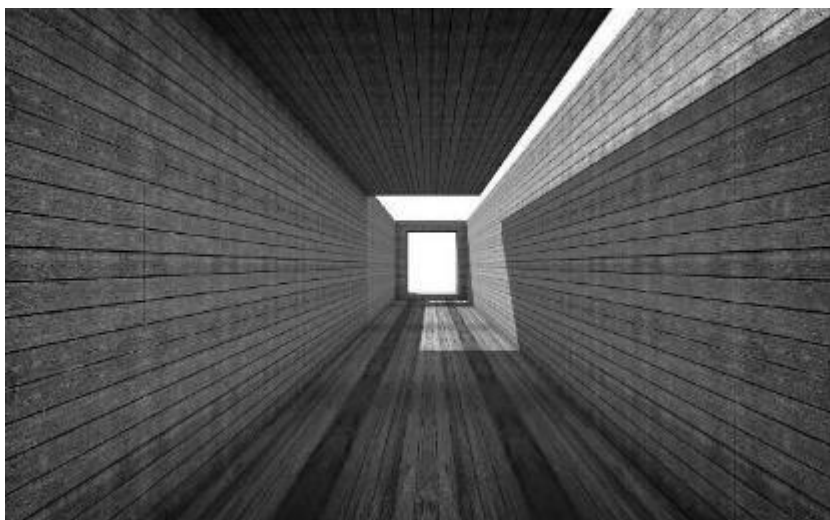




การประชุมศูนย์ความร่วมมือ ป้องกันอุบัติเหตุทุกทม.(ศรท.)

วันพฤหัสบดีที่ 27 พฤษภาคม 2564

ZOOM Conference



วาระประชุม

วาระที่ 1 เรื่องสืบเนื่อง/ติดตาม

1.1 ความคืบหน้าการดำเนินการตามข้อเสนอแนะ 8 ข้อต่อที่ประชุม ศปถ.กทท. ครั้งที่1/64 (โดย สจส.)

1.2 การดูสรุปสาระสำคัญการประชุมย้อนหลัง

วาระที่ 2 เรื่องแจ้งเพื่อทราบ

2.1 รายงานสถานการณ์เดือนเมษายน 2564

2.2 ตัวอย่างการวิเคราะห์ระดับเขต

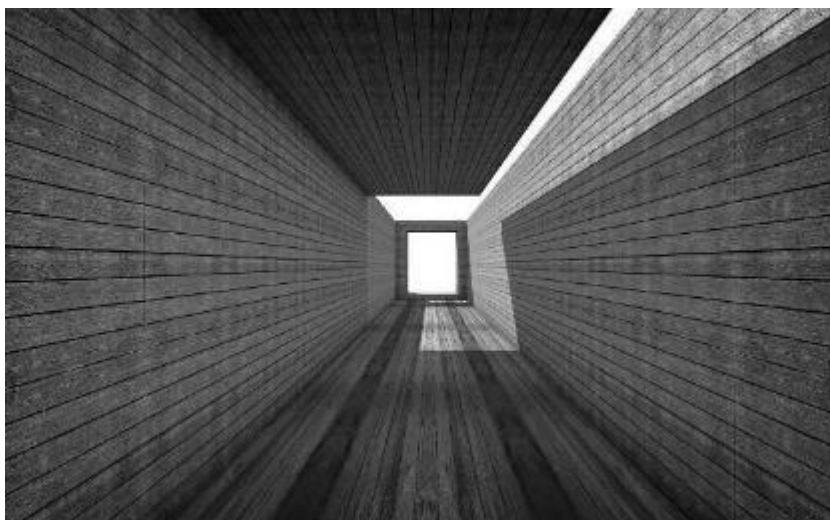
วาระที่ 3 เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา

3.1 เป้าหมายปี2564

3.2 Case base (1 Case)

วาระที่ 4 เรื่องอื่นๆ

4.1 งานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่องความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่15 “ทศวรรษใหม่ วิถีใหม่ ขับขี่ปลอดภัยต้องมาก่อน”
ห้องย่อยที่2 “วิถีใหม่ มุ่งสู่ระบบแห่งความปลอดภัยทุกระดับ”



วาระที่ 1

เรื่องสืบเนื่อง/ติดตาม

- 1.1 ความคืบหน้าการดำเนินการตามข้อเสนอแนะ
8 ข้อต่อที่ประชุม ศปถ.กทม. ครั้งที่1/64 (โดย
สจส.)
- 1.2 การดูสรุปสาระสำคัญการประชุมย้อนหลัง

ข้อเสนอแนะเพื่อพิจารณา

1. สนับสนุนให้ ศปถ.เขตมีรูปแบบการประชุมโดยข้อมูลสถิติ PROBLEM BASE และ CASE BASE ประกอบการวิเคราะห์และขับเคลื่อนร่วมกับเครือข่ายในพื้นที่
2. มีช่องทางรวบรวมแผน – การดำเนินการ – การติดตามผล ศปถ.เขต 50 เขต
3. มีทีมที่ปรึกษา ทีมสนับสนุน เพื่อช่วยเหลือเขตให้ขับเคลื่อนได้ตามแผน
4. เปิดช่องให้ ศปถ.เขต สามารถ outsourcing ทีม/แนวร่วม มาเสริมด้านวิชาการฯ ได้
5. ขอให้ ศปถ.เขต มีโครงการนำร่องเพื่อจัดการพฤติกรรมเสี่ยง เน้นเรื่อง ความเร็ว หมวกนิรภัย โดยดำเนินการร่วมกับภาคี/หน่วยงาน ในการสร้างมาตรการที่ต้นทาง(ต้นน้ำ) ควบคู่กับการบังคับใช้ กม. และด้านอื่นๆ
6. ขอให้ ศปถ.เขต ส่งเจ้าหน้าที่เข้าร่วมประชุมกับ ศรท. กรณีมี case base ในพื้นที่เขตนั้นๆ
7. ขอให้ ศปถ.เขต นำข้อมูลจุดที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุของ ศรท. ไปกำหนดเป็นจุดเสี่ยงของเขตที่ต้องมีมาตรการในแก้ไขต่อไป
8. ขอให้ ศปถ.กทม. และ ศปถ.เขต ชวนหน่วยงานเจ้าภาพที่เกี่ยวข้องร่วมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ขับขี่ เช่น องค์กรเอกชน Delivery สถานศึกษา

[ร่าง] DASH Board : กำกับติดตาม ศปถ.เขต

**ศปถ.
กกม.**



**ศปถ.
เขต**

แผนแม่บท แผนปฏิบัติ ปิด Gap 4 ด้าน	① โครงสร้าง พัฒนาทีม	② พัฒนา ระบบข้อมูล	③ แผนบูรณาการ ภาพ [จุดเสียง] → พฤติกรรมเสี่ยง ต้น-กลาง-น้ำ	④ ระบบกำกับ Dash board MIS monitoring ประชุม ศปถ.กกม.
--	---------------------------------	-------------------------------	---	--

เขต	โครงสร้าง ทีมงาน	ระบบ ข้อมูล	แผนงาน บูรณาการ	ระบบติดตาม เขต + ส่วนกลาง
1				
2				
...				
50				

ข้อเสนอแนะที่ ๑ สนับสนุนให้ ศปถ.เขต มีรูปแบบการประชุมโดยข้อมูลสถิติ Problem base และ Case base ประกอบการวิเคราะห์และขับเคลื่อนร่วมกับเครือข่ายในพื้นที่

การดำเนินงานระยะที่ ๑

สจส. โดย กน.สจส. เขียว
ศปถ.เขต ต้นแบบจำนวน ๖ เขต
เข้าร่วมประชุมกับ ศรท.

กำหนดต้นแบบการประชุมโดยใช้
ข้อมูล Case base/Problem
base ให้กับ ศปถ.เขต

การดำเนินงานระยะที่ ๒

ศปถ.เขต ต้นแบบจำนวน ๖ เขต
จัดประชุมโดยใช้ข้อมูล Case base/
Problem base

ศปถ.เขต ๔๔ เขต
ศึกษาเรียนรู้รูปแบบโดยใช้
ข้อมูล Case base/
Problem base

การดำเนินงานระยะที่ ๓

ศปถ.เขต ๕๐ เขต
จัดประชุมโดยใช้ข้อมูล Case
base/Problem base

ปรับปรุง
และประเมินผลการประชุมโดย
ใช้ข้อมูล Case base/
Problem base

นำผลการประชุมไปสู่การแก้ไขปัญหา
อุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ กทม.

ข้อเสนอแนะที่ ๒ มีช่องทางรวบรวมแผน การดำเนินการ การติดตามผล ศปถ.เขต ๕๐เขต

การดำเนินงานระยะที่ ๑

สจส. โดย กน.สจส. เชิญ
ศปถ.เขต ดันแบบเข้าร่วมประชุม

กำหนดต้นแบบช่องทางรวบรวม
/เครื่องมือที่จำเป็น

การดำเนินงานระยะที่ ๒

ศปถ.เขต นำร่องทดลองใช้ระบบฯ

ศปถ.เขต ที่เหลือ
ศึกษาเรียนรู้ระบบฯ

การดำเนินงานระยะที่ ๓

ศปถ.เขต ๕๐ เขต ใช้ระบบฯ
อย่างเต็มประสิทธิภาพ

ปรับปรุงระบบฯ
ให้มีความสมบูรณ์

การดำเนินงานของระบบฯ
สำคัญี่ผลตามวัตถุประสงค์

(ร่าง) ขั้นตอนการดำเนินการส่งข้อมูลผู้เสียชีวิตรายเดือนของ ศรก. ไปยัง ศปถ.เขต

ลำดับ	กระบวนการ	ระยะเวลา	ผู้เกี่ยวข้อง
1	รับข้อมูลจาก ศรก. ในการประชุม	รายเดือน	กลุ่มสถิติและวิจัย
2	จำแนกรายละเอียดรายบุคคล ประกอบด้วย ข้อมูลผู้เสียชีวิต สาเหตุและพฤติกรรมเสี่ยง จุดที่เกิดเหตุ ลักษณะการเกิดเหตุ พิกัดรูปถ่ายแผนที่ (ถ้ามี) ฯลฯ	1 สัปดาห์หลังการประชุม	กลุ่มสถิติและวิจัย
3	เสนอ ผอ.กน. ส่งกลุ่มงานวิชาการจราจร		
4	กลุ่มงานวิชาการส่ง ศปถ.เขต		
5	ศปถ.เขต ตอบกลับผลการดำเนินการ	5 วันทำการ	กลุ่มวิชาการจราจร
6	สรุปและนำเสนอผลในกลุ่มไลน์ที่เกี่ยวข้อง	1 เดือน	กลุ่มวิชาการจราจร
		ภายใน 3 วันหลังได้รับแจ้งจากกลุ่มงานวิชาการจราจร	กลุ่มสถิติและวิจัย

ความคืบหน้าเพิ่มเติม

1.2 การดูสรุปสาระสำคัญการประชุมและเอกสารประกอบ ย้อนหลัง

เอกสารประชุม ครงก - Google ไดรฟ์

https://drive.google.com/drive/folders/1Mhz0Jh4e0ylkYl3lytfACZBOPzd0X6r-?form=MY01SV&OCID=MY01SV

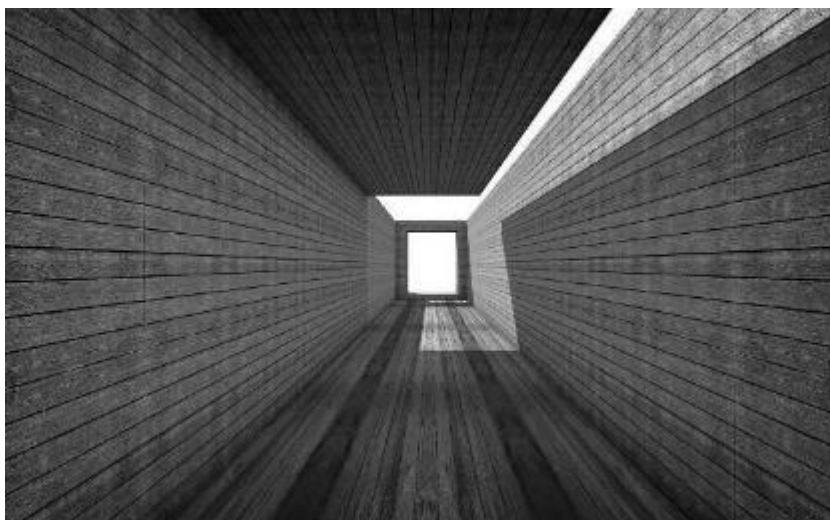
Always browse with Microsoft Edge to make sure your favorite sites work [Update my settings](#) [Explore Microsoft Edge](#)

ไดรฟ์ [ลงชื่อเข้าสูระบบ](#)

เอกสารประชุม ครงก [ดาวน์โหลดทั้งหมด](#)

โฟลเดอร์ ชื่อ ↑

ประชุมครั้งที่1-63_วันที่3-...	ประชุมครั้งที่1-64_วันที่2...	ประชุมครั้งที่2-63_วันที่8-...	ประชุมครั้งที่2-64_วันที่2-...	ประชุมครั้งที่3-63_วันที่1...
ประชุมครั้งที่3-64_วันที่2...	ประชุมครั้งที่4-63_วันที่1...	ประชุมครั้งที่5-63_วันที่1...	ประชุมครั้งที่6-63_วันที่1...	ประชุมครั้งที่7-63_วันที่1...
ประชุมครั้งที่8-63_วันที่1...	ประชุมครั้งที่9-63_วันที่2...	ประชุมสปล.กทม.ครั้งที่1-...		



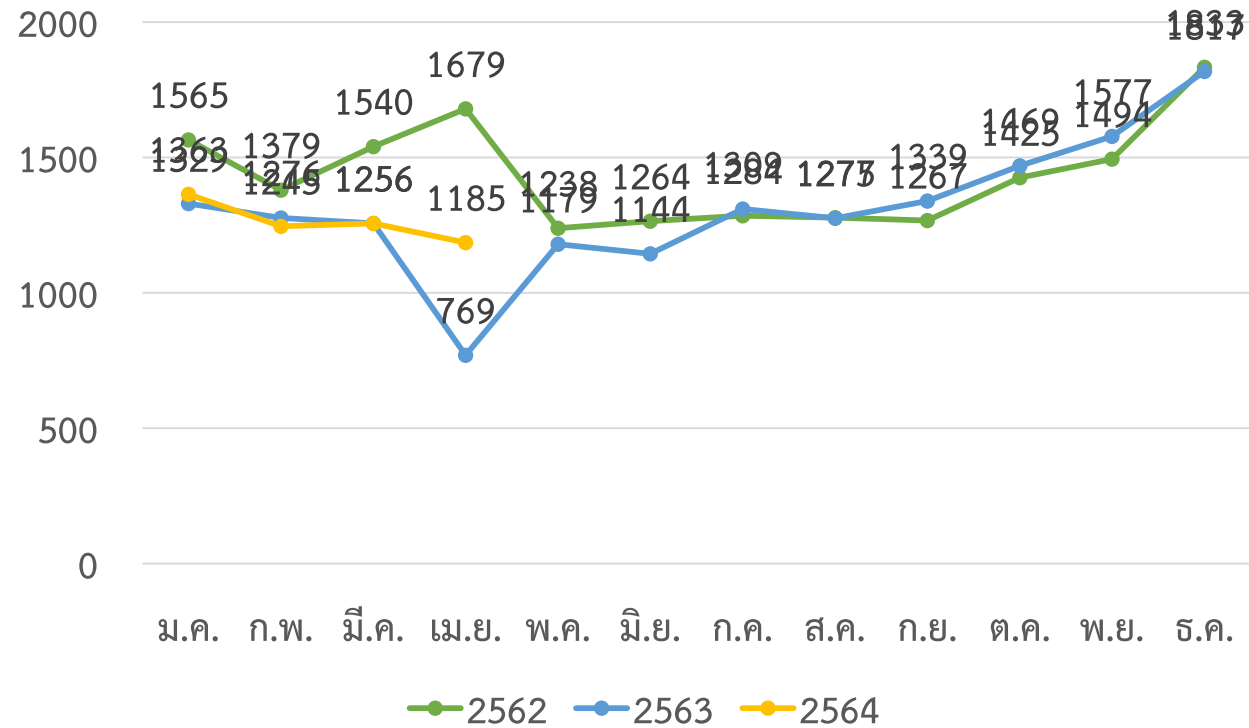
เรื่องแจ้งเพื่อทราบ

2.1 รายงานสถานการณ์เดือนเมษายน 2564

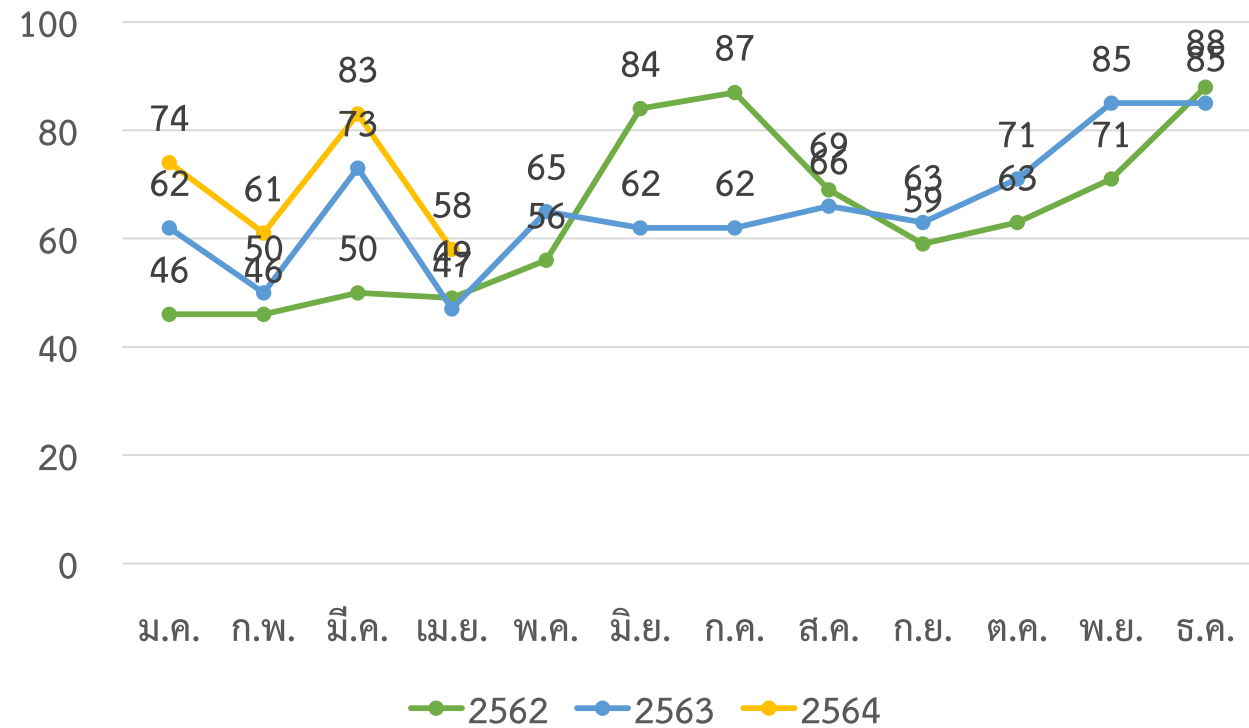
2.2 ตัวอย่างการวิเคราะห์ระดับเขต

วาระที่ 2

ทั่วประเทศ



กรุงเทพมหานคร

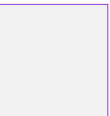


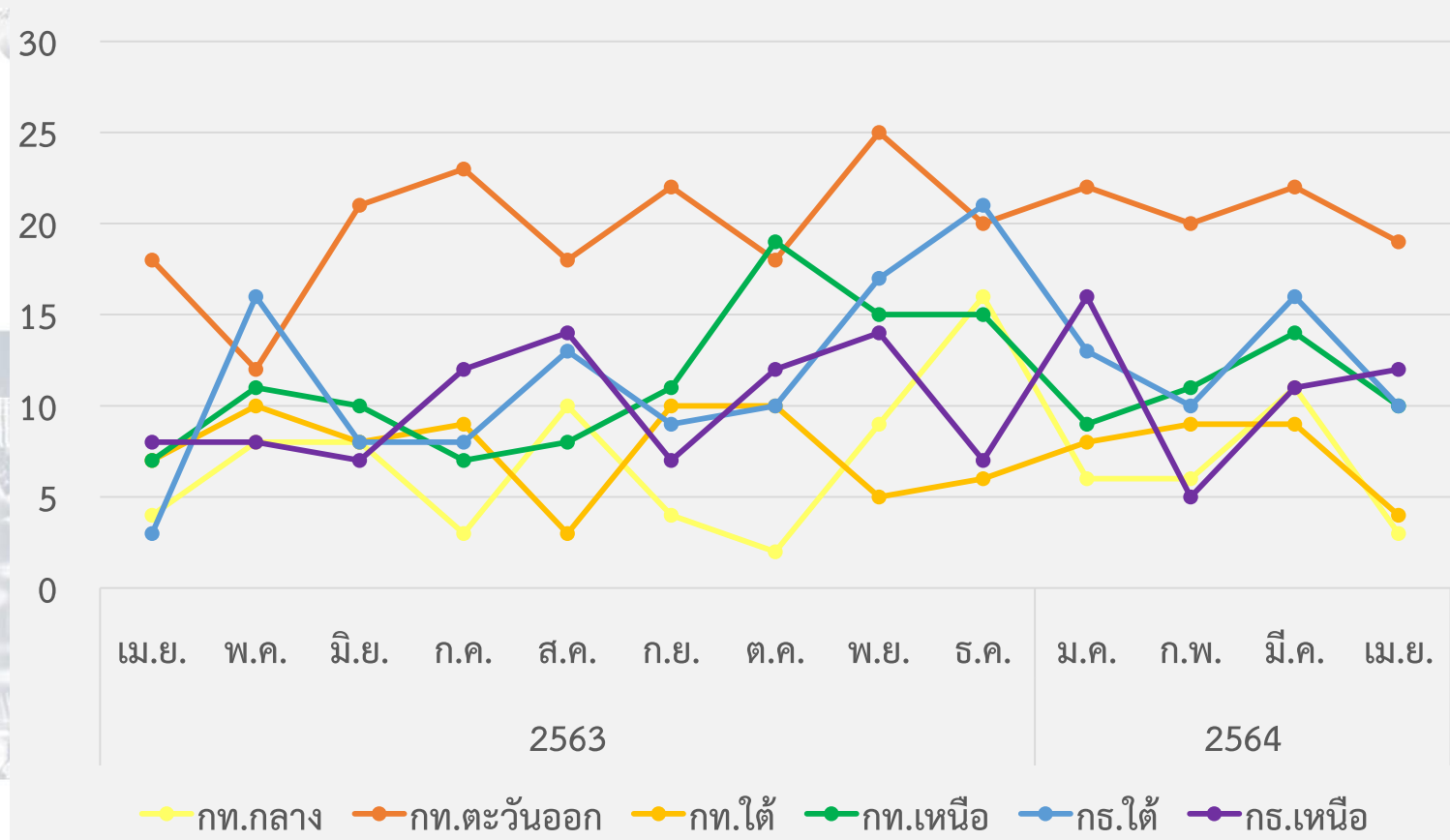
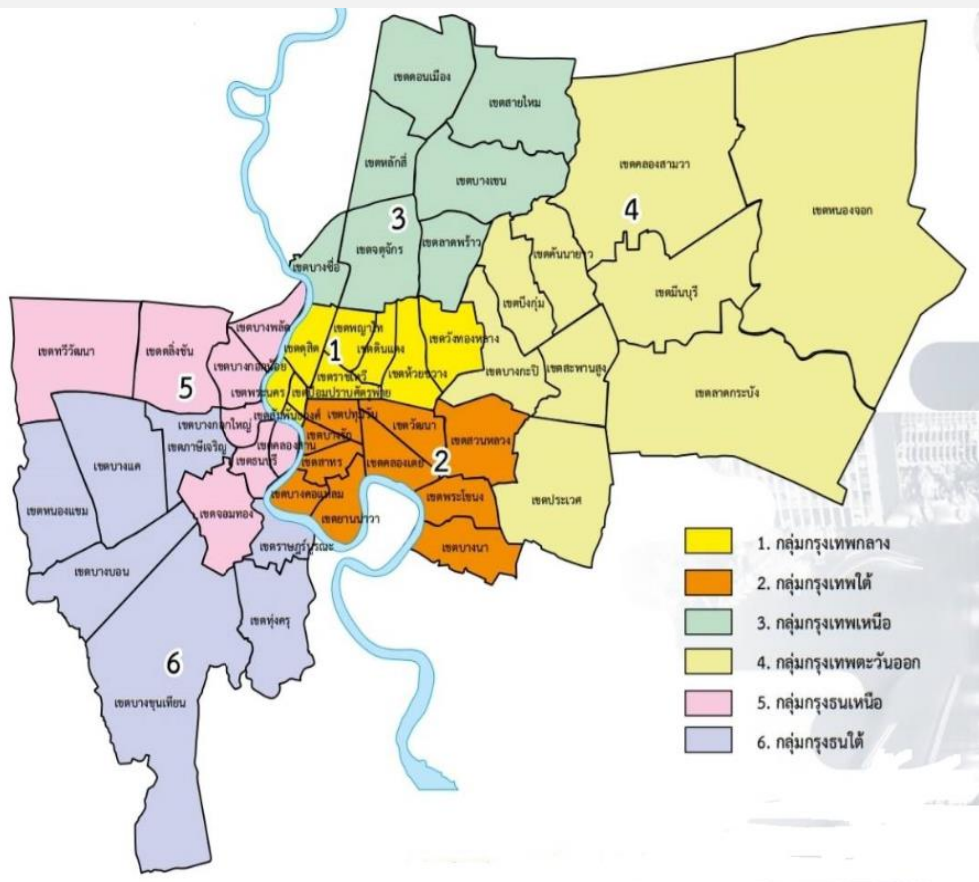
จากข้อมูลพบว่า แนวโน้มผู้เสียชีวิตพื้นที่กรุงเทพฯเพิ่มขึ้นจากปี2563 โดยจำนวนผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นคิดเป็น 18.97%

ภาพรวมประเทศเพิ่มขึ้นจากปี2563 คิดเป็น 9.05%

ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง

- โรคระบาดCOVID-19
- พรก.ฉุกเฉิน / มาตรการควบคุมการระบาดCOVID-19
- Work from home / การเรียนออนไลน์
- ปริมาณการใช้รถโดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ เพื่อการขนส่งสิ่งของและอาหารเพิ่มขึ้นจำนวนมาก





เขตที่มีผู้เสียชีวิตสะสมเกิน 3 ราย

กรุงเทพกลาง(26) = เขตห้วยขวาง(9)

กรุงเทพใต้(30) = เขตบางนา(8) เขตคลองเตย(5) เขตวัฒนา(4)

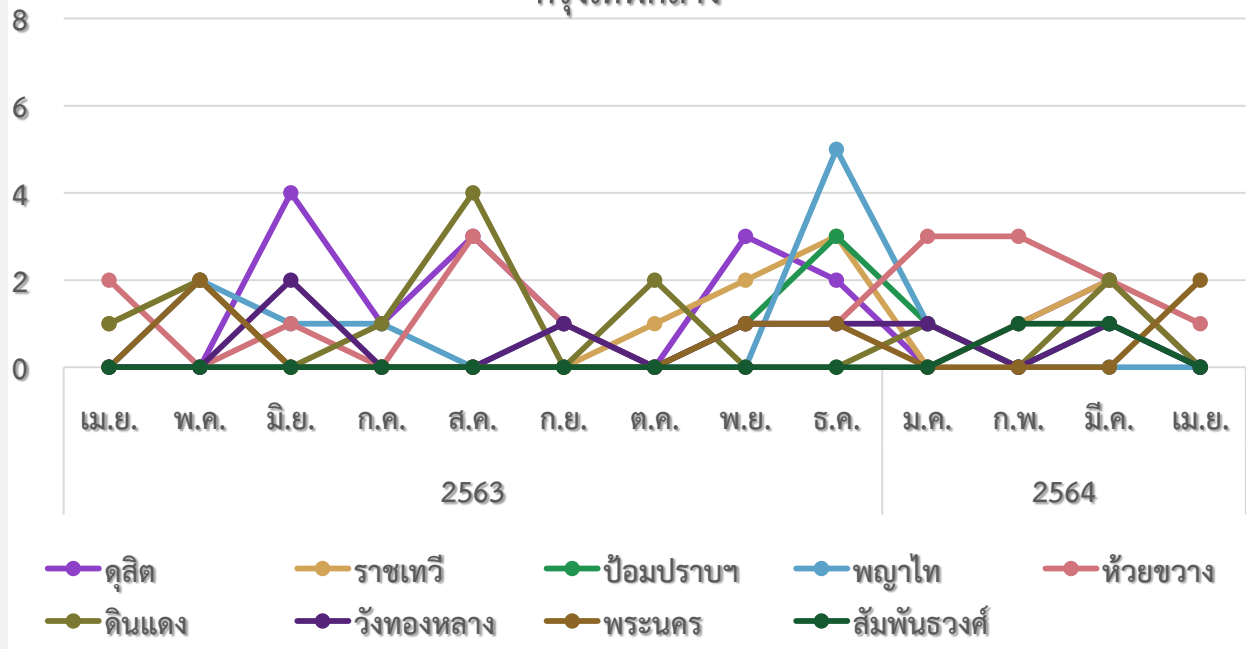
กรุงเทพเหนือ(44) = เขตลาดพร้าว(9) เขตดอนเมือง(8) เขตบางเขน(8) เขตสายไหม(7) เขตจตุจักร(5)

กรุงเทพตะวันออก(83) = เขตลาดกระบัง(26) เขตหนองจอก(15) เขตประเวศ(12)

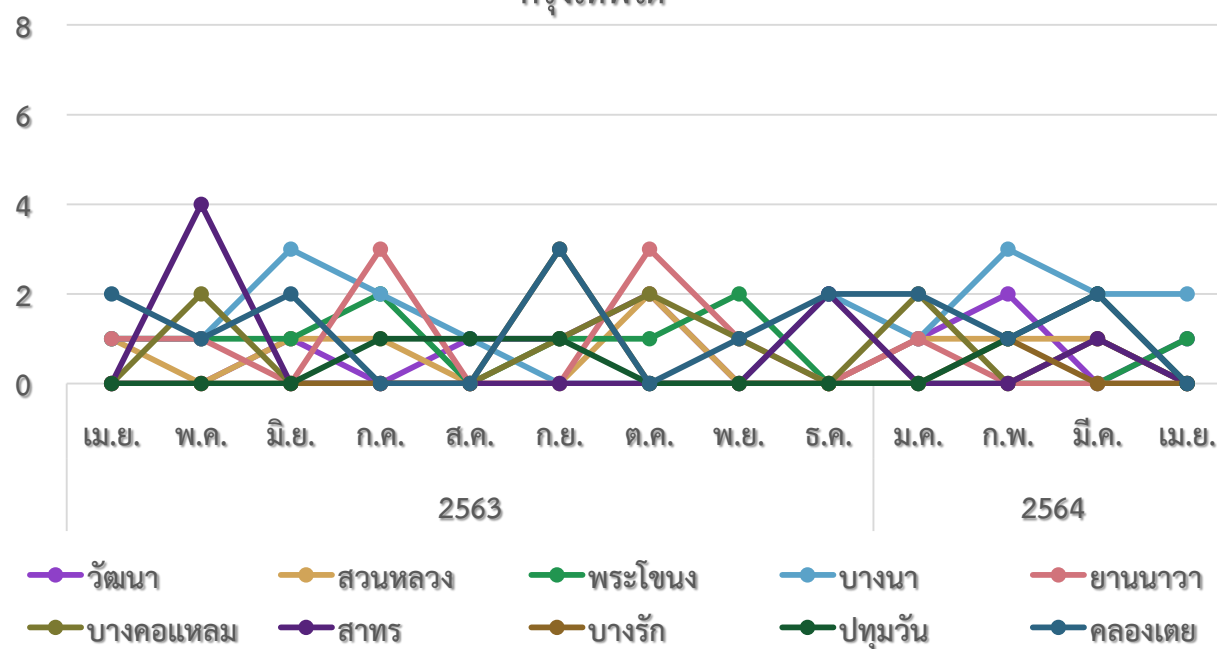
กรุงเทพมหานครเหนือ(44) = เขตจอมทอง(9) เขตทวีวัฒนา(8) เขตตลิ่งชัน(8) เขตบางกอกน้อย(8) เขตธนบุรี(6)

กรุงเทพมหานครใต้(49) = เขตบางบอน(11) เขตบางแค(9) เขตบางขุนเทียน(7) เขตราชบุรีบูรณะ(7) เขตภาษีเจริญ(6) เขตหนองแขม(6)

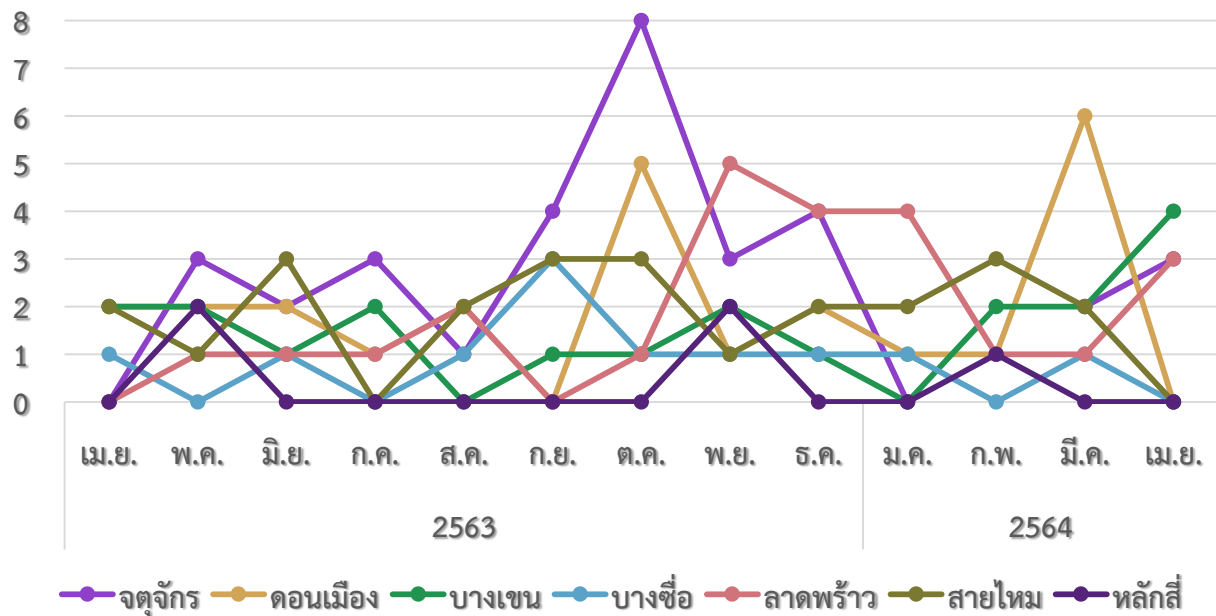
กรุงเทพมหานคร



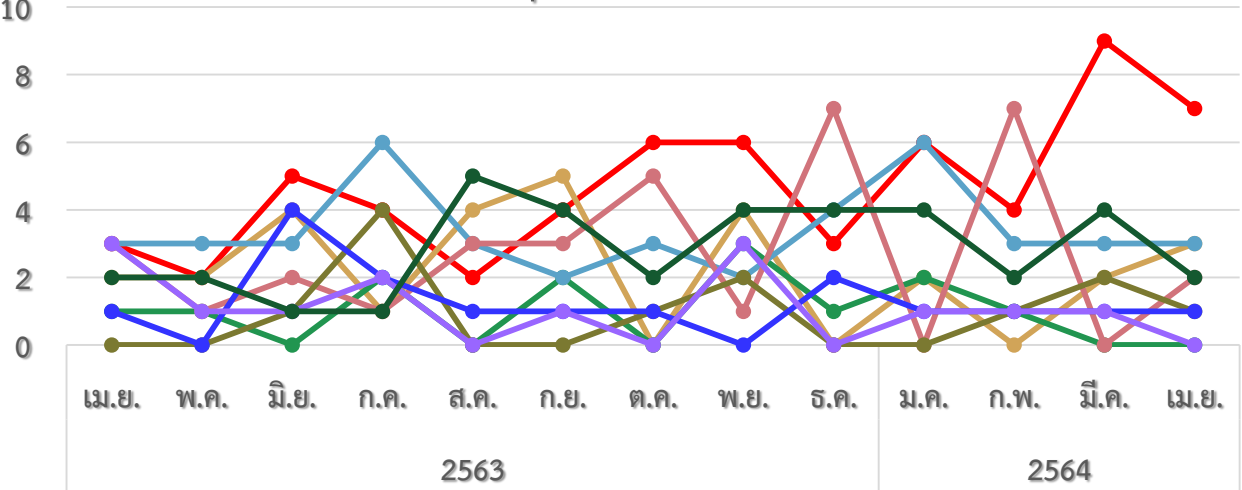
กรุงเทพใต้



กรุงเทพเหนือ

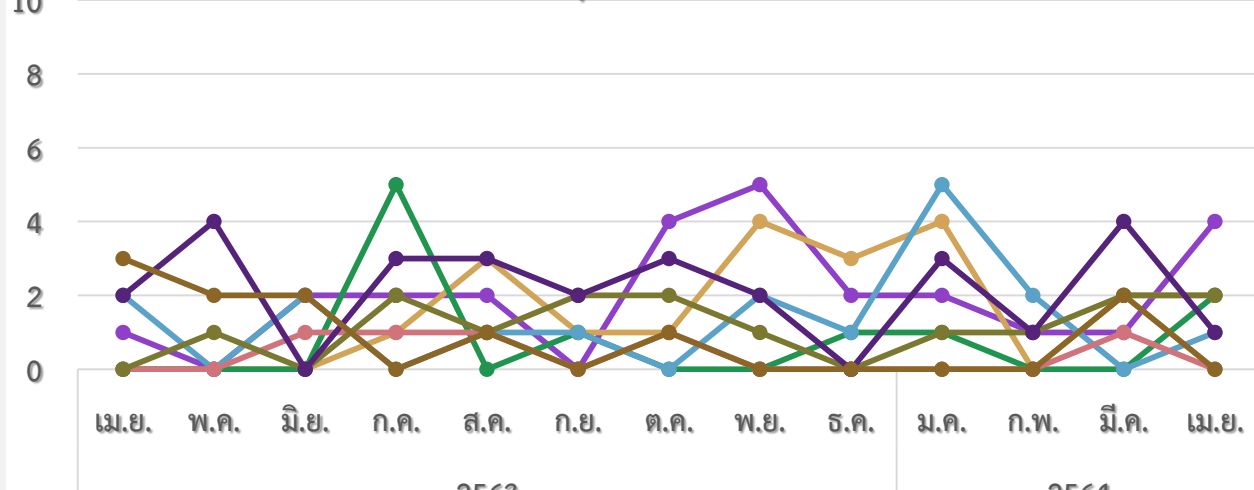


กรุงเทพตะวันออก



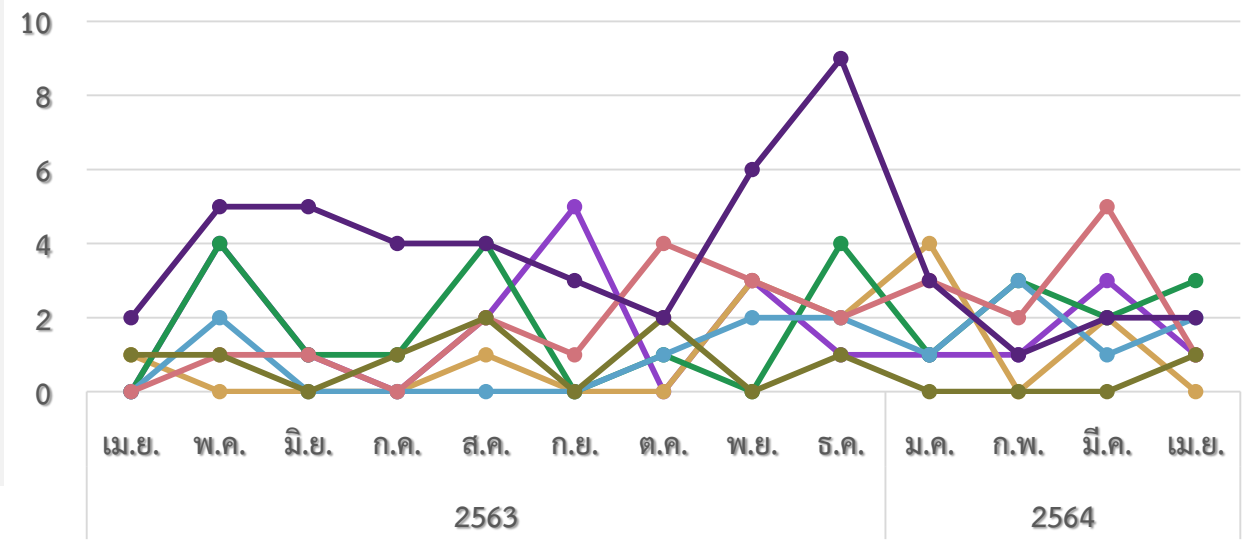
- ลาดกระบัง
- คลองสามวา
- คันนายาว
- หนองจอก
- มีนบุรี
- บึงกุ่ม
- บางกะปิ
- สะพานสูง
- ประเวศ

กรุงเทพมหานคร

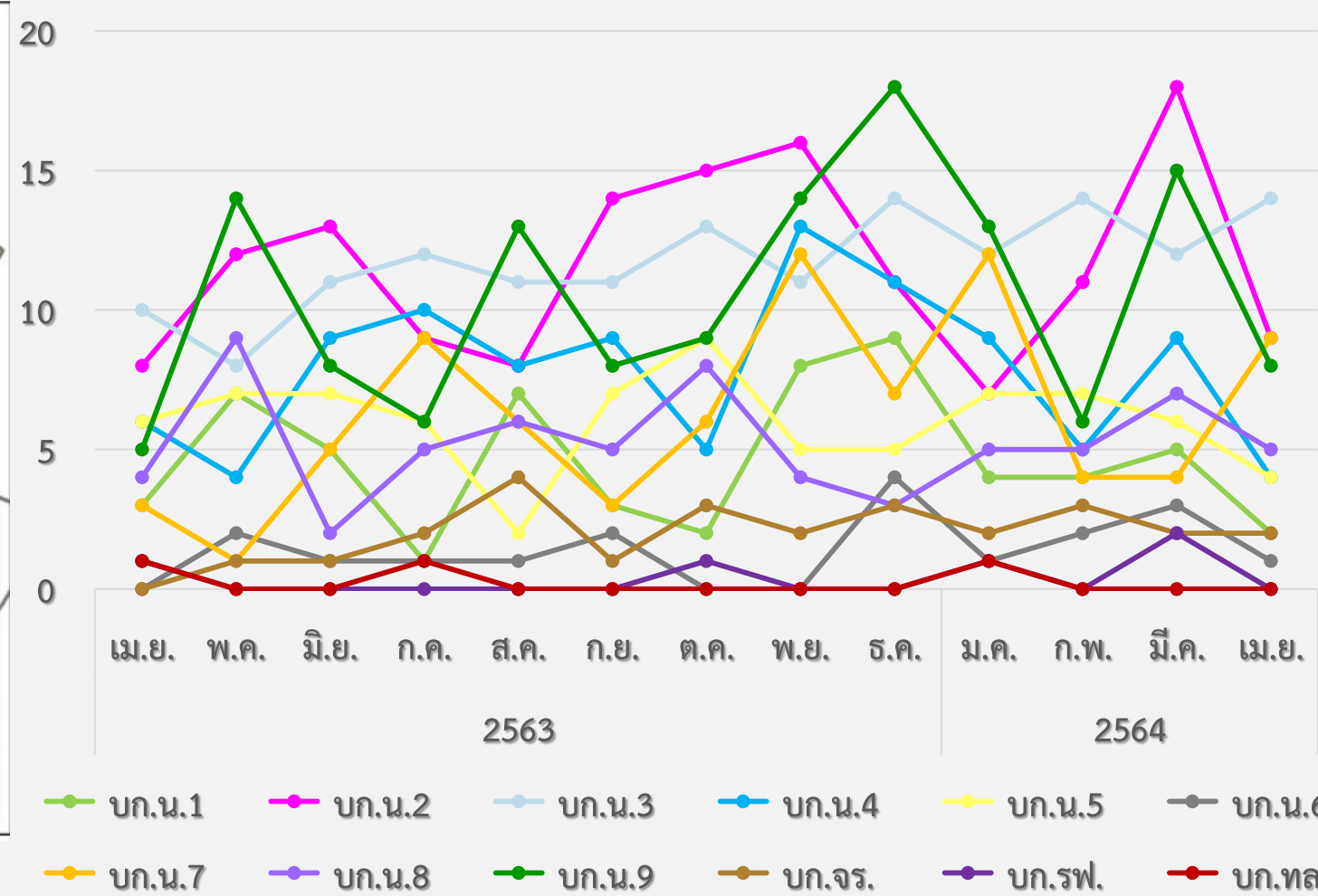
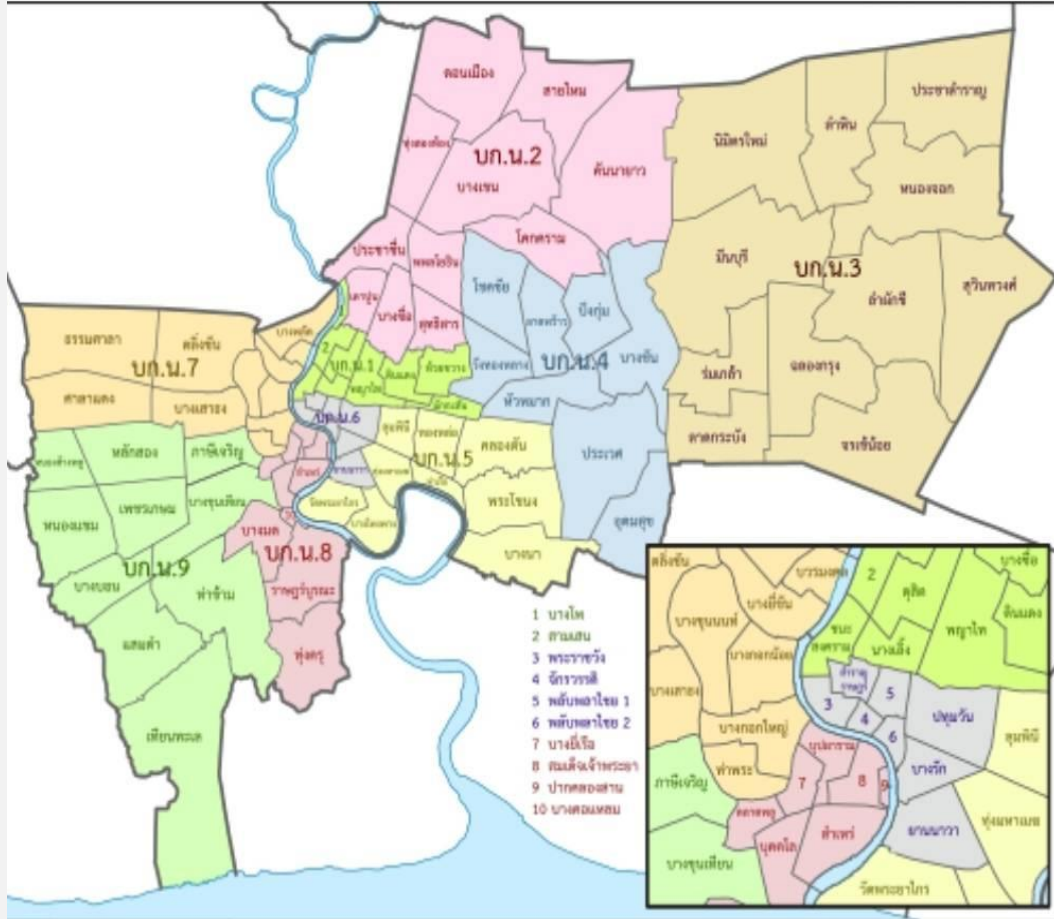


- ทวีวัฒนา
- ตลิ่งชัน
- บางพลัด
- บางกอกน้อย
- บางกอกใหญ่
- ธนบุรี
- จอมทอง
- คลองสาน

กรุงเทพมหานคร



- ภาษีเจริญ
- หนองแขม
- บางแค
- ราษฎร์บูรณะ
- บางบอน
- ทุ่งครุ
- บางขุนเทียน



สน.ที่มีผู้เสียชีวิตสะสมมากกว่า3ราย คือ

บก.น.1(15) สน.มักกะสัน(5)

บก.น.2(45) สน.บางเขน(8) สน.คันนายาว(8) สน.โคกคราม(8) สน.ดอนเมือง(7)

บก.น.3(52) สน.มีนบุรี(11) สน.ลาดกระบัง(9) สน.หนองจอก(6) สน.ลำผักชี(6)

สน.จระเข้บัว(6) สน.ฉลอม(6)

บก.น.4(27) สน.ประเวศ(11) สน.อุดมสุข(5) สน.โชคชัย(4)

บก.น.5(24) สน.บางนา(8) สน.ทองหล่อ(5)

บก.น.6(7) สน.พหลโยธิน(4)

บก.น.7(29) สน.บางขุนนนท์(8) สน.ตลิ่งชัน(6) สน.ธรรมศาลา(4)

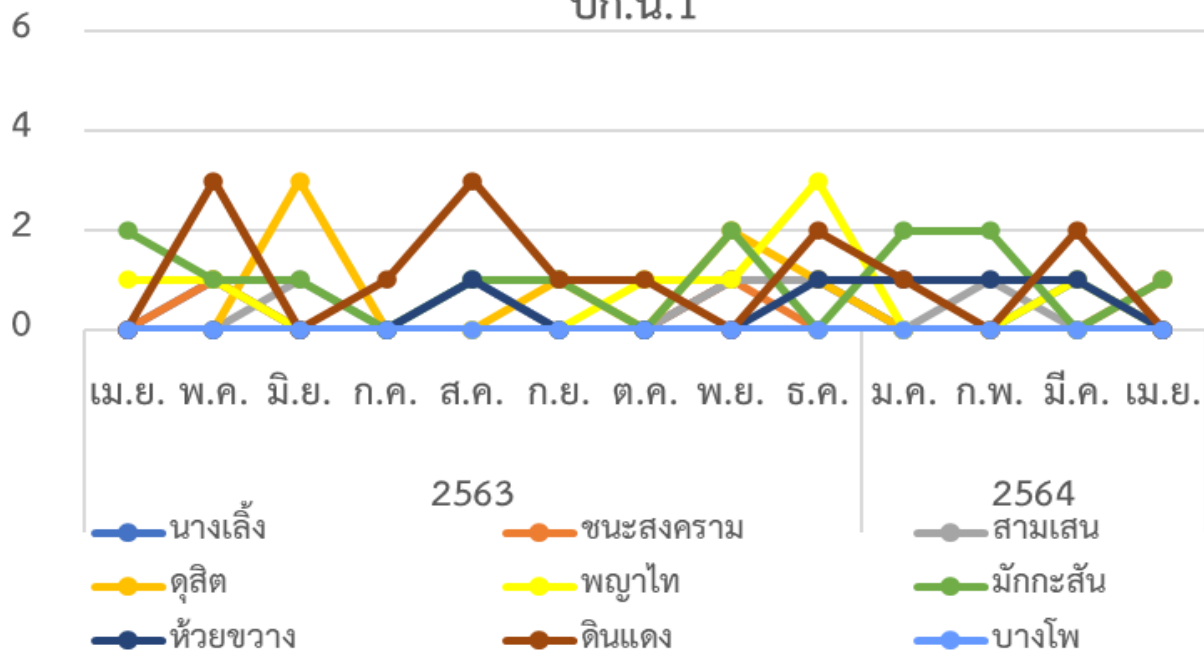
บก.น.8(22) สน.ราชบุรณะ(6) สน.บางมด(4)

บก.น.9(42) สน.บางขุนเทียน(9) สน.หลักสอง(7) สน.ภาษีเจริญ(5) สน.หนองแขม(5)

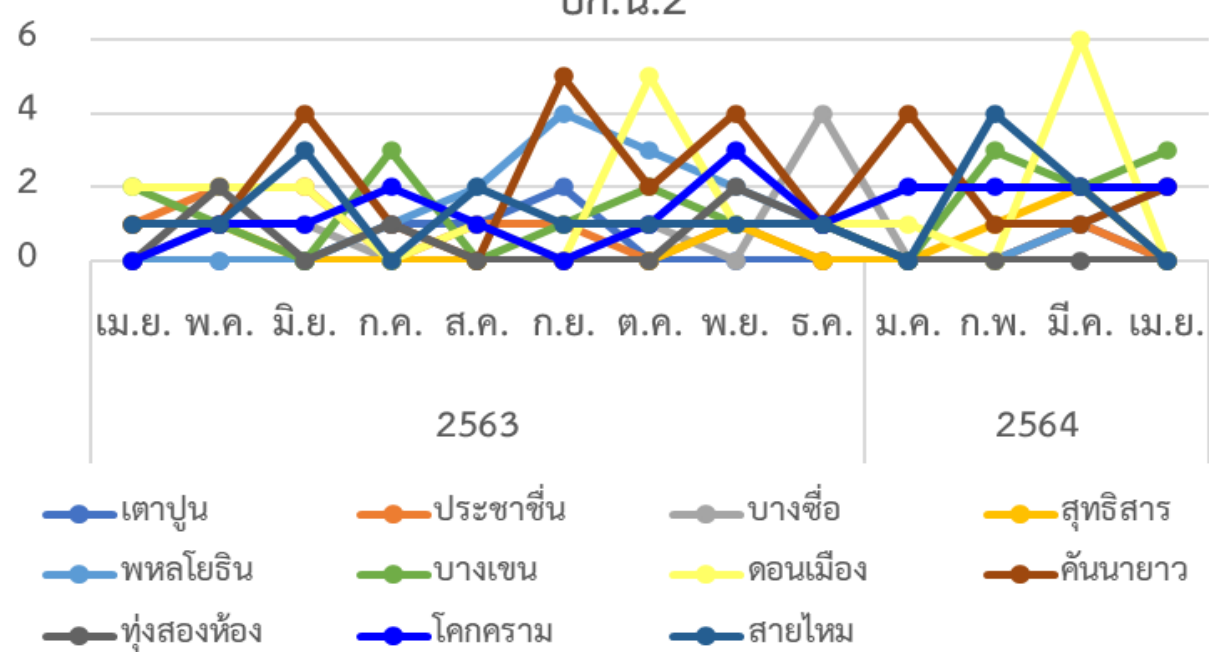
สน.แสมดำ(5)

บก.จร.(9) สน.ทางด่วน1(5)

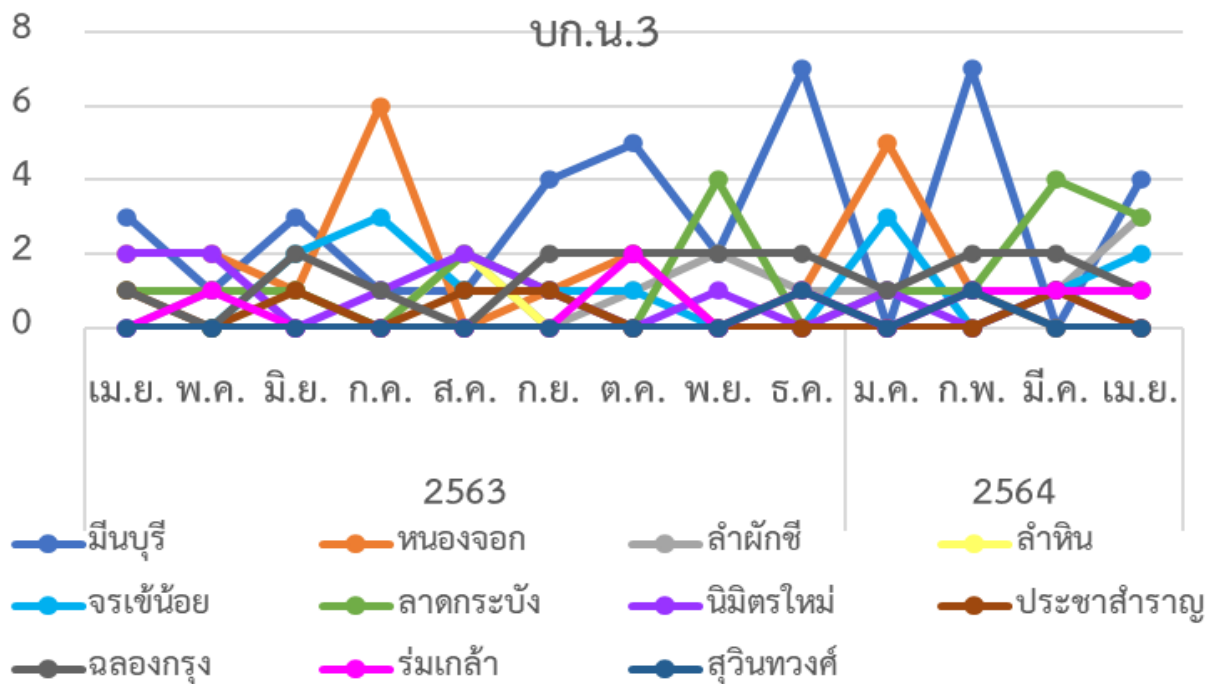
บก.น.1



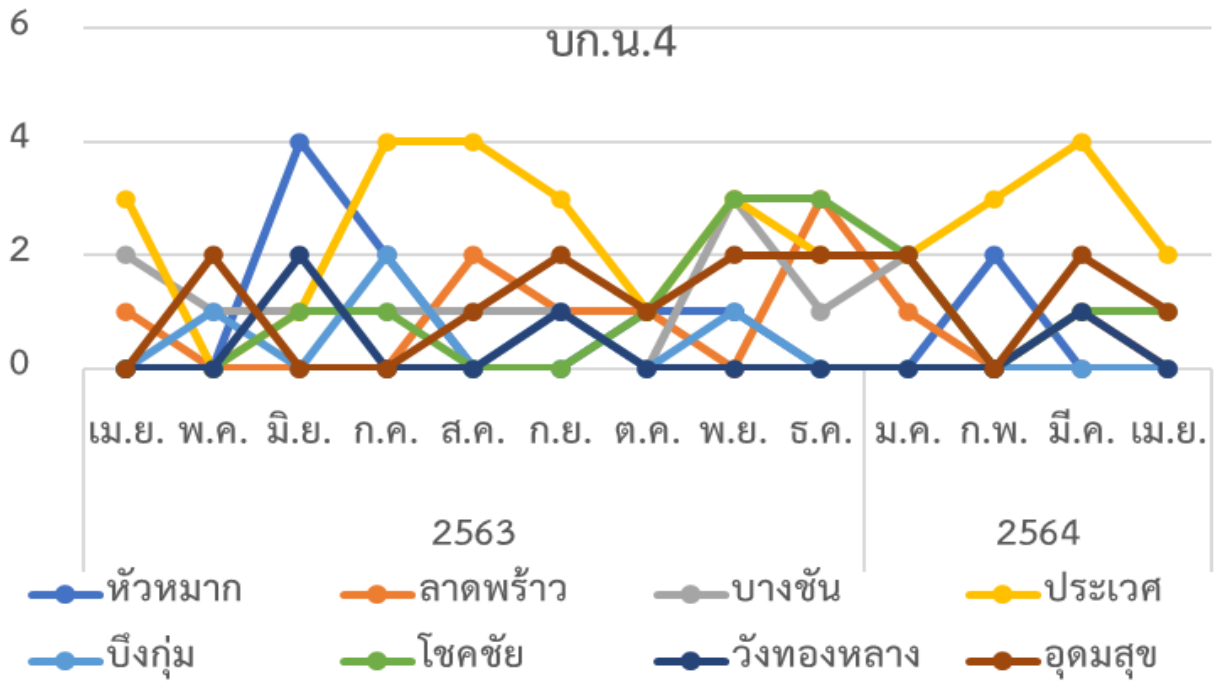
บก.น.2



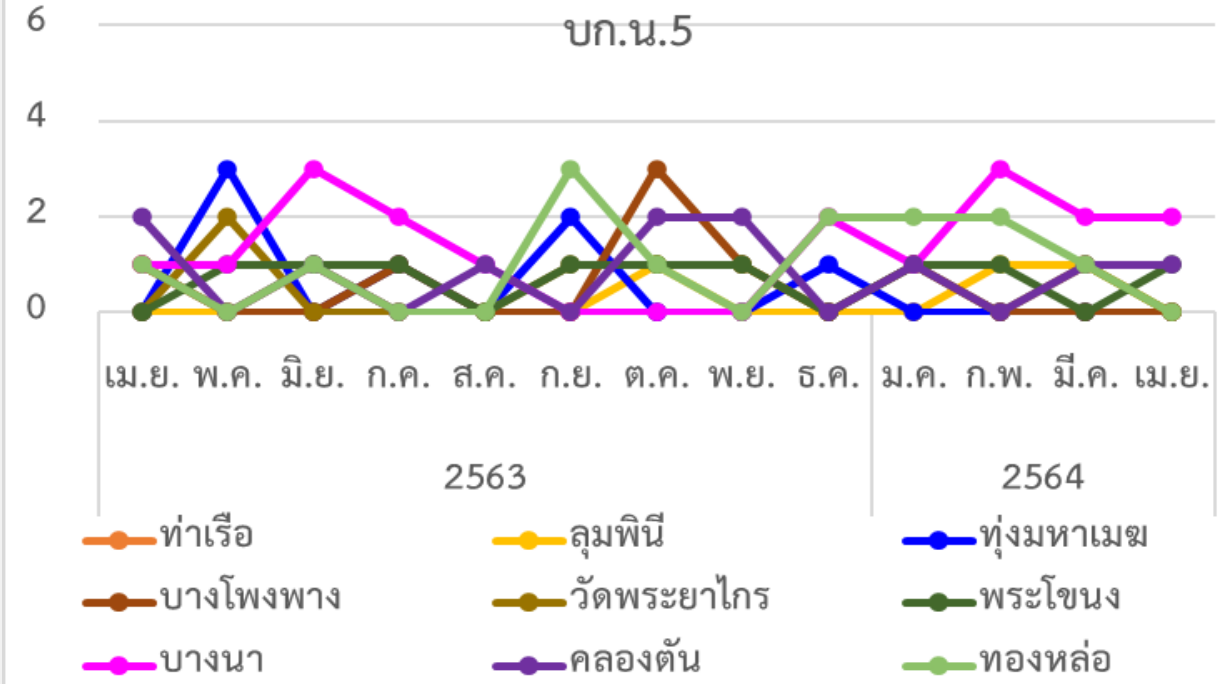
บก.น.3



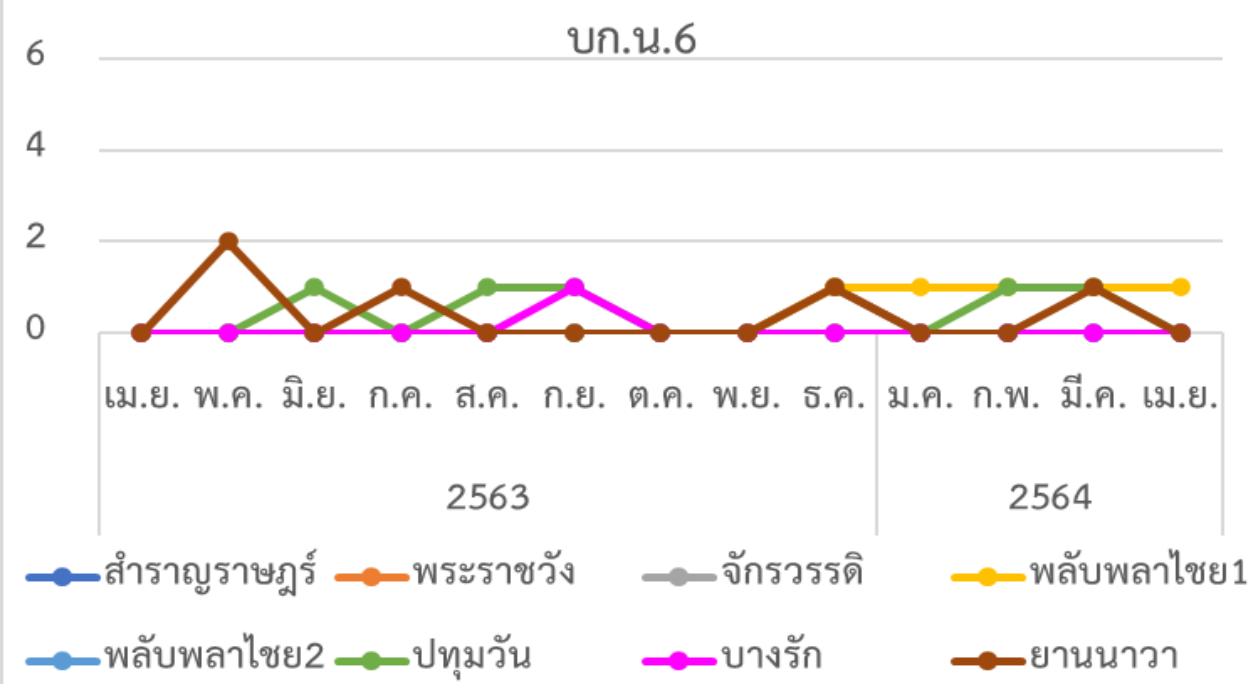
บก.น.4

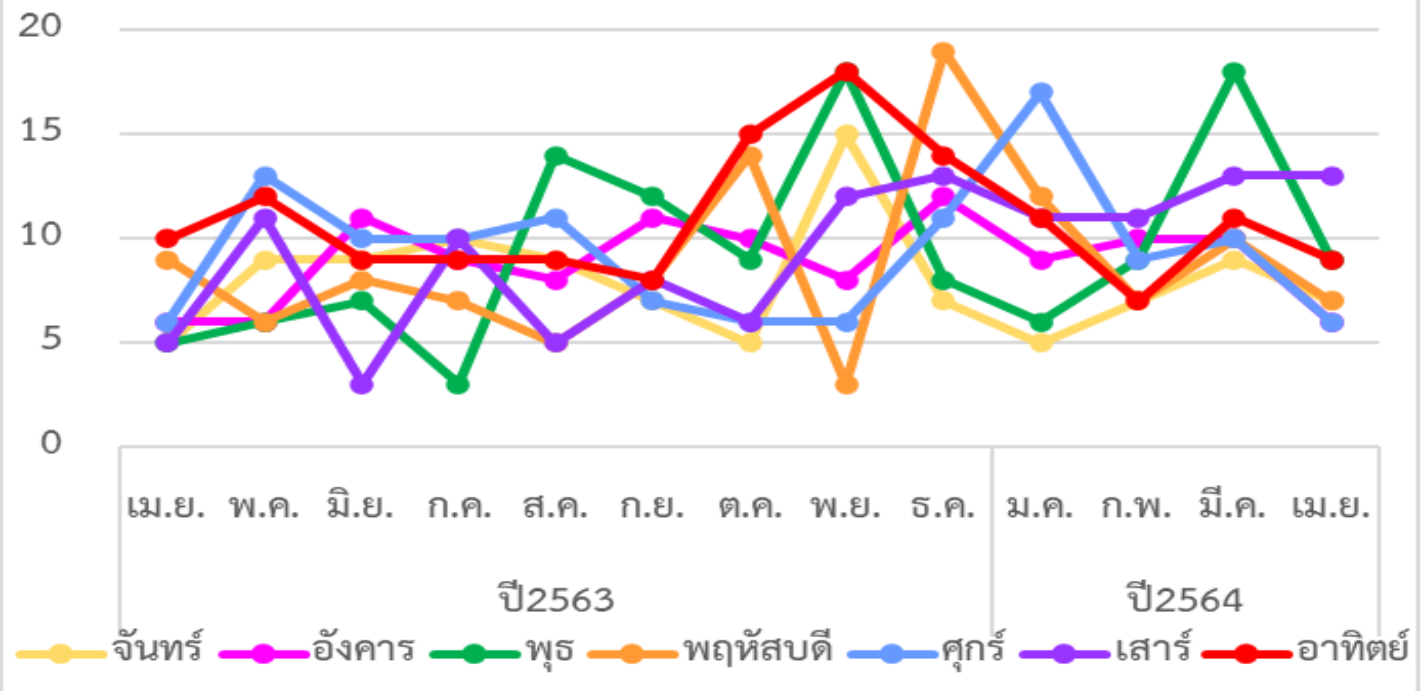


บก.น.5

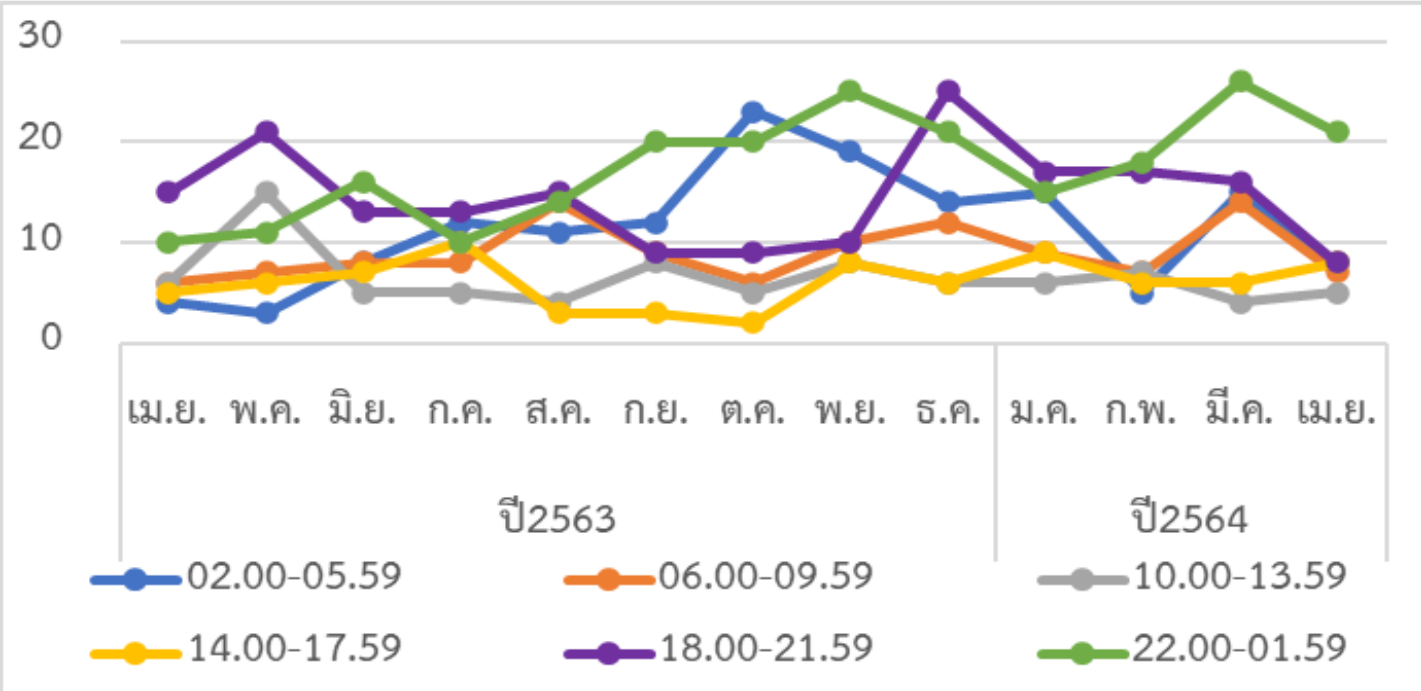


บก.น.6





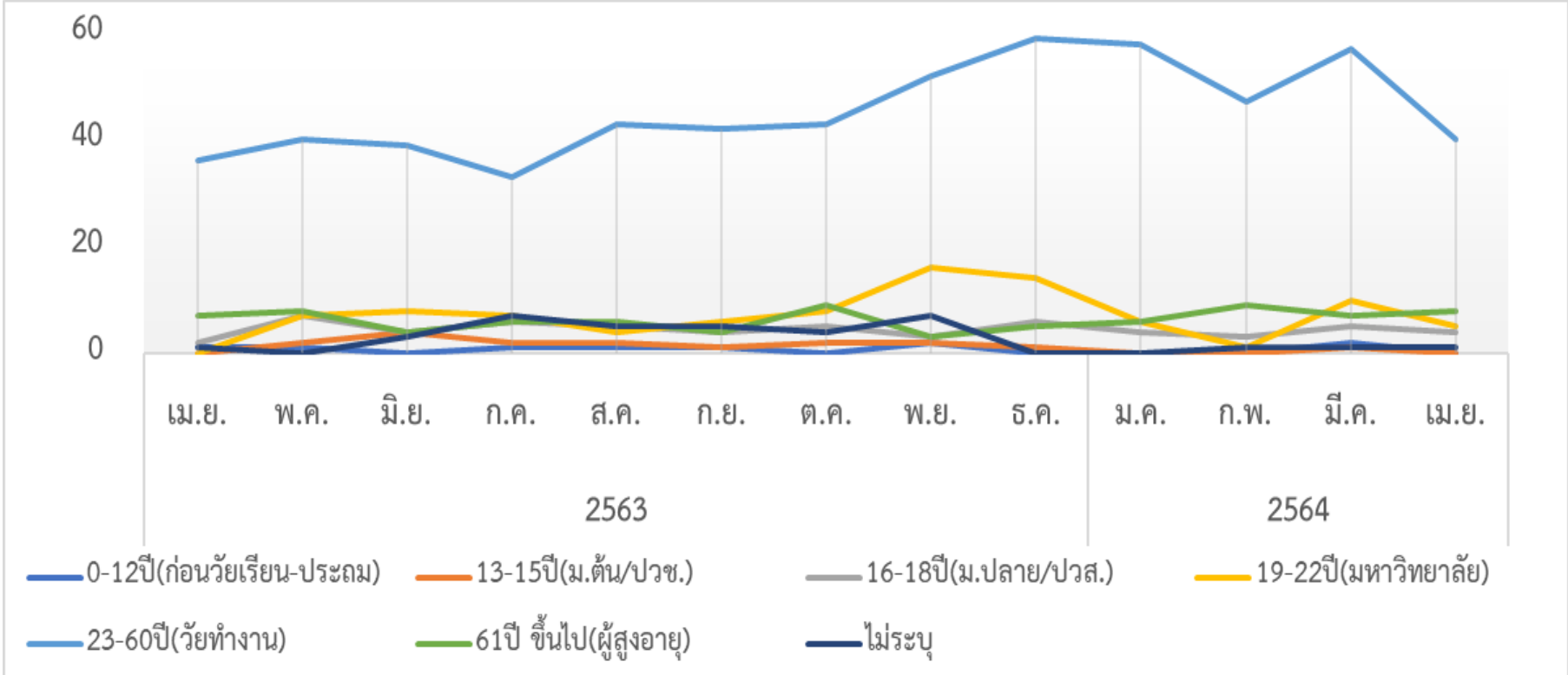
*วันเกิดเหตุมากที่สุดคือวันเสาร์(17.84%) วันพุธ (15.61%),วันศุกร์(15.61%) ต่างจากปี2563 ที่เกิดเหตุมากที่สุดคือวันอาทิตย์(18.09%) วันพุธ(14.26%) วันอังคาร (14.09%)

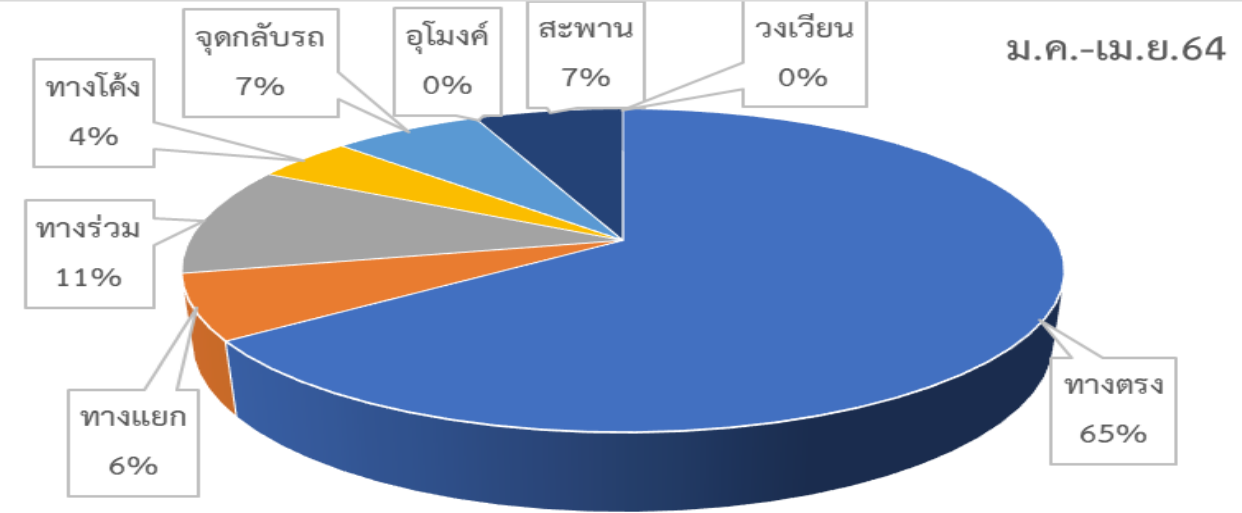
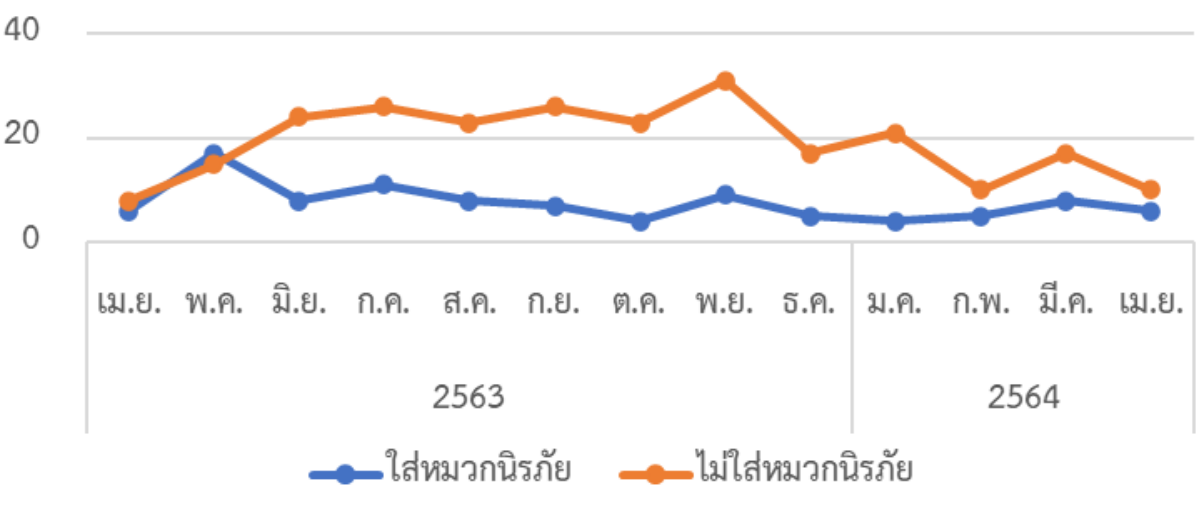
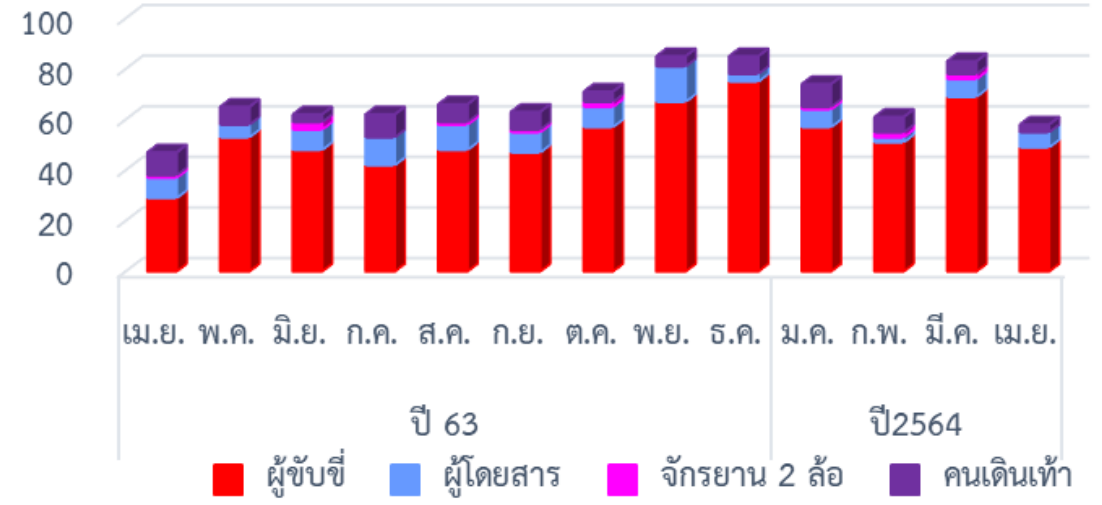
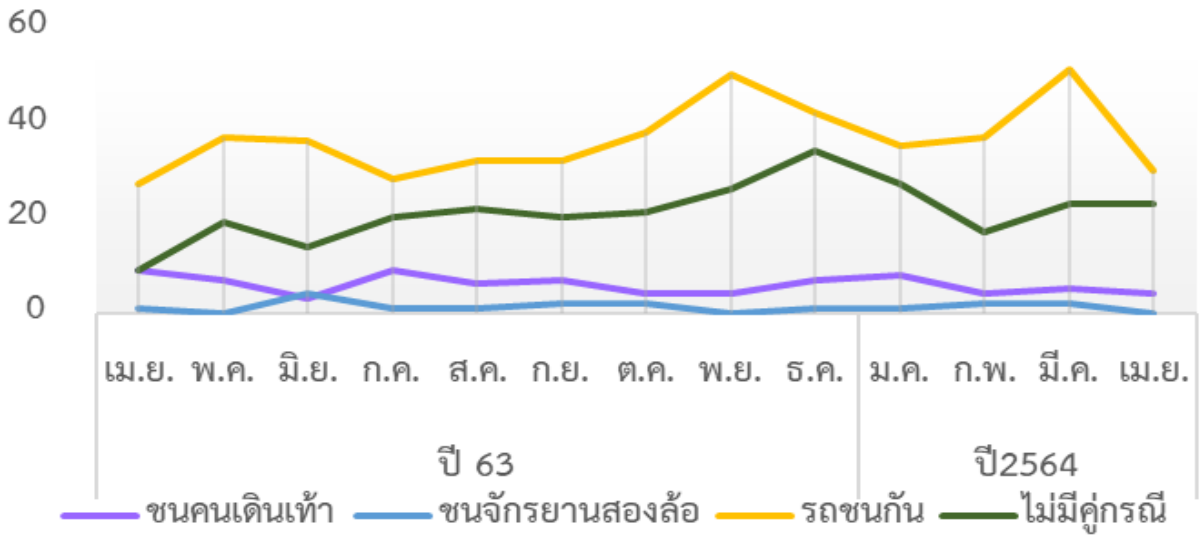


*เวลาเกิดเหตุมากที่สุดคือเวลา22.00-01.59น.(29.74%) เวลา18.00-21.59น.(21.56%) เวลา02.00-05.59น. (15.99%) คล้ายกับปี2563 เวลา22.00-01.59น.(25.57%) เวลา18.00-21.59น.(22.61%) เวลา02.00-05.59น. (18.43%)



- *สัดส่วนการเสียชีวิต เพศชาย(86.96%)
- เพศหญิง(13.04%)
- *เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ(65.22%)มากกว่า
- ที่ร.พ.(34.42%)
- *ช่วงวัยที่เสียชีวิตมากที่สุดคือวัยทำงาน
- (73.19%) ผู้สูงอายุ(10.87%) นักศึกษา
- มหาวิทยาลัย(7.97%) ต่างจากปี2563
- เล็กน้อยคือวัยทำงาน(63.86%)
- นักศึกษามหาวิทยาลัย(11.55%)
- ผู้สูงอายุ(8.58%)





***ลักษณะเหตุ เกิดจากรถชนกันมากที่สุดคิดเป็น56.88% เกิดเหตุฝ่ายเดียวไม่มีคู่กรณีคิดเป็น33.46% รถชนคนเดินข้ามถนนคิดเป็น7.81% *สถานะผู้เสียชีวิต เป็นผู้ขับขี่(81.88%) คนเดินเท้า(8.33%) ผู้โดยสาร(7.97%)**

***ถนนทางตรงเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคิดเป็น77%**

***รถที่เกิดเหตุส่วนใหญ่เป็นรถจยย.**

***สัดส่วนการไม่สวมหมวกยังคงมีแนวโน้มสูงกว่าการสวมหมวกนิรภัย**

สรุปผลการปฏิบัติการกระทำความผิดเปลี่ยนแปลงและฝ่าไฟแดง

กองกำกับการ 4 กองบังคับการตำรวจจราจร

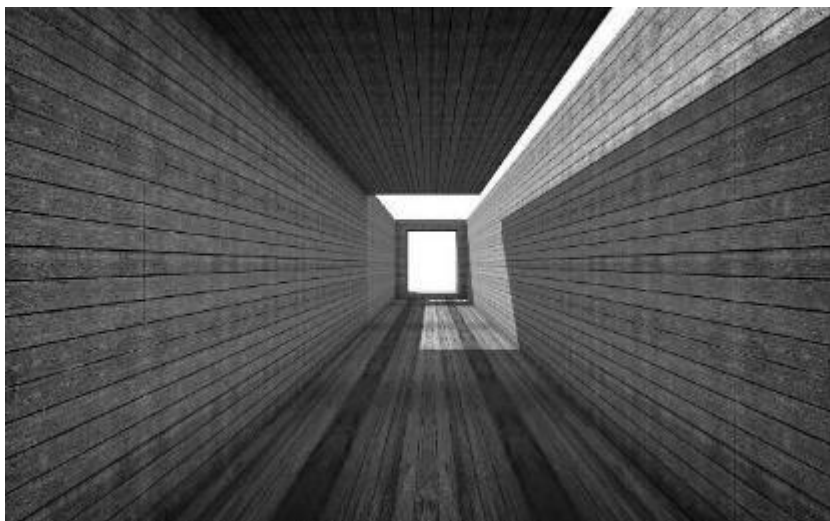
2564	ออกใบสั่ง		ส่งใบสั่ง		ส่งใบเตือน	ชำระค่าปรับ	ตัดเตือนใบสั่ง	ยกเลิกใบสั่ง
	เปลี่ยนแปลง	ฝ่าไฟแดง	เปลี่ยนแปลง	ฝ่าไฟแดง				
มกราคม	18,245	-	18,850	-	17,518	3,231	96	76
กุมภาพันธ์	17,326	3,601	16,838	-	30,145	2,736	114	91
มีนาคม	19,907	6,465	19,292	8,798	10,335	3,213	127	128
เมษายน	14,420	5,894	17,011	6,961	-	2,284	92	82
รวม	69,898	15,960	71,991	15,759	57,998	11,464	429	377

*จากสถิติพบว่า มีการกระทำความผิดตามพ.ร.บ.จราจรทางบก เปลี่ยนช่องทางการจราจร และฝ่าสัญญาณไฟจราจร รวม 87,750ฉบับ ผู้กระทำผิดเข้ามาติดต่อชำระค่าปรับตามกฎหมาย รวม 11,893 ราย

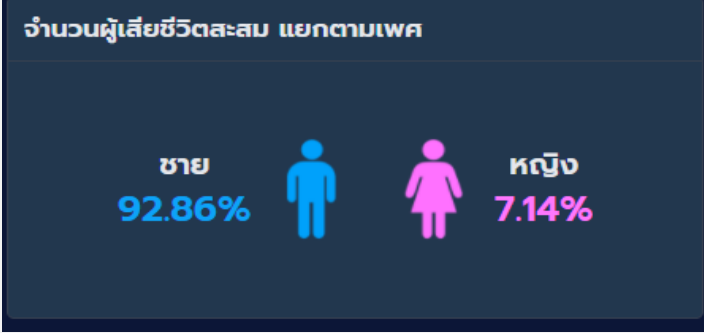
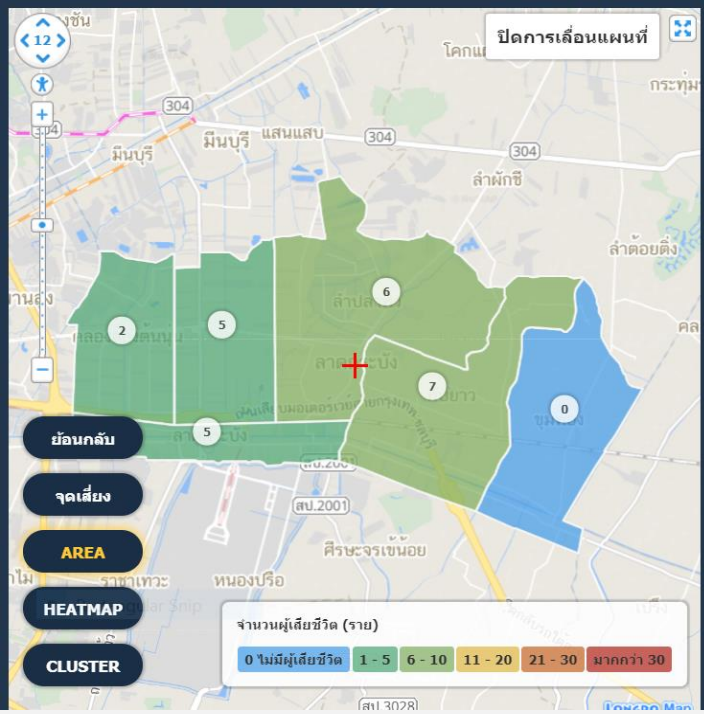


**COVID19 ป้องกันด้วยการฉีดวัคซีน และมีวินัยในตัวเอง(สวมแมส+ล้างมือ)
 อุบัติเหตุทางถนน ป้องกันด้วยวัคซีน(นโยบาย) และการขับเคลื่อนระดับพื้นที่(เจ้าภาพร่วม)**

**ลดคนเจ็บ คนตายจากอุบัติเหตุทางถนน ลดความแออัดในโรงพยาบาล
 และเพิ่มจำนวนเตียงรองรับผู้ป่วยCOVID19**



ตัวอย่าง
การวิเคราะห์ระดับเขต



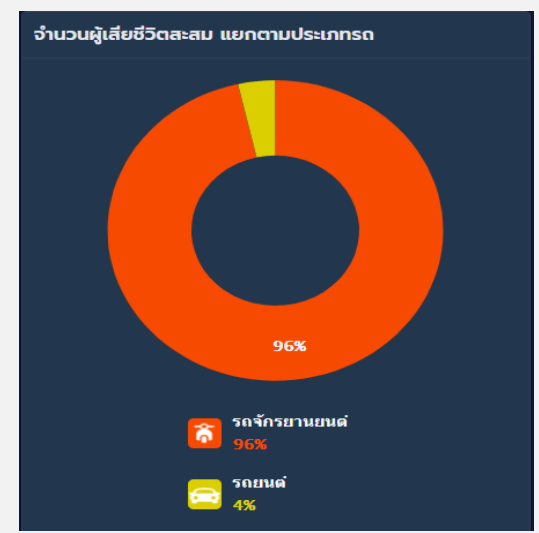
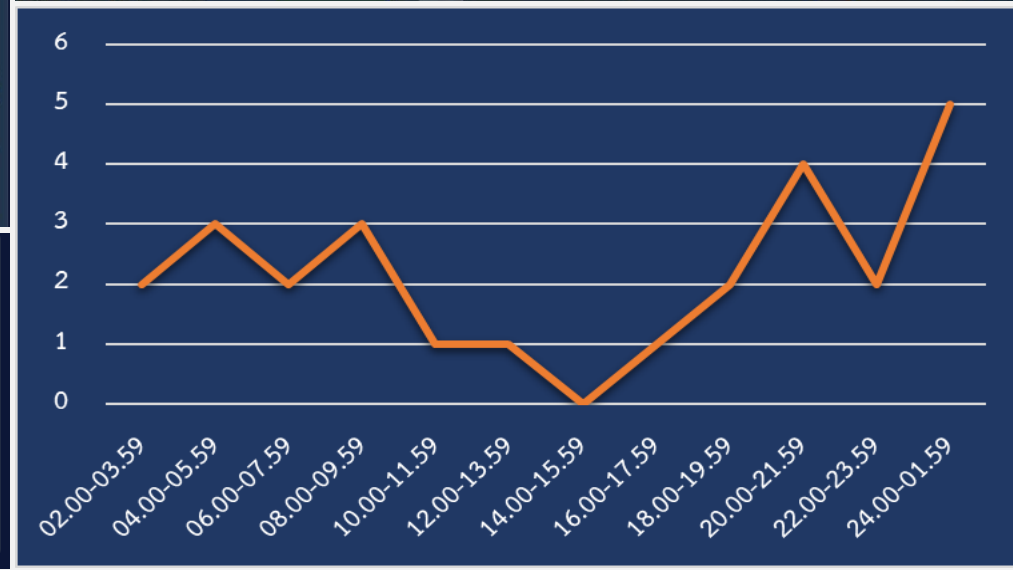
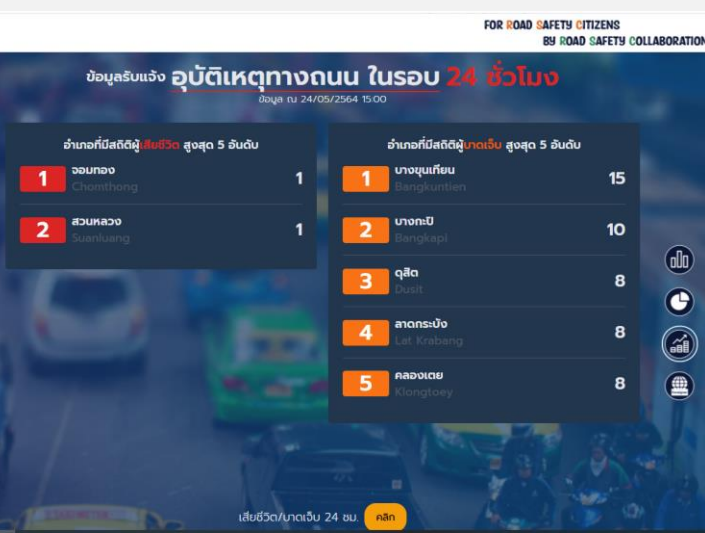
Thai RSC
ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน

กรุงเทพมหานคร

Bangkok

กรุงเทพฯ ดุจเทพสร้าง
เมืองศูนย์กลางการปกครอง
วัด วัง งามเรืองรอง
เมืองหลวงของประเทศไทย

ประชากร	5,666,264
รถจักรยานยนต์	3,896,292
รถยนต์	6,600,979
พื้นที่ ตร.ม.	1,568



ข้อมูลการบาดเจ็บเสียชีวิตสะสม เรียงตามระดับตำบล

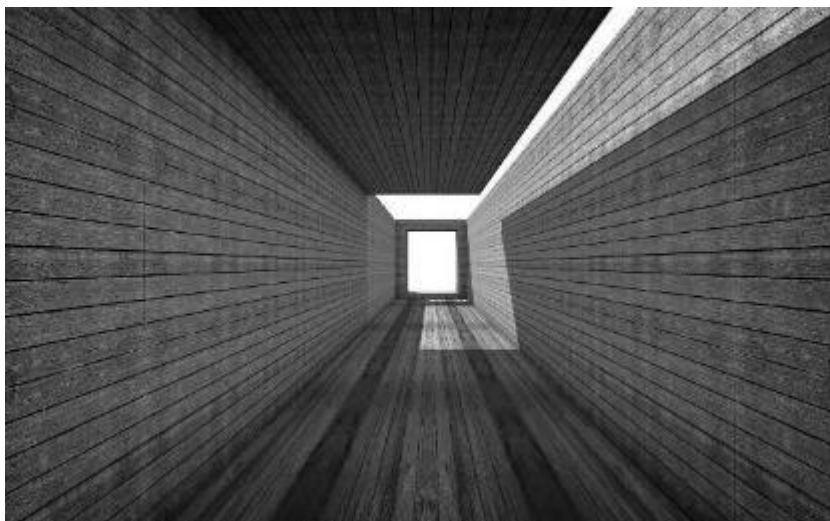
#	ตำบล	เสียชีวิต ↓	บาดเจ็บ
1	ทับยาว	7	220
2	ลำปลาทิว	6	266
3	ลาดกระบัง	5	381
4	คลองสามประเวศ	5	76
5	คลองสองต้นนุ่น	2	218
6	จุมทอง	0	22

เขตลาดกระบัง (ข้อมูลเดือนม.ค.-เม.ย.64)

เป็นอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจยย.ชนกับรถใหญ่(32%) รถจยย.เกิดเหตุฝ่ายเดียว(24%) รถจยย.ชนกับรถยนต์/กระบะ(16%) รถจยย.ชนกัน(16%)

ช่วงอายุที่เสียชีวิตมากที่สุดคือวัยทำงาน 51.85% นักศึกษามหาวิทยาลัย 33.33% ผู้สูงอายุ 11.11%

ช่วงเวลาที่เกิดเหตุมากที่สุดคือเวลา 24.00-01.59 น. (19.23%) เวลา 20.00-21.59 น. (15.38%)



เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา

3.1 เป้าหมายปี 2564

3.2 Case base (1 Case)

วาระที่ 3

วิสัยทัศน์ : เป็นศูนย์กลางจัดการข้อมูล เพื่อความปลอดภัยทางถนน ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

พันธกิจ : สะท้อนผลลัพธ์ ปัญหา ความเสี่ยง สาเหตุ (Feed back loop) ให้เจ้าภาพผ่านกลไก สปถ.

กลยุทธ์ :

1. สปถ.กทม. และ สปถ.เขต นำข้อมูลสถิติ PROBLEM BASE , CASE BASE และการวิเคราะห์ ไปใช้ขับเคลื่อนในระดับนโยบายและระดับพื้นที่อย่างต่อเนื่อง เป็นรูปธรรม

กิจกรรม :

1.1 สนับสนุนให้ สปถ.เขตมีรูปแบบการประชุมโดยข้อมูลสถิติ PROBLEM BASE และ CASE BASE ประกอบการวิเคราะห์และขับเคลื่อนร่วมกับเครือข่ายในพื้นที่

1.2 สนับสนุนให้ สปถ.กทม. และ สปถ.เขต ชวนหน่วยงานเจ้าภาพที่เกี่ยวข้องร่วมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ขับขี่ เช่น องค์กรเอกชน ผู้ประกอบการธุรกิจDelivery สถานศึกษา ชุมชน

1.3 ผลักดันให้มีโครงการนำร่องเพื่อจัดการพฤติกรรมเสี่ยง เน้นเรื่อง ความเร็ว หมวกนิรภัย โดยดำเนินการร่วมกับภาคี/หน่วยงาน ในการสร้างมาตรการที่ต้นทาง(ต้นน้ำ) ควบคู่กับการบังคับใช้กฎหมายและด้านอื่นๆ ในโครงการของ สปถ.เขต

1.4 เพิ่มจุดที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรายงาน ศรท. ให้ สปถ.เขตนำไปกำหนดเป็นจุดเสี่ยงที่จะต้องมีการจัดการในการป้องกันแก้ไข

1.5 สปถ.เขต ส่งเจ้าหน้าที่เข้าร่วมประชุมกับ ศรท. กรณีมี case base ในพื้นที่เขตนั้นๆ

1.6 จัดอบรม(zoom)ให้สปถ.เขตเรื่องการใช้ข้อมูล www.thairsc.com versionใหม่(วิเคราะห์PROBLEM BASE)

1.7 สร้างรูปแบบการนำเสนอ การวิเคราะห์ CASE BASE และจัดอบรมให้สน. เพื่อใช้เป็นข้อมูลหนุน สปถ.เขต

1.8 การวิเคราะห์ทางกายภาพโดยใช้ข้อมูลสถิติใบสั่งจากบช.น.

วิสัยทัศน์ : เป็นศูนย์กลางจัดการข้อมูล เพื่อความปลอดภัยทางถนน ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

พันธกิจ : สะท้อนผลลัพธ์ ปัญหา ความเสี่ยง สาเหตุ (Feed back loop) ให้เจ้าภาพผ่านกลไก สปถ.

กลยุทธ์ :

2. มีช่องทางรวบรวมแผน – การดำเนินการ – การติดตามผล สปถ.เขต 50 เขต

กิจกรรม :

2.1 ผลักดันให้มีการใช้ระบบที่มีอยู่แล้ว เช่น MIS

2.2 มีทีมที่ปรึกษา ทีมสนับสนุน เพื่อช่วยเหลือเขตให้ขับเคลื่อนได้ตามแผน

2.3 สปถ.เขต สามารถ outsourcingทีม/แนวร่วม มาเสริมด้านวิชาการฯ ได้

ร่าง

กลยุทธ์	กิจกรรม	วิธีดำเนินการ	ระยะเวลา											ผู้ดำเนินการ	
			ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.		ธ.ค.
1. สปด.กทท. และ สปด.เขต นำข้อมูลสถิติ PROBLEM BASE , CASE BASE และการวิเคราะห์ ไปใช้ขับเคลื่อนในระดับนโยบาย และระดับพื้นที่อย่างต่อเนื่อง เป็นรูปธรรม	1.1 สนับสนุนให้ สปด.เขตมีรูปแบบการประชุมโดยข้อมูลสถิติ PROBLEM BASE และ CASE BASE ประกอบการวิเคราะห์และขับเคลื่อนร่วมกับเครือข่ายในพื้นที่	1.เชิญสปด.เขตจาก6กลุ่มเขต(กลุ่มเขตละ1)ร่วมประชุม สรก.													
		2.สงส.กำหนดต้นแบบการประชุมโดยใช้ข้อมูล PROBLEM BASE และ CASE BASE ให้กับ สปด.เขต													
		3.สปด.เขตต้นแบบ(6เขต) จัดประชุมโดยใช้ ข้อมูล PROBLEM BASE และ CASE BASE													
		4.สปด.เขต44เขต ศึกษาเรียนรู้รูปแบบการใช้ ข้อมูล PROBLEM BASE และ CASE BASE													
		5.ประเมินผลการประชุม และปรับปรุง (PDCA)													
		6.สปด.เขต50เขต จัดประชุมโดยใช้ข้อมูล PROBLEM BASE และ CASE BASE และนำผลที่ได้ไปใช้ขับเคลื่อนป้องกัน-แก้ไขในพื้นที่													
	1.2 สนับสนุนให้ สปด.กทท. และ สปด.เขต ชวนหน่วยงานเจ้าภาพที่เกี่ยวข้องร่วมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ขับขี่ เช่น องค์กร เอกชน ผู้ประกอบการธุรกิจDelivery สถานศึกษา ชุมชน	1.สปด.กทท.เชิญผู้ประกอบการธุรกิจ Delivery รายใหญ่เช่น Grab Panda Lineman ประชุม ร่วมกับบช.น.และบริษัทกลางฯ (ชวนเจ้าภาพ เปลี่ยนพฤติกรรมผู้ขับขี่)													
		2.รวบรวมเครือข่ายและเครื่องมือที่ขับเคลื่อน เรื่องการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในแต่ละพื้นที่เขต													
		3.สนับสนุนให้เกิดการบูรณาการของเครือข่าย ระดับพื้นที่ เพื่อให้เกิดการขยับไปให้เจ้าภาพ (แนวร่วมปฏิบัติ)													

ร่าง

กลยุทธ์	กิจกรรม	วิธีดำเนินการ	ระยะเวลา											ผู้ดำเนินการ		
			ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.		ธ.ค.	
	1.3 ผลักดันให้มีโครงการนำร่องเพื่อจัดการพฤติกรรมเสี่ยง เน้นเรื่อง ความเร็ว หมวกนิรภัย โดยดำเนินการร่วมกับภาคี/หน่วยงาน ในการสร้างมาตรการที่ต้นทาง(ต้นน้ำ) ควบคู่กับการบังคับใช้กฎหมายและด้านอื่นๆ ในโครงการของ สปอ.เขต															
	1.4 เพิ่มจุดที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากรายงาน สรภ. ให้ สปอ.เขตนำไปกำหนดเป็นจุดเสี่ยงที่จะต้องมีการจัดการในการป้องกันแก้ไข	1.สงส.รับข้อมูลจาก สรภ.ในที่ประชุม ประจำเดือน แล้วจำแนกรายละเอียดรายบุคคล ประกอบด้วย ข้อมูลผู้เสียชีวิต สาเหตุและพฤติกรรมเสี่ยง จุดที่เกิดเหตุ ลักษณะการเกิดเหตุ พิภักดิ์ รูปถ่ายแผนที่ (ถ้ามี) ฯลฯ														
		2.จัดส่งข้อมูลให้ สปอ.เขต และติดตามสปอ.เขต ตอบกลับผลการดำเนินการ														
		3.สรุปและนำเสนอผลในกลุ่มไลน์ที่เกี่ยวข้อง														
	1.5 สปอ.เขต ส่งเจ้าหน้าที่เข้าร่วมประชุมกับ สรภ. กรณีมี case base ในพื้นที่เขตนั้นๆ															
2. มีช่องทางรวบรวมแผน - การดำเนินการ - การติดตามผล สปอ.เขต 50 เขต	2.1 ผลักดันให้มีการใช้ระบบ MIS เป็นช่องทางรวบรวมแผน การดำเนินการ และติดตามผล	1.เชิญ สปอ.เขตต้นแบบร่วมประชุมและเรียนรู้ระบบ กำหนดช่องทางรวบรวมแผน และเครื่องมือที่จำเป็น														
		2.สปอ.เขตต้นแบบ6เขต ทดลองใช้ระบบ														
		3.สปอ.เขต44เขต ศึกษาเรียนรู้ระบบ														
		4.ประเมิน และปรับปรุงระบบให้สอดคล้องกับการใช้งาน														

ร่าง

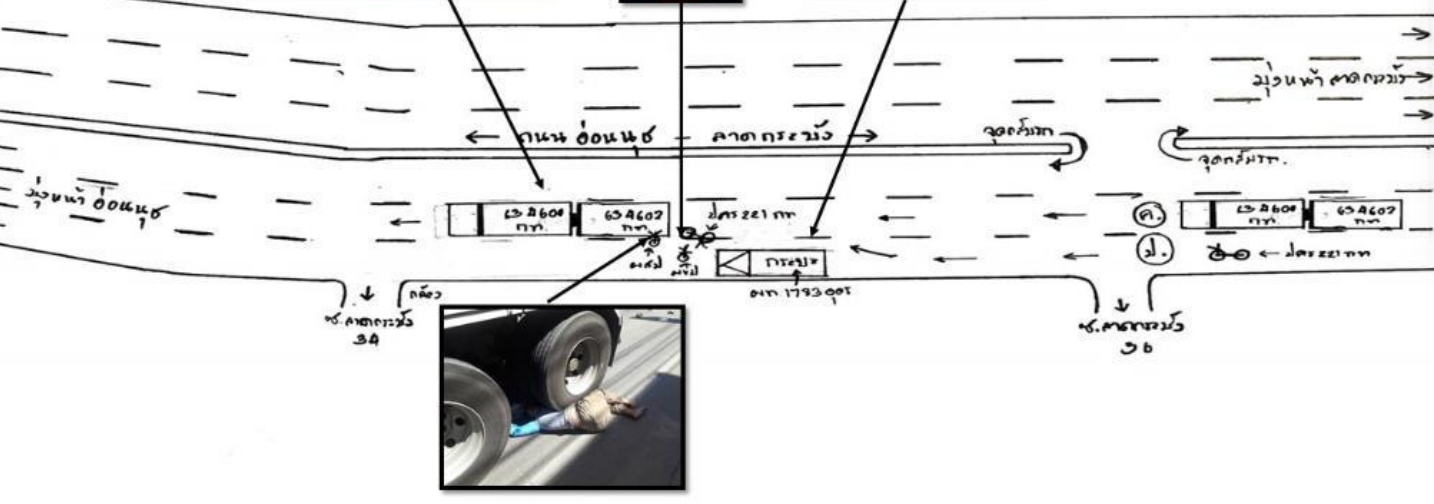
กลยุทธ์	กิจกรรม	วิธีดำเนินการ	ระยะเวลา											ผู้ดำเนินการ	
			ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.		ธ.ค.
		5.ศปด.เขต50เขตเข้าใช้ระบบอย่างมีประสิทธิภาพ													
		6.รายงานแผนของศปด.เขต50เขต การดำเนินการ และผลที่ได้ นำเสนอ ศปด.กทม. และผู้เกี่ยวข้อง													
	2.2 มีทีมที่ปรึกษา ทีมสนับสนุน เพื่อช่วยเหลือเขตให้ขับเคลื่อนได้ตามแผน														
	2.3 ศปด.เขต สามารถ outsourcingทีม/แนวร่วม มาเสริมด้านวิชาการฯลฯ ได้														

ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

CASE BASE



63/106/01972



วันที่ 25 พ.ย. 2563 เวลา 11.30 น. บริเวณใกล้จุดกลับรถเคหะนคร 2

พฤติการณ์ รถบรรทุกพ่วงขับมาตามถนนลาดกระบัง ทิศทางจากด้านลาดกระบังมุ่งหน้าด้านประเวศ ในช่องทางเดินรถที่ 2 นับจากซ้าย เมื่อขับขี่มาถึงบริเวณเลยปากซอยลาดกระบัง 36 (เคหะนคร 2) เป็นจังหวะเดียวกับที่รถจยย. ขับขี่ตามหลังมาในทิศทางเดียวกันในช่องทางเดินรถที่ 1 นับจากซ้ายได้เปลี่ยนช่องทางเดินรถออกมาในช่องทางที่ 2 เนื่องจากมีรถกระบะจอดอยู่ในช่องทางที่ 1 ทำให้รถจยย. เสียการทรงตัวล้มลง ผู้ขับขี่รถจยย. กระเด็นมาในช่องทางเดินรถที่ 1 ได้รับบาดเจ็บสาหัส (กะโหลกแตก เลือดคั่งในสมอง ปอดฉีกขาด) แล้วเสียชีวิตในเวลาต่อมา ส่วนผู้โดยสารรถจยย. กระเด็นไปในช่องทางเดินรถที่ 2 ถูกล้อหลังซ้ายของหางพ่วงรถบรรทุกทับศีรษะ (กระดูกซี่โครงหักทั้งแถบ กะโหลกแตก) ผู้ขับขี่รถจยย. และผู้โดยสารอายุ 53 ปี เป็นสามีภรรยา กัน มีอาชีพค้าขาย

ข้อสังเกต

1. บริเวณที่เกิดเหตุมีป้ายห้ามจอดช่วงเวลา เช้า และเย็น มีรถส่วนบุคคลจอดนอกเวลาป้ายห้ามเป็นประจำ และมีรถโดยสาร(สองแถว)จอดรับ-ส่งผู้โดยสารซึ่งส่วนใหญ่จอดรับ-ส่งผู้โดยสารในช่องทางเดินรถที่2
2. ซ้างทางเป็นอาคารพาณิชย์ ค้าขาย
3. พื้นที่เขตลาดกระบังมีรถบรรทุก รถพ่วงวิ่งผ่านจำนวนมาก และในปัจจุบันรถบรรทุกมักใช้ความเร็วเนื่องจากการจราจรเบาบางลง
4. ผู้เสียชีวิตเป็นสามี-ภรรยา กัน และเป็นคนพื้นที่ เชื่อได้ว่าใช้เส้นทางนี้เป็นประจำ
5. กรณีรถจยย.เปลี่ยนช่องทางเดินรถออกมาเฉี่ยวชนรถใหญ่ เช่นรถเมล์ รถบรรทุก พบเห็นได้บ่อยในหลายพื้นที่

แนวทาง/ข้อหาหรือ

ศปถ.กทม.

1. ประชาสัมพันธ์ สร้างการรับรู้ ผ่านช่องทางต่างๆ รวมถึงการอบรมให้ความรู้เพื่อสร้างเครือข่ายกระจายข่าวสาร
2. รณรงค์ให้หลีกเลี่ยงการขับขี่รถจยย.เข้าใกล้รถใหญ่

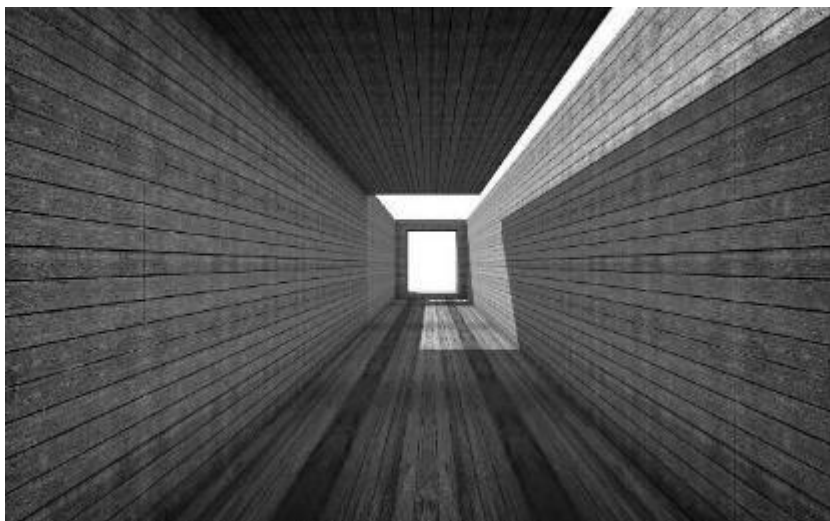
ศปถ.เขตลาดกระบัง

1. ร่วมกับสำนักงานขนส่งพื้นที่ 4 จัดระเบียบการจอดรถรับ-ส่งผู้โดยสารของรถสองแถว
2. ประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้และข้อควรระวัง การปฏิบัติก่อนเปลี่ยนช่องทางเดินรถ ผ่านกลไกต่างๆที่มี เช่น พัฒนาชุมชน ผู้นำชุมชน องค์กรเอกชนในพื้นที่ สถานศึกษา

การเยียวยาตามพ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ที่ทายาทได้รับในกรณีนี้

1. ผู้ขับขี่รถจยย.เสียชีวิต รถจยย.มีประกันภัย ทายาทได้รับเงินค่าปลงศพตามสิทธิจากบริษัทที่รับประกันภัยรถจยย. จำนวน 35,000บาท และค่ารักษาก่อนเสียชีวิตตามจริงไม่เกิน30,000บาท ในส่วนของค่าสินไหมส่วนเกินเบื้องต้น รอผลทางคดี
2. ผู้โดยสารรถจยย.เสียชีวิต รถจยย.และรถพ่วงมีประกันภัย ทายาทได้รับเงินค่าสินไหมทดแทนโดยใช้หลักสำรองจ่าย(ไม่ต้องรอผลทางคดี) จากบริษัทที่รับประกันภัยรถจยย. จำนวน 500,000บาท(รวมค่ารักษาก่อนเสียชีวิต(ถ้ามี))

ลักษณะอาการ	ผู้ขับขี่	ผู้โดยสาร/ บุคคลภายนอก
บาดเจ็บ 	ตามจริงไม่เกิน 30,000	ตามจริงไม่เกิน 80,000
เสียชีวิต 	35,000	500,000
สูญเสียชีวิต/ ทุพพลภาพ 	35,000	200,000-500,000 (ตามความเสียหายที่ได้รับ)
ค่าชดเชย 	ไม่คุ้มครอง	200 บาท/วัน สูงสุดไม่เกิน 20 วัน



เรื่องอื่นๆ

4.1 งานสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่องความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่15 “ทศวรรษใหม่ วิถีใหม่ ขับขี่ปลอดภัยต้องมาก่อน” ห้องย่อยที่2 “วิถีใหม่ มุ่งสู่ระบบแห่งความปลอดภัยทุกระดับ”

วาระที่ 4

(ร่าง) กำหนดการสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่องความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 15 “ทศวรรษใหม่ วิถีใหม่ ขับขี่ปลอดภัยต้องมาก่อน”

พิธีเปิด

Concept : 50/30 (ต้องทำอะไร.. ลดตายได้ครึ่งหนึ่ง)

วันที่ 1
ธ.ค.
64

วันที่ 2
ธ.ค.
64

กิจกรรม

VTR

PM Award

WHO speech // นายภฯ

ห้อง 1

ปรับทั้งระบบเพื่อ จยย.ปลอดภัย

1. สถานการณ์ผลสอบสวนเคส (กปบจ./TARC)
2. พฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย การเรียนรู้/ไบซ์ขี่/fitness to drive (ศร./ขบ./TDR/TARC/กปบจ./สมาคมเวชศาสตร์/ยูวทัศน์ฯ)

ห้อง 1

ปรับทั้งระบบเพื่อ จยย.ปลอดภัย

1. ยานพาหนะปลอดภัย
มาตรฐานและการดัดแปลงสภาพรถ (มทร.พระนคร/อ.วิวัฒน์/อ.ชไมพันธ์/อ.สุเมธ/อ.สายประสิทธิ์/ม.แรศวร/เครือข่าย Big bike)
2. ถนนปลอดภัย
 - 1) ถนนที่ปลอดภัยสำหรับผู้ใช้ จยย.
 - 2) ถนนติดดาว (ThaiRAP)
 - 3) ดันแบบถนนท้องถิ่นปลอดภัย: Road Safety Audit 23 พื้นที่ (วช.)

ห้อง 2

วิถีใหม่ มุ่งสู่ระบบแห่งความปลอดภัยทุกระดับ (เน้น ownership + result base)

1. บทเรียนที่ผ่านมาและก้าวอย่างทศวรรษใหม่ (second decade) สู่ระบบแห่งความปลอดภัยทางถนน
2. กลไกการสร้างระบบแห่งความปลอดภัยทุกระดับอย่างยั่งยืน (ระบบข้อมูล ระบบการจัดการความเสี่ยง และ ระบบติดตามประเมินผล)
3. มอบรางวัล DRTI

ห้อง 2

วิถีใหม่ มุ่งสู่ระบบแห่งความปลอดภัยทุกระดับ

1. วิถีใหม่การขับเคลื่อนตำบลขับขี่ปลอดภัยด้วยระบบข้อมูลท้องถิ่นที่เข้มแข็ง (สปลด./สอจร.)
2. เครื่องมือกำหนดสุขภาวะด้านความปลอดภัยทางถนนวิถีใหม่ ตามหลัก safe system approach (สวปด./สอจร./สปลด.กทม./หมออนามัย)
3. กลไก “สปลด.อำเภอ-อปท” สู่ “ตำบลขับขี่ปลอดภัย” และ การบูรณาการเพื่อจัดการความเสี่ยง

keynote : มท.2 , สุรัชย์, ปลัด คค. ,สสส. (กลไกเยาวชนมาร่วมในพิธีเปิด)

ห้อง 3

มุ่งสู่เป้าหมาย ท่ามกลางความเสี่ยงวิถีใหม่

1. เป้าหมาย SDG กับยุทธศาสตร์ชาติ ความท้าทายที่ต้องไปให้ถึง
2. แนวโน้มการเปลี่ยนแปลง .. ที่สร้างความเสี่ยงใหม่ (ความเป็นเมือง sharing space, กลุ่มเสี่ยงใหม่ (จยย.delivery, สูงอายุ เทคโนโลยี ยานพาหนะยุคใหม่)
3. New city Development (Smart city/DEPA)

ห้อง 3

การจัดการ กับการปรับตัว ท่ามกลางวิถีใหม่

1. “6 จุดเน้น” พลิกโฉม การสร้างความปลอดภัย ในยุควิถีใหม่ (ดร.เดชารัต สุขกำเนิด)
2. การบังคับใช้กฎหมายท่ามกลางความเสี่ยงวิถีใหม่ - อนุบังคับใช้กฎหมาย ทั้งส่วนกลางและพื้นที่ - ความเร็ว และ หมวก - ระบบค่าปรับ / BBS / บทเรียนจากพื้นที่
3. การจัดการ ท่ามกลางความเสี่ยงวิถีใหม่ (รถรับส่งนักเรียน, Post-Crash, ดื่มขับ , อ่อนล้า-ง่วงขับ)

ห้อง 4

เครือข่ายเยาวชนสู่ถนนปลอดภัย

1. สถานการณ์การบาดเจ็บและเสียชีวิตของเด็กและเยาวชน
2. การขับเคลื่อนความปลอดภัยโดยเครือข่ายเยาวชน
3. แนวทางลดการเสียชีวิตจากการเดินทาง
4. ข้อเสนอเชิงโครงสร้างและยุทธศาสตร์แก้ปัญหาเชิงระบบ

กรอบแนวคิด เป้าหมาย ผลที่คาดว่าจะได้รับ - ห้องย่อยที่ 2 : วิถีใหม่ มุ่งสู่ระบบแห่งความปลอดภัยทุกระดับ

INPUT

- สถานการณ์ปัจจุบัน**
 - ข้อมูลความเสี่ยงทางเศรษฐกิจรายจังหวัด (TDRI-วิจัย วช.)
 - Status report สอจร
 - ผลการดำเนินการขับเคลื่อนตำบลขับขี่ปลอดภัย
 - ผลการทบทวนความพร้อมการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน สปถ. 3 ระดับ (วช.)
- อนาคต**
 - 12 Target Indicator
 - แผนแม่บท second decade
 - Safe system
 - บทบาทรัฐสภาในการผลักดันระบบแห่งความปลอดภัยทางถนน

- กลไกการสร้างระบบแห่งความปลอดภัยทุกระดับ**
 - ข้อค้นพบจากการวิจัย Health literacy ระดับท้องถิ่น (นักวิจัย สปถ./วช.)
 - National KPI และกลไกการกำกับติดตาม (อนุฯ6)
 - LPA กลไกการกำกับติดตามระดับท้องถิ่น (สถาบันพระปกเกล้า)
- เครื่องมือ/ชุดความรู้ ขับเคลื่อนตำบลขับขี่ปลอดภัยด้วยระบบข้อมูลท้องถิ่นที่เข้มแข็ง**
 - ตำบลขับขี่ปลอดภัย (สถ./ปภ.)
 - เครื่องมือ 5 ชิ้น (สปถ.)
 - 5 ส 5 ช (สอจร.), CBR
 - บ.กลางฯ + ธนชาติ
- รางวัล DRTI**

PROCESS

- การแชร์นิยาม เป้าหมาย ทิศทางการดำเนินงานในระดับส่วนกลาง - ท้องถิ่น (เน้นวางเป้าให้บรรลุ ทศวรรษที่ 2)**
 - รวบรวมและจัดเตรียมเนื้อหาสำหรับการจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายการขับเคลื่อน LPA
 - เข้าร่วมประชุมการจัดทำ National KPI
 - จัดประชุมวิชาการหรือการจัดทำ LPA
 - ทำข้อเสนอเชิงนโยบาย
- การแชร์เครื่องมือ/ชุดความรู้/ประสบการณ์การขับเคลื่อนการจัดการความปลอดภัยทางถนน เช่น**
 - การจัดการข้อมูลในพื้นที่
 - การจัดการความเสี่ยง (กายภาพ+สังคม)

OUTPUT

- ข้อเสนอเชิงนโยบาย**
 - National data + KPI
 - LPA
- เครื่องมือ/ชุดความรู้**
 - การจัดการข้อมูล**
 - บ.กลางฯ
 - อนุฯ เสาหลักที่ 6
 - การจัดการความเสี่ยง**
 - กายภาพ - ธนชาติ
 - สังคม - BBS
 - การจัดการเชิงผลลัพธ์**
 - เครื่องมือ 5 ชิ้น
 - การจัดการเครือข่าย**
 - 5 ส 5 ช
 - CBR

OUTCOME

- กลไกการกำกับ ติดตาม ประเมินผล**
 - ส่วนกลาง
 - พื้นที่
 - จังหวัด
 - อำเภอ+อปท.
- กลไกเสริมศักยภาพ ตำบลขับขี่ปลอดภัย**

IMPACT

- Accountability**
- Result focus**
 - M & E system
- Ownership**
 - ตำบลขับขี่ปลอดภัย 100 %
 - กลไกเสริมในพื้นที่ (พชอ./อสม.)

กำหนดการและรายชื่อวิทยากร - ห้องย่อยที่ 2 : วิชาใหม่ มุ่งสู่ระบบแห่งความปลอดภัยทุกระดับ

วันที่	เวลา	กำหนดการ	วิทยากร
วันที่ 1 ธันวาคม 2564 (13.00 – 16.00 น.)	13.00 – 14.30	วิชาใหม่ มุ่งสู่ระบบแห่งความปลอดภัยทุกระดับ	1. มท.2 (Keynote speech)
	บทเรียนที่ผ่านมาและก้าวอย่างทศวรรษใหม่ (second decade) สู่ระบบแห่งความปลอดภัยทางถนน ผู้ดำเนินรายการ : นพ.อนุชา เศรษฐเสถียร		
	14.30 – 15.00	สถานการณ์ปัจจุบัน	1. ข้อมูลความสูญเสียทางเศรษฐกิจรายจังหวัด (TDRI-วิจัย วช.) 2. Status report สอจร. (นพ. วิทยา ชาติบัญชาชัย) 3. ผลการดำเนินการขับเคลื่อนตำบลขับขี่ปลอดภัย (ผอ.วิทยา จันทเสนะ) 4. ผลการทบทวนความพร้อมการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน สปถ. 3 ระดับ (วช.)
	15.00 – 16.00	ภาพอนาคต	5. บทบาทรัฐสภาไทยกับการผลักดันระบบความปลอดภัยทางถนน 5.1 ระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับชาติ (คณะทำงานข้อมูล - พล.ต.อ.อนันต์ ศรีหิรัญ) 5.2 การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย (YOURS network – ท่านนิกร จำนง)
วันที่ 2 ธันวาคม 2564	09.00 – 10.00	กลไกการสร้างระบบแห่งความปลอดภัยทุกระดับ (การเสวนา)	1. ข้อค้นพบจากการวิจัย Health literacy ระดับท้องถิ่น (นักวิจัย สวปถ./วช.) 2. National KPI และกลไกการกำกับติดตาม (อนุฯ6) 3. LPA กลไกการกำกับติดตามระดับท้องถิ่น (สถาบันพระปกเกล้า) ผู้ดำเนินรายการ
	10.00 – 11.00	บทเรียนมุ่งสู่วิชาใหม่ความปลอดภัยทุกระดับ (การเสวนา)	1. ตำบลขับขี่ปลอดภัย (สถ./ปภ.) 2. นครศรีธรรมราช (CBR) 3. เครื่องมือ 5 ชั้น (สวปถ.) 4. 5ส 5ช (สอจร.) 5. บ.กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด และ 6. บ.ธนาชาติประกันภัยจำกัด ผู้ดำเนินรายการ:.....
	11.00 – 12.30	มอบรางวัล DRTI	ประธานมอบรางวัล: พิธีกร:

เอกสารนำเข้า

วันที่	เวลา	หัวข้อการสัมมนา	วิทยากร	เอกสารนำเข้า
2	09.00 – 10.00 น.	กลไกการสร้างระบบแห่งความปลอดภัยทุกระดับ	<ol style="list-style-type: none"> 1. ข้อค้นพบจากการวิจัย Health literacy ระดับท้องถิ่น (นักวิจัย ศวปถ./วช.) 2. National KPI และกลไกการกำกับติดตาม (อนุฯ6) 3. LPA กลไกการกำกับติดตามระดับท้องถิ่น (สถาบันพระปกเกล้า) ผู้ดำเนินรายการ	(บทความสั้น) (infographic) (infographic)
	10.00 – 11.00 น.	บทเรียนมุ่งสู่วิถีใหม่ความปลอดภัยทุกระดับ	<ol style="list-style-type: none"> 1. ตำบลขี้ปลอดภัย (สท./ปภ.) 2. นครศรีธรรมราช (CBR) 3. เครื่องมือ 5 ชั้น (ศวปถ.) 4. 5 ส 5 ช (สอจร.) 5. บ.กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด 6. บ.ชนชาติประกันภัย ผู้ดำเนินรายการ:.....	(Policy Brief + CBR) (บทความถอดบทเรียนการนำเครื่องมือไปใช้ + info การนำเครื่องมือไปใช้) <u>เครื่องมือ/ชุดความรู้ที่คาดว่าจะได้</u> <ol style="list-style-type: none"> 1. การจัดการความรู้ 2. การจัดการความเสี่ยง <ol style="list-style-type: none"> 2.1 กายภาพ (บ.ชนชาติ) 2.2 สังคม (Health literacy) 3. การจัดการผลลัพธ์ (เครื่องมือ 5 ชั้น, บ.กลางฯ) 4. การจัดการเครือข่าย (5ส 5ช, CBR)
	11.00 – 12.30 น.	มอบรางวัล DRTI	ประธานมอบรางวัล: พิธีกร:	5. กรมควบคุมโรค (ดร.ปัญญา)

ข้อคิดเห็นจากสมาชิก



ขอขอบคุณ

คณะทำงานศูนย์ความร่วมมือป้องกัน
อุบัติเหตุ กทม. (ศรท.)

