



การประชุมขับเคลื่อนสื่อสารประชาสัมพันธ์ เพื่อการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

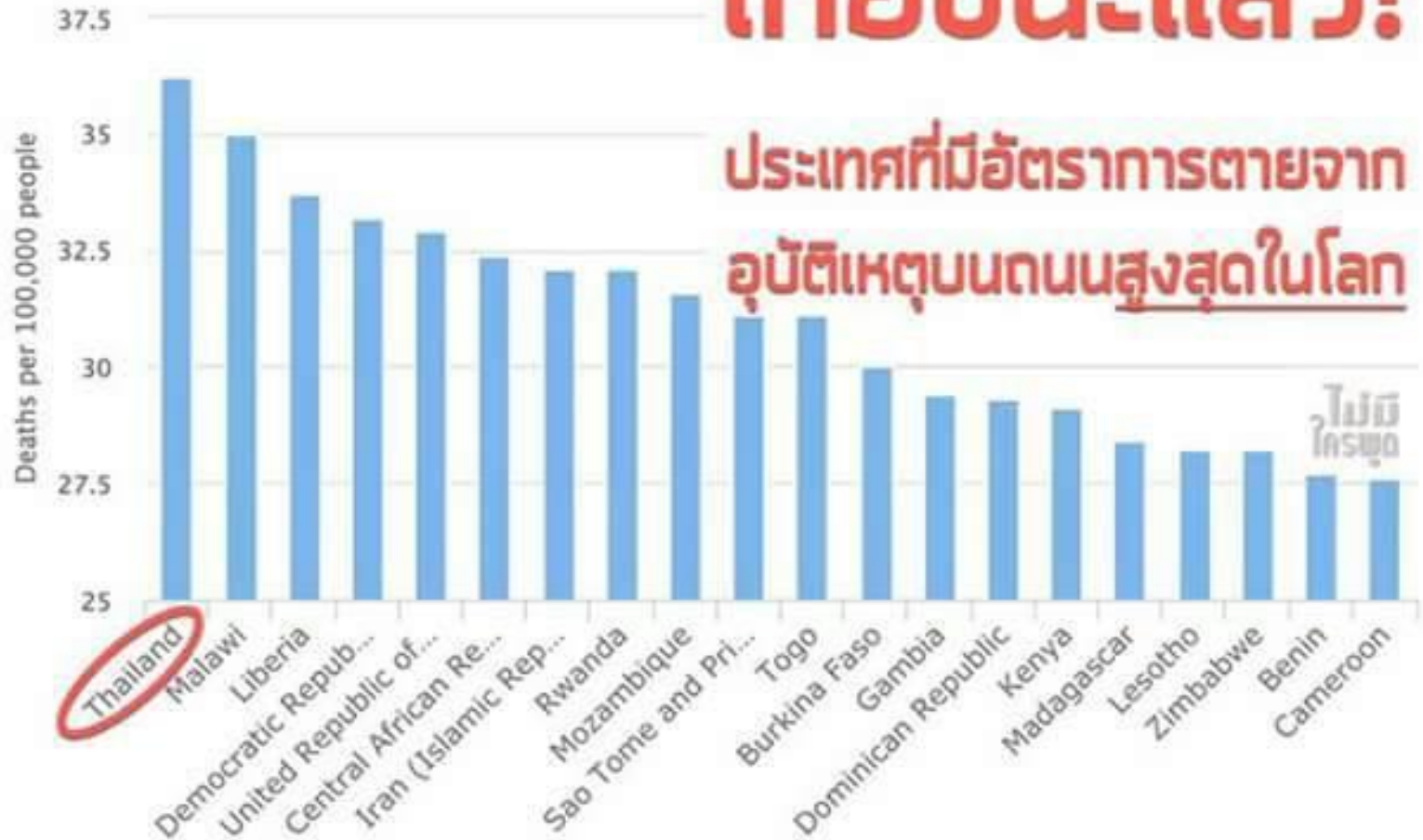
โดย สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุและภาคีเครือข่าย
วันที่ 16 – 17 ตุลาคม 2562
ณ โรงแรมเอเชีย แอร์พอร์ต กทม.



Countries With The Highest Road Traffic Death Rate

ไทยชนะแล้ว!

ประเทศที่มีอัตราการตายจาก
อุบัติเหตุบนถนนสูงสุดในโลก





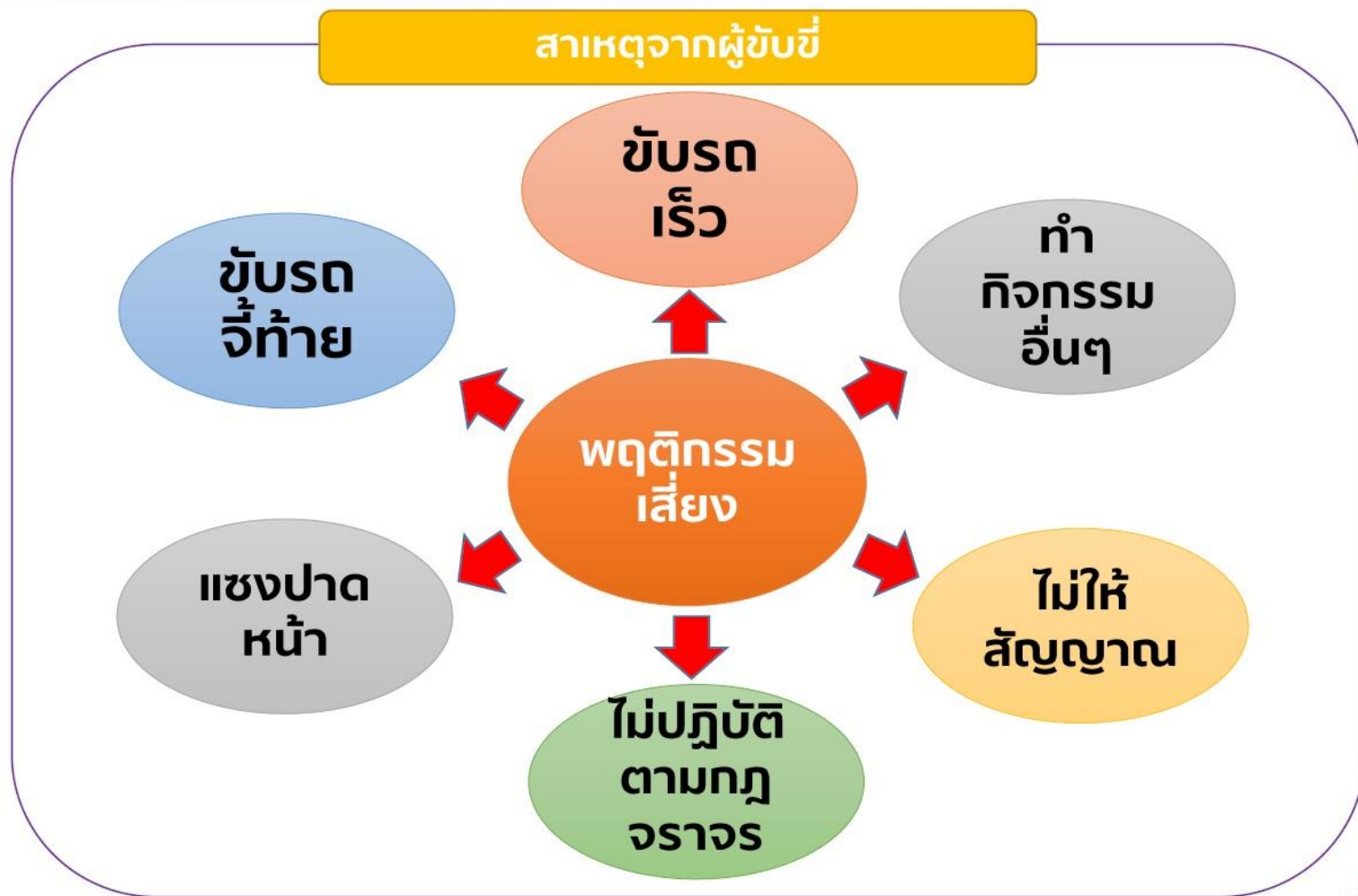
ท่านคิดอย่างไรกับ สถานการณ์ อุบัติเหตุของประเทศไทย





สาเหตุจาก

"คน"





40 %
ของผู้เสียชีวิตจาก
อุบัติเหตุ
มีสาเหตุมาจาก
“เมาแล้วขับ”





ลดเร็ว

ลดเสี่ยง

ยิ่งขับเร็ว ยิ่งรุนแรง ยิ่งเสี่ยงตาย อุบัติเหตุจากความเร็วมีแรงปะทะที่ทำให้เกิดความสูญเสีย เช่น หากขับรถที่ความเร็ว 60 กม./ชม. แรงปะทะจะเท่ากับการตกตึก 5 ชั้น ถ้าขับที่ 100 กม./ชม. แรงปะทะจะเท่ากับการตกตึก 13 ชั้น



เราควรใช้ความเร็วเท่าไรในเขตชุมชน





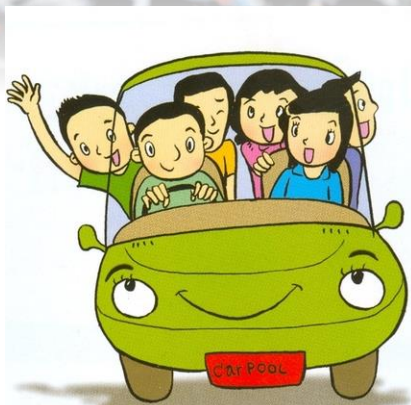
การขับขี่เชิงป้องกัน “ทางเลือก ทางรอด”



จะเดินทาง ด้วยการขับรถ
ต้องมี 3 รู้... รู้... รู้... รู้...



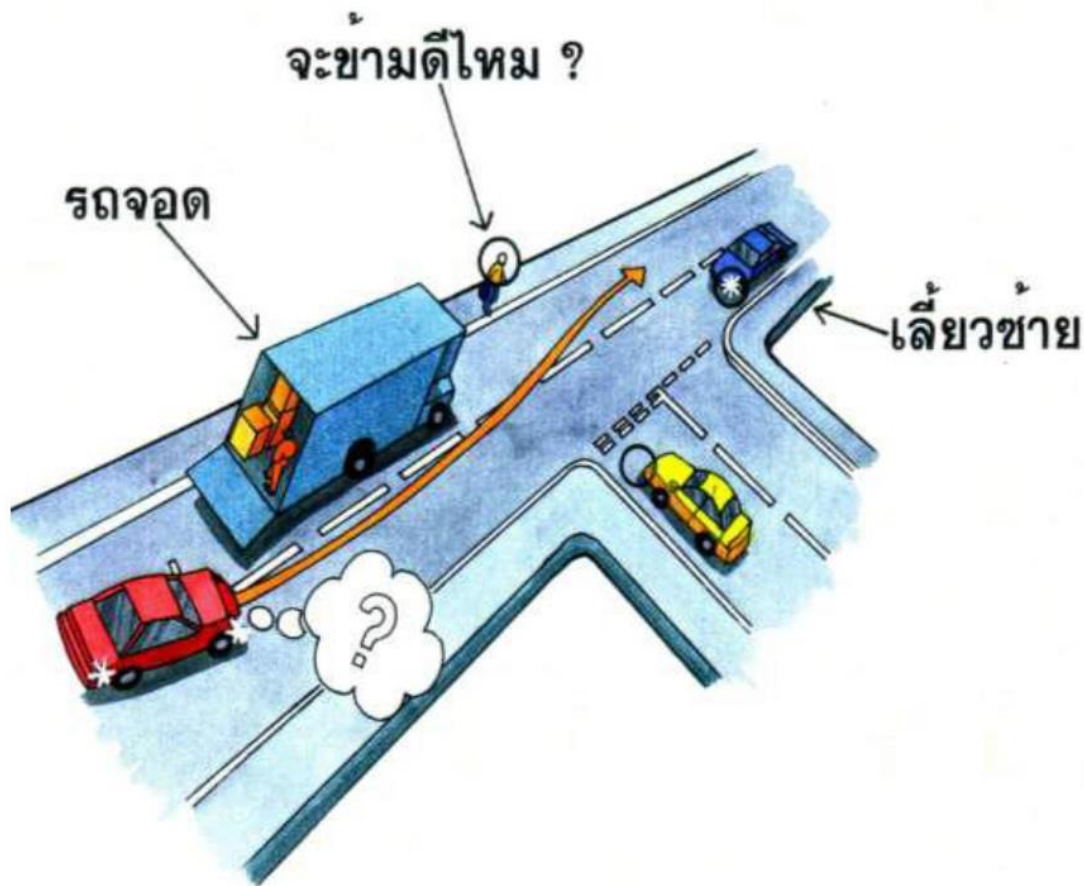
เดินทาง ขับรถ ต้องมี 3 รู้ รู้รถ รู้เส้นทาง รู้คน



เดินดูรอบรถก่อนขับ....เคยทำไหม ?



การสังเกตและคาดการณ์





มอง 1 : มองไกลไปข้างหน้า (Look Ahead)

มอง 2: มองโดยรอบ (Look Around)

มอง 3: มองสอดส่ายสายตา (Look Always)



แก้ที่ตัวเรา แค่นี้ พอไหม ?
สภาพปัญหาที่แท้จริงคืออะไร ?

ต้องแก้ไขที่ไหน ?
หรือต้องแก้ไขที่
จุดจัดการที่ใกล้ชิดปัญหา ?

ประเด็นเรียนรู้



- ① **WHY..** ทำไม ? ต้องใช้จุดจัดการที่ใกล้ชิดปัญหา
- ② **How..** แนวคิด → เครื่องมือ ในการขับเคลื่อน
 - แนวคิด ทฤษฎี สำคัญ
 - เครื่องมือ case base : Haddon's matrix, swiss cheese
 - เครื่องมือ problem base + result base management ..
“ เครื่องมือ 5 ชั้น ”



ทำไม .. ต้องใช้จุดจัดการ “ใกล้ชิดกับปัญหา” “อำเภอ → ท้องถิ่น/ชุมชน/องค์กร”

1. อุบัติเหตุ .. รากปัญหา “ลึก” → ระดับพฤติกรรม ความคิด-ความเชื่อ เชื่อมโยงกับมิติทางสังคม และ “มีความซับซ้อน” ผู้เกี่ยวข้องหลากหลาย
2. เป็นวิถีชีวิต ความคุ้นชิน (ทำอยู่ประจำทุกวัน) ไม่ต้องการเปลี่ยนแปลง ใช้กฎหมายอย่างเดียวไม่ได้ผล “คนต่อต้าน” .. ต้องให้เข้ามามีส่วนร่วม รับรู้ปัญหา **เกิดแนวร่วม → เจ้าภาพ**
3. ต้องเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง “ทุกวัน” ไม่เฉพาะเทศกาล สร้าง “กลไกสังคม เสริมกลไกกฎหมาย” + “กายภาพ” กำกับ → “ปัจเจก”

แนวคิด - ทฤษฎี.. ที่สำคัญ



1. อุบัติเหตุ ปัญหาที่ซับซ้อน เชื่อมโยงหลายฝ่าย จากปัญหาฝังลึก จนค้นชินนำไปสู่ → แรงต้าน ความเสี่ยงทางสังคม Social Risk
2. มนุษย์ปัจจัย (Human factors) VS สภาพแวดล้อม
คนมีข้อจำกัด + สภาพแวดล้อม → ความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ
3. ปัจจัยกำหนดสุขภาพ Determinants of Healthy
การประยุกต์ 6-sources model
4. การพัฒนาระดับพื้นที่-ชุมชน → สู่ความยั่งยืน
Community Coalition Action Theory : CCAT

วิธีการทำงาน



ลงมือจัดการ/แก้ไข
ทุกความเสี่ยง ทุกพื้นที่



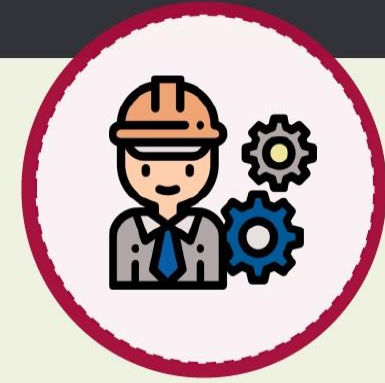
วิ่งตามปัญหา



ทำงานตาม event/
ช่วง “เทศกาล” เป็นหลัก



เข้มแข็งบางเวลา



ขับเคลื่อนงานผ่าน “คน”
และ “ข้อมูล”



ทำงานเชิงกลไก

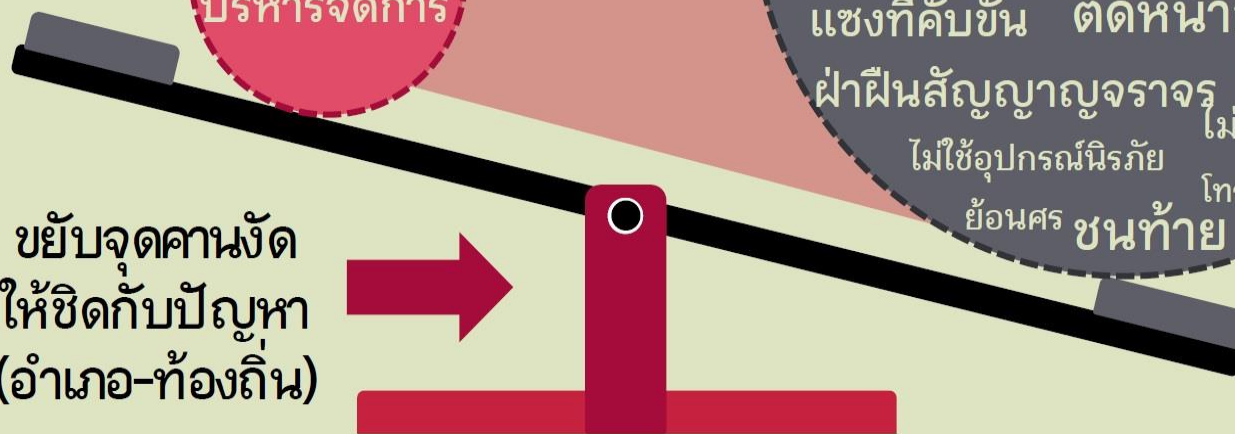


เพิ่มมาตรการ
ดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง



มาตรการ
บริหารจัดการ

ขยับจุดคานงัด
ให้ชิดกับปัญหา
(อำเภอ-ท้องถิ่น)



เมาแล้วขับ

ไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย ฝ่าไฟแดง
โทร-ขับ

ขับรถประมาท

ไม่มีใบขับขี่ ง่วงแล้วขับ

ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด

เด็กขี่ จยย.

ย้อนศร

แข่งที่คับขัน ตัดหน้ากระชั้นชิด

ฝ่าฝืนสัญญาณจราจร ฝ่าไฟแดง

ไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย ไม่มีใบขับขี่

โทร-ขับ ย้อนศร ชนท้าย

เสียชีวิต 22,356 ราย

บาดเจ็บ 388,073 ราย

โจทย์สำคัญ

ทำอะไร .. ต้องถิ่น - ชุมชน
หน่วยงาน / องค์กร

1. จะลุกขึ้นมาเป็น “เจ้าภาพ”
2. กล้าฟ้าท้าแพง “แรงต้าน” ของ
ความคิด/ความเชื่อ ความเคยชิน ของ
คนในชุมชน คนในหน่วยงานองค์กร



Social
Risk



- ถูกหาว่ามายุ่งเรื่องชาวบ้าน
- สุ่มเสี่ยงกับความสัมพันธ์
- ตัวเองก็ทำพฤติกรรมนี้
- เห็นจนชิน ทำใจได้ ฯลฯ





ไม่ขอโทษ-ไม่ผิด
ลุงทำผมก่อน

https://www.khaosod.co.th/around-thailand/news_1832549



NEW ข่าวชนข่าว

ดราม่า 10 ขวบสิ่งกราบเท้าไม่จบพ่อเด็กตามขู่ลุง



เครื่องมือ 5 ชิ้น

ที่ทำให้การขับเคลื่อนกลไก สปถ. ไปสู่ผลลัพธ์



ประมวล
สถานการณ์
อุบัติเหตุ
ในพื้นที่



ตั้งเป้าหมาย
(ผลลัพธ์)
ตัวชี้วัด
ผลลัพธ์



ออกแบบ
กิจกรรมที่
สอดคล้อง
กับเป้าหมาย



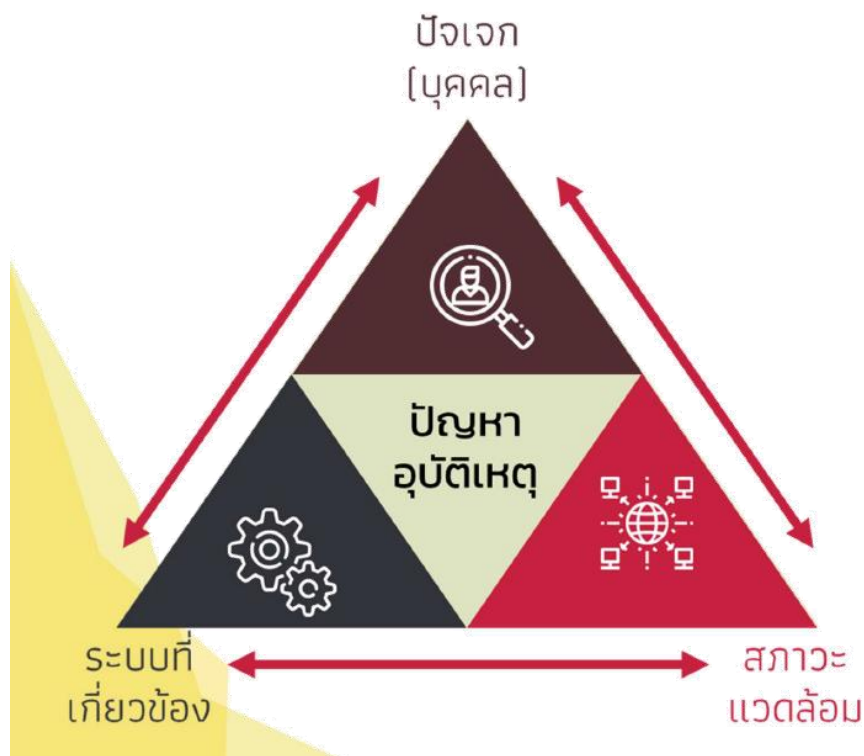
ประเมินผล
และสะท้อน
ผลลัพธ์
ดำเนินงาน

แหล่งที่มา

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย

สามเหลี่ยมปัจจัยกำหนดสุขภาพ

01



“ประมวลสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนภาพรวมในพื้นที่ โดยใช้ข้อมูลทั้งเชิงปริมาณ และคุณภาพที่รวบรวมไว้แล้วมาจัดหมวดหมู่”



สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ

Accident Prevention Network



ปัจเจก (บุคคล)

ข้อมูลด้านพฤติกรรมเสี่ยง วิถีชีวิต ค่านิยม ความรู้ ความเชื่อของปัจเจกที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน เช่น พฤติกรรมเสี่ยงขับรถเร็ว เมาแล้วขับ ไม่สวมหมวกกันน็อค ขับขี่ย้อนศร รวมไปถึงข้อมูลการใช้รถ การมีใบอนุญาตขับขี่ เป็นต้น



สภาพแวดล้อม

ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมที่เอื้อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน แบ่งเป็น 2 ส่วนสำคัญ คือ ด้านสังคม เช่น ขาดมาตรการในชุมชน มีงานบุญ-งานเลี้ยงในชุมชน และด้านกายภาพ เช่น พื้นผิวจราจรไม่เรียบ มีทางโค้งอันตราย จุดกลับรถ (U-turn) อยู่ใกล้มีรถบรรทุกจอดริมทางช่วงกลางคืน เป็นต้น



ระบบที่เกี่ยวข้อง

ข้อมูลด้านระบบที่เกี่ยวข้องที่มีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน เช่น การจัดการข้อมูลเพื่อทำแผนป้องกันฯ ระดับอำเภอ ยังขาดประสิทธิภาพ การขับเคลื่อน ศปถ. อำเภอ ยังคงจำกัดแค่ช่วงเทศกาล (7 วันอันตราย) ทีมทำงานยังขาดการบูรณาการเป้าหมายและแผนงานร่วม เป็นต้น



ดื่มแล้วขับ

นายจ้างให้
“เหล้า” เป็นรางวัล

คณะทำงาน

ถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ

ขาดการมีส่วนร่วม

มีสัตว์เลี้ยวข้างทาง

ขับเร็วเกิน
กฎหมายกำหนด

ไม่สวมหมวกกันน็อค

ถนนลื่น

ศปถ. อำเภอบาง

ขาดกฎกติกาหมู่บ้าน/
ชุมชน

ต่างคนต่างทำ

งานบุญพะเหวด
(บุญพระเวส)

ถนนไม่มีไฟส่องสว่าง

- ดื่มแล้วขับรถ 73 %
- จยย. ไม่สวมหมวกนิรภัย 80 %
- ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด 60 %
- อายุต่ำกว่า 15 ปี ขี จยย. 19 ราย
- ขี จยย. ย้อนศรบริเวณหน้าโรงงาน

ปัจเจก (บุคคล)

- อุบัติเหตุมีแนวโน้มสูงขึ้น
- ปี 61 เสียชีวิต 395 ราย (27.8 ต่อแสนประชากร)
- เฉลี่ยวันละ 1 คน
- 67% เป็นผู้ขับขี่ที่เสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุ ส่วนใหญ่อยู่ในวัยรุ่น วัยทำงาน



ระบบที่เกี่ยวข้อง

- การบริหารจัดการยังไม่มีประสิทธิภาพ
- กลไก ศปค.อำเภอยังทำงานแค่ 7 วันระว่างอันตรายของ 2 เทศกาลเป็นหลัก (ไม่ต่อเนื่อง)
- การทำงานยังขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงาน (แยกส่วนการทำงาน)
- ขาดการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุของอำเภอ
- ยังไม่สามารถเชื่อมประสานไปยัง อปท. ได้

สภาวะแวดล้อม

- ลักษณะถนน เป็นหลุมเป็นบ่อ
- มีวั ความร่วมใช้ถนน
- โรงงานอุตสาหกรรมน้ำตาลขนาดใหญ่
- ชุมชนไม่มีมาตรการจัดการปัญหาอุบัติเหตุทางถนน
- ไม่มีด่านครอบครัว/ชุมชน
- เป็นเมืองท่องเที่ยว



แผนภูมิต้นไม้ปัญหา

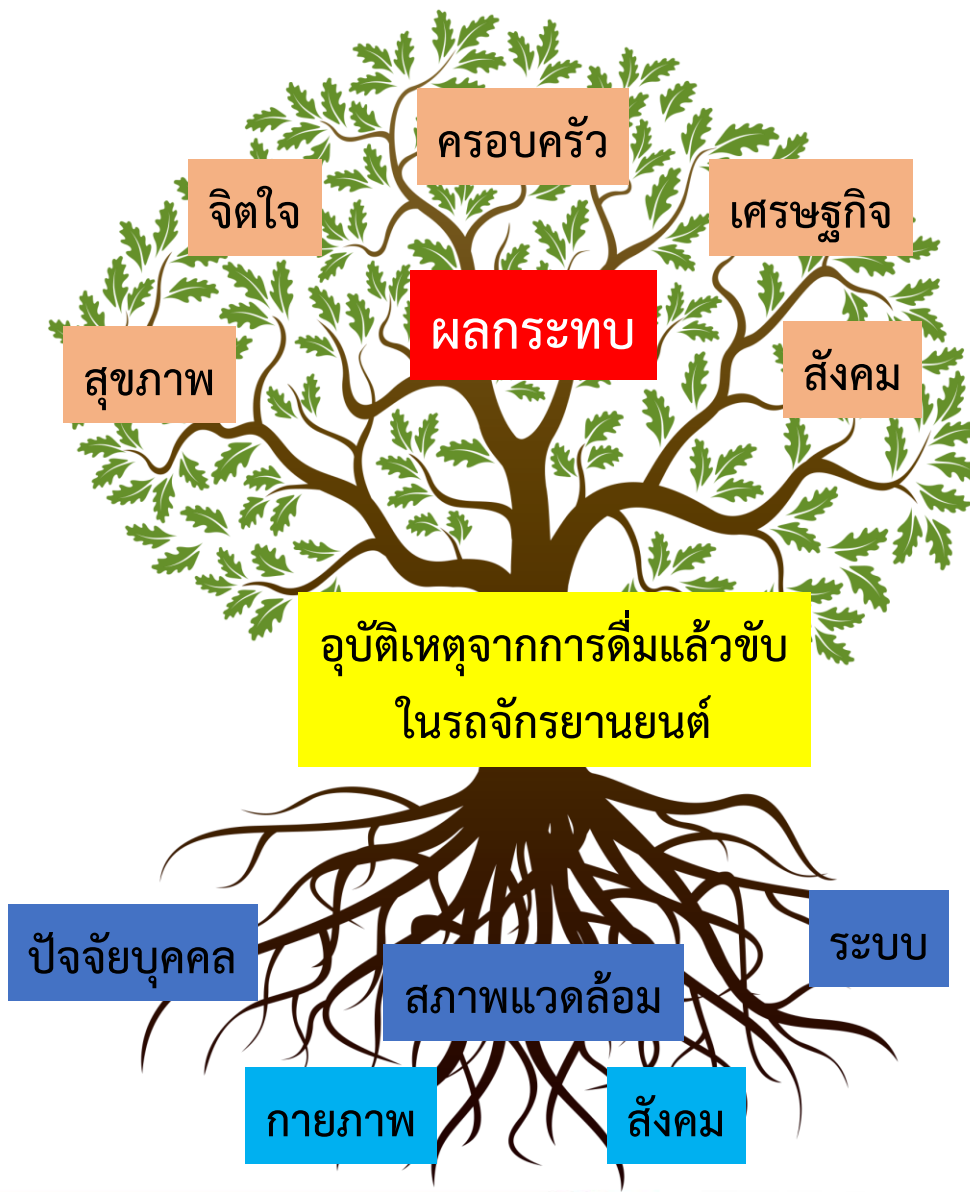
02



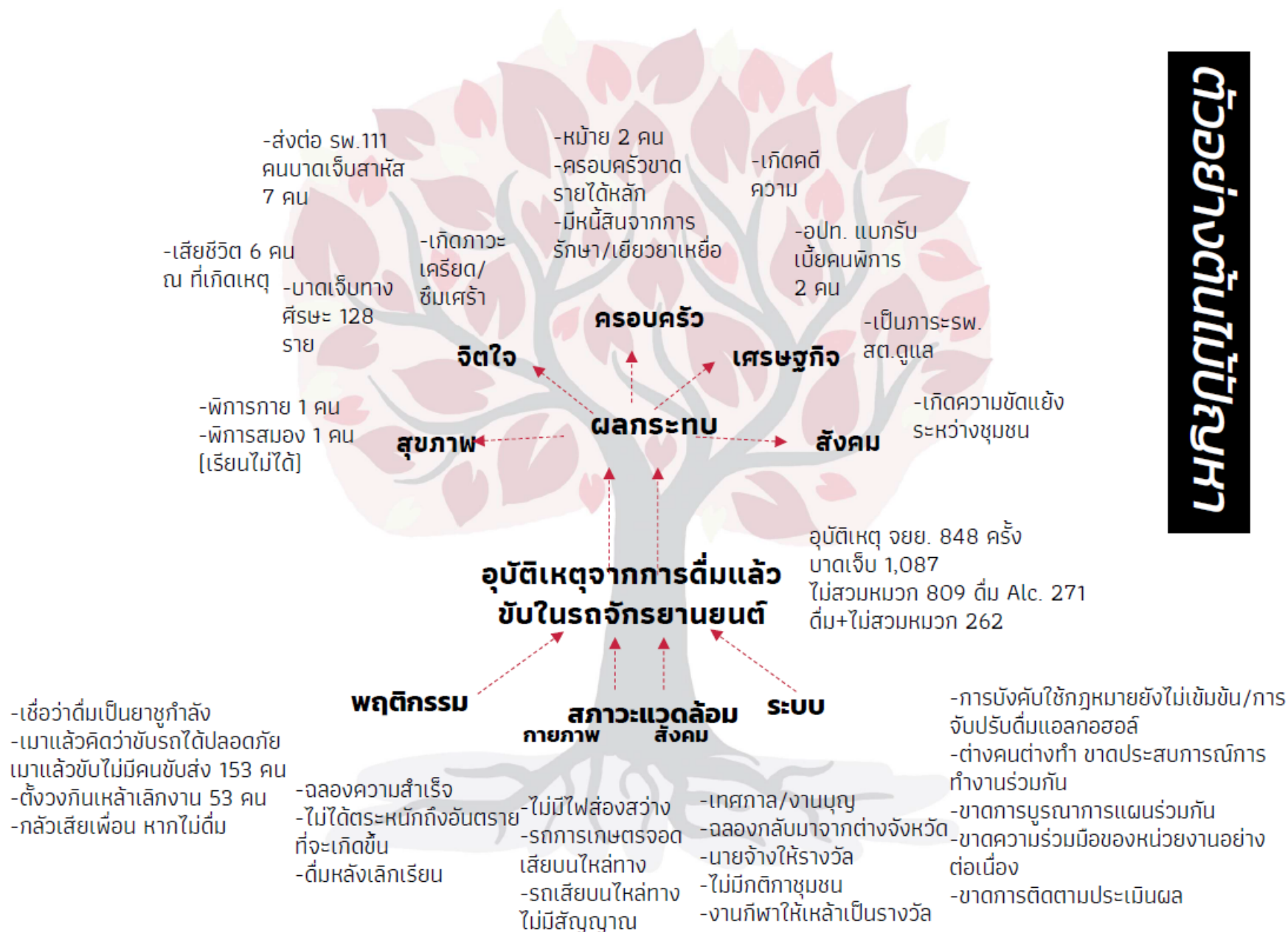
“เป็นเครื่องมือที่ช่วยให้มองปัญหาแบบเชื่อมโยง
ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน รวมถึงวิเคราะห์ลึกไปถึง
สาเหตุของปัญหา และผลกระทบที่เกิดขึ้น
เพื่อให้เข้าใจสถานการณ์ปัญหาที่แท้จริงในพื้นที่”



แผนภูมิต้นไม้ปัญหา



ตัวอย่างต้นไม้ปัญหา



หมายเหตุ ข้อมูลข้างต้นเป็นข้อมูลสมมติ ใช้เพื่อประกอบการอธิบายเครื่องมือ 5 ชั้น เท่านั้น



กิจกรรมกลุ่ม Team จังหวัด

- กลุ่มที่ 1 กทม 1 + ปทุมธานี 3 + นนทบุรี 2 + สมุทรปราการ 2 รวม = 8 ท่าน
- กลุ่มที่ 2 พระนครศรีอยุธยา 2 + สระบุรี 2 + นครนายก 2 + ลพบุรี 2 รวม = 8 ท่าน
- กลุ่มที่ 3 สิงห์บุรี 2 + อ่างทอง 2 + ชัยนาท 1 + อุทัยธานี 2 รวม = 7 ท่าน
- กลุ่มที่ 4 นครปฐม 6 + ราชบุรี 2 รวม = 8 ท่าน
- กลุ่มที่ 5 กาญจนบุรี 2 + สุพรรณบุรี 3 รวม = 5 ท่าน
- กลุ่มที่ 6 เพชรบุรี 2 + ประจวบคีรีขันธ์ 2 + สมุทรสาคร 1 + สมุทรสงคราม 2 รวม = 7 ท่าน
- กลุ่มที่ 7 ฉะเชิงเทรา 2 + ปราจีนบุรี 2 + สระแก้ว 4 รวม = 8 ท่าน
- กลุ่มที่ 8 ตรัง 2 + จันทบุรี 2 + ชลบุรี 2 รวม = 6 ท่าน



กิจกรรมกลุ่ม Team จังหวัด

- รู้อะไร ก็ไม่สู้ รู้จักกัน
- ร่วมค้นหา สาเหตุ สภาพปัญหาที่แท้จริงของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัด/เขตของเรา
- ร่วมวางแผน/แนวทางการร่วมมือ ร่วมใจ ป้องกันและแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุในจังหวัดของเรา ด้วยทีมของเรา (กลไกอะไร ที่มีอยู่แล้ว ทีมจะเข้าร่วมได้อย่างไร อะไรคือกลไกที่ขาด จะ ขยับให้กลไกทำงานได้อย่างไร กำหนดแผนร่วมกันอย่างไร)
- ข้อเสนออื่น ๆ จากทีมจังหวัด



เริ่มประชุมระดมสมองในกลุ่มทีมก่อน
แล้วรวมตัวกันคุยในระดับเขต/กลุ่มใหญ่
ในเวลา 1 ชั่วโมง

นำเสนอทีมละ ไม่เกิน 15 นาที





สวัสดีครับ

