



Best Practice 21

บทเรียนดีๆ ด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหา
อุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด

โดย แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด(สจร.)
สนับสนุนโดย..สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ(สสส.)

บรรณานุกรม Best Practice...บทเรียนดีๆ ด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ
ทางถนนระดับจังหวัด

Report No : 320-2017-7

ISBN : 978-616-393-128-3

ที่ปรึกษา

- | | | |
|---------------|--------------|------------------------------------|
| 1. นพ.วิทยา | ชาติบัญชาชัย | ประธาน คณะทำงาน สจร. |
| 2. นพ.วิวัฒน์ | คีตมโนชญ์ | รองประธาน คณะทำงาน สจร. |
| 3. นพ.อนุชา | เศรษฐเสถียร | รองประธาน คณะทำงาน สจร. |
| 4. ดร.दनัย | เรืองสอน | รองประธาน คณะทำงาน สจร. |
| 5. นพ.ธนะพงศ์ | จินวงษ์ | ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน |

คณะกรรมการ

- | | | |
|---------------------|----------------|--------------------------------------|
| 1. รศ.นงลักษณ์ | สุพรรณไชยมาตย์ | ผู้ทรงคุณวุฒิ |
| 2. คุณศิริกุล | กุลเสียบ | เลขานุการ คณะทำงาน สจร. |
| 3. คุณนิตยาภรณ์ | สีหาบัว | เลขานุการ คณะทำงาน สจร. |
| 4. คุณพรทิพภา | สุริยะ | นักวิชาการ สจร. |
| 5. คุณสุพัตรา | สำราญจิตรี | นักวิชาการ สจร. |
| 6. คุณเปรมปรีดี | ชวนะนรเศรษฐ์ | หัวหน้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนล่าง |
| 7. พ.ต.อ.อานนท์ | นามประเสริฐ | หัวหน้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน |
| 8. คุณพิมพ์จันทร์ | โพธิ์สว่าง | หัวหน้าภาคเหนือตอนบน |
| 9. คุณชิษณุวัฒน์ | มณีศรีขำ | หัวหน้าภาคกลาง |
| 10. ดร.ตนุลดา | จามจรี | หัวหน้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือ |
| 11. คุณอรชร | อัฐทวีลาภ | หัวหน้าภาคใต้ |
| 12. ทีมประเมินภายใน | สจร. ทุกภาค | |
| 13. คุณอภิญา | มานิล | คณะทำงาน สจร. |
| 14. คุณจริยาภรณ์ | วงษ์สีเทพ | คณะทำงาน สจร. |

สนับสนุนโดย

หน่วยงานที่จัดพิมพ์

จำนวนพิมพ์

พิมพ์ครั้งที่ 1

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สจร.)

1,000 เล่ม

พฤศจิกายน พ.ศ. 2560

พิมพ์ที่

ทก. ขอนแก่นการพิมพ์

64 - 66 ถนนรินรมย์ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น 40000

โทรศัพท์: 043-221938, 043-220128

e-mail: khonkaenprint@yahoo.com, kk_p902@hotmail.com

คำนำ

เป็นเวลาล่วงเลยมากกว่าทศวรรษ อุบัติเหตุจลาจลยังคงเป็นปัญหาสุขภาพที่มีความรุนแรงสูง แต่การให้ความสำคัญของสังคมเพื่อค้นหามาตรการป้องกันอุบัติเหตุยังคงมีอยู่อย่างจำกัด ด้วยหลากหลายสาเหตุและปัจจัย เช่น อุบัติเหตุยังเป็นเรื่องไกลตัว และเป็นเรื่องของโชคชะตา

บทเรียนการดำเนินงานในระดับพื้นที่เล่มนี้จะช่วยให้ผู้เกี่ยวข้องได้เกิดความเข้าใจและนำไปสู่การกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวในพื้นที่ตนเองได้อย่างเหมาะสม ซึ่งเป็นความพยายามของคณะทำงานสนับสนุนการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด (สอจร.) โดยมุ่งหวังให้ผู้สนใจได้ใช้เป็นสื่อในการแลกเปลี่ยนเรียนรู้เกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงและแนวทางการป้องกันในระดับพื้นที่

แต่ด้วยข้อจำกัดของการสร้างองค์ความรู้และประยุกต์ใช้ความรู้สู่การปฏิบัติในหนังสือเล่มนี้ยังเป็นความรู้ที่เหมาะสมอยู่ในบางบริบทพื้นที่ ผู้อ่านจึงควรพิจารณาอย่างระมัดระวังในการนำไปปรับใช้และปฏิบัติในพื้นที่ของตนเอง

**คณะทำงานสนับสนุนการป้องกัน
และแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด**

สารบัญ

	หน้า
1. คำนำ	3
2. บทนำ	5
3. รายละเอียดแยกตามกลุ่มโครงการ	9
• กลุ่มโครงการ ศปถ.จังหวัด/อำเภอ / ศปถ. อปท.	9
• กลุ่มโครงการ การผลิตและการใช้สื่อ	77
• กลุ่มโครงการ มาตรการองค์กร หมวกนิรภัย 100%	87
• กลุ่มโครงการ สถานศึกษา/เยาวชน/กู้ชีพ กู้ภัย	104
• กลุ่มโครงการ อาสาสมัครจราจร	130
• กลุ่มโครงการ Technology/CCTV	135
• กลุ่มโครงการ ชุมชน	143

บทนำ

.....ทุกชั่วโมง มีคนไทยตายจากปัญหาอุบัติเหตุทางถนน 3 คน ทุก 20 นาทีมีคนตาย 1 คน ป่วยหนัก 200 คน และทุกชั่วโมง มีคนไทย 6 คน ต้องกลายเป็นผู้พิการ น่าจะบ่งชี้ว่าประเทศไทยอยู่ในภาวะวิกฤต ในปัญหาดังกล่าวอย่างแท้จริง.....

ความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยยังคงต้องการแนวทางการมาตรการที่สามารถจัดการกับปัญหานั้นด้วยความหวังที่ไม่เคยมอดดับ

สาเหตุแห่งปัญหา ยังคงเป็นเรื่องเดิมๆ ที่ ศ.นพ.ไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล คณะแพทยศาสตร์ โรงพยาบาลรามาธิบดี ได้กล่าวไว้ในตำรา ระบาดวิทยาอุบัติเหตุจราจรว่า ปัญหานี้ในประเทศไทยแบ่งเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่

- 1) Proximal determinants พบว่าคนมีพฤติกรรมเสี่ยง รถไม่ได้มาตรฐาน ถนนมีปัญหาทางกายภาพและสภาพแวดล้อม
- 2) Distal determinants การจัดการกับปัญหานี้ของประเทศไทย ในแง่การจัดทำแผน งบประมาณ การจัดการกับปัญหาระดับประเทศยังไม่ได้ถูกจัดการอย่างจริงจัง

และยังคงปฏิเสธไม่ได้ว่าปัญหาที่เกิดขึ้นมีจุดจัดการแบ่งออกเป็น 2 ระดับ คือ ภาพใหญ่ระดับประเทศและการขับเคลื่อนงานแนวราบในพื้นที่ชุมชน ท้องถิ่น ซึ่งอยู่ใกล้ชิดกับปัญหา....วัตถุประสงค์ของการรวบรวมบทเรียนดี ๆ ที่ได้จากการดำเนินงานด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด ของคณะทำงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด (สอจร.) ที่ได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากสำนักงาน

กองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) เล่มนี้จึงบังเกิดขึ้นมาด้วยเจตนา + อารมณ์ เพื่อแลกเปลี่ยนเรียนรู้ Model การทำงานในพื้นที่ภายใต้โครงการนวัตกรรมและพัฒนาทั้ง 65 โครงการที่ได้รับทุนและดำเนินงานช่วงระหว่างปี 2558– 2559 ซึ่งแต่ละโครงการอาจจะมีเทคนิควิธีทั้งที่คล้ายคลึงหรือแตกต่างกัน น่าจะเป็นประโยชน์ต่อการนำไปปรับใช้กับจังหวัดอื่นๆ ในอนาคต โดยคณะทำงานมุ่งหวังให้คนทำงานจะสร้างปิติสุขจากสิ่งที่ดีงามที่ร่วมกันทำในการช่วยเหลือชีวิตเพื่อนมนุษย์ซึ่งเป็นบุญที่ประเสริฐที่สุด

เรื่องราวดีๆ ของทั้ง 21 โครงการ ผู้เขียนจะขอจัดกลุ่มตามกิจกรรมและเป้าประสงค์ของโครงการที่ได้ดำเนินงานไปแล้ว สรุปดังตารางที่ 1

กลุ่มโครงการ	จังหวัด
ศปถ.จังหวัด/อำเภอ / ศปถ. อปท.	
1. โครงการป้องกันและแก้ไขปัญหาคูหาอุบัติเหตุทางถนน อำเภอน้ำพอง	ขอนแก่น
2. โครงการพัฒนาความร่วมมือสู่ความปลอดภัยทางถนน จังหวัดสุพรรณบุรี	สุพรรณบุรี
3. โครงการขยายความร่วมมือด้านการดำเนินงานป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนนของภาคีเครือข่ายสู่การขับเคลื่อน งานระดับชุมชนจังหวัดมหาสารคาม ประจำปี 2558	มหาสารคาม
4. โครงการเสริมศักยภาพทีมสหสาขาวิชาชีพโดยสร้าง กระบวนการเรียนรู้ของกลไกศูนย์ป้องกันความปลอดภัย ทางถนนระดับอำเภอ จังหวัดสุรินทร์	สุรินทร์

5. โครงการการพัฒนารูปแบบที่เหมาะสมเพื่อให้ภาคีเครือข่ายระดับอำเภอมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน	นครศรีธรรมราช
6. โครงการนวัตกรรมชุมชนเข้มแข็งป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่อำเภอท่าหลวง	ลพบุรี
7. โครงการพระแสงสัญจรปลอดภัย ร่วมใจลดอุบัติเหตุทางถนน	สุราษฎร์ธานี
8. โครงการชุมชนต้นแบบวัฒนธรรมความปลอดภัยการใช้รถจักรยานยนต์พื้นที่จังหวัดชายแดนใต้ (ปัตตานี นราธิวาส)	ปัตตานี นราธิวาส
การผลิตและการใช้สื่อ	
9. โครงการจังหวัดยโสธรร่วมใจสร้างความปลอดภัยทางถนนบ้านตาดทอง	ยโสธร
10. โครงการนวัตกรรมรังสรรค์สื่อสารแนวราบ	อุตรดิตถ์
มาตรการองค์กร หมวกนิรภัย 100%	
11. โครงการองค์กรต้นแบบหมวกนิรภัย 100% มหาวิทยาลัยราชภัฏลำปาง	ลำปาง
12. โครงการนครปลอดภัย ทุกวัน ทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100% ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ ตำรวจภูธรจังหวัดนครศรีธรรมราช	นครศรีธรรมราช
13. โครงการสร้างมาตรการองค์กรในการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100% ตำบลเหนือเมือง	ร้อยเอ็ด

สถานศึกษา/เยาวชน/กู้ชีพ กู้ภัย	
14. โครงการสร้างกระบวนการเรียนรู้และสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของเยาวชน	สมุทรสงคราม
15. โครงการปลูกพลัง สร้างเครือข่าย การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน	ประจวบคีรีขันธ์
16. โครงการเด็กเวียงแหงร่วมลดอุบัติเหตุเมาไม่ขับ	เชียงใหม่
17. โครงการเยาวชนอาสาจราจร	อุดรธานี
อาสาสมัครจราจร	
18. โครงการเสริมสร้างเครือข่ายอาสาจราจรในการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	บึงกาฬ
Technology/CCTV	
19. โครงการบังคับใช้กฎหมายโดยกล้อง CCTV	ขอนแก่น
ชุมชน	
20. โครงการถนนต้นแบบปลอดภัยด้วยพลังชุมชนจังหวัดกาฬสินธุ์	กาฬสินธุ์
21. โครงการพัฒนาการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนเพื่อสร้างชุมชนปลอดภัยทางถนน 53 หมู่บ้าน	อุดรดิตต์

รายละเอียดแยกตามกลุ่มโครงการ

กลุ่มโครงการ **ศปถ.จังหวัด/อำเภอ/ศปถ. อปท.**

1. บทเรียน การจัดการปัญหาอุบัติเหตุทางถนน อำเภอ น้ำพอง” จังหวัดขอนแก่น

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในสังคมไทย เป็นปัญหาวิกฤตที่ได้รับผลกระทบในสังคมวงกว้าง ครอบคลุมทั้งสังคมเมืองและ “สังคมชนบท” ตัวเลขความสูญเสียอย่างต่อเนื่องด้วยสาเหตุข้างต้นพาไทยติดอันดับ 2 ของโลก อย่างไม่ยากเย็น ...แต่มากกว่า 30 ปี กับการผลักดันมาตรการและภายใต้ภาวะการณนำของ นพ.วิทยา ชาติบัญชาชัย และคณะทำงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดขอนแก่น ซึ่งให้เห็นความสำเร็จของ Unit ย่อยระดับจังหวัดตัวอย่างความสำเร็จหลายแง่มุมได้แก่การรณรงค์บังคับใช้กฎหมายสวมหมวกนิรภัยและการพัฒนาบริการดูแลผู้บาดเจ็บทางถนนที่อำเภอเมืองจังหวัดขอนแก่นในช่วง 2530-2545 จนได้รับการยกย่องจากองค์การอนามัยโลก และใจกล้าภายใต้ภาพใหญ่ระดับประเทศ ที่ดูยังคงห่างไกลกับการลดอัตราการเสียชีวิตของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนตามมาตรฐานสากลให้เหลือครึ่งหนึ่ง หรือปีละ 14.15 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนตามคำประกาศเจตนารมณ์**ปฏิญญามอสโก** (2554 – 2563) เพราะความซับซ้อนของระบบและองค์ประกอบที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่ผันแปรไปตามเหตุและปัจจัยในปัจจุบัน เช่น ความนำสมัยของเทคโนโลยียานยนต์ ภายภาพถนนที่สะดวกและเหมาะแก่การใช้ความเร็ว

วิกฤตการณ์ภาพใหญ่ระดับประเทศที่ยังปรากฏชัด เป็นจุดเริ่มต้นให้ภาคีเครือข่ายงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศประกอบด้วย ผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม องค์กรต่างๆ สสส. สอจร. ศวปถ. ฯลฯ ร่วมกันค้นหา ยุทธวิธี และมาตรการที่เหมาะสมมาประยุกต์ใช้เคลื่อนภูเขาสูงใหญ่ หนึ่งในนั้นคือ **การขยับจุดจัดการ**

หรือจุดคานงัด โดยใช้ความรู้และปัญญาในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ไปไกลที่เกิดเหตุให้มากที่สุด ลดหลั่นจากระดับประเทศ จังหวัด อำเภอ ตำบล ไปสิ้นสุดที่ท้องถิ่น (The Last Unit) สร้างพลังท้องถิ่นในการจัดการปัญหาของตนเองโดยอาศัยทรัพยากร องค์ความรู้ ทั้งจากทุนเดิมของตนและจากองค์กรภายนอก สอดคล้องกับหลักคิดทางกลศาสตร์ของ อาร์คิมิดีส ที่ว่า “หากหาจุดที่เหมาะสม **หาจุดคานงัดที่ถูกจุด งานยากก็อ่อนทันทิ่มไม่ใช่เรื่องยาก และเขาจะงัดโลกให้ดู**”เราลองมาดูบทเรียนเล็กๆ ที่ชาวอำเภอน้ำพองได้พยายามหาไม่มาทำเป็นคานงัด..เพื่อสอดเข้าไปใต้ก้อนหิน...ก่อนที่จะหาอะไรมารองใต้คานให้ เป็นจุดคานงัด...แล้วใช้แรงเพียงเบาๆ เพื่อกอดคาน ให้ก้อนหินนั้น...เคลื่อนไหวกัน

ภาวะวิกฤตปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนของชุมชนชนบทในสังคมไทย : สถานการณ์โดยรวมของอำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น

ด้วยอำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น เป็นอำเภอขนาดใหญ่ แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 12 ตำบล 168 หมู่บ้าน มีประชากร 114,588 คน (ทะเบียนราษฎร 2558) เป็นอำเภอที่มีทางหลวงมิตรภาพ และทางหลวงชนบทหลายสายสำคัญที่มีไว้สำหรับใช้ในการสัญจรไปยังจังหวัดใกล้เคียงแถบภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ปัจจุบันอำเภอน้ำพอง เป็นแหล่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ได้แก่ โรงงานผลิตไฟฟ้า โรงงาน SCG ผลิตกระดาษ AAA โรงงานขนส่งแก๊ส NGV โรงงานน้ำตาล ฯลฯ การที่มีแหล่งอุตสาหกรรมในพื้นที่ชุมชน ทำให้มีการใช้รถใช้ถนนเพิ่มมาก และก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนในเขตชุมชนบ่อยครั้ง โดยร้อยละ 97.33 เกิดกับคนในชุมชน บนถนนของชุมชนร้อยละ 2.67 เกิดจากคนนอกพื้นที่ และมักจะมีเสียชีวิตบนทางสายหลัก (ถนนมิตรภาพ) รายละเอียดจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน อำเภอน้ำพอง ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2555 – 2557 ดังตารางที่ 1

ปี	ผู้บาดเจ็บ	เสียชีวิต
2555	902	26
2556	901	19
2557 (ต.ค 56-ก.ย 57)	1,045	23

ถึงแม้จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ในช่วง 2 - 3 ปีที่ผ่านมา มีแนวโน้มลดลง แต่ความรุนแรงของการบาดเจ็บกลับเพิ่มสูงขึ้น โดยกลุ่มอาการที่พบบ่อยและรุนแรงคือ การบาดเจ็บที่ศีรษะ (Sevier Head Injury) ซึ่งเป็นสาเหตุการเสียชีวิตนอกโรงพยาบาลอันดับ 1 และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น (อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 88.43 และในจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมดเป็นรถจักรยานยนต์ ถึงร้อยละ 95)

องค์ประกอบที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ พบว่าเกิดจากดื่มสุราขณะขับขี่ ร้อยละ 29.38 และพฤติกรรมเสี่ยงอื่นๆ ที่เกิดจากการไม่เคารพกฎจราจร ทัศนวิสัยไม่ดีปลอดภัย ส่วนปัจจัยที่ก่อให้เกิดความรุนแรง พบว่า ไม่สวมหมวกนิรภัย ถึงร้อยละ 57.8

การสร้างการรับรู้อย่างเข้าใจ ... ปัญหา เป้าหมาย และความต้องการของชุมชน

ความรุนแรงของวิกฤตการบาดเจ็บและเสียชีวิตในความรู้ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องข้างต้น สสอ. และรพ. ในฐานะผู้ถือข้อมูลและเป็นหน่วยงานที่มีบทบาทหน้าที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับพันธกิจงานป้องกัน เริ่มต้นจาก...

2546		2554	2556
งานระบบ การแพทย์ ฉุกเฉิน (EMS) รวบรวมข้อมูล การบาดเจ็บ และวิเคราะห์ ปัญหาที่เกิด แต่ยังขาดการ แก้ไขเชิงลึก เป็นเพียงการ สะท้อนข้อมูล ในเวทีการ ประชุมราชการ	เรียนรู้แนวทาง การแก้ไขโดยการมี ส่วนร่วม จากตำบล กุดน้ำใส ซึ่งเทศบาล ได้ทำแผนอุบัติเหตุ ไปพร้อมๆกับงาน EMS มีนวัตกรรมการ แก้ไขเป็นภูมิปัญญา ในชุมชน ซึ่งสามารถ ลดอุบัติเหตุในชุมชน ได้เป็นอย่างดีจึงเริ่มมี งานป้องกันอุบัติเหตุ ทางถนนรวมอยู่ใน งานระบบการแพทย์ ฉุกเฉิน	จังหวัดขอนแก่นได้ จัดอำเภอนำร่องในการ แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ โดยทีมประกอบด้วย รพ. ตำรวจ หมวกการ ทาง อปท. ปลัดอำเภอ โดยใช้กระบวนการ TEACH VIP สอน การเป็นพี่เลี้ยงโดยใช้ กระบวนการมีส่วนร่วม ในระดับอำเภอ	นำเสนอข้อมูลจาก ระบบการจัดเก็บ ของรพ.น้ำพอง + วิเคราะห์ปัญหา อุบัติเหตุในชุมชน เสนอต่อผู้บริหาร อปท. เริ่มชุมชน นำร่อง โดยการแก้ไข จุดเสี่ยง ใน ตำบล น้ำพอง 2 แห่งคือ ชุมชนตลาดน้ำพอง และหมู่บ้านหนอง หญ้ารงกา (เกิด มาตรการชุมชน ที่ใช้ทุนเดิมด้าน วัฒนธรรมของพื้นที่ ได้แก่ การห้ามรถ เข้าออกหมู่บ้าน ในวันพระ

ยุทธวิธีเริ่มต้นโดยการเปรียบเทียบปัญหาที่ถาโถมเข้ามาเสมือนหินก้อนใหญ่ (ปัญหาใหญ่) และโยนเข้าสู่ชุมชนให้รับรู้ โดยการนำเสนอข้อมูลผ่านเวทีชุมชนในตำบล/เวทีประชาคม เพื่อให้พื้นที่มีส่วนร่วมในการค้นหาจุดคานงัดที่เหมาะสม ร่วมแรงร่วมใจ โดยใช้องค์ความรู้ แก้ปัญหาและเรียนรู้โดยการลงมือทำ (Learning by doing) เพื่อให้ปัญหาถูกแก้ไขตรงจุด โดยเป้าหมายแบ่งเป็น 2 ระดับ ได้แก่ เป้าหมายในภาพรวม และเป้าหมายภาพย่อยเฉพาะจุด รายละเอียดดังตารางที่ 2

กิจกรรม	รายละเอียด
<p>1. ตั้งเป้าหมายในการทำงาน</p>	<p>ตั้งเป้าหมายในการลดจำนวนอุบัติเหตุ ผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บแบ่งเป็น 2 ระดับ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) เป้าหมายในภาพรวม <ul style="list-style-type: none"> • CUP นำทอง : KPI ปี 2559 อัตราตายจากอุบัติเหตุทางถนนไม่เกิน 18 ต่อ 100,000 ประชากรของอำเภอ 2) เป้าหมายย่อยเฉพาะจุด - สร้างการมีส่วนร่วม <ul style="list-style-type: none"> • 12 ตำบล มีการวิเคราะห์จุดเสี่ยง • จุดเสี่ยงในลำดับที่ 1-2 ของตำบล ได้รับการแก้ไข • เกิดมาตรการองค์กร (มีกฎบังคับใช้) ในชุมชนของตนเอง
<p>2. การสร้างการมีส่วนร่วม</p>	<p>1. ทำความเข้าใจสถานการณ์ความรุนแรงที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอ ผ่านเวทีประชุม โดยอาศัยฐานข้อมูล ประกอบด้วย</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ข้อมูลผู้บาดเจ็บ walk in มา รพ.กรอกกลงในแบบฟอร์มของงานระบาด กรม คร. Key เข้า ISWIN 2) ข้อมูลสืบสวนการบาดเจ็บของทีม SRRT 3) ข้อมูลจุดเสี่ยงจากท้องถิ่น (ใช้วิธีจำ+บันทึกอย่างง่าย) และชุมชน 4) ข้อมูลจากกู้ชีพ (ใบออกเหตุที่รับผู้ป่วย) 5) ภาพถ่าย

กิจกรรม

รายละเอียด

2. **จัดเวทีวิเคราะห์ข้อมูลร่วมกัน**ก่อนนำข้อมูลเข้า สปภ.อำเภอ โดย ใช้เทศบาลเป็นที่จัดประชุมประกอบด้วย ผู้นำสมาชิกสภา ผู้นำชุมชน อุตสาหกรรม/สิ่งแวดล้อม แรงงานจังหวัด โรงพยาบาล เทศบาล และภาคเอกชน เช่น โรงงานน้ำตาล โรงงานเหล็ก โรงงานผลิตแอมโมเนีย

มัติที่ประชุม

- 1) ที่ประชุมเห็นตรงกันในการเลือกใช้เครื่องมือ “ค้นหาจุดเสี่ยง” เพื่อสร้างการมีส่วนร่วม โดยใช้ข้อมูลกำหนดจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เพื่อหาแนวทางแก้ไขและปรับปรุง ครอบคลุมทั้ง 12 อำเภอ
- 2) สร้างการมีส่วนร่วมในชุมชน + สร้างเครือข่าย + มติข้อตกลง กฎชุมชน

2.1 การแก้ไขจุดเสี่ยง

1) ประชุมพี่เลี้ยง สปภ. ระดับอำเภอ เพื่อคัดเลือกแกนนำชุมชนในแต่ละตำบล ตำบลละ 6 คน ประกอบด้วยผู้อำนวยการ รพ.สต ปลัดงานป้องกันบรรเทาสาธารณภัย อปท. กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน กรรมการหมู่บ้าน และ อส.ตร

2) วิธีการเลือกพื้นที่จุดเสี่ยงโดยแกนนำชุมชน 12 ตำบล

2.1) การเตรียมข้อมูล ประกอบด้วย

1. ข้อมูลอุบัติเหตุในแต่ละตำบล (ข้อมูลพื้นฐานจากโรงพยาบาลนำของ)
2. แผนที่ชุมชนในแต่ละตำบล
3. ข้อมูลอุบัติเหตุในตำบล (ข้อมูลจากแกนนำชุมชน /รพ.สต และ อปท.ที่มีการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นในพื้นที่ตนเอง)

กิจกรรม

รายละเอียด

2.2) วิธีที่ใช้ในการกำหนดจุดเสี่ยง

1. วิเคราะห์จุดเสี่ยงในภาพรวม (จำนวนจุด)
2. แบ่งระดับความรุนแรงโดยใช้แถบสี
 - สีแดง มีคนตายเริ่มจาก 1 คน
 - สีเหลือง เกิดอุบัติเหตุบ่อย มีการบาดเจ็บไม่ถึงตายแต่เข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาล
 - สีเขียว เกิดบ่อยแต่ไม่ตาย และอาจไม่จำเป็นต้องมาโรงพยาบาล ก่อนให้แต่ละอำเภอ นำข้อมูลไปประชุมระดมสมองร่วมกับชุมชน
3. ลำดับความสำคัญ และเลือกแก้ไขเฉพาะจุดเสี่ยงลำดับที่ 1 และ 2

2.3) วิเคราะห์แบบแผนการชนผ่านเวทีประชุม/ประชาคม แยกเวที 12 ครั้ง 12 ตำบล มี รพ. นำตนเองเป็นพี่เลี้ยง ผู้แทนแต่ละตำบลประกอบด้วย หัวหน้ารพ.สต. ปลัดท้องถิ่น ซึ่งมีงบประมาณ และตำรวจ (สอ.ตร.) อาสาตำรวจบ้าน กำนัน ซึ่งเป็นผู้มีจิตอาสา/มีใจ

• ลักษณะการชนเป็นแบบไปชน ช่วงเวลาโดยใช้ collision diagram + Hiyari Hatto (เรียนรู้กับ ดร.วิชุดา มหาวิทยาลัยขอนแก่น)

• กำหนดแนวทางการแก้ไขร่วมกัน และให้ชุมชนเป็นผู้นำข้อมูลสะท้อนตรงไปยังนายกฯ เองก่อนพานายกฯ ลงพื้นที่นั้น + ทำประชาคม จัดทำแผน ใน อบท.เพื่อขอรับจัดสรรงบประมาณ รองรับการแก้ไขพื้นที่จุดเสี่ยงลำดับถัดมา

กิจกรรม

รายละเอียด

ตัวอย่างแนวทางการแก้ไข ปัญหากรณีงาน KSL จอดพักริมทาง

- จากการสำรวจข้อมูลและการลงพื้นที่จริง พบปัญหาที่เกิดจากการจราจร ฝุ่น ยาเสพติด ผู้หญิงบริการ ผู้บริหารตั้งเป้าแก้ไขภายใน 2 ปี

- นายภาฯ ขอข้อมูลชนท้ายจากกรพ.+เทศบาล- นำเสนอขยายอำเภอ - เข้าหาเรือตลาดหลักทรัพย์
- ใช้อำนาจท้องถิ่นสั่งปิด 30 วัน

- ปัญหาคลี่คลายเพราะรง.เปลี่ยนผู้บริหารใหม่ (รุ่นลูก) เชิญผู้บริหารรง.มาประชุมที่เทศบาล ได้รับความร่วมมือ 1) โรงงานซื้อพื้นที่แก้มลิงทำจุดพักรถของรง. 2) ทำมาตรการองค์กรกับชาวไร่เรื่องการบรรทุกเปิดทับ ทำสายรัดอ้อยเพื่อความปลอดภัย 3) หยุดหีบช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ แก้ไขปัญหาการบรรทุก อ้อยเกิน ตกเกลอนกลาดถนน การจัดเก็บไม่เป็นระเบียบ

- จำนวนอุบัติเหตุลดลง ความรุนแรงหายไป แต่ปัญหาชนท้ายยังคงอยู่บ้าง เพราะเหตุจำเป็นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ เช่น รถชนอ้อยเสียและต้องจอดข้างทาง

- ทำ Prevention เรื่องการเผาอ้อย 1) เน้นการลุกขึ้นมาทำเองของชุมชน (ต้นทาง) 2) สร้างจิตสำนึก 3) ต้นทางจากตัวบุคคลเพื่อไม่ต้องแก้ไขที่ปลายเหตุ 4) เน้นความต่อเนื่องผนวกเข้าไปเป็นงานปกติ ไม่เน้นเฉพาะช่วงเทศกาล และใช้บังคับ ไม่มากในการแก้ไข แต่เน้นดึงภาคเอกชนเข้าร่วม


2.2 สร้างการมีส่วนร่วมในชุมชน + สร้างเครือข่าย + มติข้อตกลง กฎชุมชนรายละเอียดและขั้นตอน
กระบวนการดำเนินงาน ประกอบด้วย

1. ประชุมแกนนำตำบล คัดเลือก 1 หมู่บ้านเข้าร่วมโครงการ โดยใช้กฎชุมชนชี้แจงวัตถุประสงค์โครงการ และสะท้อนปัญหาอุปสรรคทางถนนสู่ชุมชน

กิจกรรม

รายละเอียด

2. จัดกลุ่มตามหมู่บ้าน หาข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนและวิเคราะห์ปัญหา สาเหตุ ของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในหมู่บ้านโดยแกนนำชุมชน
 3. พี่เลี้ยงและแกนนำ สะท้อนข้อมูลโดยการทำประชาคมในหมู่บ้าน เพื่อชุมชนร่วมกันหาทางแก้ไขปัญห และข้อตกลงในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน
 4. จัดทำมติข้อตกลงในการใช้กฎหมาย โดยมีผู้นำในชุมชนและกรรมการในชุมชนเป็นพยาน ในการใช้ข้อ ตกลง
 5. จัดเวทีนำเสนอการดำเนินงานและผลการดำเนินงาน โดยมีนายอำเภอนำพอง เป็นประธาน
 6. จัดทำเครือข่าย 12 หมู่บ้าน ใน 12 ตำบล เพื่อการขับเคลื่อนการใช้กฎหมายของชุมชน ในการป้องกันอุบัติเหตุ ทางถนนอย่างต่อเนื่อง
- ตัวอย่างแนวทางการแก้ไขหน้าตลาดโลตัส พบปัญหา 1) จอดซ้อนคัน เลยเข้าไปในเลนส์ ถนนมีตรึงภาพ
- 2) จอดปิดช่องทางออก จากในตลาดหน้าพอง เพื่อออกมารถยนต์ภาพ 3) เกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชน เฉลี่ย 2-3 ครั้ง/เดือน แต่ไม่มีผู้เสียชีวิต

ลักษณะการชน		ช่วงเวลาที่เกิด	ข้อมูลสนับสนุน
	ชนด้านข้าง	ช่วงเช้า 06.00 – 09.00 น. ช่วงเย็น 15.00 – 18.00 น.	- ย้อนศร - ขับเร็ว
	ชนท้าย		- จอดรถซ้อนคันมองไม่เห็นรถด้านหลัง - จอดรถขวางทางออก

กิจกรรม	รายละเอียด
	<p>แนวทางการแก้ไข จัดเวทีชวนชาวบ้านในชุมชนวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ที่ผ่านามีการกำหนดจุดห้ามจอดโดยใช้วงจากเทศบาลกลุ่มงานจราจรของกองช่าง และมีวิธีวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า เกิดจากพฤติกรรมการเสียจากคนนอกพื้นที่ ที่ประชุมเสนอให้ “ผลักดันให้เกิดมาตรการของชุมชน ร่วมกับภารกิจบังคับใช้กฎหมายโดยมุ่งไปที่การแก้ไขพฤติกรรมผู้ขับขี่ของคนในและนอกชุมชน” โดยปรับบริเวณจุดจอดที่เป็นวันคู่วันคี่และจุดเหลืองแดง โดยทีม อปท. ร่วมกับหมวดการทางน้ำพอง โดยไม่รบกวนงบประมาณ การติดตามประเมินผลสังเคราะห์ ยังพบการจราจร 2 ช่องจราจร มาทางถนนมิตรภาพ คณะทำงานจึงพิจารณาตรกรโดยให้ตำรวจจราจร กวดขัน จับ ปรับช่วงเวลาร่งควมในตอนเช้า แต่ไม่พบการจอดขวางช่องทางออกจากตลาดน้ำพอง เนื่องจากมีการขีดสีได้เส้น ช่องห้ามจอดชัดเจน</p> <p>จุดเด่นของการสร้างการมีส่วนร่วม ก่อให้เกิดแนวคิดหลากหลาย เกิดกระบวนการคิดที่ลงรายละเอียด เช่น ผู้เสียชีวิตเป็นบุคคลใน/นอกพื้นที่ ปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุ ลักษณะการชน โครงสร้างถนนที่มีข้อจำกัด เกิดข้อถกเถียง กฎกติกาความปลอดภัยในชุมชน จุดด้อย การทำประชาคมต้องประชุมหลังเลิกงานเพราะชุมชนส่วนใหญ่เป็นเกษตรกร/พนักงานโรงงาน ทำให้ผู้บริหารบางพื้นที่ไม่สะดวกเข้าร่วม การหารือเพื่อกำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหาที่ต้องซึ่งงบประมาณและแผนงานในการดำเนินการ จึงต้องรอนำเสนอในที่ประชุมผู้บริหาร อปท.</p>
การติดตามประเมินผล	<p>ผลการประเมินติดตามพบว่า</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. มีแนวโน้มความรุนแรงลดลงชัดเจนแต่อุบัติเหตุเจ็บ+ตาย คงที่สถิติมาช่วยลดลง 50% อัตราการสวมหมวกนิรภัย 40% (บาดเจ็บรุนแรง 30% อายุเฉลี่ย 22-35 ปี เกิดสูงสุดช่วงเวลา 18.00 – 22.00 น.

กิจกรรม

รายละเอียด

เพศชายมากกว่าเพศหญิงเท่าตัว และมีก่เกิดบนถนนหลัก) และยังพบปัญหาชนท้ายที่ยังคงมีอยู่บ้าง ในส่วนของการป้องกันพฤติกรรมการใช้ความเร็ว พบปัญหาขาดอุปกรณ์ตรวจจับความเร็ว อย่างไรก็ตาม ที่เสีयरพ. นำพอง+เทศบาล ได้จัดเตรียมนำเสนองผลการดำเนินงานที่ผ่านมาได้ดำเนินการอะไรไปบ้าง และ จะทำอะไรต่อไป ให้ที่ประชุมในทุกระดับทราบ

2. การแก้ไขพฤติกรรมด้วยการบังคับใช้กฎหมายหรือกฎหมายอื่น ยังต้องอาศัยเวลา โดยเฉพาะชุมชนเมือง ด้วยเหตุปัจจัยของความเข้มแข็ง สร้างการมีส่วนร่วมในกลุ่มวิทยุหรือวิทยุแรงงานได้ค่อนข้างน้อย ที่ผ่าน มา ได้เฉพาะกลุ่มผู้สูงอายุและแม่ค้าเป็นส่วนใหญ่

3. ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลง 3 ระดับ ได้แก่

3.1 ระดับชุมชน พบว่า เกิดความกระตือรือร้น+มีความคิดว่า “เรื่องอุบัติเหตุเป็นเรื่องของทุกคน” และมีความท้าทายต่อการทำงานเรื่องอุบัติเหตุ เนื่องจากที่ผ่านมาเคยแก้ไขปัญหาแต่ไม่สำเร็จ เมื่อได้เห็น แนวทางการดำเนินงานที่เป็นรูปธรรมมากขึ้น อนาคตข้างหน้า น่าจะบรรลุเป้าหมายที่ตั้งใจไว้ อย่างไรก็ตาม ยังพบแรงต้านต่อการดำเนินงานในบางกลุ่มที่เป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย นั่นคือกลุ่มแม่ค้าและกลุ่มนักการเมืองบางกลุ่ม

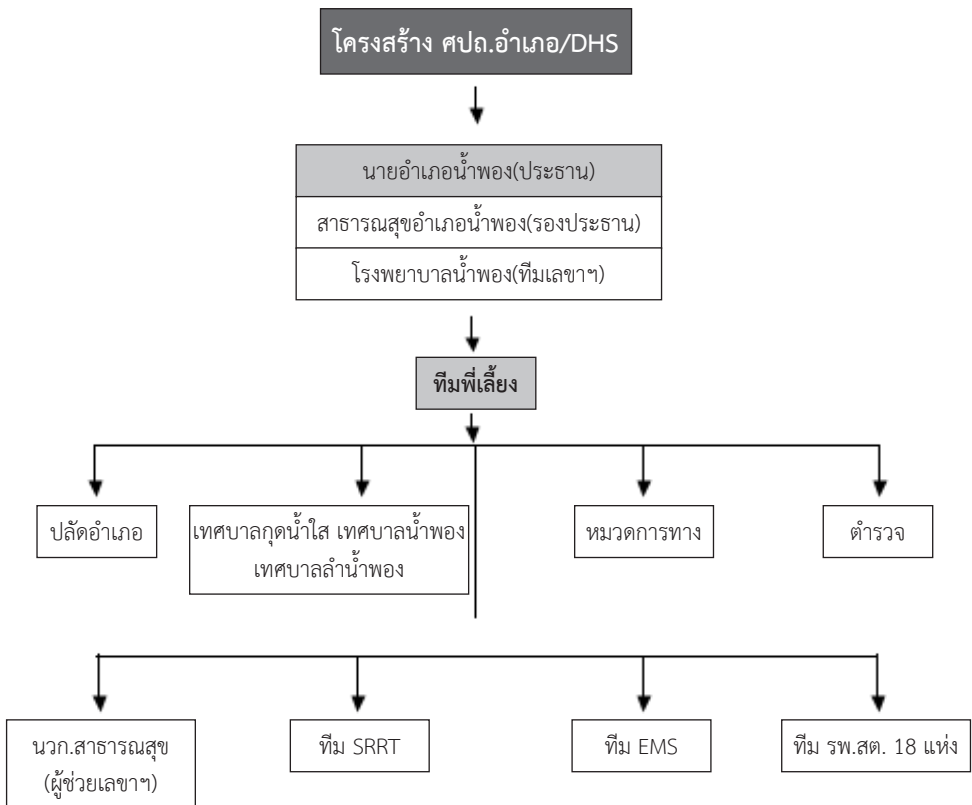
3.2 ระดับคนทำงาน (Change Agent) พบว่า มีการพูดคุยกันมากขึ้น กำหนดแนวทางการใช้ โดยยี่ใช้ ข้อมูลจากสภาพปัญหาจริง ผ่านการวิเคราะห์รอบด้าน (อบรมจากคร. วิชาตามวิทยาลัยขอนแก่น) การทำงาน ลงลึกถึงชุมชนมากขึ้น ได้เห็นศักยภาพของชุมชนในการแก้ไขปัญหา + ความร่วมมือของผู้นำ + การกำหนด มาตรการชุมชนใช้ทุนเดิมด้านวัฒนธรรมของพื้นที่ (หญิงล้าก) เช่น ห้ามรถเข้าออกหมู่บ้านในวันพระ

3.3 ระดับบุคคล พบว่า ยังต้องอาศัยเวลาและความต่อเนื่องในการปรับพฤติกรรมเสี่ยงของคนในชุมชน

เงื่อนไขความสำเร็จ ที่ช่วยให้บรรลุผลผลิตระยะสั้น

1. “หน้าต่างแห่งโอกาส” (windows of opportunity)

- โครงสร้าง + KPI + งบประมาณ นโยบาย Quick win ของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุขกำหนด KPI : อัตราตายจากอุบัติเหตุทางถนนไม่เกิน 18 ต่อแสนประชากร ของอำเภอ (งปปี 2559)
- กลไกนโยบาย ศปถ.อำเภอเป็นเงื่อนไขให้เกิดความร่วมมือระหว่างหน่วยงานต่างๆ ในการทบทวนและแก้ไขจุดอ่อนของการแก้ไขจุดเสี่ยง และการกำหนดมาตรการอื่นๆ



2. กำหนดแผนการทำงานและเป้าหมายร่วมกัน (MOU 8 ข้อ) กับหน่วยงานที่มีบทบาทเกี่ยวข้องในการหาจุดสำเร็จ เน้นให้ทุกคนได้ประโยชน์ร่วมกัน (ประโยชน์ส่วนรวม) = ทุกคนจะช่วยเป็นหูเป็นตา + ความสม่ำเสมอในการจัดเวทีประชุม

3. เครื่องมือที่ใช้ดำเนินการ(เทคนิค 5 ส.)

- การจัดการข้อมูลสารสนเทศ - การเชื่อมโยงบทบาทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นกับงานความปลอดภัยทางถนน โดยใช้ความรู้เป็นฐานและให้ความสำคัญกับ “ข้อมูลพื้นฐาน” ก่อนการตัดสินใจ

- การกำหนดพื้นที่เสี่ยงและการแก้ไขจุดเสี่ยง

- แผนที่จุดเสี่ยง “ฮิยาริ-ฮัตโตะ (Hiyari-Hatto)”

- เครื่องมือวิเคราะห์แบบแผนการชน (Collision Diagram)

- ตาราง Haddon Matrix เพื่อใช้กำหนดมาตรการป้องกัน

อุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอ

4. Key person – คุณฐิติมา แสนโซคติ พยาบาลวิชาชีพ ER รพ.น้ำพอง

- เห็นโอกาส ในการทำงาน Prevention

- เห็นเงิน (รพ.สต.มีงบ+อปท.มีงบทั้งปีในการทำงานป้องกันภัย)

- เห็นคน (ทุก 12 ตำบลมีหน่วยกู้ชีพ)

เกิดจุดเปลี่ยนเพราะมองเห็นทั้ง งาน เงิน คน มีครบในพื้นที่ = สสอ.

Pull งาน EMS+Prevention (เทคนิค 5 ข.)

5. มีการติดตามและประเมินผลผ่านเวทีและลงพื้นที่ตรวจสอบ + ข้อมูลที่น่าเสนอ

6. มีระบบสอดส่องดูแล และแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า เช่น กรณีรถจอดเสียข้างทาง อ้อยหล่น กู้ชีพกู้ภัยต้องเร่งเคลียร์พื้นที่เพื่อความปลอดภัย

7. สร้างแกนนำหลัก (อำเภอ จังหวัด) ในการสร้างเครือข่ายตำบล

8. ผู้นำมีวิสัยทัศน์ ก้าวตามและคำนึงถึง Trend ที่เปลี่ยนไป (ในอดีตเทศบาล ทำงานเน้นความพึงพอใจของชุมชนชาวบ้าน ต่อมาเน้น “งานบริการ” แต่ปัจจุบัน เทศบาล ต้องยกระดับการทำงานโดยลูกขึ้นมา “เป็นตัวอย่างของจิตสาธารณะ”)

ข้อเสนอแนะ/ข้อสังเกตจากพื้นที่

1. ควรใส่ความรู้ให้กับผู้แทนแต่ละตำบลประกอบด้วย หัวหน้ารพ.สต. ปลัดป้องกัน ตำรวจ (สอ.ตร.) อาสาตำรวจบ้าน และกำนัน (เพื่อพี่เลี้ยงไม่ต้องทำงานหนัก และทั้ง 5 นายสามารถประเมินติดตามผลการดำเนินงานหลังการแก้ไขได้
2. การเปลี่ยนวิกฤติเป็นโอกาส แม้การทำงานด้านอุบัติเหตุที่ผ่านมาจะไม่ได้ผลเท่าที่ควรแต่ทีมงานก็มีการใช้วิกฤติเป็นโอกาส เพื่อให้คนทำงานร่วมกับชุมชนมาคุยกันเรียกว่าเป็นการ “เปิดพื้นที่ไสเหล”
3. **เงื่อนไขสำคัญ** คือ เทศบาล อปท. จะรับรู้ปัญหาและให้ความสำคัญได้อย่างไร
4. โจทย์ใหญ่ของการทำงานระดับอำเภอ คือความต่อเนื่อง
5. นักการเมืองในท้องถิ่นมีความกังวลต่อการดำเนินการที่ต้องไปสัมพันธ์ หรืออาจสร้างความขัดแย้งในพื้นที่เนื่องจากจะกระทบต่อฐานเสียง

การพัฒนาศักยภาพของคนในชุมชน โดยการเรียนรู้จากการปฏิบัติ ให้คนในชุมชนได้ร่วมกันคิด ตั้งคำถาม วิเคราะห์ปัญหาที่ชุมชนเผชิญ ทบทวนสถานการณ์ที่ได้จากการรวบรวมข้อมูล (เชิงปริมาณ/คุณภาพ) ทดลองทำหาคำตอบ สรุปรทเรียน และประเมินตนเอง โดยมีพี่เลี้ยงคอยประคับประคองผ่านการบันทึก นิเทศติดตามของอำเภอ น้ำพอง ซึ่งให้เห็นการก่อตัวในการนำภูมิปัญญาชาวบ้าน โครงสร้างทางสังคม การดำเนินงานเชิงโครงสร้างที่มีอยู่ ดังเช่น มาตรการทางสาธารณสุข บวกกับทฤษฎีความรู้ มาประยุกต์ใช้ให้เกิดองค์ความรู้ใหม่ที่เหมาะสมกับชุมชนตนเอง กลายเป็นต้นทุนทางสังคมที่มีแรงมากพอในการใช้จัดการ (ปัญหาอุบัติเหตุ) สำหรับชุมชนตนเอง จนส่งผลต่อการปรับลดพฤติกรรมเสี่ยง และส่งเสริมพฤติกรรมเชิงบวกที่มีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน ภายใต้เงื่อนไขบริบทสังคมที่ผันแปรอย่างรวดเร็ว

2. ความร่วมมือ”สู่ความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุพรรณบุรี

“การทำงานเรื่องความปลอดภัยทางถนน และการสร้างเครือข่าย ต้องมีระบบในการดำเนินงาน โดยการสร้างคนรุ่นใหม่ทำงานและเรียนรู้ อย่างต่อเนื่อง เริ่มจากได้รู้จักและมีความสัมพันธ์ต่อกัน โดยมาประชุมร่วมกัน สม่่าเสมอ รับรู้ข้อมูลจากการประชุมก่อนจะไปลงมือปฏิบัติต่อไปการทำงาน เรื่องถนนก็จะติดอยู่ในเนื้อในตัวของเขา ไม่ว่าจะอยู่ที่ไหนเขาก็ยังคงทำเรื่องนี้”

สุพรรณบุรีในวันนี้...

จากบทเรียนการดำเนินงานที่ผ่านมากระทั่งถึงในปี 2558 นี้ จังหวัดสุพรรณบุรี ยังคงยึดแนวการดำเนินงาน โดยบูรณาการร่วมกันระหว่างภาคีเครือข่ายให้เกิดความเข้มแข็ง เน้นการวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุเชิงลึกในทุกๆ ด้าน เช่น การขับรถเร็ว รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย ไม่สวมหมวกนิรภัย รถโรงเรียนไม่ปลอดภัย ถนนและสิ่งแวดล้อมไม่ปลอดภัย พฤติกรรมการขับขี่เมาไม่ขับ และการนำกรณีตัวอย่างที่น่าสนใจมาเป็นบทเรียนให้คณะทำงานฯ ได้ศึกษาและค้นหาแนวทางแก้ไขปัญหานั้นนำไปสู่การปฏิบัติจนเกิดเป็นมาตรการองค์กรที่เป็นรูปธรรม รวมถึงนำไปเป็นบทเรียนให้แก่เยาวชนในการอบรมให้ความรู้การขับขี่ปลอดภัย และตระหนักถึงความสูญเสียที่จะส่งผลกระทบต่ออนาคตต่อไป โดยมีเป้าหมายหลักเพื่อวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุและแนวทางสร้างความปลอดภัยทางถนนในชุมชน ติดตามและประเมินผลแนวทางปฏิบัติที่เหมาะสม และนำไปสู่การแก้ไขปัญหาที่ยั่งยืน ตลอดจนสร้างพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้เกิดขึ้นกับเยาวชนและลูกหลาน โดยบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเข้ามาหาทางแก้ไขปัญหาาร่วมกัน ผ่านการขับเคลื่อนการแก้ไขจุดเสี่ยงทางถนนในระดับอำเภอ จนนำไปสู่การลดลงขอสถิติการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจากปีที่ผ่านมา

จากการดำเนินงานของคณะทำงานแก้ไขจุดเสี่ยงทางถนนในระดับอำเภอ ที่เริ่มต้นจากการพูดคุย วิเคราะห์หาสาเหตุ และแนวทางการแก้ไขปัญหาในระดับอำเภอ นำไปสู่การแก้ไขปัญหาที่ต้องอาศัยการยอมรับจากประชาชน

ในพื้นที่ จึงได้มีการนำเข้าร่วมการประชุมหัวหน้าส่วนราชการอำเภอ กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน เป็นประจำทุกเดือน ให้รับรู้และช่วยประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบได้ทราบถึงการทำงานที่ไม่ได้เกิดจากการตัดสินใจของหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเพียงหน่วยเดียว แต่เกิดจากการทำงานร่วมกันของภาคีเครือข่ายในรูปของคณะทำงานฯ ระดับอำเภอ ที่มีเป้าหมายในการแก้ไขปัญหาและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ ให้ประชาชนเกิดความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินมากที่สุด เป็นเป้าหมายในการขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ แม้ว่าที่ผ่านมาผลการดำเนินงานจะสวนทางกับสถิติอุบัติเหตุทางถนน แต่การสนับสนุนและส่งเสริมให้มีการแก้ไขปัญหาที่ต่อเนื่องและจริงจังของภาคีเครือข่าย ได้ช่วยให้สามารถลดปัจจัยที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุลงได้ จึงเกิดการต่อยอดการดำเนินงานแก้ไขจุดเสี่ยงระดับอำเภอ ลงไปสู่การแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงในชุมชน ของสำนักงานขนส่งจังหวัดสุพรรณบุรี กับโครงการพลังชุมชนถนนปลอดภัย ภายใต้การสนับสนุนงบประมาณจากกองทุนเลขสวย โดยดำเนินการในชุมชนนำร่อง อำเภอละ 1 แห่ง รวมปีละ 10 แห่ง มีการประชุมภาคีเครือข่ายและผู้นำชุมชน เพื่อแสวงหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงในชุมชนร่วมกัน และยังมีกรอบมให้ความรู้การขับที่ปลอดภัย การออกใบอนุญาตและต่ออายุใบขับขี่ ให้กับประชาชนในชุมชนๆ ละ 100 คน ซึ่งดำเนินการมาแล้วเป็นระยะเวลา 3 ปี มีชุมชนที่เข้าร่วมโครงการรวม 10 แห่ง

เพราะมีเพื่อนเป็น แรغبันดาลใจ และผู้ใหญ่เห็นความสำคัญ

ถึงแม้จังหวัดสุพรรณบุรีจะมีการดำเนินงานเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนมาอย่างต่อเนื่อง แต่ด้วยสถานการณ์ปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในพื้นที่ยังคงมีสถิติที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น ดังนั้นคณะทำงานทุกคนจึงไม่ย่อท้อที่จะขยับขับเคลื่อนการดำเนินงานต่อ รวมทั้งยังมีภาคีเครือข่ายที่มีความสัมพันธ์ที่ดีต่อกัน คอยให้ความร่วมมือเอื้อต่อการทำกิจกรรมร่วมกันอยู่เสมอจนสามารถแก้ไขปัญหาที่เป็นรูปธรรม บวกกับการที่ผู้บริหารของจังหวัดให้ความสำคัญกับ

เรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจึงเป็นแรงผลักดันที่สำคัญที่ทำให้คณะทำงานมีความมุ่งมั่นและทุ่มเทอย่างต่อเนื่องกับการดำเนินงาน และด้วยความที่คณะทำงานมีความสัมพันธ์ที่ดีต่อกันและเริ่มขยายไปสู่เครือข่ายในระดับอำเภอ ทำให้เกิดเพื่อนร่วมอุดมการณ์ที่มีใจอยากทำงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนมากยิ่งขึ้น

“คณะทำงานระดับอำเภอ”...ผู้เชี่ยวชาญในพื้นที่จริง

จากบทเรียนการดำเนินงานในหลายปีที่ผ่านมา สะท้อนให้เห็นว่าการขยายงานจากระดับจังหวัดขยายไปในทุกอำเภอมีความสำคัญอย่างมาก โดยเฉพาะการทำหน้าที่วิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของแต่ละพื้นที่ ทำให้เกิดคณะทำงานวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและแนวทางแก้ไขระดับอำเภอ 10 อำเภอขึ้นอย่างต่อเนื่องมาตลอดทั้ง 3 ปี ถือได้ว่าเป็นกิจกรรมหลักของจังหวัดที่ทำทั้ง 10 อำเภอ ซึ่งในปี 2559 นี้ได้มีการ จัดประชุมไปแล้วทั้งสิ้น 10 อำเภอ อำเภอละ 6 ครั้ง เพื่อวิเคราะห์จุดเสี่ยงระดับอำเภอโดยโครงสร้างการดำเนินงานนั้นมีผู้ว่าราชการจังหวัดแต่งตั้งอย่างเป็นทางการ มีตำรวจทำหน้าที่เป็นเลขา คณะทำงานวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและแนวทางแก้ไข (ระดับอำเภอ) ประกอบด้วย ฝ่ายปกครองอำเภอสถานีตำรวจภูธรอำเภอโรงพยาบาลประจำอำเภอสาธารณสุขอำเภอสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาฯ ที่รับผิดชอบในเขตอำเภอองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่อำเภอ แขวงทางหลวงที่รับผิดชอบในพื้นที่อำเภอผู้แทนภาคประชาชนในพื้นที่อำเภอ เจ้าหน้าที่ตำรวจที่รับผิดชอบงานจราจรในพื้นที่อำเภอ และสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด



โดยเป้าหมายหลักของคณะทำงานระดับอำเภอเพื่อวิเคราะห์สาเหตุ การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในเชิงลึก ไม่ว่าจะเป็นรูปแบบการชน สาเหตุ และ ปัจจัยแวดล้อมอื่นๆ รวมถึงแนวทางการแก้ไขที่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ ทั้งใน ระยะสั้นและระยะยาว โดยตำรวจภูธรอำเภอถือได้ว่าเป็นแม่ข่ายในการนัด ประชุม และเก็บรวบรวมข้อมูลจุดเสี่ยง และนำข้อมูลนั้น ชง ไปให้แก่แขวง การ ทางนำข้อมูลไปแก้ไขจุดเสี่ยงตามมติของที่ประชุม

จุดตรวจจุดผสมบูรณาการเฉพาะกิจฯ...“จุดตรวจที่มากกว่าเสียค่าปรับ”

นอกเหนือจากการดำเนินงานหนุนเสริมการทำงานในระดับอำเภอ เพื่อแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง คณะทำงานในระดับจังหวัดยังมีการจัดตั้งจุดตรวจจุด ผสมบูรณาการเฉพาะกิจฯ ขึ้นประกอบด้วย ตำรวจจราจรกลางสำนักงานขนส่ง จังหวัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาแขวงทางหลวงสุพรรณบุรีสาธารณสุข

จังหวัดภาคประชาชน/สื่อมวลชน ทหาร บริษัทขนส่งจำกัดและสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด โดยสถานที่ในการตั้งจุดตรวจนั้นจะตั้งจุดตรวจบริเวณถนนสายหลัก และถนนสายรอง เป็นหลัก โดยเฉพาะ ในช่วงเวลาตั้งแต่ 16.30- 20.30 น. โดยใช้ระยะเวลา 10 เดือนๆ ละ 2 ครั้ง และสรุปผลการดำเนินงานเพื่อนำมาปรับปรุงการทำงานครั้งต่อไป ซึ่งลักษณะของจุดตรวจบูรณาการนั้น ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะไปร่วมจัดกิจกรรมร่วมกัน ทำให้มีความรู้จักกันมากยิ่งขึ้น ใช้กิจกรรมเป็นพื้นที่ให้เกิดการพูดคุย และสร้างความสัมพันธ์กันของคนทำงาน ทำให้เจ้าหน้าที่ในระดับปฏิบัติการได้เกิดความสัมพันธ์และรู้จักกับเจ้าหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานมากขึ้น ก่อให้เกิดเป็นเครือข่ายในการทำงานร่วมกัน นำไปสู่การทำงานที่สะดวกและรวดเร็วโดยเฉพาะช่วยเปิดพื้นที่ให้ผู้ปฏิบัติงานระดับพื้นที่ได้รู้จักผู้บริหารของจังหวัดมากขึ้น ซึ่งจากเดิมการตั้งจุดตรวจบูรณาการดำเนินงานภายใต้คำสั่งแต่งตั้งตั้งแต่ปัจจุบันได้มีการประชุมร่วมกันในทุกอาทิตย์ บางครั้งมีการประชุม 2 ครั้งต่ออาทิตย์ ทำให้เกิดความร่วมมือกันอย่างสนิทสนมและเกิดการบูรณาการการทำงานร่วมกันเป็นกิจวัตรในงานปกติที่นอกเหนือจากการตั้งจุดตรวจด้วย



เคล็ดลับสู่ความสำเร็จ... “ความลับที่รอการขยายผล”

1. ประชุมอย่างต่อเนื่อง ทั้งในคณะทำงานระดับจังหวัดและคณะทำงานระดับอำเภอ
2. ใช้ข้อมูลจากพื้นที่ (ระดับตำบล/อำเภอ) ช่วยในการตัดสินใจและกำหนดแนวทางในการแก้ไขปัญหา
3. ต้องสร้างความสัมพันธ์กับคณะทำงานทุกระดับทั้งในเวลาราชการและในเวลาปรกติ ไม่มุ่งแต่เรื่องงานแต่ให้ความสำคัญกับเรื่องอื่นๆ ด้วย
4. ทุกหน่วยงานที่ทำงานร่วมกันต้องนำข้อมูลการทำงานของแต่ละหน่วยงานมาแลกเปลี่ยนพูดคุยกัน เพื่อให้เห็นภาพที่ต้องรับผิดชอบซึ่งนำไปสู่การวางแผนการทำงานอย่างบูรณาการร่วมกันได้อย่างเหมาะสม
5. ดึงสื่อมวลชนให้เข้ามาร่วมดำเนินงานเชิงลึก เพื่อให้เข้าใจกระบวนการและสามารถเสนอข่าวออกไปได้อย่างถูกต้อง มีข้อมูลเชิงลึกในการนำเสนอข่าวให้คนทั่วไปได้รับทราบ
6. สื่อสารข้อมูลให้หัวหน้าส่วนราชการได้รับทราบโดยตรงผ่านกรู๊ปไลน์ ซึ่งเป็นช่องทางให้เกิดการรับรู้ที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ
7. พัฒนาศักยภาพของคณะทำงานทุกระดับผ่านการเรียนรู้การทำงานระหว่างหน่วยงาน
8. การทำงานเน้นความเป็นเครือข่าย ทำงานร่วมกันอย่างบูรณาการทุกหน่วยงาน
9. การจัดประชุมประจำเดือน ทุกครั้งต้องเชิญรองผู้ว่าราชการจังหวัดและหัวหน้าส่วนราชการที่เกี่ยวข้องร่วมรับรู้ข้อมูล
10. สร้างคนแถวสองผ่านการเชิญชวนเข้าร่วมกิจกรรมทุกครั้ง ให้รู้จักกับภาคีเครือข่ายในแต่ละหน่วยงาน และได้ฝึกลงมือปฏิบัติการจริง ซึ่งจะทำให้ความรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนติดอยู่ในเนื้อในตัวของเขา
11. คณะทำงานจังหวัดต้องทำหน้าที่รับข้อมูลจากคณะทำงานระดับอำเภอและ ชง ข้อมูลไปให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรงดำเนินการแก้ไข
12. การลงประเมินและติดตามการทำงานเป็นลักษณะการลงไปให้กำลังใจคนทำงาน กระตุ้นให้การทำงานเกิดความต่อเนื่องมากกว่าการลงไปติดตามให้ได้ตามเป้าที่ตั้งไว้

3. บทเรียนที่ง่ายงาม....มหาสารคาม กับงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

เปิดฉากสำรวจเหตุแห่งทุกข์....มหาสารคามเป็นอีกหนึ่งจังหวัดที่มีสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนอยู่ในระดับรุนแรง จะเห็นได้จากข้อมูลที่รวบรวมได้จากหลายแหล่ง ดังนี้

- จากรายงานของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ปี พ.ศ.2554 เกิดอุบัติเหตุ 286 ครั้ง ผู้เสียชีวิต 161 คน สาเหตุหลักใช้ความเร็ว ร้อยละ 22.38 และเมาสุรา ร้อยละ 9.44

- จากผลสำรวจของมูลนิธิไทยโรดส์ มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุในช่วง 7 วัน เฝ้าระวังอันตราย **อยู่ในอันดับที่ 7 ของประเทศ** ที่มีสถิติการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนสูง คือมีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุสะสม จำนวน 72 ครั้ง จังหวัดมหาสารคาม อยู่ในอันดับ 6 ของประเทศไทย ที่มี จำนวนผู้บาดเจ็บสะสมสูง คือ จำนวน 83 ราย

- จากการรายงานสถิติการตายในจังหวัด พบว่า สาเหตุการตายอันดับหนึ่งในกลุ่มวัยรุ่นและวัยทำงาน ตั้งแต่ปี 2550 ถึงปี 2555 มีสาเหตุจากอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งรถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด และผู้ที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ เกิดจากการบาดเจ็บที่ศีรษะ เนื่องจากไม่สวมหมวกนิรภัย จากการสำรวจของมูลนิธิไทยโรดส์ ในปี 2555 แม้จะมีการณรงค์ด้านการสวมหมวกนิรภัย ขับขี่ปลอดภัยแต่กลับพบว่า มีสถิติการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย โดยพบว่าประชาชนในพื้นที่จังหวัดมหาสารคามมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มผู้ขับขี่อยู่ในอันดับ 11 ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยมีอัตราการสวมหมวกนิรภัย เพียงร้อยละ 36.7 และผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัยน้อยมากเพียงร้อยละ 14.3 เป็นอันดับที่ 13 ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จาก 20 จังหวัดของประเทศไทย

- จากสถิติการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรของผู้ป่วยในที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลมหาสารคาม จากรายงานข้อมูลการบาดเจ็บ/เสียชีวิต

ปี พ.ศ. 2557 (ม.ค.56 – ธ.ค. 57) ของสำนักงานสาธารณสุขจังหวัด ในปี 2557 พบว่า มีผู้บาดเจ็บทั้งหมด 15,562 คน นอนรักษาใน รพ.3,644 คน เสียชีวิต 85 คนโดยรถจักรยานยนต์มากที่สุดถึง 3,588 ครั้ง และสถิติการเกิดอุบัติเหตุระหว่างเดือนตุลาคม 2557-ธันวาคม 2557 พบว่า มีผู้บาดเจ็บทั้งหมด 3,335 คน นอนรักษาใน รพ.996 คน เสียชีวิต 36 คน

- ปี 2558 ข้อมูลจากสถิติของ Thai RSC รายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุในเดือนมกราคม-เมษายน พบว่า เกิดอุบัติเหตุ 455 ครั้ง เกิดความสูญเสียทุกพลภาพ 2 ราย บาดเจ็บ 485 รายและเสียชีวิต33 ราย สาเหตุเกิดจากเมาแล้วขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย ขับรถเร็ว ส่วนยานพาหนะที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้แก่ รถจักรยานยนต์และรถปิกอัพ

ทุกซ์ที่เกิดขึ้น ดูเหมือนจะถูกเยียวยาให้ดีขึ้นตามลำดับ ดังจะเห็นได้จากข้อมูลเปรียบเทียบระหว่างปี 2557 โดยจังหวัดได้สรุปบทเรียนการดำเนินงานของตนเองไว้ได้อย่างน่าสนใจ ดังนี้.....

“จากผลสำเร็จของการดำเนินงานปี 2557 ที่ผ่านมาของโครงการพัฒนารูปแบบการดำเนินงานในระดับจังหวัดและระดับอำเภอ โดยนำแนวทางขององค์การอนามัยโลก (Principle for safe community) มาใช้ในการสร้างกระบวนการทำงานของทีมงานภาคีเครือข่ายในพื้นที่จังหวัดมหาสารคาม โดยใช้หลักการนำเอาระบบสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพ (Information System) มาวิเคราะห์ค้นหาปัจจัยเสี่ยงที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน แล้วนำไปจัดลำดับความสำคัญของการจัดการปัจจัยเสี่ยง (Focus on priority problem) และสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วน (Community participation) พร้อมทั้งสร้างทีมงานด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่มีความเข้มแข็งและใส่ใจในการดำเนินงานร่วมกันจากสหสาขาวิชาชีพของภาคีเครือข่าย (Multidisciplinary) ที่มีอยู่ในพื้นที่ โดยอาศัยกระบวนการตัดสินใจเชิงนโยบายจากระดับผู้บริหารสูงสุดของจังหวัดเพื่อผลักดันให้เกิดการ

ขับเคลื่อนเชิงนโยบายและการติดตาม ควบคุมกำกับที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้การดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนมีการตัดสินใจเลือกประเด็นที่สามารถดำเนินงานได้อย่างคุ้มค่า และคุ้มทุนกับงบประมาณที่ใช้จ่ายไป (Comprehensive practical and cost effectiveness) มีการสนับสนุนให้ภาคีเครือข่ายร่วมกันสร้างเป้าหมายการทำงานร่วมกัน พร้อมกำหนดบทบาทหน้าที่ที่สอดคล้องกับภารกิจ เพื่อสร้างระบบสนับสนุนให้เกิดความคล่องตัวในการทำงานของทีมงาน ทั้งในแนวดิ่งและแนวนอน โดยการเพิ่มศักยภาพ การเสริมพลัง และการสร้างแรงจูงใจให้กับทีมสหสาขาวิชาชีพ ตามหลัก 5 ช คือการชักชวนทีมงานให้ร่วมทำงานเชิงรุก โดยการค้นหาแกนนำจากทุกเครือข่าย เพื่อเชื่อมประสานภาคีของคนทำงานด้านอุบัติเหตุ เหตุในทุกพื้นที่ ให้ร่วมกันรวบรวมข้อมูล จัดเตรียมข้อมูลและพัฒนาเทคนิคการนำเสนอข้อมูลที่สำคัญเข้าสู่กระบวนการพิจารณาในระดับนโยบายของจังหวัด โดยเฉพาะการสนับสนุน และยกย่องผู้ปฏิบัติงานให้เป็นที่ยอมรับจากทุกภาคีเครือข่าย เพื่อสร้างขวัญกำลังใจ สร้างความภาคภูมิใจในการทำงานร่วมกัน และ เชื่อมโยงแกนนำที่มีศักยภาพ (Change Agent) จากแต่ละเครือข่ายให้สามารถประสานการทำงานร่วมกันได้ และนำข้อมูลที่ได้รับการสังเคราะห์ มาใช้ในการผลักดันให้มีการแก้ไขปัญหาอย่างต่อเนื่อง นำไปสู่การจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายของจังหวัด ส่งผลให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดมหาสารคาม ผลการดำเนินงานในระดับจังหวัดเกิดผลลัพธ์ของการพัฒนาศักยภาพที่เป็นรูปธรรมมีรูปแบบการขับเคลื่อนงานของภาคีเครือข่ายระดับจังหวัดในรูปแบบคณะกรรมการขับเคลื่อนงานและคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ รวมทั้ง 3 อำเภอต้นแบบ

การใช้หลัก 5 ช.ในการขับเคลื่อนงานของจังหวัดมหาสารคาม คือ ชง : ชงเรื่องในที่ประชุมเวทีความมั่นคงเพื่อให้ทุกภาคส่วนตระหนักและเห็นถึงความสำคัญ การสูญเสียที่เกิดขึ้น รวมทั้งสถานการณ์ของอำเภอที่รับผิดชอบและภาพของจังหวัดมหาสารคามที่อัตราการใช้รถ ใช้ถนนและ

การเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ชักชวน : การชักชวนทีมงานที่เป็นแกนนำในการขับเคลื่อนงานของอำเภอและจังหวัดร่วมทำงาน เชิงรุก โดยทำการค้นหาแกนนำของภาคีเครือข่ายแต่ละภาคส่วน เชื่อมประสาน:การประสานงานเชื่อมประสานภาคีเครือข่ายของคนทำงานให้ร่วมกันรวบรวมข้อมูล สารสนเทศ เตรียมข้อมูลและพัฒนาเทคนิค การนำเสนอข้อมูลที่สำคัญในการนำข้อมูลเป็นปัจจัยนำเข้าเพื่อพิจารณาและตัดสินใจร่วมกันถึงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุและการวางแผนการแก้ปัญหา ข้อ :ดำเนินการซ่อนโครงการหรืองานประจำที่ภาคีเครือข่ายดำเนินการในด้านที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและแก้ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุเพื่อไม่ให้เป็นการที่เพิ่มขึ้นของหน่วยงานภาคีเครือข่ายฯ ขึ้นชม : จัดให้มีเวทียกย่อง ชมเชยผู้ทำงานเพื่อมีกำลังใจ สร้างความมีคุณค่าและพลังอำนาจในการขับเคลื่อนงานอย่างต่อเนื่อง ผลลัพธ์พบว่ามีภาคีเครือข่ายระดับแกนนำในระดับจังหวัดและระดับอำเภอที่เป็นเจ้าภาพหลักที่มีศักยภาพและเป็นผู้ดำเนินการเปลี่ยนแปลง ที่มีส่วนร่วมและมีบทบาทในการผลักดันงานและขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน ดำเนินงานภายใต้การขับเคลื่อนงานของ Mahasarakham Model ดังนี้ หา Core team ให้พบ โดยมหาสารคามพบว่า มี Core team ชัดเจน ในการขับเคลื่อนงาน 5 ส.ของ WHO ให้เต็มรูปแบบ มีวาระการประชุมชัดเจนในเวทีความมั่นคงของจังหวัดทุกเดือน ข้อมูลการรายงานและการดำเนินงานของการขับเคลื่อนงานอุบัติเหตุ ถูกกำหนดให้นำเสนอจากเจ้าหน้าที่.ตำรวจ สารวัตรจราจร การรายงานผลการดำเนินงานโดยขนส่งจังหวัด การรายงานผลสารสนเทศของการเกิดอุบัติเหตุแต่ละกลุ่มประจำเดือนโดยป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยและการนำเสนอผลด้านการขับเคลื่อนงานสอจร. โดยวิทยาลัยพยาบาล โดยมี ภาคีเครือข่าย เตรียมข้อมูลเสนอและเห็นอย่างเป็นรูปธรรมสหสาขาทำงานร่วมกันแบบมีส่วนร่วม วางแผนขับเคลื่อนงาน ค้นหาจุดเสี่ยง ร่วมรายงานและช่วยเหลือ เมื่อเกิดอุบัติเหตุหรือความเสี่ยง ร่วมสอบสวนอุบัติเหตุ หาข้อมูลมาประกอบกัน นัดประชุมเพื่อวิเคราะห์ปัญหาที่เกิดขึ้น มีข้อสรุปและการมอบหมายงาน รายงานผลต่อ ปก. ปก.เสนอต่อผู้ว่าราชการจังหวัด”

แม้การขับเคลื่อนงานในระดับอำเภอของ 3 อำเภอต้นแบบพบความสำเร็จในอำเภอเมืองแต่ถือเป็นจุดเริ่มต้นของอำเภอบรบือและอำเภอโกสุมพิสัย ในการขับเคลื่อนงานอย่างเป็นทางการในรูปแบบของภาคีเครือข่าย แต่การดำเนินงานในระดับอำเภอยังพบว่าขาดการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ที่เป็นรูปธรรม ครอบคลุมหมู่บ้านและตำบลต่างๆในพื้นที่รับผิดชอบ ส่งผลให้พฤติกรรมการขับขี่และการตระหนักถึงการปฏิบัติตามวินัยจราจรยังไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร อัตราการเกิดอุบัติเหตุและความสูญเสียเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2557 ที่ผ่านมามีการรายงานของสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดมหาสารคาม จำแนกรายอำเภอมีอัตราการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุดังนี้ อำเภอโกสุมพิสัย จำนวน 1,549 ราย อำเภอพยัคฆภูมิพิสัย จำนวน 1,276 ราย อำเภอบรบือ-กุตุรง จำนวน 1,126 ราย และอำเภอเชียงยืน จำนวน 780 ราย ถือว่าการเกิดอุบัติเหตุเป็นปัญหาสำคัญที่ต้องให้ประชาชนในชุมชนมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ปัญหาเพื่อให้เกิดความต่อเนื่องและยั่งยืน ในปี 2558 วาระจังหวัดมหาสารคาม กำหนดให้การรณรงค์ขับขี่ปลอดภัย มีวินัยจราจรเป็นวาระจังหวัดวาระที่ 5 ที่ทุกภาคส่วนต้องมีการขับเคลื่อนงานร่วมกันโดยมอบหมายให้สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดมหาสารคามเป็นแกนนำหลักในการขับเคลื่อนงาน

ดังนั้น คณะกรรมการขับเคลื่อนงานจึงตระหนักถึงความสำคัญของการมีส่วนร่วมของประชาชนในชุมชน เพื่อร่วมกันหามาตรการการดำเนินงานขับเคลื่อนงาน ภายใต้บริบทของพื้นที่แต่ละพื้นที่ ภาคีเครือข่ายจึงได้จัดทำโครงการขยายความร่วมมือด้านการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของภาคีเครือข่ายสู่การขับเคลื่อนงานระดับชุมชนจังหวัดมหาสารคาม ประจำปี 2558 ขึ้น โดยเป็นความร่วมมือของภาคีเครือข่ายเดิมในการขับเคลื่อนงาน โดยมีแกนนำจากวิทยาลัยพยาบาลศรีมหาสารคาม ที่ดูแลขับเคลื่อนงานตั้งแต่ปีพ.ศ.2555-2557 เป็นผู้ประสานงานหลักร่วมกับคณะทำงานจากสอจร.จังหวัดมหาสารคามและดิงค์กายภาพของหน่วยงานภาคีเครือข่ายระดับอำเภอ ตำบลเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินงาน เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องและยั่งยืน

Tactic เพิ่มเติมที่ได้จากการเรียนรู้จากการดำเนินงานในช่วงที่ผ่านมา ถูกนำมาปรับใช้เพื่อดำเนินงานโครงการในช่วงปี 2558 โดยเริ่มต้นจาก.....

ระบุกลุ่มเป้าหมาย

1. ผู้บริหารระดับสูงของจังหวัดและผู้มีอำนาจในการสั่งการด้านนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วย ผู้ว่าราชการจังหวัด มหาสารคาม รองผู้ว่าราชการจังหวัดมหาสารคาม นายกองค้การบริหารส่วนจังหวัด ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัด ท้องถิ่นจังหวัด ขนส่งจังหวัด ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวง ผู้อำนวยการแขวงทางหลวง ผู้กำกับการตำรวจภูธรจังหวัด มหาสารคาม หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ประชาสัมพันธ์จังหวัดมหาสารคาม นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดมหาสารคามและคณะกรรมการด้านความปลอดภัยทางถนนตามคำสั่งแต่งตั้งของผู้ว่าราชการจังหวัด

2. คณะทำงานระดับจังหวัด ประกอบด้วย กลุ่มพีเสียง สอจร. ของจังหวัดและทีมแกนนำจากหน่วยงานหลัก ที่ผ่านหลักสูตรการพัฒนาศักยภาพด้านการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ นักวิชาการจากวิทยาลัยพยาบาลศรีมหาสารคาม ทีมแพทย์และพยาบาล จากโรงพยาบาลมหาสารคาม และทีมนักวิชาการ ด้านระบาดวิทยา ทีม SRRT จากสำนักงานสาธารณสุขจังหวัด สาธารณสุขอำเภอเมืองมหาสารคาม เจ้าหน้าที่ตำรวจเจ้าหน้าที่งานสอบสวน ผู้รับผิดชอบงานด้านข้อมูลจากตำรวจภูธรจังหวัด ทีมวิศวกรจากแขวงทางหลวงและสำนักทางหลวงจังหวัด นักวิชาการขนส่งเจ้าหน้าที่ปกครองและเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบงานด้านความปลอดภัยทางถนนของสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย นักข่าวจากสื่อท้องถิ่น หัวหน้าหน่วยกู้ชีพ นายกเทศมนตรีเมืองมหาสารคาม ปลัดเทศบาลเมืองผู้จัดการบริษัทกลางฯ รวมคณะทำงานระดับจังหวัด จำนวน 15-20 คน

3. ผู้บริหารระดับอำเภอ ตำบลและผู้มีอำนาจในการสั่งการ ด้านนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ ตำบล ประกอบด้วย นายอำเภอ ผู้กำกับการตำรวจภูธร นายกองค้การบริหารส่วนตำบล ผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรตำบล และหัวหน้าส่วนราชการของสถานีตำรวจภูธรตำบล ผู้อำนวยการหมวดการทาง ผู้อำนวยการโรงพยาบาล สาธารณสุขอำเภอ ผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล ของพื้นที่ 5 อำเภอคืออำเภอ โกล่มพิสัย บรบือ กุดรัง เชียงยืน และพยัคฆภูมิพิสัย

4. ผู้รับผิดชอบงานด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับอำเภอ ประกอบด้วย ปลัดฝ่ายความมั่นคงระดับอำเภอ เจ้าพนักงานสอบสวนประจำ สถานีตำรวจภูธรระดับอำเภอ นักวิชาการสาธารณสุขอำเภอหัวหน้างาน อุบัติเหตุฉุกเฉินโรงพยาบาลอำเภอ หัวหน้าฝ่ายป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จากองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น หัวหน้าทีมหน่วยกู้ชีพระดับตำบล วิศวกรจาก แขวงการทางผู้รับผิดชอบงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่รับผิดชอบพื้นที่ เป้าหมาย กำหนดและผู้ใหญ่บ้านในพื้นที่เป้าหมาย รวมอำเภอละ 5-7 คน

5. แกนนำภาคประชาสังคม และภาคประชาชน สื่อมวลชน นักข่าว จากสื่อท้องถิ่น ผู้ประกอบการที่จำหน่ายรถจักรยานยนต์

วิธีการดำเนินงาน

1. ประชุมคณะกรรมการระดับจังหวัดและระดับอำเภอของพื้นที่ 3 อำเภอต้นแบบปี 2557 ได้แก่อำเภอเมือง อำเภอบรบือและอำเภอโกล่มพิสัย เพื่อกำหนดประเด็นร่วมและวางเป้าหมาย กรอบการทำงาน และบูรณาการ รูปแบบการทำงานร่วมกัน วิเคราะห์สภาพปัญหา เพื่อจัดทำยุทธศาสตร์ การขับเคลื่อนภาคีเครือข่ายเพื่อป้องกันปัญหาอุบัติเหตุจราจรของจังหวัดและ การขับเคลื่อนงานในระดับอำเภอ ตำบลของจังหวัดมหาสารคามในฐานะอำเภอ พี่เลี้ยงที่ต้องขับเคลื่อนงานต่อยอดจาก ปีที่ผ่านมา

การประชุม Focus Group ระหว่างทีมและปราชญ์ท้องถิ่นและทีมแบบจำลอง 5 อำเภอ/เขตต่างๆ
เพื่อแสดงผลการประเมินและขอคำแนะนำเพิ่มเติมเกี่ยวกับภาคีเครือข่าย/ผู้ดำเนินการซึ่งมีแผนงานต่อเนื่อง
เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2558 ณ โรงแรมภูษาราชาพาณ

การประชุมเชิงปฏิบัติการและจัดกิจกรรมการดำเนินงานในระดับพื้นที่ภาคตอนบนครั้งที่ 13 อำเภอ
และประชุมวิเคราะห์ สังเคราะห์และรวบรวมแนวคิดของทุกฝ่ายภาคีที่มีร่วมกัน
เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2559 ณ ห้องสำนักงานกรมการแพทย์จังหวัดน่าน



2. ทบทวนคณะทำงานในระดับจังหวัดและระดับอำเภอของอำเภอต้นแบบเดิมทั้ง 3 อำเภอจากนั้นค้นหาภาคีเครือข่าย คนทำงานด้านอุบัติเหตุในระดับอำเภอ ทั้งในภาครัฐและ ภาคเอกชน ในพื้นที่เป้าหมาย ของอำเภอกุดรัง เชียงยืนและพยุหะภูมิพิสัยและจัดประชุมคณะทำงานเพื่อร่วมกัน

3. จัดทำคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการและคณะทำงานเพื่อขับเคลื่อนภาคีเครือข่าย (สร้างทีมแกนนำ)

4. เสริมสร้างพลังความร่วมมือของทุกภาคส่วนในการบูรณาการ การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนโดยการค้นหาผู้นำการเปลี่ยนแปลงในแต่ละองค์กร ทั้งในภาครัฐราชการ ภาคประชาสังคม ในระดับอำเภอและตำบล เพื่อประชุมวิเคราะห์ สังเคราะห์และรวบรวมแนวคิดของทุกฝ่ายแบบมีส่วนร่วม ประชุมถอดบทเรียนเพื่อจัดทำแนวทางการดำเนินงานในระดับอำเภอและตำบลของทั้ง 5 อำเภอ

5. กิจกรรมเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยการประสานความร่วมมือขององค์การบริหารส่วนตำบล โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล บุคลากรอาสาสมัครสาธารณสุขหมู่บ้านในการสำรวจข้อมูลการใช้ยานพาหนะของประชาชนในชุมชนในพื้นที่รับผิดชอบจัดทำฐานข้อมูลด้านการใช้ยานพาหนะ และสถิติการเกิดอุบัติเหตุของประชาชนในชุมชน ให้เป็นปัจจุบันครอบคลุมทุกตำบล

6. ดำเนินการคัดเลือกหมู่บ้านในตำบล เป้าหมายของตำบลนาร่องของ 5 อำเภอตามที่อำเภอคัดเลือก ประชุมชาวบ้านเพื่อทำประชาคม การดำเนินงานด้านความปลอดภัยบนท้องถนน ค้นหาจุดเสี่ยงและร่วมกันจัดทำมาตรการทางสังคมที่เกิดจากข้อเสนอแนะของประชาชนในหมู่บ้าน ในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและแก้ปัญหาอุบัติเหตุในชุมชน

7. จัดกิจกรรมการอบรมให้ความรู้เพื่อสร้างความตระหนักและสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนสำหรับประชาชน แก่นนำอาสาจราจรในหมู่บ้านและการอบรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมจราจรขับขี่ปลอดภัย ใน กลุ่มเสี่ยงของแต่ละพื้นที่โดยทีมวิทยากร ประกอบด้วย นักวิชาการจากวิทยาลัยพยาบาลศรีมหาสารคาม ทีมแพทย์และพยาบาล จากโรงพยาบาลมหาสารคาม และทีมนักวิชาการ ด้านระบาดวิทยา ทีม SRRT จากสำนักงานสาธารณสุขจังหวัด สาธารณสุขอำเภอเมืองมหาสารคาม เจ้าหน้าที่ตำรวจ ทีมวิศวกรจากแขวงทางหลวงและสำนักทางหลวงจังหวัด นักวิชาการขนส่ง เจ้าหน้าที่ปกครองและเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบงานด้านความปลอดภัยทางถนนของสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย การอบรมประชาสัมพันธ์จากนักข่าวท้องถิ่น การอบรมหลักการช่วยเหลือเบื้องต้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุจากทีมกู้ชีพ ทีมแพทย์และพยาบาล จากโรงพยาบาลมหาสารคามและโรงพยาบาลอำเภอในพื้นที่ ร่วมกับกิจกรรมการปรับเปลี่ยนเจตคติเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับขี่ให้เป็นวัฒนธรรมองค์กร จากวิทยาลัยพยาบาลศรีมหาสารคาม

การลงพื้นที่สำรวจอุบัติเหตุ กรณีอุบัติเหตุ

ประชุมสรุปผลการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุชุมชน โดยคณะกรรมการฯ ส.ป.ย.อุดรธานี



8. ติดตามรวบรวมผลการดำเนินงานตามมาตรการทางสังคมและเก็บรวบรวมสถิติการสวมหมวกนิรภัย พฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนน รายงานผลต่อนายอำเภอในเวทีการประชุมระดับอำเภอและผู้รับผิดชอบระดับอำเภอสรุปผลรายงานต่อกรรมการเวทีความมั่นคงจังหวัดมหาสารคาม ทุกเดือน

9. จัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ แลกเปลี่ยนประสบการณ์ ติดตามความก้าวหน้าโครงการ สนับสนุนการสร้างกระบวนการเรียนรู้และการใช้ประโยชน์ข้อมูล เพื่อเป็นประโยชน์ต่อผู้ปฏิบัติงานและประชาชนที่ต้องได้รับการพิทักษ์สิทธิประโยชน์ที่พึงได้จากการถ่ายทอดองค์ความรู้จากพื้นที่ต้นแบบไปสู่พื้นที่ขยายผล

10. จัดเวทีสรุปผลงานเพื่อรวบรวมผลการดำเนินงานของพื้นที่ตำบลต้นแบบ สังเคราะห์รูปแบบการขับเคลื่อนงานที่ได้เพื่อจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายด้านการป้องกันอุบัติเหตุจราจร

ด้วยการทบทวนบทเรียนเดิมก่อนก้าวเดินต่อไปข้างหน้าแบบมีแบบแผนและอุดช่องว่างการดำเนินงานให้ได้มากที่สุดเท่าที่จะมากได้ ส่งผลให้จังหวัดมหาสารคามสามารถดำเนินงานโครงการที่ตอบสนองชีวิตความสำเร็จ โดยเกิดภาคีเครือข่ายในระดับจังหวัด ระดับอำเภอและชุมชน ที่เป็นเจ้าภาพหลักในการผลักดันให้เกิดการมีส่วนร่วมการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน รวมทั้งสิ้น 13 อำเภอแต่ในส่วนของหลักฐานเชิงประจักษ์ที่บ่งชี้ว่าการดำเนินงานสามารถก่อตัวให้เกิดต้นแบบ/ชุดความรู้ในการดำเนินงานเกิดจากความร่วมมือในการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกันของภาคส่วนที่เกี่ยวข้องระดับอำเภออาจยังวัดผลได้ไม่เป็นรูปธรรมในช่วงระยะเวลาสั้นๆ คงต้องอาศัยระยะเวลาอีกมากในการบ่งชี้ แต่อย่างไรก็ตาม จากการจัดทำฐานข้อมูลด้านการใช้ยานพาหนะ และสถิติการเกิดอุบัติเหตุของประชาชนในชุมชน ที่เป็นปัจจุบันครอบคลุมทุกตำบล รวมถึงกิจกรรมการค้นหาจุดเสี่ยงและกำหนดมาตรการทางสังคมในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและแก้ปัญหาอุบัติเหตุในชุมชนที่เกิดจากการมีส่วนร่วมของประชาชนในชุมชน น่าจะเป็นเครื่องการันตีบ่งชี้ความสำเร็จในอนาคตอันใกล้ของจังหวัดมหาสารคามไม่มากนัก

4. การขับเคลื่อนและพัฒนาเครือข่ายการป้องกันและแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสุรินทร์

สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสุรินทร์

จากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนน 3 ฐาน (ตำรวจ สาธารณสุขและบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาจังหวัด) พบว่ามีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ปีงบประมาณ พ.ศ. 2557 จำนวน 364 คน คิดเป็นจำนวนผู้เสียชีวิตถึง 26 รายต่อประชากร 1 แสนคน และจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่ กลุ่มเสี่ยง คือ เยาวชน และคนทำงาน พฤติกรรมเสี่ยง เมาแล้วขับ ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด และไม่สวมหมวกนิรภัย พาหนะเสี่ยง รถจักรยานยนต์ เป็นประเด็นหลัก แต่อย่างไรก็ตามจังหวัดสุรินทร์ดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดสุรินทร์ในเชิงการบูรณาการระหว่างหน่วยงานตลอดมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547 “การทำงานรณรงค์เรื่องลดอุบัติเหตุ เป็นเรื่องเก่าที่เราทำกันมานานแล้ว แต่ส่วนใหญ่เราก็ติดกับความเคยชิน ทำแบบเดิมๆ ระเบียบก็ออกมาเหมือนเดิมทุกปี พอมาทำในพื้นที่ก็ทำเหมือนเดิมให้เสร็จๆ อุบัติเหตุของบ้านเมืองเรามันจึงไม่ลดกันซักที ข้อมูลหลายต่อหลายปีชี้ชัดว่าปัญหาการเมาแล้วขับ เป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้นหากจะทำเรื่องอุบัติเหตุให้ได้ผลต้องแก้ปัญหาเรื่องเมาแล้วขับให้ได้ด้วยเช่นกัน...”

วิธีการ/ขั้นตอนการดำเนินการ

การขับเคลื่อนงานอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดสุรินทร์ แบ่งได้เป็น 3 ระดับคือ

1. การขับเคลื่อนงานในระดับจังหวัดศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ (ศปถ.จ.สุรินทร์)
2. การหนุนเสริมการทำงานของ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ(ศปถ.อำเภอ)

3. การทำงานในระดับพื้นที่ตำบล ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับตำบล (ศปถ.อปท.)

ซึ่งการทำงานในรอบปี 2558 เป็นต้นมาได้เน้นการบูรณาการระหว่างเครือข่ายภาครัฐ ภาคีเครือข่าย และภาคประชาสังคม การรวมกันของคนที่หลากหลายจึงทำให้ประเด็นและแง่มุมในการพูดคุยถึงปัญหาในเวทีเครือข่ายบูรณาการ ศปถ.จ.สุรินทร์ มีความหลากหลายเพิ่มมากขึ้นเช่นเดียวกัน โดยมีเป้าหมายร่วมกันคือ **“การสร้างสุขของคนสุรินทร์ให้เป็นสังคมที่มีความสุขและน่าอยู่เพิ่มมากขึ้น”** การทำงานแบบคณะทำงานชุดเล็กเป็นการรวมตัวกันแบบหลวมๆ ยืดหยุ่น และไม่มีโครงสร้างที่แข็งตัว ปรับตัวได้ไวต่อสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงของสังคม เช่น เมื่อมีสถานการณ์ปัญหาใหม่ๆ หรือมีเหตุการณ์เร่งด่วนก็สามารถระดมความร่วมมือและขับเคลื่อนได้ทันที มีเพียงกลไกประสานงานที่ทำหน้าที่ในการเชื่อมประสานเพื่อให้เกิดการพูดคุยกันอย่างต่อเนื่องในแนวราบ โดยระดมทรัพยากรจากองค์กรต่างๆ เพื่อร่วมเป็นเจ้าของภาพในการจัดเวทีพูดคุยในแต่ละครั้ง เป็นโชคดีที่จังหวัดสุรินทร์ ได้รับงบประมาณสนับสนุนจากองค์กรต่าง ๆ มากมาย เช่น กรม ปภ. สสส. สอจร. ศวปถ. และองค์กรเครือข่ายงดเหล้า

เน้นการทำงานแบบแนวราบ โดยมีกระบวนการขับเคลื่อนงานในระดับจังหวัดในการขับเคลื่อนงานได้ดังนี้

1) กลไกความร่วมมือเครือข่ายลดอุบัติเหตุจังหวัดสุรินทร์โดยกลไกขับเคลื่อน โดยคณะอนุกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (ศปถ.จังหวัดสุรินทร์) ประกอบด้วย ตัวแทนเจ้าหน้าที่ตำรวจ ตัวแทนจากสำนักงานสาธารณสุขจังหวัด ตัวแทนโรงพยาบาลศูนย์จังหวัด ตัวแทนประกันสังคมจังหวัด ตัวแทนท้องถิ่นจังหวัด ตัวแทนแขวงทางหลวงจังหวัด

ตัวแทนแขวงทางหลวงชนบทจังหวัด ตัวแทนจากสำนักงานขนส่งจังหวัด ตัวแทนจากสำนักงาน ตัวแทนสำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัด ตัวแทน สวท. สุรินทร์ ตัวแทน สฟป.เขต 1 สุรินทร์ ตัวแทนมหาวิทยาลัยราชภัฏสุรินทร์ ตัวแทนเทศบาลเมืองสุรินทร์ ตัวแทนสภ.เมืองสุรินทร์ ตัวแทนประชาคมสังคม สุรินทร์สร้างสุข ตัวแทนจากสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด ซึ่งมีบทบาทเป็นคณะอนุกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จังหวัด (Core-team ศปถ.จังหวัด) โดยมีผู้แทนสำนักงาน ปภ.จังหวัดสุรินทร์ เกษะติดสถานการณ์อย่างจริงจังในช่องทางแนวราบ ผ่านกลุ่มไลน์ “Core-team” และนำเสนอข้อมูลผ่านกลุ่มไลน์เป็นทางการ กลุ่ม ศปถ.จังหวัด โดยมีรองผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธาน สมาชิกในกลุ่มถึง 103 คน การยับยั้งแบบทางการ ไม่เป็นเรื่องน่ากังวล เนื่องจากมีการสั่งการทั้งส่วนกลางและส่วนของจังหวัดเอง คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (ศปถ.จ.สุรินทร์) จึงเน้นการขับเคลื่อนกลไกในแนวราบ ทำอย่างไรให้เราได้คนทำงานที่มีใจและขับเคลื่อนงานไปพร้อมๆ กัน โดยคนทำงานได้พบปะกันและแลกเปลี่ยนเรียนรู้การทำงานอย่างแท้จริง โดยการใช้ กลยุทธ์ 5 ช ในการเกาะติด คือ ชวน เชื่อม ช้อน เชียร์ และเช็คข้อมูลร่วมกัน ยับกลไกทำงานสู่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) หรือหน่วยงานในระดับอำเภอ และตำบล บางแห่งที่ร่วมคิดและขับเคลื่อนงานร่วมกันมาอย่างต่อเนื่องจุดเน้นสำคัญของการประสานให้เกิดกลไกคณะทำงานชุดนี้คือ ตัวแทนของแต่ละหน่วยงานที่เข้ามาทำงานร่วมกัน นั้น ล้วนแต่มีบทบาทการทำงานเกี่ยวข้องกับเรื่องอุบัติเหตุแทบทั้งสิ้น ดังนั้นภารกิจที่ทำงานร่วมกับเครือข่ายจึงเปรียบเสมือนการทำงานในภารกิจของตนเองหากแต่ลดความเป็นภาระทาง และเน้นการทำงานเชิงรุกมากขึ้นเพียงเท่านั้น กลไกนี้เป็นคณะทำงานชุดเล็กที่มีความคล่องตัวในการทำงานและไม่ติดยึดกรอบหรือกระบวนการในทางโครงสร้าง การจัดระบบความสัมพันธ์ของกลไกเป็นลักษณะความสัมพันธ์แนวราบไม่มีอำนาจในการสั่งการหากแต่เป็นการแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

2) พัฒนาระบบข้อมูลและการจัดการองค์ความรู้

กลไกที่ทำงานเรื่องการจัดการระบบฐานข้อมูล 3 ฐาน และรวบรวมองค์ความรู้ที่เกิดจากกระบวนการทำงานของพื้นที่ต่างๆ และขยายบทเรียนผ่านการทำงานระหว่างเครือข่ายเป็นการถอดบทเรียนมีกระบวนการสำคัญที่ทำให้ได้มาซึ่งข้อมูลคือ

- การจัดเวทีสรุปบทเรียนการทำงานร่วมกับเครือข่ายองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นหรือผู้ที่เกี่ยวข้อง ในระดับอำเภอ ซึ่งเป็นหน่วยปฏิบัติการสำคัญและสรุปเป็นฐานข้อมูลที่ต้องการนำไปงาน
- ลงพื้นที่ให้คำปรึกษากลไกศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) อย่างใกล้ชิด
- การลงพื้นที่สังเกตการณ์ การลงเก็บเคสอุบัติเหตุทางถนนที่สำคัญและเก็บข้อมูลการทำงานเฝ้าระวังอุบัติเหตุของพื้นที่ต่างๆ รวมถึงรับฟังข้อเสนอจากคนทำงานในระดับพื้นที่ที่เป็นผู้ปฏิบัติและรวบรวมเป็นชุดประสบการณ์เสนอเป็นแนวทางในการทำงานต่อคณะทำงานในระดับจังหวัด โดยผ่านกลุ่มแนวราบ สื่อสารผ่านช่องทางไลน์กลุ่ม

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น

จากการติดตามของประเมินผลของคณะอนุกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (Core Team) พบว่าแต่ละพื้นที่อำเภอหรือศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) มีกลไกการขับเคลื่อนเกิดขึ้นในอำเภออย่างที่ได้เห็นได้ชัด เช่น อำเภอสังขะ อำเภอจอมพระ อำเภอปราสาท อำเภอศรีณรงค์ และอำเภอบัวเขต ในแต่ละพื้นที่อำเภอจะมีพื้นที่ต้นแบบกลไก ศปถ.อปท. ลงไปสู่ระดับตำบล ยกตัวอย่าง ศูนย์ปฏิบัติการฯ (ศปถ.อ.สังขะ) จะมีทีมสหสาขาวิชาชีพในพื้นที่มีการขับเคลื่อนงานอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งมีหน่วยหลักประกอบด้วย ปกครองอำเภอ ปลัดฝ่ายป้องกัน ขนส่งอำเภอ สาธารสุขอำเภอ โรงพยาบาลอำเภอ เทศบาลตำบล ไฟฟ้า และทีมกู้ชีพ โดยกลุ่มคณะอนุกรรมการ ศปถ.อำเภอสังขะจะเป็นฝ่ายวิชาการคอยขยับงานและกระตุ้นเวทีระดับอำเภอ และเป็นทีมลงไปหนุนเสริมให้ ศปถ.อปท. ต่อไป

บทเรียนความสำเร็จ

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ (ศปถ.จังหวัดสุรินทร์) เป็นการขับเคลื่อนกลไกแบบสหสาขาวิชาชีพและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเรื่องนี้มาสะท้อนสิ่งที่ได้ทำและเกิดขึ้นจริงกลไกการทำงานในระดับจังหวัดส่งต่อสู่ระดับอำเภอเป็นกระบวนการดังกล่าวนอกจากจะทำให้ความรู้ที่เป็นของจริง ที่ผ่านการทดลองทำจนประสบความสำเร็จในพื้นที่ได้รับการบอกต่อเพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติแล้ว กระบวนการดังกล่าวยังถือว่าเป็นกระบวนการทำงานที่ยกย่อง เสริมแรงคนในทำงานในระดับปฏิบัติการเกิดความภาคภูมิใจ และมีกำลังใจในการทำงานให้เกิดความต่อเนื่องและเข้มข้นมากขึ้น พื้นที่ต้นแบบที่น่าสนใจ ประกอบด้วย “**สำเภาลูนโมเดล**” ต.สำเภาลูน อ.บัวเขต จุดเด่นในการขับเคลื่อนเรื่องเมาแล้วขับในชุมชน “ปราสาทโมเมล” ศปถ.อ.ปราสาท จุดเด่นในการขับเคลื่อนด้านชุมชน ศปถ.อำเภอจอมพระ ศปถ.อำเภอสังขะ และศปถ.อำเภอศรีณรงค์ จุดเด่นในการขับเคลื่อนกลไกสหสาขาวิชาชีพระดับอำเภอ ทั้งนี้ การขับเคลื่อนงานอุบัติเหตุทางถนนในสถานศึกษา ที่เด่น เช่น โรงเรียนวีรวัฒน์โยธิน เป็นสถานศึกษาต้นแบบเรื่องมาตรการรณรงค์รณรงค์การสวมหมวกนิรภัย 100% และจัดเก็บข้อมูลสมาชิกทะเบียนรถจักรยานยนต์และหมวกนิรภัยแบบคิวอาร์โค้ด โรงเรียนระดับประถมศึกษา จำนวน 68 แห่ง ในเขตอำเภอสังขะ เป็นโรงเรียนต้นแบบนำหลักสูตรความปลอดภัยทางถนนไปใช้ในสถานศึกษา และสถานประกอบการต้นแบบตามมาตรการรณรงค์รณรงค์หมวกนิรภัย 100% เช่น บริษัท HBI สุรินทร์ และโรงงานน้ำตาลสุรินทร์ ซึ่งได้ดำเนินงานกิจกรรมมาตรการรณรงค์ต้นแบบตามข้อเสนอของจังหวัดและทีมจังหวัดได้ลงไปติดตามอย่างต่อเนื่อง และเน้นการประชาสัมพันธ์ประกาศศวาระจังหวัดสุรินทร์ โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดสุรินทร์ “นายอรรถพร สิงหวิชัย นักกีฬาโอลิมปิก นายสินธุ์เพชร กรวยทอง และดารานักแสดง ”จา พนม” เป็นต้นแบบประชาสัมพันธ์ทั่วทั้งจังหวัด และจากการติดตามประเมินผลโครงการพบว่า ภาคีเครือข่ายได้รับทราบปัญหาการ

เกิดอุบัติเหตุทางถนนที่แท้จริง และเกิดการร่วมกันคิดแก้ไขปัญหาอย่างต่อเนื่อง โดยจัดประชุมคณะกรรมการ ศปถ.จังหวัดเป็นประจำทุกเดือนในปี 2559 จัดประชุมไปแล้ว 7 ครั้ง และประชุมเตรียมข้อมูลโดยคณะอนุฯ ศปถ.จังหวัด ก่อนการประชุมใหญ่ทุกครั้ง พร้อมมีการติดตามงานของทีมอำเภอโดยให้มีการนำเสนอผลงานของอำเภอจากเวทีประชุมใหญ่ ให้ ศปถ.อำเภอ นำเสนอผลงาน และองค์กรต้นแบบ ในการประชุมทุกครั้ง ทั้งนี้ได้แต่งตั้งพี่เลี้ยงประจำอำเภอ ทั้ง 17 อำเภอ เพื่อทำหน้าที่หนุนเสริมและให้กำลังใจคนทำงานในระดับอำเภออย่างใกล้ชิด โดยใช้กลยุทธ์ 5 ช ในการลงพื้นที่ ชวน เชื่อม ช้อน เชียร์ และเช็คข้อมูลร่วมกัน เกิดภาคีเครือข่ายที่ยั่งยืนและขยายกลุ่มภาคีสู่ภาคเอกชน สถานศึกษา และสถานประกอบการ

ปัญหาอุปสรรคพบว่าบางอำเภอยังไม่มี การขับเคลื่อนกลไก ศปถ.อำเภอ มีเพียงการจัดกิจกรรมรณรงค์หรือจัดฝึกอบรมในห้วงเทศกาลเท่านั้น เนื่องจากยังขาดผู้ประสานงานหรือคนทำงานยังไม่เต็มที่กับงาน เห็นว่างานอุบัติเหตุทางถนนเป็นงานฝัก ประชาชนบางกลุ่มยังไม่ตระหนัก คิดว่าอุบัติเหตุทางถนนเป็นเรื่องปกติและคุ้นชิน

ปัจจัยความสำเร็จจากการขับเคลื่อนกลไก ศปถ.จังหวัดและ ศปถ.อำเภอ พบว่าปัจจัยความสำเร็จของการขับเคลื่อนกลไก คือ ผู้บริหาร มีนโยบายสั่งการชัดเจนและติดตามต่อเนื่อง สิ่งสำคัญของกลไกการทำงาน คือ ทีมที่ร่วมกันขับเคลื่อนอย่างจริงจังและความต่อเนื่องของคนทำงาน และการชื่นชมคนทำงานของผู้บริหารในเวทีกลางจังหวัดอย่างสม่ำเสมอ ทุกเดือนในเวทีประชุมประจำเดือนหัวหน้าส่วนราชการประจำจังหวัดทั้งเข้าร่วม ประกวดผลงานในเวทีประเมินระดับเขตและประเทศด้วย

5. โครงการการพัฒนารูปแบบที่เหมาะสมเพื่อให้ภาคีเครือข่ายระดับอำเภอมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดนครศรีธรรมราช

หากจะนับความเข้มแข็งของคณะทำงานป้องกันและแก้ไขปัญห อุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัดด้วยผลงานและการก่อตัวแนวราบของสหสาขาที่ยึดหลักยุทธศาสตร์ 5ส.5ช. เป็นหัวใจของการทำงาน ผลงานของจังหวัด นครศรีธรรมราชคงไม่พลาดติด 1 ใน 10 จังหวัดที่มีผลงานและความเข้มแข็งแบบต่อเนื่องและมีแนวโน้มความยั่งยืน ถึงแม้จะประสบปัญหาการเปลี่ยนแปลงโยกย้ายผู้นำในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ปภ. ตำรวจ มาอย่างต่อเนื่องไม่ต่างจากจังหวัดอื่นๆ เช่นกัน

เขียนมาถึงบรรทัดนี้ ทุกท่านคงพอจะขมวดคิ้วและมีคำถามเกิดขึ้นในใจอยู่บ้าง ว่าอะไรคือเคล็ดลับและบทเรียนดีๆ ของคณะทำงานป้องกันฯ จังหวัดนครศรีธรรมราช ...

การจัดการข้อมูล...หัวใจและแก่นกลางของการเริ่มต้น

ถ้าดูจากสถิติจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุและจำนวนผู้บาดเจ็บ และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดย้อนหลังไปเท่าที่จะย้อนได้ โดยในปี 2551 ข้อมูลการเฝ้าระวังการบาดเจ็บของจังหวัด รายงานว่า ผู้บาดเจ็บกว่า 76% เป็นกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ 90% เสียชีวิตจากการบาดเจ็บรุนแรงที่ศีรษะ ในกลุ่มผู้บาดเจ็บที่เข้ารับการรักษาามีเพียง 7% ที่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งมีสถานการณ์ไม่ยากที่จะคาดเดาเหมือนเช่นทุกจังหวัด เป็นเหตุให้ผู้ถือข้อมูลสำคัญ ได้แก่ โรงพยาบาลมหาสารนครศรีธรรมราช ภายใต้แกนหลักของการขับเคลื่อนได้แก่ พยาบาลวิชาชีพชำนาญการ คุณวรรณ มีขวด และคุณเพ็ญจันทร์ แซ่หลี จากสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด ขยับขึ้นมาผลักดันให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด รับงบประมาณสนับสนุนจาก สอจร. เพื่อดำเนินงานป้องกันปัญหาที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนน โดยใช้ยุทธศาสตร์ 5ส.5ช. ในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะประเด็นหมวกนิรภัย ส่งผลให้เกิดการขับเคลื่อนงานในลักษณะภาคีแนวราบและแนวดิ่ง เกิดผู้นำการเปลี่ยนแปลง (Change Agent) ในพื้นที่เกิดภาคีเครือข่ายแนวราบที่เข้มแข็ง สามารถวิเคราะห์ข้อมูล จัดทำข้อเสนอ

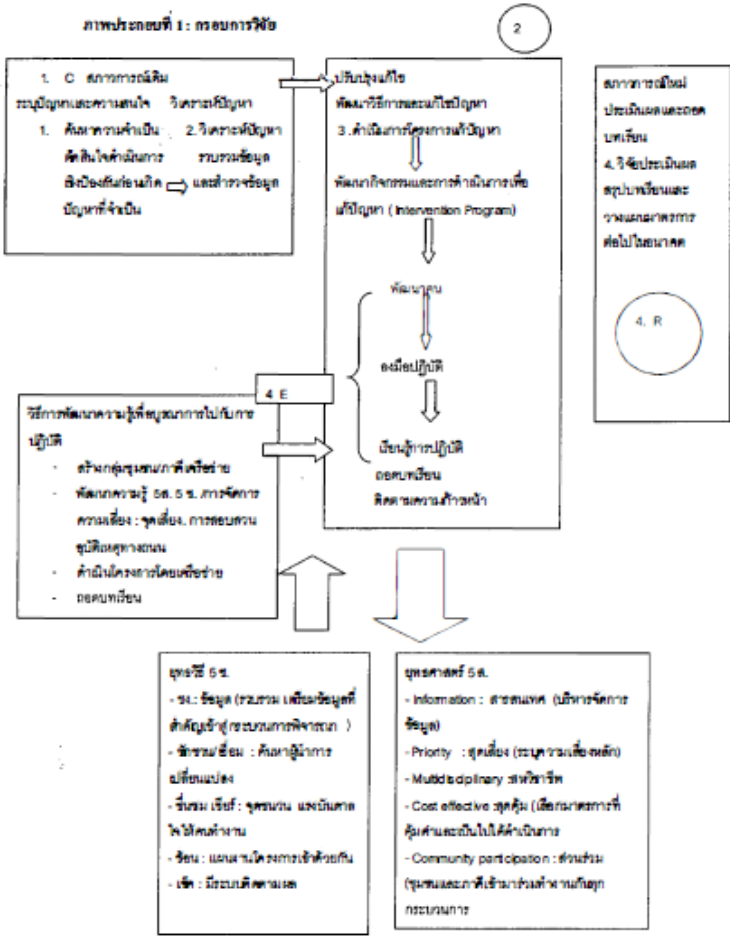
เชิงนโยบาย (Policy Advocacy) และเสริมพลัง (Advocacy) จนส่งผลเกิดการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องภายใต้ความสัมพันธ์แบบพึ่งพาอาศัยแต่มีทิศทางก่อให้เกิดผลลัพธ์ที่นำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนน เน้นการให้ความรู้ประชาชนสัมพันธ์และการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่ปี 2551 – 1557 ผ่านโครงการหมวกแสนใบ ปลอดภัยทั่วหน้า โครงการวาระนครปลอดภัย ทุกวัน ทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100% โครงการนวัตกรรมสามโมเดล และมาตรการองค์กร สามารถเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยจาก 5% เป็น 53% ในปี 2556 ลดจำนวนผู้เสียชีวิตที่บาดเจ็บที่ศีรษะลงอย่างต่อเนื่อง นับตั้งแต่ปี 2555 – 1557 โดยข้อมูลจากระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บรายงานการตายจากการบาดเจ็บที่ศีรษะลดลงจาก 86 ราย เหลือ 79 รายในปี 2556 และ 68 รายในปี 2557 บทเรียนความสำเร็จดังกล่าวส่วนหนึ่งมาจากทีมงานเข้มแข็งทั้งแนวราบและแนวดิ่ง ที่สอดประสานการทำงานกันอย่างต่อเนื่อง¹

และจากความสำเร็จที่เกิดขึ้นในอำเภอเมือง อำเภอท่าศาลา และอำเภอทุ่งสง โดยคณะทำงานจังหวัดได้เข้าไปมีส่วนร่วมในการสร้างการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมแต่ยึดชุมชนเป็นศูนย์กลางและแก้ไขปัญหาด้วยการมีส่วนร่วมของชุมชน แกนนำชาวบ้านทุกชั้นตอน (ร่วมคิด ร่วมทำ ร่วมตัดสินใจ ร่วมตรวจสอบ และรับประโยชน์ควบคู่กันไปกับกระบวนการเรียนรู้ของชุมชน) การ coaching ส่งเสริม/ยกระดับความเชื่อมั่นในตัวชุมชน แกนนำ ให้สามารถวิเคราะห์ปัญหาได้ด้วยตนเอง และสนับสนุนทั้งด้านวิชาการที่เหมาะสมกับชุมชน สามารถนำไปปรับใช้กับพื้นที่ตนเอง จนก่อให้เกิดแนวทางความรู้ในการปฏิบัติที่ผสมผสานระหว่างความรู้ทางทฤษฎีและความรู้จากภูมิปัญญาท้องถิ่น ก่อให้เกิดความรู้ชุดใหม่ โดยมีพื้นฐานสำคัญ ได้แก่ เชื่อมมั่นในศักยภาพของชาวบ้าน ให้มีความสำคัญกับความคิดที่มาจากประสบการณ์จริงในชีวิตประจำวัน เน้นการระดมพลังในชุมชนเพื่อแก้ปัญหา สนับสนุนให้ชาวบ้านเป็นผู้กระทำและมีบทบาทหลักในการดำเนินงาน มีการประชุมเชิงปฏิบัติการแบบสร้างอนาคตร่วมกัน ประกอบด้วย 3 ชั้นตอนหลัก คือ การวิเคราะห์เหตุการณ์ในอดีตเพื่อเชื่อมโยงสภาพการณ์ในปัจจุบันและอนาคต การวิเคราะห์และสังเคราะห์สภาพการณ์ปัจจุบันเพื่อเข้าใจทิศทางและปัจจัยที่มีอิทธิพลในประเด็นหลักการประชุม การสร้างภาพอนาคตที่พึงปรารถนา ร่วมกันคิด วิเคราะห์และเลือกแนวทางปฏิบัติไปด้วยกัน

¹วรรณิ มีขวด, 2556

ทำให้คณะทำงานจังหวัดเกิดความมุ่งมั่นที่จะดำเนินงานให้ครอบคลุม ทั้ง 23 อำเภอ ของจังหวัด โดยใช้บทเรียนการเคลื่อนงานชุมชนปลอดภัย (WHO) ยุทธศาสตร์ 5ส.5ช. และ 5 ข. ที่ได้จากการดำเนินงานของสองอำเภอไปปรับใช้กับอำเภออื่นๆ โดยในขณะนี้ ได้คัดเลือกอำเภอที่จะดำเนินการ รวมทั้งสิ้น 8 อำเภอ ประกอบด้วย อำเภอท่าศาลา พังงง หัวไทร ฉวาง พิปูน พังใหญ่ สีชลและ พรหมคีรี โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อสร้างและพัฒนาเครือข่ายความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอตามบริบทของพื้นที่ และเพื่อให้เกิดการปรับปรุงแก้ไข ปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่นาร่อง

กรอบการวิจัยที่คณะทำงานได้กำหนดไว้อย่างน่าสนใจ มีดังนี้



ผลการดำเนินงานพบบทเรียนสำคัญ ดังนี้

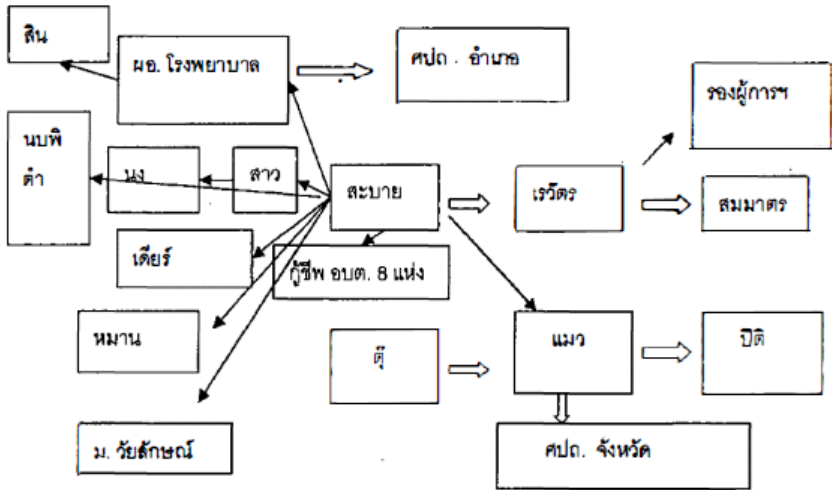
1) บทบาททีมพื้นที่ (อำเภอ) และทีมจังหวัด

- การทำความเข้าใจกับสถานการณ์ปัญหาเดิมของพื้นที่ โดยทีมแกนนำหลักจัดเวทีอย่างไม่เป็นทางการขึ้นในพื้นที่ เพื่อค้นหาความจำเป็น ตัดสินใจแก้ปัญหาก่อนที่จะเกิด การระบุและรวบรวมปัญหาเท่าที่จำเป็น นำมาซึ่งการวางแผนการทำงานร่วมกันกับคณะทำงานจังหวัด โดยใช้วิธีการวิเคราะห์ชุมชนแบบมีส่วนร่วม วิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้แก่คน รถ ถนนและสภาพแวดล้อม ข้อมูลสุขภาพของประชากรในพื้นที่ สถิติการเกิดอุบัติเหตุ การเสียชีวิต และการบาดเจ็บที่เกิดขึ้น วิเคราะห์สาเหตุและค้นหาปัญหา ระบุแนวทางการแก้ไข โดยใช้บทเรียนชุมชนปลอดภัยขององค์การอนามัยโลกเป็นกรอบการวิเคราะห์ ภายใต้คำถาม เช่น จะใช้สารสนเทศอะไร จากแหล่งไหน ใครเป็นเจ้าของ จะใช้อย่างไร และหากต้องทำงานแบบสหสาขาใครคือภาคีที่ต้องร่วมงาน มีรูปแบบการทำงานอย่างไร การวางกลไกเพื่อฝังตัวเข้าสู่ระบบจะอย่างไร วิธีการค้นหาความเสี่ยงหลัก การวางแผน และการประเมิน

- การพัฒนากระบวนการเรียนรู้เพื่อสร้างพลังการแก้ไขปัญหาด้วยทีมสหสาขา กระตุ้นให้คนอยากเข้ามามีส่วนร่วม โดย 1) จัดเวทีสนับสนุนวิชาการด้วยเทคนิค 5ส.5ช. ผ่านเรื่องเล่าเร้าพลังจากเครือข่ายที่สามารถถอดบทเรียนได้ รวมทั้งสอนเทคนิคการจัดการความเสี่ยงหลักในพื้นที่เรื่องการแก้ไขจุดเสี่ยง การวางแผนการทำงาน และร่วมกันวาดอนาคต 2) ติดตามความคืบหน้าและสนับสนุนทางวิชาการโดยทีมจังหวัดผ่านเวทีระดับอำเภอผ่าน line group/telephone 3) จัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ภายใต้หัวข้อเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้เพื่อพัฒนารูปแบบที่เหมาะสม ภาคีเครือข่ายระดับอำเภอมีส่วนร่วมในการป้องกัน และองค์ความรู้เรื่องการสอบสวนอุบัติเหตุทั้งทางทฤษฎีและปฏิบัติ

- บทบาททีมจังหวัด การวิจัยเพื่อสร้างความรู้และสร้างทฤษฎีพื้นฐานจากการปฏิบัติและประสบการณ์ในแต่ละพื้นที่ รวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบบันทึกผลกระบวนการการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม การสัมภาษณ์เจาะลึกแบบเป็นทางการและไม่เป็นทางการ การสังเกตแบบมีส่วนร่วม การบันทึกภาคสนาม และข้อมูลทุติยภูมิของชุมชน การวิเคราะห์ข้อมูลโดยจำแนกข้อมูลและสรุปแต่ละประเด็นย่อยจากกระบวนการและเทคนิคการเรียนรู้ในแต่ละขั้นตอนตามกรอบวิจัย

ตัวอย่างภาพประกอบความสัมพันธ์ระหว่างทีมจังหวัดและทีมอำเภอท่าศาลา



ตัวอย่างแสดงบุคคล ช่องทาง และความถี่ในการพบปะทำงานร่วมกันของ
แนวตั้งและแนวนอน ของอำเภอท่าศาลา

ปี	ทีมแนวนอน			ทีมแนวตั้ง		
	ภาคี	ช่องทาง	ความถี่	ภาคี	ช่องทาง	ความถี่
2556	สภาย : พยาบาล เรวัตตร : ตำรวจ อรุณ : แขวง สิน : เจ้าของกิจการ แมว : พี่เลี้ยง ตุ้ : ปก.สาขา ปิติ : นักวิชาการ ปาน : สคร.11	กินข้าว เล่าเรื่อง	บ่อย เท่าที่ ต้องการ	ศปถ.อำเภอ นายอำเภอ เป็นประธาน ปลัดฝ่าย ป้องกัน เป็นเลขาฯ	เวที ประชุม ประจำ เดือน	หนึ่ง เดือน ครั้ง
2557	Team 2556 + นาง : หัวหน้า พยาบาล สาว : หัวหน้า ER กู้ภัยทุกหน่วย ในอำเภอท่าศาลา	กินข้าว เล่าเรื่อง	บ่อย เท่าที่ ต้องการ	ศปถ.อำเภอ นายอำเภอ เป็นประธาน ปลัดฝ่าย ป้องกัน เป็นเลขาฯ	เวที ประชุม ประจำ เดือน	หนึ่ง เดือน ครั้ง
2558	Team 2557 + หมาน : สสอ. หมอเดียร์ : EP อาจารย์ม.วลัย ลักษณ์ น้อง ปลัดนบพิตา สาว พยาบาล	กินข้าว เล่าเรื่อง เวที แลก เปลี่ยน เรียนรู้	บ่อย เท่าที่ ต้องการ	ศปถ.อำเภอ นายอำเภอ เป็นประธาน ปลัดฝ่าย ป้องกัน เป็นเลขาฯ สสอ.เป็น เลขาฯร่วมๆ	เวที ประชุม ประจำ เดือน	หนึ่ง เดือน ครั้ง

ตารางสรุปกระบวนการขับเคลื่อน เครื่องมือ และเงื่อนไขที่ทำให้การ ขับเคลื่อนงานในอำเภอท่าศาลาประสบความสำเร็จ

กระบวนการหลัก	Howto เครื่องมือความรู้	เงื่อนไขสำคัญ ของการทำงานอย่างต่อเนื่อง																										
<p>ขั้นก่อตัว วางกลไก สารสนเทศ สหสาขา</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. การจัดการข้อมูลจากฐานข้อมูลรพ. กู้ชีพ และ 5ส.5ช. 2. สร้างความสัมพันธ์แนวราบกับภาคีเครือข่ายที่มีงานประจำที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน 	<ol style="list-style-type: none"> 1. เลือกสุดเสียงที่สร้างผลกระทบเป็นที่รับรู้ในวงกว้าง 2. สะท้อนเหตุการณ์ผ่านเรื่องเล่า 3. สร้างสัมพันธ์แนวราบผ่าน line group อย่างต่อเนื่อง 																										
<p>ขั้นสร้างระบบ เลือกโจทย์ สุดเสียง และ แสวงหา แนวทางแก้ไข (สุดคุ้ม ส่วน ร่วม)</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;">สุดเสียง</td> <td style="width: 25%;">เป้าปฏิบัติ</td> <td style="width: 50%;">ประเมินผล</td> </tr> <tr> <td>จุดเสียง</td> <td>1จุด/ ตาย-0</td> <td>แก้ได้ 4 จุด - 3 จุดตาย เท่ากับศูนย์ อีก 1 จุด รอ งจากแขวงฯ</td> </tr> <tr> <td>หมวก</td> <td>มาตรการ องค์กร</td> <td>มหาวิทยาลัย วลัยลักษณ์ และทุก องค์กร</td> </tr> <tr> <td colspan="3">ก่อน คนขับ 11.14% คนซ้อน 0% ระหว่าง ขับ 88.2% ซ้อน 4.1%</td> </tr> <tr> <td>ด้าน</td> <td>ธรรมณูญ</td> <td>8 อบต.+ อ.นบพิตำ</td> </tr> <tr> <td>สอบสวน สาเหตุ</td> <td>ทุกครั้งที่มี คนตาย</td> <td>2 ครั้ง จัดทำ ข้อเสนอแนะ</td> </tr> </table>	สุดเสียง	เป้าปฏิบัติ	ประเมินผล	จุดเสียง	1จุด/ ตาย-0	แก้ได้ 4 จุด - 3 จุดตาย เท่ากับศูนย์ อีก 1 จุด รอ งจากแขวงฯ	หมวก	มาตรการ องค์กร	มหาวิทยาลัย วลัยลักษณ์ และทุก องค์กร	ก่อน คนขับ 11.14% คนซ้อน 0% ระหว่าง ขับ 88.2% ซ้อน 4.1%			ด้าน	ธรรมณูญ	8 อบต.+ อ.นบพิตำ	สอบสวน สาเหตุ	ทุกครั้งที่มี คนตาย	2 ครั้ง จัดทำ ข้อเสนอแนะ	<ol style="list-style-type: none"> 4. ใช้จุดแข็งของสหสาขาหนุนเสริมระบบงาน เช่น กู้ชีพกับจุดเสียงในพื้นที่ 5. แสวงหาส่วนร่วมจากพื้นที่ และสหสาขาที่มีงานประจำที่รับผิดชอบ 6. การสนับสนุนจากทีมวิชาการ/ทักษะของคณะทำงานจังหวัด 7. เวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ประชุมระดับอำเภอ จังหวัด 8. การสนับสนุนจากหน่วยงานต้นสังกัด 9. SHI เปรียบเทียบรายปี <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 25%;">55</td> <td style="width: 25%;">56</td> <td style="width: 25%;">57</td> <td style="width: 25%;">58</td> </tr> <tr> <td>97</td> <td>106</td> <td>85</td> <td>86</td> </tr> </table>	55	56	57	58	97	106	85	86
สุดเสียง	เป้าปฏิบัติ	ประเมินผล																										
จุดเสียง	1จุด/ ตาย-0	แก้ได้ 4 จุด - 3 จุดตาย เท่ากับศูนย์ อีก 1 จุด รอ งจากแขวงฯ																										
หมวก	มาตรการ องค์กร	มหาวิทยาลัย วลัยลักษณ์ และทุก องค์กร																										
ก่อน คนขับ 11.14% คนซ้อน 0% ระหว่าง ขับ 88.2% ซ้อน 4.1%																												
ด้าน	ธรรมณูญ	8 อบต.+ อ.นบพิตำ																										
สอบสวน สาเหตุ	ทุกครั้งที่มี คนตาย	2 ครั้ง จัดทำ ข้อเสนอแนะ																										
55	56	57	58																									
97	106	85	86																									
<p>ขั้นฝังตัว สร้าง ความยั่งยืน</p>	<p>อยู่ระหว่างดำเนินการผลึกเข้ากลไกอำเภอโดย สสอ. เพื่อกำหนดเป็นวาระการประชุมอำเภอ</p>																											
<p>ผลลัพธ์ เกิดทีมแกนนำทำงาน กลไกการจัดการข้อมูล กลไกมาตรการองค์กร การแก้ไขจุดเสียง การสอบสวนอุบัติเหตุ และได้ผู้นำการเปลี่ยนแปลง</p>																												

กล่าวโดยสรุป บทเรียนที่ได้จากการทดลองปฏิบัติในพื้นที่ 8 อำเภอของจังหวัดนครศรีธรรมราช ได้ก่อให้เกิดแนวทางที่สามารถนำไปปรับประยุกต์ใช้ดำเนินงานระดับอำเภอของจังหวัดอื่นๆ มีดังนี้

1) การพัฒนารูปแบบที่เหมาะสมเพื่อให้ภาคีเครือข่ายระดับอำเภอมีส่วนร่วมทั้ง 8 อำเภอ โดยใช้กระบวนการหลัก 3 ข้อ ของการวิจัยแบบมีส่วนร่วม รูปแบบชุมชนปลอดภัย 5ส.5ช. การพัฒนาความรู้ด้านการจัดการความเสี่ยง การวิเคราะห์และบูรณาการฐานข้อมูล การเสริมพลังและการสนับสนุนการดำเนินงาน โดยใช้กระบวนการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วมโดยผสมผสานให้เกิดการนำไปใช้อย่างง่าย พบว่า ทุกอำเภอสามารถนำกระบวนการหลักๆ ไปปฏิบัติใช้ในการพัฒนารูปแบบการสร้างการมีส่วนร่วมจากภาคีได้

2) วิธีการจัดการกับปัจจัยหลักในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอ

- ระยะเวลาเปิดตัว ใช้ สหสาขา และสารสนเทศ
- ระยะเวลาสร้างระบบ ใช้การระบุปัญหา ค้นหาปัจจัยเสี่ยงหลักตามบริบทของพื้นที่ ใช้การสร้างการมีส่วนร่วมจากพื้นที่ ใช้การติดตามผลการดำเนินงาน

- ระยะเวลาฝังตัวในกลไก ใช้สหสาขาแนวตั้งสร้างกลไกแนวตั้งเสนอผ่าน ศปถ.อำเภอ ให้มีการตั้งคณะกรรมการและการประชุมทุกเดือนต่อเนื่องสม่ำเสมอ

3) ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนารูปแบบที่เหมาะสม มีทั้งปัจจัยภายในและภายนอกเครือข่าย

ปัจจัยภายในเครือข่าย ได้แก่

- ลักษณะของแกนนำแต่ละคน ความมีจิตอาสา ความเป็นผู้นำ มีผลอย่างมากในระยะก่อตั้ง

- ความสัมพันธ์ การรวมกลุ่มของเครือข่าย การรวมตัวของสหสาขาที่เน้นความสัมพันธ์แนวราบก่อให้เกิดความคล่องตัวและยืดหยุ่น

แต่ยังคงไม่เพียงพอที่จะไปฝังตัวเข้าระบบกลไกทางราชการเพื่อให้เกิดการเคลื่อนไหวอย่างต่อเนื่อง

- ปัจจัยด้านองค์ความรู้ในการป้องกันของภาคีเครือข่ายพบว่า การหนุนเสริมในลักษณะเวทีวิชาการ การให้คำปรึกษาจากพี่เลี้ยงและนักวิชาการ การจัดเวทีแลกเปลี่ยน ส่งผลต่อการเรียนรู้ ทำให้ทีมเกิดความเชื่อมั่นในการขับเคลื่อนงาน

ปัจจัยภายนอกเครือข่าย ได้แก่

- การสนับสนุนจากหน่วยงานต้นสังกัด มีผลอย่างมากต่อการก่อตัวแนวราบของทีมอำเภอทุกอำเภอ เนื่องจากรัฐบาลมีภาระงานที่แตกต่างกัน การนัดพบในเวลาราชการส่งผลต่อเครือข่ายหน่วยงานสนับสนุน

- การแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติของพื้นที่ พบปัญหาการมีช่องว่างมาก โดยเฉพาะการดำเนินงานของ ศปถ.อำเภอที่มีโครงสร้างแต่ขาดกิจกรรม ไม่มีการประชุม

- ทศนคติความเชื่อของประชาชน

6. โครงการนวัตกรรมชุมชนเข้มแข็งป้องกันและลดอุบัติเหตุจากรถในพื้นที่อำเภอท่าหลวง จังหวัดลพบุรี

อำเภอท่าหลวง...แหล่งท่องเที่ยวและเส้นทางผ่าน

อำเภอท่าหลวงตั้งอยู่ห่างจากอำเภอเมืองลพบุรี ประมาณ 80-90 กิโลเมตร มีเส้นทางเลี่ยงในการเดินทางไปจังหวัดนครราชสีมา ทำให้ช่วงเทศกาลมีปริมาณรถที่หนาแน่น ประชาชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม โดยเฉพาะการทำไร่อ้อย โดยมีโรงงานน้ำตาลตั้งอยู่ในพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่สำคัญ ได้แก่ น้ำตกวังก้านเหลือง เมืองโบราณซบจำปา และจำปาสิรินคร การสัญจรในพื้นที่ส่วนใหญ่จะใช้รถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถขนอ้อย รถพ่วง และรถไถกลากเป็นหลัก โดยปัจจุบันอำเภอท่าหลวง มีปริมาณรถมากขึ้น โดยเฉพาะช่วงวันศุกร์และวันอาทิตย์ในกรณีรถยนต์ส่วนตัว และมีรถพ่วงที่วิ่งอยู่เป็นประจำต่อเนื่อง อุบัติเหตุส่วนใหญ่จะเป็นรถต่างถิ่นที่เกิดอุบัติเหตุรุนแรง (รถยนต์) ส่วนอุบัติเหตุในพื้นที่จะเป็นรถมอเตอร์ไซด์และรถยนต์บางส่วน ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นรถมอเตอร์ไซด์ซึ่งไม่มีความชำนาญมากนัก โดยผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย และผู้ปกครองยังปล่อยให้เด็กและเยาวชนขับรถมอเตอร์ไซด์ ทำให้ที่ผ่านมามีผู้เสียชีวิตที่เป็นเด็กและเยาวชนมากขึ้น เนื่องจากการรวมกลุ่มขับมอเตอร์ไซด์ ทำให้เกิดการเฉี่ยวชนกันเองและถูกรถบรรทุกทับ ซึ่งถือเป็นเรื่องของการใส่ใจของครอบครัวต่อบุตรหลาน ซึ่งแนวโน้มหากมีการขยายถนนเป็นทางสี่เลน จำนวนรถและอุบัติเหตุอาจเพิ่มสูงขึ้น ประกอบกับยานพาหนะมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็ว เป็นปัจจัยให้เกิดอุบัติเหตุทางการจราจรเพิ่มมากขึ้น มีผลกระทบต่อการบาดเจ็บ พิการ สูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน ซึ่งนับวันยิ่งทวีความรุนแรง โดยเมื่อวิเคราะห์ข้อมูลปี พ.ศ. 2554 พบผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร จำนวน 883 ราย เสียชีวิต 13 ราย ในปี พ.ศ. 2555 พบผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร จำนวน 1,044 ราย เสียชีวิต 6 ราย และในปี พ.ศ.2556พบผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร จำนวน 1,099 ราย เสียชีวิต 11 ราย

ซึ่งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในอำเภอท่าหลวงส่วนหนึ่งเป็นคนจากต่างพื้นที่ เนื่องจากคนจากต่างพื้นที่ไม่ทราบถึงกฎหมาย และสภาพแวดล้อมโดยรอบ รวมถึงลักษณะของถนน บวกกับเมื่อใช้ความเร็วสูงในการขับขี่ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอย่างมาก ซึ่งในปี พ.ศ.2556 อำเภอท่าหลวงมีผู้เสียชีวิตเป็นอันดับ 1 ของจังหวัดและจากสถานการณ์ที่ทวีความรุนแรงขึ้นทำให้ในเดือน พฤศจิกายน พ.ศ.2556 โรงพยาบาลท่าหลวงได้ของบประมาณจำนวน 100,000 บาท จาก สอจร. มาพัฒนาเครือข่ายแลกเปลี่ยนเรียนรู้เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรในอำเภอท่าหลวงโรงพยาบาลท่าหลวงและได้ดำเนินการพัฒนาระบบบริการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรระดับอำเภอขึ้นเพื่อรองรับสถานการณ์อุบัติเหตุและแก้ไขปัญหาในจุดเสี่ยงโดยการมีส่วนร่วมจากหน่วยงานภาครัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น มีการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยเสี่ยงและจุดเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ นำข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์นำเสนอต่อองค์กรทั้งภาครัฐ และเอกชนในอำเภอท่าหลวง เพื่อการวางแผนแก้ไขปัญหาาร่วมกัน พร้อมทั้งพัฒนาพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในกลุ่มเสี่ยง โดยมีการศึกษาทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพเก็บข้อมูลเชิงปริมาณโดยแบบบันทึกการเกิดอุบัติเหตุจราจรตั้งแต่ปี 2551 ถึงปัจจุบัน และแลกเปลี่ยนเรียนรู้ เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในเขตอำเภอท่าหลวง จังหวัดลพบุรี ส่งผลให้ในปี พ.ศ.2557อำเภอท่าหลวงมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุลดลงมาเป็นอันดับ 2 จากนั้นมาจึงเริ่มมีการจัดประชุมเครือข่ายของอำเภอท่าหลวง และดึงอำเภอเข้ามามีส่วนร่วมในการทำงาน โดยถือเป็นจุดเริ่มต้นในการทำ ความรู้จักกัน และได้มานั่งพูดคุยเพื่อวิเคราะห์สถานการณ์ปัญหาและแก้ไขปัญหาาร่วมกันโดยมีการจัดประชุมทุก 3 เดือน เป็นอย่างน้อย และในปี พ.ศ.2558 ได้เริ่มขยับจากการทำงานเชิงรุก ในระดับอำเภอมุ่งสู่การทำงานในระดับตำบลภายใต้โครงการนวัตกรรมชุมชนเข้มแข็งป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่อำเภอท่าหลวง จังหวัดลพบุรีมีการนำข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุไปให้คนในชุมชนของแต่ละตำบลได้รับรู้ และเปิดโอกาสให้คนในตำบลได้ร่วมกันคิดและร่วมกันค้นหาแนวทางการแก้ไขปัญหา ที่ผ่านมานายอำเภอ หัวหน้าส่วนราชการและแกนนำ

ชุมชน ได้ให้ความร่วมมือในการทำกิจกรรมและมาเข้าร่วมในการทำกิจกรรมทุกครั้ง ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากนโยบายของนายอำเภอที่เห็นความสำคัญของงานเรื่องความปลอดภัยทางถนนโดยในปีนี้โรงพยาบาลท่าหลวงเห็นความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุจราจรในถนนสายรองโดยเฉพาะในหมู่บ้านควรมีการประชุมเพื่อค้นหาจุดเสี่ยงในหมู่บ้าน การป้องกันอุบัติเหตุในหมู่บ้าน การเก็บข้อมูล การร่วมมือร่วมใจของชุมชนอย่างเป็นรูปธรรมให้ชัดเจน และนำข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์ในระยะแรกมาปรับระบบบริการให้สอดคล้องและเหมาะสมกับสถานการณ์ ซึ่งจะเน้นให้ชุมชนแต่ละพื้นที่ที่มีส่วนร่วมให้เป็นรูปธรรมชัดเจนมากขึ้นเพื่อลดอุบัติเหตุในถนนสายรองของแต่ละชุมชน ตลอดจนเกิดการพัฒนาระบบบริการในการป้องกัน และแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร ในเขตพื้นที่ทั้ง 6 ตำบลของอำเภอท่าหลวง เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้และบริหารจัดการหน่วยงาน องค์กร โรงเรียน โรงงานเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนให้ขับเคลื่อนแผนงานที่ มุ่งไปสู่การลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตทางถนนในพื้นที่รวมทั้งกระตุ้นและเสริมสร้างให้เกิดองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นได้มีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนพร้อมทั้งมีการบริหารจัดการข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ของหน่วยงาน และภาคีเครือข่ายในพื้นที่ทั้ง 6 ตำบลของอำเภอท่าหลวงด้วย



จากสถิติอุบัติเหตุ...สู่แรงบันดาลใจในการทำงาน

จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุในช่วงที่ผ่านมา ซึ่งส่งผลให้เกิดการสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของคนในพื้นที่อำเภอท่าหลวงและต่างพื้นที่ ถึงแม้จะมีสถิติ

การเกิดอุบัติเหตุลดลงหลังจากเกิดคณะทำงานเรื่องความปลอดภัยทางถนน ในปี พ.ศ.2557 แต่ก็ถือว่ายังมีตัวเลขการเกิดอุบัติเหตุที่สูง ทำให้คณะทำงานโครงการฯ รู้สึกว่าตัวเองอยู่เฉยไม่ได้ และต้องรวมทีมคนที่มีใจให้มารวมตัวกันให้มากขึ้นและหลากหลายสาขาวิชาชีพ เพื่อหาทางลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนี้ โดยมองว่าเป็นเรื่องที่ต้องทุกคนต้องเข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาไม่ใช่เรื่องของใครคนใดคนหนึ่ง และไม่ได้มองว่าเป็นการเพิ่มภาระงานประจำ แต่เป็นการป้องกัน ในลักษณะของการทำงานเชิงรุก เน้นการทำงานในพื้นที่ระดับอำเภอและขยายเข้าสู่ในระดับตำบล โดยมีเพื่อนร่วมทางที่มาจากหลากหลายหน่วยงานในอำเภอท่าหลวงเกิดเป็นคณะทำงานจาก “สหสาขาวิชา” ที่รวบรวมคนมีใจในการทำงานเรื่องการลดอุบัติเหตุทางถนนมารวมกัน โดยคณะทำงานหลักมีหลายหน่วยงานประกอบด้วย นายอำเภอ ปลัดฝ่ายปกครอง องค์การบริหารส่วนตำบล 5 ตำบล ตำรวจ แขวงทางหลวงชนบท สำนักงานสาธารณสุขอำเภอท่าหลวง โรงพยาบาลท่าหลวงโดยคณะทำงานที่เกิดขึ้นนี้ถือว่าเป็นทีมที่มองตาแล้วรู้ใจ สามารถเอื้อต่อการทำงานร่วมกันทั้งในระดับพื้นที่ไปสู่การแก้ไขปัญหาที่ตรงจุดของหน่วยงาน ซึ่งเป็นเพราะมีการประชุมร่วมกันอย่างต่อเนื่องจนเกิดเป็นความสัมพันธ์ที่ดีต่อกัน ต่างพร้อมที่จะช่วยเหลือและเอื้อให้เกิดการขับเคลื่อนงานอย่างต่อเนื่อง



จากแรงบันดาลใจสู่การขับเคลื่อนการทำงานที่มีพลังโดยข้อมูล

หลังจากมีเพื่อนร่วมทางที่มีใจในการทำงานร่วมกันแล้วจึงเริ่มดำเนินงานโครงการ โดยมีการจัดประชุมคณะทำงานระดับอำเภอ และระดับตำบลเพื่อขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่อำเภอท่าหลวง เดือนละ 1-2 ครั้ง เพื่อพูดคุยบอกเล่าเรื่องราวสถานการณ์และนำข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุมาพูดคุยกัน โดยให้ความสำคัญกับ “ข้อมูลสารสนเทศ” ที่มาจากหลายหน่วยงาน นำข้อมูลมาวิเคราะห์และค้นหาแนวทางในการดำเนินการแก้ไขปัญหาพร้อมกัน โดยมีการจัดทำข้อมูลการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตำบลและระดับอำเภอ โดยนำข้อมูลในพื้นที่มาวิเคราะห์สถานการณ์ปัญหาพร้อมกัน โดยเฉพาะข้อมูลที่ได้มาจากเสียงของคนในพื้นที่ ซึ่งเป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง และยังได้มีการค้นหา “สุดเสียง” ของแต่ละพื้นที่ในเขตอำเภอท่าหลวง ซึ่งนำไปสู่การค้นหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงต่างๆ เหล่านั้น ซึ่งจากการนำข้อมูลมาวิเคราะห์จุดเสี่ยงร่วมกัน ทำให้สามารถกำหนดจุดเสี่ยงในอำเภอท่าหลวง ได้ ทั้งหมด 15 จุด ประกอบด้วย (1.) หน้าเขเว่น (2.) แยกทางเข้าโรงงานน้ำตาล (3.) ทางลงสะพานแม่น้ำป่าสัก (4.) สี่แยกบ่อคู (5.) แยกน้ำตกเส้นใน (6.) สี่แยกไฟแดงข้าง รพ.ท่าหลวง (7.) หน้าแขวงการทาง (8.) สี่แยกบึงชลลักษ์ทางไปลำนารายณ์ (9.) โค้งหนองประดง (10.) แยกประปา (11.) แยกนิยมชัย ถนน 2338 (12.) แยกนิยมชัย หนองน้ำใส ถนน 2338 (13.) โค้งมะกอก(ทะเลวังวัด) (14.) สี่แยกชัยจำปา (15.) แยกลำพญาไม้ ไปหัวลำและมีการนำจุดเสี่ยงทั้งหมดมาพูดคุยกันอย่างต่อเนื่อง ในคณะทำงาน จนสามารถกำหนดเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาและนำไปสู่การแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง ที่ทำให้เกิด “สุดคุ้ม” ที่ส่งผลให้สถิติการเกิดอุบัติเหตุของอำเภอท่าหลวงลดน้อยลง ไปแล้ว 10 จุดเช่น

- ปรับผิวถนน ทำไฟกระพริบ และติดป้ายสะท้อนแสง บริเวณ โค้งมะกอก



- ปรับสภาพแวดล้อมโดยได้ตัดต้นไม้/กิ่งไม้ ที่บังทัศนวิสัยในการมองเห็น



- เพิ่มความยาวของแผงกั้นถนนเพื่อ ชะลอรถจากทางแยกในพื้นที่



- จัดตั้งแบริเออร์ลดการชนช่วงจุดยูเทิร์น ซึ่งเป็นจุดที่ต้องระมัดระวัง



จากระดับอำเภอมุ่งสู่ท้องถิ่น...เปลี่ยนจากรับสู่การทำงานเชิงรุก

คณะทำงานระดับอำเภอได้เล็งเห็นความสำคัญของการดำเนินงานลดอุบัติเหตุ โดยมีความเชื่อว่าการจะลดอุบัติเหตุได้นั้นต้องลงไปดำเนินงานตั้งแต่ในระดับตำบล จึงได้มีการเชื่อมโยงการทำงานร่วมกันระหว่างคณะทำงานระดับอำเภอ หน่วยงานราชการและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในลักษณะของการทำงานแบบเชื่อมประสาน ช่วยเหลือเติมเต็มซึ่งกันและกัน โดยมี

การจัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจำนวน 6 ตำบล ในพื้นที่อำเภอท่าหลวงเพื่อให้เข้าใจเป้าหมายการดำเนินงาน รวมทั้งแนวทางการทำกิจกรรมร่วมกัน โดยที่ท้องถิ่นต้องลุกขึ้นมาดูแลเรื่องความปลอดภัยทางถนนด้วยตนเอง โดยมีคณะทำงานในระดับอำเภอคอยเสริมความรู้และคอยกระตุ้นให้ทำกิจกรรม และยังทำหน้าที่ ชง ข้อมูลไปให้กับหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงในกรณีที่ท้องถิ่นไม่สามารถแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงได้ด้วยตนเอง โดยที่คณะทำงานระดับอำเภอจะลงพื้นที่เพื่อติดตามประเมินผลนวัตกรรมการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนทั้ง 6 ตำบลโดยมีการลงไปติดตามเป็นระยะเพื่อกระตุ้นให้เกิดการขับเคลื่อนด้านชุมชนอย่างต่อเนื่อง ซึ่งคนในพื้นที่ก็ให้ความร่วมมืออย่างดี อีกทั้งยังมีการฟื้นฟูความรู้ FR และ อสม. เป็นระยะเนื่องจากเมื่อ อสม. ได้รับการฝึกอบรมไปแล้วแต่ไม่ได้ปฏิบัติหรือกระตุ้นเป็นระยะก็จะทำให้ไม่สามารถทำได้ถูกต้อง รวมทั้งมีการประชาสัมพันธ์การแพทย์ฉุกเฉิน เบอร์ 1669 ติดสติ๊กเกอร์ทุกบ้านพร้อมการติดตาม สอบสวนอุบัติเหตุ การเสียชีวิต ในเบื้องต้นโดยจะทำในพื้นที่ อีกทั้งมีการวิเคราะห์ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุและนำทำเป็นโมเดลการเกิดอุบัติเหตุรวมทั้งยังมีการซ้อมแผนอุบัติเหตุ หมู่ชุมชน โดยภาคเช้าจะเป็นกระบวนการให้ความรู้ตามหลักการ ส่วนภาคบ่ายจะเป็นการซ้อมหมู่ที่ให้ทั้งหมดมาทำกิจกรรมร่วมกันผ่านการลงมือปฏิบัติจริง และจัดกิจกรรมรณรงค์การสวมหมวกนิรภัยแก่อสาสมัครสาธารณสุข ชุมชน ไฟท้ายรถชนอ้อยในช่วงเปิดหีบ พย.-มีค.และขับไปสู่โรงเรียนท่าหลวงวิทยา และโรงเรียนชัยบาดาลวิทยานอกจากนี้ยังได้มีการเดินสายทำความเข้าใจ ค้นหา แนวร่วม พาดำบลต้นแบบ (หนองผักแว่น) ไปทำให้ตำบลอื่นเห็นเป็นตัวอย่าง ให้เห็นภาพที่ชัดเจน เพื่อจะได้ช่วยชี้แจงและอธิบายให้เกิดความเข้าใจมากขึ้น เป็นการชักชวนพื้นที่ตำบลอื่นผ่านการนำชุมชนต้นแบบไปแสดงให้เห็นรูปธรรมที่เกิดขึ้นจริง และยังได้มีการจัดประกวดพื้นที่ต้นแบบให้รางวัลนวัตกรรมการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจรของพื้นที่ในชุมชนทั้ง 6 ตำบลเพื่อให้เกิดความภาคภูมิใจและนำไปสู่ความต่อเนื่องในการทำกิจกรรม ซึ่งในกิจกรรมจะมีการ

มอบเกียรติบัตรให้กับแกนนำชุมชน / ผู้ใหญ่บ้าน / อสม. ที่เข้าร่วมในการตั้ง
 ด้านชุมชนร่วมกันอย่างต่อเนื่อง และมีการมอบเกียรติบัตรจิตอาสาดีเด่นให้กับ
 คนที่ทุ่มเททำงานอย่างเต็มที่



ตัวอย่างพื้นที่ต้นแบบนวัตกรรมชุมชนเข้มแข็ง

กระบวนการนวัตกรรมชุมชนเข้มแข็งป้องกันอุบัติเหตุจากรถยนต์
 การดำเนินงานเชิงรุกที่พื้นที่ โดยที่คณะทำงานในระดับอำเภอ มุ่งขับเคลื่อนไป
 สู่ระดับตำบลโดยตั้งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพ
 ตำบล และภาคีอื่นๆในพื้นที่มารวม โดยมีพื้นที่ที่น่าสนใจ 2 ตำบล คือ ตำบล
 หนองผักแว่นและตำบลหัวลำซึ่งเป็นพื้นที่ต้นแบบ โดยทั้ง 2 พื้นที่มีกระบวนการ
 ในการทำงานดังนี้

ตำบลหัวลำ: โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลหัวลำ

กระบวนการ

1) คณะทำงานระดับอำเภอลงพื้นที่ไปให้ความรู้ในเรื่องของ
 ความปลอดภัยทางถนนให้กับเจ้าหน้าที่ รพ.สต./ อสม./แกนนำในชุมชน
 โดยจัดเป็น 3 ฐานการเรียนรู้ คือ

- ฐานหนึ่ง : การปฐมพยาบาลเบื้องต้น/การช่วยเหลือผู้ป่วยฉุกเฉิน
- ฐานสอง : การป้องกันอุบัติเหตุและการสวมใส่หมวกกันน็อก
- ฐานสาม : การดูแลผู้ป่วยเส้นเลือดอุดตันในสมองเฉียบพลัน

2) เจ้าหน้าที่ รพ.สต.และ อสม.ได้ค้นหาแนวทางการทำงานร่วมกัน
 ผ่านการประชุมประจำเดือน เกิดเป็นแกนนำ อสม.ที่จะเข้าร่วมในกิจกรรม

3) จัดเวทีสร้างความเข้าใจโครงการให้กับ อสม. มี จำนวน 119 คน มาประชุมร่วมกันเพื่อชี้แจงแนวทางการดำเนินงาน

4) มีการประสานงานกับบริษัทกลางจำหน่ายหมวกกันน็อกในราคา 100 บาท แก่ อสม. และประชาชนในพื้นที่

5) การกำหนดกติกาในการสวมใส่หมวกกันน็อกร่วมกัน

- ให้ อสม. เก็บสถิติการสวมใส่หมวกกันน็อกโดย มีการทำแบบฟอร์มให้ อสม. เก็บสถิติ

- หากนำข้อมูลสถิติในรอบ 1 เดือนมาตรวจสอบ และพบว่า อสม. ไม่ใส่หมวกกันน็อกเกิน 5 ครั้งจะถูกปรับ 200 บาท (สร้างข้อตกลงร่วมกัน)

6) เก็บข้อมูลและตรวจสอบสถิติการสวมใส่หมวกกันน็อกของ อสม. ในวันที่ อสม. มาประชุมประจำเดือนทุกเดือน รวมทั้งในวันที่ อสม. มารับบริการ แต่หลักๆ จะเน้นในวันที่มาประชุมโดยจะเก็บข้อมูลทั้งคนขับและคนนั่งซ้อนซึ่งระยะแรกเน้นไปที่การสร้างความสำเร็จและทำให้เห็นประโยชน์ร่วมกันของการสวมใส่หมวกกันน็อก แต่ยังไม่ได้รับผลตอบรับมากนัก แต่เมื่อมีการเก็บสถิติและปรับอย่างจริงจังอย่างต่อเนื่องทำให้ อสม. ต้องปฏิบัติ จากเดิมที่ต้องบังคับเปลี่ยนมาเป็นพฤติกรรมที่ติดตัว โดยวิธีการเก็บสถิติมีอยู่ 3 รูปแบบ

- เก็บข้อมูลโดยเพื่อนจดสถิติเพื่อน
- เก็บข้อมูลโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ
- เก็บข้อมูลโดยเจ้าหน้าที่ รพ.สต.

ตำบลหนองผักแว่น: ตำบลชุมชนต้นแบบ

แรงบันดาลใจสำคัญที่ทำให้ท้องถิ่นลุกขึ้นมาดำเนินงานด้วยตนเองเริ่มจากเจ้าหน้าที่ขององค์การบริหารส่วนตำบลหนองผักแว่นมีประสบการณ์เดิมที่ได้ไปอบรมในเรื่องของความปลอดภัยทางท้องถนน แต่ยังไม่เป็นรูปเป็นร่างแต่เมื่อทีมคณะทำงานในระดับอำเภอลงมาชักชวนและร่วมทำกิจกรรมจึงได้ตั้งใจที่จะดำเนินการเรื่องนี้อย่างจริงจัง โดยมีเป้าหมายหลักที่อยากจะลด

อุบัติเหตุ และลดการสูญเสียในชุมชน ดังนั้นจึงได้มีการจัดเวทีพูดคุยสร้างความเข้าใจและวางแผนการดำเนินงานร่วมกันเพื่อกำหนดเป้าหมายและค้นหาคนที่มีใจที่จะมาเข้าร่วมเป็นทีมในการดำเนินงาน

กระบวนการดำเนินงาน

1) **สร้างความเข้าใจและเติมความรู้** คณะทำงานระดับอำเภอลงพื้นที่ไปให้คำแนะนำสร้างความเข้าใจในเป้าหมายของการทำโครงการให้คนในชุมชนได้รับรู้ พร้อมทั้งเติมความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับเรื่องอุบัติเหตุทางถนนและการปฐมพยาบาล

2) **จัดประชุมทีมเครือข่ายและค้นหาจุดตั้งด้านชุมชน** โดยทุกภาคส่วนในตำบลเข้าร่วมประชุมทั้งเจ้าหน้าที่จากองค์การบริหารส่วนตำบล เจ้าหน้าที่โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล และแกนนำในชุมชน เพื่อค้นหาจุดเสี่ยงและวิเคราะห์จุดที่จะตั้งด้านชุมชน โดยดูจากจากองค์ประกอบหลัก คือ

- ลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุ/ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ
- เส้นทางของชุมชนทั้งเส้นทางหลักและเส้นทางรอง/เส้นทางที่เชื่อมต่อกับพื้นที่อื่น

- ช่วงเวลาที่มีปริมาณการใช้รถจำนวนมาก
- พฤติกรรมการขับขี่ของคนในชุมชนบริเวณนั้น

3) กำหนดจุดตั้งด้านชุมชน

- ประชุมผู้เกี่ยวข้องทั้งหมด โดยนำข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์ร่วมกันของคนในชุมชนและคณะทำงานมากำหนดจุดตั้งด้านชุมชน

4) จัดตั้งด้านชุมชนช่วงปีใหม่ และวันสงกรานต์

- ในช่วงเทศกาลปีใหม่ มีการตั้งด้านชุมชนตำบลหนองผักแว่น ม.1 ม.3 ม.5 และม.7 ช่วงเวลา 17.00 – 22.00 น.

- ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ช่วงเวลา 16.00 – 20.00 น. ด้านชุมชนตำบลหนองผักแว่น ม.1 ม.3 ม.5 และ ม.7

- ขยายระยะเวลาการตั้งด้านชุมชนจากเฉพาะช่วงเทศกาล เป็นตลอดทั้งปี โดยคนในชุมชนร่วมกันดูแล โดยใช้งบประมาณสนับสนุนจากกองทุนหมู่บ้าน (คณะทำงานมีการลงไปสร้างความเข้าใจกับคณะกรรมการกองทุนฯ และสมาชิก โดยได้รับความเห็นชอบและกันเงินงบประมาณไว้สำหรับการจัดตั้งด้านชุมชน)

5) เก็บรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์จุดเสี่ยง โดยคณะทำงานระดับอำเภอและชุมชนร่วมกันเก็บข้อมูลและนำข้อมูลมาวิเคราะห์ร่วมกัน ทั้งข้อมูลจำนวนผู้บาดเจ็บ / เสียชีวิต จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ สถิติชนิดของรถที่เกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งจากการดำเนินการมีการลงพื้นที่และเก็บข้อมูลในชุมชน และนำข้อมูลมาวิเคราะห์จนสามารถกำหนดจุดเสี่ยงได้ 9 จุด และดำเนินการแก้ไขไป 3 จุดโดยขงข้อมูลไปให้กับหน่วยงานที่รับผิดชอบร่วมดำเนินการแก้ไข ดังนี้

- **จุดที่หนึ่ง** สี่แยกนิยมชัย ถนนสาย 2338 (หมวดการทางและทางหลวงชนบทมาร่วมแก้ไข) / ทำราวกัน ดัดไฟกระพริบ ยอดการปรับปรุง ประมาณ 400,000 บาท

- **จุดที่สอง** สี่แยกบ้านนายปรีชา สำราญสุข ทางหลวงชนบท 4028 เส้นทางหลวงชนบทติดกับของ อบจ. มีจำนวนอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง จึงมีการแก้ไข โดยการนำข้อมูลมาวิเคราะห์ ปรับพื้นที่ให้โล่ง อบต.ติดไฟกระพริบ 2 จุด ทางหลวงชนบทติดป้ายไฟลดความเร็วและไฟกระพริบ

- **จุดที่สาม** สี่แยกปั้มน้ำมัน คุณนกวรรณ เป้าชัน ทางหลวงชนบท 4028 เป็นเส้นทางที่คนทำงานโรงงานจะขับมอเตอร์ไซด์ผ่านค่อนข้างมากในช่วงค่ำ อบต.จึงแก้ไขโดยการติดไฟแสงสว่างจำนวน 4 จุด ติดตั้งบนเส้นทางของทางหลวงชนบทโดย อบต.เป็นผู้รับผิดชอบ (ทางหลวงชนบทถ่ายโอนมาให้ อบต.ช่วยดูแล โดยงบประมาณจะโอนเข้ามาให้ อบต.โดยตรง) จากนั้นทางหลวงชนบทได้ติดป้ายไฟลดความเร็วและไฟกระพริบ

ผลลัพธ์จากการดำเนินงานในโครงการ...

จากการดำเนินกิจกรรมอย่างต่อเนื่องของคณะทำงานในระดับอำเภอ ส่งผลให้ในปี พ.ศ.2559 จำนวนยอดการเกิดอุบัติเหตุและอัตราการเสียชีวิต ลดน้อยลง ในช่วง 8 เดือน หลังจากการดำเนินโครงการ โดยจำนวนผู้บาดเจ็บ จากอุบัติเหตุจราจรทางถนน ของอำเภอท่าหลวง เหลือเพียง 820 คน ซึ่งลดลงจากปี พ.ศ.2558 ที่มียอดผู้บาดเจ็บ 1,001 คน (เก็บข้อมูลในช่วงระยะเวลา เดียวกัน) นอกจากนี้ยังเกิดคณะทำงานอำเภอที่มีความเข้มแข็งและเป็นภาคี ที่เข้าร่วมประชุมร่วมกันอยู่ตลอดโดยมีนายอำเภอและหัวหน้าส่วนราชการ ต่างๆคอยสนับสนุนการทำให้กิจกรรมอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งสามารถขยายผล การดำเนินงานไปสู่ในระดับท้องถิ่นจำนวน 6 พื้นที่ โดยมี 2 พื้นที่หลัก คือ ตำบลหัวลำและตำบลหนองผักแว่น เป็นพื้นที่ต้นแบบในการขยายผลการ ทำงานไปสู่ตำบลอื่นๆ เกิดเป็นนวัตกรรมชุมชนเข้มแข็งที่คนในชุมชนสามารถ วิเคราะห์จุดเสี่ยงในระดับตำบล และนำข้อมูลจุดเสี่ยงนั้นมาค้นหาแนวทาง แก้ไขร่วมกันเกิดการเชื่อมประสานงานกันระหว่างชุมชน คณะทำงานในระดับ อำเภอ และหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง จนนำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของคนในชุมชน โดยที่คนในชุมชนรู้สึกถึง ความเป็นเจ้าของปัญหาาร่วมกัน

บทเรียนที่นำไปสู่ความสำเร็จ...โครงการนวัตกรรมชุมชนเข้มแข็งป้องกัน/ลด อุบัติเหตุจราจรในพื้นที่อำเภอท่าหลวง จังหวัดลพบุรี

1. การทำงานกับแกนนำชุมชนระดับตำบล คำสั่งต้องออกมาจาก ส่วนราชการ (นายอำเภอ) เพื่อช่วยสร้างความกระตือรือร้นในการทำงานและ เกิดความภาคภูมิใจในการทำงาน

2. ทีมคณะทำงานต้องประชุมร่วมกันอย่างสม่ำเสมอ เพื่อสร้างความ เชื่อมั่นต่อแนวทางการทำงานและทำความเข้าใจกับเป้าหมายให้ชัดเจนร่วมกัน ที่จะลดสถิติการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่อำเภอท่าหลวง

3. การที่ผู้บริหารให้ความสำคัญ ทั้งนายอำเภอและหัวหน้าส่วนราชการที่ตระหนักถึงปัญหาและความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุ และกำหนดเป็นนโยบายของอำเภอช่วยทำให้เกิดวงพูดคุยกันอย่างต่อเนื่อง จนนำไปสู่การแก้ไขปัญหอย่างจริงจัง

4. การให้ความสำคัญกับข้อมูลทั้งในระดับตำบลและในระดับอำเภอ ให้ความสำคัญกับการเก็บข้อมูลโดยคนในชุมชนเอง และนำข้อมูลมาวิเคราะห์ และค้นหาแนวทางแก้ไขโดยคนในชุมชน โดยหน่วยงานทำหน้าที่คอยเอื้อให้ กรณีที่เกินความสามารถของท้องถิ่น ทำให้เกิดการแก้ไขปัญหาที่ตรงจุดและคนในชุมชนรู้สึกถึงความเป็นเจ้าของร่วมกัน

5. การเชื่อมประสานงานระหว่างชุมชน คณะทำงานระดับอำเภอ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง(ทั้งในพื้นที่และนอกพื้นที่ เช่น โรงเรียน องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล ทางหลวงชนบท เป็นต้น)ช่วยให้การดำเนินงานเรื่องความปลอดภัยทางถนนดำเนินไปได้พร้อมกันทั้งด้านพฤติกรรมผู้ขับขี่ สภาพแวดล้อม และสภาพของรถ

6. การมีเวทีประชุมเครือข่ายร่วมกันอย่างต่อเนื่องช่วยให้การดำเนินงานเป็นไปในทิศทางเดียวกัน แต่ละคนเข้าใจบทบาทของตนเองและสามารถขับเคลื่อนงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

7. หลังจากทำกิจกรรมทุกครั้ง ทีมงานต้องมีการสรุปผลการดำเนินงาน เพื่อให้เห็นประโยชน์ร่วมกันและวางแผนการดำเนินกิจกรรมร่วมกันในครั้งต่อไป

8. การสร้างความร่วมมือและหาภาคีร่วมในชุมชน ต้องลงไปพูดคุยกับคนในชุมชนทุกหมู่บ้าน และหลากหลายกลุ่ม โดยหัวใจสำคัญเพื่อสร้างความสัมพันธ์และความเชื่อใจก่อนเป็นลำดับแรก

9. การประสานงาน ต้องเริ่มจากคนที่รู้จักและเข้าไปในกลุ่มอื่นๆให้มากขึ้นเน้นไปที่ความต่อเนื่องของการลงปมีปฏิสัมพันธ์กับคนในพื้นที่ หากไม่สามารถลงไปในพื้นที่ได้ต้องใช้เทคโนโลยีช่วยในการสื่อสาร ไม่ควรปล่อยให้มิระยะห่างในการทำกิจกรรมมากจนเกินไป

ข้อจำกัดที่พบ บริบทพื้นที่แตกต่าง

ภายใต้การดำเนินงานที่ต่อเนื่องและขยับสู่การทำงานเชิงรุกไปในระดับตำบลของโครงการนวัตกรรมชุมชนเข้มแข็งป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่อำเภอท่าหลวง จังหวัดลพบุรี สิ่งที่เป็นข้อจำกัดที่สำคัญที่ทำให้คณะทำงานต้องใช้ระยะเวลาในการดำเนินงานมากขึ้น คือ ศักยภาพของผู้นำชุมชนแต่ละหมู่บ้านไม่เท่ากัน ดังนั้นการอธิบายหรือสร้างความเข้าใจจึงใช้ระยะเวลาที่ไม่เท่ากัน รวมทั้งวิธีการดำเนินงานของแต่ละหมู่บ้านมีความแตกต่างกัน บางพื้นที่มีการนำเด็กและเยาวชนเข้ามาร่วมและเริ่มฝึกคนรุ่นใหม่ให้สามารถทำงานได้ ในขณะที่บางพื้นที่ไม่ได้ใส่ใจมากนัก ทำให้ทีมคณะทำงานต้องลงพื้นที่ไปกระตุ้นให้เกิดการทำกิจกรรมอยู่บ่อยครั้ง พร้อมทั้งนี้ในระดับพื้นที่บางตำบลที่ไม่สามารถดึงงบประมาณในท้องถิ่นให้มาสนับสนุนการทำกิจกรรมได้ ทำให้ขาดงบประมาณสนับสนุนกิจกรรมทำให้ขาดความต่อเนื่องในการทำงาน อีกทั้งขอบเขตการดำเนินงานบางตำบลยังจำกัดเฉพาะกลุ่ม ทำให้ยังไม่เข้าถึงคนในชุมชนมากนัก

ทางเดินต่อเพื่อเป้าหมายที่ตั้งไว้...

1. การจัดทำด้านชุมชนให้เกิดขึ้นทุกตำบลในอำเภอท่าหลวงโดยมีตำบลหนองผักแว่นเป็นต้นแบบ
2. จัดเวทีสร้างความเข้าใจต่อคณะกรรมการกองทุนเงินล้าน (กองทุนหมู่บ้าน) ของแต่ละตำบล เพื่อให้จัดสรรงบประมาณกองทุนฯ มาสนับสนุนการตั้งด้านชุมชนด้วยตนเองเพื่อความยั่งยืน
3. จัดตั้งแกนนำสวมหมวกกันน็อก 100 เปอร์เซ็นต์ขยับจากตำบลหัวลำเป็นต้นแบบเพื่อขยายสู่ตำบลอื่นๆ
4. การให้ความรู้และสร้างแรงจูงใจให้กับกลุ่มคนในชุมชนที่หลากหลายมากขึ้น ไม่จำกัดเฉพาะในองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นและโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล

5. สร้างทีมทำงาน / แกนหลักที่ทำงานร่วมกัน เพื่อมาร่วมขับเคลื่อนงานในระดับอำเภอ สร้างเป็นเครือข่ายอำเภอโดยมีลักษณะสำคัญ คือ มีประสบการณ์มีใจมีความเข้าใจพื้นที่/เข้าใจหลักการทำงาน และมีอำนาจในการตัดสินใจ

6. พาคณะทำงานเครือข่ายอำเภอลงไปพูดคุยกับคณะทำงานในพื้นที่บ่อยครั้งมากขึ้นโดยจัดเวลาที่ลงไปตามแต่ละชุมชนจนครบและเข้าร่วมกิจกรรมของพื้นที่ทุกครั้ง

7. โครงการพระแสงสัญญาณรุดภัย ร่วมใจลดอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดสุราษฎร์ธานี

สภาพปัญหา - ปี 2554 รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่จดทะเบียนมากที่สุดและเกิดอุบัติเหตุสูงสุดทุกจังหวัดในภาคใต้ เมื่อวิเคราะห์อัตราการบาดเจ็บต่อรถจดทะเบียน 10,000 คัน รายจังหวัด พบว่าจังหวัดสุราษฎร์ธานีมีอัตราการบาดเจ็บ เป็นอันดับที่ 2 และจังหวัดที่มีอัตราการตายต่อรถจดทะเบียนมากที่สุด อันดับที่ 1 ได้แก่ จังหวัดสุราษฎร์ธานี สำหรับอำเภอพระแสงพบว่าสถิติ ปี 2556 เกิดอุบัติเหตุ 81 ครั้ง บาดเจ็บ 94 คน เสียชีวิต 4 ราย ปี 2557 (มกราคม-พฤศจิกายน) เกิดอุบัติเหตุ 63 ครั้ง บาดเจ็บ 62 คน มีผู้เสียชีวิต 5 ราย ช่วงอายุ ต่ำกว่า 20 ปี 32% ส่วนใหญ่เป็นคนในพื้นที่ 80 % ยานพาหนะ เป็นรถมอเตอร์ไซด์ 92% สาเหตุ คือ ตัดหน้ากระชั้นชิด 33% ประเภทถนนในอบต/หมู่บ้าน 47% ทางหลวง 39% ทางตรง 92% อัตราการสวมหมวกนิรภัย 10% และมีจุดเสี่ยง 12 จุด **ผลกระทบ** ผู้ประสบอุบัติเหตุที่ได้รับบาดเจ็บอาจพิการเสียชีวิต สูญเสียทรัพย์สิน เกิดปัญหาค่าใช้จ่าย ปัญหาต่อครอบครัว ปัญหาสังคม

แนวทางในการแก้ปัญหา - ใช้รูปแบบของจังหวัดภูเก็ตเป็นแนวทางในการส่งเสริม รมณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ สร้างความตระหนัก ควบคู่กับการบังคับใช้กฎหมาย รมณรงค์ให้มีการสวมหมวกนิรภัย 100% ทั้งทางหลวงสายหลัก และในโรงเรียน เพื่อให้เกิดโรงเรียนต้นแบบที่สามารถขยายผลไปสู่อำเภอและโรงเรียนโดยรอบ รายละเอียดประกอบด้วย 1) การขับเคลื่อน ศปถ. อำเภอให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น 2) การสร้างโรงเรียนต้นแบบ 3) การแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่เป็นเส้นทางต้นแบบ 4) การส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 5) ลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตในพื้นที่เป้าหมาย และภาพรวมของอำเภอพระแสงก่อให้เกิดประโยชน์และผลสัมฤทธิ์คือเกิดโรงเรียนต้นแบบการสวมหมวกนิรภัย 100% ลดการบาดเจ็บ มีคณะทำงานในการร่วมกันแก้ไขจุดเสี่ยง โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและประชาชนในพื้นที่ อำเภอพระแสง เป็นอำเภอนำร่องในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

เกิดเครือข่ายความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ อปท./ชุมชน มีการพัฒนาเครือข่ายงานป้องกันและแก้ไขปัญหาคูบติเหตุทางถนนในเขตพื้นที่

แน่นอนว่ากลุ่มที่ได้รับประโยชน์โดยตรงคือผู้ใช้รถใช้ถนน และประชาชนในเขตพื้นที่ปก.จังหวัด สาขาพระแสง รวม 5 อำเภอ พนม เคียนซา เวียงสระ พระแสง และ ชัยบุรี

มีกลยุทธ์ที่น่าสนใจในการนำมาใช้ในโครงการจนประสบผลสำเร็จ ประกอบด้วยการใช้กลไก ศปถ.อำเภอผู้บริหารระดับอำเภอให้ความสำคัญการสร้างภาคีเครือข่ายเน้นความร่วมมือกันของแต่ละหน่วยงานทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และมูลนิธิ อปพร.ในพื้นที่มีความรู้ ความสามารถในการช่วยเหลือผู้ประสบภัยส่งผลให้ประชาชนให้ความร่วมมือในการป้องกันผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดมีจิตสำนึกเพื่อลดความเสี่ยง

สำหรับเทคนิคการสร้างการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย คณะทำงานอาศัยการบูรณาการหลายภาคส่วน ในการรณรงค์ ขับขี่ปลอดภัย สวมหมวกนิรภัยในพื้นที่เป้าหมาย ประกอบด้วย สถานีตำรวจภูธร โรงเรียนระดับมัธยมศึกษาระดับประถมศึกษา ระดับอาชีวศึกษา (ถ้ามี) สสอ. ขนส่งอำเภอ แขวงทางหลวงสุราษฎร์ธานีที่ 3 อปท./ชุมชน รพ. ที่ทำการปกครองอำเภอ มูลนิธิ บ.กลางฯ ส่งผลให้เกิดกลไกการขับเคลื่อน ศปถ.อำเภออย่างต่อเนื่อง เกิดโรงเรียนต้นแบบจุดเสี่ยงได้รับการแก้ไขอย่างเป็นระบบ ไม่น้อยกว่า 50% อัตราการการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น ผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตลดลง จากปีที่ผ่านมา 6) มีการบูรณาการระหว่างหน่วยงานภาคีเครือข่าย

สำหรับขั้นตอนสำคัญในการพัฒนาโครงการและแนวทางการนำไปปฏิบัติ คณะทำงานได้จัดประชุมศปถ.อำเภอ โดยใช้ข้อมูลนำเข้าจากมติที่ประชุมครั้งที่ผ่านๆ มา เพื่อกำกับติดตามการดำเนินงานและวางแผนการทำงานในขั้นต่อไป มีการจัดอบรมให้ความรู้ สร้างโรงเรียนต้นแบบ โดยครั้งที่ 1 เป็นการชี้แจงสภาพปัญหา ผลกระทบ ครั้งที่ 2 ค้นหาสาเหตุผลกระทบครั้งที่ 3 จัดทำมาตรการรองรับที่ เกิดจากการมีส่วนร่วม ครั้งที่ 4 - 5 เพื่อชี้แจงทำไม่

ต้องสวมหมวกนิรภัย 100% ทำไม่ต้องกำหนดจุดจอดรับ-ส่งนักเรียนในพื้นที่แก่ผู้ปกครอง ครั้งที่ 6 เพื่อเสริมสร้างวินัยจราจร สวมหมวกนิรภัย 100% ให้นักเรียนขี่ปลอดภัย พร้อมจัดทำ MOU ระหว่างหน่วยงาน เป็นองค์การต้นแบบนำร่องในพื้นที่อำเภอพระแสง กำหนดวาระเพื่อจัดอบรมให้ความรู้เรื่องการแก้ไขจุดเสี่ยงอันตรายแก่ภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง จำนวน 6 ครั้ง นำคณะทำงานลงพื้นที่เพื่อแก้ไขจุดเสี่ยง จำนวน 7 จุด บนถนนในอำเภอพระแสง

ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไข พบว่า ยังไม่ได้รับความร่วมมือจากประชาชนเท่าที่ควร ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ประกอบกับสภาพถนนค่อนข้างแคบ ปริมาณการจราจรสูง คณะทำงานได้กำหนดแนวทางการแก้ไข โดยการอบรมให้ความรู้ควบคู่กับการบังคับใช้กฎหมาย

การสร้างความยั่งยืนและขยายไปยังหน่วยงานอื่นๆ ปัจจุบันคณะทำงานขยายผลจากโครงการ “พระแสงสัญจรปลอดภัย ร่วมใจลดอุบัติเหตุทางถนน” ไปยังองค์กรต่างๆ ในพื้นที่อื่น ดังนี้ โครงการ “สร้างและเชื่อมภาคีเครือข่ายการป้องกันและแก้ไขปัญหามอเตอร์ไซด์ทางถนนระดับอำเภอ” ทำในโรงเรียนอนุบาลเทศบาลย่านดินแดง และโครงการที่กำลังดำเนินการขยายผลไปยังโรงเรียนและหมู่บ้านในพื้นที่ใกล้เคียง ได้แก่ โครงการ “เคียนชาวมพลังร่วมใจ ทุกวัน ทุกวัย สร้างความปลอดภัยทางถนน” และโครงการ “พระแสงเดินทางปลอดภัย ร่วมมือร่วมใจ มีวินัยจราจร สร้างความปลอดภัยทางถนน” ซึ่งได้รับการสนับสนุนทุนจาก สสส. โดยใช้ศปด.อำเภอเป็นกลไกหลักในการดำเนินงาน

บทเรียนที่ได้รับ คณะทำงานสะท้อนว่า นักเรียนกลุ่มเป้าหมายทราบสภาพปัญหา ผลกระทบต่อตนเอง ครอบครัว สังคม ชุมชน และเรียนรู้กฎหมายวิธีการขี่ปลอดภัยและนำไปปฏิบัติในชีวิตประจำวันกลุ่มนักเรียนแกนนำและอาจารย์ ได้ร่วมค้นหาสาเหตุ ทราบผลกระทบที่เกิดขึ้น ณ โรงพยาบาลสุราษฎร์ธานี และสรุปผลนำไปขยายผลสู่เพื่อน และเกิดมาตรการองค์กร สวมหมวกนิรภัย 100% พร้อมจัดทำ MOU



8. โครงการชุมชนต้นแบบวัฒนธรรมความปลอดภัยการใช้รถจักรยานยนต์พื้นที่จังหวัดชายแดนใต้ (ปัตตานี นราธิวาส)

ถึงแม้สามจังหวัดชายแดนภาคใต้จะมีผู้เสียชีวิตจากเหตุการณ์ไม่สงบและก่อให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิต ร่างกาย และจิตใจของประชาชนในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง แต่ก็ยังมีอีกจำนวนไม่น้อยที่ต้องมาเสียชีวิตด้วยเหตุการณ์ความรุนแรงที่สามารถป้องกันและแก้ไขได้อย่างปัญหาการไม่สวมหมวกนิรภัย และส่งผลให้บาดเจ็บอย่างรุนแรงที่ศีรษะอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนนที่เชื่อมโยงมาจากสถานการณ์ความรุนแรงอย่างไฟใต้ เพราะการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือซ้อนท้ายมีข้อจำกัดและสวนทางกับนโยบายความมั่นคงในการรณรงค์และบังคับใช้ในพื้นที่จึงยากต่อการปฏิบัติ ส่งผลให้สถิติการเสียชีวิตและการบาดเจ็บที่ศีรษะเพราะใช้รถจักรยานยนต์ ที่มักเกิดในเยาวชนเพศชายที่สูงถึงร้อยละ 87.43

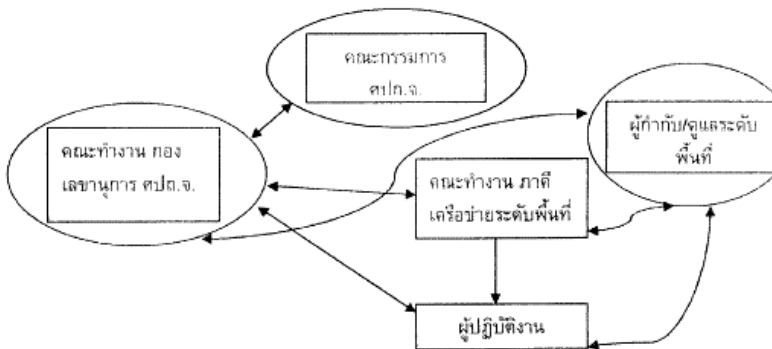
ส่งผลให้เกิดกลุ่มคนทำงานกลุ่มหนึ่งที่เล็งเห็นความสำคัญของการป้องกันเหตุแห่งการเสียชีวิตที่เกิดจากภัยทางถนนที่ยังมีหนทางและแสงสว่างในการป้องกันได้ขึ้น ซึ่งนอกจากจะเห็นความสำคัญแล้วยังเข้าใจและทะลุถึงแก่นแท้ของความปลอดภัยที่ว่าด้วยการปลูกฝังวัฒนธรรมความปลอดภัยเข้าสู่ระบบความคิดความเชื่อเพื่อเปลี่ยนแปลงทัศนคตินั้น จำเป็นและควรเริ่มต้นตั้งแต่เด็กซึ่งมีหลักฐานในระดับนานาชาติหลากหลายงานวิจัยที่ยืนยันว่าทำได้จริง.....

ประโยคข้างต้น ไม่ได้กล่าวอ้างขึ้นมาลอยๆ เป็นภาพฝัน แต่คณะทำงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดปัตตานีและนราธิวาส นำโดยคุณรังสรรค์ เอกวัฒนพันธ์ หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดปัตตานี โดยการให้คำแนะนำจากพี่เลี้ยงมืออาชีพที่มีทักษะความชำนาญอย่างคุณบุญรอด โพธิ์ชะเรื่อ ถูกก่อตัวและยื่นโครงการชุมชนต้นแบบวัฒนธรรมความปลอดภัยการใช้รถจักรยานยนต์พื้นที่จังหวัดชายแดนใต้ปัตตานี นราธิวาส ซึ่งเน้นไปที่ชุมชนรากหญ้าให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยการใช้รถจักรยานยนต์ทุกครั้งเร็ววัน และการใช้สื่อคู่มือสองภาษา “หมวกนิรภัยในโรงเรียนบนเส้นทางศาสนาบันลือโลกกว้าง” “ขับขี่จักรยานยนต์

แบบไหน ..ชีวิตปลอดภัย” เป็นการ์ตูนสองภาษา สื่อภาษาไทย มาลายูใช้ควบคู่ไปกับการสอนวิชาทางศาสนา ซึ่มลึกเข้าสู่ฐานคิดของเยาวชนและประชาชนอย่างใกล้ชิดกว่าการรณรงค์แบบทั่วไป ผนวกกับการประยุกต์ศูนย์เรียนรู้ความปลอดภัยทางถนน แบบหน่วยเคลื่อนที่โดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เกาะประตู่บ้านถ้ำทอดความรู้กันแบบถึงที่ตามกลยุทธ์ “เข้าใจ เข้าถึง พัฒนา” ด้วยพลังของภาคีเครือข่ายความปลอดภัยทางถนนของสามจังหวัดชายแดนใต้

ผนึกกำลังเครือข่าย เสริมสร้างรากหญ้าให้ปลอดภัยจากการใช้รถจักรยานยนต์.....โดยการเรียนรู้ สื่อสารชี้แจงแบบประชิดตัว เข้าถึงแกนนำชุมชน และครอบครัวของคนในชุมชน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้สมาชิกเกิดความพร้อมและฝังลึกลงไปในชีวิตประจำวัน และเกิดเป็นวัฒนธรรมความปลอดภัย (Safety Culture) ขึ้นในชุมชนและขยายวงไปยังระดับอำเภอ จังหวัด และประเทศได้ในที่สุด

โครงสร้างการบริหารจัดการ



กรอบแนวคิดในการดำเนินงาน ยึดหลักยุทธศาสตร์ 5ส. 5ช. ควบคู่ไปกับ PDCA และโครงสร้างการบริหารจัดการแบบบูรณาการที่มีอยู่ในระบบ สป.จ.จังหวัดและอำเภอ ชุมชน โดยไม่ลืมนแต่ยังให้ความสำคัญกับการผนวกคณะทำงานในระดับพื้นที่เข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องด้วย โดยคณะกรรมการได้กำหนดกลุ่มเป้าหมาย ประกอบด้วย แกนนำนักเรียน ผู้นำศาสนา กุสตาส ผู้นำชุมชน และภาคีเครือข่ายความปลอดภัยทางถนนของสองจังหวัด

บทเรียนการดำเนินงานของทั้งสองจังหวัด มีรายละเอียดที่ประกอบไปด้วยกิจกรรมสำคัญ สรุปสั้นๆ ได้ดังนี้

1) จังหวัดปัตตานี

1.1) ผู้นำเรียกร้อง.....ผู้นำเทศบาลตำบลยะรังมีข้อสังเกตว่าลูกสาวที่เรียนจบจากมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ มีพฤติกรรมการขับชี่ที่ปลอดภัยคือสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับชี่ จึงกระตุ้นให้ผู้นำต้องการเห็นคนในชุมชนเกิดพฤติกรรมความปลอดภัยแบบนี้บ้างเริ่มจากการจัดระบบพนักงานในเทศบาล (มาตรการองค์กร) และค่อยขยายผลไปยังชุมชนเทศบาลยะรัง และต่อยอดไปยัง 5 ชุมชน โดยให้แกนนำสมาชิกวงแนวทางในการป้องกันในพื้นที่อย่างเข้มข้นสำหรับแกนนำ จะคัดเลือกชุมชนละ 20 คน รวม 100 คน และมีประกาศแต่งตั้งจากเทศบาล ที่จะเป็นผู้เข้ารับการอบรมความรู้การขับชี่ปลอดภัยและร่วมวางแผนการกำหนดแนวทางการทำงานในพื้นที่กับเทศบาล หนึ่งในกิจกรรมสำคัญคือ “दानชุมชนคนยะรัง” รวมถึงการจัดเก็บสถิติและคืนข้อมูลให้ชุมชนทราบผ่านเสียงตามสายจนก่อให้เกิดความสำเร็จถึงแม้จะยังไม่เต็มร้อยแต่ก็ยังคงมุ่งมั่นที่จะค้นหาแนวทางการทำงานที่จะก่อให้เกิดความยั่งยืนต่อไป

1.2) เสริมสร้างวินัยจราจรเมืองปัตตานี....กิจกรรมสำคัญคือการอบรมให้ความรู้รณรงค์การสวมหมวกนิรภัยแก่นักศึกษามหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตปัตตานี วินรถจักรยานยนต์ และประชาชนในเขตเมือง เกิดนวัตกรรมตาข่ายปรดวินมอเตอร์ไซค์เมืองตานีขึ้น และแกนนำวินฯ จิตอาสาในเขตเมือง เป็นต้นแบบการเฝ้าระวังพร้อมแจ้งเหตุไปยังตำรวจและกู้ชีพ มีส่วนร่วมในการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ณ จุดเกิดเหตุแบบใกล้ชิดเป็นรายวัน และเป็นต้นแบบวินรับแจ้งสาธารณะฯ ที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ทั้งผู้ขี่และผู้ซ้อนท้าย

1.3) พัฒนาและสร้างกลุ่มจิตอาสาจราจรเขตเมือง และเขตอำเภอหนองจิก เพื่อเสริมพลังคนทำงานในการเป็นจิตอาสาอำนวยความสะดวกด้านการจราจร จัดระเบียบรถ

1.4) การผลิตสื่อสองภาษา ไทย-มลายู หมวกนิรภัยในโรงเรียนบนเส้นทางศาสนาบินสู่โลกกว้าง จำนวน 1,000 เล่ม โดยการขยายผลนำสื่อการเรียนการสอนสองภาษาจากโรงเรียนต้นแบบ สาส์นสามัคคี แคนนำขยายผลการนำสื่อลงชุมชน

2) จังหวัดนราธิวาส

2.1) ชุมชนต้นแบบวัฒนธรรมความปลอดภัย ชุมชนตำบลกาลิซา โดยการจัดกิจกรรมและอบรมให้ความรู้แก่แกนนำชุมชน เพื่อนำไปวางแผนกำหนดกิจกรรมสำคัญ เช่น นวัตกรรมด้านชุมชนคนกาลิซา

2.2) เสริมสร้างวินัยจราจรให้ความรู้แก่นักศึกษา วินรลดจักรยานยนต์ และประชาชนทั่วไป ผลลัพธ์ เกิดศูนย์เรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนแบบเคลื่อนที่โดยองค์การบริหารส่วนตำบลละลุอเหนือ และองค์การบริหารส่วนตำบลลำภู เป็นหน่วยต้นแบบเคลื่อนที่ด้วยรถกู่ซีพขององค์กร เข้าให้ความรู้แก่ประชาชนแบบใกล้ชิดและสม่ำเสมอ และพัฒนาสื่อรณรงค์ด้วยลิเกฮูลู เป็นวีดีโอประจำศูนย์เรียนรู้เคลื่อนที่ และเผยแพร่ไปยังเขตพื้นที่ศึกษาในทุกระดับชั้น

2.3) พัฒนาและสร้างกลุ่มจิตอาสาจราจรเน้นชุมชนโรงเรียนในพื้นที่เขตเมือง เพื่อเสริมพลังคนทำงานในการเป็นจิตอาสาอำนวยความสะดวกด้านการจราจร จัดระเบียบรถ

2.4) การผลิตสื่อสองภาษา ไทย-มลายู หมวกนิรภัยในโรงเรียนบนเส้นทางศาสนาบินสู่โลกกว้าง จำนวน 500 เล่ม โดยการขยายผลนำสื่อการเรียนการสอนสองภาษาจากโรงเรียนต้นแบบ สาส์นสามัคคี แคนนำขยายผลการนำสื่อลงชุมชน

2.5) การกำกับติดตามประเมินผลและการถอดบทเรียน โดยคณะทำงานกองเลขานุการ ศปถ.จังหวัดเป็นผู้กำกับติดตามประเมินผล ทั้งสองจังหวัด ใช้เครื่องมือสื่อสารผ่านไลน์ ลงพื้นที่ติดตามหนุนเสริมเป็นระยะ และดำเนินการถอดบทเรียนสำคัญในแต่ละกิจกรรม จัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ คณะทำงานภาคีเครือข่ายในพื้นที่ของทั้งสองจังหวัด

กลุ่มโครงการ การผลิตและการใช้สื่อ

9. เปลี่ยนจุดเสี่ยงด้วยพลังคนทำงานโครงการจังหวัดยโสธร ร่วมใจสร้างความปลอดภัยทางถนนบ้านตาดทอง

บริบทพื้นที่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 23 หรือชื่อเรียกว่า “ถนนแจ้งสนิท” เป็นเส้นทางสำคัญผ่านจังหวัดยโสธรไปจังหวัดอุบลราชธานี และไปจังหวัดร้อยเอ็ด ซึ่งเป็นถนนที่มีจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จำนวนมากในพื้นที่ของจังหวัดยโสธร โดยเฉพาะบริเวณหน้าเทศบาลตำบลตาดทอง ช่วงความยาวประมาณ 2 กิโลเมตร ลักษณะถนนเรียบตรง จำนวน 4 เลนไม่มีเกาะแบ่งกลางถนน สองข้างทางประกอบด้วยส่วนราชการโรงเรียน บริษัท ห้างร้าน ปั้มน้ำมัน ตลาด และชุมชน รถยนต์และรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ซึ่งเป็น สาเหตุสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน นำมาซึ่งการสูญเสียชีวิต และทรัพย์สินของผู้ใช้รถ ใช้ถนน ซึ่งสถานีวิทยุกระจ่ายเสียงแห่งประเทศไทยจังหวัดยโสธร เดิมเป็นผู้ได้รับทุนนวัตกรรมจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ในการดำเนินโครงการวิทยุจรจร ในปี 2556-2557 จึงมีแนวคิดที่จะทำการต่อยอดโครงการเดิมในเรื่องของการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อ วิทยุ ดำเนินการควบคู่ไปกับการใช้วิธีการ มาตรการอื่นๆ ร่วมกันในการป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนน จึงได้มีการระดมความคิดเห็นจากหน่วยงานภาคีเครือข่ายของจังหวัดเพื่อพิจารณาจุดเสี่ยงที่จะดำเนินการ ซึ่งทุกฝ่ายได้ลงความเห็น ร่วมกันในการกำหนดให้ถนนแจ้งสนิท บริเวณหน้าเทศบาลตำบลตาดทอง ไปจนถึงสี่แยกศาลาแดง รวมประมาณ 2 กิโลเมตร เป็นพื้นที่ดำเนินการ จึงได้จัดทำโครงการจังหวัดยโสธรร่วมใจสร้างความปลอดภัยทางถนน บ้านตาดทอง ปี 2558 ขึ้น เพื่อบูรณาการความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน ตลอดจนขยายความร่วมมือไปสู่ภาคประชาชนในการสร้างพื้นที่ต้นแบบ (นำร่อง) ร่วมรณรงค์วินัยและน้ำใจบนท้องถนน โดยจะเป็นแนวทางหนึ่งในการช่วย ป้องกัน ส่งเสริมการลดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตบนท้องถนนของภาคประชาชน

และผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างยั่งยืนภายใต้แนวคิดการใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด กำหนดหัวข้อในการรณรงค์ คือ “ Slow down Save Your Life ” หรือ “ ช้าลงอีกนิด ชีวิตปลอดภัย ” ผ่านกิจกรรมความร่วมมือต่างๆ ที่ครอบคลุมกลุ่มเป้าหมาย ตั้งแต่เด็กเยาวชน สื่อมวลชน ข้าราชการ พนักงานบริษัท ตลอดจนประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไป

สถานการณ์ การขับเคลื่อนงานในพื้นที่เป้าหมาย

ถนนแจ้งสนิทบริเวณหน้าเทศบาลตำบลตาตทอง หรือเรียกว่า ถนนบ้านตาตทอง พื้นที่ดำเนินการเป็นช่วงบริเวณที่มีชุมชนหนาแน่น มีหน่วยงานราชการ โรงเรียน และภาคเอกชนจำนวนมาก รวมทั้งเทศบาลตำบลตาตทองที่เป็นองค์กรที่มีศักยภาพในพื้นที่ แต่ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จากการสอบถามประชาชน ผู้นำชุมชน ในพื้นที่ รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านอุบัติเหตุ ปรากฏว่ามีการเกิดอุบัติเหตุจำนวนมากหลายครั้งต่อเดือน แต่ยังไม่มียุทธศาสตร์ ดำเนินการในเรื่องการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างจริงจัง และต่อเนื่อง รวมทั้งเรื่องข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิต เฉพาะพื้นที่ ถนนดังกล่าว หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านข้อมูล ไม่ได้แยกรายละเอียดการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตเฉพาะพื้นที่ทำให้การจัดการเรื่องข้อมูลมีปัญหา ในการปฏิบัติงาน และบริเวณหน้าตลาดตาตทอง มีการจอดรถยนต์ทั้งสองข้างทางทำให้เกิดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ประชาชนผู้มาใช้บริการตลาดตาตทองก็ยังขาดความร่วมมือในการรักษาวินัยจราจร และเป็นปัญหาเรื่องมลพิษในการแก้ไขปัญหาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น ในการดำเนินโครงการในครั้งนี้ทางสถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทย จังหวัดยโสธร เจ้าของโครงการมีกระบวนการดำเนินงานตามหลักวงจรคุณภาพ (PDCA) มีการวางแผน (Plan) การดำเนินงานอย่างเป็นขั้นตอน มีการจัดทำ รวบรวมข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุ เชิญหน่วยงานของจังหวัด ร่วมประชุมเพื่อพิจารณาก่อนจัดทำโครงการเสนอขอรับทุนจากสำนักงาน

กองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ในการดำเนินโครงการ (Do) จะเน้นเรื่องการมีส่วนร่วมทั้งภาคราชการ ผู้นำชุมชน และภาคประชาชน เป็นหลักในการจัดการ โดยทั้งกิจกรรมที่ดำเนินการร่วมกับชุมชน มีการแต่งตั้งคณะทำงานโครงการจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องทั้งในระดับจังหวัด และระดับพื้นที่ มีหน่วยงานภาคีเครือข่ายจำนวน 15 หน่วยงาน เข้าร่วมประกอบด้วย สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดยโสธร สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดยโสธร โรงพยาบาลยโสธร แขวงทางหลวงยโสธร สำนักงานขนส่งจังหวัดยโสธรตำรวจภูธรจังหวัดยโสธร เทศบาลตำบลตาดทอง บริษัท สยามแม็คโคร จำกัด (มหาชน) สาขายโสธรสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดยโสธร โรงเรียนยโสธรพิทยาสรรค์ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด สาขายโสธร ผู้นำชุมชนบ้านตาดทอง นายกสมาคมน์กัจัดรายการวิทยุจังหวัดยโสธร ผู้สื่อข่าวหนังสือพิมพ์เดลินิวส์ประจำจังหวัดยโสธร ซึ่งได้กำหนดแนวทางการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่โครงการฯ 6 มาตรการ พร้อมมอบหมายภาคีเครือข่ายฯ ที่เข้าร่วมโครงการ จำนวน 15 หน่วยงาน รับผิดชอบดำเนินการตามข้อตกลงในแต่ละมาตรการตามบทบาทหน้าที่ประจำของหน่วยงาน โดยมีการรายงานผลการดำเนินงานของแต่ละหน่วยงานให้ที่ประชุมทราบทุกเดือน (Check) ดังนี้

1. มาตรการด้านการบริหารจัดการ
2. มาตรการด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย
3. มาตรการด้านสังคม และชุมชน
4. มาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด จริงจังและต่อเนื่อง
5. มาตรการการแก้ไขปัญหาลุคที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง (บริเวณหน้าตลาดตาดทอง)
6. มาตรการตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ

เมื่อมีการติดตามและประเมินผลในการดำเนินการตามมาตรการแล้ว ก็สรุปรายงานผลการปฏิบัติงานพร้อมทั้งนำข้อมูลที่ต้องปรับปรุงการทำงาน นำเสนอให้ผู้บริหารระดับจังหวัดทราบ และแจ้งสั่งการให้หน่วยงานผู้รับผิดชอบ นำไปถือปฏิบัติต่อไป (Action) ในส่วนของงบประมาณในการดำเนินโครงการ ได้รับสนับสนุนงบประมาณจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และแผนงานสนับสนุนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (สอจร.) จำนวน 336,000.- บาท (สามแสนสามหมื่นหกพันบาทถ้วน) และในส่วนการดำเนินงานตาม 6 มาตรการที่กำหนดให้แต่ละหน่วยงานในคณะทำงานโครงการไปดำเนินการนั้น ได้จากงบประมาณปกติของแต่ละหน่วยงาน

กิจกรรมที่ทำมีอะไรบ้าง

กิจกรรมของโครงการเป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้ในโครงการ มีกิจกรรมพิธีเปิดโครงการจัดแถลงข่าว พิธีเปิดถนนปลอดภัย และมีการถ่ายทอดสดทางสถานีวิทยุหลัก กิจกรรมจัดอบรมเชิงปฏิบัติการให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนแก่ประชาชน กลุ่มเป้าหมาย จำนวน 150 คน กิจกรรมประชุมคณะทำงานโครงการ ฯ จำนวน 10 ครั้ง และกิจกรรมสนับสนุนเครือข่ายสื่อมวลชน จัดทำสื่อ และสื่อสารความเสี่ยง จำนวน 5 แห่ง ในการดำเนินโครงการได้มีการนำหลักการทำงาน (5ส= สารสนเทศ/ข้อมูล สหสาขาวิชาชีพ สุดเสียง สุดคุ้ม ส่วนร่วม) และ (5ช= ชง เชื่อม ช้อน เช็ก ชม) เป็นหลักในการทำงานโครงการในครั้งนี ทั้งในเรื่องสารสนเทศ/ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่โครงการฯ คณะทำงานมอบหมายให้หน่วยกู้ภัยฮุก 31 จุดยุทธศาสตร์ โรงพยาบาลโสธร สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด และบริษัทกลางฯ เป็นผู้รวบรวมข้อมูล และรายงานที่ประชุมทุกเดือน การดำเนินงานตาม 6 มาตรการที่โครงการกำหนดเป็นการดำเนินงานตามบทบาทหน้าที่ประจำของแต่ละหน่วยงานในลักษณะสหสาขาวิชาชีพ และหลักการมีส่วนร่วมของหน่วยงานในระดับจังหวัด ระดับพื้นที่ชุมชนในการจัดกิจกรรมโครงการฯ การประชุมคณะ

ทำงานโครงการฯ ได้มีการบูรณาการทั้งด้านงบประมาณ บุคลากร และวัสดุ อุปกรณ์ สำหรับการดำเนินงานของหน่วยงานตาม 6 มาตรการ ข้อมูลการดำเนินงานโครงการ สำนักงาน ปภ.จังหวัดยโสธร ในฐานะเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดยโสธร มีการขงข้อมูลในวาระการประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดยโสธร (ศปถ.จังหวัด) ทราบและให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเช็คตรวจสอบเพื่อนำไปปฏิบัติ



ภาพกิจกรรมผลการดำเนินการตามมาตรการที่คณะทำงานโครงการฯ กำหนด

ผลผลิต/ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น

ผลผลิตและผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงของโครงการเกิดขึ้นทั้งในระหว่าง ดำเนินโครงการ และหลังดำเนินการ จากการติดตามประเมินผลโดยคณะทำงานโครงการฯ พบว่า สถิติการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่โครงการฯ ยังมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นเป็นประจำทุกเดือน แต่ความรุนแรงและอัตราการเสียชีวิตลดลง บริเวณหน้าตลาดตาดทอง ไม่มีการจอดรถบริเวณสองข้างทาง โดยเทศบาลตาดทอง ได้จัดสถานที่จอดรถให้และจัดอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (สมาชิก อปพร.) อำนวยความสะดวก โดยวางแท่งแบรีเออร์และกรวยสะท้อนแสงตาม

แนวถนนหน้าตลาดซึ่งเป็นจุดเสี่ยงเพื่อลดความเร็วรถทำให้อุบัติเหตุหน้าตลาดลดลง และมีการตั้งด่านของตำรวจภูธรเมืองยโสธรเป็นประจำทุกวันบนถนนแจ้งสนิทบริเวณโครงการฯ แขวงทางหลวงยโสธร ได้ทำการปรับปรุงขยายถนนช่วงบริเวณด้านหน้าตลาด ซึ่งขณะนี้ดำเนินการช่วงที่หนึ่งแล้วเสร็จ คงเหลืออีกหนึ่งช่วงอยู่ระหว่างการจัดสรรงบประมาณจากส่วนกลาง ในส่วนของเทศบาลตาดทองเจ้าของพื้นที่เข้ามามีบทบาทในการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุในพื้นที่มากขึ้นโดยมีการจัดสรรงบประมาณเข้ามาดูแลเรื่องความปลอดภัยทางถนนบ้านตาดทองในปีงบประมาณ 2560 และมีการขยายผลการดูแลอำนวยความสะดวกผู้ใช้รถใช้ถนนจากตัวอย่างตาดตาดทอง ไปยังบริเวณหน้าโรงเรียนยโสธรพิทยาสรรค์ โดยผู้นำชุมชนบ้านตาดทองและผู้ปกครองครู นักเรียนโรงเรียนยโสธรพิทยาสรรค์ **บทเรียนความสำเร็จของโครงการในครั้งนี้** คือ ทำให้ทราบว่าการทำงานในการแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่มีความหลากหลายอย่างกรณีถนนบ้านตาดทอง ต้องใช้หลักการทำงาน 5ส 5ช โดยต้องอาศัยแรงขับเคลื่อนจากทุกภาคส่วนร่วมกัน และปัจจัยของความสำเร็จที่สำคัญ คือ ในระดับนโยบายของจังหวัด และเจ้าของพื้นที่ให้ความสำคัญในการดำเนินโครงการ ทำให้เกิดการขับเคลื่อนงาน รวมทั้งการเสียดสในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานต่างๆ ในส่วนปัญหาอุปสรรคต่อความสำเร็จและความยั่งยืนของโครงการ คือ ความต่อเนื่องของการจัดสรรงบประมาณสนับสนุน และขาดหน่วยงาน หรือบุคคลแกนนำในการขับเคลื่อนงานในโอกาสต่อไปเมื่อโครงการสิ้นสุด ข้อเสนอแนะในการขยายผลเพื่อให้เกิดความยั่งยืนต่อการแก้ไขปัญหาดังกล่าว คือ ด้านเครือข่ายประชาสัมพันธ์ ควรจะมีการพัฒนากลุ่มเครือข่ายอย่างต่อเนื่องและเพิ่มเครือข่ายเข้าไปในระดับตำบล และหมู่บ้าน ให้ครอบคลุมพื้นที่ด้านการปฏิบัติงานของหน่วยงานในพื้นที่ เช่น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ต้องเข้ามามีบทบาทในการดูแลเรื่องความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่อย่างจริงจังและต่อเนื่อง โดยการสนับสนุนทั้งบุคลากร เครื่องมือ และงบประมาณ

10. โครงการนวัตกรรมรังสรรค์สื่อสารแนวราบ จังหวัดอุดรดิตถ์

องค์ประกอบหลักของอุบัติเหตุทางถนน มีสาเหตุมาจาก คน ถนน และรถ การป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรในจังหวัดอุดรดิตถ์ จำเป็นจะต้องได้รับความร่วมมือจากผู้ใช้รถใช้ถนนทุกคนเพราะปัจจัยสำคัญที่สามารถเปลี่ยนแปลงให้เกิดอุบัติเหตุได้ตลอดเวลาที่มีการสัญจรบนถนนคือปัจจัยจากคน และปัจจัยจากคนสามารถเปลี่ยนแปลง ให้เกิดพฤติกรรม ในการขับรถที่แตกต่างไปได้ หรืออาจเรียกได้ว่าประสิทธิภาพของผู้ใช้รถขึ้นอยู่กับ อายุ ความรู้ วิชาชีพ ประสบการณ์ สุขภาพกาย สภาพจิตใจสภาพภูมิอากาศ

แต่ความเสี่ยงที่สามารถแก้ไขได้ทันทีคือ ความเสี่ยงของผู้ใช้รถ เราสามารถปรับพฤติกรรมคนให้มีความเสี่ยงลดน้อยลงได้ ด้วยการให้ความรู้ สร้างความตระหนักรู้ ช้าๆ ย่ำๆ จนกลายเป็นนิสัยการใช้รถที่คำนึงถึงความปลอดภัย

คุณสุรชัย สีนสวัสดิ์ จึงกำหนดแผน “นวัตกรรมรังสรรค์สื่อสารแนวราบ” ให้เป็นกระบวนการที่มีวัตถุประสงค์ มุ่งหวังในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของคน ในพื้นที่นาร่อง หมู่บ้านนาร่อง ของจังหวัดอุดรดิตถ์ กำหนดวิธีดำเนินการด้วยการจูงใจให้ประชาชนในชุมชน มีส่วนร่วมในการแสวงหาวิธีแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยง ด้วยระบบการสื่อสารตรง อาทิ การแจ้งเตือนแบบ “ตัวต่อตัว” การแจ้งเตือนด้วยความหวังดีจาก “คนสู้นคน” การประโคนโหมโรงแจ้งเตือนอุบัติเหตุ ณ พื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อให้เกิดการ “สื่อสารตรง” กับผู้มีความเสี่ยง

สาระสำคัญของสาร คือการใช้เรื่องราวอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในจังหวัดอุดรดิตถ์ มาสื่อสารตรงกับประชาชนทุกกลุ่มเป้าหมาย และใช้ระบบการจัดงานณรงค์ในพื้นที่สาธารณะในชื่องานว่า “บ้านกลางสวน” ผ่านระบบการจัดงานแบบถนนคนเดินในชื่องานว่า “อุดรดิตถ์ติดยิ้ม” ซึ่งเป็นการจัดงานในสถานที่สาธารณะทุกแห่งที่มีโอกาส อาทิเช่น “จัดขบวนเดินทำรณรงค์ที่สี่แยกไฟแดงที่มีการจราจรมากหรือพื้นที่ที่มีผู้ฝ่าฝืนมาตรการสวมหมวกนิรภัย

จำนวนมาก” “จัดกิจกรรมรณรงค์ในสวนสาธารณะของเทศบาล ในวันที่มีคนพลุกพล่าน” “จัดกิจกรรมรณรงค์ในศาลากลางหมู่บ้านในวันที่หมู่บ้านมีกิจกรรม” “จัดกิจกรรมข้างตลาดนัด” ซึ่งเป็นช่องทางสื่อสารที่เข้าถึงประชาชนมากที่สุด แสวงหาวิธีการสร้างการรับรู้ได้ตรงกลุ่มเป้าหมายที่สุด กระทั่งได้กลายเป็นช่องทาง “สื่อสารทางเลือก” ที่ประชาชนให้ความสนใจ ติดตามร่วมงานจำนวนมาก และมีผู้มาร่วมงานซ้ำๆ จนเกิดความต่อเนื่อง เหมาะสมกับชื่อโครงการว่า “นวัตกรรมรังสรรค์สื่อสารแนวราบ”



บ้านกลางสวน

งานกาชาดและอำเภออัยมสวท.อุตรดิตถ์

กลุ่มเพื่อน สอจร. ได้ใช้ความสัมพันธ์ที่ตีร่วมกับเครือข่าย ตระเวนรณรงค์ในพื้นที่ทั่วทั้งจังหวัดอุตรดิตถ์(๙ อำเภอ) โดยใช้กลยุทธ์ 3 ดี คือ

พื้นที่ดี เราได้ใช้พื้นที่สร้างสรรค์ที่เหมาะสมตามสภาพของสังคม เราประชาสัมพันธ์รณรงค์ความปลอดภัยทางถนนทุกสถานการณ์ เราสร้างมุกความรู้ สอจร. ในห้องสมุด

ภูมิดี เราชักชวนให้ใช้ภูมิปัญญาท้องถิ่น ซึ่งมีลักษณะเฉพาะตัวมาใช้ในการความปลอดภัยทางถนน โดยอาศัยพื้นฐานจาก หน่วยกู้ภัย ตำรวจท้องที่ ครู ข้าราชการบ้านญาติ กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน วิทยากรผู้เชี่ยวชาญและกระบวนการที่น่าพากิจกรรมอย่างน่าสนใจ สร้างความตระหนักถึงเรื่องความปลอดภัยทางถนนให้เป็นเรื่องสนุกสนานและตระหนักใช้ในชีวิตจริงได้ด้วย

สื่อดี โดยประยุกต์ใช้การสื่อสารให้เข้ากับยุคสมัยนอกจากนี้ยังสร้างสื่อกิจกรรมจาก “วัสดุเหลือใช้” การสร้างสื่อบุคคล โดยบุคคลสาธารณะเป็นต้นทางของสื่อ ใช้สื่อออนไลน์ สื่ออิเล็กทรอนิกส์ คลิปวิดีโอ ประยุกต์ใช้อย่างเหมาะสม

และการสื่อสารผ่านสถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทยทุกวันราชการเวลา ในช่วงเวลา 17.00 น. ถึง 18.00 น. ในชื่อว่า “สัญญาณปลอดภัย” โดยได้รับการสนับสนุน “สื่อบุคคล” จากรองผู้ว่าราชการจังหวัดอุดรดิตถ์ (นายวิระชัย กุ๋เพียงใจ) สำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรดิตถ์ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดอุดรดิตถ์ อำเภอดรอน ตำรวจภูธรเมืองอุดรดิตถ์ สถานีตำรวจภูธรพญาแมน บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัดสาขาอุดรดิตถ์ บริษัทอุดรดิตถ์ฮอนด้าคาร์ มูลนิธิอุดรดิตถ์สงเคราะห์ วิทยาลัยการอาชีพพิชัย หน่วยกู้ภัยวังยาง หน่วยกู้ภัยคอรุม กลุ่มเยาวชนแมลงปอปีกแก้ว กลุ่มจิตอาสาคนบ้านนอก กู้ภัยน้ำปาด

ทั้งหมดทั้งปวง เป็นการสร้างระบบจิตสำนึกให้แก่ประชาชน โดยเน้นการสื่อสารแนวระนาบ และอาศัยหลักความคิด “การรังสรรค์สื่อสารแนวราบ” เพื่อปลูกจิตสำนึกความปลอดภัยทางถนนเน้นหนักพื้นที่ที่ตีมี สอจร.จังหวัดอุดรดิตถ์ได้ไปสร้างองค์ความรู้ Safety Community ในสี่มุมเมือง ครอบคลุมพื้นที่ 9 อำเภอ ของจังหวัดอุดรดิตถ์ การเสนอตัวเข้าไปมีส่วนร่วมในการออกร้านใน “งานกาชาด” “งานอำเภอยิ้ม” “งานจังหวัดเคลื่อนที่” เมื่อมีงาน “ส่วนราชการพบประชาชน” ก็จะเข้าไปแทรกแซง ในทุกพื้นที่ที่จัดงานส่งผลให้เกิดสิ่งต่างๆ ขึ้นในพื้นที่ ดังนี้

1. เกิดความรู้ความเข้าใจเรื่องความปลอดภัยทางถนน กระจายกับคนทุกระดับครอบคลุมทั้งจังหวัด
2. เกิดแกนนำภาคีคนรุ่นใหม่ในการขยายต่อองค์ความรู้ความปลอดภัยทางถนน
3. เกิดกระแสผ่าน “สื่อแนวราบ” มีการรับรู้และติดตามเรื่องความปลอดภัยทางถนนเพิ่มมากขึ้น
4. เกิดพื้นที่วินัยจราจรน่าร่อง 100 เปอร์เซ็นต์ ในพื้นที่ สภ.เมืองอุดรดิตถ์

5. เกิดพื้นที่วินัยจราจรถนนสายปลอดภัยสู่ AEC เส้นทางอุตรดิตถ์-ภูคูลาวทางหลวงหมายเลข 117 โดยผู้ค้าขายของริมทางหลวง “เกิดความตระหนัก” และย้ายไปขายในสถานที่ปลอดภัยที่ องค์การบริหารส่วนตำบลแสนตอ อำเภอน้ำปาด ได้จัดสถานที่ไว้ให้

6. เกิดความรู้พื้นฐาน “คนปลอดภัย” ให้เยาวชนทุกวัย

7. ถูกกำหนดเป็นแนวทางในการจัดทำแผนปฏิบัติราชการจังหวัดอุตรดิตถ์ ปี ๒๕๖๐

จึงถือว่า ผลสำเร็จจากโครงการนี้ สามารถขับเคลื่อนการณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่ ชุมชน กลุ่มเป้าหมาย ได้ตรงตามวัตถุประสงค์ด้วยระบบการสื่อสารระหว่าง “คนกับคน” ในชื่อที่ได้กำหนดไว้ว่า “นวัตกรรมสร้างสรรค์สื่อสารแนวราบ”

กลุ่มโครงการ มาตรการองค์กร หมวกนิรภัย 100%

11. โครงการองค์กรต้นแบบหมวกนิรภัย 100% มหาวิทยาลัยราชภัฏลำปาง

บริบทเฉพาะขององค์กร/ สถานการณ์ปัญหา

ปัจจุบัน มหาวิทยาลัยราชภัฏลำปาง มีนักศึกษาราวหมื่นคน ส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์บนเส้นทางสายแม่ทะร่วมกับประชาชนทั่วไป บทเรียนการดำเนินงานของมหาวิทยาลัยราชภัฏลำปาง เริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี 2553 สภาพปัญหา พบว่า รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด (เฉลี่ยร้อยละ 40.9 ของยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด) ถ้าสามารถดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหในส่วนของรถจักรยานยนต์ได้ ก็จะช่วยให้การดำเนินงานบรรลุเป้าหมาย

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ที่ทำให้เกิดความสูญเสียรุนแรง ส่วนหนึ่งเกิดจากการที่ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายไม่สวมหมวกนิรภัย ผู้ที่บาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มีสาเหตุรุนแรงที่สุดคือ ได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะจนโลหิตคั่งในสมอง โอกาสที่จะรอดชีวิตหรือกลับมาเป็นปกติมีน้อยมาก ประกอบกับรถจักรยานยนต์มีโอกาที่จะเกิดอุบัติเหตุสูงกว่า และมีแนวโน้มการบาดเจ็บจากการชนมากกว่ายานพาหนะประเภทอื่น หมวกนิรภัยจึงเป็นเครื่องป้องกันอันตรายที่จำเป็นสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยกลุ่มเป้าหมายที่โครงการขับเคลื่อน ได้แก่กลุ่มนักศึกษา และบุคลากรในมหาวิทยาลัย

วัตถุประสงค์และเป้าหมายที่มหาวิทยาลัยราชภัฏลำปางได้กำหนดไว้ภายใต้โครงการส่งเสริมให้มีการสวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้าย 100% ไม่ใช่เพียงเพื่อให้รอดพ้นจากการตรวจจับของเจ้าหน้าที่ตำรวจ แต่มีวัตถุประสงค์เพื่อลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ มุ่งเน้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้าย การแสวงหารูปแบบการให้ความรู้ การสร้างจิตสำนึก และความตระหนักในการขับขี่อย่างปลอดภัย เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างปลอดภัย โดยเฉพาะในกลุ่มนักศึกษา และบุคลากร ในมหาวิทยาลัยราชภัฏลำปาง ขยายผลสู่วงกว้างครอบคลุมกลุ่มมหาวิทยาลัยราชภัฏภาคเหนือ และทั่วประเทศ

องค์ประกอบของการดำเนินงานโครงการ(ก่อนดำเนินงานโครงการ)

1) ทรัพยากรบุคคล บุคลากรจากมหาวิทยาลัย (อาจารย์ นักศึกษา) และภาคีเครือข่ายคณะทำงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัดลำปาง และ สอจร.ภาคเหนือ

2) งบประมาณ ได้รับงบประมาณสนับสนุนจากมหาวิทยาลัย และ สอจร./ สสส. ภายใต้โครงการงบประมาณ/นวัตกรรม

3) การจัดทำระบบข้อมูลมหาวิทยาลัย ดำเนินการจัดเก็บข้อมูลผู้ขับรถจักรยานยนต์ และการสวมหมวกนิรภัย และข้อมูลความสูญเสีย การบาดเจ็บจากคนที่ไม่สวมหมวกนิรภัยเพื่อทราบจำนวนผู้บาดเจ็บที่ศีรษะและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของบุคลากรในองค์กร และนำข้อมูลที่ได้ไปจัดทำบทเรียนความรู้ ข้อเสนอเชิงนโยบาย เสนอต่อผู้บริหารมหาวิทยาลัย และองค์กรที่เข้าร่วมโครงการ (มหาวิทยาลัยราชภัฏกลุ่มภาคเหนือ)

กระบวนการทำงาน

1) วางแผนการดำเนินงานกิจกรรมโครงการ โดยผู้บริหารมหาวิทยาลัย หลังจากได้ตระหนักถึงปัญหาและให้ความสำคัญ จึงมีมติให้ส่งเสริมเรื่องของพฤติกรรมความปลอดภัย สร้างความตระหนักรู้ในเรื่องการสวมหมวกนิรภัย ไม่ดื่มแอลกอฮอล์ ความเร็ว ความไม่พร้อมของผู้ขับขี่ รวมถึงเน้นย้ำเรื่องการสร้างเครือข่ายการทำงานร่วมกับหน่วยงานอื่นในพื้นที่จังหวัดลำปาง ตลอดจนกำหนดนโยบายและงบประมาณสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง

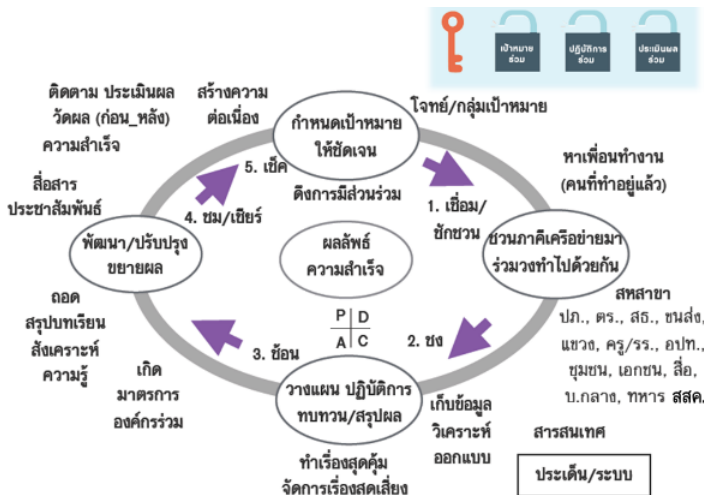
2) ประสานดำเนินงานกิจกรรมโครงการ ประกอบด้วย

1) จัดตั้งคณะกรรมการดำเนินงานโครงการ รวมถึงทีมติดตามประเมินผล มีการประชุมอย่างต่อเนื่องเป็นประจำ เพื่อรายงานผลการดำเนินงาน ปัญหา อุปสรรคที่เกิดขึ้นระหว่างทาง

2) การ MOU กับมหาวิทยาลัยราชภัฏในภาคเหนือ “ราชภัฏภาคเหนือร่วมมือ ขับขี่ปลอดภัย สร้างวินัยจราจร” เพื่อขับเคลื่อนนโยบายร่วมกันกับราชภัฏทั่วประเทศ โดยใช้เทคนิค 5 ส. 5 ข.

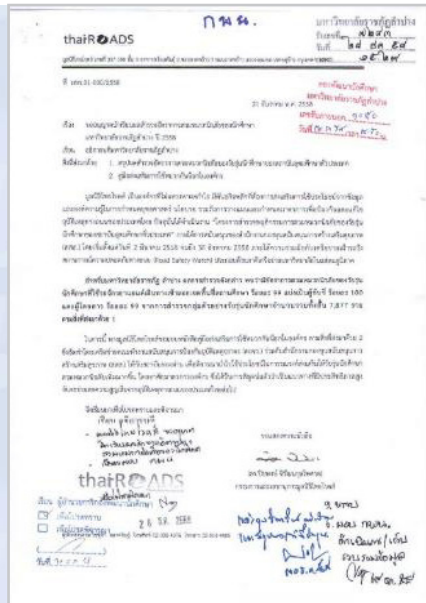


- 3) การจัดตั้งอาสาสมัครจรรยาบรรณร่วมดำเนินกิจกรรม
- 4) การอบรมให้ความรู้แก่นักศึกษา
- 5) การปรับกายภาพถนน โดยกำหนดเส้นทางให้นักศึกษาใช้ และ บังคับด้วยกรวย
- 6) ถอดบทเรียนหน่วยงานที่มีบุคลากรสวมหมวก 100% โดยการเยี่ยม สัมภาษณ์ คณะทำงาน และผู้บริหารของหน่วยงาน และบุคลากร ซึ่งเนื้อหาจะประกอบด้วย ปัจจัยสู่ความสำเร็จ และปัญหาอุปสรรค พร้อม แนวทางแก้ไข
- 7) เผยแพร่ประชาสัมพันธ์สู่สาธารณะในองค์กรที่มีการสวมหมวก นิรภัย 100%
- 8) สรุปผลการดำเนินงานและจัดทำรายงาน



Output/Outcome (เชิงปริมาณ และเชิงคุณภาพ)

1) จากการสำรวจของมูลนิธิไทยโรตส์ พบว่า มหาวิทยาลัยราชภัฏ ลำปางมีอัตราการสวมหมวกนิรภัย 100% และพบว่าสถิติการเกิดอุบัติเหตุ และเสียชีวิตของมหาวิทยาลัยมีจำนวนลดลง แต่ความรุนแรงกลับเพิ่มสูงขึ้น และคณะทำงานได้วางแผนการพัฒนาระบบข้อมูลให้มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น เพื่อรองรับการขยายผล ที่ได้ขอความร่วมมือไปยังหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ทั้ง 13 ตำบลของจังหวัดลำปางต่อไป



2) ร่วมกับกองทัพภาพที่ 3 ลงนาม MOU มาตรการองค์กรต้นแบบ (นักศึกษาและบุคลากรสวมหมวกนิรภัย 100%) เกิดแกนนำกลุ่มนักศึกษา บุคลากร ของมหาวิทยาลัยราชภัฏภาคเหนือ 8 แห่ง ซึ่งหลังจากมีการติดตามผลการดำเนินงาน พบว่า มหาวิทยาลัยราชภัฏทั้ง 8 แห่ง บุคลากรของมหาวิทยาลัย มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยมากกว่า 50% และจำนวนผู้ที่ได้บาดเจ็บ/เสียชีวิต ลดลงจากปีที่ผ่านมา

3) เกิดชุดความรู้และองค์ความรู้ในการสร้างมาตรการองค์กรส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100% เกิดนวัตกรรม/บทเรียนการพัฒนา เพื่อนำไปสู่การแลกเปลี่ยนเรียนรู้ในเวทีต่างๆ

ปัญหา อุปสรรค พบว่า 1) ขาดงบประมาณในการจัดกิจกรรม 2) นักศึกษา บุคคลากร เจ้าหน้าที่ อาจารย์บางส่วนไม่เห็นความสำคัญไม่ให้ความร่วมมือและแกนนำนักศึกษาเปลี่ยนที่มงานบ่อย – ใช้ระยะเวลาในการสร้างความต่อเนื่อง

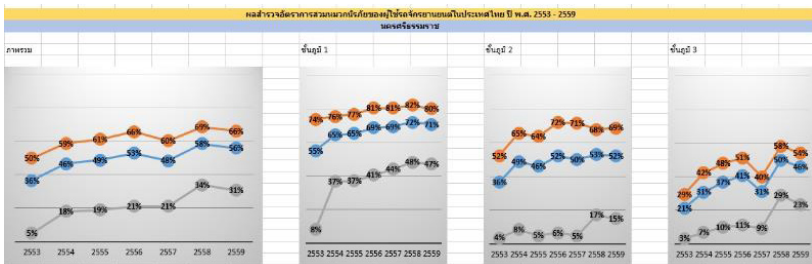
ปัจจัยความสำเร็จจากการถอดบทเรียนของคณะทำงานมหาวิทยาลัย พบว่า ปัจจัยที่เอื้อให้โครงการประสบความสำเร็จ นักศึกษาสวมหมวกนิรภัย 100% ประกอบด้วย ภาวะเียบของมหาวิทยาลัยความร่วมมือการสร้างแรงจูงใจ ทีมมีกระบวนการวางแผนการทำงานร่วมกัน และมีการส่งต่องานให้กับรุ่นน้อง รุ่นต่อรุ่น

อย่างไรก็ตาม คณะทำงานได้จัดทำข้อเสนอแนะเพื่อให้เกิดความยั่งยืน โดยพบว่า หากทีมผู้บริหารเห็นความสำคัญและสนับสนุนกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง โดยมีจัดตั้งชมรมหรือทีมงานที่รับผิดชอบที่ชัดเจน โดยเฉพาะในมหาวิทยาลัยที่ยังไม่มีการจัดตั้ง หรือเพิ่งเข้าร่วมโครงการ

การสร้างแรงจูงใจในการคิดค้นกิจกรรมใหม่ๆ ที่สร้างสรรค์ เปิดชั่วโมงกิจกรรมอาสาเพื่อสร้างแรงจูงใจให้นักศึกษาเข้าร่วมกิจกรรมมากขึ้น มีเวทีแลกเปลี่ยน ดูงานระหว่างมหาวิทยาลัย เพื่อพัฒนาศักยภาพให้กับแกนนำนักศึกษา ตลอดจนชุดความรู้ที่ใช้สำหรับดำเนินการในพื้นที่อื่น ควรมีการสรุปชุดความรู้ที่เน้นรูปแบบของ How to

12. โครงการนครปลอดภัย ทุกวัน ทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100% ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ ตำรวจภูธรจังหวัดนครศรีธรรมราช

จากสถิติการสวมหมวกนิรภัยในจังหวัดนครศรีธรรมราช ระหว่างปีพ.ศ. 2553 – 2559 รายละเอียดดังรูปที่ 1 คงไม่ใช่เรื่องบังเอิญ อะไรเป็นสาเหตุของการเปลี่ยนแปลงที่มีแนวโน้มเป็นไปในทิศทางที่เอื้อให้คนทำงานเกิดกำลังใจและจัดการกับปัญหาที่เคยเกิดเหตุรุนแรงถึงขั้นเผาโรงพักมาแล้ว



หมายเหตุ

- 1) สีส้ม - เฉพาะผู้ขับขี่, สีเทา - เฉพาะผู้โดยสาร, สีฟ้า - รวมผู้ขับขี่และผู้โดยสาร
- 2) ชั้นภูมิที่ 1 หมายถึง เขตเมืองขนาดใหญ่ คือ เทศบาลนครหรือเทศบาลเมืองที่เป็นศูนย์กลางกิจกรรมทางเศรษฐกิจของจังหวัด
- 3) ชั้นภูมิที่ 2 หมายถึง เขตเมืองขนาดกลาง คือ เทศบาลเมืองในอำเภออื่นๆ หรือเทศบาลตำบลที่มีประชากรมากกว่า 20,000 คน
- 4) ชั้นภูมิที่ 3 หมายถึง เขตเมืองขนาดเล็กหรือชุมชนชนบท คือ เทศบาลตำบลที่มีประชากรน้อยกว่า 20,000 คน

จุดเริ่มต้น.....คนทำงาน

นับแต่ประเทศไทย ประกาศใช้ พ.ร.บ.การสวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อน มีผลครอบคลุมทุกพื้นที่ทั้งประเทศ มาตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม

พ.ศ. 2539 มาจนถึงปัจจุบันนี้ จากการสำรวจของหน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิไทยโรดส์ พบว่า อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ปี พ.ศ. 2553 – 2559 ในภาพรวมทั้งประเทศอยู่ที่ 43% ซึ่งขยับลงมาเล็กน้อยจากปี 2553 (44%) (รายละเอียดดังรูปที่ 8) ทั้งนี้มีนโยบายในการบังคับใช้กฎหมายและการติดตามประเมินผลมาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่มีประกาศทั้ง 4 ฉบับ ดังนี้...

1) มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2552 เห็นชอบแผนแม่บทความความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555 โดยกำหนดให้งานความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระแห่งชาติ

2) มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 กำหนดให้ระหว่างปี พ.ศ. 2554-2563 เป็น “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน” (Decade of Action for Road Safety)

3) ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ.2554 ประกาศ ณ วันที่ 8 มกราคม พ.ศ.2554

4) นโยบายนายกรัฐมนตรี (นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร) ให้ขยายผลโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวม หมวกนิรภัย 100% ออกไปอีก 3 ปี (พ.ศ. 2555 - 2557)จากเดิมที่กำหนดให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนดนโยบายมาตรการให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดจริงจังและต่อเนื่อง ครอบคลุมทั่วพื้นที่ทุกช่วงเวลา โดยเฉพาะผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน ผู้ใช้รถยนต์ต้องคาดเข็มขัดนิรภัย งดการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ เป็น 100% ภายในปี 2554

	อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ปี พ.ศ. 2553-2559																					
	รวมผู้ขับขี่และผู้โดยสาร									ผู้ขับขี่												
	53	54	55	56	57	58	59	53	54	55	56	57	58	59	53	54	55	56	57	58	59	
รวมทั้งประเทศ	44%	46%	43%	43%	42%	43%	43%	53%	54%	52%	51%	51%	51%	51%	19%	20%	20%	19%	19%	20%	20%	
จำนวนตามช่วงอายุ																						
ผู้ใหญ่	52%	53%	49%	49%	47%	47%	47%	57%	58%	55%	54%	53%	53%	52%	24%	32%	26%	25%	25%	24%	25%	
วัยรุ่น	32%	34%	28%	23%	24%	22%	26%	42%	41%	37%	32%	34%	32%	35%	16%	17%	13%	10%	11%	12%	14%	
เด็ก	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8%	9%	7%	7%	7%	7%	8%	

รูปที่ 8 อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ปี พ.ศ. 2553 – 2559

ปัญหาอยู่ตรงไหน.....นโยบายและมาตรการกฎหมายใช้หรือไม่?

ทำไม การออกนโยบายและมาตรการกฎหมายเพื่อบังคับใช้กฎหมาย ทั้ง 4 ฉบับ ที่ประกาศออกมาแล้วอย่างต่อเนื่องยังไม่เห็นผลสัมฤทธิ์ชัดเจน ทั้งที่การประกาศโดยทราบทั่วกันนั้นถือเป็นการประกาศจากผู้บริหารระดับ ประเทศ...ถ้าจั้นแล้วปัญหาอุปสรรคอยู่ตรงไหน

จากการสอบถามเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ซึ่งผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ พบว่า ประชาชนขาดความเข้าใจที่ถูกต้องถึงความรุนแรงจากปัญหาอุบัติเหตุทาง ถนนและคิดว่าเป็นเรื่องของโชคชะตา ประกอบกับความไม่ไว้วางใจและคิดว่า เจ้าหน้าที่ตั้งด่านตรวจจับเพื่อหวังเงินค่าปรับ เพราะประเด็นสำคัญอื่นๆ มีอยู่ มาก ทำไมเจ้าหน้าที่ไม่ไปกวาดชน รวมถึงภาวะการณำของผู้นำทุกระดับ ตั้งแต่ ผู้ว่าราชการจังหวัด ผู้บังคับการตำรวจภูธร นายอำเภอ นายก อบท. ที่ไม่ต่อ เนื่องเข้มแข็งและสอดประสานกันในทุกระดับ ก่อให้เกิด “ระบบอุปถัมภ์” ขึ้นใน สังคม เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติงานจึงยากต่อการก้าวข้ามแรงเสียดทานทั้งหลาย โดยลำพัง สุดท้าย อย่างที่ทราบกันดีว่า หากต้องการจะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม เสี่ยงของบุคคล จำเป็นต้องดำเนินการควบคู่กันไประหว่างมาตรการการให้ ความรู้ ประชาสัมพันธ์กับการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดจริงจัง ดังเช่น บทเรียนจากต่างประเทศ เช่น ออสเตรเลีย และบทเรียนในประเทศไทยอย่าง จังหวัดนครศรีธรรมราช ซึ่งบทเรียนของพื้นที่ อยู่ภายใต้ภาวะการณำที่เข้มแข็ง ต่อเนื่องจริงจัง ของ พล.ต.ต.วันไชย เอกพรพิชญ์ ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัด นครศรีธรรมราชคนปัจจุบัน โดย**บทเรียนดังกล่าว** เกิดขึ้นจากความชำนาญ และทักษะเฉพาะในเรื่องการจัดการข้อมูล การสร้างการมีส่วนร่วมของคณะ ทำงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัดนครศรีธรรมราช ที่ได้สะสมองค์ความรู้ไว้มากพอ โดยส่วนใหญ่ขององค์ความรู้ที่สะสมเกิดขึ้นจากบท เรียน ปัญหา อุปสรรคที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติงานจริงในพื้นที่ สอดรับกับภาวะ การณำที่เข้มแข็งของท่านผู้บังคับการพล.ต.ต.วันไชย ได้อย่างถูกที่ถูกเวลา จนสามารถขยายผล Model การดำเนินงานด้านหมวกนิรภัยไปยังตำรวจ ภูธรภาค 8 ได้ในที่สุด...รายละเอียดประกอบด้วย

...การเผชิญหน้ากับวิกฤตการณ์ VS ศักยภาพในการจัดการปัญหาของจังหวัด นครศรีธรรมราช...²

นับตั้งแต่วิกฤตการณ์ประชาชนเผาโรงพักประท้วงการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่ สภ.เมือง ในปี พ.ศ.2543 จนเจ้าหน้าที่ตำรวจที่เกี่ยวข้องถูกย้ายออกนอกพื้นที่ทั้งหมด หลังจากนั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจก็ไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยได้อีกต่อไป สร้างผลกระทบจากปัญหาที่เกิดขึ้น มีผู้บาดเจ็บร้อยละ 80 บาดเจ็บที่ศีรษะและเกินกว่าครึ่งเสียชีวิตจากการบาดเจ็บที่ศีรษะรุนแรง ในขณะที่โรงพยาบาลมหาราชนครศรีธรรมราชขาดแคลนหมอด้านศัลยกรรมระบบประสาท อย่างไรก็ตามในระหว่างปี พ.ศ. 2543-2551 มีความพยายามอย่างมากของตำรวจในการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย แต่ไม่สามารถข้ามคำขู่เผาโรงพักของประชาชนไปได้ โดยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551 เป็นต้นมา ได้ดำเนินการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยในพื้นที่ผ่านโครงการดังนี้

ปี พ.ศ. 2551-2552 โครงการหมวกแสนใบปลอดภัยถ้วนหน้า รับบริจาคหมวกนิรภัยจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จากประชาชน การจัดทำคอกไซร์ เพื่อจัดสรรหมวกนิรภัยให้ สภ.32 สภ. แจกจ่ายแก่ประชาชนในพื้นที่ตามบริษัท โครงการดังกล่าวส่งผลให้ โครงการของ สภ.เมือง 2 โครงการ คือ **โครงการจับแล้วแจก และจับคนขับรับคนซ้อนไม่สวมหมวกนิรภัย 2 เท่า** ประสบความสำเร็จ มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยในพื้นที่ มากกว่าร้อยละ 70 และไม่มีการต่อต้านจากประชาชน

ปี พ.ศ. 2553-2554 กองบังคับการตำรวจภูธรขยายความสำเร็จไปที่ **โครงการ นครปลอดภัย จับจริง ปรับจริง** ส่งผลให้อัตราการสวมหมวกภาพรวมทั้งจังหวัดอยู่ที่ ร้อยละ 54

ปี พ.ศ. 2555-2556 ขยายโครงการเข้าไปในองค์กร ในชื่อ **นวัตกรรม 3 โมเดล ผ่านองค์กร 3 องค์กร** คือ โรงเรียน โรงงาน และหมู่บ้าน

ปี 2557-ปัจจุบัน กองบังคับการตำรวจภูธรภาคร่วมกับคณะทำงาน

²สรุปบทเรียนการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุทางถนนของบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดนครศรีธรรมราช, วรณีย์ มีขวัต

ป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากระดับจังหวัด ดำเนินงาน **โครงการนครปลอดภัย ทุกวัน ทุกวัย หมวกหมวกนิรภัย 100%** จนเกิดเป็นมาตรการองค์กร ขยายผลทั้งจังหวัด และจากการสำรวจของมหาวิทยาลัยราชภัฏนครศรีธรรมราช พบว่าอัตราการสวมหมวกนิรภัย ภาพรวมจังหวัดอยู่ที่ ร้อยละ 73 จำนวนบาดเจ็บและตายจากการบาดเจ็บที่ศีรษะไม่เพิ่มขึ้นและมีแนวโน้มลดลง (ระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ : IS)

โดยขั้นตอนการดำเนินงานนับแต่ โครงการหมวกแสนใบปลอดภัย ถ้วนหน้า โครงการวาระ นครปลอดภัย ทุกวันทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100 % โครงการปรับจริง จับจริง 24 ชั่วโมง โครงการนวัตกรรม 3 โมเดล และ นครปลอดภัย : มาตรการองค์กร มีขั้นตอนการทำงานคือ กองบังคับการตำรวจภูธรจะกำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติถ่ายทอดไปยัง สภ.ในความรับผิดชอบ 32 สภ. สภ.แต่ละสภ.นำนโยบายไปแปลงสู่การปฏิบัติตามบริบทของพื้นที่โดยมีจุดยืนอยู่ที่การบังคับใช้กฎหมาย กองบังคับการจะติดตามประเมินผลการทำงานของแต่ละ สภ. ทีมวิชาการถอดชุดความรู้ทั้งที่ประสบความสำเร็จและไม่สำเร็จ เพื่อปรับกระบวนการทำงานของแต่ละสภ.อย่างต่อเนื่อง

สำหรับขั้นตอนการดำเนินงาน **โครงการนครปลอดภัย ทุกวัน ทุกวัย หมวกหมวกนิรภัย 100% จนเกิด Model 4+4+1** ขยายผลไปยังตำรวจภูธรภาค 8 จะมีรายละเอียดในการดำเนินงาน ดังนี้

1) ชั้นเตรียมการ (1 เดือน)

- เตรียมข้อมูล สถิติ สถานการณ์ ความสำคัญของปัญหา โดยโรงพยาบาลมหาราชนครศรีธรรมราชเป็นผู้จัดเก็บและสังเคราะห์ข้อมูลให้เกิดความน่าสนใจก่อนนำเสนอผู้บริหาร
- ผู้บังคับการตำรวจภูธรฯ เข้าพบผู้ว่าราชการจังหวัด ชี้แจงทำความเข้าใจ
- สร้างทีมภาคีเครือข่าย กระจายทำความเข้าใจกับหน่วยงานอื่นๆ
- การทำเป็นวาระจังหวัด ประกาศเป็นนโยบายชัดเจน เพื่อป้องกัน “ระบบอุปถัมภ์” และเจ้าพนักงาน/ผู้ปฏิบัติงานดำเนินการได้สะดวก โดยการ

MOU หน่วยงานราชการทั้งหมด 778 หน่วย เอกชน 193 หน่วย (ระดับอำเภอ จะมีนายอำเภอ กับผู้กำกับลงนามคู่กัน) **หมายเหตุ** การ MOU ต้องทำใหม่ กรณีเปลี่ยนผู้นำ

- กำหนดเครื่องมือคือ
 - มีการประชุมระดับผู้ว่าราชการจังหวัด (ผ่านเวทีความมั่นคง และกรมการจังหวัด ใช้สถิตินำเสนอหรือในที่ประชุม) และลงไปถึงระดับอำเภอ
 - สร้าง Group line ประเด็นหมวกนิรภัย เชิญผู้นำทุกองค์กร เข้ากลุ่ม
 - กำกับติดตามประเมินผลผ่านช่องทางที่หลากหลาย เช่น กำหนดเป็นวาระการประชุมประจำเดือน และการติดตามผ่าน Line group ที่ต้องมีการรายงานเป็นประจำ

2) ขั้นที่ 2 กำหนดมาตรการ (4 เดือน)

- ดำเนินการประชาสัมพันธ์และจัดฝึกอบรม (จำนวนคนที่ผ่านการอบรมทั่วทั้งจังหวัดประมาณการอยู่ที่ 300,000 กว่าคน เพียงพอที่จะไปสื่อกันทั้งจังหวัด) ในส่วนของการประชาสัมพันธ์ในระดับพื้นที่ เจ้าหน้าที่ตำรวจ จะดำเนินการ “เคาะประตูบ้าน” ประชาสัมพันธ์ทุกครัวเรือน ให้เห็นว่าหวังดี ไม่ได้ทำเพื่อเงิน ความสัมพันธ์กับชาวบ้านจึงดีมาก รถต้องห้ามจอดที่โรงพัก (วิ่งทั้งวัน) และกลับมารายงานลงตารางว่าประชาสัมพันธ์ได้เท่าไร เช่น มีการตกลงรับปากว่าจะใส่ที่ครัวเรือน ฯลฯ

- อบรมครูแม่ไก่ (เจ้าหน้าที่ตำรวจ) 32 สก. 160 คน (คัดเลือกโดยตำแหน่งหน้าที่ หรือหัวหน้าสถานีเข้ารับการอบรมเอง) โดยสร้างความเข้าใจ 1 รอบ พร้อมมอบ Package เพื่อใช้เป็นวัตถุดิบในการฝึกอบรมต่อในพื้นที่ ประกอบด้วย slide นำเสนอในรูปแบบ Power point, VDO clip รวมถึงการฝึกอบรมเทคนิควิธีการพูดและการนำเสนอโดยอาจารย์จากมหาวิทยาลัยราชภัฏ)

3) ขั้นที่ 3 บังคับใช้กฎหมาย (4 เดือน)

- ช่วงแรก เจ้าหน้าที่ตำรวจจะดำเนินการจับกุมผู้กระทำความผิดและนำมาเข้ารับการอบรมโดยให้ชมภาพยนตร์ และส่งชื่อให้หน่วยงานที่เป็นผู้บังคับบัญชารับทราบ (ได้ตัวเลข ข้อมูลสารสนเทศ)

- จากนั้นจึงจะบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้น จับปรับโดยไม่มีการร้องขอ

สรุปสาระสำคัญของกลยุทธ์ที่จังหวัดนครศรีธรรมราชนำมาใช้ดำเนินงานจนประสบผลสำเร็จประกอบด้วย

1) การทำงานร่วมกับทีมสหสาขา แบบมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย ผ่านเวทีประชุมทั้งแนวราบและแนวดิ่ง ทุกเดือนอย่างต่อเนื่อง ลงพื้นที่ในชุมชนที่มีปัญหาอ่อนไหวร่วมกับภาคีเครือข่าย การร่วมมืออย่างเข้มข้นกับสื่อมวลชนทุกแขนง

2) การใช้ข้อมูลชี้บ่งสถานการณ์และการติดตามประเมินผล

3) การบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังตามบริบทของพื้นที่

4) การตั้งตัวชี้วัดในทุกระดับจนถึงระดับ สภ.

5) การกำหนดเรื่องอุบัติเหตุทางถนนเป็นหนึ่งในวาระการประชุมความมั่นคงของตำรวจ

6) การมีคณะทำงานด้านการขับเคลื่อนอุบัติเหตุทางถนนโดยมีผู้บังคับการตำรวจภูธรเป็นประธาน

7) ในทางปฏิบัติ การนำหลักการไปสู่ผลงานและผลลัพธ์ต้องการภาวการณ์นำที่ต่อเนื่องเข้มแข็งและสอดคล้องประสานกันทุกระดับ จึงจะสามารถเอาชนะแรงเสียดทานของระบบที่ยึดโยงกับคนในระบบวัฒนธรรมการทำงานแบบเดิมๆ ที่ฝังรากลึกยังลึกมานานในการแก้ปัญหาที่ต้องการความร่วมมือข้ามสาขาอย่างเรื่องอุบัติเหตุเหตุจรรยาจร ถัดจากภาวการณ์นำ ศักยภาพในการตามหรือตอบสนองการนำนับเป็นประเด็นสำคัญ ความรู้ความชำนาญทางเทคนิคเป็นเรื่องใหญ่ประการแรกที่พึงคำนึง เพราะเป็นฐานของการวางแผน นำแผนสู่การปฏิบัติและกำกับติดตามประเมินผล ดัชนีวัดศักยภาพในเรื่องนี้คือ คุณภาพของแผนงาน/โครงการที่อยู่ในกระดาษ³

³ตำราเรขาคณิตวิทยา อุบัติเหตุจรรยาจร, ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล

13. โครงการสร้างมาตรการองค์กรในการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100% ตำบลเหนือเมือง จังหวัดร้อยเอ็ด

บริบท/ต้นทุนเดิม สถานการณ์ สภาพปัญหา

องค์การบริหารส่วนตำบลเหนือ จังหวัดร้อยเอ็ดเมืองประสบปัญหาบุคลากรประสบอุบัติเหตุทางถนนก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินขององค์กร รวมถึงความเสียหายในแง่ของเวลาและต้นทุนทรัพยากร จึงเล็งเห็นความสำคัญในการรณรงค์และสร้างจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยทางถนน และพฤติกรรมเสี่ยงที่สามารถป้องกันได้ เช่น การบังคับใช้การสวมหมวกนิรภัย 100% ในผู้ใช้รถจักรยานยนต์ทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้าย โดยมีหน่วยงานเข้าร่วมโครงการจำนวน 8 หน่วยงาน จากภาครัฐ ภาคเอกชน สถานศึกษา

ทุนเดิม.....

มีองค์กรต้นแบบสวมหมวกนิรภัย 3 แห่ง ที่ได้ดำเนินการมาก่อน ได้แก่ 1.อบต.เหนือเมือง 2.โรงเรียนโพธิ์จรรย์วิฑฒาลัย 3.ห้าง Big C ซึ่งเกิดแนวทาง รูปแบบวิธีการดำเนินงานองค์กรต้นแบบปี 2558 ตามขั้นตอนการจัดทำมาตรการองค์กรของ บริษัทกลาง คู่ครองผู้ประสพภัยจากรถจำกัด ซึ่งเป็นผู้ให้การสนับสนุนและคำปรึกษาโดยมีทุนเดิม ชักชวนภาคี ทำงานปกติ มีกิจกรรมเข้มแข็ง แนวคิดว่า การเสียชีวิต บาดเจ็บ มีผลกระทบต่อองค์กร และธุรกิจ และการเห็นคุณค่าตนเอง เป็นนโยบายผู้บริหาร ในหน่วยงานตนเอง เป็นความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และพบโอกาสในการพัฒนาคือ ใน 3 องค์กรต้นแบบ หากมีการถอดบทเรียนถึงการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ในองค์กร กับ ผู้เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาปรับปรุงต่อยอด มาตรการองค์กร โดยเฉพาะปัจจัยที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของ บุคลากรในองค์กร

ชุดความรู้ในการสร้างมาตรการองค์กรการส่งเสริมหมวกนิรภัย “องค์ความรู้ในการต่อยอด การขับเคลื่อนงานมาตรการองค์กร” กระบวนการ

ขับเคลื่อนผ่าน (ผ่าน 5 ส 5 ช) จากการถอดบทเรียน พบว่า

- **รูปแบบ การดำเนินงานใช้** -ความรู้ -ทัศนคติ- Situation -พรบ. -วินัย กฎหมาย

- **วิธีการ** การมีส่วนร่วมในทุกๆกระบวนการ กับผู้เกี่ยวข้องทุกระดับ มีส่วนร่วม คิด ทำ ในองค์กร เปิดโอกาสในการนำเสนอแนวทางร่วมกัน การให้ความรู้ต่อเนื่อง ต่อยอดความรู้ ข่าวสาร เห็นเพื่อนได้รับบาดเจ็บ บทลงโทษของผู้ละเมิด ข้อตกลงในองค์กร ตักเตือน –การประเมินในการต่อสัญญาจ้าง ใช้การประชุมต่อเนื่อง ให้ข้อมูลต่อเนื่องทุกเวที กติกาขององค์กร และเชื่อมกับงานปกติ

- **แนวคิด** ว่า “การเสียชีวิต บาดเจ็บ มีผลกระทบต่อองค์กรและธุรกิจ และการเห็นคุณค่าตนเอง เป็นนโยบายผู้บริหาร ในหน่วยงานตนเอง เป็นความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน” มีขั้นตอนดังนี้

- **คืนข้อมูล**และเสนอผลกระทบจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ จากบทเรียนความสำเร็จ ใน 3 องค์กรต้นแบบ) **แนวคิด รูปแบบ วิธีการดำเนินงาน** (ในเวทีประชุมประจำเดือนหัวหน้าส่วนราชการ และการประชุมภาคีแบบเคลื่อนที่ของทีม ตารางว /ปกและ รพ.ร้อยเอ็ด เพื่อการ ชง เชียร์ เชื่อมกับผู้บริหารในด้านนโยบาย งบประมาณเสริม ให้เกิดกิจกรรมตามนโยบาย

- **อบต.เหนือเมือง** เจ้าภาพหลักในการเชื่อมงานอุบัติเหตุกับภาครัฐ เอกชน โรงเรียน และประชุมทีมงาน ขอเข้าพบ ผู้ว่าราชการจังหวัด เพื่อมอบ นโยบาย MOU สั่งการ เป็นหนังสือสั่งการ ใน 8 หน่วยงานและสถานศึกษา สพฐ /สพม ทั้งจังหวัด ดำเนินการมาตรการองค์กร 100% และ**หน่วยงาน 8 องค์กร** เข้าร่วมองค์กรต่อยอด ขยายผล พร้อมเก็บ**ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ** บาดเจ็บ เสียชีวิต การสวมหมวกนิรภัย **ก่อน-หลัง** ดำเนินงาน โดยผ่านการประชุมคณะกรรมการเดือนละ 1 ครั้ง นำมาตรการ การเกิดอุบัติเหตุ กำหนดกฎบัตรควบคุม มีการทำแผนงาน มาตรการองค์กร โดยมีผู้บริหารรับรองและสนับสนุนสำรวจ จักรยานยนต์ ใบขับขี่ พรบ และสถิติการเกิดอุบัติเหตุ 56-59 ใช้ข้อมูล

สถิติอุบัติเหตุ 3 ฐาน โดยคณะกรรมการ มีหลักคิดการดำเนินงาน 3 หลักการ “รณรงค์ปลูกจิตสำนึกและสร้างกระแส”

- ร่วมกันจัดเวทีเชื่อมั่นนโยบายและงบประมาณ ภาครัฐ เอกชน MOU ผู้ว่าเป็นประธาน และติดตามผลของการ MOU กับ 8 องค์กรต้นแบบ ขยายผลไปยัง สสจ.ร้อยเอ็ด สสอ.ร้อยเอ็ด ทุกอำเภอ รวมทั้งกรมทางหลวง ชนบท และแผ่นดิน

- ขับเคลื่อนผ่านการมีส่วนร่วม ให้ความรู้ ข่าวสาร จัดทำมาตรการ ข้อตกลง กติกา ภายในองค์กรต่อเนื่อง โดยการถ่ายทอดความรู้ในการขับเคลื่อน มาตรการองค์กร

- โรงงานต่างๆ เกิดกฎบัตรของทุกหน่วยงานทางถนน เพิ่มกฎบัตร มากขึ้น รวมถึงการหาภาคีเพิ่มการส่งเสริมความรู้ด้านความปลอดภัย และ ข่าวสารต่างๆ ในโรงงาน มีการติดตาม ควบคุมตรวจสอบ ในBigC หากละเมิด มี ฝ่ายบุคคลเข้าดูแลกำกับ เสริมภูมิคุ้มกัน และเพิ่มและขยายเครือข่ายในหน่วยงานย่อยขององค์กรเอกชนในโรงงาน โดยประชาสัมพันธ์ นโยบาย ตัดกฎบัตร กำหนดพื้นที่สวมหมวก ตัดป้ายรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ ด้านนอก ในชุมชน และ ในโรงงาน ติดสติ๊กเกอร์ร่วมโครงการ หากไม่ปฏิบัติตาม ลงโทษและมีบันทึก กฎบัตร ผู้กระทำผิด ปรับทัศนคติ โดยการสื่อสาร พูดคุย สาเหตุไม่ปฏิบัติตาม ชี้แจงประจำเดือน จำนวน 1,800 คน ชี้แจงให้พนักงาน ผลดี ผลเสีย ผู้บริหาร ทำตัวเป็นต้นแบบมีสหกรณ์หมวกนิรภัย ติดต่อหน่วยงานภายนอก มาทำ พรบ. และ จำหน่ายหมวกนิรภัยแก่พนักงาน

สำหรับผลงานเด่น พบกิจกรรมที่น่าสนใจ ได้แก่ การอบรมให้ความรู้แกนนำ จนท.รักษาความปลอดภัย การใช้ระบบ C-TPAT เป็นระบบความปลอดภัยมาตรฐานขององค์กรเอกชน มาประยุกต์ใช้การควบคุม กำกับ ในงานปกติและการพัฒนาองค์กรและขยายเครือข่ายภายใน มีเครื่องตรวจวัด ปริมาณ Alc พนักงานขับรถรับส่ง และได้รับรางวัล ที่นนทบุรี และผู้ว่าราชการ จังหวัดร้อยเอ็ด

โรงเรียน ไพโรจน์วิทยาลัย เพราะเกิดอุบัติเหตุมาก โรงเรียนทำมาตรการองค์กร 100% โดยการจัดการสิ่งแวดล้อม จัดสถานที่จอดรถ ทำป้าย โลโก้ ชิดสี ตีเส้น เกิดถนนตัวอย่าง เด็กนักเรียน มีกองทุนหมวก โรงเรียนมีคู่มือการออกกฎบัตรดูจากบ.กลางเป็นหลัก กฎบัตร(รร.) เชื่อมกับการคิด คะแนนจิตพิสัย ในคู่มือนักเรียน

ทั้งนี้ ป้องกันสาธารณภัยจังหวัดร้อนเ็ด็ด และ บ.กลางร่วมกัน ในการ จัดงานรณรงค์ให้ความรู้ในโรงเรียน ในโรงงาน และติดตาม เป็นพี่เลี้ยง การดำเนินในโรงงาน ร่วมตรวจสอบ กองทุน ป้าย และการมีที่จอดรถ มีรถรับส่งพนักงาน มีเครื่องเป่าแอลกอฮอล์

ถอดบทเรียน แลกเปลี่ยนเรียนรู้และติดตามประเมินผล โดยคณะกรรมการและคณะพี่เลี้ยง ร่วมกัน จากการประเมินผลการดำเนินงานมาตรการองค์กร 2 ครั้ง ใน 8 องค์กรต้นแบบ โรงงาน พบหน่วยงานที่ผ่านการประเมิน 7 แห่ง สาเหตุที่ไม่ผ่านการประเมิน เพราะการเชื่อมต่อของคณะผู้บริหาร หัวหน้างาน ไม่ชัดเจน เน้นธุรกิจ ไม่มีเจ้าหน้าที่ ไม่เพียงพอ และมีการเปลี่ยนเจ้าหน้าที่ตลอด เข้า-ออก ต่างสาขา ไม่ต่อเนื่องในการทำงาน ตามเกณฑ์การประเมิน โดยการสุ่มตรวจ , ใช้กล้อง CCTV 360 องศาในโรงพยาบาลร้อยเอ็ด ทั้งภายในและภายนอกตรวจรถ กระจก ระเบิดเข้มข้น เป็นการประเมินผลและติดตาม และการบังคับใช้มาตรการองค์กรของ โรงงาน/โรงพยาบาล/โรงเรียน

ความยั่งยืนที่เกิดจากนโยบาย สถานการณ์ เมื่อมีการเปลี่ยนผู้บังคับบัญชา มีผลต่อนโยบายและมาตรการองค์กร จึงมีการนำไปสู่องค์กรย่อย หรือสาขา เพื่อให้พนักงานมีแนวทางปฏิบัติร่วมกัน ตามกฎ และอาศัยความร่วมมือทุกภาคส่วน เกาะกุมในการทำงาน ภาครัฐ เอกชน องค์กรอิสระ สถาบันพระปกเกล้า ในการดำเนินงานงดเหล่า

ปัญหาอุปสรรค พบว่า ในโรงงาน-เมื่อพนักงาน ออกนอกหน่วยงาน ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรจนถึงบ้าน ทำแต่ในหน่วยงาน หน่วยงานภาครัฐ-การบังคับใช้กฎหมาย จุดตั้งด่าน บางจุดไม่สามารถตั้งด่านได้เพราะ เวลาเร่งด่วน

ต้องผ่อนผันการจับกุม ทำให้การจราจรติดขัด ขาดบุคลากรในหน่วยงานภาครัฐมาดำเนินงานต่อเนื่อง เพราะมีงานประจำงบประมาณการดำเนินงานมาล่าช้า ทำให้การดำเนินงานไม่เป็นไปตามแผน ประเด็นพิเศษ ในกลุ่มเยาวชน เพราะการเกิดอุบัติเหตุ ของเด็กนักเรียนขาดทักษะการขับขี่ - ไม่มีวินัย ไม่ทำตามกฎจราจร ผ่าไฟแดง ควรมีการนำเสนอ เพิ่มมาตรการ/ความรู้ ความเข้าใจ เข้าไปในหลักสูตร เชื่อมโรงเรียนมาเป็นภาคีเครือข่ายมากขึ้น มีการจัดตั้ง ชมรมอุบัติเหตุในโรงเรียน ทำโรงเรียนต้นแบบ ซึ่งชมใน Social และสพม. , สพป. ทำ MOU ข้อค้นพบ : ข้อเสนอแนะในการต่อยอดงาน เพื่อความยั่งยืนในพื้นที่ พบว่าองค์กรเอกชนใช้หลักการ 3 ประการ (รณรงค์ปลูกจิตสำนึก/สร้างกระแส/เพิ่มและขยายเครือข่ายในหน่วยงานย่อย)ในการดำเนินการ “พนักงานเป็นทรัพย์สินของบริษัท” แสดงความเป็นเจ้าภาพชัดเจนและต้องการขยายผลไปยังชุมชนในปีต่อไป เป็นแนวคิดที่ดี ควรมีการ PDCA ในองค์กรต่อเนื่องให้เห็นผลความสำเร็จและดึงผู้นำชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมหากต้องการขยายผลไปยังชุมชน โดยใช้ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุในการขับเคลื่อนผ่านผู้เกี่ยวข้องต่อไป และการที่มีหน่วยงานเข้าร่วมงานหลากหลาย ภาครัฐ เอกชน ควรมีการ Mapping พื้นที่การทำงานตามผลงานเด่น (Good Practice) เพื่อความต่อเนื่องในการสื่อสารและทำงานร่วมกันของภาคีเครือข่าย

สัญญาความยั่งยืน พบว่า ต้องใช้เวทีหัวหน้าส่วนราชการในการคืนข้อมูลและติดตามงาน ผู้บริหารต้นแบบและถ่ายงานสู่องค์กรย่อย (เอกชน) เกิดมาตรการในองค์กรเอกชนเชื่อมโยงกับนโยบายและการประเมินต่อสัญญาจ้าง

กลุ่มโครงการ สถานศึกษา/เยาวชน/ผู้ชีพ ภัย

14. สานสำนัก สร้างการเรียนรู้...สู่วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนเมืองแม่กลอง

เด็กและเยาวชนกับสถานการณ์อุบัติเหตุ

อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย ในช่วงปี พ.ศ. 2556 มีผู้เสียชีวิต 14,789 คน คิดเป็นอัตรา 22.89 ต่อประชากร 100,000 คน โดยทุกๆ วัน จะมีคนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเกือบ 41 คน หรือ ประมาณ 2 คน ต่อชั่วโมง (มรณะบัตรและหนังสือรับรองการตาย สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข) กลุ่มอายุที่เสียชีวิตมากที่สุด คือ 15-19 ปี (1,757 คน) รองลงมา 20-24 ปี (1,426 คน) รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่มีจำนวนการเสียชีวิตมากที่สุด ถึง 5,593 คน เช่นเดียวกับสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน ในจังหวัดสมุทรสงคราม พบว่า ในปี 2556 มีผู้เสียชีวิต 29 คน คิดเป็นอัตรา 14.94 ต่อประชากร 100,000 คน ปี 2557 มีผู้เสียชีวิต 28 คน คิดเป็นอัตรา 14.1 ต่อประชากรแสนคน จากการรวบรวมข้อมูลผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร ปี 2557 ที่ผ่านระบบการแพทย์ฉุกเฉิน พบว่า เป็นเพศชาย จำนวน 955 คน (58 %) เพศหญิง 679 คน (41.56 %) ผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มอายุ 15 - 19 ปี จำนวน 303 คน (18.5 %) รองลงมา 20 - 24 ปี จำนวน 186 คน (11.4 %) ยานพาหนะที่มีผู้บาดเจ็บมากที่สุดคือ จักรยานยนต์ จำนวน 1,342 คน (86.8 %) รองลงมาเป็นรถปิคอัพและรถเก๋ง ซึ่งอุบัติเหตุจราจรส่วนใหญ่เกิดมากในกลุ่มเยาวชนและกลุ่มวัยรุ่น และเกิดจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์

จากการสำรวจข้อมูลการสวมหมวกนิรภัยโดยมูลนิธิไทยโรดส์ พบว่า ในปี 2556 จังหวัดสมุทรสงครามผู้ขับขี่จักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 60 ผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 7 จากการดำเนินงานป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเยาวชนช่วง 2 ปีที่ผ่านมาพบว่า เป็นการจัดกิจกรรมเชิงรณรงค์และการทำกิจกรรมเป็นช่วงสั้น ๆ ตั้งแต่การพัฒนาศักยภาพเด็กและเยาวชน การพัฒนาโครงการ และการลงมือดำเนินโครงการ เชื่อมไปสู่

การนำข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมาวิเคราะห์ร่วมกันก่อนที่จะพัฒนาโครงการเพื่อดำเนินงานร่วมกับชุมชน ท้องถิ่น และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จนพบว่าอุบัติเหตุจราจรส่วนใหญ่เกิดจากการขับซี้จักรยานยนต์ สาเหตุเกิดจากการไม่สวมหมวกกันน็อกขณะขับซี้ รวมทั้งมีจุดเสี่ยงต่างๆ ของถนนสายหลักและสายรองมากมาย ในชุมชน ทำให้ครูและเด็กทราบถึงสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในจังหวัดสมุทรสงครามว่าเกิดจาก ปัจจัยเสี่ยง ได้แก่ ถนนไม่พร้อม ไม่สมบูรณ์ชำรุดเสียหายทางโค้ง รถตัดแปลง สภาพไม่พร้อม ไม่ถูกต้องตามกฎหมายจราจรและพฤติกรรมของคน ดื่มสุราแล้วขับ ขับซี้รถโดยไม่สวมหมวกกันน็อกเป็นต้น แต่หัวใจสำคัญที่ยังไปไม่ถึงในการแก้ปัญหาคือรากของปัญหาที่เกิดจากการขาดการปลูกฝังจิตสำนึกและทัศนคติเรื่องการขับซี้ปลอดภัยและมีวินัย ทัศนคติและความเชื่อ เช่น “ถ้าไม่ใส่หมวกกันน็อกจะถูกจับ” ซึ่งไม่ได้มีการสร้างการเรียนรู้กับเด็กว่าถ้าไม่ใส่แล้วหากเกิดอุบัติเหตุจะเกิดผลกระทบและการสูญเสียอย่างไร เมื่อดำเนินการเสร็จสิ้นก็ไม่ได้สกัดกั้นเป็นองค์ความรู้ที่สำคัญกับการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับซี้ปลอดภัย และผู้เกี่ยวข้องก็ยังไม่ตระหนักและไม่ค้นหาวิธีการสอนหรือสร้างการเรียนรู้แบบใหม่ๆ ที่สร้างจิตสำนึกได้อย่างเหมาะสม ในระหว่างการดำเนินงาน

ดังนั้นการสร้างการเรียนรู้และสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยเรื่องการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยให้กับเยาวชน โดยเฉพาะการสร้างจิตสำนึกในกลุ่มเสี่ยงสำคัญ คือ เยาวชน โดยเฉพาะช่วงอายุ 15 - 20 ปี ที่กำลังอยู่ในวัยศึกษาระดับมัธยม และเด็กปฐมวัยที่จะเติบโตเป็นวัยรุ่นตามลำดับจึงมีความจำเป็นจากการดำเนินงานโครงการพัฒนาและสนับสนุนเครือข่ายการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนระดับเยาวชนในจังหวัดสมุทรสงครามที่ผ่านมามาตั้งแต่ปี 2556 ทางคณะทำงานโครงการได้ชุดความรู้และบทเรียนของจังหวัดสมุทรสงคราม จึงมีความพยายามที่จะสรุปออกมาเป็นเทคนิคและกระบวนการสร้างการเรียนรู้และกระบวนการปลูกสำนึกความปลอดภัยทางถนน รวมถึงพัฒนาเป็นคู่มือใช้สำหรับกลุ่มเยาวชน ในพื้นที่อื่นๆ จึงทำให้เกิดโครงการสร้างกระบวนการเรียนรู้และการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนจังหวัด

สมุทรสงคราม เพื่อให้การดำเนินงานต่อเนื่อง นายสุรรัตน์ ผลละศิริ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสมุทรสงครามจึงได้จัดทำโครงการสร้างกระบวนการเรียนรู้และสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนจังหวัดสมุทรสงคราม ภายใต้การสนับสนุนงบประมาณดำเนินการจากโครงการสนับสนุนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด (สอจร.) ของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) เพื่อสรุปบทเรียนการทำงานของเครือข่ายในเรื่องการจัดกระบวนการเรียนรู้และสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน สังเคราะห์ความรู้ที่ได้จากการสรุปบทเรียนมากำหนดเป็นหลักสูตรกระบวนการเรียนรู้และสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนและเพื่อพัฒนาหลักสูตรและทดลองปฏิบัติการในกลุ่มเด็กและเยาวชนในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน

สานกระบวนการ...สู่เด็กและเยาวชน



โครงการสร้างกระบวนการเรียนรู้และสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของเยาวชนจังหวัดสมุทรสงครามมีกระบวนการดำเนินงานผ่านกิจกรรมการประชุมคณะทำงานเพื่อสังเคราะห์ความรู้ที่ได้จากการสรุปบทเรียนมากำหนดเป็นหลักสูตรกระบวนการเรียนรู้และสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนการจัดทำหลักสูตรกระบวนการเรียนรู้และสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนทดลองปฏิบัติการในเครือข่ายคณะทำงานด้านเด็กและเยาวชนโดยมีกระบวนการตามขั้นตอนประกอบ

ด้วย 1) การประชาสัมพันธ์โครงการฯ 2) การศึกษาสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุ สถิติ การสูญเสียจากอุบัติเหตุของเด็กและเยาวชนในจังหวัดสมุทรสงคราม 3) การประชุมระดมสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุของเด็กและเยาวชนร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านเด็กและเยาวชน 4) การทบทวนสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุและจุดเสี่ยงต่างๆ ในการเกิดอุบัติเหตุในจังหวัดสมุทรสงคราม ควบคู่กับการอบรมพัฒนาศักยภาพเด็กและเยาวชนในการสืบค้นหาเหตุการณ์เกิดอุบัติเหตุเชิงวิเคราะห์ (ขั้นต้น)การพัฒนาโครงการ จำนวน 20 โครงการ การติดตามหนุนเสริมโครงการใหม่ 10 โครงการ โครงการเดิม 10 โครงการ การสรุปบทเรียนการทำโครงการย่อยในพื้นที่/ จากการจัดกิจกรรมตามหลักสูตรที่ได้ทดลองปฏิบัติการในกลุ่มเด็กและเยาวชน และจัดทำคู่มือหลักสูตร กระบวนการเรียนรู้และสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชน เพื่อเผยแพร่สู่สาธารณะโดยมีสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสมุทรสงครามมูลนิธิสว่างเบญจธรรมสมุทรสงครามและเทศบาลเมืองสมุทรสงคราม เป็นหลักในการดำเนินงาน สถานีตำรวจภูธรเมืองสมุทรสงครามตำรวจทางหลวงถนนพระราม 2 สำนักงานขนส่งจังหวัด บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาสมุทรสงครามและสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาสมุทรสงคราม เป็นภาคีเครือข่ายที่มาช่วยกันดำเนินงานตลอดมา

สานองค์ความรู้...กับการขยายต่องานเยาวชน

เมื่อทีมงานได้ประชุมสร้างความเข้าใจคณะทำงานเพื่อวางแผน ออกแบบกิจกรรมให้กับเด็กและเยาวชน ก็ได้มีการอบรมพัฒนาศักยภาพเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน มีการทำแบบสอบถามเพื่อประเมินความเข้าใจก่อนและหลังการเรียนรู้ การลงพื้นที่สำรวจจุดเสี่ยง และนำมาเขียนจุดเสี่ยงที่พบ รวมทั้งการเขียนจุดเสี่ยงที่สังเกตได้ระหว่างการเดินทางไป-กลับโรงเรียนและบ้าน ก็นำเสนอให้เห็นถึงความสำคัญของการแก้ไขปัญหาจราจรที่เป็นเรื่องใกล้ตัว จากนั้นให้เด็กและเยาวชนแต่ละทีมกลับไปทำกระบวนการเดียวกับการ

อบรมในพื้นที่ชุมชนของตนเอง และนำข้อมูลที่ได้มานำเสนอเพื่อพัฒนาโครงการที่จะดำเนินการผ่านการพัฒนาศักยภาพเรื่องการเขียนโครงการ เขียนโครงการ และส่งโครงการเข้ามาขอรับการสนับสนุนการดำเนินงาน งบประมาณ 10,000 บาท / โครงการ สำหรับโครงการใหม่ และ 20,000 บาท / โครงการ สำหรับโครงการที่ได้เข้าร่วมกระบวนการในช่วงปี 2556 เมื่อโครงการที่ผ่านการอนุมัติมีการดำเนินงาน 2 เดือน จะมีทีมงานลงไปติดตามหนุนเสริมในพื้นที่



การพัฒนาศักยภาพเครือข่ายเด็กและเยาวชน

พลังเล็กกับการขยายผล...

สถานพลังเครือข่าย

- มีโรงเรียนที่ผ่านการดำเนินงานในโครงการจำนวน 13 โรงเรียน ซึ่งมีการดำเนินงานเรื่องความปลอดภัยทางถนนในโรงเรียน ทั้งเรื่องการขับขี่จักรยานปลอดภัย การรณรงค์สวมหมวกกันน็อก เป็นต้น
- เกิดแกนนำเยาวชนและเยาวชนที่เข้าร่วมโครงการสามารถบอกปัญหาจุดเสี่ยงที่เกิดขึ้นได้ เห็นความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุ และเกิดความตระหนักจนนำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรม เช่น การขี่จักรยานสวมหมวกกันน็อก ปั่นจักรยานในเลนที่ถูกต้อง ไม่ขี่จักรยานย้อนศร รู้จักป้ายจราจร สัญญาณไฟ เป็นต้น

สานพลังองค์ความรู้สู่การจัดทำหลักสูตร

- เกิดกระบวนการปลูกจิตสำนึกสร้างการเรียนรู้วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดสมุทรสงคราม จำนวน 13 โรงเรียนให้กับเด็กและเยาวชนช่วงชั้นประถมศึกษาปีที่ 1 - 3 และระดับมัธยมศึกษาปีที่ 6 ประกอบด้วย
 - 1) การสร้างความเข้าใจกับผู้ที่เกี่ยวข้อง
 - 2) การอบรมพัฒนาศักยภาพเด็กและเยาวชน 1 วัน ประกอบด้วย การทดสอบความรู้เรื่องการขับขี่ปลอดภัย 10 ข้อ เพื่อประเมินผลความรู้เรื่องการขับขี่อย่างถูกต้อง การฝึกอบรมเรื่องการขับขี่ปลอดภัยช่วงเช้า และลงเรียนรู้พฤติกรรมเสี่ยงในพื้นที่จริงช่วงบ่าย การนำข้อมูลที่ได้มานำเสนอน่าสนใจ (ละครใบ้ การวาดภาพ ฯลฯ) แล้วกลับไปเขียนโครงการที่พบจุดเสี่ยงของแต่ละโรงเรียน
 - 3) ดำเนินโครงการ 2 เดือน โดยมีการนำความรู้ที่ได้จากการอบรมไปประยุกต์ใช้
 - 4) ประเมินผลหลังการดำเนินงาน โดยการกลับไปทำแบบทดสอบเดิม

- เกิดบทเรียนและองค์ความรู้จากการทำงานของเครือข่ายในเรื่องการจัดกระบวนการเรียนรู้และสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนจังหวัดสมุทรสงคราม และนำสู่การจัดทำเป็นหลักสูตรกระบวนการเรียนรู้และสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนสำหรับเยาวชนของแต่ละโรงเรียน เช่น โรงเรียนวัดปากกลัดทำเรื่องปั่นไปเรียนรู้ไปเกี่ยวกับบริบทชุมชนเป็นต้น ซึ่งมีการจัดหลักสูตรเรื่องการปั่นจักรยานอย่างถูกต้องบูรณาการเข้าไปในวิชาสร้างเสริมประสบการณ์ชีวิต วิชาลูกเสือ และช่วงลดเวลาเรียนเพิ่มเวลารู้ พบว่าเมื่อเด็กได้ดำเนินงาน 2 เดือน ส่งผลให้เด็กมีความเข้าใจเรื่องการขับขี่ปลอดภัยเพิ่มขึ้นมากกว่า 50 % เช่น รู้จักป้ายจราจร ขับขี่จักรยานสวมหมวกกันน็อก และบางส่วนบอกผู้ปกครองให้สวมหมวกกันน็อก เป็นต้น

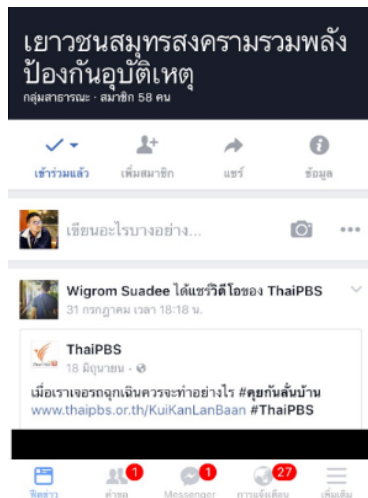


สานพลังข้อมูลสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและบูรณาการการทำงานการแก้ไขปัญหาร่วมกัน

- เป็นการทำงานที่ใช้พื้นที่เป็นตัวตั้ง และกระบวนการมีส่วนร่วมของเด็กและเยาวชนในการเก็บรวบรวม สรุปลวิเคราะห์ข้อมูล พี่เลี้ยงช่วยประสานงานและข้อมูลสู่การบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนมาร่วมดำเนินงานตลอดเวลา ตั้งแต่เดือนกันยายน 2556 – ปัจจุบันในลักษณะของเครือข่ายข้อมูล 3 ฐาน แล้วส่งข้อมูลเข้า line กลุ่มคณะทำงานเพื่อนำไปสู่การแก้ไขปัญหา โดยให้ทุกฝ่ายได้ดำเนินงานตามความเชี่ยวชาญ/บทบาทที่เกี่ยวข้องรวมทั้งส่งต่อข้อมูลให้ ปภ. นำเสนอเข้าสู่ศูนย์ความปลอดภัยทางถนนในระดับจังหวัดต่อไป

- เป็นการส่งเสริมกระบวนการเรียนรู้เพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนผ่านการเรียนรู้ในศตวรรษที่ 21 ของทุกโรงเรียนที่เข้าร่วมโครงการ ซึ่งเน้นให้เด็กและเยาวชนเรียนรู้ผ่านการลงมือทำ โดยครูมีบทบาทเป็นที่เลี้ยงหนุนเสริม และช่วยตั้งคำถามเพื่อออกแบบกระบวนการเรียนรู้ของเด็กอย่างสอดคล้องแต่ละช่วงวัย เช่น การเก็บรวบรวมข้อมูลและการนำเสนอจุดเสี่ยงของเด็กระดับมัธยมศึกษา การสื่อสารเรื่องอันตรายจากการมีพฤติกรรมเสี่ยงผ่านละครใบ้ เป็นต้น

- เกิดเครือข่ายเยาวชนสมุทรสงครามรวมพลังป้องกันอุบัติเหตุ มีสมาชิกจำนวน 58 คน ที่เข้ามาแสดงความคิดเห็นเรื่องวัฒนธรรมในการขับขี่อย่างปลอดภัยร่วมกัน เช่น การแก้ไขปัญหาเมื่อประสบอุบัติเหตุฉุกเฉิน เป็นต้น



บทเรียนสำคัญ...

- ต้องให้ได้กลังมือปฏิบัติด้วยตนเอง เก็บรวบรวมข้อมูล เรียนรู้จากพื้นที่จริง สรุปลวิเคราะห์ และตั้งคำถามเพื่อสร้างการเรียนรู้ระหว่างการดำเนินงาน การสรุปบทเรียนหลังการทำงาน จะทำให้เด็กเรียนรู้ด้วยตนเองจากข้างใน และเกิดเป็นจิตสำนึกในที่สุด
- การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเด็กจะต้องมีการทำพฤติกรรมซ้ำอย่างต่อเนื่อง จะช่วยปลูกฝังจิตสำนึกได้และส่งเสริมให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม
- ครูต้องเอื้อให้เด็กและเยาวชนเรียนรู้และค้นหาการเรียนรู้และสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนที่สอดคล้องกับแต่ละช่วงวัย เพื่อจัดทำหลักสูตรร่วมกันต่อไป

ปัจจัยเอื้อ

- ครูต้องพร้อมและเปิดโอกาส/พื้นที่ให้เด็กได้ลงมือปฏิบัติ และออกแบบกิจกรรมอย่างเป็นกระบวนการ ช่วยสร้างการเรียนรู้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และการสรุปบทเรียนหลังทำกิจกรรม จะทำให้เด็กกล้าคิด กล้าแสดงออก และกล้านำเสนอผลงาน คิดนอกกรอบได้อย่างสร้างสรรค์
- การทำงานอย่างมีส่วนร่วมของสหสาขาวิชาชีพ ทั้งสาธารณสุข มูลนิธิส้วางเบญจธรรมจังหวัดสมุทรสงคราม บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์สาขาสมาทรสงคราม ฯลฯ ทำให้สามารถบูรณาการการทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น การออกแบบกระบวนการอบรมเชิงปฏิบัติการ การประสานข้อมูล และการติดต่อประสานงาน เป็นต้น
- การพัฒนาศักยภาพของทีมงานเรื่องกระบวนการคิด วิเคราะห์ การวางแผนก่อนทำกิจกรรม และการสรุปบทเรียนหลังทำกิจกรรม การตั้งคำถามเพื่อสร้างการเรียนรู้ ทำให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพ และเอื้อต่อการประสานงาน ติดตาม หนุนเสริม

เงื่อนไข

- ต้องมีการสนับสนุนให้ทำกิจกรรมต่างๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างการเรียนรู้และส่งเสริมให้เด็กและเยาวชนเกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย
- ต้องติดตามหนุนเสริมการดำเนินงานทั้งในพื้นที่และการบริหารจัดการโครงการกลาง เพื่อให้การดำเนินงานตามแผนงานที่ระบุไว้และมีประสิทธิภาพ

ปัญหาอุปสรรค

- ภารกิจของแต่ละหน่วยงานที่มีความหลากหลาย ทำให้การดำเนินงานล่าช้าในบางครั้ง เพราะต้องอาศัยช่วงเวลาที่เหมาะสมในการงานร่วมกัน
- การโยกย้ายของผู้บริหารโรงเรียน ส่งผลต่อกระบวนการดำเนินงานและสร้างการเรียนรู้ของเด็กและเยาวชนรวมทั้งครูที่ดูแลเด็กในแต่ละช่วงชั้นด้วย

การติดตาม / หนุนเสริม

- มีการประชุมที่ทีมงานอย่างต่อเนื่องเพื่อวางแผนการดำเนินงานและการประชุมที่ทีมงานร่วมกับครูของแต่ละโรงเรียนที่เข้าร่วมทำกิจกรรมในโครงการ ตลอดจนการติดตามหนุนเสริมการดำเนินงานของแต่ละโรงเรียนในช่วงปฏิบัติการ
- ทีมงาน ครู และผู้ปกครองที่ช่วยสอดส่องและดูแลน้องๆ ที่เข้าร่วมกระบวนการว่ามีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้จริง เช่น การสวมหมวกกันน็อก การขับขี่ย้อนศร เป็นต้นและชวนสรุปบทเรียนหลังการดำเนินงานของแต่ละโครงการ

แนวทางการขยายผล / ความยั่งยืนของโครงการ

- ครูสามารถนำกระบวนการไปสอดแทรกในการเรียนการสอน หรือพัฒนาเป็นหลักสูตรเรื่องการสร้างจิตสำนึกและวัฒนธรรมการขับขี่ปลอดภัยเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดสมุทรสงครามได้ในทุกสาขาวิชาและสอดคล้องกับแต่ละช่วงวัย

- สามารถพัฒนากระบวนการเรียนรู้ไปยังครูศูนย์เด็กเล็กทั้ง 16 แห่ง ครอบคลุมพื้นที่ 3 อำเภอ ในจังหวัดสมุทรสงคราม เพื่อสร้างจิตสำนึกและวินัย ในการสวมหมวกกันน็อกมาโรงเรียนของเด็กนักเรียนและผู้ปกครอง
- มีการสรุปบทเรียนการดำเนินงานร่วมกันระหว่างทีมงาน ครูในโรงเรียนช่วงประถมศึกษา – มัธยมศึกษา และครูศูนย์เด็กเล็ก เพื่อพัฒนา หลักสูตรการเรียนรู้อย่างต่อเนื่องตั้งแต่เด็กและเยาวชนระดับปฐมวัย ประถมศึกษา และระดับมัธยมศึกษา



ศูนย์เด็กเล็ก อบต.บางขันแตก เห็นความสำคัญเรื่องการสวมหมวกกันน็อก

ข้อเสนอแนะ / อื่นๆ

- ส่งเสริมให้แต่ละโรงเรียนจัดทำกิจกรรมเล็กๆ เพื่อสร้างสื่อในการ สร้างการเรียนรู้วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน แล้วให้เด็กนักเรียนมาผ่าน ฐานการเรียนรู้อย่างต่อเนื่อง หรือสอดแทรกไปในการเรียนการสอนแต่ละวิชา ช่วยให้เด็กเกิดการเรียนรู้และนำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในที่สุด
- ถ้าจะทำให้คนเปลี่ยนพฤติกรรมต้องเริ่มตั้งแต่วัยเด็กครอบครัว ต้องมีส่วนร่วมในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมร่วมกับโรงเรียน ชุมชน และสังคม โดยการกระตุ้นเตือนอย่างต่อเนื่อง ออกแบบกิจกรรมที่ส่งเสริมให้เด็กตระหนัก เรื่องความปลอดภัยทางถนน เมื่อเด็กเปลี่ยน ก็จะบอกต่อ ทำให้คนที่เกี่ยวข้อง ก็จะปรับเปลี่ยนตามไปด้วย
- การบูรณาการการข้อมูลอุบัติเหตุและกระบวนการทำงานร่วมของ หลายหน่วยงานต้องอาศัยการติดต่อประสานงาน และการนำข้อมูลจากในพื้นที่ ทั้ง 3 ฐาน มานำเสนอให้สอดคล้องกับภารกิจของแต่ละหน่วยงาน จะช่วยให้เกิด การแก้ไขปัญหาเรื่องความปลอดภัยทางถนนร่วมกันได้อย่างเป็นรูปธรรม และ เกิดการปรับปรุงระบบการจัดเก็บข้อมูลอย่างมีคุณภาพร่วมกันต่อไป

15. ปลุกพลัง สร้างเครือข่าย การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

เป็นที่ทราบกันดีว่า สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยอยู่ในขั้นวิกฤต ถึงแม้จะมีนโยบายจากรัฐบาลและความเคลื่อนไหวจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องระดับกระทรวง กรมฯ ต่างๆ เข้าผลักดันและขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนมาอย่างยาวนานเกินทศวรรษ..แต่จากรายงาน “Global Status report on Road Safety 2015” จัดทำโดย WHO ได้รายงานประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อแสนประชากร 10 ประเทศสูงสุด ...ยังพบว่าประเทศไทยมีอัตราความสูญเสียอยู่ที่ 36.2 ต่อแสนประชากร ส่งผลให้เราติดโผอยู่ในอันดับ 2 รองจากประเทศลิเบียได้ไม่ยากเย็น...และถูกตอกย้ำด้วยแผนที่ประเทศที่มีถนนอันตรายสูงที่สุดออกไปทั่วโลก เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน พ.ศ.2556 โดย Max Fisher ผู้สื่อข่าวของ Washington Post

...ในขณะที่ทั่วโลกรายงานความเคลื่อนไหวของการจัดอันดับดังกล่าวข้างต้น ในประเทศเอง โดยสวนดุสิตโพล ของมหาวิทยาลัยสวนดุสิต ได้สำรวจความคิดเห็นของประชาชนทั่วประเทศในหัวข้อ “10 อันดับ เรื่องที่ทำให้คนไทยสะเทือนใจมากที่สุด ณ วันนี้” ก็พบว่า ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนยังคงยึดหัวหาดอยู่ในลำดับที่ 3 รองจากปัญหาอาชญากรรม ฆ่า ช่มชู้ และปัญหาความขัดแย้งแตกแยกในสังคม (สำรวจความคิดเห็นของประชาชนทั่วประเทศ จำนวนทั้งสิ้น 1,293 คน ระหว่างวันที่ 20-25 มิถุนายน 2559)

ถึงความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนข้างต้น จะสร้างความสะเทือนใจและกระทบต่อความเชื่อมั่นทางเศรษฐกิจของประเทศไทยในสายตาชาวโลกจนมองไม่เห็นความสำเร็จในการเขี่ยอนภูเขาศัญญาหลูกนี้ง่ายเท่าไรนัก แต่กระนั้นก็ตาม เราก็อ้างเชื่อมั่นว่า ความสูญเสียที่ไม่น่าจะยอมรับได้นี้ เป็นหน้าที่ของคนไทยทุกคนที่จะต้องร่วมมือกันอย่างจริงจังในการป้องกันภัยบนทางถนนเพื่อความปลอดภัยของทุกคน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง กับลูกหลาน หนุ่มสาว คนไทยที่เป็นกำลังสำคัญของครอบครัว สังคม และประเทศชาติ

ความเชื่อนี้ ถูกขยายผลไปยังหน่วยงานที่มีความเกี่ยวข้องกับสุขภาพของคนไทยอีกหน่วยงานหนึ่ง ได้แก่ ทีมกู้ชีพ กู้ภัย ถึงแม้ในอดีตที่ผ่านมา ทีมกู้ชีพฯ จะเน้น “ช่วยคนเจ็บ เก็บคนตาย” และยังคงไม่เห็นประโยชน์ในคนที่มิพบทบาทสำคัญยิ่งต่อการดำเนินงานป้องกัน โดยเฉพาะงานป้องกันและแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ...หัวหน้าสอจร.ภาคกลาง ผู้มีวิสัยทัศน์ในการผลักดันงานภาคประชาสังคม ได้เล็งเห็นศักยภาพของทีมกู้ชีพฯ สว่างเบญจธรรม จังหวัดสมุทรสงคราม และเริ่มเชื่อมประสานเพื่อชวนให้เป็นแนวร่วมผลักดันจนเกิด Model กู้ชีพ กู้ภัยกับงานป้องกันภัยจากอุบัติเหตุทางถนนขึ้น

Model การก่อตัวของทีมกู้ชีพฯ สว่างเบญจธรรม จังหวัดสมุทรสงคราม ได้รับการยอมรับและถูกขยายผลไปยังจังหวัดต่างๆ ได้แก่ จังหวัดเพชรบุรี จังหวัดสมุทรสาคร รวมถึงจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ โดยทีมกู้ชีพ กู้ภัย สว่างราษฎร์ศรัทธา บางสะพาน (Rescue 32) ที่มีความมุ่งมั่น...กล้าที่จะคิด...กล้าที่จะทำ...เพราะมีความเชื่อที่ว่า “อุบัติเหตุทางถนนไม่เคยนับญาติใคร” ..และสามารถป้องกันได้ หากเริ่มต้นที่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงของตัวเรา ตั้งแต่เล็ก

ไม่น่าแปลกใจนักกว่าทำไมทีมกู้ชีพ กู้ภัย ของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จะมีความมุ่งมั่นข้างต้น เพราะจากสถิติอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เป็นจังหวัดที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงมากจังหวัดหนึ่งของประเทศไทย เพราะเป็นจังหวัดที่มีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติเดินทางเข้ามาเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ของทุกปี ผ่านถนนเพชรเกษม ซึ่งเป็นถนนสายหลักในการเดินทางลงสู่ภาคใต้ของประเทศไทย จึงทำให้มีปริมาณรถหนาแน่นประมาณ 200,000 คันต่อวัน พื้นที่จังหวัดมีถนนในชุมชนที่มีลักษณะที่เป็นทางโค้งทางแยก อยู่เป็นจำนวนมาก แม้จะมีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ใช้ความพยายามอย่างยิ่งที่จะให้ความรู้ ความเข้าใจ ทั้งทางด้าน การบังคับใช้กฎหมาย การฝึกอบรมให้ความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน การสร้างความตระหนักและสร้างจิตสำนึก

ด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยโดยการประชาสัมพันธ์ตามสื่อต่างๆ อย่างเต็มที่และเต็มกำลังความสามารถแล้วก็ตาม แต่สถิติการเกิดอุบัติเหตุก็ไม่ลดลงอย่างที่ตั้งใจ โดยเฉพาะการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ในชุมชน ได้มีผู้ทำการศึกษาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน พบว่า ความประมาท ขับขี่ขณะเมาสุรา ความไม่เข้าใจ ความเคยชิน ขาดจิตสำนึก ไม่รับผิดชอบต่อส่วนรวม การไม่เคารพกฎจราจร ไม่มีการป้องกันที่ถูกต้องโดยเฉพาะอย่างยิ่งการสวมหมวกนิรภัย การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ล้วนเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทั้งสิ้น เมื่อเกิดอุบัติเหตุ จะกระทบกระเทือนที่สมองและร่างกายอย่างรุนแรง ฯลฯ ซึ่งล้วนแล้วแต่มีต้นเหตุจากคน ซึ่งผู้เสียหายมีแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นกับประชาชนในพื้นที่ต่างๆ เพิ่มมากขึ้นโดยเฉพาะในเด็กและเยาวชน

รายละเอียดสถิติการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด(ข้อมูลจากสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดประจวบคีรีขันธ์) สามารถจำแนกได้เป็นหัวข้อ ดังนี้

1. อัตราการเสียชีวิตต่อประชากรแสนคน พบว่า มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเล็กน้อย รายละเอียดดังตารางที่ 1

ปี	อัตราการเสียชีวิตต่อประชากรแสนคน
ปี 2555	37.51
ปี 2556	39.82
ปี 2557	35.75

2. จำนวนผู้บาดเจ็บ และถนนที่เกิดอุบัติเหตุ ช่วงเดือนตุลาคม 2556 – กันยายน 2557 รายละเอียดดังตารางที่ 2- 3

จำนวนผู้บาดเจ็บ			ถนนที่เกิดอุบัติเหตุ		
รวม (ราย)	ชาย (ราย)	หญิง (ราย)	ทางหลวง	ในเมือง	ชนบท
12,736	7,481 (58.74%)	5,255 (41.26%)	4,805 (37.50%)	3,462 (27.02%)	4,548 (35.49%)

ประเภท	ยานพาหนะ								
	MC.	บิ๊กอัพ	PC.	รถจักรยานยนต์	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รถตู้	จักรยาน	คนเดินเท้า
	ผู้บาดเจ็บ	8,874 (69.68%)	1,904 (14.95%)	1,726 (13.55%)	19 (0.15%)	18 (0.14%)	51 (0.40%)	42 (0.33%)	47 (0.37%)
ผู้เสียชีวิต	102	-	21	1	-	6	4	2	11

3. จำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ (ข้อมูลจากแบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บโรงพยาบาลประจวบคีรีขันธ์ ปี พ.ศ. 2556 – 2557) รายละเอียดดังตารางที่ 4

ปี	จำนวนผู้บาดเจ็บทั้งหมด (ราย)	จำนวนผู้เสียชีวิต (ราย)	ช่วงอายุ 1- 10 ปี (ราย)	สวมหมวกนิรภัย
2556	2,877	1	77	0
2557	3,063	1	79	5

ข้อมูลจากตารางทั้ง 4 ข้างต้น บ่งชี้สาเหตุสำคัญของการเสียชีวิตเกิดขึ้นในเด็กและเยาวชนที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะ ทีมกู้ชีพกู้ภัยจังหวัดประจวบคีรีขันธ์และเครือข่ายได้วิเคราะห์ปัญหาาร่วมกัน และลงมติที่จะแก้ไขปัญหาที่ “ต้นเหตุ” โดยจะทำงานเชิงรุก ไปยังกลุ่มเป้าหมายเด็กและเยาวชนในสถานศึกษาให้เข้ามามีส่วนร่วมต่อการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยจะสร้างจิตสำนึกให้แก่เด็กและเยาวชน ผู้ปกครองและคนใกล้ชิดผ่านโครงการ “ปลูกพลัง สร้างเครือข่าย การป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดประจวบคีรีขันธ์” มุ่งหวังให้เกิดความระมัดระวังในการใช้รถใช้ถนน และลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ในเด็กและเยาวชนโดยมีทีมกู้ชีพ กู้ภัยสว่างราษฎร์ศรัทธา บางสะพาน (Rescue 32) และทีมงาน ภาคีเครือข่ายเป็นแกนขับเคลื่อนงาน ซึ่งโครงการดังกล่าวได้รับความเห็นชอบและสนับสนุนงบประมาณดำเนินการจาก คณะทำงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจากระดับจังหวัด (สอจร.) โดยการสนับสนุนของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

ค้นหาพื้นที่นำร่อง..สู่ถนนปลอดภัย

โครงการ “ปลูกพลัง สร้างเครือข่าย การป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดประจวบคีรีขันธ์” ได้กำหนดกลุ่มเป้าหมายและพื้นที่ดำเนินการไว้ ดังนี้ 1) เครือข่ายกู้ชีพกู้ภัย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในจังหวัด 2) โรงเรียนต่างๆ และวิทยาลัยต่างๆ ในจังหวัด 3) อาสาสมัครจังหวัด 4) เยาวชนนอกระบบการศึกษาในพื้นที่ 5) เครือข่ายชุมชน ผู้ปกครองในพื้นที่และ 6) ภาคีเครือข่ายที่เข้าร่วมกิจกรรมรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

กำหนดกรอบการทำงาน... เน้นการสร้างเครือข่ายในสถานศึกษา ด้วย เทคนิค Learning by Doing ตาม Model กู้ชีพฯ สว่างเบญจธรรม จังหวัดสมุทรสงคราม

ทีมกู้ชีพฯ สว่างราษฎร์ศรัทธา บางสะพาน (Rescue 32) ได้ปรึกษาทีมพี่เลี้ยง สอจร.ภาคกลาง และทีมกู้ชีพฯ สว่างเบญจธรรม จังหวัดสมุทรสงคราม ถึงแนวทางกรอบการทำงาน ที่มุ่งเน้นสร้างเครือข่าย ปลูกจิตสำนึกในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม โดยจะเน้นพฤติกรรมเสี่ยงหลักเรื่องการสวมหมวกนิรภัยเพื่อให้เห็นรูปธรรมชัดเจน อาศัย เทคนิค Learning by Doing โดยสกัดชุดความรู้ ออกเป็นขั้นเป็นช่วง (ครอบคลุมทฤษฎีและปฏิบัติ) ลงไปให้ความรู้สถานศึกษา ในระดับประถม และมัธยม แต่ระหว่างดำเนินกิจกรรม คณะทำงานได้ขยายกลุ่มเป้าหมายไปยังโรงเรียนอนุบาล และอาชีวศึกษาด้วย รายชื่อสถานศึกษาที่เข้าร่วมโครงการ แบ่งตามระดับชั้น มีดังต่อไปนี้

ระดับชั้นอนุบาล ได้แก่ โรงเรียนธนาคารอมสิน (ระดับชั้นอนุบาล-มัธยม) โรงเรียนอนุบาลประจวบคีรีขันธ์

ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น1-3 ได้แก่ โรงเรียนทับสะแกวิทยาโรงเรียนบ้านบางสะพานน้อย โรงเรียนประจวบวิทยาลัย

ระดับชั้น ปวช. ปวส. ได้แก่ วิทยาลัยการอาชีพบางสะพาน เทคนิคประจวบคีรีขันธ์โดยเชื่อมกับนายอำเภอ ผลักดันเรื่องการสวมหมวกนิรภัย100% ทั้งอำเภอ

ระดับท้องถิ่น ได้แก่ อบต. ชัยราชชุมชนบ้านปากคลอง ชุมชนบางสะพาน และรพ.บางสะพานน้อย (ได้รับโล่มาตรการองค์กรสวมหมวกนิรภัย 100% จากส่วนกลาง)

กิจกรรมที่ใช้ก่อนการตี...แบ่งเป็น

1. กิจกรรมที่ใช้กระตุ้นจิตสำนึกเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงหลักเรื่องการสวมหมวกนิรภัยเริ่มจาก

1) จัดประชุมเครือข่ายผู้เกี่ยวข้องเพื่อชี้แจงทำความเข้าใจร่วมกัน ในการดำเนินกิจกรรมภายใต้โครงการ

2) การอบรมพัฒนาเครือข่ายการลดอุบัติเหตุให้นักเรียนในสถานศึกษา ที่เป็นกลุ่มเป้าหมาย เจ้าหน้าที่ ผู้บริหารของโรงพยาบาล รวมถึงบุคลากร

แกนนำในท้องถิ่นที่เข้าร่วมโครงการโดยออกแบบกิจกรรมเน้นทฤษฎี learning by doing ใช้เทคนิค 5 ส. และเลือกใช้สื่อที่น่าสนใจในการกระตุ้นจิตสำนึก เช่น clip VDO หนังสือ Facebook Line Group YouTube ซึ่งเป็นสื่อที่เด็กเข้าถึงง่ายและดูน่าสนใจ ชวนเห็นปัญหาทั้ง 3 ปัจจัย จากนั้นชวนลงพื้นที่ (ภาคปฏิบัติ) ค้นหาจุดเสี่ยง จัดทำข้อมูลสถิติในพื้นที่ ใช้ slide ในการให้ความรู้ (เข้า เป็นทฤษฎี ความรู้ทั่วไป พฤติกรรม เสริม FR พื้นคินชีพเบื้องต้น บ่อยจะลงพื้นที่ดูจุดเสี่ยง แล้วกลับมาเขียนสิ่งที่พบเห็นในพื้นที่ภาคสนาม)

3) การให้ความรู้ผ่านที่ประชุม OD เฉพาะเรื่องความปลอดภัยทางถนน(Organization Development) ให้กับพนักงานและผู้บริหารในโรงพยาบาล มีผู้อำนวยการเป็นประธาน ก่อนกำหนดเป็นมาตรการองค์กร หากไม่สวมหมวกนิรภัยมีโทษปรับ 50 บาทแต่ถ้าเจ้าหน้าที่ของโรงพยาบาลโดนจับปรับนอกเขตโรงพยาบาลเพราะฝ่าฝืนกฎหมาย เจ้าหน้าที่ต้องไปเสียค่าปรับและส่งชื่อกลับมายังโรงพยาบาล เพื่อตัดเงินเดือนและพิจารณาค่าตอบแทนพิเศษอื่นๆ ผลลัพธ์และเสียงสะท้อนจากเจ้าหน้าที่โรงพยาบาล พบว่าไม่ได้รับแรงต้าน แต่ร้องขอให้โรงพยาบาลสนับสนุนการสวมหมวกนิรภัยโดยจัดหามาแจกให้กับเจ้าหน้าที่ผลที่ได้จากการอบรมดังกล่าว คือนักเรียน เจ้าหน้าที่แกนนำท้องถิ่น มีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับการขับขี่ยานพาหนะอย่างปลอดภัย อันตรายจากการไม่สวมหมวกนิรภัย การค้นหาจุดเสี่ยงจุดอันตราย ที่สำคัญได้เรียนรู้ว่าทำไมต้องป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน



2. **กิจกรรมการแก้ไขจุดเสี่ยง บริเวณโค้งเขาโพธิ์** ซึ่งเป็นจุดอันตรายที่เกิดอุบัติเหตุทุกครั้งเมื่อฝนตก เริ่มจากคณะทำงานร่วมกับผู้อำนวยการโรงพยาบาลบางสะพานน้อย จัดทำข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ ณ จุดดังกล่าว เข้าหารือกับแขวงทางหลวงชุมพร ถึงสถานการณ์ความไม่ปลอดภัยและความรุนแรงที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง (ความถี่ของจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุสูงที่สุด 26 ครั้งต่อวัน) รวมถึงกำหนดมาตรการระยะสั้น โดยคณะทำงานได้นำรถฉุกเฉินเปิดไฟวับวาบในช่วงฝนตก ณ บริเวณก่อนถึงทางโค้งเขาโพธิ์ เพื่อเตือนผู้ใช้ทางให้ลดความเร็วและเพิ่มความระมัดระวังในบริเวณดังกล่าว ระหว่างรอแผนระยะยาวที่ทางหลวงได้จัดทำแผนขออนุมัติงบประมาณติดตั้งเสาไฟตลอดทุกช่วง รวมถึงการเพิ่มความถี่ให้ผิวทาง ฯลฯ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ

ทุนเดิมที่มีอยู่แล้ว...จุดแข็ง จุดอ่อนของพื้นที่

ความสำเร็จ ณ จุดเริ่มต้นของโครงการ เกิดจากต้นทุนเดิมและแรงบันดาลใจของทีมกู้ชีพ กู้ภัย ที่มีบทบาทเด่นชัดในเรื่องการทำงานเพื่อสังคม (ถ่ายทอดจากรุ่นสู่รุ่น) ประกอบกับการใช้ข้อมูลสารสนเทศ “ซง” เสนอผู้บริหาร ไม่ว่าจะป็นนายอำเภอหรือผู้อำนวยการโรงพยาบาล/สถานศึกษา สร้างจุดสนใจให้กับกิจกรรมโดยอาศัยทักษะในการใช้ social media ทำหนังสือกระตุ้นการรับรู้และสร้างการมีส่วนร่วมจากทีม/ชุมชน/กลุ่มเป้าหมาย/ภาคีเครือข่าย เพื่ออุดช่องว่างที่ชุมชนตั้งคำถามว่า ทำไมต้องทำ ทำแล้วได้อะไร...และในขณะเดียวกัน การลุกขึ้นมาทำงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของทีมกู้ชีพ สามารถเปลี่ยนมุมมองและทัศนคติของคนภายนอกที่มองกู้ชีพกู้ภัยในภาพลักษณ์ที่ไม่ดีในอดีต กลายเป็นสร้างโอกาสและต้นทุนบางอย่างให้กับทีม เมื่อส่วนกลางเห็นศักยภาพและความมุ่งมั่น ได้สนับสนุนงบประมาณ และต้นทุนในการทำงาน กลับคืนพื้นที่ เช่น หนุนปั้มในการเรียนการสอนกู้ชีพ

ปัญหาอุปสรรค

คณะทำงานได้รวบรวมปัญหาอุปสรรคระหว่างดำเนินกิจกรรม และพบว่าเกิดจากคณะทำงานมีงานประจำ เพื่อนร่วมงานไม่เข้าใจและคิดว่าไม่ใช่หน้าที่ รวมถึงเรื่องช่วงเวลาที่ดำเนินกิจกรรมไปกระทบกับงานประจำ หากมี power support ในระดับนโยบายและการจัดการเอกสาร ทั้งรายงานการเงินและรายงานงวด น่าจะส่งผลให้การดำเนินกิจกรรมของคณะทำงานมีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะการจัดกิจกรรมอบรมที่น่าสนใจ เช่น เทคนิคการทำ clip หรือหนังสือ ซึ่งเป็นเครื่องมือที่จะกระตุ้นและสร้างองค์ความรู้ใหม่เพื่อเชื่อมร้อยกลุ่มผู้เข้ารับการอบรมไปแล้วไม่ให้เกิดความเสียหายและที่จะขาดเสียมิได้คือกลไกการ Coaching ของทีมพี่เลี้ยงจังหวัดสมุทรสาคร ที่ควรจะมีการเติมเต็มระหว่างทางที่ดำเนินโครงการ

บทเรียนความสำเร็จ

การทำงานของคณะทำงาน กู้ชีพ กู้ภัย จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ในการสร้างความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นในพื้นที่นั้น ความสำเร็จเกิดขึ้นหลายส่วนซึ่งแต่ละส่วนสามารถถอดบทเรียนได้ดังนี้

1. การต่อยอด Model กู้ชีพ กู้ภัย มูลนิธิสว่างเบญจธรรม โดยใช้เทคนิค Learning by Doing เป็นฐานคิดในการทำงาน
2. การใช้ข้อมูลคุณภาพและข้อมูลเชิงปริมาณ “ขง” เพื่อ “ช้อน” ผู้บริหารให้เห็นความสำคัญและร่วมผลักดันกิจกรรมภายใต้โครงการให้ประสบความสำเร็จ จนสามารถขยายผลไปยังอำเภอ และท้องถิ่น
3. การแก้ปัญหาจุดเสี่ยง โดยใช้ข้อมูลและทักษะที่มีอยู่ผ่าน Social Media กระตุ้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้กำหนดงบประมาณและมาตรการแก้ไขปัญหาระยะยาวเป็นผลสำเร็จ
4. คณะทำงานมีทักษะหลายด้าน และสวมหมวกหลายใบ (สวมบท กู้ชีพ เจ้าหน้าที่ IT ของโรงพยาบาล และเป็นดีเจจัดรายการวิทยุ)

ความสำเร็จเบื้องต้นเหล่านี้ น่าจะส่งผลให้การทำงานเพื่อความปลอดภัยทางถนนของทีมกู้ชีพ กู้ภัย จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ มองเห็นปลายทางที่จะผลักดันภูเขาแห่งปัญหาที่ว่าให้ลดลงอย่างช้าๆ แต่ทว่ายั่งยืนในอนาคต

16. สื่อสอนใจเด็กเวียงแหงเมาไม่ขับจังหวัดเชียงใหม่

ผมได้เห็นตัวอย่างในหมู่บ้านที่มีคนแก้ดื่มเหล้า วยุ่นเมาเหล้าและมีการแข่งรถชิงกัน ตอนทำโครงการรู้สึกตื่นเต้น ไม่รู้ว่าจะสำเร็จหรือไม่ แต่ก็อยากทำเพราะงานนี้ทำแล้วได้ความปลอดภัยกับตัวเอง... เสียขบอกเล่าที่แฝงรอยยิ้มของน้องแมน หรือ ด.ช.ทีปกร โชคศักดิ์ศิริกุลหนึ่งในแกนนำเยาวชนที่เข้าร่วมโครงการ

อำเภอเวียงแหงเป็นอำเภอที่อยู่ติดชายแดนประเทศไทย-พม่า อยู่ห่างจากตัวเมืองเชียงใหม่เป็นระยะทาง 170 กิโลเมตร มีความหลากหลายของประชากรจาก 9 ชาติพันธุ์ ซึ่งส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรมและรับจ้างทั่วไป ลักษณะเส้นทางในพื้นที่ค่อนข้างคดเคี้ยวและสูงชัน เป็นถนนรวิงสวนทางเดียว มีจุดเสี่ยงทางโค้งหลายจุดทั้งถนนสายหลักและมีจุดเสี่ยงในชุมชน 6 จุด ถนนมีความชำรุด ไม่มีสัญญาณไฟจราจร มีการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดโค้งทุกเดือน การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ เช่น ชาวบ้านมีการดื่มเหล้าหลังการทำงานช่วงเย็นแล้วเกิดอุบัติเหตุ ส่วนเยาวชนในพื้นที่ซึ่งมีพฤติกรรมซิ่งรถจักรยานยนต์ดัดแปลง และซึกชนกันแข่งรถซึ่งตามถนนในหมู่บ้านเป็นประจำจนเกิดรถล้มบาดเจ็บเล็กน้อยแต่ไม่ถึงขั้นเสียชีวิต รวมทั้งผู้ปกครองที่ไม่สวมหมวกกันน็อกเวลาซิ่งรถในหมู่บ้านหรือในการมารับลูกหลานที่โรงเรียน เป็นต้น ประกอบกับเมื่อกลางปี 2558 เกิดเหตุการณ์เด็กเวียงแหงคนหนึ่ง มีพฤติกรรมเมาแล้วขับจนทำให้เกิดอุบัติเหตุหมู่ชนกลุ่มนักปั่นจักรยานบนถนนในเมืองเชียงใหม่ จนกลายเป็นเหตุการณ์สะเทือนขวัญและถูกกล่าวถึงอย่างกว้างขวางจึงเป็นที่มาของการทำโครงการเด็กเวียงแหงร่วมลดปัญหาเมาไม่ขับ

เด็กนักเรียนในระดับมัธยมศึกษาจึงเป็นกลุ่มเป้าหมายของโครงการ เพราะเป็นวัยที่อยู่ในช่วงหัวเลี้ยวหัวต่อและมีพฤติกรรมเสี่ยงดังกล่าว โดยมีแกนนำนักเรียนจาก 3 โรงเรียนเข้าร่วมโครงการ ได้แก่ โรงเรียนบ้านเปียงหลวงโรงเรียนเวียงแหงวิทยาคมและโรงเรียนบ้านนามน (ร.ร.ประจำ)

รวมจำนวน 50 คนซึ่งสิ่งที่อยากเห็นจากงานนี้ คือ อยากให้เด็กมีความรู้ความเข้าใจและเปลี่ยนความคิดว่า **อุบัติเหตุป้องกันได้** โดยเริ่มจากตัวเอง สร้างการมีส่วนร่วมของเยาวชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับและต้องการเผยแพร่ความคิดของเด็กและเยาวชนที่มีต่ออุบัติเหตุจากการดื่มสุรา งานนี้จึงเน้นการทำงานที่让孩子ได้คิด วางแผน และลงมือทำกิจกรรมด้วยตัวเอง จุดเริ่มต้นให้เยาวชนได้ใช้ศักยภาพที่มีทั้งด้านความคิดสร้างสรรค์บวกกับพลังกายพลังใจที่มีมาทำประโยชน์ให้กับตนเอง เพื่อนและสังคม เป็นการสร้างแรงบันดาลใจให้เยาวชนมีจิตอาสาโดยใช้ “สื่อ” เป็นตัวกลางในการสร้างการเรียนรู้ให้กับเยาวชน เพราะเป็นเรื่องที่เยาวชนให้ความสนใจและเข้าใจได้ง่าย ซึ่งในช่วงก่อนเริ่มโครงการทางพี่เลี้ยงโครงการจากศูนย์สร้างเสริมสุขเพื่อสังคม คณะครู และแกนนำนักเรียนทั้ง 3 โรงเรียนได้พูดคุยทำความเข้าใจ และรับฟังความคิดเห็นต่อความเป็นไปได้ของการทำงาน



ในกระบวนการเรียนรู้ของเด็กเวียงแหง ในการลดปัญหาเมาไม่ขับ สิ่งที่มอง คือ

- 1) ผู้ส่งสาร (เยาวชนเป็นผู้ผลิตสื่อ)
- 2) สาร (การสอดแทรกเรื่องราวเกี่ยวกับการขับชี่ไว้ในเรื่องราว)
- 3) ช่องทางการสื่อสาร (โปสเตอร์และหนังสือ)
- 4) ผู้รับสาร (เด็กเยาวชน และคนในชุมชน) กิจกรรมการเรียนรู้ของเด็กเวียงแหงจึงเริ่มจากการเข้าค่ายอบรม 2 วันเพื่อเติมความรู้ใน 2 เรื่อง ได้แก่ ความรู้กฎหมายจราจร มีเจ้าหน้าที่ตำรวจ

ในพื้นที่เป็นวิทยากร และความรู้ในการผลิตสื่อรณรงค์ มีนักศึกษาจากมหาวิทยาลัยแม่โจ้มาสอนขั้นตอนการทำหนังสือและโปสเตอร์ และมีพี่ๆ จากบริษัทแคนนอนมาสอนวิธีและเทคนิคการใช้กล้องดิจิทัลในการผลิตสื่อ รวมทั้งเสริมในเรื่องการสร้างแรงบันดาลใจในการทำกิจกรรมเพื่อส่วนรวม จากนั้นได้ทำการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูลความคิดเห็นของกลุ่มเยาวชนในพื้นที่เพื่อให้รู้ว่าเยาวชนคิดอย่างไรกับการเกิดอุบัติเหตุจากเมาแล้วขับ จะป้องกัน/ลดอุบัติเหตุอย่างไร เมื่อได้รับความรู้และรวบรวมข้อมูลเบื้องต้นเสร็จแล้ว เด็กเด็กจึงได้พูดคุยเพื่อวางแผนแบ่งหน้าที่ในแต่ละฝ่าย ฝ่ายเก็บรวบรวมข้อมูล ฝ่ายกองถ่ายทำตัดต่อ ฝ่ายช่องทางการเผยแพร่ และเริ่มดำเนินการผลิตสื่อตามสายงานที่แบ่งหน้าที่รับผิดชอบ ในส่วนของโปสเตอร์ มีการจัดประกวดโปสเตอร์โรงเรียนละ 3 แผ่น โดยให้ครูจากแต่ละโรงเรียนให้คะแนนและลง Face book ให้นักเรียนโหวตโปสเตอร์ที่ชอบ โปสเตอร์ที่ชนะรางวัลที่ 1-3 จะถูกนำมาจัดทำเป็นป้ายคัทเอ๊าท์ติดในจุดเสี่ยงในชุมชน 3 จุด และในตัวอำเภอเวียงแหง 3 จุด

ในส่วนของหนังสือเด็กแต่ละโรงเรียนกลับไปผลิตสื่อหนังสือของเด็กแต่ละโรงเรียน แต่ผลงานที่มีความโดดเด่นของผลงานที่มีความน่าสนใจและมีเนื้อหาที่มาจากเรื่องราวในชุมชน คือผลงานของโรงเรียนบ้านนามน ซึ่งเป็นโรงเรียนประจำที่จัดตั้งด้วยโครงการพิเศษเพื่อช่วยเหลือเด็กชนเผ่าและเด็กด้อยโอกาส พล็อตหนังสือที่เด็กถ่ายทอดจากเรื่องราวที่เห็นในชีวิตประจำวัน เป็นเรื่องราวของเด็กนักเรียนชายคนหนึ่ง เห็นพ่อของตนเองดื่มเหล้ามาทุกวัน ทำให้ตนเองหันไปคบเพื่อนที่มีพฤติกรรมเสี่ยง คือ ดื่มเหล้า ชีรภซึ่งจนตนเองประสบอุบัติเหตุบาดเจ็บ จึงเกิดสำนึกผิด เพื่อนๆ ก็มาขอโทษพ่อแม่ของเด็กคนนั้น พ่อแม่เห็นลูกบาดเจ็บจึงฉุกคิดได้ พ่อปรับปรุงตัวเลิกดื่มเหล้า กลับมามีครอบครัวที่อบอุ่นอีกครั้ง... หนังสือเรื่องนี้ได้เผยแพร่ลงใน Social network ทั้งใน Face book และ YouTube



จากกิจกรรมเล็กเล็กในระยะเวลาไม่กี่เดือน ทำให้เด็กแกนนำได้รับความรู้เกี่ยวกับวินัยจราจร การทำโปสเตอร์ การทำหนังสือ รวมทั้งการใช้กล้องถ่ายรูปและวิดีโอ เรื่องพวกนี้เป็นความรู้ใหม่สำหรับเด็ก จนทำให้เด็กนักเรียนที่ผ่านกระบวนการเรียนรู้เกิดการปรับวิถีคิดและพฤติกรรมอย่างเห็นได้ชัดในเรื่องการสวมหมวกกันน็อคทุกครั้ง เลิกดื่มเหล้าและซิ่งรถด้วยความระมัดระวัง “เมื่อก่อนซิ่งรถยังไวกี่ได้ เราจะไม่สนใจใครยังเสียงดังยังมันส์ แต่ตอนนี้ไม่ซิ่งแบบนี้แล้วต้องสนใจคนอื่นมากขึ้น และต้องใส่หมวกกันน็อคทุกครั้ง” ส่วนมุมมองของผู้ใหญ่ใจดีที่คอยสนับสนุนเด็ก ในมุมมองของคุณครูมองว่าเด็กที่ได้เรียนรู้การผลิตสื่อจะเป็นกำลังสำคัญในการทำสื่อของโรงเรียนต่อไป ทั้งในการถ่ายภาพกิจกรรมของโรงเรียน การจัดทำหนังสือส่งประกวดซึ่งเป็นเรื่องราวของการอนุรักษ์ลำน้ำแม่หาด ซึ่งเป็นลำน้ำที่หล่อเลี้ยงคนในชุมชน สื่อที่เด็กทำขึ้นสามารถนำไปเผยแพร่ในงานของชุมชน รวมทั้งใช้เป็นสื่อการเรียนการสอนได้อีกด้วย ในมุมมองของเจ้าหน้าที่ตำรวจมองว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเพราะคนในชุมชนเพราะส่วนใหญ่เป็นกลุ่มชาติพันธุ์ ไม่ได้เรียนรู้กฎจราจร และไม่มีใบขับขี่ เด็กได้ทำโครงการนี้ถือเป็นเรื่องที่ดีได้ทั้งความรู้ในการขับขี่ และสื่อที่เด็กทำก็จะนำไปสอนเรื่องจราจรให้กับนักเรียนในโรงเรียนอื่นๆต่อไปเพราะดูเข้าใจง่าย

แม้ตลอดระยะเวลาการทำงานที่ไม่ได้ราบรื่นนักเนื่องจากปัญหาเรื่องเด็กไม่ค่อยมีเวลา ทำให้การอบรมมีระยะเวลาสั้นเกินไปต่อการสร้างความเข้าใจในหลายเรื่องให้กับเด็ก การผลิตสื่อต้องจัดสรรเวลามาทำร่วมกันโดยต้องใช้ช่วงเลิกเรียน นอกจากนี้ยังมีปัญหาเรื่องความไม่พร้อมของอุปกรณ์ ฟ้าฝนไม่

เป็นใจ และเด็กยังไม่ค่อยรู้เทคนิคในการทำสื่อ และยังขาดการติดตามผลว่าสื่อที่เผยแพร่ออกไปทั้งป้ายคำเอาท์ที่ติดไว้ตามจุดเสียงและหนังสือที่เผยแพร่ออกไปได้รับการตอบสนองเป็นอย่างไร

งานนี้เป็นจุดเริ่มต้นให้คนเห็นความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่อยากได้ โดยเริ่มจากกลุ่มเด็กที่มีพฤติกรรมเสี่ยง สร้างการเรียนรู้ผ่านการจัดทำ “สื่อ” ที่เหมาะสมกับพื้นที่และใช้ได้จริงไม่ใช่สื่อสำเร็จรูปทั่วไป แต่เป็นสื่อที่เด็กได้ร่วมคิด ลงมือทำ จนเกิดความรู้สึกรับผิดชอบเป็นเจ้าของสื่อ จนก่อเกิดการเปลี่ยนแปลงจุดเล็กเล็กในกลุ่มเด็กซึ่งจะเติบโตไปพร้อมกับความตระหนักต่อการป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้ทุกวินาที

เสียงสะท้อนจากผู้ทำโครงการ

การทำโครงการนี้มีเจตนาเพื่อให้เด็กและเยาวชนในพื้นที่อำเภอเวียงแหงได้เข้าใจว่าอุบัติเหตุเป็นเรื่องที่เกิดขึ้นกับตัวเรา ต้องแก้ที่ตัวเราและเป็นเรื่องที่ป้องกันได้ “ถ้าเด็กเข้าใจเขาจะไม่เป็นต้นเหตุทำให้ใครเดือดร้อน ถึงขั้นเสียชีวิต” เหมือนบทเรียนที่เรา รู้กันว่ามีเด็กเวียงแหงไปเรียนที่เชียงใหม่ แล้วไปดื่มเหล้า ขับรถชนจักรยานเสียชีวิต มีการเผยแพร่เรื่องนี้ใน Social Media ทำให้สังคมภายนอกคิดว่าเด็กเวียงแหงเป็นเด็กบนดอย ไม่มีความรับผิดชอบเรื่องการขับขี่ ภาพพจน์ของเด็กเวียงแหงติดลบไปเลย

เมื่อได้มาทำงานก็ได้เน้นย้ำให้เด็กๆ ทั้ง 3 โรงเรียน คิดถึงเรื่องนี้ให้มาก เราจะต้องช่วยกันสร้างชื่อเสียงกลับมาให้ได้ ทุกขั้นตอนของการทำงานจึงแฝงไปด้วยการปลูกฝังคุณค่าให้เด็กมีวินัย มีความรับผิดชอบ เห็นคุณค่าของคนอื่น เมื่อเด็กร่วมโครงการก็ได้ฝึกฝนจนทำให้พวกเขาเปลี่ยนแปลงได้มากบ้างน้อยบ้าง แต่ก็สามารถทำให้เข้าใจว่าคนทุกคนมีคุณค่า เด็กๆ เกิดการเปลี่ยนพฤติกรรม การขับซิ่งรถ จากประมาทโลดโผน มาขับซื่ออย่างปลอดภัย รู้จักรับผิดชอบตัวเอง และไม่ทำให้ใครเดือดร้อน ตรงนี้เองที่คนทำงานรู้สึก “เด็กๆ สอผ่านแล้ว เราเองก็สอผ่านแล้วเช่นกัน” แม้จะทำได้ไม่มาก แต่ก็คิดว่าคุณค่าที่เด็กได้ฝึกฝนจะติดตัวพวกเขาไปจนโต เป็นภูมิคุ้มกันให้พวกเขาดำเนินชีวิตไปในทางที่ดีต่อไป

17. โครงการเยาวชนอาสาจรรยา โรงเรียนโนนสะอาดพิทยาสรรค์ ตำบล/อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี

เยาวชนถือว่าเป็นอนาคตของชาติ หากเยาวชนมีจิตสำนึกที่ดีย่อมนำมาสู่อนาคตของชาติที่มั่นคงและยั่งยืน ดังสุภาษิตที่ว่า “ไม้อ่อนดัดง่ายไม้แก่ดัดยาก” การปลูกฝังวินัยจรรยาจึงต้องเริ่มจากเด็กและเยาวชน เพื่อสร้างจิตสำนึกและความรับผิดชอบในการใช้รถใช้ถนนที่ถูกต้องตั้งวัยเยาว์ย่อมส่งผลเมื่อเขาเหล่านี้โตขึ้นจะกลายเป็นทรัพยากรบุคคลที่มีคุณค่าของสังคม

สถานีตำรวจภูธรโนนสะอาด จึงได้ร่วมกับโรงเรียนโนนสะอาดพิทยาสรรค์ และภาคีเครือข่ายลดอุบัติเหตุจังหวัดอุดรธานี ได้แก่ สำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานี แขวงทางหลวงจังหวัดอุดรธานีที่ 1 บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ สาขาอุดรธานี โรงพยาบาลโนนสะอาด เทศบาลตำบลโนนสะอาด และอาสาสมัครกู้ภัย ตำรวจทางหลวง จุดบริการโนนสะอาด โดยได้รับงบประมาณสนับสนุนสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) จัดทำ “โครงการเยาวชนอาสาจรรยา” โดยเน้นกลุ่มเป้าหมายโรงเรียนมัธยมประจำอำเภอโนนสะอาด คือโรงเรียนโนนสะอาดพิทยาสรรค์ ซึ่งเป็นโรงเรียนที่ประสบความสำเร็จในการส่งเสริมให้มีการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ นอกจากนี้ยังมีมาตรการองค์กร แต่เมื่อเวลาผ่านไปภูเขาไฟลูกนี้ใกล้ดับมอดลง จึงจำเป็นต้องปลูกให้ปะทุอีกครั้งด้วยต้นทุนเดิมที่มีอยู่แล้ว จึงเป็นเรื่องไม่ยากที่จะดำเนินการ โดยอาศัยกระบวนการสร้างศูนย์การเรียนรู้ด้านการใช้รถใช้ถนนผ่านสถานีตำรวจภูธรโนนสะอาด (สถานีย่อยในสถานศึกษา) ซึ่งศูนย์การเรียนรู้ประกอบด้วยศูนย์การเรียนทางด้านทฤษฎีและเนื้อหาวิชาการ ซึ่งประกอบด้วยเนื้อหาวิชาการ หลักและหัวใจการใช้ถนนอย่างปลอดภัย กฎและวินัยจรรยา การแจ้งเหตุ การช่วยเหลือผู้ประสบเหตุและการส่งกลับ การเยียวยาหลังเกิดเหตุ เพื่อให้นักเรียนได้มองเห็นภาพการจราจรทั้งระบบ นอกจากนี้ยังมีกิจกรรมทาสีตีเส้น ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรภายในสถานศึกษา ซึ่งสามารถใช้เป็นสถานที่ทดสอบการขับขี่เบื้องต้นเพื่อให้

นักเรียนสามารถเรียนรู้และซึมซับสิ่งที่ถูกต้องทุกวันจนเป็นนิสัย แต่ทุกอย่างจะเป็นไฟไหม้ฟางและเสื่อมไปตามเวลา เราจึงต้องสร้างคนที่จะมีรักษาสืบไป จากรุ่นสู่รุ่นโดยการอบรมอาสาจรรยา เพื่อเป็นผู้ช่วยเหลือเจ้าพนักงานจรรยาในการอำนวยความสะดวกด้านการจรรยาและจัดการจรรยาในสถานศึกษา นอกจากนี้เยาวชนอาสาจรรยาที่เป็นกลุ่มแกนนำยังเป็นวิทยากรรุ่นเยาว์ประจำศูนย์การเรียนรู้ สามารถถ่ายทอดความรู้ให้กลุ่มเพื่อนๆ ในโรงเรียนและยังสามารถเป็นที่เลี้ยงให้กับเพื่อนนักเรียนในระดับเดียวกัน หรือรุ่นน้องระดับประถมศึกษาที่จะมาศึกษาดูงาน นอกจากนี้ศูนย์การเรียนรู้ด้านการจรรยาในสถานศึกษายังเป็นแหล่งเรียนรู้ของชุมชนได้อีกด้วย ทั้งมีการรวบรวมสื่อการสอนทางอิเล็กทรอนิกส์และสื่ออื่น ๆ ไว้ด้วย จึงง่ายต่อการใช้และการถ่ายทอดโดยเยาวชนอาสาจรรยา ซึ่งหากสามารถพัฒนาต่อยอดไปได้ สำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานีมาประเมิน อาจมีการลดชั่วโมงอบรมในการสอบใบอนุญาตขับรถได้อีกด้วย ซึ่งเชื่อว่าสามารถดำเนินการได้ในอนาคตอันใกล้

จุดเด่นของโครงการ คือการสร้างศูนย์การเรียนรู้ด้านการจรรยาภายในสถานศึกษา ผ่านสถานีตำรวจภูธรย่อย มีการอบรมอาสาจรรยานอกจากจะเป็นผู้ช่วยเหลือเจ้าพนักงานแล้ว ยังสามารถเป็นวิทยากรประจำศูนย์การเรียนรู้ได้อีกด้วย ซึ่งศูนย์การเรียนรู้มีทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ สามารถเป็นแหล่งการเรียนรู้ได้ในระดับอำเภอได้เป็นอย่างดี

ปัจจัยแห่งความสำเร็จคือ ความร่วมมือร่วมใจของภาคีเครือข่ายลดอุบัติเหตุจังหวัดอุดรธานีที่ช่วยเติมเต็มในส่วนที่ขาด โดยการนำข้อดีของแต่ละองค์กรมารวมกันไว้ที่ศูนย์การเรียนรู้

กลุ่มโครงการ อาสาสมัครจราจร

18. โครงการเสริมสร้างเครือข่ายอาสาจราจรในการป้องกัน แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดบึงกาฬ

จากข้อมูลเกี่ยวกับการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร มีสาระสำคัญ คือ ในปีพ.ศ.2555 คนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนกว่า 12,000 คน หรือเฉลี่ยวันละ 30 คนเศษสร้างความสูญเสียกว่า 70,000 ล้านบาท โดย 1 ใน 3 ของผู้เสียชีวิต จะเป็นกำลังหลักของครอบครัว ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงต่อร่างกายและจิตใจจากการบาดเจ็บ พิการ ความสูญเสียดังกล่าวพบว่าผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บเป็นกลุ่มวัยรุ่นและวัยทำงานเป็นส่วนใหญ่ ความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุจราจรทำให้องค์กรต่างๆ ร่วมมือกันเป็นภาคีเครือข่ายในการบูรณาการการทำงานร่วมกัน กำหนดยุทธศาสตร์และแนวทางในการปฏิบัติการต่างๆ เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจรลงให้บรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ ซึ่งรัฐบาลมีมติรับรองแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน และ ประกาศให้อุบัติเหตุทางถนนเป็น “วาระแห่งชาติ” พร้อมทั้งตั้งเป้าหมายจะลดอัตราการเสียชีวิตให้น้อยกว่า 10 คน/ประชากรแสนคนในอีก 10 ปี

สอจร.ได้ดำเนินการเพื่อสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดการบาดเจ็บเสียชีวิต ให้ได้ตามเป้าหมายที่รัฐบาลกำหนดไว้ เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพในการดำเนินงาน การขับเคลื่อนงานป้องกันอุบัติเหตุจราจร สอจร. ได้กำหนดวิสัยทัศน์ในการขับเคลื่อนงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน คือ “เสริมพลังเครือข่าย สร้างจังหวัดถนนปลอดภัย” สอจร. ปรัชญาการทำงานคือ “พัฒนาเครือข่าย เสริมพลังภาคี สร้างความปลอดภัยบนถนน” ส่วนพันธกิจมุ่งเน้นพัฒนาเครือข่าย หนุนเสริมพลังการดำเนินงานภาคีเครือข่าย เพื่อสนับสนุนการป้องกันและแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เพื่อให้สอดคล้องแนวทางการขับเคลื่อนงานของ สอจร. ดำรวจภูธรจังหวัดบึงกาฬ มีแนวคิดที่จะสร้างภาคีเครือข่ายในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน โดยตำรวจภูธรจังหวัดบึงกาฬ จะเป็นเจ้าภาพในการสานงาน เสริมพลัง สร้างภาคี-เครือ

ข่ายระดับจังหวัดทุกภาคส่วน ให้เข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบนถนน เริ่มตั้งแต่เยาวชนในโรงเรียน ท้องถิ่นชุมชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการงานถนน ทั้งนี้เพื่อลดอันตรายการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนนให้ได้ตามเป้าหมายที่รัฐบาลกำหนดไว้

สถิติข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจราจรในเขตพื้นที่จังหวัดบึงกาฬ ปี 2556 ทั้ง 8 อำเภอ มีผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนโดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ 623 ราย เสียชีวิต 23 ราย และ ในปี 2557 มีผู้ได้รับบาดเจ็บ 797 ราย เสียชีวิต 49 ราย ถนนที่เกิดเหตุส่วนใหญ่เกิดเหตุบนถนนใน อบต./หมู่บ้าน/ชุมชน ซึ่งเป็นถนนสายรอง กว้างร้อยละ 60 (ข้อมูลจากบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัดมหาชน) ผู้ประสบเหตุส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผู้ใช้แรงงานและเยาวชน รถที่เกิดเหตุส่วนใหญ่ยังเป็นรถจักรยานยนต์ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการ ขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจร ขาดความรู้ในเรื่องกฎจราจรอย่างแท้จริง รวมถึงการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ไม่รู้หลักการขับขี่อย่างปลอดภัย ดื่มสุราขณะขับรถ และผู้ขับขี่ไม่สวมหมวกนิรภัย ข้อมูลดังกล่าว ผู้ประสบเหตุส่วนใหญ่เป็นผู้ใช้แรงงานและเยาวชน ถนนที่เกิดเหตุส่วนใหญ่เป็นถนนสายรอง ตำรวจภูธรจังหวัดบึงกาฬ ได้จัดกำลังตำรวจจราจรลงไปในพื้นที่จัดการจราจรในชุมชน แต่กำลังตำรวจจราจร ไม่เพียงพอที่จะเข้าไปจัดการจราจรบนถนนใน อบต./หมู่บ้าน/ชุมชน/ได้อย่างทั่วถึง ทำให้ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนมีเพิ่มมากขึ้น จึงมีแนวคิดที่จะสร้างเครือข่ายอาสาจราจรภาคประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในอบต./หมู่บ้าน/ชุมชน จัดระเบียบการจราจรบนถนนในชุมชน การบังคับใช้กฎหมายแบบบูรณาการ ส่งเสริมพัฒนาชุมชนให้เรียนรู้กฎจราจร การขับขี่อย่างปลอดภัย ทั้งนี้เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจราจรบนถนนใน อบต./ชุมชน/หมู่บ้าน ลดการบาดเจ็บ และเสียชีวิตของคนในชุมชน สร้างเครือข่ายอาสาจราจรที่เป็นเยาวชนในสถานศึกษาให้เข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันแก้ไขปัญหาจราจรในโรงเรียน และจัดการจราจรหน้าโรงเรียน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยกับเยาวชนในวัยศึกษาเล่าเรียน

โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเสริมสร้างภาคีเครือข่ายทุกระดับในจังหวัด บึงกาฬ ให้เข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนใน อบต./ชุมชน/หมู่บ้านเพื่อพัฒนาเครือข่ายฝ่ายปฏิบัติการให้เป็นอาสาจรรจร ทำหน้าที่เป็นผู้ช่วยตำรวจในการจัดระเบียบการจราจรให้สอดคล้องกับวิถีชีวิต ในชุมชนโดยยึดหลักการมีส่วนร่วมของชุมชนเพื่อให้อาสาจรรจรเข้าไปพัฒนา/ปลุกจิตสำนึกประชาชนในชุมชน/หมู่บ้าน/สถานศึกษา ให้มีวินัยในการใช้รถ ใช้ถนนอย่างถูกต้องและปลอดภัย และเพื่อลดปัญหาการบาดเจ็บ เสียชีวิต จากอุบัติเหตุบนถนนใน อบต./หมู่บ้าน/ชุมชน เพื่อเป็นโครงการนำร่อง ให้องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามาสนับสนุนสร้างเครือข่ายอาสาจรรจรเป็นของตนเอง

สำหรับกิจกรรม/วิธีการ/ขั้นตอนสำคัญ ประกอบด้วย การขอรับการ สนับสนุนงบประมาณจากขอรับการสนับสนุนจาก สสส.เพื่อใช้ในการอบรม อาสาสมัครจราจร จำนวน 100 คน

- กิจกรรมที่ 1 เริ่มต้นด้วยการ สร้างภาคีเครือข่ายเป็นคณะทำงาน ป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับ จังหวัด อำเภอ ท้องถิ่นผ่านเวที ประชุมคณะกรรมการจังหวัด เพื่อชี้แจงโครงการฯ และจัดประชุมคณะทำงาน เพื่อสังเคราะห์ ทุณเดิมในจังหวัดบึงกาฬและเลือกพื้นที่ อปท. นำร่อง เพื่อฝึกอบรมอาสาจรรจร 10 อปท. จำนวน 100 คน และจัดเวทีสะท้อนข้อมูล/ปัญหา การบูรณาการ ทำงานร่วมกันระหว่างตำรวจพี่เลี้ยง อปท.นำร่องทั้ง 10 อปท. และคณะทำงาน
- กิจกรรมที่ 2 การฝึกอบรมอาสาจรรจรเพื่อทำหน้าที่จัดการจราจร ฝึกอบรมอาสาจรรจรชุมชน อปท.นำร่อง ทั้ง 10 อปท. ๆ ละ 10 คน
- กิจกรรมที่ 3 การติดตามประเมินผลจัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ทั้ง จังหวัดโดยให้ อปท. นำร่องทั้ง 10 อปท.นำเสนอผลงานประกวดโดยนำเสนอ power point โดยมีภาคีเครือข่าย อปท.จากทุก อปท.เข้าร่วมเวทีแลกเปลี่ยน เรียนรู้ จัดประชุมคณะกรรมการจังหวัด เพื่อติดตามการขับเคลื่อนงานของ อปท. และช่วยแก้ไขปัญหา อุปสรรคที่เกิดขึ้นจัดวาระการประชุม คณะกรรมการและ

อปท.นำร่องทั้ง 10 อปท. (ประมาณ 5 ครั้ง) นำเสนอความก้าวหน้าในการทำงาน และมีการแต่งตั้งคณะทำงานประเมินผล/ประกวดการดำเนินงานของพื้นที่ใน ภาพรวมลงนิเทศในพื้นที่

- กิจกรรมที่ 4 ประชุมคณะทำงานฯ สรุปผลการปฏิบัติงาน

ผลสำเร็จมีภาคีเครือข่ายที่เป็นอาสาสมัครจราจรเพื่อช่วยเหลืองาน ตำรวจด้านอำนวยความสะดวกจราจร ป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนและงาน ด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนเพิ่มขึ้น จำนวน 100 คน ทำให้ประชาชนในพื้นที่ที่มีความปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนนมากขึ้นทำให้ ประชาชนได้มีส่วนร่วมในการดำเนินการกับปัญหาที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบ ของตนเอง สามารถแก้ไขปัญหาได้ถูกต้องตามวิถีของท้องถิ่นนั้นๆ อย่างยั่งยืน เกิดหมู่บ้านนำร่อง มีอาสาจราจรเข้ามาทำหน้าที่จัดระเบียบการจราจรรักษา ความปลอดภัยในชุมชนเกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้และแนวทางการทำงานที่ สามารถนำไปประยุกต์ใช้ในแต่ละพื้นที่ที่มีการขยายเครือข่ายการป้องกันอุบัติเหตุ ทางถนนไปยังชุมชนอื่นๆ ปัญหาการบาดเจ็บ เสียชีวิต ที่เกิดจากอุบัติเหตุทาง ถนนในชุมชนลดลงลดปัญหาข้อขัดแย้งระหว่างประชาชนกับเจ้าหน้าที่ของรัฐ ได้ในระดับหนึ่งผลกระทบจากการสูญเสียงบประมาณในการซ่อมแซม อุปกรณ์ เกี่ยวกับการจราจรของแนวทางหลวงลดลงปัญหาอาชญากรรมและยาเสพติด ในพื้นที่ลดลง จากการข่าวที่ได้รับจากกลุ่มอาสาสมัครจราจร

จากผลสำเร็จข้างต้นส่งผลให้คณะทำงานฯ ได้รับคำชมเชยจากหน่วยงานต่างๆ ในพื้นที่ เช่น จังหวัดบึงกาฬ สถานศึกษาต่างๆอาสาจราจร ที่ออก ปฏิบัติงานในพื้นที่สร้างความปลอดภัยด้านการจราจรและลดอุบัติเหตุทางการ จราจรได้จริง ได้รับเกียรติบัตรชมเชย จากหน่วยงานในพื้นที่นั้นๆ และยังทำให้ ตำรวจภูธรจังหวัดบึงกาฬ ได้รับงบประมาณสนับสนุนจากท่านผู้ว่าราชการ จังหวัดบึงกาฬ ให้จัดฝึกอบรมอาสาสมัครเพิ่มเพื่อให้ครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่ **มากไปกว่านั้น** อาสาจราจร ไม่ได้ทำหน้าที่เกี่ยวกับการจัดการจราจรเพียงอย่าง เดียว ยังสามารถช่วยเหลือกิจการด้านอื่นๆ ในพื้นที่อีกด้วย



กลุ่มโครงการ Technology/CCTV

19. โครงการการบังคับใช้กฎหมายด้วยกล้อง CCTV จังหวัดขอนแก่น

อุบัติเหตุทางถนน ยังเป็นปัญหาสำคัญของประเทศไทยในแต่ละปีมีการสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินเป็นจำนวนมากและยังมีแนวโน้มที่สูง จังหวัดขอนแก่นติดอันดับจังหวัดที่มีความสูญเสียอยู่ในลำดับต้นของประเทศ เพราะเป็นจังหวัดศูนย์กลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนทำให้มีผู้เข้ามาอยู่อาศัยและสัญจรผ่านเป็นจำนวนมากซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูง สถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่นและภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วนตระหนักถึงปัญหา จึงร่วมกันศึกษาและพบว่าพบว่าการบังคับใช้กฎหมายยังเป็นปัจจัยที่ทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนรักษาระเบียบวินัยจราจรและเคารพกฎหมายจราจรมากที่สุด จึงได้จัดทำโครงการบังคับใช้กฎหมายโดยใช้กล้อง CCTV ขึ้น โดยการใช้เทคโนโลยีที่มีอยู่มาช่วยในการบังคับใช้กฎหมาย ช่วยในการจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร ในข้อหาขับรถฝ่าฝืนไฟสัญญาณจราจร ขับรถฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ และจัดทำระบบจัดเก็บข้อมูลทางคอมพิวเตอร์เพื่อควบคุมตรวจสอบผู้กระทำความผิดจัดเก็บข้อมูลผู้กระทำความผิดซ้ำ เพื่อเพิ่มมาตรการในการลงโทษ ป้องกันการกระทำผิดซ้ำอีก พร้อมประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ผู้ใช้รถใช้ถนนควบคู่กับการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อให้ประชาชนเกิดความระมัดระวังปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากการใช้รถใช้ถนนในเขตเทศบาลนครขอนแก่นให้มากที่สุด

เริ่มต้น SWOT.....ในปีงบประมาณที่ผ่านมา (2557)สถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น ได้รับงบประมาณจากกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ(สสส.)เพื่อกวาดล้าง จับกุมผู้กระทำความผิดจราจรบันทึกกล้องวงจรปิดและกล้องดิจิตอลบันทึกภาพผู้กระทำความผิดวินัยจราจร ส่งหลักฐานไปที่บ้าน ให้จ่ายค่าปรับ และเพื่อเป็นการพัฒนาโครงการดังกล่าว ให้มีประสิทธิภาพและเกิดนวัตกรรมที่ทันสมัย สถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น จึงริเริ่มนำเทคโนโลยีกล้อง CCTV มาใช้ในการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งสามารถพัฒนาและเป็นต้นแบบให้กับสถานีตำรวจภูธรในสังกัดตำรวจภูธรภาค 4 เริ่มต้นด้วยการ **วิเคราะห์**

ปัญหา(SWOT) พบว่า จุดแข็ง ผู้ใช้รถใช้ถนนขาดวินัย ไม่เคารพกฎจราจร, ประชาชนผู้ที่เคารพกฎจราจรได้รับความเดือดร้อนจากผู้ฝ่าฝืน**จุดอ่อน** ขาดแคลนกำลังเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน,เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายได้ทุกช่วงเวลา**โอกาส** องค์กรภาคีเครือข่ายร่วมประชุมปรึกษาหารือเพื่อร่วมกัน กำหนดมาตรการ การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน อย่างสม่ำเสมอ,จังหวัดขอนแก่นยกระดับปัญหาของอุบัติเหตุทางถนน เป็นวาระของจังหวัด และมีคณะกรรมการระดับจังหวัดรับผิดชอบ (สอ.จร.) **แรงต้าน (ภาวะคุกคาม)** ผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีพฤติกรรมไม่ตระหนักต่อการเคารพกฎจราจร โดยมีการนำข้อมูลการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่หรือการบังคับใช้กฎหมายที่ถูกต้อง ไปเผยแพร่ผ่านสื่อ Social network ในลักษณะบิดเบือนไปจากข้อเท็จจริง

สำหรับวิธีการดำเนินการ คณะทำงานได้กำหนดให้มีการสำรวจ จุดเสี่ยง ที่มีผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรและน่าจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุตามด้วยการศึกษาเทคโนโลยีด้านกล้อง CCTV จากหน่วยงานของตำรวจ ที่มีการนำกล้อง CCTV มาใช้งานด้านการกวดขันวินัยจราจรจัดหาระบบดังกล่าวมาติดตั้งใช้โดยปรับให้เหมาะสมกับพื้นที่มอบหมายผู้รับผิดชอบ ในการดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนต่างๆ เช่น พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ, พ.ร.บ.ทางหลวงฯ, พ.ร.บ.ขนส่งฯ, พ.ร.บ.รถยนต์ เป็นต้นฝึกอบรม หรือจัดหาเจ้าหน้าที่ เพื่อให้สามารถดำเนินการทางด้านธุรการจราจรเกี่ยวกับการค้นข้อมูลจากทะเบียนรถผู้ฝ่าฝืนได้อย่างเป็นระบบ มีความถูกต้องของข้อมูล การออกและส่งใบสั่ง พร้อมพยานหลักฐานเกี่ยวกับการกระทำผิด โดยส่งทางไปรษณีย์ ลงทะเบียนตอบรับไปยังภูมิลำเนาของเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถที่กระทำผิดและ ติดป้ายประชาสัมพันธ์โครงการในจุดที่จะบังคับใช้กฎหมายให้ประชาชนทราบเพื่อให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติให้ถูกต้องตามกฎหมาย รวมทั้งประชาสัมพันธ์ทางสื่อออนไลน์ต่างๆ

โดยกำหนดตำแหน่งทางแยกที่ทำการติดตั้งกล้อง CCTV แบ่งเป็น 2 จุด จุดที่ 1 แยกท่าพระ/โกสุมพิสัย ถ.มิตรภาพ ต.ท่าพระ อ.เมือง จ.ขอนแก่น จุดที่ 2 ทางลอดอุโมงค์ถนนมิตรภาพ ต.ในเมือง อ.เมือง จ.ขอนแก่น

ป้ายประชาสัมพันธ์ทางออกอุโมงค์ถนนมิตรภาพ



ป้ายประชาสัมพันธ์ทางแยกท่าพระ



จัดอบรมแกนนำชุมชนเขตเทศบาลนครขอนแก่น และชุมชนท่าพระ จำนวน 90 คน โดยมี พ.ต.อ.นพดล เพ็ชรสุทธิ ผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น เป็นประธานในพิธีเปิดและมอบนโยบาย โดยมีผู้ร่วมในพิธีเปิด นายมนตรีสิงห์บุญณภัทร รองนายกเทศมนตรี และกลุ่มแกนนำชุมชนเขตเทศบาลนครขอนแก่น/ชุมชนเขตท่าพระโดย พ.ต.ท.ปรีชญามาต ไชยสุระ สารวัตรจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น ชี้แจงหลักสูตรและให้ความรู้เกี่ยวกับโครงการบังคับใช้กฎหมายโดยใช้กล้อง CCTV ที่อุโมงค์ทางลอด

ถนนมิตรภาพ และแยกท่าพระให้กับแกนนำชุมชนทุกชุมชนเขตเทศบาลนครขอนแก่น และชุมชนท่าพระ ซึ่งอยู่ใกล้ชิดกับประชาชนมากที่สุดและทำหน้าที่ในการดูแลเฝ้าระวังช่วยเหลือเจ้าหน้าที่ตำรวจ ซึ่งมีจำนวนไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติหน้าที่โดยแกนนำชุมชนที่เป็นอาสาสมัครสามารถประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เกี่ยวกับโครงการบังคับใช้กฎหมายโดยใช้กล้อง CCTV เพื่อให้ประชาชนในเขตความรับผิดชอบ เกิดความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ และให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร เพื่อให้ เกิดความตระหนักในกฎระเบียบและการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนได้

การบังคับใช้กฎหมายในเขตเทศบาลนครขอนแก่น

ตั้งด่านกวดขันวินัยจราจรมีการตั้งด่านตรวจผู้กระทำความผิดกฎจราจรในเขตเทศบาลนครขอนแก่น ทุกวัน ตั้งแต่ 10.00 น. – 12.00 น. และเวลา 13.00-15.00 น มีการตั้งด่านตรวจผู้กระทำความผิดกฎจราจรในเขตเทศบาลนครขอนแก่น ทุกคืน ตั้งแต่ 20.00 น. – 24.00 น. และการให้กล้อง CCTV ในการช่วยบังคับใช้กฎหมายโดยร่วมกับภาคีเครือข่ายในจังหวัดขอนแก่นจัดกิจกรรมรณรงค์เปิดงานเขตตรวจจับความเร็วด้วยกล้อง ตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ บนถนนมิตรภาพ จังหวัดขอนแก่น โดยได้กำหนดความเร็วตามกฎหมายกำหนด ดังนี้ รถเก๋ง รถปิคอัพ ขับเร็วบนถนนทางหลวงแผ่นดินกำหนดความเร็วไม่เกิน 90 กม./ชม. รถโดยสาร รถบรรทุก ขับรถบนถนนทางหลวงความเร็วไม่เกิน 80 กม./ชม. รถพ่วง ขับรถบนถนนทางหลวงความเร็วไม่เกิน 60 กม./ชม. รถจักรยานยนต์ ขับขี่บนถนนทางหลวงความเร็วไม่เกิน 80กม./ชม. โดยมีการตรวจจับรถที่วิ่งเร็วเกินที่กฎหมายกำหนด ด้วยกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติบนถนนมิตรภาพ ระยะทาง 14 กิโลเมตร ในเขตเทศบาลนครขอนแก่น โดยกำหนดให้รถเก๋ง ปิคอัพขับไม่เกิน 80 กม./ชม. เป็นต้น แล้วส่งหลักฐานไปที่บ้านให้มาจ่ายค่าปรับ ถ้าไม่ไปจ่ายค่าปรับจะประสานงานกับขนส่งมีผลต่อการระงับการต่อทะเบียนรถที่สำนักงานขนส่งจังหวัด

การบันทึกด้วยกล้อง CCTV และกล้องดิจิทัล กล้องตรวจจับการฝ่าฝืนสัญญาไฟแดง กล้องตรวจจับความเร็ว บันทึกภาพถ่ายผู้กระทำความผิดวินัยจราจร ได้แก่ การจอดรถซ้อนคัน การขับรถย้อนศร ส่งหลักฐานไปที่บ้านให้จ่ายค่าปรับ ถ้าไม่มาจ่ายค่าปรับจะมีผลต่อการต่อทะเบียนรถที่ขนส่งจังหวัดขอนแก่น

แหล่งข้อมูล

				
กล้อง CCTV	กล้องดิจิทัล	โทรศัพท์มือถือ	กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ	กล้องตรวจจับผิดสัญญาณไฟแดง
เจ้าหน้าที่ข้อมูลการกระทำผิดและ Capture ภาพการกระทำผิดและรายงานผิด	บันทึกภาพถ่าย และส่งรายละเอียดของข้อมูล	บันทึกด้วยกล้องโทรศัพท์ผ่าน แอปพลิเคชัน Instacase และรายงานเชิงดิจิทัลไปยังไลน์ (Line)	บันทึกภาพถ่ายความเร็วอัตโนมัติ	



เจ้าหน้าที่ตำรวจรวบรวมคัดกรองข้อมูล และรายละเอียดต่างๆ บันทึกข้อมูลเข้าไปในระบบ / ทำจดหมายเรียกผู้กระทำความผิดมาเสียค่าปรับ

การใช้เทคโนโลยีช่วยในการจัดการจราจร มีการใช้เทคโนโลยีช่วยในการจัดการจราจรไม่ว่าจะเป็น การปรับเฟสสัญญาณไฟจราจร ให้เหมาะสมกับจำนวนปริมาณรถที่ผ่านในแต่ละช่วงเวลา การใช้รีโมทคอนโทรลควบคุมเฟสสัญญาณไฟจราจรแทนการใช้จราจรกดสัญญาณไฟ ในช่วงที่การจราจรหนาแน่นสัญญาณไฟจราจรไม่สัมพันธ์กับปริมาณรถ เพราะเนื่องจากปกติ เมื่อในช่วงเวลาเร่งด่วน หรือช่วงเวลาที่มีการจราจรหนาแน่นเจ้าหน้าที่จราจรจะต้องอยู่ประจำจุดแยกที่มีการจราจรหนาแน่น เพื่ออำนวยความสะดวกการจราจรแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนที่สัญจรผ่านบางครั้ง เมื่อปริมาณรถหนาแน่นมากเจ้าหน้าที่จำเป็นจะต้องอยู่ประจำจุดกลางแยก เพื่อควบคุมไม่ให้ผู้ขับขี่หยุดรถขวางแยก เมื่อมีรีโมทคอนโทรลเจ้าหน้าที่สามารถหยุดรถอยู่ตรงกลางแยก พร้อมทั้งปรับสัญญาณไฟจราจรตรงนั้น โดยไม่ต้องเดินมากดสัญญาณไฟที่ตู้ควบคุมไฟจราจร ทำให้สามารถจัดการจราจรให้เกิดความสะดวกแก่ผู้สัญจร

การดำเนินการในมาตรการการใช้เครื่องบังคับล้อ โดยใช้นโยบาย

5 จอม (จอมปาด จอมล้างจอมขวาง จอมย่อน และจอมปลอม) มีการปฏิบัติการจับจริง สำหรับผู้ที่มีพฤติกรรมกระทำผิดกฎจราจรเป็นประจำ และจากการติดตามประเมินผลเป็นภาพรวมของเขตเทศบาลนครขอนแก่น พบว่า กลุ่มแกนนำชุมชนในเขตเทศบาลนครขอนแก่นและแยกท่าพระ ที่ได้ผ่านการอบรม 90 ชุมชนๆ ละ 1 คน รวม 90 คน หลังจากอบรม ได้สู่มสัภาษณ์แกนนำชุมชนจาก 50 ชุมชน พบว่ามีการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ ผ่านเสียงตามสายทุกวัน จำนวน 17 ชุมชน คิดเป็นร้อยละ 34 มีการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ ผ่านเสียงตามสาย อาทิตย์ละอย่างน้อย 3 วัน จำนวน 27 ชุมชนคิดเป็นร้อยละ 54 มีการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ ผ่านเสียงตามสาย อาทิตย์ละต่ำกว่า 3 วัน จำนวน 6 ชุมชนคิดเป็นร้อยละ 12

ผลการจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรตามมาตรการ 3ม 2ข 1ร ในเขตเทศบาลนครขอนแก่น ของ สภ.เมืองขอนแก่น ปี 2555-2558 พบว่า ในปี 2558 การจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรประเภทรถจักรยานยนต์จับกุมผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยมากที่สุด รองลงมาคือ เมาสุรา ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ และ ขับรถย้อนศร เป็นจำนวน 16,199 ราย 2,918 ราย และ 1,457 , 985 ราย ตามลำดับสำหรับประเภทรถยนต์ที่พบว่ามี การจับกุมผู้ขับขี่ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถมากที่สุด รองลงมาคือ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ขับรถย้อนศร ไม่มีแผ่นป้ายทะเบียน และเมาแล้วขับเป็นจำนวน 10,227 ราย 4,633 ราย 1,304 ราย 844 ราย และ 612 รายตามลำดับ

การจัดทำเอกสารผู้กระทำผิดส่งเตือนไปทางไปรษณีย์ จัดหาเจ้าหน้าที่เพื่อให้สามารถดำเนินการทางด้านงานธุรการจราจรเกี่ยวกับการสืบค้นข้อมูลจากทะเบียนรถได้อย่างเป็นระบบ มีความถูกต้องของข้อมูลการออกและส่งใบสั่ง พร้อมพยานหลักฐานเกี่ยวกับการกระทำผิด โดยส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับไปยังภูมิลำเนาของเจ้าของรถ หรือผู้ครอบครองที่กระทำผิด

จัดระบบการตรวจสอบผู้กระทำผิดซ้ำ มีการจัดเก็บข้อมูลอย่างเป็นระบบ โดยมีการเขียนโปรแกรมจัดเก็บข้อมูล โดยใช้ฐานข้อมูลจากหมายเลขทะเบียนรถ ชื่อ สกุล หมายเลขบัตรประชาชน 13 หลัก เลขรหัสไปรษณีย์ และเลขรหัสใบอนุญาตขับขี่เป็นฐานข้อมูลเมื่อมีการกระทำผิดซ้ำอีก ตรวจสอบตามระบบจะพบว่ามีการกระทำผิดซ้ำ เมื่อมีการกระทำผิดในข้อหาเดิมๆ หรือซ้ำหลายครั้ง จะใช้มาตรการดังนี้ **มาตรการที่ใช้**โดยการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการเพิ่มอัตราค่าปรับให้สูงขึ้น เร่งรัดเวลาในการอายัดทะเบียนรถหรือใบอนุญาตขับขี่ให้เร็วขึ้น สุ่มสำรวจพฤติกรรมรถขับขึ้นรถก่อนดำเนินการและหลังดำเนินการ ณ จุดอุโมงค์ทางลอดสี่แยกสามเหลี่ยมและแยกท่าพระ ถนนมิตรภาพจากการสุ่มพฤติกรรมรถขับขึ้นรถหลังดำเนินการ พบว่าผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎจราจรโดยเฉพาะในเรื่องการฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร ในทางลอดอุโมงค์ถนนมิตรภาพและแยกท่าพระ มีการเคารพกฎจราจรมากขึ้น

ในส่วนผู้กระทำผิดซ้ำได้มีมาตรการ ดังนี้มีการจัดเก็บข้อมูลอย่างเป็นระบบ โดยมีการเขียนโปรแกรมจัดเก็บข้อมูล โดยใช้ฐานข้อมูลจากหมายเลขทะเบียนรถ ชื่อ สกุล หมายเลขบัตรประชาชน 13 หลัก เลขรหัสไปรษณีย์ และเลขรหัสใบอนุญาตขับขี่เป็นฐานข้อมูลเมื่อมีการกระทำผิดซ้ำอีก และตรวจสอบตามระบบจะพบว่ายังมีการกระทำผิดในข้อหาเดิมๆ หรือซ้ำหลายครั้งจะใช้มาตรการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดมากขึ้น โดยการเพิ่มอัตราค่าปรับให้สูงขึ้น และเร่งรัดเวลาในการอายัดทะเบียนรถหรือใบอนุญาตขับขี่ให้เร็วขึ้น

กล่าวโดยสรุป พบว่า การบังคับใช้กฎหมายโดยใช้กล้อง CCTV มีผลดีในการบังคับใช้ทางกฎหมาย โดยลดการปะทะกันระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจและประชาชนและช่วยในกรณีเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่เพียงพอสร้างกระแสให้คนในชุมชนเขตเทศบาลนครขอนแก่นและชุมชนท่าพระ ให้ตระหนักกฎหมายจราจรระเบียบข้อกฎหมายและระมัดระวังอุบัติเหตุทางถนนในเขตเทศบาลนครขอนแก่นและชุมชนท่าพระ ซึ่งทำให้มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนนในเขตเทศบาลนครขอนแก่นทางลอดอุโมงค์และสามแยกท่าพระลดลง

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ พบว่า การบังคับใช้กฎหมายโดยใช้กล้อง CCTV ที่อุโมงค์ทางลอดถนนมิตรภาพและสามแยกท่าพระสามารถตรวจจับผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรได้ผลและมีประสิทธิภาพมากขึ้นมีความต่อเนื่องของสภ.เมืองขอนแก่น มีการตั้งด่านตรวจผู้กระทำความผิดกฎจราจรในเขตเทศบาลนครขอนแก่น ในช่วง เวลา 10.00-12.00 น. เวลา 13.00 -15.00 น. และ เวลา 20.00-24.00 น. ทุกวันมีภาคีเครือข่ายการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดขอนแก่น ที่เข้มแข็งในการให้การสนับสนุนการดำเนินติดตามผลอย่างต่อเนื่องในพื้นที่เขตเทศบาลนครขอนแก่นและเขตท่าพระนำเสนอโครงการเขตขับขี่ปลอดภัยด้วยกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ 14 กิโลเมตรบนถนนมิตรภาพมาประกอบการควบคุมความเร็ว

ปัญหาและอุปสรรคพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนในภาพรวมยังพบว่าประชาชนยังไม่มี ความตระหนักในเรื่องการปฏิบัติตามกฎจราจรการประชาสัมพันธ์ให้กับประชาชนกลุ่มเป้าหมาย ยังไม่ต่อเนื่องการถ่ายภาพผู้กระทำความผิดด้วยกล้องดิจิทัล ไม่สามารถตรวจสอบรายชื่อ ที่อยู่ของผู้กระทำความผิดกฎจราจรได้ ในกรณีรถป้ายแดง หรือเป็นป้ายทะเบียนปลอมจึงไม่สามารถส่งข้อมูลไปเปรียบเทียบปรับได้คุณสมบัติและประสิทธิภาพของกล้อง CCTV ที่นำมาติดตั้งมีข้อจำกัดในช่วงเวลากลางคืน ไม่สามารถจับภาพได้ชัดเจน เช่น ป้ายทะเบียน ทำให้ไม่สามารถเก็บข้อมูลได้

กลุ่มโครงการ ชุมชน

20. โครงการแก้ไขปัญหาคาดเสียงเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดกาฬสินธุ์ (กำจัดจุดเสี่ยง)

กระตุกต่อมคิด....ด้วยข้อมูล

จากข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่จังหวัดกาฬสินธุ์ หากจะมองถึงจำนวนและความสูญเสียคงไม่ต่างจากจังหวัดอื่นๆ โดยพบว่า....

ปีงบประมาณ 2556 เกิดอุบัติเหตุ จำนวน 172 ราย เสียชีวิต 105 คน บาดเจ็บ 178 คน

ปีงบประมาณ 2557 เกิดอุบัติเหตุ 217 ราย เสียชีวิต 128 คน บาดเจ็บ 181 คน ซึ่งในจำนวนผู้บาดเจ็บนั้น ได้รับผลกระทบ คือต้องกลายเป็นผู้พิการ สร้างภาระให้ครอบครัวและสังคม

จากการสังเกตตามสถิติดังกล่าว ปรากฏว่า ส่วนหนึ่งอุบัติเหตุได้เกิดซ้ำในจุดเดิมของถนน ที่เรียกว่าเป็นจุดเสี่ยงของถนน แม้ว่าจุดที่เกิดอุบัติเหตุเหล่านั้นจะเป็นที่ทราบกันดี แต่ก็ยังเกิดอุบัติเหตุขึ้นซ้ำๆ ในที่เดิมจังหวัดกาฬสินธุ์ ได้เล็งเห็นความสำคัญของปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ ณ จุดเสี่ยงดังกล่าว จึงได้แต่งตั้งคณะทำงาน เพื่อทำการสืบสวนอุบัติเหตุที่เกิดซ้ำในจุดเดิม แล้วนำข้อมูลปัจจัยทุกด้าน มาสรุปในรูปคณะทำงาน เพื่อวิเคราะห์หาสาเหตุและแนวทางการแก้ไขปัญหาคาดเสียงเพื่อลดอุบัติเหตุ ทั้งระยะสั้น เช่น การแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าในช่วงเทศกาล และระยะยาว เช่น การปรับปรุงสภาพทางกายภาพของถนน ทั้งนี้ โดยสร้างโอกาสแก่หน่วยงานภาคีเครือข่ายทั้งภาครัฐและเอกชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการในรูปคณะทำงาน และมีการดำเนินงานแบบบูรณาการ จากสาขาวิชาชีพอย่างใกล้ชิดและจริงจัง ภายใต้โครงการแก้ไขปัญหาคาดเสียงเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดกาฬสินธุ์ (กำจัดจุดเสี่ยง) โดยได้รับงบประมาณสนับสนุนการดำเนินการ จากกองทุนสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) โดยอาศัยกลยุทธ์ในการปฏิบัติงานของคณะทำงานเริ่มจาก

1) แต่งตั้งคณะทำงาน ซึ่งแบ่งเป็นสองระดับ คือ คณะทำงานสอบสวนฯ ระดับจังหวัดมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องระดับจังหวัดเป็นคณะทำงาน และประธาน ได้แก่ รอง ผบก.ภ.จว.กาฬสินธุ์ ส่วนคณะทำงานสอบสวนระดับพื้นที่ ประกอบด้วย ผู้แทนเทศบาลตำบล องค์การบริหารส่วนตำบล พื้นที่ถนนจุดเสี่ยง กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน ผู้นำชุมชน ผู้นำกลุ่มแม่บ้าน ผู้นำเยาวชน ผู้นำกลุ่ม/ชมรมรักความปลอดภัยทางถนน ผู้บริหาร/ผู้ประกอบการกิจการห้างร้านในพื้นที่สองข้างถนนจุดเสี่ยง ประชาชน/สื่อมวลชน ที่อาศัยอยู่ใกล้กับถนนจุดเสี่ยง และมีความสนใจประสงค์จะมีส่วนร่วมทำงานป้องกันและแก้ปัญหาอุบัติเหตุ เป็นคณะทำงาน ตลอดจนเจ้าหน้าที่จราจร และอาสาจราจร ที่รับผิดชอบถนนจุดเสี่ยง เป็นคณะทำงาน/เลขานุการ

2) การประชุมคณะทำงานเพื่อชี้แจงโครงการ กำหนดแนวทางดำเนินการ กำหนดจุดเสี่ยงที่สำคัญ การลงพื้นที่เก็บข้อมูล ณ จุดเสี่ยงที่ได้กำหนดเป็นจุดที่เกิดอุบัติเหตุสูง



3) การร่วมลงพื้นที่สืบสวนอุบัติเหตุในจุดเสี่ยง เพื่อเก็บรวบรวมพยานหลักฐาน ประกอบการพิจารณาวิเคราะห์สาเหตุเชิงลึกของอุบัติเหตุแต่ละครั้ง



4) การประชุมของคณะทำงาน เพื่อร่วมศึกษา วิเคราะห์ หาสาเหตุ การเกิดอุบัติเหตุเชิงลึก และร่วมกำหนดแนวทางแก้ไข ทั้งระยะสั้น และ ระยะยาว

5) การนำผลการสืบสวนและผลการวิเคราะห์หาสาเหตุการเกิด อุบัติเหตุรวมทั้งแนวทางการแก้ปัญหา เสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการรักษา ความมั่นคงจังหวัดกาฬสินธุ์



6) การติดตามผลการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง-จุดอันตรายที่ได้ดำเนินการแก้ไขแล้ว เพื่อประเมินผลต่อไป

สำหรับจุดเสี่ยงที่เป็นเป้าหมายในระยะนี้ คณะทำงานได้ใช้เกณฑ์ในการคัดเลือกโดยจุดเสี่ยงดังกล่าวจะเป็นจุดที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูงในรอบปีที่ผ่านมาซึ่งยังไม่ได้รับการแก้ไข และยังเกิดอุบัติเหตุอยู่ตลอดเวลา

จากผลการดำเนินงานตามแผน พบจุดเสี่ยง-จุดอันตราย ที่ได้รับการแก้ไขแล้ว จำนวน 10 จุด คิดเป็น 25 เปอร์เซ็นต์ จากจุดเสี่ยงเดิมทั้งหมด 40 จุด ซึ่งหลังจากแก้ไขแล้ว ไม่เกิดอุบัติเหตุในจุดเดิมอีกเลย ส่งผลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้มีกิจกรรมและโครงการสมทบ ดังนี้แนวทางหลวงกาฬสินธุ์

ได้รับงบประมาณโครงการก่อสร้างถนนเพิ่มเติม และโครงการติดตั้งชุดสัญญาณไฟเขียวแดง เพื่อแก้ไขปัญหาในระยะยาว รวม 40 ล้านบาท ในจุดเสี่ยงต่างๆ และจังหวัดกาฬสินธุ์ โดยเทศบาลเมืองกาฬสินธุ์ ได้นำนวัตกรรมการสร้างความปลอดภัยโดยการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง เป็นถนนต้นแบบ ส่งเข้าประกวดรับรางวัลความสำเร็จระดับชาติ 2 รางวัล คือรางวัลธรรมมาภิบาล เข้ารอบสุดท้ายทั้งประเทศ เหลือ 10 จังหวัด และรางวัลพระปกเกล้า เข้ารอบสุดท้าย

แนวทางการดำเนินงานแบบบูรณาการของจังหวัดกาฬสินธุ์ ซึ่งทำให้โครงการประสบความสำเร็จ ประกอบด้วยกระบวนการบูรณาการร่วม ของคณะทำงานภาคีเครือข่ายป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดกาฬสินธุ์ตามโครงการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดกาฬสินธุ์ (กำจัดจุดเสี่ยง) เป็นกรอบในการทำงานให้สำเร็จ มีดังนี้

- ก. ภูภัยรับข่าวอุบัติเหตุ แล้วแจ้งฝ่ายที่เกี่ยวข้องแล้วเข้าช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ
- ข. ตำรวจ ไปที่เกิดเหตุทำการสอบสวนรับคดีความ
- ค. แขวงทาง-หลวงฯ ไปที่เกิดเหตุ เก็บข้อมูลแล้วเปิดการจราจร
- ง. สื่อมวลชน ร่วมทำข่าว
- จ. คณะทำงานสืบสวนอุบัติเหตุฯ ไปที่เกิดเหตุ ร่วมเก็บข้อมูล สืบสวนสอบสวนพยาน หลักฐาน หาสาเหตุเชิงลึก
- ฉ. คณะทำงานสืบสวนอุบัติเหตุฯ ร่วมประชุมทุกเดือน เพื่อสรุปสาเหตุ และวิเคราะห์แนวทางแก้ไข



ในส่วนของผลลัพธ์ที่ได้จากการดำเนินงานแบ่งออกเป็น

ด้านเครือข่าย

1. เกิดคณะทำงานที่เข้มแข็ง เข้าใจถึงปัญหา และข้อมูลสถิติที่มีอยู่เดิม และที่เกิดขึ้นใหม่ รวมทั้งได้ร่วมกันกำหนดจุดเสี่ยงที่ควรดำเนินการแก้ไขก่อนหลังตามลำดับ ร่วมกันกำหนดแนวทางในการแก้ไขสามารถเก็บข้อมูลตามแบบที่กำหนดได้ ตามหน้าที่ของแต่ละฝ่าย

2. เกิดข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน อันเป็นสาเหตุปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุเชิงลึก ซึ่งเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ ทั้งด้านถนน คน รถ และสิ่งแวดล้อม โดยคณะทำงานร่วมเก็บและส่งข้อมูลให้เกิดความสมบูรณ์ ในรูปแบบ “ข้อมูลสามฐาน” โดยเฉพาะข้อมูลหลักจากตำรวจ สาธารณสุข และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

3. เกิดเวทีและโอกาสให้คณะทำงานฯ ได้ร่วมกันนำผลการดำเนินโครงการและแนวทางการแก้ปัญหา เสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการรักษาความมั่นคง จ.กาฬสินธุ์ เพื่อส่งผลให้เกิดการแก้ไขปัญหามุ่งเน้นๆ

ด้านนวัตกรรม

1. เกิดนวัตกรรมการแก้ไขจุดเสี่ยงอย่างมีประสิทธิภาพ โดยการแก้ไขอย่างชั่วคราวเฉพาะหน้า แต่สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างเห็นผลเป็นรูปธรรม จนไม่เกิดอุบัติเหตุอีกเลย ลดจำนวนจุดเสี่ยงบนถนนที่เคยมี ให้กลายเป็นถนนที่ปลอดภัย อย่างยั่งยืน

2. เกิดพลังชุมชนที่มีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุและการปลูกฝังจิตสำนึกในการมีวินัยจราจร ตั้งแต่วัยเด็กประถม มัธยม ตลอดจนประชาชนทั่วไป เป็นแกนนำในการป้องกันอุบัติเหตุในชุมชน ในนาม “14 อรหันต์” ของ ต.นาकुง/เขาพระนอน อ.ยางตลาด

ด้านความยั่งยืน

1. จุดเสี่ยง-จุดอันตรายที่ได้รับการแก้ไขแล้ว ไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นอีกเลย และบางจุดได้รับการแก้ไขปัญหาระยะยาว โดยได้รับงบประมาณจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสำหรับการแก้ไขปัญหา ทำให้ปัจจัยเสี่ยงของปัญหาเดิมหมดไป อันจะส่งผลให้ในระยะยาวจะไม่เกิดอุบัติเหตุขึ้นอีก และเกิดความยั่งยืนตลอดไป

2. คณะกรรมการรักษาความมั่นคง จ.กาฬสินธุ์ ได้รับทราบถึงกิจกรรมการสืบสวนอุบัติเหตุ การแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง-จุดอันตราย ในแต่ละเดือน ได้เห็นถึงกระบวนการแก้ไขปัญหาคณะทำงาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สืบทอดไปยังข้าราชการ พนักงาน เจ้าหน้าที่ขององค์กรที่ร่วมเป็นเครือข่าย ที่จะได้รับการแต่งตั้งหมุนเวียนมารับผิดชอบแทนคณะทำงานปัจจุบันที่โยกย้ายหรือเกษียณอายุงานไปตามวิธีทาง เกิดการถ่ายทอดและเรียนรู้กิจกรรมของคณะทำงานจากรุ่นสู่รุ่น และเกิดความยั่งยืนตลอดไป

และจากการทำงานที่ผ่านมาพบปัญหาอุปสรรค และจังหวัดได้สรุปเป็นแนวทางการแก้ไข ดังนี้

ปัญหาอุปสรรค	แนวทางแก้ไข
<p>1. การแต่งตั้งโยกย้ายตามระเบียบของทางราชการ เป็นปัญหาในการทำงานที่ต้องการความต่อเนื่อง เพื่อความยั่งยืน และเป็นขวัญกำลังใจแก่ผู้ปฏิบัติงาน</p> <p>2. การมอบหมายหน้าที่การงานให้กับผู้บริหารระดับรองที่ขาดความพร้อมและความเข้าใจในการทำงาน ส่งผลให้งานแก้ไขปัญหาคู่ติเหตุของหน่วยงานนั้นขับเคลื่อนได้อย่างไม่คล่องตัว การบูรณาการกับเครือข่ายอย่างใกล้ชิดมีน้อยลง</p> <p>3. หน่วยงานเครือข่ายบางหน่วย ขาดผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้าหน่วยเป็นเวลานาน ทำให้การมอบหมายหน้าที่ด้านแก้ไขปัญหาคู่ติเหตุของจังหวัดไม่ชัดเจน</p> <p>4. จุดเสี่ยงเดิมที่ยังไม่ได้รับการแก้ไข และจุดเสี่ยงใหม่ที่เกิดขึ้น ประกอบกับปริมาณรถยนต์ยังคงเพิ่มขึ้นอยู่เสมอ ทำให้สถิติอุบัติเหตุยังคงเกิดขึ้นสูงในภาพรวม</p>	<p>1. ควรนำเสนอปัญหาต่อคณะรัฐมนตรี ให้มีนโยบายในการแต่งตั้งข้าราชการที่อำนวยความสะดวกในการทำงานอย่างต่อเนื่อง และการแก้ไขปัญหาในระยะยาวอย่างยั่งยืน</p> <p>2. ควรนำเสนอปัญหาและแนวทางแก้ไขต่อผู้บริหารระดับภูมิภาค ให้กำชับการมอบหมายหน้าที่การงานให้กับผู้บริหารระดับจังหวัดที่มีความเข้าใจในการทำงานอย่างแท้จริง</p> <p>3. ควรนำเสนอปัญหาและแนวทางแก้ไขต่อผู้บริหารระดับกระทรวง ควรมีความต่อเนื่องในการแต่งตั้งผู้บริหารระดับจังหวัดของกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับถนน</p> <p>4. ควรมีงบประมาณในการขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหาคู่ติเหตุอย่างต่อเนื่องทุกปี</p>

สุดท้าย คณะทำงานยังได้ทบทวนบทเรียนที่ได้จากผลการดำเนินโครงการและให้ข้อเสนอแนะเพื่อเป็นแนวทางการต่อยอด ดังนี้

1. การดำเนินการในรูปคณะทำงานระดับจังหวัดเพื่อขับเคลื่อนนโยบายรัฐบาล ควรมีคณะทำงานกลางเฉพาะกิจที่เข้มแข็ง และเสียสละอย่างจิตอาสา ทำงานอย่างใกล้ชิดกันอยู่เสมอและต่อเนื่อง
2. ควรแสวงหาบุคลากรที่มีความสมัครใจร่วมขับเคลื่อนงานป้องกัน

อุบัติเหตุทางถนนจากทุกหน่วยงาน และให้ความสำคัญ มอบหมายงาน ควบคุม ไปกับการบังคับใช้กฎหมาย

3. ควรกำหนดกิจกรรมการสร้าง ความเข้าใจ และปลูกฝังให้ประชาชน มีวินัยจราจร เป็นสิ่งที่จะต้องเริ่มต้นอย่างจริงจัง และต่อเนื่อง โดยมอบหมาย หน้าที่ให้กับคณะทำงานกลางเฉพาะกิจรับผิดชอบโดยตรง

4. ควรมีมาตรการกวดขันวินัยจราจรของรถขนส่งสาธารณะเป็น สิ่งที่สำคัญ เช่น รถตู้โดยสาร รถรับส่งนักเรียน รถโดยสารสาธารณะ เป็นต้น ต้องเข้มงวดกวดขันให้ต่อเนื่อง อย่างมีระบบ

5. รถโดยสารขนาดเล็ก เช่น รถสามล้อรับจ้าง รถจักรยานยนต์รับจ้าง ควรมีการควบคุม กำกับดูแล มีทำเบียน และมีการอบรมวินัยจราจรอยู่เสมอ

6. ควรมีการปลูกฝังค่านิยมรักความปลอดภัยทางถนน เริ่มต้นจาก เด็กนักเรียนเป็นสิ่งสำคัญ

7. ควรจัดให้มีกิจกรรมการให้ความรู้การประกันชีวิตคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถ สำหรับผู้ขับขี่รถยนต์ทุกประเภท อย่างทั่วถึง เพราะจาก สภาพทั่วไป ประชาชนขาดความรู้การทำ พรบ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

8. ควรมีระบบการสร้างระเบียบการปฏิบัติงานของทีมกู้ภัยกู้ชีพใน พื้นที่ และการอบรมให้ความรู้อยู่เสมอ จะส่งผลดีต่อประสิทธิภาพการรักษา พยาบาลผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนยิ่งขึ้น

9. กระบวนการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ ควรแบ่งเป็นการแก้ไขระยะสั้น และระยะยาว

10. ควรมีการรณรงค์การประชาสัมพันธ์ ในการป้องกันอุบัติเหตุ การปฏิบัติตามกฎหมายจราจร อย่างต่อเนื่อง ทุกหน่วยงาน ทุกช่วงเวลา และ เน้นหนักในช่วงเทศกาลสำคัญที่มีการใช้รถเป็นจำนวนมาก

11. ควรขยายกิจกรรมเพื่อสร้างโอกาสการแสวงหาความร่วมมือ ไปยังองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อให้มีส่วนร่วมขับเคลื่อนการดำเนินการ ป้องกันอุบัติเหตุ โดยให้มีส่วนร่วมทั้งบุคลากร เครื่องมือ อุปกรณ์ และ งบประมาณ

12. ควรผลักดันให้นโยบายการป้องกันอุบัติเหตุ เป็นปัญหาสำคัญของผู้บริหารระดับอำเภอ โดยการชักชวน เชื้อมโยง และชื่นชมผลงานผู้ที่ให้ความสำคัญกับปัญหา และให้ความสนใจให้ความร่วมมือมาก่อนแล้ว รวมทั้งเสนอข้อมูลที่มีพลังให้รับทราบ เช่น นายอำเภอ นายกเทศมนตรี เป็นต้น

13. ควรแสวงหาความร่วมมือ และค้นหาต้นทุนเดิมจากสถานศึกษา ทั้งด้านบุคลากร กิจกรรม เพื่อชงให้เห็นถึงความสำคัญ และชวนให้เริ่มขับเคลื่อนต่อไป อันจะส่งผลให้มีความร่วมมือ และขยายเครือข่ายได้ครอบคลุมทุกหน่วยงาน

14. ควรสร้างโอกาสการแสวงหาความร่วมมือ ไปถึงฝ่ายปกครอง ในชุมชน เช่น กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน เพื่อการมีส่วนร่วมการสร้างองค์ความรู้ ให้ข้อมูลที่มีพลัง เพื่อสร้างและขยายเครือข่ายไปทุกชุมชน

21. โครงการพัฒนาการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน เพื่อสร้างชุมชนปลอดภัยทางถนน 53 หมู่บ้าน จังหวัดอุตรดิตถ์

ตามที่รัฐบาลได้กำหนดนโยบายในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในด้านต่างๆ ได้แก่ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ.2554 ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2554-2563 การส่งเสริมองค์กรต้นแบบ ด้านความปลอดภัยทางถนน และสวมหมวกนิรภัยเรื่องการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่มีข้อมูลที่เที่ยงตรงและการจัดทำข้อมูลพื้นฐานของข้อมูลอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัดของ สจร.โครงการต่างๆ เหล่านี้ ได้ส่งผลให้หน่วยงานในระดับจังหวัดเข้ารับมาตรการต่างๆ และนำไปสู่การปฏิบัติงานในพื้นที่/ท้องที่ โดยการฝึกอบรมประชาชนให้รู้หลักวิธีการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนการดำเนินงานดังกล่าว ได้ประสบปัญหาในการดำเนินการในระยะยาว เนื่องจากไม่มีงบประมาณในการขับเคลื่อนกิจกรรมให้กับประชาชนในหมู่บ้าน/ชุมชน ในด้านการสร้างความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนจังหวัดอุตรดิตถ์อยู่ในพื้นที่ของการพัฒนาการเชื่อมโยงระบบการขนส่งสู่อาเซียน โดยมีเส้นทางสู่ด่านถาวรภูคู้อำเภอบ้านโคก เชื่อมต่อกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ครรได้รับการสนับสนุนให้

ประชาชนในเส้นทางดังกล่าว มี วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เมื่อปี 2556-2557 จึงได้ทดลองสร้างนวัตกรรมการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแบบมีส่วนร่วมในระดับจังหวัด UTTARADIT ACCIDENT DATA INNOVATION ได้ประสบผลสำเร็จ และได้รับรางวัล “โครงการนวัตกรรมระดับยอดเยี่ยมของภาคเหนือ” เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2557

และในการดำเนินการดังกล่าวได้พบว่า มีพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยวัดจากสถิติอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นในระหว่างดำเนินโครงการ จึงเห็นตรงกันว่าควรสร้างแนวทางในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในระดับหมู่บ้าน ซึ่งสอดคล้องกับการสร้างมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัย

ทางถนนในระดับพื้นที่ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดตั้งหมู่บ้านชุมชนต้นแบบด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนนในระดับหมู่บ้าน/ชุมชน จำนวน 4 แห่ง ในพื้นที่ 4 มุมเมือง ให้มี “วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน” เพื่อให้มีหมู่บ้านนำร่องในการรับรู้วิธีการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในอำเภอ 9 อำเภอ จำนวน 49 หมู่บ้าน/ชุมชนเพื่อพัฒนาการจัดระบบการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ผู้จัดเก็บข้อมูล สำคัญสำคัญของข้อมูล วิธีการในระดับชุมชนให้เป็นชุมชนต้นแบบ 4 มุมเมือง และเพื่อนำไปสู่การกำหนดเป็นแผนปฏิบัติการราชการจังหวัดอุดรธานี ประจำปี พ.ศ.2560-2563ระดับอำเภอให้สามารถลดอุบัติเหตุทางถนนได้ตามแนวทางทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน” โดยเชิญสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดอุดรธานี ร่วมดำเนินการตลอดโครงการ ร่วมศึกษากระบวนการ ร่วมสร้างแบบเรียนข้อกำหนดที่จะต้องดำเนินการในกิจกรรมอะไรบ้าง แล้วนำไปเสนอของบประมาณในการดำเนินการให้หมู่บ้าน/ชุมชนปลอดภัยในปี 2560 – 2563 ให้ได้ครบทุกหมู่บ้าน

กรอบแนวคิดในการดำเนินงาน

สืบเนื่องจากโครงการตั้งต้น นวัตกรรมจัดการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแบบมีส่วนร่วม” โดยเมื่อปี2556-2557 คณะทำงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดอุดรธานี ได้จัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุให้เป็นหนึ่งเดียวและสามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเป็นปัจจุบันในเวลาจำกัด โดยเมื่อสิ้นสุดโครงการแล้วก็ยังคงดำเนินการอยู่จนถึงปัจจุบัน เป็นการสร้างระบบจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนรายวันจังหวัดอุดรธานีแบบบูรณาการโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถเข้าถึงฐานข้อมูลเดียวกันได้อย่างรวดเร็ว ข้อมูลได้รับการเปิดเผยสู่สาธารณะเพื่อนำไปใช้ในการพัฒนางานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนดังนั้นเพื่อเป็นการพัฒนาการเก็บข้อมูลโดยขยายฐานผู้ทำหน้าที่จัดเก็บข้อมูลไปยังระดับชุมชน-หมู่บ้าน ให้มีคณะทำงานความปลอดภัยทางถนนหมู่บ้าน เพื่อสร้างชุมชนปลอดภัย Safety Community 49หมู่บ้าน และสร้างหมู่บ้านต้นแบบ 4 หมู่บ้าน ในสี่มุมเมือง รวมเป็น 53 หมู่บ้าน ซึ่งเมื่อดำเนินการแล้วชุมชน

กลับกลายเป็นผู้เฝ้าระวัง จัดเก็บข้อมูล ส่งกลับมายัง ศปถ.จังหวัดอุดรดิตถ์ พร้อมไปกับการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยขึ้นในชุมชน/หมู่บ้าน 53 หมู่บ้าน เป้าหมายในการดำเนินการคือ “หมู่บ้าน/ชุมชนต้นแบบความปลอดภัยทางถนน”

ผลการดำเนินการสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดอุดรดิตถ์ นำผลการดำเนินงานไปรายงานผลให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ทราบ และศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ได้นำกิจกรรมจากโครงการนี้ ไปสั่งการให้เกิดการปฏิบัติในทุกจังหวัด จึงถือว่าผลผลิตจากโครงการนี้สามารถสร้างแนวทางให้ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนนำไปประกอบเป็นแนวทางในการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปีอ้างอิงตามหนังสือที่ มท 0606/ว04448 ลงวันที่ 10 พฤษภาคม 2559 ซึ่งสั่งการให้ทุกจังหวัดดำเนินการ ดังนี้

1. แต่งตั้งคณะทำงาน ในด้านต่างๆ
2. ใช้แนวทางประชารัฐมาทำประชาคมเพื่อตั้งด่านชุมชน
3. บังคับใช้กฎหมาย 10 รสขม และยึดรถตามคำสั่ง คสช.46/2558 30ธันวาคม 2558
4. ประชาสัมพันธ์ตลอดทั้งปี
5. แก้ไขจุดเสี่ยงจุดอันตราย
6. บูรณาการข้อมูล 3 ฐาน
7. ประชุมเป็นประจำทุกเดือน

จึงถือว่า ผลสำเร็จจากโครงการนี้ สามารถขับเคลื่อนให้เป็นนโยบายในระดับส่วนกลางได้

ไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล, โค้งใหม่ สิบปีหน้า ถนนปลอดภัยไทย

ⁱⁱ <http://www.gotoknow.org/posts/53067>

ⁱⁱⁱรายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บ โรงพยาบาลน้ำพอง 2557