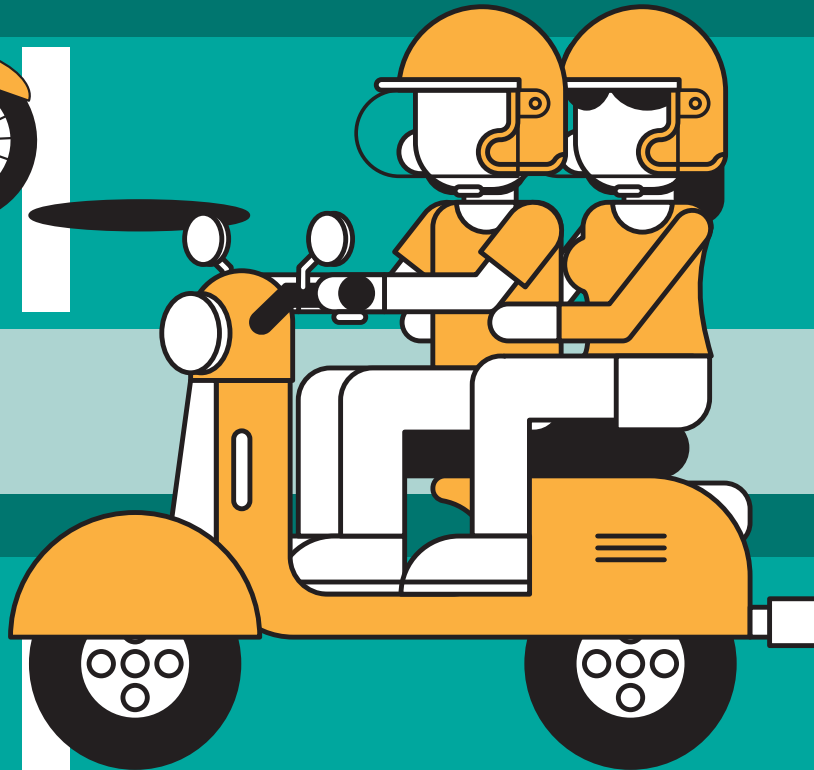
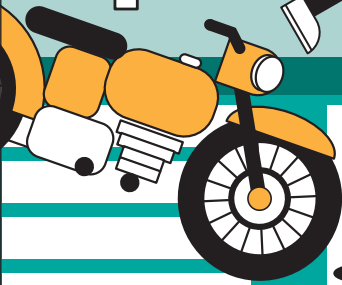


องค์ความรู้การพัฒนาเทคโนโลยี
การดำเนินงาน การจัดการ
ความปลอดภัย
ทางถนน
ด้วย 5ส. 5ช.



องค์ความรู้การพัฒนากลไก
การดำเนินงาน การจัดการ
ความปลอดภัย
ทางถนน
ด้วย 5ส. 5ช.



กิตติกรรม ประกาศ

การถอดบทเรียนองค์ความรู้กลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนจากพื้นที่ต่างๆ ด้วย 5ส. 5ช. ครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อค้นหาบทเรียนที่เป็นปัจจัยนำไปสู่ความสำเร็จและข้อจำกัดที่เกิดขึ้น อันจะเป็นประโยชน์ต่อผู้บริหารและทีมปฏิบัติการในระดับส่วนกลางและในระดับชุมชนในการนำไปประยุกต์ใช้กับ 5ส. 5ช. เพื่อให้เกิดการบริหารจัดการและการพัฒนาขีดความสามารถของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการและความเป็นเจ้าของ อันจะทำให้ผลการดำเนินงานเกิดประสิทธิภาพ ประชาชนสามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและสิ่งแวดล้อมที่เอื้อต่อความปลอดภัยทางถนนอย่างเหมาะสมยั่งยืน

ทีมงานถอดบทเรียนขอขอบพระคุณ ผู้อำนวยการสำนักสนับสนุนการป้องกันปัจจัยเสี่ยงทางสังคม และผู้ประสานงาน ผู้อำนวยการศูนย์เรียนรู้สุภาพะ และผู้ประสานงาน สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) รวมทั้งศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) และแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุระดับจังหวัด (สอจร.) ที่ได้กรุณาให้คำปรึกษา รวมทั้งเสนอแนะเรื่องรูปแบบและวิธีการสังเคราะห์บทเรียน พร้อมทั้งให้ข้อมูลที่สำคัญต่อการพัฒนากรอบแนวคิดในการสังเคราะห์บทเรียนครั้งนี้

ขอขอบคุณ ผู้ประกอบการโรงงาน ร้านค้า เจ้าหน้าที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เจ้าหน้าที่ของ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด (บริษัทกลาง) เจ้าหน้าที่ของโรงพยาบาลชุมชน โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล เจ้าหน้าที่ของสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ แขวงทางหลวงจังหวัด เจ้าหน้าที่เรือนจำ สำนักงานขนส่งจังหวัด/อำเภอ สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษา ครู/นักเรียนในโรงเรียน

และประชาชนในอำเภอเขาสวนกวางจังหวัดขอนแก่น, อำเภอน้ำพอง จังหวัด
ขอนแก่น, อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู, อำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ,
อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา, อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี และอำเภอ
สังขะ จังหวัดสุรินทร์ ที่ได้ช่วยให้ข้อมูลและอำนวยความสะดวกในการจัดเตรียม
ข้อมูล เอกสารรายงานต่างๆ เพื่อประกอบการสังเคราะห์บทเรียนจากพื้นที่
: วิธีการใช้ 5ส. 5ช. เพื่อการพัฒนาการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนน

ขอขอบคุณผู้ประสานงาน/พี่เลี้ยง (สอจร.) ในจังหวัดขอนแก่น
จังหวัดนครราชสีมา และจังหวัดชลบุรี ที่ได้สละเวลาอันมีค่าในการให้
ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินงานกับทีมสังเคราะห์บทเรียนจากพื้นที่ : วิธีการ
ประยุกต์ 5ส. 5ช. เพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนที่ได้เสียสละเวลามา
ร่วมกันให้ข้อมูลเพิ่มเติมกับทีมงานสังเคราะห์บทเรียนครั้งนี้ จนทำให้ข้อมูล
มีความครบถ้วนสมบูรณ์ในเวลาจำกัด และได้สารสนเทศอันเป็นประโยชน์ต่อ
การนำเสนอแนวทางการดำเนินงาน และเป็นข้อมูลที่เอื้อต่อการพัฒนาเครื่องมือ
สำหรับการดำเนินงานในพื้นที่ อันจะช่วยในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของ
ประชาชนไปสู่การสร้างความปลอดภัยทางถนนในสังคมไทย

ทั้งนี้ หากมีข้อผิดพลาดประการใด ขออภัยไว้ ณ ที่นี้ด้วย

ทีมงานสังเคราะห์บทเรียน

4 ตุลาคม 2560

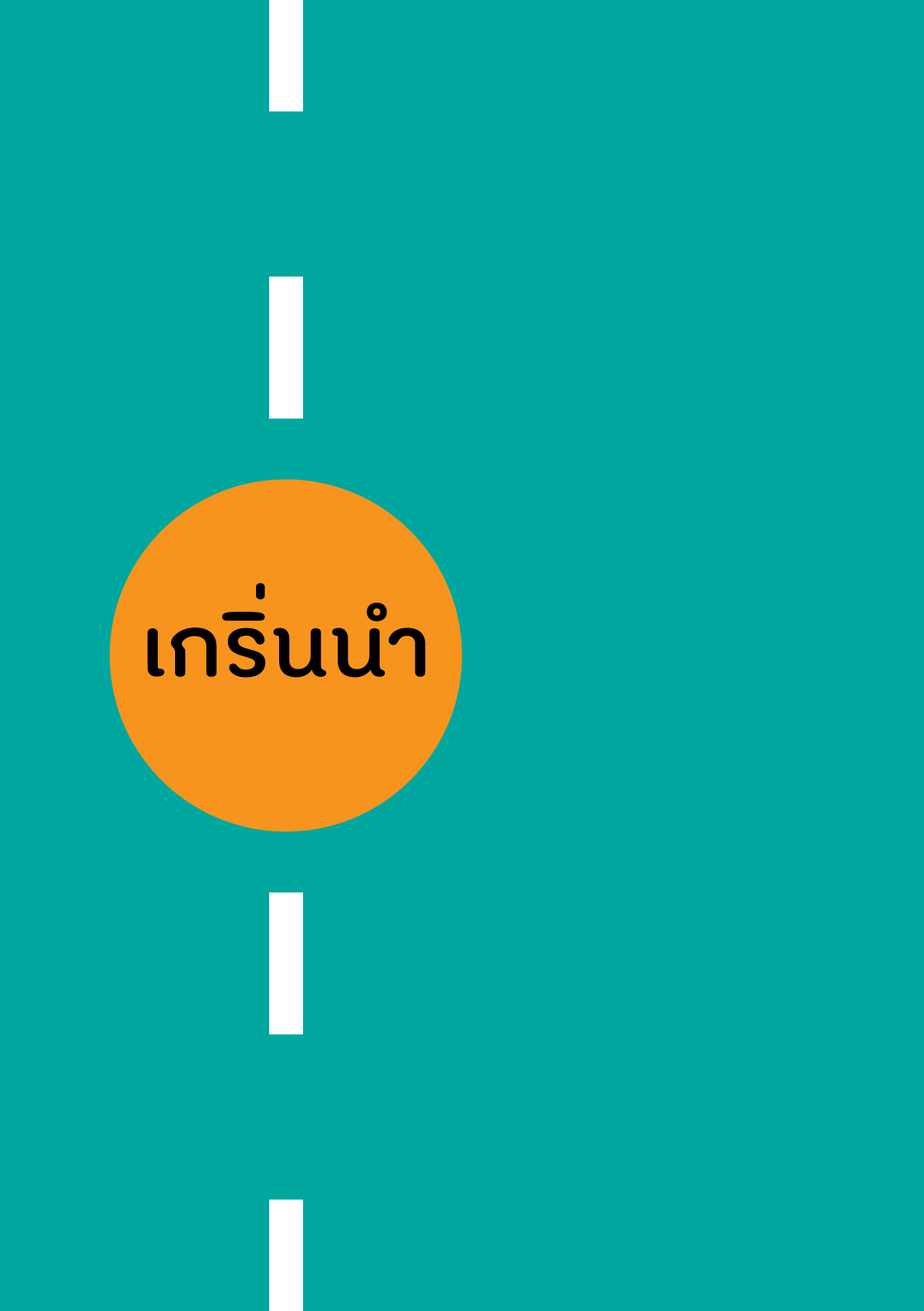
สารบัญ

กิตติกรรมประกาศ	02
เกริ่นนำ	06
รู้จัก 5ส. 5ช.	12
• วิธีการสังเคราะห์บทเรียน	23
• วิธีการดำเนินงาน	23
บทเรียนจากพื้นที่ดำเนินการ : ชุดความรู้เพื่อการเปลี่ยนแปลง	26
• กรณีศึกษาสถานประกอบการ/โรงงาน	28
• กรณีศึกษาอำเภอเขาสนวงวาง จังหวัดขอนแก่น	42
• กรณีศึกษาอำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น	54
• กรณีศึกษาอำเภอสหัสขันธ์ จังหวัดสุรินทร์	72
• กรณีศึกษาอำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา	92

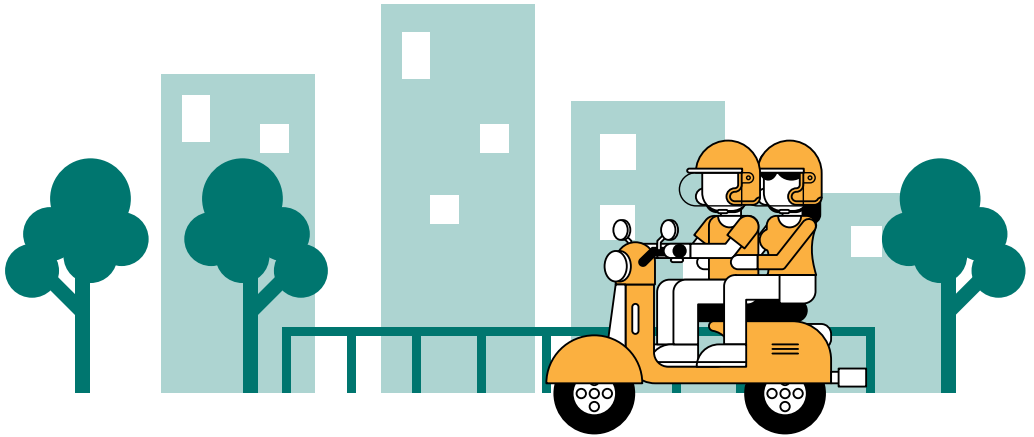
สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

108

- สรุปบทเรียนจากการประยุกต์ใช้ 5ส. 5ช. 110
- สิ่งดีๆ ที่มีอยู่ในการใช้ 5ส. 5ช. ของกรณีศึกษา 121
- สิ่งดีๆ ที่หายไปในการใช้ 5ส. 5ช. ของกรณีศึกษา 130
- ปัจจัยที่ช่วยให้การนำ 5ส. 5ช. ไปสู่ความสำเร็จ 132
- ข้อเสนอแนะต่อการขยายผลเพื่อการเปลี่ยนแปลง 135

The image features a solid teal background. A vertical dashed line, composed of four white rectangular segments, runs down the center of the frame. In the middle of this line is a large, solid orange circle. Inside this circle, the Thai word 'เกริ่นนำ' (Gri-ná) is written in a black, sans-serif font. The word is centered both horizontally and vertically within the circle.

เกริ่นนำ

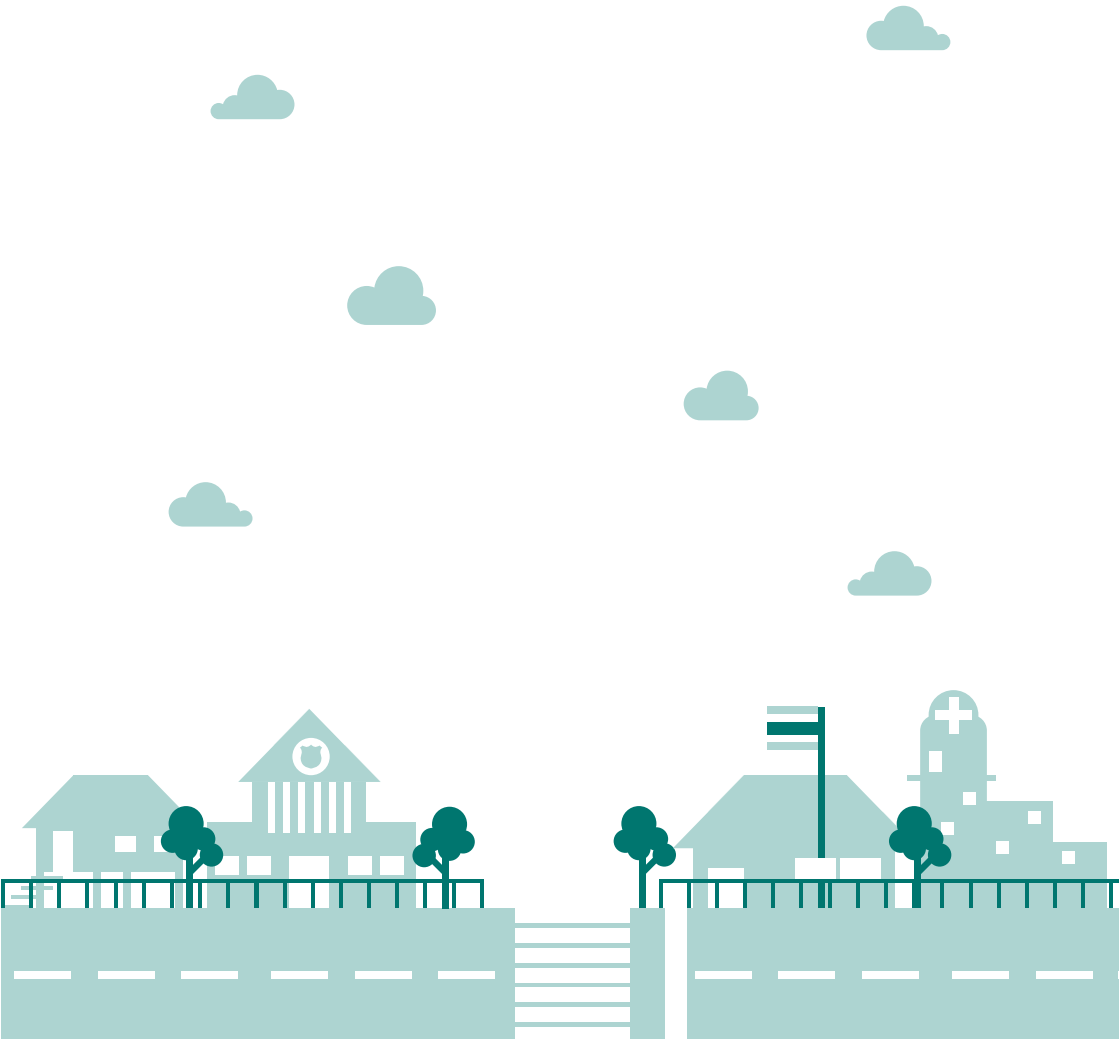


ความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุทางถนน เป็นปัญหาสำคัญของหลายประเทศทั่วโลก รวมถึง**ประเทศไทยที่มีแนวโน้มการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุสูงขึ้นจนติดอันดับ 2 ของโลก** หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกระดับต่างมีความพยายามที่จะหาแนวทางในการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวกันอย่างจริงจัง ซึ่งประเทศไทยได้ร่วมลงนามในปฏิญญาอาแลบานบาตอร์ และมีมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 เห็นชอบให้ปี 2554–2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี 2563 โดยมีศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเป็นหน่วยงานหลักบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานและผู้ที่เกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนงานดังกล่าว

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ได้ให้การสนับสนุนการดำเนินงานของภาคีเครือข่ายเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่อง อาทิ แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด (สอจร.) ตั้งแต่ปี 2548 ถึงปัจจุบัน และสร้างการเรียนรู้รวมทั้งขยายเครือข่ายการทำงานไปทุกจังหวัดของประเทศไทย เกิดการประสานงานร่วมกับภาคีเครือข่ายในแนวราบของทีมทำงานทั้งในระดับจังหวัดและอำเภอ โดยมีการกำกับและเสริมการทำงานจากทีมพี่เลี้ยงระดับภูมิภาค รวมถึงสนับสนุนภาคีเครือข่ายที่ทำงานด้านวิชาการส่งผลให้เกิดกระบวนการทำงานที่เอื้อต่อการลดการเจ็บป่วยและตายของประชาชนในหลายจังหวัด

ในการดำเนินงานข้างต้นยังมีจุดเรียนรู้มากมาย รวมทั้ง**เกิดต้นแบบ/แนวทางการดำเนินงานเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนโดยใช้ 5ส. 5ช.** ศูนย์เรียนรู้สுகภาวะ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) จึงตระหนักถึงความสำคัญในการถอดบทเรียนผลการดำเนินงานเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนเหล่านี้โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อค้นหาปัจจัยที่นำไปสู่ความสำเร็จและข้อจำกัดในการดำเนินงานการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนสำหรับนำไปประยุกต์ใช้ในพื้นที่ปฏิบัติการต่อไป รวมถึงค้นหาบทเรียน/แนวทางการดำเนินงานที่เป็นประโยชน์ต่อการสร้างพลังเชิงบวก ให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยทางถนน

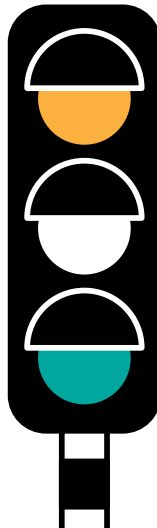
การถอดบทเรียนจากพื้นที่ดำเนินงานจำนวน 5 แห่งนี้ ผู้ที่สนใจจะได้ชุดความรู้ที่สามารถนำไปประยุกต์ใช้เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากหน่วยงานต่างๆ เช่น สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) สถานประกอบการ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สถานีตำรวจจราจร สำนักงานสาธารณสุขอำเภอ โรงพยาบาล บริษัทกลาง สำนักงานขนส่งจังหวัด/อำเภอ แขวงทางหลวงจังหวัด และสามารถเลือกใช้แนวทางการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่เอื้อต่อการลดอุบัติเหตุไปขยายผลในพื้นที่อื่นๆ ได้



ขอบเขตของการสังเคราะห์บทเรียน

- 1 กรอบเวลาการดำเนินงานสังเคราะห์บทเรียน เป็นช่วงเวลาภายหลังที่สิ้นสุดการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของพื้นที่ดำเนินการ ในอำเภอเขาสวนกวาง จังหวัดขอนแก่น, อำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น, อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู, อำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ, อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา, อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี และอำเภอสังขะ จังหวัดสุรินทร์
- 2 เกณฑ์การคัดเลือกพื้นที่ดำเนินการ เพื่อการสังเคราะห์บทเรียนครั้งนี้ประกอบด้วย
 - เป็นพื้นที่ที่ได้รับการสนับสนุนงบประมาณจาก สสส. เพื่อการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่/ชุมชน
 - เป็นพื้นที่ที่ผ่านการพิจารณาและถูกคัดเลือกให้เป็นพื้นที่ตัวอย่างในการประยุกต์ใช้ 5ส. 5ช. จากแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุระดับจังหวัด (สอจร.) และศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)
 - เป็นพื้นที่ซึ่งตัวแทนจากหน่วยงานที่เข้าร่วมขับเคลื่อนงานป้องกันและแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนนมีความยินดีให้ข้อมูลที่สะท้อนกระบวนการ ผลผลิต และผลลัพธ์อันสืบเนื่องจากการดำเนินงานและการประยุกต์ใช้ 5ส. 5ช. สำหรับสร้างความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่
- 3 แหล่งข้อมูล ประกอบด้วยข้อมูลเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอเขาสวนกวาง จังหวัดขอนแก่น, อำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น, อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู, อำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ, อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา, อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี และอำเภอสังขะ จังหวัดสุรินทร์

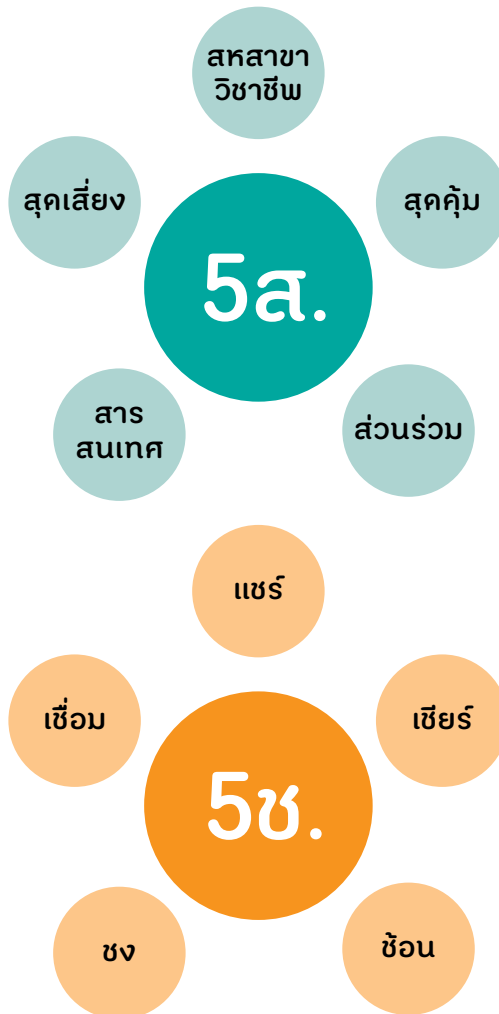
- 4 กลุ่มผู้ให้ข้อมูลที่ใช้ในโครงการสังเคราะห์บทเรียน ได้แก่
 - พี่เลี้ยง/ผู้ประสานงานของแผนงานสนับสนุนการป้องกันและแก้ไขปัญหอบุติเหตุจราจรในจังหวัดชลบุรี จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดนครราชสีมา
 - ทีมปฏิบัติการในพื้นที่ ได้แก่ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น สถานประกอบการ เทศบาลและชุมชนระดับหมู่บ้าน รวมทั้งประชาชนในพื้นที่ของอำเภอเขาสมบกวง จังหวัดขอนแก่น, อำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น, อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู, อำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ, อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา, อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี และอำเภอสังขะ จังหวัดสุรินทร์
- 5 ประเด็นที่ใช้ในการสังเคราะห์บทเรียน ประกอบด้วย กระบวนการนำ 5ส. 5ข. ไปสู่การดำเนินงานสำหรับสร้างความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่
- 6 ข้อจำกัดในการสังเคราะห์บทเรียนคือ ไม่สามารถนำเสนอบทเรียนที่เกิดจากการดำเนินงานในพื้นที่ดำเนินการได้ทั้ง 76 จังหวัด



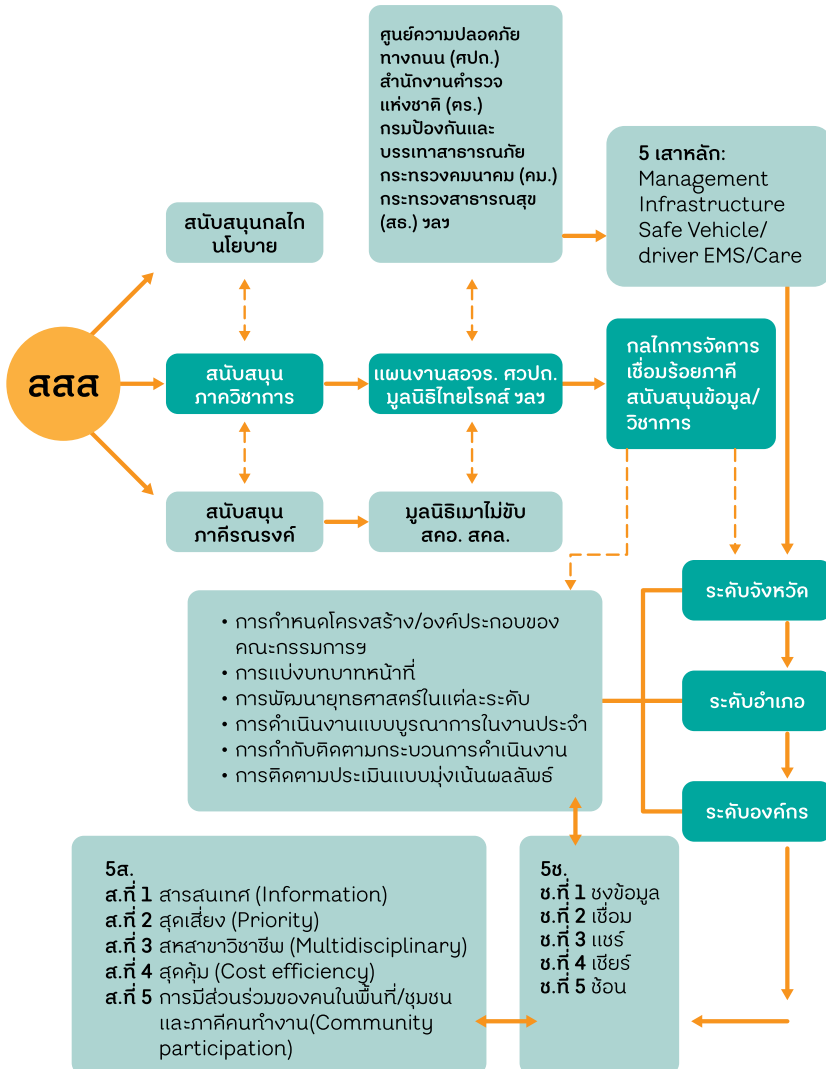
รู้จัก
เครื่องมือสำคัญ
5ส. 5ช.

เครื่องมือการดำเนินงานป้องกัน อุบัติเหตุจราจร

สำหรับการดำเนินงานเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน และปรับเปลี่ยน
พฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนนในพื้นที่



แนวคิดของการสังเคราะห์บทเรียน เกี่ยวกับ 5ส. 5ช.



จากแผนภาพ สืบเนื่องจากการดำเนินงานของหน่วยงานที่เป็นภาคีเครือข่ายของ สสส. ประกอบด้วย หน่วยงานภาครัฐที่มีบทบาทผลักดันนโยบายในระดับชาติ ได้แก่ ศูนย์ความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงคมนาคม สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกระทรวงสาธารณสุข เป็นต้น แล้วยังมีภาคีเครือข่ายการดำเนินงานด้านวิชาการและการจัดการเพื่อการสร้างความปลอดภัยทางถนน อันได้แก่ ศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) คณะทำงานสนับสนุนการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาคือความปลอดภัยทางถนน สอจร. มูลนิธิไทยโรดส์ สถาบันการศึกษา ฯลฯ ซึ่งภาคีเครือข่ายดังกล่าวมีบทบาทขับเคลื่อนงานวิชาการ รวมทั้งพัฒนากลไกจัดการป้องกัน/แก้ไขปัญหาคือการเกิดอุบัติเหตุในจังหวัด/พื้นที่ อันนำไปสู่การเชื่อมร้อยภาคีเครือข่ายในระดับจังหวัด ระดับอำเภอ และระดับองค์กรให้เป็นรูปธรรม โดยใช้กระบวนการ 5ส. 5 ช. เพื่อการยกระดับผลการดำเนินงานในแต่ละพื้นที่ดังนี้

กระบวนการใช้ 5ส. เพื่อการยกระดับผลการดำเนินงาน

ส 1 สารสนเทศ (Information)

เป็นการเก็บรวบรวม วิเคราะห์ข้อมูล และการประมวลผลข้อมูลที่เกี่ยวข้อง
กับการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขสาเหตุของปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่ อาทิ

- คนที่ใช้รถ/ประสบเหตุเป็นใคร (เพศ อายุ อาชีพ ระดับความรุนแรง)
- สภาพรถที่เกิดอุบัติเหตุเป็นอย่างไร (รถจักรยานยนต์ รถยนต์ รถบรรทุก

รถอีแต๋น)

- ถนนมีสภาพเป็นอย่างไร (ทางโค้ง หักศอก ทางแยก จุดเชื่อมระหว่าง
ถนนชุมชนกับถนนทางหลวง พื้นที่ถนนชำรุด หรือมีสิ่งบดบังวิสัยทัศน์ของ
ผู้ใช้รถใช้ถนน)

- เวลาที่เกิดเหตุ อาทิ ช่วงเวลาของการเกิดเหตุ สภาพอากาศ เป็นต้น

ส 2 สุดเสียง (Priority)

เป็นการระบุความเสี่ยง/เลือกจากสาเหตุที่สำคัญโดยการจัดลำดับสาเหตุของ
ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมของคน รถ หรือถนน ทั้งในส่วนของจุดเสี่ยง
พฤติกรรมเสี่ยง หรือยานพาหนะที่เสี่ยง ทั้งนี้เลือกความเสี่ยงสูงมาดำเนินการ
ก่อน

ส 3 สาขาวิชาชีพ (Multidisciplinary)

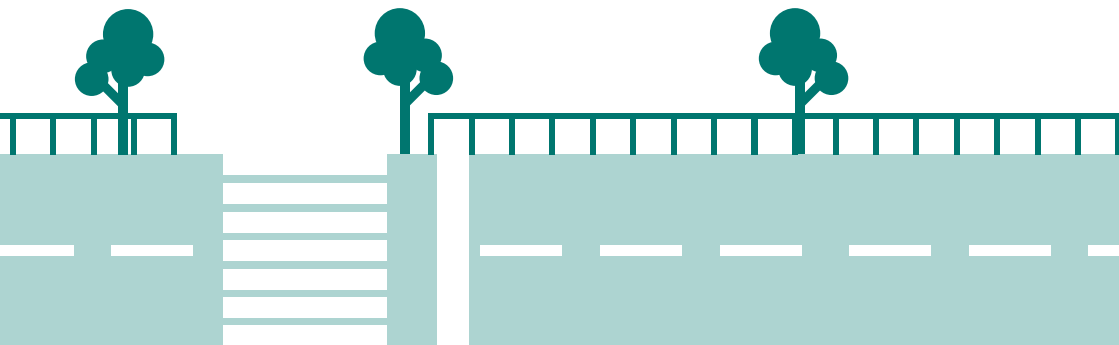
เป็นการเชื่อมโยงภาคีเครือข่ายหน่วยงาน/ตัวแทนที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน เช่น หัวหน้าหน่วยงาน/ผู้รับผิดชอบหน่วยงานในระดับจังหวัด อำเภอ โรงพยาบาล ตำรวจ แขวงทางหลวง สำนักงานขนส่ง มูลนิธิ กู้ชีพ/กู้ภัย อปพร. โรงเรียน วัด และแกนนำชุมชนมาช่วยกันเลือกปัญหาที่ได้มีการจัดลำดับความสำคัญ และแสวงหาแนวทางแก้ไขปัญหา

ส 4 สดคุ้ม (Cost efficiency)

เป็นการเลือกมาตรการที่ทำแล้วสามารถแก้ไขปัญหาได้จริง มีความคุ้มค่า และเกิดความยั่งยืน ซึ่งส่วนใหญ่ใช้มาตรการชุมชน มาตรการองค์กร โดยมีแนวคิดในการจัดการความปลอดภัยทางถนน 5E ได้แก่ Evaluation (การประเมิน/เก็บรวบรวมข้อมูล/มีระบบข้อมูลเฝ้าระวัง) Engineering (การจัดการด้านวิศวกรรมจราจรให้ถนน/สิ่งแวดล้อมช่วยกำกับพฤติกรรมคน) Education (การสื่อสาร/ให้ความรู้เพื่อสร้างความตระหนักกระแสสังคม) Enforcement (การบังคับใช้กฎหมาย ทั้งกับตัวบุคคลและระบบดูแล) และ EMS (การพัฒนากระบวนการดูแลช่วยเหลือผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ)

๑.๑ การมีส่วนร่วมของคนในพื้นที่/ชุมชนและภาคีคนทำงาน (Community participation)

เป็นการจัดการเพื่อความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ ซึ่งจำเป็นต้องอาศัยการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐ เอกชน และภาคประชาสังคม เป็นสำคัญ ทั้งนี้ สามารถแบ่งกระบวนการมีส่วนร่วมออกเป็น 4 ระดับ ได้แก่ 1) ร่วมคิด/ร่วมวางแผน 2) ร่วมลงทุน/ลงมือปฏิบัติ 3) ร่วมติดตามประเมินผล และ 4) ร่วมรับผลประโยชน์



กระบวนการใช้ 5ช. เพื่อการยกระดับผลการดำเนินงาน

ช 1 ชงข้อมูล

เป็นการเลือกข้อมูล/ความรู้สำหรับการป้องกันและแก้ไขปัญหาคความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่

ช 2 เชื่อม

เป็นการเชื่อมโยงภาคีเครือข่าย/หน่วยงาน/ตัวแทนที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน เช่น หัวหน้าหน่วยงาน/ผู้รับผิดชอบหน่วยงานในระดับจังหวัดอำเภอ โรงพยาบาล ตำรวจ แขวงทางหลวง สำนักงานขนส่งมูลนิธิกุศล/กุศล อปพร. โรงเรียน วัด และแกนนำชุมชนมาช่วยกันดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่

ช 3 แสร

เป็นการแบ่งปันประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่

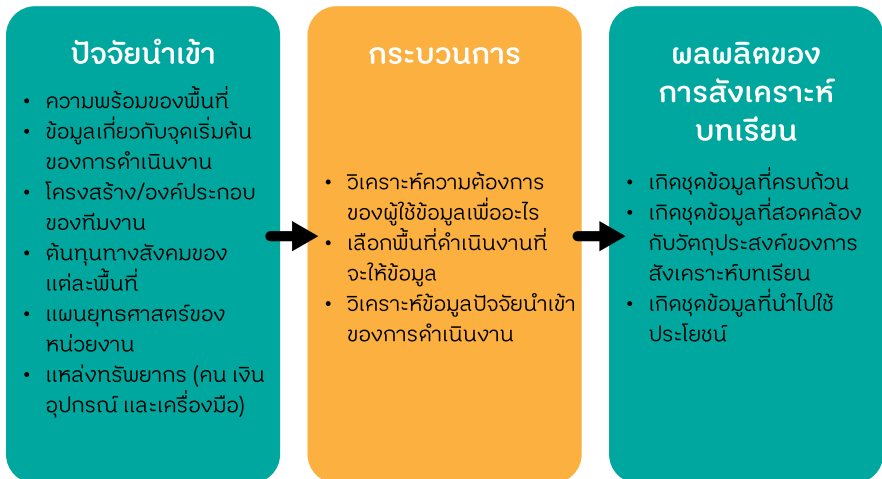
ช 4 เชียร์

เป็นการชื่นชม/ส่งเสริม/ยกย่องชุมชนและภาคีคนทำงานที่ร่วมดำเนินการจัดการจนเกิดความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่

ช 5 ช้อน

เป็นการตักตวงองค์ความรู้ เครื่องมือ ปัจจัยที่เอื้อต่อการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่

การประยุกต์ใช้ 5ส. 5ช. ในพื้นที่ดำเนินงานก็เพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน 3 ระดับ (ระดับจังหวัด ระดับอำเภอ และระดับองค์กร) โดยมีแนวทางปฏิบัติงานผ่านการกำหนดโครงสร้าง/องค์ประกอบของคณะกรรมการ การแบ่งบทบาทหน้าที่ที่ชัดเจน การพัฒนายุทธศาสตร์ในแต่ละระดับ การดำเนินงานแบบบูรณาการในงานประจำ การกำกับการทำงาน การติดตามประเมินแบบเสริมพลัง และการปรับปรุง/ต่อยอด/ขยายผล เพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน โดยมีการกำหนดกรอบการให้ข้อมูลสำหรับผู้เกี่ยวข้องและผู้ทำหน้าที่สังเคราะห์บทเรียนดังแผนภาพด้านล่างนี้



จากแผนภาพได้แสดงกรอบแนวคิดของการสังเคราะห์บทเรียนครั้งนี้
อันประกอบด้วยการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนนตามแนวทางของ
องค์การสหประชาชาติ ได้แก่

- 1) ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย
- 2) ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับชียานพาหนะ
- 3) ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด
- 4) แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง จุดอันตราย
- 5) ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย
- 6) พัฒนาสมรรถนะของผู้ขับขี่ยานพาหนะ
- 7) พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ
- 8) พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนให้มีความเข้มแข็ง

นอกจากนี้ยังวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยแห่งความสำเร็จของการสร้างความปลอดภัยทางถนน ได้แก่

- 1) ความพร้อมของพื้นที่
- 2) ข้อมูลเกี่ยวกับจุดเริ่มต้นของการดำเนินงานนั้นๆ
- 3) โครงสร้าง/องค์ประกอบของทีมงาน
- 4) การแบ่งบทบาทหน้าที่ของทีมงาน
- 5) การแสวงหาต้นทุนทางสังคมของแต่ละพื้นที่
- 6) แผนยุทธศาสตร์ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนั้นๆ และ
- 7) แหล่งทรัพยากรในแต่ละพื้นที่ (คน เงิน อุปกรณ์ และเครื่องมือ)

และมี 5 กิจกรรมหลักสำหรับกระบวนการสังเคราะห์บทเรียน ได้แก่

- 1) การวิเคราะห์ความต้องการของผู้ใช้ข้อมูลจากการสังเคราะห์บทเรียน (เพื่ออะไร)
- 2) เลือกพื้นที่ดำเนินงานที่จะให้ข้อมูลที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการสังเคราะห์บทเรียน
- 3) วิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยนำเข้าของการดำเนินงานเพื่อความปลอดภัยทางถนน
- 4) วิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานและเทคนิคต่างๆ ของทีมงาน
- 5) วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับผลผลิต/ผลลัพธ์ของการดำเนินงาน

นอกจากนี้ผู้สังเคราะห์บทเรียนจำเป็นต้องนำข้อมูลมาประมวลผลเกี่ยวกับผลผลิตอันสืบเนื่องจากการสังเคราะห์บทเรียนที่ช่วยให้ผู้เกี่ยวข้องได้รับประโยชน์จากการสังเคราะห์บทเรียน ประกอบด้วย

- 1) เกิดชุดข้อมูลที่สามารถอธิบายเหตุการณ์นั้นๆ ได้อย่างครบถ้วน
- 2) เกิดชุดข้อมูลที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของผู้ใช้ผลการสังเคราะห์บทเรียน
- 3) เกิดชุดข้อมูลที่นำไปใช้ประโยชน์/ต่อยอดการดำเนินงานที่มีความชัดเจนและเป็นไปได้ในอนาคตต่อไป

วิธีการสังเคราะห์บทเรียน

การสังเคราะห์บทเรียนเพื่อการประยุกต์ใช้ 5ส. 5ช. ครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อ
ทบทวนหรือสรุปประสบการณ์การทำงานที่ผ่านมาในแง่มุมต่างๆ เพื่อให้เห็น
ถึงรายละเอียดของเหตุปัจจัยอันส่งผลต่อความสำเร็จของการประยุกต์ใช้
5ส. 5ช. เพื่อสังเคราะห์ชุดข้อมูล/ความรู้ที่ได้จากการปฏิบัติงาน โดยใช้วิธีการ
สกัดความรู้และประสบการณ์ที่ได้จากกลุ่มคนทำงานซึ่งได้ร่วมการปฏิบัติงาน
พร้อมทั้งวิเคราะห์ข้อมูลรายงานการความก้าวหน้า และบันทึกรายละเอียด
ขั้นตอนการประยุกต์ใช้ 5ส. 5ช.

วิธีการดำเนินงาน

1

วิเคราะห์เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการประยุกต์ใช้ 5ส. 5ช. ได้แก่

- เอกสารเกี่ยวกับ 5ส. 5ช. ของแผนงาน สอจร.
- เอกสารประสบการณ์และบทเรียนในพื้นที่ดำเนินการของแผนงาน สอจร.
- รายงานฉบับสมบูรณ์การประยุกต์ใช้ 5ส. 5ช. ของจังหวัดที่เข้าร่วม
การดำเนินงาน

2

กำหนดเกณฑ์สำหรับใช้คัดเลือกพื้นที่ดำเนินการเพื่อการสังเคราะห์บทเรียน

3

เก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ปฏิบัติงานใน 5 พื้นที่ที่ดำเนินการ ได้แก่ อำเภอเขาสวนกวาง จังหวัดขอนแก่น, อำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น, อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู, อำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ, อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา, อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี และอำเภอสังขะ จังหวัดสุรินทร์

4

การสังเคราะห์ข้อมูลปัจจัยแห่งความสำเร็จและข้อจำกัดจากการใช้ 5ส. 5ช. ในพื้นที่ซึ่งเข้าร่วมโครงการ รวมทั้งกลุ่มประชาชนที่เข้าร่วมการประยุกต์ใช้ 5ส. 5ช. และนำเสนอแนวทางการดำเนินงานและเทคนิคการประยุกต์ใช้ 5ส. 5ช. ของแต่ละพื้นที่ที่มีการใช้กลยุทธ์โดยมีหน่วยงาน/องค์กรจัดจัดการที่แตกต่างกัน เช่น ในสถานประกอบการ องค์กรบริหารส่วนตำบล ศึกษานิตารวจจร และชุมชน

5

ยกกร่างรายงานการสังเคราะห์บทเรียนการประยุกต์ใช้ 5ส. 5ช. โดยแบ่งเนื้อหาออกเป็น 5 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 บทนำ

ส่วนที่ 2 เส้นทางเดินสำหรับการสังเคราะห์บทเรียน

ส่วนที่ 3 วิธีการสังเคราะห์บทเรียนการประยุกต์ใช้ 5ส. 5ช.

ส่วนที่ 4 บทเรียนจากพื้นที่ดำเนินงาน : ชุดความรู้เพื่อการเปลี่ยนแปลง

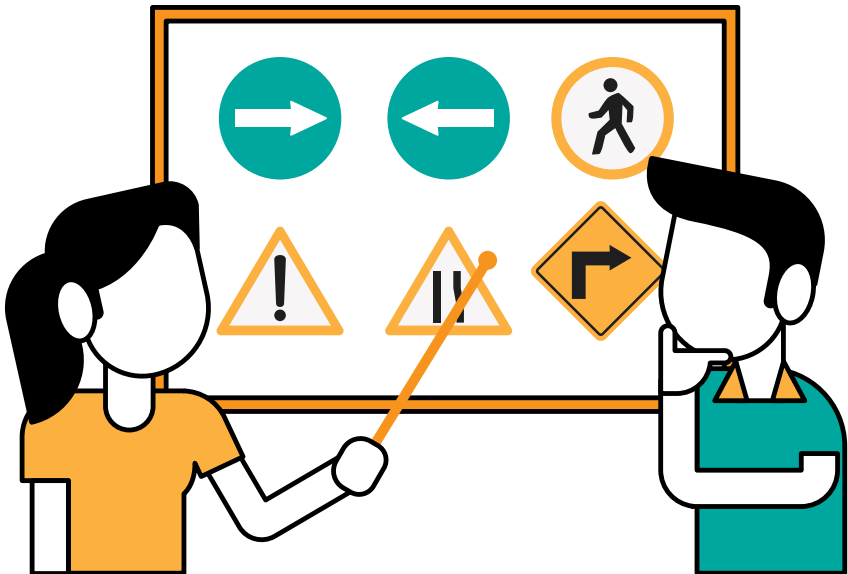
ส่วนที่ 5 สรุป และขยายผลการสร้างความปลอดภัยทางถนน

6

ส่งผลการสังเคราะห์บทเรียน (ฉบับยกร่าง) เพื่อให้ตัวแทนในแต่ละพื้นที่และผู้ทรงคุณวุฒิของแผนงาน สอจร. และ ศวปถ. สอบทานข้อมูล และให้ข้อเสนอแนะต่อการปรับปรุงแก้ไขผลการสังเคราะห์บทเรียน

7

ปรับปรุงแก้ไขผลการสังเคราะห์บทเรียนฉบับสมบูรณ์



บทเรียน
จากพื้นที่
ดำเนินการ

ชุดความรู้
เพื่อการเปลี่ยนแปลง

ส่วนนี้เป็นการสังเคราะห์ข้อมูลปัจจัยแห่งความสำเร็จและข้อจำกัดจากการใช้ 5ส. 5ช. ในพื้นที่ที่ได้คัดเลือกตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้แล้วจำนวน 5 พื้นที่ อันได้แก่

อำเภอเขาสวนกวาง จังหวัดขอนแก่น

อำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น

อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู

อำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ

อำเภอเมือง จังหวัดนครศรีธรรมราช

อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี

และอำเภอสหัส จังหวัดสุรินทร์

โดยแต่ละพื้นที่มีองค์กร/หน่วยจัดการที่แตกต่างกัน



กรณีศึกษา

บริษัท เอส แอนด์ เจ
อินเทอร์เน็ตเซ็นแนล
เอนเตอร์ไพรส์ จำกัด
(มหาชน)

ในอำเภอสรีราชา จังหวัดชลบุรี



“บริษัท เอส แอนด์ เจ อินเตอร์เนชั่นแนล เอนเตอร์ไพรส์ จำกัด (มหาชน) เป็นบริษัทในเครือสหพัฒน์ที่ได้จดทะเบียนแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชน (จำกัด) ในปี 2537 โดยได้ดำเนินธุรกิจรับจ้างผลิตเครื่องสำอางซึ่งมีการส่งมอบผลิตภัณฑ์ให้กับต่างประเทศมากกว่า 27 ประเทศทั่วโลก พนักงานมีจำนวน 2,600 คน และมีกำลังผลิต 16-19 ล้านชิ้นต่อปี อาทิ ผลิตภัณฑ์บำรุงผิว เครื่องสำอางที่ใช้แต่งหน้าของผู้หญิง ฯลฯ สำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่ 115 ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ แขวงทุ่งวัดดอน เขตสาทร กรุงเทพมหานคร แต่มีโรงงานผลิตอยู่ที่อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี พนักงานส่วนใหญ่จึงปฏิบัติงานที่โรงงานในอำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ซึ่งส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ และไม่สวมหมวกนิรภัย และเป็นพนักงานในวัยแรงงานที่เป็นกำลังสำคัญของบริษัท”

(เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของบริษัท เอส แอนด์ เจ อินเตอร์เนชั่นแนล เอนเตอร์ไพรส์ จำกัด (มหาชน) ให้สัมภาษณ์วันที่ 5 กรกฎาคม 2560)

ความเป็นมา

บริษัท เอส แอนด์ เจ อินเตอร์เนชั่นแนล เอนเตอร์ไพรส์ จำกัด (มหาชน) ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยของพนักงานในระดับต้นๆ (Safety First) แต่การเกิดอุบัติเหตุทางถนนของพนักงาน ยังคงเป็นปัญหาสำคัญที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บการสูญเสียของพนักงานในสถานประกอบการและสร้างความสูญเสียต่อรายได้ของสถานประกอบการ ซึ่งผู้ประกอบการส่วนใหญ่ได้ตระหนักถึงความสำคัญของปัญหา จึงทำข้อตกลงร่วมกับนายกรัฐมนตรี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา และหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติว่าด้วยการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนในบริษัท/สถานประกอบการ

(นักทรัพยากรมนุษย์ของบริษัท เอส แอนด์ เจ อินเตอร์เนชั่นแนล เอนเตอร์ไพรส์ จำกัด (มหาชน) ให้สัมภาษณ์ วันที่ 5 กรกฎาคม 2560)

อุบัติเหตุสร้างความเสียหายแก่บริษัท

ในช่วงปี 2558 มีพนักงานขายประสบอุบัติเหตุทางถนนโดยได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะและหมดสติ ทำให้ไม่สามารถมาทำงานได้และเป็นสาเหตุให้ขาดงาน เพราะใช้รถจักรยานยนต์แต่ไม่สวมหมวกนิรภัย เหตุการณ์ดังกล่าวส่งผลกระทบต่อพนักงานขาดรายได้เพราะต้องลาพักงานเป็นเวลา 6 เดือน และส่งผลให้การผลิตสินค้าล่าช้าไม่ได้เป้าหมายที่กำหนด เนื่องจากพนักงานคนดังกล่าวเป็นกำลังสำคัญในการผลิตเครื่องสำอางของบริษัท และโดยเฉพาะในขณะนั้นบริษัท กำลังจะร่วมลงทุนกับบริษัทจากประเทศญี่ปุ่น (Investment Cooperation) เพื่อส่งเสริมการลงทุนและรับการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากประเทศญี่ปุ่นภายใต้เงื่อนไขของการร่วมลงทุนกับต่างประเทศ หากมีพนักงานของบริษัท คนใดคนหนึ่งขาด/ลาพักงานจะส่งผลกระทบต่อบริษัท ได้

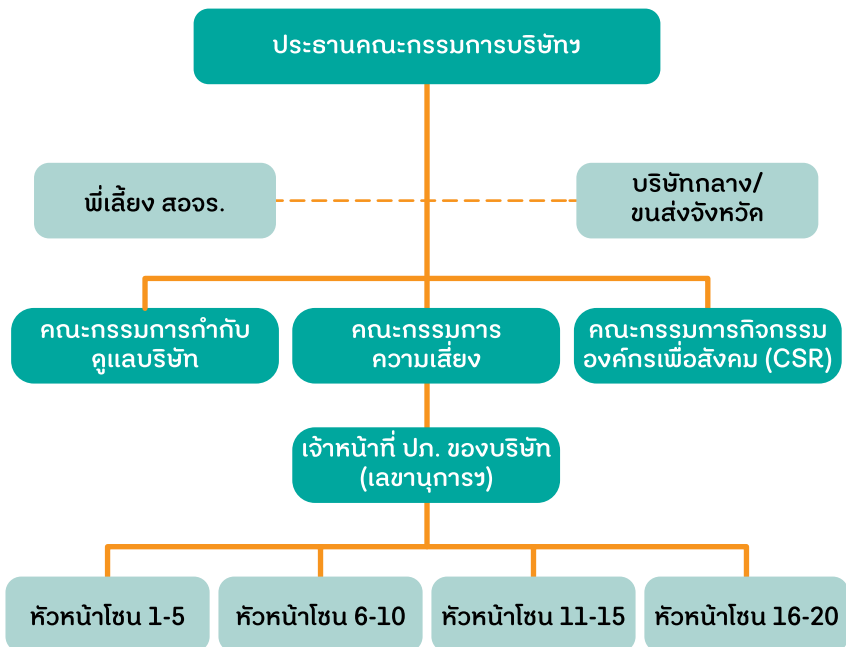


พนักงานร้อยละ 32.8
ของบริษัทใช้รถจักรยานยนต์
และไม่สวมหมวกนิรภัย

บริษัทฯ จึงต้องดำเนินงานด้านความปลอดภัยของสถานประกอบการให้ได้มาตรฐานทุกมาตรฐานซึ่งครอบคลุมถึงความปลอดภัยทางถนนของพนักงานในระหว่างเดินทางจากที่พักไปยังโรงงานด้วย

ดังนั้น เมื่อพีเลียงจากแผนงาน สอจร. มาชักชวนให้เข้าร่วมการดำเนินงาน เรื่องความปลอดภัยทางถนน ประธานคณะกรรมการบริษัท จึงมีความยินดี เข้าร่วมการดำเนินงานกับ สอจร. โดยมีการดำเนินโครงการสร้างมาตรการ องค์กรในการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100% ร่วมกับพีเลียงของแผนงาน สอจร. ในพื้นที่ รวมทั้งมีการทำ MOU ร่วมกับนายกรัฐมนตรื (พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา) และหลังจากนั้นบริษัท ก็ได้พัฒนากลไกการขับเคลื่อนโครงการ สร้างมาตรการองค์กรในการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100% ตามแผนภาพนี้

โครงสร้างดำเนินงานการส่งเสริม การสวมหมวกนิรภัย 100%



แผนภาพ: โครงสร้างการขับเคลื่อนการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100%

บทบาทหน้าที่ของบุคลากร

ประธานคณะกรรมการบริษัท

ออกนโยบายมาตรการสวมหมวกนิรภัย 100%

คณะกรรมการความเสี่ยง

เจ้าภาพการดำเนินงาน

คณะกรรมการกิจกรรมองค์กรเพื่อสังคม

รับนโยบายจากประธานบริษัท มาดำเนินงาน

คณะกรรมการกำกับดูแลบริษัท

เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยของพนักงาน (ปภ.):

เลขานุการโครงการ ทำหน้าที่เขียนแผนปฏิบัติการ และดำเนินงานในกิจกรรม
ย่อยเพื่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของพนักงานให้สวมหมวกนิรภัย 100%

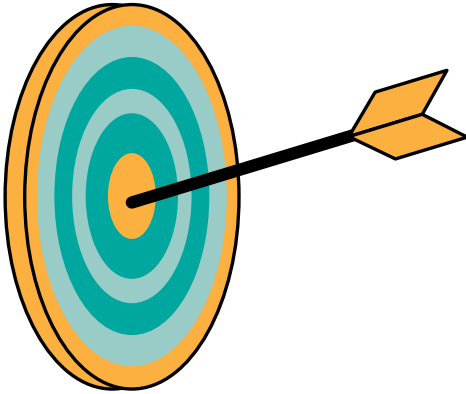
หัวหน้าโซน 1-20

ตัวแทนพนักงานแต่ละแผนก ทำหน้าที่กำกับดูแลให้พนักงานสวมหมวกนิรภัย
ทุกคน

พี่เลี้ยง สอจร.

ให้คำปรึกษา สนับสนุนงานวิชาการ เอื้ออำนวยหมวกนิรภัยราคาถูกลง

เจ้าหน้าที่บริษัทกลางและขนส่งจังหวัด



เป้าหมายของการขับเคลื่อนงาน

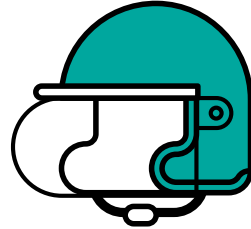
มีการกำหนดเป้าหมายการขับเคลื่อนงาน “โครงการสร้างมาตรการองค์กรในการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100 ในระหว่างปี 2558-2560 คือ พนักงานของบริษัทจะต้องสวมหมวกนิรภัย 100% (พนักงานจำนวน 2,600 คน ต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งก่อนเข้าและออกจากบริษัททุกคนเป็นเวลาอย่างน้อย 1 ปี)”

วิธีการดำเนินงานส่งเสริม การสวมหมวกนิรภัย 100% ตลอดปี

เมื่อโครงการสร้างมาตรการองค์กรในการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100% ถูกบรรจุอยู่ในแผนปฏิบัติงานของบริษัท และประธานบริษัท ให้ความสำคัญกับมาตรการองค์กรและการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100% โดยคาดหวังว่า “การดำเนินโครงการสร้างมาตรการองค์กรในการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100% จะช่วยยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระขององค์กร เพื่อลดความสูญเสียต่อชีวิตร่างกายและทรัพย์สินของพนักงาน” โดยให้โอกาสพนักงานทุกคนมีส่วนร่วมในการดำเนินงานดังนี้

1

ให้หัวหน้าทุกแผนกร่วมกันกำหนดมาตรการ
องค์กรเรื่องการสวมหมวกนิรภัย 100% ทั้ง
ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้าย หากพนักงานคนใดฝ่าฝืน
จะไม่อนุญาตให้เข้าบริษัท และหากพนักงาน
คนใดไม่สวมหมวกนิรภัยทางบริษัทจะลงโทษ
ทางวินัย”



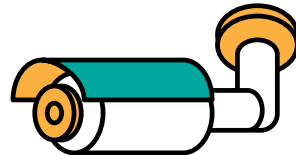
2

ให้ความรู้กับพนักงานเรื่องกฎจราจรและเทคนิค
การสวมหมวกนิรภัยที่ปลอดภัย



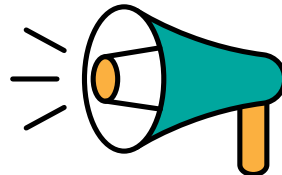
3

ติดตั้งกล้อง CCTV ในบริเวณหน้าบริษัท



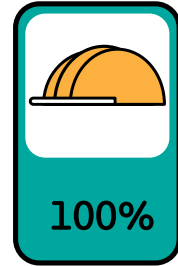
4

ประชาสัมพันธ์เสียงตามสายเรื่องกฎจราจร
และเทคนิคการสวมหมวกนิรภัยเวลา 12.00-
13.00 น และ 16.00-17.00 น. ทุกวันเพื่อ
สร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย และสร้าง
ความตระหนักในปัญหาอุบัติเหตุทางถนน
ตลอดทั้งปี



5

ร่วมกันกำหนดให้สถานที่ภายในของบริษัท
ทุกแห่งเป็นพื้นที่สวมหมวกนิรภัย 100%



6

ร่วมกันกำหนดให้หัวหน้าโซนทุกโซนร่วมรณรงค์
ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อสาธารณะหลากหลาย
ช่องทาง อาทิ เสียงตามสาย บอร์ดประชาสัมพันธ์
ของแต่ละแผนก การประกวดพนักงานต้นแบบ
การส่งเสริมให้พนักงานมีความรู้/รับรู้กฎจราจร
และปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด
การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน
และสร้างความตระหนักในปัญหาอุบัติเหตุ
ทางถนนตลอดทั้งปี



7

หัวหน้าโซนแต่ละโซนของบริษัททำหน้าที่กำกับ
ดูแลและรายงานผลการดำเนินโครงการสร้าง
มาตรการองค์กรในการส่งเสริมการสวมหมวก
นิรภัย 100% ให้แก่ประธานบริษัททราบ
ทุกเดือน



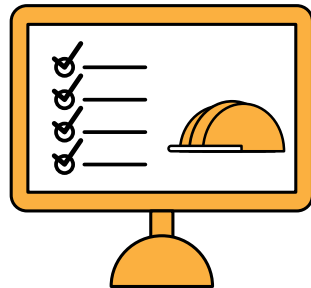
8

สร้างแรงจูงใจและมอบรางวัลให้แก่พนักงานที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่เข้าบริษัทเป็นประจำทุกเดือน (พนักงานต้นแบบ) แต่พนักงานที่สวมหมวกนิรภัยเป็นประจำมีจำนวนมากจึงใช้วิธีจับฉลาก และยกย่องพนักงานที่สวมหมวกนิรภัยเป็นประจำทุกสัปดาห์ผ่านการจัดบอร์ดประชาสัมพันธ์ให้พนักงานรับรู้และอยากทำตามพนักงานต้นแบบ



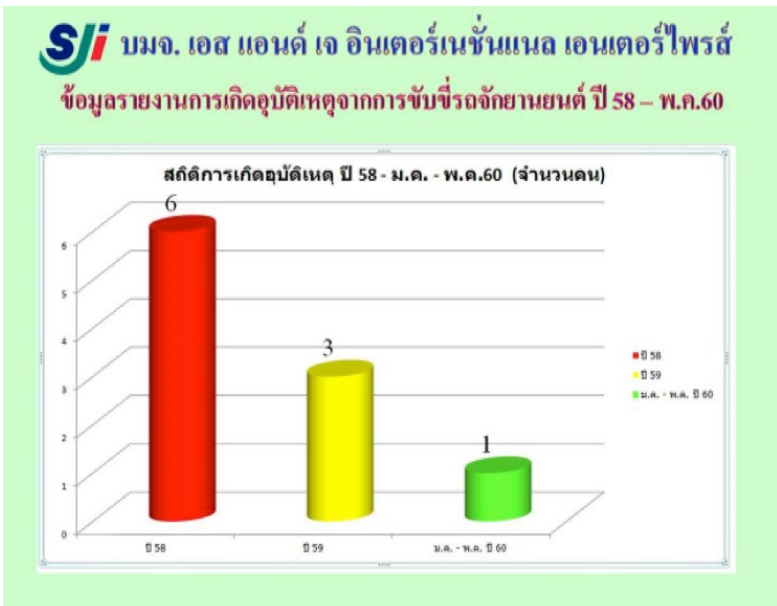
9

พัฒนาระบบกำกับติดตามภายในผ่านคณะกรรมการความปลอดภัย คณะกรรมการสวัสดิการและหน่วยธุรการร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจากสถานีตำรวจภูธรหนองขามมาสุ่มตรวจสอบการสวมหมวกนิรภัยแบบไม่ให้พนักงานของบริษัทรู้ล่วงหน้า



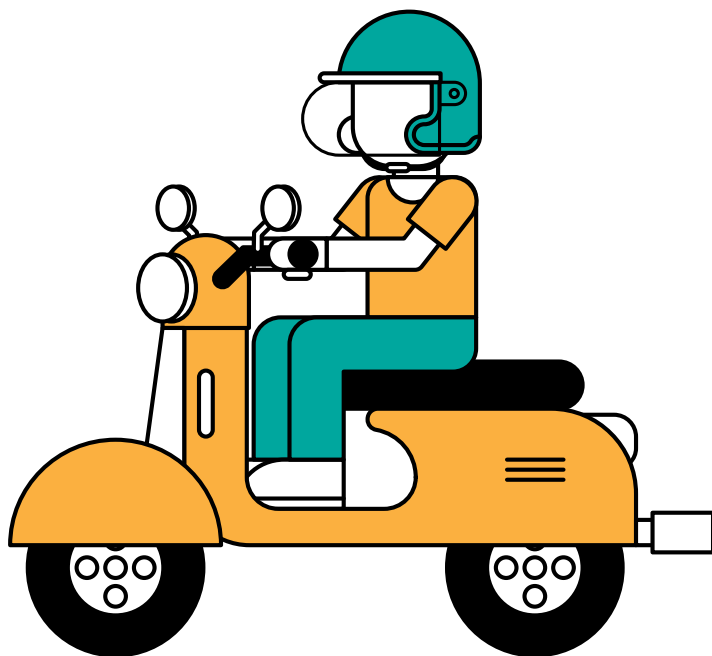
ผลการดำเนินโครงการสร้างมาตรการองค์กร ในการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100%

ภายหลังจากการดำเนินโครงการสร้างมาตรการองค์กรในการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100% ไปแล้ว 2 ปี พบว่า มีจำนวนพนักงานที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่จักรยานยนต์ร้อยละ 100 นอกจากนี้บริษัทยังได้ขยายผลการดำเนินโครงการสร้างมาตรการองค์กรในการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100% ไปสู่โรงเรียนมัธยมสุรศักดิ์วิทยาคม และโรงเรียนทุ่งศุขลาพิทยา อีกทั้งบริษัทมีการเก็บสถิติการเกิดอุบัติเหตุของพนักงาน ซึ่งพบว่า มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของพนักงานลดลงอย่างต่อเนื่องดังแผนภาพที่ 1



แผนภาพที่ 1: สถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

จากแผนภาพที่ 1 พบว่าสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของพนักงานลดลงอย่างต่อเนื่อง สะท้อนผลการดำเนินโครงการสร้างมาตรฐานองค์กรในการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100% และมีส่วนทำให้ประธานบริษัทได้รับโล่จาก สสส. สืบเนื่องจากการที่บริษัทสามารถพัฒนาให้เกิดองค์กรสวมหมวกนิรภัย 100% และบริษัทยังได้รับโล่จากโครงการประชารัฐร่วมใจ ให้นำไปสู่การสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของบริษัทออกสู่สายตาประชาชน/สังคม และเอื้อต่อการประชาสัมพันธ์บริษัทไปพร้อมกับการดำเนินโครงการสร้างมาตรฐานองค์กรในการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100% ดังแผนภาพที่ 2 และ 3





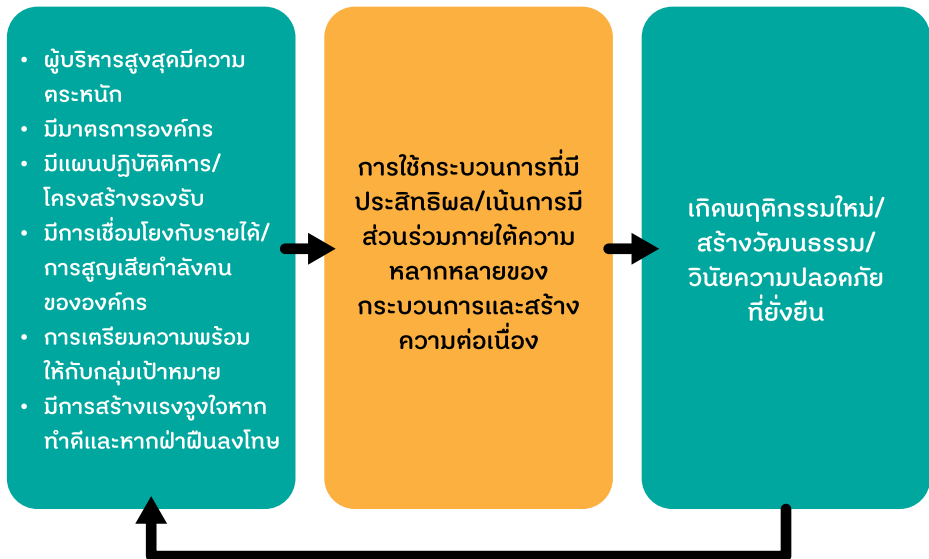
แผนภาพที่ 2: การรับโล่องค์กรสวนหมกนิรภัย 100%



แผนภาพที่ 3: การรับโล่เกียรติยศประชากรร่วมใจ

เคล็ดลับความสำเร็จ : จุดคานงัด

องค์กรอาจจำเป็นต้องวิเคราะห์จุดคานงัดที่เอื้อต่อความสำเร็จในการดำเนินโครงการ ซึ่งบริบทหรือวัฒนธรรมของแต่ละองค์กรในการสร้างมาตรการองค์กรในการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100% จะแตกต่างกันไป แต่กรณีศึกษาขององค์กรสวมหมวกนิรภัย 100% ของบริษัทเอส แอนด์ เจ อินเตอร์เนชั่นแนล เอนเตอร์ไพรส์ จำกัด (มหาชน) มีจุดคานงัด และประเด็นการเรียนรู้ของการสร้างมาตรการองค์กรในการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100% ที่สำคัญๆ ดังนี้



บทสรุปเส้นทางสู่ความสำเร็จของ การดำเนินงานองค์กรสวมหมวกนิรภัย 100%

การดำเนินโครงการสร้างมาตรการองค์กรในการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100% ประสบผลสำเร็จได้ด้วยกระบวนการดังนี้

1

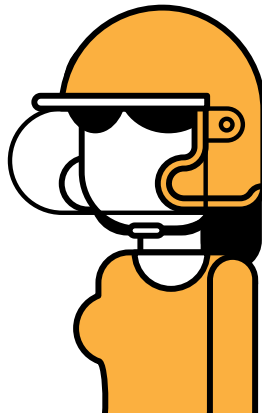
การขงข้อมูลให้ผู้บริหารสูงสุดขององค์กรตระหนักถึงเรื่องความปลอดภัยทางถนนเป็นสิ่งสำคัญสุด เพื่อความง่ายในการผลักดันมาตรการองค์กร และงบประมาณ

2

ผู้รับผิดชอบโครงการมีการออกแบบกิจกรรมหลักที่เชื่อมโยงกับรายได้ หรือ การสูญเสียกำลังคนขององค์กร จะส่งผลให้ทุกแผนก/ฝ่ายต่างๆ ให้ความร่วมมือ และสนับสนุนการขับเคลื่อนงาน

3

ใช้กระบวนการที่เน้นการมีส่วนร่วมภายใต้ความหลากหลายของกระบวนการที่มีประสิทธิภาพ และสร้างความต่อเนื่องจนเกิดพฤติกรรมที่พึงประสงค์ของพนักงาน เกิดเป็นวัฒนธรรมหรือวินัยองค์กรที่ยั่งยืน และสามารถนำไปขยายผลในวงกว้างได้ต่อไป





อำเภอเขาสวนกวาง

จังหวัดขอนแก่น



“อำเภอเขาสวนกวาง เป็นอำเภอหนึ่งในจังหวัดขอนแก่นที่มีสถิติอุบัติเหตุทางถนนมากเป็นลำดับต้นๆ ของจังหวัดขอนแก่น ทั้งนี้เพราะมีถนนสายหลักที่ใช้ในการเดินทางคือ ถนนมิตรภาพ 8 ช่องทางจราจร ซึ่งประชาชนส่วนใหญ่ใช้ถนนดังกล่าวเดินทางผ่านไปสู่อำเภออุดรธานี และจังหวัดหนองคาย มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุเฉลี่ย 5-30 รายต่อวัน”

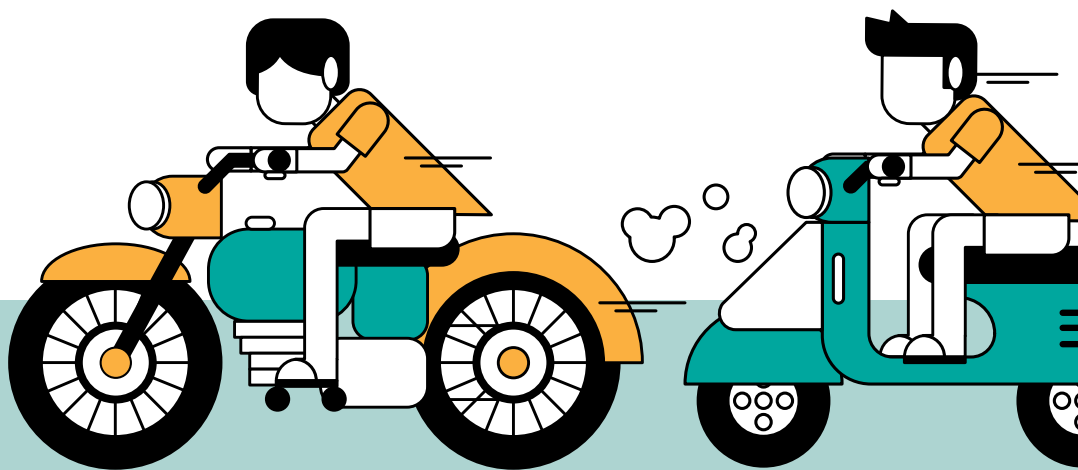
(รายงานข้อมูลของโรงพยาบาลเขาสวนกวาง, 2558)

ความเป็นมา

สืบเนื่องจากเมื่อปี 2553 พ.ต.อ.อานนท์ นามประเสริฐ ถูกย้ายมาประจำการเป็นรองผู้กำกับสถานีตำรวจภูธร เขาสวนกวาง จังหวัดขอนแก่น และได้รับมอบหมายจากผู้บังคับบัญชาให้รับผิดชอบงานตำรวจชุมชน ซึ่งบทบาทหน้าที่ของตำรวจชุมชน คือการสร้างสัมพันธภาพที่ดีกับประชาชนเพื่อให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการเฝ้าระวังปัญหาขโมยและยาเสพติดในชุมชน โดยที่ประชาชนสามารถโทรศัพท์ถึงตำรวจได้ตลอดเวลาเมื่อมีข้อมูลเรื่องการลักขโมยและยาเสพติดในชุมชน ด้วยวิธีการดังกล่าวทำให้ตำรวจได้รับความร่วมมือจากประชาชนมากขึ้น

แต่อำเภอเขาสวนภายในช่วงปี 2553-2554 ยังคงประสบปัญหาการร้องเรียนของชาวบ้านในชุมชนว่า “เด็กแว้นปิดถนน” สร้างความเดือดร้อนให้กับชุมชน เนื่องจากเด็กแว้นจะปิดถนนสายมิตรภาพเพื่อแข่งรถจักรยานยนต์ทุกวันศุกร์และวันหยุดราชการ ส่งผลให้ช่วงเวลาดังกล่าวประชาชนไม่สามารถใช้ถนนมิตรภาพได้ นอกจากนั้น เมื่อมีการจับกลุ่มตั้งเป็นแก๊งต่างๆ ก็ส่งผลทำให้เกิดการทะเลาะวิวาทในงานประเพณีต่างๆ ของชุมชน เช่น งานศพ งานบุญประเพณีของชุมชน และตามมาด้วยการทำทายแข่งรถจักรยานยนต์จนถึงขั้นมีการทะเลาะวิวาทกันเป็นประจำ ซึ่งสร้างความเดือดร้อนในแก่ประชาชนที่อยู่ในพื้นที่

จากสภาพปัญหาดังกล่าวทำให้ตำรวจชุมชนที่ดูแลกำกับเพื่อการปราบปราม/แก้ไขปัญหของประชาชนในชุมชนต้องดำเนินการแก้ไขปัญหาย่างเร่งด่วนเพื่อลดปัญหาการร้องเรียนของชุมชน



จุดเริ่มต้นของการ “เปลี่ยนปัญหาให้เป็นโอกาส”

วิธีแก้ไขเด็กแว้นปิดถนน

ในช่วงแรกตำรวจชุมชนใช้วิธีแก้ไขปัญหาที่ปลายเหตุ คือ การเฝ้าคอยว่า **“กลุ่มเด็กแว้นจะมีการแข่งขันการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วและปิดถนนเมื่อไร”** เมื่อนั้นตำรวจชุมชนจึงจะสามารถเข้าไปบังคับใช้กฎหมายได้ ทั้งนี้เพราะกฎหมายกำหนดเอาไว้ว่า **“ต้องมีเหตุอันควร”**

ผลการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวของตำรวจชุมชนพบว่า มีจำนวนเยาวชนมากกว่า 30-50 คน ถูกตักเตือนและฝากขังไว้ที่สถานีตำรวจก่อนถูกนำตัวส่งศาลเด็กและเยาวชนพิจารณาต่อไป แต่เนื่องจากการฝากขังจำเป็นต้องขังรวมกับผู้ต้องหาคนอื่น ๆ ที่มีเป็นจำนวนมาก ประกอบกับอัตราค่าเลี้ยงของตำรวจต่อสถานีตำรวจภูธรในขณะนั้นมีจำนวนน้อย ทำให้เกิดผลกระทบตามมาคือ สถานที่คุมขังเกิดความแออัดและไม่เพียงพอ ทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สามารถจัดการปัญหาเด็กแว้นด้วยวิธีการเดิมๆ ได้อีก จึงเกิดแนวคิดใหม่ คือ เปลี่ยนจากการจับเด็กแว้นที่เป็นปัญหาของชุมชนมาทำประโยชน์เพื่อชุมชนแทน ซึ่งเป็นการเปลี่ยนมุมมองใหม่ **“เห็นปัญหาเป็นโอกาส”**

(ข้อมูลสัมภาษณ์จาก พ.ต.อ.อานนท์ นามประเสริฐ วันที่ 2 มิถุนายน 2560)

แนวทางการดำเนินงานเริ่มแรก

1 สื่อสารผ่าน 5ส. 5ช.

ทางเจ้าหน้าที่ใช้วิธีการสื่อสารแนวคิดนี้ผ่านเครื่องมือ 5ส. 5ช. โดยเริ่มจาก “เชียร์” ให้ตำรวจทุกคนหันมาเป็นผู้จัดกระบวนการดิงคัยภาพเด็กแว้นเข้ามาเป็นเพื่อนทำงาน โดยชี้ให้เห็นว่าตำรวจทุกคนสามารถเป็นครูผู้ฝึกอบรม/วิทยากรให้แก่กลุ่มเด็กแว้นเหล่านั้นได้

2 ปฏิบัติการ “ซ็อน” หัวหน้าแก๊ง

เมื่อตำรวจทุกคนเห็นด้วย จึงเกิดปฏิบัติการ “ซ็อน” หัวหน้าแก๊งเข้ามาเป็นพวก โดยการเข้าไปพูดคุยกับหัวหน้าแก๊งต่างๆ ในลักษณะ “จับเข้าคุยกัน” ขอความคิดเห็นจากหัวหน้าแก๊งว่าจะให้ตำรวจทำอะไร และใช้กลยุทธ์ “ชมเชย” เสมือนเด็กเหล่านั้นมีความสำคัญในการแก้ปัญหา

3 ปฏิบัติการ “ซู”

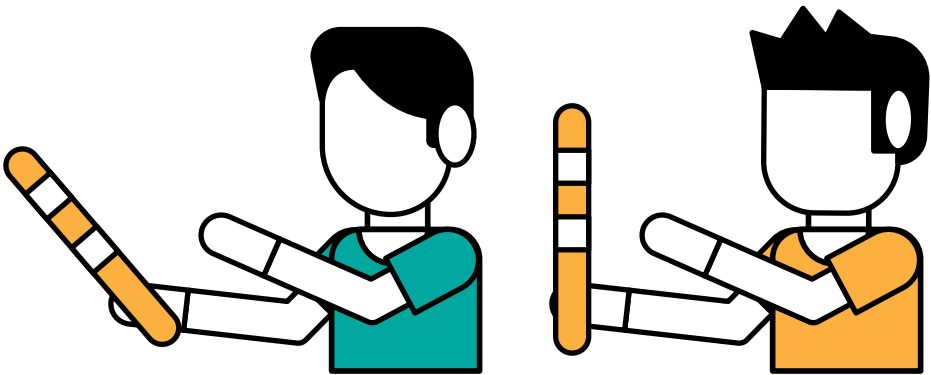
เมื่อมีผู้สนใจเข้าร่วม จึงนัดให้เด็กเหล่านั้นไปพบที่สถานีตำรวจ และจัดกระบวนการ “ซู” หัวหน้าแก๊งเหล่านี้ โดยการต้อนรับและปฏิบัติกับเด็กแว้นเหล่านี้เสมือนแขกคนสำคัญ เช่น เชิญชวนเข้าไปนั่งในห้องประชุมในสถานีตำรวจ เสิร์ฟน้ำชา กาแฟ ขนม รวมถึงการสร้างบรรยากาศเชิญชวนให้เด็กเหล่านี้เข้ามาเป็นอาสาสมัครรักษาหมู่บ้านของตนเอง

การดำเนินงาน “ปรับพฤติกรรม จากเด็กแว้นสู่การเป็นอาสาจราจร”

1 เวทีประชุมกินข้าวเล่าเรื่อง

ในช่วงนั้นเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีโอกาสเข้าร่วมประชุมกับทีม สจร. จังหวัดขอนแก่น ได้เรียนรู้เรื่อง 5 ส. ในเวทีการประชุม “กินข้าวเล่าเรื่อง” ซึ่งมีสหสาขาวิชาชีพใน จังหวัดขอนแก่นเข้าร่วมประชุมด้วย โดยเรื่องที่นำมาเล่าได้แก่

- ข้อมูลเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละพื้นที่
- จำนวนผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีพฤติกรรมสุดเสี่ยง
- การแบ่งปันข้อมูลเกี่ยวกับวิธีการ/มาตรการที่จะทำให้เกิดความคุ้มค่า/ สุดคุ้มของผู้รับผิดชอบแต่ละพื้นที่ของจังหวัดขอนแก่น เช่น การมีส่วนร่วมของคนในพื้นที่ในรูปแบบต่างๆ อาทิ การสร้างอาสาสมัคร สาธารณสุขประจำหมู่บ้านของเจ้าหน้าที่สาธารณสุข โดยการให้คนใน ชุมชนที่มีจิตอาสาเข้ามามีส่วนร่วมในการดูแลสุขภาพของคนในชุมชน สามารถช่วยลดภาระของเจ้าหน้าที่สาธารณสุขได้

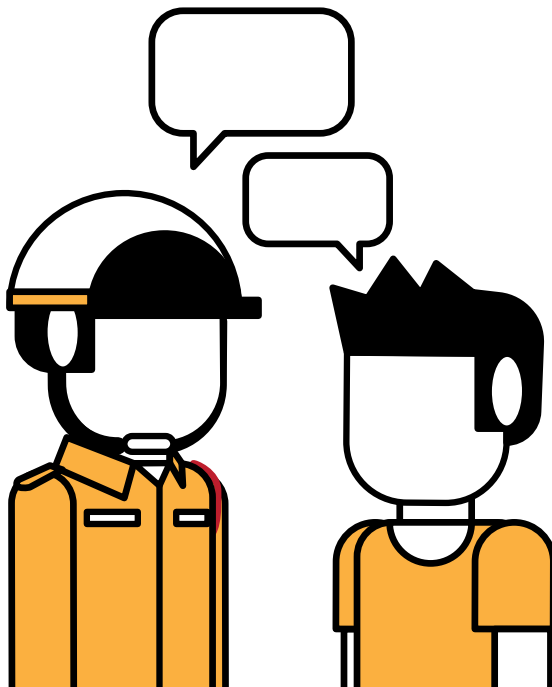


2 การประชุมประชาคมของชุมชน ร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ

โดยหยิบยกประเด็นพื้นที่ผากังไม่เพียงพอในสถานีตำรวจ ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนน ข้อมูลเกี่ยวกับปัญหาจุดเสี่ยงมาร่วมกันพิจารณา/เลือกข้อมูลที่น่าสนใจไปสู่การค้นหาสาเหตุและแสวงหาทางแก้ไขร่วมกับชุมชน

3 แนวคิดทำกิจกรรมรับสมัครอาสาจราจร

จากการดำเนินงานในข้อ 2 ส่งผลให้เกิดกิจกรรมรับสมัครอาสาจราจรเพื่อร่วมดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุในพื้นที่ โดยนำเด็กแว้น/เด็กกลุ่มเสี่ยงเข้าค่ายอาสาเพื่อเปลี่ยนให้เด็กแว้นกลายเป็นอาสาจราจรเพื่อนำไปสู่การแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน



ทั้งนี้ การจัดกิจกรรมค่ายอาสาได้นำแนวคิดการประยุกต์โดยให้มีกิจกรรมย่อยหลากหลายที่เอื้อต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของเด็กแว้น โดยเน้นให้เกิดการพัฒนาศักยภาพให้แก่เด็กแว้น ซึ่งจะช่วยปรับทัศนคติและนำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของเด็กแว้นต่อไป

ตัวอย่างรายละเอียดการออกแบบกิจกรรมเข้าค่ายอาสาจำนวน 7 วัน

- **การให้ความรู้จากวิทยากรในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง** เช่น ขนส่งจังหวัด รวมถึงเรื่องเล่าจากเหตุการณ์จริงในชุมชน เช่น ผู้ที่กระทำความผิดกรณีการขับรถชนคนตายแล้วหนี
- **การออกแบบกิจกรรมโดยเน้นให้เกิดกระบวนการเรียนรู้ (5C)** ผ่านการเชื่อมโยงข้อมูลภูมิหลังของผู้เข้าร่วมอบรม (ทั้งเด็กแว้นและคนในชุมชนที่เป็นจิตอาสา) ไปสู่การเติมเต็มส่วนที่ขาดหายไปของจิตอาสา เช่น ความภาคภูมิใจ โดยมีเจ้าหน้าที่ตำรวจแสวงหาวิธีการแก้ไขปัญหาผ่านการปรับทัศนคติที่มีต่อผู้เข้าร่วมอบรม (Core Person = C1) และมีการสร้างสัมพันธ์ภาพที่ดี (Connection = C2) และใช้ศักยภาพแกนนำไปตั้งด่านชุมชนโดยมีตำรวจคอยดูแล (Control = C3) ความต่อเนื่องของการตั้งด่านชุมชน (Continuity = C4) และการแข่งขัน/ประกวดแกนนำที่มีการตั้งด่านชุมชนอย่างต่อเนื่อง (Completion = C5) ซึ่งเป็นหลักการสำหรับการออกแบบกิจกรรมการอบรมแบบเน้นผู้เข้ารับการอบรมเป็นสำคัญ/ สร้างความภาคภูมิใจให้เกิดขึ้นกับแกนนำ
- **การชื่นชมและให้กำลังใจ** ระหว่างการอบรมกลุ่มวิทยากรจะชื่นชมและให้กำลังใจ/เชียร์เด็กแว้นแต่ละทีมแก้ไขปัญหาแต่ละในสถานการณ์ต่างๆ ให้ได้
- **การจัดกิจกรรมอบรมที่สืบเนื่องจากประสบการณ์แบบข้ามศาสตร์ของวิทยากรซึ่งเป็นทีมสหวิชาชีพในพื้นที่** เพื่อการพัฒนาศักยภาพให้กับแกนนำก่อนที่จะไปตั้งด่านชุมชนเพิ่มเติมอีกด้วย โดยเป็นกิจกรรมที่ช่วยทำให้เกิด **สุดคุ้ม** (ต้นทุนต่ำ) เพราะใช้ศักยภาพของคนในพื้นที่ร่วมกัน ทำให้เกิดการปฏิสัมพันธ์กันระหว่างเด็กแว้นและคนในชุมชน

เกิดผลลัพธ์ที่ดีในการดำเนินงาน

การดำเนินงานในครั้งนี้ ส่งผลให้เกิดการปรับทัศนคติเกี่ยวกับเด็กแว้นของคนในชุมชน และสร้างความภาคภูมิใจและคุณค่าของตนเอง รวมถึงของเด็กแว้นด้วย นอกจากนี้ยังส่งผลต่อการลดจำนวนผู้กระทำความผิดจนจางหายไปพร้อมๆ กัน อีกทั้งยังสะท้อนถึงการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่สามารถปรับทัศนคติของคนทำงานจราจรซึ่งก็คือ “ตำรวจ” ก่อนที่จะไปปรับพฤติกรรมคนอื่น ด้วยการปรับวิธีคิดและมุมมองปัญหาว่าทุกปัญหาสามารถเป็นจุดเปลี่ยนที่สร้างโอกาสให้เกิดการทำงานร่วมกันของคนในพื้นที่

การต่อยอดขยายผลสู่จังหวัดใกล้เคียง

การดำเนินงานที่มีความต่อเนื่องทุกวันของเด็กแว้นอาสาจราจร (ทั้งช่วงเทศกาลและไม่ใชเทศกาล) สะท้อนการทำงานที่เป็นรูปธรรมและเห็นผลได้จริงในชุมชน ทำให้เกิดการสร้างเป็นต้นแบบพื้นที่เรียนรู้ และสามารถนำแนวคิดนี้แสวงหาแนวร่วมในการนำไปสู่การขยายผลการดำเนินงานในพื้นที่อื่นๆ ผ่านการทำงานในรูปแบบสหวิชาชีพ (เจ้าหน้าที่ของโรงพยาบาลในอำเภอเขาสวนกวาง จังหวัดขอนแก่น จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ เจ้าหน้าที่ของสำนักงานสาธารณสุขอำเภอ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) สำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ (สปสช.) แขวงทางหลวงชนบท และบริษัทกลาง) ในแต่ละพื้นที่เข้ามามีส่วนร่วมในการออกแบบกระบวนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุในชุมชนได้อีกด้วย เช่น อำเภอเมือง จังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ ทำให้คนทำงานป้องกันและควบคุมอุบัติเหตุทางถนนขยายวิธีการดำเนินงานดังกล่าวไปสู่อาสาสมัครจราจรหญิงชาย (วัยผู้ใหญ่) ในจังหวัดหนองบัวลำภู และกองร้อยน้ำหวาน (เฉพาะผู้หญิง) จังหวัดบึงกาฬ ทำให้มีการขยายด้านชุมชนเพื่อบ่มปราบพฤติกรรมของประชาชนที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ เช่น การเมา

แล้วขับ การใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด การไม่สวมหมวกนิรภัย เป็นต้น ส่งผลให้ทั้งสองจังหวัดมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุลดลงอย่างต่อเนื่อง (บริษัท กลางจังหวัดหนองบัวลำภู และจังหวัดบึงกาฬ, 2560) ดังแผนภาพด้านล่างนี้

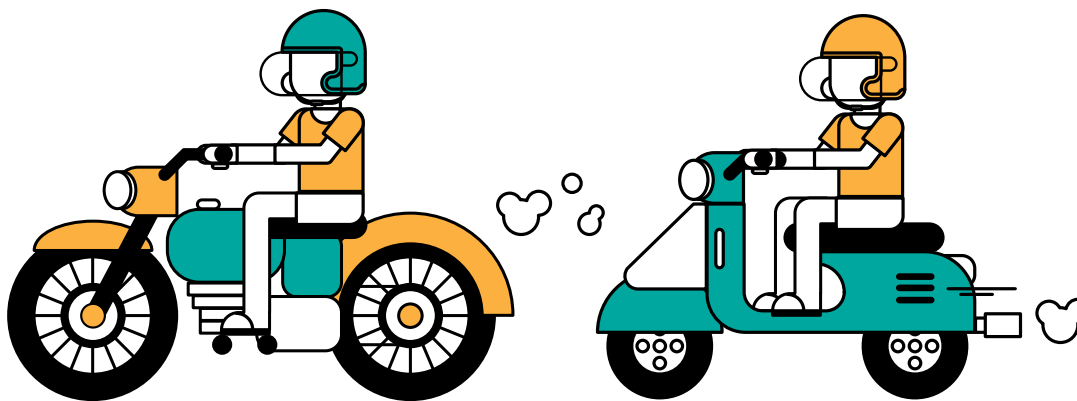


แผนภาพ : เส้นทางเปลี่ยนแปลงจากอำเภอเขาสวนกวางไปสู่จังหวัดหนองบัวลำภูและจังหวัดบึงกาฬ

บทสรุปแนวคิดการดำเนินงาน ป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

การแสวงหาทางออกของปัญหาสามารถใช้ทรัพยากรบุคคลที่เป็นต้นเหตุของปัญหามาช่วยแก้ไขปัญหได้ในชุมชน แต่ทั้งนี้ต้องขึ้นอยู่กับบริบทของแต่ละชุมชนด้วย แต่จำเป็นต้องออกแบบกิจกรรมให้สอดคล้องกับสภาพปัญหา

ดังเช่น อำเภอเขาสวนกวาง ที่ชุมชนมีความสามารถจัดการปัญหาอุบัติเหตุด้วยตัวเองได้ โดยดึงประชาชนในชุมชนและผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งกลุ่มที่มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางจราจร เช่น เด็กแว้น ซึ่งเป็นกลุ่มเสี่ยงมาทำงานร่วมกันผ่านการปรับพฤติกรรมให้มาเป็นผู้ควบคุมกฎเอง อันนำไปสู่การเกิดความภาคภูมิใจของเด็กแว้นหรือประชาชนจิตอาสาเอง โดยใช้มาตรการชุมชนแทนมาตรการทางกฎหมาย ซึ่งมีตำรวจเป็นพี่เลี้ยง อีกทั้งยังมีการลงมือปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นการสร้างคนทำงานด้านชุมชนในรุ่นต่อไป จนนำไปสู่ความสำเร็จในระดับผลลัพธ์และสามารถเป็นต้นแบบให้กับพื้นที่อื่น







อำเภอน้ำพอง

จังหวัดขอนแก่น

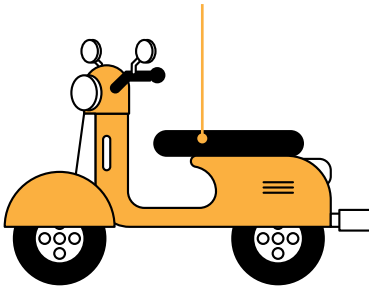


“การเกิดอุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุการตายอันดับ 5 ของประชากรในอำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น เนื่องจากอำเภอมีเส้นทางคมนาคมขนส่งที่ไปสู่จังหวัดอื่นๆ 3 เส้นทาง ได้แก่ 1) ถนนมิตรภาพ 2) ถนนกระนวน-น้ำพอง 3) ถนนอุบลรัตน์-น้ำพอง รวมทั้งมีแหล่งอุตสาหกรรมที่มีโรงงานประมาณ 16 แห่ง อีกทั้งมีแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้ประชาชนมีอัตราการใช้รถใช้ถนนเพิ่มขึ้น

(โรงพยาบาลน้ำพอง, 2559)

ข้อมูลผลการวิเคราะห์ปัญหาอุบัติเหตุจราจร อำเภอเมือง

รถจักรยานยนต์ประสบอุบัติเหตุ
เป็นอันดับหนึ่ง ถึงร้อยละ **88.43**
ของผู้ใช้รถทั้งหมดของอำเภอเมือง



ไม่สวมหมวกนิรภัย
57.79%



เมาแล้วขับ
29.38%



ปัจจัยเสริม
ไม่มีไฟสัญญาณจราจร
บริเวณแยกสำคัญ ผิวทางชำรุด
และไม่มีไฟส่องสว่างทาง

(สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมือง, 2559)

จากข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรดังกล่าวทำให้เกิดความพิการและการสูญเสียทั้งชีวิตของประชาชนในอำเภอเมือง ส่งผลให้เกิดการรวมตัวของแกนนำเพื่อป้องกัน และแก้ไขปัญหาเพื่อลดการสูญเสียชีวิตของประชาชนในพื้นที่ และเป็นบทเรียนในการพัฒนาการดำเนินงานเรื่องนี้ในอนาคตต่อไป

ความเป็นมา

โรงพยาบาลน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น เป็นโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพ (รพ.สต.) จำนวน 60 เตียง โดยเมื่อปี 2542 ในช่วงเวลาพักกลางวัน เนื่องจากมีผู้ป่วยฉุกเฉินอยู่ตลอดเวลา เจ้าหน้าที่จึงจำเป็นต้องให้บริการสุขภาพแก่ผู้ป่วยตลอด 24 ชั่วโมง เพราะโรงพยาบาลตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่ซึ่งเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เจ้าหน้าที่ในห้องอุบัติเหตุฉุกเฉินจึงได้ขอให้เจ้าหน้าที่กู้ชีพกู้ภัยไปซื้ออาหารกลางวันให้อยู่เสมอ ซึ่งเจ้าหน้าที่มักเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์โดยไม่ได้รับสัมภาระนิรภัยเนื่องจากคิดว่าร้านที่จะซื้ออาหารอยู่ใกล้บริเวณโรงพยาบาล แต่ครั้งนี้เจ้าหน้าที่กู้ชีพกู้ภัยคนดังกล่าวกลับเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ชนบริเวณหน้าโรงพยาบาลเสียก่อน เมื่อเจ้าหน้าที่ห้องอุบัติเหตุฉุกเฉินได้รับแจ้งว่าเกิดอุบัติเหตุหน้าโรงพยาบาลก็รีบไปที่จุดเกิดเหตุด้วยความหวังว่าจะช่วยคนบาดเจ็บได้เหมือนทุกครั้งที่เคยปฏิบัติงาน แต่ครั้งนี้กลับพบว่า

“น้องกู้ชีพกู้ภัยคนนั้นเป็นผู้ประสบเหตุและหมดสติ (Coma) ทะลอมแตกจนเนื้อสมองไหลออกมาปนกับเลือดเป็นจำนวนมาก ต่อมาไม่นานเขาก็เสียชีวิตทิ้งๆ ที่เขายังมีลูกเล็กๆ ที่ต้องดูแล”

เหตุการณ์ดังกล่าวสร้างความสะเทือนใจต่อเจ้าหน้าที่ของโรงพยาบาล เนื่องจากเป็นการเกิดอุบัติเหตุที่นำมาสู่การสูญเสียบุคลากรซึ่งรับผิดชอบงานกู้ชีพกู้ภัยของโรงพยาบาล เป็นการเกิดอุบัติเหตุกับคนใกล้ชิด ส่งผลให้เจ้าหน้าที่ของโรงพยาบาลน้ำพองต้องกลับมาทบทวนบทบาทหน้าที่ของตนเองว่า **“ให้บริการแบบตั้งรับอย่างเดียวไม่เพียงพอ”** เพราะแต่ละวันในโรงพยาบาลมีการให้บริการกับผู้ประสบอุบัติเหตุเฉลี่ย 35-40 รายต่อวัน (ประมาณ 1,400 รายต่อปี) และมีจำนวนผู้ประสบเหตุเพิ่มขึ้นทุกวัน ในขณะที่เจ้าหน้าที่มีจำนวนเท่าเดิม

ดังนั้น “ถึงเวลาที่เราต้องมาทำงานป้องกัน ดีกว่าการให้บริการแบบตั้งรับ”
เหตุการณ์ดังกล่าว ทำให้เกิดจุดเปลี่ยนแนวทางการทำงานของเจ้าหน้าที่ใน
โรงพยาบาลน้ำพอง

(คุณจินตนา แสนโชติ หัวหน้างานห้องอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น
ให้สัมภาษณ์เมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม 2560)

แนวทางการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ของโรงพยาบาลน้ำพอง

1 ทบทวนข้อมูลงานอุบัติเหตุของโรงพยาบาล

จากเหตุการณ์เจ้าหน้าที่กู้ชีพกู้ภัยของโรงพยาบาลน้ำพองเป็นผู้ประสบ
อุบัติเหตุและเสียชีวิต สาเหตุเพราะไม่สวมหมวกนิรภัยในวันนั้น ส่งผลให้
เจ้าหน้าที่ของโรงพยาบาลน้ำพองกลับมาทบทวนข้อมูลงานอุบัติเหตุของ
โรงพยาบาล

“ทุกครั้งของการให้บริการของห้องอุบัติเหตุฉุกเฉินนั้น เราจำเป็นต้องบันทึกข้อมูลเกี่ยวกับประวัติและสาเหตุของการมาเข้ารับ
บริการในโรงพยาบาลของผู้ป่วยทุกราย แต่เราไม่เคยใช้ประโยชน์
จากการบันทึกข้อมูลของเรา”

2 เข้ารับการอบรม 5ส. 5ช.

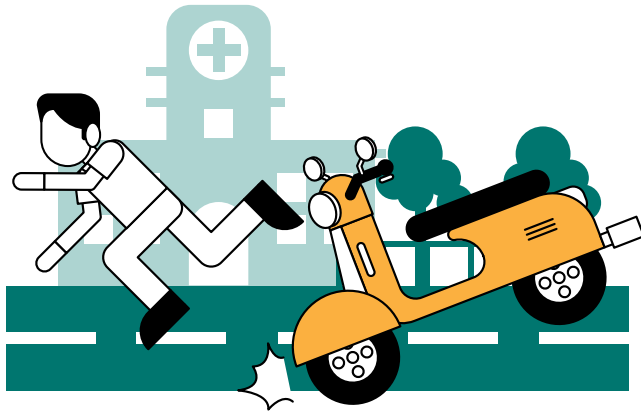
นับจากการเกิดเหตุการณ์วันนั้น ทำให้ทางโรงพยาบาลน้ำพองแสวงหาวิธีการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างจริงจัง โดยได้รับความช่วยเหลือจาก คุณป้อม (ศิริกุล) พยาบาลจากโรงพยาบาลขอนแก่น ซึ่งเป็นผู้ประสานงานของแผนงาน สอจร. ได้ชักชวนให้เจ้าหน้าที่ของโรงพยาบาลน้ำพองเข้ามารับการอบรม 5ส. 5ช. ที่กำลังจัดการอบรมพัฒนาศักยภาพให้คนทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในจังหวัด

3 ก่อร่างทีมงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

จากการเข้าอบรม 5ส. 5ช. ทำให้โรงพยาบาลพองรู้ว่า “งานป้องกันอุบัติเหตุไม่สามารถดำเนินการเพียงคนเดียวหรือหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเท่านั้น” จำเป็นต้องเชื่อมโยงการทำงานกับบุคคลเหล่านี้ ได้แก่

- ผู้ใหญ่บ้าน
- กำนัน
- นายกองค์รปกครองส่วนท้องถิ่น
- เจ้าหน้าที่สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในอำเภอน้ำพอง
- เจ้าหน้าที่ตำรวจ
- เจ้าหน้าที่สำนักงานขนส่ง
- เจ้าหน้าที่ของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
- เจ้าหน้าที่สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด
- ครูในโรงเรียน

มาร่วมกันหารือเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนแบบมีส่วนร่วม ส่งผลให้เกิดสหสาขาวิชาชีพมาร่วมกันทำงานป้องกันอุบัติเหตุในอำเภอน้ำพอง

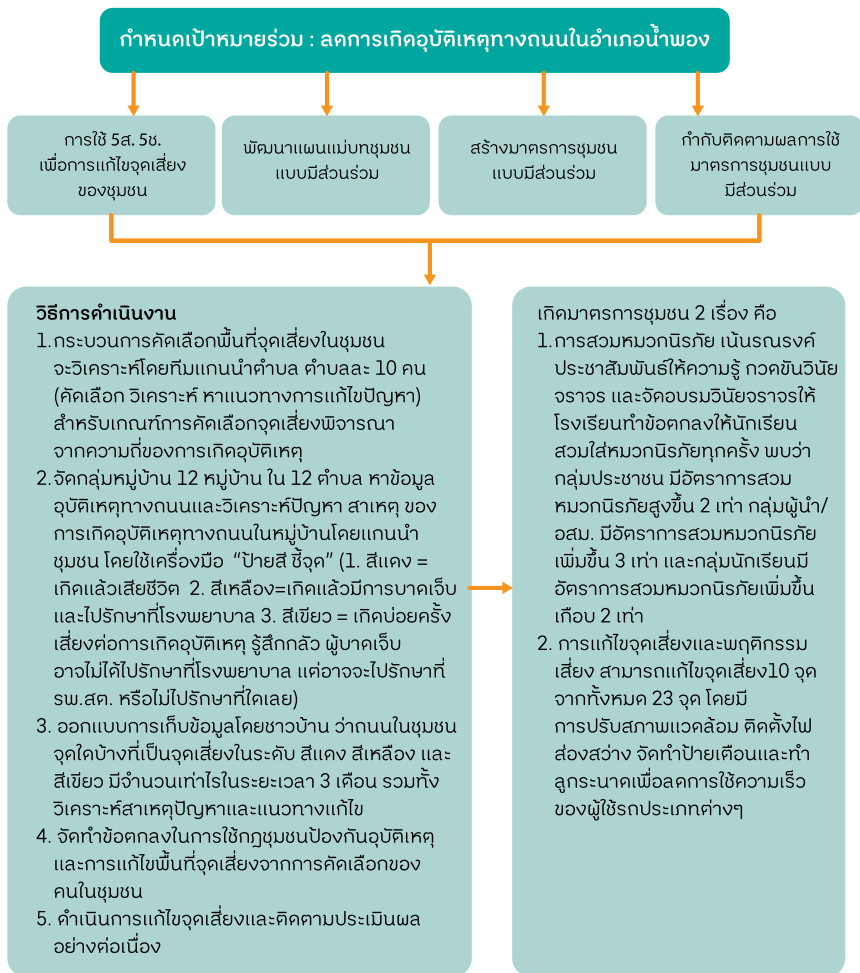


4 ชงข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน

เจ้าหน้าที่ของโรงพยาบาลเป็นชงข้อมูล (นำเสนอ) ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละเดือนให้แก่ที่ประชุมประจำเดือนของอำเภอน้ำพอง ซึ่งมีนายอำเภอเป็นประธาน โดยการผลักดันให้วาระของงานอุบัติเหตุเข้าไปอยู่ในวาระที่ 4 ของการประชุมเพื่อให้หัวหน้าหน่วยงานทุกแห่งเกิดความตระหนักและให้ความร่วมมือขับเคลื่อนงานป้องกันอุบัติเหตุในอำเภอน้ำพองอย่างต่อเนื่อง

5 แต่งตั้งบุคลากรดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

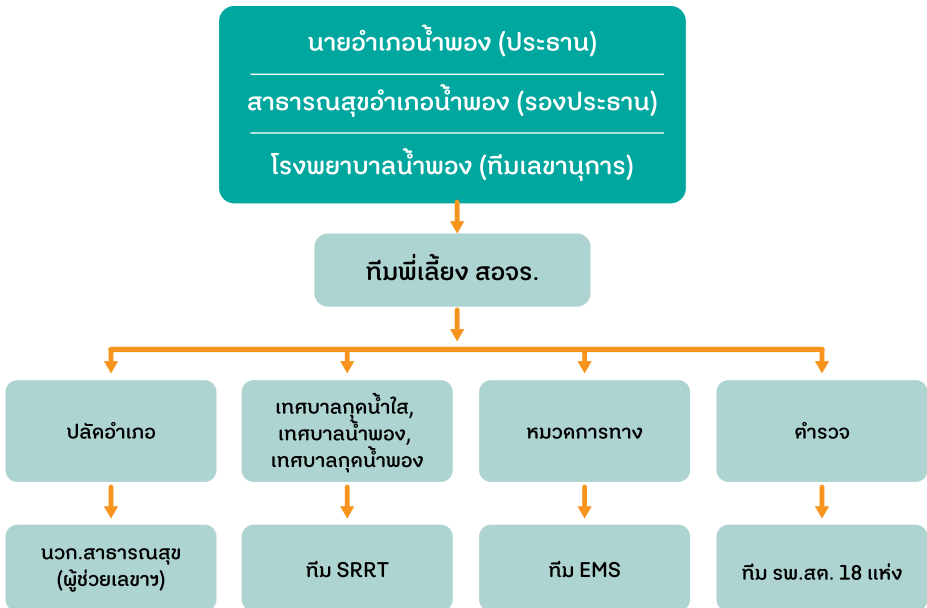
นายอำเภอน้ำพองแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์ความปลอดภัยทางถนนในอำเภอน้ำพอง ซึ่งมีประธานคณะกรรมการ เป็นนายอำเภอน้ำพองและมีตัวแทนจากหน่วยงานต่างๆ ในอำเภอน้ำพองเป็นคณะกรรมการ โดยในการประชุมคณะกรรมการ จะต้องมีการรายงานผลการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอน้ำพองให้ประธานคณะกรรมการ รับทราบทุกเดือน ซึ่งนำไปสู่การพัฒนารูปแบบ (Model) การป้องกันอุบัติเหตุของประชาชนในอำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น ดังแผนภาพ



แผนภาพ: รูปแบบ (Model) การป้องกันอุบัติเหตุจราจรของประชาชนในอำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น

โครงสร้างบุคลากรการดำเนินงาน อุบัติเหตุทางถนนของอำเภอน้ำพอง

โครงสร้าง สปถ. อำเภอ/DHS



การประยุกต์ใช้ 5ส. ในงานป้องกัน อุบัติเหตุทางถนน

ส : สารสนเทศ

เป็นการเลือกใช้ข้อมูลสารสนเทศให้เหมาะกับผู้รับข้อมูลซึ่งส่วนใหญ่เป็นชาวบ้านในชุมชนจึงจำเป็นต้องเป็นข้อมูลที่ง่าย ๆ โดยชาวบ้านเป็นเจ้าของข้อมูลสามารถเข้าถึงข้อมูลได้ง่าย เช่น ข้อมูลการเกิดเหตุการณ์อุบัติเหตุในแต่ละจุดเสี่ยงภายในชุมชน หรือการให้ข้อมูลผู้ที่ประสบอุบัติเหตุเป็นคนสำคัญของชุมชน เพื่อสร้างกระแสในชุมชน เป็นต้น ซึ่งจะทำให้เกิดการเข้าใจและเห็นความสำคัญของการเข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขจุดเสี่ยงในชุมชนโดยมีการออกแบบการเก็บข้อมูลของชาวบ้านในชุมชนดังนี้

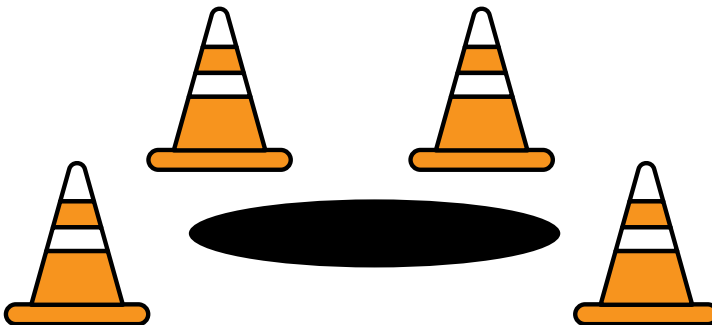


ส : สุดเสียง

เป็นการจัดลำดับพื้นที่ที่เป็นจุดเสียงมากที่สุดในชุมชน โดยเลือกจัดการแก้ไขพื้นที่ความเสี่ยงสูงก่อนในลำดับแรกๆ ทั้งนี้เพราะต้องใช้งบประมาณค่อนข้างสูง และในบางครั้งต้องแบ่งพื้นที่ในการจัดการแก้ไขปัญหาผิวถนนให้มีลูกระนาดเพียงครึ่งหนึ่งของถนนที่เป็นจุดเสียงของชุมชน ส่วนหนึ่งเป็นเพราะใช้งบประมาณจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นซึ่งมีงบประมาณการก่อสร้างค่อนข้างจำกัด

ส : สหสาขาวิชาชีพ

เป็นกระบวนการใช้ศักยภาพของทีมทำงานที่เป็นสหสาขาวิชาชีพ ได้แก่ ผู้ใหญ่บ้าน กำนัน นายองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เจ้าหน้าที่สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในอำเภอ น้ำพอง เจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าหน้าที่สำนักงานขนส่ง เจ้าหน้าที่ของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เจ้าหน้าที่สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด ครู/นักเรียนในโรงเรียนระดับต่างๆ ในชุมชน เพื่อให้กลุ่มคนดังกล่าวเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน



ส : สรุป

เป็นกระบวนการใช้ศักยภาพของทีมทำงานที่เป็นสหสาขาวิชาชีพ ได้แก่ ผู้ใหญ่บ้าน กำนัน นายกองค์รปกครองส่วนท้องถิ่น เจ้าหน้าที่สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในอำเภอน้ำพอง เจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าหน้าที่สำนักงานขนส่ง เจ้าหน้าที่ของบริษัทยางล้อรถผู้ประสบภัยจากรถ เจ้าหน้าที่สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด ครู/นักเรียนในโรงเรียนระดับต่างๆ ในชุมชนเพื่อให้กลุ่มคนดังกล่าวเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

ระยะเวลา	วิธีการแก้ไขจุดเสี่ยงในชุมชน
สั้น	ปรับปรุงภูมิทัศน์ ติดสัญลักษณ์ อาทิ ฟ้าสีแดง ติดป้ายบอกทาง สร้างวินัยจราจรตามมาตรการของชุมชน
กลาง	ติดไฟส่องสว่างตามถนน
ยาว	ขยายถนนในชุมชน

ส : ส่วนร่วม

เป็นการออกแบบกิจกรรมเพื่อสร้างโอกาสให้แกนนำ/ประชาชนในชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการวิเคราะห์จุดเสี่ยงในถนนสายหลักและถนนสายรองของหมู่บ้าน/ตำบลในอำเภอน้ำพอง การจัดทำแผนแม่บทชุมชน การจัดการแก้ไขปัญหาดจุดเสี่ยงในพื้นที่เสี่ยงของชุมชน รวมทั้งการแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงของเด็กเยาวชนในอำเภอน้ำพอง นอกจากนี้ยังจัดกิจกรรมให้สหสาขาวิชาชีพเข้ามาร่วมเป็นภาคีหุ้นส่วน/คนทำงานที่มีศักยภาพหลากหลายมาร่วมกันทำงานป้องกันอุบัติเหตุในชุมชน ประกอบด้วยการร่วมคิด/วางแผน การร่วมแรง/ลงทุน การร่วมลงมือปฏิบัติเพื่อจัดการจุดเสี่ยง การร่วมกำกับติดตามประเมิน และการร่วมรับประโยชน์/ลดการสูญเสียของบุคคลใกล้ชิดของตนเอง เป็นต้น

การประยุกต์ใช้ 5ช. ในงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

ช : ชง

เจ้าหน้าที่ของโรงพยาบาลจะชงข้อมูลเกี่ยวกับความถี่ของการเกิดอุบัติเหตุ และเลือกข้อมูลเกี่ยวกับจำนวนคนของชุมชนที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุในชุมชน มาเพื่อประกอบการตัดสินใจของนายกองค์รปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้ซึ่งทำหน้าที่ตัดสินใจสนับสนุนงบประมาณสำหรับการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง

ช : เชื่อม

ในการชงข้อมูล จะมีตัวแทนของคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอหน้าพองเป็นผู้เชื่อมประสานงาน ค้นหาแกนนำแล้วชักชวนมาทำงาน จากนั้นเชื่อมประสานภาคีคนทำงานที่เกี่ยวข้อง อีกทั้งคอยชงข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุภายใต้การจัดเตรียมข้อมูล/เทคนิคการนำเสนอข้อมูลที่สำคัญเข้าสู่กระบวนการประชุมประจำเดือนของคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอหน้าพองทุกเดือน

ช : เชียร์

ในการประชุม ประธานคณะกรรมการฯ จะคอยเชียร์หรือชื่นชมคนทำงาน ให้การสนับสนุนยกย่องผู้ปฏิบัติงานเพื่อสร้างบรรยากาศ และสร้างความภูมิใจในการทำงานร่วมกันของทีมสหสาขาวิชาชีพ

ช : ช้อน

มีการสังเคราะห์ข้อมูลความรู้รวมทั้งใช้ภูมิปัญญาของชุมชน เช่น การนำผ้าสีแดงผูกต้นไม้ การนำวัสดุเหลือใช้เป็นป้ายจราจร รวมทั้งการช้อนงบประมาณที่เอื้อต่อการทำงานป้องกันอุบัติเหตุที่ทำผ่านทางนายกองค์รปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นส่วนใหญ่

เพิ่มศักยภาพ 5 ช. ให้ทีมทำงานได้ด้วยการจัดการฝึกอบรมให้แก่ผู้นำชุมชน และให้พวกเขาได้ร่วมวิเคราะห์ความเสี่ยงในพื้นที่จริงของชุมชน ทั้งถนนสายหลัก/สายรองของชุมชน หรือการจัดเวทีระดมหมู่บ้าน ให้ในแต่ละหมู่บ้านร่วมกันสำรวจและวิเคราะห์จุดเสี่ยง เพื่อนำไปวางแผนแก้ไขจุดเสี่ยง เป็นต้น

การตรวจสอบและประเมินผลการดำเนินงาน

เป็นการนำข้อมูลที่สะท้อนผลลัพธ์ของการป้องกันอุบัติเหตุในชุมชนมาตรวจสอบ ซึ่งผ่านการติดตามกำกับและประเมินผลการใช้มาตรการชุมชน ได้แก่

- พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของประชาชน
- ผลการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ผลการกวดขันวินัยจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจ
- ผลการจัดอบรมวินัยจราจรให้แก่นักเรียนในโรงเรียน
- การทำข้อตกลงของครูกับนักเรียนให้เกิดการสวมใส่หมวกนิรภัยทุกครั้งที่เข้ามาเรียนในโรงเรียน

ผลการแก้ไขจุดเสี่ยงและพฤติกรรมเสี่ยง

- เกิดการแก้ไขจุดเสี่ยง 10 จุดจากทั้งหมด 23 จุดโดยมีการปรับสภาพแวดล้อมติดตั้งไฟส่องสว่าง
- การจัดทำป้ายเตือนและทำลู่กระหนาดเพื่อลดการใช้ความเร็วของผู้ใช้รถประเภทต่างๆ
- ประชาชนที่มีการสวมหมวกนิรภัยสูงขึ้น 2 เท่าจากเดิม เป็นต้น



หลักการ ทำงานใหม่ ซิม และ เชื้อไข

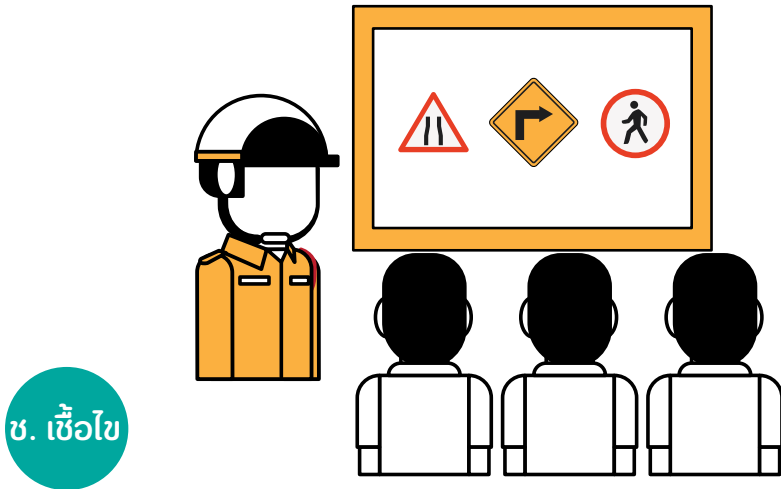
อำเภอ น้ำพอง ยังวางแผนที่จะขยาย
หลักการทำงาน 5 ช. โดยเพิ่มอีก 2 ช.
(รวม 7 ช.) ได้แก่

ช. ซิม

กระบวนการสร้างต้นแบบพื้นที่เรียนรู้ในอำเภอ น้ำพอง ให้เป็นรูปธรรม และ
ขยายผลไปยังอำเภอ อุดรธานี

ความเป็นมา

ภายหลังจากที่ทางอำเภอ น้ำพอง จัดทำแผนแม่บทชุมชนว่าด้วยการพัฒนา
ชุมชนต้นแบบความปลอดภัยทางถนนด้วยการมีส่วนร่วมของชุมชน โรงงาน
น้ำตาลในชุมชนได้ร่วมลงทุนจนเกิดการแก้ไขจุดเสี่ยง 10 จุดจากทั้งหมด
23 จุด อีกทั้งในปีงบประมาณ 2561 จะขยายการแก้ไขจุดเสี่ยงเพิ่มขึ้นอีก
10 จุดด้วยการใช้งบประมาณขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและแขวงทาง
ชุมชน ทำให้แกนนำและประชาชนจากอำเภอ อุดรธานี มองเห็นว่า “ชุมชน
น้ำพองเป็นตัวอย่างการเรียนรู้เรื่องการจัดการความปลอดภัยทางถนน” จนเกิด
การขยายผลเรื่องการจัดการจุดเสี่ยงของถนนสายหลัก และขยายผลการ
พัฒนาศักยภาพให้แก่แกนนำในชุมชนได้มีศักยภาพในการดำเนินงานลดการ
เกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนอื่นๆ ที่สนใจเรื่องการแก้ไขจุดเสี่ยงต่อการเกิด
อุบัติเหตุทางถนน เป็นต้น



ช. เชื้อไข

เป็นการประยุกต์เพื่อพัฒนาและสร้างเสริมศักยภาพให้แก่คนทำงานในรุ่นต่อไป โดยสืบสายพันธุ์ทายาทงานป้องกันและแก้ไขปัญหาคูบัตเหตุทางถนน

ยกตัวอย่างเช่น

แกนนำชุมชนของอำเภอหน้าพอง อันประกอบด้วย แกนนำตำรวจ และแกนนำเจ้าหน้าที่โรงพยาบาลน้ำพอง ไปจัดอบรมให้ความรู้กับเด็กเยาวชนในโรงเรียน ทั้งระดับประถมและมัธยมศึกษาให้มีความรู้เรื่องการรักษากฎจราจรเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนให้แก่เด็กและเยาวชนของชุมชน เป็นผลให้เด็กและเยาวชนในชุมชนนำความรู้ที่ได้รับจากแกนนำชุมชนไปขยายผลเรื่องการรักษากฎจราจรของผู้ปกครอง อีกทั้งเด็กเยาวชนยังเป็นแกนนำและชักชวนให้ผู้ปกครองของตนเองมาสวมหมวกนิรภัยและเมาไม่ขับ เป็นต้น ซึ่งจะทำให้เกิดการทำงานอย่างต่อเนื่องไม่ขาดตอนและมีประสิทธิภาพ

มาตรการทางถนน ลดกลุ่มเสี่ยง ลดพฤติกรรมเสี่ยง

ค่านชุมชน

มีการตั้ง “ค่านชุมชน” เพื่อสกัดกลุ่มเสี่ยงและลดพฤติกรรมเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

มาตรการ 1 ท้องถิ่น 1 ถนนปลอดภัย

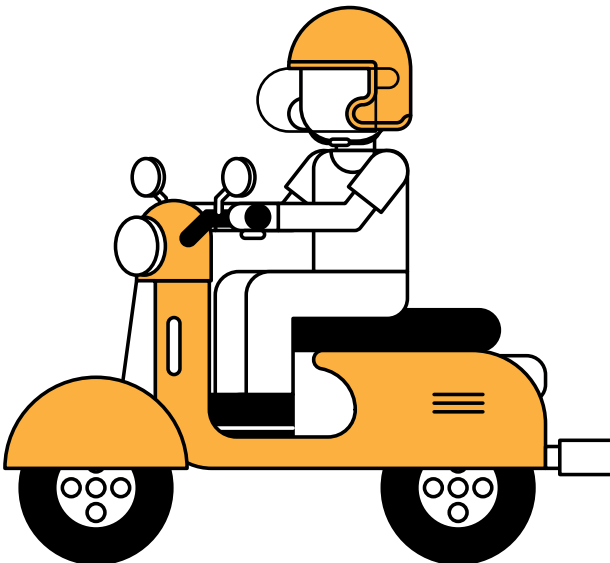
มีการนำมาตรการนี้มาใช้ โดยการปรับปรุงแก้ไขจุดเสี่ยง จุดอันตราย จุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง และจุดที่เกิดอุบัติเหตุใหญ่บนถนน ตลอดจนจุดตัดทางรถไฟ ให้มีความปลอดภัย พร้อมทั้งมีการวางแผนอำนวยความสะดวกในการเดินทางแก่ประชาชน เช่น การจัดเตรียมช่องทางพิเศษ ทางเลี้ยว ทางลัด และจัดทำป้ายเตือน ป้ายแนะนำต่างๆ ให้ชัดเจน รวมทั้งมีการจัดจุดพักรถ และจุดบริการต่างๆ มาตรการด้านยานพาหนะมีการกำหนดมาตรการ แนวทางเพื่อกำกับควบคุม และตรวจสอบยานพาหนะให้มีความปลอดภัย โดยเฉพาะรถโดยสารสาธารณะ และรถโดยสารไม่ประจำทางให้ถูกต้องตามระเบียบกฎหมาย

มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม

มีการให้ตรวจสอบสิ่งอันตรายข้างทาง เช่น ไฟฟ้าแสงสว่าง มีสัญญาณไฟจราจร เป็นต้น และปรับปรุงแก้ไขให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ รวมทั้งสภาพแวดล้อมริมทาง โดยเฉพาะบริเวณจุดตัดทางรถไฟ/ทางร่วมทางแยกเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน นอกจากนี้ ยังรวมถึงการปรับปรุงระบบฐานข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้สามารถบูรณาการฐานข้อมูลให้ครอบคลุมทุกมิติเพื่อนำไปใช้ในการติดตามประเมินผลและวางแผนแก้ไขปัญหามลพิษทางถนน ให้สอดคล้องกับสถานการณ์และปัจจัยเสี่ยงอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งจะช่วยยกระดับการสร้างความปลอดภัยทางถนนในที่สุด

บทสรุปการดำเนินงาน

การดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุของอำเภอน้ำพองได้สะท้อนการบูรณาการดำเนินงานร่วมกับทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน โดยยึดพื้นที่เป็นตัวตั้ง (Area Approach) ภายใต้การใช้กลไกผ่านนโยบายประชารัฐเป็นแนวทางการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุในชุมชน และมีนายอำเภอเป็นประธานในการบูรณาการการทำงานร่วมกัน นำไปสู่มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนทั้ง 4 ด้าน คือ คน ถนน ยานพาหนะ และการปรับสิ่งแวดล้อมในชุมชนภายใต้การดำเนินงานอย่างทันท่วงที จริงจัง และต่อเนื่องซึ่งเอื้อต่อการยกระดับการบริหารจัดการปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่ครอบคลุมมิติต่างๆ อาทิ เจ้าหน้าที่ตำรวจมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด และจริงจัง โดยสามารถลดพฤติกรรมเสี่ยงอุบัติเหตุ รวมทั้งการใช้มาตรการด้านสังคมและชุมชน มาเสริมในการบังคับใช้กฎหมายเพื่อควบคุมพฤติกรรมเสี่ยงในพื้นที่อีกด้วย





อำเภอสังขะ

จังหวัดสุรินทร์



“อำเภอสังขะ เป็นอำเภอที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับที่ 3 ของจังหวัดสุรินทร์ มีจำนวนผู้ใช้รถใช้ถนนทั้งในพื้นที่และนอกพื้นที่เป็นจำนวนมากผ่านการสัญจรทางถนนสาย 24 โชคชัย-เดชอุดม และสาย 2077 สุรินทร์-สังขะ เพื่อไปยังจังหวัดอื่นๆ ต่อมาเมื่อทางจังหวัดเปิดด่านช่องจอม ซึ่งเป็นด่านศุลกากรที่มีทั้งชาวไทยและชาวกัมพูชาเดินทางมาซื้อขายสินค้าต่างๆ เป็นจำนวนมาก ก็ยิ่งทำให้ผู้คนเดินทางผ่านทางเชื่อมจากอำเภอสังขะไปสู่ด่านช่องจอมมากขึ้น จึงเป็นเส้นทางซึ่งเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้ง่าย”

ข้อมูลสถิติจากศูนย์ความปลอดภัย ทางถนนอำเภอสังขะ

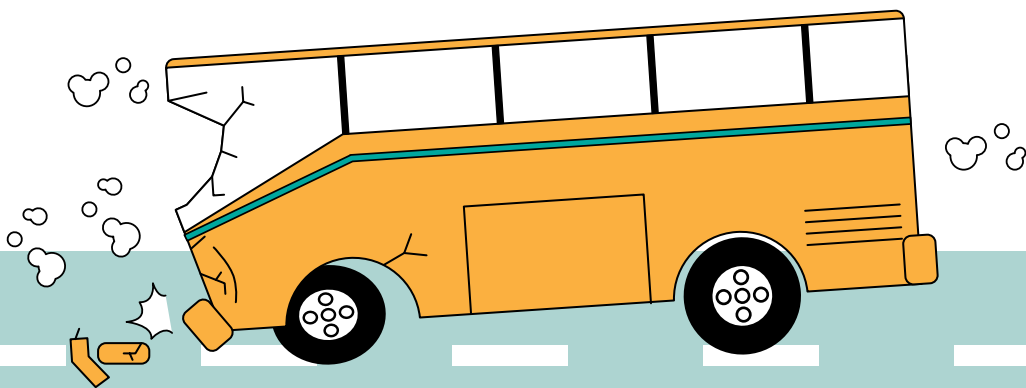


ความเป็นมา

อุบัติเหตุรายนำสู่การเปลี่ยนแปลงในสังคม

ในช่วงเช้ามีดของวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2555 รถทัวร์ของบริษัทศรีสะเกษทัวร์วิ่งโดยสารระหว่างสถานีขนส่งหมอชิต ไปยังปลายทางจังหวัดศรีสะเกษ ประสานงากับรถบรรทุกพ่วง 18 ล้อ ของบริษัทพัฒนกิจพืชผล ณ บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 13-14 ระหว่างบ้านสะกาด-บ้านหลัก ซึ่งอยู่ในพื้นที่ตำบลสะกาด อำเภอสังขะ บนถนนสาย 24 ทำให้มีผู้เสียชีวิตทันทีในที่เกิดเหตุจำนวน 10 ราย และมีผู้บาดเจ็บซึ่งถูกนำตัวส่งโรงพยาบาลอีกจำนวน 24 ราย นับเป็นโศกนาฏกรรมทางอุบัติเหตุทางถนนครั้งร้ายแรงที่สร้างความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ที่ประสบเหตุ และทั้งความเศร้าโศกเสียใจให้ครอบครัวและญาติพี่น้องที่อยู่เบื้องหลังไปอีกยาวนาน

(ข้อมูลจาก เครือข่ายลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสุรินทร์)



เหตุการณ์นี้ได้สร้างความสะเทือนใจให้กับคนในพื้นที่อย่างมาก และยังไม่นับรวมกับเหตุการณ์อุบัติเหตุอื่นๆ ที่เคยเกิดขึ้นมาแล้ว จึงเป็นจุดเริ่มต้นให้กลุ่มคนทุกภาคส่วนในอำเภอสังขะเข้าร่วมประชุมระดมสมองอย่างต่อเนื่อง และได้ข้อสรุปว่าปัญหาอุบัติเหตุทางถนนนี้มีความสำคัญเป็นลำดับต้นๆ ของพื้นที่ จึงก่อำเนินการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสังขะ

ขั้นตอนการดำเนินงานศูนย์ปฏิบัติงาน ความปลอดภัยทางถนนอำเภอสังขะ

1 กำหนดค่านิยมร่วม

นายอำเภอร่วมกับหัวหน้าส่วนราชการทั้งหมดกำหนดค่านิยมร่วม (Core value) ของอำเภอสังขะ คือ “สังขะเมืองคนดี บอกรัก ขับขี่ปลอดภัย” เพื่อให้ประชาชนในอำเภอสังขะมีแนวคิดที่จะลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนนร่วมกัน

2 ประกาศนโยบาย

นายอำเภอประกาศนโยบายความปลอดภัยทางถนน

3 ก่อตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน

ดำเนินการก่อตั้งศูนย์ปฏิบัติงานความปลอดภัยทางถนนอำเภอสังขะ โดยมีนายอำเภอสังขะเป็นประธานกรรมการศูนย์ และมีตัวแทนที่ได้รับการคัดเลือกจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ทั้งหน่วยงานราชการ องค์กรบริหารส่วนท้องถิ่น และองค์กรภาคเอกชน เป็นคณะกรรมการของศูนย์ รวมทั้งมีการแต่งตั้งทีมแกนนำในการขับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยทางถนนและแบ่งบทบาทหน้าที่ที่ทีมงานด้านการพัฒนาข้อมูล 3 ฐาน¹ ทีมงานด้านการออกมาตรการองค์กร ทีมงานด้านการพัฒนาแผนปฏิบัติงานแบบมีส่วนร่วม เพื่อให้ทิศทางการนำนโยบาย/มาตรการองค์กร/แผนดังกล่าวดำเนินการจริงในพื้นที่

4 เขียนโครงการเพื่อขอรับการสนับสนุน

เขียนโครงการเพื่อขอรับการสนับสนุนงบประมาณจาก สสส. เป็นเงินจำนวน 33,700 บาท เพื่อมาช่วยเป็นน้ำมันหล่อลื่นให้การดำเนินโครงการพัฒนาระบบข้อมูลสารสนเทศเพื่อการบริหารงานด้านอุบัติเหตุ² (MIS : Management Information System) จาก 3 ส่วน คือ ข้อมูลจากโรงพยาบาล ตำรวจและบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

5 ดำเนินงาน

เข้าสู่กระบวนการดำเนินงาน เช่น การพัฒนาข้อมูล 3 ฐาน การสร้างมาตรการองค์กรและแผนปฏิบัติงานสร้างความปลอดภัยทางถนน

¹ข้อมูลการเสียชีวิตจาก 3 แหล่งข้อมูล ได้แก่ 1) ข้อมูลจากใบมรณบัตร 2) ระบบข้อมูลคดีจากสถานีตำรวจ และ 3) ระบบข้อมูลการเรียกสินไหมทดแทนของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัย โดยการเปรียบเทียบการซื้อชื้อและการนับจำนวนคนด้วยตัวเลขบัตรประชาชน 13 หลัก

²อ้างอิงจากเอกสารประกอบการให้สัมภาษณ์ทีมงานของอำเภอสังขะ ในวันที่ 9 สิงหาคม 2560

โครงสร้างคณะทำงานศูนย์ปฏิบัติงาน ความปลอดภัยทางถนนอำเภอสังขะ

แบ่งได้เป็น 5 คณะ ดังนี้



1 คณะกรรมการอำนวยการบริหารจัดการ

มีประธานเป็นนายอำเภอ โดยมีหัวหน้าหน่วยงานราชการในอำเภอทั้งหมดเป็นกรรมการ มีอำนาจหน้าที่สำคัญประการหนึ่งคือ การกำหนดแนวทางการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน โดยจัดทำแผนปฏิบัติการ/โครงการ/งบประมาณสำหรับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอสังเขปให้สอดคล้องกับแผนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศ และจังหวัด โดยมีผู้กำกับสถานีตำรวจภูธรสังเขป เป็นรองประธานของคณะกรรมการอำนวยการบริหารจัดการ

2 คณะกรรมการด้านบังคับใช้กฎหมายและการสัณจรรอย่างปลอดภัย

มีผู้กำกับสถานีตำรวจภูธรสังเขปเป็นประธานกรรมการคณะกรรมการ และกรรมการจำนวน 14 คน มีอำนาจหน้าที่สำคัญประการหนึ่งคือ จัดทำแผนปฏิบัติการ/โครงการและงบประมาณในบังคับใช้กฎหมายและการสัณจรรอย่างปลอดภัยของอำเภอ

3 คณะกรรมการด้านวิศวกรรมความปลอดภัยทางถนน

มีอำนาจหน้าที่สำคัญประการหนึ่งคือ จัดทำแผนปฏิบัติการ/โครงการ และงบประมาณในสนับสนุนด้านวิศวกรรมความปลอดภัยทางถนน/ถนนที่ปลอดภัย (Safe Road) ยานพาหนะปลอดภัย (Safe Vehicle) ร่วมกับกรรมการ จำนวน 7 คน

4 คณะกรรมการด้านการประชาสัมพันธ์ ความปลอดภัยทางถนนและการมีส่วนร่วม

มีอำนาจหน้าที่สำคัญประการหนึ่ง คือ จัดทำแผนปฏิบัติการ/โครงการ และงบประมาณในการประชาสัมพันธ์และให้ความรู้แก่ประชาชนด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอสังขะ ให้สอดคล้องกับแผนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศ และจังหวัด โดยมีจำนวนกรรมการ 11 คน

5 คณะกรรมการด้านการแพทย์ฉุกเฉิน

มีอำนาจหน้าที่สำคัญประการหนึ่งคือ จัดทำแผน ปฏิบัติการ/โครงการ และงบประมาณด้านการแพทย์ฉุกเฉินให้สอดคล้องกับแผนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดสุรินทร์ และ ศปถ. อำเภอสังขะ โดยมีจำนวนกรรมการ 12 คน

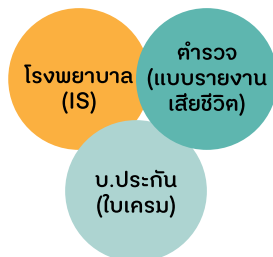
จากแผนภาพโครงสร้างศูนย์ปฏิบัติงานฯ จะเห็นการสะท้อนกลไกการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนผ่านโครงสร้างและการแบ่งบทบาทหน้าที่ ความรับผิดชอบของคณะกรรมการชุดต่างๆ ไว้อย่างชัดเจน ทำให้การดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนครอบคลุมการดำเนินการบังคับใช้กฎหมาย การปรับปรุงสภาพถนน การให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรทั้งในโรงเรียนและครอบครัว นำไปสู่จุดเปลี่ยนการขยายจุดตั้งด่านชุมชนเพิ่มขึ้นนอกเหนือจากช่วงที่มีเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์เท่านั้น อีกทั้งนำไปสู่ด่านตำรวจ ด่านบูรณาการ และด่านครอบครัว: ไร้ปลอดภัย โดยมีการกำหนดเป้าหมายร่วมกันของคนทำงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน ทำให้การขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนในอำเภอสังขะเป็นรูปธรรมมากขึ้น ซึ่งช่วยให้หน่วยงานต่างๆ เห็นปัญหาและปัจจัยที่เป็นมูลเหตุ และแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างตรงช่วย ประหยัดเวลา และทำให้เกิดการใช้ทรัพยากรได้อย่างคุ้มค่า

การดำเนินงานที่สำคัญ

การพัฒนาข้อมูล 3 ฐาน

แม้ว่าอำเภอสังขะมีการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนมาตั้งแต่ปี 2554 แต่การดำเนินงานมีเฉพาะสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเพียงลำพังเท่านั้น จุดเริ่มต้นของการบูรณาการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสังขะเริ่มมีแนวทางชัดเจนในปี 2558 โดยเริ่มต้นที่การพัฒนาข้อมูล 3 ฐานให้ตรงกัน เพื่อให้ได้ข้อมูลชุดปัจจุบันที่ทุกคนสามารถใช้ร่วมกันได้และสื่อสารกันด้วยข้อมูลเดียวกัน ซึ่งจะทำให้การเกิดประสิทธิภาพและความคุ้มค่าหรือ “สุดคุ้ม” มากที่สุด รวมทั้งสามารถวางแผนการทำงานร่วมกันได้ โดยการวิเคราะห์และกำหนดทิศทางการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุร่วมกันของภาคส่วนต่างๆ ในอำเภอ โดยข้อมูลที่ได้มาจะถูกนำเสนอในที่ประชุมทุกเดือนในที่ประชุมหัวหน้าส่วนราชการ เพื่อกำหนดแนวทางการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับคนใน 3 กลุ่ม ตามตารางนี้

ที่มาข้อมูลผู้เสียชีวิต			
กลุ่มตัวแปร	INJURY SURVILLANCE	E-CLAIM	POLIS
ข้อมูลบุคคล	●	●	●
จุดเกิดเหตุ	●	●	●
ลักษณะการเกิดเหตุ	●	●	●
เวลาเกิดเหตุ	●	●	●
พาหนะ	●	●	●
ประเภทผู้ใช้ถนน	●	●	●
คู่กรณี		●	●
การบาดเจ็บ/ตาย	●	●	●
ความรุนแรงการบาดเจ็บ	●	●	●
แอลกอฮอล์	●		●
หมวกนิรภัย	●	●	●
เข็มขัดนิรภัย	●		●
ความเร็ว			●



แนวทางการดำเนินงานแก้ไขปัญห อุบัติเหตุใน 3 กลุ่ม

ผู้รับผลงาน	ความต้องการที่สำคัญ
ประชาชน	• มีความรู้ด้านการขับขี่ที่ปลอดภัยและกฎหมายการจราจรที่ควรรู้ • การบาดเจ็บทางถนนลดลงต่ำกว่า 16 / แสนประชากร
บุคลากรที่ปฏิบัติงาน	• มีความรู้ด้านการขับขี่ที่ปลอดภัยและกฎหมายการจราจรที่ควรรู้ • มีความร่วมมือ/การประสานงานที่ดีจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง • มีงบประมาณสนับสนุนการดำเนินงานที่เพียงพอ • ผู้บริหารหน่วยงานให้ความสำคัญ
หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	• การประสานงานที่ราบรื่น • ไม่ผิดระเบียบ • ลดความเสี่ยงได้ • ข้อมูลที่ถูกต้อง

การสร้างมาตรการจัดการจุดเสี่ยง

ในช่วงแรกคณะกรรมการฯ ใช้การตั้ง “ด่านชุมชน” ในช่วงเทศกาลเป็นกิจกรรมหลักในการขับเคลื่อนงาน แต่พบว่า “ไม่ได้ผล” ทีมทำงานจึงแสวงหาความรู้ และได้เรียนรู้เรื่อง “การจัดการจุดเสี่ยง” กับทีมงาน สอจร. โรงพยาบาลศูนย์ขอนแก่น ทำให้ทีมงานเริ่มนำความรู้ที่ได้รับมาใช้ประโยชน์เพื่อกำหนดจุดเสี่ยงในพื้นที่อำเภอสังขะ ภายใต้ฐานคิดของทีมทำงาน คือ งานความปลอดภัยทางถนนไม่สามารถทำกิจกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งได้เพียงกิจกรรมเดียวเท่านั้น และต้องมีเป้าหมายชัดเจนว่า ลดอุบัติเหตุทางถนนด้วยการขับเคลื่อนกิจกรรมที่หลากหลายและเชื่อมโยงกิจกรรมเหล่านี้เข้าสู่งานประจำของทุกภาคส่วนรวมทั้งประชาชน ทำให้เกิดการเปลี่ยนมุมมองการทำงานของทีมโดยจากภาครัฐไปสู่ภาคประชาชน

ปัจจัยที่ทำให้การจัดการจุดเสี่ยงประสบผลสำเร็จ

- ขยายการจัดการอบรมให้ความรู้แก่ประชาชน
- การศึกษาดูงานพื้นที่อื่นๆ
- การสำรวจพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของประชาชนในอำเภอสังขะ เพื่อให้เกิดชุดข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน
- การรณรงค์ให้ประชาชนสวมหมวกนิรภัย (จำเป็นต้องทำไปพร้อมกับ การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ผ่านจัดนิทรรศการเสียงความส่าย และหอกระจายข่าว)
- การพัฒนามาตรการองค์กรต้นแบบไปพร้อมๆ กับการรณรงค์ข้างต้น พร้อมด้วยฐานคิดของทีมทำงาน คือ งานความปลอดภัยทางถนนไม่สามารถทำกิจกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งได้เพียงกิจกรรมเดียวเท่านั้น
- ต้องมีเป้าหมายชัดเจนว่า ลดอุบัติเหตุทางถนนด้วยการขับเคลื่อนกิจกรรมที่หลากหลายและเชื่อมโยงกิจกรรมเหล่านี้เข้าสู่งานประจำของทุกภาคส่วนรวมทั้งประชาชน ทำให้เกิดการเปลี่ยนมุมมองการทำงานของทีมโดยจากภาครัฐไปสู่ภาคประชาชน

วิธีการดำเนินงานที่น่าสนใจของอำเภอสังขะ

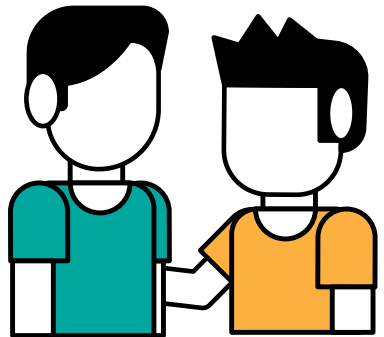
เริ่มต้นด้วยการทำความรู้จัก กันและกัน

เป็นการพบปะพูดคุย และแลกเปลี่ยน
ความสุขความทุกข์ในชีวิตและการทำงาน
ของแต่ละคนด้วยบรรยากาศสบายๆ
ไม่เป็นทางการ เพื่อสร้างเชื่อมความ
สัมพันธ์ระหว่างกัน และเป็นการค้นหา
ตัวจริงเสียงจริงที่มีแนวคิดคล้ายๆ กันและ
มีจิตอาสาพร้อมเสียสละประโยชน์ส่วนตน
เพื่อประโยชน์ของสังคมส่วนรวม



การทำงานเน้นความสัมพันธ์ แบบพี่น้อง

เป็นการรวมกลุ่มคนทำงานอย่างเป็นระบบ
ภายใต้กลไก ศปถ.อำเภอ โดยเน้นความ
สัมพันธ์แบบความเป็นพี่เป็นน้อง ยึดหยุ่น
และสื่อสารส่งต่อข้อมูลกันอย่างทันท่วงที
โดยมีพันธกิจร่วมกันคือ การลดการสูญเสีย
จากอุบัติเหตุให้กับประชาชนและคนใน
พื้นที่ จึงเกิดเป็นทีมงาน ศปถ. อำเภอสังขะ
ที่ขับเคลื่อนงานอุบัติเหตุมาจนปัจจุบัน



ทำงานร่วมกันทุกฝ่าย

หากเกิด¹ อุบัติเหตุขึ้นในพื้นที่ ทีม ศปถ. อำเภอสังขะ แจ้งเหตุในกลุ่มทีมงานจากหน่วยงานสหวิชาชีพที่มีความเชี่ยวชาญในสาขาต่างๆ เช่น โรงพยาบาล เจ้าหน้าที่ตำรวจ ผู้แทนจากสำนักงานขนส่ง ผู้แทนจากสำนักงานทางหลวง กู้ชีพกู้ภัย รวมถึงทีมงานจาก องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เจ้าของพื้นที่ แล้วลงพื้นที่ร่วมกันเพื่อตรวจสอบและวิเคราะห์ที่เกิดเหตุ



ช่องทางสื่อสารกันต่อเหตุการณ์

คณะทำงานของอำเภอสังขะตั้งกลุ่ม LINE โดยใช้เป็นช่องทางในการสื่อสารข้อมูลแบบไม่เป็นทางการระหว่างคนทำงาน ซึ่งมีตัวแทนจากหน่วยงานระดับอำเภอ ทั้งผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ยังมีตัวแทนจาก อปท. รวมถึงกำนัน ผู้ใหญ่บ้านในพื้นที่ต่างๆ ของอำเภอสังขะร่วมอยู่ในกลุ่ม เป็นเครือข่ายที่มีการส่งต่อข้อมูลที่รวดเร็วเท่าทันต่อเหตุการณ์ และการแก้ไขปัญหา



¹อ้างอิงจากเอกสารประกอบการให้สัมภาษณ์ทีมงานของอำเภอสังขะ ในวันที่ 9 สิงหาคม 2560

กลไกสำคัญในการดำเนินงาน

ศปถ. อำเภอสังขะ ส่งเสริมให้ท้องถิ่นเป็นเจ้าการในการจัดการปัญหาในพื้นที่ตนเอง นับเป็นกลไกสำคัญที่จะช่วยให้ชุมชนตระหนักและมีส่วนร่วมในการจัดการปัญหาอุบัติเหตุ โดยคณะทำงานระดับอำเภอสนับสนุนให้เกิดการจัดตั้งกลไกระดับตำบล และทีม ศปถ.อำเภอ รับบทบาทที่เสี่ยงให้กับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ระดับตำบล โดยทีม ศปถ. อำเภอสังขะ ได้จัดอบรมให้ความรู้ และนำทีมระดับตำบลไปศึกษาดูงานกับ ศปถ. อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ซึ่งเป็นพื้นที่ต้นแบบในการทำงานด้านการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุระดับประเทศ

ผลลัพธ์ที่ตามมา

- ศปถ. ระดับตำบล ได้ออกประชาคมชุมชนเรื่องความปลอดภัยทางถนน ประชาสัมพันธ์ กระตุ้นเตือนให้คนในพื้นที่เกิดจิตสำนึก และตระหนักถึงการให้ความร่วมมือเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ
- การประชาคมทำให้ชุมชนได้ร่วมกันกำหนดกติกาเพื่อควบคุมความเสี่ยงในพื้นที่ของตนเอง เช่น การควบคุมคนเมา การตั้งด่านชุมชน
- อปท. สนับสนุนงบประมาณไว้ในข้อบัญญัติของท้องถิ่น รวมทั้งบูรณาการงานความปลอดภัยทางถนนเข้ากับกิจกรรมต่างๆ ที่จัดขึ้นในท้องถิ่น เป็นการทำงานเชิงรุกที่ช่วยป้องกันปัญหาอุบัติเหตุโดยชุมชนมีส่วนร่วม

การประยุกต์ใช้ 5ส. ของ ศปท. อำเภอสังขะ

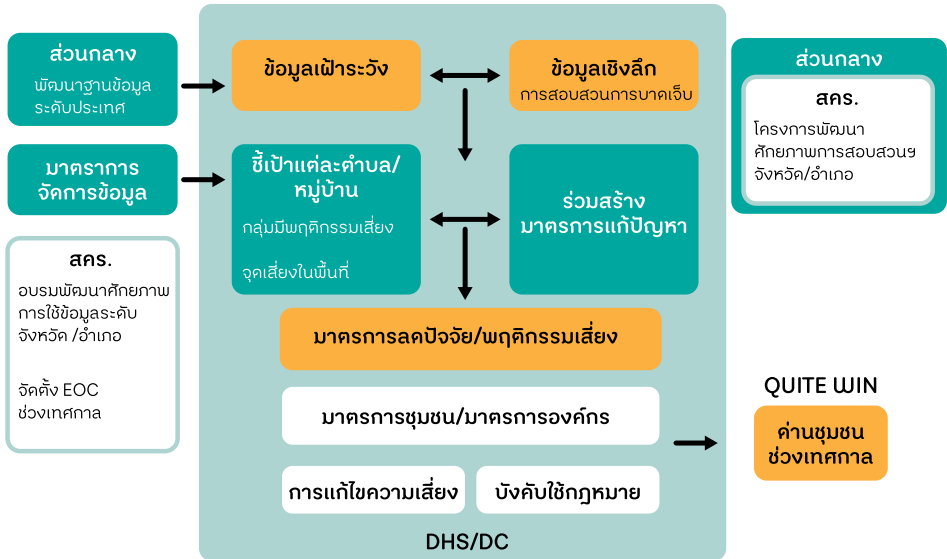
แม้ว่า ศปท.ระดับอำเภอสังขะ จะเน้นสร้างมาตรการองค์กร (ภาครัฐ) โดยเฉพาะเรื่องการสวมหมวกนิรภัย 100% โดยถูกประกาศเป็นมาตรการองค์กรและบรรจุไว้ในแผนปฏิบัติงานของหน่วยงานภาครัฐ โดยคาดหวังว่า **“มาตรการองค์กรที่เฉพาะเจาะจงการสวมหมวกนิรภัย 100% ของบุคลากรภาครัฐ จะช่วยสร้างความปลอดภัยทางถนน ซึ่งสะท้อนถึงการให้ความสำคัญของผู้บริหารและบุคลากรขององค์กรภาครัฐ”** ทำให้ผู้บริหารสูงสุดขององค์กรภาครัฐในอำเภอสังขะให้ความร่วมมือ และมีประกาศมาตรการสวมหมวกนิรภัย 100% ของหน่วยงานภาครัฐเป็นส่วนมาก นอกจากนี้ ยังได้ขยายมาตรการดังกล่าวไปสู่ระดับหมู่บ้าน/ครอบครัว โดยมีการกำหนดกลยุทธ์ที่สำคัญตามแนวทางของ 5ส. ดังนี้

ส : สารสนเทศ

คือข้อมูลเกี่ยวกับจำนวนและสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่อำเภอสังขะ โดยทีมงานที่เป็นคณะกรรมการแต่ละชุดมาร่วมกันพัฒนาข้อมูลและจัดกลุ่มข้อมูลเป็นหมวดหมู่ ทำให้มีข้อมูลเอื้อประโยชน์กับการพัฒนากรอบการดำเนินงานเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในอำเภอสังขะ ดังแผนภาพซึ่งเป็นการนำข้อมูลสถิติอุบัติเหตุมาใช้ประโยชน์และเกิดด้านชุมชนในช่วงเทศกาล เช่น ช่วงเทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์ รวมทั้งกำหนดมาตรการลดพฤติกรรมเสี่ยง เป็นต้น

กรอบการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

มีคนไทยตายเกือบ 23,000 คน (คิดเป็นอัตราตาย 38 ต่อประชากรแสนคน)
บาดเจ็บสาหัสกว่า 200,000 ราย บาดเจ็บเล็กน้อยอีก 1,050,088 ราย
ผลกระทบต่อความสูญเสียของประเทศปีละ 2 แสนล้านบาท



แผนภาพ: การพัฒนารอบการดำเนินงานเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในอำเภอสังขะ

ส : สุคนธ์

จากการพัฒนาข้อมูลสารสนเทศในข้อที่ 1 ทำให้ได้ข้อมูลเพียงพอสำหรับการจัดกลุ่มที่เสี่ยงสูง ที่งานสามารถเลือกจากปัญหาสาเหตุที่มีความเสี่ยงสูงมาดำเนินการก่อน อันได้แก่ จำนวนพฤติกรรมเมาแล้วขับในขณะขับขีรถของประชาชน และพฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัยของประชาชนที่ใช้รถจักรยานยนต์ด้วยเหตุนี้ทำให้ทีมงานจัดกลุ่มพฤติกรรมที่เสี่ยงที่สุด และสามารถจัดกิจกรรมเพื่อปรับพฤติกรรมเสี่ยง คือเมาแล้วขับขอประชาชน รวมถึงพฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัยของประชาชนที่ใช้รถจักรยานยนต์ได้อย่างต่อเนื่อง

ส : สหสาขาวิชาชีพ

สืบเนื่องจากความปลอดภัยทางถนนไม่สามารถดำเนินการได้ด้วยใครคนใดคนหนึ่งทำให้อำเภอสั่งชะต้องระดมสมองจากคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสั่งชะ และทุกคนเห็นจำเป็นต้องปรับพฤติกรรมเสี่ยงพฤติกรรมเมาแล้วขับซี้รถ และพฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัยของประชาชนที่ใช้รถจักรยานยนต์ได้นั้น จำเป็นต้องใช้ศักยภาพของสหสาขาวิชาชีพ ซึ่งในการดำเนินงานต้องใช้การประสานงานและการสร้างความสัมพันธ์ทั้งแบบเป็นทางการและไม่เป็นทางการ เพื่อให้เกิดความร่วมมือกันหลากหลายสาขาวิชาชีพในการป้องกันแก้ไขสาเหตุของปัญหาที่แท้จริง

ยกตัวอย่างเช่น

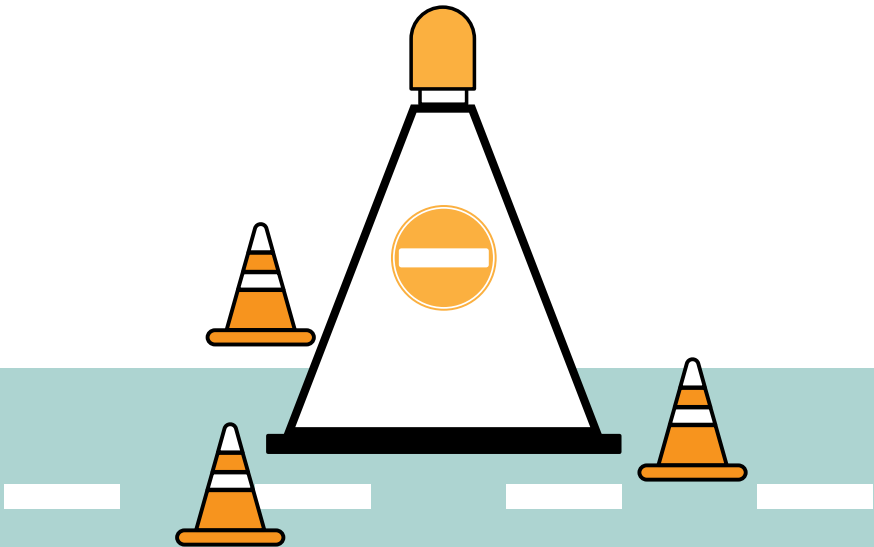
การให้ความรู้ของตำรวจจราจรหน้าเสาธงโรงเรียนประถมศึกษาและโรงเรียนมัธยมศึกษา ตำรวจจราจรช่วยดำเนินการพัฒนาศักยภาพแกนนำที่เป็นนักเรียนไปเป็นนักเรียนอาสาจราจรในโรงเรียนที่อยู่ในอำเภอสั่งชะทั้งหมด (เกิดการขยาย/เพิ่มกลุ่มคนทำงานด้านการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในโรงเรียน) อันนำไปสู่การเกิด Node และขยาย Network ไปสู่การตั้งด่านชุมชน (ด้านของประชาชนจิตอาสา) ด้านบูรณาการ (เป็นด้านของทีมสหสาขาวิชาชีพ) ด้านตำรวจ (เน้นการบังคับใช้กฎหมาย) และด้านครอบครัว: รั้วปลอดภัย (เป็นสมาชิกในครอบครัวของแต่ละหลังคาเรือน) ส่งผลให้เกิดการขยายพื้นที่การตั้งด่านที่ครอบคลุมพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในจุดต่างๆ ของอำเภอสั่งชะ

ส : สุดคุ้ม

มีการเลือกมาตรการที่ดำเนินการอย่างคุ้มค่า/ มีความเป็นไปได้ คือ มาตรการองค์กรเรื่องการสวมหมวกนิรภัย ซึ่งคณะกรรมการมองว่าเป็นมาตรการสุดคุ้ม (Cost efficiency)

ส : ส่วนร่วม

คือการมีส่วนร่วมของคนในพื้นที่/ชุมชนและภาคีคนทำงาน (Community participation) ซึ่งประกอบด้วย การจัดกิจกรรมให้คนในพื้นที่มาร่วมกันคิด/วางแผน ร่วมกันลงมือดำเนินงานตามแผนที่ร่วมกันกำหนด จากนั้นทุกคนร่วมกันกำกับติดตามประเมินผล การดำเนินงาน และร่วมกันใช้ข้อมูลจากการกำกับติดตามประเมินผล รวมทั้งร่วมกันรับประโยชน์ที่สืบเนื่องจากการดำเนินงานลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่



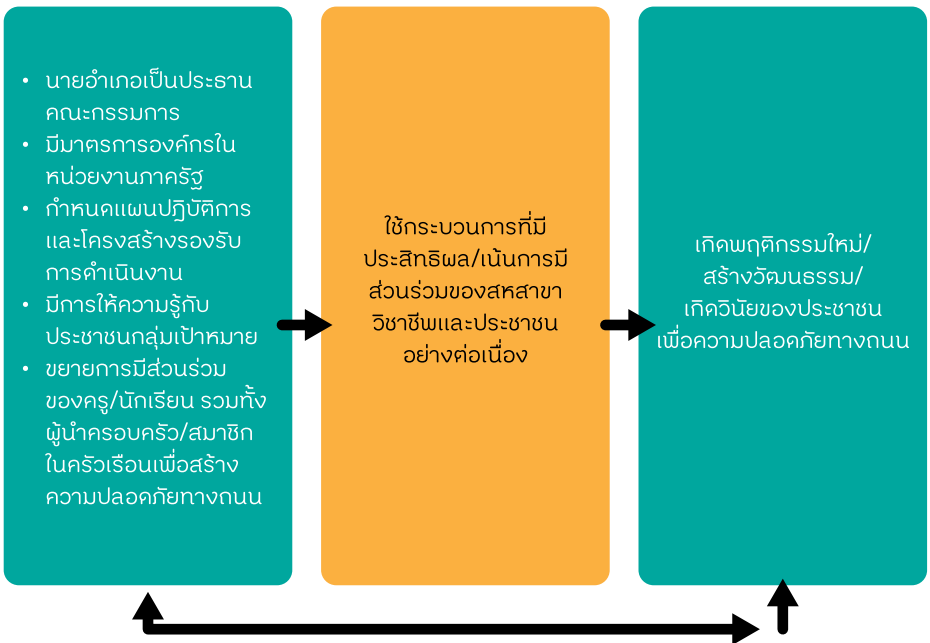
ปัจจัยสู่ความสำเร็จ

1

การดำเนินงานเรื่องความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสังขะ เน้นการดำเนินงานผ่านกิจกรรมที่มีส่วนร่วมของสหสาขาวิชาชีพไปจนถึงประชาชนในระดับครอบครัว

2

พื้นที่ดำเนินการของอำเภอสังขะ สร้างปัจจัยเอื้อต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การใช้รถใช้ถนนของประชาชนแบบก้าวกระโดด อาทิ การมีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการที่มีนายอำเภอเป็นประธานคณะกรรมการการมีมาตรการองค์กรในหน่วยงานภาครัฐ การกำหนดแผนปฏิบัติการและโครงสร้างรองรับการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนน การให้ความรู้กับประชาชนกลุ่มเป้าหมายของตำรวจจราจร การขยายกิจกรรมที่สร้างการมีส่วนร่วมของครู/นักเรียนในโรงเรียนต่างๆ รวมทั้งสร้างการมีส่วนร่วมของผู้นำครอบครัว/สมาชิกในครัวเรือนเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนแนวทางดังกล่าวสามารถนำไปขยายผลเป็นวงกว้างได้ ซึ่งแสดงได้ดังแผนภาพ



แผนภาพ: เส้นทางเดินสู่การเปลี่ยนแปลงของอำเภอสังขะ



อำเภอเมือง

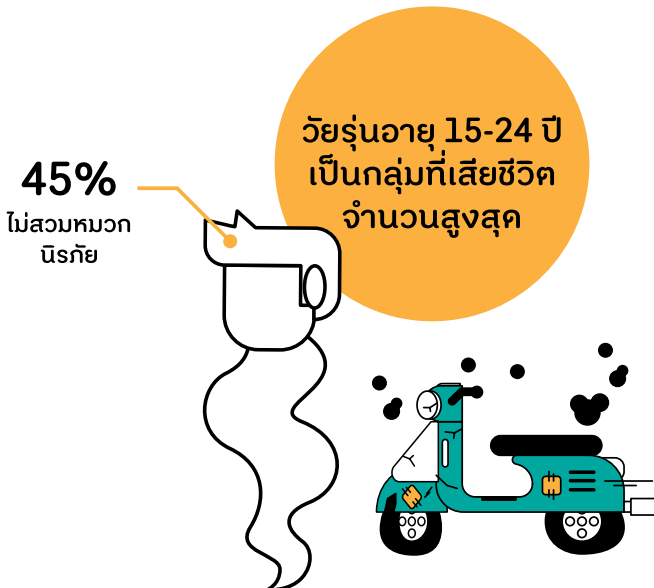
จังหวัดนครศรีธรรมราช



“จากอดีตที่ผ่านมา จังหวัดนครศรีธรรมราชมีจำนวนผู้บาดเจ็บ และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอยู่ลำดับต้นๆ ของประเทศ และกลุ่มวัยรุ่นคือกลุ่มเสี่ยงมากที่สุด แม้ว่าทุกภาคส่วนในจังหวัดนครศรีธรรมราชจะพยายามร่วมแรงร่วมใจเพื่อการดำเนินงานร่วมกันเพื่อลดการเสียชีวิตของผู้ใช้รถใช้ถนนให้ได้ด้วยการบริหารจัดการภาคีเครือข่าย การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและถนนที่ปลอดภัย การจัดการยานพาหนะให้พร้อมต่อความปลอดภัย การสร้าง/ปรับปรุงพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนให้เอื้อต่อความปลอดภัย และการพัฒนาคุณภาพของการดูแลสุขภาพหลังจากมีจำนวนผู้ประสบเหตุ แต่ยังประสบปัญหาเรื่องการบังคับใช้กฎหมาย”

(โรงพยาบาลมหาราชนครศรีธรรมราช,2559)

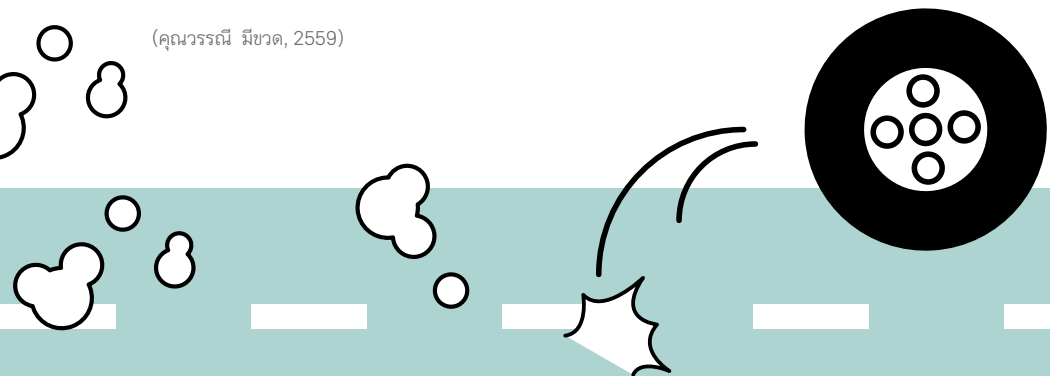
ข้อมูลสถิติการประสบอุบัติเหตุทางถนน ของจังหวัดนครศรีธรรมราช



ความเป็นมา

เนื่องจากจังหวัดนครศรีธรรมราชประสบปัญหาข้อจำกัดในการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจราจรทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจเพิ่มความเข้มแข็งในการบังคับใช้กฎหมายของตัวอำเภอเมือง แต่เมื่อใช้ไปได้เพียง 1 สัปดาห์ก็ส่งผลให้ประชาชนรวมตัวมาประท้วงจะเผาสถานที่ตำรวจภูธรอำเภอเมืองจังหวัดนครศรีธรรมราช เพราะการจับผู้ใช้จักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ดังนั้น เพื่อลดความขัดแย้งระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจกับประชาชน ผู้ว่าราชการจังหวัดนครศรีธรรมราชจึงเสนอให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติพิจารณาย้ายผู้บังคับการสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองจังหวัดนครศรีธรรมราชไปช่วยราชการที่อื่น ซึ่งช่วงนั้นสถานการณ์อุบัติเหตุในจังหวัดก็ยังไม่คลี่คลาย ส่งผลให้บุคลากรของโรงพยาบาลเผชิญกับภาระงานที่ค่อนข้างมาก โดยเฉพาะมีจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุเข้ามารับบริการในโรงพยาบาลเป็นจำนวนมาก เช่น เหตุการณ์ที่รถโรงเรียนประสบอุบัติเหตุและมีเด็กนักเรียนได้รับบาดเจ็บมากกว่า 30 คน ซึ่งเด็กที่ได้รับบาดเจ็บเป็นลูกของเจ้าหน้าที่โรงพยาบาลด้วย ส่งผลให้เจ้าหน้าที่ของโรงพยาบาลส่วนใหญ่เวลาที่ผู้ประสบอุบัติเหตุมารับบริการในโรงพยาบาลก็จะกังวลว่า **“จะเป็นลูกหลานของตนเอง”**

(คุณวรณีย์ มีขวด, 2559)



จุดเริ่มต้นของการขับเคลื่อน งานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

จากสาเหตุที่กล่าวมา ทำให้ทีมพีเลียง สอจร. ที่รับผิดชอบของจังหวัดนครศรีธรรมราช ร่วมกับผู้เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.จังหวัดนครศรีธรรมราช) ที่เป็นเลขานุการคณะทำงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดนครศรีธรรมราช จัดประชุมเพื่อทบทวนกลไกการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดนครศรีธรรมราช และได้ข้อสรุปของสาเหตุปัญหาเบื้องต้นว่า

1

ข้อจำกัดของอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ทำให้ไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายได้ครอบคลุมทุกพื้นที่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่ระดับชุมชน

2

เจ้าหน้าที่ยังขาดความเข้าใจ ขาดความรู้ และความตระหนักถึงการดูแลสุขภาพของประชาชนบนท้องถนน

การดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

ช่วงแรกก่อนปี 2553: นโยบายหมวกนิรภัยเริ่มที่เด็กกลุ่มเสี่ยง

ในการดำเนินงานช่วงแรก (ก่อนปี 2553) ของจังหวัดนครราชสีมา จะเน้นในกลุ่มเด็กนักเรียนซึ่งเป็นเด็กที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขับขี่จักรยานยนต์ และส่วนใหญ่จะบาดเจ็บเนื่องจากการไม่สวมหมวกนิรภัย โดยผู้ว่าราชการจังหวัดได้ทำการแต่งตั้งผู้ประสานงานต่างๆ ได้แก่

นายวิวัฒน์ ศิตตโมชญ์, รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์โครงการผู้ประสานงานพัฒนาเครือข่ายวิชาการ
ความปลอดภัยทางถนนระดับพื้นที่ภาคใต้, 2553.

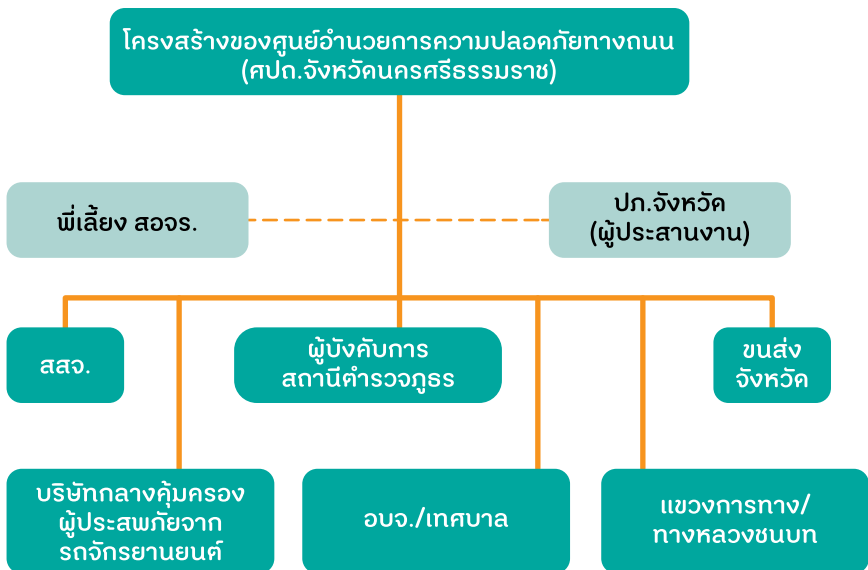
ผู้ประสานงาน
ระดับผู้นำ/ผู้บริหาร
ได้แก่ ท่านรองผู้การ

ผู้ประสานข้อมูล
คือ นายแพทย์ค่อพงษ์
(แพทย์ประจำ
โรงพยาบาลมหาราช)

ผู้ประสานเครือข่าย
คือ ปก.

มีการประชุมวงเล็กๆ ของคณะทำงานเพื่อประเมินการทำงาน
ทุกระยะ โดยทำให้เกิดโครงการต่างๆ ต่อเนื่อง เช่น โครงการหนึ่งแสนใบ
ปลอดภัยถ้วนหน้า โครงการจับแล้วแจก เป็นต้น ซึ่งโครงการเหล่านี้
ได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดี และได้มีการขยายการมีส่วนร่วมไปยัง
ภาคส่วนต่างๆ เช่น ในระดับโรงเรียน ระดับอำเภอ เป็นต้น

ต่อมา ได้มีการขยายกลุ่มเป้าหมายการดำเนินงานเรื่องสวมหมวกนิรภัยไปยังประชาชนทั่วไป โดยผู้รับผิดชอบคือ เจ้าหน้าที่ตำรวจ ทำให้มีการเข้มงวดกับการบังคับใช้กฎหมายคือ การจับประชาชนที่ผิดกฎหมายจราจร โดยเฉพาะการไม่สวมหมวกนิรภัยในกรณีขี่จักรยานยนต์ ทำให้เกิดปัญหาเรื่องความขัดแย้งระหว่างประชาชนกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ ส่งผลให้คณะทำงาน ร่วมกันกำหนดกลไกขับเคลื่อนงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดนครราชสีมา ผ่านโครงสร้างและคำสั่งของผู้ว่าราชการฯ ดังแผนภาพนี้



จากแผนภาพแสดงให้เห็นถึงกลไกการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนน มีโครงสร้างของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.จังหวัด นครศรีธรรมราช) รองรับ การดำเนินงานประกอบด้วย ผู้ว่าราชการจังหวัด/ รองผู้ว่าราชการจังหวัด เป็นประธานกรรมการ และมีพี่เลี้ยง สอจร. เป็นผู้คอย ให้คำปรึกษาด้านวิชาการ รวมทั้งมีกรรมการที่มาจากหน่วยงานต่างๆ อาทิ นายแพทย์สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด (สสจ.) ผู้บังคับการสถานีตำรวจ ภูธร หัวหน้าสำนักงานส่งจังหวัด ขนส่งจังหวัดผู้จัดการบริษัทกลางคุ้มครอง ผู้ประสภภัยจากรถจักรยานยนต์ นายก อบจ./เทศบาล หัวหน้าแขวงทางหลวง/ ทางหลวงชนบท ส่งผลให้มีหัวหน้าส่วนราชการ หัวหน้าหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชนเข้าร่วมประชุมประจำเดือนของจังหวัด ทั้งนี้ ศปถ.จังหวัดยังได้ จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2560-2563

ช่วงปี 2558: ขับเคลื่อนเป็นรูปธรรม

“โครงการนครปลอดภัย ทุกวัน ทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารหรือผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ ตำรวจภูธรจังหวัด นครศรีธรรมราช”

อ้างอิง หนังสือโครงการ นครปลอดภัย ทุกวัน ทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารหรือผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ ตำรวจภูธรจังหวัดนครศรีธรรมราช, พฤศจิกายน 2559 : แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) ผู้จัดพิมพ์.

สำหรับ โครงการนครปลอดภัย ทุกวัน ทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารหรือผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ ตำรวจภูธรจังหวัด นครศรีธรรมราช มีการตั้งรหัสเรียก คือ “1+4+4” โดยมีกองบัญชาการ ตำรวจภูธรจังหวัดนครศรีธรรมราชเป็นแกนหลักในการดำเนินงาน และได้รับ งบประมาณสนับสนุนจาก สสส. และ สอจร.

เป้าหมายของโครงการ

เพื่อลดจำนวนการบาดเจ็บรุนแรงและเสียชีวิตจากการบาดเจ็บที่ศีรษะในกลุ่ม
ผู้ใช้จักรยานยนต์

วัตถุประสงค์ของโครงการ

เพื่อเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมาทั้งคนขับและ
คนซ้อน เป็น 100%

มุ่งให้เกิดมาตรการองค์กรหมวกนิรภัยใน 4 ภาคส่วนคือ ภาครัฐ ภาคเอกชน
ภาคท้องถิ่น เช่น อบจ., เทศบาล, อบต. และองค์กรชุมชนทุกหน่วย (กำหนด
ทุกตำบล, ผู้ใหญ่บ้านทุกพื้นที่ที่ครอบคลุมพื้นที่ 23 อำเภอ 165 ตำบล 1,428
หมู่บ้าน 32 สถานีตำรวจ)

เครื่องมือดำเนินการ

สื่อและชุดความรู้ และกลไกการขับเคลื่อน **“ครูแม่ไก่”** (ตำรวจจากสถานีตำรวจ
ภูธรที่ผ่านการอบรมโดยวิทยากรจากมหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา
ในเรื่องวิธีการสื่อสารกับประชาชน การเป็นวิทยากร และเสริมความรู้เรื่องการ
บาดเจ็บทางถนนทั้งระดับโลก/ระดับประเทศ/ระดับพื้นที่ ความรู้เรื่องหมวกนิรภัย
ซึ่งมีจำนวน 32 สถานี สถานีละ 5 คน รวม 160 คน)

ระยะเวลาดำเนินโครงการ

ตั้งแต่ 1 มิถุนายน 2558 ถึง 1 มกราคม 2559 โดยแบ่งการทำงานเป็น 3 ระยะ
ภายใต้รหัส 1+4+4 คือ

ระยะ 1 เดือนแรก (1-30 มิถุนายน 2558)

- เสนอข้อมูลความรุนแรงจากอุบัติเหตุจราจรและข้อเสนอแนะทางนโยบายกับผู้บริหารระดับจังหวัด (ผู้ว่าราชการจังหวัด) เพื่อให้เห็นถึงความเร่งด่วนที่ต้องจัดการและประกาศเป็นวาระของจังหวัด
- ตั้งคณะทำงาน
- เตรียมแผนการดำเนินงานเพื่อกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการทำข้อตกลงร่วมในหน่วยงานระดับจังหวัดและอำเภอ
- การสร้างกลไกดำเนินงาน เช่น การอบรมแม่ไก่เพื่อเตรียมให้ความรู้แก่ประชาชนในพื้นที่ต่างๆ และสร้างเครื่องมือ เช่น สื่อประชาสัมพันธ์ และชุดความรู้ ประกอบด้วย สถานการณ์การบาดเจ็บทางถนนในระดับโลก ระดับประเทศ และจังหวัดนครราชสีมา ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร หมวกนิรภัย และภาพยนตร์ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจร ซึ่งจัดทำเป็นแผ่น CD

ระยะ 4 เดือนต่อมา

การทำข้อตกลงร่วมกับหน่วยงานทุกระดับ ทั้งระดับจังหวัดและระดับอำเภอ โดย

ระดับจังหวัด: ขณะทำงานจะประสานให้เกิดการประชุมผู้บริหาร 4 ภาคส่วน คือ ภาคราชการ ภาคเอกชน ภาคท้องถิ่น และชุมชน โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธานและผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัด นครราชสีมาเป็นผู้ร่วมดำเนินการในฐานะเจ้าภาพ ดำเนินการชี้แจงโครงการ และทำ MOU ร่วมกัน โดยภาพถ่ายที่ทำข้อตกลง MOU จะจัดทำเป็นคัตเอาต์สำหรับประชาสัมพันธ์โครงการ

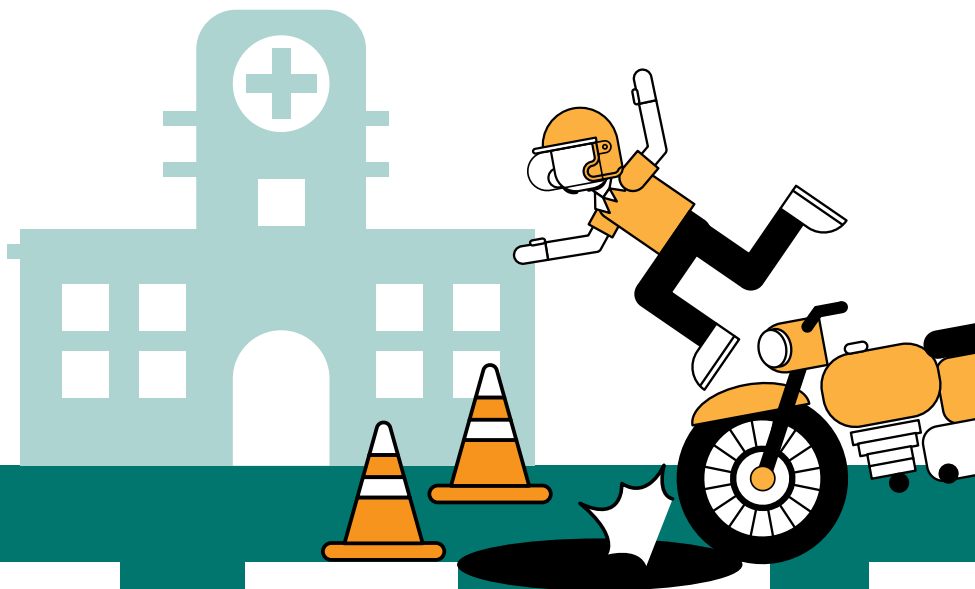
ระดับอำเภอ: ดำเนินการโดยใช้รูปแบบเดียวกับในระดับจังหวัด คือจัดประชุมชี้แจงโครงการให้กับผู้บริหารระดับอำเภอ 4 ภาคส่วน และทำข้อตกลง MOU และถ่ายภาพเพื่อทำการประชาสัมพันธ์ โดยมีประสานงานอย่างใกล้ชิดกับคณะทำงานระดับจังหวัด

ระยะ 4 เดือนหลัง

- ใช้มาตรการทางกฎหมาย ดำเนินการทันทีหลังจากการทำข้อตกลงร่วมกับหน่วยงานต่างๆ แล้วเสร็จตามเวลาที่กำหนด
- การจัดงานวัน Kick off สวมหมวกนิรภัยพร้อมกันทั้งจังหวัด โดยแต่ละอำเภอดำเนินการในพื้นที่ มีผู้ร่วม Kick off มากกว่า 5,000 คน
- สถานีตำรวจภูธรแต่ละพื้นที่ ตั้งด่าน จับ ปรับ คนขับและคนซ้อนที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ทุกวัน และดำเนินการตามข้อตกลงคือ ปรับคนขับ 500 บาท ส่วนคนซ้อนท้าย จับแต่ไม่ปรับ โดยให้เชิญตัวมาชมภาพยนตร์เกี่ยวกับการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนที่สถานีตำรวจในพื้นที่ที่ถูกจับ แล้วให้แต่ละพื้นที่ส่งรายชื่อผู้ถูกจับ/ปรับ แจ้งไปยังหน่วยงานที่สังกัดและรายงานผลการปฏิบัติงานให้กับสถานีตำรวจภูธรจังหวัดนครศรีธรรมราชทราบผ่านทางระบบ LINE ทุกวัน
- ต่อจากนั้น มีการบังคับใช้กฎหมายทั้งคนขับและคนซ้อนอย่างเข้มงวด และปรับอัตราสูงสุดตามที่กฎหมายกำหนด พร้อมดำเนินการตามข้อตกลงของหน่วยงาน อย่างสม่ำเสมอ

สรุปผลการดำเนินงาน

- ระยะ 4 เดือนแรก อัตราการสวมหมวกนิรภัยภาพรวมทั้งจังหวัด เพิ่มขึ้นจาก 41.5% เป็น 80 % ในขณะที่อัตราการสวมนิรภัยของผู้ซ้อนท้ายยังคงต่ำกว่า 40% แต่จำนวนบาดเจ็บ/ตายจากการบาดเจ็บที่ศีรษะในกลุ่มผู้ใช้จักรยานยนต์ แต่จากการวิเคราะห์ฐานข้อมูลจากระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บระดับจังหวัด (Injury Surveillance : IS) จากโรงพยาบาลมหาราชนครศรีธรรมราช พบว่า **จำนวนผู้บาดเจ็บที่ศีรษะลดลงอย่างต่อเนื่องภายหลังมีการบังคับใช้กฎหมาย**
- ผู้สวมหมวกนิรภัยที่ได้รับการรักษาในโรงพยาบาลมหาราชนครศรีธรรมราช มีเพิ่มขึ้นร้อยละ 20.25%
- เมื่อเปรียบเทียบกับข้อมูลรายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน ปี 2557 ของมูลนิธิไทยโรดส์ พบว่า จำนวนการตายจากอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดนครศรีธรรมราช ลดลง 20-30% เมื่อเทียบกับปี 2556



ปัจจัยเสริมความสำเร็จ

- มีการขับเคลื่อนการดำเนินงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด อำเภอและตำบล อย่างต่อเนื่องผ่านการผลักดันงานอุบัติเหตุเป็นวาระแรกๆ ของการประชุมประจำเดือนของจังหวัด
- การให้ข้อมูลกับประชาชนแบบ real time โดยเฉพาะข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย การเมาแล้วขับ การใช้ความเร็วของรถไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงในกรณีใช้รถในเขตเมือง
- การเสนอภาพถ่ายพฤติกรรมบุคคล “คนดีเมืองคอน” เพื่อส่งเสริมพฤติกรรมที่เอื้อต่อการลดอุบัติเหตุจราจร ทำให้เกิดการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพประสิทธิผล
- การดึงภาคเอกชน/ร้านค้าให้เข้ามามีส่วนร่วมและให้การสนับสนุนงบประมาณ/ป้ายณรงค์
- การมอบรางวัลคนดีเมืองคอน โดยผู้ว่าราชการเป็นผู้มอบรางวัล

ทั้งหมดนี้เป็นปัจจัยที่ช่วยนำไปสู่การลดอุบัติเหตุทางถนนและพัฒนาผลการดำเนินงานแบบ win-win ของทุกภาคส่วนเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน ทั้งสายหลักและสายรองเพื่อนำไปสู่การลดความเสี่ยง หรือการสร้างวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งจะสามารถช่วยลดการบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประชาชนได้



หลักการงานโดยใช้ 5ส.

ในการทำงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดนครศรีธรรมราช ได้นำ 5ส. มาประยุกต์ใช้ ซึ่งสามารถสรุปการดำเนินงานได้ดังนี้

ส : สารสนเทศ

ทีมงานสามารถนำข้อมูลจากแหล่งต่างๆ มาเป็นสิ่งที่ทำให้ผู้บริหารระดับสูง โดยเฉพาะผู้ว่าราชการจังหวัดเห็นความสำคัญของการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ส่งผลให้เกิดการดำเนินงานโดยเริ่มจากกลุ่มที่มีความเสี่ยงก่อน เช่น กลุ่มเด็กนักเรียน

ส : สหสาขาวิชาชีพ

มีการเชื่อมโยงการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีการแต่งตั้งคณะกรรมการและคณะทำงานภายใต้ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน จังหวัด และร่วมดำเนินโครงการต่างๆ ภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในระดับจังหวัด และระดับพื้นที่ นอกจากนี้ยังขยายความร่วมมือไปยังหน่วยงานวิชาการ เช่น สถาบันราชภัฏนครศรีธรรมราช เป็นต้น

ส : สุดเสียง

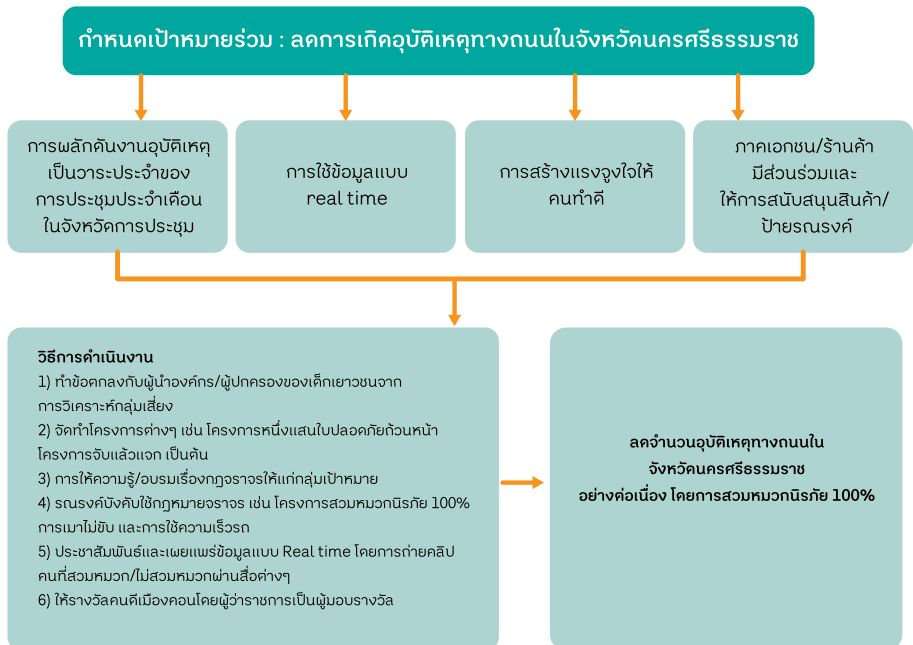
มีการนำบทเรียนการทำงานที่ผ่านมาวิเคราะห์จุดอ่อนจุดแข็งอย่างต่อเนื่อง และนำมาพัฒนาให้เกิดโครงการต่างๆ ในความรับผิดชอบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จนทำให้เกิดแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2560-2563 ซึ่งจะช่วยให้การดำเนินงานในอนาคตมีประสิทธิภาพมากขึ้น

ส : สดุดั้ม

สามารถสร้างความตระหนักให้กับประชาชนในการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่
จักรยานยนต์ให้ครอบคลุมทั้งจังหวัด

ส : การมีส่วนร่วม

เกิดภาคีเครือข่ายเข้ามามีส่วนร่วมโดยการขับเคลื่อนงานลดอุบัติเหตุทางถนน
ขยายจากกลุ่มคนทำงานเล็กๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปสู่เครือข่ายในระดับ
พื้นที่ ได้แก่ ระดับอำเภอ และระดับตำบล นอกจากนั้นยังมีการเชื่อมร้อย
ภาคเอกชน/ร้านค้าให้เข้ามามีส่วนร่วมโดยการใช้วิธีการมอบรางวัลคนดี
เมืองคอน

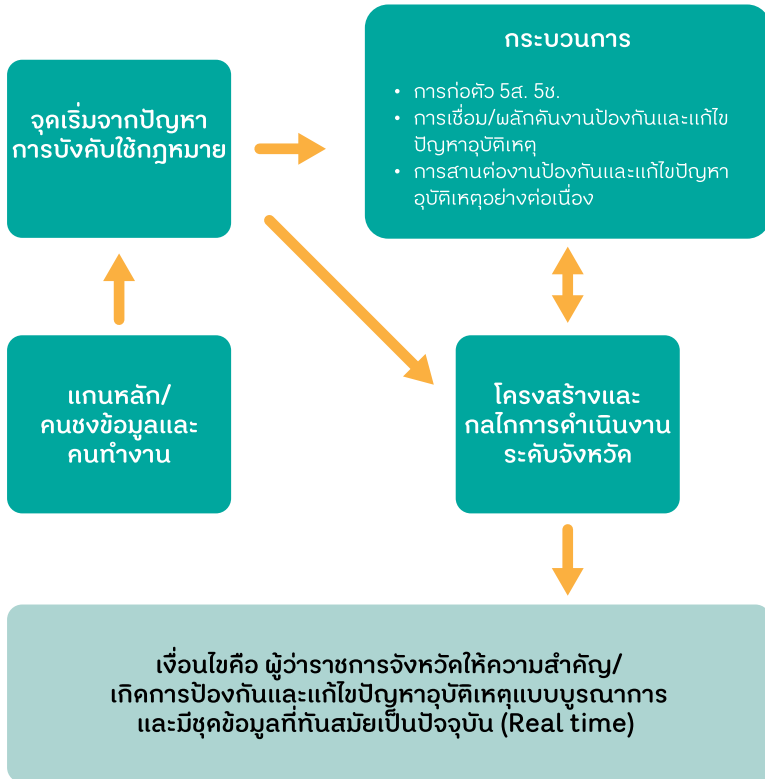


แผนภาพ: รูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของจังหวัดนครศรีธรรมราช

สรุปส่งท้าย

การดำเนินงานสร้างความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดนครศรีธรรมราช มีจุดเริ่มจากปัญหาการเกิดอุบัติเหตุของกลุ่มเด็กนักเรียนจนมาถึงการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ คือมีการดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากข้อมูลที่ได้รับจากเจ้าหน้าที่พยาบาลของโรงพยาบาลมหาราชนครศรีธรรมราช ซึ่งได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการวิเคราะห์ข้อมูลและเชิงข้อมูลในการประชุมประจำเดือนของจังหวัด ทำให้เกิดการเลือกใช้อุปกรณ์ที่มีน้ำหนักมากพอจะนำไปสู่การตัดสินใจของผู้ว่าราชการจังหวัดต่อการเปลี่ยนแปลงยุทธศาสตร์จังหวัด ว่าด้วยการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดแบบบูรณาการของหน่วยงานภาครัฐภาคเอกชน และประชาชนในจังหวัดนครศรีธรรมราช รวมทั้งการนำเหตุการณ์จริงมานำเสนอให้ประชาชนส่วนใหญ่ได้รับรู้ เหนือสิ่งอื่นใด คือ การค้นหาผู้ประสานงานที่จะเชื่อมโยงคนทำงานด้านป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง ภายใต้การรักษาความสัมพันธ์ที่ดีของผู้ประสานงานกับภาคีเครือข่ายและขยายภาคีเครือข่ายไปสู่อำเภอและตำบล/หมู่บ้าน

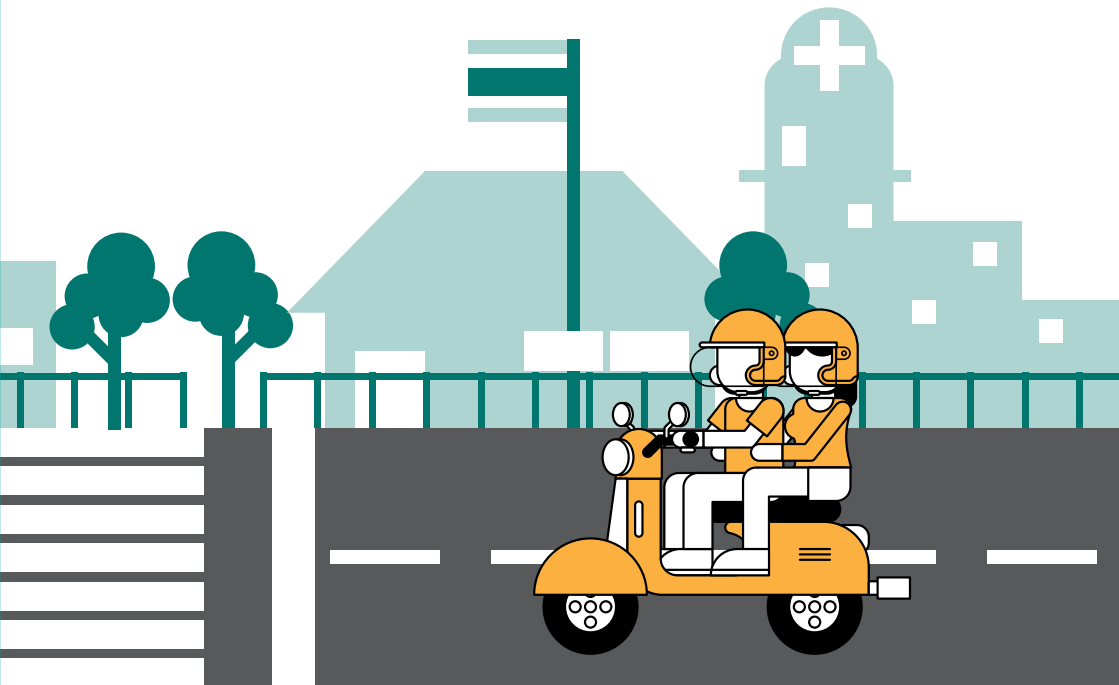
ทั้งนี้จุดเด่นของจังหวัดนครศรีธรรมราช คือ ผู้ว่าราชการจังหวัดให้ความสำคัญกับการขับเคลื่อนงาน การป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดแบบบูรณาการ และนำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่ทันสมัยเป็นปัจจุบัน (Real time) สามารถทำให้ตัวแทน/ผู้บริหารจากหน่วยงานต่างๆในจังหวัด ร้านค้า/สถานประกอบการ และประชาชนให้ความร่วมมือกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดในพื้นที่ ซึ่งสามารถแสดงได้ตามแผนภาพนี้



แผนภาพ: เงื่อนไขการป้องกันและแก้ไขปัญหาลุทธิเหตุ : กรณีจังหวัดนครราชสีมา

ข้อมูลสรุป
อภิปรายผล
และข้อเสนอแนะ

การสังเคราะห์บทเรียน 5ส. 5ช. ครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ภาคีเครือข่ายและผู้สนใจใช้เป็นทางเลือกสำหรับการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกในพื้นที่ อีกทั้งสามารถนำไปประยุกต์ใช้สำหรับการขับเคลื่อนแผนงาน/โครงการอื่นๆ ซึ่งมีข้อสรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะดังนี้



สรุปบทเรียนจากการประยุกต์ใช้ 5ส. 5ช.

1 การใช้ ส. สารสนเทศ

เป็นการกำหนดเป้าหมายของการพัฒนาข้อมูลสารสนเทศที่ชัดเจน เพื่อให้คนทำงานอุบัติเหตุเข้าถึงข้อมูลที่ถูกต้องตรงกัน โดยคนทำงานสามารถนำเสนอและดึงข้อมูล/สารสนเทศที่ใช้ในงานอุบัติเหตุมาวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อการประมวลผลและเรียกใช้ข้อมูลงานอุบัติเหตุได้ทันเวลา รวมถึงหากมีการออกแบบ/พัฒนาจากคำถามของผู้ใช้ข้อมูลโดยตรง จะทำให้การพัฒนาเครื่องมือสำหรับการเก็บรวบรวมข้อมูลและนำเสนอข้อมูลของงานอุบัติเหตุในพื้นที่สอดคล้องกับความต้องการของคนทำงานโดยเอื้อต่อการผลักดันให้เกิดการตัดสินใจของผู้มีอำนาจตัดสินใจในพื้นที่ และได้ข้อมูลที่พร้อม/ทันเวลาในงานอุบัติเหตุของทีมงาน

ข้อพึงระวัง การวางแผน/ออกแบบเก็บรวบรวมข้อมูลให้ง่ายและต่อเนื่อง เพื่อให้การประมวลผลและรายงานผลมีความต่อเนื่องในประชุมประจำเดือนของหน่วยงานในพื้นที่ ภายใต้ข้อมูลที่มีความพร้อมและความถูกต้อง ซึ่งผู้รับรู้/ผู้ฟังข้อมูลได้รับคำตอบที่เหมือนกัน ดังตัวอย่างกรณีศึกษาของอำเภอสังขะที่แสดงไว้ในตารางนี้

การกำหนดเป้าหมายของการพัฒนาสารสนเทศ

ส. สารสนเทศ	ผู้ใช้และ ชงข้อมูล	ข้อมูล ที่ชง	ผู้รับ ข้อมูล	ข้อพึง ระวัง
การกำหนดเป้าหมาย ของการพัฒนา สารสนเทศที่ชัดเจน	เลขานุการ คณะกรรมการ พัฒนาสารสนเทศ ของอำเภอ	จำนวน ผู้ประสบเหตุ สาเหตุของ การเกิดอุบัติเหตุ ช่วงเวลาของ การเกิดอุบัติเหตุ	ผู้ว่าราชการ นายอำเภอและ หัวหน้า/ตัวแทน ของหน่วยงาน ที่เป็น คณะกรรมการ ชุดต่างๆ	ผู้ใช้และชงข้อมูลเป็น คนเดียวกันทำให้ การสอบถามข้อมูล มีข้อจำกัด การเลือกใช้ข้อมูลที่ สอดคล้องกับความ ต้องการของผู้รับ/พึง ข้อมูลควรเลือกข้อมูล เชิงเปรียบเทียบ เช่น ร้อยละของผู้ประสบเหตุ ที่เป็นเด็กเยาวชน, ร้อยละของสาเหตุที่ก่อ ให้เกิดอุบัติเหตุ (คน รก ถนน) เพราะ ข้อมูลเหล่านี้มีพลังใน การอธิบายได้มากกว่า ข้อมูลดิบ (เชิงบรรยายที่ ไม่มีการเปรียบเทียบกับ ข้อมูลที่มีช่วงเวลา แตกต่าง/กลุ่มต่างกัน/ พื้นที่ต่างกัน)

2 การบริหารจัดการข้อมูลให้ง่ายต่อการเข้าถึงของผู้ใช้ข้อมูล

มีการวางแผนดำเนินงานผ่านการเก็บรวบรวม วิเคราะห์ข้อมูล และการประมวลผลข้อมูลที่เกี่ยวข้องการเข้าถึงข้อมูลงานอุบัติเหตุในพื้นที่ อันประกอบด้วย

- การวางแผนและลงมือเก็บรวบรวมเกี่ยวกับคนที่ใช้รถ/ประสบเหตุเป็นใคร (เพศอายุ อาชีพ ระดับความรุนแรง)
- สภาพรถที่เกิดอุบัติเหตุเป็นอย่างไร (รถจักรยานยนต์ รถยนต์ รถบรรทุก รถอีแต๋น)
- สภาพของถนนมีสภาพเป็นอย่างไร (ทางโค้ง หักศอก ทางแยก จุดเชื่อมระหว่างถนนชุมชนกับถนนทางหลวง มีพื้นที่ถนนชำรุด การขายสินค้าตามไหล่ทางของถนนสายหลัก (ทางหลวง) มีสิ่งบดบังวิสัยทัศน์ของผู้ใช้รถใช้ถนน ฯลฯ)
- ข้อมูลเกี่ยวกับเวลาที่เกิดเหตุ อาทิ ช่วงเวลาของการเกิดเหตุ สภาพอากาศ เป็นต้น

ส่งผลให้คนทำงานมีการใช้ประโยชน์จากกระบวนการเก็บรวบรวม/วิเคราะห์ข้อมูล และการประมวลผลข้อมูลที่เกี่ยวข้องการเข้าถึงข้อมูลงานอุบัติเหตุในพื้นที่

การบริหารจัดการข้อมูล ให้ง่ายต่อการเข้าถึงของผู้ใช้ข้อมูล

แนวทาง	ขั้นตอนของ การดำเนินงาน	การวิเคราะห์ ข้อมูล	การส่งต่อ ข้อมูล	ข้อพึง ระวัง
การบริหารจัดการข้อมูล ให้ง่ายต่อการเข้าถึง ของผู้ใช้ข้อมูล	วางแผนให้ได้ข้อมูล จากแหล่งข้อมูล ณ จุดเกิดเหตุ ออกแบบและพัฒนา เครื่องมือเก็บ รวบรวมข้อมูล ลงมือเก็บรวบรวมข้อมูล จัดกลุ่มข้อมูล ตรวจสอบข้อมูล	ข้อมูลคุณภาพ ใช้การวิเคราะห์ เชิงเนื้อหา ข้อมูลเชิงปริมาณ ใช้การวิเคราะห์ข้อมูล เป็นความถี่/ร้อยละ	กำหนดและ เลือกคนที่ส่งและ รับข้อมูล กำหนดและ เลือกช่องทาง ที่ใช้ส่งข้อมูล ให้ผู้เกี่ยวข้องการ เข้าถึงข้อมูล	การวางแผนให้ได้ข้อมูล จากแหล่งข้อมูล ณ จุดเกิดเหตุ ควรดำเนินการภายใต้ การมีส่วนร่วมจาก แกนนำ/คนทำงานหลัก ของโรงพยาบาล ดำรวจ และบริษัทกลางเพราะ เป็นเจ้าหน้าที่ที่เป็นผู้ใช้/ ขงข้อมูลงานอุบัติเหตุ การวางแผน/บริหาร จัดการข้อมูลให้ง่ายต่อ การเข้าถึงของผู้ใช้ข้อมูล ควรมีการเชื่อมโยงกับ ฐานข้อมูลเดิมของ โรงพยาบาล ดำรวจและ บริษัทกลาง ควรมีกำกับติดตาม ประเมินจากหัวหน้า/ กรรมการชุดพัฒนา สารสนเทศของจังหวัด/ อำเภอ/องค์กร

3 การใช้ ส. สหสาขาวิชาชีพ

การแสวงหาและสร้างรูปแบบการทำงานของสหสาขาวิชาชีพในการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหางานอุบัติเหตุในพื้นที่จำเป็นต้องมี “แกนนำ” หรือ “ทีมทำงาน” ในพื้นที่ทำหน้าที่เชื่อมโยงบทบาทและข้อมูลเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ของภาคีเครือข่าย/หน่วยงาน/ตัวแทนที่เกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนงานสร้างความปลอดภัยทางถนน เช่น หัวหน้าหน่วยงาน/ผู้รับผิดชอบหน่วยงานในระดับจังหวัด อำเภอ โรงพยาบาล ตำรวจ แขวงทางหลวงสำนักงานขนส่งมูลนิธิกู้ชีพ/กู้ภัย อปพร. โรงเรียน วัด โดยเฉพาะแกนนำในชุมชน เข้ามามีส่วนร่วมในการคัดเลือกปัญหาและสาเหตุของปัญหาเพื่อการจัดลำดับความสำคัญ รวมทั้งร่วมกันแสวงหาแนวทางแก้ไขปัญหาแบบมีส่วนร่วมของทีมสหสาขาวิชาชีพ อันจะนำไปสู่การสร้างความเป็นเจ้าของในเกิดขึ้นกับทีมสหสาขาวิชาชีพ

4 การใช้ ส. สุดเสี่ยง

ขั้นตอนต่อจากการแสวงหาทีมสหสาขาวิชาชีพ คือการระบุระดับความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของคนใช้ถนน สภาพของรถและถนน ซึ่งถือเป็นขั้นตอนสำคัญที่นำไปสู่การคัดเลือกกิจกรรมซึ่งสอดคล้องกับสาเหตุสำคัญของพื้นที่ และข้อมูลที่ระบุการแก้ไขปัญหามือเกิดอุบัติเหตุของแต่ละพื้นที่โดยผู้ดำเนินงานส่วนใหญ่ต้องวิเคราะห์ข้อมูลที้นำไปใช้ประกอบกับการจัดลำดับสาเหตุของปัญหาอันก่อให้เกิดอุบัติเหตุของพื้นที่ภายใต้บริบทของแต่ละพื้นที่ซึ่งครอบคลุมกับพฤติกรรมของคนใช้รถใช้ถนน สภาพของรถและถนน อันจะนำไปสู่การมีข้อมูลที่ระบุจุดเสี่ยง/พฤติกรรมเสี่ยง/ยานพาหนะที่อยู่ในระดับความเสี่ยงสูงมาดำเนินการก่อน

5 การใช้ ส. สดุดีม

เป็นการเลือกมาตรการที่ทำแล้วสามารถแก้ไขปัญหาได้จริง มีความคุ้มค่า และเกิดความยั่งยืน ซึ่งกรณีศึกษาส่วนใหญ่ใช้มาตรการชุมชน และมาตรการองค์กร โดยมีแนวคิดในการจัดการความปลอดภัยทางถนน 5E ได้แก่

EVALUATION

(การประเมิน/
เก็บรวบรวมข้อมูล/
มีระบบข้อมูลเฝ้าระวัง)

ENGINEERING

(การจัดการด้าน
วิศวกรรมจราจรให้ถนน/
สิ่งแวดล้อมช่วยกำกับ
พฤติกรรมคน)

EDUCATION

(การสื่อสาร/
ให้ความรู้เพื่อสร้าง
ความตระหนัก
กระแสสังคม)

ENFORCEMENT

(การบังคับใช้กฎหมาย
ทั้งกับบุคคล
และระบบดูแล)

EMS

(การพัฒนาระบบ
การดูแลช่วยเหลือ
ผู้บาดเจ็บ
จากอุบัติเหตุ)

6 การใช้ ส. การมีส่วนร่วม

การยกระดับการมีส่วนร่วมของทีมนิสิตสาขาวิชาชีพและคนในพื้นที่/ชุมชน และภาคีคนทำงานเพื่อการจัดการสำหรับการสร้างความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ จำเป็นต้องใช้การมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ทั้งนี้กระบวนการมีส่วนร่วมของสหสาขาวิชาชีพสามารถออกเป็น 4 ระดับ ได้แก่

- 1) ร่วมคิด/ร่วมวางแผน
- 2) ร่วมลงทุน/ลงมือปฏิบัติ
- 3) ร่วมติดตามประเมินผล
- 4) ร่วมรับผลประโยชน์

ซึ่งพื้นที่ดำเนินงานที่สามารถสร้างความมีส่วนร่วมผ่านกิจกรรมที่สำคัญคือการจัดประชุมประจำเดือนของจังหวัด อำเภอ และองค์กรที่เป็นภาคีเครือข่ายที่ขับเคลื่อนงานป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านอุบัติเหตุในพื้นที่กรณีศึกษา

7 การใช้ ช. ชงข้อมูล

เป็นกิจกรรมหนึ่งที่คนทำงานป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านอุบัติเหตุมักจะมีเลือกใช้ข้อมูลหรือความรู้เชิงปริมาณมากกว่าเชิงคุณภาพ เช่น จำนวนผู้ประสบเหตุ ชนิดของรถที่คนใช้ขณะประสบอุบัติเหตุ เพราะข้อมูลเชิงปริมาณสามารถดำเนินการเก็บรวบรวมได้ง่ายมากกว่าข้อมูลเชิงคุณภาพ แต่ก็พบว่ากรณีศึกษาของอำเภอสังขะ จังหวัดสุรินทร์ เป็นตัวอย่างการชงข้อมูลเชิงคุณภาพ

ยกตัวอย่างเช่น

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ณ จุดเกิดเหตุที่เป็นไหล่ทางถนนเส้นทาง 2308 (จากอำเภอสังขะไปตลาดการค้าช่องจอม) คือการที่มีร้านค้ามาขายสินค้าพื้นเมืองตามไหล่ทางของถนน ทำให้คนซื้อสินค้ามักจะจอดรถเพื่อซื้อสินค้า ส่งผลให้ถนนเส้นดังกล่าวคับแคบยิ่งขึ้นและเกิดอุบัติเหตุทางถนนบ่อยครั้ง

ข้อมูลสาเหตุของอุบัติเหตุในพื้นที่ดังกล่าวต้องการข้อมูล
เชิงคุณภาพเพื่ออธิบายคุณลักษณะปรากฏการณ์ต่างๆ ที่มากกว่า
จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ จึงจะสามารถแก้ไขปัญห
ที่สอดคล้องกับสาเหตุที่แท้จริงได้

8 การใช้ ช. เชื่อม

กรณีศึกษาส่วนใหญ่พบว่า คนทำงานมักจะใช้ข้อมูลเกี่ยวกับจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ ณ จุดเกิดเหตุ ความถี่ของการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละพื้นที่ และวิเคราะห์ข้อมูลภารกิจของแต่ละหน่วยงาน เพื่อนำไปสู่การเชื่อมโยงกระบวนการทำงานร่วมกับองค์กรภาคีเครือข่าย/หน่วยงาน/ตัวแทนที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ เช่น หัวหน้าหน่วยงาน/ผู้รับผิดชอบหน่วยงานในระดับจังหวัด อำเภอ โรงพยาบาล ตำรวจ แขวงทางหลวง สำนักงานขนส่งมูลนิธิกุศลศรัทธา อปพร. โรงเรียน วัด และแกนนำชุมชนมาช่วยกันดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่

9 การใช้ ช. แอร์

กรณีศึกษาส่วนใหญ่พบว่า มีการแบ่งปันประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุเพื่อให้เกิดความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ นอกจากนี้ยังมีการยืมอุปกรณ์/เครื่องมือวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ใช้รถที่ประสบเหตุ

ยกตัวอย่างเช่น

กรณีศึกษาของอำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น

ทีมตำรวจต้องยืมเครื่องวัดแอลกอฮอล์จากสำนักงานป้องกันบรรเทาสาธารณสุขและบริษัทประกันภัยเพื่อมาใช้สำหรับวัดปริมาณแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ หรือเมื่อต้องตั้งด่านตรวจตามถนนสายต่างๆ

ทั้งนี้เพราะตำรวจจราจรมีงบประมาณค่อนข้างน้อยในการตั้งงบประมาณเพื่อซื้ออุปกรณ์ดังกล่าว อีกทั้งอุปกรณ์ดังกล่าวมีปริมาณไม่เพียงพอเมื่อต้องตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ในช่วงเทศกาล



10 การใช้ ช. เชียร์

กรณีศึกษาส่วนใหญ่พบว่า ในขณะที่ดำเนินงาน การชื่นชม/ส่งเสริม/ยกย่อง ชุมชนและภาคีคนทำงานที่ร่วมดำเนินการจัดการจนเกิดความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่

ยกตัวอย่างเช่น

กรณีศึกษาของจังหวัดนครศรีธรรมราช

ทุกเดือนของการประชุมประจำเดือนของจังหวัด ก่อนเริ่มประชุม ผู้ว่าราชการจังหวัดจะมีการกล่าวชื่นชมหน่วยงานที่ดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุในถนนเส้นต่างๆ ของจังหวัดนครศรีธรรมราช รวมถึงมีการมอบรางวัลให้แก่ประชาชนและร้านค้าที่มีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุ (พฤติกรรมรักษากฎจราจร/ร่วมมือรณรงค์เรื่องลดความเร็ว เมาไม่ขับ สวมหมวกนิรภัย)

11 การใช้ ช. ช้อน

บทเรียนจากกรณีศึกษาส่วนใหญ่พบว่า นอกจากการประยุกต์ 5ส. แล้วทีมงานของพื้นที่กรณีศึกษายังแสวงหาความรู้เพื่อการแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุในพื้นที่ผ่านการเข้าร่วมเวทีวิชาการความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานต่างๆ ทั้งเวทีระดับจังหวัด ระดับภูมิภาคและระดับประเทศ เพื่อแสวงหาความรู้/เครื่องมือ/ตัวอย่างที่ดีจากพื้นที่ต่างๆ รวมทั้งเข้ารับการอบรมพัฒนาศักยภาพที่เอื้อต่อการดำเนินงานเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ เช่น การรับการอบรมการจัดการจุดเสี่ยง เป็นต้น

นอกจากนี้ บทเรียนจากการประยุกต์ใช้ 5ส. 5ช. ในพื้นที่ดำเนินงานเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนทั้ง 3 ระดับ (ระดับจังหวัด ระดับอำเภอ และระดับองค์กร) และมีแนวปฏิบัติดำเนินงานผ่านการขับเคลื่อนเชิงประเด็น กำหนดโครงสร้าง/องค์ประกอบของคณะกรรมการ การแบ่งบทบาทหน้าที่ที่ชัดเจน การพัฒนายุทธศาสตร์ในแต่ละระดับ การดำเนินงานแบบบูรณาการในงานประจำ การกำกับกับการดำเนินงาน การติดตามประเมินแบบเสริมพลัง และการปรับปรุง/ต่อยอด/ขยายผลเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ โดยมีบทเรียนจากการขับเคลื่อนงานป้องกันอุบัติเหตุเชิงประเด็นในพื้นที่ ได้แก่

- 1) ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยผ่านการรณรงค์
- 2) การปรับปรุงพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะโดยให้มีการพัฒนาศักยภาพผ่านการอบรมเข้าค่าย
- 3) ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดผ่านการบังคับใช้กฎหมาย
- 4) แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตราย
- 5) พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนให้มีความเข้มแข็งส่งผลให้เกิดผลการดำเนินงาน ได้แก่
 - เกิดชุดข้อมูลที่สามารถอธิบายเหตุการณ์นั้นๆ ได้อย่างครบถ้วน
 - เกิดชุดข้อมูลที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของผู้ใช้ผลการสังเคราะห์บทเรียน
 - เกิดชุดข้อมูลที่น่าไปใช้ประโยชน์/ต่อยอดการดำเนินงานที่มีความชัดเจนและเป็นไปได้



สิ่งๆ ที่อยู่ในการใช้ 5ส. 5ช.

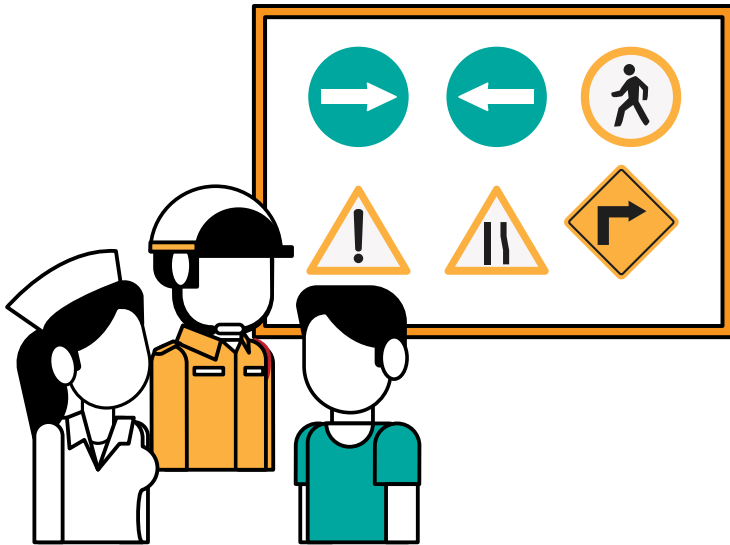
1 เกิดการใช้ข้อมูลสารสนเทศที่สามารถเปลี่ยน มุมมอง/วิธีคิดของคนทำงาน

ข้อมูลที่ใช้ดำเนินการเก็บรวบรวมและนำเสนอ (ขงข้อมูล)/สื่อสารต่อผู้ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงผู้บริหาร ให้เห็นถึงปัญหา/สาเหตุของปัญหาที่แท้จริงของการบาดเจ็บ/การตายของประชาชนที่มาจากการเกิดอุบัติเหตุ รวมไปถึงผลกระทบของปัญหาที่สืบเนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุทางจราจร ซึ่งเป็นข้อมูลที่มีการเปรียบเทียบให้เห็นภาพชัดเจน เช่น ข้อมูลความถี่ของการแข่งขันรถจักรยานยนต์ของกลุ่มผู้ใช้รถที่เป็นเด็กแว้นต่อสัปดาห์ของอำเภอเขาสนกวาง จังหวัดขอนแก่น ข้อมูลอุบัติเหตุในเวที/การประชุมประจำเดือนของจังหวัด/อำเภอ/องค์กร เป็นต้น

ผลลัพธ์ที่ตามมา

ผู้รับผิดชอบงานและผู้ที่เกี่ยวข้องได้เห็นถึงปัญหาที่แท้จริง และร่วมกันคิดแก้ไข้ปัญหา ซึ่งใช้วิธีการทำงานที่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม เช่น ที่อำเภอเขาสนกวาง ดำรวจปรับวิธีการทำงานจากการไล่จับเด็กแว้นในเวลาแข่งรถช่วงวันหยุด เป็นการชักชวนเด็กแว้นให้เป็นอาสาจราจรดูแลช่วยเหลือคนในชุมชนแทน ทำให้เด็กแว้นเปลี่ยนจากการแข่งรถเป็นจิตอาสาทำประโยชน์แก่ชุมชนแทน ซึ่งเป็นการลดปัญหาที่เกิดขึ้นในชุมชนด้วย เป็นต้น

ดังนั้น หากคนทำงานสามารถวางแผน/ออกแบบการเก็บรวบรวม
ข้อมูลที่สำคัญและมีการประมวลผลต่อเนื่องจะช่วยให้การทำงาน
มีประสิทธิภาพมากขึ้น อีกทั้งยังให้เกิดการมีส่วนร่วม
จากส่วนต่างๆ มากขึ้นด้วย



2 เกิดกระบวนการทำงานของสหสาขาวิชาชีพ

เมื่อมีแกนนำเลือกใช้อำนาจในเวทีประชุมประจำเดือน โดยมีคนซึ่งข้อมูลที่มีความสามารถในการเลือกใช้อำนาจ จะส่งผลต่อการสร้างความร่วมมือด้านความปลอดภัยทางถนนทั้งในระดับจังหวัด ระดับอำเภอ และระดับองค์กร โดยเฉพาะการเลือกใช้อำนาจของนักศึกษาทั้ง 5 แห่งพบว่า ข้อมูลที่ใช้สำหรับการแสวงหาสหวิชาชีพมาร่วมทำงานอุบัติเหตุนั้นเกิดจากการวิเคราะห์ข้อมูลว่า

“ใครบ้างที่เกี่ยวข้องกับสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ (รถ คน ถนน)”

ซึ่งเป็นข้อมูลที่ผ่านมาการวิเคราะห์ข้อมูลอันครอบคลุมพฤติกรรมเสี่ยงของประชาชนภารกิจของหน่วยงานภาครัฐ/ภาคเอกชนและองค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเชิงนโยบายเชิงวิชาการ และการรณรงค์เพื่อการดำเนินงานลดอุบัติเหตุทางถนน อาทิ

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	บทบาท
ผู้ว่าราชการจังหวัด นายอำเภอ และ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	ประกาศยุทธศาสตร์ แต่งตั้งคณะกรรมการ/อนุกรรมการ ตัดสินใจจัดสรรงบประมาณเพื่อการป้องกันและแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่
เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร	บังคับใช้กฎหมายจราจรทางถนน
เจ้าหน้าที่ของสำนักงานป้องกันสารพิษ (ปก.)	ป้องกันอุบัติเหตุและช่วยเหลือประชาชนที่ประสบเหตุ
เจ้าหน้าที่ของกระทรวงคมนาคม	ปรับปรุงแก้ไขถนนให้ปลอดภัยต่อการใช้ถนนของประชาชน
สำนักงานขนส่งจังหวัด/อำเภอ	ออกใบอนุญาตการขับซั้งรถประเภทต่างๆ ให้กับผู้มี คุณสมบัติและรักษากฎจราจร
เจ้าหน้าที่ของปศุสัตว์กลาง	คุ้มครองผู้ประกันตนที่ใช้รถจักรยานยนต์
เจ้าหน้าที่ของโรงพยาบาล	ดูแลรักษาผู้ที่ประสบเหตุที่สืบเนื่องมาจากอุบัติเหตุ
เจ้าหน้าที่คุมประพฤติ	คุมความประพฤติและปรับพฤติกรรมเด็กเยาวชนที่ กระทำความผิดจราจรและการกระทำผิดอื่นๆ
เจ้าหน้าที่จากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สังกัดกรมการปกครอง	ดูแลความเรียบร้อยในพื้นที่ความรับผิดชอบในพื้นที่ระดับ ท้องถิ่น (ดูแลเส้นทางการจราจรระหว่างตำบลกับหมู่บ้าน)
เจ้าหน้าที่แขวงการทางหลวง/ชนบท	ดูแลถนนเส้นทางการเดินทางระหว่างจังหวัดไปอำเภอ แต่ถ้าเป็นเส้นทางจราจรระหว่างตำบลกับหมู่บ้าน จะเป็นหน้าที่ของอบต.
ผู้บริหาร/ครู/นักเรียน/นักศึกษาของสถานศึกษา	ให้การศึกษา/อบรม/ถ่ายทอดความรู้เรื่องการป้องกัน อุบัติเหตุทางถนน
เจ้าของร้านค้า/สถานประกอบการ	มีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน
นักสื่อสารมวลชนในพื้นที่	ให้ข้อมูล/ความรู้กับประชาชนเพื่อการป้องกันและแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่
ประชาชนจิตอาสา	อาสาจราจรในจุดเสี่ยงของแต่ละพื้นที่

จากกรณีศึกษา 5 แห่งพบว่า ผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง
ครอบคลุมบทบาทหน้าที่องค์กรดังกล่าวข้างต้น ช่วยให้แกนนำสามารถ
ขงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับบทบาทหน้าที่งานของหน่วยงานในระยะเริ่มต้นของ
การดำเนินงาน ส่งผลให้เกิดการเชื่อมโยงทีมสหสาขาวิชาชีพ (ส. ที่ 2: สหสาขา)
ให้ครอบคลุมสหวิชาชีพที่มาร่วมกันดำเนินงานลดอุบัติเหตุในพื้นที่ได้

3 เกิดโครงสร้างที่สามารถรองรับการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่

สะท้อนให้เห็นจากทั้ง 5 กรณีศึกษา เช่น

- มีบุคคลแกนนำเป็นคนชงข้อมูลให้กับผู้ว่าราชการจังหวัด/นายอำเภอ และคนทำงานอุบัติเหตุทั้งภาคเอกชน ภาคประชาชน และหน่วยงานรัฐ คือผู้บริหารสูงสุดในระดับจังหวัด ระดับอำเภอ และระดับองค์กร เพื่อให้ผู้ว่าราชการจังหวัด/นายอำเภอมีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการทำงาน
- **การมีส่วนร่วม (ส. ที่ 3 การมีส่วนร่วม)** ของสหสาขาวิชาชีพในพื้นที่ภายใต้คำสั่งของผู้ว่าราชการจังหวัด/นายอำเภอ
- เกิดการแบ่งบทบาทหน้าที่และจัดโครงสร้างรองรับการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนไว้อย่างชัดเจน อาทิ ศูนย์ความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดนครศรีธรรมราช และอำเภอสังขะ เป็นต้น
- โครงสร้างดังกล่าวมีองค์ประกอบของคณะกรรมการที่เป็นสหสาขาวิชาชีพครอบคลุม อาทิ ผู้ว่าราชการจังหวัด, นายอำเภอ, นายกองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ฝ่ายปกครองที่มีบทบาทตัดสินใจด้านงบประมาณ), วิชาชีพวิศวกร (แขวงทางหลวงชนบท), เจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีบทบาทในการบังคับใช้กฎหมาย, เจ้าหน้าที่ขนส่งจังหวัด ซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีบทบาทดูแลสภาพรถ/การให้ใบอนุญาตขับรถ และเจ้าหน้าที่สาธารณสุขเป็นผู้ที่ดูแลสุขภาพให้แก่ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน เป็นต้น

4 เกิดแผนยุทธศาสตร์เพื่อการสร้างความปลอดภัย ทางถนนในระดับจังหวัดระดับอำเภอ และระดับองค์กร

สะท้อนจากทุกพื้นที่ที่เป็นกรณีศึกษา 5 แห่ง ซึ่งมีการพัฒนาแผนยุทธศาสตร์
เพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนในระดับจังหวัด อันนำไปสู่การแปลง
ยุทธศาสตร์เป็นแผนปฏิบัติการในระดับอำเภอและหน่วยงานต่างๆ ในจังหวัด
ส่งผลให้หน่วยงานภาครัฐส่วนใหญ่ยินดีใช้แผนยุทธศาสตร์เพื่อการสร้าง
ความปลอดภัยทางถนนในระดับจังหวัด/อำเภอ/องค์กร เพื่อเป็นกรอบทิศทาง
การดำเนินงานเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนในระดับอำเภอและระดับ
องค์กรได้ตลอดปีงบประมาณ

การดำเนินงานในพื้นที่ หากมีแผนงานหรือโครงการที่มีความ
สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของจังหวัด มักจะได้รับความร่วมมือจาก
ทุกหน่วยงาน ส่วนหนึ่งเป็นเพราะทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับงาน
ลดอุบัติเหตุจะได้รับประโยชน์จากการดำเนินงานลดอุบัติเหตุร่วมกัน
ภายใต้ยุทธศาสตร์เดียวกันทั้งระดับจังหวัด ระดับอำเภอ และระดับ
องค์กร อาทิ สถานประกอบการที่กำหนดมาตรการองค์กรหมวกนิรภัย
100% (นำไปสู่การลดอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานและลดการ
สูญเสียกำลังคนที่มีความชำนาญเฉพาะของ
สถานประกอบการได้) เป็นต้น

มีการกำหนดบทบาทของคณะกรรมการชุดต่างๆ และข้อตกลงร่วมกันไว้ชัดเจน

ซึ่งช่วยให้คนทำงานมีความชัดเจนในการดำเนินงานสหสาขาวิชาชีพ อันนำไปสู่การดำเนินงานเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนแบบบูรณาการ โดยสิ่งสำคัญที่ค้นพบจากการมีคณะกรรมการชุดต่างๆ ภายใต้โครงสร้างคนทำงานที่เป็นสหสาขาวิชาชีพของกรณีศึกษาคือ

- การผลักดันให้เรื่องอุบัติเหตุของพื้นที่อยู่ในวาระต้นๆ ของการประชุมประจำเดือนของจังหวัด/อำเภอ/ตำบล ส่งผลให้งานอุบัติเหตุได้รับความสนใจจากหัวหน้าหน่วยงานต่างๆ ในพื้นที่
- สะท้อนการให้ความสำคัญของผู้ว่าราชการจังหวัดและนายอำเภอกับงานอุบัติเหตุที่กระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่รับผิดชอบ ส่งผลให้หัวหน้าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ความสำคัญกับงานอุบัติเหตุในพื้นที่ คล้องตามผู้นำของแต่ละพื้นที่ไปด้วย

สิ่งเหล่านี้นำไปสู่การขอความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ ที่ง่ายขึ้น

ยกตัวอย่างเช่น

กรณีศึกษาของอำเภอสังขะ จังหวัดสุรินทร์

การจัดกิจกรรมรณรงค์ประชาสัมพันธ์เรื่องการลดอุบัติเหตุทางถนนโดยการจัดการจุดเสี่ยง/จุดเสี่ยงของพฤติกรรม การซื้อสินค้าจากร้านค้าที่ขายของริมถนน เป็นการดำเนินการภายใต้บทบาทของคณะกรรมการถนน (เจ้าหน้าที่แขวงการทาง/คมนาคม) ซึ่งสามารถจัดทำข้อตกลงร่วมกันกับเจ้าหน้าที่อุทยานและชาวบ้านที่เป็นเจ้าของร้านค้าริมถนน ในการขยับพื้นที่การขายของริมถนนให้เข้าไปในพื้นที่อุทยาน โดยมีการจัดระเบียบไม่ให้เกิดการกีดขวางการใช้บริการอุทยานของประชาชน

ผลลัพธ์ที่ตามมา

คือ เกิดการแก้ไขจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของร้านค้าที่ขายของริมถนนของ
อำเภอสังขะ และเป็นวิธีที่เกิด **ส. สุดคุ้ม (Cost efficiency)**

เช่นเดียวกับการใช้มาตรการหมวกนิรภัย 100% ของสถานประกอบการ
ที่ตั้งอยู่ในอำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ให้เป็นมาตรการองค์กรที่ดำเนินการ
แล้ว**สุดคุ้มค่า** เพราะลดอุบัติเหตุทางถนนของพนักงานได้ซึ่งส่งผลต่อการผลิต
สินค้าของบริษัท เป็นต้น

6 การสร้างความไว้วางใจระหว่างคนทำงาน และกรรมการที่ขับเคลื่อนงานอุบัติเหตุในพื้นที่

โดยผ่านทาง

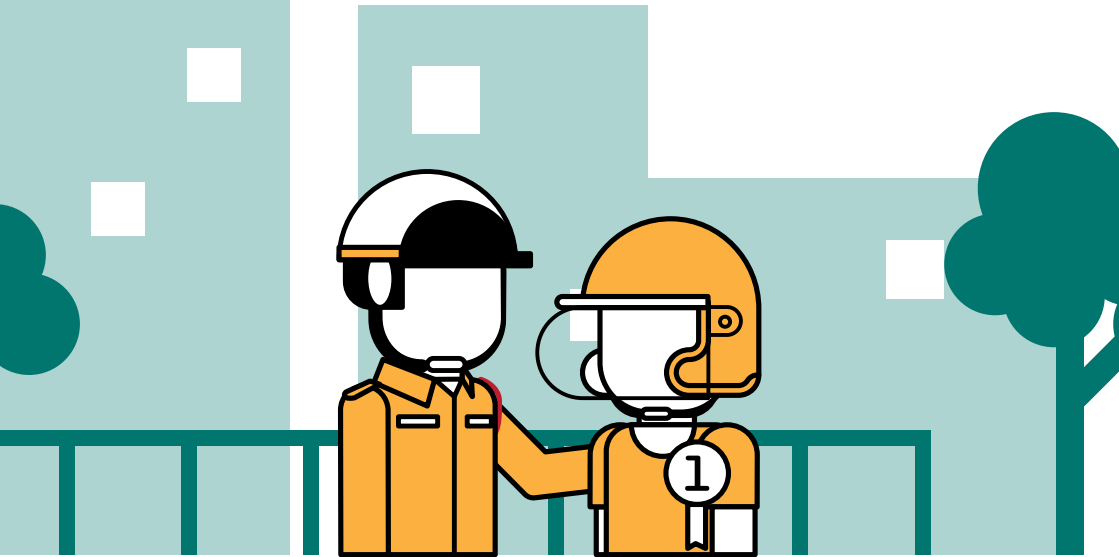
- กิจกรรมต่างๆ เช่น การเข้าร่วมประชุมกับทีมงานสม่ำเสมอ การกำหนดเป้าหมายร่วมกันว่าเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนในพื้นที่/องค์กร หรือการแสดงความคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาแผนปฏิบัติการ
- การแบ่งปันประสบการณ์ (แชร์ข้อมูล) ให้กับคณะกรรมการ/ทีมงาน/กลุ่มเป้าหมายของโครงการ อาทิ เจ้าหน้าที่ตำรวจให้ข้อมูลกฎจราจรกับนักเรียนหน้าเสาธงของโรงเรียนมัธยมศึกษาในพื้นที่ การให้ความรู้เรื่องอุบัติเหตุทางถนนของนักสื่อสารมวลชน/นักประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อ/ช่องทางต่างๆ
- การให้การสนับสนุนด้านงบประมาณขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นต้น

การกระทำดังกล่าวนำไปสู่การสร้างควมไว้วางใจซึ่งกันและกัน
ระหว่างคนทำงาน/กรรมการที่ขับเคลื่อนงานอุบัติเหตุในพื้นที่
อันนำไปสู่การสร้างสัมพันธภาพที่ดีระหว่างคนทำงานอุบัติเหตุ

ปัจจัยที่ทำให้เกิดสิ่งเหล่านี้

- ทุกคนที่ทำงานอุบัติเหตุต่างร่วมกันแบ่งปันโอกาสดีๆ ให้กับเพื่อนร่วมทีม
- หน่วยงานหรือคนทำงานอุบัติเหตุได้สร้างความสมดุลผ่านการได้รับประโยชน์จากการดำเนินงานอุบัติเหตุทางถนน ผ่านการบรรลุตัวชี้วัดที่แต่ละหน่วยงานรับมอบมาจากผู้ว่าราชการจังหวัด และถ่ายทอดตัวชี้วัดดังกล่าวส่งต่อไปให้ระดับอำเภอ ระดับตำบล และหมู่บ้าน

จุดนี้สะท้อนให้เห็นถึงการเชื่อมข้อมูล (ช. เชื่อม) ผ่านข้อมูลที่สะท้อนผลการดำเนินงานของทีมทำงาน คือ จำนวนผู้บาดเจ็บที่มาโรงพยาบาล จำนวนผู้พิการ และผู้เสียชีวิตในโรงพยาบาลโดยการเชื่อมโยงกับฐานข้อมูลดังกล่าวกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าหน้าที่ขนส่ง และบริษัทกลาง ส่งผลให้ข้อมูลมีความสมบูรณ์และครบถ้วน จากนั้นศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอสังขะ จังหวัดสุรินทร์ก็มาเชื่อมข้อมูลดังกล่าวไปใช้เพื่อขึ้นชมคนทำงาน/ทีมทำงาน และมีตัวอย่างการขึ้นชม/เชิยรหน่วยงาน/ภาคเอกชน/ภาคีเครือข่าย/ประชาชน ให้มีส่วนร่วมในกิจกรรมต่างๆ ของการสร้างความปลอดภัยทางถนน และยินดีรับโอนกิจกรรมต่างๆ ไปดำเนินงานเอง



ยกตัวอย่างเช่น

กรณีของจังหวัดนครราชสีมา

ผู้ว่าราชการจังหวัดมอบรางวัลให้แก่ผู้ที่สวมหมวกนิรภัย และเจ้าหน้าที่ตำรวจ
ซึ่งจับคนไม่สวมหมวกนิรภัยแล้วแจกหมวกนิรภัยให้แทนการจับ/ปรับของ
เจ้าหน้าที่ตำรวจ เป็นต้น

จากปัจจัยข้างต้นสะท้อนให้ผู้สนใจสามารถนำ 5ส. 5ช. ไปใช้ประโยชน์เพื่อ
การเปลี่ยนแปลงผลการดำเนินงานได้ อย่างไรก็ตาม กรณีศึกษาดังกล่าว
มีสิ่งดีๆ ที่หายไปในการใช้ 5ส. 5ช. ซึ่งเป็นสิ่งที่พึงหลีกเลี่ยงในการใช้ 5ส. 5ช.
ในอนาคต ดังนี้

สิ่งๆ ที่หายไปในการใช้ 5ส. 5ช.

อาทิ การติดตามประเมินผลการดำเนินงานของกรณีศึกษายังมีประเด็นที่ต้องเรียนรู้ในการดำเนินงาน อีกประการหนึ่งคือ การติดตามและวัดผลลัพธ์ที่สืบเนื่องจากการดำเนินงานในแต่ละระดับยังมีข้อจำกัด อันนำไปสู่การได้มาของชุดข้อมูลเพื่อการระบุระดับความสำเร็จได้ค่อนข้างน้อย ส่งผลให้เกิดการใช้ข้อมูลเพื่อการปรับปรุงการดำเนินงานได้ค่อนข้างจำกัด โดยเฉพาะขาดการระบุชื่อผู้รับผิดชอบที่จะชงข้อมูล การเก็บรวบรวมข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูล และรายงานผลให้ชัดเจน ทำให้องค์กรระดับบริหารและปฏิบัติการในพื้นที่และกลุ่มเป้าหมายที่เป็นประชาชนไม่สามารถใช้ประโยชน์จากข้อมูลสำหรับปรับปรุงการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุแต่ละระดับในอนาคตที่ทีมงานควรวางแผนและออกแบบการติดตามประเมินให้ชัดเจนดังที่แสดงไว้ในตารางด้านล่าง

การออกแบบกิจกรรมเพื่อการติดตามประเมินผล

ลำดับ	ผู้ใช้ข้อมูล	วัตถุประสงค์	ช่วงเวลา ใช้ข้อมูล	ผู้เก็บ ข้อมูล	ความถี่ ในการเก็บข้อมูล	วิธีการ เก็บข้อมูล	เครื่องมือ ที่ใช้เก็บข้อมูล
ผลลัพธ์ของ การดำเนินงาน	ระบอบองค์กร/ ชื่อผู้ใช้ข้อมูลเช่น ชื่อผู้รับผิดชอบ โครงการ แต่ละระดับ	เพื่อพัฒนา การดำเนินงาน ให้บรรลุเป้าหมาย	ระบุช่วงเวลา	ระบุชื่อ ผู้เก็บข้อมูล	ทุกอาทิตย์/เดือน/ ไตรมาส/ปี	ระบุวิธี การติดตาม	ระบุเครื่องมือ เช่น แบบบันทึก/ แบบสังเกต/ แบบสัมภาษณ์/ แบบสอบถาม
กลยุทธ์ ที่ใช้ในการ ดำเนินงาน	ชื่อผู้รับผิดชอบ	ระบุวัตถุประสงค์ ที่จะเกิดขึ้นและ สอดคล้องกับ กลยุทธ์ที่ใช้ ในการดำเนินงาน	ระบุวันที่/เวลา/ ช่วงที่ใช้แต่ละ กลยุทธ์	ระบุชื่อ ผู้เก็บข้อมูล	ทุกอาทิตย์/เดือน/ ไตรมาส/ปี	ระบุวิธีการ กับข้อมูล ตามกลยุทธ์ที่ ใช้จำแนกตาม วัตถุประสงค์	ระบุเครื่องมือ เช่น แบบบันทึก/ แบบสังเกต/ แบบสัมภาษณ์/ แบบสอบถาม
การดำเนินงาน	ชื่อผู้รับผิดชอบ กิจกรรม	ระบุวัตถุประสงค์ แต่ละข้อว่า ดำเนินการเช่นใด	ระบุวันที่/เวลา/ ช่วงที่ใช้ข้อมูล ของแต่ละ กิจกรรม	ระบุชื่อ ผู้เก็บข้อมูล	ทุกอาทิตย์/เดือน/ ไตรมาส/ปี	ระบุการ ดำเนินงาน แต่ละกิจกรรม แยกตาม วัตถุประสงค์	แบบบันทึก/ แบบสังเกต ฯลฯ

จากตารางได้แสดงตัวอย่างของการเก็บข้อมูลเพื่อติดตามประเมินผลการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานของทีมทำงาน โดยต้องวิเคราะห์ข้อมูลต่างๆ เช่น



โดยจะเป็นในประเด็นคำถามในการประเมิน นอกจากคำถามว่าการดำเนินงานสำเร็จตามตัวชี้วัดของโครงการหรือไม่ อย่างไร รวมทั้งใครที่จะเป็นผู้ให้ข้อมูล มีวัตถุประสงค์ของการติดตามประเมิน เพื่ออะไร ความถี่ในการเก็บข้อมูล เช่น อย่างน้อย 1 ครั้ง/เดือนภายใต้การกำหนดวิธีการเก็บข้อมูลด้วยการใช้แบบบันทึกสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น

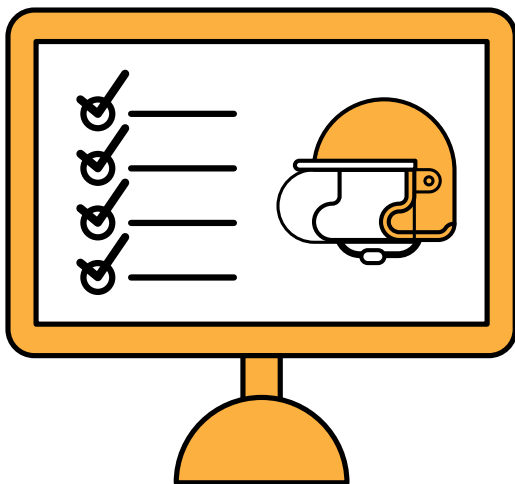
ปัจจัยที่ช่วยให้การนำ 5ส. 5ช. ไปสู่ความสำเร็จ

จำแนกตามกรณีศึกษาได้ดังนี้

1 กรณีศึกษาสถานประกอบการ/โรงงาน

มีปัจจัยที่ช่วยให้การนำ 5ส. 5ช. ไปสู่ความสำเร็จ ได้แก่

- ผู้บริหารสูงสุดมีความตระหนักเรื่องความปลอดภัยของพนักงาน
- เกิดมาตรการองค์กร
- มีแผนปฏิบัติการ หรือโครงสร้างรองรับการดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาคาดเหตุ
- มีการเชื่อมโยงกับรายได้/การสูญเสียกำลังคนขององค์กร
- การเตรียมความพร้อมให้กับกลุ่มเป้าหมาย
- มีการสร้างแรงจูงใจหากทำดี และหากฝ่าฝืนลงโทษ



2 กรณศึกษาอำเภอเขาหลวง จ.ขอนแก่น

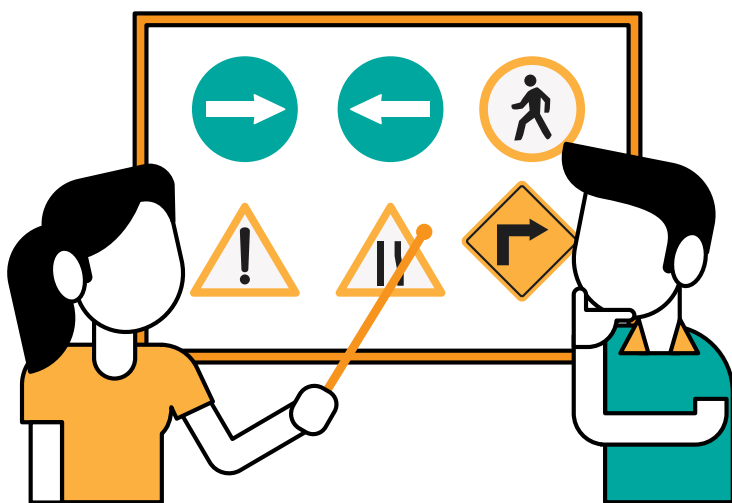
มีปัจจัยที่ช่วยให้การนำ 5ส. 5ช. ไปสู่ความสำเร็จ ได้แก่

- การปรับมุมมองของเจ้าหน้าที่ใหม่ โดยการมองปัญหาเป็นโอกาสที่ช่วยสร้างการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของแกนนำจิตอาสา
- การออกแบบกิจกรรมการเรียนรู้/เข้าค่ายของแกนนำจิตอาสา แบบ 5C (Core Person, Connection, Control, Continuity, Completion) ซึ่งเป็นกิจกรรมที่สะท้อนการเชื่อมโยงข้อมูลภูมิหลังของแกนนำจิตอาสาไปสู่การเติมเต็มส่วนที่ขาดหายไปของแกนนำจิตอาสา (จากไม่มีความภาคภูมิใจไปสู่การเกิดความภาคภูมิใจ)
- มีผู้นำการเปลี่ยนแปลงที่มีการแสวงหาวิธีการแก้ไขปัญหผ่านการปรับทัศนคติที่มีต่อแกนนำ (Core Person = C1) และมีการสร้างสัมพันธ์ภาพที่ดีกับแกนนำ (Connection = C2) และใช้ศักยภาพแกนนำไปตั้งด้านชุมชนโดยมีตำรวจคอยดูแล (Control = C3) ความต่อเนื่องของการตั้งด้านชุมชน (Continuity = C4)
- มีการแข่งขัน/ประกวดแกนนำที่มีการตั้งด้านชุมชนอย่างต่อเนื่อง (Completion = C5) ซึ่งเป็นหลักการสำหรับการออกแบบกิจกรรมการอบรมแบบเน้นผู้เข้ารับการอบรมเป็นสำคัญ
- มีการขยายผลไปสู่พื้นที่อื่นๆ เช่น การนำแนวคิดการอบรมแบบค่ายอาสาจากอำเภอเขาหลวงไปสู่จังหวัดหนองบัวลำภู และบึงกาฬ โดยเกิดจากประสบการณ์การเรียนรู้แบบข้ามศาสตร์ของวิทยากรที่เป็นทีมสหวิชาชีพในพื้นที่อย่างเป็นรูปธรรม โดยการจัดกิจกรรมอบรมเพื่อการพัฒนาศักยภาพให้กับแกนนำก่อนที่จะไปตั้งด้านชุมชน ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ช่วยทำให้เกิดความคุ้ม (ต้นทุนต่ำ) เพราะใช้ศักยภาพของคนในพื้นที่ไม่ต้องใช้วิทยากรจากจังหวัดอื่น

3 กรณศึกษาอำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น อำเภอสหัส จังหวัดสุรินทร์ และอำเภอเมือง จังหวัดนครศรีธรรมราช

มีปัจจัยที่ช่วยให้การนำ 5ส. 5ช. ไปสู่ความสำเร็จ ได้แก่

- ผู้ว่าราชการจังหวัดและนายอำเภอให้ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร
- แกนนำหลัก/ทีมงานที่มีศักยภาพและมีแรงจูงในการดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุ มีความพร้อมของข้อมูลอุบัติเหตุเป็นจุดเริ่มต้นของการดำเนินงานอุบัติเหตุ
- มีโครงสร้างที่มีองค์ประกอบของทีมทำงานที่เป็นสหสาขาวิชาชีพ
- มีการแบ่งบทบาทหน้าที่ของทีมทำงาน/ทีมสหสาขาวิชาชีพที่ชัดเจน
- มีความต่อเนื่องในการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุจราจร

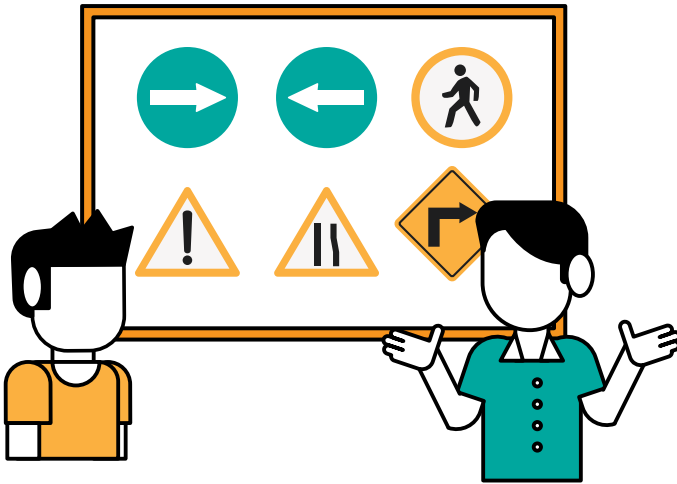


ข้อเสนอแนะต่อการขยายผล เพื่อการเปลี่ยนแปลง

1 สร้างการมีส่วนร่วมให้เกิดขึ้นกับประชาชนในพื้นที่

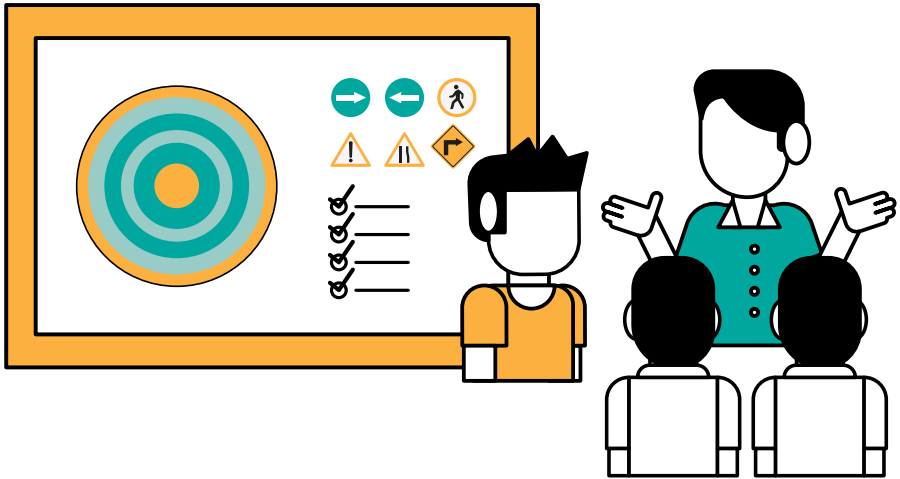
แม้ว่าการนำ 5ส. 5ช. ไปใช้ในกรณีศึกษาทั้ง 5 กรณี ทำให้เกิดบทเรียนและมีเครื่องมือที่ช่วยให้ทีมงานไปสู่ความสำเร็จตามเป้าหมายที่ทีมงาน/องค์กรร่วมกันกำหนดไว้ แต่จะเห็นได้ว่ามีตัวแทนที่เป็นประชาชนในพื้นที่ค่อนข้างน้อย ส่วนใหญ่เป็นตัวแทน/แกนนำจากหน่วยงานหรือผู้เกี่ยวข้องกับการป้องกันและแก้ไขปัญหที่เกิดจากอุบัติเหตุทางจราจร ดังนั้น ควรสร้างการมีส่วนร่วมและความเป็นเจ้าของปัญหาให้เกิดขึ้นกับประชาชนในพื้นที่ ตั้งแต่ร่วมคิด ร่วมวางแผน ร่วมลงมือปฏิบัติ ร่วมติดตามประเมินผล และร่วมรับประโยชน์จากการร่วมกันแก้ไขปัญหที่สืบเนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุอย่างเป็นรูปธรรม โดยการประยุกต์กระบวนการทำงานแบบมีส่วนร่วมของทีมนสหสาขาวิชาชีพใน 5 กรณีศึกษา อันจะนำไปสู่การสร้างควมยั่งยืนในการป้องกันและแก้ไขปัญหอุบัติเหตุต่อไป





2 พัฒนาศักยภาพคนขงข้อมูล

ปัจจุบันประเทศไทยถูกจัดลำดับเป็นประเทศที่มีสถิติของการเกิดอุบัติเหตุมากเป็นลำดับที่ 2 ของโลก ซึ่งข้อมูลดังกล่าวสะท้อนว่า ประเทศไทยมีจำนวนและการสูญเสียชีวิต/บาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุอยู่ในระดับรุนแรงมาก ดังนั้นข้อมูลที่ถูกเลือกใช้นำเสนอและเผยแพร่จึงมีความสำคัญต่อการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุภายใต้ศักยภาพของผู้ประกอบการเปลี่ยนแปลง (Change Agent) ในแต่ละพื้นที่ ซึ่งหากสามารถพัฒนาศักยภาพแกนนำที่เป็น**คนขงข้อมูล**ให้เลือกใช้ข้อมูลที่เป็นข้อมูลเชิงเปรียบเทียบและข้อมูลเชิงคุณภาพมากยิ่งขึ้นโดยการกำหนดข้อมูลเบื้องต้น (Minimum Data Set) ที่นำไปวิเคราะห์เพื่อแสดงผลต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ จะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงกระบวนการป้องกันและแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการลดอุบัติเหตุทางจราจรในพื้นที่ได้ ภายใต้การวางแผน/ออกแบบ/ลงมือ/ติดตามประเมินผล ที่สืบเนื่องจากการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหา จนสามารถลดอุบัติเหตุทางจราจรในประเทศไทยอย่างต่อเนื่องได้



3 การกำหนดยุทธศาสตร์การดำเนินงานให้ชัดเจน

ผลการสังเคราะห์บทเรียนครั้งนี้พบว่า ส่วนใหญ่กรณีศึกษาที่มีรูปแบบการจัดการ การดำเนินงานป้องกัน การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่แบบสหสาขาวิชาชีพ และเกิดการบูรณาการทำงานภายใต้การแบ่งปันกำลังคน เงินงบประมาณ และ อุปกรณ์/สื่อที่ใช้ในการตั้งด่านตรวจ หรือการประชาสัมพันธ์เรื่องอุบัติเหตุใน พื้นที่ผ่านการสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานที่มีความหลากหลายและตั้งอยู่ใน พื้นที่ เพราะแกนนำหรือผู้ดำเนินงานสามารถสร้างทีมงาน**สหสาขาวิชาชีพ** มาร่วมทำงานตามบทบาทหน้าที่ หรืองานประจำของแต่ละองค์กรจะช่วยให้ เกิดการบูรณาการคน เงิน และอุปกรณ์ต่างๆ ผ่านการนำหลัก 3 ป. (ป.ที่ 1 : เป้าหมายร่วม ป.ที่ 2 : ปฏิบัติงานร่วมกัน และ ป.ที่ 3 : ประเมินร่วมกัน) มาใช้ อันนำไปสู่กลไกการบริหารจัดการที่เป็นรูปธรรม แต่ก็ยังมีข้อจำกัดในการ วางแผนยุทธศาสตร์แบบบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานและสหสาขา วิชาชีพในพื้นที่ดำเนินการ ดังนั้น ในอนาคตควรมีการกำหนดให้ชัดเจนถึง กระบวนการทำงานในการวางแผนยุทธศาสตร์แบบบูรณาการร่วมกันระหว่าง หน่วยงานและสหสาขาวิชาชีพในพื้นที่ดำเนินการ เพื่อให้แกนนำและสหสาขา วิชามีกรอบ/ทิศทางการทำงานที่เป็นแนวทางใกล้เคียงกัน

เลือกคนชงข้อมูลจากคุณสมบัติของ แกนนำที่พึงประสงค์

ผลการสังเคราะห์บทเรียนครั้งนี้พบว่า ส่วนใหญ่กรณีศึกษามีคนชงข้อมูลที่สามารถเลือกใช้อุปกรณ์ได้ดี นอกจากนี้กรณีศึกษาส่วนใหญ่ยังมีข้อมูลที่ครอบคลุมครบถ้วน และพร้อมใช้/ชงข้อมูลให้ทันเวลา (Real time) ซึ่งส่วนหนึ่งเกิดจากศักยภาพของคนชงข้อมูลและการทำงานร่วมกันของทีม ดังนั้น ในอนาคตควรแสวงหาคนชงข้อมูลภายใต้การกำหนดคุณสมบัติของแกนนำที่พึงประสงค์ อันจะนำไปสู่การพัฒนาศักยภาพคนชงข้อมูลให้มีจำนวนมากเพียงพอกับการชงข้อมูลให้กับผู้บริหารหรือผู้กำหนดนโยบายในพื้นที่ต่อไป

