

Cisco Webex Meetings Meeting Info Hide Menu Bar ^

File Edit Share View Audio & Video Participant Meeting Help

Speaking: ธนพงศ์ ศาปถ.

Layout

Layout

Banphai_hos ศสจ.เจ้าสวนแก้ว ศสจ.ศิริเกษม

ธนพงศ์ ศาปถ.

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดชัยภูมิ
Chiangmai District Public Health Office

ศูนย์บัญชาการศูนย์ปฏิบัติการ
Command And Control Operation Center
"เป็นใจ รวดเร็ว ทั่วถึง" สืบสวนและสอบสวน

Unmute Stop video Share

Participants Chat

1:55 PM 27-Oct-21



กรมควบคุมโรค
กองป้องกันการบาดเจ็บ

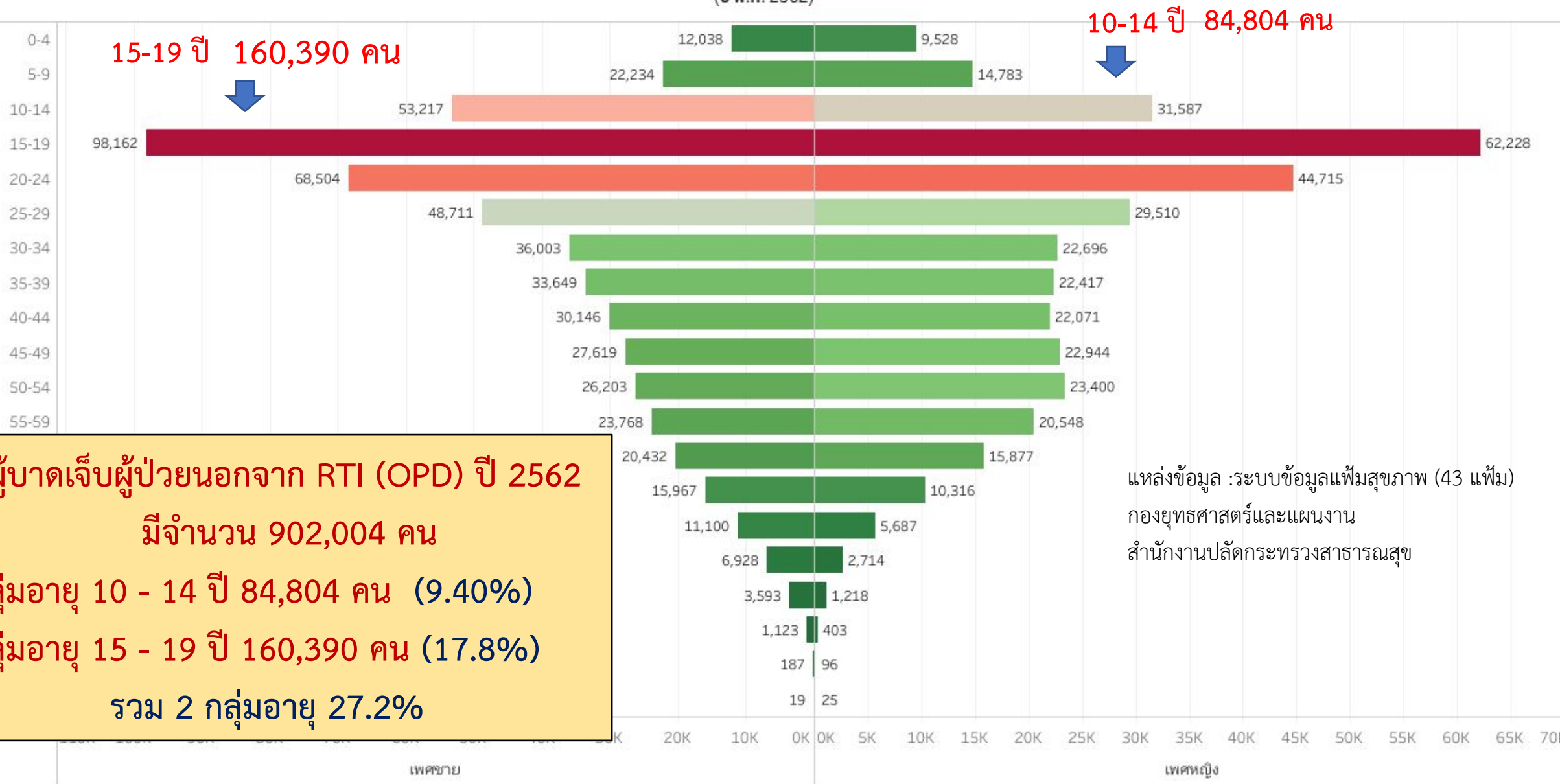
การประชุมขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันตายและการ
บาดเจ็บ**ในกลุ่มเด็กและเยาวชน**จากอุบัติเหตุทางถนน
ผ่านระบบ VDO Conference
ในวันพุธที่ 27 ตุลาคม 2564 เวลา 13.00 – 16.30 น.
กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค

Outline

- ▶ สถานการณ์ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน
- ▶ แนวทางการพัฒนาและ Model ตัวอย่าง เกาหลีใต้
- ▶ แผนกิจกรรมดำเนินการในปี 2565
- ▶ แลกเปลี่ยนความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนที่รักษาตัวที่โรงพยาบาลเป็นผู้ป่วยนอก (OPD) ปี 2562

จำนวนผู้บาดเจ็บเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2558 -2563 แยกเพศ และช่วงอายุ
(ปี พ.ศ. 2562)



15-19 ปี 160,390 คน

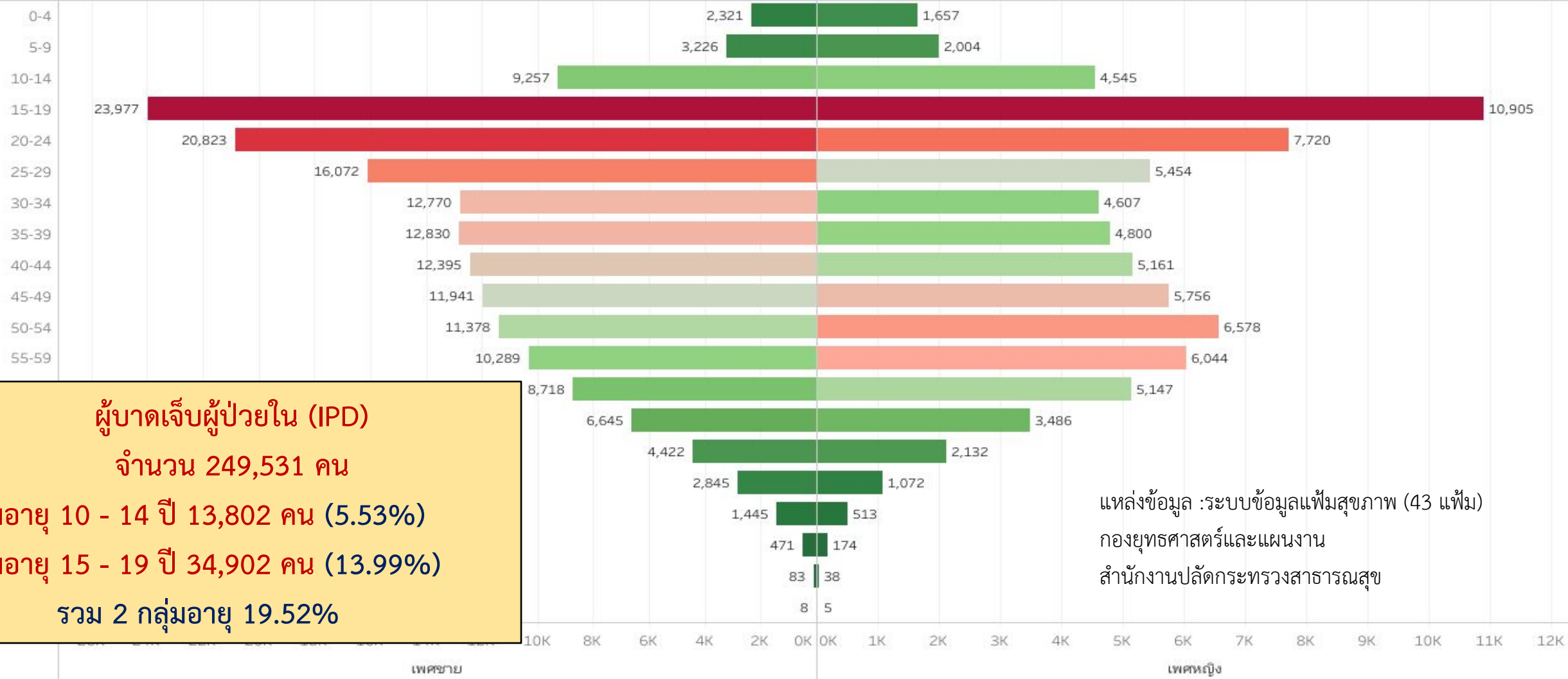
10-14 ปี 84,804 คน

ผู้บาดเจ็บผู้ป่วยนอกจาก RTI (OPD) ปี 2562
มีจำนวน 902,004 คน
กลุ่มอายุ 10 - 14 ปี 84,804 คน (9.40%)
กลุ่มอายุ 15 - 19 ปี 160,390 คน (17.8%)
รวม 2 กลุ่มอายุ 27.2%

แหล่งข้อมูล :ระบบข้อมูลเพิ่มสุขภาพ (43 แฟ้ม)
 กองยุทธศาสตร์และแผนงาน
 สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข

ผู้บาดเจ็บที่เข้ารับการรักษาตัวในโรงพยาบาลผู้ป่วยใน (IPD) ปี 2562

จำนวนผู้บาดเจ็บเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2558 -2563 แยกเพศ และช่วงอายุ
(ปี พ.ศ. 2562)

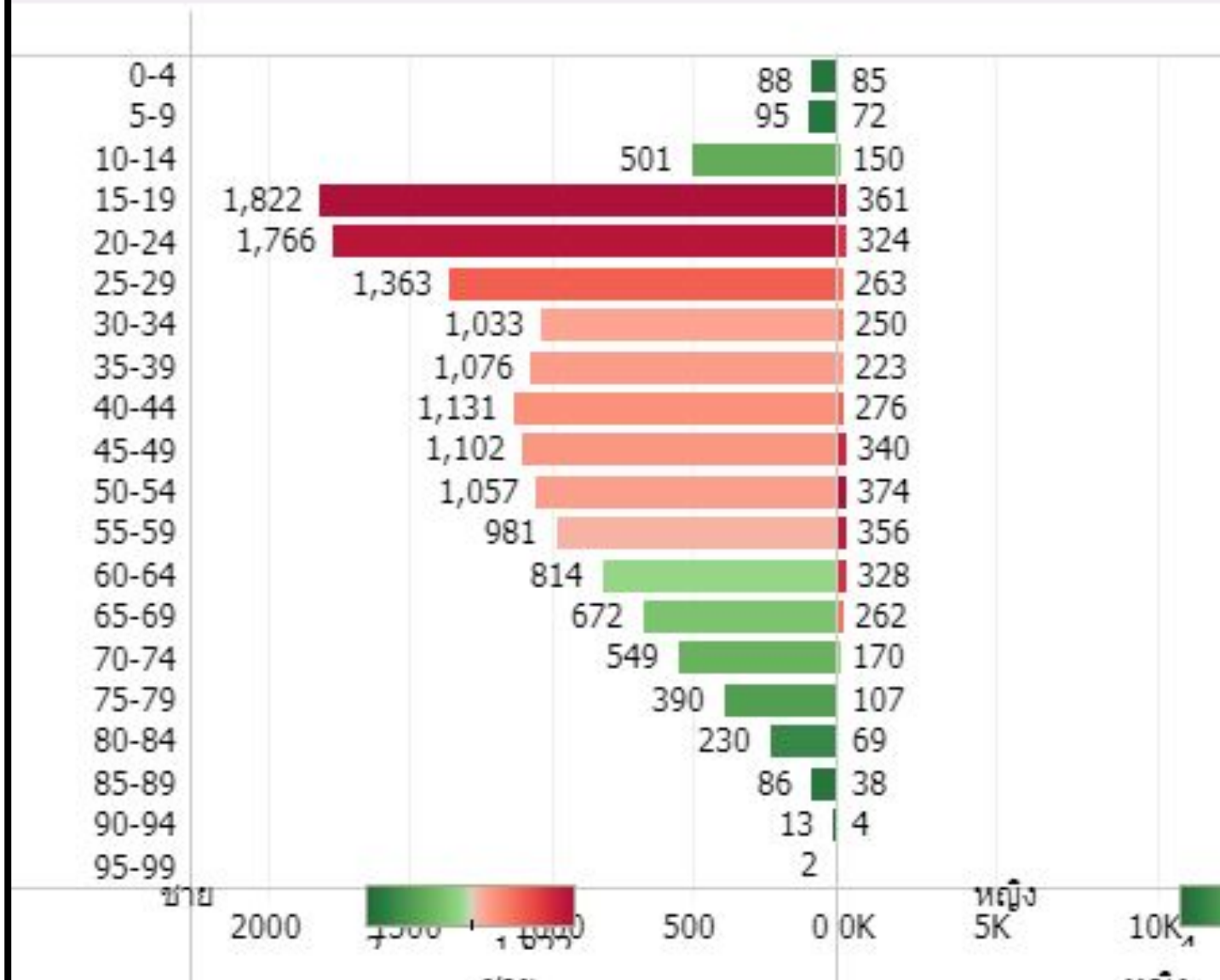


ผู้บาดเจ็บผู้ป่วยใน (IPD)
จำนวน 249,531 คน
กลุ่มอายุ 10 - 14 ปี 13,802 คน (5.53%)
กลุ่มอายุ 15 - 19 ปี 34,902 คน (13.99%)
รวม 2 กลุ่มอายุ 19.52%

แหล่งข้อมูล :ระบบข้อมูลเพิ่มสุขภาพ (43 เพิ่ม)
 กองยุทธศาสตร์และแผนงาน
 สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข



จำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2562

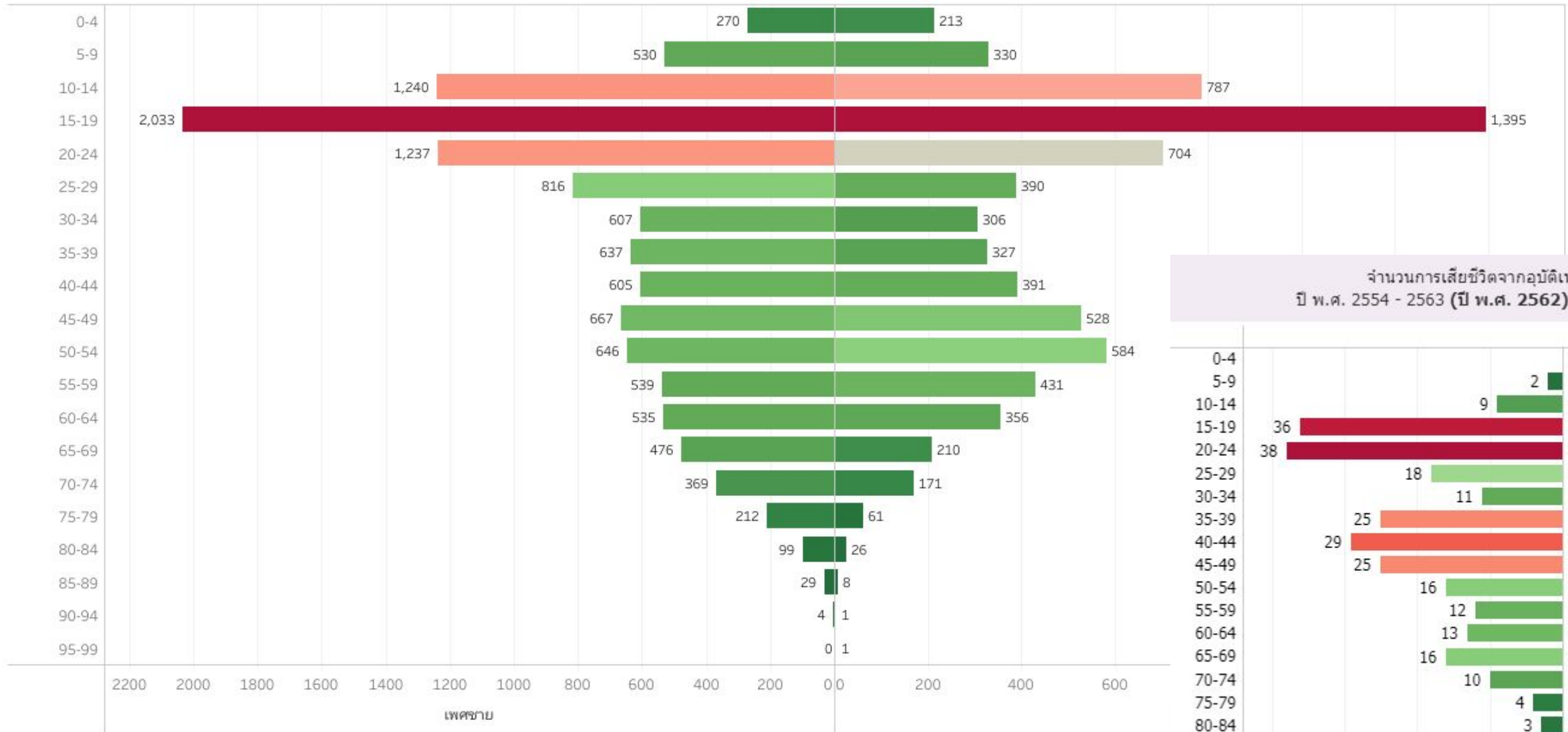


จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน
ปี 2562 จำนวน ทั้งหมด 19,904 คน
กลุ่มอายุ 10 - 14 ปี 651 คน (3.2%)
กลุ่มอายุ 15 - 19 ปี 2,183 คน (10.96%)
รวม 2 กลุ่มอายุ 14.16%

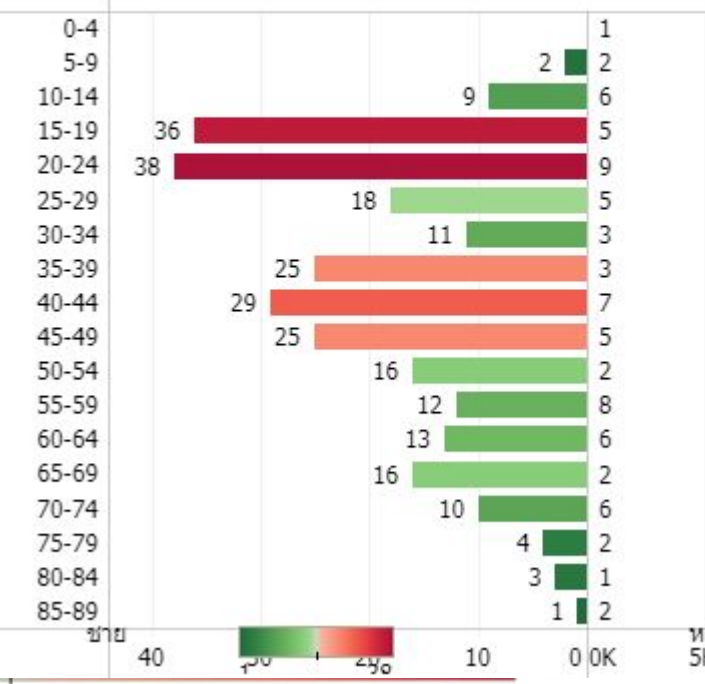
แหล่งข้อมูล : ฐานข้อมูลการบูรณาการการตายจากอุบัติเหตุ
จราจร 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
และบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด
โดยกองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค.

ผู้บาดเจ็บผู้ป่วยนอก (OPD) ร้อยเอ็ด ปี 2562

จำนวนผู้บาดเจ็บเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2558 -2563 แยกเพศ และช่วงอายุ
(ปี พ.ศ. 2562)



จำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน
ปี พ.ศ. 2554 - 2563 (ปี พ.ศ. 2562) ตามช่วงอายุ



จำนวนผู้บาดเจ็บเสียชีวิต (เพศชาย)

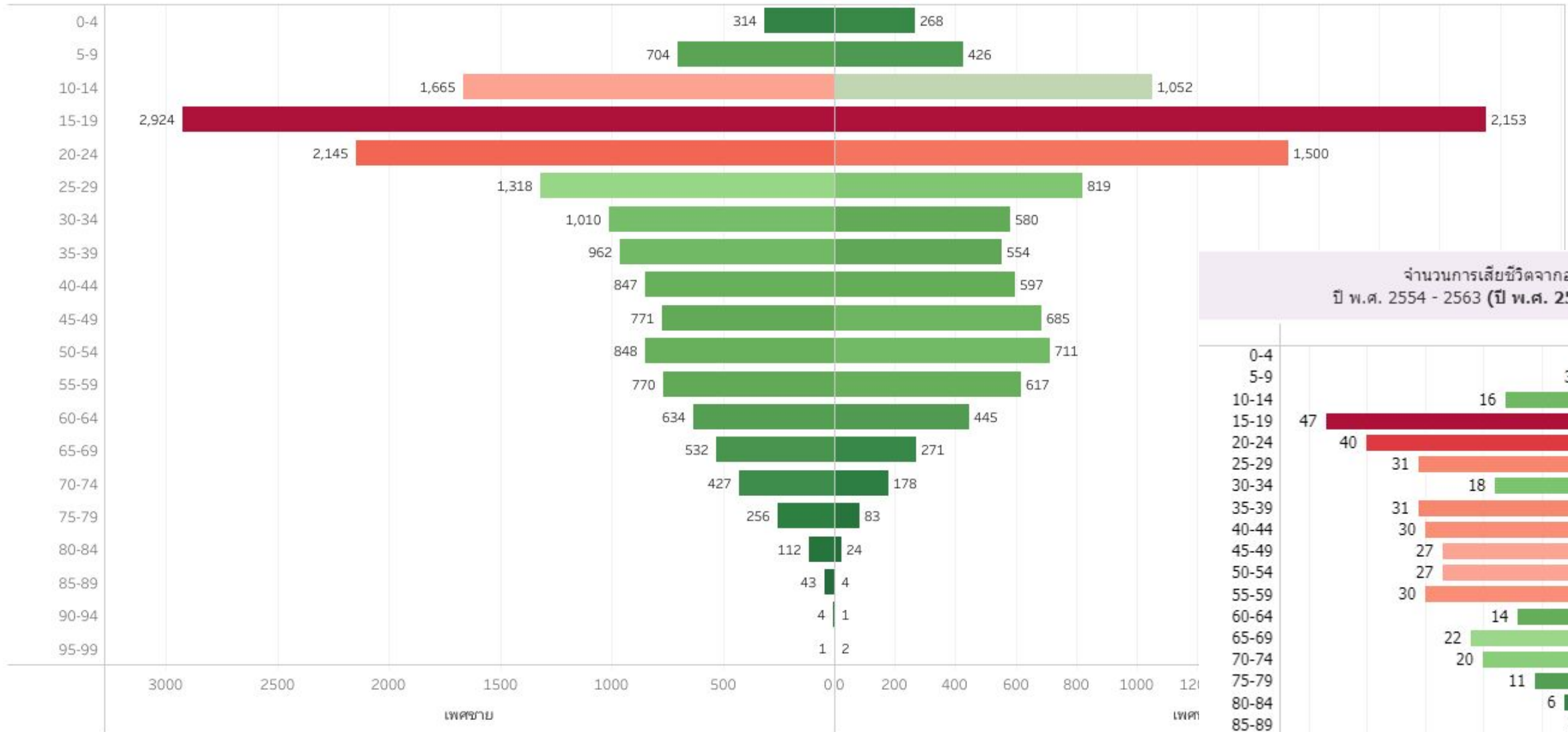


จำนวนผู้บาดเจ็บเสียชีวิต (เพศหญิง)



ผู้บาดเจ็บผู้ป่วยนอก (OPD) จังหวัดขอนแก่น ปี 2562

จำนวนผู้บาดเจ็บเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2558 -2563 แยกเพศ และช่วงอายุ
(ปี พ.ศ. 2562)



จำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน
ปี พ.ศ. 2554 - 2563 (ปี พ.ศ. 2562) ตาม



จำนวนผู้บาดเจ็บเสียชีวิต (เพศชาย)

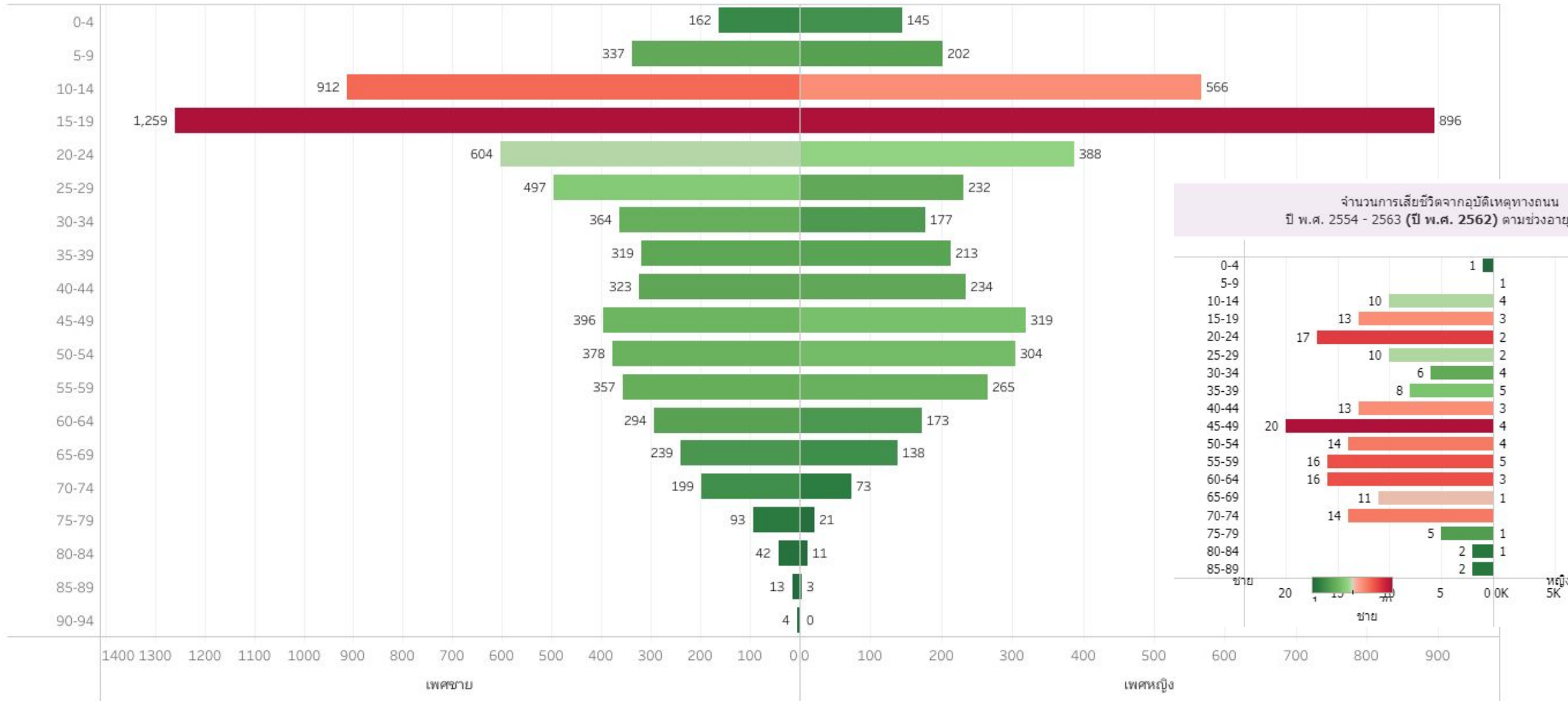


จำนวนผู้บาดเจ็บเสียชีวิต (เพศหญิง)

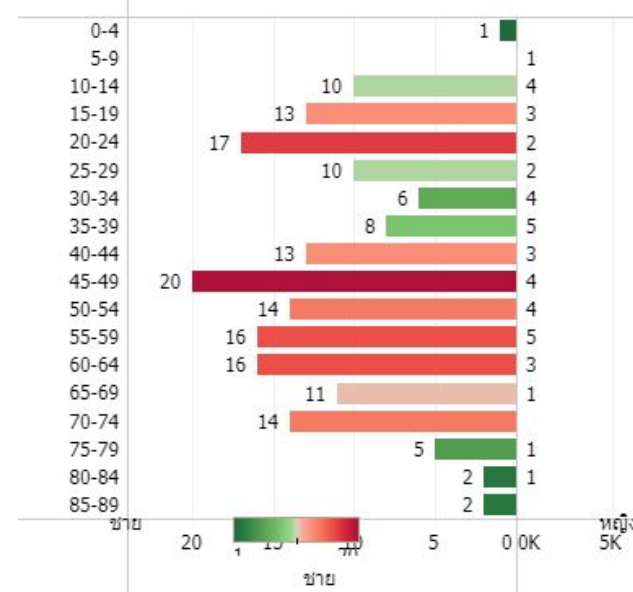


ผู้บาดเจ็บผู้ป่วยนอก (OPD) จังหวัดกาฬสินธุ์ ปี 2562

จำนวนผู้บาดเจ็บเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2558 -2563 แยกเพศ และช่วงอายุ
(ปี พ.ศ. 2562)



จำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน
ปี พ.ศ. 2554 - 2563 (ปี พ.ศ. 2562) ตามช่วงอายุ



จำนวนผู้บาดเจ็บเสียชีวิต (เพศชาย)

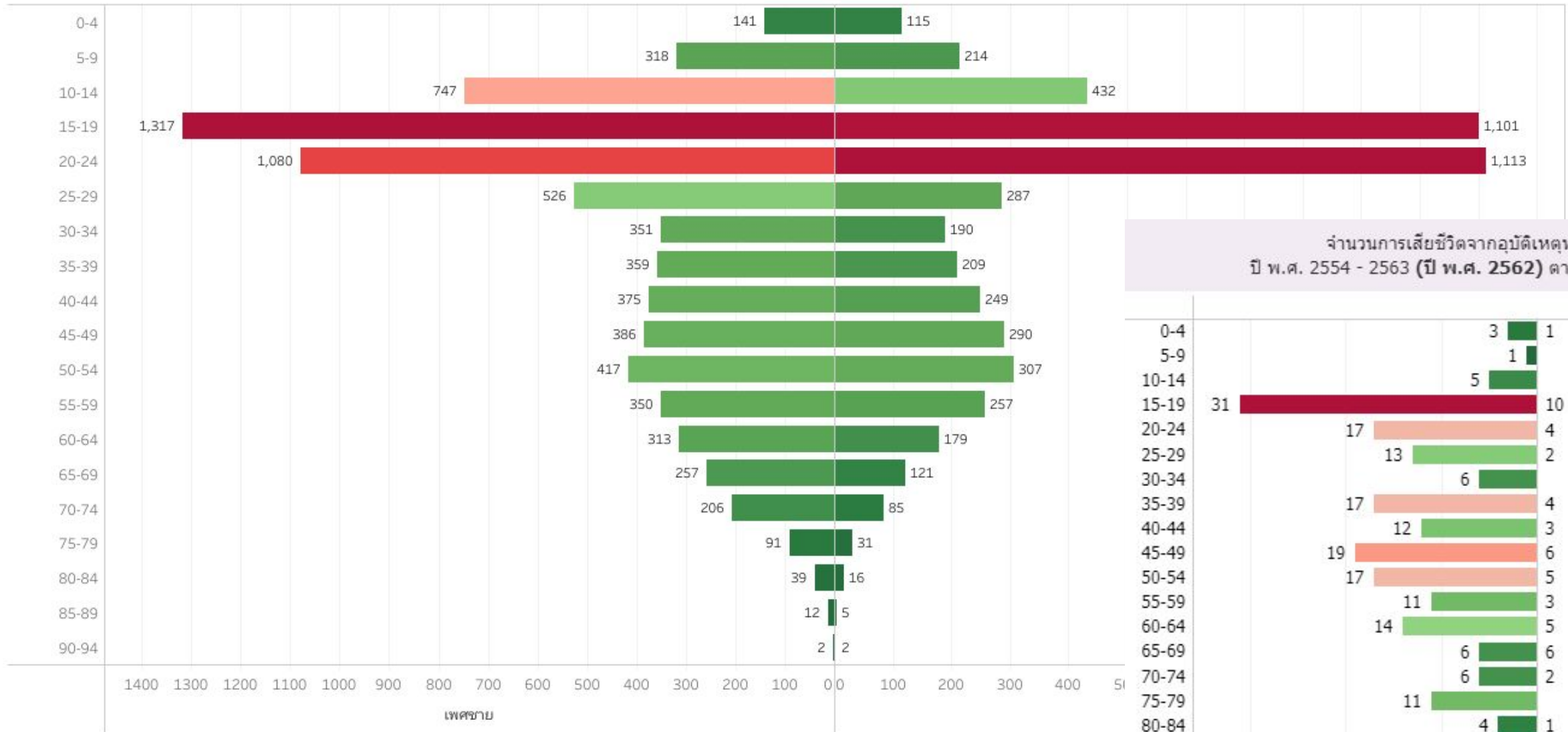


จำนวนผู้บาดเจ็บเสียชีวิต (เพศหญิง)

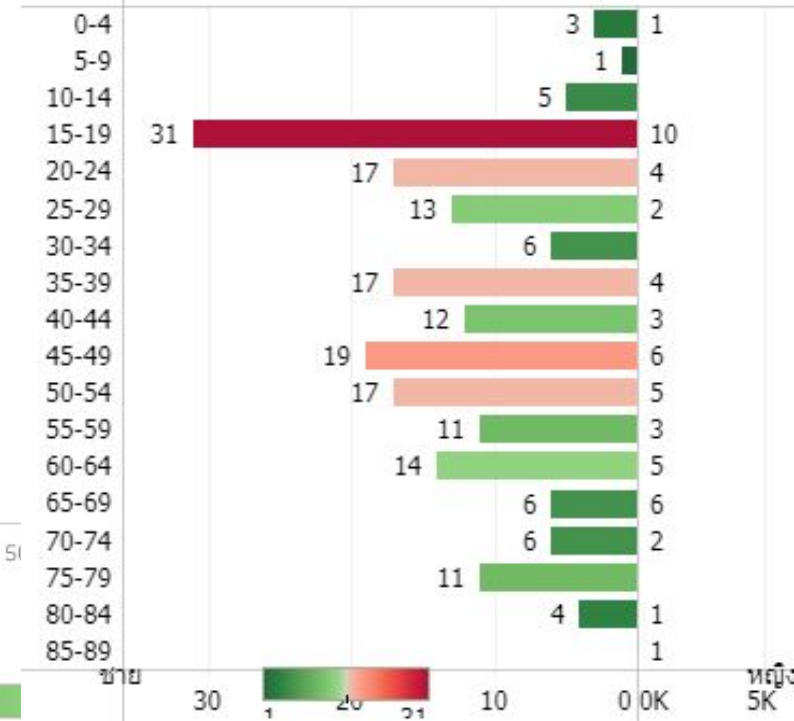


ผู้บาดเจ็บผู้ป่วยนอก (OPD) จังหวัดมหาสารคาม ปี 2562

จำนวนผู้บาดเจ็บเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2558 -2563 แยกเพศ และช่วงอายุ
(ปี พ.ศ. 2562)



จำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน
ปี พ.ศ. 2554 - 2563 (ปี พ.ศ. 2562) ตามช่วงอายุ



จำนวนผู้บาดเจ็บเสียชีวิต (เพศชาย)



จำนวนผู้บาดเจ็บเสียชีวิต (เพศหญิง)

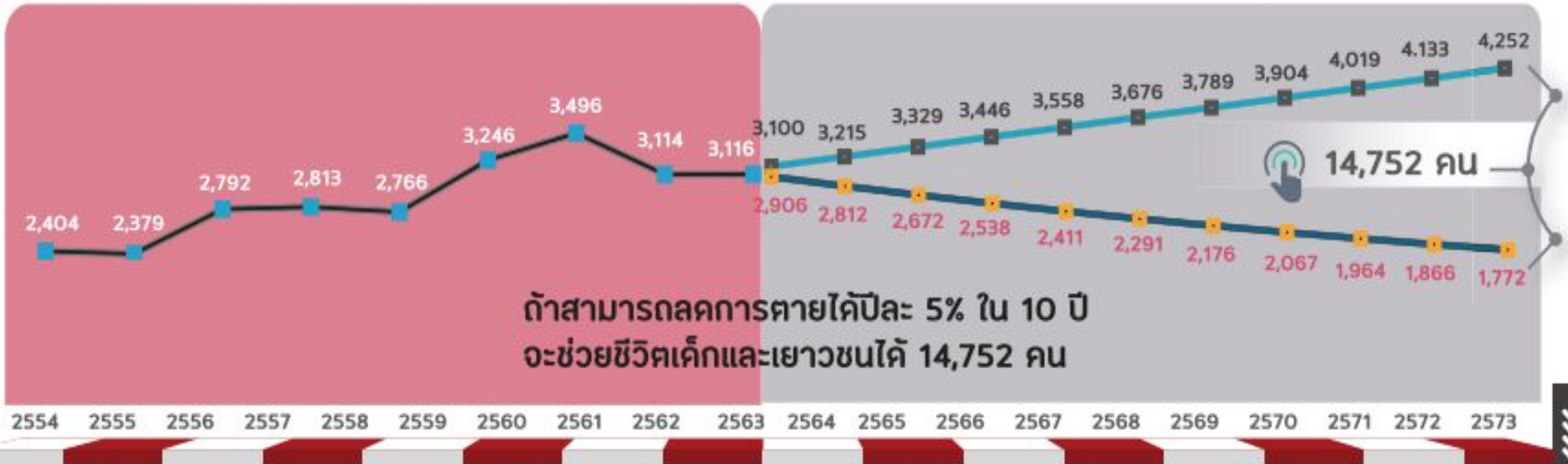




การประมาณการตายจากอุบัติเหตุทางถนน
ในกลุ่มเด็กและเยาวชน อายุ 10 - 19 ปี
โดยการวิเคราะห์อนุกรมเวลา Time series

ปี 2554 - 2562 (9 ปี) มีเด็กและเยาวชน
ตายจากอุบัติเหตุทางถนน 26,126 คน

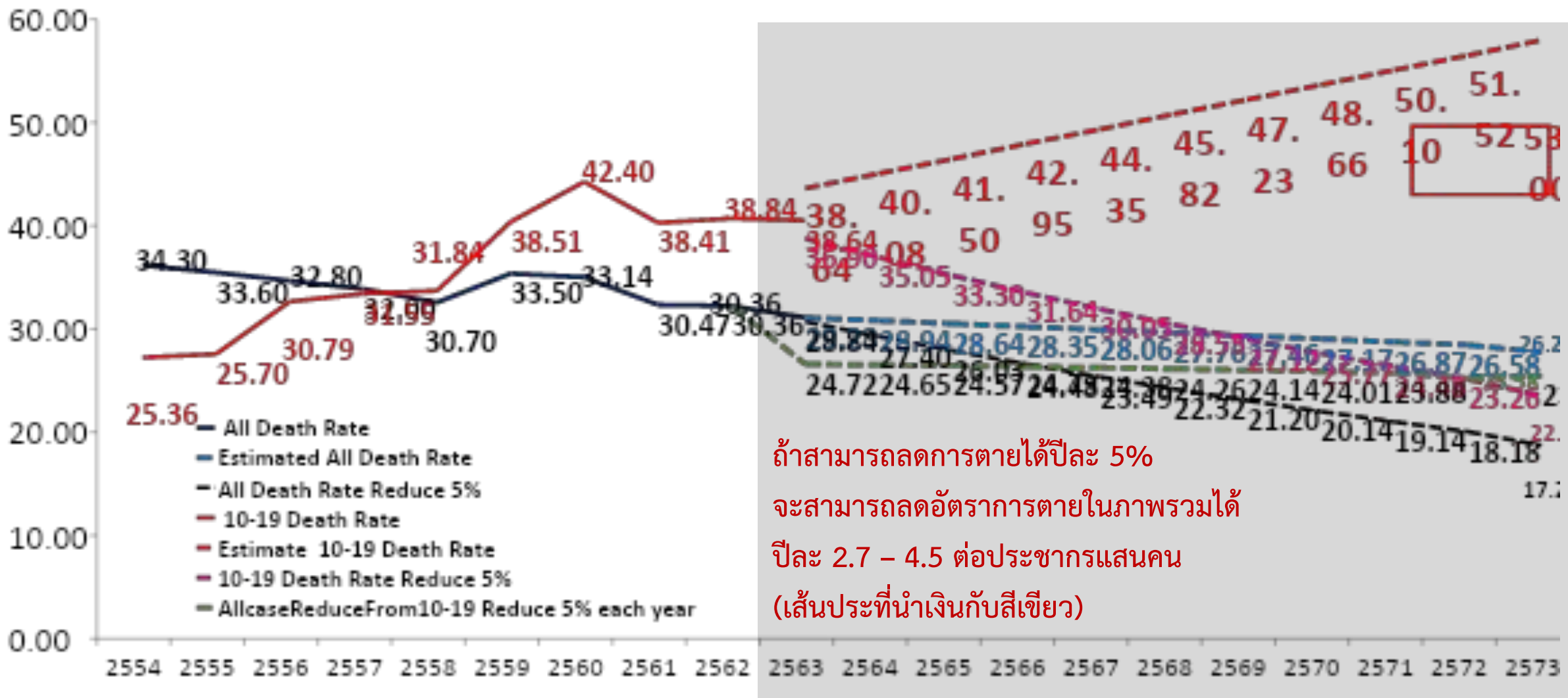
คาดการณ์แนวโน้มปี 2564 - 2573 (10 ปีข้างหน้า)
จะมีเด็กและเยาวชนเสียชีวิตเพิ่มอีก 37,321 คน



แหล่งข้อมูล : ฐานข้อมูลการบูรณาการการตายจากอุบัติเหตุจราจร 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
และ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด, กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค.



การประมาณการณ์อัตราการตายต่อประชากรแสนคนจากอุบัติเหตุทางถนน ในกลุ่มเด็กและเยาวชน 10 - 19 ปี โดยการวิเคราะห์อนุกรมเวลา (Time series)



ถ้าสามารถลดการตายได้ปีละ 5%
จะสามารถลดอัตราการตายในภาพรวมได้
ปีละ 2.7 - 4.5 ต่อประชากรแสนคน
(เส้นประที่นำเงินกับสีเขียว)

การประมาณการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน กลุ่มอายุ 10-19 ปี จังหวัดกาฬสินธุ์ โดยการวิเคราะห์อนุกรมเวลา (Time series)

10 ปีที่ผ่านมา เด็กกาฬสินธุ์ เสียชีวิตไปแล้ว 300 คน

หากสถานการณ์ไม่เปลี่ยนแปลง

อีก 5 ปีจากนี้ไป จะมีเด็กกาฬสินธุ์เสียชีวิตอีก 182 -300 คน

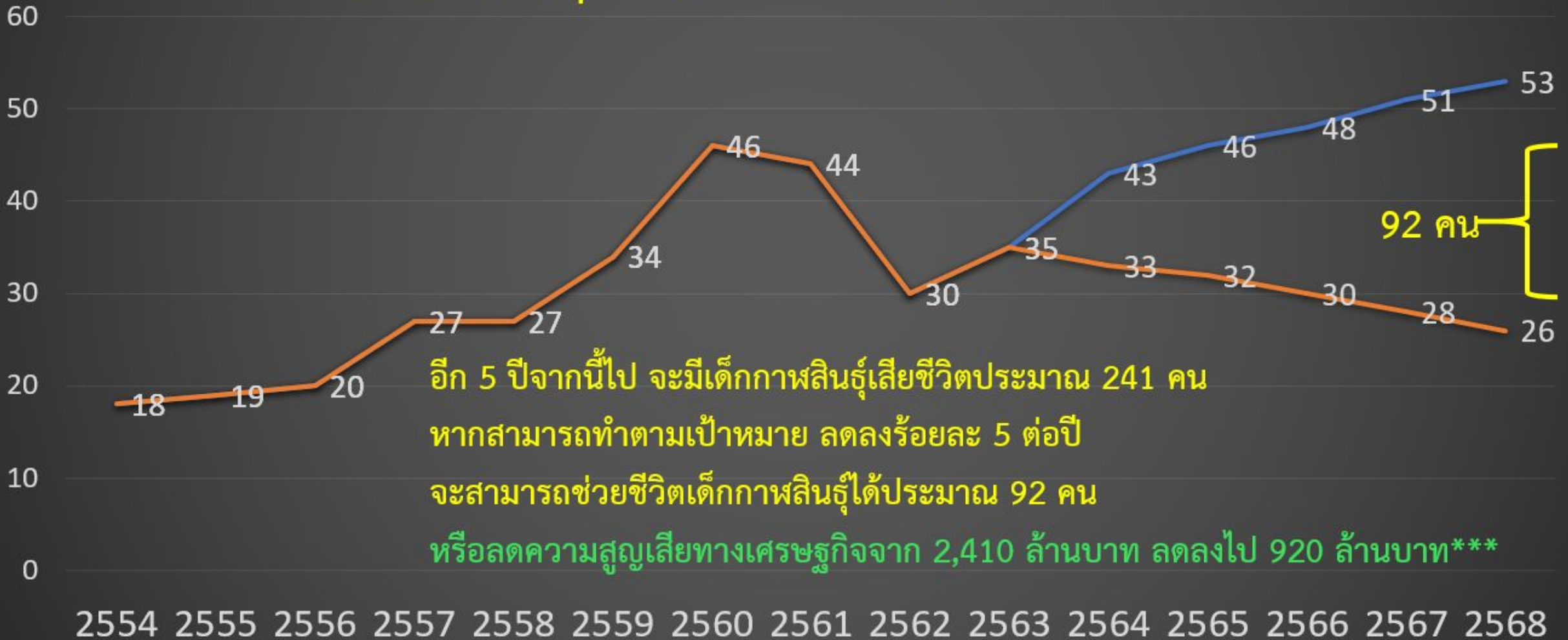


แหล่งข้อมูล : ฐานข้อมูลการบูรณาการการตายจากอุบัติเหตุจราจร 3 ฐาน กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด, กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค.

การประมาณการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน กลุ่มอายุ 10-19 ปี

จังหวัดกาฬสินธุ์ เปรียบเทียบกับเป้าหมาย ลดลงร้อยละ 5 ต่อปี

โดยการวิเคราะห์อนุกรมเวลา (Time series)



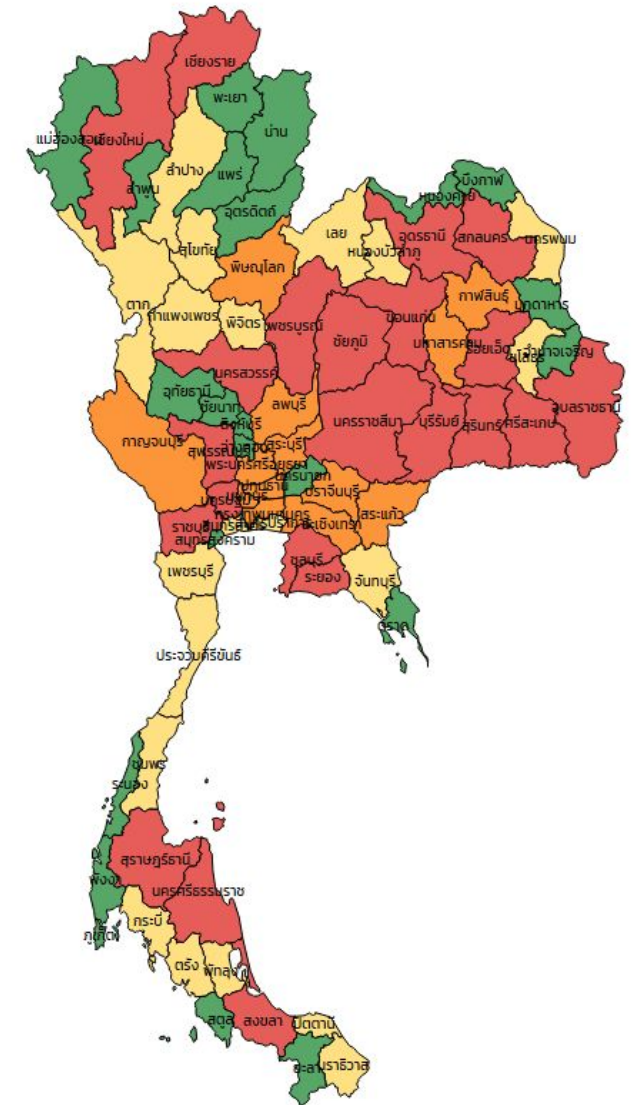
การประมาณการณ์การตายจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน อายุ 10 - 19
ปี จังหวัดนครราชสีมา
โดยการวิเคราะห์อนุกรมเวลา (Time Series)



จังหวัดเสี่ยงสูงการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน (10-19 ปี)

เขต สุขภาพ	จังหวัด
1	เชียงราย เชียงใหม่
2	เพชรบูรณ์
3	นครสวรรค์
5	นครปฐม ราชบุรี สุพรรณบุรี
6	ชลบุรี ระยอง
7	ขอนแก่น ร้อยเอ็ด

เขต สุขภาพ	จังหวัด
8	อุดรธานี สกลนคร
9	นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ชัยภูมิ
10	อุบลราชธานี ศรีสะเกษ
11	นครศรีธรรมราช ราช สุราษฎร์ธานี



เราผลิตนักขับขี่มือใหม่ ลงสู่ท้องถนนกันอย่างไร

ใครสอนขับรถ



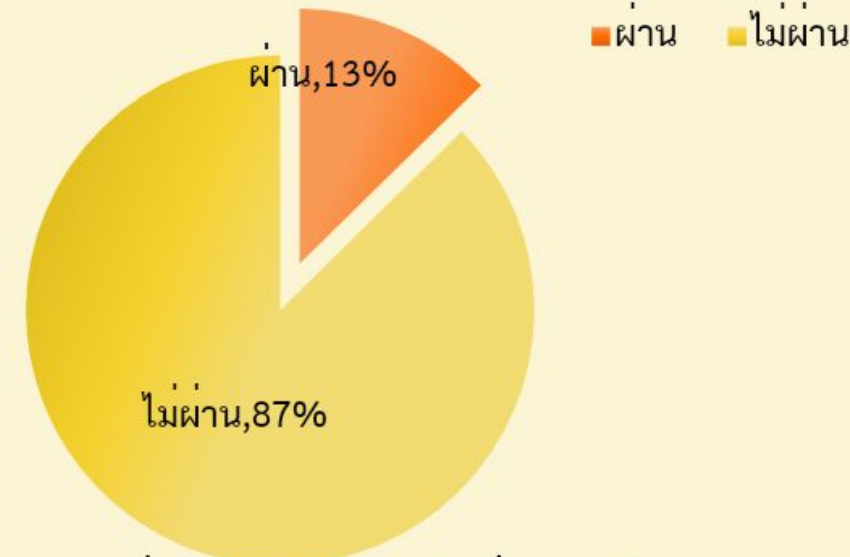
■ พ่อ แม่ ญาติพี่น้อง เพื่อน ■ หัดเอง



อายุที่เริ่มหัดขับขี่รถจักรยานยนต์



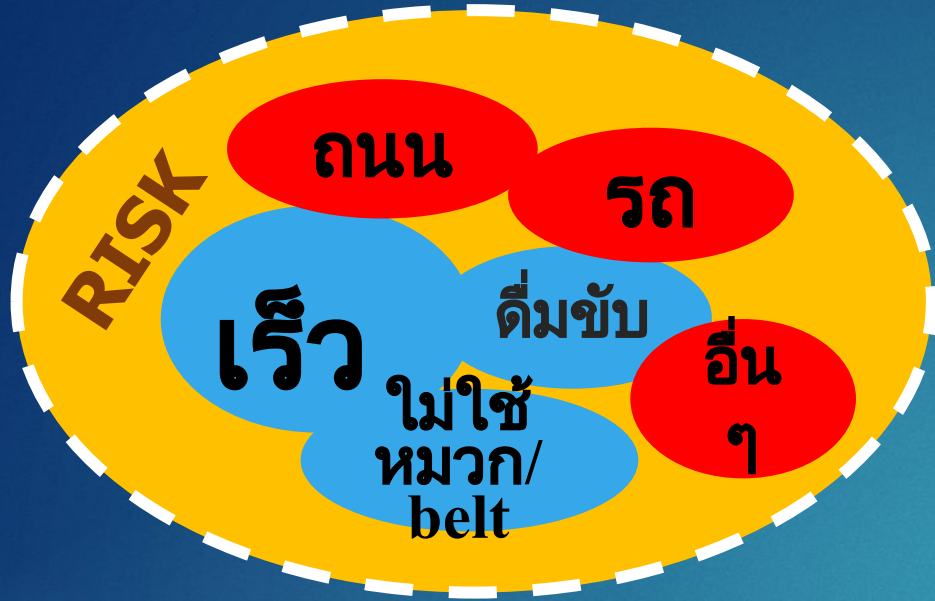
■ 10-12 ปี ■ 13-15 ปี ■ มากกว่า 15 ปี



การผ่านการฝึกอบรมขับขี่ปลอดภัย

เรายังเรียนรู้แบบเดิม ๆ

อยู่หรือเปล่า



สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด



1. ไม่มีวินัย
2. ประมาท
3. ขาดจิตสำนึก
4. ไม่ระมัดระวัง
5. ไม่มีสติ
6. ขับรถไม่เป็น
7. คึกคะนอง
8. หลับใน

โครงการวิจัยเพื่อเมืองไทยไร้อุบัติเหตุ

ระหว่างปี 2559 - 2563

ปัจจัยจากบุคคล

ร้อยละ 94

ปัจจัยจากถนน

ร้อยละ 4

ปัจจัยจากยานพาหนะ

ร้อยละ 2

TARC

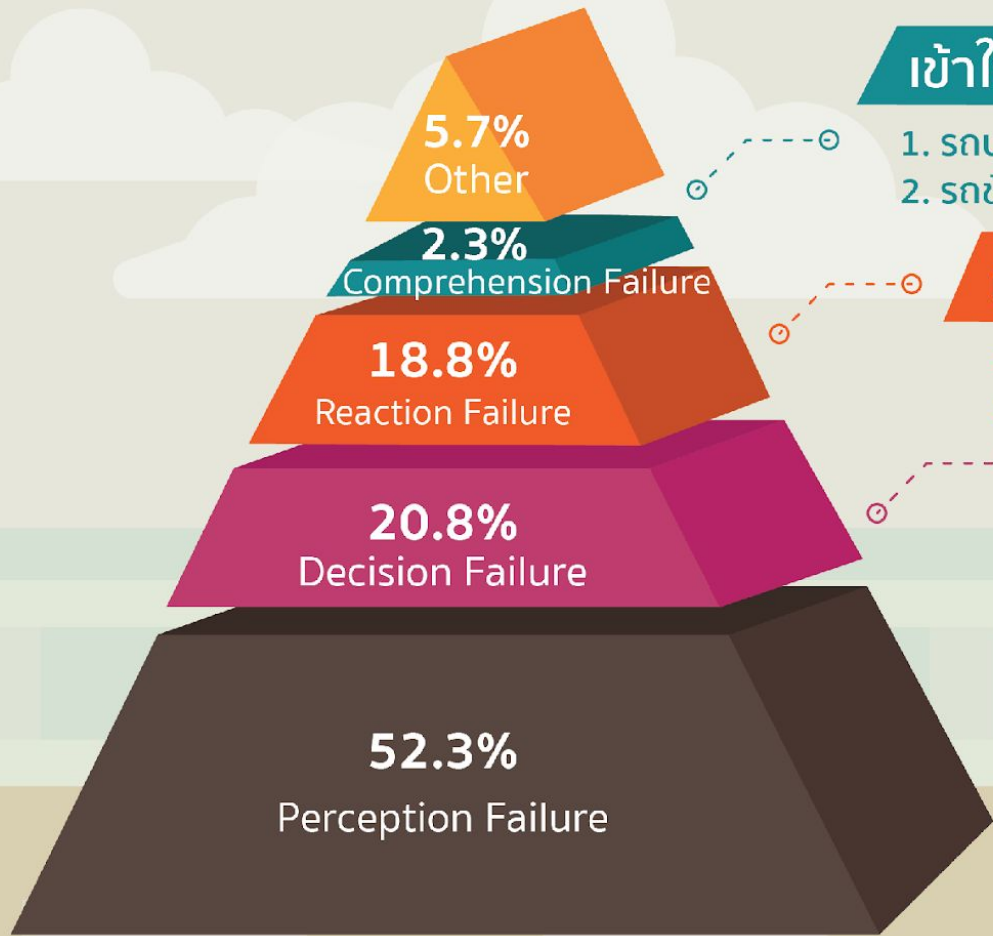
Knowledge Saves Life

ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย



สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ที่เกิดจาก ผู้ขับขี่ จยย.

▶ ประเภทของความผิดพลาด



เข้าใจผิด หรือตีความผิด

1. รถบรรทุกขับชิดซ้าย จึงไม่คิดว่าจะต้องเพื่อกลับรถ
2. รถข้างหน้าเปิดไฟกระพริบก่อนเข้าทางแยก จึงไม่ทราบว่าจะตรงหรือเลี้ยว

ควบคุมรถผิดพลาด

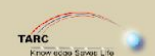
1. บิดคันเร่ง ทั้งที่ตั้งใจจะเบรก
2. หักหลบมากเกินไป
3. ใช้เบรกหน้าหรือเบรกหลังไม่เหมาะสม
4. ตอบสนองช้า

ตัดสินใจพลาด

1. ฝ่าฝืนกฎจราจร
2. ประเมินระยะพิดคิดว่าจะเลี้ยวได้ทัน
3. ไม่ลดความเร็วขณะเข้าโค้ง
4. ไม่หลีกเลี่ยงการชน เพราะคิดว่าไม่น่าจะชน
5. ไม่หักหลบหลุม เพราะไม่คิดว่าหลุมจะลึก

ไม่รับรู้ต่อสถานการณ์โดยรอบขณะขับขี่

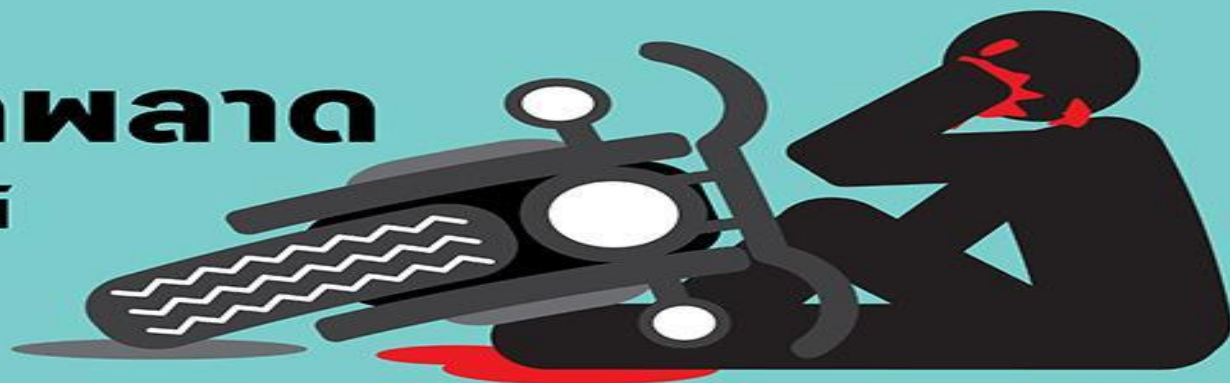
1. ไม่มองด้านหน้าขณะขับขี่
2. ไม่สังเกตรถทิศทางอื่นขณะผ่านแยก / เลี้ยว / แขง / เปลี่ยนช่องจราจร
3. สูญเสียการรับรู้ชั่วคราวหรือประสิทธิภาพการรับรู้ต่อสถานการณ์ต่างๆ ลดลง



thaiROADS

สาเหตุความผิดพลาด

ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ คือ



52%

การประเมินสถานการณ์



21%

ความผิดพลาดในการตัดสินใจ
เมื่อต้องเผชิญหน้ากับสถานการณ์ฉุกเฉิน



32%

การทำผิดกฎจราจร



19%

ความผิดพลาดในการควบคุมรถ



26%

ไม่ตั้งใจขับขี่

ชั้นแห่งการป้องกันที่

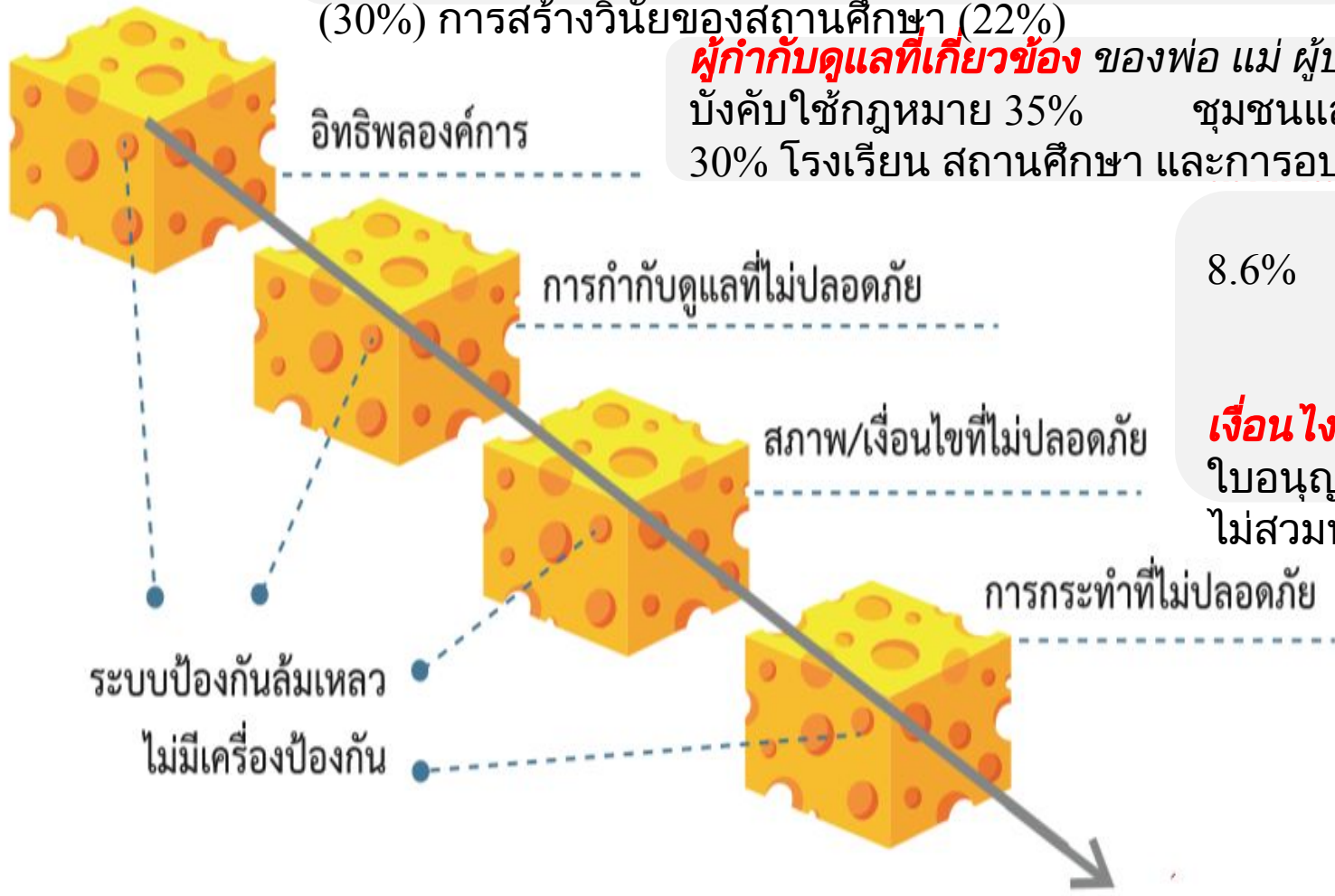
ล้มเหลว ?

การให้ความสำคัญกลไกและการบริหารจัดการในพื้นที่

นโยบาย การสนับสนุน
 การเชื่อมโยงกับเครือข่ายการทำงาน (45%) การขับเคลื่อน
 ในระดับชุมชน (32%) นโยบายการบังคับใช้กฎหมาย
 (30%) การสร้างวินัยของสถานศึกษา (22%)

ผู้กำกับดูแลที่เกี่ยวข้อง

ของพ่อ แม่ ผู้ปกครอง 70% การ
 บังคับใช้กฎหมาย 35% ชุมชนและสถานประกอบการ
 30% โรงเรียน สถานศึกษา และการอบรม 24%



การวิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุทางถนน

ในกลุ่มเด็กและเยาวชน โดยใช้

Swiss Cheese Model

เลี้ยงพ่อช่วงกลางคืน 32%
 8.6%
 อันตรายข้างทาง เช่น ต้นไม้ สิ่งของ ร้านค้า
 สภาพถนน ถนนขรุขระ ไม่เรียบ 8.6%
 ชนสัตว์ ภัยธรรมชาติ 5.7%
เงื่อนไขส่วนบุคคล : ฝึกหัดขับขี่ไม่ถูกวิธี 100% ไม่มี
 ใบอนุญาตขับขี่ 86% ไม่ผ่านการอบรมขับขี่ปลอดภัย 87%
 ไม่สวมหมวกกันน็อก 91% ความรุนแรง ไม่ตั้งใจขับขี่
 ย้อนศร 3.8% ใช้

โทรศัพท์ 3.8%
การกระทำที่ผิดพลาด : ความผิดพลาดเชิงทักษะ
 ความผิดพลาด 36%
 การตัดสินใจผิดพลาด 29%
 การรับรู้/ตีความผิดพลาด 23%
ถูกคู่กรณีกระทำ 10%
หมายเหตุ : การฝ่าฝืนและการกระทำที่ผิด

ปรับแนวคิดการเรียนรู้ความปลอดภัยของเด็กไทย **ใหม่**

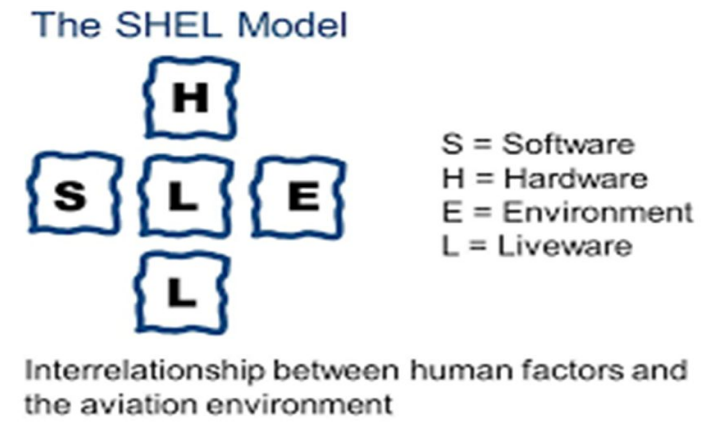
การเรียนรู้เดิม	การเรียนรู้แบบใหม่	พื้นฐานแนวคิด
ประมาท	ไม่คาดการณ์อุบัติเหตุ	Hazard Perception
ไม่มีวินัย	ละเลยกฎแห่งความปลอดภัย กฎหมาย ระเบียบ	Laws / rules / regulations
ขาดจิตสำนึก	ไม่ประเมินความเสี่ยงขณะขับขี่	risk assessment
ไม่มีสติ คึกคะนอง	มีความผิดพลาดในการตัดสินใจ	Decision Failure
ไม่ระมัดระวัง ไม่ชำนาญเส้นทาง	มีความผิดพลาดในการรับรู้ สถานการณ์โดยรอบ	Perception Failure
ขับรถไม่เป็น	มีความผิดพลาดในทักษะควบคุม รถ	Reaction Failure
หลับใน	ความเหนื่อยล้า	Fatigue

ระดับของการตระหนักรู้ในสถานการณ์ (SA) **ตัดสินใจหลีกเลี่ยง**

Decision and Action

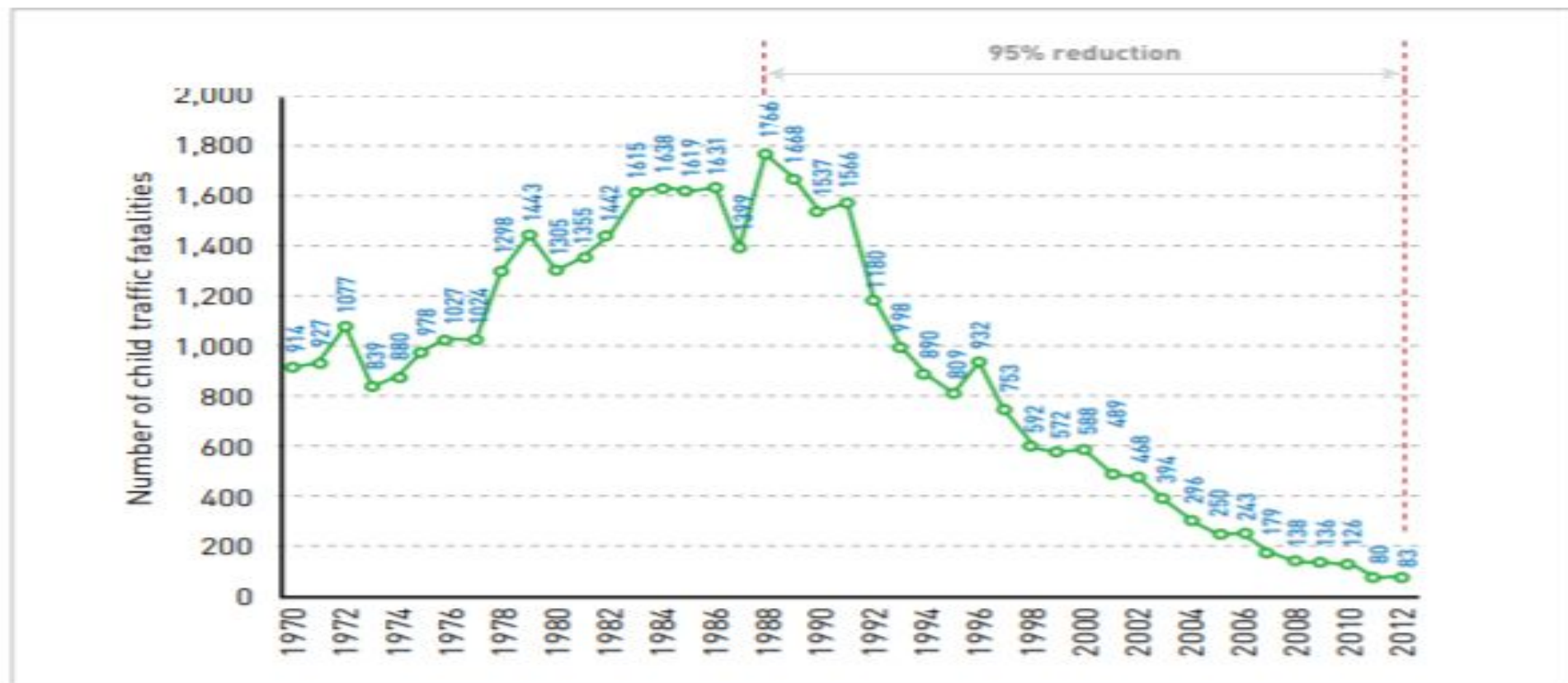


การรวบรวมข้อมูล-รับรู้ SHELL



Korea's 95% Reduction in Child Traffic Fatalities: Policies and Achievements

Figure 1.2 Trend of child traffic fatalities in Korea [1970-2012]



Appendix 13 Child traffic deaths per 100,000 children in OECD member countries

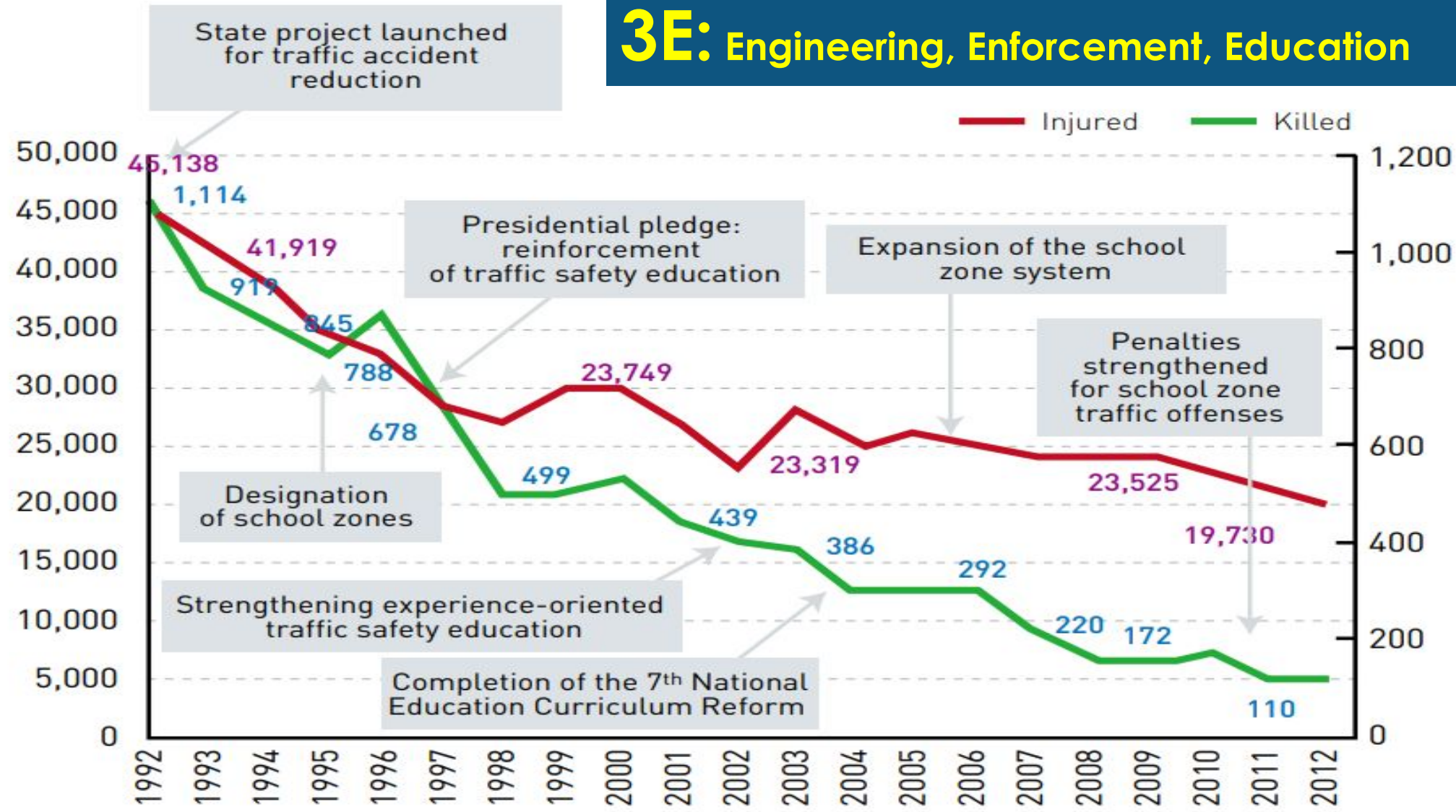
Country	< 15	Per 100,000 population	Country	< 15	Per 100,000 population	Country	< 15	Per 100,000 population
Iceland	2	3	France	128	1.1	Germany	86	0.8
Slovenia	6	2.1	Spain	79	1.1	Japan	111	0.7
United States	1140	1.9	Canada	61	1.1	Italy	61	0.7
Poland	102	1.8	Austria	13	1.1	Ireland	7	0.7
Belgium	34	1.8	Luxembourg	1	1.1	Netherlands	18	0.6
Australia	61	1.4	Israel	22	1	United Kingdom	52	0.5
Hungary	20	1.4	Norway	8	0.9	Sweden	10	0.6
Greece	22	1.4	Denmark	9	0.9	OECD average	-Ø	1.3
Korea	101	1.3	Finland	8	0.9			
New Zealand	11	1.2	Czech Republic	12	0.8			
Portugal	19	1.2	Switzerland	10	0.8			

Appendix 12 Ratio of children (under age 15) to adults traffic accident deaths in OECD member countries

Country	< 15	Ratio	Country	< 15	Ratio	Country	< 15	Ratio
Iceland	2	16.7%	Switzerland	10	3.1%	Japan	111	2.0%
Israel	22	6.5%	France	128	3.2%	Korea	101	1.9%
Norway	8	4.8%	Spain	79	3.2%	Greece	22	1.9%
Australia	61	4.8%	Luxembourg	1	3.0%	Czech Republic	12	1.6%
Slovenia	6	4.3%	Hungary	20	2.7%	Italy	61	1.6%
Denmark	9	4.1%	Canada	61	2.7%	OECD average	-	3.0%
Belgium	34	4.0%	United Kingdom	52	2.7%			
New Zealand	11	3.9%	Finland	8	2.7%			
Ireland	7	3.8%	Austria	13	2.5%			
United States	1140	3.5%	Poland	102	2.4%			
Netherlands	18	3.3%	Portugal	19	2.1%			
Sweden	10	3.1%	Germany	86	2.1%			

Figure 4.1 Child road casualties and relevant policies (1992-2012)

3E: Engineering, Enforcement, Education



การพัฒนาด้านการให้ความรู้ความปลอดภัยทางถนน สำหรับเด็กของประเทศเกาหลีใต้

- การดำเนินการฝึกอบรมครูที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัยทางถนนที่โรงเรียน
- การคัดเลือกครูกิตติมศักดิ์ จากโครงการ Korea Green Mother Society
- การผลิตและแจกจ่ายสื่อการสอนความปลอดภัยทางถนนและเครื่องมือ และจัดศูนย์อุทยานจราจรสำหรับเด็ก

Table 4.1 Number of teachers who received road safety-related training

Categories \ Year	Total	2008	2009	2010	2011	2012
Total	36,090	6,643	6,585	8,870	6,237	7,735
Kindergarten teachers	13,003	289	6,465	310	5,862	77
Elementary school teachers	13,093	3,482	120	4,608	150	4,733
Middle and high school teachers	9,994	2,872	-	3,952	225	2,945

Note: Conducted every two years since 2002 (kindergarten teachers: odd-numbered years, elementary, middle and high school teachers: even-numbered years)

Source: Road Traffic Authority

Strengthening Road Safety Education for Children

1. Developing Teaching Materials and Securing Class Hours for Road Safety Education
การพัฒนาสื่อการสอนและการรักษาชั่วโมงเรียนเพื่อความปลอดภัยทางถนน
2. Selection, Support and Operation of Schools for Pilot Road Safety Education Programs
การคัดเลือก การสนับสนุน และการดำเนินงานของโรงเรียนนำร่อง
ความปลอดภัยทางถนนในโปรแกรมการศึกษา
3. Training Road Safety Instructors and Specialized Personnel
อบรมผู้สอนความปลอดภัยทางถนนและบุคลากรเฉพาะทาง

การจัดการความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กประเทศเกาหลีใต้

1.กระทรวงศึกษาธิการกำหนดให้มีการศึกษาความปลอดภัยทางถนนประจำปีสำหรับโรงเรียนอนุบาลและโรงเรียนประถมศึกษา เป็นเวลาอย่างน้อย 30 ชั่วโมงและ 21 - 23 ชั่วโมง ตามลำดับ ได้ฝึกประสบการณ์ 4 ชั่วโมงต่อปี เปรียบเทียบเด็กในสวีเดนได้รับ 20 ชั่วโมง/ปี ได้สั่งการให้โรงเรียนในประเทศเร่งรัดโดยจัดให้นักเรียนมีความเฉพาะเจาะจงโปรแกรมการดำเนินการ

2.มีพระราชบัญญัติสุขภาพโรงเรียน พระราชบัญญัติสวัสดิภาพเด็ก พระราชกฤษฎีกาการบังคับใช้ของพระราชบัญญัติสวัสดิภาพเด็ก และการป้องกันและชดเชยอุบัติเหตุในโรงเรียน แก้ไขในข้อความเกี่ยวกับหน้าที่ของหัวหน้าโรงเรียนอนุบาลและระดับประถมศึกษา มัธยมศึกษาตอนต้น และมัธยมศึกษาตอนปลาย เพื่อจัดการศึกษาด้านความปลอดภัย

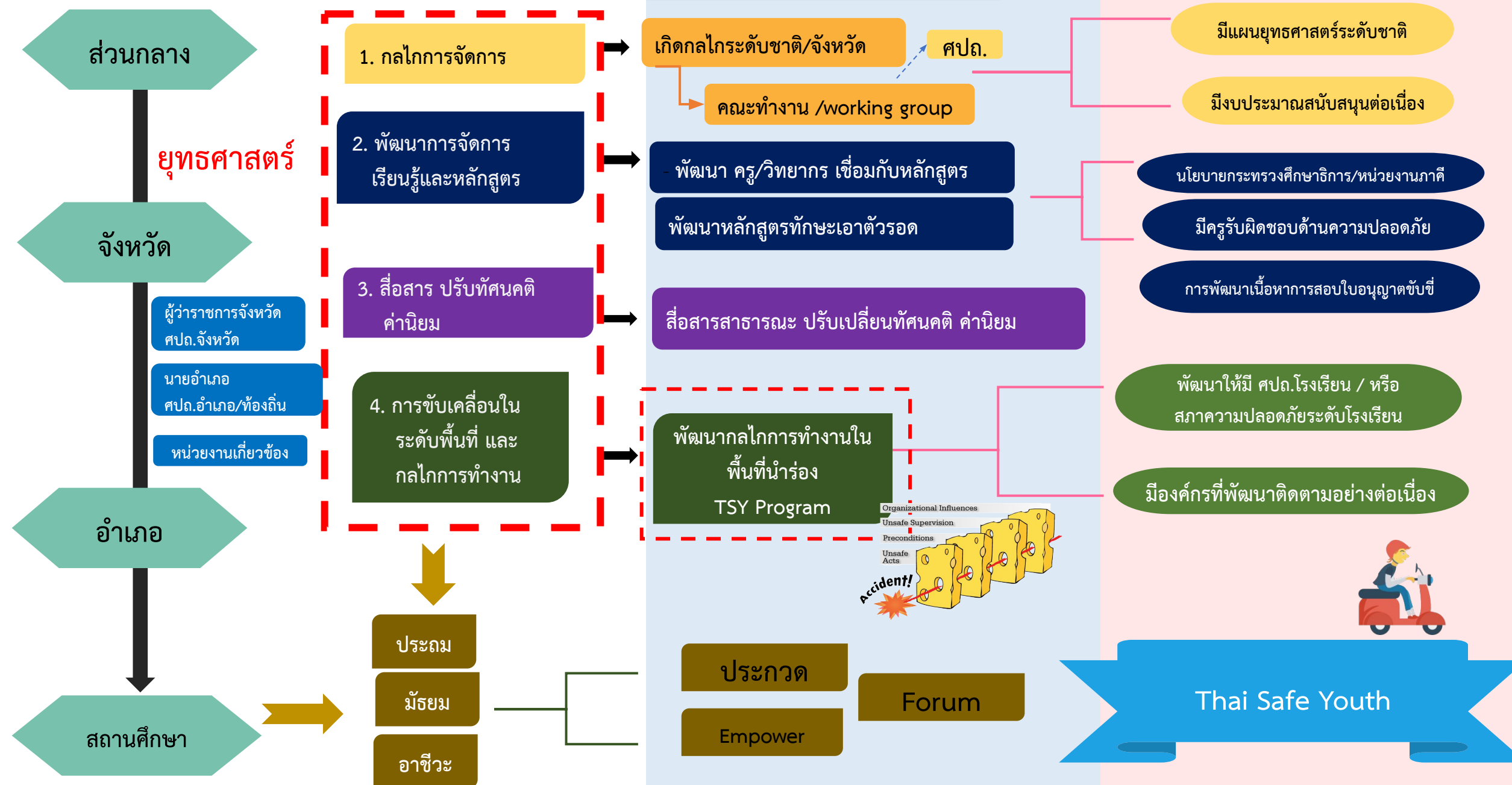
3.ประกาศปี พ.ศ. 2546 เป็น “รัฐบาลประกาศเป็นปีแห่งความปลอดภัยในเด็ก” รัฐบาลตั้งเป้าลดจำนวนเด็กเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในเกาหลี 10% ต่อปี ในช่วงห้าปี

4.เริ่มต้นในปี พ.ศ. 2546 เล็งลดจำนวนผู้เสียชีวิตในเด็กลดลงครึ่งหนึ่งจาก 1,269 ในปี 2546 เป็น 635 ในปี 2550 จึงไต่ระดับขึ้นสู่ระดับให้ทันประเทศกลุ่ม OECD

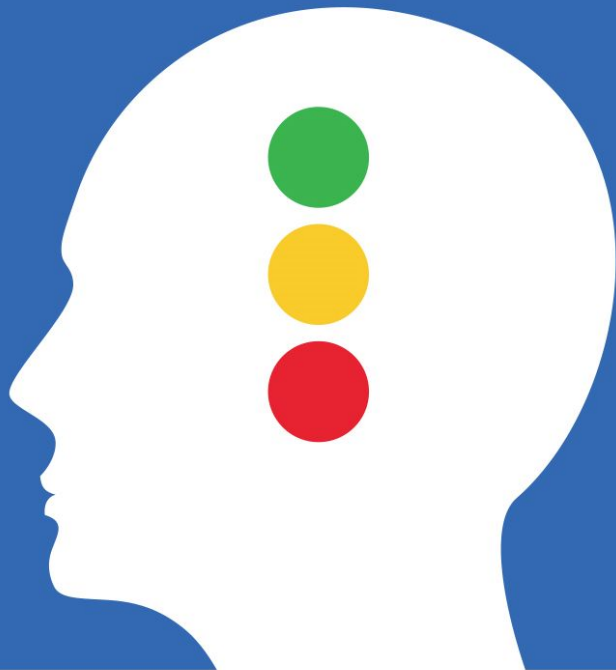
5.จำนวนโรงเรียนที่จัดสรร 21 ชั่วโมงขึ้นไปเพื่อการศึกษาด้านความปลอดภัย คือ 6,812 หรือ 61% โรงเรียนที่ให้การศึกษาด้านความปลอดภัยอย่างน้อย 11 ชั่วโมง จำนวน 2,675 คิดเป็น 24% ของโรงเรียน

ข้อเสนอ 4 ยุทธศาสตร์ เด็กและเยาวชนไทยปลอดภัย

4 ยุทธศาสตร์หลัก เด็กและเยาวชนไทยปลอดภัย



มนุษย์ปัจจัย
Human factor Thailand



โครงการขับเคลื่อนการแก้ปัญหาการตาย
ในกลุ่มเด็กและเยาวชนที่ใช้รถจักรยานยนต์

1. พัฒนาหลักสูตรการเรียนรู้ทัศนคติความปลอดภัยในการขับขี่ที่มีประสิทธิภาพ “ทักษะคิด การเอาชีวิตรอดภัยบนท้องถนน” (วัคชินจราจร)
2. พัฒนาทีมครู/วิทยากร ให้ครอบคลุมทุกทั่วประเทศ โดยการฝึกอบรมวิทยากร ครู ก. เพื่อจัดการเรียนรู้แก่เด็กและเยาวชน เป้าหมาย 30 จังหวัด (2,000 คน)
3. **พัฒนากลไกการจัดการ** เป็นหน่วยประสานงาน Program managers โครงการ TSY Program

หลักสูตรการจัดการเรียนรู้ทัศนคติความปลอดภัยบนท้องถนน

มัธยมศึกษาและอาชีวศึกษา

การจัดการเรียนรู้ทัศนคติการความปลอดภัยบนท้องถนนอย่างมีคุณภาพ ไม่ใช่เป็นการเรียนรู้การขับรถให้เป็น แต่เป็นการฝึกฝนทักษะความปลอดภัย เพื่อให้ผู้เรียนมีทัศนคติและทักษะการเอาชีวิตรอดจากภัยบนท้องถนน โดยให้ผู้เรียน รู้ถึงอันตรายและความเสี่ยงและการแก้ไขความเสี่ยงนั้น ประกอบด้วยเนื้อหา ดังนี้

1. การจัดการความเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนนเบื้องต้น (Road User Risk Management)
2. สมรรถนะ ขีดจำกัดและการประมวลผลของมนุษย์ (Human Performance, Limitations and Human Information Processing)
3. ความตระหนักรู้ในสถานการณ์ (Situation Awareness)
4. ทักษะการตัดสินใจ (Decision Making)
5. ทัศนคติอันตราย (Hazardous Attitude)
6. การจัดการความเครียด/ความเหนื่อยล้า (Stress and Fatigue Management)

TSY Program (Thailand Safe Youths Program)

TSY Program (Thailand Safe Youth Program) พัฒนจากการวิเคราะห์ปัญหาแบบ Swiss cheese Model และออกแบบกิจกรรมดำเนินการแก้ปัญหาเชิงระบบในพื้นที่ มี 6 กรรมดังนี้

1) **Data Analysis** การวิเคราะห์สถานการณ์ในพื้นที่เป็นสารสนเทศ เพิ่มพลังในการขับเคลื่อนและกำหนดเป้าหมาย

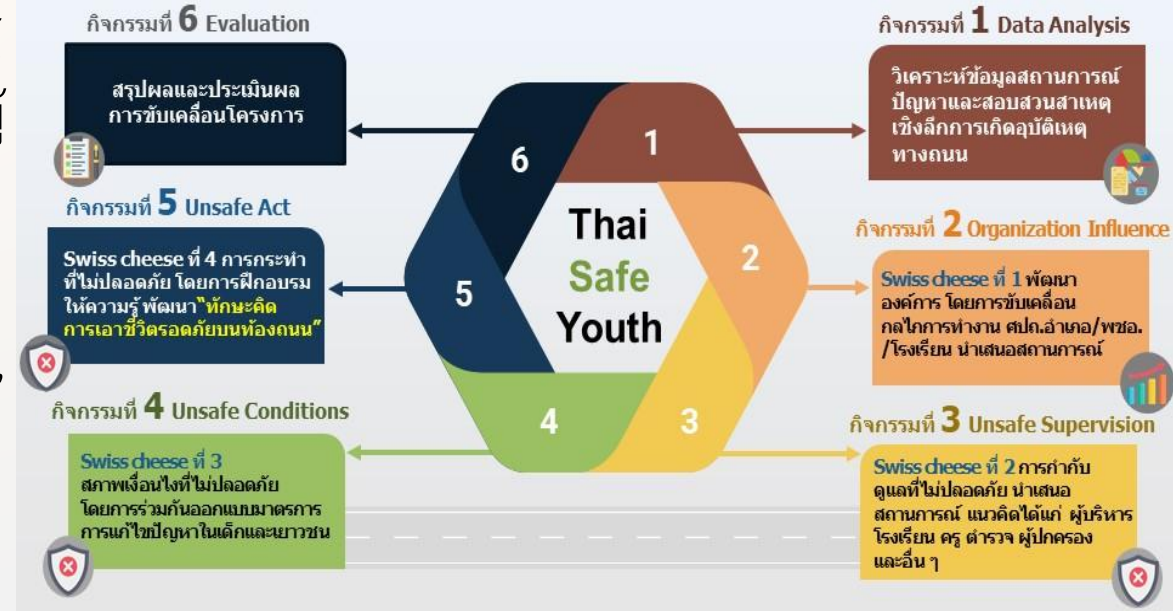
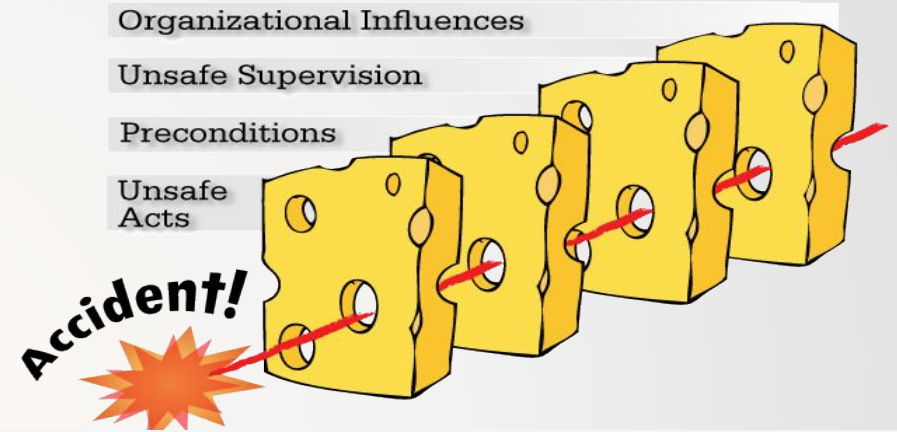
2) **Organization Influence** ขับเคลื่อนกลไกผ่านระบบ ศปถ.จังหวัด/อำเภอ/ท้องถิ่น และ พชอ. นำเสนอสถานการณ์

3) **Unsafe Supervision** สร้างทัศนคติในผู้กำกับดูแล นำเสนอ สถานการณ์แผนงาน เป้าหมาย วิธีการทำงานในกลุ่มผู้เกี่ยวข้อง ผู้บริหาร/ครู โรงเรียน ตำรวจ ผู้ปกครอง เป็นต้น

4) **Unsafe Conditions** สร้างมาตรการแก้ไขปัญหาร่วมกัน เช่น หมวกนิรภัยใบขับขี่ อายุน้อยไม่ขี่ ไม่ขี่รถให้เด็กอายุน้อย อื่นๆ

5) **Unsafe Act** ฝึกอบรมให้ความรู้ “ทักษะคิด การเอาชีวิตรอดภัยบนท้องถนน” ตามแนวทาง Human factor (**วัคชีนจราจร**)

6) **Evaluation** ติดตามประเมินผล สะท้อนผลผลิตและผลลัพธ์





ประเด็น : RTI

การป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน

เป้าหมาย : ลดการตายและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน ในจังหวัดนำร่อง 12 จังหวัด

ตัวชี้วัด (KPI) : จำนวนจังหวัดที่มีผู้บาดเจ็บรวมกับผู้เสียชีวิตในกลุ่มเด็กและเยาวชนในจังหวัดนำร่องลดลงอย่างน้อยร้อยละ 5” โดยมีเป้าหมายอย่างน้อย 6 จังหวัด

สถานการณ์ปัญหา : จากข้อมูลบูรณาการ 3 ฐาน ในช่วง 9 ปีที่ผ่านมา มีเด็กและเยาวชนไทย (10-19 ปี) เสียชีวิตจาก RTI 26,126 คน หรือเฉลี่ย 2,902 คนต่อปี และจากพยากรณ์ในช่วง 10 ปี (ปี 2564-2573) โดยวิเคราะห์ Time Series จะมีเยาวชนไทยเสียชีวิตเพิ่มขึ้น 37,321 คน หากไม่มีแผนงานแก้ไขปัญหอย่างจริงจัง

ส่วนกลาง

สคร./สสจ.

มาตรการ / กิจกรรม สำคัญ

พัฒนานโยบาย แผนงานระดับ ชาติ /จังหวัด ร่วมกับ เครือข่าย	สื่อสารความเสี่ยง ปรับค่านิยมสังคม และพัฒนา หลักสูตร/คู่มือ	ขับเคลื่อนการแก้ ปัญหาในระดับ จังหวัด/อำเภอโดยใช้ TSY Program	พัฒนาทีมครู/ วิทยากร (≥50 คน) “ทักษะคิด” ≥ 12 จังหวัด
---	---	---	---

สนับสนุนร่วม ขับเคลื่อนโครงการ TSY Program ของจังหวัด	ติดตามประเมิน ผล ≥ 12 จังหวัด
---	-------------------------------

หน่วยงานร่วมดำเนินการ ภายในกรม : สคร. 1-12, สำนักผู้ทรงฯ, สำนักสื่อสารฯ ภายนอกกรม : สสจ, สสอ, พชอ. สปถ.จังหวัด/อำเภอ, ศธ, ตร, ขบ, ปภ, สถานศึกษา

Quick Win

Q1	Q2	Q3	Q4
<input type="checkbox"/> พัฒนานโยบายแผนงานระดับ ชาติ/จังหวัด ร่วมกับเครือข่าย	<input type="checkbox"/> สื่อสารความเสี่ยงปรับค่านิยม สังคมและพัฒนาหลักสูตร/ คู่มือ	<input type="checkbox"/> พัฒนานโยบายและแผน TSY Program และทีมวิทยากรระดับ จังหวัด ≥ 12 จว.	<input type="checkbox"/> จำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตของเด็กและเยาวชนลดลงร้อยละ ≥5 (6 จังหวัด)

เป้าหมายดำเนินการ ปีงบประมาณ 2565

- ▶ การดำเนินงานปี 2565 มีเป้าหมายการดำเนินงานใน 12 เขตสุขภาพ เขตละ 1 จังหวัด รวมเป็น 12 จังหวัดนำร่อง (สคร. ละ 1 จังหวัด)
- ▶ โดยเป็นการดำเนินงานร่วมกันของกองป้องกันการบาดเจ็บ ร่วมกับสำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 1 - 12 และสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดและเครือข่ายในพื้นที่ (ศปถ.จังหวัด/ศปถ.อำเภอ/พชอ.) โดยมีเป้าหมายเชิงผลลัพธ์ในแต่ละจังหวัดสามารถลดจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตในกลุ่มเด็กและเยาวชน ร้อยละ 5
- ▶ เป้าหมายในภาพรวมของกรมควบคุมโรค ดำเนินการได้ตามเป้าหมาย อย่างน้อย 6 จังหวัด

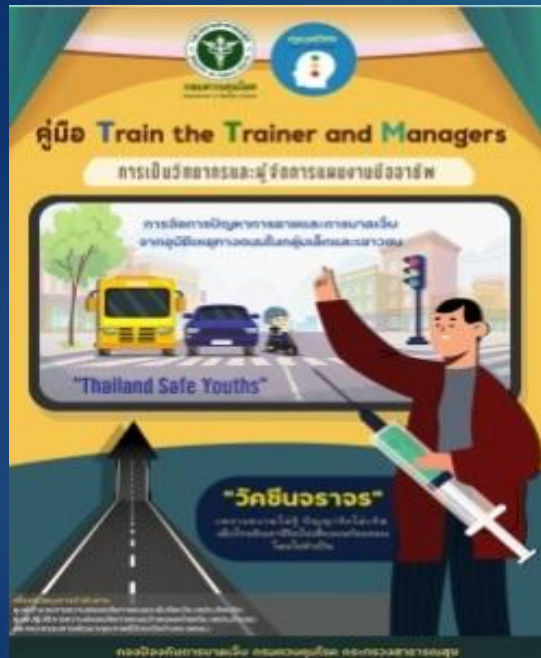
แผนดำเนินงานตามตัวชี้วัดฯ (Action plan) ส่วนกลางและ สคร.

แผนดำเนินงาน	การดำเนินการ
1. การประชุมชี้แจง ถ่ายทอดนโยบาย แนวทาง และตัวชี้วัด การดำเนินงานป้องกัน การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ผ่านระบบ VDO Conference	18 ตุลาคม 2564 VDO Conference
2. ประชุมพัฒนาแนวทางการแก้ปัญหาการตายและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทาง ถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน ในแก่ สคร. และพื้นที่จังหวัดนำร่อง 12 จังหวัด (36 อำเภอ + 24 อำเภอ + 9 อำเภอ)	27 ตุลาคม 2564 VDO Conference (Open House 1)
3. ประชุมเชิงปฏิบัติการพัฒนาศักยภาพวิทยากรมืออาชีพและผู้จัดการแผนงาน "ทักษะคิด การเอาชีวิตรอดภัยจากท้องถนน" (Train the Trainer and Program Managers)	9 - 10 พฤศจิกายน 2564 VDO Conference (Open House 2)
4. ประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนานโยบายและขับเคลื่อนโครงการแก้ไขปัญหาการตายและ บาดเจ็บในกลุ่มเด็กและเยาวชนที่ใช้รถจักรยานยนต์โดยใช้ TSY Program ในระดับจังหวัด	พฤศจิกายน 2564 - มีนาคม 2565

แนวทางประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนานโยบายและขับเคลื่อนโครงการแก้ไขปัญหาการตายและบาดเจ็บในกลุ่มเด็กและเยาวชนที่ใช้รถจักรยานยนต์โดยใช้ TSY Program ในระดับจังหวัด
(พฤศจิกายน 2564 - มีนาคม 2565)

- ▶ กำหนดการเบื้องต้น ใช้เวลา 4 - 5 วันต่อจังหวัด
- ▶ วันที่ 1 ประชุมทีมงานระดับจังหวัดและเครือข่ายในจังหวัดที่เกี่ยวข้อง เพื่อพัฒนานโยบาย แผนงาน งบประมาณ)
- ▶ วันที่ 2 - 4 จัดอบรมการพัฒนาศักยภาพวิทยากรมืออาชีพและผู้จัดการแผนงาน "ทักษะคิด การเอาชีวิตรอดภัยจากท้องถนน" (Train the Trainer and Program Managers) จำนวน 50 - 60 คน ประกอบไปด้วย
 - 1) Program Managers และทีมงาน อย่างน้อย 3 อำเภอ (สาธารณสุข)
 - 2) วิทยากร ได้แก่ ครูบุคลากรทางการศึกษา/ตำรวจ/สาธารณสุข (มีใบประกาศ) **จังหวัดคัดเลือก**
- ▶ วันที่ 5 สาธิตการจัดอบรมทักษะคิดการเอาชีวิตรอดภัยบนท้องถนน (Demonstration) ในสถานศึกษา โดยวิทยากรส่วนกลาง

เอกสารคู่มือสนับสนุน



งบประมาณ

▶ งบประมาณในการดำเนินการเบื้องต้น

1. กองป้องกันการบาดเจ็บ จะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายคณะทำงานส่วนกลาง และวิทยากร ใน 5 วัน (ค่าเดินทาง ที่พัก เบี้ยเลี้ยง ค่าวิทยากร)
2. ค่าใช้จ่ายผู้เข้าอบรมในจังหวัด (ค่าอาหาร ค่าที่พัก ค่าเดินทาง) ให้จังหวัดพิจารณา ร่วมกับ สคร. ในการสนับสนุนค่าใช้จ่าย
3. เน้นให้จัดในสถานที่ราชการ เพื่อประหยัดค่าใช้จ่าย
4. กองป้องกันการบาดเจ็บกำลังพิจารณาจัดหางบประมาณสนับสนุนการจัดอบรมให้มากขึ้น



คำสั่งคณะกรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

ที่ ๖ /๒๕๖๔

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัย
ในการใช้รถใช้ถนนประจำจังหวัด

เพื่อให้การบริหารงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำจังหวัด ปฏิบัติงานได้อย่างคล่องตัว สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องเป็นไปด้วยความเรียบร้อยเหมาะสม และสัมฤทธิ์ผลตามวัตถุประสงค์ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่กำหนดไว้ ประกอบกับจากการชี้แจงงบการเงินของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ประจำปี ๒๕๖๐ และ ปี ๒๕๖๑ ในการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ ๖ เป็นพิเศษ เมื่อวันที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๖๓ มีข้อสังเกตและข้อเสนอแนะจากสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ว่าควรมีการจัดสรรเงินรายได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถไปยังจังหวัดที่จัดการประมูลเพื่อใช้จ่ายในโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนภายในจังหวัดนั้น ๆ ด้วย ดังนั้น อาศัยอำนาจตามความในข้อ ๙ แห่งกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการดำรงตำแหน่งและการปฏิบัติหน้าที่กรรมการการบริหารกองทุนและการใช้จ่ายเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. ๒๕๔๗ ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๒) พ.ศ. ๒๕๔๖ จึงแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาการขอรับจัดสรรเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนประจำจังหวัด ประกอบด้วย

เราจะต้องลงทุนกันเท่าไร เพื่อจะให้สิ่งเหล่านี้เกิดขึ้น

- ประเทศไทยลงทุนเรื่องความปลอดภัยของเด็กและเยาวชนปีละเท่าไร?
- ถ้าเราไม่รู้ว่าเราลงทุนเท่าไร เราก็จะไม่สามารถวัดผลได้ เพราะกิจกรรมกับการลงทุนต้องสอดคล้องกัน
- หน่วยงานกำหนดยุทธศาสตร์ กับหน่วยงานลงทุน อยู่คนละที่กัน ควรอยู่ที่เดียวกัน
- ควรเป็น National Program ที่ได้รับงบประมาณสนับสนุน
- มีการพัฒนาโครงสร้างทีมงาน (ครูที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัยโรงเรียน และสภาพความปลอดภัยโรงเรียนร่วมกับเครือข่าย (HUB)
- กระทรวงศึกษามีนโยบายและหนังสือสั่งการฯ ทุกเทอม แต่สถานศึกษานำไปดำเนินการต่ออย่างไร
- พัฒนา “การประกันคุณภาพสถานศึกษา”

วาระที่ 3 แลกเปลี่ยนความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ประเด็นความคิดเห็น เช่น

- ▶ ประเด็นนโยบายของ จังหวัดเป็นอย่างไร
- ▶ ประเด็นทีมงาน และเครือข่าย
- ▶ ประเด็นด้านการสนับสนุน และงบประมาณของจังหวัดและอำเภอเป็นอย่างไร
- ▶ ข้อเสนอต่อหน่วยงานส่วนกลางฯ
- ▶ ประเด็นอื่น ๆ

นำร่องในพื้นที่ 24 อำเภอ

1. อำเภอสารภี จังหวัดเชียงใหม่
2. อำเภอเมืองน่าน จังหวัดน่าน
3. อำเภอ นครไทยจังหวัดพิษณุโลก
4. อำเภอเมืองตาก จังหวัดตาก
5. อำเภอบ้านไร่ จังหวัดอุทัยธานี
6. อำเภอไพศาลี จังหวัดนครสวรรค์
7. อำเภอสามโก้ จังหวัดอ่างทอง
8. อำเภอหนองแค จังหวัดสระบุรี
9. อำเภออุทุมพร จังหวัดสุพรรณบุรี
10. อำเภอบ้านคา จังหวัดราชบุรี
11. อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว
12. อำเภอบางน้ำเปรี้ยว จังหวัดฉะเชิงเทรา
13. อำเภอเดชอุดม จังหวัดอุบลราชธานี
14. อำเภอเสนางนิคม จังหวัดอำนาจเจริญ
15. อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น
16. อำเภอกระนวน จังหวัดขอนแก่น
17. อำเภอสว่างแดนดิน จังหวัดสกลนคร
18. อำเภอโนนสัง จังหวัดหนองบัวลำภู
19. อำเภอจอมพระ จังหวัดสุรินทร์
20. อำเภอเขวาสินรินทร์ จังหวัดสุรินทร์
21. อำเภอเมือง จังหวัดนครศรีธรรมราช
22. อำเภออ่าวลึก จังหวัดกระบี่
23. อำเภอห้วยยอด จังหวัดตรัง
24. อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา