



ถอดบทเรียนการบังคับใช้ กฎหมายหมวกนิรภัย ตำรวจภูธร ภาค 8

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)
แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด (สอจร.)

ถอบทเรียนการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย

ตำรวจฎฐร ภาค 8

คณะที่ปริกษา

นพ.วีระพันธ์ สุพรรณไชยมาตย์	ประธานคณะกรรมการกำกับทิศทาง แผนงาน สอจร.
นพ.วิทยาชาติบัญชาชัย	ประธานสอจร.
นพ.วิวัฒน์ ศีตมโนชญ์	รองประธาน สอจร.
นพ.อนุชา เศรษฐเสถียร	รองประธาน สอจร.
ดร.दनัย เรืองสอน	รองประธาน สอจร.

คณะทำงาน

น.ส.ศิริกุล กุลเสียบ	เลขานุการ สอจร.
นางพรทิพภา สุริยะ	ผู้ช่วยเลขานุการด้านประเมินผลภายใน
น.ส.สุพัตรา สำราญจิตร	ผู้ช่วยเลขานุการด้านวิชาการ
นางอรชร อัฐวีลาภ	หัวหน้าภาคใต้
น.ส.วรรณ มีขวด	รองหัวหน้าภาคใต้
นางธัญวรรณ ศรีรัตนโชติ	ทีมสนับสนุนภาคใต้
น.ส.กรพินธุ์ สุขอนันต์	ทีมสนับสนุนภาคใต้
นายโชคชัย หยกชัย	ทีมสนับสนุนภาคใต้
นายจ่านงค์ สวัสดิ์วงศ์	ทีมสนับสนุนภาคใต้

พิมพ์ครั้งที่ 1 กรกฎาคม 2560

สนับสนุนโดย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

ผู้จัดพิมพ์ แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจร
ในระดับจังหวัด (สอจร.)

พิมพ์ที่ หจก.ขอนแก่นการพิมพ์

64-66 ถ.รื่นรมย์ อ.เมือง จ.ขอนแก่น 40000 โทร. 0 4322 1938

กิตติกรรมประกาศ

หนังสือเล่มนี้มีความพยายามในการทบทวนความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับบทเรียนการดำเนินงานส่งเสริมและบังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องกันประมาทพฤติกรรมเสี่ยงหมวกนิรภัยในตำรวจภูธรภาค 8 ซึ่งต่อยอดจากกระบวนการที่ค้นคว้าที่บ่งชี้ว่าการบังคับใช้กฎหมายต้องทำควบคู่กับการให้ความรู้รณรงค์ประชาสัมพันธ์นั้นเป็นวิธีปฏิบัติที่ได้ผลจริง และยังสะท้อนให้เห็นว่าการอาศัยความรู้ทางวิชาการที่เมื่อนำมาผสมผสานกับวิชาชีพเฉพาะที่ไม่สามารถแยกขาดออกเป็นส่วนๆ ได้ในแต่ละขณะของการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนนนั้น นำไปสู่ผลสัมฤทธิ์ที่มีหลักฐานเชิงประจักษ์เป็นรูปธรรมชัดเจน คือ จำนวนการสวมหมวกนิรภัยที่เพิ่มขึ้นของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในกองบัญชาการตำรวจภูธรภาค 8

และเพื่อเป็นการสานต่อและเผยแพร่ความรู้ ความเข้าใจจากบทเรียนการดำเนินงานในเรื่องนี้ให้กว้างขวางยิ่งขึ้น คณะทำงานป้องกันและแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) จึงได้จัดทำหนังสือเล่มนี้ขึ้นโดยสาระสำคัญของหนังสือ แบ่งออกเป็นส่วนๆ ประกอบด้วย บทที่ 1 บทนำและ บทที่ 2 สรุปแนวทางการดำเนินงานของกองบังคับการตำรวจภูธรภาค 8 และจังหวัดที่อยู่ในความรับผิดชอบ

นับจากบรรทัดนี้เป็นต้นไป...คณะทำงาน สอจร. ใคร่ขอใช้พื้นที่นี้ขอบพระคุณ พล.ต.ท.เทศา ศิริวาโท ผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค 8 พล.ต.ต.วันไชย เอกพรพิชญ์ ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดนครศรีธรรมราช พล.ต.ต.ธีระพล ทิพย์เจริญ ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ต ที่ให้ความอนุเคราะห์คณะทำงาน สอจร. เข้าสัมภาษณ์แนวคิดและรูปแบบการดำเนินงานแบบ Exclusive ขอขอบคุณรองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดระนอง จังหวัดพังงา จังหวัดสุราษฎร์ธานี จังหวัดกระบี่ จังหวัดชุมพร จังหวัด

นครศรีธรรมราช และจังหวัดภูเก็ต และตำรวจทุกท่านในกองบัญชาการ ตำรวจภูธรภาค 8 ที่ได้ร่วมแลกเปลี่ยนกับทีม สอจร. และขอขอบคุณ หัวหน้า และรองหัวหน้า สอจร. ภาคใต้ คุณอรชร อัฐวีลาภ และคุณวรรณี มีขีด รวมถึงคณะทำงาน สอจร.ระดับจังหวัดภาคใต้ (จังหวัดชุมพร สุราษฎร์ธานี ระนอง กระบี่ พังงา ภูเก็ต และนครศรีธรรมราช) ที่ได้ให้ความอนุเคราะห์ ข้อมูลและเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน ตลอดจนอำนวยความสะดวกในการประสานงาน รวมถึงการจัดวงแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ผลการดำเนินงานภายใต้โครงการ “ภาค 8 ปลอดภัย ทุกวัน ทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100%” มา ณ ที่นี้

คณะทำงาน สอจร.

คำนำ

จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุฯ ของประเทศไทยส่วนใหญ่เกิดจากรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 80 และเสียชีวิตมากที่สุด จากอุบัติเหตุฯ จากรถจักรยานยนต์เพราะการบาดเจ็บที่ศีรษะ และสมอง ซึ่งส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัย

ประเทศไทยมีกฎหมายการบังคับใช้หมวกนิรภัย ในผู้ใช้รถจักรยานยนต์มาตั้งแต่ปี 2539 จนถึงปัจจุบัน แต่มีจำนวนผู้สวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 43 เท่านั้น (ข้อมูลการสำรวจของมูลนิธิไทยโรดส์ ปี 2558)

หนังสือเล่มนี้ ถอดบทเรียนการทำงานของตำรวจในการบังคับใช้กฎหมายร่วมกับการประชาสัมพันธ์ในพื้นที่ โดยการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของ 7 จังหวัด ในกองบัญชาการตำรวจภูธรภาค 8 ซึ่งเป็นบทเรียนดีมาก สามารถนำไปเป็นแนวทางในการดำเนินงานของพื้นที่อื่นๆ ได้

คณะทำงาน สอจร.

บทคัดย่อ

องค์การสหประชาชาติได้ประกาศทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554 - 2563 (Decade of Action for Road Safety) และเรียกร้องให้ประเทศสมาชิกได้ให้ความสำคัญและผลักดันเรื่องความปลอดภัยทางถนน โดยกำหนดเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงร้อยละ 50 ภายในปี 2563 ประเทศไทยเอง จึงมีมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 กำหนดให้ระหว่างปี พ.ศ. 2554-2563 เป็น “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน” (Decade of Action for Road Safety) กำหนดให้ปี พ.ศ. 2554 เป็นปีแห่งการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100% มีการมอบนโยบายและแนวทางการปฏิบัติ และรวมถึงการจัดกิจกรรมรณรงค์ เช่น การปล่อยขบวนรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย 100% เพื่อรณรงค์ไปยังพื้นที่ต่างๆ และสร้างกระแสให้ประชาชนเกิดการรับรู้ถึงประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัย รวมถึงกระตุ้นเตือนให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ซึ่งจะช่วยลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์ และเป็นการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยให้เกิดขึ้นในสังคมไทยอย่างยั่งยืน

ความตื่นตัวเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่คณะรัฐมนตรีมีมติ... การรณรงค์เชิง Event กระตุ้นให้มีการสวมหมวกนิรภัยถูกแปลงเป็นกิจกรรมและมาตรการบังคับใช้ทั้งทางกฎหมายและบังคับใช้ภายในองค์กร ถูกรับลูกต่อเนื่องจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคสังคม รวมถึง สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ในฐานะองค์กรสร้างสุขภาวะได้สนับสนุนให้เกิดกลุ่มคนทำงานแนวราบเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนขึ้น ตามแนวคิดสามเหลี่ยมเขยื้อนภูเขา โดยแบ่งเป็นคนทำงานด้านภาคประชาสังคม ด้านนโยบาย และด้านวิชาการความรู้ หนึ่งในกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง

กับการผลักดันให้เกิดการสวมหมวกนิรภัยทั่วประเทศคือการสนับสนุนงบประมาณให้มูลนิธิไทยโรดส์ ดำเนินการสำรวจจำนวนผู้สวมหมวกนิรภัยในประเทศไทยอย่างเป็นระบบทั้งประเทศเพื่อให้ได้ข้อมูลสำหรับการติดตามสถานการณ์ฯ เพื่อนำมากำหนดทิศทางของนโยบายและการออกแบบมาตรการต่างๆ ตามมาด้วย นโยบายนายกรัฐมนตรี (นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร) ให้ขยายผลโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100% ออกไปอีก 3 ปี (พ.ศ.2555 - พ.ศ. 2557) หลังพบว่าอัตราผู้สวมหมวกนิรภัยในภาพรวมประเทศยังคงเพิ่มขึ้นอย่างช้าๆ จากเดิมที่กำหนดให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนดนโยบาย มาตรการให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด จริงจังและต่อเนื่อง ครอบคลุมทั่วพื้นที่ทุกช่วงเวลา โดยเฉพาะผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน ผู้ใช้รถยนต์ต้องคาดเข็มขัดนิรภัย งดการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ เป็น 100% ภายในปี 2554

ปัญหาอยู่ตรงไหน.....นโยบายและมาตรการกฎหมายใช้หรือไม่?

จากการสอบถามเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ พบว่าประชาชนขาดความเข้าใจที่ถูกต้องถึงความรุนแรงจากปัญหาอุบัติเหตุทางถนนและคิดว่าเป็นเรื่องของโชคชะตา ประกอบกับความไม่ไว้วางใจและคิดว่าเจ้าหน้าที่ตั้งด่านตรวจจับเพื่อหวังเงินค่าปรับ เพราะประเด็นสำคัญอื่นๆ ที่มีอยู่นั้นสำคัญกว่าการไม่สวมหมวกนิรภัยของประชาชนมากกว่า ทำให้เจ้าหน้าที่ไม่ไปกวาดขัน รวมถึงภาวะการณำของผู้นำทุกระดับ ตั้งแต่ผู้ว่าราชการจังหวัด ผู้บังคับการตำรวจภูธร นายอำเภอ นายก อบท. ที่ไม่ต่อเนื่องเข้มแข็งและสอดประสานกันในทุกกระดับ ก่อให้เกิด “ระบบอุปถัมภ์” ขึ้นในสังคม เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติงานจึงยากต่อการก้าวข้ามแรงเสียดทานทั้งหลายโดยลำพัง สุดท้าย อย่างที่ทราบกันดีว่า หากต้องการจะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเสี่ยงของบุคคล จำเป็นต้องดำเนินการควบคู่กันไประหว่าง

มาตรการการให้ความรู้ ประชาสัมพันธ์กับการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดจริงจัง ดังเช่นบทเรียนจากต่างประเทศ เช่น ออสเตรเลีย และบทเรียนในประเทศไทยอย่างจังหวัดภูเก็ต และจังหวัดนครศรีธรรมราช ซึ่งบทเรียนจากทั้งสองพื้นที่ อยู่ภายใต้ภาวะการณนำที่เข้มแข็งต่อเนืองจริงจังของ พล.ต.ต.วันไชย เอกพรพิชญ์ และคณะทำงานป้องกันและแก้ไขปัญหายุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด สอจร. ภาคใต้ จนกระทั่ง พล.ต.ท.เทศา ศิริวิทา ผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค 8 (ผบช.ภ.8) ได้เล็งเห็นความสำคัญในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเพื่อลดการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนตามนโยบายของรัฐบาล โดยเฉพาะความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากผู้ใช้รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัยซึ่งเป็นเหตุที่ “ป้องกันได้” โดยอาศัยความรู้ควบคู่กับการบังคับใช้กฎหมาย และเล็งเห็นว่าหากดำเนินการอย่างจริงจังต่อเนื่อง สามารถเห็นผลเชิงประจักษ์ต่อสังคมในภาพรวม และตรงกับบทบาทหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจเพราะโครงการฯ นี้ หากเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่ดำเนินการ หน่วยงานอื่นจะไม่สามารถดำเนินการได้อย่างแน่นอน แต่อย่างไรก็ตาม ตระหนักดีว่าการดำเนินงานโครงการในลักษณะนี้จำเป็นต้องอาศัยการมีส่วนร่วมจากหน่วยงานอื่นด้วยเช่นกัน เพื่อให้โครงการนี้บรรลุวัตถุประสงค์ จึงได้มีการบูรณาการหน่วยงานองค์กรที่เกี่ยวข้อง 4 ส่วน จากภาครัฐ ภาคเอกชน ท้องถิ่น และชุมชน พร้อมกำหนดชื่อโครงการ “ภาค 8 ปลอดภัย ทุกวัน ทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100%” ภายใต้ยุทธศาสตร์ 4+4+1 ขึ้น

รายละเอียดการดำเนินงานโครงการฯ แบ่งเป็น 2 ขั้นตอนสำคัญ ดังนี้

ขั้นเตรียมการ	
1 - 30 เม.ย. 59 (1 เดือน)	<p>แต่งตั้งคณะกรรมการระดับภาค/จังหวัดเพื่อ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ดำเนินการประชาสัมพันธ์ โดยเชิญผู้นำในการเป็นต้นแบบ (Presenter) ขับขี่รถจักรยานยนต์ 2) อบรมสัมมนาครูแม่ไก่ 117 สถานี สถานีละ 5 คน รวม 585 คน 3) ลงนาม MOU ความร่วมมือระหว่างหัวหน้าหน่วยของตำรวจทั้งระดับจังหวัดและสถานีตำรวจ
ขั้นดำเนินการ	
1 พ.ค. - 31 ส.ค. 59 (4 เดือน)	<p>ดำเนินการมาตรการประชาสัมพันธ์</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ลงนามข้อตกลงมาตรการองค์กร MOU กับหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรบริหารส่วนท้องถิ่น และชุมชน ซึ่งในการลงนามดังกล่าวให้มีกิจกรรมการบรรยาย สรุปลีวีทัศน์ ภาพยนตร์ณรงค์การสวมหมวกนิรภัย 2) ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ 3) ติดป้ายผู้นำเป็นแบบอย่างในการใช้หมวกนิรภัย
1 ก.ย. - 31 ธ.ค. 59 (4 เดือน)	<p>ดำเนินการบังคับใช้กฎหมาย</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ร่วมกันปล่อยขบวนรถจักรยานยนต์ที่ผู้ขับขี่และซ้อนท้ายสวมหมวกนิรภัย 100% 2) จับคนขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย โดยเปรียบเทียบปรับสูงสุดตามกฎหมายกำหนด

	<p>3) จับคนซ้อนท้ายที่ไม่สวมหมวกนิรภัย โดยไม่เปรียบเทียบปรับ แต่ให้ไปชมภาพยนตร์ที่มีเนื้อหาเกี่ยวข้องกับการป้องกันและแก้ไขปัญหายุบัติเหตุทางถนน</p> <p>4) กรณีผู้กระทำผิดไม่สวมหมวกทั้งผู้ขับขี่และซ้อนท้าย เป็นบุคลากรในองค์กรที่ร่วมลงนามความร่วมมือ จะส่งรายงานไปยังองค์กรเพื่อใช้มาตรการทางการปกครองและส่งผลกลับเพื่อบันทึกข้อมูล</p> <p>5) ใช้ CCTV ควบคุมการกระทำผิด</p> <p>6) ตั้งกลุ่ม Line ทุกระดับเพื่อใช้เป็นกลไกสำคัญในการดำเนินงานโครงการ ควบคุม กำกับติดตามการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอ</p> <p>7) ประกาศบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังในวันที่ 1 มกราคม 2560 ทั้งจับ/ปรับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ (ขี่/ซ้อนท้าย) ในอัตราสูงสุดตามกฎหมาย</p>
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

ผลการดำเนินงาน....จากการสำรวจของหน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิไทยโรดส์ พบว่าจังหวัดที่อยู่ในพื้นที่ของการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยของกองบังคับการตำรวจภูธรภาค 8 ทั้ง 7 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดสุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช ชุมพร พังงา ภูเก็ต กระบี่ และระนอง มีแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของผู้สวมหมวกนิรภัยอย่างเห็นได้ชัด (รายละเอียดดังรูปที่ 1 - 7 หน้า 11-13)

บทเรียนและข้อเสนอแนะจากการดำเนินงานระดับภาค

จากข้อค้นพบที่ได้จากการดำเนินงานของตำรวจภูธรภาค 8 พบประเด็นที่ต้องการเสนอแนะให้การบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยได้ผล และสามารถขยายผลไปปรับใช้ในพื้นที่อื่น แบ่งออกเป็นสาระสำคัญตามประเด็นดังนี้

1) **คุณสมบัติส่วนบุคคลและการปรับฐานคิดของสังคม** - มีประชาชนอีกจำนวนไม่น้อยที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีมาตรการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับขี่ต้องมีใบอนุญาตที่ถูกต้องและควรให้ความรู้ความเข้าใจกับประชาชนให้ทั่วถึง เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย การรับรู้ประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัยเพื่อปรับเปลี่ยนทัศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัย การปรับบรรทัดฐานและการยอมรับทางสังคมเกี่ยวกับพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยของคนสังคมให้เป็นเรื่องที่ยอมรับไม่ได้เลย หรือยอมรับได้น้อยถึงน้อยมากหากไม่สวมหมวกขณะขับขี่ และไม่ใช่เรื่องสิทธิส่วนบุคคลแต่เป็นเรื่องของการฝ่าฝืนระเบียบข้อบังคับ

2) การออกแบบและกำหนดขั้นตอนการดำเนินงาน

2.1 ชั้นเตรียมการ

2.1.1 การรวบรวม วิเคราะห์ และสังเคราะห์ข้อมูล นำเสนอผู้บริหาร/ผู้บัญชาการ หน่วยงานกลางหรือผู้นำหลักของรัฐบาลให้เป็นผู้ดำเนินการ/สั่งการหน่วยงานภายใต้บังคับบัญชา และต้องมีแผนกำกับติดตามผลการดำเนินงานควบคุมอยู่เสมอ พร้อมการให้คณงามความดีให้กำลังใจ การพิจารณาให้ชั้นตำรวจที่ให้ความร่วมมือมารับรางวัลรับประกาศ เพื่อสร้างความภาคภูมิใจ

2.1.2 การทำ MOU ที่มีข้อแตกต่างมาก คือ ทำแล้วไม่เฉย จะมีการกำกับติดตาม และดำเนินการลงนาม MOU ใหม่ทุกครั้ง หากมีการเปลี่ยนแปลงผู้บริหารของหน่วยงานที่ร่วมดำเนินการขับเคลื่อน

2.2 ขั้นตอนการตามมาตรการที่กำหนด

2.2.1 การประชาสัมพันธ์- ในประเด็นความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับหมวกนิรภัย การทำใบอนุญาตขับขี่ โดยวิเคราะห์กลุ่มเป้าหมายซึ่งมีความแตกต่างกันเพื่อเลือกใช้สื่อที่เหมาะสม

2.2.2 มาตรการการบังคับใช้กฎหมายที่จริงจัง

- ไม่เน้นผลการจับกุม แต่เน้นว่าทำอย่างไรให้เกิดความรับผิดชอบ เช่น เริ่มต้นจากเจ้าพนักงานเองที่ต้องสวมหมวกนิรภัยตลอดเวลา
- การให้ความรู้ และประโยชน์ของหมวกนิรภัยหลังการจับกุมมีความสำคัญมาก
- การได้รับความร่วมมือ ลดแรงต้าน เกิดจากคำพูดที่ต้องสุภาพอ่อนน้อม ตำรวจจะได้เปรียบ หากใช้อารมณ์รุนแรง จะเสียเปรียบ ปัจจุบันมีคลิปกล้องวิดีโอ ตรงนี้สำคัญมาก ทุกครั้งที่ไปตรวจจะเน้นให้สุภาพเรียบร้อย อย่าเห็นประชาชนเป็นศัตรู ประชาชนเป็นคนที่ต้องให้บริการ แต่ก็ยังมีบางส่วนต้องจ้ำจี้จ้ำไชหากพบเจ้าหน้าที่มีพฤติกรรมก้าวร้าว
- ปัญหาและอุปสรรค คือสารวัตรจราจรจะย้ายบ่อย แต่นายดาบจะไม่ย้ายและทำอยู่ต่อจนเกษียณ
- งานจราจรเป็นงานไม่เด่น ถ้าไม่เกิดอุบัติเหตุจะไม่เมื่อเทียบกับงานอาชญากรรมที่เห็นรูปธรรมที่ชัดเจน ทำแล้วเห็นผลงานจราจรถือเป็นงานปิดทองหลังพระ

สารบัญ

กิตติกรรมประกาศ	ก
คำนำ	ข
บทคัดย่อ	ค
สารบัญ	ง
บทที่ 1 บทนำความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
บทที่ 2 สรุปลักษณะการดำเนินงานของกองบังคับการ ตำรวจภูธรภาค 8 และจังหวัดที่อยู่ในความรับผิดชอบ	11
4.1 นโยบายและการดำเนินงานของกองบังคับการ ตำรวจภูธรภาค 8	11
4.2 จังหวัดนครศรีธรรมราช	24
4.3 จังหวัดภูเก็ต	43
4.4 จังหวัดระนอง	52
4.5 จังหวัดสุราษฎร์ธานี	63
4.6 จังหวัดชุมพร	77
4.7 จังหวัดกระบี่	95
4.8 จังหวัดพังงา	112

บทที่ 1

บทนำ... ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ไม่ปฏิเสธว่าประเทศไทยมีปัญหาและสถานการณ์ความรุนแรงที่หลากหลายประเด็นและเร่งด่วนในทุกแง่มุม เช่น ปัญหาด้านเศรษฐกิจและการเมืองการปกครองที่มีการแบ่งกลุ่มก้อน/ฝักฝ่าย แต่ในความวุ่นวายระอุครุกรุ่นมาอย่างต่อเนื่องของสังคมไทยจากปัญหาข้างต้น ก็ปฏิเสธไม่ได้ อีกว่า ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนก็ยังเป็นปัญหาสำคัญที่ผู้บริหารประเทศไทยให้ความสำคัญและต้องการเห็นการเปลี่ยนแปลงในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและจำนวนผู้บาดเจ็บให้ลดลงอย่างต่อเนื่อง เพราะความสูญเสียที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนคนไทยที่มาจากเหตุแห่งปัญหาที่สามารถป้องกันได้นั้น ก่อให้เกิดการตื่นตัวทั้งในประเทศและระดับนานาชาติ องค์การอนามัยโลกจัดอันดับให้ประเทศไทยอยู่อันดับที่ 3 และอันดับ 2 ของโลกในปี พ.ศ. 2559 อนาคตอันใกล้อาจจะได้เป็นแชมป์โลกอย่างไม่ต้องสงสัย หากไม่มีการปรับเปลี่ยนมาตรการหรือจัดการปัญหาเชิงป้องกันแบบจริงจังซึ่งต้องได้รับความร่วมมือจากทุกฝ่ายในช่วงเวลาและสถานการณ์ที่เหมาะสมทันเวลา โดยเฉพาะจากหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบโดยตรง เช่น กระทรวงคมนาคม และผู้บังคับใช้กฎหมาย ที่มีบทบาทหลักในการทำงานเชิงป้องกันอย่างต่อเนื่องตลอดปีไม่เฉพาะช่วงเทศกาลสงกรานต์ปีใหม่

..แต่ในความโศกเศร้ามักจะมีมีความโศกดีช้อนอยู่เสมอ...จากข้อมูลความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทางถนน บ่งชี้ว่าเราสูญเสียเยาวชนและคนในวัยทำงานจากอุบัติเหตุทางถนนซึ่งมาจากเหตุของการใช้รถจักรยานยนต์ (ขี่และซ้อน) โดยไม่ใช้หมวกนิรภัย! ก่อให้เกิดการบาดเจ็บที่ศีรษะรุนแรงจนถึงขั้นเสียชีวิต โดยเฉพาะในเพศชาย....

ความโชคร้าย ..คือ เราสูญเสียกำลังหลักของประเทศซึ่งเป็นเยาวชน และคนในวัยทำงานไปแบบไม่ควรเกิด (ตายก่อนวัยอันควร) ส่งผลกระทบ ต่อเศรษฐกิจและการเติบโตของประเทศและสร้างความสูญเสียที่เกิดขึ้น ต่อครอบครัวผู้เสียชีวิตที่ได้รับผลกระทบโดยตรงทั้งความมั่นคงทาง เศรษฐฐานะและความมั่นคงทางจิตใจ

แต่....ในความโชคร้าย เรายังมีความโชคดีเกิดขึ้นจากบทเรียนความ สูญเสียของผู้ประสบเหตุ(lesson learn) ก่อให้เกิดการเรียนรู้-ตั้งรับ-จัด กระบวนการทัพ-ปรับมาตรการ ที่เหมาะสมต่อการแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่าง ตรงจุดและตรงประเด็นถึงแม้จะเป็นการเรียนรู้ที่เป็นไปอย่างช้าๆ แต่ทว่า ก็ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลง ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรงอย่าง สำนักงานตำรวจแห่งชาติซึ่งเป็นหน่วยงานหลักในการบังคับใช้กฎหมาย การสวมหมวกนิรภัย หน่วยงานภาคเอกชนที่ร่วมกำหนดมาตรการองค์กร ในหน่วยงานของตนเองเสริมการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อผลักดันให้มีการสวมหมวกนิรภัยให้เพิ่มสูงขึ้น และลดจำนวนการบาดเจ็บ และเสียชีวิตที่ศีรษะให้ลงไปเรื่อยๆ...เราลองมาตามดูพัฒนาการการดำเนินงาน ด้านการส่งเสริมหมวกนิรภัยในประเทศไทยกัน.....

พัฒนาการของการดำเนินงานด้านการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ในประเทศไทย

บทเรียนจากระดับพื้นที่...เริ่มต้นด้วยกลุ่มคนกลุ่มเล็กแต่ก่อให้เกิด การเปลี่ยนแปลงที่ยิ่งใหญ่ ปี พ.ศ.2535 คณะรัฐมนตรีว่าการกระทรวง สาธารณสุขในสมัยนั้นได้ลงพื้นที่ตรวจเยี่ยมการดำเนินงานของโรงพยาบาล ศูนย์ขอนแก่น ซึ่งมีศูนย์อุบัติเหตุและวิกฤตบำบัด ภายใต้การนำของ นายแพทย์วิทยา ชาติบัญชาชัย และคณะ ซึ่งได้ใช้โอกาสที่ผู้บริหารระดับ กระทรวงลงมาตรวจเยี่ยมพื้นที่นำเสนอข้อมูลความสูญเสียที่เกิดจาก อุบัติเหตุทางถนนที่เฉพาเจาะจงที่ข้อมูลการบาดเจ็บที่ศีรษะของผู้ใช้รถ จักรยานยนต์ (ซี ซ้อนท้าย) ไม่สวมหมวกนิรภัยมากที่สุด เพื่อผลักดันให้เกิด

การรณรงค์ และบังคับใช้หมวกนิรภัยทั้งผู้ขี่และผู้ซ้อนท้ายขึ้น จากนั้น นายแพทย์วิทยา และคณะ ได้จัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายเสนอต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุขนายอาทิตย์ อุไรรัตน์ เพื่อผลักดันกฎหมายหมวกนิรภัย จนมีการรับลูกและประกาศบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยทั้งคนขี่ คนซ้อนในปี พ.ศ. 2539 เป็นต้นมาแต่ถึงแม้จะมีการเปลี่ยนแปลงสำคัญเกิดขึ้นในระดับนโยบายมาอย่างยาวนานจนถึงปี พ.ศ.2554 จำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนโดยมีสาเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ยังมีแนวโน้มลดลงอย่างช้าๆ และสูงขึ้นสลับกันไปในแต่ละพื้นที่

ต่อมา องค์การสหประชาชาติได้ประกาศทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554 - 2563 (Decade of Action for Road Safety) และเรียกร้องให้ประเทศสมาชิกได้ให้ความสำคัญและผลักดันเรื่องความปลอดภัยทางถนน โดยกำหนดเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงร้อยละ 50 ภายในปี 2563 ประเทศไทยเอง จึงมีมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 กำหนดให้ระหว่างปี พ.ศ. 2554-2563 เป็น “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน” (Decade of Action for Road Safety) กำหนดให้ปี พ.ศ. 2554 เป็นปีแห่งการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100% มีการมอบนโยบายและแนวทางการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน การจัดนิทรรศการด้านการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของหน่วยงานภาคีเครือข่าย และรวมถึงการจัดกิจกรรมรณรงค์ เช่น การปล่อยขบวนรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ เพื่อรณรงค์ไปยังพื้นที่ต่างๆ และสร้างกระแสให้ประชาชนเกิดการรับรู้ถึงประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัย รวมถึงกระตุ้นเตือนให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ซึ่งจะช่วยลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์ และเป็นการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยให้เกิดขึ้นในสังคมไทยอย่างยั่งยืน

ความตื่นตัวเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่คณะรัฐมนตรีมีมติ... การรณรงค์เชิง Event กระตุ้นให้มีการสวมหมวกนิรภัยถูกแปลงเป็นกิจกรรมและมาตรการบังคับใช้ทั้งทางกฎหมายและบังคับใช้ภายในองค์กรถูกรับลูกต่อเนื่องจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคสังคม รวมถึงสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ในฐานะองค์กรสร้างสุขภาวะ ได้สนับสนุนให้เกิดกลุ่มคนทำงานแนวราบเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนขึ้น ตามแนวคิดสามเหลี่ยมเขยื้อนภูเขา โดยแบ่งเป็น คนทำงานด้านภาคประชาสังคม ด้านนโยบาย และด้านวิชาการความรู้ หนึ่งในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการผลักดันให้เกิดการสวมหมวกนิรภัยทั้งประเทศคือการสนับสนุนงบประมาณให้มูลนิธิไทยโรดส์ ดำเนินการสำรวจจำนวนผู้สวมหมวกนิรภัยในประเทศไทยอย่างเป็นระบบทั้งประเทศเพื่อให้ได้ข้อมูลสำหรับการติดตามสถานการณ์ฯ เพื่อนำมากำหนดทิศทางของนโยบายและการออกแบบมาตรการต่างๆ

ตามด้วย นโยบายนายกรัฐมนตรี (นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร) ให้ขยายผลโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวม หมวกนิรภัย 100% ออกไปอีก 3 ปี (พ.ศ.2555 - พ.ศ. 2557) หลังพบว่าอัตราผู้สวมหมวกนิรภัยในภาพรวมประเทศยังคงเพิ่มขึ้นอย่างช้าๆ จากเดิมที่กำหนดให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนดนโยบาย มาตรการให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด จริงจังและต่อเนื่อง ครอบคลุมทั่วพื้นที่ทุกช่วงเวลา โดยเฉพาะผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน ผู้ใช้รถยนต์ต้องคาดเข็มขัดนิรภัย งดการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ เป็น 100% ภายในปี 2554... ตัวเลขปรากฏดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ปี พ.ศ. 2553 – 2559¹

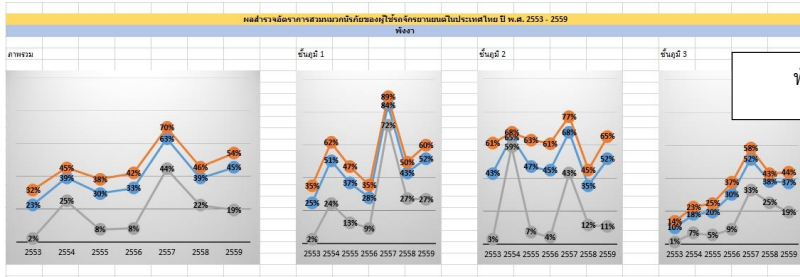
	อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ปี พ.ศ. 2553-2559																						
	รวมผู้ขับขี่และผู้โดยสาร										ผู้ขับขี่					ผู้โดยสาร							
	53	54	55	56	57	58	59	53	54	55	56	57	58	59	53	54	55	56	57	58	59		
รวมทั้งประเทศ	44%	46%	43%	43%	42%	43%	43%	53%	54%	52%	51%	51%	51%	19%	24%	20%	19%	19%	20%	20%			
จำนวนตามช่วงอายุ																							
ผู้ใหญ่	52%	53%	49%	49%	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%	19%	13%	10%	11%	12%	14%		
เด็ก	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8%	9%	7%	7%	7%	8%

ปัญหาอยู่ตรงไหน.....นโยบายและมาตรการกฎหมายใช้หรือไม่?

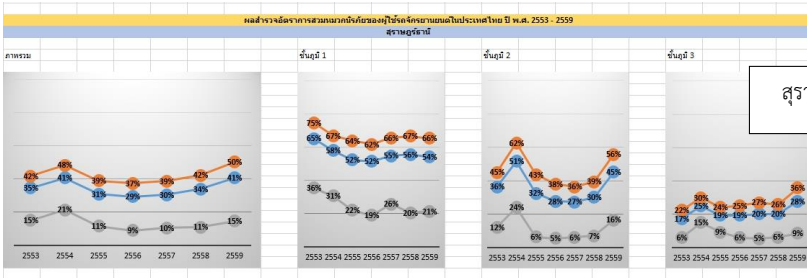
ทำไม การออกนโยบายและมาตรการทางกฎหมายเพื่อบังคับใช้ต่างๆ ที่ประกาศออกมาแล้วอย่างต่อเนื่องยังไม่เห็นผลสัมฤทธิ์ชัดเจน ทั้งที่การประกาศโดยทราบทั่วกันนั้นถือเป็นการประกาศจากผู้บริหารระดับประเทศ... ถ้างั้นแล้วปัญหาอุปสรรคอยู่ตรงไหน

จากการสอบถามเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ซึ่งผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ พบว่า ประชาชนขาดความเข้าใจที่ถูกต้องถึงความรุนแรงจากปัญหาอุบัติเหตุทางถนนและคิดว่าเป็นเรื่องของโชคชะตา ประกอบกับความไม่ไว้วางใจและคิดว่าเจ้าหน้าที่ตั้งด่านตรวจจับเพื่อหวังเงินค่าปรับ เพราะประเด็นสำคัญอื่นๆ ที่มีอยู่นั้นสำคัญกว่าการไม่สวมหมวกนิรภัยของประชาชนมากกว่า ทำไมเจ้าหน้าที่ไม่ไปกวาดค้น รวมถึงภาวะการณำของผู้นำทุกระดับ ตั้งแต่ผู้ว่าราชการจังหวัด ผู้บังคับการตำรวจภูธร นายอำเภอ นายก อบต. ที่ไม่ต่อเนื่องเข้มแข็งและสอดประสานกันในทุกระดับ ก่อให้เกิด “ระบบอุปถัมภ์” ขึ้นในสังคม เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติงานจึงยากต่อการก้าวข้ามแรงเสียดทานทั้งหลายโดยลำพัง สุดท้าย อย่างที่ทราบกันดีว่า หากต้องการจะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเสี่ยงของบุคคล จำเป็นต้องดำเนินการควบคู่กันไประหว่างมาตรการการให้ความรู้ ประชาสัมพันธ์กับการบังคับใช้

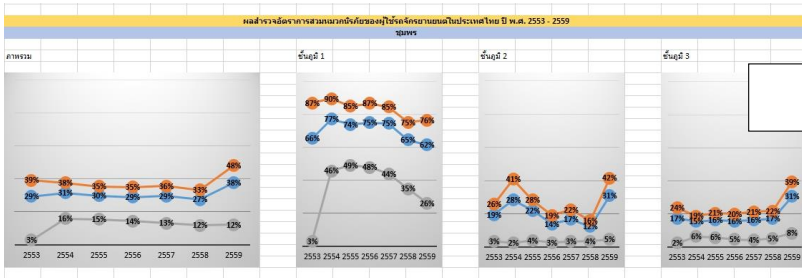
¹ มูลนิธิไทยโรดส์



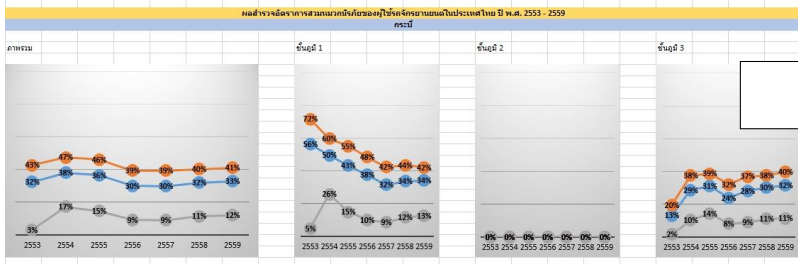
พึงงา



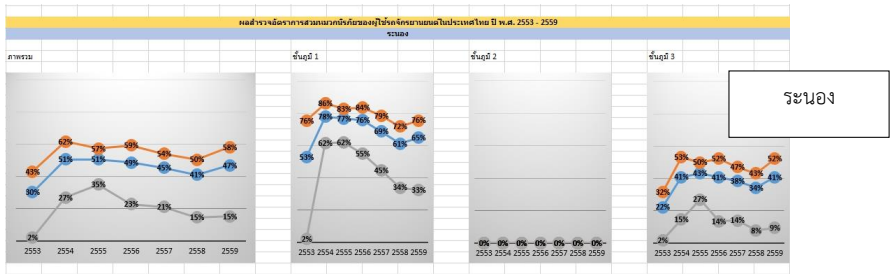
สุราษฎร์ธานี



ชุมพร



กระบี่



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

คณะทำงานสนับสนุนการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด (สอจร.) โดยการสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) จึงเล็งเห็นประโยชน์ในการถอดบทเรียนกลไกการดำเนินงานของตำรวจภูธรภาค 8 เพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาพฤติกรรมเสี่ยง “การสวมหมวกนิรภัย” ให้กับกองบังคับการตำรวจภูธรภาคอื่น รวมถึงหน่วยงานที่มีความสนใจขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อถอดบทเรียนสาระของการดำเนินการ กระบวนการวางแผนฯ การกำหนดนโยบาย และกระบวนการถ่ายทอดแผนฯ สู่การปฏิบัติของตำรวจภูธรภาค 8 สู่การปฏิบัติ ใน 7 จังหวัด ได้แก่ ภูเก็ต นครศรีธรรมราช

กระบี่ พังงา สุราษฎร์ธานี ระนอง พังงา และถอดบทเรียนการนำแผนสู่การปฏิบัติของ 7 จังหวัดเทียบกับเป้าหมาย พร้อมทั้งค้นหาปรากฏการณ์ที่ค้นพบในการดำเนินงานของตำรวจภาค 8 และ 7 จังหวัด อันจะมีนัยสำคัญต่อการพัฒนาโครงการลักษณะนี้ต่อไป รวมถึงปัจจัยที่มีผลต่อความยั่งยืน

สำหรับวิธีการดำเนินงาน คณะทำงานจะดำเนินการทบทวนเอกสารโครงการที่เกี่ยวข้อง เช่น รายงานความก้าวหน้า จากนั้นจะลงพื้นที่เก็บข้อมูลเชิงคุณภาพกับผู้ที่เกี่ยวข้องโดยการสนทนากลุ่มกับผู้รับผิดชอบโครงการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยกำหนดคำถามหลักในการสัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้อง มีรายละเอียดดังนี้

คำถามหลัก... “กลไกการดำเนินงานของตำรวจภูธรภาค 8 เพื่อมุ่งสู่การดำเนินงานป้องกันและแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยง “การสวมหมวกนิรภัย” สามารถดำเนินการเป็นไปตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายดังกล่าวได้เพราะอะไร? และหากกลไกนี้ทำงานได้ดีจะขยายไปยังพื้นที่อื่นอย่างไร?” โดยมีชุดคำถามประกอบด้วย

1. บริบทของพื้นที่

- สภาพปัญหา/สภาพพื้นที่เป็นอย่างไร
- จำนวนผู้สวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้าย ก่อนเริ่มดำเนินโครงการ
- จุดเริ่มต้น ฐานคิด หลักการทำงาน คืออะไร

2. สถานการณ์ การขับเคลื่อนงานในพื้นที่เป้าหมาย

- แนวคิดและต้นทุนเดิมที่พื้นที่มีอยู่ก่อนเริ่มโครงการ
- จุดแข็ง จุดอ่อนของพื้นที่
- การมีส่วนร่วมจากทีม /ภาคีเครือข่าย
- คณะทำงานมีใครบ้าง/ภาคีเครือข่ายมีใครบ้าง และมีบทบาทอย่างไร
- งบประมาณหลัก งบประมาณ งบร่วม จากที่ไหนบ้าง

3. ปัจจัยนำเข้า (บุคลากร งบประมาณ นโยบาย เทคโนโลยี ฯลฯ)

4. กิจกรรมที่มีอะไรบ้าง

- กิจกรรมตามแผน / กิจกรรมที่ไม่ได้เป็นตามแผน (ปรับตามสถานการณ์/ฯลฯ)
- ใช้หลักการทำงาน 5 ส 5 ช ด้วยหรือไม่ อย่างไร
(5ส= สารสนเทศ/ข้อมูล สหสาขาวิชาชีพ สุดเสียง สุดคุ้ม ส่วนร่วม)
(5ช= ชง เชื่อม ช้อน เช็ค ชม)

5. ผลผลิต/ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น

- เกิดผลผลิต อะไร อย่างไรบ้าง
- ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นมีอะไรบ้าง สร้างการเปลี่ยนแปลง (ก่อนทำโครงการ) อย่างไร
- มีจุดเด่นที่เกิดขึ้น คืออะไรบ้าง
- มีกระบวนการทำงานอย่างมีส่วนร่วมและบูรณาการทำงานในพื้นที่หรือไม่ อย่างไร

6. ปัจจัยเงื่อนไขความสำเร็จ / ปัญหาอุปสรรค

- บทเรียนความสำเร็จ คืออะไร (How to)
- มีการติดตาม ประเมินผลหรือไม่ อย่างไร
- ปัญหาอุปสรรค และการจัดการกับปัญหาทำอย่างไร
- แนวทางการขยายผล/ความต่อเนื่องยั่งยืนของโครงการในปีต่อไป
- ข้อเสนอแนะ /อื่นๆ

บทที่ 2

สรุปแนวทางการดำเนินงาน ของกองบังคับการตำรวจภูธรภาค 8 และจังหวัดที่อยู่ในความรับผิดชอบ

นโยบายและการดำเนินงานของกองบังคับการตำรวจภูธรภาค 8

จุดเริ่มต้น.....การดำเนินงานป้องกันและแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยง “การสวมหมวกนิรภัย” ในผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ ตำรวจภูธรภาค 8

ตำรวจภูธรภาค 8 ซึ่งเป็นหน่วยงานของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีพื้นที่รับผิดชอบ 7 จังหวัด ซึ่งสามารถจำแนกพื้นที่ออกเป็น 2 ฝั่งทะเล คือ ฝั่งทะเลด้านอ่าวไทย ได้แก่จังหวัดชุมพร, สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช และฝั่งทะเลอันดามัน ได้แก่ จังหวัดระนอง, พังงา, กระบี่, ภูเก็ต มีบทบาทหน้าที่ในการดูแลความสงบเรียบร้อยของประชาชนในพื้นที่ รวมถึงการอำนวยความสะดวก ดูแลความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินในฐานะเจ้าพนักงานจราจร ซึ่งเป็นที่พึ่งสำคัญของประชาชนในด้านอำนวยความสะดวก ตลอดจนการบังคับใช้กฎหมายต่อผู้ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงทางถนน เช่น เมาขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด ฯลฯ ซึ่งที่ผ่านมาจะพบเห็นผู้ฝ่าฝืนกฎหมายและมีพฤติกรรมเสี่ยงดังกล่าวข้างต้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ที่บ่งชี้ว่าสถานการณ์ความรุนแรงของการประสบเหตุจนก่อให้เกิดความสูญเสียมีสาเหตุหลักมาจากพฤติกรรมเสี่ยงโดยเฉพาะในผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้าย

จากปัญหาดังกล่าวข้างต้น ตำรวจภูธรภาค 8 ได้เล็งเห็นความสำคัญในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเพื่อลดการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน

ของประชาชนตามนโยบายของรัฐบาล โดยเฉพาะความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากผู้ใช้อัจกรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัยซึ่งเป็นเหตุที่ “ป้องกันได้” โดยอาศัยความรู้ควบคู่กับการบังคับใช้กฎหมาย จุดประกายให้ พล.ต.ท.เทศา ศิริวาโท ผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค 8 ซึ่งเข้ารับตำแหน่งเมื่อปี พ.ศ.2558 ณ ขณะนั้นเล็งเห็นว่าเป็นโครงการที่หากดำเนินการอย่างจริงจังต่อเนื่อง สามารถเห็นผลเชิงประจักษ์ต่อสังคมในภาพรวม และตรงกับบทบาทหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจเพราะโครงการฯ นี้หากเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่ดำเนินการ หน่วยงานอื่นจะไม่สามารถดำเนินการได้อย่างแน่นอน แต่อย่างไรก็ตาม ตระหนักดีว่าการดำเนินงานโครงการในลักษณะนี้จำเป็นต้องอาศัยการมีส่วนร่วมจากหน่วยงานอื่นด้วยเช่นกัน เพื่อให้โครงการนี้บรรลุวัตถุประสงค์ จึงได้มีการบูรณาการหน่วยงานองค์กรที่เกี่ยวข้อง 4 ส่วน จากภาครัฐ ภาคเอกชน ท้องถิ่น และชุมชน พร้อมกำหนดชื่อโครงการ “ภาค 8 ปลอดภัย ทุกวัน ทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100%” ภายใต้ยุทธศาสตร์ 4+4+1 ขึ้น

รายละเอียดการดำเนินงานโครงการฯ แบ่งเป็น 2 ขั้นตอนสำคัญ ดังนี้

ขั้นเตรียมการ	
1 – 30 เมย. 59 (1 เดือน)	แต่งตั้งคณะกรรมการระดับภาค/จังหวัดเพื่อ <ol style="list-style-type: none"> 1) ดำเนินการประชาสัมพันธ์ โดยเชิญผู้นำในการเป็นต้นแบบ (Presenter) ขับขี่รถจักรยานยนต์ 2) อบรมสัมมนาครูแม่ไก่ 117 สถานี สถานีละ 5 คน รวม 585 คน 3) ลงนาม MOU ความร่วมมือระหว่างหัวหน้าหน่วยของตำรวจทั้งระดับจังหวัดและสถานีตำรวจ

ขั้นตอนมาตรการ	
<p>1 พค. – 31 สค. 59 (4 เดือน)</p>	<p>ดำเนินการมาตรการประชาสัมพันธ์</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ลงนามข้อตกลงมาตรการองค์กร MOU กับหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรบริหารส่วนท้องถิ่น และชุมชน ซึ่งในการลงนามดังกล่าวให้มีกิจกรรมการบรรยายสรุป วิดีทัศน์ ภาพยนตร์ณรงค์การสวมหมวกนิรภัย 2) ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ 3) ติดป้ายผู้นำเป็นแบบอย่างในการใช้หมวกนิรภัย
<p>1 กย. –31 ธค. 59 (4 เดือน)</p>	<p>ดำเนินการบังคับใช้กฎหมาย</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ร่วมกันปล่อยขบวนรถจักรยานยนต์ที่ผู้ขับขี่และซ้อนท้ายสวมหมวกนิรภัย 100% 2) จับคนขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย โดยเปรียบเทียบปรับสูงสุดตามกฎหมายกำหนด 3) จับคนซ้อนท้ายที่ไม่สวมหมวกนิรภัย โดยไม่เปรียบเทียบปรับ แต่ให้ไปชมภาพยนตร์ที่มีเนื้อหาเกี่ยวข้องกับ การป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน 4) กรณีผู้กระทำผิดไม่สวมหมวกทั้งผู้ขับขี่และซ้อนท้าย เป็นบุคลากรในองค์กรที่ร่วมลงนามความร่วมมือ จะส่งรายงานไปยังองค์กรเพื่อใช้มาตรการทางการปกครองและส่งผลกลับเพื่อบันทึกข้อมูล 5) ใช้ CCTV ควบคุมการกระทำผิด 6) ตั้งกลุ่ม Line ทูกระดับเพื่อใช้เป็นกลไกสำคัญในการดำเนินงานโครงการ ควบคุม กำกับติดตามการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอ 7) ประกาศบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังในวันที่ 1 มกราคม 2560 ทั้งจับ/ปรับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ (ขี่/ซ้อนท้าย) ในอัตราสูงสุดตามกฎหมาย

จากนโยบายและข้อสั่งการ...ของ พล.ต.ท.เทศา ศิริวาโท รายละเอียดเพิ่มเติมภายใต้ยุทธศาสตร์ 4+4+1 ระบุให้

- ขั้นเตรียมการ 1 เดือน ที่กำหนดช่วงวันที่ 1-30 เมษายน พ.ศ. 2559 มีการอบรมครูแม่ไก่ให้แก่เจ้าหน้าที่จากสถานีตำรวจภูธรสถานีละ 5 คนนั้น ได้กำกับและมอบนโยบาย ระบุให้ภายใน 30 วันหลังอบรม เจ้าหน้าที่ที่ตำรวจจะต้องกลับไปอบรมให้ความรู้แก่กลุ่มเป้าหมายเรื่องหมวดนิรภัย + เตรียมตัวตนเองที่จะเป็น ผู้สอน
- ขั้นรณรงค์ประชาสัมพันธ์ 4 เดือน แรกรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับรู้ กลุ่มเป้าหมายประกอบด้วย 1) ส่วนราชการ - ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัด จัดทำ MOU กับผู้ว่าราชการจังหวัด นายอำเภอทำ MOU กับผู้กำกับสถานี 2) ภาคเอกชนในพื้นที่ 3) ผู้นำชุมชน 4) ผู้นำศาสนา+ ดำเนินการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ บริเวณจุดที่น่าสนใจ เช่น ที่โคออฟ เริ่มตั้งแต่จังหวัดชุมพร สุราษฎร์ธานี+ สายตรวจทำคัทเอาท์ติดท้ายรถ จะเป็นรูปของ ท่านผู้กำกับหรือนายอำเภอในพื้นที่ ทำให้ได้รับความร่วมมือ+ ใช้สื่อวิทยุช่วยในการประชาสัมพันธ์ และให้โรงพักทำหนังสือถึงหน่วยงานเหล่านี้เพื่อขอความร่วมมือ
- 4 เดือนถัดมาดำเนินการจับผู้กระทำผิดมาอบรม ชมภาพยนตร์ วิดีโอ ซึ่งส่วนกลางได้มอบ package การอบรมให้ไปทุกสถานี
- หลังจากนั้น ในวันที่ 1มกราคม พ.ศ.2560 เจ้าหน้าที่ตำรวจได้เริ่มบังคับใช้กฎหมายจับ/ปรับอย่างจริงจังต่อเนื่องส่งผลให้มีเสียงสะท้อนในทางที่ดีและไม่ดี แต่ส่วนใหญ่พบเสียงสะท้อนในแง่ดีมากกว่า อย่างไรก็ตาม ยังพบปัญหาในกลุ่มเสี่ยง คือเด็กวัยรุ่น ในโรงเรียนไม่รู้สึกดึงดูดหรือสร้างความตระหนักให้เกิดขึ้นได้ เนื่องจากภาพลักษณ์ของ Presenter ที่ใช้ คือภาพ ผู้อำนวยการ

โรงเรียนสวมหมวกนิรภัย ภาค 8 จึงได้ปรับกลยุทธ์นำภาพของผู้นำการเปลี่ยนแปลงที่ตรงใจวัยรุ่น ที่เป็นผู้นำ มีชื่อเสียงในโรงเรียน มาสวมหมวกนิรภัยแทน

ผลการดำเนินงาน....จากการสำรวจของหน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิไทยโรดส์ พบว่าจังหวัดที่อยู่ในพื้นที่ของการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยของกองบังคับการตำรวจภูธรภาค 8 ทั้ง 7 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดสุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช ชุมพร พังงา ภูเก็ต กระบี่ และระนอง มีแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของผู้สวมหมวกนิรภัยอย่างเห็นได้ชัด (รายละเอียดดังรูปที่ 1 - 7 หน้า 6-8) ซึ่งสอดคล้องกับรายงานการวิจัย “**ความรู้ความเข้าใจกฎหมาย ปัจจัยอื่นๆ และพฤติกรรมการสวมหมวกกันน็อค ตามโครงการ “ภาค 8 ปลอดภัย ทุกวัน ทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100%”**” ที่จัดทำขึ้นโดย ตำรวจภูธร ภาค 8 ที่พบว่า

1. ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัย

ประชาชนส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับขี่ร้อยละ 64 มีหมวกนิรภัยสูงถึงร้อยละ 90 มีประสบการณ์ความรู้ความเข้าใจกฎหมายที่บังคับใช้เกี่ยวกับหมวกนิรภัยร้อยละ 98.8 และทราบว่าตำรวจสามารถเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่สำหรับผู้ฝ่าฝืนไม่สวมหมวกนิรภัยได้ร้อยละ 81 ...จากข้อมูลเชิงคุณภาพพบว่าหลายคนมีทัศนคติตรงกันว่า

....“ทุกคนต้องรู้อยู่แล้วว่าขับรถมอเตอร์ไซค์ เข้าต้องให้ใส่หมวกกันน็อค ถ้าไม่ใส่ตอนนี้เข้าปรับ 500 เลย ตอนนี้กฎหมายเขาเข้มข้น... เขาเตือนมาก่อนแล้ว คราวนี้ “ตำรวจเอาจริง จับจริง ปรับจริง” บางคนทำไม่ถึงไม่ใส่ จะยากอะไร”...

ประเด็นที่มีการเข้าใจคลาดเคลื่อนเป็นส่วนใหญ่ คือ เข้าใจว่ากฎหมายบังคับใช้ทั่วประเทศเพิ่งเริ่มบังคับเมื่อปี พ.ศ.2559 (ร้อยละ 80.3)

ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่ามีการรณรงค์เรื่องนี้อย่างชัดเจนในช่วงหลัง นอกจากนี้ยังเข้าใจว่า การสวมหมวกนิรภัยเป็นสิทธิส่วนบุคคลจะสวมหรือไม่สวมก็ได้ (ร้อยละ 72.2) เข้าใจว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สามารถจับหรือปรับคนขับขี่ได้ ถ้าหากนั่งซ้อนท้ายไม่สวมหมวกนิรภัย (ร้อยละ 68.7) และเข้าใจว่าการสวมหมวกนิรภัยไม่ถูกต้อง เช่น ไม่มีสายรัดคาง มีโทษปรับ 500 บาท (ร้อยละ 36.0) อย่างไรก็ตาม แม้ว่าประชาชนส่วนใหญ่จะมีความรู้ความเข้าใจกฎหมายมากพอสมควร แต่ในประเด็นที่ยังเข้าใจคลาดเคลื่อน เจ้าหน้าที่ยังต้องทำการประชาสัมพันธ์ให้เข้าใจอย่างถูกต้อง เพื่อไม่ให้เกิดความเข้าใจผิด ดังเช่น ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เจาะลึกผู้ใช้รถจักรยานยนต์ว่า

นักศึกษหญิงอายุ 23 ปี ...เขาเพิ่งบังคับหนักปีสองปีนี่เอง แต่ว่าปีนี้นับหนัก คนขับไม่ใส่ไม่ได้เลย แต่คนซ้อนท้ายไม่ค่อยจับ....

แม่ค้าขายส้มตำ รถมอเตอร์ไซค์พ่วงข้าง...ที่จริงแล้วก็เป็สิทธิของเขาเน ที่เขาจะใส่หรือไม่ใส่ ถ้าไม่กลัวก็แล้วแต่ แต่สำหรับพี่มีอาชีพขายของต้องขับรถทุกวัน ก็ใส่อยู่แล้ว.....

เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยในห้างแห่งหนึ่ง....เขาเริ่มจับเมื่อปีที่ที่แล้ว แต่ปีนี้จับจริง ผมเห็นคนที่ไม่ใส่โดนตลอดเลย บางคนเขาบอกว่าเป็นสิทธิของเขาที่จะไม่ใส่ แต่ผมว่าไม่ได้นะ กฎหมายเขาบังคับ ผมมาทำงานใส่ทุกวัน....

2. การรับรู้ต่อประโยชน์ที่เกิดขึ้น

พบว่า การรับรู้ประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัยของประชาชนในเขตภาคใต้ตอนบน (พื้นที่ตำรวจภูธรภาค 8) ในภาพรวมอยู่ในระดับดี ส่วนใหญ่เห็นด้วยว่าการสวมหมวกขณะขับขี่ทำให้รู้สึกปลอดภัยมากขึ้น (ค่าเฉลี่ย 9.16) รองลงมาเห็นด้วยว่าขณะขับขี่ควรสวมหมวกทุกครั้ง (ค่าเฉลี่ย 9.09) เชื่อว่าเมื่อเกิดอุบัติเหตุผู้ขับขี่ที่ไม่สวมหมวกจะมีโอกาสเสียชีวิตมากกว่าผู้ที่สวม (ร้อยละ 8.91) รู้ว่าหมวกเป็นอุปกรณ์ที่มีประสิทธิภาพในการลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บเมื่อเกิดอุบัติเหตุ (ค่าเฉลี่ย 8.80)

และถ้าไม่สวมหมวกแล้วเกิดอุบัติเหตุ อาจทำให้พิการ ต้องรักษาระยะยาว (ค่าเฉลี่ย 8.61) ซึ่งมีผู้ใช้ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับการรับรู้ประโยชน์ของหมวกนิรภัย ไว้ว่า

แม่ค้าอายุ 51 ปี ขายน้ำอยู่ชายหาดพ็อยู่ที่นี่มา 30 ปี ขายของทุกวัน ใช้มอเตอร์ไซค์ทุกวัน สวมหมวกตลอดด้วยความเคยชิน จะไปใกล้หรือไกลก็ใส่ตลอด เป็นอัตโนมัติ เพราะรู้ว่าหมวกมันมีประโยชน์ สามารถป้องกันความรุนแรงได้ ถ้าหากเกิดอุบัติเหตุ....

เด็กชายอายุ 16 ปีทราบครับว่าหมวกมีประโยชน์ เวลาที่รถล้มหัวจะไม่กระแทก แม่บอกให้ใส่ตลอด ที่โรงเรียนก็ให้ใส่ และก็ตำรวจรณรงค์ให้ใส่หมวกกันน็อคด้วย....

ในขณะที่ประมาณครึ่งหนึ่งของประชาชน ที่มีทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัยว่า ผู้ที่ไม่สวมหมวกมีโอกาสเสียชีวิตจากอุบัติเหตุได้เท่ากับผู้ที่สวมหมวก (ร้อยละ 5.81) นอกจากนั้น เห็นว่าหากขับขี่หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ในระยะใกล้ๆ ไม่ต้องสวมหมวกก็ได้ (ร้อยละ 5.03) หากขับขี่หรือซ้อนท้ายด้วยความระมัดระวังไม่จำเป็นต้องสวมหมวกก็ได้ (4.24) หากไม่ขี่ด้วยความเร็วสูงไม่จำเป็นต้องสวมหมวกก็ได้ (3.92) และหากขับขี่มาหลายปี สามารถหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุได้ก็ไม่จำเป็นต้องสวมหมวก (3.70) ดังผู้มีความเห็นจากการสัมภาษณ์ได้ให้ทัศนคติไว้ว่า

หญิงอายุ 38 ปี ทำงานในเมืองท่องเที่ยวพ็เป็นคนที่ยื่น มาทำงานที่นี่ พักอยู่ไม่ไกลจากที่ทำงาน มีหมวกคะ แต่บางครั้งก็ไม่ได้ใส่ บางทีไม่ถนัด ถ้าไปไกลๆ ก็ใส่ละ แต่ใกล้ๆ ส่วนใหญ่ไม่ได้ใส่เพราะขับไม่เร็ว....

นักศึกษาหญิง อายุ 21 ปีหนูว่าเวลาเกิดอุบัติเหตุ ถึงใส่หมวกก็เสียชีวิตเหมือนกัน อยากให้ตำรวจดูหรือกวดขันเรื่องการขับขี่เร็ว อายุไม่ถึงมากกว่า น่าจะป้องกันอุบัติเหตุได้มากกว่า แต่หมวกมันก็มีประโยชน์นั่นแหละ ไม่ได้ว่าไม่มี....

เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติงานจราจรมา 9 ปีตอนที่ไปบรรยาย

เขาก็ให้ความร่วมมือดีนะ ส่วนใหญ่เขาก็ทราบว่ามีประโยชน์ แต่เขาบอกว่ามันเป็นความเคยชินไม่ใส่มานานแล้ว จะให้ใส่ก็ไม่คุ้นเคย อีกอย่างไปใกล้ๆ แค่นี้ แต่ผมว่าเรามีโครงการนี้ก็ดีขึ้นนะ แต่ต้องใช้เวลา ต้องทำตลอด ทำให้ต่อเนื่อง....

ดังนั้น หากมีการรณรงค์ต่อเนื่อง ชี้ให้ประชาชนเห็นประโยชน์ และอันตรายจากการไม่สวมหมวกนิรภัย จะปรับทัศนคติจนเกิดความเคยชิน เหมือนมีบางความเห็นที่ว่า การรณรงค์ดังกล่าวสามารถทำได้หลายวิธีไปพร้อมๆ กัน หรือเลือกวิธีที่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และวัฒนธรรมของท้องถิ่นนั้นด้วย ดังเช่นเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติงานด้านนี้ได้ให้ความเห็นว่า

“เวลาที่เราไปบรรยายตามที่ต่างๆ เราก็จะนำวิดีโอเกี่ยวกับอุบัติเหตุและความสูญเสียที่เกิดจากการไม่สวมหมวกนิรภัยไปเปิดให้ดู และบางครั้งก็เล่าเหตุการณ์จริงที่เราพบเจอในฐานะที่เราเป็นจราจรให้ฟัง ชี้ให้เห็นสถิติการตาย การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุดังกล่าว เขาก็จะเกิดความกลัว และค่อยๆ ปลุกจิตสำนึก แต่ต้องใช้เวลา ซึ่งพื้นที่รับผิดชอบเรามีมากด้วย ถ้าทุกส่วนช่วยกันคงจะใช้เวลาเร็วขึ้น”

ส่วนเจ้าหน้าที่ชั้นประทวนที่ปฏิบัติงานจราจร ได้กล่าวไว้ว่า “เวลาที่ผมจับคนที่ไม่สวมหมวกผมก็พยายามอธิบายถึงประโยชน์ และชี้ให้เห็นโทษของการไม่สวมหมวก โดยผมจะถ่ายคลิปหรือภาพเวลาที่ผมปฏิบัติงานแล้วเห็นประสบการณ์เกี่ยวกับการไม่ใส่หมวก ผมก็เปิดให้เขาดู ก็ได้ผลนะ แต่นั่นแหละครับ เราจะได้วันละกี่คน คงต้องใช้เวลามาก แต่ผมว่าเขาก็ตื่นตัวกันเยอะขึ้นนะ”

3. ทัศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัย

พบว่า ประชาชนที่อยู่ในเขตพื้นที่ตำรวจภูธรภาค 8 สวมหมวกนิรภัยด้วยเหตุผลที่ว่ากลัวเกิดอุบัติเหตุแล้วได้รับความสูญเสียอยู่ในระดับสูงมาก (ค่าเฉลี่ย 9.22) รองลงมาคือกลัวถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับ (ค่าเฉลี่ย 7.42)

กลัวเสียเงิน (ค่าเฉลี่ย 6.84) กลัวเสียชื่อหน่วยงาน (ค่าเฉลี่ย 5.62) และกลัวโดนตำหนิจากคนใกล้ชิดหรือคนอื่นที่พบเห็น (ค่าเฉลี่ย 5.25) กลัวโดนถ่ายรูปลงสื่อ (ค่าเฉลี่ย 4.63) และมีเพียงเล็กน้อยที่กลัวด้วยเหตุผลอื่นๆ และเมื่อเปรียบเทียบกลุ่มวัยรุ่นกับวัยผู้ใหญ่ พบว่า วัยรุ่นจะกลัวเจ้าหน้าที่ตำรวจจับมากกว่าผู้ใหญ่ และกลัวการเกิดอุบัติเหตุน้อยกว่าผู้ใหญ่

4. บรรทัดฐานและการยอมรับทางสังคม

พบว่า ประชาชนครึ่งหนึ่งที่ยอมรับได้น้อยถึงไม่ได้เลย หากมีการพกหมวกนิรภัยไปด้วยแต่ไม่สวม เช่น ไว้ที่ตะกร้าหน้ารถ รองมาคือหากคนในคนในครอบครัวขับขี่หรือซ้อนท้ายแล้วไม่สวมหมวก และเมื่อพบเห็นเพื่อนหรือคนรู้จักขับขี่หรือซ้อนท้ายแล้วไม่สวมหมวก

5. ผลการปฏิบัติตามโครงการ ภาค 8 ปลอดภัยฯ

5.1 **มาตรการประชาสัมพันธ์** ส่วนใหญ่ทราบวาพื้นที่ที่อาศัยอยู่มีโครงการฯ นี้ ร้อยละ 86.1 และทราบวาหน่วยงานตนเองร่วม MOU ร้อยละ 67.3 รับรู้เรื่องการรณรงค์ฯ ร้อยละ 95.3 โดยทราบจากโทรทัศน์ ร้อยละ 59.7 รองลงมาทราบจากป้ายผู้นำต้นแบบตามท้องถนนร้อยละ 58.0 และหน่วยงาน/ชุมชนแจ้งให้ทราบร้อยละ 48.4ซึ่งสอดคล้องกันกับภาพรวมของประชาชนในเขตพื้นที่ตำรวจภูธรภาค 8 ที่มีความเห็นว่าการรณรงค์ทางสื่อที่พวกเขาอยากทำตามมากที่สุด เรียงลำดับคือ สื่อโทรทัศน์วิทยุ ผู้นำต้นแบบ สื่อออนไลน์ และป้ายประชาสัมพันธ์เยาวชน/idol แจกสติ๊กเกอร์ติดรถจักรยานยนต์ และแจกแผ่นพับเป็นลำดับสุดท้าย

5.2 **พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย** พบว่า ประชาชนในเขตพื้นที่ตำรวจภูธรภาค 8 มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเมื่อใช้รถจักรยานยนต์มากกว่าครึ่งหนึ่ง ที่มีการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง และเมื่อเดินทางระยะไกลๆ มีประชาชนประมาณ 1 ใน 4 ที่สวมหมวกนิรภัยน้อยครั้งถึงน้อยมาก

เมื่อเวลาเดินทางระยะไกลๆ หรือเป็นผู้โดยสารซ้อนท้าย และการเดินทางในเวลากลางคืน และจากการสุ่มเวลาระหว่าง 8.00 - 18.00 ของวันปกติในทุกพื้นที่ บริเวณกลางสี่แยกที่พลุกพล่านของพื้นที่นั้นๆ พบว่า คนขับไม่สวมหมวกนิรภัยประมาณ 1 ใน 4 คนซ้อนไม่สวมหมวกมากกว่าคนขับ และหากประเมินในภาพรวมทั้งคนขี่และซ้อนท้าย พบว่าจังหวัดที่มีผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยเรียงจากมากไปน้อย ดังนี้ จังหวัดกระบี่สูงที่สุด (39.0) รองลงมาได้แก่ จังหวัดพังงา (34.75) ชุมพร (31.15) สุราษฎร์ธานี (28.2) ระนอง (20.65) ภูเก็ต (18.90) และนครศรีธรรมราช (13.95) เมื่อสอบถามถึงสาเหตุที่ไม่สวมหมวกนิรภัย พบว่า ประชาชนประมาณครึ่งหนึ่งไม่สวมเพราะคิดว่าไปใกล้ๆ เส้นทางไม่ได้ออกถนนใหญ่ ไม่ได้ผ่านด่านตรวจและเร่งรีบ

5.3 ความรู้สึกต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติตามกฎหมาย พบว่า ประมาณ 1 ใน 3 ไม่ค่อยโกรธถึงไม่โกรธเลย เมื่อเห็นประชาชนทั่วไปถูกตำรวจจับเพราะไม่สวมหมวกนิรภัย (ร้อยละ 35.9) เมื่อเห็น/รู้ว่าเพื่อนถูกจับ (ร้อยละ 34.7) รองลงมา มีความเห็นจากกลุ่มผู้ขับขี่วินรถจักรยานยนต์ ได้ให้ความเห็นไว้ว่า “พวกเรามีอาชีพและมีหน้าที่ต้องสวมอยู่แล้ว ไม่โกรธตำรวจหรอก รู้ว่าเขาปฏิบัติตามหน้าที่ เห็นอยู่ เข้าใจตำรวจดีนะ ถ้าเป็นคนในครอบครัวตัวเองจะโกรธคนที่บ้านมากกว่าตำรวจนะ คือเราไม่ทำอยู่แล้ว และเตือนคนที่บ้านตลอด ถ้ายังโดนอีกก็ไม่สมควรโกรธตำรวจ”....หญิงสาวอายุ 38 ปี “หนูไม่โกรธตำรวจหรอก รู้ว่าตัวเองผิด เขาให้สวมแล้วไม่สวมเจ้าหน้าที่ก็ทำตามหน้าที่ ต่อไปคงต้องสวมตลอดแหละ เจ้าหน้าที่เขาเอาจริงเวลาที่เพื่อนโดนจับก็บอกเขาว่าต่อไปคงไม่ได้แล้วต้องสวมตลอดไม่ว่าใกล้หรือไกล”... เด็กชายอายุ 18 ปี “ไม่เคยถูกจับ ครั้งนี้ครั้งแรก ปกติก็ไม่ใส่เพราะวิ่งสายนอก ไม่มีตำรวจก็ขับหลบตำรวจได้ตลอด วันนี้ถูกจับ แต่ว่าไม่โกรธตำรวจนะเรื่องธรรมดาเพราะว่าทำผิด แต่อาจจะนินทาตามหลัง ที่นินทาไม่ใช่โกรธว่าถูกจับ แต่ว่าตำรวจบางคนพูดไม่ดี” อย่างไรก็ตาม พบว่ามีประชาชนบางส่วนที่รู้สึกโกรธ จากการสัมภาษณ์กลุ่มวัยรุ่นที่รู้สึกโกรธ เนื่องจาก “บางทีก็โกรธ

เหมือนกัน ก็รู้ว่าเป็นหน้าที่ แต่จับถี่มาก อยากรู้ค่าปรับหรือเปล่า จับแค่แป๊บเดียว ไม่ตั้งด่านก็ไม่จับ ถ้าหวังดีจริง ก็ต้องจับให้จริงจัง จับได้ทุกเวลา ต้องทำให้ประชาชนติดเป็นนิสัย ไม่ใช่จับบางเวลา คนเขาก็รู้ว่าจับเวลาไหน ก็แสดงว่าใส่กันตำรวจ ไม่ใช่กลัวอุบัติเหตุหรอก”...พนักงานชาวต่างชาติโรงแรมแห่งหนึ่ง... “อยู่เมืองไทยมาสี่ปีแล้ว ทำงานโรงแรม พักอยู่ใกล้ๆ ซัปรถมอเตอร์ไซด์มาทำงาน ยังไม่มีใบอนุญาตขับขี่ กำลังจะไปทำ ไม่เคยโดนจับแต่วันนี้ไปเติมน้ำมันใกล้ๆ โดยเลย โกรธเหมือนกันนะ ทำให้เราไปทำงานไม่ทัน”

6. ทำอย่างไรประชาชนจึงจะสวมหมวกนิรภัย โดยใช้คำถามปลายเปิด พบว่ามีผู้เสนอแนะวิธีการที่จะทำให้ประชาชนสวมหมวกนิรภัยไว้หลากหลายประเด็น สูงสุดได้แก่

- 1) จับและปรับอย่างจริงจังต่อเนื่อง
- 2) ให้ตำรวจบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด
- 3) ครอบครัวยุติธรรมต้องเป็นตัวอย่างและต้องเป็นกลาง
- 4) ออกแบบหมวกให้น่าสวมใส่
- 5) ไม่ควรจับเฉพาะเวลาตั้งด่าน
- 6) เพิ่มบทลงโทษ

บทเรียนและข้อเสนอแนะจากการดำเนินงานระดับภาค

จากข้อค้นพบที่ได้จากการดำเนินงานของตำรวจภูธรภาค 8 ประเด็นที่ต้องการเสนอแนะให้การบังคับใช้กฎหมายหมวดนิรภัยได้ผลและสามารถขยายผลไปปรับใช้ในพื้นที่อื่น แบ่งออกเป็นสาระสำคัญตามประเด็นดังนี้

1) คุณสมบัติส่วนบุคคลและการปรับฐานคิดของสังคม- มีประชาชนอีกจำนวนไม่น้อยที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีมาตรการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับขี่ต้องมีใบอนุญาตที่ถูกต้องและควรให้ความรู้ความ

เข้าใจกับประชาชนให้ทั่วถึง เกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวดนิรภัย การรับรู้ประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัยเพื่อปรับเปลี่ยนทัศนคติต่อการใช้หมวกนิรภัย การปรับบรรทัดฐานและการยอมรับทางสังคมเกี่ยวกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของคนสังคมให้เป็นเรื่องที่ยอมรับไม่ได้เลย หรือยอมรับได้น้อยถึงน้อยมากหากไม่สวมหมวกขณะขับขี่ และไม่ใช้เรื่องสิทธิ์ส่วนบุคคลแต่เป็นเรื่องของการฝ่าฝืนระเบียบข้อบังคับ

2) การออกแบบและกำหนดขั้นตอนการดำเนินงาน

2.1 ชั้นเตรียมการ

- 2.1.1 การรวบรวม วิเคราะห์ และสังเคราะห์ข้อมูล นำเสนอผู้บริหาร/ผู้บัญชาการ หน่วยงานกลางหรือผู้นำหลักของรัฐบาลให้เป็นผู้ดำเนินการ/สั่งการหน่วยงานภายใต้บังคับบัญชา และต้องมีแผนกำกับติดตามผลการดำเนินงานควบคุมอยู่เสมอ พร้อมการให้คณงามความดีให้กำลังใจ การพิจารณาให้ชั้นตำรวจที่ให้ความร่วมมือมารับรางวัล รับประกาศ เพื่อสร้างความภาคภูมิใจ
- 2.1.2 การทำ MOU ที่มีข้อแตกต่างมาก คือ ทำแล้วไม่เฉย จะมีการกำกับติดตาม และดำเนินการลงนาม MOU ใหม่ทุกครั้ง หากมีการเปลี่ยนแปลงผู้บริหารของหน่วยงานที่ร่วมดำเนินการขับเคลื่อน

2.2 ชั้นดำเนินการตามมาตรการที่กำหนด

- 2.2.1 การประชาสัมพันธ์- ในประเด็นความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับหมวกนิรภัย การทำใบอนุญาตขับขี่ โดยวิเคราะห์กลุ่มเป้าหมายซึ่งมีความแตกต่างกันเพื่อเลือกใช้สื่อที่เหมาะสม

2.2.2 มาตรการการบังคับใช้กฎหมายที่จริงจัง

- ไม่เน้นผลการจับกุม แต่เน้นว่าทำอะไรให้เกิดความรับผิดชอบ เช่น เริ่มต้นจากเจ้าพนักงานเองที่ต้องสวมหมวกนิรภัยตลอดเวลา
- การให้ความรู้ และประโยชน์ของหมวกนิรภัยหลังการจับกุมมีความสำคัญมาก
- การได้รับความร่วมมือ ลดแรงต้าน เกิดจากคำพูดที่ต้องสุภาพอ่อนน้อม ตำรวจจะได้เปรียบ หากใช้อารมณ์รุนแรง จะเสียเปรียบ ปัจจุบันมีคลิปกล้องวิดีโอ ตรงนี้สำคัญมาก ทุกครั้งที่ไปตรวจจะเน้นให้สุภาพเรียบร้อย อย่าเห็นประชาชนเป็นศัตรู ประชาชนเป็นคนที่ต้องให้บริการ แต่ก็ยังมีบางส่วนต้องจ้ำจี้จ้ำไชหากพบเจ้าหน้าที่มีพฤติกรรมก้าวร้าว
- ปัญหาและอุปสรรค คือสารวัตรจราจรจะย้ายบ่อย แต่นายดาบจะไม่ย้ายและทำอยู่ต่อจนเกษียณ
- งานจราจรเป็นงานไม่เด่น ถ้าไม่เกิดอุบัติเหตุจะไม่เมื่อเทียบกับงานอาชญากรรมที่เห็นรูปธรรมที่ชัดเจน ทำแล้วเห็นผลงานจราจรถือเป็นงานปิดทองหลังพระ

จังหวัดนครศรีธรรมราช

“เมืองประวัติศาสตร์พระธาตุทองคำ ขึ้นฉ้อธรรมชาติ แร่ธาตุอุดม เครื่องถมสามกษัตริย์มากวัดมากศิลป์ครบสิ้นกึ่งปู” คำขวัญประจำจังหวัดนครศรีธรรมราช ซึ่งนครศรีธรรมราช เป็นจังหวัดในประเทศไทย ที่มีประชากรมากที่สุด ในภาคใต้และมีขนาดพื้นที่ใหญ่เป็นอันดับ 2 ของภาคใต้ (รองจากสุราษฎร์ธานี) ห่างจากกรุงเทพมหานคร ประมาณ 780 กิโลเมตร มีจังหวัดที่อยู่ติดกันได้แก่ สงขลา พัทลุง ตรัง กระบี่ และสุราษฎร์ธานี ซึ่งมีการปกครองแบ่งออกเป็น 23 อำเภอ 165 ตำบล 1,428 หมู่บ้านมีประชากรรวม 1,554,432 คน (ปี 2559) โดยรายได้ประชากรส่วนใหญ่ของจังหวัดนครศรีธรรมราชขึ้นอยู่กับภาคเกษตร อาชีพหลัก คือ ทำสวนยางพารา ทำสวนปาล์ม น้ำมัน ทำนา ทำไร่ การปลูกผลไม้(สวนสมรม) ทำสวนมะพร้าว การประมง การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่ง และการเลี้ยงสัตว์ พบว่า ประชาชนมีรายได้เฉลี่ยต่อคนต่อปี เท่ากับ 105,598 บาท ซึ่งเป็นอันดับที่ 10 ของภาคใต้ และอันดับที่ 34 ของประเทศ (ข้อมูลจากวิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี)

จากบริบทของจังหวัดนครศรีธรรมราชที่เป็นจังหวัดที่มีขนาดใหญ่ และจากข้อมูลอัตราการเสียชีวิตในรอบ 8 ปี ที่ผ่านมาตั้งแต่ปี 2550 พบว่าในช่วง แรก พ.ศ. 2550 - 2553 อัตราการเสียชีวิตจากคดีอุกฉกรรจ์สะท้อนขวัญสูงกว่าการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ แต่ช่วงปี พ.ศ. 2554 - 2558 พบว่ามีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนถึงปีละ 669 ราย เฉลี่ยเดือนละ 56 ราย สูงกว่าอัตราการเสียชีวิตจากคดีอุกฉกรรจ์ถึง 6 เท่าแต่กลับถูกสังคมให้ความสำคัญน้อยกว่าการเสียชีวิตจากอาชญากรรม เพราะมองว่าอุบัติเหตุเป็นเรื่องที่ควบคุมไม่ได้ การบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจถูกมองว่าเป็นเรื่องของการซ้ำเติม กลั่นแกล้ง แสวงหาผลประโยชน์จากการเปรียบเทียบค่าปรับมากกว่าการตระหนักกว่าเป็นการกระทำเพื่อให้เกิดความปลอดภัย ดังนั้น ประชาชนจึงมีทัศนคติว่าการทำตามกฎจราจรเป็นเพียงการทำเพื่อ

ไม่ให้ถูกตำรวจจับเท่านั้น

เมื่อพิจารณาจากอัตราการสวมหมวกนิรภัย ของทั้ง 23 อำเภอของ จังหวัดนครศรีธรรมราช พบว่า มีเพียง 4 อำเภอ ที่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัย มากกว่า 70% ได้แก่ อำเภอเมือง อำเภอพระพรหม อำเภอฉวาง และอำเภอ ทุ่งสง ดังนั้นประเด็นการสวมหมวกนิรภัยยังเป็นประเด็นหลักที่ควรจะได้รับ การแก้ไขในการสร้างเสริมความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้น

จุดเริ่มการทำงาน

การดำเนินงานเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนของจังหวัด นครศรีธรรมราช เริ่มต้นตั้งแต่ ปี 2551 ในการบังคับใช้กฎหมายสวมหมวก นิรภัยผ่านโครงการต่างๆ แต่พบว่าการดำเนินงานที่ผ่านมามีจุดอ่อนที่สำคัญ คือ ประชาชนทั่วไปไม่ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัย หรือกฎหมายจราจรว่าเป็นกฎแห่งความปลอดภัยเลย แต่เป็นการปฏิบัติ เพื่อมิให้ถูกจับปรับจากเจ้าหน้าที่ตำรวจเท่านั้น เมื่อขาดการกวดขัน การ ตรวจจับปรับจากเจ้าหน้าที่ตำรวจก็จะไม่ปฏิบัติตามซึ่งการสวมหมวกนิรภัย จึงไม่เกิดประสิทธิผลเท่าที่ควรจะเป็น

หากการทำงานที่ผ่านมาส่งผลให้เกิดภาคีเครือข่ายที่มีประสิทธิภาพ ในการประสานงานกับภาครัฐและเอกชน รวมถึงได้รับความร่วมมือเป็น อย่างดีจากทุกภาคส่วนของจังหวัด สิ่งเหล่านี้เป็นต้นทุนที่ดีสำหรับการขยายงาน สร้างความปลอดภัยให้ได้ประสิทธิผลโดยมีคุณวรณีย์ มีขวด พยาบาลวิชาชีพ รพ.มหาราชนครศรีธรรมราชและเป็นพี่เลี้ยง สอจร. เป็นแกนนำหลักในการ ขับเคลื่อนงาน

ในปี 2558 เมื่อ พ.ต.อ. วันไชย เอกพรพิชญ์ (ยศในขณะนั้น) มา รับตำแหน่งรองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดนครศรีธรรมราช รับผิดชอบ งานจราจร และได้มีนโยบายจะนำโครงการ มาตรการองค์กรสวมหมวกนิรภัย ทั้งผู้ขับขี่ และผู้ซ้อนท้าย ที่มีบทเรียนความสำเร็จมาแล้วจากภูเก็ต ระนอง และ

ฟังมา มาสานต่อที่จังหวัดนครศรีธรรมราช โดยมีเป้าหมายหลักคือ “สร้างความตระหนักและสร้างความเสมอภาพในการบังคับใช้กฎหมาย”

จากนโยบายดังกล่าวทำให้มีการผลักดันให้เกิดโครงการ “คนนครศรีฯ ปลอดภัย ทุกวัน ทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100% ทั้งผู้ขับและคนซ้อนท้าย” โดยใช้ต้นทุนเดิม คือ คณะทำงานสหสาขาด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัดเดิม เสริมด้วยทีมงานจากกองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดนครศรีธรรมราช อีก 1 ชุด เพื่อทำหน้าที่ดูแลรับผิดชอบให้การดำเนินโครงการเป็นไปอย่างราบรื่นและมีความต่อเนื่อง พร้อมทั้งกำหนดบทบาทหน้าที่ของแต่ละฝ่ายอย่างชัดเจน ดังนี้

ผู้ประสานงานโครงการ	ฝ่ายเลขานุการ	ฝ่ายพิธีการ	ฝ่ายประเมินผล
<ul style="list-style-type: none"> - ประสานทุกภาคส่วน เพื่อทำ MOU - ประสานกับสื่อมวลชน และภาคเอกชน - ประสานวิทยากร - ประสานติดตั้งป้าย 	<ul style="list-style-type: none"> - เตรียมเอกสาร ร่าง MOU - เตรียมข้อมูลเกี่ยวกับ อุบัติเหตุ - จัดตารางนัดหมาย - กำกับงานให้เป็นไปตาม เป้าหมาย 	<ul style="list-style-type: none"> - ดำเนินการด้านพิธีการ ในพิธีต่างๆ - ควบคุมกำกับเวที - อำนวยความสะดวก ประสานในการจัดทำ Poster และ Presenter 	<ul style="list-style-type: none"> - สำนวจการสวมหมวกนิรภัย - ติดตามข้อมูลการบาดเจ็บ/ตาย - ถอดบทเรียน

ปัจจัยนำเข้า

เครือข่ายความปลอดภัยของโครงการ เริ่มต้นด้วยกลุ่มคนที่เคยทำงานร่วมกันในฐานะคณะทำงานจากสหสาขาวิชาชีพด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด ผนวกกำลังร่วมกับตำรวจภูธรจังหวัดนครศรีธรรมราช ส่งผลให้เกิดการรวมกลุ่มของคนที่มีมาจากหลากหลายอาชีพที่มีเป้าหมายเดียวกัน

คณะทำงานของโครงการ ประกอบด้วย ตำรวจภูธรจังหวัดนครศรีธรรมราช เทศบาล อบต. เขตพื้นที่การศึกษาจังหวัดนครศรีธรรมราช

ในทุกระดับทั้งประถม มัธยม และระดับอาชีวศึกษา สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดนครศรีธรรมราช สาธารณสุขจังหวัดนครศรีธรรมราช บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ สำนักงานขนส่งจังหวัดนครศรีธรรมราช และเอกชน โดยได้รับงบประมาณสนับสนุนการทำงานโครงการจากสำนักงานสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ผ่านแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจรรยาจรระดับจังหวัด (สอจร.) ในการดำเนินงานแก้ไขปัญหาคชอุบัติเหตุจรรยาจร ซึ่งเน้นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย การแก้ไขจุดเสี่ยงหรืออื่นๆ โดยมีงบประมาณของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาลงทุนร่วม

โครงการดำเนินงานโดยใช้เป้าหมาย “**สร้างความตระหนักและสร้างความเสมอภาพในการบังคับใช้กฎหมาย**” ซึ่งเป็นนโยบายของ พ.ต.อ. วันไชย เอกพรพิชญ์ (ยศในขณะนั้น) มารับตำแหน่งรองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดนครศรีธรรมราช รับผิดชอบงานจรรยาจร ทั้งนี้เป็นการดำเนินงานโดยใช้บทเรียนความสำเร็จมาแล้วจากภูเก็ต ระนอง และพังงา มาเป็นแนวทางในการดำเนินโครงการ

แผนการทำงาน

โครงการดำเนินงานโดยใช้กลยุทธ์ 1+4+4 ซึ่งหมายถึง 1 เดือนแรกเป็นการเตรียมการ เตรียมความพร้อมทั้งในระดับผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงาน +4 หมายถึง 4 เดือนแรกเป็นขั้นตอนของการทำข้อตกลง สร้างความเข้าใจ และประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบ +4 สุดท้าย หมายถึง 4 เดือนถัดมาเป็นการใช้มาตรการทางกฎหมายเข้ามามีการดำเนินการสวมหมวกนิรภัยหลังจากดำเนินการครบ 9 เดือน เป็นการบังคับใช้กฎหมายทั้งคนขับและคนซ้อนอย่างเข้มงวด

ในแต่ละขั้นตอนมีการวางแผนการดำเนินงานและมอบหมายหน้าที่แต่ละส่วนงานอย่างละเอียด โดยใช้แนวทางที่ประสบความสำเร็จมาแล้ว

จากจังหวัดอื่น พร้อมๆ กับการปรับเปลี่ยนตามบริบทของจังหวัด นครศรีธรรมราชคือ

นับ 1 เพื่อเตรียมตัว

เดือนที่ 1 เป็นการเริ่มต้นการทำงานของโครงการ โดยเริ่มต้นด้วยการหาแนวร่วม เปิดทาง สร้างความร่วมมือจากผู้บริหารระดับสูงสุดของจังหวัด ซึ่งคือ ผู้ว่าราชการจังหวัด คณะทำงาน นำโดย พล.ต.ต.วันชัย เอกพรพิชญ์ ได้เข้าชี้แจงทำความเข้าใจ โดยใช้ key word “669 และ 1:6” อันมาจากข้อมูลสถิติที่ผ่านมา พบว่าคณนครศรีธรรมราชมีการตายจากอุบัติเหตุปีๆหนึ่ง 669 คน มากกว่าอาชญากรรมถึง 6 เท่า จึงเป็นความจำเป็นที่จังหวัดควรจะหันมาให้ความสำคัญต่อการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุอย่างจริงจังทั้งการลดปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ พร้อมๆ กับการบรรเทาความรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ผ่านทางการรณรงค์หรือนโยบายให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง

การให้ข้อมูลดังกล่าว ส่งผลให้ผู้ว่าราชการจังหวัดนครศรีธรรมราชสนับสนุนโครงการอย่างเป็นทางการพร้อมทั้งประกาศเป็นวาระจังหวัด นครศรีฯ ปลอดภัย ทุกวัน ทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100% ทั้งผู้ขับและคนซ้อนท้าย พร้อมทั้งเป็นพีริเซนเตอร์ในป้ายประชาสัมพันธ์อีกด้วย

หลังจากที่ได้รับการสนับสนุนจากผู้บริหารแล้ว สิ่งสำคัญที่จะทำให้โครงการประสบความสำเร็จคือการสื่อสารกับประชาชนทั่วไปเพื่อให้เกิดความตระหนักและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของตนเอง การสื่อสารที่ทางโครงการเลือกใช้ แบ่งออกเป็น 2 รูปแบบได้แก่ การสื่อสารผ่านตัวบุคคลและการสื่อสารผ่านสื่อต่างๆ

การสื่อสารผ่านตัวบุคคล ทางโครงการได้เลือก “ตำรวจ” ซึ่งเป็นผู้ที่มีหน้าที่บังคับใช้กฎหมายให้มากลายเป็นตัวเชื่อมระหว่างการบังคับใช้กฎหมายกับการสร้างความตระหนักให้กับชุมชน การดำเนินงานเริ่มต้นด้วย

การสร้าง “ครูแม่ไก่” จากสถานีตำรวจ 32 สถานี สถานีละ 5 คน รวมทั้งสิ้น 160 คน ครูแม่ไก่เหล่านี้เป็นผู้ที่มีประสบการณ์ มีความรู้เกี่ยวกับกฎ ระเบียบ ข้อบังคับการจราจรอยู่แล้ว เมื่อได้มาเข้ารับการอบรมเกี่ยวกับเทคนิคการสอน การถ่ายทอด การสร้างแรงจูงใจ รวมถึงได้รับข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับสถิติ การบาดเจ็บทางถนนของจังหวัด ของประเทศ และของโลก เพื่อพร้อมที่จะเป็นสื่อกลางในการถ่ายทอดความรู้ให้ขยายในวงกว้างต่อไป

เมื่อเพิ่มทักษะและความรู้ให้กับครูแม่ไก่แล้ว ยังให้เครื่องมือที่จะไปสื่อสารให้กับพื้นที่ คือ CD ข้อมูลการบาดเจ็บทางถนน สถานการณ์อุบัติเหตุ ความรู้เรื่องหมวกนิรภัย การบาดเจ็บที่ศีรษะ ฯลฯ เพื่อใช้สื่อสารต่อไป ในลงพื้นที่ที่ครูแม่ไก่อำเนินงาน

การสื่อสารผ่านสื่อ ด้วยเป้าหมายของโครงการที่จะสร้างความตระหนัก ความเข้าใจให้กับประชาชนเพื่อให้ประชาชนปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของตนเองในการขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ “การสื่อสาร” จึงเป็นเครื่องมือสำคัญที่จะทำให้โครงการประสบความสำเร็จ

พล.ต.ต.วันไชย เอกพรพิชญ์ หัวหน้าโครงการ ซึ่งมีประสบการณ์ในการทำงาน ได้ร่วมกับโอดี เอฟเอ็ม บริษัทผู้ผลิตสื่อที่มีประสบการณ์การทำงานรณรงค์สร้างความปลอดภัยทางถนน และมีความมุ่งมั่นตั้งใจ ต้องการสร้างความปลอดภัยให้กับประชาชนลดการบาดเจ็บ เสียชีวิต จึงได้ประสานและร่วมกันจัดทำสื่อเพื่อใช้ในการประชาสัมพันธ์ ประกอบด้วย

- ทำป้ายไวเนล โปสเตอร์ รณรงค์บอกเล่าถึงโครงการ โดยใช้ผู้บริหารของจังหวัด อาทิ ผู้ว่าราชการจังหวัด นายอำเภอ ผู้บัญชาการภาค 8 ผู้บังคับการจังหวัดนครนายก มาเป็น presenter เพื่อเป็นการสร้างความน่าสนใจสร้างแรงกระตุ้นให้หน่วยงานมาให้ความร่วมมือ รวมถึงสร้างการรับรู้ให้กับประชาชน
- ป้ายไวเนล มีรายละเอียดของการทำงานโดยการเน้นให้ทราบถึงข้อมูล 4 + 4 โดยแจ้งให้ทราบถึงระยะเวลาที่จะจับ ไม่ปรับแต่

ส่งไปอบรม และช่วงเวลาที่จะจับจริงปรับจริง เพื่อให้ประชาชน
ได้รับทราบและเข้าใจ

- สก๊อปข่าว/สปอร์ตสำหรับรายการโทรทัศน์และวิทยุ



ระยะเวลาบ่มเพาะเมล็ดพันธุ์แห่งความปลอดภัยทางถนน

เมื่อได้มีการเตรียมความพร้อมในหนึ่งเดือนแรกแล้ว 4 เดือนต่อมาเป็นระยะแห่งการเพาะพันธุ์ความปลอดภัยทางถนนลงบนพื้นที่จังหวัดนครศรีธรรมราชด้วยการทำข้อตกลงร่วมกัน และเริ่มต้นกระบวนการจับแต่ไม่ปรับ

เดือนที่หนึ่ง บูมพรหมทำข้อตกลงกับทุกภาคส่วน ผ่านทางการทำกิจกรรมที่หลากหลาย ได้แก่

1. ติดป้ายประชาสัมพันธ์โครงการที่เตรียมไว้ เพื่อสร้างการรับรู้และความตระหนักให้กับประชาชนเน้นให้เห็นว่าการสวมหมวกนิรภัยเป็น “การสร้างความปลอดภัย” แก่ตนเอง ไม่ใช่ “ป้องกันตำรวจจับ” ถึงแม้ว่าการสวมหมวกนิรภัยไม่สามารถป้องกันการสูญเสียชีวิตได้ แต่ก็จะช่วยลดความรุนแรงลดการบาดเจ็บจากศีรษะได้

2. ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ ที่มีอยู่ในจังหวัด/ชุมชน อาทิ วิทยุ โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ หอกระจายข่าว รถแห่ โดยใช้สื่อที่เตรียมไว้ เพื่อให้เกิดการสื่อสารที่ตรงกัน

3. ทำข้อตกลง (MOU) ทั้ง 4 ภาคส่วนในระดับจังหวัดและระดับอำเภอ

- ระดับจังหวัด คณะทำงานของโครงการฯ จัดเวทีประชุมผู้บริหาร 4 ภาคส่วน ได้แก่ ภาคราชการ ภาคเอกชน ภาคท้องถิ่น และชุมชน โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธาน ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดนครศรีธรรมราชเป็นผู้ร่วมดำเนินการในฐานะเจ้าภาพ ชี้แจงโครงการ และนัดหมายการทำข้อตกลง (MOU) ให้หน่วยงานได้ประกาศให้บุคลากรในสังกัดสวมหมวกนิรภัย

- ระดับอำเภอ มีครูแม่ไก่เป็นแกนนำในการดำเนินการในพื้นที่ของตนเอง ใช้เทคนิคและข้อมูลที่ได้เรียนรู้จากการอบรมไปชักชวนให้ชุมชนเกิดความเข้าใจและทำข้อตกลงร่วมกัน และทำข้อตกลง(MOU)ในระดับอำเภอ โดยมีหัวหน้าส่วนนายอำเภอเป็นประธาน มีสถานีตำรวจภูธรเป็นทีมงานในการขับเคลื่อนงาน

เดือนที่สองถึงเดือนที่สี่ หลังจากการทำ MOU แล้ว เป็นการบูรณาการสร้างกระแส สร้างความตระหนักให้กับประชาชนทั่วไปผ่านทางกิจกรรมต่างๆ ดังนี้

1. กิจกรรม Kick off หมวกนิรภัย พร้อมกันทั้งจังหวัด ระดับจังหวัด จัดที่สนามหน้าเมือง สำหรับอำเภอจัดในสถานที่ของแต่ละอำเภอ

2. สถานีตำรวจภูธรแต่ละท้องที่ กำหนดจุดทำกิจกรรมตามบริบทของพื้นที่ มีการตั้งด่านจับ ปรับ คนขับและคนซ้อนที่ไม่สวมหมวกนิรภัย

- ดำเนินการบังคับใช้กฎหมายตามข้อตกลง คือปรับคนขับ 500 บาท ส่วนคนซ้อนท้าย จับ ไม่ปรับ แต่เชิญตัวมาชมภาพยนตร์

เกี่ยวกับการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนที่สถานีตำรวจในพื้นที่ที่ถูกจับ

- ส่งรายชื่อผู้ถูกจับ/ปรับ แจ้งไปยังหน่วยงานที่สังกัด เพื่อดำเนินการตาม MOU ที่ทำไว้
- รายงานผลการปฏิบัติงานให้ตำรวจภูธรจังหวัดนครศรีธรรมราชทราบ ผ่านทางระบบไลน์ (Line) ทุกวัน

3. นำเสนอผลการจับกุมในการประชุมประจำเดือนทั้งระดับจังหวัด (ประชุมความมั่นคง) ระดับอำเภอ (ประชุมอำเภอ) ให้หัวหน้าสถานีตำรวจนำข้อมูลการจับกุมผู้ขับขี่ และผู้ซ้อนท้ายมาแจ้งที่ประชุมทราบ ให้เห็นถึงยอดจับกุมคนขับ และคนซ้อนท้าย เพื่อให้เห็นตัวเลขที่เป็นรูปธรรมว่าหน่วยงานใด องค์กรใด ทั้ง 4 ภาคส่วน กระทำการฝ่าฝืนกฎหมาย จำนวนเท่าใด เพื่อให้ผู้นาองค์กรต่างๆ ได้รับทราบข้อมูล

บังคับใช้กฎหมายแห่งความปลอดภัย

4 เดือนต่อมาเป็นช่วงเวลาแห่งการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง เพราะกฎจราจรคือกฎหมายแห่งความปลอดภัย การเน้นย้ำ บังคับให้ประชาชนทำตามกฎจราจรจะก่อให้เกิดความปลอดภัยเกิดขึ้นได้

ระยะนี้เป็นการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด ผู้ที่กระทำผิดทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารจะถูกปรับด้วยอัตราสูงสุด เพื่อให้เกิดกระแสและเกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัย

พร้อมกันนี้ได้มีการติดตามผลของการทำงานโดยการสำรวจการสวมหมวกนิรภัยของแต่ละอำเภอ ก่อนทำโครงการ ระหว่างทำโครงการ และหลังโครงการ

หลักการทำงาน

แผนการทำงานที่ตั้งไว้ เป็นการดำเนินงานตามหลักการ 5 ส ตั้งแต่การเริ่มโครงการโดยการใช้ข้อมูล (สารสนเทศ) เกี่ยวกับสถิติการตายของ

คนในจังหวัดนครศรีธรรมราชซึ่งพบว่าเมื่ออัตราการตายจากอุบัติเหตุมากกว่า อาชญากรรมถึง 6 เท่า มาเป็นข้อมูลนำเสนอให้กับผู้บริหารระดับสูงได้รับทราบ และสนับสนุนโครงการ

การเลือกประเด็น “สวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร” มาขับเคลื่อน แม้ว่าจะไม่ใช่จุดเสี่ยงและไม่สามารถป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้ แต่การสวมหมวกนิรภัยเมื่อเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ก็จะช่วยให้ลดความรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุได้มาก การเลือกนำเอาประเด็นดังกล่าวมาใช้เป็นการเริ่มการสร้างวินัยจราจรให้เกิดขึ้นส่งผลให้เกิดความคุ้มค่าอีกด้วย

นอกจากนี้ กระบวนการทำงานยังเป็นการทำงานร่วมกันระหว่างภาคีต่างๆ ถึง 4 ภาคส่วน ไม่ว่าจะเป็นภาคราชการ ภาคเอกชน ภาคท้องถิ่น และชุมชน ที่แต่ละส่วนได้มีส่วนร่วมกันทำงาน กำหนด MOU มาตรการร่วมกัน

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลง

ระหว่างทำโครงการและหลังทำโครงการ ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นในจังหวัดนครศรีธรรมราชในด้านต่างๆ

1. เกิดครูแม่ไก่ขึ้นจำนวน 160 คน ครูแม่ไก่เหล่านี้เป็นตำรวจที่มีความรู้ มีประสบการณ์ทำงานเพิ่มขึ้นและมีเทคนิคในการถ่ายทอด การสร้างแรงจูงใจ ซึ่งเป็นกลไกสำคัญในการสร้างความเข้าใจในระดับอำเภอ ในการสร้างมาตรการร่วมกัน

2. ครูแม่ไก่ลงพื้นที่ไปบอกเล่าถึงโครงการเล่าเรื่องสถานการณ์การบาดเจ็บทางถนนระดับโลก ระดับประเทศ และในพื้นที่ เล่าเรื่องกฎหมายจราจรหมวกนิรภัย และทำข้อตกลงร่วมกับพื้นที่ ไม่ว่าจะเป็นหมู่บ้าน ตำบล อบต. โรงเรียน ภาคเอกชน เพื่อให้เกิดความเข้าใจและตระหนักถึงปัญหาอุบัติเหตุจราจรเพื่อการเดินทางที่ระมัดระวังให้เกิดความปลอดภัย

3. จาก 23 อำเภอ และ 32 สถานีตำรวจภูธร ครูแม่ไก่และโครงการสามารถทำให้เกิดการอบรมและมีการทำ MOU มาตราการองค์กรหมวดนิรภัยร่วมกับภาคส่วนต่างๆของจังหวัดนครศรีธรรมราช 1,978 แห่ง โดยมีรายละเอียดคือ

หน่วย	จำนวนหน่วยงานทั้งหมด (แห่ง)	จำนวนหน่วยงานที่ทำ MOU (แห่ง)	จำนวนคนที่ผ่านการอบรม (คน)
รัฐ	884	778	131,765
เอกชน	240	193	17,916
ท้องถิ่น	304	298	28,509
ชุมชน	779	709	133,036
รวม	2,207	1,978	311,226

4. มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ที่มีผู้นำเป็น Presenter จำนวน 800 ป้าย ในพื้นที่ 23 อำเภอ นอกจากนี้ยังมีป้ายที่หน่วยงานที่ร่วมทำข้อตกลงสนับสนุนงบประมาณการผลิตประชาสัมพันธ์เพิ่มเติมอีกด้วย

5. ผลการจับกุมหมวดนิรภัยตามช่วงเวลาของโครงการและผลการสำรวจหมวดนิรภัย ก่อน ระหว่าง หลังโครงการ

ประเภท	1 ก.ย. - 31 ธ.ค. 58	1 ม.ค. - 31 ธ.ค. 59	1 ม.ค. - 30 มิ.ย. 60
จับคนขับ	4,544 คน	25,696 คน	20,106 คน
จับคนซ้อน	1,935 คน	14,810 คน	9,541 คน
เปรียบเทียบปรับ	2,043,144 บาท		
มาอบรม	1,318 คน		
ไม่มาอบรม	589 คน		
ส่งชื่อกลับหน่วยงาน	1,224 คน		

6. ภาพรวมอัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น โดยพบว่าอำเภอที่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยสูงสุดคืออำเภอชะอวด มีผู้สวมหมวกนิรภัยถึง 94.14% ส่วนอำเภอที่มีผู้สวมหมวกนิรภัยน้อยที่สุดคือ อำเภอบางขัน มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยเพียง 27.89%

อำเภอ	อัตราการสวมหมวกนิรภัย (%)		อัตราการสวมหมวกนิรภัยหลังดำเนินมาตรการช่วงที่ 1 (%)		
	ก่อนทำโครงการ	หลังทำโครงการ	ผู้ขับขี่เดี่ยว	ผู้ขับขี่	ผู้โดยสาร
ชะอวด	61.03	94.14	94.60	93.00	74.90
เมือง	78.26	85.46	87.20	81.50	54.40
ทุ่งสง	70.13	79.74	83.90	70.00	28.20
พระพรหม	78.84	78.80	81.90	71.70	52.20
ถ้าพรธรา	62.12	80.49	81.90	71.70	36.40
ท่าศาลา	11.54	75.48	80.20	68.50	44.10
ฉวาง	72.73	74.47	74.90	73.20	40.20
ลิซล	22.22	67.35	70.80	61.00	18.20
ปากพนัง	NA	63.55	68.60	56.20	14.50
ร่อนพิบูลย์	35.94	68.97	68.60	69.70	37.70
หัวไทร	65.21	65.36	67.80	61.10	20.30
พรหมคีรี	37.50	50.19	54.30	43.90	19.80
ช้างกลาง	68.00	49.57	54.30	40.40	26.70
ทุ่งใหญ่	42.72	51.82	52.20	51.20	17.10
นาบอน	54.81	50.76	52.00	47.90	26.20
ลานสกา	58.82	44.43	51.80	33.40	19.40
ขนอม	60.75	47.65	51.60	38.50	13.20

อำเภอ	อัตราการสวมหมวกนิรภัย (%)		อัตราการสวมหมวกนิรภัยหลังดำเนินมาตรการช่วงที่ 1 (%)		
	ก่อนทำโครงการ	หลังทำโครงการ	ผู้ขับขี่เดี่ยว	ผู้ขับขี่	ผู้โดยสาร
นบพิตำ	NA	47.62	49.60	44.10	24.50
เชียรใหญ่	39.13	46.04	46.80	44.40	22.90
พิปูน	6.67	42.36	42.90	41.30	26.40
เฉลิมพระเกียรติ	24.24	40.13	42.30	34.40	17.90
จุฬาภรณ์	0	33.79	36.10	28.80	17.20
บางขัน	NA	27.89	30.20	24.70	9.10
เฉลี่ย		59.39	66.50	57.20	30.20

หมายเหตุNA ไม่มีข้อมูล

7. จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุลดลง พบว่า ผู้ประสบอุบัติเหตุที่มารักษาที่โรงพยาบาลสวมหมวกนิรภัยเพิ่มมากขึ้นส่งผลให้จำนวนผู้เสียชีวิตน้อยลง

ปี	จำนวนผู้บาดเจ็บทั้งหมด (คน)	จำนวนผู้ป่วยใน (คน)	จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)	อัตราเสียชีวิตต่อแสนประชากร
2557	6,432 (IS)	3,164 (IS)	209 (IS)	-
2558	6,615 (IS)	3,200 (IS)	518 (3 ฐาน)	32.33 (3 ฐาน)
2559	6,951 (IS)	3,435 (IS)	443 (3 ฐาน)	27.59 (3 ฐาน)

จุดเด่นที่เกิดขึ้น

1. จุดเด่นที่เห็นได้ชัดของโครงการคือ การทำงานร่วมกันระหว่างทีมงานกลางของจังหวัดกับทีมงานของแต่ละอำเภอ โดยการใช้ประสบการณ์

การทำงานของทีมงานกลางเข้ามาช่วยอำนวยความสะดวกให้กับทีมอำเภอ เพื่อให้สามารถทำงานได้ง่ายยิ่งขึ้น อาทิ การเตรียมเอกสารร่าง MOU การประสานกับสื่อมวลชนและภาคเอกชนดำเนินการด้านพิธีการในพิธีต่างๆ ส่งผลให้ทีมงานของอำเภอสามารถดำเนินการตามเป้าหมายได้อย่างราบรื่นมากยิ่งขึ้น

2. การใช้กลยุทธ์มาตรการทางสังคมในการสร้างกระแสการสวมหมวกนิรภัย ผ่านทางการทำ MOU กับหน่วยงานต่างๆ พร้อมทั้งมีการรายงานชื่อผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยไปยังต้นสังกัดให้รับทราบ เพื่อช่วยกระตุ้นให้ผู้กระทำผิดปรับเปลี่ยนพฤติกรรม

3. “ครูแม่ไก่” ถือเป็นเครื่องมือที่สำคัญในการสื่อสารกับพื้นที่ การเพิ่มศักยภาพของตำรวจที่มีความรู้ในเรื่องอุบัติเหตุทางถนนอยู่แล้ว ให้มีทักษะการสื่อสาร การถ่ายทอดมากยิ่งขึ้นซึ่งเหล่านี้ส่งผลให้สามารถสร้างความเข้าใจกับชุมชนได้ง่ายยิ่งขึ้น

4. จัดหาหมวกนิรภัยราคาถูกแต่ได้มาตรฐานในทุกครั้งที่มิเวทีย่อยออกจากร่วมเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนในการหาซื้อหมวกนิรภัย

5. พระสงฆ์ในพื้นที่เห็นความสำคัญของการสร้างความปลอดภัยทางถนน โดยพระครูภัทรธรรมภรณ์ วัดเขาเหล็ก หมู่ 2 ต.นบพิต อ.นบพิต จ.นครศรีธรรมราช เป็นผู้เริ่มแนวคิดใช้สถาบันทางศาสนา มาเผยแพร่ข้อมูลปัญหาการสูญเสียชีวิตบนท้องถนนของคนนครศรีธรรมราช ผ่านการเทศนา หรือการพูดคุยประชาสัมพันธ์แก่ประชาชนที่มาปฏิบัติธรรมในวัด ส่งผลให้ตัวแทนคณะสงฆ์จังหวัดนครศรีธรรมราชจำนวน 90 รูป ร่วมประชุมและลงนามบันทึกข้อตกลงร่วม ว่าด้วยความร่วมมือในการณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100% ในวันที่ 27 ก.ค.58 ณ โรงละคร อบจ.นครศรีธรรมราช

6. มีสื่อ โอดี บริษัทผลิตสื่อที่ให้การสนับสนุนโครงการด้วยตัวอย่างต่อเนื่อง

ปัจจัยเงื่อนไขความสำเร็จ

1. การมีข้อมูลที่ชัดเจนเพื่อนำมาวิเคราะห์คัดเลือกระดับพื้นที่ที่จะทำงาน และนำข้อมูลดังกล่าวมาสื่อสารให้กับสังคมได้รับทราบ

2. การใช้ข้อมูลวิเคราะห์ความเสี่ยงหลักของพื้นที่เพื่อชี้ให้ผู้บริหารเห็นถึงปัญหา ส่งผลให้ผู้บริหารที่มีอำนาจตัดสินใจเห็นความสำคัญ และสนับสนุนโครงการโดยการชี้ให้เห็นความคุ้มค่าของการตัดสินใจดำเนินโครงการอันส่งผลถึงภาวะสุขภาพของประชาชนในพื้นที่

3. ทีมทำงานที่มีเป้าหมายตรงกัน มีความตั้งใจจริงในการทำงาน มีการสื่อสารกันอย่างสม่ำเสมอเพื่อติดตามผลการทำงาน และประเมินผลการจัดกิจกรรมแต่ละครั้ง นำข้อดีไปใช้กับพื้นที่อำเภออื่น พร้อมทั้งปรับปรุงการทำงานอย่างสม่ำเสมอ

4. การทำงานเป็นทีมที่ประกอบไปด้วยสหสาขา ทั้งทีมแนวตั้งและทีมแนวราบ ทั้งในระดับจังหวัดและระดับอำเภอทำงานสอดประสานเป็นเนื้อเดียวกัน

5. การดึงการมีส่วนร่วมจาก 4 ภาคส่วน ทั้งภาครัฐ เอกชน ท้องถิ่น และชุมชน ในรูปแบบการทำข้อตกลงร่วม ทำให้เกิดการขับเคลื่อนโดยพื้นที่เอง

6. การเข้ามามีส่วนร่วมของสื่ออย่างต่อเนื่อง เกาะติด รวมทั้งการใช้สื่อที่หลากหลายสามารถเข้าถึงคนได้ทุกกลุ่ม

7. ความชัดเจนของโครงการ และความง่ายในการนำสู่การปฏิบัติของพื้นที่

8. ครุแม่ไก่ ซึ่งเป็นเครื่องมือสำคัญอีกชิ้นที่ผลิตขึ้น เพื่อเป็นแกนเชื่อมระหว่าง 4 ภาคส่วน

ประชาชนกับผู้บังคับใช้กฎหมาย โดยเฉพาะรายละเอียดของมาตรการระยะต่างๆ

เครื่องมือการทำงานให้เกิดความสำเร็จ

1. การมีนโยบายที่ชัดเจน จากส่วนกลางลงมาระดับจังหวัดและอำเภอ
2. การใช้ข้อมูลมาเป็นเครื่องมือในการสื่อสาร โดยการแปลงข้อมูลให้เป็น key word เพื่อการสื่อสาร โดยโครงการได้เลือกใช้ “669 และ 1:6” ที่มาจากจำนวนผู้เสียชีวิตและการเปรียบเทียบการเสียชีวิตจากอาชญากรรมเทียบกับการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ส่งผลให้เห็นถึงความสำคัญของปัญหาจากการเกิดอุบัติเหตุว่ามีมากกว่าการเกิดอาชญากรรม
3. ใช้กลยุทธ์ผู้ใหญ่ทำ ผู้น้อยตาม โดยการเข้าหาผู้บริหาร หรือผู้มีอำนาจในพื้นที่ ให้ข้อมูล สร้างความเข้าใจ ชี้ให้เห็นความสำคัญ และชักชวนให้มาร่วมโครงการ พร้อมทั้งผลักดันให้เกิดเป็น “มาตรการ” ของหน่วยงาน/ท้องที่/ชุมชน เพื่อให้มีแนวทางปฏิบัติหรือข้อตกลงร่วมกัน
4. การกำหนดช่วงเวลาการทำงานอย่างชัดเจน 1+4+4 หนึ่งเดือนแรกเป็นการเตรียมการทำงาน ประชาสัมพันธ์ 4 เดือน บังคับใช้กฎหมาย 4 เดือน
5. ใช้สถาบันทางศาสนาเป็นกลไกสำคัญในการเผยแพร่ข้อมูลผ่านทางพระสงฆ์โดยการให้ข้อมูลปัญหาการสูญเสียชีวิตทางถนนของชนนครศรีธรรมราชกับพระสงฆ์ และพระสงฆ์ได้ถ่ายทอดข้อมูลนี้ในการเทศนาหรือประชาสัมพันธ์ให้กับผู้ที่มาทำบุญ
6. การสื่อสารกันอย่างต่อเนื่องผ่านช่องทาง line ทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูล ผลการดำเนินโครงการกันอย่างสม่ำเสมอ
7. “ครูแม่ไก่” มีความรู้และมีทักษะในการสื่อสารที่ดี นอกจากนี้ยังมีข้อมูลเกี่ยวกับพื้นที่ของตัวเอง ทั้งรายชื่อหมู่บ้าน ตำบล โรงเรียนทำให้สามารถวางแผนการสื่อสารที่เข้าถึงชุมชนนั้นๆได้มากที่สุด “ต้องมีรถคันหนึ่งทำเป็นลักษณะรถแห่ มีทีวีด้วย ไปบางพื้นที่ เขาอาจจะไม่มีทีวี เราเอาไปสะตวงเครื่องขยายเสียง เตรียมไปพร้อม ไปถึงพื้นที่ก็ทำงานได้เลย” ครูแม่ไก่ อำเภอขนอมเล่าถึงวิธีการทำงาน ซึ่งเป็นวิธีเดียวกับที่ครูแม่ไก่ในหลายพื้นที่ใช้ แต่บาง

พื้นที่ครูแม่ไก่ก็ปรับวิธีการทำงานตามบริบทของพื้นที่และสถานะทางเศรษฐกิจของสถานี

8. ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ ที่กระตุ้นความสนใจของคนด้วยภาพของผู้บริหารจังหวัด/อำเภอ พร้อมทั้งให้รายละเอียดของโครงการ กำหนดเวลาอย่างชัดเจน

9. จัดให้มีการขายหมวกนิรภัยราคาถูกลงทุกครั้งที่มีเวทีข้อตกลงร่วมโดยประสานกับบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และร้านค้าในพื้นที่ ในการนำหมวกนิรภัยมาจำหน่าย

10. การกระตุ้นให้มีการดำเนินการตามมาตรการ ผ่านช่องทางการประชุมประจำเดือนทั้งระดับจังหวัด (ประชุมความมั่นคง) ระดับอำเภอ (ประชุมอำเภอ) โดยให้หัวหน้าสถานีตำรวจ นำข้อมูลการจับกุมผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายมาแจ้งที่ประชุมทราบ ทำให้ที่ประชุมเห็นตัวเลขที่เป็นรูปธรรมว่า หน่วยงานใด องค์กรใด ทั้ง 4 ภาคส่วน กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายจำนวนเท่าใด

การติดตามประเมินผล

การติดตามประเมินผลของโครงการ ใช้หลากหลายวิธีการทั้งจากการเก็บข้อมูลของตำรวจ ภาคสาธารณสุข และการสำรวจโดยมหาวิทยาลัยราชภัฏนครศรีธรรมราช

ในส่วนของการสำรวจจะเป็นการเก็บข้อมูลผู้กระทำความผิด โดยจะเก็บข้อมูลผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่ไม่สวมหมวกนิรภัย พร้อมทั้งรายงานผลการปฏิบัติงาน ให้ตำรวจภูธรจังหวัดนครศรีธรรมราชทราบ ผ่านทางระบบไลน์ (Line) ทุกวัน

เมื่อจับแล้วมีการเปรียบเทียบปรับผู้ขับขี่และนัดหมายให้ผู้โดยสารมาเข้ารับการอบรม (ในช่วง 4 เดือนแรก) ซึ่งข้อมูลดังกล่าวมีการนำเสนอในการประชุมประจำเดือนทั้งระดับจังหวัด (ประชุมความมั่นคง) ระดับอำเภอ

(ประชุมอำเภอ) เพื่อให้เห็นตัวเลขที่เป็นรูปธรรมว่า หน่วยงานใด องค์กรใด ทั้ง 4 ภาคส่วน มีการกระทำฝ่าฝืนกฎหมาย จำนวนเท่าใด เพื่อให้ผู้นำน้องกร ต่างๆ ได้รับทราบข้อมูล และกลับไปกระตุ้น/ผลักดันในหน่วยงานของตัวเอง ต่อไป

ที่มาจากสาธารณสุข คือโรงพยาบาลมหาราชนครศรีธรรมราช รับผิดชอบประเมินผลการบาดเจ็บ/เสียชีวิตในกลุ่มผู้ใช้รถมอเตอร์ไซค์ที่มารับการ รักษาที่โรงพยาบาล โดยใช้ฐานข้อมูลจากระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บระดับ จังหวัด (Injury Surveillance :IS)

การเก็บข้อมูลเป็นการประสานกับ อบจ. เทศบาล โรงพยาบาล และ มูลนิธิในการเก็บข้อมูลในพื้นที่ ซึ่งข้อมูลดังกล่าวนำมาใช้ประเมินผลการดำเนิน โครงการ ปรับรูปแบบการทำงานเพื่อให้เกิดผลที่มีประสิทธิภาพ

มหาวิทยาลัยราชภัฏนครศรีธรรมราช เข้ามามีส่วนร่วมโดยรับผิดชอบ การสำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัยในช่วง ก่อนดำเนินการ ระหว่างดำเนินการ และหลังดำเนินการ

ปัญหาอุปสรรค

1. ขนาดของจังหวัดที่เป็นจังหวัดที่มีขนาดใหญ่ มีประชากรเป็นจำนวนมาก การจะให้ทุกคนสวมหมวกนิรภัยเมื่อใช้รถจักรยานยนต์เป็นเรื่องยาก แม้ว่า จะเป็นกฎหมาย เพราะอาจจะเกิดการต่อต้านจากประชาชน

2. ประชาชนส่วนใหญ่โดยเฉพาะในชนบทมีพฤติกรรมเคยชินกับการ ไม่สวมหมวกนิรภัย เนื่องจากไม่เห็นประโยชน์จากการสวมหมวกนิรภัย การ สวมหมวกนิรภัยมีประโยชน์เพียงการป้องกันมิให้ตำรวจจับ

การแก้ปัญหา

1. สร้างความตระหนักโดยการให้ข้อมูลการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุของ คนจังหวัดนครศรีธรรมราช เพื่อให้เห็นว่าการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุสามารถ ป้องกันได้ด้วยการสวมหมวกนิรภัย

2. มีคณะทำงานในพื้นที่อำเภอ ผ่านทางครูแม่ไก่ที่อบรมไว้

3. เน้นการประชาสัมพันธ์ในช่วง 4 เดือนแรกประชาสัมพันธ์ผ่านทุกช่องทางในจังหวัดเพื่อสร้างการรับรู้ถึงโครงการ พร้อมทั้งสร้างความตระหนักผ่านทางการเข้าไปให้ความรู้ของครูแม่ไก่และการทำมาตรการชุมชน (MOU)

แนวทางการขยายผล /ความต่อเนื่องยั่งยืนของโครงการในปีต่อไป

1. เพิ่มมาตรการและกวดขันในกลุ่มที่ยังมีการสวมหมวกนิรภัยน้อย คือกลุ่มผู้ซ้อนท้าย และในกลุ่มเด็ก

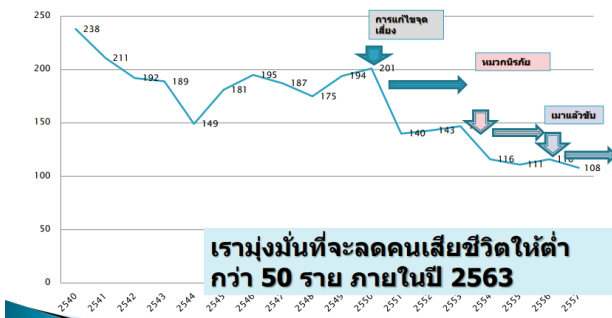
2. ถอดบทเรียนพื้นที่ที่ประสบความสำเร็จสูง เทียบกับพื้นที่ที่ยังไม่สามารถดำเนินการได้ตามวัตถุประสงค์ พร้อมทั้งนำบทเรียนในพื้นที่ประสบความสำเร็จไปถ่ายทอดให้กับพื้นที่ที่ยังทำได้ไม่ดี เพื่อให้เกิดแรงผลักดัน

3. ควรขับเคลื่อนโครงการ/กิจกรรมต่อเนื่อง โดยการทำให้เป็นนโยบายของตำรวจภูธรจังหวัดนครศรีธรรมราช

จังหวัดภูเก็ต

ในอดีตนับตั้งแต่ปี พ.ศ.2540 จังหวัดภูเก็ตเป็นจังหวัดที่ติดอันดับแรกๆ ของประเทศไทยที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงที่สุด โดยในปี พ.ศ.2540 มีผู้เสียชีวิตสูงถึง 238 ราย จนกระทั่งปี พ.ศ. 2549 – 2550 จังหวัดภูเก็ตได้เริ่มดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นรูปธรรมโดยอาศัยกลยุทธ์ 5 ส.5 ข. ในการดำเนินงาน และคัดเลือกวิธีการแก้ไขจุดเสี่ยง (สุดคุ้ม) เป็นเครื่องมือแรกของการตั้งต้น ภายใต้การดำเนินงานของคณะทำงานป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด (สอจร.) ส่งผลให้จำนวนผู้เสียชีวิตในจังหวัดภูเก็ตเริ่มลดลงอย่างมีนัยสำคัญ ต่อมาในปี พ.ศ. 2551-2553 คณะทำงานป้องกันฯ จังหวัดภูเก็ตเริ่มบังคับใช้มาตรการสวมหมวกนิรภัย 100% โดยผู้ว่าราชการจังหวัดประกาศนโยบาย “สงครามหมวกนิรภัย” ส่งผลให้อัตราการสวมหมวกนิรภัยของจังหวัดภูเก็ตติด 1 ใน 5 ของประเทศ และในปี พ.ศ.2553 พบอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่สูงถึง 60.17% ในปี พ.ศ. 2556 ขยับขึ้นมาเป็น 68% ซึ่งครองแชมป์สูงที่สุดในประเทศและในปี พ.ศ.2557 ตกลงมาเล็กน้อยอยู่ที่ 66% ส่งผลให้จังหวัดภูเก็ตมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงมาเหลือ 116 รายในปี พ.ศ. 2554 และมีแนวโน้มจำนวนผู้เสียชีวิตลดลงเรื่อยๆ ดังรูป

แนวโน้มการเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุจราจร จ.ภูเก็ต 2540-2557



จากตัวเลขผู้เสียชีวิตที่ลดลงเหลือ 116 รายในปี พ.ศ.2554 นายแพทย์วิวัฒน์ ศีตมโนชญ์ ได้กล่าวไว้ในหนังสือ**ก้าวข้าม 50 ปี สู่ทศวรรษแห่งความปลอดภัย**ถอดบทเรียนการขับเคลื่อนงานลดอุบัติเหตุจราจร**ภูเก็ต....** ว่า “ต้องยกความดีนี้ให้กับท่าน พ.ต.อ.วันไชย เอกพรพิชญ์ (ยศในขณะนั้น) อดีตผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรเมืองจังหวัดภูเก็ต ที่สามารถพลิกสถานการณ์อันร้อนระอุในอดีต เมื่อปี พ.ศ.2530 ศาลากลางจังหวัดภูเก็ตเกือบถูกเผาเนื่องจากประชาชนไม่พอใจผู้ว่าราชการจังหวัดประกาศเข้มงวดและบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยให้กลายเป็นจังหวัดที่มีผู้สวมหมวกนิรภัยสูงที่สุดในปี พ.ศ.2556 เบื้องหลังวิธีการทำงานของตำรวจซึ่งน่าชื่นชมมาก เกิดขึ้นจากการตั้งวงหารือกันอย่างสม่ำเสมอแบบไม่เป็นทางการของเครือข่ายคนทำงานจังหวัดภูเก็ต นายแพทย์วิวัฒน์ได้เสนอ “ข้อมูล” การเสียชีวิตของคนภูเก็ตว่ามีความรุนแรงสูง สองร้อยคนต่อปี แต่การสวมหมวกนิรภัยของคนภูเก็ตในปี พ.ศ.2553 คนที่สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 60 และคนซ้อนท้ายสวมหมวกเพียงร้อยละ 3.6 ตัวเลขดังกล่าวจุดประกายให้ท่านวันไชยเกิดความรู้สึกรู้ว่า “ต้องทำอะไรสักอย่าง” ซึ่งท่านได้บอกกับผมว่า คดีอาชญากรรมปีหนึ่งๆ เกิดขึ้นไม่กี่ราย ทั้งตำรวจและประชาชนให้ความสนใจมาก แต่คดีการเสียชีวิตจากปัญหาอุบัติเหตุจราจรจำนวนมากขนาดนี้กลับไม่มีใครสนใจป้องกัน เริ่มต้นด้วย

“รู้เขา รู้เรา รบร้อยครั้ง ชนะร้อยครั้ง” ท่านวิเคราะห์ปัญหาและหาภาคร่วมใครเป็นตัวหลักสำคัญ ซึ่งได้แก่ 1) ผู้นำของจังหวัด ได้แก่ ผู้ว่าราชการจังหวัด หัวหน้าส่วนราชการ นายของท้องถิ่นต่างๆ รวมทั้งผู้นำศาสนา 2) มอเตอร์ไซค์รับจ้าง ซึ่งมีมากกว่า 2,000 คันทั้งจังหวัด หากเข้มงวดจับกุมและจับมอเตอร์ไซค์รับจ้างด้วย น่าจะเกิดมือบอยอย่างแน่นอน และเห็นว่าเป็นกลุ่มหาเช้ากินค่ำ 3) สถานประกอบการและหน่วยงานต่างๆ 4) สถานศึกษา และ 5) สื่อมวลชน

เมื่อวิเคราะห์เช่นนั้น “กึ่งมือทำ” โดยการกำหนดพื้นที่เป็นเพียงเขตเทศบาลเมืองก่อน เพราะทราบว่าหากทำทั้งจังหวัดโอกาสไม่สำเร็จจะมีมาก อีกอย่างหนึ่งคือการใช้รถมอเตอร์ไซค์ในเขตเทศบาลเพื่อการสัญจร

นอกเมืองมาในเมืองหรือเดินทางภายในตัวเมือง แต่นอกเขตเทศบาล ชาวบ้านเกษตรกรเดินทางเข้าสวนหรือเดินทางในหมู่บ้านความเสี่ยงไม่มากจึงจำกัดเฉพาะเขตที่ทำได้ก่อน จากนั้น จึงกำหนดระยะเวลาโดย 3 เดือนแรกคือการเร่งรณรงค์ประชาสัมพันธ์เต็มที่ กำหนด D-Day หลังจากรณรงค์ 3 เดือน คือ 1 กรกฎาคม 2553 จะบังคับใช้กฎหมายเต็มรูปแบบทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้าย การรณรงค์เริ่มด้วยเดินหน้าหากกลุ่มเป้าหมายหลัก ซึ่งกำหนดวิธีการเข้าหาแต่ละกลุ่มไม่เหมือนกัน ..เริ่มต้นจาก

การประชุมกับกลุ่มมอเตอร์ไซค์รับจ้าง หรือ อบรมแลกเปลี่ยนข้อมูล ขณะเดียวกันนอกจากอบรมแล้วยังพยายามจัดหาหมวกนิรภัยให้มอเตอร์ไซค์รับจ้างคันละ 2 ใบ สำหรับผู้ขับขี่และผู้โดยสาร การพยายามหาหมวกจากแหล่งต่างๆ ช่วงแรกติดขัดเพราะคนยังไม่เข้าใจ แต่พอทำไประยะหนึ่ง การสนับสนุนหมวกมีมาจากหลายหน่วยงานจนได้จำนวนหมวกตามต้องการ

ในส่วนของผู้นำจังหวัด ท่านใช้วิธีเชิญมาถ่ายรูปพร้อมขี่รถมอเตอร์ไซค์สวมหมวกนิรภัยและทำป้ายรณรงค์ประชาสัมพันธ์ ท่านรองวันไชยบอกว่า ถึงแม้ชาวบ้านจะรู้ว่าผู้นำ ไม่ได้ใช้รถมอเตอร์ไซค์ แต่การมีภาพของผู้ใหญ่ในจังหวัดร่วมขับเคลื่อนทำให้ทิศทางของจังหวัด “เป็นไปในแนวเดียวกัน” ที่น่าสนใจมากต้องเขียนเป็นพิเศษคือ ท่านนำประธานกรรมการอิสลามประจำจังหวัดมาสวมหมวกนิรภัยขี่รถถ่ายภาพทำโปสเตอร์ติดทั่วเมือง ทำให้ชาวมุสลิมโดยเฉพาะผู้หญิงซึ่งสวมผ้าคลุมศีรษะตามหลักศาสนา ก็สวมหมวกนิรภัยทับเป็นที่น่าชื่นชม

หลังจากได้กลุ่มสำคัญสองกลุ่ม ท่านวันไชยเดินสายทำ “MOU” กับหน่วยงานต่างๆ ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน โรงเรียนและสถานศึกษาต่างๆ จนถึงระดับมหาวิทยาลัย นำผู้จัดการห้างร้าน ผู้นำองค์กรเหล่านั้นมาถ่ายภาพ เช่น MOU สวมหมวกนิรภัยติดประชาสัมพันธ์หน้าหน่วยงาน โดยการเซ็น MOU จะมีการอบรมให้ความรู้แก่คนในองค์กรเพื่อเห็นอันตรายของการไม่สวมหมวกนิรภัย สภาพศพเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ทำให้การเคลื่อน

งานนี้เกิด “กระแสวิ้งขวาง” บางแห่งเกิดมาตรการองค์กรคือหากฝ่าฝืนไม่สวมหมวกนิรภัยจะโดนตัดคะแนน และเมื่อตำรวจส่งข้อมูลมาให้ องค์กรจะดำเนินการต่อ

สำหรับการรณรงค์ประชาสัมพันธ์นั้น ได้คุณสมบัติ แชน่ล่า หรือ โอตี้ FM ติดโปสเตอร์ ออกรายการวิทยุอย่างหนักโดยไม่คิดเรื่องค่าใช้จ่าย ท่านบอกผมว่า เกิดมาชาติหนึ่งเงินทองไม่สามารถเอาติดตัวไปได้ สิ่งที่ดีติดตัวไปได้คือความดี ซึ่งท่านได้ใช้งบประมาณตัวไปหลายแสนบาทในการดำเนินงานเรื่องนี้ การประชาสัมพันธ์อย่างเข้มข้น ทุกสื่อ ทุกเวที ตลอดจนการที่ตำรวจออกไปให้ความรู้ในที่ต่างๆ จนเมื่อถึงจุด “ที่ทุกคนพร้อม” โครงการบังคับใช้กฎหมายจึงเริ่มขึ้น.....

ในวันที่ 31 กรกฎาคม 2553 หัวคำ ท่านวันไชยโทธศัพท์มาหาผม ด้วยน้ำเสียงตื่นเต็นว่ามีเรื่องไม่น่าเชื่อเกิดขึ้นคือ ชาวภูเก็ตพากันรุมซื้อหมวกนิรภัยจนขาดตลาดเหมือนแจกฟรี ท่านได้ถ่ายรูปเก็บไว้ด้วย

มาตรการคนที่ถูกจับปรับทุกราย แต่คนซ้อนท้ายถูกปรับเป็นเวลา โดยการต้องไปฟังตำรวจอบรมและชมภาพยนตร์สยองขวัญที่เกิดจากการไม่สวมหมวกนิรภัย ใช้ระยะเวลา 2-4 ชั่วโมง นอกจากเสียเวลาแล้ว ยังสำคัญเรื่อง “ความเชื่อ” ให้เห็นภาพจริงๆ ของการไม่สวมหมวกนิรภัย และความเชื่อเรื่องการทำงานจริงจังและความปรารถนาดีของตำรวจภูธร เกิด เปลี่ยนความเชื่อที่ว่าตำรวจจับเพราะหวังค่าปรับ เรื่องนี้ส่งผลถึงการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมค่อนข้างถาวร จึงไม่น่าแปลกใจเมื่อเราติดตามข้อมูลการสวมหมวกนิรภัยของจังหวัดเป็นระยะจึงพบว่าอัตราการสวมหมวกเพิ่มขึ้นแบบยั่งยืนยาวนาน แม้ท่านวันไชยจะย้ายไปรับราชการที่อื่นแล้ว เรื่องนี้ยังยืนยันได้จากการที่ ผศ.ดร.ปณิตดา ชำนาญสุข ได้ลงมาเก็บข้อมูลวิจัยในพื้นที่ ปรากฏว่ากลุ่มตัวอย่างในพื้นที่เช่นประชาชน มอเตอร์ไซค์รับจ้างออกมาสนับสนุนตำรวจให้ข้อมูลตรงกันว่า ปัญหาอุบัติเหตุเหตุเกิดร้ายแรงเพียงใด ตายปีละนับร้อยคนเป็นอันดับต้นๆ ของประเทศ ซึ่งข้อมูลที่ประชาชนพูดถึงคือข้อมูลที่ภาคี

ใช้ร่วมกันในจังหวัด นอกจากนั้น เมื่ออาจารย์ปนัดดาแก้มแจ้งแย้งว่าตำรวจจับเพื่อเอาค่าปรับ ชาวบ้านเถียงแทนว่าตำรวจไม่ได้จับเพราะต้องการค่าปรับ เพราะการจับแล้วปรับด้วยเวลาต้องมาฟังบรรยายและชมภาพยนตร์เป็น เพราะตำรวจต้องการป้องกันชีวิตของประชาชน และเมื่อเราติดตามประเมิน อัตราการสวมหมวกนิรภัยพบว่าอัตรายังสูงต่อเนื่องทั้งกลางวันและกลางคืน มีหรือไม่มีตำรวจอยู่อัตราก็ยังคงสูงอยู่เป็นที่น่าพอใจ แสดงถึงว่า เมื่อประชาชนเห็นด้วยและระดับการปรับพฤติกรรมอยู่ตัวแล้ว และเมื่อสังคมส่วนใหญ่สวมหมวกนิรภัยจะก่อให้เกิดกระแสสังคม ส่วนที่เหลือจะทำตามไม่ยาก อยุ่อย่างไรก็ตาม การบังคับใช้กฎหมายคงต้องดำเนินการควบคู่กันไป เพื่อให้คงพฤติกรรมด้านดีนี้ไว้เรื่อยๆ”

และจากการไต่เน้่งพูดคุยแลกเปลี่ยนประสบการณ์กับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานในระดับสภ. ซึ่งเป็นผู้ขับเคลื่อนงานมาตั้งแต่ระยะที่ 1 สมัยท่านวันไชย และระยะที่สองตามนโยบายของ พล.ต.ท.เทศา ศิริวาโท ภายใต้โครงการภาค 8 พลอดภัย ทุกวัน ทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100% ซึ่งเน้นกระจายทั้งจังหวัด ไม่ได้ดำเนินการเฉพาะในสภ.เมือง จึงพบบทเรียนที่มีรายละเอียดตามบริบทของพื้นที่ที่มีความแตกต่างและคล้ายคลึงกัน ดังนี้

สภ.ฉลอง – ตนเองได้ดำเนินการตามนโยบายนี้มาตั้งแต่รับราชการที่จังหวัดชุมพร ซึ่งเป็นโมเดลของท่านวันไชย และปัจจุบัน ได้มีการดำเนินการตาม Road Map ที่ภาค 8 กำหนด เริ่มต้นจากประชาสัมพันธ์ ทำ MOU บังคับใช้กฎหมาย ตามด้วยว่ากล่าวตักเตือน ต่อด้วยบังคับใช้กฎหมายอย่างเดียวไม่มีการว่ากล่าว ปัจจุบันอยู่ในช่วงบังคับใช้กฎหมายตามโครงการสำหรับ สภ.ฉลอง จะเริ่มต้นการดำเนินงานกลับกลุ่มเป้าหมายคือ **สถานศึกษา** เน้นโรงเรียน เพราะมีโครงการครูห้านาที่อยู่เดิม แล้วเสริมเรื่องหมวกนิรภัยเข้าไป โดยมีภาคเอกชน เช่น บริษัทรถ ฮอนด้า สนับสนุนหมวกนิรภัย รวมถึงความร่วมมือจากห้างสรรพสินค้าโรงแรมใหญ่ๆ ในพื้นที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ฯลฯ เจ้าหน้าที่ตำรวจได้เข้าไปให้ความรู้ใน

เรื่องการขับเคลื่อนโครงการ

สภ.กระทุ่ม - มีประสบการณ์การทำงานส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยร่วมกับ นพ.วิวัฒน์ ตั้งแต่สิบปีก่อน โดยดำเนินการอบรมครูแม่ไก่ ทำสื่อเน้นเรื่องการเสียชีวิตจากการไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อเวลาโรงเรียนประชุมผู้ปกครอง จะประสานกับ ผอ. ขอเข้าให้ความรู้กับผู้ปกครอง และด้วยสภ.กระทุ่ม เป็นโรงพักบ้านนอกเมื่อก่อนเริ่มดำเนินงานโครงการมีผู้สวมหมวกนิรภัยไม่ถึงห้าสิบเปอร์เซ็นต์นโยบายมา ทำให้การสวมหมวกนิรภัยเพิ่มสูงขึ้น ประกอบกับมีเทคโนโลยี Red light camera ทำให้คนสวมหมวกนิรภัยเพิ่มสูงขึ้นถึง 85-90% แต่จากข้อสังเกต พบว่าใช้งบประมาณสูงทั้งค่าหมวกปรีนท์ ซึ่งเป็นอุปสรรคใหญ่เรื่องงบประมาณการปรีนท์และการส่งใบสั่ง

สภ.เชิงทะเล - ได้ดำเนินการตามนโยบายภาค ๆ โดยในช่วงเช้าเจ้าหน้าที่ตำรวจจะชี้เตือนผู้ปกครองหน้าโรงเรียน สำหรับโรงเรียนที่อนุญาตให้เด็กนักเรียนขี่รถจักรยานยนต์ได้ จะดำเนินการจัดทำMOU เมื่อพบผู้ไม่ปฏิบัติตาม จะไม่อนุญาตให้นำรถเข้าโรงเรียนมีการตั้งจุดตรวจ เมื่อได้รับข้ออ้างว่าไปใกล้ๆ จึงไม่สวม เจ้าหน้าที่จะอธิบายให้เห็นความดีมีการใช้ไลน์กลุ่ม ในการรายงานผลการดำเนินงาน มีภาพถ่ายประกอบการรายงานไปยังภาค 8 สถิติการจับกลุ่ม ผู้บัญชาการได้เรียกเน้นย้ำให้ดำเนินการต่อเนื่อง ถึงปลดเกษียณก็ต้องเป็นแม่แบบต้นแบบ แต่ไม่เน้นสถิติการจับกุม เน้นความต่อเนื่องกับความจริงจังโดยปกติ ใช้โมเดลเมืองไปปฏิบัติ จะมีพื้นที่ชายหาดที่มีนักท่องเที่ยว ซึ่งจะทำให้มีจุดเน้นต่างกัน ในพื้นที่ที่มีมุสลิม อย่างของกมลา ก็จะไปพบผู้นำมุสลิมมากขึ้น และเชิญชวนให้ผู้นำมาอยู่ข้างเจ้าหน้าที่ เพราะไทยมุสลิมจะเหนียวแน่นมากกว่าไทยพุทธ ถ้าผู้นำเห็นด้วยจะได้เปรียบ โดยเฉพาะพื้นที่กมลา มีโรงเรียนเพียงแห่งเดียวคือราชประชานุเคราะห์สามสิบหก เป็นโรงเรียนที่ค่าเล่าเรียนไม่มีทุกอย่างฟรีหมด สภ.ต้องประสานโรตารีเพื่อแจกหมวกนิรภัยให้กับเด็ก ในเรื่องการ

แจกหมวกนิรภัย พยายามจะร่วมกับสื่อมวลชน เสริมกับ ผู้อำนวยการโรงเรียน ครูอาจารย์ จะทำให้เรื่องนี้ง่ายขึ้นทันที อย่างไรก็ตามการวิเคราะห์สภาพปัญหาหลักๆ จะทำให้เข้าใจกลุ่มเป้าหมายที่ไม่สวมหมวกนิรภัยได้อย่างแท้จริง ก่อนขอความร่วมมือไปยังเครือข่าย เพื่อขอรับการสนับสนุน เช่น โรตารี

สภ.สาคร - เป็น สภ.ที่เพิ่งก่อตั้งใหม่ได้ราว 1 ปี 2 เดือน ซึ่งได้ดำเนินการตั้งแต่เริ่มต้นกระบวนการในระยะที่ 2 นี้ ตามนโยบายภาคประชาสัมพันธ์ว่ากล่าว หกเดือนหลังหกเดือนเริ่มปรับแต่ไม่สูงสุด ปรับแค่สามร้อยบาทมีผ่อนปรนสำหรับรายที่มีเงินค่าปรับไม่เพียงพอ พิจารณาเป็นรายๆ ไปการยึดรถ ยังไม่มีติด จะกักไว้จนกว่าจะมีการเลิกดำเนิน ออกใบสั่งและให้มาชำระค่าปรับภายหลังสถานีตำรวจเองก็ต้องหามวลชนในการปฏิบัติงานด้านอื่น การเข้าไปทำงานในท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต ถึงปัจจุบันยังอยู่ระหว่างดำเนินการ ผู้ที่ไม่สวมเริ่มมีการยอมรับมากขึ้นเมื่อโดนจับกุมมีบางส่วนที่คลุมผ้าฮิญาบ แต่ก็จับกุมเพิ่มมากขึ้น และคาดหวังว่าหลังจากนี้หกเดือนผู้ขับขี่จะสวมมากขึ้น และเจ้าหน้าที่ตำรวจเห็นด้วยที่จะบังคับใช้ควบคู่กับการประชาสัมพันธ์ เท่าที่เห็น ภูเก็ตจะสวมเยอะ มีไม่สวมบางส่วนใหญ่เป็นคนช้อนและเป็นเด็กการสร้างแนวคิดให้เด็ก เพราะการบังคับใช้กฎหมาย ส่วนใหญ่สวมเพราะกลัว อาจมีบางส่วนที่มาจากจิตสำนึก หากเราเน้นไปที่เด็ก นำมาตรการไปใส่ให้ผู้ปกครองช่วยดูแล ก็จะสร้างจิตสำนึกให้ตั้งแต่เด็ก เห็นได้จากลูกตัวเอง เจ็ดขวบ ขึ้นรถลอคทุกครั้ง วันไหนตัวลิมลอค ลูกจะบอก

ความภาคภูมิใจของผู้ปฏิบัติงาน

“ภาคภูมิใจเพราะภูเก็ตเหมือนบ้านเกิด เริ่มตั้งแต่ป่าตอง สมัยนั้นยังสวมหมวกนิรภัยน้อย พอเป็นเจ้าหน้าที่จราจรจึงเริ่มแก้ไขปัญหาจริงจัง ได้ทีมคุณหมอวิวัฒน์และคุณอรชรหรือพีนกเป็นตัวหลักในการประชุม

ทำให้ทีมงานเข้มแข็ง พอเราทำงานสนุก ตัวผู้ปฏิบัติเองก็ไม่รู้สึกเดียวดาย เพราะผู้การให้ความสำคัญ และภาคีเครือข่ายให้ความร่วมมือ ก็สนุกไปด้วย และโครงการนี้ลดการบาดเจ็บได้มาก พอเห็นที่อื่นรู้สึกแย้ ไม่อยากให้เกิดขึ้น แต่ในเด็กยังสวมน้อย เลยเกิดความคิดจะทำตรงนี้ให้ได้ ในฐานะผู้ปฏิบัติโดยตรงจะจับเฉพาะผู้ที่ละเลย”

“ภูมิใจเพราะทำงานจรรยาบรรณตั้งแต่สิบเอก รู้สึกดีที่มีผู้เสียชีวิตน้อยลงจากการไม่สวมหมวก และรู้สึกดีที่มีการส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา กับนพ.วิวัฒน์ และคณะทำงานฯ มายาวนาน”

“ดีใจกับภาค 8 เพราะได้อะไรจากภาค 8 โมเดลมาก ผมมันใจได้ร่วมกับตำรวจ ตำรวจได้ร่วมกับภาคีซึ่งสำคัญมาก บางครั้งตำรวจทำงานจะโดดเดี่ยวไป กรณีไลน์กลุ่มที่สร้างขึ้น มา 7 จังหวัดและภาค 8 เพราะต้องการให้สื่อเข้ามาเกี่ยว เพื่อละลายพฤติกรรมสื่อด้วย และเพื่อให้ทราบว่า ตำรวจทำอะไร และสื่อจะช่วยตำรวจได้อย่างไร ถือเป็นภาพบวกของตำรวจที่เราควรนำเสนอ”

สรุปส่งท้ายเกี่ยวกับเคล็ดลับการดำเนินงานของคณะทำงานป้องกันจังหวัดภูเก็ต นำโดย นายแพทย์วิวัฒน์ ศีตมโนชญ์ เราพบว่า บทเรียนความสำเร็จในการดำเนินงานป้องกันพฤติกรรมเสี่ยงการสวมหมวกนิรภัย อาจสรุปได้ว่าจังหวัดอาศัยกลยุทธ์ 5 ส. 5 ข. ในการแก้ไขปัญหาและมากไปกว่านั้น เราพบว่าทุกปัญหาของจังหวัดภูเก็ตนอกเหนือจากสวมหมวกนิรภัย จะถูกคลี่คลาย โดยเริ่มต้นจาก

“เชื่อมข้อมูล เชื่อมเครือข่าย สู่การจัดการที่เข้มแข็ง”

ส่วนร่วม/สหสาขา - การทำงานของภาคีเครือข่ายในระยะเริ่มต้น ตั้งต้นจากชนภาคีผู้เกี่ยวข้องข้องกับงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ในจังหวัดมาประชุม และอาศัยกลยุทธ์ 5 ข. ในการเชื่อมเครือข่ายสู่การจัดการที่เข้มแข็ง มีการประชุมอย่างเป็นทางการและไม่เป็นทางการอย่างสม่ำเสมอ

สารสนเทศ/สุดเสียง - ให้ตำรวจในพื้นที่นำเสนอจุดเสี่ยง โดยเฉพาะ

จุดที่มีผู้เสียชีวิต รวมถึงการใช้ข้อมูล primary and secondary data จากแหล่งต่างๆ ในจังหวัดมาประกอบการหารือ วางแผน และกำหนดมาตรการในประเด็นความเสี่ยงหลักอื่นๆ นอกเหนือจากจุดเสี่ยง เช่น การรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย เมาไม่ขับ และการจัดการความเร็ว เพื่อนำไปสู่การบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง

สรุป – ภาครัฐเลือกวิธีแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยทำได้ทันทีโดยไม่ต้องพึ่งงบประมาณส่วนกลาง

การลงมือทำและป้อนข้อมูลกลับให้แก่คณะทำงาน ทำให้เครือข่ายเห็นผลลัพธ์และเกิดเป้าหมายร่วมตลอดเวลา ไม่เฉพาะแต่เมื่อสิ้นสุดโครงการ เป็นหัวใจสำคัญที่นายแพทย์วิวัฒน์กล่าวว่า เป็น ช. ที่ 6 คือ “เชื่อ” ซึ่งสำคัญที่สุด

จังหวัดระนอง

จังหวัดระนอง เป็นจังหวัดภาคใต้ตอนบน มีลักษณะรูปร่างเรียวยาว และแคบ จากทิศเหนือจรดใต้สุดยาว 169 กม. ส่วนที่กว้างที่สุดเป็นพื้นดิน ประมาณ 25 กม. และมีส่วนที่แคบที่สุด 9 กิโลเมตร มีพื้นที่ประมาณ 3,298.045 ตร.กม. หรือ 2,061,278 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 0.63 ของเนื้อที่ทั้งประเทศ เป็นลำดับที่ 60 ของประเทศ ลักษณะภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นภูเขาสลับซับซ้อน คิดเป็นร้อยละ 86 ของพื้นที่จังหวัด และมีพื้นที่ราบ ลาดเอียงลงสู่ทะเลอันดามันทางทิศตะวันตก คิดเป็นร้อยละ 14 ของพื้นที่จังหวัด มีเกาะใหญ่น้อยในทะเลอันดามัน จำนวน 62 เกาะ ทิศเหนือ ติดต่อกับ อ.ท่าแซะ จว.ชุมพร ทิศตะวันออกติดต่อกับ อ.พะโต๊ะ จว.ชุมพรทิศใต้ติดกับ อ.คุระบุรี จว.พังงา ทิศตะวันตกติดกับประเทศสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา และทะเลอันดามัน ประชากรและอาชีพ มีประมาณ 148,145 คน แยกเป็นชาย 78,125 คน หญิง 70,020 คน ประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม และการประมง

สภาพปัญหา

จังหวัดระนองเป็นอีกหนึ่งพื้นที่ในประเทศไทยที่ประสบปัญหาอุบัติเหตุทางถนนโดยมีผู้เสียชีวิต บาดเจ็บและพิการอันเนื่องมาจากการใช้รถจักรยานยนต์ซึ่งเป็นยานพาหนะที่นิยมใช้กันมากด้วยราคาและความรวดเร็ว เพื่อตอบสนองต่อการจราจรที่แออัดและความต้องการไปถึงจุดหมายที่เร่งด่วน แต่ด้วยความมุ่งมั่นของ พล.ต.วันไชย เอกพรพิชญ์(ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดนครศรีธรรมราชในปัจจุบัน ซึ่งอดีตเคยดำรงตำแหน่งรองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดระนองในปี พ.ศ.2554-2555 และผู้กำกับสภ.เมืองภูเก็ต ในช่วงปี 2553-2554) ผลงานชิ้นโบว์แดงที่ได้สร้างไว้สมัยอยู่ในตำแหน่งที่จังหวัดระนอง ที่เริ่มดำเนินการมาตั้งแต่ 2553-2554 ที่เทศบาลเมืองภูเก็ต

และนำมาต่อยอดที่ระนองคือรณรงค์+บังคับใช้กฎหมายการสวมหมวกนิรภัยในผู้ใช้รถจักรยานยนต์ (ทั้งคนขี่และคนซ้อน) ซึ่งเป็นโมเดลเดียวกันกับที่ภูเก็ต แต่มีการพัฒนาตัวแบบให้เหมาะสมกับบริบทพื้นที่คือการกระตุ้นจิตสำนึกของผู้ใช้รถใช้ถนน โดยสร้างสิ่งเร้าเพื่อให้มีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่แตกต่างกันไปของกลุ่มเป้าหมาย โดยอาศัยการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ใช้บุคคลต้นแบบ คนที่ได้รับการยอมรับจากวัยรุ่น ซึ่งถือว่าประสบความสำเร็จ เพราะ ณ วันนั้น จังหวัดระนองทั้งจังหวัดได้มีการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย นำโดย ผู้ว่าราชการจังหวัดและผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดระนอง มีการประกาศและกระตุ้นมาตรการเพื่อที่ขับเคลื่อนลงไปถึงระดับพื้นที่ แกนนำชุมชน ท้องถิ่น มีการรับรู้ และปฏิบัติตามก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านพฤติกรรม “สวมใส่ด้วยตนเอง” เกือบ 100% แต่ก็ยังคงมีผู้ไม่สวมอยู่บ้างประมาณ 10% แต่คณะทำงานในสมัยนั้นจะมีการเก็บตกกลุ่มเสี่ยงกลุ่มนี้เป็นการเฉพาะกิจต่อไป ทำให้สถิติการเสียชีวิตในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ในปีพ.ศ.2555และสถิติการเสียชีวิตช่วงเทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์ปี พ.ศ.2556 จังหวัดระนองไม่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเลย จนได้รับรางวัลระดับประเทศถึงสามเทศกาลสำคัญ

และเมื่อตำรวจภูธรภาค 8 มีนโยบายให้ดำเนินงานภายใต้โครงการภาค 8 ปลอดภัยๆ ในปี พ.ศ. 2559 จังหวัดระนองจึงอาศัยต้นทุนเดิม (ผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่จากหน่วยงานอื่นและ เจ้าหน้าที่ตำรวจระดับปฏิบัติการของสภ.) ที่เคยดำเนินงานเรื่องนี้มาก่อนเป็นผู้ขับเคลื่อนโครงการ โดยเริ่มจาก...

วิเคราะห์บริบทชุมชน/พื้นที่....

ด้วยพื้นที่จังหวัดระนอง เป็นจังหวัดขนาดเล็ก มีจำนวนประชากรประกอบด้วยประชากรไทย และประชากรแฝงหรือบุคคลต่างด้าวที่เข้ามาอยู่อาศัยและทำงานค่อนข้างมากลักษณะการอยู่อาศัยแบ่งออกเป็น 2 รูปแบบ คือ ชุมชนเมืองขนาดเล็ก และชุมชนชนบท (ต่างอำเภอ) การประชาสัมพันธ์

และผลักดันมาตรการองค์กร ดำเนินการง่ายกว่าชุมชนเมืองใหญ่ สามารถเข้าถึงตัวผู้ใช้รถจักรยานยนต์ได้ง่าย จึงเป็นจุดแข็งของผลสำเร็จของโครงการ แต่ขณะเดียวกันในพื้นที่รับผิดชอบก็มีจำนวนประชากรแฝงคือบุคคลต่างด้าว จำนวนมาก ซึ่งกรณีนี้จึงเป็นจุดอ่อนของผลสำเร็จของโครงการ เพราะการประชาสัมพันธ์และการผลักดันให้มีมาตรการองค์กรกับบุคคลเหล่านี้ แทบทำไม่ได้เลย กรณีนี้จึงเป็นตัวจุดดิ่งให้ผลสำเร็จของโครงการลดลง

การมีส่วนร่วมจากทีม /ภาคีเครือข่าย พบว่า ภาคีภาครัฐ ในเขตอำเภอเมืองยังไม่มีส่วนร่วมเท่าที่ควร เนื่องจากผู้บังคับบัญชาาระดับสูงไม่ให้ความสำคัญไม่เคร่งครัดในการบังคับบัญชาเหมือนแต่ก่อน เว้นแต่บุคลากรของหน่วยงาน (เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรของทุกสถานีตำรวจภูธรในสังกัดตำรวจภูธรจังหวัดระนอง) ในฐานะเป็นผู้ปฏิบัติที่ให้ความร่วมมือดีมาก โดยดำเนินการตามนโยบายของผู้บังคับบัญชาทั้งในระดับ สถานีตำรวจภูธร ตำรวจภูธรจังหวัดระนอง และ ตำรวจภูธรภาค 8 รวมถึงหน่วยงานเอกชน ภาคประชาชน และท้องถิ่นซึ่งจะเห็นได้จากบทสัมภาษณ์ที่เจาะลึกมามีรายละเอียดดังนี้

บริษัทกลาง คู่ครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาระนอง ที่ได้แสดงทัศนคติต่อทีมถอดบทเรียนว่า..... “รู้สึกดีที่ตำรวจลุกขึ้นมาทำเพราะเมื่อตำรวจทำจะเกิดผลเห็นเป็นรูปธรรมบริษัทกลางฯ ยินดีให้การสนับสนุนในฐานะภาคีเครือข่ายและอยากให้ทุกคนให้ความร่วมมือกับตำรวจ อย่างไรก็ตาม ตนเองในฐานะที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องและคลุกคลีกับกลุ่มเสี่ยง คือผู้ใช้รถจักรยานยนต์อยู่แล้ว เมื่อมีผู้ชี้เข้ามาซื้อ พรบ. จะเตือนผู้ชี้ให้สวมหมวกนิรภัย และให้ความรู้กับคนที่ประสบเหตุอย่างไรก็ตาม จังหวัดระนองมีสถิติการสวมหมวกนิรภัยลดลงตั้งแต่โครงการปีพ.ศ.2554 หยุดชะงัก แต่เริ่มสูงขึ้นเมื่อโครงการนี้กลับมาในปีพ.ศ. 2559 จึงอยากให้ตำรวจกวาดชั้นจราจร เพื่อช่วยควบคุมพฤติกรรมให้มีการสวมหมวกนิรภัยต่อเนื่อง และบริษัทฯ ยินดีเป็นวิทยากรอบรมครูแม่ไก่อกับ

สภ.ต่างๆ ที่ผ่านมา ได้ร่วมสนับสนุนความรู้ให้กับสภ.เมือง กะเปอร์ และกระบี่แล้ว”

ภาคประชาชน - คุณวัชร ประธาน กค.ตร. (คณะกรรมการตรวจสอบและบริหารงาน) ภาค 8 “ตนเองเป็นคนปกติของจ.ระนอง ...มีความเข้าใจเจ้าหน้าที่ตำรวจทุกท่านที่ปฏิบัติงานเพราะเป็นงานที่หนักและไม่ได้ค่าตอบแทนเพิ่ม ในฐานะประชาชนก็ต้องขอบคุณผู้ปฏิบัติงานจรรยา สำหรับตัวเองก็ช่วยสนับสนุนด้านงบประมาณการจัดซื้อหมวก และระดมทุนช่วยกันทุกหน่วย”

กำนัน ตำบลน้ำจืดน้อย สภ.กระบี่ “ผมได้เข้าร่วมประชุมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ สภ.กระบี่ ในการประชุมกำนันผู้ใหญ่บ้าน เมื่อเกิดความเข้าใจ จึงได้ลงนาม MOU ร่วมกันและได้แนะนำกำนันผู้ใหญ่บ้านเรื่องสวมหมวกนิรภัย และทางเจ้าหน้าที่ได้เข้าร่วมประชุมทุกบ้าน ก่อนนำไปถ่ายทอดต่อกับลูกบ้าน ถึงแม้จะยังไม่มีกฎหมายบ้านขึ้นมาบังคับใช้ร่วมกับตำรวจ จากการสำรวจด้วยตา เห็นว่ามีจำนวนการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มสูงขึ้นส่วนการเก็บสถิติในระดับหมู่บ้านปัจจุบันก็ยังไม่มีการรวบรวม ยังคงเป็นหน้าที่ของ ปก. ตำรวจ บริษัทกลางๆ จากส่วนกลาง ที่เป็นผู้รวบรวมก่อนสรุปข้อมูลส่งกลับไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อหามาตรการที่เหมาะสมต่อไป”

สำหรับรายละเอียดการดำเนินงานโครงการฯ แบ่งเป็น 2 ขั้นตอนสำคัญตามนโยบายของตำรวจภูธรภาค 8 สรุปได้ดังนี้

ขั้นเตรียมการ	
1 เดือน	แต่งตั้งคณะกรรมการระดับจังหวัดเพื่อ 1) ดำเนินการประชาสัมพันธ์ โดยเชิญผู้นำในการเป็นต้นแบบ (Presenter) ขับขี่รถจักรยานยนต์ 2) อบรมสัมมนาครูแม่ไก่ 3) ลงนาม MOU ความร่วมมือระหว่างหัวหน้าหน่วยของตำรวจทั้งระดับจังหวัดและสถานีตำรวจ

	<p>ภายใต้ฐานคิด “ขอความร่วมมือจากทุกคนในหน่วยงานราชการให้ปฏิบัติตามเป็นตัวอย่าง และช่วยกันตักเตือนบุตรหลานในครอบครัว โดยไม่ต้องเน้นมาตรการบังคับใช้กฎหมาย” รวม 269 หน่วยงาน</p>
ขั้นตอนมาตรการ	
<p>1 พค. – 31 สค. 59 (4 เดือน)</p>	<p>ดำเนินมาตรการประชาสัมพันธ์</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ลงนามข้อตกลงมาตรการองค์กร MOU กับหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรบริหารส่วนท้องถิ่น และชุมชน ซึ่งในการลงนามดังกล่าวให้มีกิจกรรมการบรรยาย สรุปล วิดีทัศน์ ภาพยนตร์ รมรงค์การสวมหมวกนิรภัย 2) ประชาสัมพันธ์โดยใช้ใบปลิว 3) ติดป้ายผู้นำเป็นแบบอย่างในการใช้หมวกนิรภัย
<p>1 กย. –31 ธค. 59 (4 เดือน)</p>	<p>ดำเนินการบังคับใช้กฎหมาย</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) จับคนขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย โดยเปรียบเทียบปรับสูงสุดตามกฎหมายกำหนด 2) จับคนซ้อนท้ายที่ไม่สวมหมวกนิรภัย โดยไม่เปรียบเทียบปรับ แต่ให้ไปชมภาพยนตร์ที่มีเนื้อหาเกี่ยวข้องกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน 3) กรณีผู้กระทำผิดไม่สวมหมวกทั้งผู้ขับขี่และซ้อนท้าย เป็นบุคลากรในองค์กรที่ร่วมลงนามความร่วมมือ จะส่งรายงานไปยังองค์กรเพื่อใช้

	<p>มาตรการทางการปกครองและส่งผลกลับเพื่อ บันทึกข้อมูล</p> <p>4) ตั้งกลุ่ม Line ทุกระดับเพื่อใช้เป็นกลไกสำคัญใน การดำเนินงานโครงการ ควบคุม กำกับติดตาม การดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอ</p> <p>5) ประกาศบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังในวันที่ 1 มกราคม 2560 ทั้งจับ/ปรับผู้ใช้รถ จักรยานยนต์ (ขี่/ซ้อนท้าย) ในอัตราสูงสุด ตามกฎหมาย เน้นตั้งจุดตรวจ ไม่ให้จับซึ่งหน้า เกิดปัญหาการจับกุมไม่ได้ผลตามเป้า</p>
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

สรุปบทเรียนการดำเนินงานที่ได้จากการดำเนินการ 2 ขั้นตอนของ จังหวัดระนอง

จังหวัดระนองแบ่งการดำเนินงานออกเป็น 2 รูปแบบแยกตามบริบท
พื้นที่ (เขตเมือง และเขตชนบท) อย่างไรก็ตาม พบว่าบทเรียนที่ได้จากการดำเนิน
งานทั้งสองพื้นที่มีความเหมือนกันเกือบทั้งหมด แตกต่างกันในเรื่องละเอียด
เพียงเล็กน้อย คือ ความผูกพันใกล้ชิดกันระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติ
งานกับชาวบ้านในเขตเมืองและเขตชนบทส่งผลให้การจับกุมไม่สามารถทำได้
ทุกพื้นที่ในเขตชนบท (เครือข่าย พื้นที่เล็ก) ดังจะเห็นได้จากเสียงสะท้อนจาก
เจ้าหน้าที่ตำรวจสภ.ในเขตพื้นที่ชนบทท่านหนึ่งกล่าวไว้ว่า....

“.....ยากมากกับโครงการนี้ หากอยากให้เป็นไปตามเป้าหมาย....ช่วง
แรก สมัยท่านผู้การวันไชย เครียดลงกระเพาะ ภรรยาบอกประเทศไทยไม่ใช่
ของผมคนเดียว อีกอย่างในชนบท พื้นที่ไม่เหมือนเมืองภูเก็ต ที่จับได้ทุกที่ได้
หมด ส่วนของที่นี่ ถือว่าผมพอใจระดับหนึ่ง เพราะที่ผ่านมาเจอแรงเสียดทาน
กลัวชาวบ้านเกลียด แต่ก็ทุ่มเทมากกับการประชาสัมพันธ์พร้อมจับกุม ไม่อยาก
ทำงานแบบเข้าขามเย็นขาม เลยถูกกระแสบ้าน เมื่อมีการจับกุมปรับหนึ่ง

ร้อยบาท ผู้บังคับบัญชาบอกว่าชาวบ้านจะไม่เกรงกลัว ให้เพิ่มค่าปรับเป็นสามร้อย รวมถึงการจับกุมลูกเมีย คนในครอบครัว อย่างจริงจัง เพื่อให้ประชาชนเห็นว่าตำรวจเอาจริง แต่พอไม่มีตำรวจเข้มขัน คนก็ไม่ใส่เหมือนเดิม จึงอยากเห็นว่า คนไทยควรมีวินัยด้วยตนเอง โดยเราเน้นปลูกฝังไม่เน้นการจับกุม แต่อย่างไรก็ตาม..ผมเต็มที่แล้วแต่จะให้ร้อยเปอร์เซ็นต์คงยาก.....”

1. ขั้นตอนเตรียมการ

1.1 การสร้างการมีส่วนร่วมระหว่างหน่วยงาน ซึ่งถือเป็นขั้นตอนที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งเนื่องจากการขับเคลื่อนงานโครงการที่ต้องอาศัยโครงสร้างแนวคิด เพื่อความร่วมมือในการแลกเปลี่ยนข้อมูล องค์ความรู้ แร่งเสริม และงบประมาณจากหลากหลายองค์กร ตลอดจนการสนับสนุนจากหน่วยงานที่มีบทบาทเกี่ยวข้องโดยตรง ยกตัวอย่างเช่น ขนส่งจังหวัด ซึ่งจะมีฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับผู้กระทำผิดฝ่าฝืนกฎจราจร มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องเชื่อมโยงสร้างการมีส่วนร่วมไว้หลังจากมีการดำเนินมาตรการบังคับใช้กฎหมายจับปรับจริงจัง

1.2 กำหนดกลุ่มเป้าหมาย โดยแบ่งออกเป็น 2 ระดับ ได้แก่ 1) กลุ่มเป้าหมายที่เป็นกลุ่มเสี่ยง ได้แก่สถานประกอบการภาคเอกชน เน้นที่มีผู้ใช้รถจักรยานยนต์มาก เช่น โลตัส โรงงาน หน่วยงานท้องถิ่น ถึงแม้จะมีการใช้รถยนต์เป็นส่วนใหญ่ แต่คณะทำงานมุ่งเข้าไปที่บุตรหลานของพนักงานในองค์กรท้องถิ่น สถานศึกษา เน้นวิทยาลัย เทคนิค ที่ใช้รถจักรยานยนต์รวมถึงเด็กเล็กชั้นอนุบาล+ผู้ปกครอง สุดท้าย คือการเชื่อมลงในพื้นที่ชุมชน ถึงแม้จะยังไม่ค่อยตอบรับมากเนื่องด้วยคนในชุมชนต้องประกอบอาชีพจึงไม่มีเวลาร่วมกิจกรรมได้มากนัก เบื้องต้นยังเชื่อมโยงได้แค่บางชุมชนโดยอาศัยเวทีที่ประชุมกองทุน และแทรกเรื่องนี้เข้าไป ก่อนดำเนินการ MOU

1.3 การลงนามความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน (MOU) ของที่นี่จะแตกต่างจากจังหวัดอื่นเพราะเราเคยทำมาแล้ว รอบนี้เน้นให้ครอบคลุมพื้นที่

เจาะทุกหน่วยงาน ผู้บังคับบัญชาจะสั่งเป็นระยะให้เข้าเชื่อมองค์กรชั้นตอน ก็ไม่แตกต่างจากเดิม เราจะเริ่มจากเป็นครูแม่ไก่ ให้ความรู้กันก่อน โดยหาจังหวะที่หน่วยงานมีการรวมตัวกัน และให้ความรู้เพิ่มเติม ก่อนทำ MOU ตัวอย่างการทำ MOU ของอำเภอปากน้ำ เนื่องด้วยพื้นที่ครึ่งหนึ่ง เป็นเกาะ ประกอบด้วยสองตำบล แปรตหมู่บ้าน ปัจจุบันเราเจาะเข้าไปถึง เกาะพยาม เน้นรัฐ เอกชน ท้องถิ่น ชุมชน และที่ผ่านมามีการทำ MOU กับ รถจักรยานยนต์รับจ้าง (ครั้งแรกสมัยท่านผู้การวันไชย เน้นองค์การสะพานปลา และสถานศึกษา) ส่วนหน่วยงานองค์กรไหนที่เคยทำ MOU แล้ว เราจะเข้าไป ย้ำและทำใหม่ หากมีการวัดผล ถือว่าการตอบรับดี แต่ก็ยังไม่ทั้งหมด มีบ้างที่บางที่ MOU ไม่ได้ผล เช่น จะให้หัวหน้าหน่วยงานทำมาตรการองค์กร แต่ผู้บริหารยังไม่สวม หรือตำรวจทำรายชื่อส่งไปแต่ก็ไม่มีเสียงตอบรับ จากชุมชนกลับมา แต่โดยรวมการตอบรับก็ยังมีมากกว่า โดย สภ.ปากน้ำ ได้จัดกิจกรรมโครงการเสริม คือ การแจกหมวกนิรภัย 200 กว่าใบ ซึ่งได้รับการสนับสนุนจากภาคีในพื้นที่

2. ขั้นตอนการตามมาตรการ

2.1 การประชาสัมพันธ์

คณะทำงานใช้รูปแบบการประชาสัมพันธ์ที่หลากหลาย โดยมีบทเรียนที่น่าสนใจจาก สภ.ราชกรูด ที่ใช้กระบวนการปากต่อปาก (ผ่านเวที การประชุมกำนันผู้ใหญ่บ้าน เหมือนการอบรมประชามติ เป็นการถ่ายทอด ความรู้สู่ระดับหมู่บ้าน) เคาะประตูรายปัจเจก key word คือ ให้ทำให้ติด เป็นนิสัย สวมหมวกเหมือนกับสวมรองเท้า ตอนนี้มีโครงการที่ทำร่วมกับ สสส. มีการใช้สมมุติฐานเรื่องเด็กกลัวครูทำให้มีการดำเนินการร่วมกับ หลายเครือข่าย ผลตอบรับได้ มองว่าเรื่องนี้เป็นความปลอดภัยของตัวเอง โดยไม่ต้องมีตำรวจมาบังคับ เรียกว่าเป็นการปลูกฝังให้ทุกคนติด โดยคลิป จะใช้กับนักเรียน และได้รับความร่วมมือจากหลายๆ ทีม ซึ่งแต่เดิมยังไม่มี การทำงานเป็นเรื่องเป็นราว พอมีโครงการเข้ามาก็มีการทำงานที่จริงจัง

มากขึ้น โดยนำผลการปฏิบัติงานมาประชุมร่วมกัน

การบังคับใช้กฎหมายและการกำหนดบทลงโทษ การดำเนินการในขั้นตอนบังคับใช้กฎหมายนั้น ผู้บังคับบัญชาได้มีนโยบาย ให้ดำเนินการในรู้แบบการตั้งจุดตรวจ โดยแสดงเครื่องหมาย แสดงตัวอย่างชัดเจน ตามคำเรียกร้องของประชาชนกลุ่มหนึ่ง โดยไม่เน้นให้จับกุมเมื่อพบเห็นความผิดซึ่งหน้า คือการไม่สวมหมวกนิรภัย ในขณะที่ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ ทำให้ไม่สามารถจับกุมผู้กระทำผิดได้เลย เพราะเมื่อผู้กระทำผิดเห็นจุดตรวจของเจ้าหน้าที่ ก็ขับรถหลบหลีกไปทางอื่น โดยไม่เช็ดหลบในการกระทำผิดกฎหมายที่ผ่านมา แก้ปัญหาโดยการจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจไปประจำจุดที่ใกล้เคียง จุดที่มีการหลีกเลี่ยง แต่เป็นการแก้ปัญหาได้ในระดับหนึ่ง ยังไม่เกิดผลเท่าที่ควร จึงเห็นความแตกต่างจากการดำเนินงานในระยะแรกและระยะที่สองค่อนข้างมากเมื่อมีนโยบายในการบังคับใช้แตกต่างกัน สำหรับบทลงโทษตามกฎหมาย จับปรับ 500 บาท ซ้อนท้ายไม่สวมหมวกนิรภัยดำเนินการปรับผู้ขับขี่สองเท่า สำหรับหน่วยงานที่ร่วมลงนามความร่วมมือMOU จะต้องลงโทษตามมาตรการองค์กรที่กำหนดไว้ด้วยอีกทางโดยขั้นตอนบทลงโทษตามมาตรการองค์กรนี้เจ้าหน้าที่ตำรวจจะส่งรายชื่อผู้กระทำผิดไปยังหน่วยงาน

ข้อเสนอแนะจากคณะกรรมการจังหวัดระนอง

1) เนื่องจากจังหวัดระนองมีการดำเนินงานโครงการนี้แบ่งเป็นสองระยะ ตามที่ได้กล่าวไว้ในช่วงต้น ซึ่งเป็นที่มาของความแตกต่างระหว่าง (ระยะแรก ปีพ.ศ.2554 ระยะสอง ปี พ.ศ. 2559) เพราะระยะแรกจังหวัดได้ดำเนินการครบวงจรแล้ว (4+4+1) และมีการหยุดชะงักไปก่อนมาเริ่มดำเนินการในระยะที่ 2 เสนอให้ควรบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง เพราะชาวบ้านจะรู้สึกถึงความไม่จริงจังต่อเนื่อง

2) การวัดสถิติช่วงรอยต่อระหว่างระยะหนึ่งกับสอง อาจจะไม่ชัดเจน เนื่องจากจังหวัดระนองมีปัจจัยเรื่องฝน ทำให้การตั้งจุดตรวจตั้งได้ลดลง

3) โครงการนี้ทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจได้ “พูด” นอกเหนือจากการจับกุมอย่างเดียว มาตรการประชาสัมพันธ์มีส่วนสำคัญอย่างมากต่อโครงการนี้ ส่งผลให้การจับกุมลดแรงเสียดทาน เห็นผลว่าคนนำไปปฏิบัติตาม

4) การให้คำนิยาม “ครูแม่ไก่” ในทัศนคติ คือผู้ที่ทำหน้าที่ประชาสัมพันธ์ ซึ่งทุกคนสามารถทำได้หมด ครูแม่ไก่เป็นเพียงนามของการประชาสัมพันธ์ ไม่ใช่ในบทบาท “ผู้ให้ความรู้” เพราะหมวกนิรภัยเป็นเรื่องที่พ่อแม่ก็สามารถแนะนำได้

5) คลิปวิดีโอหรือสื่อการสอนที่ใช้ในการอบรม ควรมีการปรับปรุงไม่ควรฉายคลิปซ้ำกับผู้ที่มีการกระทำผิดซ้ำ เพราะไม่สามารถสร้างจิตสำนึกกับผู้กระทำผิดเกินสองครั้งได้

6) ในภาพรวมต้องทำตามขั้นตอนที่วางไว้อยู่แล้ว ไม่สามารถลดขั้นตอนได้ (ประชาสัมพันธ์ บังคับใช้ (ตักเตือน) ก่อนบังคับใช้เข้มข้น) และมองว่าทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการดำเนินงานโครงการนี้อย่างมาก เพราะจะมีช่องว่างหากตำรวจคุยกับชุมชนโดยตรง ไม่เหมือนกับผู้นำชุมชนที่พูดกับลูกบ้านเอง

7) กิจกรรมนี้ หากต้องดำเนินงานต่อ ควรเพิ่มระยะเวลาในการประชาสัมพันธ์ และเพิ่มสื่อที่ใช้ในการอบรมให้มากขึ้น

สรุปส่งท้ายกับการถอดบทเรียนการดำเนินงานในจังหวัดระนอง กับความภาคภูมิใจของเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติงาน ที่บ่งชี้ว่างานนี้มีมูลค่าที่จับต้องและวัดไม่ได้แต่มีค่ามากมายเหลือคณานับที่เกิดขึ้นกับภาวะจิตใจคนทำงาน ที่เห็นควรที่ผู้ถอดบทเรียนไม่อาจจะละเลยในการนำมาเผยแพร่ลงในหนังสือเล่มนี้....

“ทำมาแต่ลูกแถวรับหน้าที่จราจร จนสอบสัญญาบัตรได้ ก็จับมาไม่รู้เท่าไร จะออกไปสั่งแต่ละครั้งจะต้องเตือนทุกครั้งว่าสวมหมวกนะจะได้ไม่ถูกจับและปลอดภัย ซึ่งจะไม่ค่อยมีปัญหา แต่อย่าพูดมากไปสอนจะมีปี๊ดแบคกลับมาทันที จะสะท้อนว่ากฎหมายมี และทำตามหน้าที่ ก็ภูมิใจและรัก

ในงานนี้ ทำทุกอย่างทั้งครุห่านาที่ให้ความรู้เด็กลูกเสือ จราจร เชื่อว่าคลิป เป็นสื่ออย่างดี ดูแล้วหือหาว เด็กสนใจว่าชนแล้วจะเกิดอะไรขึ้น อย่างน้อย ก็เพิ่มความตระหนักในการขับขี่แต่ละครั้ง อีกอย่างคือ ในครอบครัวต้อง สวมหมวกทุกคน ลูกๆ ที่ซอันท้ายก็ต้องสวมหมวก ลูกมีการเตือนว่าอย่าลืม สวม เชื่อว่าพ่อแม่เป็นแบบอย่างลูกจะทำตาม”

“ผมประจำอยู่ที่ สภ.ราชกรูด ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ติดกับเขตเมือง และกะเปอร์ พอสองพื้นที่ทำเข้มงวด เราก็สบาย ในความรู้สึกคิดว่ามาถูกทาง มีการวางคอนเซ็ปต์ดีมาก ภาคส่วนต่างๆ เห็นด้วยว่าต้องทำ ทำให้มีการปรับ เปลี่ยนพฤติกรรม จากการสังเกตคน400 คนไม่เคยสวมหมวก เมื่อบรรยาย และเปิดดูคลิป พบว่า 60% มีการสวมหมวก สำหรับความรู้สึก เหนื่อย มาก เพราะมีจนท.จราจรสองคน พื้นที่ใหญ่พอสมควร สำหรับถนนใหญ่ จะ มีการสวมหมวกนิรภัยมากขึ้น เห็นได้ชัดเจน เพราะภาพรวมทำทั้งจังหวัด แต่จะพบปัญหาในถนนสายรองยังไม่ใส่เพราะไปใกล้ๆ และยังไม่ได้เข้มงวด มากนัก จนท.มีไม่เพียงพอ ทำงานหนัก แต่ไม่เป็นไร ต้องอดทน มีความสุข เมื่อเห็นเค้าใส่หมวกผ่านไป การจับกุมไม่เน้นเท่าไร แต่จะเน้นการ ประชาสัมพันธ์พูดคุยให้เข้าใจและรู้สึกว่อันตราย หากครั้งแรกใส่ ครั้งที่สอง ก็ยังมีบ้างที่ยังหลบด้านก็จะจับกุม แต่นิสัยคนไทยมีความอาย เตือนทุกวันก็ต้องใส่เป็นปกติวิสัยใส่ตลอด”

จังหวัดสุราษฎร์ธานี

“มุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้า ศูนย์กลางการเกษตรครบวงจร และผู้นำการท่องเที่ยวเชิงการท่องเที่ยวคุณภาพที่ยั่งยืนในภูมิภาค” เป็นวิสัยทัศน์ของจังหวัดสุราษฎร์ธานี จังหวัดที่มีพื้นที่ขนาดใหญ่มากที่สุดในภาคใต้และมากเป็นอันดับ 6 ของประเทศไทย และมีประชากรหนาแน่นอันดับ 59 ของประเทศ

จังหวัดสุราษฎร์ธานี ตั้งอยู่ภาคใต้ตอนบนฝั่งตะวันออก อยู่ในบริเวณรอบอ่าวบ้านดอนทางฝั่งทะเลด้านตะวันตกของอ่าวไทย มีพื้นที่รวมประมาณ 12,891.4 ตารางกิโลเมตร หรือ 8,057,125 ไร่ ลักษณะภูมิประเทศเป็นภูเขาประมาณ 49% ของพื้นที่ทั้งหมด มีเทือกเขาสูงทอดยาวตามแนวเหนือใต้ของพื้นที่จังหวัด ลักษณะดังกล่าวก่อให้เกิดลุ่มน้ำที่ไหลลงสู่อ่าวไทย 14 ลุ่มน้ำ ซึ่งสามารถสรุปลักษณะภูมิประเทศ ของจังหวัดสุราษฎร์ธานี ได้ดังนี้

1. ภูมิประเทศเป็นที่สูงกระทั่งภูเขาสลับซับซ้อน ได้แก่ พื้นที่ในเขตอำเภอคีรีรัฐนิคม พระแสง ท่าฉาง ไชยา ท่าชนะ เวียงสระ ชัยบุรี และกิ่งอำเภอวิภาวดี
2. ภูมิประเทศเป็นที่ราบชายฝั่งทะเล ได้แก่ พื้นที่อำเภอเมืองและพุนพิน
3. ภูมิประเทศเป็นที่ราบสูงด้านตะวันออก ได้แก่ พื้นที่อำเภอดอนสัก กาญจนดิษฐ์ เวียงสระ และบ้านนาสาร
4. ภูมิประเทศเป็นเกาะในอ่าวไทย ได้แก่ พื้นที่อำเภอเกาะสมุย เกาะพะงัน หมู่เกาะอ่างทองและเกาะบริวาร รวม 42 เกาะ

อาณาเขตของจังหวัดสุราษฎร์ธานี ด้านเหนือ ติดกับจังหวัดระนอง จังหวัดชุมพร และอ่าวไทยด้านใต้ ติดกับจังหวัดกระบี่และจังหวัดนครศรีธรรมราชด้านตะวันออก ติดกับจังหวัดนครศรีธรรมราชและอ่าวไทย

ด้านตะวันตก ติดกับจังหวัดพังงาโดยทะเลฝั่งอ่าวไทยนั้นมีชายฝั่งยาวประมาณ 156 กิโลเมตร มีเกาะที่อยู่ภายใต้เขตการปกครองของจังหวัด ได้แก่ เกาะสมุย เกาะพะงัน และหมู่เกาะอ่างทอง ซึ่งมีเกาะน้อยใหญ่อีกมากมาย จึงได้ชื่อว่า เมืองร้อยเกาะ เช่น เกาะนางยวน เกาะวัวตาหลับ เกาะแม่เกาะ

จังหวัดสุราษฎร์ธานีแบ่งการปกครองออกเป็น 18 อำเภอ 1 กิ่งอำเภอ 131 ตำบล 1,061 หมู่บ้าน มีการปกครองท้องถิ่น 3 รูปแบบ ได้แก่ เทศบาล 24 แห่ง (เทศบาลเมือง 3 แห่ง เทศบาลตำบล 21 แห่ง) องค์การบริหารส่วนจังหวัด 1 แห่ง และองค์การบริหารส่วนตำบล 113 แห่ง จำนวนประชากร พ.ศ.2559 จาก Wikipedia พบว่ามี 1,050,913 คน เป็นอันดับที่ 20 ของประเทศ มีความหนาแน่นของประชากรอยู่ที่ 81.20 คน/ตร.กม. เป็นอันดับที่ 59 ของประเทศ

จังหวัดสุราษฎร์ธานีมีระยะห่างจากกรุงเทพมหานครทางรถยนต์ ประมาณ 645 กิโลเมตรใช้เส้นทางสายพุทธมณฑล-นครปฐม-เพชรบุรี หรือเส้นทางสายธนบุรี-ปากท่อ (หมายเลข 35) และแยกที่ อ.ปากท่อเข้าทางหลวงหมายเลข 4 จนถึงจังหวัดชุมพร (สี่แยกปฐมพร) เข้าทางหลวงหมายเลข 41 จนถึงหมายเลข 401 (สามแยกหนองขรี) เข้าสู่ตัวเมือง และยังเป็นศูนย์กลางในการเดินทางระหว่างจังหวัดในภาคใต้ อาทิ นครศรีธรรมราช สงขลา (อ.หาดใหญ่) ชุมพร ระนอง กระบี่ พังงา และภูเก็ต นอกจากนี้ยังมีการเดินทางโดยรถไฟ ทางเรือ และยังมีสนามบินถึง 2 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานนานาชาติสุราษฎร์ธานี และท่าอากาศยานนานาชาติสมุย เหล่านี้คือศักยภาพของจังหวัดสุราษฎร์ธานีที่จะเป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้า

เหล่านี้คือข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดสุราษฎร์ธานีที่เป็นความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดสุราษฎร์ธานี ซึ่งส่งผลให้ในปี 2558 จังหวัดสุราษฎร์ธานี ติดอันดับจังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตต่อประชากรแสนคนสูงสุดจากการบาดเจ็บ เป็นอันดับที่ 8 ของประเทศและอันดับที่ 1 ของภาคใต้ (ข้อมูลจากสำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข)

ข้อมูลอุบัติเหตุการจราจรทางบกและความเสียหาย พ.ศ.2554-2558

อุบัติเหตุจราจรทางบก	2554	2555	2556	2557	2558
จำนวนอุบัติเหตุ (แห่ง)	1,298	869	767	674	546
จำนวนคนตายและบาดเจ็บ (ราย)					
- ตาย	243	166	137	143	129
- บาดเจ็บ	583	455	298	292	222
สาเหตุที่เกิดอุบัติเหตุ					
ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด	292	232	157	106	75
ตัดหน้าระยะกระชั้นชิด	157	143	87	50	60
ฝ่าฝืนป้ายหยุด	6	1	2	1	3
ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	28	9	7	7	4
บรรทุกเกินพิกัด	-	-	1	-	-
ขับรถไม่ชำนาญ	21	81	95	22	21
อุปกรณ์ชำรุด	212	330	260	134	137
เมาสุรา	50	8	8	6	5
หลับใน	10	11	13	9	5
อื่นๆ	342	410	303	196	202

ที่มา : ตำรวจภูธรจังหวัดสุราษฎร์ธานี เผยแพร่ในรายงานสถิติจังหวัดสุราษฎร์ธานี ปี 2559

นอกจากนี้ หากพิจารณาถึงอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี พบว่ามีอัตราการสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับต่ำ (ไม่ถึง 40%) ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร โดยพบว่าจากข้อมูลตั้งแต่ปี 2555 ถึง 2557 จังหวัดสุราษฎร์ธานีมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยน้อยกว่าค่าเฉลี่ยของทั้งประเทศและของภาคใต้ ที่สำคัญจังหวัดสุราษฎร์ธานียังไม่เคยมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยมากเกินกว่าร้อยละ 40

ข้อมูลการสวมหมวกนิรภัย		พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	
อัตราการสวมหมวกนิรภัย (ร้อยละ)	ผู้ขับขี่และผู้โดยสาร	สุราษฎร์ธานี	31	29	30
		ภาคใต้	39	37	38
		ทั่วประเทศ	43	43	42
	ผู้ขับขี่	สุราษฎร์ธานี	39	37	39
		ภาคใต้	49	47	44
		ทั่วประเทศ	52	51	51
	ผู้โดยสาร	สุราษฎร์ธานี	11	9	10
		ภาคใต้	20	13	9
		ประเทศ	14	19	19

จากข้อมูลนี้เอง ทำให้เห็นว่าการส่งเสริมหรือกระตุ้นให้เกิดการสวมหมวกนิรภัยเป็นประเด็นที่ทางจังหวัดสุราษฎร์ธานีควรจะให้ความสำคัญและคุ้มค่าที่จะลงมือทำ

จุดเริ่มต้น ฐานคิด หลักการทำงาน

จากการที่ประเทศไทยประกาศให้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็น “วาระแห่งชาติ” ตั้งเป้าหมายที่จะลดการเสียชีวิตลดลงครึ่งหนึ่งเมื่อถึงปี 2563 มาตรการสำคัญที่ต้องเร่งผลักดันเป็นอันดับแรกคือการใช้มาตรการองค์กรในการส่งเสริมให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ “สวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์” และเพื่อสนองนโยบายของรัฐบาล สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้จัดทำโครงการปีแห่งการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ ในปี 2554-2557 เป็นระยะเวลา 4 ปี และต่อมารัฐบาลได้ขยายเวลาการรณรงค์ออกไปอีก 4 ปี คือปี 2557-2560 ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการ

สำหรับในภาคใต้ตำรวจภูธรภาค 8 ได้มีนโยบายให้ทำ**โครงการ “ภาค 8 ปลอดภัย ทุกวัน ทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100% ทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้าย”** โดยถือแนวทางตามโครงการของตำรวจภูธรจังหวัดนครศรีธรรมราช เป็นรูปแบบ (ภาค 8 โมเดล) เมื่อได้รับนโยบายมาแล้ว จังหวัดสุราษฎร์ธานี โดย **พล.พล.ต.ต.อภิชาติ บุญศรีโรจน์ ผบก.ภ.จว.สุราษฎร์ธานี** ได้ขับเคลื่อน ต่อโดยการจัดทำโครงการ **“สุราษฎร์ธานีขับขี่ปลอดภัย ทุกวัน ทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100% ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารหรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์”** มีหลักการทำงานใช้การขับเคลื่อนโดยการใช้มาตรการองค์กรเช่นเดียวกับที่ประสบความสำเร็จในจังหวัดนครศรีธรรมราชมาแล้ว มีครูแม่ไก่ (ตำรวจที่ผ่านการอบรม) เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อน

ต้นทุนเดิมก่อนเริ่มโครงการ

จากนโยบายของประเทศที่ให้ดำเนินการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ระหว่างปี พ.ศ. 2554 - 2563 โดยมีเป้าหมายตามมาตรฐานสากล คือ อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของคนไทยลดลงครึ่งหนึ่ง หรือในอัตราที่ต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ส่งผลให้เกิดการเคลื่อนไหวในภาคส่วนต่างๆที่เกี่ยวข้อง โดยจังหวัดสุราษฎร์ธานีพบว่าสถานการณ์อุบัติเหตุของจังหวัดสุราษฎร์ธานีติดอันดับอัตราการเสียชีวิตต่อประชากรแสนคนสูงสุดจากการบาดเจ็บ เป็นอันดับที่ 8 ของประเทศและอันดับที่ 1 ของภาคใต้ ในปี 2558

นอกจากจะมีการดำเนินการในการเฝ้าระวังช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ตามภารกิจที่ได้รับมอบหมายจากภาครัฐที่มีศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ซึ่งมีสำนักงานป้องกันและบรรเทา สาธารณภัย จังหวัดสุราษฎร์ธานี (ปภ.) เป็นผู้รับผิดชอบหลัก ยังมีการดำเนินกิจกรรมสนับสนุนการสวมหมวกนิรภัยอย่างต่อเนื่อง อาทิ

- สิงหาคม 2557 มีกิจกรรมปล่อยขบวนรถจักรยานยนต์กว่า 1,000 คัน เพื่อเป็นการรณรงค์การสร้างเครือข่ายความปลอดภัยทางถนนระดับชุมชน และปลูกจิตสำนึกในการสวมหมวกนิรภัย ซึ่งได้รับการสนับสนุนการดำเนินงานจากแผนงานป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) ภาคใต้ ภายใต้การสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) มีสถานีตำรวจภูธรเมืองสุราษฎร์ธานีและคณะทำงานความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัดเป็นผู้ขับเคลื่อน หลังจากรณรงค์แล้วมีการตั้งด่านเพื่อจับกุมผู้ฝ่าฝืน และให้บำเพ็ญประโยชน์แทนการเสียค่าปรับ
- โครงการความปลอดภัยทางถนนชุมชนนำร่องหมวกนิรภัยร้อยเปอร์เซ็นต์ นำร่องพื้นที่เขตเทศบาลนครเกาะสมุย ในปี 2559 มีการเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ผ่านทางสื่อต่างๆ พร้อมทั้งบังคับใช้กฎหมายสำหรับผู้ฝ่าฝืน มีเป้าหมายเพื่อให้ประชาชนและนักท่องเที่ยวสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่หรือโดยสารจักรยานยนต์ เพื่อลดการบาดเจ็บและเสียชีวิต จากการเกิดอุบัติเหตุโครงการฯ ได้รับการสนับสนุนการดำเนินงานจากแผนงานป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) ภาคใต้ ภายใต้การสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)
- ปีใหม่ 2560 ตำรวจจราจรเมืองสุราษฎร์ธานีได้ตั้งจุดตรวจการสวมหมวกนิรภัยภายใต้โครงการที่ห่วงน้อง ครั้งที่ 1 โดยไม่ปรับแต่แจกหมวกนิรภัยให้ผู้กระทำผิดเป็นของขวัญปีใหม่

เหล่านี้เป็นเพียงตัวอย่างโครงการที่สนับสนุนสร้างเสริมการสวมหมวกนิรภัยให้กับคนในพื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี แต่ยังไม่สามารถกระตุ้นให้เกิดการสวมหมวกนิรภัยอย่างสม่ำเสมอ หรือเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยให้กับประชาชนในจังหวัดสุราษฎร์ธานีได้ แต่ก็เป็นการสร้างรากฐาน

การทำงานร่วมกันของภาคีเครือข่ายความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ รวมถึงสร้างประสบการณ์การทำงานรณรงค์การสวมหมวกนิรภัยให้กับตำรวจ และผู้เกี่ยวข้องในพื้นที่ด้วย

สุราษฎร์ธานีปลอดภัย ทุกวัน ทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100%

โครงการสุราษฎร์ธานีปลอดภัย ทุกวัน ทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100% ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารหรือผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ เป็นโครงการที่ทางจังหวัดสุราษฎร์ธานีจัดทำขึ้นเพื่อตอบสนองต่อนโยบายภาค 8 ปลอดภัย ทุกวัน ทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100% ทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายโดยมีวัตถุประสงค์

1. เพื่อลดจำนวนจากการบาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิตของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร (ซ้อนท้าย) จากการใช้รถจักรยานยนต์
2. มุ่งเน้นดำเนินการยุทธศาสตร์ที่สำคัญและกระทำไปพร้อมกัน คือ การประชาสัมพันธ์ การมีส่วนร่วมรับผิดชอบ มาตรการทางสังคม มาตรการทางการปกครอง การบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังและต่อเนื่อง
3. เพื่อผลักดันมาตรการองค์กรเข้าสู่โครงสร้างของหน่วยงานภาครัฐ เอกชน ท้องถิ่น ชุมชน
4. เพื่อสนับสนุนตามโครงการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ให้ต่อเนื่องตามนโยบายรัฐบาล
5. เพื่อให้มีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่ และผู้โดยสาร อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล
6. เพื่อสร้างความตระหนักและเห็นความสำคัญของการใช้หมวกนิรภัยและเกิดพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในประชาชน

การดำเนินงานมีตำรวจภูธรจังหวัดสุราษฎร์ธานีเป็นแกนนำหลักในการดำเนินโครงการ ใช้รูปแบบการดำเนินงานเช่นเดียวกับจังหวัดนครศรีธรรมราชที่ประสบความสำเร็จมาแล้ว โดยการใช้อำนาจ MOU เข้ามามีส่วนในการผลักดันสร้างความตระหนักให้เกิดขึ้นในชุมชน พร้อมกับ

การกวาดค้น บังคับใช้กฎหมาย มีกระบวนการและกิจกรรมดำเนินการ ดังนี้

ขั้นที่ 1 การเตรียมการ ใช้เวลา 1 เดือน ตั้งแต่วันที่ 1 - 30 เมษายน 2559

ขั้นที่ 2 การดำเนินมาตรการ แบ่งออกเป็น 2 ช่วง ได้แก่ การประชาสัมพันธ์ และการบังคับใช้กฎหมาย โดยมีระยะเวลาดำเนินการ 8 เดือน ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2559 ถึง 31 ธันวาคม 2559

ขั้นที่ 3 การประเมินผล ระยะเวลา 8 เดือน ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2559 ถึง 31 ธันวาคม 2559

เครื่องมือที่สำคัญในการดำเนินงาน คือ การประชาสัมพันธ์และการทำบันทึกข้อตกลง (Memorandum of Understanding : MOU)

เป้าหมายของโครงการ

โครงการสุราษฎร์ธานีปลอดภัย ทุกวัน ทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100% ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารหรือผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ดำเนินการในทุกพื้นที่ทุกอำเภอของจังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยมีผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดสุราษฎร์ธานี และรองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดสุราษฎร์ธานี ที่ควบคุมงานจราจร พร้อมเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นแกนนำหลักในการขับเคลื่อนโครงการฯ ร่วมกับหัวหน้าส่วนราชการทั้ง 4 ภาคส่วน ประกอบด้วย ภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคท้องถิ่น และชุมชนในพื้นที่รับผิดชอบ เป็นภาคีเครือข่ายร่วมกัน ซึ่งมีเป้าหมายในการดำเนินการ ดังนี้

1. ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย เพิ่มขึ้นอย่างน้อย 40 เปอร์เซ็นต์ในแต่ละปี
2. จำนวนผู้บาดเจ็บ เสียชีวิตของผู้ขับขี่และผู้โดยสารจากการใช้รถจักรยานยนต์ลดลง
3. เพิ่มประสิทธิภาพและสร้างความเสมอภาคในการบังคับใช้กฎหมาย
4. ปลุกฝังจิตสำนึกเพื่อสร้างพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์

กิจกรรมของโครงการ

การดำเนินงานของโครงการเป็นการเดินตามรอยความสำเร็จของจังหวัดนครศรีธรรมราช โดยการใช้เครื่องมือ MOU เข้ามามีส่วนในการผลักดันสร้างความตระหนักให้เกิดขึ้นในชุมชน พร้อมๆกับการกวาดขัน บังคับใช้กฎหมาย มีกระบวนการและกิจกรรมดำเนินการ ดังนี้

1. **ขั้นเตรียมการ** 1 เดือน ระหว่างวันที่ 1-30 เมษายน 2559 เป็นการเตรียมความพร้อมในทุกภาคส่วนตั้งแต่การแต่งตั้งคณะทำงานในระดับตำรวจภูธรจังหวัดสุราษฎร์ธานี และมีการมอบหมายหน้าที่รับผิดชอบให้ชัดเจน

เตรียมความพร้อมให้กับตำรวจในท้องที่ ผู้ที่ต้องทำหน้าที่เชื่อมประสานกับ 4 ภาคส่วนของสังคม โดยคัดเลือกเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีหน้าที่รับผิดชอบด้านการจราจรของแต่ละสถานีหรือมีส่วนเกี่ยวข้องกับงานจราจรแห่งละ 5 ท่าน เข้าร่วมอบรมเพื่อให้กลายเป็น “ครูแม่ไก่” ที่จะเป็นกลไกขับเคลื่อนในพื้นที่อำเภอ ตำบล

ครูแม่ไก่เหล่านี้จะได้รับการอบรมเพิ่มศักยภาพตามแบบอย่างที่ประสบความสำเร็จมาแล้วของนครศรีธรรมราช โดยกองบัญชาการตำรวจภูธรภาค 8 เป็นผู้รับผิดชอบในการอบรม ครูแม่ไก่เหล่านี้เป็นผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎ ระเบียบ ข้อบังคับการจราจรอยู่แล้ว การอบรมเป็นการเพิ่มเติมข้อมูลเกี่ยวกับสถิติการบาดเจ็บทางถนนของจังหวัด ของประเทศ และของโลก พร้อมทั้งให้เทคนิคการสอน การถ่ายทอด การสร้างแรงจูงใจ โดยมีเป้าหมายให้ครูแม่ไก่เหล่านี้ไปทำหน้าที่เป็นวิทยากร สื่อสารให้ความรู้ สร้างความตระหนักในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง เกิดเป็นมาตรการของชุมชนหรือองค์กร พร้อมทั้งจัดทำเป็นลายลักษณ์อักษรผ่านทางการทำงานบันทึกข้อตกลง (Memorandum of Understanding : MOU) กับหัวหน้าส่วนราชการทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคท้องถิ่น และภาคชุมชน

เมื่อเพิ่มทักษะและความรู้ให้กับครูแม่ไก่แล้ว ยังให้เครื่องมือที่จะนำไปสื่อสารในพื้นที่ ได้แก่ CD หนังสือเกี่ยวกับสถานการณ์ ความรุนแรงผลกระทบจากอุบัติเหตุ และคู่มือการอบรมให้ความรู้ซึ่งแต่ละพื้นที่ (สภ.) สามารถนำไปปรับใช้ให้เหมาะกับบริบทของตัวเองได้

พร้อมทั้งเตรียมการประชาสัมพันธ์โดยเชิญผู้ว่าราชการจังหวัด และหัวหน้าส่วนราชการทั้ง 4 ภาคส่วนร่วมถ่ายโปสเตอร์เพื่อเป็นพรีเซ็นเตอร์ให้กับโครงการ

2. ขั้นตอนการดำเนินการ แบ่งออกเป็น 2 ช่วง ช่วงแรกเป็นการประชาสัมพันธ์และช่วงที่สองเป็นช่วงการบังคับใช้กฎหมาย

2.1 การประชาสัมพันธ์ ใช้เวลา 4 เดือน ตั้งแต่ 1 พ.ค. – 31 ส.ค. 59 ในระยะนี้เป็นการเริ่มต้นดำเนินงานโดยเน้นหนักไปที่การประชาสัมพันธ์ผ่านทางช่องทางต่างๆ เพื่อให้เห็นถึงความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัย พร้อมทั้งทำ MOU ร่วมกับหน่วยงานต่างๆ

การประชาสัมพันธ์ผ่านทางช่องทางต่างๆในจังหวัด อาทิ การติดป้ายประชาสัมพันธ์ในจุดต่างๆ การออกสื่อวิทยุ การทำรถแห่ติดป้ายประชาสัมพันธ์ไปตามชุมชน การจัดกิจกรรมรณรงค์ตามแหล่งชุมชน ห้างสรรพสินค้า โรงภาพยนตร์ การเข้าไปให้ความรู้ในสถานศึกษา (โรงเรียน อาชีวะ) และยังได้มีการประชาสัมพันธ์ผ่านทาง social network ช่องทางต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น Line Face book และ YouTube

ป้ายประชาสัมพันธ์นอกจากจะมีป้ายที่มีผู้ว่าราชการจังหวัดและผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดสุราษฎร์ธานีเป็นพรีเซ็นเตอร์แล้ว ยังให้หัวหน้าหน่วยงานหรือชุมชนมาร่วมเป็นพรีเซ็นเตอร์อีกด้วย

การลงนามทำข้อตกลงมาตรการรณรงค์ในระดับจังหวัดและระดับอำเภอ ในระดับจังหวัดได้ทำความเข้าใจกับผู้บริหารระดับสูงของจังหวัดและหัวหน้าส่วนราชการระดับจังหวัด ไม่ว่าจะเป็นผู้ว่าราชการจังหวัด องค์การบริหารส่วนจังหวัดสุราษฎร์ธานี ศาล อัยการ สาธารณสุขจังหวัด

มหาวิทยาลัย ทหาร ผู้นำทางศาสนา ถึงรายละเอียดและเป้าหมายของโครงการ พร้อมทั้งร่วมกันดำเนินงานขับเคลื่อนโครงการดังกล่าว และได้มีการลงนาม MOU เพื่อเป็นข้อตกลงร่วมกันระหว่างตำรวจภูธรจังหวัดสุราษฎร์ธานีกับหน่วยงานต่างๆในวันที่ 23 เมษายน 2559 โดยได้รับเกียรติจากผู้ว่าราชการจังหวัดมาเป็นประธาน

สำหรับในแต่ละอำเภอ สถานีตำรวจภูธรแต่ละแห่งดำเนินการจัดทำ MOU กับนายอำเภอ หัวหน้าส่วนราชการ ภาครัฐ ภาคเอกชน องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น (อบต. เทศบาล) และผู้นำชุมชนพร้อมทั้งอบรมและประชาสัมพันธ์ในพื้นที่รับผิดชอบ

2.2 การบังคับใช้กฎหมายใช้เวลา 4 เดือน (1 ก.ย. 59 – 31 ธ.ค. 59)

ตามข้อตกลงใน MOU กำหนดให้ในช่วงดังกล่าว เน้นหนักไปที่การบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขี่ สำหรับผู้โดยสารระยะนี้จะเป็นการจับและให้เข้าอบรม โดยมีรายละเอียดคือ

- กรณีผู้ขับขี่คนเดียวจะถูกลงโทษปรับตามอัตราโทษที่กฎหมายกำหนดขั้นสูงสุดสถานเดียว คือ 500 บาท
- ส่วนผู้โดยสารหรือผู้ซ้อนท้ายที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยจะต้องถูกจับ ให้ใบเตือนอบรมวินัยจราจรเพื่อไปเข้าอบรมโดยการชมภาพยนตร์เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ที่สถานีตำรวจ
- กรณีผู้กระทำความผิดไม่สวมหมวกนิรภัย ทั้งคนขับคนซ้อน เป็นบุคคลในองค์กรที่ลงนามใน MOU ให้ดำเนินการส่งรายชื่อบุคคลดังกล่าวไปยังองค์กรต้นสังกัด เพื่อดำเนินการมาตรการทางการปกครองของแต่ละหน่วยงาน และให้หัวหน้าองค์กรนั้นส่งผลการดำเนินการต่อผู้กระทำความผิดดังกล่าวมายังสถานีตำรวจอีกครั้งเพื่อบันทึกเป็นข้อมูล
- ใช้ระบบ CCTV ควบคุมการกระทำผิด ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร

- ตั้งกลุ่ม Line ของโครงการฯ ระดับภูธรจังหวัด จังหวัด สถานีตำรวจภูธร เพื่อการขับเคลื่อนโครงการฯ

หลังจากครบ 4 เดือน กำหนดตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2560 เป็นต้นไป หากมีผู้กระทำความผิด ไม่สวมหมวกนิรภัยจะจับ/ปรับ ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารหรือผู้ซ้อนท้ายที่กระทำความผิดจะต้องถูกลงโทษตามกฎหมายในอัตราสูงสุด

3. การประเมินผล ดำเนินการประเมินผลโดยการทำการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนต่อการดำเนินโครงการ โดยมีสำนักงานส่งเสริมและสนับสนุนวิชาการ 11 กระทรวงการพัฒนาศักยภาพและความมั่นคงของมนุษย์เป็นผู้ดำเนินการ

การสำรวจความคิดเห็นดำเนินการทั้ง 19 อำเภอของจังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบแบ่งกลุ่ม (Cluster Sampling) และใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยวิธีลงพื้นที่ภาคสนาม

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลง

ผลจากการดำเนินโครงการ ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของจังหวัดสุราษฎร์ธานี ดังนี้

1. มีการทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ(MOU) กับหน่วยงาน/องค์กร ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคท้องถิ่น และภาคชุมชน รวมจำนวน 1,635 แห่ง แบ่งออกเป็นหน่วยงานราชการ 620 แห่ง เอกชน 130 แห่ง หน่วยงานท้องถิ่น 235 แห่ง และชุมชน 650 แห่ง

2. มีตัวแทนจากหน่วยงานราชการ เอกชน ท้องถิ่นและชุมชน เข้าร่วมอบรมเรียนรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน และเป้าหมายของโครงการจำนวน 254,300 คน แบ่งเป็น หน่วยงานราชการ 139,850 คน เอกชน 27,514 คน หน่วยงานท้องถิ่น 47,300 คน และชุมชน 39,636 คน

3. การดำเนินการบังคับใช้กฎหมาย ระหว่างวันที่ 1 กันยายน - 31 ธันวาคม 2559 พบว่ามีการจับกุมผู้ขับขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย 18,579 คน จับผู้ซ้อนท้ายที่ไม่สวมหมวกนิรภัยและนำมาเข้าอบรมปรับพฤติกรรม 2,291 คน

4. ผลการสำรวจพบว่า จาก 1,900 ตัวอย่าง มีถึง 95.11% ที่รับทราบว่ามีโครงการรณรงค์สุราษฎร์ธานีปลอดภัย ทุกวัน ทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100% ที่สำคัญมีถึง 64.89% ที่ตอบว่าสวมหมวกนิรภัยเนื่องมาจากสามารถป้องกันอุบัติเหตุได้

5. ผลจากการสำรวจระบุว่า แผ่นป้ายประชาสัมพันธ์เป็นช่องทางที่เข้าถึงได้ง่ายที่สุด นอกจากนี้การรณรงค์โดยให้ผู้นำในชุมชนหรือองค์กร ทำเป็นแบบอย่างให้คนปฏิบัติตามก็เป็นแรงจูงใจในการสวมหมวกนิรภัย

จุดเด่นที่เกิดขึ้น

1. มีการทำ MOU ในแต่ละระดับ ได้แก่
 - ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัด (ในนาม สภ.ทุกอำเภอ) ทำกับ ผู้ว่าราชการจังหวัด (ในนามหน่วยงานรัฐของจังหวัด) หัวหน้าส่วนราชการระดับจังหวัด องค์กรการบริหารส่วนจังหวัด และผู้นำระดับจังหวัด
 - ผู้กำกับของแต่ละสถานีตำรวจ ทำกับหน่วยงานทั้ง 4 ภาคส่วนในอำเภอ ได้แก่ ส่วนราชการ ภาคเอกชน ภาคท้องถิ่น และชุมชน ส่งผลให้เกิดการรับรู้ถึงการมีโครงการและเป้าหมายของโครงการในทุกระดับ

2. การประชาสัมพันธ์ผ่านป้ายโดยใช้ฟรีเซ็นเตอร์เป็นผู้นำในองค์กรหรือชุมชน ไม่ว่าจะเป็น ผู้บังคับการตำรวจกับผู้ว่าราชการจังหวัด ผู้อำนวยการโรงพยาบาลกับเจ้าหน้าที่โรงพยาบาล อธิการบดีกับนักศึกษา ผู้อำนวยการโรงเรียนกับนักเรียน ทำให้เกิดความสนใจและกระตุ้นในการปฏิบัติตาม

3. เมื่อมีการเปลี่ยนผู้บริหารก็มีการเชิญผู้บริหารคนใหม่มาเป็นฟรีเซ็นเตอร์และเปลี่ยนป้ายประชาสัมพันธ์

ปัจจัยเงื่อนไขความสำเร็จ

1. การมีนโยบายที่ชัดเจนของตำรวจภูธรภาค 8 ทำให้เกิดความง่ายในการนำสู่การปฏิบัติของพื้นที่

2. ผู้บังคับบัญชา สั่งการ เน้นย้ำกำชับการปฏิบัติการดำเนินโครงการฯ อย่างต่อเนื่อง โดยการกำหนด KPI และให้มีการรายงานรายงานประจำวันอย่างต่อเนื่องในไลน์กลุ่ม เช่น การจับ ปรับ ว่ากล่าวตักเตือน ซึ่งมีไม่น้อยกว่าวันละ 20 ราย

ปัญหาอุปสรรค

1. นโยบายรัฐบาล ยังไม่จริงจัง นอกจากนั้นผู้บริหารบางหน่วยงาน ยังไม่ให้ความสำคัญ มีการเปลี่ยนผู้บริหาร ส่งผลให้ขาดความต่อเนื่อง

2. กฎหมาย พรบ.จราจรยังไม่เข้มงวด บทลงโทษยังไม่ตรงกับสถานการณ์ปัจจุบัน

จังหวัดชุมพร

จังหวัดชุมพรตั้งอยู่ตอนบนสุดของภาคใต้ระหว่างเส้นละติจูดที่ 10 องศา 29 ลิปดาเหนือ และเส้นลองติจูดที่ 99 องศา 11 ลิปดาตะวันออก จัดว่าเป็นประตูสู่ภาคใต้ (เมื่อลงจากภาคกลาง) มีรูปพื้นที่เรียวยาวตามแนวเหนือ-ใต้ มีความยาวประมาณ 222 กิโลเมตรทิศเหนือเขตอำเภอท่าแซะและอำเภอปะทิวติดต่อกับอำเภอบางสะพานน้อย จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ทิศใต้เขตอำเภอละแม และอำเภอพะโต๊ะ ติดต่อกับอำเภอท่าชนะ จังหวัดสุราษฎร์ธานี ทิศตะวันออกเขตอำเภอปะทิว อำเภอเมือง อำเภอสวี อำเภอทุ่งตะโก อำเภอหลังสวน และอำเภอละแม ติดต่อกับอ่าวไทย และทิศตะวันตกเขตอำเภอท่าแซะติดต่อกับอำเภอกระบุรี จังหวัดระนอง และประเทศเมียนมาร์ เขตอำเภอเมือง อำเภอสวี อำเภอหลังสวน และอำเภอพะโต๊ะ ติดต่อกับอำเภอกระบุรี อำเภอละอุ่น อำเภอเมือง จังหวัดระนอง

สภาพพื้นที่ทั่วไปไม่มีภูเขาสูง เป็นที่ราบลุ่ม มีแม่น้ำสำคัญหลายสาย เช่น แม่น้ำท่าตะเภา ในอำเภอเมืองชุมพร มีความยาว 33 กิโลเมตร แม่น้ำสวี ในอำเภอสวี มีความยาว 50 กิโลเมตร และแม่น้ำหลังสวน ในอำเภอหลังสวน มีความยาว 100 กิโลเมตร แม่น้ำทุกสายไหลลงสู่อ่าวไทย ในทะเลนอกฝั่งของจังหวัดชุมพร มีเกาะน้อยใหญ่เกือบ 50 เกาะรวมมีพื้นที่ทั้งหมด 3.75 ล้านไร่ หรือ 6,010.849 ตารางกิโลเมตร มีพื้นที่มากเป็นอันดับ 4 ของภาคใต้

เนื่องจากเป็นจังหวัดแรกของภาคใต้ ส่งผลให้จังหวัดชุมพรเป็นศูนย์กลางในการเดินทางไปสู่ภาคใต้ทั้งฝั่งอันดามันและฝั่งอ่าวไทย เส้นทางหลักของจังหวัดชุมพรเมื่อเดินทางมาจากกรุงเทพมหานคร คือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 (เพชรเกษม) เมื่อถึงชุมพรจะมีทางหลวงหมายเลข 4 ผ่านแยกปฐมพรไปทางตะวันตกสู่จังหวัดระนอง พังงา ภูเก็ตและทางหลวงหมายเลข 41 ผ่านชุมพรเลียบชายฝั่งตะวันออก ไปยังจังหวัด สุราษฎร์ธานี

และจังหวัดภาคใต้ สำหรับในตัวจังหวัดมีถนนเชื่อมโยงระหว่างหมู่บ้าน-ตำบล ในเขตอำเภอต่าง ๆ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานทางหลวงชนบท ชุมพร จำนวน 25 สายทาง ระยะทางรวม 375.151 กม. เป็นถนนลาดยาง ตลอดสาย 23 สายทาง อีก 2 สายทาง จะเป็นถนนลาดยางและลูกรัง บางตอน คือ กม.71+100-บ้านพุนสุช อ.หลังสวน และสาย กม.494+960 - บ้านเขาตาสุก อ.เมืองชุมพร ทั้งนี้เส้นทางทุกสายสามารถใช้ได้โดยสะดวก ทุกฤดูกาล ส่วนถนนที่ตั้งอยู่ในเขตปฏิรูปที่ดินจะเป็นถนนลูกรังทั้งหมด กระจายอยู่ในอำเภอต่าง ๆ อีกจำนวน 127 สาย รวมระยะทาง 540.824 กม. สำหรับสายทางที่เหลือจะอยู่ในความรับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และแขวงทางทางชุมพร

จังหวัดชุมพร แบ่งเขตการปกครอง เป็น 8 อำเภอ 70 ตำบล 736 หมู่บ้าน 25 เทศบาล (2 เทศบาลเมือง 13 เทศบาลตำบล) 53 อบต.

ประชากรจังหวัดชุมพร มีอาชีพหลักคือ เกษตรกรรม จากรายงานของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแจ้งว่า ในปี พ.ศ. 2552 จังหวัดชุมพรมีมูลค่า ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด (GPP) ตามราคาประจำปีประมาณ 52,957 ล้านบาท เป็นลำดับที่ 6 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคใต้มูลค่าผลิตภัณฑ์เฉลี่ยต่อคน (Per capita GPP) ประมาณ 104,809 บาทอาชีพที่ทำรายได้ให้แก่จังหวัดชุมพรมากที่สุดคือเกษตรกรรม

จากข้อมูลของกระทรวงมหาดไทยปี 2556 พบว่า จังหวัดชุมพร มีจำนวนรถจักรยานยนต์ 183,124 คัน รถยนต์ 102,464 คัน จากจำนวนประชากร 498,294 คน

เมื่อพิจารณาถึงข้อมูลอุบัติเหตุของจังหวัดชุมพร จากข้อมูลจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ตั้งแต่ปี 2554-2558 จังหวัดชุมพรมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุเฉลี่ย 301.6 ครั้ง

คดีอุบัติเหตุ จราจร	พ.ศ.2554	พ.ศ.2555	พ.ศ.2556	พ.ศ.2557	พ.ศ.2558
จังหวัดชุมพร	320	270	314	290	314
ภาคใต้	68,269	61,197	61,246	66,182	71,054

เมื่อพิจารณาจากข้อมูลการสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของมูลนิธิไทยโรดส์ และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน ตั้งแต่ปี 2556-2559 พบว่ามีจำนวนผู้เสียชีวิตลดลง แต่จำนวนการเกิดอุบัติเหตุไม่ได้ลดลง

ประเภท	พ.ศ. 2556	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559
ทุพพลภาพ	2	4	6	9
บาดเจ็บ	1,789	1,582	1,699	1,828
เสียชีวิต	94	85	71	67
รวม	1,885	1,671	1,776	1,904

เมื่อพิจารณาจากข้อมูลของสำนักงานสถิติแห่งชาติที่รายงานอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากร 100,000 คน พบว่าจังหวัดชุมพรมีสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศ อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากร 100,000 คน

หน่วย	พ.ศ.2552	พ.ศ.2553	พ.ศ.2554	พ.ศ.2555	พ.ศ.2556
จังหวัดชุมพร	29.114	30.002	27.429	21.199	19.065
ประเทศ	16.87	16.82	15.47	13.57	11.30

จากข้อมูลทำให้เห็นแนวโน้มของจังหวัดชุมพร ที่พบว่าแม้จำนวนการเกิดอุบัติเหตุไม่ได้เพิ่มขึ้นแต่ความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรอาจจะ

รุนแรงขึ้นส่งผลให้มีจำนวนผู้เสียชีวิตมากขึ้น

ข้อมูลจากมูลนิธิไทยโรดส์ และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน ปี 2556 อัตราการสวมหมวกนิรภัยในจังหวัดชุมพร พบว่าในชุมชนเมืองมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารมากกว่าชุมชนชนบท

ประเภทชุมชน	อัตราการสวมหมวกนิรภัย (%)	
	ผู้ขับขี่	ผู้โดยสาร
ชุมชนเมือง	87	48
ชุมชนชนบท	20	5

จุดเริ่มต้น ฐานคิด หลักการทำงาน

จากการที่ประเทศไทยประกาศให้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็น “วาระแห่งชาติ” ตั้งเป้าหมายที่จะลดการเสียชีวิตลงครึ่งหนึ่งเมื่อถึงปี 2563 มาตรการสำคัญที่ต้องเร่งผลักดันเป็นอันดับแรก คือ การใช้มาตรการองค์กรในการส่งเสริมให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ “สวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์” และเพื่อสนองนโยบายของรัฐบาล สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งได้จัดทำโครงการปีแห่งการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ ในปี 2554-2557 เป็นระยะเวลา 4 ปี และต่อมารัฐบาลได้ขยายเวลาการรณรงค์ออกไปอีก 4 ปี คือปี 2557-2560 ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการ

สำหรับในภาคใต้ตำรวจภูธรภาค 8 ได้มีนโยบายให้ทำโครงการ “ภาค 8 ปลอดภัย ทุกวัน ทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100% ทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้าย” โดยถือแนวทางตามโครงการของตำรวจภูธรจังหวัดนครศรีธรรมราช เป็นรูปแบบ (ภาค 8 โมเดล) เมื่อได้รับนโยบายมาแล้ว จังหวัดชุมพร โดย พล.พล.ต.ต.สนธิชัย อววัฒนกุลเทพ ผบก.ภ.จว.ชุมพร มอบหมายให้

พ.ต.อ.วิมล พิทักษ์บุรพา รอง ผบก.ภ.จว.ชุมพร จัดทำโครงการ “ชุมพรปลอดภัย ทุกวัน ทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารหรือผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์” ทั้ง 8 อำเภอ 16 สถานีตำรวจภูธรดำเนินการขับเคลื่อนโครงการดังกล่าว โดยมีเป้าหมายเพื่อให้ประชาชนในพื้นที่สวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น 50% ทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้าย

หลักการทำงานใช้การขับเคลื่อนโดยการใช้มาตรการองค์กร เช่นเดียวกับที่ประสบความสำเร็จในจังหวัดนครศรีธรรมราชมาแล้ว มีครูแม่ไก่ (ตำรวจที่ผ่านการอบรม) เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อน

ต้นทุนเดิมก่อนเริ่มโครงการ

การดำเนินงานสร้างความปลอดภัยทางถนนที่ผ่านมาของจังหวัดชุมพร ส่วนใหญ่เป็นการดำเนินงานภายใต้ภารกิจที่ได้รับมอบหมายจากภาครัฐ ไม่ว่าจะเป็นการลดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ผ่านทางการดำเนินงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ที่มีสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) เป็นผู้ขับเคลื่อนหลัก เน้นการทำงานในช่วงเทศกาลมีเป้าหมายในการสร้างความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกในการเดินทางแก่ประชาชน การดำเนินการของจังหวัดชุมพร แบ่งออกเป็น 2 ช่วง ได้แก่ ช่วงที่ 1 การรณรงค์และเสริมสร้างวินัย ช่วงที่ 2 เป็นช่วงควบคุมเข้ม ที่มีทั้งมาตรการบังคับใช้กฎหมายและการอำนวยความสะดวกจราจร ซึ่งนอกจากจะทำให้เกิดประสพการณ์การทำงานแล้ว ยังได้สร้างเครือข่ายการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนขึ้น ประกอบด้วย องค์การบริหารส่วนจังหวัด แขวงทางหลวงจังหวัดชุมพร สถานีตำรวจภูธรจังหวัดชุมพร พี่เลี้ยงแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนนระดับจังหวัด (สอจร.) ชุมพร สาธารณสุขจังหวัดชุมพร ขนส่งจังหวัดชุมพร สำนักงานทางหลวงและสำนักงานทางหลวงชนบท สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดชุมพร

นอกจากนี้ยังมีการดำเนินโครงการถนนแห่งรอยยิ้มแห่งที่ 3 ในภาคใต้ โดยการสนับสนุนของบริษัทโตโยต้า ประเทศไทย ปรับปรุงถนน และเส้นทางจราจรบริเวณแยกปฐมพร ให้ถูกต้องตามหลักวิศวกรรมจราจร การจัดงานวันโลกรำลึกถึงผู้สูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน World Day of Remembrance for Road Traffic Victims ประจำปี 2558 เพื่อรณรงค์ให้ทุกภาคส่วนได้ตระหนักถึงความสำคัญของการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน และการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ตลอดจนร่วมกันรำลึกถึงผู้ประสบอุบัติเหตุ และครอบครัวที่ได้รับผลกระทบการลงนามบันทึกข้อตกลง มาตรการองค์กร ด้านการรณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100% โดยบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ร่วมกับสถานศึกษา และหน่วยงานภาครัฐในจังหวัดชุมพร เหล่านี้ล้วนเป็นต้นทุนเดิมของการขับเคลื่อนการทำงานสร้างความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดชุมพร

หากแต่จะเห็นได้ว่า ส่วนใหญ่งานดังกล่าวโดยเฉพาะการรณรงค์สวมหมวกนิรภัยยังไม่ได้เข้าไปถึงหน่วยงานหรือประชาชนในพื้นที่ชนบทอย่างชัดเจน ยังเน้นหนักเป็นเพียงการรณรงค์ไม่ได้มีมาตรการในการบังคับใช้กฎหมายหรือใช้เจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นผู้ขับเคลื่อนการดำเนินงาน

ชุมพรปลอดภัย ทุกวัน ทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100%

โครงการชุมพรปลอดภัย ทุกวัน ทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100% ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารหรือผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ เป็นโครงการที่ทางจังหวัดชุมพรจัดทำขึ้นเพื่อตอบสนองต่อนโยบายภาค 8 ปลอดภัย ทุกวัน ทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100% ทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อยกระดับความปลอดภัยในชีวิตให้สูงขึ้นและลดระดับความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรให้ต่ำลง

การดำเนินงานมีตำรวจภูธรจังหวัดชุมพรเป็นแกนนำหลักในการดำเนินโครงการ ใช้รูปแบบการดำเนินงานเช่นเดียวกับจังหวัดนครศรีธรรมราช

ที่ประสบความสำเร็จมาแล้ว โดยการใช้เครื่องมือ MOU เข้ามามีส่วนในการผลักดันสร้างความตระหนักให้เกิดขึ้นในชุมชนพร้อมๆ กับการกวาดล้างบังคับใช้กฎหมาย มีกระบวนการและกิจกรรมดำเนินการ ดังนี้

ระยะแรกเป็นมาตรการประชาสัมพันธ์ ใช้เวลาเวลา 4 เดือน ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2559 ถึง 31 สิงหาคม 2559

ระยะที่สองมาตรการบังคับใช้กฎหมายใช้เวลา 4 เดือน ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2559 ถึง 31 ธันวาคม 2559 และในวันที่ 1 มกราคม 2560 เป็นต้นไปจะเป็นมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด

เครื่องมือที่สำคัญในการดำเนินงาน คือครุแม่ไก่และบันทึกข้อตกลง (Memorandum of Understanding : MOU)

โครงการชุมพรปลอดภัย ทุกวัน ทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100% ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารหรือผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ นอกจากนี้จะมีตำรวจภูธรเป็นแกนนำหลักแล้ว ยังมีเครือข่ายในจังหวัดชุมพรที่เข้ามามีส่วนร่วม ได้แก่

- ภาครัฐ : จังหวัดชุมพร องค์การบริหารส่วนจังหวัดชุมพร องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นจังหวัดชุมพร (อบต. และเทศบาล)
- ภาคการศึกษา : เขตพื้นที่การศึกษาจังหวัดชุมพร ทั้งในระดับประถมศึกษา มัธยมศึกษาและอาชีวศึกษา
- สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดชุมพร เป็นหลักในการประสานความร่วมมือจากภาคีแต่ละหน่วยงาน
- โรงพยาบาลชุมพรเขตอุดมศักดิ์
- บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ สาขาชุมพรเป็นผู้ร่วมประชาสัมพันธ์สร้างกระแส และสนับสนุนหมวกในราคาต้นทุน 199 บาท
- สำนักงานขนส่งจังหวัดชุมพร
- เอกชน เช่น มูลนิธิชุมพรการกุศลสงเคราะห์ หน่วยกู้ชีพกู้ภัยสายชล

อย่างไรก็ตาม การดำเนินงานโครงการดังกล่าวยังเป็นการดำเนินงาน โดยตำรวจภูธรเป็นหลัก และใช้งบประมาณการดำเนินงานจากงบของตำรวจ

เป้าหมายของโครงการ

โครงการชุมพรปลอดภัย ทุกวัน ทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100% ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารหรือผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ ดำเนินการในทุกพื้นที่ (ทุกสถานีตำรวจ) ของตำรวจภูธรจังหวัดชุมพร โดยมีผู้บังคับการตำรวจ ภูธรจังหวัดชุมพร และรองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดชุมพร ที่ควบคุม งานจราจร พร้อมเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นแกนนำหลักในการขับเคลื่อนโครงการฯ ร่วมกับหัวหน้าส่วนราชการทั้ง 4 ภาคส่วน ประกอบด้วย ภาครัฐ ภูมิภาคเอกชน ภาคท้องถิ่น และชุมชนในพื้นที่รับผิดชอบ เป็นภาคีเครือข่ายร่วมกัน ซึ่งมีเป้าหมายในการดำเนินการ ดังนี้

5. ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย เพิ่มขึ้น อย่างน้อย 40 เปอร์เซ็นต์

6. จำนวนผู้บาดเจ็บ เสียชีวิตของผู้ขับขี่และผู้โดยสารจากการใช้รถ จักรยานยนต์ลดลง

พร้อมทั้งกำหนดวัตถุประสงค์ของโครงการอย่างชัดเจน ดังนี้

1. เพื่อลดจำนวนการบาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิตของผู้ขับขี่และผู้โดยสารจากการใช้รถจักรยานยนต์

2. เพื่อเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัย ทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถ จักรยานยนต์

3. เพื่อสนับสนุนตามโครงการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ให้ต่อเนื่องตามนโยบายรัฐบาล

4. เพื่อให้มีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยใน ผู้ขับขี่และผู้โดยสารอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

5. เพื่อสร้างความตระหนักและเห็นความสำคัญของการใช้หมวกนิรภัย

กิจกรรมของโครงการ

การดำเนินงานของโครงการเป็นการเดินตามรอยความสำเร็จของจังหวัดนครศรีธรรมราช โดยการใช้เครื่องมือ MOU เข้ามามีส่วนในการผลักดันสร้างความตระหนักให้เกิดขึ้นในชุมชน พร้อมทั้งการกวาดขัน บังคับใช้กฎหมาย มีกระบวนการและกิจกรรมดำเนินการ ดังนี้

1. ขั้นเตรียมการ เป็นการเตรียมความพร้อมของตำรวจในท้องที่ที่ต้องทำหน้าที่เชื่อมประสานกับ 4 ภาคส่วนของสังคม โดยให้เจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีหน้าที่รับผิดชอบด้านการจราจรของแต่ละสถานีจำนวน 5 คน จาก 16 สถานี รวม 80 คน เข้าร่วมอบรมเพื่อให้กลายเป็น “ครูแม่ไก่” ที่จะเป็นกลไกขับเคลื่อนในพื้นที่อำเภอ ตำบล

ครูแม่ไก่เหล่านี้จะได้รับการอบรมเพิ่มศักยภาพตามแบบอย่างที่ประสบความสำเร็จมาแล้ว โดยกองบัญชาการตำรวจภูธรภาค 8 เป็นผู้รับผิดชอบในการอบรม ครูแม่ไก่เหล่านี้เป็นผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎระเบียบ ข้อบังคับการจราจรอยู่แล้ว การอบรมเป็นการเพิ่มเติมข้อมูลเกี่ยวกับสถิติการบาดเจ็บทางถนนของจังหวัด ของประเทศและของโลก พร้อมทั้งให้เทคนิคการสอน การถ่ายทอด การสร้างแรงจูงใจ โดยมีเป้าหมายให้ครูแม่ไก่เหล่านี้ไปทำหน้าที่เป็นวิทยากร สื่อสารให้ความรู้ สร้างความตระหนักในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง เกิดเป็นมาตรการของชุมชนหรือองค์กร พร้อมทั้งจัดทำเป็นลายลักษณ์อักษรผ่านทางการทำงานบันทึกข้อตกลง (Memorandum of Understanding : MOU) กับหัวหน้าส่วนราชการทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคท้องถิ่น และภาคชุมชน

นอกจากการอบรมที่จัดโดยกองบัญชาการตำรวจภูธรภาค 8 แล้ว ตำรวจภูธรจังหวัดชุมพรยังได้จัดอบรมเพิ่มเติมโดยการเชิญผู้เชี่ยวชาญที่มีวิทยากรจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ขนส่งจังหวัด มาให้ความรู้เพิ่มเติม

เพื่อให้ข้อมูลเฉพาะของจังหวัดชุมพร

เมื่อเพิ่มทักษะและความรู้ให้กับครูแม่ไก่แล้ว ยังให้เครื่องมือที่จะนำไปสื่อสารในพื้นที่ ได้แก่ CD หนังสือเกี่ยวกับสถานการณ์ ความรุนแรง ผลกระทบจากอุบัติเหตุ และคู่มือการอบรมให้ความรู้ซึ่งแต่ละพื้นที่ (สภ.) สามารถนำไปปรับใช้ให้เหมาะกับบริบทของตัวเองได้

2. การประชาสัมพันธ์และการจัดทำ MOU ใช้เวลา 4 เดือน ตั้งแต่ 1 พ.ค. - 31 ส.ค. 59 ในระยะนี้เป็นการเริ่มต้นดำเนินงานโดยเน้นหนักไปที่การทำความเข้าใจกับทุกภาคส่วนเพื่อให้เห็นถึงความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัย พร้อมทั้งทำ MOU ร่วมกับหน่วยงานต่างๆ

ในระดับจังหวัดได้ทำความเข้าใจกับผู้บริหารระดับสูงของจังหวัด ไม่ว่าจะเป็นผู้ว่าราชการจังหวัด องค์การบริหารส่วนจังหวัดชุมพร องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นจังหวัดชุมพร (อบต.และเทศบาล) เขตพื้นที่การศึกษา จังหวัดชุมพร สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดชุมพร โรงพยาบาลชุมพรเขตอุดมศักดิ์ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ สาขาชุมพร สำนักงานขนส่งจังหวัดชุมพร มูลนิธิชุมพรการกุศลสงเคราะห์ หน่วยกู้ชีพกู้ภัยสายชล ถึงรายละเอียดและเป้าหมายของโครงการ พร้อมทั้งร่วมกันดำเนินการขับเคลื่อนโครงการดังกล่าว และได้มีการลงนาม MOU เพื่อเป็นข้อตกลงร่วมกันระหว่างตำรวจภูธรจังหวัดชุมพรกับหน่วยงานต่างๆ ในจังหวัด

สำหรับในแต่ละอำเภอ สถานีตำรวจภูธรแต่ละแห่งจำนวน 16 แห่ง ดำเนินการจัดทำ MOU กับหัวหน้าส่วนราชการ ภาคีรัฐ เอกชน ผู้นำองค์กร และผู้นำชุมชน พร้อมทั้งประชาสัมพันธ์ในพื้นที่ที่รับผิดชอบ บรรยายให้ความรู้เกี่ยวกับข้อกฎหมาย โทษและผลของการไม่สวมหมวกนิรภัย โดยมีครูแม่ไก่เป็นผู้ดำเนินการ

นอกจากการทำ MOU การอบรมให้ความรู้แล้ว ยังมีการทำป้ายประชาสัมพันธ์ติดตั้งทุกจุดทางแยก หรือทางเข้าออกบนเส้นทางหลัก และติดตั้งบนรถซิปซีไปยังชุมชนต่างๆ เพื่อให้เห็นและเกิดการรับรู้ พร้อมทั้งใช้สื่อวิทยุทั้งวิทยุชุมชนและสถานีวิทยุประชาสัมพันธ์ ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการสร้างความปลอดภัยทางถนน

7. การบังคับใช้กฎหมาย ใช้เวลา 4 เดือน (1 ก.ย. 59 – 31 ธ.ค. 59)ตามข้อตกลงใน MOU กำหนดให้ในช่วงดังกล่าวเน้นหนักไปที่การบังคับใช้กฎหมายกับผู้ซิปซี สำหรับผู้โดยสารระยะนี้จะเป็นการจับและให้เข้าอบรมโดยมีรายละเอียดคือ

- กรณีผู้ซิปซีคนเดียว จะถูกลงโทษปรับตามอัตราโทษที่กฎหมายกำหนดขั้นสูงสุดสถานเดียว คือ 500 บาท
- กรณีผู้ซิปซีที่ยินยอมให้ผู้โดยสารหรือผู้ซ้อนท้ายโดยไม่สวมหมวกนิรภัยโดยสารมาด้วย ผู้ซิปซีจะถูกปรับสองเท่าสูงสุดตามกฎหมาย 500 บาท
- ส่วนผู้โดยสารหรือผู้ซ้อนท้ายที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยจะต้องถูกจับและปรับเวลาโดยเข้ารับฟังการบรรยายเกี่ยวกับการซิปซีปลอดภัยและชมภาพยนตร์อุบัติเหตุอีก 1 ชั่วโมง 20 นาที แล้วสถานีตำรวจจะส่งรายชื่อบุคคลดังกล่าวไปยังหน่วยงานที่สังกัด
- หากมีการกระทำผิดซ้ำอีกก็จะถูกเพิ่มโทษสูงขึ้นตามลำดับ
- สำหรับผู้ที่ไม่ไปเข้ารับฟังคำบรรยายและชมภาพยนตร์ตามกำหนดโดยไม่มีเหตุผลอันสมควรภายใน 7 วัน จะถูกอายัดทะเบียนรถไปยังสำนักงานขนส่งจังหวัดชุมพร และจะถูกปรับในอัตราโทษสูงสุดตามที่กฎหมายกำหนด
- อนึ่ง ผู้กระทำผิดที่ยินดีชำระค่าปรับตามกฎหมายขั้นสูงสุด

ไม่ต้องเข้ารับฟังการบรรยายเกี่ยวกับการขับขี่ปลอดภัยและชมภาพยนตร์อุบัติเหตุ

- หากเจ้าหน้าที่หรือข้าราชการในสังกัดถูกจับ หัวหน้าหน่วยต้องกำหนดโทษหรือมาตรการในทางปกครอง อาทิ ครั้งที่ 1 ลงบันทึกตักเตือนเป็นลายลักษณ์อักษร ครั้งที่ 2 ไม่พิจารณาความดีความชอบประจำปี

หลังจากครบ 4 เดือน กำหนดตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2560 เป็นต้นไป หากมีผู้กระทำความผิด ไม่สวมหมวกนิรภัยจะจับ/ปรับ ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร หรือผู้ซ้อนท้ายที่กระทำความผิดจะต้องถูกลงโทษตามกฎหมายในอัตราสูงสุด

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลง

การดำเนินโครงการก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงกับจังหวัดชุมพร ในด้านต่างๆ อาทิ

1. เกิด “ครูแม่ไก่” จำนวน 80 นายที่เป็นตำรวจที่มีความรู้และมีเทคนิคในการถ่ายทอด การสร้างแรงจูงใจ ซึ่งเป็นกลไกสำคัญในการสร้างความเข้าใจในระดับอำเภอในการสร้างมาตรการร่วมกัน

2. มีการทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ(MOU) กับหน่วยงาน/องค์กร ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคท้องถิ่น และภาคชุมชน รวมจำนวน 735 แห่ง แบ่งออกเป็นหน่วยงานราชการ 395 แห่ง เอกชน 98 แห่ง หน่วยงานท้องถิ่น 60 แห่ง และชุมชน 182 แห่ง

3. มีตัวแทนจากหน่วยงานราชการ เอกชน ท้องถิ่นและชุมชนเข้าร่วมอบรมเรียนรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน กฎหมายเกี่ยวกับจราจร รวมถึงเป้าหมายของโครงการจำนวน 19,007 คนแบ่งเป็น หน่วยงานราชการ 11,169 คน เอกชน 1,335 คน หน่วยงานท้องถิ่น 2,059 คน และชุมชน 4,404 คน

4. การดำเนินการบังคับใช้กฎหมาย ระหว่างวันที่ 1 กันยายน - 31

ธันวาคม 2559 พบว่ามีการจับกุมผู้ขับขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย 8,136 คน จับผู้ซ้อนท้ายที่ไม่สวมหมวกนิรภัยและนำมาเข้าอบรมปรับพฤติกรรม 5,614 คน

5. การดำเนินการบังคับใช้กฎหมาย ระหว่างวันที่ 1 มกราคม - 30 เมษายน 2560 พบว่ามีการจับกุมผู้ขับขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย 5,079 คน จับผู้ซ้อนท้ายที่ไม่สวมหมวกนิรภัย 1,761 คน

6. มีจำนวนผู้สวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น โดยดูจากสถิติการจับกุมที่มีจำนวนลดน้อยลงทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร

จุดเด่นที่เกิดขึ้น

1. มีการทำ MOU ในแต่ละระดับ ได้แก่

- ผู้บังคับการจังหวัด (ในนาม สภ.ทุกอำเภอ) ทำกับ ผู้ว่าราชการจังหวัด (ในนามหน่วยงานรัฐของจังหวัด)
- ผู้ว่าฯ ทำกับทุกหน่วยงาน (หัวหน้าส่วนราชการ)
- ผู้กำกับ ทำกับนายอำเภอ และนายกเทศมนตรี

ส่งผลให้เกิดการรับรู้ถึงการมีโครงการและเป้าหมายของโครงการในทุกกระดับ

2. เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงผู้บริหาร หัวหน้าหน่วยงานที่เคยทำ MOU แล้ว จะมีการเข้าไปทำความเข้าใจใหม่กับผู้บริหารหรือหัวหน้าหน่วยงานคนใหม่ และทำ MOU ใหม่อีกครั้ง

3. กลไกที่สำคัญในการทำงานในพื้นที่คือ “ครูแม่ไก่” แต่ละสถานีตำรวจภูธรมีวิธีการทำงานที่ปรับเปลี่ยนตามบริบทของพื้นที่ พบเทคนิควิธีการที่แตกต่างกันไป ดังนี้

สถานีตำรวจ	วิธีการ/เทคนิค
สภ.หลังสวน	<ul style="list-style-type: none"> - เข้าพื้นที่ทุกหมู่บ้าน จัดอบรมให้ความรู้ ตั้งด่านและจับปรับ คนกระทำความผิดไม่สวมหมวกให้มาเข้าอบรมรับความรู้ ชุดละ 100 คน มีการสื่อสารประชาสัมพันธ์ทุกวัน - ตั้งชุดเฉพาะกิจในช่วงโมงเร่งด่วน และใช้วิธีการเรียก ผู้ไม่สวม มารวมตัวกัน ว่ากล่าวตักเตือน ให้ความรู้ ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นหากไม่สวมหมวกนิรภัย - สร้างสัญญาใจโดยการพูดคุยรายบุคคล - หลัง 4 เดือน พบว่ามีผู้สวมหมวกนิรภัยเพิ่มมากขึ้น มีผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัย 80% และผู้โดยสาร 60% - ผลพลอยได้จากการตั้งด่าน ได้ตรวจค้นยาเสพติด อาวุธ ปืน ได้ผู้ต้องหาไม่ต่ำกว่า 45 ราย
สภ. ละแม	<ul style="list-style-type: none"> - มีความหลากหลายของประชากร (มีชาวต่างด้าว) จึง เลื่อนเน้นเข้าโรงเรียนเป็นหลักเพื่อขอความร่วมมือในการ จัดทำ MOU - การสวมหมวกนิรภัยเกิดขึ้นจากการเกรงกลัวตำรวจจับ
สภ. ท่าแซะ	<ul style="list-style-type: none"> - เน้นการประชาสัมพันธ์ทุกช่องทาง อาทิ โทรโข่ง รถเร่ ไฟวับวาบ ป้ายติดข้างรถ และใช้เทคนิค Mascot ตำรวจ ชาย-หญิง เพื่อสร้างความน่าสนใจให้กับเนื้อหา - เน้นการเข้าไปประชาสัมพันธ์ในโรงเรียน ตลาด ชุมชน โดยใช้ Mascot ตำรวจชายหญิง - ปรับเนื้อหาและสื่อจาก package ที่ได้รับจากการอบรม ของภาค 8 ให้เข้ากับบริบทพื้นที่ - กำเนิดโครงการเคาะสนิม เชโลมน้ำมันให้กับครูแม่ไก่ โดยครูแม่ไก่ได้นำความรู้ไปถ่ายทอดและอบรม ให้กับ

สถานีตำรวจ	วิธีการ/เทคนิค
	<p>นักเรียนแกนนำในโรงเรียนให้เป็นครูแม่ไก่อุ่นเยาว์ เพื่อให้สื่อสารเรื่องเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนกับนักเรียนคนอื่น ๆ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ทำบัตรหนัง “ท่าแซะ ซินีมา ซิตี” แจกให้ผู้กระทำความผิดเข้ามาชมฟรี ซึ่งกิจกรรมให้ดูหนังฟรี ทำให้ตำรวจไม่ต้องพูดทุกอย่างแต่ให้ภาพ VTR และสื่อต่างๆ เพื่อกระตุ้นจิตสำนึก - เข้าไปเป็นครู 5 นาที บรรยายให้ความรู้เรื่องวินัยจราจรหน้าเสาธงให้กับนักเรียนในโรงเรียน
<p>สภ. ปากน้ำ</p>	<ul style="list-style-type: none"> - มีประชากรหลากหลายกลุ่ม รวมถึงนักท่องเที่ยว จึงมีการใช้สื่อประชาสัมพันธ์หลากหลายประเภทหลายช่องทาง ทั้งใช้รถ(ตำรวจ)โมบายวิ่ง ประชาสัมพันธ์ และใช้ศูนย์กระจายเสียงของเทศบาลปากน้ำ เพื่อเปิดช่วงเช้ากลางวัน เย็น มีการเดินเท้าเพื่อประชาสัมพันธ์ โดยยืมตัว Mascot ของ สภ.ท่าแซะเพื่อเป็นการเรียกร้องความสนใจ - ปลุกฝังเข้าไปยังกลุ่มเด็กเล็กและผู้ปกครองผ่านสถานศึกษา - มีการกวาดขันบ้างเป็นบางวัน เน้นไม่รบกวนการใช้ชีวิตของคนในชุมชน - หลังการดำเนินโครงการ (ธันวาคม 2559) พบว่าผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัยมากขึ้น เกินร้อยละ 50

4. การทำ MOU และการใช้ผู้นำองค์กร/ชุมชนเป็น presenter ทำให้ผู้นำเหล่านี้ต้องสวมหมวกนิรภัยเป็นตัวอย่าง เมื่อผู้ใหญ่ทำผู้น้อยก็มักจะทำตาม

ปัจจัยเงื่อนไขความสำเร็จ

1. การมีนโยบายที่ชัดเจนของตำรวจภูธรภาค 8 ทำให้เกิดความง่ายในการนำสู่การปฏิบัติของพื้นที่
2. ผู้บังคับบัญชา ส่งการ เน้นย้ำกำชับการปฏิบัติการดำเนินโครงการฯ อย่างต่อเนื่อง
3. ความเข้าใจและความเข้มแข็งของแกนหลักในระดับพื้นที่ (ครูแม่ไก่) ในการดำเนินงานตามแนวทางโครงการฯ
4. กระบวนการลงไปทำความเข้าใจกับผู้บริหารทุกระดับ เพื่อให้เห็นความสำคัญ โดยมีครูแม่ไก่ที่ผ่านการฝึกอบรมมาแล้ว เป็นผู้เข้าไปประสานเชื่อมกับหน่วยงาน และชุมชนในพื้นที่
5. การออกเป็นนโยบายภาพจังหวัด (MOU ทั้งจังหวัด) ทำให้ผู้ปฏิบัติได้ทำตามหน้าที่อย่างเต็มที่ และผู้กระทำผิดไม่ “หนี” และไม่ขอ “ไม่เสียค่าปรับ” เหมือนที่เคย
6. การรายงานผลการปฏิบัติงาน ผ่านทางระบบไลน์กลุ่ม เป็นกลไกการเสริมพลังและติดตามงานได้อย่างรวดเร็ว
7. ความร่วมมือจากผู้นำน้องค์กร ผู้นำท้องถิ่น เป็นปัจจัยหลักที่ทำให้โครงการประสบความสำเร็จ เนื่องจากผู้นำเหล่านี้เป็นคนในพื้นที่/องค์กรสามารถติดตามคนในองค์กร/ชุมชนได้อย่างใกล้ชิด เป็นผู้นำในการสวมหมวกนิรภัย

การติดตาม

โครงการมีการติดตามในทุกระดับ โดย

1. ติดตามผลการทำงานผ่านการรายงานเป็นขั้นตอนทางสายการบังคับบัญชา ในระดับผู้บัญชาการภาค (4 เดือน/ครั้ง) และการประชุมประจำเดือนเดือนละ 1 ครั้ง
2. ติดตามผลแลกเปลี่ยนข้อมูลผ่านทาง social network โดยใช้

application Line สร้างกลุ่มไลน์ “ชุมพร หมวก 100%” มีการสื่อสารข้อมูลกันทุกวัน ส่งข้อมูลการจับกุม ผลสถิติการสวมหมวก ภาพพื้นที่สวมหมวก การเกิดอุบัติเหตุเข้ามาให้ทราบข้อมูลกันในไลน์กลุ่ม

3. ครูแม่ไก่หรือทีมตำรวจแต่ละ สภ. มีการคืนข้อมูลอย่างไม่เป็นทางการให้กับชาวบ้านถึงผลที่เข้าไปประชาสัมพันธ์

ปัญหาอุปสรรค

1. งบประมาณในการดำเนินงานที่ใช้งบประมาณของหน่วยงาน บางหน่วยไม่มีงบประมาณเพียงพอในการบริหารจัดการหรือต่อยอดให้ประสบผลสำเร็จมากยิ่งขึ้น

2. มีประชากรแฝงอยู่เป็นจำนวนมาก(ราว 1 แสนคน)และประชาชนยังมีความคุ้นชินแบบเดิมๆ ชาววินัยไม่สวมหมวกเนื่องจากยังไม่เห็นความสำคัญ

3. ระยะเวลาในการดำเนินการเพื่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมยังน้อยเกินไป โดยเฉพาะในพื้นที่เขตชนบทต้องทำให้เกิดความตระหนักว่าการสวมหมวกนิรภัยสามารถลดความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุได้ มากกว่าการสวมเพื่อไม่ให้โดนตำรวจจับ

4. ตำรวจที่เป็นครูแม่ไก่ (ที่ผ่านการอบรม) ไม่ได้ดำเนินโครงการ (อาจเกิดการโยกย้าย) ตำรวจหลายท่านที่เป็นผู้รับผิดชอบของแต่ละ สภ. ไม่ได้ผ่านการอบรม

แนวทางการขยายผล /ความต่อเนื่องยั่งยืนของโครงการในปีต่อไป

1. ดำเนินงาน ตามแนวทาง โครงการ ภาค 8 ปลอดภัย ทุกวัน ทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100% ต่อเนื่องต่อไป โดยสรุปผลการดำเนินงานที่ผ่านมา ถอดบทเรียน ค้นหาความสำเร็จ ปัญหาอุปสรรค

2. ผลักดันให้เป็นนโยบายของกระทรวงจังหวัดชุมพร

3. ภาครัฐเครือข่ายเสริมพลัง และขยายผลเพื่อเสริมสร้างมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน ถึงองค์กร/หน่วยงานต่างๆในจังหวัด

ทั้งโดยใช้งบประมาณปกติหน่วยงาน และการสนับสนุนงบประมาณจากหน่วยงานภายนอก อาทิเช่น โครงการสานพลังมาตรการองค์กรความปลอดภัยทางถนน (สอจร.) เป็นต้น

4. เพิ่มมาตรการและกวดขันในกลุ่มที่ยังมีการสวมหมวกนิรภัยน้อย คือกลุ่มผู้ซ้อนท้าย และในกลุ่มเด็ก

5. ดำเนินการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความตระหนักเรื่องการสวมหมวกนิรภัยในทุกเพศ ทุกวัย

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

1. กระบวนการทำ MOU ควรเน้นให้เป็นการทำข้อตกลงองค์กรจากหน่วยงานที่แท้จริง ไม่ใช่เป็นเพียงมาตรการจากส่วนกลางไปให้พื้นที่ เพื่อให้ MOU นี้เกิดการปฏิบัติอย่างแท้จริงมากกว่าเป็นเพียงการลงนามเนื้อหาข้อตกลงใน MOU ควรจะปรับเปลี่ยนตามความต้องการของแต่ละหน่วยงาน

2. การติดตามประเมินผล ควรมีการทำอย่างเป็นระบบ โดยเน้นการเก็บข้อมูลเชิงสถิติทั้งจำนวนผู้สวมหมวกนิรภัย จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อนำข้อมูลมาใช้ในการประเมินผลการทำงาน

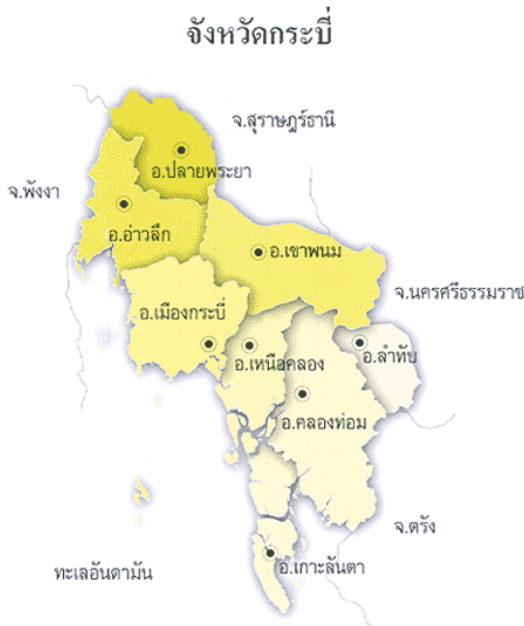
3. จัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ในพื้นที่ (ระหว่างแต่ละสถานีตำรวจ) เพื่อแลกเปลี่ยนเทคนิคการเข้าไปสื่อสารทำความเข้าใจในพื้นที่

4. จัดประกวด หรือเชิดชู พื้นที่/ชุมชน ที่มีการสวมหมวกนิรภัย 100% เพื่อให้เป็นแบบอย่าง

จังหวัดกระบี่

จังหวัดกระบี่เป็นจังหวัดขนาดเล็กที่อยู่ทางฝั่งทะเลอันดามัน โดยได้รับการก่อตั้งเป็นจังหวัดตั้งแต่วันที่ 2418 (สมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว) โดยให้แยกจากเมืองนครศรีธรรมราช ปัจจุบันจังหวัดกระบี่มีขนาด 4,708.512 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 2,942,820 ไร่ ด้วยสภาพภูมิประเทศที่อยู่ติดทะเลอันดามันยาวประมาณ 160 กิโลเมตร ประกอบด้วยหมู่เกาะน้อยใหญ่ จำนวน 154 เกาะ เกาะที่สำคัญ ได้แก่ เกาะลันตา เป็นที่ตั้งของอำเภอเกาะลันตา และเกาะพีพี ซึ่งอยู่ในเขตอำเภอเมือง เป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่สวยงามติดอันดับของโลก ส่งผลให้ในแต่ละปีมีผู้เข้ามาอาศัยและท่องเที่ยวในจังหวัดกระบี่อย่างมากมาย

จังหวัดกระบี่ประกอบด้วย 8 อำเภอ 53 ตำบล 389 หมู่บ้าน 1 องค์การบริหารส่วนจังหวัด 1 เทศบาลเมือง 12 เทศบาลตำบล และ 48 อบต. มีจำนวนประชากรทั้งสิ้น 463,539 คน



เมื่อประกอบกับสภาพภูมิประเทศของจังหวัดกระบี่ที่ทางตอนเหนือเป็นเทือกเขายาวทอดตัวไปในแนวเหนือใต้ สลับกับสภาพพื้นที่แบบลูกคลื่นลอนลาด ละลอนชัน มีที่ราบชายฝั่งทะเลทางด้านตะวันตก บริเวณทางตอนใต้มีสภาพภูมิประเทศเป็นภูเขากระจัดกระจายสลับกับพื้นที่แบบลูกคลื่น ส่วนบริเวณทางตอนใต้สุดและตะวันตกเฉียงใต้ มีสภาพพื้นที่เป็นแบบลูกคลื่นลอนลาดจนถึงค่อนข้างราบเรียบ และมีภูเขาสูง ๆ ต่ำ ๆ สลับกันไป บริเวณด้านตะวันตกมีลักษณะเป็นชายฝั่งติดกับทะเลอันดามัน ส่งผลให้จังหวัดกระบี่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 3 ปี (ย้อนหลัง) ปีงบประมาณ พ.ศ. 2557-2559 เฉลี่ยปีละ 149 คน เดือนละประมาณ 13 คน และในรอบปีงบประมาณ 2559 จังหวัดกระบี่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 189 คน หรือ 40 คนต่อแสนประชากร ในขณะที่แผนทศวรรษความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2554-2563 กำหนดเป้าหมายการดำเนินงานเพื่อลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ในปี 2563

ปีงบประมาณ	จำนวนผู้บาดเจ็บทั้งหมด	จำนวนผู้ป่วยใน	จำนวนผู้เสียชีวิต	อัตราเสียชีวิตต่อแสนประชากร
2557	11,144	2,148	120	26
2558	10,454	2,033	137	30
2559	10,090	2,088	189	40

นอกจากนี้ เมื่อดูจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุแล้ว พบว่าพฤติกรรมเสี่ยงสำคัญ คือ การขับรถเร็ว และ *ไม่สวมหมวกนิรภัย* โดยข้อมูลอัตราการสวมหมวกนิรภัยของมูลนิธิไทยโรดส์ สำรวจในพื้นที่จังหวัดกระบี่ ดังนี้

ปี พ.ศ.	ผู้ขับขี่รถ จยย.	ผู้ซ้อนท้าย รถ จยย.	รวมผู้ขับขี่+ ผู้ซ้อนท้าย	เฉลี่ย ทั่วประเทศ
2558	40%	11%	32%	43%
2557	39%	9%	30%	42%
2556	39%	9%	30%	43%
2555	46%	15%	36%	43%

จากข้อมูลจะเห็นได้ว่าอยู่ในเกณฑ์ต่ำกว่าเกณฑ์เฉลี่ยของทั้งประเทศ อีกทั้งยังมีข้อมูลว่า ยานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุสูงสุดเป็นรถจักรยานยนต์ 92% อันเนื่องมาจากยานพาหนะที่มีการใช้มากที่สุด โดยพบว่ามีรถจักรยานยนต์จดทะเบียน ตั้งแต่ปี พ.ศ.2555 -2559 จำนวน 499,247 คัน และรถจักรยานยนต์สาธารณะ 1,955 คัน รวมทั้งสิ้น 501,202 คัน จะเห็นได้ว่ารถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียน มีจำนวนมากกว่าประชากรจังหวัดกระบี่ ที่มี 463,539 คน (ข้อมูลจากสำนักงานขนส่งจังหวัดกระบี่) นอกจากนี้เมื่อพิจารณาจากข้อมูลการสวมหมวกนิรภัยเป็นรายอำเภอก่อนทำโครงการพบข้อมูลดังนี้

อำเภอ	ผู้ขับขี่ (ร้อยละ)			ผู้ซ้อนท้าย (ร้อยละ)		
	สวมหมวก นิรภัยแบบ รัดคาง	สวมหมวก นิรภัยแต่ ไม่รัดคาง	ไม่ สวม	สวมหมวก นิรภัยแบบ รัดคาง	สวมหมวก นิรภัยแต่ ไม่รัดคาง	ไม่ สวม
เหนือคลอง	70.57	11.53	17.90	17.70	3.85	78.45
เขาพนม	53.55	7.83	38.62	13.51	10.66	75.83
อ่าวลึก	52.25	12.64	38.62	5.92	2.86	91.22
เมืองกระบี่	49.28	0.80	49.92	34.69	0.74	64.57
ลำทับ	33.29	0.36	66.35	12.9	0	87.10

อำเภอ	ผู้ขับขี่ (ร้อยละ)			ผู้ซ้อนท้าย (ร้อยละ)		
	สวมหมวก นิรภัยแบบ รัดคาง	สวมหมวก นิรภัยแต่ ไม่รัดคาง	ไม่ สวม	สวมหมวก นิรภัยแบบ รัดคาง	สวมหมวก นิรภัยแต่ ไม่รัดคาง	ไม่ สวม
คลองท่อม	30.92	1.00	68.08	2.83	0	97.17
ปลายพระยา	24.03	0	75.97	2.65	0	97.35
เกาะลันตา	21.34	2.10	76.56	6.83	0.43	92.74
รวม	41.9	4.53	53.56	12.13	2.32	85.55

สิ่งเหล่านี้เองเป็นข้อบ่งชี้ว่า ความเสี่ยงที่มากที่สุดของจังหวัดกระบี่คือ ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ตั้งนั้นการสร้างความปลอดภัยให้กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นความคุ้มค่าที่ควรจะต้องลงมือปฏิบัติ

จุดเริ่มต้น ฐานคิด หลักการทำงาน

โครงการ ภาค 8 ปลอดภัย ทุกวัน ทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100% ทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้าย เป็นโครงการต่อยอดมาจากการดำเนินโครงการของตำรวจภูธรจังหวัดนครศรีธรรมราช ที่ผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค 8 (พล.ต.ท.เทศา ศิริวาโท) ให้ความสำคัญและเห็นชอบ จึงมีการสั่งการให้ตำรวจภูธรจังหวัดในสังกัดดำเนินโครงการภายใต้ชื่อโครงการว่า “โครงการ ภาค 8 ปลอดภัย ทุกวัน ทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100% ทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้าย” โดยถือแนวทางตามโครงการของตำรวจภูธรจังหวัดนครศรีธรรมราชเป็นรูปแบบ (ภาค 8 โมเดล)

โครงการดังกล่าวมีเป้าหมายจะลดจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย และวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยในพื้นที่จังหวัดกระบี่ โดยมีกระบวนการให้เกิดมาตรการบังคับในพื้นที่ 4 ภาคส่วน คือ ภาครัฐ ภาคเอกชน

ภาคท้องถิ่น และชุมชน โดยอาศัยความร่วมมือจากทุกสถานีตำรวจในสังกัด จำนวน 12 สถานี (ยกเว้นสถานีตำรวจภูธรเกาะพิพิ) เป็นหน่วยขับเคลื่อนการดำเนินโครงการ ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้ผู้ขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย 100%

หลักการการทำงานใช้การขับเคลื่อนโดยการใช้มาตรการองค์กรเช่นเดียวกับที่ประสบความสำเร็จในจังหวัดนครศรีธรรมราชมาแล้ว มีครูแม่ไก่ (ตำรวจที่ผ่านการอบรม) เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อน

ต้นทุนเดิมก่อนเริ่มโครงการ

จากนโยบายของประเทศที่ให้ดำเนินการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ระหว่างปี พ.ศ. 2554 - 2563 โดยมีเป้าหมายตามมาตรฐานสากล คือ อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของคนไทยลดลงครึ่งหนึ่ง หรือในอัตราที่ต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ส่งผลให้เกิดการเคลื่อนไหวในภาคส่วนต่างๆที่เกี่ยวข้อง ตำรวจภูธรจังหวัดกระบี่ก็เช่นกัน มีการดำเนินการโครงการกวดขันวินัยจราจรและลดอุบัติเหตุ (365 วัน อันตราย หยุดความตาย ด้วยวินัยจราจร) ปี พ.ศ.2554-2555 แผนงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โครงการแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างบูรณาการบนฐานข้อมูลสืบสวนอุบัติเหตุทางถนน

ในปีงบประมาณ 2559 ตำรวจภูธรจังหวัดกระบี่ ได้รับมอบหมายจากผู้ว่าราชการจังหวัดกระบี่ ให้ขับเคลื่อนวาระกระบี่ปลอดภัย ซึ่งเป็น 1 ใน 12 วาระสำคัญของจังหวัดกระบี่ มุ่งเน้นการดำเนินงาน 3 ประเด็นหลัก คือ 1. ความเร็ว 2. จุดเสี่ยง 3. สวมหมวกนิรภัย 100 % โดยตำรวจภูธรจังหวัดกระบี่ ร่วมกับภาคีเครือข่ายขับเคลื่อนวาระกระบี่ปลอดภัย แบบบูรณาการความร่วมมือแผนงาน/โครงการต่างๆ เน้นการทำงานร่วมกับภาคีและการทำงานในระดับอำเภอและท้องถิ่น โดยใช้งบประมาณปกติของส่วนราชการ และการสนับสนุนจากภาคีภายนอก ได้แก่ สำนักงานกองทุนสนับสนุน

การสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ผ่านแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด(สอจร.) และบริษัทโอดีเอฟเอ็ม บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

จุดแข็ง (Strength) และจุดอ่อน (Weakness) ของพื้นที่

เมื่อพิจารณาจุดแข็งของจังหวัดกระบี่ จะเห็นได้ว่ามีจุดแข็งหลายภาคส่วนที่จะสนับสนุนการทำงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ดังนี้

- นโยบาย : สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้มีนโยบาย แผนงาน โครงการ และสั่งการงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนให้หน่วยงานในสังกัดดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้หน่วยงานในสังกัดดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่อง
- บุคลากร : มีความรู้ความสามารถ และบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด
- มีศักยภาพด้านกำลังพล และมีสถานีตำรวจเป็นหน่วยปฏิบัติครอบคลุม ทุกพื้นที่ในจังหวัดกระบี่
- สารสนเทศ : จัดเก็บสถิติอุบัติเหตุเป็นฐานข้อมูล (Database) ระดับหน่วย และบูรณาการข้อมูลสารสนเทศกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด สำนักงานป้องกันและบรรเทา สาธารณภัยจังหวัดกระบี่
- ภาคีเครือข่าย : มีคณะทำงาน(ชุดเล็ก) ซึ่งเป็นภาคีเครือข่ายลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด ที่มีการประสานงานและทำงานกันเป็นทีมอย่างต่อเนื่อง
- : มีภาคีเครือข่ายสหสาขาในระดับพื้นที่ ได้แก่

สำรวจ พยาบาล กู้ภัย สื่อมวลชน
 สื่อสาร : สื่อวิทยุชุมชนมีการรวมตัวเฉพาะกิจเพื่อสร้าง
 การมีส่วนร่วมและรณรงค์ในทุกช่วงเทศกาล

หากเมื่อพิจารณาถึงจุดอ่อนที่เป็นปัญหาอุปสรรคต่อการสร้างความ
 ปลอดภัยทางถนน ได้แก่

- กายภาพ : ภูมิประเทศเป็นภูเขา มีเนินสูงต่ำ พื้นที่มีความ
 ต่างระดับ ส่งผลให้ถนนมีความเสี่ยงมาก
 : ฝนตกชุกตลอดทั้งปี ส่งผลต่อทัศนวิสัยในการขับขี่
- ประชาชน : ผู้ใช้รถใช้ถนนโดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ขับขี่และซ้อนท้าย
 รถจักรยานยนต์ยังไม่ตระหนักและมีจิตสำนึกในการ
 สวมหมวกนิรภัย
 : ประชากรแฝงในพื้นที่ที่มีปริมาณมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง
 (นักท่องเที่ยวและแรงงานต่างด้าว)
 : ผู้ขับขี่ไม่มีความชำนาญเส้นทาง หรือไม่ทักษะ
 ในการขับขี่ที่ปลอดภัย
- การขับเคลื่อน : ขาดความต่อเนื่องของแผนงาน โครงการ หรือกิจกรรม
 เมื่อมีการแต่งตั้งโยกย้าย สับเปลี่ยนกำลังพล
 : จำนวนบุคลากรผู้ปฏิบัติงานด้านการจราจรไม่เพียงพอต่อการกิจ

จากข้อมูลจุดแข็งและจุดอ่อนในพื้นที่ทำให้เห็นว่า จังหวัดกระบี่มี
 จุดแข็งที่มีการทำงานร่วมกันจากหลายภาคส่วน เกิดเป็นการทำงานแบบ
 สหสาขา เกิดเป็นคณะทำงานชุดเล็กที่เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนงาน
 โครงการภาค 8 ปลอดภัย ทุกวัน ทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100% ทั้งผู้ขับขี่
 และผู้ซ้อนท้าย

เครือข่ายภาค 8 ปลอดภัย ทุกวัน ทุกวัย

โครงการภาค 8 ปลอดภัย ทุกวัน ทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100% ทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายขับเคลื่อน โดยตำรวจภูธรจังหวัดกระบี่ เป็นหลักพร้อมด้วยภาคีเครือข่ายในจังหวัด ประกอบด้วย

- สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดกระบี่ มีบทบาทหน้าที่ประสานงานและบูรณาการโครงการเข้ากับแผนงาน/กิจกรรม/โครงการอื่นๆ ที่มีเป้าหมายในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดกระบี่เช่นเดียวกัน
- พี่เลี้ยง สอจร. ทำหน้าที่สนับสนุนงานวิชาการเพื่อการติดตามประเมินผลโครงการฯ
- สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดกระบี่ มีหน้าที่สนับสนุนข้อมูลการบาดเจ็บ การเสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด และงานวิชาการเพื่อการติดตามและประเมินผลโครงการฯ
- สำนักงานขนส่งจังหวัดกระบี่ สนับสนุนข้อมูลข่าวสารด้านยานพาหนะ วิชาการสร้างความรู้/วินัยจราจรและการรณรงค์ประชาสัมพันธ์การสวมหมวกนิรภัย 100%
- บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขากระบี่ สนับสนุนแผนงาน/โครงการการรณรงค์ประชาสัมพันธ์การสวมหมวกนิรภัย 100%การเสริมสร้างวินัยจราจรในสถานศึกษา (RSC) และเสริมสร้างมาตรการองค์กรความปลอดภัยทางถนน
- ประชาสัมพันธ์จังหวัดกระบี่สนับสนุนการรณรงค์ประชาสัมพันธ์การสวมหมวกนิรภัย 100%



ทั้งนี้ ภาคีดังกล่าวยังใช้การสื่อสาร online โดยใช้ application Line มาใช้ในการติดต่อสื่อสารกับในชื่อกลุ่ม “กระบี่หมวก 100%” เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูล ติดตามการดำเนินการซึ่งกันและกัน

กิจกรรมสร้างเสริมความปลอดภัย

การดำเนินงานของโครงการเป็นการเดินตามรอยความสำเร็จของจังหวัดนครศรีธรรมราช โดยการใช้เครื่องมือ MOU เข้ามามีส่วนในการผลักดันสร้างความตระหนักให้เกิดขึ้นในชุมชน พร้อมๆกับการกวาดขัน บังคับใช้กฎหมาย มีกระบวนการและกิจกรรมดำเนินการ ดังนี้

1. **ขั้นเตรียมการ** ใช้ช่วงเวลาการดำเนินการ 1 เดือน เริ่มต้นด้วยการแต่งตั้งคณะทำงาน เพื่อให้เป็นแกนหลักในการดำเนินโครงการ พร้อมทั้งสร้างเครือข่ายคนทำงานโดยการเตรียมความพร้อมให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีหน้าที่รับผิดชอบด้านการจราจรของแต่ละสถานี สถานีละ 5 คน รวม 55 คน เข้าร่วมอบรมเพื่อให้กลายเป็น “ครูแม่ไก่” ที่จะป็นกลไกขับเคลื่อนในพื้นที่อำเภอ ตำบล

ครูแม่ไก่เหล่านี้จะได้รับการอบรมเพิ่มศักยภาพตามแบบอย่างที่เหมาะสมความสำเร็จมาแล้วของนครศรีธรรมราช โดยกองบัญชาการตำรวจภูธรภาค 8 เป็นผู้รับผิดชอบในการอบรม ครูแม่ไก่เหล่านี้เป็นผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎระเบียบ ข้อบังคับการจราจรอยู่แล้ว การอบรมเป็นการเพิ่มเติมข้อมูลเกี่ยวกับสถิติการบาดเจ็บทางถนนของจังหวัดของประเทศ และของโลก พร้อมทั้งให้เทคนิคการสอน การถ่ายทอด การสร้างแรงจูงใจ โดยมีเป้าหมายให้ครูแม่ไก่เหล่านี้ไปทำหน้าที่เป็นวิทยากร สื่อสารให้ความรู้ สร้างความตระหนักในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง เกิดเป็นมาตรการของชุมชนหรือองค์กร พร้อมทั้งจัดทำเป็นลายลักษณ์อักษรผ่านทางกรทำบันทึกข้อตกลง (Memorandum of Understanding : MOU) กับหัวหน้าส่วนราชการทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคท้องถิ่น และภาคชุมชน

เมื่อเพิ่มทักษะและความรู้ให้กับครูแม่ไก่แล้ว ยังให้เครื่องมือที่จะนำไปสื่อสารในพื้นที่ ได้แก่ คู่มือ แผ่นพับ และแผ่นซีดีเพื่อนำไปอบรมให้ความรู้กับประชาชนในพื้นที่

2. **ขั้นตอนการใช้เวลาดำเนินการ 1 เดือน** ขั้นตอนดังกล่าวเน้นการขับเคลื่อนผ่านการประชาสัมพันธ์และการลงนามบันทึกข้อตกลง

การจัดทำบันทึกข้อตกลง (MOU) ถือเป็นเครื่องมือที่จะให้ผู้เกี่ยวข้องได้ทำความเข้าใจหรือทำข้อตกลงร่วมกันในการขับเคลื่อนให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายจักรยานยนต์ในจังหวัดกระบี่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง โดยในวันที่ 30 พ.ค.59 มีพิธีลงนามบันทึกข้อตกลงมาตรการองค์กร (MOU) โครงการ กระบี่ ปลอดภัยทุกวัน ทุกวัยสวมหมวกนิรภัย 100% ระหว่าง ผู้ว่าราชการจังหวัดกระบี่ กับ ผบก.ภ.จว.กระบี่ หัวหน้าส่วนราชการ ภาคเอกชน ท้องถิ่น ผู้นำศาสนา ณ ห้องประชุมพนมเบญจา ศาลากลางจังหวัดกระบี่

นอกจากนี้ยังมีการทำ MOU ระหว่างผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดกระบี่ กับหัวหน้าสถานีตำรวจภูธรในสังกัด ในการร่วมกันดำเนินโครงการ “กระบี่” ปลอดภัย ทุกวัน ทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100% ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารหรือผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์

สร้างความตระหนัก การรับรู้ ผ่านสื่อป้ายประชาสัมพันธ์ โดยใช้หัวหน้าหน่วยงานต่างๆ ในพื้นที่จังหวัดกระบี่เป็นฟรีเซ็นเตอร์ นอกจากนี้ สภ.แต่ละแห่งยังทำป้ายเคลื่อนที่ ติดตั้งบนรถขับขีไปยังชุมชนต่างๆ เพื่อให้เห็นและเกิดการรับรู้ พร้อมทั้งใช้สื่อวิทยุ ทั้งวิทยุชุมชนและสถานีวิทยุประชาสัมพันธ์ ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการสร้างความปลอดภัยทางถนน โดยจัดทำเป็นข้อมูล สปอต ให้ไปเผยแพร่ รวมถึงการไปนั่งจัดรายการให้ความรู้ด้วยตัวเองของครูแม่ไก่ และนายตำรวจอีกหลายนาย

3. **มาตรการบังคับใช้กฎหมาย** ระยะเวลาดำเนินการ 4 เดือน โดยดำเนินการหลังจากที่ได้มีการประชาสัมพันธ์ รณรงค์ให้ผู้ขับขี่ และผู้โดยสาร

รถจักรยานยนต์ สวมหมวกนิรภัย 100% โดยกำหนดมาตรการหากพบผู้กระทำผิด ดังนี้

1) กรณีจับคนขับขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ให้เปรียบเทียบปรับ 500 บาท ซึ่งเป็นโทษสูงสุดสถานเดียว

2) กรณีจับคนโดยสารที่ไม่สวมหมวกนิรภัย จับแต่ไม่ปรับ แต่จัดให้รับชมภาพยนตร์ ณ สถานีตำรวจท้องที่นั้นๆ

3) กรณีคนขับขี่ยินยอมให้คนนั่งซ้อนท้ายไม่สวมหมวก คนขับโดนปรับ 2 เท่า ตาม พ.ร.บ.จราจร พ.ศ.2522 มาตรา 122 วรรค สอง

4) เมื่ออบรมเสร็จแล้ว ตำรวจส่งรายชื่อไปยังหน่วยงานต้นสังกัด เพื่อดำเนินการตาม MOU ว่าด้วยมาตรการองค์กรที่ทำไว้

หลังจากครบ 4 เดือนจะมีมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้น กำหนดตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2560 เป็นต้นไป หากมีผู้กระทำผิด ไม่สวมหมวกนิรภัยจะจับ/ปรับ ทั้งคนขับและคนซ้อน ในอัตราสูงสุดตามที่กฎหมายกำหนด

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลง

การดำเนินโครงการก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงกับจังหวัดกระบี่ในด้านต่างๆ อาทิ

1. เกิด “ครูแม่ไก่” จำนวน 55 นาย ที่เป็นตำรวจที่มีความรู้และมีเทคนิคในการถ่ายทอด การสร้างแรงจูงใจ ซึ่งเป็นกลไกสำคัญในการสร้างความเข้าใจในระดับอำเภอในการสร้างมาตรการร่วมกัน

2. มีสถานีวิทยุในพื้นที่ 19 สถานี ที่เข้ามามีส่วนร่วมในการประชาสัมพันธ์ สร้างความตระหนักในการสวมหมวกนิรภัย

3. มีการทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ(MOU) กับหน่วยงาน/องค์กร ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคท้องถิ่น และภาคชุมชน รวมจำนวน 381 แห่ง แบ่งเป็นหน่วยงานราชการ 200 แห่ง เอกชน 62 แห่ง หน่วยงานท้องถิ่น 63 แห่ง

และชุมชน 56 แห่ง

4. มีตัวแทนจากหน่วยงานราชการ เอกชน ท้องถิ่นและชุมชนเข้าร่วมอบรมเรียนรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน กฎหมายเกี่ยวกับจราจร รวมถึงเป้าหมายของโครงการจำนวน 13,800 คน

5. การดำเนินการบังคับใช้กฎหมาย ระหว่างวันที่ 1 กันยายน - 31 ธันวาคม 2559 พบว่า มีการจับกุมผู้ขับขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย 4,124 คน จับผู้ซ้อนท้ายที่ไม่สวมหมวกนิรภัย 565 คนเปรียบเทียบปรับ 1,863,100 บาท ผู้ซ้อนท้ายที่ถูกจับมาเข้าอบรม 516 คน

6. อัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะหากพิจารณาทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อน พบมีการสวมหมวกนิรภัยถึง 98.44% ข้อมูลดังกล่าวแสดงถึงแนวโน้มที่ดีที่จะเกิดวัฒนธรรมการสวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนอย่างต่อเนื่อง

อัตราการสวมหมวกนิรภัย	ช่วงก่อน ดำเนินการ (เม.ย. 59)	ช่วงระหว่าง ดำเนินการ (มี.ค.60)	เปรียบเทียบ (ก่อน-หลัง)
ผู้ขับขี่รถ จยย.	ร้อยละ 46.43	ร้อยละ 52	+5.57
ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจยย.	ร้อยละ 60.88	ร้อยละ 98.44	+37.56

อย่างไรก็ตามถึงแม้ว่าจะมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยที่เพิ่มขึ้น แต่จากข้อมูลสถิติการบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในปีงบประมาณ 2560 (1 มกราคม - 31 พฤษภาคม 2560) กลับพบว่ามีจำนวนมากขึ้น โดยเฉพาะการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการขับขี่หรือซ้อนรถจักรยานยนต์เฉลี่ยเดือนละ 803 คน จากเดิม 718 คนในปี 2559 ประเด็นนี้อาจจะเป็นประเด็นปัญหาที่คณะทำงานต้องมาพิจารณาหาทางดำเนินการต่อไป

จุดเด่นที่เกิดขึ้น

1. มีกระบวนการที่แน่นอนชัดเจน ทำให้คนทำงานเกิดความชัดเจนในการทำงาน สามารถขับเคลื่อนงานของตนเองอย่างมีเป้าหมาย
2. ขับเคลื่อนงานในระดับพื้นที่ (ทุกสถานีตำรวจภูธร)อย่างต่อเนื่อง โดยวิทยากรครูแม่ไก่ และเจ้าหน้าที่ตำรวจได้บูรณาการกับภาคี 4 ภาคส่วน ทำให้เกิดพลังความร่วมมือ
3. การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อ Social ต่างๆ ส่งเสริมให้เกิดแรงขับเคลื่อนจากภาคส่วนต่างๆ และเสริมสร้างภาพลักษณ์ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจ และหน่วยงาน/องค์กรต่างๆ ที่ให้ความร่วมมือและร่วมเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน
4. การทำป้ายประชาสัมพันธ์เคลื่อนที่ โดยเอาป้ายติดตั้งที่รถแล้วแห่ไปยังชุมชน หมู่บ้าน เป็นการสร้างความรับรู้ให้กับคนในชุมชนได้เป็นอย่างดี
5. เปิดโอกาสให้แต่ละพื้นที่ได้หากระบวนการขับเคลื่อนตามบริบทของตนเอง อาทิ สภ.เกาะกลาง เป็นพื้นที่ที่มีชาวมุสลิมอาศัยอยู่ถึง 98% จึงได้มีข้อยกเว้นการไม่สวมหมวกนิรภัยในวันศุกร์ที่เดินทางไปสุเหร่าเนื่องจากต้องใส่หมวกมุสลิม แต่ในวันอื่นๆ ก็จะใช้ปฏิบัติตามกฎหมาย พร้อมทั้งให้ครูแม่ไก่เข้าไปให้ความรู้ ข้อมูลหลังการทำพิธีกรรมทางศาสนา
6. หลายพื้นที่ใช้การขับเคลื่อนงานผ่านทางโรงเรียนหรือเยาวชนในโรงเรียน โดยดึงโรงเรียนมาทำ MOU และจุดประกาย ขอบไปให้ความรู้หน้าเสาธง สร้างความตระหนักให้กับเด็กนักเรียนและส่งผลสะท้อนไปยังผู้ปกครองเมื่อผู้ปกครองมาส่งเด็กที่โรงเรียนก็ต้องสวมหมวกนิรภัยมาทุกครั้ง

ปัจจัยเงื่อนไขความสำเร็จ

1. การมีนโยบายที่ชัดเจนของตำรวจภูธรภาค 8 ทำให้เกิดความง่ายคล่องตัวในการนำสู่การปฏิบัติของพื้นที่ได้จริง เนื่องจากมีการสร้างการรับรู้ร่วมกันก่อนดำเนินงาน

2. ผู้บังคับบัญชา สั่งการ เน้นย้ำกำชับการปฏิบัติการดำเนินโครงการฯ อย่างต่อเนื่อง

3. การประสานงานสร้างการรับรู้เข้าใจกับผู้บริหาร ผู้นำองค์กรใน 4 ภาคส่วน ก่อนจัดทำ MOU ส่งผลให้ได้รับความร่วมมือที่ดี

4. ครูแม่ไก่ แคนนำหลักมีความเข้าใจและความเข้มแข็งในการทำงาน ระดับพื้นที่ ในการดำเนินงานตามแนวทางโครงการฯ

5. การรายงานผลการปฏิบัติงาน ผ่านทางระบบไลน์กลุ่ม เป็นกลไก การเสริมพลังและติดตามงานได้อย่างรวดเร็ว

6. ต้นทุนเดิมและพลังเสริมจากภาคีเครือข่ายลดอุบัติเหตุทางถนนทั้ง ภายใน และภายนอกจังหวัด

7. ครูแม่ไก่ ซึ่งเป็นเครื่องมือสำคัญอีกชิ้นที่ผลิตขึ้น เพื่อเป็นแกนเชื่อม ระหว่าง 4 ภาคส่วน

8. การสื่อสารประชาสัมพันธ์ สร้างการรับรู้ให้กับประชาชนได้ทราบถึง นโยบาย และดึงการมีส่วนร่วมในการดำเนินงานโครงการ โดยเฉพาะบุคลากร ในองค์กร

เครื่องมือการทำงานให้เกิดความสำเร็จ

1. การสื่อสารกันอย่างต่อเนื่องของคณะทำงานผ่านช่องทาง line ทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูล ผลการดำเนินโครงการกันอย่างสม่ำเสมอ

2. “ครูแม่ไก่” มีความรู้และมีทักษะในการสื่อสารที่ดี นอกจากนี้ ยังมีข้อมูลเกี่ยวกับพื้นที่ของตนเอง ทำให้สามารถเข้าถึงชุมชน เกิดการปรับ กระบวนการตามบริบทของชุมชนตัวเอง เช่น สภ.เกาะกลางมีการทำข้อตกลง กับชุมชนยกเว้นในวันศุกร์ที่จะไปสุเหร่า เป็นต้น

3. ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ ที่กระตุ้นความสนใจของคนด้วยภาพ ของผู้บริหารจังหวัด/อำเภอ

4. การทำ MOU ทำให้มีการรับรู้ร่วมกัน เกิดเป็นมาตรการขององค์กร

เพื่อบังคับใช้

5. ผู้นำมีมาตรการที่ชัดเจน
6. ติดตามผลการดำเนินงานผ่านทางการประชุมความมั่นคงทุกเดือน

การติดตามประเมินผล

การประเมินผลของโครงการ ใช้สถิติมาเป็นตัววัดผลการดำเนินการ โดยมีการสำรวจและจัดเก็บข้อมูล พร้อมทั้งมีกระบวนการติดตามผลการทำงาน

1. ติดตามผลการทำงานผ่านทางการประชุมความมั่นคงซึ่งจัดขึ้นเป็นประจำทุกเดือน โดยจะติดตามผลการดำเนินงาน สอบถามข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากครูแม่ไก่และผู้นำหน่วย

2. ติดตามผลแลกเปลี่ยนข้อมูลผ่านทาง social network โดยใช้ application Line

3. สำรวจและจัดเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องก่อนการดำเนินโครงการ ระหว่างการดำเนินโครงการ และหลังการดำเนินโครงการ ได้แก่

- สถิติอุบัติเหตุ การบาดเจ็บการเสียชีวิต โดยเก็บเพิ่มเติมว่า ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุสวมหมวกนิรภัยหรือไม่
- ข้อมูลการตรวจจับ จำนวนผู้ขับขี่ที่ถูกจับ จำนวนผู้ซ้อนที่ถูกจับ เงินค่าปรับจำนวนผู้ซ้อนที่มาเข้าอบรม
- ข้อมูลอัตราการสวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อน

ปัญหาอุปสรรค

1. งบประมาณในการดำเนินงานที่ใช้ขงปกติของหน่วยงาน บางหน่วยไม่มีงบประมาณเพียงพอในการบริหารจัดการหรือต่อยอดให้ประสบผลสำเร็จมากยิ่งขึ้นส่งผลให้บางสถานีหรือครูแม่ไก่ต้องใช้งบประมาณส่วนตัว

2. ความหลากหลายของประชาชนในแต่ละอำเภอ บางอำเภอ

มีประชาชนนับถือศาสนาอิสลาม บางอำเภอมีนักท่องเที่ยวเข้ามาอยู่เยอะ บางอำเภอมีประชากรแฝงมาก ส่งผลให้ต้องมีการจัดการที่แตกต่างกัน

3. กระบวนการที่เน้นการทำ MOU กับหน่วยงานต่างๆ บางหน่วยงาน มีผู้นำที่ไม่เห็นความสำคัญทำให้เกิดอุปสรรคในการทำงาน

4. การทำงานยังเน้นไปที่ครูแม่ไก่ ให้ดำเนินการผลักดันให้การให้ความรู้และการจับกุม บางครั้งสร้างความสับสนให้กับประชาชนในบางพื้นที่

แนวทางการขยายผล /ความต่อเนื่องยั่งยืนของโครงการในปีต่อไป

1. ดำเนินงาน ตามแนวทาง โครงการ ภาค 8 ปลอดภัย ทุกวัน ทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100% ต่อเนื่องต่อไป โดยสรุปผลการดำเนินงานที่ผ่านมา ถอดบทเรียน ค้นหาความสำเร็จ ปัญหาอุปสรรค

2. ให้หัวหน้าสถานีตำรวจภูธรในสังกัด กำหนดแผนงาน กิจกรรม ตลอดจนบุคลากรไปเพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ตระหนักและมีจิตสำนึกในการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่และซ้อนท้าย

3. ให้ หน.สภ.ในสังกัด (ด้วยตนเอง) แสวงหาความร่วมมือจาก 4 ภาค ส่วน ในการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์โครงการฯ อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

4. ภาคีเครือข่ายเสริมพลัง และขยายผลเพื่อเสริมสร้างมาตรการองค์กร เพื่อความปลอดภัยทางถนน ถึงองค์กร/หน่วยงานต่างๆในจังหวัด ทั้งโดยใช้งบประมาณปกติหน่วยงาน และการสนับสนุนงบประมาณจากหน่วยงานภายนอก เช่น โครงการสานพลังมาตรการองค์กรความปลอดภัยทางถนน (สอจร.) เป็นต้น

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

1. กระบวนการทำ MOU ควรเน้นให้เป็นการทำข้อตกลงองค์กรจากหน่วยงานที่แท้จริง ไม่ใช่เป็นเพียงมาตรการจากส่วนกลางไปให้พื้นที่ เพื่อให้ MOU นี้เกิดการปฏิบัติอย่างแท้จริงมากกว่าเป็นเพียงการลงนาม

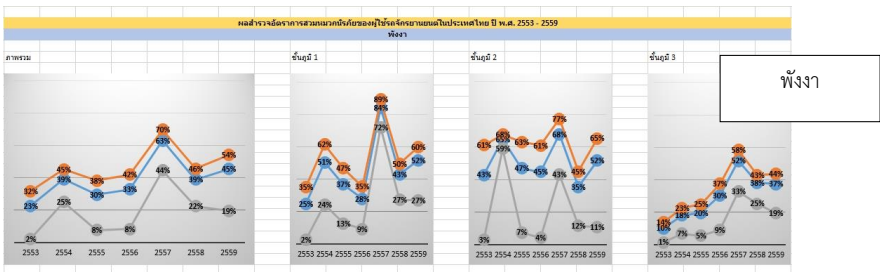
2. แม้ว่าจะมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นแต่การเกิดอุบัติเหตุ

ก็เพิ่มขึ้นด้วยเช่นเดียวกัน ซึ่งการสวมหมวกนิรภัยเป็นเพียงการลดความรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ไม่ได้เป็นการป้องกันอุบัติเหตุ จึงควรจะหาวิธีการในการลดอุบัติเหตุควบคู่ไปกับการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย

3. การดำเนินงานในพื้นที่ควรสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยสื่อสารประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ควบคู่ไปกับการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งควรทำอย่างต่อเนื่องจนประชาชนปฏิบัติจนกลายเป็นความคุ้นชิน

จังหวัดพังงา

จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดพังงา ในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2558–พ.ศ. 2559 ที่ผ่านมา มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจำนวน 1,518 ครั้ง ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตสูงถึง 156 ราย เฉลี่ยเดือนละ 6.5 ราย บาดเจ็บสาหัสจำนวน 236 ราย และบาดเจ็บเล็กน้อย จำนวน 1,556 รายถึงแม้จังหวัดพังงาจะมีมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการป้องกันพฤติกรรมเสี่ยงที่เกิดจากการใช้รถจักรยานยนต์และไม่สวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2557 ในช่วงที่ พ.ต.อ.วันไชย เอกพรพิชญ์ เข้ารับตำแหน่งรองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดพังงา (ยศในขณะนั้น) ซึ่งท่านได้นำโมเดลการณรงค์และบังคับใช้หมวกนิรภัยซึ่งได้เริ่มดำเนินการมาตั้งแต่ท่านดำรงตำแหน่งผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรเมืองจังหวัดภูเก็ต ตามด้วยตำแหน่งรองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดระนอง มาดำเนินการต่อเนื่องในพื้นที่จังหวัดพังงาแต่การจำนวนอุบัติเหตุทางถนนยังคงมีแนวโน้มสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม เป็นที่น่าสังเกตว่า อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในภาพรวมของพื้นที่จังหวัดพังงา



ต่อมา ในปีพ.ศ.2559 ด้วยนโยบายของพล.ต.ท.เทศา ศิริวิทา
ผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค 8 (ผบช.ภ.8) วันที่ 27 กรกฎาคม 2559

นายภักพวงศ์ ทวีพัฒน์ ผู้ว่าราชการจังหวัดพังงา พร้อมด้วย พลตำรวจตรี วรวิทย์ปานปรุ่ง ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดพังงา ร่วมทำบันทึกข้อตกลงว่าด้วยความร่วมมือในการรณรงค์สวมหมวกนิรภัย ตามโครงการ “**ภาค 8** **ปลอดภัย ทุกวัน ทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์**” เพื่อรณรงค์ให้ข้าราชการ บุคลากร พนักงาน เจ้าหน้าที่ของรัฐ และประชาชน ให้สวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ ในเขตพื้นที่รับผิดชอบ ตำรวจภูธรภาค 8 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อยกระดับความปลอดภัยในชีวิตให้สูงขึ้น ลดระดับความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรให้ต่ำลง มีเป้าหมายดำเนินการรณรงค์และกวดขันต่อผู้ใช้รถจักรยานยนต์ทุกคน ซึ่งหากมีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนจะใช้มาตรการบังคับใช้กฎหมายและมาตรการทางการปกครองอย่างจริงจัง โดยผู้ขับขี่จะถูกลงโทษปรับตามอัตราโทษที่กฎหมายกำหนดขั้นสูงสุดคือปรับ 500 บาท กรณีผู้ที่ยินยอมใช้ผู้โดยสารหรือผู้ซ้อนท้ายไม่สวมหมวกนิรภัยโดยสารมาด้วย ผู้ขับขี่จะถูกปรับเป็น 2 เท่า

ทั้งนี้จากข้อมูลขององค์การอนามัยโลก พ.ศ. 2558 ที่ระบุว่าประเทศไทยมีสถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุเป็นอันดับที่ 2 ของโลกรองจากประเทศนามิเบีย เนื่องจากเกิดจากการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่จริงจังและต่อเนื่อง ประกอบกับองค์การสหประชาชาติได้กำหนดให้ปี ค.ศ. 2011-2014 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่กำหนดให้ประเทศไทยดำเนินยุทธศาสตร์เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนเช่นกันดังนั้น เพื่อเป็นการสนองนโยบายของรัฐบาล มติคณะรัฐมนตรี สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และตำรวจภูธรภาค 8 ตำรวจภูธรจังหวัดพังงา โดย พล.ต.ต.บุญทวี โตรักษา ผบก.ภ.จว.พังงา จึงได้มอบหมายให้ พ.ต.อ.โชติ ชิดไชย รอง ผบก.ภ.จว.พังงา จัดทำโครงการ “**พังงาปลอดภัย ทุกวัน ทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ ทั้งผู้ขับและผู้ซ้อนท้าย**” ขึ้นโดยมีรายละเอียดวัตถุประสงค์ และเป้าหมาย 1) เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิต

และบาดเจ็บรุนแรงของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ 2) เพื่อเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัย ทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ 3) เพื่อสนับสนุนตามโครงการณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ให้ต่อเนื่องตามนโยบายรัฐบาล 4) เพื่อให้มีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่และผู้โดยสารอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล 5) เพื่อสร้างจิตสำนึกให้ประชาชนตระหนักและเห็นความสำคัญของการใช้หมวกนิรภัย

โดยมี เป้าหมายคือ ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดพังงา รองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดพังงา ที่ควบคุม กำกับ ดูแลงานจราจร และเจ้าหน้าที่ตำรวจทุกนาย เป็นแกนนำหลักในการขับเคลื่อนโครงการฯ ร่วมกับหัวหน้าส่วนราชการทั้ง 4 ภาคส่วน ประกอบด้วย ภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคท้องถิ่น และชุมชนในพื้นที่รับผิดชอบ เป็นภาคีเครือข่ายร่วมกันซึ่งมีเป้าหมายในการดำเนินการ ให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย เพิ่มขึ้นอย่างน้อย 70 เปอร์เซ็นต์ และลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ จากการขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์

รายละเอียดการดำเนินงานโครงการฯ แบ่งเป็น 2 ขั้นตอนสำคัญ ดังนี้

ขั้นเตรียมการ	
1 - 30 เม.ย. 59 (1 เดือน)	<p>แต่งตั้งคณะกรรมการระดับภาค/จังหวัด เพื่อ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ดำเนินการประชาสัมพันธ์ โดยเชิญผู้นำในการเป็นต้นแบบ (Presenter) ขับขี่รถจักรยานยนต์ 2) อบรมสัมมนาครูแม่ไก่ 3) ลงนาม MOU ความร่วมมือระหว่างหัวหน้าหน่วยของตำรวจทั้งระดับจังหวัดและสถานีตำรวจ

ขั้นตอนมาตรการ	
<p>1 พค. - 31 สค. 59 (4 เดือน)</p>	<p>ดำเนินมาตรการประชาสัมพันธ์</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ทุก สภ.ในสังกัด ภ.จว.พังงา ดำเนินการจัดทำ MOU กับหัวหน้าส่วนราชการ ภาครัฐ เอกชน ผู้นำองค์กร และผู้นำชุมชนพร้อมทั้งประชาสัมพันธ์ในพื้นที่ บรรยายให้ความรู้เกี่ยวกับข้อกฎหมาย โทษและผลของการไม่สวมหมวกนิรภัย สรุปจำนวนหน่วยงานที่ร่วมลงนาม MOU 311 หน่วยงาน แบ่งเป็น ภาครัฐ 148 หน่วยงาน ภาคเอกชน 66 หน่วยงาน ท้องถิ่น 43 หน่วยงาน ชุมชน 54 หน่วยงาน จำนวนคนที่ผ่านการอบรม 15,562 คน 2) ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆจัดทำป้ายโฆษณา ตีตรถยนต์สายตรวจ, ป้ายโฆษณา และสื่อสารมวลชน 3) ติดป้ายผู้นำเป็นแบบอย่างในการใช้หมวกนิรภัย
<p>1 กย. - 31 ธค. 59 (4 เดือน)</p>	<p>ดำเนินการบังคับใช้กฎหมาย</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) จับคนขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย โดยเปรียบเทียบปรับ สูงสุดตามกฎหมายกำหนด 2) จับคนซ้อนท้ายที่ไม่สวมหมวกนิรภัย โดยไม่เปรียบเทียบปรับ แต่ออกใบนัดให้ไปชมภาพยนตร์ที่มีเนื้อหาในการรณรงค์สร้างจิตสำนึก 3) กรณีผู้กระทำความผิดไม่สวมหมวกทั้งผู้ขับขี่และซ้อนท้าย เป็นบุคลากรในองค์กรที่ร่วมลงนามความร่วมมือ จะส่งรายงานไปยังองค์กรเพื่อใช้มาตรการทางการปกครองและส่งผลกลับเพื่อบันทึกข้อมูล

	4) ประกาศบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังในวันที่ 1 มกราคม 2560 ทั้งจับ/ปรับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ (ขี่/ซ้อนท้าย) ในอัตราสูงสุดตามกฎหมาย
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

ประเมินผลการดำเนินงาน (เปรียบเทียบก่อน-หลังดำเนินการ มาตรการเข้มข้น) รายละเอียดดังนี้

ลำดับ	สภ.	คนขับ/คน เปรียบเทียบปรับ		คนซ้อนท้าย/คน (ปรับเปลี่ยนพฤติกรรม)	
		1 กย. – 31 ธค. 59	1 มค. – 30 มิย. 60	1 กย. – 31 ธค. 59	1 มค. – 30 มิย. 60
1	เมืองพังงา	690	245	83	1
2	ตะกั่วป่า	306	332	37	0
3	ตะกั่วทุ่ง	260	152	39	0
4	ทับปุด	160	109	83	0
5	ท้ายเหมือง	286	302	5	0
6	คุระบุรี	212	148	27	1
7	กะปง	34	20	24	0
8	เกาะยาว	215	127	49	8
9	เขาหลัก	211	253	13	0
10	โคกกลอย	388	336	9	2
11	ทุ่งคาโงก	112	119	23	0
12	ตลาดใหญ่	234	290	0	3
รวม		3,148	2,433	382	15

ผลการดำเนินงานตามมาตรการดังกล่าว ประชาชนผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์สวมใส่หมวกนิรภัยมีจำนวนเพิ่มขึ้นซึ่งเกิดจากปัจจัยความสำเร็จ คือ การได้รับความร่วมมือจาก 4 ภาคส่วน ทั้งภาครัฐ เอกชน

ท้องถิ่น และชุมชน ในรูปแบบการทำข้อตกลงร่วม ทำให้เกิดการขับเคลื่อนโครงการไปด้วยกันอย่างมีประสิทธิภาพ การเข้ามามีส่วนร่วมของสื่ออย่างต่อเนื่อง รวมทั้งการใช้สื่อที่หลากหลายสามารถเข้าถึงคนได้ทุกกลุ่มและทุกเวลา ความชัดเจนของโครงการ และความง่ายในการนำสู่การปฏิบัติของพื้นที่ครูแม่ไก่ และเจ้าหน้าที่จราจรทุกนาย ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเข้มแข็ง รวมถึงประชาชนในพื้นที่ ต่างให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี

จุดแข็งของพื้นที่ เพราะทุกภาคส่วนในจังหวัดพังงา ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคท้องถิ่น และภาคชุมชน ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี ความเข้มแข็งของวิทยากรครูแม่ไก่ ในการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ต่างๆ สุดท้ายเพราะจังหวัดพังงา เป็นจังหวัดเล็กๆ ประชาชนส่วนใหญ่เป็นคนจิตใจดีพร้อมที่จะให้ความร่วมมือและปฏิบัติตามกฎหมาย อย่างไรก็ตาม จังหวัดพังงายังมีจุดอ่อนเนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีฝนตกชุกตลอดทั้งปี พื้นที่เป็นโค้งลาดชัน ผิวทางชำรุดเสียหายเนื่องจากน้ำกัดเซาะ ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุยังคงมีสูงชัน รวมถึงการตั้งด่านเป็นไปอย่างไม่สม่ำเสมอและประชาชนมองว่าการตั้งด่านหรือการจับกุมทำโดยไม่ชอบ จึงเป็นที่มาของการนโยบายการตั้งด่านแบบเป็นทางการ ส่งผลให้การจับกุมมีสถิติลดลง เพราะเมื่อประชาชนทราบว่ามีการตั้งด่านแบบเป็นทางการจึงมักหลบเลี่ยงประกอบกับจำนวนพนักงานจราจรน้อย

แนวทางในการขยายผล คือเพิ่มมาตรการและกวดขันในกลุ่มที่ยังมีการสวมหมวกนิรภัยน้อย คือกลุ่มผู้ซ้อนท้าย และในกลุ่มเด็กควรมีการถอดบทเรียนพื้นที่ที่ประสบความสำเร็จสูง เทียบกับพื้นที่ที่ยังไม่สามารถดำเนินการได้ตามวัตถุประสงค์ และจำเป็นต้องขับเคลื่อนโครงการ/กิจกรรมต่อเนื่องและยั่งยืน

ข้อเสนอแนะจากพื้นที่

1) เสนอให้ขยายช่วงประชาสัมพันธ์จากสี่เดือนเป็นหกเดือน ในกรณีพังงา สี่เดือนคงพอเพราะจังหวัดพังงามีทุนเดิม แต่สำหรับจังหวัดอื่นอาจ

จะลำบาก

2) จังหวัดอื่นสามารถนำโมเดลพังงาไปขยายผลและนำไปปรับเป็น บทเรียนเฉพาะของจังหวัดตนเอง

3) มีการนัดทำ MOU ว่าผู้ที่กระทำผิดเช่นยินยอมให้นำบทเรียน ที่เกิดกับตนเองไปเป็นโมเดล ป้องกันปัญหาตำรวจถูกถ่ายคลิป เพราะ ปัจจุบันเด็กวัยรุ่นมีความก้าวร้าวเพิ่มมากขึ้น

4) ตัวอย่างการดำเนินงานของ สภ.เขาหลัก น่าสนใจตรงบริบท ที่จะแตกต่างจากโรงพักอื่น คือเข้าไปหาผู้ประกอบการรถเช่า และโรงแรม ทำใบขอความร่วมมือที่ภาษามีการทำ MOU ครอบคลุมทั้งพื้นที่ โดยทยอย ทำ ซึ่งจะวางแผนจัดกลุ่มผู้ประกอบการ โดยเข้าไปคุยก่อนให้ตระหนักถึง ความสำคัญ พอทุกภาคส่วนเห็นด้วยกับโครงการนี้ ก็จะขับเคลื่อนต่อก่อนจัดอบรมและประชุม+MOU ในวันเดียวกัน บทเรียนการดำเนินงานก่อนหน้า ช่วงแรก เป็นการทำงานแบบ one way แต่ไม่ได้ทำแบบ two way เมื่อตำรวจภูธรภาค 8 มีการขับเคลื่อนโครงการ พร้อมแนวทางขั้นตอน การดำเนินงาน (เตรียมพร้อม ตักเตือน บังคับใช้กฎหมาย 100%) ประกอบกับ มีจุดเชื่อมหรือข้อต่อคือหัวหน้าหน่วยงานในการทำหน้าที่ครูแม่ไก่เพิ่ม ทำให้ การดำเนินงานของ สภ.เขาหลักประสบความสำเร็จ

5) ตัวอย่างการดำเนินงานของ สภ.เมือง เน้นเสริมเรื่องการทำให้ หัวหน้าให้ความสำคัญ ด้านฝ่ายปกครอง คือนายอำเภอ เจ้าหน้าที่ตำรวจ จะทำเรื่องแจ้งให้ทราบเข้าไปก่อน (คุณนอกรอบกับนายอำเภอ) ก่อนเข้า ประชุมกับนายอำเภออย่างเป็นทางการ

6) ที่ผ่านมา ดำเนินงานตามคำสั่งของผู้บังคับบัญชา โดยความเป็นจริงไม่มีงบประมาณ แต่อำนาจของเจ้าหน้าที่ตำรวจและภาคีเครือข่ายต่างๆ ที่ช่วยกัน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน หัวหน้าส่วนราชการ ชุมชน ท้องถิ่น ที่ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี จนสามารถดำเนินงานโครงการนี้ได้สำเร็จในระดับหนึ่ง ส่วนผลการดำเนินงานเมื่อสิ้นสุดโครงการคงต้องรอประเมินในช่วงท้าย

เนื่องจากขณะนี้อยู่ระหว่างขั้นตอนบังคับใช้กฎหมาย

7) การดำเนินงานให้ประสบความสำเร็จ 100% ต้องทำควบคู่ระหว่างประชาสัมพันธ์ (จับและนำมาอบรมเพื่อสื่อให้เห็นความสำคัญ ผลได้ผลเสียเป็นอย่างไร สูญเสียมากเท่าไรในแต่ละปี) และขอความร่วมมือจากทุกภาคี และต้องทำต่อเนื่อง ผนวกด้วยการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด แต่ก็ต้องยอมรับว่าคงไม่ได้ 100%

