผนงานจังหวัด	จังหวัดและอำเภอมีแผนปฏิบัติการที่สอดคล้องกัน ร้อยละ 100
3. ร้อยละของอำเภอที่มีแผนบูรณาการและแผนการร่วมลงทุนของหน่วยงานอื่นๆ	มีอำเภอที่มีแผนบูรณาการและขับเคลื่อนกลไกคู่ขนานร่วมกับองค์กรภาคีอื่นๆ ได้ประสบผลสำเร็จอย่างดีเยี่ยม 2 อำเภอ คิดเป็น ร้อยละ 9.00 มีหน่วยงานบูรณาการร่วมด้วยมากกว่า 30 หน่วยงาน รองลงมา

ตัวชี้วัดความสำเร็จของโครงการ	ตัวชี้วัดที่เกิดขึ้นจริง
	4 อำเภอ คิดเป็นร้อยละ 15.00 มีหน่วยงานบูรณาการร่วม 21-30 หน่วยงาน และอีก 12 อำเภอ คิดเป็นร้อยละ 46.00 มีหน่วยงานบูรณาการร่วม 11-20 หน่วย นอกนั้นอยู่ระหว่างน้อยกว่า 10 หน่วยงาน
4. ร้อยละของอำเภอที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนลดลง อย่างน้อยร้อยละ 5 (เมื่อเทียบกับปี 2561)	มีอำเภอที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนลดลง 7 อำเภอ คิดเป็นร้อยละ 25.00
5. ร้อยละของอำเภอที่มีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นร้อยละ 80(เมื่อเทียบกับปี 2561)	มีค่าเฉลี่ยการสวมหมวกนิรภัยก่อนดำเนินโครงการร้อยละ 31.42 และเมื่อดำเนินการแล้วมีค่าเฉลี่ยอัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นร้อยละ 46.43 เพิ่มขึ้นร้อยละ 15.61
6. ร้อยละของอำเภอที่มีการแก้ไขจุดเสี่ยงอย่างน้อย ร้อยละ 80 (เมื่อเทียบกับปี 2561)	เกิดการแก้ไขจุดเสี่ยงระดับอำเภอที่มากกว่าร้อยละ 80 จำนวน 16 อำเภอ แก้ไขจุดเสี่ยงร้อยละ 70-79 จำนวน 3 อำเภอ แก้ไขจุดเสี่ยงร้อยละ 60-69 จำนวน 2 อำเภอ แก้ไขจุดเสี่ยงร้อยละ 50-59 จำนวน 5 อำเภอ



หัวใจสำคัญของการทำให้เกิดพลังขับเคลื่อนใน 3 ระดับ

ระดับการขับเคลื่อน	หัวใจสำคัญในการรวมพลังให้เกิดการขับเคลื่อนงาน
ระดับจังหวัด	<ol style="list-style-type: none"> 1. กำหนดนโยบายชัดเจน มีหน่วยงานส่วนราชการ และองค์กรภาคีเครือข่ายบูรณาการร่วมกัน 2. สร้างทีมงานตามกลไกและกระบวนการทั้งในแนวดิ่งและแนวราบ 3. จัดประชุมกันอย่างต่อเนื่องทั้งเป็นทางการและไม่เป็นทางการ 4. จัดทำแผนงาน และนำเสนอข้อมูลสู่เวที ศปถ. จังหวัด และเชื่อมโยงกับ ศปถ.อำเภอ อปท. 5. จัดทำคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงาน และคณะอนุกรรมการขับเคลื่อนกลไกอย่างชัดเจน 6. ติดตามประเมินผล และสรุปผล เพื่อนำไปสู่กระบวนการดำเนินงานเชิงบูรณาการ
ระดับอำเภอ	<ol style="list-style-type: none"> 1. มีทีมงานแกนนำระดับอำเภอ ขับเคลื่อนกลไกและเชื่อมข้อมูลสู่ผู้บริหาร 2. ประชุมเชื่อมข้อมูล/ภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง กำหนดเป้าหมายและผลสำเร็จในการทำงานร่วมกัน 3. เสริมสร้างพลังเครือข่ายให้บทบาทและสร้างการมีส่วนร่วมทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน 4. แต่งตั้งคณะอนุกรรมการขับเคลื่อนกลไกในระดับที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการ

ระดับการขับเคลื่อน	หัวใจสำคัญในการรวมพลังให้เกิดการขับเคลื่อนงาน
ระดับตำบล/อปท.	<ol style="list-style-type: none"> 1. สรรหาแกนนำคนทำงานในพื้นที่ ท้องถิ่น เสริมสร้างกลไกและบทบาทให้ เกิดการบูรณาการ 2. จัดเก็บรวบรวมข้อมูล สํารวจจุดเสี่ยง จุดอันตรายในพื้นที่ เพื่อค้นหาแนวทาง ปรับปรุงแก้ไข 3. เชื่อมข้อมูลในระดับตำบล อปท.สู่อำเภอและร่วมกันแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่ เกิดขึ้นตามกลไกการจัดการข้อมูล 4. ติดตาม ประเมินผล สรุปผลในภาพรวม เพื่อดำเนินการในระยะต่อไป

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ พบว่า

1. เกิดแกนนำ (Core team) ที่ประกอบด้วยสหสาขาวิชาชีพ แกนนำในทุกระดับ และมีความเข้มแข็งในการดำเนินงาน
2. ศปถ.อำเภอ และศปถ.อปท.ทุกแห่ง เน้นย้ำการมีส่วนร่วมของชุมชน และเกิดธรรมณูญ หมู่บ้านในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน
3. ระดับตำบล มีการทำกิจกรรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนโดยเน้นกระบวนการมีส่วนร่วม
 - การจัดตั้งด่านชุมชน
 - การประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ผ่านหอกระจายข่าว เดือนการป้องกันและการเฝ้าระวังในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน



- ประชาสัมพันธ์ และเน้นย้ำในงานเทศกาลของหมู่บ้าน เช่น งานประจำปี งานบวช งานแต่ง งานบุญประเพณีต่างๆ
 - มีการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่โดยใช้ข้อมูลมาวิเคราะห์และวางแผนการแก้ไขจุดเสี่ยงร่วมกัน
4. ค่าเฉลี่ยการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น
 5. เกิดตำบลต้นแบบ/ถนนนำร่องด้านความปลอดภัยทางถนน
 6. กำหนดและผู้ใหญ่บ้านมีการสร้างแกนนำในระดับชุมชนหมู่บ้าน เพื่อติดตามผลงานแบบเคาะประตูบ้าน
 7. เกิดเครือข่ายการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนทั้ง 3 ระดับ ทั้งระดับจังหวัด ระดับอำเภอ และระดับท้องถิ่น มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารการทำงานร่วมกันอย่างเป็นทางการและไม่เป็นทางการ ทางการผ่านการประชุม ศปถ. ไม่เป็นทางการผ่านทาง การใช้ social network ต่างๆ อาทิ Line Facebook Zoom

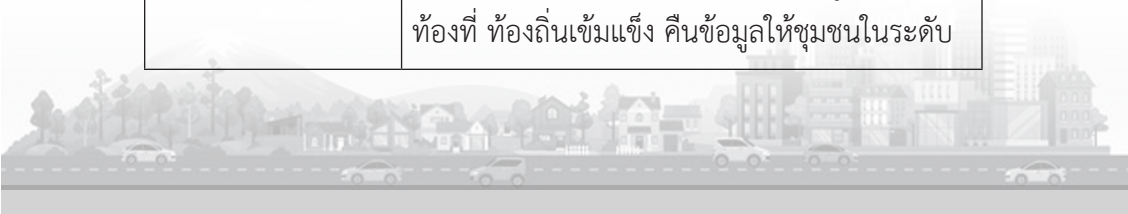
ผลงานเด่นรายอำเภอ

อำเภอ	ผลงานเด่น/จุดเด่น
1. อำเภอโนนศิลา	ศปถ.อปท. ศปถ.ตำบลครบทุกแห่ง มีการประชุมประชาคมเพื่อชี้แจงสร้างความเข้าใจ กับแกนนำทุกระดับเพื่อบูรณาการร่วมกัน จัดตั้งกฎกติกาธรรมเนียมปฏิบัติทุกหมู่บ้าน มีการคืนข้อมูลให้กับชุมชน สืบรวจจุดเสี่ยง และรวมกันแก้ไขโดยชุมชน เพื่อชุมชนเน้นย้ำในมาตรการองค์กรส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย
2. อำเภอน้ำพอง	ศปถ.อปท.ครบทุกแห่ง เครือข่ายแกนนำมีความเข้มแข็ง ผู้นำทุกระดับให้ความสำคัญตั้งแต่ระดับอำเภอ

อำเภอ	ผลงานเด่น/จุดเด่น
	อปท.แกนนำฝ่ายท้องที่ท้องถื่น มีการคืนข้อมูลให้กับชุมชน มีการแก้ไขจุดเสี่ยงอย่างเป็นระบบและเชื่อมโยงกันเป็นเครือข่ายตั้งแต่ระดับชุมชน/หมู่บ้าน ตำบล อำเภอ
3. อำเภอบ้านแฮด	ศปถ.อปท. ศปถ.ตำบลครบทุกแห่ง ผู้บริหารฝ่ายท้องที่ และฝ่ายท้องถื่นมีความเข้มแข็ง ภาคเอกชนให้การสนับสนุน การสำรวจและการแก้ไขจุดเสี่ยงจัดประชุมทุกเดือน และคืนข้อมูลให้กับชุมชนเพื่อประชาคมหากรอบแนวทางแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในชุมชนของตนเอง
4. อำเภอชุมแพ	ศปถ.อปท. ศปถ.ตำบลครบทุกแห่ง ประชุมทุกเดือน ผู้บริหารทุกระดับให้ความสำคัญ แกนนำทุกระดับมีพลังขับเคลื่อนกลไกร่วมกัน คืนข้อมูลสถิติให้กับชุมชนแก้ไขจุดเสี่ยงอย่างเป็นระบบ สร้างกลไกการรับรู้กับประชาชนทุกระดับ โดยเฉพาะโรงเรียนมัธยมในพื้นที่
5. อำเภอกระนวน	ศปถ.อปท. ศปถ.ตำบลครบทุกแห่ง ผู้บริหารให้ความสำคัญ แกนนำเข้มแข็งทั้งฝ่ายท้องที่ ฝ่ายท้องถื่น ระดับตำบลขับเคลื่อนกลไกอย่างชัดเจนในการแก้ไขจุดเสี่ยง จุดอันตรายในพื้นที่ชุมชน และเน้นกระบวนการสร้างการรับรู้ในด้านความปลอดภัยทางถนน

อำเภอ	ผลงานเด่น/จุดเด่น
6. อำเภอหนองเรือ	ศปถ.อปท. ศปถ.ตำบลครบทุกแห่ง แคนนำเข้มแข็ง เครือข่ายทุกระดับเชื่อมโยงบูรณาการร่วมกัน อย่างเป็นระบบการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่ครอบคลุม ในพื้นที่ถนนสายหลัก
7. อำเภอซำสูง	ศปถ.อปท. ศปถ.ตำบลครบทุกแห่ง ผู้บริหารให้ความสำคัญ เน้นย้ำการประชุมทุกเดือน นำปัญหาและข้อเสนอแนะหารือร่วมกันเพื่อนำไปสู่การปรับปรุง แก้ไขได้อย่างชัดเจน
8. อำเภอพระยืน	ศปถ.อปท. ศปถ.ตำบลครบทุกแห่ง ผู้บริหารให้ความสำคัญกับการขับเคลื่อนกลไก การบริหารความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ จัดประชุมสัญจรทุกอปท. รวบรวมปัญหาอุปสรรคและแก้ไขจุดเสี่ยง ร่วมกันในถนนสายหลัก สายรองอย่างชัดเจน แคนนำมีความเข้มแข็ง และมุ่งเน้นการสร้างเสริมมาตรการรองคิกร การสวมหมวกนิรภัยและลดความเร็วในถนนสายหลัก
9. อำเภอพล	ศปถ.อปท. ศปถ.ตำบลครบทุกแห่ง แคนนำเข้มแข็ง ผู้บริหารทุกระดับให้ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง จุดอันตราย การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ และเน้นย้ำการคืนข้อมูลให้ชุมชน การตั้งกฎกติกาชุมชนให้บังคับด้วยกฎกติกาในการสวมหมวกนิรภัย เมมาแล้วขับและขับด้วยความระมัดระวังในชุมชน

อำเภอ	ผลงานเด่น/จุดเด่น
10. อำเภอบ้านไผ่	ศปถ.อปท. ศปถ.ตำบลครบทุกแห่ง ผู้บริหารทุกระดับให้ความสำคัญแก่นำมีความเข้มแข็ง ประชุมทุกเดือน แก้ไขจุดเสี่ยง ธรณรงค์ประชาสัมพันธ์ ชัดเจน การบังคับใช้กฎหมายในพื้นที่ที่มีความเข้มแข็ง ลดเร็ว เมา หมวกนิรภัยได้ในระดับหนึ่ง
11. อำเภอเขาสวนกวาง	ศปถ.อปท. ศปถ.ตำบลครบทุกแห่ง แกนนำมีความเข้มแข็ง ผู้บริหารให้ความสำคัญ ข้อมูลคืนชุมชน การแก้ไขจุดเสี่ยง ชัดเจนมีมาตรการองค์กร เน้นย้ำ หมวกนิรภัย เมา เร็วในพื้นที่ควบคู่กับการบังคับใช้กฎหมายและธรณรงค์ประชาสัมพันธ์
12. อำเภอแวงน้อย	ศปถ.อปท. ศปถ.ตำบลครบทุกแห่ง แกนนำมีความเข้มแข็ง ประชุมทุกเดือนโดยการสัญจรทุกอปท. แก้ไขจุดเสี่ยง จุดอันตราย นำข้อมูลมาสืบค้นและแก้ไขให้เป็นรูปแบบ โดยเน้นย้ำความเร็ว เมา และ หมวกนิรภัย ในพื้นที่ถนนสายหลัก โรงเรียนมัธยม ประชุม มีมาตรการองค์กรที่ชัดเจน
13. อำเภอแวงใหญ่	ศปถ.อปท. ศปถ.ตำบลครบทุกแห่ง ผู้บริหารทุกระดับเข้มแข็ง การแก้ไขจุดเสี่ยง ชัดเจน สถิติลดอุบัติเหตุในพื้นที่แกนนำมีพลังขับเคลื่อนเข้มแข็ง ประชุมร่วมกันทุกเดือนธรณรงค์ประชาสัมพันธ์ การรณรงค์อุบัติเหตุกับประชาชนอย่างต่อเนื่อง
14. อำเภอหนองน้ำคำ	ศปถ.อปท. ศปถ.ตำบลครบทุกแห่ง ผู้บริหารฝ่ายท้องที่ ท้องถิ่นเข้มแข็ง คืนข้อมูลให้ชุมชนในระดับ



อำเภอ	ผลงานเด่น/จุดเด่น
	ตำบลชุมชนประชุมชนวิเคราะห์แก้ไขปัญหาาร่วมกัน ทุกเดือน
15. อำเภอภูเวียง	ศปถ.อปท. ศปถ.ตำบลครบทุกแห่ง ผู้บริหารทุกระดับเข้มแข็ง แขนงนำมีพลังขับเคลื่อนร่วมกันอย่างชัดเจน จากข้อมูลสถิติลดลง เน้นการบังคับใช้กฎหมายและรณรงค์ประชาสัมพันธ์
16.อำเภอชนบท	ศปถ.อปท. ศปถ.ตำบลครบทุกแห่ง ผู้บริหารระดับอำเภอฝ่ายท้องที่ ท้องถิ่น เข้มแข็ง ประชุมหารือทุกเดือนนำข้อมูลคืนชุมชน เป็นมาตรการประชาคมชุมชนลด เร็ว เมา ให้สวมนิรภัย 100%
17. อำเภอสีชมพู	ศปถ.อปท. ศปถ.ตำบลครบทุกแห่ง ท้องถิ่นเข้มแข็งระดับตำบลมีการจัดการประชาคม ตั้งกติกาสวมหมวกนิรภัย รณรงค์สวมหมวกนิรภัย เมา เร็วในพื้นที่
18. อำเภอเมืองขอนแก่น	ศปถ.อปท. ศปถ.ตำบลครบทุกแห่งประชุมสัญจรในระดับอปท. เพิ่มมาตรการองค์กร เมา เร็วในพื้นที่ มีการสืบสวนวิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุ ความเสี่ยงแก้ไขจุดเสี่ยงคืนข้อมูลชุมชน
19. อำเภอมัธยาศีร์	ศปถ.อปท. ศปถ.ตำบลครบทุกแห่ง แขนงนำเข้มแข็งอปท.ทุกแห่งให้ความสำคัญในการแก้ไขจุดเสี่ยงการรณรงค์ประชาสัมพันธ์การสนับสนุนงบประมาณ
20. อำเภออุบลรัตน์	ศปถ.อปท. ศปถ.ตำบลครบทุกแห่ง แขนงนำเข้มแข็งทุกตำบลขับเคลื่อนกลไก โดยการประชุมประชาคมหมู่บ้าน/สร้างกฎกติกาจัดทำธรรมนูญหมู่บ้าน

อำเภอ	ผลงานเด่น/จุดเด่น
21. อำเภอบ้านฝาง	ศปถ.อปท. ศปถ.ตำบลครบทุกแห่ง แขนงนำเข้มแข็ง คืบข้อมูลให้ชุมชน แก้ไขจุดเสี่ยง ถนนสายหลักติดตั้งป้ายเตือนรณรงค์ผ่านสื่อวิทยุชุมชน
22. อำเภอภูผาม่าน	ศปถ.อปท. ศปถ.ตำบลครบทุกแห่ง ฝ่ายบริหารทุกระดับเข้มแข็ง พลังขับเคลื่อนเป็นรูปธรรมชัดเจน คืบข้อมูลชุมชน แก้ไขจุดเสี่ยงถนนสายหลักรณรงค์วิทยุชุมชน
23. อำเภอเวียงเก่า	ศปถ.อปท. ศปถ.ตำบลครบทุกแห่ง วิเคราะห์ข้อมูล คืบข้อมูลชุมชน รณรงค์จุดเสี่ยงอันตราย ติดตั้งป้ายรณรงค์เมาไม่ขับ
24. อำเภอโคกโพธิ์ไชย	ศปถ.อปท. ศปถ.ตำบลครบทุกแห่ง แขนงนำเข้มแข็ง ฝ่ายท้องที่ ท้องถิ่นให้ความสำคัญประชุมรณรงค์ทุกเดือน เน้นการบังคับใช้กฎหมายในพื้นที่
25. อำเภอหนองสองห้อง	ศปถ.อปท. ศปถ.ตำบลครบทุกแห่ง แขนงนำเข้มแข็ง ฝ่ายท้องที่ ท้องถิ่นให้ความสำคัญประชุมรณรงค์ทุกเดือน ประชุมประชาคมชุมชนหมู่บ้านแก้ไขจุดเสี่ยง จุดอันตราย นำข้อมูลมาสืบค้นและแก้ไขให้เป็นรูปแบบ โดยเน้นย้ำความเร็ว เมา และหมวกนิรภัย การบังคับใช้กฎหมายในพื้นที่เข้มข้น
26. อำเภอเปือยน้อย	ศปถ.อปท. ศปถ.ตำบลครบทุกแห่ง แขนงนำเข้มแข็ง ฝ่ายท้องที่ ท้องถิ่นให้ความสำคัญประชุมรณรงค์ทุกเดือน เน้นการบังคับใช้กฎหมายในพื้นที่ และนำข้อมูลคืนชุมชน เพื่อหาแนวทางเป็นข้อมูลกำหนดมาตรการลด เร็ว เมา ให้สวมนิรภัย 100%

บทเรียนความสำเร็จ

ความสำเร็จของการดำเนินงานโดยใช้กลไกศปภ.อำเภอ และ ศปภ.ท้องถิ่นในการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในระดับอำเภอ จะเกิดขึ้นได้ต้องทำให้คนในพื้นที่รู้สึกถึง “การเป็นเจ้าของภาพรวม” มีส่วนเข้ามา ตั้งแต่การวางแผน และการดำเนินกิจกรรม พร้อมๆ กับการสนับสนุนและให้ความสำคัญของผู้บริหารทั้งในระดับพื้นที่ (นายอำเภอ กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน)

เงื่อนไขปัจจัยความสำเร็จ

1. ผู้บริหารระดับจังหวัด อำเภอ ท้องถิ่น หน่วยงานที่รับผิดชอบ 5 เสาหลักความปลอดภัยทางถนน และองค์กรภาคีเครือข่าย สอจร.จังหวัดขอแนกให้การสนับสนุน
2. เครือข่ายในพื้นที่ระดับจังหวัด อำเภอ อปท. ทุกแห่งมีความเข้มแข็ง เกิดกลไกการทำงานที่ชัดเจนให้โอกาสสมาชิกภายในชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมและมีบทบาทในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
3. ระดับอำเภอและท้องถิ่นมีทีมงานที่เข้มแข็ง ผู้บริหารให้ความสำคัญ และมีแกนนำหลักในการขับเคลื่อน คือ ปภ.สสจ. ฝ่ายปกครอง ตำรวจ สสอ. ท้องถิ่น รพ. อสม. อปพร.
4. การขับเคลื่อนการทำงานในระดับอำเภอ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ได้กำหนดทิศทางการดำเนินงานอย่างชัดเจนในระดับพื้นที่ของตนเอง
5. การสื่อสารที่ไม่เป็นทางการในระดับอำเภอ และ อปท. ส่งผลให้ได้รับความร่วมมือและการตอบรับอย่างรวดเร็ว
6. สร้างความภาคภูมิใจโดยการเปิดโอกาสให้แกนนำระดับอำเภอ อปท. ตำบล ได้มีโอกาสนำเสนอผลงานในเวทีต่างๆ

7. มีการติดตามหนุนเสริม ซึ่งดำเนินงาน 2 รูปแบบ
 - การติดตามในพื้นที่ มีแกนนำระดับจังหวัด ออกติดตาม นิเทศ ตรวจสอบเยี่ยมให้คำปรึกษา ช่วยเหลือและติดตามความก้าวหน้าในการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงและการป้องกันอุบัติเหตุของพื้นที่
 - การติดตามผ่านทางเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ และเวทีถอดบทเรียน
8. มีการเติมเต็มขวัญ กำลังใจในการทำงานให้กับแกนนำระดับอำเภอ และตำบลอย่างต่อเนื่อง
9. มีเทคโนโลยีในการปฏิบัติงานป้องกันอุบัติเหตุที่ได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานต่างๆ อาทิ เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ เครื่องตรวจจับความเร็ว และกล้อง CCTV

ปัญหาอุปสรรค ข้องจำกัด

1. การประชาคมยังไม่ครอบคลุมได้ทุกพื้นที่ ประชาชนส่วนหนึ่งยังไม่เข้าใจและยังไม่มีส่วนร่วมในการบริหารจัดการความปลอดภัยในพื้นที่ชุมชนของตนเอง
2. การเก็บข้อมูลเฝ้าระวัง ยังไม่ครบถ้วนสมบูรณ์
3. การประชาสัมพันธ์ยังไม่ครอบคลุมทั่วถึง และต่อเนื่องในทุกพื้นที่
4. ทีมงานมีการสลับเปลี่ยนภารกิจในการปฏิบัติงาน หรือโยกย้ายขาดความต่อเนื่อง
5. ประชาชนและสังคมยังขาดความตระหนักในเรื่องวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน



แนวทางการขยายผล

1. ดำเนินการขับเคลื่อนกลไกอย่างเข้มข้นระดับอำเภอและระดับ อปท. อย่างต่อเนื่องโดยเน้นที่พื้นที่อำเภอที่ยังมีการเกิดอุบัติเหตุสูง 10 อำเภอ
2. ดำเนินการขับเคลื่อนในระดับท้องถิ่นอย่างต่อเนื่องและเข้มข้น
3. บูรณาการร่วมกับบงเชื่อมภาคีเครือข่ายเพื่อพัฒนาการจัดการความปลอดภัยทางถนน (งบสสน) โดยเลือก 3 อำเภอ ได้แก่ อำเภอชุมแพ อำเภอน้ำพอง และอำเภอบ้านแฮด

ข้อเสนอแนะ

1. อุปสรรคสำคัญคือการเปลี่ยนตัวคนทำงานในพื้นที่ ส่งผลให้การทำงานไม่มีความต่อเนื่อง อีกทั้งคนรุ่นใหม่ยังไม่มีประสบการณ์หรือไม่มีความรู้เกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ดังนั้น ศปถ.จังหวัด จึงควรหากลวิธีในการสร้างแกนนำที่ถาวรในพื้นที่ อาทิ พัฒนาศักยภาพกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน แกนนำชุมชน อปพร. อสม. ฯลฯ ให้มีความรู้และมีเครื่องมือในการใช้แก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน
2. การจัดทำฐานข้อมูลของแต่ละอำเภอ/ตำบล เพื่อนำมาใช้ในการวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน และการแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยจัดทำแบบฟอร์มสำหรับการรายงานของประจำเดือน/ประจำไตรมาส ของแต่ละอำเภอ



6 จังหวัดนครศรีธรรมราช

สภาพปัญหาที่พบในพื้นที่

จังหวัดนครศรีธรรมราชเป็นจังหวัดที่มีพื้นที่ใหญ่เป็นอันดับที่ 18 ของประเทศ เป็นที่ 2 ของภาคใต้ มีการแบ่งการปกครองเป็น 23 อำเภอ 170 ตำบล 1,428 หมู่บ้าน สำหรับการปกครองส่วนท้องถิ่นมี 1 องค์การบริหารส่วนจังหวัด 1 เทศบาลนคร 3 เทศบาลเมือง 50



เทศบาลตำบล และ 130 องค์การบริหารส่วนตำบลมีจำนวนประชากรในปี 2562 จำนวน 1,561,927 คน คิดเป็นอันดับที่ 7 ของประเทศ สภาพพื้นที่ของจังหวัดแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ 1) บริเวณเทือกเขาตอนกลาง ได้แก่บริเวณเทือกเขานครศรีธรรมราช มีอาณาเขตตั้งแต่ตอนเหนือของจังหวัดลงไปถึงใต้สุด 2) บริเวณที่ราบชายฝั่งด้านตะวันออกได้แก่บริเวณเทือกเขาตอนกลางไปทางตะวันออกถึงฝั่งทะเลอ่าวไทย 3) บริเวณที่ราบด้านตะวันตกได้แก่บริเวณที่ราบระหว่างเทือกเขานครศรีธรรมราช และเทือกเขาบรรทัด มีอาณาเขตในทางทิศเหนือ ติดต่อกับจังหวัดสุราษฎร์ธานี ทิศใต้ ติดต่อกับ จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง จังหวัดตรังทิศตะวันออก ติดต่อกับอ่าวไทยเป็นชายฝั่งทะเล มีความยาวประมาณ 225 กิโลเมตร

ทิศตะวันตก ติดต่อกับจังหวัดสุราษฎร์ธานี และจังหวัดกระบี่ การคมนาคมในจังหวัดมีทั้งทางอากาศ ทางถนน ทางรถไฟ และทางเรือ

จังหวัดนครศรีธรรมราชมี 23 อำเภอ มี 16 อำเภอเป็นพื้นที่สีเขียว คือ จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บ พิการ น้อยมาก ได้แก่ อ.นบพิตำ อ.นาบอน อ.ช้างกลาง อ.เฉลิมพระเกียรติ อ.พิปูน อ.ลานกา อ.พระพรหม อ.พรหมคีรี อ.เชียรใหญ่ อ.ขนอม อ.จุฬาภรณ์ อ.ถ้ำพรรณรา อ.ปากพนัง อ.ชะอวด อ.ทุ่งใหญ่ อ.ฉวาง ขณะที่ 7 อำเภอยังมีสถิติสูงอยู่ ได้แก่ อ.เมืองนครศรีธรรมราช อ.ร่อนพิบูลย์ อ.บางขัน อ.หัวไทร อ.ท่าศาลา อ.สิชล อ.ทุ่งสง จากข้อมูล 3 ฐาน พบประเภทของยานพาหนะที่เสียชีวิต ดังนี้

ปี พ.ศ.	จักรยานยนต์	รถยนต์ ส่วนบุคคล	จักรยาน	รถบรรทุก	อื่นๆ
พ.ศ. 2561	231 ราย	54 ราย	9 ราย	6 ราย	140 ราย
พ.ศ. 2562	244 ราย	59 ราย	12 ราย	3 ราย	96 ราย

ข้อมูลผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต

ปี พ.ศ.	คนเดินเท้า (ราย)		ผู้ขับขี่ (ราย)		ผู้โดยสาร (ราย)	
	บาดเจ็บ	เสียชีวิต	บาดเจ็บ	เสียชีวิต	บาดเจ็บ	เสียชีวิต
พ.ศ. 2561	229	27	4,708	226	1,458	49
พ.ศ. 2562	185	30	4,170	244	1,167	65

จังหวัดนครศรีธรรมราชมีการดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนมาอย่างต่อเนื่องทั้งการขับเคลื่อนประเด็นและลงลึกในระดับพื้นที่ โดยได้มีการดำเนินการพื้นที่นำร่องโดยใช้เครื่องมือ 5ส และ 5ช ตามยุทธศาสตร์

ของ สอจร. มีเป้าหมายที่จะสร้างทีมแนวราบระดับอำเภอและการแก้ไข ความเสี่ยงหลักในพื้นที่ โดยเน้นการทำงานร่วมกันอย่างใกล้ชิดระหว่าง ทีมแนวราบระดับจังหวัดและอำเภอนำร่อง ผลการดำเนินงานทำให้เกิดผลลัพธ์ ในการลดจำนวนบาดเจ็บ ตาย ในพื้นที่ที่ดำเนินการอย่างเข้มข้นได้ แต่พบว่า ยังมีบางอำเภอที่ยังไม่สามารถขับเคลื่อนได้หรือขับเคลื่อนได้ช้า ทั้งนี้เนื่องจากการขับเคลื่อนไม่ว่าจะเป็นการจัดการข้อมูลหรือการแก้ไขปัจจัยเสี่ยงหลัก ยังอยู่ในการดำเนินการของภาครัฐและยังมีการทำงานแยกส่วน ทั้งไม่ได้อยู่ในมือของเจ้าของปัญหาที่แท้จริง ส่งผลให้การขับเคลื่อนบางประเด็น ยังไม่ได้รับความร่วมมืออย่างเต็มที่จากเจ้าของพื้นที่ รวมทั้งยังไม่สามารถ พยากรณ์ได้ถึงความยั่งยืน

ดังนั้น สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด นครศรีธรรมราชโดยนายอุดมพร กาญจน์ หัวหน้าสำนักงานป้องกันและ บรรเทาสาธารณภัยจังหวัดนครศรีธรรมราช และนางเพ็ญจันทร์ แซ่หลี่ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ ในฐานะแกนนำของศูนย์อำนวยการ ความปลอดภัยทางถนนจังหวัดนครศรีธรรมราช จึงได้ขับเคลื่อนงานป้องกัน อุบัติเหตุทางถนน โดยได้รับการสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุน การสร้างเสริมสุขภาพ(สสส.) ผ่านทางแผนงานสนับสนุนการป้องกัน อุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด(สอจร.) ดำเนินโครงการรวมพลังขับเคลื่อน กลไกจังหวัดสู่อำเภอเพื่อความปลอดภัยทางถนน :การป้องกันอุบัติเหตุ ทางถนน โดยใช้ชุมชนเป็นฐานจังหวัดนครศรีธรรมราช โดยมีเป้าหมายเพื่อให้

- 1) จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ บาดเจ็บ เสียชีวิตลดลงจากปีที่ผ่านมา ไม่ต่ำกว่า อำเภอละ 25%
- 2) เกิดพื้นที่การจัดการปัญหาอุบัติเหตุระดับตำบลที่เห็น เป็นรูปธรรม ประกอบด้วย 3 อำเภอ ดำเนินงานทุกตำบล ในพื้นที่ อ.ท่าศาลา อ.ฉวาง และ อ.ทุ่งใหญ่ และอำเภออื่นๆ ได้เลือกดำเนินงาน 1 อำเภอ 1 ตำบล



ภาคีเครือข่ายขับเคลื่อนงาน

จากการทำงานร่วมกันของทีมงานระดับจังหวัดในการสร้างความปลอดภัยทางถนน ทำให้ภาคีในการทำงานของจังหวัดนครศรีธรรมราชครอบคลุมทุกภาคส่วน ไม่ว่าจะเป็นภาครัฐ ภาคเอกชน สถานศึกษา ท้องถิ่น อสม. สำหรับภาครัฐมีหน่วยงานหลักที่เข้ามาเป็นเครือข่าย ได้แก่ ปภ. สาธารณสุข แขวงทางหลวง ตำรวจขนส่ง

สำหรับการขับเคลื่อนงานของโครงการใช้กลไกของ ศปถ.จังหวัด ศปถ.อำเภอ ในการขับเคลื่อน สำหรับในระดับชุมชนเน้นไปที่หน่วยงานในชุมชน ไม่ว่าจะเป็น วัด โรงเรียน โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล องค์การบริหารส่วนตำบล กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน กศน. มาเป็นภาคีที่สำคัญในการขับเคลื่อนงาน

ทบทวนในการจัดการปัญหาอุบัติเหตุจราจร

จังหวัดนครศรีธรรมราชขับเคลื่อนเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนผ่านการดำเนินงานของศูนย์ความปลอดภัยทางถนนมาอย่างต่อเนื่องทั้งในระดับประเด็นเช่น ประเด็นพฤติกรรมเสี่ยง การสำรวจจุดเสี่ยง การแก้ไขจุดเสี่ยง การจัดการข้อมูลผ่านการบูรณาการข้อมูลสามฐาน การสอบสวนอุบัติเหตุ ตั้งแต่ปี 2554 จนถึงปี 2559 ซึ่งสามารถลดอัตราการตายได้ ในปี 2554 รายงานจำนวนตาย 669 คน หรืออัตรา 38.57 ต่อแสนประชากร จนถึง 2559 จำนวนตายลดลงเหลือ 485 คนหรืออัตรา 31.27 ต่อแสนประชากร

ปี 2555 ศูนย์ความปลอดภัยทางถนนจังหวัดนครศรีธรรมราชเริ่มขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนระดับพื้นที่โดยได้เริ่มนำร่องใน 2 พื้นที่ คือ อำเภอท่าศาลาและอำเภอยุ่งสง ใช้เครื่องมือ 5ส และ 5ช ตามยุทธศาสตร์ของ สอจร. มีเป้าหมายที่จะสร้างทีมแนวราบระดับอำเภอและการแก้ไขความเสี่ยงหลักในพื้นที่ โดยเน้นการทำงานร่วมกันอย่างใกล้ชิดระหว่างทีมแนวราบระดับจังหวัดและอำเภอนำร่อง ผลการดำเนินการทำให้เห็นศักยภาพของพื้นที่ในการใช้เครื่องมือแก้ไขความเสี่ยงหลักในพื้นที่ด้วยคนในพื้นที่หรือเจ้าของ

ปัญหาเองอย่างเป็นรูปธรรม

ในปี 2556-2557 จังหวัดนครศรีธรรมราชได้รับการสนับสนุนงบประมาณจาก สสส.ผ่าน สจร. ทำงานวิจัยแบบมีส่วนร่วม (PAR) ในชื่อโครงการพัฒนารูปแบบที่เหมาะสมเพื่อให้ภาคีเครือข่ายระดับอำเภอมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนใน 8 อำเภอนำร่อง ผลการดำเนินโครงการพบว่า มี 5 อำเภอที่สามารถก่อตัวภาคีเครือข่ายแนวราบที่เข้มแข็ง มีการจัดการกับปัญหาความเสี่ยงหลักในพื้นที่ผ่านการจัดการข้อมูลอย่างเป็นระบบที่ส่งผลต่อการป้องกันปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่อย่างมีนัยสำคัญผลการดำเนินงานดังกล่าวทำให้เกิดข้อเสนอในการยกระดับทีมแนวราบให้เป็นคณะอนุกรรมการด้านความปลอดภัยทางถนน 2 คณะ คือ คณะอนุกรรมการด้านข้อมูลและสอบสวนอุบัติเหตุ

ในปี 2560 จังหวัดได้นำรูปแบบดังกล่าวไปดำเนินการกับ ปภ.สาขา และโครงการขยายอำเภอนำร่อง พร้อมทั้งดำเนินการถอดบทเรียนหลังการดำเนินการ (AAR) ค้นพบว่า แม้ว่ารูปแบบดังกล่าวจะมีจุดแข็งที่นำไปสู่ผลลัพธ์การก่อตัวของทีมทำงานในระดับอำเภอและเกิดผลลัพธ์ในการลดจำนวนบาดเจ็บ ตาย ในพื้นที่ที่ดำเนินการอย่างเข้มข้นได้

บทประมากร่วมสมทบ

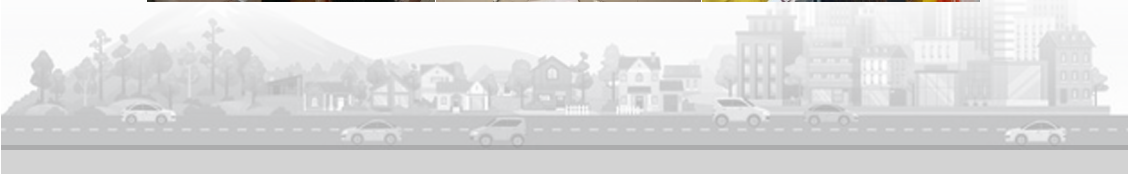
งบประมาณร่วมสมทบเป็นงบประมาณของหน่วยงานที่ใช้ดำเนินการในพื้นที่ อาทิ การดำเนินกิจกรรมให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนในโรงเรียน การแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่ การปรับสภาพแวดล้อม (ตัดหญ้า ตัดแต่งกิ่งไม้)ภาคเอกชนที่สนับสนุนงบประมาณในการการรณรงค์การขับขี่ปลอดภัย/การสวมหมวกนิรภัย นอกจากนี้ยังพบว่าในบางพื้นที่ใช้กลไกของคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) ส่งผลให้มีงบประมาณจากกองทุนหลักประกันสุขภาพตำบลเข้ามาร่วมสนับสนุนอีกด้วย

กิจกรรมและผลการดำเนินงาน

- **ระดับจังหวัด** มีการดำเนินกิจกรรม ดังนี้

กิจกรรม	ผลการดำเนินงาน
จัดประชุมชี้แจงทำความเข้าใจโครงการวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2562	<ol style="list-style-type: none"> 1. ตัวแทนศปถ.อำเภอของทั้ง 22 อำเภอเข้าร่วมประชุม 2. ศปถ.อำเภอเข้าใจวัตถุประสงค์ของการดำเนินการในการสร้างกลไกจังหวัดสู่อำเภอ ชุมชนหมู่บ้าน เพื่อความปลอดภัยทางถนนโดยใช้ชุมชนเป็นฐาน
ประชุมแกนนำระดับอำเภอ/ตำบล วันที่ 10 เมษายน 2562	<ol style="list-style-type: none"> 1. พี่เลี้ยงจังหวัด แกนนำ ศปถ.อำเภอ แกนนำตำบล รวมทั้งสิ้น 120 คนเข้าร่วมประชุม 2. แกนนำระดับอำเภอและตำบลเข้าใจแนวทางการดำเนินงาน 3. แกนนำระดับอำเภอและตำบล เรียนรู้และทำความเข้าใจเครื่องมือ 5 ส. 5 ช. 4. แกนนำระดับอำเภอ ตำบล นำเสนอแนวทางในการขับเคลื่อนงานในพื้นที่ตามบริบทของตนเอง
ประชุมเชิงปฏิบัติการการใช้ กลยุทธ์ 5ส. 5ช.เครื่องมือ 5 ชั้น เพื่อขับเคลื่อนกลไก ศปถ. สู่ผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพจำนวน 4 รุ่นๆละ 2 วัน	<ol style="list-style-type: none"> 1. แกนนำระดับอำเภอและระดับตำบล อำเภอละ 6-8 คน เข้าร่วมการประชุม 2. แกนนำ รู้จักและการใช้เครื่องมือ 5 ชั้น และกระบวนการ 5 ส. 5 ช. อย่างเป็นทางการ 5 ส. 5 ช. อย่างเป็นทางการ เพื่อนำไปปรับใช้ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่

กิจกรรม	ผลการดำเนินงาน
	3. ค้นพบทีมในการทำงาน 4. ทีมแกนนำจากแต่ละอำเภอมีความสนิทสนมกันมากขึ้น ร่วมกันกำหนดเป้าหมายเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์
เวทีวิชาการ “รวมพลังขับเคลื่อนกลไกจังหวัดสู่อำเภอ เพื่อความปลอดภัยทางถนน : การป้องกันอุบัติเหตุโดยใช้ชุมชนเป็นฐาน” วันที่ 22 มกราคม 2563	1. ศปถ.อำเภอ/ศปถ.อปท. หมู่บ้าน ชุมชน จำนวน 180 คนเข้าร่วมเวที 2. ตัวแทน ศปถ.อำเภอ/ศปถ.อปท. หมู่บ้าน ชุมชน ได้นำเสนอแนวทางการขับเคลื่อนกลไก ศปถ.จังหวัด อำเภอและตำบลเพื่อความปลอดภัยทางถนนในแต่ละพื้นที่ 3. ตัวแทน ศปถ.อำเภอ/ศปถ.อปท. หมู่บ้าน ชุมชน มีความกระตือรือร้น ภาคภูมิใจและมีพลังในการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนน



• **ระดับอำเภอ** มีการดำเนินกิจกรรม ดังนี้

กิจกรรม	ผลการดำเนินงาน
ประชุมแกนนำระดับตำบล หมู่บ้าน	<ol style="list-style-type: none"> 1. แกนนำตำบล กำหนด ผู้ใหญ่บ้าน อสม. อปพร. กลุ่มแม่บ้าน กลุ่มเยาวชนเข้าร่วมการประชุม 2. มีการชี้แจงโครงการฯ เพื่อให้ชุมชนมีความเข้าใจถึงสถานการณ์การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 3. แกนนำรับรู้และให้ความร่วมมือ รวมกลุ่มค้นหาแนวทางป้องกันและลดอุบัติเหตุในพื้นที่ โดยการช่วยกันกำหนดจุดเสี่ยง
ขับเคลื่อนกลไก สปถ.อำเภอสู่อปท.	<p>เกิดการดำเนินกิจกรรมในระดับพื้นที่ ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> - การแก้ไขจุดเสี่ยง - การสอบสวนอุบัติเหตุ - การเก็บรวบรวมข้อมูล 3 ฐานในระดับอำเภอและระดับตำบล - การรณรงค์ประชาสัมพันธ์เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุ - การขับเคลื่อนมาตรการองค์กร

• **ระดับท้องถิ่น** มีการดำเนินกิจกรรมสร้างความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่ตามบริบทของแต่ละพื้นที่ โดยการนำเอาข้อมูลสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมาเป็นโจทย์ในการทำงาน เกิดกิจกรรมต่างๆ อาทิ การจัดตั้งด่าน 3 (ด่านครอบครัว ด่านโรงเรียน และด่านชุมชน) มาตรการองค์กร/ธรรมนุญหมู่บ้าน การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ การสำรวจและแก้ไขจุดเสี่ยง





นอกจากกิจกรรมที่ดำเนินงานตามแผนแล้ว ยังพบว่ายังมีบางกิจกรรมที่มีการปรับเปลี่ยน ได้แก่ กิจกรรมในระดับจังหวัดในการถอดบทเรียนและการติดตามนิเทศเสริมพลัง ทั้งนี้ปรับกิจกรรมเป็นการจัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้กิจกรรมขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนโดยใช้ชุมชนเป็นฐาน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้พื้นที่การจัดการปัญหาอุบัติเหตุระดับตำบลได้มีโอกาสนำเสนอผลการดำเนินงานของแต่ละพื้นที่ มีการประกวดผลงานวิชาการประเภทโปสเตอร์ เพื่อเป็นกำลังใจให้คนทำงานและสร้างแรงบันดาลใจให้กับพื้นที่อื่นๆ ต่อไป



นอกจากนี้ยังมีการดำเนินกิจกรรมการลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือระหว่างผู้ว่าราชการจังหวัดนครศรีธรรมราช หรือผู้แทนกับผู้อำนวยการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอทุกแห่งในวันที่ 27 พฤษภาคม 2562 ซึ่งทำให้ ผอ.ศปด.อำเภอรับรู้และพร้อมที่จะร่วมผลักดัน กลไก ศปด. อำเภอสู่ ศปด.ระดับท้องถิ่น



เมื่อพิจารณากิจกรรมทั้งหมดแล้ว พบว่ากิจกรรมที่สร้างให้เกิดการมีส่วนร่วมในพื้นที่ ได้แก่

1. การจัดประชุม ศปถ.อำเภออย่างต่อเนื่อง ช่วยทำให้ในอำเภอมีข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะการมีทีมสอบสวนอุบัติเหตุที่จะนำข้อมูล/ผลการสอบสวนมารายงานในที่ประชุม เพื่อร่วมกันหาแนวทางการแก้ไข
2. การสร้างพื้นที่แลกเปลี่ยนเรียนรู้/การจัดประกวดผลงานของระดับพื้นที่ ที่ทำให้คนทำงานในพื้นที่ได้มีโอกาสมาแลกเปลี่ยนประสบการณ์ และเห็นตัวอย่างการทำงานของพื้นที่อื่น พร้อมทั้งได้พลังใจ ความภาคภูมิใจที่ได้นำเสนอผลงาน

พลังขับเคลื่อนงาน 3 ระดับ

การดำเนินงานในทั้ง 3 ระดับของจังหวัดนครศรีธรรมราชได้ตั้งวัตถุประสงค์ของโครงการตามแต่ละระดับ ดังนี้

ระดับ	วัตถุประสงค์
ระดับจังหวัด	<ul style="list-style-type: none"> • เพื่อสนับสนุนให้กลไก ศปถ.จังหวัด ขับเคลื่อนได้อย่างต่อเนื่อง มีแผนปฏิบัติการที่สอดคล้องกับระดับตำบล/อำเภอ/จังหวัด

ระดับ	วัตถุประสงค์
	<ul style="list-style-type: none"> • สนับสนุนให้เกิด Node action การป้องกันอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด • สามารถถอดบทเรียนและสังเคราะห์ชุดความรู้ที่ได้จากการพัฒนาโจทย์ของแต่ละพื้นที่
ระดับอำเภอ	<ul style="list-style-type: none"> • เพื่อพัฒนาแกนนำระดับอำเภอ(คณะกรรมการศพด.) ให้สามารถเป็นผู้ประสานหลัก/ที่เลี้ยงในพื้นที่เชื่อมระหว่าง ตำบล และจังหวัดได้ • เพื่อสนับสนุนให้กลไก ศพด.อำเภอ(คณะกรรมการและอนุกรรมการ) สามารถขับเคลื่อนได้อย่างต่อเนื่อง มีแผนปฏิบัติการที่สอดคล้องกับระดับตำบล/อำเภอ
ระดับตำบล/ท้องถิ่น	<ul style="list-style-type: none"> • เพื่อสนับสนุนให้เกิดแกนนำระดับตำบล (change Agent)ในการขับเคลื่อนกลไกการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน • เพื่อพัฒนาศักยภาพแกนนำระดับตำบล/หมู่บ้านในเรื่อง การจัดการระบบข้อมูล การพัฒนาโจทย์ของพื้นที่จนสามารถสร้างเครื่องมือและชุดความรู้นำไปสู่การแก้ไขปัจจัยเสี่ยงหลักตามบริบทของพื้นที่ได้ภายใต้เครื่องมือ “ 5 ร ” • เพื่อสนับสนุนให้เกิดแผนปฏิบัติการการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนระดับตำบล/หมู่บ้าน/นำไปใช้ • เพื่อสนับสนุนให้เกิดแกนนำระดับหน่วยงาน ในตำบล ผ่านการผลักดันให้เกิด ศูนย์ความปลอดภัยทางถนนในระดับตำบลมีคณะกรรมการและอนุกรรมการ(แกนนำและภาคี) ที่มีศักยภาพ



เมื่อพิจารณาแต่ละระดับ เห็นได้ว่ามีวัตถุประสงค์หลักร่วมกัน ได้แก่

1. การสนับสนุนให้เกิดกลไก ศปถ.จังหวัด ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.ตำบล/ท้องถิ่น ให้ขับเคลื่อนอย่างต่อเนื่อง
2. การพัฒนาแกนนำและเพิ่มศักยภาพคนทำงานทั้งในระดับอำเภอ ตำบล และหมู่บ้าน
3. การสนับสนุนให้เกิดแผนปฏิบัติการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนระดับตำบล/หมู่บ้าน ที่เชื่อมโยงบูรณาการสอดคล้องกันกับทั้งระดับอำเภอ และระดับจังหวัด
4. ถอดบทเรียนและสังเคราะห์ชุดความรู้ที่ได้จากการพัฒนาโจทย์ของแต่ละพื้นที่

ซึ่งทางจังหวัดนครศรีธรรมราช ได้มีการดำเนินกิจกรรมที่ตอบสนองในแต่ละวัตถุประสงค์ ดังนี้

วัตถุประสงค์โครงการ	กิจกรรม	รายละเอียด
1. การสนับสนุนให้เกิดกลไก ศปถ.จังหวัด ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.ตำบล/ท้องถิ่น ให้ขับเคลื่อนอย่างต่อเนื่อง	<ol style="list-style-type: none"> 1. การประชุมชี้แจงความเข้าใจโครงการ (แกนนำระดับจังหวัด/อำเภอ/ตำบล) 2. การประชุมแกนนำระดับอำเภอ/ตำบล 	จังหวัดเป็นผู้นำดำเนินการในการประชุมเพื่อทำความเข้าใจวัตถุประสงค์และแนวทางปฏิบัติในการดำเนินการสร้างกลไกจังหวัดสู่อำเภอ ชุมชนหมู่บ้าน เพื่อความปลอดภัยทางถนนโดยใช้ชุมชนเป็นฐาน



วัตถุประสงค์โครงการ	กิจกรรม	รายละเอียด
<p>2. การพัฒนาแกนนำ และเพิ่มศักยภาพคนทำงานทั้งในระดับอำเภอ ตำบล และหมู่บ้าน</p>	<p>ประชุมเชิงปฏิบัติการ การใช้กลยุทธ์ 5ส. 5ข.เครื่องมือ 5 ขึ้น เพื่อขับเคลื่อนกลไก สปถ. สู่ผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพ</p>	<p>จังหวัดดำเนินการจัดอบรมให้กับแกนนำระดับอำเภอ ตำบล หมู่บ้าน ให้มีความรู้ความเข้าใจเพื่อให้นำไปปรับใช้กับในพื้นที่ของตนเอง</p>
<p>3. การสนับสนุนให้เกิดแผนปฏิบัติการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนระดับตำบล/หมู่บ้าน ที่เชื่อมโยงบูรณาการสอดคล้องกันกับทั้งระดับอำเภอ และระดับจังหวัด</p>	<p>1. เวทีวิชาการ “รวมพลังขับเคลื่อนกลไกจังหวัดสู่อำเภอ เพื่อความปลอดภัยทางถนน : การป้องกันอุบัติเหตุโดยใช้ชุมชนเป็นฐาน”</p>	<p>จังหวัดดำเนินการสนับสนุนงบประมาณเบื้องต้น ให้อำเภอ/ตำบล/หมู่บ้าน ไปดำเนินการสำรวจและจัดทำมาตรการในพื้นที่ของตนเอง และจัดเวทีนำเสนอผลงาน</p>
	<p>2. ประชุมแกนนำระดับตำบล หมู่บ้าน</p>	<p>อำเภอดำเนินการจัดงานจัดประชุมแกนนำตำบล หมู่บ้าน เพื่อร่วมกันหาแนวทาง/วางแผนกิจกรรมในพื้นที่</p>
<p>4. ถอดบทเรียนและสังเคราะห์ชุดความรู้ที่</p>	<p>เวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้กิจกรรมขับเคลื่อนความ</p>	<p>จังหวัดดำเนินการ โดยให้แต่ละพื้นที่ได้มี</p>



วัตถุประสงค์โครงการ	กิจกรรม	รายละเอียด
ได้จากการพัฒนาโจทย์ของแต่ละพื้นที่	ปลอดภัยทางถนนโดยใช้ชุมชนเป็นฐาน	โอกาสมานำเสนอผลการทำงานของตนเอง

ความสำเร็จที่เกิดขึ้นตามตัวชี้วัด

ผลการดำเนินงานโครงการที่เกิดขึ้น พบว่า หากเปรียบเทียบกับตัวชี้วัดที่ตั้งเป้าไว้ มีผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นดังนี้

ตัวชี้วัดความสำเร็จ	ผลการดำเนินงานของโครงการ						
1) จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ บาดเจ็บ เสียชีวิตลดลงจากปีที่ผ่านมา ไม่ต่ำกว่าอำเภอละ 25%	ภาพรวมระดับจังหวัด						
	ตัวชี้วัด	2561		2562			
	จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ	550 ครั้ง		530 ครั้ง			
	จำนวนบาดเจ็บรุนแรง	6,625		6,982			
จำนวนตาย	438 คน คิดเป็น 27.18 ต่อแสนประชากร		412 คน คิดเป็น 25.57 ต่อแสนประชากร				
	รายการ	พ.ศ.2560 (ข้อมูลประชากร)	พ.ศ.2561 (ข้อมูลประชากร)	พ.ศ.2562 (ข้อมูลประชากร)	จำนวน	พ.ศ.2563 (ข้อมูลประชากร)	
		อัตราตาย	อัตราตาย	อัตราตาย		ณ ปัจจุบัน (ม.ค.-ธ.ค.63)	คาดการณ์ถึงปี
	จำนวนผู้เสียชีวิต จังหวัดนครราชสีมา	28.26	27.18	25.53	249	15.42	23.13
	- เมืองนครราชสีมา	25.75	27.61	26.79	43	15.80	23.70
	- ปายัพบุรี	21.15	14.12	22.25	8	8.11	12.16
	- นครราชสีมา	30.39	32.83	25.51	9	10.91	16.37
	- ชะอำ	33.66	21.94	19.66	12	13.90	20.85
	- บางบัว	23.29	27.50	14.79	5	10.54	15.81
	- อื่นๆ	46.76	31.14	36.31	0	0.00	0.00
	- พิษณุ	25.57	39.19	36.26	13	19.72	29.58
	- อุบลราชธานี	31.50	31.53	40.97	4	12.45	18.98
	- ชลบุรี	39.41	13.15	32.87	6	19.74	29.61
	- อุบลราชธานี	30.79	33.69	34.82	18	24.03	36.05
	- เชียงใหม่	20.78	13.89	20.86	4	9.29	13.93
	- หนองคาย	35.27	25.57	22.35	22	18.63	27.94
	- พะเยา	37.30	24.00	28.04	5	13.34	20.02
	- พะเยา	29.61	25.00	33.94	18	40.55	60.83
	- อ่างทอง	39.07	29.30	39.11	11	26.86	40.29
	- ภูเก็ต	36.00	24.98	25.86	16	17.95	26.92
	- อุบลราชธานี	24.79	22.31	25.36	28	17.27	25.91
	- พิษณุ	23.96	6.85	17.17	3	10.34	15.50
	- นครราชสีมา	37.98	3.17	19.01	2	6.33	9.49
	- ราชบุรี	23.41	33.44	10.03	3	10.08	15.13
	- นครราชสีมา	11.19	14.91	26.14	6	22.54	33.81
	- อ่าง	22.33	23.83	11.93	5	7.47	11.20
	- นครราชสีมา	14.90	14.89	41.74	6	17.89	26.84

ตัวชี้วัดความสำเร็จ	ผลการดำเนินงานของโครงการ
<p>2) เกิดพื้นที่การจัดการปัญหาอุบัติเหตุระดับตำบลที่เห็นเป็นรูปธรรม ดังนี้</p> <p>2.1) พื้นที่ 3 อำเภอ ทุกตำบล ในอำเภอ ทำศาลา ฉวาง และ หุ้งใหญ่ และ</p> <p>2.2) พื้นที่ 1 อำเภอ 1 ตำบล อำเภอที่เหลือ</p>	<p>1. เกิดพื้นที่การจัดการปัญหาอุบัติเหตุระดับตำบล 50 แห่งทั้งจังหวัด โดยมี 3 อำเภอที่มีการจัดการปัญหาอุบัติเหตุระดับตำบล 10 แห่ง/อำเภอ ได้แก่ อ.ท่าศาลา อ.ฉวาง และ อ.หุ้งใหญ่ สำหรับอีก 20 อำเภอที่เหลือมีพื้นที่จัดการปัญหาอุบัติเหตุระดับตำบลอำเภอละ 1 แห่ง</p> <p>2. เกิดมาตรการองค์กรระดับโรงเรียน</p> <ul style="list-style-type: none"> - 3 แห่งใน 4 อำเภอ - 2 แห่งใน 5 อำเภอ - 1 แห่งใน 14 อำเภอ

หัวใจสำคัญของการทำให้เกิดพลังขับเคลื่อนเกิดจากความร่วมมือของทีมงาน ในพื้นที่จังหวัดนครศรีธรรมราชทั้ง 3 ระดับ ได้แก่

ระดับการขับเคลื่อน	หัวใจสำคัญของการขับเคลื่อน
จังหวัด	<ol style="list-style-type: none"> 1. มีหน้าที่ในการสร้างความเข้าใจโครงการลงสู่ระดับอำเภอและระดับตำบล 2. ดำเนินการพัฒนาศักยภาพให้กับแกนนำระดับอำเภอ และตำบล เพื่อให้มีความรู้เกี่ยวกับเครื่องมือในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ



ระดับการขับเคลื่อน	หัวใจสำคัญของการขับเคลื่อน
	3. ดำเนินการจัดเวทีขยายผลการดำเนินงานเพื่อให้พื้นที่อื่นได้เรียนรู้ ผ่านทางเวทีและการประกวดผลงานวิชาการกิจกรรมขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนโดยใช้ชุมชนเป็นฐาน
อำเภอ	เป็นตัวกระตุ้นให้ระดับท้องถิ่นมีการดำเนินกิจกรรมสร้างความปลอดภัยทางถนนตามปัญหาของแต่ละพื้นที่ และสนับสนุนการดำเนินงานของพื้นที่
ท้องถิ่น	เป็นทีมขับเคลื่อนในพื้นที่ ดำเนินกิจกรรมสร้างความปลอดภัยทางถนน เช่น ธรรมนูญการสวมหมวกนิรภัย การตั้งด่านชุมชน การจัดการจุดเสี่ยง

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลง

1. กลไก ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.ตำบล เกิดทีมทำงานอย่างต่อเนื่อง ใน 20 อำเภอ โดยที่มี 7 อำเภอ ได้แก่ อ.ท่าศาลา อ.เมือง อ.ปากพนัง อ.หัวไทร อ.ฉวาง อ.ช้างกลาง และอ.ทุ่งใหญ่ มีกลไกการดำเนินงานที่เข้มแข็ง
2. เกิดการดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในระดับตำบล/อำเภอ อย่างเข้มแข็ง ภายใต้การวางแผนตามบริบทของพื้นที่ อาทิ การจัดการจุดเสี่ยง การดำเนินมาตรการองค์กร การสอบสวนอุบัติเหตุในพื้นที่ การจัดการทางเท้า การจัดการสัตว์เลี้ยงริมทางเท้า การจัดการรถรับส่งนักเรียนปลอดภัย
3. แนวโน้มอัตราการตายต่อแสนประชากรผู้บาดเจ็บอุบัติเหตุทางถนน ในปี 2562 ลดลงจากปี 2561 จำนวน 1.65 (ปี 2561 = 27.18,

ปี 2562 = 25.53)

4. เกิดทีมสนับสนุนทางวิชาการและเครือข่ายกระจายตัวทุกชุมชนและทุกอำเภอ
5. เกิด MOU ในระดับตำบลเพื่อขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนระดับตำบล อาทิ เครือข่ายศปถ.อปท.ตำบลตลิ่งชัน อำเภอท่าศาลา

ผลงานเด่นรายอำเภอ

อำเภอ	ผลงานเด่น/จุดเด่น
1. เมืองนครศรีธรรมราช	<p>ดำเนินการตามแนวคิดทำซັกโมเดล ได้แก่</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ทำ MOU ร่วมกับภาคีเครือข่าย องค์กรภาครัฐ ภาคเอกชน 2. ออกแบบชุมชนปลอดภัย (Design Thinking) โดยการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย 3. ดำเนินการทำ 3 ด้าน ได้แก่ ด้านครอบครัว ด้านโรงเรียน และด้านชุมชน <ul style="list-style-type: none"> - ด้านครอบครัว: อบต.ท่าซັก ร่วมกับ รพ.สต.ในพื้นที่ และ รพ.มหาราชนครศรีธรรมราชใช้มาตรการ “เคาะประตูสู่ความปลอดภัย” ลงพื้นที่ที่ตรวจเยี่ยมผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน และควบคุมการจำหน่ายสุราในหมู่บ้าน ดำเนินการทุกวันพฤหัสบดีที่ 2 และ 4 ของเดือน มีผู้ร่วมปฏิบัติ คือ สภ.เมืองนครศรีธรรมราช กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน อสม. - ด้านโรงเรียน : อบต.รพ.สต.รพ.มหาราช นครศรีธรรมราช สภ.เมืองนครศรีธรรมราช

อำเภอ	ผลงานเด่น/จุดเด่น
	<p>โรงเรียนในพื้นที่ บรรจจุวิชา พ.ร.บ.จราจรทางบก เป็นหลักสูตรการเรียนการสอน 10 ชั่วโมง ใน 1 ภาค</p> <p>- ด้านชุมชน : อบต.กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน อบ พ.ร. อสม. ประชาชนจิตอาสา สภ. เมืองนคร ศรีธรรมราช ตั้งด้านชุมชน 2 วนรอบ ได้แก่</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. การตั้งด่านในชุมชน ทุกวันพฤหัสบดี 17.30 น. - 20.00 น. วนจนครบ 9 หมู่บ้าน เขียว วิทยาลัยเทคนิคนครศรีฯ มาร่วมเปลี่ยนไฟหน้า ไฟท้าย ให้ฟรี 2. ด้านรอบนอก บริเวณถนนที่ผ่าน ตำบลท่าซึก เพื่อรณรงค์พร้อมแนะนำการขับที่ปลอดภัย และการสำรวจจุดเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ <p>4. ผลที่เกิดขึ้นทำให้การเสียชีวิตในปี 2562 เป็น 0 ราย และอัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น</p>
2. ร่อนพิบูลย์	<ol style="list-style-type: none"> 1. ศปถ.อำเภอ มีการประชุมคณะกรรมการ อย่างต่อเนื่อง 2. เกิดกิจกรรมสร้างความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ อาทิ การสอบสวนอุบัติเหตุ การตรวจวัดแอลกอฮอล์ การกวดขันและจัดการจราจร การให้ความรู้กฎหมายจราจร การประชาสัมพันธ์รณรงค์ 3. เกิดการแก้ไขจุดเสี่ยงทั้งบนถนนสายหลัก (สาย 403 นครศรีฯ-ทุ่งสง) และในหมู่บ้าน

อำเภอ	ผลงานเด่น/จุดเด่น
3. ลานสกา	<ol style="list-style-type: none"> 1. ศปถ.อำเภอ มีการประชุมคณะกรรมการ อย่างต่อเนื่อง 2. มีคณะทำงานระดับอำเภอ ได้แก่ คณะทำงานขับเคลื่อนอนุกรรมการข้อมูล 3 ฐานอนุกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ ศปถ.ท้องถิ่น 3. เกิดการแก้ไขจุดเสี่ยงที่สำคัญ เช่น สามแยกศาลาสังกะสี ทางเข้าแหล่งท่องเที่ยวชุมชนศิรีวง
4. สีชล	<p>ศปถ.อำเภอ มีการประชุมคณะกรรมการ คณะทำงานฯ อย่างต่อเนื่อง มีเครือข่ายพี่เลี้ยงจังหวัด อำเภอ และตำบล</p> <ul style="list-style-type: none"> - การแก้ไขจุดเสี่ยงอย่างเป็นรูปธรรม เช่น สี่แยกทางเข้าวัดไอ้ไข่ มีการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรลดจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ ผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บ - มีทีมสอบสวนอุบัติเหตุระดับอำเภอ ลงพื้นที่ที่สอบสวนแบบบูรณาการ นำข้อมูลเข้าที่ประชุมศปถ.อำเภอ - ทีมพี่เลี้ยงจังหวัดสนับสนุนทีมพี่เลี้ยงอำเภอ
5. หัวไทร	<ol style="list-style-type: none"> 1. ใช้กลไกระดับอำเภอ (พขอ.) ตำบล (พขต.) ในการขับเคลื่อนตามประเด็นวาระพื้นที่ 2. ดำเนินกิจกรรมในตำบลเกาะเพชร ได้แก่ สร้างการรับรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับนักเรียน ตั้งด่านโรงเรียน รณรงค์การใส่หมวกนิรภัย การกำหนด



อำเภอ	ผลงานเด่น/จุดเด่น
	<p>มาตรการหมู่บ้าน แก้ไขจุดเสี่ยง</p> <p>3. ศปถ.อำเภอ มีการประชุมคณะกรรมการอย่างต่อเนื่อง</p>
6. ชนอม	<p>1. ศปถ.อำเภอ มีการประชุมคณะกรรมการอย่างต่อเนื่อง</p> <p>2. ดำเนินกิจกรรมในพื้นที่ ได้แก่ การแก้ไขจุดเสี่ยง เช่น ปรับสภาพถนน (หลุม บ่อ) การรณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100% ในพื้นที่ตำบลควนทอง (12 หมู่บ้าน) การตั้งจุดตรวจในหมู่บ้านช่วงเทศกาล การให้ความรู้ด้านกฎหมายจราจรในสถานศึกษา</p>
7. ฉวาง	<p>1. มีศปถ.อปท.ทุกตำบล ทั้ง 10 ตำบล 12 อปท. มีการประชุม ศปถ.อำเภอทุกเดือน โดยมีเจ้าภาพสลับกันไปในแต่ละพื้นที่</p> <p>2. เกิดการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง อาทิ การแก้ไขจุดเสี่ยง ธรรมนูญหมู่บ้าน</p>
8. เฉลิมพระเกียรติ	ไม่ได้ดำเนินการ
9. ชะอวด	<p>1. ขับเคลื่อนผ่านเวที พขอ.อำเภอชะอวด เกิดการแก้ไขจุดเสี่ยง</p> <p>2. ดำเนินโครงการ “เมาแล้วขับ จับ เป่า เจาะ (เลือด) ปรับ ทุกราย” ที่ทำต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2560 โดยดำเนินการ 365 วัน มีกิจกรรมดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่รับทราบ

อำเภอ	ผลงานเด่น/จุดเด่น
	<p>โดยการเดินรณรงค์/วิทยุและหอกระจายข่าว เป็นระยะ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ใช้ด้านชุมชนเป็นด้านสกัดเมมาโดยประสานงาน ท้องถิ่นดำเนินการร่วมกับตำรวจซึ่งมีชุดอยู่ประจำ ด้านหลักและชุดสายตรวจเพื่อลดความขัดแย้ง - สภ.ชะอวดจัดตำรวจ 2 นายมาเข้าเวรที่ห้องอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลชะอวดตลอด 24 ชั่วโมง สลับกันวันละคน เพื่อประสานงาน การตรวจจับเป่า และเจาะเลือดแอลกอฮอล์ (ช่วงเทศกาล) - ติดตามประเมินผลการดำเนินงานและสะท้อน ข้อมูลกลับเพื่อประเมินมาตรการ/แก้ไข
10. ช้างกลาง	<ol style="list-style-type: none"> 1. ขับเคลื่อนผ่านเวที พหุ.อำเภอช้างกลาง 2. กำหนดถนนสายบ้านสองแพรก-ต้นขาเป็นถนน นำร่อง ดำเนินการจัดทำแผนที่จุดเสี่ยง แก้ไขจุดเสี่ยง สร้างแกนนำนักเรียนในการส่งเสริมการ สวมหมวกนิรภัย บริการต่อ พ.ร.บ.เชิงรุก ตั้งด้าน ในช่วงปีใหม่ 3. ศปถ.อำเภอ และทีมสอบสวนอุบัติเหตุดำเนินงาน อย่างต่อเนื่อง
11. เขียวใหญ่	ไม่ได้ดำเนินการ
12. ถ้ำพรรณรา	<ol style="list-style-type: none"> 1. ประชุม ศปถ.อำเภออย่างต่อเนื่อง 2. แก้ไขจุดเสี่ยง



อำเภอ	ผลงานเด่น/จุดเด่น
	3. มีทีมสอบสวนอุบัติเหตุและเก็บรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อนำมาเป็นข้อมูลในการประชุม ศปถ. อำเภอ
13. ท่าศาลา	<ol style="list-style-type: none"> 1. ดำเนินงานการป้องกันและการแก้ปัญหาอุบัติเหตุครบทั้ง 10 ตำบล 2. ทุก อบต. มีแผนการแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน มีการนำปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นวาระในการประชุม อบต. ทุกเดือน 3. เกิดการแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - การจัดการจุดเสี่ยง : ยูเทิร์นถื่น ปลุกหญ้าบนไหล่ทาง โครงสร้างถนน - ปรับพฤติกรรม : มาตรการสถานศึกษา นวัตกรรมสวมหมวก อสม. การจูงวัวชนบนถนน ล่ามวัวบนถนน อบรม กองทุนหมวกนิรภัย ด้านครอบครัว - บังคับใช้กฎหมาย : รถบรรทุกเกินขนาดสัตว์เลี้ยงบนถนน ด้านชุมชน
14. พังงา	<ol style="list-style-type: none"> 1. ประชุม ศปถ.อำเภออย่างต่อเนื่อง มีแผนปฏิบัติการในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน 2. ดำเนินกิจกรรมเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน <ul style="list-style-type: none"> - แก้ไขจุดเสี่ยง - มาตรการถนนปลอดภัย “1 ท้องถิ่น 1 ถนนปลอดภัย” - กิจกรรมทางศาสนา “ 1 อำเภอ 1 กิจกรรม” - จัดตั้งด่านชุมชน

อำเภอ	ผลงานเด่น/จุดเด่น
15. พุ่งใหญ่	<ol style="list-style-type: none"> 1. ดำเนินงานการป้องกันและการแก้ปัญหาอุบัติเหตุครบทั้ง 7 ตำบล 2. มี ศปถ.อปท.ทุกตำบล และมีความเข้มแข็งใน 4 ตำบล ได้แก่ ต.ท่ายาง ต.พุ่งใหญ่ ต.พุ่งสัง และต.กุแหระ 3. เกิดแผน/กิจกรรมในการขับเคลื่อนของแต่ละตำบล อาทิ ถนนสีขาว การรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย การตั้งด่านชุมชน การทำมาตรการองค์กร/ธรรมนูญชุมชน การจัดการจุดเสี่ยง 4. เกิดนวัตกรรม “ถนนยางพารา” และโครงการขีตีสีเส้น “ถนนประชาชน” ของ ศปถ.อปท. ตำบลกุแหระ
16. นบพิดำ	<ol style="list-style-type: none"> 1. ประชุม ศปถ.อำเภออย่างต่อเนื่อง 2. ดำเนินกิจกรรมในตำบลกรุงชิง (ต้นแบบ) ได้แก่ ตั้งคณะกรรมการ ศปถ.ตำบลกรุงชิง แก้ไขจุดเสี่ยง รณรงค์ขับขี่ปลอดภัย มาตรการองค์กร
17. นาบอน	<ol style="list-style-type: none"> 1. ประชุม ศปถ.อำเภออย่างต่อเนื่อง 2. แก้ไขจุดเสี่ยง 3. มีทีมสอบสวนอุบัติเหตุและเก็บรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อนำมาเป็นข้อมูลในการประชุม ศปถ.อำเภอ
18. บางขัน	<ol style="list-style-type: none"> 1. มีการแต่งตั้งคณะกรรมการระดับตำบล (ศปถ.อปท.) โดยได้คัดเลือกตำบลบ้านลานาเวเป็นต้นแบบ



อำเภอ	ผลงานเด่น/จุดเด่น
	<p>2. มีการแก้ไขจุดเสี่ยงโดยใช้งบประมาณของหน่วยงาน ได้แก่ หน้าวัดไสยาสน์ใช้งบประมาณของวัด จุดเสี่ยงในหมู่บ้านใช้งบประมาณของหมู่บ้าน ติดตั้งป้ายเตือน ไฟสัญญาณเตือนโดยแขวงทางกระบี่</p> <p>3. มีทีมทำงานในตำบล ได้แก่ ทีมสอบสวนอุบัติเหตุ แกนนำนักเรียน อสม. ในการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย</p>
19. ปากพั่น	<p>1. พื้นที่ต้นแบบตำบลคลองน้อยขับเคลื่อนงานกิจกรรมสร้างความปลอดภัยทางถนน</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมที่ 1 “จุดประกายด้วยความรู้” จัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้พัฒนาจิตภัย - กิจกรรมที่ 2 “ระเบิดดังๆ เรียกร้องความสนใจ” จัดมหกรรมรณรงค์ตำบลคลองน้อยถนนปลอดภัย - กิจกรรมที่ 3 “ไทยมุงคลองน้อย ร่วมคิดสู่การร่วมทำ” ประชุมแกนนำทุกหมู่บ้านฯ ละ 1 ครั้ง จำนวน 19 หมู่บ้าน พร้อมคำถามร่วมกันถอดบทเรียนจากเหตุการณ์ที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 3 ราย ในปี 2561 ตามแนวทาง 4 ร. (รู้จริงร่วมมือรุกรบบ) ทำให้เกิดกิจกรรม ได้แก่ แก้ไขจุดเสี่ยง มาตรการชุมชน/องค์กร ด้านชุมชน <p>2. ศปถ.อำเภอ มีการประชุมคณะกรรมการ อย่างต่อเนื่อง</p>



อำเภอ	ผลงานเด่น/จุดเด่น
20. พรหมคีรี	1. มีวาระการประชุมเรื่องอุบัติเหตุทางถนนในการประชุมหัวหน้าส่วนราชการประจำอำเภอ และดำเนินการแก้ปัญหา อาทิ การแก้ไขจุดเสี่ยง 2. มีทีมสอบสวนอุบัติเหตุ
21. พระพรหม	1. มีวาระการประชุมเรื่องอุบัติเหตุทางถนนในการประชุมหัวหน้าส่วนราชการประจำอำเภอ และดำเนินการแก้ปัญหา อาทิ การแก้ไขจุดเสี่ยง 2. มีทีมสอบสวนอุบัติเหตุ
22. พิปูน	1. ศปถ.อำเภอ มีการประชุมคณะกรรมการ อย่างต่อเนื่องเพื่อนำข้อมูล 3 ฐานมานำเสนอ พร้อมทั้งติดตามการทำงาน 2. เกิดกิจกรรมสร้างความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ ธรรมนูญหมู่บ้าน การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ การแก้ไขจุดเสี่ยง
23. จุฬาภรณ์	อำเภอจุฬาภรณ์ไม่ได้เข้าร่วมโครงการ เนื่องจากได้รับทุนจาก ศวปถ.

บทเรียนความสำเร็จ

การดำเนินงานเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนของจังหวัด นครศรีธรรมราชพบเงื่อนไข/ปัจจัยความสำเร็จในการทำโครงการ เกิดจาก

1. การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่องในระดับจังหวัด ทำให้มีต้นทุนการทำงานที่ชัดเจน อาทิ ภาศีทำงาน ท่าซัก โมเดล



2. การมองเห็นปัญหาอุบัติเหตุทางถนนร่วมกันของทีมแกนนำทั้งระดับจังหวัด อำเภอ และตำบล
3. การพัฒนาศักยภาพคนทำงานในระดับอำเภอและตำบลให้มีความรู้เกี่ยวกับการแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ทั้งการหาสาเหตุ วิธีการเก็บข้อมูล การวิเคราะห์ปัญหา รวมไปถึงแนวทางการแก้ปัญหา ส่งผลให้มีทีมวิชาการและภาคีเครือข่ายกระจายตัวทุกพื้นที่
4. การใช้ข้อมูลทั้งข้อมูล 3 ฐาน และการสอบสวนการเกิดอุบัติเหตุ มาเป็นข้อมูลในการวางแผนการทำงาน
5. การสร้างให้ชุมชนลุกขึ้นมาทำงานแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยการสร้างความตระหนัก ให้เครื่องมือและวิธีการทำงาน

ปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงาน

1. ขาดการติดตามนิเทศการดำเนินงาน
2. ดำเนินงานล่าช้าเนื่องจากมีวาทภัยในพื้นที่

ข้อเสนอแนะต่อการดำเนินงาน

1. การขยาย/สร้างคนที่มีหัวใจด้านความปลอดภัยเข้ามามีส่วนร่วม อาทิ สร้างอาสาจราจร
2. การจัดหลักสูตรการเรียนการสอนด้านความปลอดภัยทางถนน ในสถานศึกษา ตั้งแต่ระดับเด็กเล็ก ปฐมวัย ไปจนถึงระดับมัธยมศึกษา
3. การประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง ทั้งการสวมหมวกนิรภัย การขับซึ่ปลอดภัย รวมไปถึงการเน้นย้ำให้ทำ พ.ร.บ.
4. ทีมจังหวัดควรทำหน้าที่เป็นผู้สนับสนุนโดยจัดให้แกนนำทุกระดับมาประชุมร่วมกันเพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์และร่วมกันดำเนินงานอย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง
5. มีการกำหนดนโยบายและให้รางวัลกับอำเภอ ตำบล ที่มีการดำเนินงานลดการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บและเสียชีวิตได้อย่างต่อเนื่อง

“การรวมพลังเพื่อขับเคลื่อนกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนนั้น หัวใจสำคัญของงานนี้คือ **ความเป็นทีม ที่เห็นเป้าหมายเดียวกัน แล้วพร้อมที่จะทำไปด้วยกัน** อย่างมุ่งมั่นตั้งใจ ด้วยหวังว่าจะทำให้คนไทยลดเจ็บ ลดตายบนท้องถนนลงให้ได้ ซึ่งบทเรียนทั้ง 6 จังหวัดนี้ ได้พิสูจน์ให้เห็นว่าพลังจากการทำงานเป็นทีมและสร้างคนเก่งให้กับพื้นที่ สามารถสร้างการตื่นรู้ ตระหนักและร่วมเป็นเจ้าภาพในการจัดการกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้”

