

คู่มือนายอำเภอ

สำหรับการเสริมสร้างตำบลขับขี่ปลอดภัย

ปี พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๔



โดย
แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจร
ระดับจังหวัด(สอจร.)
ร่วมกับ
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน(ศวปถ.)



คู่มือนายอำเภอ

สำหรับการเสริมสร้างตำบลขับขี่ปลอดภัย ปี พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๔

โดย
แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจร
ระดับจังหวัด(สอจร.)
ร่วมกับ
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน(ศวปถ.)





คำนำ

ด้วยประธานคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม นายนิพนธ์ บุญญามณี ได้รับทราบสภาพปัญหาการเจ็บตายจากการบาดเจ็บทางถนนของทุกจังหวัด และได้มอบนโยบาย ตำบลขับขี่ปลอดภัย ในที่ประชุมความร่วมมือสหสาขาวิชาชีพเพื่อการสนับสนุนการสร้างตำบลขับขี่ปลอดภัยในทุกอำเภอสำหรับ ๙ จังหวัดเสี่ยงต่อการบาดเจ็บทางถนน เมื่อวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๓ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ได้มอบให้ แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) ร่วมกับ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) จัดประชุม ถอดบทเรียน ๑๐ จังหวัด ที่เคยดำเนินการพัฒนากลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนน จากจังหวัดสู่อำเภอสู่ตำบลขับขี่ปลอดภัย เมื่อ วันที่ ๒๔ กันยายน ๒๕๖๓ โดยหนึ่งในผลลัพธ์จากการประชุมดังกล่าวคือการสร้างคู่มือนายอำเภอและทีมอำเภอ สำหรับการเสริมสร้างตำบลขับขี่ปลอดภัยเพื่อเป็นแนวทางให้ ศปถ.อำเภอทุกอำเภอ นำนโยบายตำบลขับขี่ปลอดภัยไปดำเนินการให้เกิดผลลัพธ์ลดการบาดเจ็บทางถนนในทุกตำบล โดยการบูรณาการความร่วมมือของภาคีเครือข่ายทุกระดับต่อไป

นายแพทย์อนุชา เศรษฐเสถียร

รองประธานแผนงาน สอจร.

คุณพรทิพภา สุริยะ

นักวิชาการแผนงาน สอจร.



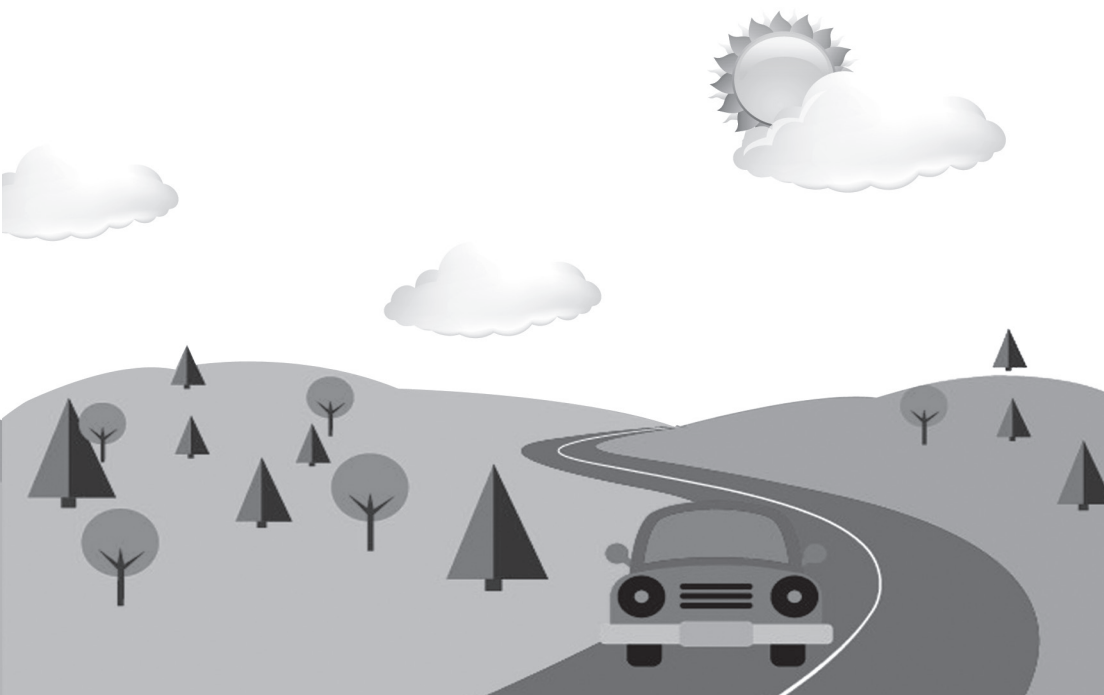
บทคัดย่อ

อำเภอคือจุดเชื่อมสำคัญต่อการสร้างตำบลขับเคลื่อนสู่ปลอดภัย การป้องกันปัญหาโควิดที่ระดับ ศปถ.อำเภอ ต้องใช้ทีมทำงาน สหสาขาที่สามารถใช้ข้อมูล/สารสนเทศ วิเคราะห์สภาพปัญหา ในหลายมิติ พร้อมไปกับการวางแผนเคลื่อนงานในแนวราบ เพื่อระดมหาเจ้าภาพจากตำบล/ท้องถิ่น/ชุมชนมาช่วยรับงาน ใช้เป้าหมายตำบลขับเคลื่อนตามนโยบาย ใช้เครื่องมือการ ขับเคลื่อนกลไกที่มีหลายรูปแบบอย่างเหมาะสม และการติดตาม ประเมินผล การเสริมพลังเสริมพลังคนทำงานอย่างต่อเนื่อง โดย นำผลงานที่ลดเจ็บตายบนถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพไปสื่อสาร ขยายผลข้ามอำเภอ/จังหวัด และสร้างเป็น Model หรือข้อเสนอ เชิงนโยบายต่อไป



สารบัญ

- ◇ สภาพปัญหาของการจัดการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
ในระดับอำเภอ _____ ๑
- ◇ ภาพรวมและกรอบแนวทางการจัดการเพื่อสร้าง
ตำบลขับขี่ปลอดภัยในปีปัจจุบัน (๒๕๖๓) _____ ๒
- ◇ คู่มือ/แนวทางการจัดการของทีมอำเภอเพื่อสร้าง
ตำบลขับขี่ปลอดภัยลดเจ็บตายบนถนน _____ ๗





สภาพปัญหาของการจัดการ เพื่อความปลอดภัยทางถนนในระดับอำเภอ

๑ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) ถือเป็นคอขวดของการบูรณาการงานความปลอดภัยทางถนนที่มีการสั่งการ สนับสนุน และกำกับติดตามจาก ศปถ. จังหวัด สู่ทุกตำบล ทุกองค์การบริหารส่วนท้องถิ่น (อปท.) ในพื้นที่รับผิดชอบของอำเภอ ทีมอำเภอทุกอำเภอมีได้มีหน่วยงานที่เป็นสาขาของส่วนราชการระดับจังหวัดที่ดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน ครบถ้วน แต่ขณะทำงานสร้างตำบลขับขี่ปลอดภัยในพื้นที่กลับมีคนในพื้นที่หลากหลาย สมาชิกที่รับช่วงงานจากกระทรวง กรม ต่าง ๆ และ อปท. ต่างมีกิจกรรมแยกกันทำและมีปัญหาในการขับเคลื่อนและการติดตามประเมินผล มาโดยตลอด

๒ ศปถ.อำเภอ ต้องบริหารจัดการและกำกับ อปท. ที่มีหลากหลายลักษณะและมีทรัพยากรในการแก้ปัญหาการเจ็บตายบนถนนไม่เท่ากัน บางอำเภอต้องประสานงานกับ อบจ.บางอำเภอ และต้องดูแล อปท.รูปแบบพิเศษ เช่นเมืองพัทยา การบริหารจัดการต้องการแนวทางที่สอดคล้องกับแต่ละลักษณะและสภาพปัญหาบนถนน



๓ การบูรณาการที่ระดับอำเภอเพื่อให้นโยบายตำบล ขับขี่ปลอดภัย หลายปัญหาต้องพึ่งพากลไกการสนับสนุนจากระดับจังหวัด หรือจากหน่วยงานส่วนกลางในพื้นที่ เช่น การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยที่มีปัญหาหลักร่วมกันทั้งประเทศคือการมีกำแพงกันถ้าต้องประสานข้ามสายงาน สายการบังคับบัญชา และแต่ละสายงานต่างมีปัญหาระเบิดระวางการใช้จ่ายงบประมาณและการจัดซื้อจัดจ้างพัสดุ ด้วยกังวลการถูกตรวจสอบว่าผิดระเบียบ หรือเกินอำนาจหน้าที่

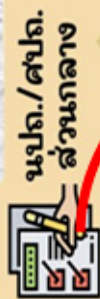
ภาพรวมและกรอบแนวทางการจัดการ เพื่อสร้างตำบลขับขี่ปลอดภัยในปีปัจจุบัน (๒๕๖๓)

๑ กระทรวงมหาดไทยสร้างกลไกการนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนไปขยายผลโดยอิงตามการกำหนดให้มี ศูนย์อำนวยการ/ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) จาก ศปถ.ส่วนกลางที่มีกรมป้องกันสาธารณภัยเป็นเลขาของคณะกรรมการ ลงมาสู่ ศปถ.จังหวัด ศปถ.อำเภอ และระดับที่อยู่ในพื้นที่ คือ ศปถ.อปท. ถือเป็นกลไกตามกฎหมายจากบนลงล่างที่เร่งขยายลงสู่พื้นที่ โดย ศปถ.อำเภอ มีนายอำเภอเป็นประธาน ดังแผนภาพต่อไปนี้



กรอบแนวทางการนำนโยบายตำบลที่ปลอดภัยไปปฏิบัติ

รมช.วิมลลักษณ์ กษัตริย์ว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554



น.ป.ถ./ศ.ป.ถ.
ส่วนกลาง



ตำบลที่ปลอดภัย

ที่มา: ศป.ถ.



๒ การบูรณาการในระดับนโยบายในเวทีบน เริ่มที่ คณะกรรมการนโยบายความปลอดภัยทางถนน (นปถ.) ที่มี รองนายกรัฐมนตรีที่ได้รับมอบหมายเป็นประธาน และมีกระทรวง หลักที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน เช่น มหาดไทย คมนาคม สาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และหน่วยงาน ที่ช่วยเสริมการบูรณาการเช่น บริษัทกลาง สสส. มาร่วมโดยทาง มหาดไทยเป็นเลขาของคณะกรรมการ การผลักดันและติดตามผล ของการนำนโยบายไปปฏิบัติอย่างจริงจังและการเชื่อมนโยบาย ข้ามกระทรวง ข้ามสายการบังคับบัญชาจึงขึ้นกับ ความถี่ของการ ขับเคลื่อนของกรรมการชุดนี้เป็นหลัก

๓ ศปถ.จังหวัดและ ศปถ.อำเภอ จะได้รับประกาศ คำสั่งหรือข้อสั่งการโดยตรงจาก ศปถ.กลาง ในช่วงแรกของการ ใช้กลไกนี้ การประชุมและการสั่งการจาก ศปถ.กลาง เข้มข้น อยู่กับความปลอดภัยทางถนนสองเทศกาล คือปีใหม่กับสงกรานต์ การพยายามบูรณาการในระดับจังหวัดและอำเภอจึงอยู่ในวงแคบ และในสองช่วงเวลาเป็นหลัก ส่งผลให้ยอดการเสียชีวิตบนถนน ตลอดปี ของทั้งประเทศอยู่ในระดับสองหมื่นกว่ารายมาเป็นเวลา เกือบสิบปีตั้งแต่การนับยอดการเสียชีวิตโดยบูรณาการข้อมูล สามฐานคือ สาธารณสุข ตำรวจ และบริษัทกลาง และถือเป็นยอด การเสียชีวิตที่สูงติดอันดับสิบประเทศแรกในโลก เมื่อเทียบต่อแสน ประชากร



๔ ในช่วงปี ๒๕๖๒ - ๖๓ การพยายามกระจายงานเพื่อให้การแก้ไขป้องกันความเสี่ยงลงสู่ทุกพื้นที่ นำสู่การเร่งให้ทุกจังหวัดกระตุ้นให้เกิดการจัดตั้ง ศปถ.อปท. พร้อมกับการแก้ไข พรบ. เพื่อให้ท้องถิ่นสามารถใช้งบประมาณดำเนินการป้องกันแก้ไขเพื่อการขับเคลื่อนได้อย่างได้ โดยถือเป็นความรับผิดชอบและไม่ผิดกติกา ส่งผลให้บทบาทของนายอำเภอในฐานะประธาน ศปถ.อำเภอ **ขยายจากการรับงานจากบนลงล่าง มาเป็นการบูรณาการงานในพื้นที่** ของอำเภอที่มีทั้งท้องถิ่น ท้องที่ และงานของส่วนราชการภูมิภาค เช่น ตำรวจ สาธารณสุข รวมถึงราชการส่วนกลาง เช่น ทางหลวง ทางหลวงชนบท (บทบาทการเป็นไซ้ช้อกกลางและการทะลายกำแพง)

๕ การประกาศนโยบายตำบลขับเคลื่อนของ ศปถ. ส่วนกลาง เป็นการเร่งให้กรอบแนวทางการบริหารจัดการต้องขยายออกทางแนวราบ และเร่งให้ ศปถ.อำเภอ เป็นเวทีการเชื่อมงานลดเจ็บตายบนถนนที่สำคัญ และต้องการการออกแบบรองรับนโยบายจากกรมกองอื่นที่มุ่งให้นายอำเภอและทีมงานสร้างความยั่งยืนต่อการพัฒนา Road Safety ไปพร้อมๆ กับงานอื่น แม้จะเปลี่ยนตัวบุคคลทั้งนายอำเภอหรือคนในทีมเพื่อความก้าวหน้าในราชการ เช่น นโยบาย พัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) ที่มีสาธารณสุขอำเภอเป็นเลขาและให้นายอำเภอเป็นประธาน ก็ล้วนเลือกการป้องกันแก้ไขการบาดเจ็บทางถนนเป็นเรื่องหลัก รวมไปถึงการที่ทุกตำบลที่มีนายก อบท. เร่งงาน Road Safety ไปติดอุปสรรคที่ต้องพึ่ง ศปถ.อำเภอ ประสานจังหวัดหรือแม้แต่ส่วนกลางในการแก้ปัญหา เช่น จุดตัดรถไฟ



๖ สสส. และเครือข่ายของ สสส. ทั้ง สอจร.และ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน รวมถึงบริษัทกลาง และหน่วยงานวิชาการจากสถาบัน/มหาวิทยาลัยต่าง ๆ ล้วนเป็นองค์กรที่มุ่งสนับสนุนการทำงานในแนวราบ งานที่ไม่เน้นทางการ มากและเป็นพี่เลี้ยงสนับสนุนการเป็นเวทีบูรณาการด้าน Road Safety ของ ศปถ.จังหวัดและอำเภอ โดยกลไกสำคัญที่ ศปถ. สามารถปิดเวทีและสร้างความคล่องตัวในการทำงานที่ต้อง หมั่นคุยกัน ประชุมกัน นั่นคือการตั้งคณะทำงานหรืออนุกรรมการ ต่าง ๆ ที่มีความเป็นสหสาขาวิชาชีพและเปิดกว้างต่อการ เปลี่ยนแปลง

๗ ภาพรวมของการบูรณาการงานในระดับอำเภอที่สำคัญ ทั้งแนวราบและแนวตั้ง คือหวังให้เกิดสองเรื่องที่สำคัญ คือ หนึ่ง การเกิดกลไกการทำงานที่หมุนเวียน Plan Do Check Action ที่ยั่งยืนต่อเนื่อง และ สองการแก้ไขความเสี่ยงบนถนนทั้งประเด็น คน รถ ถนน สิ่งแวดล้อม และระบบ ที่ได้ผลอย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมการถอดบทเรียนขยายต่อได้



คู่มือ/แนวทางการจัดการของทีมอำเภอ เพื่อสร้างตำบลที่ปลอดภัยลดเจ็บตายบนถนน

คู่มือที่เป็นแนวทางการจัดการของทีมอำเภอสามารถดำเนินการตามลำดับต่อไปนี้

๑ การจัดตั้งคณะกรรมการ ศปถ.อำเภอ เพื่อการประชุมอย่างเป็นทางการและรองรับงานนโยบายจากจังหวัด คู่ขนานกับการจัดตั้งคณะทำงาน/อนุกรรมการการขับเคลื่อน ที่มีทีมเลขาที่เข้มแข็ง ทำงานข้อมูล แผนการขับเคลื่อน วิชาการ ประสาน และการกำกับติดตาม อย่างต่อเนื่อง พร้อมจัดเตรียมและเสนอวาระต่าง ๆ ในที่ประชุมหลักของ ศปถ. อำเภอ

๒ การเคลื่อนกลไกการทำงาน สามารถใช้กลไกการขับเคลื่อนตามหลัก ๕ ส ๕ ช แล้วจะเพิ่มเครื่องมือเคลื่อนกลไกอื่น ๆ เพิ่มเติมลงไปได้ตามความเหมาะสม ดังแผนภาพต่อไปนี้



๕ส. ๕ช. เริ่มจาก สารสนเทศ หรือข้อมูลเพื่อชี้นำ ความเสี่ยง มาได้จากหลายแหล่งทั้งจาก สสอ. โรงพยาบาล ตำรวจ บริษัทกลาง การสืบสวนอุบัติเหตุ แม้แต่ผู้นำชุมชน เช่น กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน กลุ่มเสี่ยง จุดเสี่ยง รถที่สร้างความเสี่ยงได้ โดยไม่ต้องรอให้เกิดเหตุการณ์กำหนดแผนการจัดการความเสี่ยง (ล้มแชมป์**สุดเสี่ยง**) โดยอาศัยการประชุมอย่างไม่เป็นทางการ ของ**สหสาขา** คือการสร้างกลไกที่ยั่งยืนและต่อเนื่อง ใช้วงประชุม ขนาดเล็ก แต่ไม่ขาดแกนนำที่ช่วยการ**ขงข้อมูล**และการทำแผน มาคุยกัน ควรมีแกนนำจากทั้ง อบต. และชุมชนที่มีความตั้งใจจริง เริ่มแก้ความเสี่ยงง่าย ๆ เช่นจุดเสี่ยง ไปสู่ความเสี่ยงยาก ๆ ที่ต้องดึง **ส่วนร่วม**จากหลายเจ้าภาพ เช่น การรณรงค์และบังคับการ สวมหมวกนิรภัย การประชุมแบบสหสาขา ที่มีสมาชิกไม่มากเกินไป คุยกันสม่ำเสมอ จะสำเร็จได้ถ้าสามารถติดตามประเด็นปัญหา เดิมอย่างต่อเนื่องจนเกิดผลลัพธ์ **ส.ส่วนร่วม** คือ การที่ทีมสหสาขา มองหาเจ้าภาพอื่นๆ เข้ามาร่วมรับผิดชอบนำไปทำ เช่น ให้ อบต. รับแก้จุดเสี่ยง รับทำศูนย์เด็กเล็กขี่ปลอดภัย หมวกนิรภัย ๑๐๐% โรงเรียน โรงงาน สถานประกอบการรับทำมาตรการองค์กรขี่ ปลอดภัย การมองหาส่วนร่วม (เจ้าภาพร่วม/New Partnerships) มากเท่าไร และเดินเรื่องแก้ปัญหาร่วมกัน ในทิศทางเดียวกัน เช่น ทิศทางตำบลขี่ปลอดภัย อำเภอ นั้นจะลดการเจ็บตายได้ เร็วมากยิ่งขึ้น การสามารถ **เชื่อมโยง**ให้เจ้าภาพอื่นมาร่วมลงทุน/



ลงแรง (ซัอัน) ถือเป็นการสร้างการยอมรับและลดแรงต้านของ
 สังคมไปพร้อมกัน ส่วน **ส. สูดคัม** คือการติดตามประเมินผล
 (เช็ค) แล้วนำเอากิจกรรมที่สร้างความสำเร็จ ลดเจ็บตายได้
 อย่างชัดเจน ด้วยการลงทุนหรือใช้วิธีการที่ถูกต้อง/ง่าย/ได้ผลเร็ว
 มาเป็นแบบอย่าง Good/ Best Practice(ซึนซม)



รายละเอียดเครื่องมืออื่น ๆ โดยย่อ

๑ เครื่องมือ ๕ ขั้นที่ทำให้การขับเคลื่อนกลไก สปถ. ไปสู่ผลลัพธ์ เป็นเครื่องมือในการเชื่อมโยงปัญหาวิเคราะห์สาเหตุเชิงลึกและผลกระทบของปัญหาเสี่ยงที่สำคัญ และกำหนดเป็นผลลัพธ์และตัวชี้วัด เพื่อสร้างกิจกรรมที่สอดคล้องและกำกับติดตามประเมินผลตามผลลัพธ์ที่ตั้งไว้ เพื่อให้กลไกการจัดการและผลลัพธ์ในการแก้ไขความเสี่ยงเกิดขึ้นในพื้นที่ได้อย่างเป็นรูปธรรม

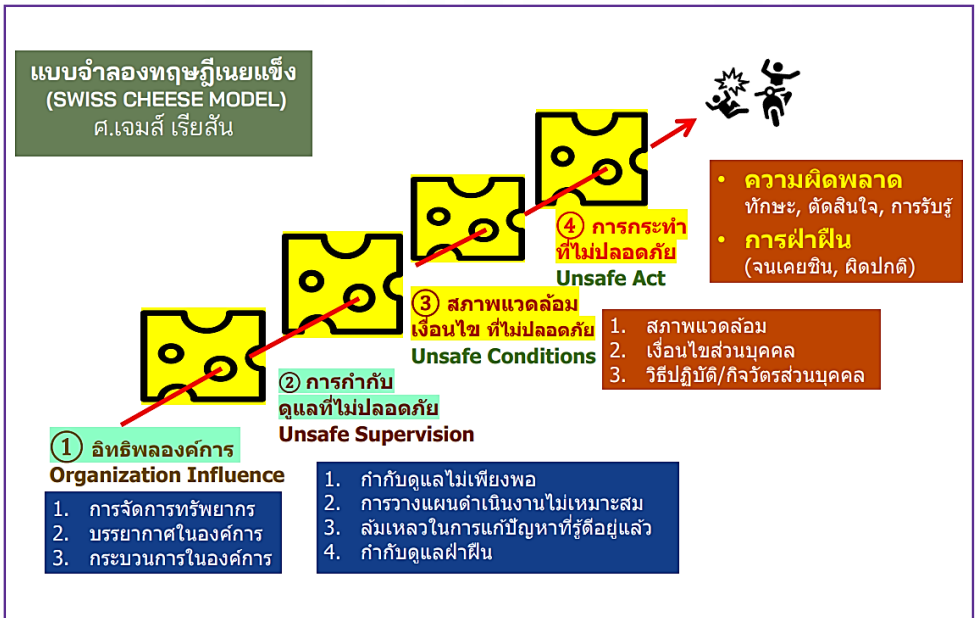
๒ การวิเคราะห์จุดเสี่ยง/การจัดการจุดเสี่ยง เป็นเครื่องมือสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนในการวิเคราะห์ความเสี่ยงทางกายภาพ ด้วยการทำแผนที่ จุดที่มีความหวาดเสียว เวลาคนในชุมชนเดินทางผ่าน (ฮิยาริฮัตโต๊ะ (Hiyari hatto)) เพื่อนำสู่การแก้ปัญหาที่ออกแบบโดยคนในชุมชนมีส่วนร่วม กลไกดังกล่าวบางชุมชนถึงกับจัดเวรยามมาคอยป้องกันปัญหา เช่น จุดตัดรถไฟ

๓ การวิจัยโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน (community-based research: CBR) เน้นกระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชนในพื้นที่อำเภอ ตำบล ตลอดจนภาคีเครือข่าย ตั้งแต่การมีส่วนร่วมคิดโจทย์วางแผน ดำเนินงานและติดตามประเมินผลเพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงโดยมีการดำเนินงานและผลลัพธ์เชิงประจักษ์

๔ การสืบสวน/สอบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก (Haddon's Matrix และ Swiss cheese model) เป็นชุดความรู้ในการเก็บ



รวบรวมข้อมูลแบบ case base ที่ได้จากการสอบสวนอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ โดยใช้แนวคิดของ Haddon's Matrix ที่แจกแจงปัจจัย คน รถ และถนน จำแนกตามช่วงเวลาก่อน ระหว่าง และหลังเกิดเหตุ ขณะที่ Swiss cheese model ใช้วิเคราะห์เชื่อมโยงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น โดยแจกแจงตามปัจจัย การกระทำที่ไม่ปลอดภัย เงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย การกำกับดูแลไม่ปลอดภัย และปัจจัยองค์กรที่ไม่เอื้อจริงกับความปลอดภัย ที่ล้วนเป็นเหตุผลที่ปล่อยให้ความไม่ปลอดภัยหลาย ๆ ข้อ นำสู่การเจ็บตายบนถนน ดังแผนภาพ



การเริ่มต้นเพื่อเข้าสู่ทุกกิจกรรมต้องมีการชี้แจงทำความเข้าใจหรือเชิญวิทยากรมาช่วยพาทำ

๓) เดินหน้าสนับสนุนให้ท้องถิ่นที่มีความเสี่ยงและมีความพร้อม ขับเคลื่อนภารกิจตำบลขับขี่ปลอดภัย ตามกิจกรรมและตัวชี้วัดของตำบลขับขี่ปลอดภัยต่อไป

๓.๑) ผลักดันให้เพิ่มการสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ % ทั้งขณะขับและซ้อนรถจักรยานยนต์

๓.๒) ผลักดันให้เกิดถนนปลอดภัย (ถนน ๓ ดาว) การชะลอความเร็วพร้อมการจัดการจุดเสี่ยงในพื้นที่ เพื่อความปลอดภัยของทั้งรถยนต์ จักรยานยนต์ จักรยาน และคนเดินเท้า ดังภาพที่แสดง

๓.๓) พัฒนาศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก และโรงเรียนเพื่อสร้างพฤติกรรมความปลอดภัยทางถนนเต็มพื้นที่และเป็นการปลูกฝังจิตสำนึก สร้างวินัยจราจรตั้งแต่ยังเป็นเด็กเล็ก เยาวชน

๓.๔) ระดมกำลังการตั้งด่านสกัดพฤติกรรมเสี่ยงที่ได้ผล และคัดแยก คนขับขี่เสี่ยงมาเข้ารับการอบรม และคัดแยกรถที่เสี่ยง มาดำเนินการแก้ไข เพื่อก้าวสู่การลดการตายเป็นศูนย์



ถนนติดดาว - อะไรบ้างทำให้ถนนปลอดภัย		ThaiRAP	
STAR RATING		   	
ถนน	<ul style="list-style-type: none"> - มีทางเดินเท้า - มีทางข้ามที่ปลอดภัย - ความเร็วจราจร 60 กม./ชม. 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีการชำระค่าธรรมเนียม - ถนนไม่เปิดปิดทางการเดินรถ - มีต้นไม้ชิดกับถนน - ถนนออกแนวคดเคี้ยว - ความเร็วจราจร 90 กม./ชม. 	<ul style="list-style-type: none"> - ถนนไม่เปิดปิดทางการเดินรถ และมีเส้นทางถนนขอบ - มีต้นไม้ชิดกับถนน - ถนนออกแนวคดเคี้ยว - ความเร็วจราจร 100 กม./ชม.
	<ul style="list-style-type: none"> - มีทางเดินเท้า - มีการวางสายไฟ - มีไฟส่องสว่าง - ความเร็วจราจร 60 กม./ชม. 	<ul style="list-style-type: none"> - มีเส้นจราจรขอบถนน - มีทางลาดเท้า - มีไฟส่องสว่าง - สิ่งอันตรายจากถนนอยู่ห่างจากถนนมากกว่า 6 ม. - ความเร็วจราจร 90 กม./ชม. 	<ul style="list-style-type: none"> - เส้นทางถนนกว้าง สามารถแยกกับทิศทางตรงข้ามได้ - สิ่งอันตรายจากถนนอยู่ห่างจากถนนมากกว่า 6 ม. - ความเร็วจราจร 100 กม./ชม.
สามดาว	<ul style="list-style-type: none"> - มีทางเดินเท้า - มีทางข้ามที่มีสัญญาณไฟ - มีการวางสายไฟ - มีไฟส่องสว่าง - ความเร็วจราจร 40 กม./ชม. 	<ul style="list-style-type: none"> - มีเส้นจราจรขอบถนน - มีทางลาดเท้า - มีไฟส่องสว่าง - สิ่งอันตรายจากถนนอยู่ห่างจากถนนมากกว่า 6 ม. - ความเร็วจราจร 90 กม./ชม. 	<ul style="list-style-type: none"> - มีราวกันอันตรายแยกกับทิศทางตรงข้ามและปกป้องจากอันตราย - สิ่งอันตรายจากถนนอยู่ห่างจากถนนมากกว่า 6 ม. - ความเร็วจราจร 100 กม./ชม.
ชุมชน	<ul style="list-style-type: none"> - มีทางเดินเท้า - มีทางข้ามที่มีสัญญาณไฟ - มีการวางสายไฟ - มีไฟส่องสว่าง - ความเร็วจราจร 40 กม./ชม. 	<ul style="list-style-type: none"> - มีเส้นจราจรขอบถนน - มีทางลาดเท้า - มีไฟส่องสว่าง - สิ่งอันตรายจากถนนอยู่ห่างจากถนนมากกว่า 6 ม. - ความเร็วจราจร 80 กม./ชม. 	<ul style="list-style-type: none"> - มีราวกันอันตรายแยกกับทิศทางตรงข้ามและปกป้องจากอันตราย - สิ่งอันตรายจากถนนอยู่ห่างจากถนนมากกว่า 6 ม. - ความเร็วจราจร 100 กม./ชม.

รูป Global Status Report on Road Safety 2018

๔ ประสานแหล่งวิชาการมาช่วยถอดบทเรียน สื่อมวลชน มานำเรื่องราวการดำเนินการอย่างเป็นระบบที่สามารถลดการ เจ็บตายบนถนนไปถ่ายทอดต่อเพื่อร่วมการสร้างสรรค์ และนำ Best Practice ในพื้นที่ไปขยายผลเป็นนโยบายของอำเภอ/จังหวัด หรือสร้างเป็น Model ตามชื่ออำเภอ/ตำบลที่ทำสำเร็จเพื่อการ ขยายผลได้ต่อไป

Pitfall: ข้อคิด: บทเรียนสำคัญที่ได้เรียนรู้จากหลาย จังหวัด/อำเภอที่ได้ขับเคลื่อนโครงการไปแล้ว

๑ ไม่ควรขับเคลื่อนงานพร้อมกันทุกตำบลทันที ควรเริ่ม ที่ตำบลที่มีความสนใจ สนุกและให้ความร่วมมือ หรือเลือกจาก ตำบลที่มีความเสี่ยงสูง มีอัตราการบาดเจ็บ/เสียชีวิตสูง ดำเนิน การขับเคลื่อนงานก่อน เพื่อให้เห็นผลแล้วจึงค่อยขยายผลไปยัง ตำบลอื่น ๆ

๒ เลือกคนทำงานที่มีความสมัครใจ และพร้อมที่จะทำงาน ด้านลดอุบัติเหตุ ให้ความร่วมมือและมีเงื่อนไขน้อย

๓ การดึงคนในชุมชน/ท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมในการ ขับเคลื่อนงานจะทำให้การทำงานกลไกมีรอยต่อลงไปใกล้ชิดกับ ปัญหามากยิ่งขึ้น และทำให้การทำงานในชุมชน/ท้องถิ่นมีความ คล่องมากยิ่งขึ้น



๔ การชี้แจงเป้าหมายร่วม (tune) และการพัฒนาศักยภาพ(empowerment) คนทำงานของ สปถ. ทั้ง ๓ ระดับ (จังหวัด อำเภอ และ อปท.) เพื่อเสริมสร้างความสามารถ ความรู้ความเข้าใจในการทำงาน มีความสำคัญต่อการทำโครงการพัฒนา กลไกมาก แต่ควรกำหนดแผนงานการถ่ายทอดความรู้ให้มีความต่อเนื่อง

๕ การแต่งตั้งคณะอนุกรรมการ เพื่อเข้ามาเสริมและเป็นตัวช่วยหลักในการเชื่อมประสานการทำงานทุกระดับทั้งในแนวตั้งและแนวราบ จะทำให้การทำงานมีความราบรื่นและต่อเนื่องแต่ต้องเป็นโครงสร้างที่ประกอบด้วย สหสาขา และต้องไม่ใหญ่เกินไป เพราะจะทำให้ไม่คล่องตัวเมื่อต้องพบปะพูดคุย

๖ ข้อมูลสารสนเทศ (ทั้งในส่วนของข้อมูลเฝ้าระวัง และข้อมูลสอบสวนอุบัติเหตุ) จะเป็นตัวตั้งต้นที่ทำให้เห็นประเด็นความเสี่ยงและสามารถนำไปชี้เป้าความเสี่ยงในพื้นที่ตำบลชุมชนได้ จึงจะต้องคืนข้อมูลให้ท้องถิ่นได้รับรู้ เพื่อชี้ให้เห็นถึงปัญหาและตระหนักถึงงานอุบัติเหตุที่ต้องได้รับการมีส่วนร่วมในการแก้ไข

๗ ควรมีการทำข้อตกลง/แนวปฏิบัติ (MOU) ทั้งในระดับหน่วยงาน และคณะทำงาน เพื่อกำหนดบทบาท ความรับผิดชอบที่ชัดเจน เพื่อป้องกันความขัดแย้งขณะที่ขับเคลื่อนแผนงาน/โครงการ



๘ การจัดกลุ่มโซนหรือแบ่งระดับความเข้มแข็งของการขับเคลื่อนกลไก ศปถ. อปท. จะทำให้ ศปถ.อำเภอ และคณะกรรมการ/คณะทำงาน ศปถ. อำเภอ สามารถกำหนดแผนงานพัฒนาหนุนเสริมได้ตามระดับความเข้มแข็ง

๙ การสร้างความเข้าใจกับผู้บริหาร (นายอำเภอ/ผู้ว่าราชการจังหวัด) ผ่านเวทีการประชุมต่าง ๆ การพูดคุยหารือรอบ และการเข้าพบเป็นการส่วนตัว (กินข้าวเล่าเรื่อง) เพื่อสร้าง commitment บางอย่างจะสนับสนุนให้แผนงานขับเคลื่อนได้คล่องตัวขึ้น

๑๐ ต้องกำหนดแผนงานให้มีการประชุมทุกเดือน หรืออย่างน้อยทุก ๆ 2 เดือน เพื่อให้คณะกรรมการนำเสนอ และรายงานข้อมูลสถานการณ์การบาดเจ็บและเสียชีวิต และควรจัดทำรายงานสรุปประชุมให้นายอำเภอในการประชุมทุกครั้ง เพื่อให้นายอำเภอได้รับทราบข้อมูลและแนวทางการขับเคลื่อนงานที่กระชับเข้าใจง่าย

๑๑ ในทางปฏิบัติการ ควรมีทีมเลขานุการ ศปถ. อำเภอ มากกว่า 1 คน เพื่อให้สามารถทำหน้าที่แทนกันได้ และควรมีเลขานุการที่ดูงานด้านข้อมูล สารสนเทศโดยเฉพาะ



๑๒ การที่มีองค์กรหรือคณะกรรมการ/กรรมาธิการ
ลงพื้นที่มาเยี่ยมชมหรือติดตามการทำงาน เช่น คณะอนุกรรมาธิการ
ของวุฒิสภา/สภาผู้แทนราษฎร ช่วยทำให้เกิดการตื่นตัวของทีม
ผู้บริหารได้เป็นอย่างดี ช่วยเร่งให้เกิดการเปลี่ยนแปลง จึงควร
เปิดโอกาสดังกล่าวไว้เสมอ

๑๓ การแก้ไขปัญหาพฤติกรรมเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนน
ต้องอาศัยระยะเวลา เพื่อจะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลง (outcome/
impact) ต้องอาศัยพลังและความต่อเนื่องของการขับเคลื่อนงาน
ต้องชื่นชม เชียร์ ให้คนทำงานเห็นประโยชน์ของการทำงานและ
เชื่อม/ซ้อน ให้มี New Partnerships มาร่วมมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง

❁

พิมพ์ที่ : หจก.ขอนแก่นการพิมพ์

64-66 ถ.รื่นรมย์ ต.ในเมือง อ.เมือง จ.ขอนแก่น 40000

โทรศัพท์ / แฟกซ์ : 043-221938

E-mail : khonkaenprint@yahoo.com

E-mail : kk_p902@hotmail.com

