





ถอดบทเรียนรู้
หลังการดำเนินโครงการขยายอำเภอนำร่อง ความปลอดภัย ทางถนนระดับอำเภอ จังหวัดนครศรีธรรมราช

กิตติกรรมประกาศ

โครงการขยายอำเภอนำร่องการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดนครศรีธรรมราช 2560-2561 ครั้งนี้ สำเร็จลุล่วงด้วยดี ได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และแผนงานการสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนระดับ ศปถ.จังหวัด (สอจร.) การสนับสนุนทางวิชาการจาก สอจร.กลาง ศปถ.จังหวัด อำเภอนำร่อง ท่าศาลา ฉวาง และทุ่งใหญ่ ในกระบวนการดำเนินการได้รับความร่วมมืออย่างดีจากภาคเครือข่าย ระดับอำเภอ ทั้ง 18 อำเภอ ทีมพี่เลี้ยง ขอกราบขอบพระคุณทุกท่านไว้ ณ ที่นี้

ทีมพี่เลี้ยง

บทคัดย่อ

โครงการขยายอำเภอนำร่อง การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดนครศรีธรรมราช 2560 - 2561 มีเป้าหมายเพื่อลดจำนวนตายและบาดเจ็บรุนแรงจากการบาดเจ็บทางถนนในพื้นที่อำเภอทุกอำเภอในจังหวัดนครศรีธรรมราช มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนกลไกศูนย์ความปลอดภัย ทางถนนระดับอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) มีพื้นที่เป้าหมาย 18 อำเภอ ขับเคลื่อนโดยใช้เครื่อง 5ส5ช และรูปแบบที่จังหวัดได้พัฒนาขึ้นจากโครงการวิจัยอำเภอนำร่องที่มีข้อเสนอแนะให้มีคณะอนุกรรมการที่มีศักยภาพ 2 คณะ สนับสนุนการขับเคลื่อนการทำงานของ ศปถ.อำเภอ คือ อนุกรรมการข้อมูลและคณะอนุกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุโดยเน้นการบูรณาการข้อมูล สามฐานและข้อมูลความเสี่ยงหลักในพื้นที่ รวมทั้งจัดการให้มีการแลกเปลี่ยน ข้อมูลระหว่างพื้นที่ผ่านเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ประเมินผลการดำเนินงาน โดยการถอดบทเรียนหลังการดำเนินการ

ผลการถอดเรียนพบว่า มีอำเภอ 13 อำเภอ สามารถก่อตัวคณะทำงานได้ มีการจัดการข้อมูลเพื่อชี้เป้าปัญหา จัดการกับความเสี่ยงหลักของพื้นที่ได้ สามารถแบ่งระดับอำเภอที่ร่วมโครงการออกเป็นสามระดับตามวัตถุประสงค์ของโครงการ คือ ระดับที่ 1 มีทีม ศปถ.อำเภอและอนุกรรมการมีการประชุมต่อเนื่อง มีการจัดการความเสี่ยงหลักและมีระบบการติดตามประเมินผลการทำงานอย่างต่อเนื่องผ่านกลไก ศปถ.อำเภอ ประกอบด้วย อำเภอลานสกา และอำเภอเมือง ระดับที่ 2 มีทีม ศปถ.อำเภอ และอนุกรรมการมีการประชุมต่อเนื่อง เริ่มมีการจัดการความเสี่ยงหลัก ประกอบด้วย ขนอม ปากพนัง เชียรใหญ่ หัวไทร ชะอวด ถ้ำพรรณนา บางขัน ช้างกลาง ร่อนพิบูลย์ นาบอน จุฬาภรณ์ ระดับที่ 3 ยังไม่สามารถขับเคลื่อน ศปถ.อำเภอได้ ทีมแนวราบยังก่อตัวกันได้ไม่ต่อเนื่อง ประกอบด้วย พระพรหม นบพิตำ

เฉลิมพระเกียรติ พรหมคีรี ทุ่งสง ทั้งนี้ สาเหตุจากปัจจัยด้านกลไกระดับอำเภอ บางอำเภอยังให้ความสำคัญกับปัญหาการบาดเจ็บทางถนนในระดับรองลงไป รวมทั้งปัจจัยด้านการขาดทักษะและองค์ความรู้ของแกนนำ อย่างไรก็ตาม พบว่า เวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้เป็นกลไกสำคัญในการพัฒนาความเข้าใจและการเรียนรู้ของทีม

ข้อเสนอแนะการพัฒนาทักษะและองค์ความรู้แก่แกนนำอย่างต่อเนื่องรวมทั้งการจัดให้มีเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้สม่ำเสมอ

สารบัญ

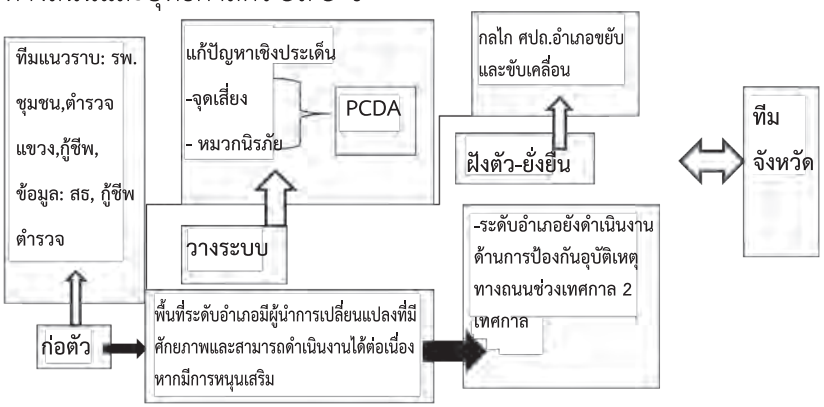
หน้า
กิตติกรรมประกาศ..... 2
บทคัดย่อ..... 3
บทที่ 1 ความเป็นมา..... 6
บทที่ 2 โครงการขยายอำเภอนำร่อง การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดนครศรีธรรมราช 2560-2561..... 13
บทที่ 3 ถอดบทเรียน หลังการดำเนินการ (After Action Review : AAR)โครงการขยายอำเภอนำร่อง การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดนครศรีธรรมราช 2560-2561..... 22
- อำเภอเมือง..... 23
- อำเภอเชียรใหญ่..... 28
- อำเภอปากพนัง..... 32
- อำเภอชะอวด..... 38
- อำเภอร่อนพิบูลย์..... 44
- อำเภอจุฬาภรณ์..... 48
- อำเภอนบพิตำ..... 52
- อำเภอขนอม..... 54
- อำเภอนาบอน..... 57
- อำเภอช้างกลาง..... 60
- อำเภอบางขัน..... 64
- อำเภอพรหมคีรี..... 69
- อำเภอเฉลิมพระเกียรติ..... 70
- อำเภอพระพรหม..... 71
- อำเภอหัวไทร..... 74
- อำเภอลานสกา..... 77
- อำเภอถ้ำพรรณรา..... 79
- อำเภอทุ่งสง..... 87

บทที่ 1 ความเป็นมา

ในปี 2556 จังหวัดนครศรีธรรมราชเริ่มขยายพื้นที่การทำงานการป้องกันอุบัติเหตุ ทางถนนลงในระดับอำเภอ โดยใช้เครื่องมือ 5ส5ช ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์ของ สอจร. และชุดความรู้เรื่อง การทำงานแนวราบ จากประสบการณ์ของทีมทำงานระดับจังหวัด

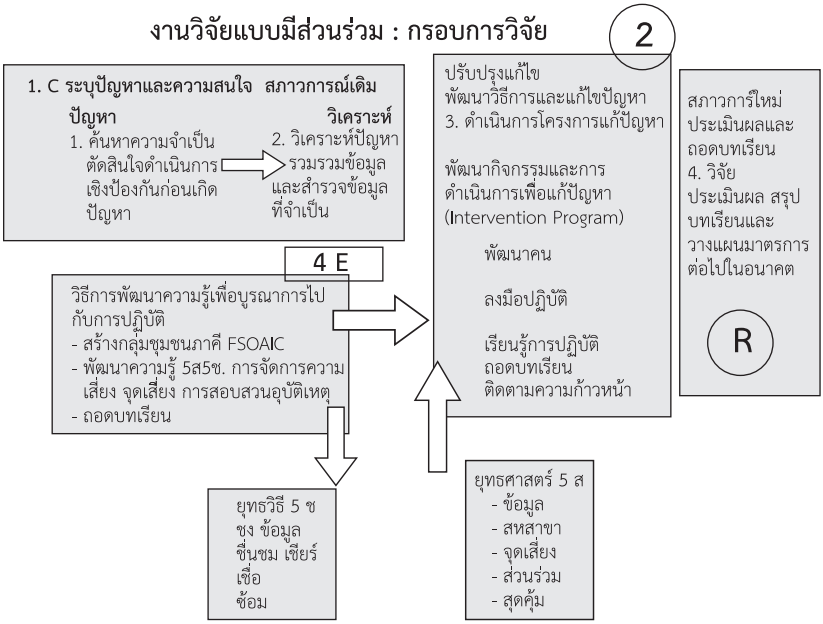
อำเภอทุ่งสงและอำเภอท่าศาลา เป็นสองอำเภอที่ถูกเลือกให้เป็นพื้นที่ดำเนินการนำร่องอำเภอการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ตลอดระยะเวลาหนึ่งปีแห่งการทำงานร่วมกันระหว่างทีมจังหวัดกับทีมอำเภอ ทั้ง สองอำเภอ ได้เกิดบทเรียนรู้ผลผลิตและผลลัพธ์จากการทำงาน จนกลายเป็นแรงบันดาลใจให้เกิดแนวคิดการขยายพื้นที่นำร่องการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่องในพื้นที่จังหวัดนครศรีธรรมราช

บทเรียนรู้จาก ท่าศาลาและทุ่งสง คือ ทีมระดับอำเภอมีผู้นำการเปลี่ยนแปลงทุกด้านที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยในการเกิดการบาดเจ็บทางถนน มีศักยภาพที่จะดำเนินงาน ติดขัดอยู่ที่ ศปถ.อำเภอ (แนวดิ่ง) ยังคงทำงานอยู่ในช่วงเทศกาล 2 เทศกาล และภาคียังขาด องค์ความรู้เรื่อง การป้องกันอุบัติเหตุทางถนนและยุทธศาสตร์ 5ส 5 ช



บทเรียนรู้จาก ท่าศาลาและทุ่งสง ปี 2556 สู่ ปี 2557-2558 การพัฒนารูปแบบที่เหมาะสมเพื่อให้ภาคีเครือข่ายระดับอำเภอมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ใน อำเภอนำร่อง 8 อำเภอ คือ ทุ่งใหญ่ ฉวาง ทุ่งสง พิปูน ท่าศาลา หัวไทร พรหมคีรี สิชล ผ่านเครื่องมือ การวิจัยแบบมีส่วนร่วม (PAR) และเครื่องมือ 5 ส 5 ส

งานวิจัยแบบมีส่วนร่วม : กรอบการวิจัย

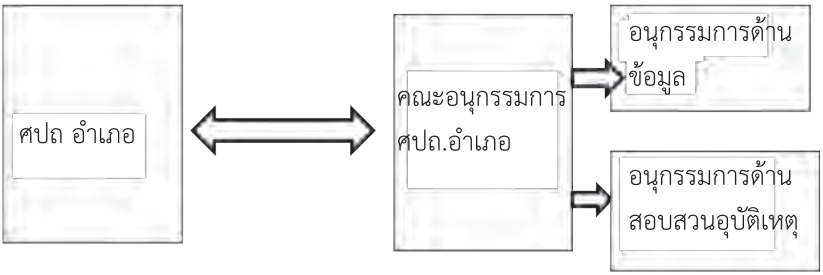


ผลการดำเนินการพบว่า 5 อำเภอ คือทุ่งใหญ่ ฉวาง ทุ่งสง พิปูน ท่าศาลา สามารถพัฒนารูปแบบในการดำเนินงานการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนตามบริบทของพื้นที่ได้เป็นรูปธรรม เนื่องจากมีทีมแนวราบที่มีศักยภาพหนุนเสริม ในขณะที่ อีก 3 อำเภอคือหัวไทร พรหมคีรี สิชลไม่สามารถดำเนินการได้เพราะขาดทีมแนวราบส่งผลให้เกิดบทเรียนรู้เรื่องกระบวนการขับเคลื่อน เครื่องมือ ผลผลิต ผลลัพธ์ ผลกระทบ และเงื่อนไขที่ทำให้งานสามารถดำเนินการได้ ในอำเภอที่เข้าร่วมดำเนินการ 8 อำเภอ ดังนี้

กระบวนการขับเคลื่อน เครื่องมือ ผลผลิต ผลลัพธ์ ผลกระทบ และเงื่อนไขที่ทำให้งานสามารถดำเนินการได้ ในอำเภอที่ประสบความสำเร็จ 5 อำเภอ ดังนี้

<table>
<tr><th>กระบวนการหลัก</th><th>How to เครื่องมือ/ความรู้</th><th>เงื่อนไขสำคัญที่ทำให้งานสามารถดำเนินได้ต่อเนื่อง</th></tr>
<tr><td>ขั้น ก่อตัว/วางกลไก
- สารสนเทศ
- สหสาขา</td><td>1. จัดการข้อมูลจากฐานข้อมูลโรงพยาบาล/กู้ชีพ/ 5ส.5ช.
2. สร้างความสัมพันธ์แนวราบกับภาคีที่มีงานประจำเกี่ยวกับปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุทางถนน</td><td rowspan="3">1.มีทีมแนวราบ/ผู้นำการเปลี่ยนแปลงต้องมีภาวะผู้นำและมีใจสร้างสัมพันธ์ต่อเนื่องมีผู้ประสานหลักทีมีศักยภาพ
2. ใช้จุดแข็งทีมแนวราบหนุนเสริมระบบงาน เช่นกู้ชีพที่มีข้อมูลจุดเสี่ยง
3. มีชุดข้อมูลสำหรับขับเคลื่อนงานหรือสะท้อนเหตุการณ์ คืนผู้เกี่ยวข้องทั้งพื้นที่และผู้บริหาร มีวิธีการสะท้อนข้อมูลหลากหลาย เช่น ผ่านเรื่องเล่า/ข้อมูลเชิงปริมาณที่ตรงประเด็น
4.เลือกปัจจัยเสี่ยงหลักที่ผลกระทบเป็นที่รับรู้ของสังคมในวงกว้าง
5. การแสวงหาส่วนร่วมจากพื้นที่บางครั้งต้อง การประนีประนอมผลประโยชน์ร่วมกัน
6. การสนับสนุนทางวิชาการ/ทักษะจากทีมจังหวัด
7.เวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้/ประชุมระดับอำเภอ/จังหวัด
8.การสนับสนุนจากหน่วยงานต้นสังกัด</td></tr>
<tr><td>ขั้น สร้างระบบ
- เลือกโจทย์ (สุดเสี่ยง)
- แสวงหาแนวทางแก้ไข (สุดคุ้ม.ส่วนร่วม</td><td>
<table>
<tr><td>สุดเสี่ยง</td><td>เป้า</td><td>ปะเมินผล</td></tr>
<tr><td>จุดเสี่ยง</td><td>1 จุด / ตาย= 0</td><td>ทุกอำเภอสามารถดำเนินการได้ตามเป้า</td></tr>
<tr><td>หมวก</td><td>มาตรการองค์กร</td><td>อำเภอละ 1 แห่ง</td></tr>
<tr><td colspan="3">มีระบบการติดตามอัตราการสวมหมวกก่อน –หลัง อัตราการสวมหมวกฯ เพิ่มขึ้น</td></tr>
<tr><td>ด่าน</td><td>ธรรมนูญ</td><td>บางอำเภอ</td></tr>
<tr><td>สอบสวนอุบัติเหตุ</td><td>ทุกครั้งที่มีการตาย</td><td>บางอำเภอ</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>ขั้นฝังตัว-สร้างความยั่งยืน</td><td>ทุกอำเภอยังไม่สามารถขยับกลไก ศปถ. อำเภอได้ แต่มีทีมแนวราบที่มีศักยภาพและมีใจพร้อม</td></tr>
<tr><td colspan="3">ผลลัพธ์ 1. เกิดทีม/แกนนำในการทำงาน 2.เกิดกลไก การจัดการข้อมูล ,กลไกมาตรการองค์กร ,กลไกแก้จุดเสี่ยง ,การสอบสวนอุบัติเหตุ 3. เกิดผู้นำการเปลี่ยนแปลง</td></tr>
</table>

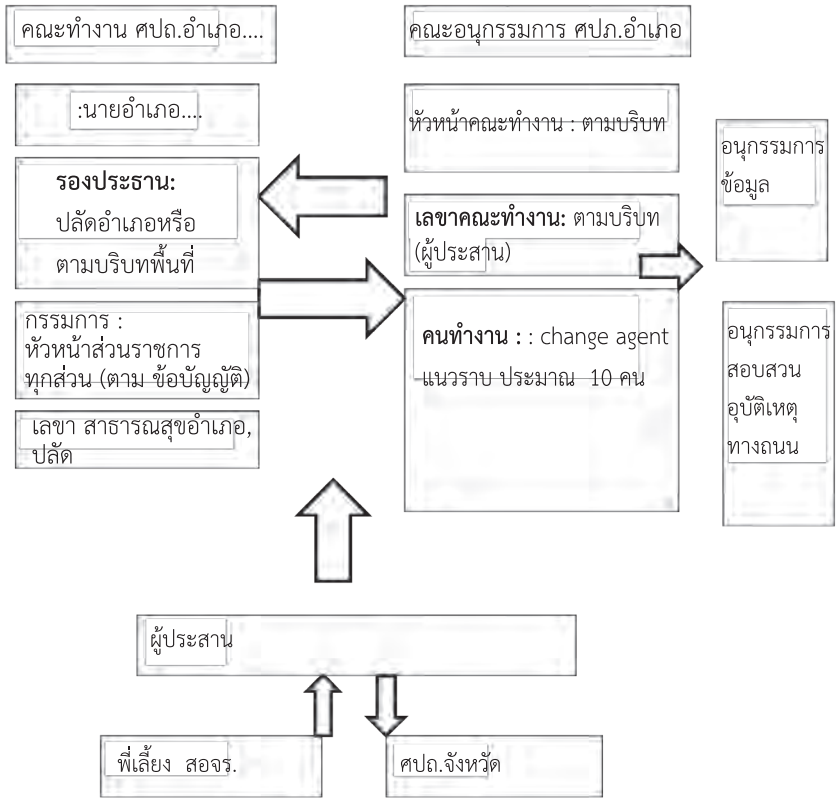
จากบทเรียนดังกล่าวนำไปสู่ข้อเสนอแนะและบทสรุปรูปแบบในการดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอจังหวัดนครศรีธรรมราช ว่า หากจะขยับกลไก ศปถ.อำเภอ จำเป็นต้องมีทีมทำงานแนวราบที่มีศักยภาพหนุนเสริม ในรูปคณะอนุกรรมการ การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน 2 คณะ คือ อนุกรรมการข้อมูลและคณะอนุกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุดังภาพ



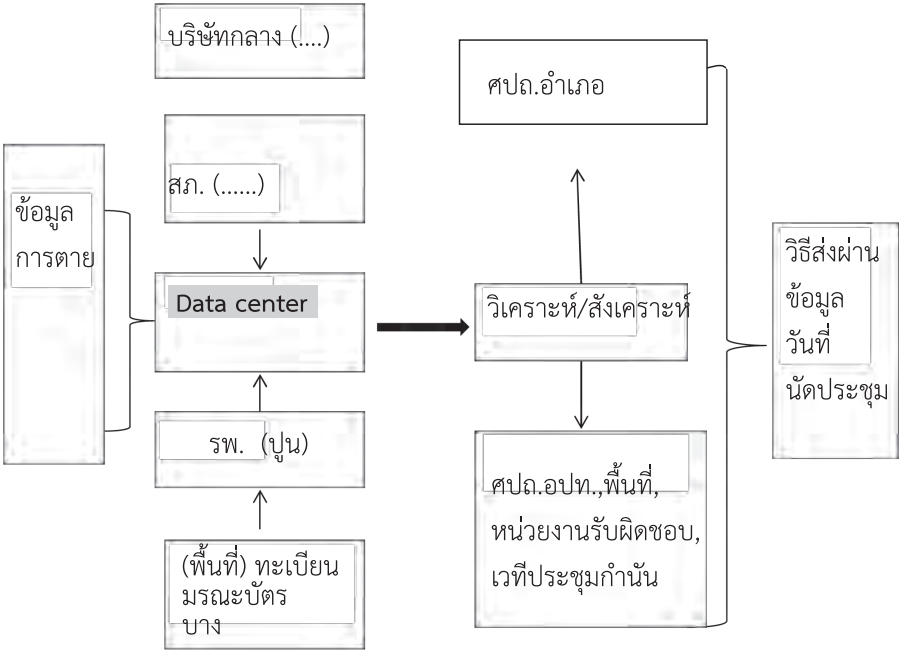
บทเรียนรู้จาก 8 อำเภอสู่การนำไปใช้จริงในโครงการ “รวมพลังสร้างความปลอดภัยทางถนนของสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ปภ.สาขา ปี 2560-2561 ในปภ.นำร่อง 3 แห่ง จำนวน 4 อำเภอคือ ปภ.สาขา สิชล อำเภอสิชล ปภ.สาขา พิปูน อำเภอพิปูน และอำเภอฉวาง และปภ.สาขา ทุ่งใหญ่ อำเภอทุ่งใหญ่ โดยออกแบบการดำเนินงานดังนี้

1. เสนอแต่งตั้งคณะอนุกรรมาการ ศปถ.อำเภอ จัดการข้อมูลสามฐานและข้อมูลจากการสอบสวนอุบัติเหตุ การติดตามประเมินผล เพื่อขยับกลไก ศปถ.อำเภอ

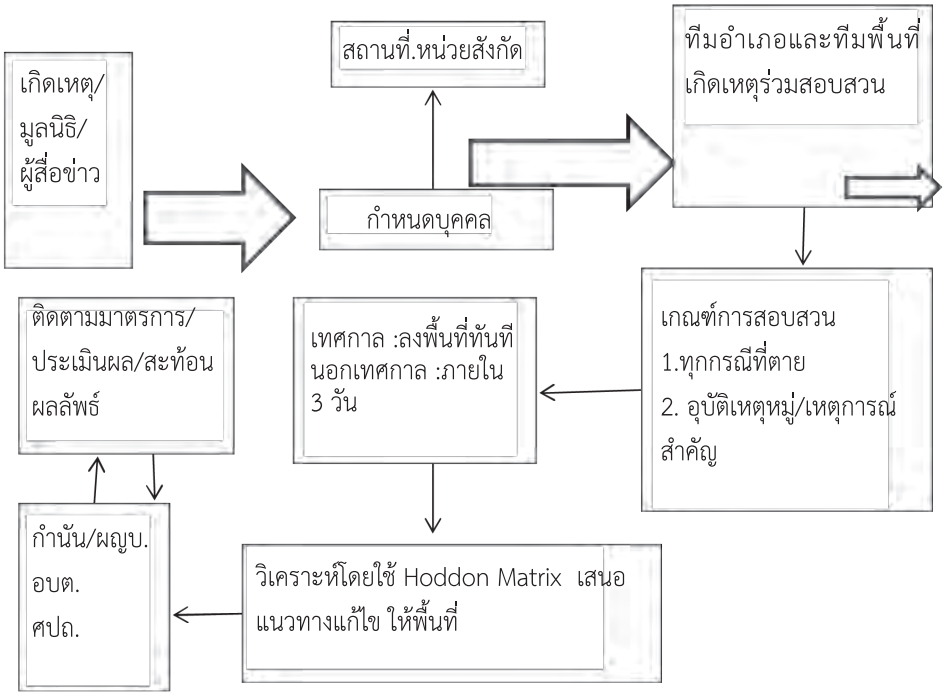
2. กำหนด แกนนำหลัก 1 คน เป็นผู้ประสานคณะทำงาน เชื่อมทีมอนุกรรมการกับทีม ศปถ.อำเภอ เพื่อผลักดันให้มีการทบทวนโครงสร้างและกำหนดหน้าที่ผ่านการประชุมทุกเดือนรวมทั้งประสานกับ ศปถ.จังหวัดและพี่เลี้ยง อสจร.


คณะทำงาน ศปถ.อำเภอ....
:นายอำเภอ....
รองประธาน:
ปลัดอำเภอหรือ
ตามบริบทพื้นที่
กรรมการ :
หัวหน้าส่วนราชการ
ทุกส่วน (ตาม ข้อบัญญัติ)
เลขา สาธารณสุขอำเภอ,
ปลัด
คณะอนุกรรมการ ศปภ.อำเภอ
หัวหน้าคณะทำงาน : ตามบริบท
เลขาคณะทำงาน: ตามบริบท
(ผู้ประสาน)
คนทำงาน : : change agent
แนวราบ ประมาณ 10 คน
อนุกรรมการ
ข้อมูล
อนุกรรมการ
สอบสวน
อุบัติเหตุ
ทางถนน
ผู้ประสาน
พี่เลี้ยง สอจร.
ศปถ.จังหวัด

3. คณะอนุกรรมการข้อมูล ให้กำหนดศูนย์ข้อมูล (Data center) ฐานข้อมูลที่ต้องใช้ ตัวแปร วิธีการส่งข้อมูล และวันประชุม



4. คณะอนุกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุทางถนนให้กำหนดแนวทางและวิธีการแจ้งเหตุ ทีมที่จะลงสอบสวน เกณฑ์การสอบสวน วันที่จะลงพื้นที่เครื่องมือในการวิเคราะห์ และการคืนข้อมูล



บทเรียนรู้จากการนำรูปแบบที่พัฒนาไปใช้ ใน 4 อำเภอที่ร่วมโครงการ ปภ.สาขา พบว่า รูปแบบสามารถใช้ได้จริงในทางปฏิบัติ แต่จะมีประสิทธิผลต้องออกแบบ ให้มีการพัฒนาองค์ความรู้ของทีมแกนนำและ มีเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ควบคู่ไปด้วย

บทที่ 2 โครงการขยายอำเภอนำร่อง การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดนครศรีธรรมราช 2560-2561

ในปี 2560-2561 จังหวัดนครศรีธรรมราชได้รับการสนับสนุนงบประมาณจาก สสส. และ สอจร.ให้ดำเนินการ **“โครงการขยายอำเภอนำร่องการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน”** ต่อเนื่อง โดย โดยมีเป้าหมายที่ 18 อำเภอที่เหลือ คือ ขนอม เมือง พระพรหม ปากพนัง นบพิตำ เฉลิมพระเกียรติ เชียรใหญ่ หัวไทร ชะอวด พรหมคีรี ลานสกา ถ้ำพรรณรา บางขัน ทุ่งสง ช้างกลาง ร่อนพิบูลย์ นาบอน จุฬาภรณ์โดยกำหนดแผน กิจกรรม ผลลัทธ์ ผลผลิตและการติดตามประเมินผลดังนี้

วัตถุประสงค์	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	กิจกรรม	ผลลัพธ์/ผลผลิต			การติดตามประเมินผล
				ระยะสั้น	ระยะกลาง	ระยะยาว	
พัฒนากลไก ศปถ.อำเภอ	ศปถ.อำเภอ สามารถดำเนินงานอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างต่อเนื่อง	-มีคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานอุบัติเหตุทางถนน สหสาขา -มีการประชุม ศปถ.อำเภอทุกเดือน -มีผลการดำเนินงาน	-แต่งตั้ง“คณะทำงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอ” โดยมีนายอำเภอ เป็นประธาน ปลัดฝ่ายป้องกันที่ได้รับมอบหมายเป็นเลขา สสอ.เป็นเลขาร่วมมีโครงสร้าง ของ -คณะทำงานประกอบด้วย สหสาขา 4 ส่วน คือ ภาคราชการ ประกอบด้วย ตัวแทน สสอ. โรงพยาบาลชุมชนในพื้นที่ แขวงการทาง บริษัทกลาง ขนส่งตำรวจ ภาคท้องถิ่น ประกอบด้วย อบตภาคท้องที่และประชาชน ผู้ใหญ่บ้าน กำนัน อสม. และภาคเอกชน -มีแผนการดำเนินงานของคณะทำงาน ซึ่งกำหนดวาระการประชุม/ติดตามผลการดำเนินงานทุกเดือน -มีผลการดำเนินงานรายกิจกรรมที่ครอบคลุมตั้งแต่การวางแผน การปฏิบัติการ การประเมินผล และการพัฒนากิจกรรม	–จำนวนครั้งการประชุมคณะทำงานอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอ	เกิดชุดความรู้“การจัดการการทำงานของ ศปถ.อำเภอ”	-เกิดกลไกโครงสร้างหน้าที่และบุคลากร ศปถ.อำเภอที่สามารถทำงานได้ต่อเนื่อง	การนิเทศระหว่างโครงการดำเนินไปได้ระยะกลาง (3เดือน) -การสัมภาณ์ -เอกสารคำสั่งแต่งตั้ง

วัตถุประสงค์	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	กิจกรรม	ผลลัพธ์/ผลผลิต			การติดตาม
				ระยะสั้น	ระยะกลาง	ระยะยาว	ประเมินผล
พัฒนากลไก ศปถ.อำเภอ	มีศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอ	-มีคณะอนุกรรมการข้อมูล -มีการบูรณาการข้อมูลในพื้นที่อย่างน้อย 3 ฐาน -มีการประชุมทุกเดือน	-แต่งตั้ง“คณะอนุกรรมการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนภายใต้คณะทำงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอและศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอ -มีผังการดำเนินงานการจัดการและบูรณาการข้อมูลในพื้นที่อย่างน้อย สาม ฐาน ประกอบด้วย ข้อมูล จาก สธ ตำรวจ บริษัทกลาง กู้ภัย มรณะบัตร -มีการวิเคราะห์ข้อมูลประเด็นปัจจัยเสี่ยงหลักในพื้นที่หรือจัดทำสถานการณ์ในพื้นที่เพื่อเผยแพร่เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและนำเสนอ -มีการใช้ข้อมูลติดตามผลการดำเนินงาน	-จำนวนครั้งการประชุมคณะอนุกรรมการ -จำนวนครั้งการวิเคราะห์ข้อมูลระดับพื้นที่เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายหรือจัดทำสถานการณ์เพื่อเผยแพร่	-เกิดการใช้ข้อมูลในการจัดการความเสี่ยงหลักของพื้นที่ -เกิดชุดความรู้เรื่องการจัดการข้อมูลในพื้นที่	-เกิดการจัดการข้อมูลในพื้นที่ระดับอำเภออย่างน้อยสามฐานตามบริบท -เกิดการจัดการข้อมูลในระดับพื้นที่ตำบลในอำเภอที่มีศักยภาพและพร้อม	การนิเทศระหว่างโครงการดำเนินไปได้ระยะกลาง (เดือน) -การสัมภาษณ์ -เอกสารคำสั่ง แต่งตั้ง -ผลการดำเนินงาน

วัตถุประสงค์	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	กิจกรรม	ผลลัพธ์/ผลผลิต			การติดตาม
				ระยะสั้น	ระยะกลาง	ระยะยาว	ประเมินผล
พัฒนากลไก ศปถ.อำเภอ	-พัฒนาศักยภาพแกนนำสหสาขาระดับอำเภอ	-เกิดแกนสหสาขานำในพื้นที่อำเภอละ 6 คน (ตามบริบทของพื้นที่) -แกนนำสามารถถ่ายทอดองค์ความรู้เรื่องอุบัติเหตุทางถนน / 5ส5ช แก่พื้นที่ได้ - แกนนำเป็นผู้นำการเปลี่ยนแปลง/ภาคีเครือข่ายแนวราบหนุนเสริมคณะทำงานแนวดิ่ง	1.ประชุมปฏิบัติการ “พัฒนาศักยภาพแกนนำเพื่อจัดการอุบัติเหตุทางถนน” ประเด็นการใช้เครื่องมือ 5ส5ช และการสอบสวนอุบัติเหตุ แบ่งพื้นที่ 18 อำเภอ ออกเป็น 4 โซนย่อย ภายใต้โจทย์ 2 ข้อ โดยเน้นต่อยอดต้นทุนเดิมที่มี (ตามใบงาน) คือ 1.1 ส .สารสนเทศ /ชง เน้นการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนทุกฐานของพื้นที่ (สธ,ตร.กู้ภัย,แขวง,บริษัทกลาง) และการออกแบบการนำเสนอ 1.2 ส.สหสาขา /ช.ชวน-เชื่อม เน้นการออกแบบการสื่อสารไม่เป็นทางการของทีมแนวราบ และการเชื่อมผู้นำการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ 1.3 ส.สุดเสี่ยง /เชียร์ การเลือกความเสี่ยงหลัก/และเทคนิคการทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย 2.การเรียนรู้ประสบการณ์จากพื้นที่ประสบความสำเร็จตามโซน แบ่งโซนพื้นที่ 4 โซน ดังนี้	-จำนวนแกนนำที่เข้าร่วมประชุม -แกนนำได้รับการพัฒองค์ความรู้ตามกรอบ 5ส5ช	-เกิดผู้นำการเปลี่ยนแปลงแนวราบทำงานประสานกับทีมแนวดิ่ง	--ภาคีเครือข่ายการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่เข้มแข็งดำเนินงานตามกรอบ 5 ส5ช	ระยะ ประชุมประเมินผลความสำเร็จตามใบงานระยะกลางและระยะสิ้นสุดนิเทศการดำเนินงานตามกรอบ 5ส5ช

วัตถุประสงค์	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	กิจกรรม	ผลลัพธ์/ผลผลิต			การติดตาม
				ระยะสั้น	ระยะกลาง	ระยะยาว	ประเมินผล
พัฒนากลไก ศปถ.อำเภอ			-โซนที่ 1 ชนอม เมือง พระพรหม ปากพนัง นบพิตำ พื้นที่เรียนรู้ ท่าศาลา โซนที่ 2 เฉลิมพระเกียรติ เชียรใหญ่ หัวไทร ชะอวด พื้นที่เรียนรู้ ฉวาง โซนที่ 3 พรหมคีรี ลานสกา ถ้ำพรรณนา บางขัน พื้นที่เรียนรู้ ทุ่งใหญ่ โซนที่ 4 ทุ่งสง ช้างกลาง ร่อนพิบูลย์ นาบอน จุฬาภรณ์ พื้นที่เรียนรู้ ท่งใหญ่				นิเทศติดตามผลการดำเนินงานตามผลลัพธ์ในระหว่างและสิ้นสุดโครงการ
-เพื่อให้ปัจจัยเสี่ยงหลักในพื้นที่ได้รับการแก้ไข	-มีการแก้ไขปัจจัยหลักตามบริบทของพื้นที่ -หมวกนิรภัย -จุดเสี่ยง -มีการสอบสวนอุบัติเหตุกรณีอุบัติเหตุใหญ่	อัตราการสวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 80 -จุดเสี่ยงในพื้นที่ได้รับการแก้ไขร้อยละ 50 -อัตราการจับกุมเมา/ความเร็วเพิ่มร้อยละ 50	-3. ส.สุดเสี่ยง (ต่อ) แก้ไขความเสี่ยงหลักของพื้นที่ตามประเด็น 4. ส ส่วนร่วมหาภาคีเครือข่ายเข้ามามีส่วนร่วม 5. ส. สุดคุ้มประเมินผลการดำเนินงานรายกิจกรรมหมวกนิรภัย -สนับสนุนให้เกิดมาตรการองค์กรในพื้นที่อย่างน้อย 10 องค์กร -จัดเวทีการจัดทำมาตรการองค์กร/ชี้แจง/ลงนาม	- จำนว70-80 หน่วยงานที่มีมาตรการองค์กรในพื้นที่ -จำนวนจุด เสี่ยง 45 -50 ที่ได้รับการแก้ไข -จำนวน 25- 30 ครั้งการสอบสวนอุบัติเหตุ	อัตราการสวมหมวกในองค์กรที่ใช้มาตรการองค์กร > 80% - จุดเสี่ยง 50% ของที่สำรวจได้ได้รับการแก้ไข -ผลการสอบสวนอุบัติเหตุทางถนนได้รับการวิเคราะห์	-จำนวนบาดเจ็บ/ตายลงลด 10 % จากปีที่แล้ว	ผลการดำเนินงานหลังสิ้นสุดโครงการ

วัตถุประสงค์	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	กิจกรรม	ผลลัพธ์/ผลผลิต			การติดตาม
				ระยะสั้น	ระยะกลาง	ระยะยาว	ประเมินผล
		-มีทีมสอบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก -ผลการสอบสวนอุบัติเหตุได้รับการนำเสนอเพื่อแก้ไขเชิงนโยบาย -จำนวนบาดเจ็บตายในพื้นที่ดำเนินการ ลดลงร้อยละ 10	-การสำรวจหมวกนิรภัยก่อนและหลังการทำมาตรกรองค์กร จุดเสี่ยง - สำรวจจุดเสี่ยงในพื้นที่ - จัดทำฐานข้อมูลจุดเสี่ยง - แก้ไขจุดเสียงในพื้นที่อย่างมาก ร้อยละ 50 ของจุดเสี่ยงที่สำรวจได้ - ประเมินผลการแก้จุดเสี่ยงก่อน/หลังการสอบสวนอุบตุติเหตุ - กำหนดเกณฑ์การสอบสวนอุบัติเหตุในพื้นที่ - แต่งตั้งทีมสอบสวน - สอบสวน/นำเสนอ/แก้ไข/ประเมินผล		และนำเสนอต่อที่ประชุมเพื่อหามาตรการป้องกัน		

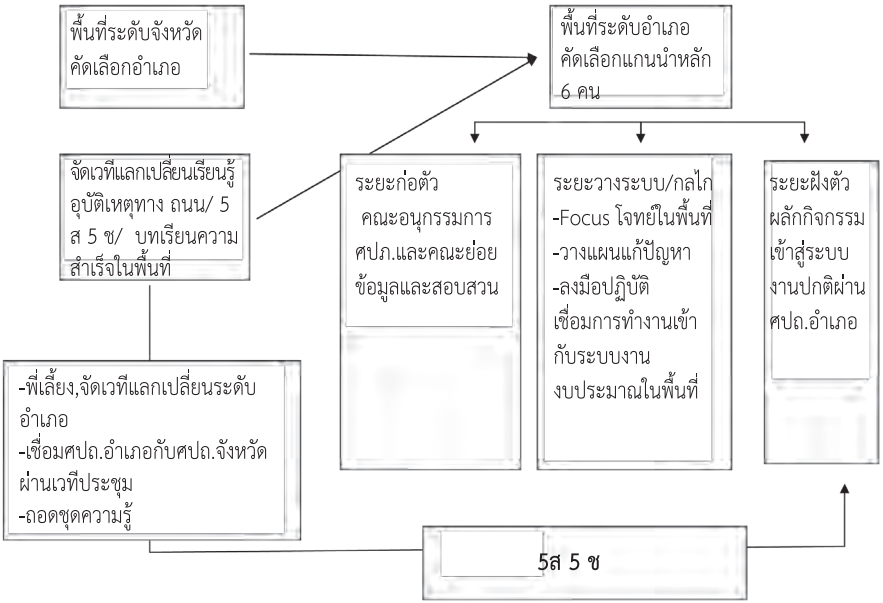
วัตถุประสงค์	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	กิจกรรม	ผลลัพธ์/ผลผลิต			การติดตาม
				ระยะสั้น	ระยะกลาง	ระยะยาว	ประเมินผล
เพื่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ระหว่างพื้นที่	มีเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้เรื่องกระบวนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนภายใต้กรอบ 5ส5ช ระหว่างพื้นที่	-เวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้เรื่องกระบวนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนภายใต้กรอบ 5ส5ช ระดับอำเภออย่างน้อย 2 ครั้ง -เกิดชุดความรู้ในพื้นที่	ประชุม“เวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้เรื่องการใช้ กรอบ 5ส5ช กับการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน” ระหว่างพื้นที่ทั้ง 4 โซน โดยให้แต่ละโซนนำเสนอผลการดำเนินงานต่อที่ประชุมมีวิทยากรผู้ทรงวุฒิวิพากษ์และให้ความเห็น -ถอดชุดความรู้แต่ละพื้นที่อย่างน้อยพื้นที่ละ 1 เรื่อง	-เวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้เรื่องกระบวนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนภายใต้กรอบ 5ส5ช ระดับอำเภออย่างน้อย 2ครั้ง -เกิดชุดความรู้ในพื้นที่	-เกิดชุดความรู้รายอำเภอ	ชุดความรู้ที่มีความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติได้รับการขยายต่อ	ชุดความรู้ที่มีความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติได้รับการขยายต่อ
เพื่อให้เกิดกลไกเชิงระบบในงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนเชื่อมโยงระดับจังหวัดและอำเภอ	เชื่อมโยงการดำเนินการระหว่างพื้นที่ดำเนินการกับ ศปถ.จังหวัด	-นำเสนอผลการดำเนินงานของ ศปถ.อำเภอในเวทีประชุม ศปถ.จังหวัด	-อำเภอนำผลการดำเนินงานนำเสนอ ในที่ประชุม ศปถ.จังหวัดทุก 1 เดือน	-เวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้เรื่องกระบวนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนภายใต้กรอบ 5ส5ช ระดับอำเภออย่างน้อย 2 ครั้ง -เกิดชุดความรู้ในพื้นที่	ชุดความรู้เรื่องกลไกการเชื่อมโยงการทำงานร่วมกันระหว่างศปถ.อำ	เกิดแผนการทำงานร่วมกันระหว่างศปถ.อำเภอและจังหวัด	ถอดบทเรียน

และกำหนดวิธีการดำเนินงานเพื่อให้สามารถนำแผนไปสู่การปฏิบัติได้ดังนี้

1. กำหนดบทบาท ทีมจังหวัด ทีมอำเภอ

และกำหนดวิธีการดำเนินงานเพื่อให้สามารถนำแผนไปสู่การปฏิบัติได้ดังนี้

1. กำหนดบทบาท ทีมจังหวัด ทีมำเภอ



ครั้งที่ 1 : workshop 4 โซน
30 มค61 : โซน 1 เมือง ขนอม ปากพนัง นบพิตำ พระพรหม พื้นที่เรียนรู้ ท่าศาลา
5 กพ 61: โซนที่ 2 เฉลิมพระเกียรติ เชียรใหญ่ หัวไทร ชะอวด พื้นที่เรียนรู้ฉวาง
7 กพ 61: โซนที่ 3 พรหมคีรี ลานสกา ถ้ำพรรณนา บางขัน พื้นที่เรียนรู้ ทุ่งใหญ่
12 กพ 61: โซนที่ 4 ทุ่งสง ช้างกลาง ร่อนพิบูลย์ นาบอน จุฬาภรณ์ พื้นที่เรียนรู้ ทุ่งใหญ่

ครั้งที่ 2 : เวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ 11-12 มิถุนายน 2561 : ทุกพื้นที่นำเสนอผลการดำเนินงานต่อที่ประชุม (ผู้ว่าราชการจังหวัดและปลัดจังหวัด) : ผู้วิพากษ์ให้ข้อแนะนำ

ครั้งที่ 3 :
สัญจรแลกเปลี่ยนเรียนรู้ตามกลุ่ม โซน
ครั้งที่ 4 : ศึกษาดูงานพื้นที่ต้นแบบ

Input :ทีมระดับอำเภอ อำเภอละ 5-6 คน ประกอบด้วย พยาบาล ER รพช. ตัวแทน สสอ. ตำรวจ แขวง/หมวดการทาง บริษัทกลาง ขนส่ง อบท. กู้ชีพกู้ภัย : องค์ความรู้เรื่อง 5ส5ช การจัดการข้อมูล โครงสร้าง ศปถ.อำเภอ/รูปแบบการพัฒนาตามข้อเสนอ จากงานวิจัย

Process:พื้นที่ทำความรู้จักกัน : พื้นที่ทบทวน ตัวเอง ศปถ.ข้อมูล : วางแผนกลับไปทำงาน

0utput : พื้นที่ได้โจทย์กลับไปทบ ทวน /เสนอตั้งอนุกรรมการจัดการ ข้อมูล /ค้นหาความเสี่ยง และ จัดการความเสี่ยง

Input :พื้นที่18 อำเภอ นำเสนอ ผลการดำเนินงาน

Process :นำเสนอต่อผู้วิพากษ์ อำเภอละ 10 นาที ผู้วิพากษ์

0utput : อำเภอจำนวน 17 อำเภอนำเสนอความคืบหน้าการดำเนินงาน ยกเว้นอำเภอพระพรหม

แบ่งอำเภอออกเป็น 3 ระดับตามการก่อตัว และ วางระบบแก้ปัญหาความเสี่ยงหลัก พบว่า อำเภอ ปากพนัง หัวไทร บางขัน เชียรใหญ่ มีพัฒนาการที่ดีขึ้นปรับระดับมาอยู่ในอันดับที่ 2

แบ่งระดับอำเภอ ตามการก่อตัว วางระบบ และ การผลัก ดันสู่การวางแผนในระบบ ดังนี้
1.ระดับ 1 : ลานสกา(ก่อตัว วางระบบ แล้ว)
2. ระดับ 2 : ชะอวด ร่อนฯ จุฬาภรณ์, ช้างกลาง, นาบอน เมือง ถ้ำฯ เฉลิมฯ ขนอม (ก่อตัวและเริ่มวางระบบ)
3.ระดับ 3 : พระพรหม ทุ่งสง พรหมคีรี ปากพนัง หัวไทร บางขัน นบพิตำเชียรใหญ่

บทที่ 3 ถอดบทเรียน หลังการดำเนินการ (After Action Review : AAR) โครงการขยายอำเภอนำร่อง การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดนครศรีธรรมราช 2560-2561 แยกรายอำเภอ ภายใต้กรอบคำถามในการเรียนรู้หลังปฏิบัติการ 4 ข้อ คือ

คำถาม	ตัวอย่างคำถาม	ข้อเสนอแนะ
ชุดที่ ๑ น้ำหนัก ๒๕%	สิ่งที่เรากำหนด/คาดหวังว่าจะให้เกิดขึ้น /หรือว่าจะทำ สิ่งที่เกิดขึ้นจริงคืออะไรบ้าง?	ชุดคำถามนี้ต้องการสร้างความเข้าใจ อะไรบ้าง? อาจขอให้หัวหน้าโครงการ/คณะทำงาน สรุปรายละเอียด และให้ผู้เข้าร่วม เพิ่มเติมให้สมบูรณ์
ชุดที่ ๒ น้ำหนัก ๒๕%	ทำไมสิ่งที่เกิดขึ้นจริงจึงแตกต่างไปจากสิ่งที่คาดหวังจะให้เกิด?	วิเคราะห์ให้มากๆ ถึงเงื่อนไขปัจจัย
ชุดที่ ๓ น้ำ หนัก ๕๐%	ในการทำกิจกรรมต่อไปเราจะทำสิ่งใดที่ดีขึ้นหรือแตกต่างไปจากเดิมบ้าง	วิทยากรอาจตั้งคำถาม “หากต้องเริ่มทำกิจกรรมใหม่อีกครั้ง จะทำอะไรแตกต่างจากเดิมบ้าง”ต้องการให้ผู้ร่วมโครงการให้ ข้อเสนอแนะที่เจาะจงและปฏิบัติได้ ควรมีการบันทึกผลการถอดบทเรียน ไว้เป็นส่วนหนึ่งของรายงาน

อำเภอเมือง ; คลี่ความซับซ้อนมาสู่ความเรียบง่าย

“....อำเภอเมือง ถือว่า เราแต่งตัวช้าไปนิดหนึ่ง ในระยะแรก เหมือนตาบอดคลำทาง และเราคลำอยู่นาน...“

อนันต์หรือเหล็กนักวิชาการสาธารณสุขจาก รพ.สต.ท่าเรือ ซึ่งถูกดึงตัวจากพื้นที่ทำงานเดิมมาช่วยงาน พชอ.อำเภอเมืองเล่าถึงความเป็นมา ในการเริ่มขยับกลไก ศปถ. อำเภอเมือง

ในช่วง ปี 2560 ต่อ 2561 อำเภอเมืองมีงานด้านอุบัติเหตุทางถนนซ้อนทับกันอยู่สองงาน งานหนึ่งซึ่งดำเนินก่อนหน้าไปเล็กน้อย คือ งานโครงการขยายอำเภอนำร่องความปลอดภัยทางถนนซึ่งได้รับการสนับสนุนงบประมาณจาก สอจร.และ สสส. และต่อมาในเวลาไล่เลี่ยกันคืองาน พชอ. อำเภอเมืองซึ่ง สสอ.เมืองผู้รับผิดชอบ ได้เลือกให้ปัญหาการตายจากอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอเมืองเป็นหนึ่งในสามประเด็นหลักที่ต้องดำเนินการแก้ไขของคณะกรรมการ พชอ. ซึ่งทั้งสองงานมีคนรับผิชอบคนละคนและหากย้อนกลับไปมองการดำเนินงานเรื่องการอุบัติเหตุทางถนนเหล็กยอมรับว่ารูปแบบการทำงานนี้เป็นรูปแบบการทำงานใหม่ที่ต่างไปจากเดิมๆที่ทำอยู่ และ ***“เป็นงานใหม่ที่คนรับผิดชอบยังไม่คุ้นเคย และผมเชื่อว่าก่อนหน้านี้ยังไม่มีการทำงานในรูปแบบนี้มาก่อน”***



อำเภอเมืองนครศรีธรรมราชแบ่งเขตการปกครองออกเป็น 16 ตำบล 114 หมู่บ้าน 7 เทศบาล 10 อบต. ประชากร 271,848 คน อัตราตายจากอุบัติเหตุทางถนนปี 2560 เท่ากับ 25.75 ต่อแสนประชากร ปี 2561 กลางปี เท่ากับ 15.45 ต่อแสนประชากร คาดการทั้งปีอัตราตายจะเท่ากับ 26.50 ต่อแสนประชากร

เมื่อเทียบกับวัตถุประสงค์ของโครงการแล้ว อำเภอเมืองสามารถขับเคลื่อนการดำเนินงานการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนได้ดังนี้

ด้านการจัดการข้อมูล : ทีมใช้ข้อมูลสามฐานในการวิเคราะห์ ขนาดปัญหา แนวโน้ม และประเมินผลการทำงานโดยมีคณะอนุกรรมการข้อมูลเป็นผู้ดำเนินการ มีData center อยู่ที่ สสอ.เมือง มีการสำรวจจุดเสี่ยงโดยพื้นที่ รวมทั้งมีการสอบสวนอุบัติเหตุทางถนนร่วมกับเทศบาลเมืองในโครงการ City RTI

ด้านคณะทำงาน (สหสาขา) : การแต่งตั้ง ศปถ.อำเภอ นายอำเภอเป็นประธานแม้จะไม่มีการประชุมทุกเดือน แต่นายอำเภอเข้าร่วมประชุมในชุดอนุกรรมการอย่างสม่ำเสมอ มีการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการที่มีศักยภาพเสริมการทำงานของ ศปถ.อำเภอ ทั้งหมด 6 คณะประกอบด้วย อนุกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุทางถนน อนุกรรมการด่านชุมชน อนุกรรมการด่านโรงเรียน อนุกรรมการจัดการจุดเสี่ยง อนุกรรมการข้อมูล และอนุกรรมการเยียวยา ประชุมต่อเนื่อง มีโครงสร้างชัด แต่ละคณะมีผู้รับผิดชอบ ขณะนี้อยู่ในระหว่างจัดทำแผนและแนวทางการดำเนินงาน มี สสอ.เป็นผู้ประสาน

ด้านการจัดการความเสี่ยงหลัก

1. ประเด็นจุดเสี่ยง มีการสำรวจจุดเสี่ยงโดยพื้นที่ และวางแผนการแก้ไขพื้นที่ ที่โดดเด่นคือ เทศบาลนครนครศรีธรรมราช เทศบาลท่าเรือ ซึ่งดำเนินการแก้ไขและติดตามประเมินผลโดยใช้งบปกติของหน่วยงาน

2. การส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย นอกจากการ บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดของตำรวจแล้ว มีพื้นที่มาตรการองค์กรหมวกนิรภัย ทั้งระดับโรงเรียน หมู่บ้าน ในสถานที่ราชการ กระจายอยู่ในทุกชุมชน

3. การสอบสวนอุบัติเหตุ มีทีมสอบสวน โดยบูรณาการทีมร่วมกับเทศบาลนครนครศรีธรรมราชที่ใช้เทคโนโลยีในการสอบสวนหลังจากวิเคราะห์ นำข้อเสนอแนะคืนสู่เวที และติดตามผลการแก้ปัญหาต่อเนื่อง

ปัจจัยความสำเร็จ

1. ทีมแนวราบที่เข็มแข็ง มีความมุ่งมั่นมีประสบการณ์
2. นโยบายผู้ว่าราชการจังหวัดชัดเจนนายอำเภอให้ความสำคัญ
3. มีงบประมาณสนับสนุนจาก สอจร.และโรงพยาบาลมหาราชนครศรีธรรมราช
4. มีพื้นที่นำร่องที่เข้มแข็งเป็นแหล่งเรียนรู้เช่น เทศบาลซึ่งดำเนินโครงการ CITY RTI และ
5. มีทีมพี่เลี้ยงจังหวัดอยู่ในพื้นที่

ปัญหาอุปสรรค

1. ในระยะแรกเนื่องจากทีมใหญ่ ใช้เวลาระยะหนึ่งในการเรียนรู้ว่าต้องสร้างทีมเล็กไว้ออกแบบงาน สร้างแรงหนุน และเกาะติด
2. ความซับซ้อนและแตกต่างของพื้นที่ซึ่งมีทั้งสภาพความเป็นเมืองและชนบท
3. การเปลี่ยนตัวผู้ทำงานบ่อยทำให้เราตามปัญหาไม่สุด ต้องเริ่มต้นใหม่

จุดเด่น

-ทีมอำเภอเมืองมีแผนการทำงานที่ชัด ภายใต้ยุทธศาสตร์ 3 D คือ Drive 6 ทีมเมืองคอนถนนปลอดภัย Define 6 มาตรการเมืองคอนถนนปลอดภัย และ Dream เมืองนครถนนปลอดภัย โดยตั้งสมการว่า C+G=F (change +goal =Future)

ผลงานเด่น/เรื่อง (ที่อยากจะ) เล่า

จุดเสี่ยงชุมชนกับพลังภายในที่เข้าใจกัน / นายอนันต์ พรหมมิน
ผู้ประสานงาน อำเภอเมืองนครศรีธรรมราช

ผมเป็นคนหนึ่งที่ใช้ถนนสาย408เดินทางบ่อยมากมานานหลายปี เห็นพัฒนาการของการเปลี่ยนแปลงของถนนสายนี้ตั้งแต่ยังเป็นถนนสองเลน แต่มีจุดหนึ่งที่ทำให้ผมเริ่มสนใจปัญหาทางถนนคือ ตอนที่มีการพัฒนาจากถนนสองเลนเป็นสี่เลน ทางหลวงต้องโค่นต้นมะขามบริเวณตำบลท่าเรือจำนวนหลายต้นเพื่อปรับถนนเป็นสี่เลน ซึ่งต้นมะขามแต่ละต้นผมประมาณการอายุน่าจะมากกว่า 50 ปี ชาวบ้านแถวนั้นย่อมรักและหวงแหนต้นมะขามเป็นธรรมดาเนื่องจากชาวบ้านเห็นว่าต้นมะขามริมถนนเป็นส่วนหนึ่งในการใช้ชีวิตประจำวันของเขา เช่นใช้ใบมะขามมาทำอาหาร ใช้ขาย ใช้เป็นร่มเงาทำให้ตอนนั้นชาวบ้านได้ออกมาประท้วงเพื่อเก็บรักษาต้นมะขามไว้ และมีกลุ่มมวลชนจากภายนอกหมู่บ้านมาช่วยชาวบ้านในการประท้วงด้วย เห็นได้จากการแต่งเพลงที่เกี่ยวกับต้นมะขาม ถ้าผมจำไม่ผิดน่าจะเป็นเพลงหวงแหนต้นขาม หรือน้องมะขาม ประมาณนี้ ส่งผลให้ทางหลวงตัดมะขามเท่าที่จำเป็นและยังเหลือต้นมะขามไว้ในพื้นที่ตำบลท่าเรือตามคำร้องขอของชาวบ้านและมีต้นมะขามไว้จนถึงปัจจุบัน หลังจากนั้นผมก็ได้ย้ายที่ทำงานและมารับราชการในพื้นที่ตำบลท่าเรือก็ได้มีเหตุการณ์เกี่ยวกับจุดเสี่ยงทางถนนในพื้นที่ตำบลท่าเรืออีก คือ เมื่อมีการเปิดใช้ถนนสี่มาระยะหนึ่งแล้วชาวบ้านแถวตำบลท่าเรือเริ่มสร้างสะพานเชื่อมต่อระหว่างถนนเพื่อความสะดวกในการเดินข้ามถนนไปมา ถ้าไม่มีสะพานจะต้องเดินลงท้องร่องระหว่างถนนโดยเฉพาะผู้สูงอายุ จะเดินลำบากมากเมื่อสร้างสะพาน เชื่อมต่อถนนแล้วชาวบ้านเดิน ทางไปมาข้ามถนนได้สะดวกขึ้นแต่ปัญหาที่ตามมาคือจะมีรถจักรยานยนต์ ขับข้ามถนนบนสะพานนี้ด้วย

ซึ่งสะพานนี้กลายเป็นยุเทิร์นเถื่อนไปโดยปริยาย และมียูเทิร์นเถื่อนลักษณะแบบนี้ในพื้นที่ตำบลท่าเรือเยอะมาก และมีอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดที่ปัญหายูเทร์นเถื่อนบ่อยครั้งมาก ทั้งบาดเจ็บ และเสียชีวิต มีหลายหน่วยงานที่พยายามเข้ามาแก้ปัญหา สะพาน และยูเทิร์นเถื่อนหลายครั้งแต่ต้อง ล้มเหลวกลับไปเพราะชาวบ้านไม่เห็นด้วยและไม่ยอมปรับปรุงสะพานและยูเทิร์นเถื่อนปัญหานี้ได้สูกงอม กรมทางหลวงไม่ยอมให้ชาวบ้านใช้สะพานและยูเทิร์นเถื่อนจึงได้รื้อสะพานเชื่อมถนน และ เป็นยูเทิร์นเถื่อนทุกจุดในพื้นที่ตำบลท่าเรือ ส่งผลให้ชาวบ้าน ได้รับความลำบากในการข้ามถนน และ ไม่พึงพอใจต่อการ กระทำของกรมทางหลวงชาวบ้านได้รวมตัวกันเพื่อฟ้องร้องกรมทางหลวงจากการพูดคุยกับคนในพื้นที่ได้ข้อมูลว่าชาวบ้าน ได้ฟ้องร้องกรมทางหลวง เป็นร้อยคดีและหนึ่งในจำนวนนั้นก็มีอาสาสมัคร สาธารณสุข (อสม.) ที่อยู่ในการดูแลของผมรวมอยู่ด้วย และมี อสม.บางคนมาพูดคุยกับผมเพื่อจะฟ้องกรมทางหลวงให้ถึงที่สุดผมก็ได้ไปศึกษาข้อมูลถึงเหตุผลที่กรมทางหลวงต้องรื้อสะพาน ว่ามีเหตุผลทางวิชาการอย่างไรเพื่อจะให้คำปรึกษาให้กับ อสม.ได้ถูกต้อง พบว่าถ้ามีการสร้างสะพานเชื่อมระหว่างถนนจะทำให้ผู้ประสบอุบัติเหตุได้รับอันตรายเพิ่มขึ้นจากการไปชนสะพาน และเป็นสิ่งก่อสร้างกีดขวางตามกฎหมายที่ทางหลวงใช้ทำงานผมก็นำประเด็นนี้มาพูดคุยกับอสม. แต่อสม. เขาก็ยังยืนยันในความเดือดร้อนของเขาเขาก็ยังไม่ยอมผมเลยแนะนำให้ชาวบ้านสร้างสะพานข้ามถนนแบบเตี้ยๆ หรือ ไม่ก็ให้สร้างแบบสโลบกับทางขึ้นลงท้องร่องระหว่างถนนและให้ทำเป็นทางกว้างแค่พอเดินได้เพื่อให้ชาวบ้านเดินได้สะดวก แต่รถจักรยานยนต์จะขึ้นลงลำบาก หลังจากนั้นปัญหาระหว่างกรมทางหลวงกับชาวบ้าน ก็ค่อย ๆ เบาบางลงในพื้นที่ตำบลท่าเรือ แต่ปัญหาจุดยูเทิร์นเถื่อนในพื้นที่ตำบลท่าเรือยังคงมีให้เห็นในจุดอื่น ๆ อีกในพื้นที่ตำบลท่าเรือ แหละนี้ คือ เรื่องที่ประทับใจในการจัดการจุดเสี่ยงให้สอดคล้องกับความต้องการของชาวบ้านในบริบทของหมออนามัยตัวเล็ก ๆ คนหนึ่งที่พอจะทำได้ และเป็นบทเรียนที่ผมจะนำมาปรับใช้กับการทำงาน ซึ่งกำหนดให้ใช้ชุมชน เป็นฐานของจังหวัดนครศรีธรรมราช

อำเภอเชียรใหญ่ : จากความไม่พร้อมสู่การเดินไปข้างหน้า

“เริ่มแรกไปไม่ถูก เป็นเรื่องไกลตัว “คำบอกเล่าของปลัดจิตติวัชร์ คีรีพันธ์ ปลัดอำเภอเชียรใหญ่ ผู้ประสานหลักของอำเภอเชียรใหญ่สะท้อนภาพการทำงานในช่วง 4 เดือนแรกของ ศปถ.อำเภอเชียรใหญ่และสอดคล้องกับการประเมินระดับการขับเคลื่อนกลไก ศปถ. อำเภอเชียรใหญ่จากทีมประเมินจากเวทีนำเสนอผลงานระดับอำเภอเพื่อแลกเปลี่ยนเรียนรู้ว่ายังอยู่ในระดับสามคือไม่สามารถก่อตัวได้ดีและผลการประเมินจากเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้นี่เองที่เป็นจุดเปลี่ยนของอำเภอเชียรใหญ่....ได้จังหวัดมาช่วย”หลังกลับไปพื้นที่ทีมอำเภอเชียรใหญ่เริ่มรวมตัวกันอย่างจริงจังพร้อมทั้งติดต่อผู้ประสานหลัก ระดับจังหวัดเพื่อขอให้เป็นพี่เลี้ยงในการขับเคลื่อน ศปถ. อำเภอจนปัจจุบัน สามารถยกระดับขึ้นมาเป็นทีมที่สามารถก่อตัวได้และจัดการกับปัญหาความเสี่ยงหลักได้



อำเภอเชียรใหญ่ แบ่งเขตการปกครอง 10 ตำบล 98 หมู่บ้าน 2 เทศบาล 8 อบท ประชากร 43318 คน อัตราตายจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2560 เท่ากับ 30.79 ต่อแสนประชากร ปี 2561 กลางปีเท่ากับ 9.26ต่อแสนประชากรคาดการทั้งปีอัตราตาย จะเท่ากับ 15.87 ต่อแสนประชากร

เมื่อเทียบกับวัตถุประสงค์ของโครงการแล้วอำเภอเชียรใหญ่สามารถขับเคลื่อนการดำเนินงานการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนได้ดังนี้

ด้านการจัดการข้อมูล: ทีมใช้ข้อมูลจากโรงพยาบาล สสอ และ ข้อมูลจาก สภ.เชียรใหญ่และสภ.การะเกดในการวิเคราะห์สถานการณ์ แต่ยังไม่มีการใช้ข้อมูลบริษัทกลาง มีการวางแผนจะใช้ข้อมูลสามฐานที่ สสจ.คืนให้มาร่วมบูรณาการเพื่อให้ได้ข้อมูลที่มีเอกภาพที่สุด มีการสำรวจจุดเสี่ยง และมีการ

สอบสวนอุบัติเหตุด้านคณะทำงาน (สหสาขา): การแต่งตั้ง ศปถ.อำเภอ นายอำเภอเป็นประธาน สสอ. เป็นเลขาร่วมมีการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการ 2 คณะ คือ อนุกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุทางถนน และอนุกรรมการข้อมูล

ด้านการจัดการความเสี่ยงหลัก

1. การแก้ไขจุดเสี่ยง กำหนดจุดเสี่ยงไว้ 5 จุด ดำเนินการไปแล้ว 1 จุดคือ สี่แยกโสรยา
2. มีทีมสอบสวนอุบัติเหตุสอบสวนอุบัติเหตุ 1 ครั้ง

ปัจจัยความสำเร็จ

1. ภาวะผู้นำของผู้ประสานงานระดับอำเภอ:ปฏิเสธไม่ได้ว่าการที่กลไก ศปถ.ของ อำเภอเชียรใหญ่สามารถ ขับเคลื่อนไปได้ครั้งนี้มาจากภาวะผู้นำ และการเอาใจใส่ของปลัดจิตติวัชร์ คีรีพันธ์
2. ความเข้มแข็งและศักยภาพของทีมแนวราบ : แกนนำแนวราบหรือ change agent ของอำเภอเชียรใหญ่มีเข้มแข็ง รวมตัวกันทำงานต่อเนื่อง รวมทั้งขยายเครือข่ายเข้าไปยังแกนนำความระดับพื้นที่ และหน่วยงานเช่น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
3. นโยบายระดับจังหวัดหนุนเสริม : การที่ผู้ว่าราชการจังหวัดให้ความสำคัญ ประกาศให้การขับเคลื่อนกลไกศปถ.อำเภอ เป็นวาระ ของจังหวัด ทำให้พื้นที่ต้องดำเนินการ
4. การหนุนเสริม ด้านวิชาการ ผ่านเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ของทีมพี่เลี้ยง ระดับจังหวัด และงบประมาณสนับสนุนจาก สสส. สอจร.

ปัญหาอุปสรรค

1. ทีมมีปัญหาเรื่องการวิเคราะห์ข้อมูล ยังอยู่ในขั้นการเรียนรู้โดยเฉพาะการติดตามประเมินผล

2. ภาคสาธารณสุขโดยเฉพาะโรงพยาบาลยังมีปัญหาเรื่องภาระงาน
3. ระเบียบวินัยของประชาชนในพื้นที่
4. ยังไม่มีการจัดทำระบบติดตามประเมินผล

จุดเด่น
ความมุ่งมั่นของปลัดอำเภอที่รับผิดชอบ เป็นผู้ประสานหลัก ที่เป็นผู้นำการเปลี่ยนแปลงทำให้ทีมมีเวทีพูดคุยแลกเปลี่ยนเรียนรู้กัน

ผลงานเด่น/เรื่องที่ (อยากจะ) เล่า
วิกฤติสี่แยกโสรยา : จุดเริ่มต้นของการเรียนรู้การทำงานการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนภาคสนาม

ทีมา : จากคำบอกเล่า ปากต่อปาก กลายเป็นคำโจษจัน สี่แยกโสรยาเป็นสี่แยกวัดใจที่อันตรายที่สุดจุดหนึ่งของอำเภอเชียรใหญ่ทั้งในอดีต ปัจจุบัน และอนาคต หากไม่มีการจัดการอะไรสักอย่างให้ปลอดภัย

คำถาม/ปัญหา : ใครจะเป็นคนจัดการ การดูแลพื้นที่ตรงนั้นเป็นหน้าที่ของใครและทำยังไงคนที่มีหน้าที่จะลุกขึ้นมาจัดการกับปัญหานี้เสียทีในฐานะผู้ประสานหลักที่ได้รับการจัดตั้งจากทีมแนวราบซึ่งถูกเชิญไปประชุมที่จังหวัดตามโครงการขยายอำเภอนำร่อง ปลัดจิตติวัชร์ ขบคิดปัญหานี้ อย่างหนัก ทั้งนี้เพราะล่วงเวลามาเกือบ 5 เดือน ศปถ.อำเภอ ยังมีไม่การ ประชุมทีมแนวราบยังไม่เคยนั่งกินข้าวเล่าเรื่องกันและงานอุบัติเหตุทางถนนเป็นเรื่องไกลตัวและไปไม่ถูกจริงๆสำหรับอำเภอที่เริ่มต้นใหม่

กระบวนการ : ปักหมุดที่สี่แยกโสรยา
1. เริ่มด้วยการเชิญแนวราบสหสาขา ประกอบด้วย ตำรวจ สสอ. รพ อาสาสมัครและปลัดมานั่งคุยกัน เพื่อวางแผนการทำงาน เพื่อแก้ปัญหาจุดเสี่ยงพร้อมทั้งนำเข้าที่ประชุมศปถ.อำเภอ ซึ่งได้จัดการประชุมขึ้นเป็นครั้งแรก

2. ลงพื้นที่หา **ข้อมูล**เชิงประจักษ์ได้ข้อมูลเชิงคุณภาพจากคำบอกเล่าของชาวบ้านในพื้นที่ ที่แสดงถึงความชุกของการเกิดเหตุ และความรุนแรง **“ชนทุกวัน”** “ ไม่มีใครรอใคร ต่างคนต่างไป” อย่างไรก็ตาม เมื่อหาข้อมูล เชิงปริมาณย้อนหลังกลับพบว่าไม่มีการเก็บรวบรวมไว้ที่หน่วยงานใดเลย
3. จากข้อมูล ทีม ศปถ.อำเภอเชียรใหญ่ กำหนดให้สี่แยกโสรยาเป็นพื้นที่สุดเสี่ยง ของอำเภอเชียรใหญ่
4. เนื่องจากขาดประสบการณ์และทีมยังไม่มีทักษะและองค์ความรู้เรื่องการแก้ไขจุดเสี่ยงจึงได้แสวงหา ส่วนร่วม จาก 2 ส่วน คือ ระดับจังหวัดประสานพี่เลี้ยงและศปถ.จังหวัดประสานผู้เกี่ยวข้องแขวงทางหลวงและทางหลวงชนบท ระดับพื้นที่ประสาน อบต. กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ลงพื้นที่สำรวจความเสี่ยง พบปัญหาดังนี้ สภาพของถนนที่เป็นถนนสี่เลนกว้างไม่มีสัญญาณไฟจราจรทำให้กลายเป็นสี่แยกวัดใจทัศนะวิสัยสองฝั่งทางเป็นหญ้ารกท่วมหัวบดบังปัญหาการมองเห็นหรือบริเวณที่โล่งก็มีการปิดป้ายโฆษณา บดบังการมองเห็น ทำให้รถที่รอเลี้ยว ต้อง ขับเลยทางหยุดรอขึ้นมารอก่อให้เกิดการชน
5. **สุดคุ้ม**ภาคีเครือข่ายนำสรุปแนวทางการแก้ปัญหาดังนี้

- **พื้นที่ในเขตรับผิดชอบ :** จัดเวรถางป่า จัดการปลดป้าย ข้างทางออกและห้ามติด
- **แขวงทางหลวง :** จัดทำวงเวียนถาวรโดยระยะสั้นจะทำวงเวียนชั่วคราวก่อน
- **ศปถ.อำเภอ :** ติดตามประเมินผล/นำเสนอในทีประชุม ศปถ.จังหวัด

ผลการติดตามประเมิน ยังไม่มีการชน

อำเภอปากพนัง : ผันตัวเองจากการทำนาหว่านมาสู่การดำนาอย่างมีทิศทาง

ในเวทีเสนอผลงานและเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ครั้งที่ 1 อำเภอปากพนังเป็นอีกทีม ที่ถูกประเมินว่า ขาดความพร้อม และถูกจัดอันดับให้อยู่ลำดับ สุดท้ายของอำเภอที่มีการพัฒนาด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในการประชุมเวทีนำเสนอผลงานและความคืบหน้าของการทำงาน

แต่อย่างไรก็ตามภายในเวลา 2 เดือนภายหลังการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ทีมอำเภอปากพนังนำประสบการณ์ที่ได้เรียนรู้กลับไปวางแผนการทำงานและสามารถก่อตัวขึ้นได้อย่างรวดเร็ว ดังคำบอกเล่าของทีมแนวราบ

“เมื่อวานประทับใจมาก ไปสอบสวน นั่งรถไปคันเดียวกัน ถ้าเป็น เมื่อก่อนจะต่างคนต่างไป แต่ทุกวันนี้จะโทรฯหาว่าไปด้วยกันมั๊ย”



แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 18 ตำบล 133 หมู่บ้าน 4 เทศบาล 13 อบท. ปะชากร 99301

อัตราตายจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2560 เท่ากับ 22.10 ต่อแสนประชากร ปี 2561 กลางปี เท่ากับ 9.08 ต่อแสนประชากร คาดการทั้งปี อัตราตายจะเท่ากับ 15.57 ต่อแสนประชากร

เมื่อเทียบกับวัตถุประสงค์ของโครงการแล้วอำเภอปากพนังสามารถขับเคลื่อนการดำเนินงานการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนได้ดังนี้

ด้านการจัดการข้อมูล : การบูรณาการข้อมูลสามฐานโดยใช้ข้อมูลจากสาธารณสุขตำรวจและบริษัทกลาง ทุกเดือน โดย Data center อยู่ที่โรงพยาบาลปากพนัง มีการสำรวจจุดเสี่ยงและมีการสอบสวนอุบัติเหตุ

ด้านคณะทำงาน (สหสาขา) : การแต่งตั้ง ศปถ.อำเภอ นายอำเภอเป็นประธาน สสอ. เป็นเลขาร่วมมีการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการ 2 คณะ คือ อนุกรรมการ สอบสวนอุบัติเหตุทางถนน และอนุกรรมการข้อมูล

ด้านการสร้างส่วนร่วมจากพื้นที่อยู่ในระยะวางแผนให้พื้นที่ที่มีคนตายร่วมสอบสวน อุบัติเหตุ และนำไปสู่การวิเคราะห์ปัญหาของตัวเองโดยชุมชน

ด้านการจัดการความเสี่ยงหลัก

1. การแก้ไขจุดเสี่ยงตามข้อเสนอแนะของทีมสอบสวนอุบัติเหตุทางถนน
2. มาตรการองค์กรสวมหมวกนิรภัยใน สสอ.

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ

1. พี่เลี้ยงระดับพื้นที่ : ในการพูดคุยกันอย่างไม่เป็นทางการ คำพูดที่ท๊อป และปลัด....พูดบ่อยๆคือ“เดี๋ยวป้ามุกว่าเอา”ด้วยสีหน้าสดชื่นและมีความสุข ปลัด....และท๊อป ซึ่งถูกแต่งตั้งเป็นผู้ประสานหลักของทีมเป็นผู้อาวุโสน้อยที่สุด ดังนั้น การทำงานไม่ว่าจะแต่งตั้งคณะกรรมการแนวดิ่งหรือแนวราบพี่มุกหรือมุกดาหัวหน้างานอุบัติเหตุและฉุกเฉินโรงพยาบาลปากพนังซึ่งมีประสบการณ์และมีข้อมูลจึงเป็นพี่เลี้ยงที่ผู้ประสานทั้งสองปรึกษาและช่วยสอนงาน

2. มีทีมแนวราบที่ก่อตัวกันได้อย่างแข็งแรงและเปิดใจพร้อมเรียนรู้งานประสานกับทีมแนวดิ่งและทีมพี่เลี้ยงระดับจังหวัด

3. นโยบายระดับจังหวัด ซึ่งประกาศให้ การขับเคลื่อนศปถ.อำเภอเป็นวาระของจังหวัด

4. การหนุนเสริมด้านนโยบายจากส่วนกลาง เช่น พชอ.

ปัญหาอุปสรรค

ทีมยังขาดความรู้และประสบการณ์ซึ่งยังต้องอาศัยทีมพี่เลี้ยงจังหวัด

จุดเด่น

- ความเข้มแข็งของทีมแนวราบที่ก่อตัวขึ้นมาจากการเรียนรู้จากความล้มเหลว การมีพี่เลี้ยงที่คอยช่วยเหลืออย่างพี่มุกทำให้ทีมมีที่ปรึกษารวมทั้งช่องทางที่ทีมพี่เลี้ยงจังหวัดเปิดไว้สำหรับการลงเยี่ยมพื้นที่และนายอำเภอที่ให้ความร่วมมือ และเห็นความสำคัญของปัญหา

ผลงานเด่น/เรื่อง(ที่อยากจะ)เล่า โดย ท๊อป ปากพนัง (นายกรณัฐ ชูเนตร)

หากวันนั้นยังคงเชื่อคำตอบในใจที่ฉันตอบตัวเอง(ผิด)นาหว่านคงไม่กลายเป็นนาดำที่อบอุ่น

“ทั้ง ฝ่ายปกครองอำเภอ ท้องถิ่น ท้องที่ ตำรวจ บริษัทประกันภัยกลางฯ หน่วยงานจากกระทรวงคมนาคม ภาคการศึกษาประชาชน โรงพยาบาลฯ หลายหน่วยงานแบบนี้มันคงขับเคลื่อนยากศปถ.อำเภอคงไม่จำเป็นเพราะต่างฝ่ายต่างทำหน้าที่ของตนเองอยู่แล้ว” มันเป็นคำถามและ เป็นคำตอบในใจที่ฉันตอบตัวเองหลังจากอบรมการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนน ฉันเจ้าหน้าที่สาธารณสุขรับผิดชอบงานความปลอดภัยทางถนน สำนักงานสาธารณสุขอำเภอแห่งหนึ่ง

บ่ายวันหยุดขณะนั่งจิบกาแฟกับเพื่อนๆเสียงโทรศัพท์ดังขึ้นน้ำเสียงที่เต็มไปด้วยความกังวลจาก หัวหน้าห้องอุบัติเหตุ – ฉุกเฉิน ของโรงพยาบาลแจ้งให้ทราบถึงเรื่องอุบัติเหตุหมู่รถเก๋งชนต้นไม้เสียชีวิต คาที่ 4 ศพ บริเวณถนนสายสีแดงของ อำเภอซึ่งในรอบปีที่ผ่านมามีผู้เสียชีวิตบนถนนเส้นนี้ไปแล้วหลายราย

เพื่อที่จะทำการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นตามที่ฉันเคยอบรมมาจากก่อนหน้านี้ไม่ได้เริ่มทำสักทีเนื่องจากเชื่อคำตอบในใจที่ฉันตอบตัวเองมาตลอดแต่คงไม่ได้แล้วเพราะเหตุการณ์ครั้งนี้และก่อนหน้ามันมีการสูญเสียที่หนักหนามากซึ่งบทบาทหน้าที่ของเราน่าจะมีส่วนช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนลงได้และหลายครั้งแล้วที่รับปากกับพี่หัวหน้าห้องอุบัติเหตุ – ฉุกเฉิน ว่าจะเริ่มทำแต่กลับไม่ทำตามคำพูด ฉันจึงรีบโทรไปประสานผู้รับผิดชอบงานฯ ของสำนักงานสาธารณสุขจังหวัด (สสจ.) โดยทาง สสจ. ให้ประสานกับผู้รับผิดชอบงานฯ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด (ปภ.จังหวัด) ต่อจากนั้นฉันก็ประสานปลัดอำเภอ ปลัดอำเภอ บอกว่า **“ผมจะประสานตำรวจ แล้วพรุ่งนี้เรานัดทีม เพื่อทำการสอบสวน ช่วงเช้ากันเลย”** คำตอบที่ได้รับทำให้ฉันคลายความกังวลลงไปมากคืนนั้น ทั้งคืนฉันได้เอาคู่มือที่เคยอบรมมานั่งทบทวน และหวังว่าพรุ่งนี้คงผ่านไปได้ด้วยดี

เช้าวันต่อมา ณ ห้องประชุมโรงพยาบาลโต๊ะประชุมที่จัดเป็นรูปตัวยู มี ปลัด อำเภอ, ตำรวจ, ปภ.จังหวัด, สสจ., หัวหน้าห้องอุบัติเหตุ – ฉุกเฉิน, พยาบาล ผู้รับผิด ชอบงานฯของโรงพยาบาล, สาธารณสุขอำเภอ และ ฉัน นั่งพร้อมหน้าพร้อมตากัน การประชุมเริ่มขึ้น ปภ.จังหวัดผู้มีประสบการณ์มากที่สุดเป็นผู้ดำเนินการประชุมเราวิเคราะห์ Haddon Matrix เพื่อค้นหาปัญหาและลงพื้นที่เพื่อสอบสวน ณ สถานที่เกิดเหตุเป็นครั้งแรกของ ทีมอำเภอที่ได้รวมตัวกันและเป็นครั้งแรกของฉันที่ไม่ได้ทำตามคำตอบในใจที่ฉันตอบตัวเองมาตลอดและเป็นจุดเริ่มต้นการทำงาน ความปลอดภัยทางถนน ศปถ.อำเภอ ของฉัน

หลังจากวันนั้นทีมเราได้นัดประชุมอีกครั้งแบบไม่เป็นทางการ ณ ห้องประชุมโรงพยาบาลโดยมีหัวหน้าห้องอุบัติเหตุ–ฉุกเฉิน ผู้ใจดีเลี้ยงน้ำเต้าหู้ร้อนพร้อมขนมปังจากร้านดัง การประชุมเป็นไปในรูปแบบกันเองไม่มีประธานไม่มีวาระ แต่ ๆ ละคนก็ได้นำประเด็นของการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนที่เกี่ยวข้องกับตนเองมาพูดคุยกัน

ปลัดอำเภอมีประเด็นว่า“ทางอำเภอจะจัดทำคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์ความปลอดภัยทางถนนขึ้นใหม่ทดแทนของเดิมที่มีคำสั่งแต่ไม่ได้มีการขับเคลื่อนอย่างเป็นรูปธรรมโดยจะดึงภาคส่วนต่างๆที่เกี่ยวข้องเข้ามาร่วมเช่น ท้องถิ่นท้องที่บริษัทประกันภัยกลางฯหน่วยงานจากกระทรวงคมนาคมภาคการศึกษาประชาชน ฯ”

สารวัตรจราจรมีประเด็นว่า“การจัดทำข้อมูลต่าง ๆ ทางตำรวจได้ จัดทำทุกเดือนอยู่แล้วแต่หลังจากนี้จะนำมารวมกับทางโรงพยาบาลเพื่อให้ได้ข้อมูลของอำเภอ และกล่าวถึงจุดเสี่ยงต่าง ๆ ที่มีอยู่ในอำเภอรวบถึงการกวดขัน วินัยจราจรที่ต้องทำอย่างจริงจัง”

หัวหน้าห้องอุบัติเหตุ – ฉุกเฉินมีประเด็นว่าหลังจากนี้เราต้องจัดทำข้อมูล 3 ฐาน ในภาพของอำเภอมีการวิเคราะห์จุดเสี่ยงพฤติกรรมเสี่ยงเพื่อนำ ข้อมูล ไปใช้ประโยชน์ในการลดการบาดเจ็บของผู้ป่วยโดยนำข้อมูลเข้าที่ประชุม ศปถ.อำเภอเพื่อคืนข้อมูลแก่ผู้เกี่ยวข้องอีกครั้ง

ฉันเองซึ่งมาจากสำนักงานสาธารณสุขอำเภอ มีประเด็นว่า การขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนน ตามแนวทางของกระทรวงสาธารณสุข District Road Traffic Injury (D-RIT) มีการประยุกต์แนวคิดจาก WHO โดยกลยุตธ์ 5 ส. ได้แก่ ส.สารสนเทศ, ส.สหสาขา, ส.สุดเสี่ยง, ส.ส่วนร่วม, ส.สุดคุ้ม โดยมีกรอบการดำเนินงาน 10 กิจกรรมซึ่งต้องใช้แรงขับเคลื่อนจากทุกภาคส่วน วันเวลาผ่านไปไม่นาน ศปถ.อำเภอ ที่เป็นรูปธรรมก็เกิดขึ้นจริงอย่างเป็นทางการในการประชุมคณะกรรมการศูนย์ความปลอดภัยทางถนน โดยมีท่านนายอำเภอเป็นประธาน และภาคส่วนต่างๆเข้ามาร่วมประชุมอย่างครบถ้วน

การประชุมจบลงไป ทำให้ฉันได้รู้ว่าจริงๆแล้วคำตอบในใจที่ฉันตอบตัวเองอยู่ นั้นผิดมาตลอด ทุกภาคส่วนต่างมุ่งมั่นและตั้งใจที่จะลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งปัจจุบันแต่ละภาคส่วนก็ได้ดำเนินงานตามบทบาทหน้าที่ของตนเองครบทั้ง 10 กิจกรรม District Road Traffic Injury (D-RIT) อยู่แล้ว เพียงแต่ต่างฝ่ายต่างทำ เปรียบเสมือนการทำนาหว่านที่เราหว่าน

เมล็ดข้าวกระจายเลยทำให้ผลผลิตได้น้อยเพราะเมล็ดข้าวเติบโตได้ดีบ้างไม่ดีบ้าง แต่ในวันนี้ ศปถ.อำเภอ ได้เกิดขึ้นทำให้แต่ละภาคส่วน มีกระบวนการวิธีการ ร่วมกันและสอดคล้องไปในแนวทางเดียวกัน นาหว่านแห่งนี้ก็กลายเป็นนาดำ ที่ต้นข้าวเติบโตอย่างสวยงาม เป็นระเบียบ สามารถออกผลผลิตได้เต็มที่

การทำงานของฉันหลังจากการเกิดขึ้นของ ศปถ.อำเภอ ยิ่งทำให้ฉันได้รับรู้ว่าฉันโชคดีมากที่มีทีมงานดี มีนายอำเภอที่เป็นผู้นำคอยสนับสนุนการทำงาน จากเหตุการณ์สุดประทับใจในตอนดึกคืนหนึ่ง ท่านนายอำเภอ พร้อมปลัดขับรถมารับฉันถึงหน้าบ้านเพื่อออกไปติดตามเหตุการณ์อุบัติเหตุ มีปลัดอำเภอเป็นผู้ประสานงานคอยเชื่อมโยงฝ่ายต่าง ๆ ให้ต่อถึงกันมีสารวัตรจราจรที่เอาจริงเอาจังสามารถชี้จุดเสี่ยงได้ทั้งอำเภอจากประสบการณ์ของท่านมีหัวหน้าห้องอุบัติเหตุ – ฉุกเฉิน ที่คอยกระตุ้นทีมให้ขับเคลื่อนตลอดเวลา

แม้ ศปถ.อำเภอ ของฉันอาจเพิ่งเริ่มต้น อุบัติเหตุยังคงเกิดขึ้น กิจกรรมที่แต่ละภาคส่วนดำเนินการไม่ได้เปลี่ยนไปมากนัก แต่สิ่งที่เปลี่ยนไปชัดเจนคือ กิจกรรมต่างๆที่เกิดขึ้นอย่างเป็นระบบ มีกระบวนการทำงาน เกิดความสอดคล้องเชื่อมโยงกัน จากนาหว่านเป็นนาดำ นอกจากนี้ทีมทำงานเรา ยังสนิทสนมกันมากขึ้นเห็นได้จากเมื่อก่อนต่างฝ่ายต่างพารถไปจุดสอบสวนอุบัติเหตุแต่วันนี้ทีมทำงานไปรถคันเดียวกันระหว่างการเดินทางท่านสารวัตรจราจรก็ยังชี้จุดเสี่ยงให้ดู เราพูดคุยกันในรถเสมือนประชุมย่อย ๆ ซึ่งถ้าหากวันนั้นฉันยังคงเชื่อคำตอบในใจที่ฉันตอบตัวเอง (ผิด) นาหว่านอาจไม่กลายเป็นนาดำอย่างทุกวันนี้และภาพอบอุ่นของการรวมทีมงานจากภาคส่วนต่าง ๆ คงไม่เกิดขึ้น

อำเภอชะอวด : ต้นแบบ เป่า จับ ปรับ เมาแล้วขับตลอดปี

พัฒนาการการขับเคลื่อน ศปถ.อำเภอของโรงพยาบาลชะอวด เป็นไปได้ดีในเวทีการนำเสนอผลงานครั้งแรกแล้วพยาบาลวิชาชีพชำนาญการงานอุบัติเหตุและฉุกเฉิน โรงพยาบาลชะอวด และผู้ประสานหลัก ได้สะท้อนภาพการก่อตัวของทีมด้วยการ Mapping เครือข่ายและจัดการข้อมูลเพื่อค้นหาความเสี่ยงที่มีพัฒนาอย่างโดดเด่น



แบ่งเตการปกครองออกเป็น 11 ตำบล 87 หมู่บ้าน 2 เทศบาล 10 อบต ประชาการ 86664 คน อัตราตายจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2560 เท่ากับ 30.39 ต่อแสนประชากร ปี 2561 กลางปี เท่ากับ 11.55 ต่อแสนประชากร คาดการทั้งปี อัตราตายจะ เท่ากับ 19.80 ต่อแสนประชากร

เมื่อเทียบกับวัตถุประสงค์ของโครงการแล้วสิ่งที่อำเภอชะอวดสามารถขับเคลื่อนการดำเนินงานการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนได้ ดังนี้

ด้านการจัดการข้อมูล : มีการบูรณาการข้อมูลการตายในพื้นที่ โดยใช้ข้อมูลจากตำรวจ รพ. ชะอวด และบริษัทกลาง มีการประสานข้อมูลกันทางไลน์และประชุม อย่างไรก็ตามยังบูรณาการได้เฉพาะข้อมูลการตาย มีทีมสอบสวนในการหาข้อมูลเชิงลึก มีเกณฑ์การสอบสวน

ด้านคณะทำงาน (สหสาขา) : มีการแต่งตั้ง ศปถ.อำเภอ มีการประชุมตามวาระ/บางครั้งแทรกในการประชุมหัวหน้าส่วนราชการ มีทีมอนุกรรมการ 3 ชุด คือ อนุกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุทางถนน อนุกรรมการการ จัดการข้อมูล และคณะอนุกรรมการจุดเสี่ยง

ด้านการสร้างส่วนร่วมจากพื้นที่ : ทำงานร่วมกับ อปท. โดยกำหนดให้ถนนสายเทศบาลชะอวด-ที่ว่าการอำเภอชะอวดเป็นถนนปลอดภัยวางแผนการทำงานร่วมกัน

ด้านการจัดการความเสี่ยงหลัก

1. แก้ไขจุดเสี่ยง
   1.1 ถนนสายไม้เสียบ –ชะอวด ช่องจราจรแคบ ไม่มีไหล่ทาง : แก้ไขโดยขยายช่องจราจรเป็น 4 เลน 2 จุด คือ สามแยกเทศบาลชะอวด- รร. ห้วยโส และจากหน้าโรงเรียนห้วยโส -บ้านควนดินแดง
   1.2 สายชะอวด-ทุ่งโป๊ะ ช่องจราจรแคบ ฝนตกมีน้ำขัง : ขยายช่องจราจร 4 เลนจากหน้า ธกส ชะอวด - บ้านดอนมะปราง 5 กิโลเมตร ทำคูระบายน้ำและบล๊อคระบายน้ำ
   1.3 ทางข้ามรถไฟ : แผงกั้น และสัญญาณไฟ ถางป่าบริเวณที่มีถนนตัดผ่านทางรถไฟ รัศมี 1 กิโลเมตร ตลอดเส้นทางที่มีถนนตัดผ่านทางรถไฟในอำเภอสะอวด

2. มาตรการองค์กรหมวกนิรภัย : MOU มาตรการองค์กรหมวกนิรภัยทุกหน่วยงาน

ปัจจัยความสำเร็จ

1. ความเข้มแข็ง/การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย
2. ความเข้มแข็งการบังคับใช้กฎหมาย
3. การบูรณาการ พชอ.ร่วมกับ ศปถ.อำเภอ
4. นโยบายระดับจังหวัด

ปัญหาอุปสรรค

ประสบการณ์และองค์ความรู้ของทีมยังมีไม่มากพอยังต้องพัฒนาศักยภาพอย่างต่อเนื่อง

จุดเด่น

การบูรณาการ พชอ.ร่วมกับ ศปถ.อำเภอ

ความเข้มแข็งของทีมแนวราบ

ชะอวดปราบสิงห์สุรา : เมาแล้วขับ จับ เป่า เจาะ (เลือด) ปรับทุกราย

ที่มา : การดื่มเหล้าแล้วขับเป็นพฤติกรรมเสี่ยงที่นำไปสู่การชน การบาดเจ็บรุนแรงและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอันดับต้น ๆ ของอำเภอชะอวด ที่ผ่านมาในอำเภอชะอวดการใช้มาตรการเข้มข้นกับคนที่ดื่มแล้วขับจะเน้นในช่วงเทศกาล 2 เทศกาลเท่านั้น ทั้งที่การดื่มแล้วขับกลายเป็นกิจวัตรประจำวันของคนพื้นที่ชะอวด นอกจากนี้การดำเนินการตรวจแอลกอฮอล์ในช่วงเทศกาล มีขั้นตอนยุ่งยาก เช่น ต้องรอหนังสือนำส่งจากตำรวจโรงพยาบาลจึงจะสามารถดำเนินการได้ ทางตำรวจก็ไม่มีผู้รับผิดชอบเฉพาะแต่ให้เป็นบทบาทของเจ้าของคดีซึ่งมีภาระงานมาก ทำให้เกิดปัญหาในการประสานงาน เกิดความความล่าช้า

กระบวนการดำเนินงาน /

1. คณะอนุกรรมการข้อมูล นำข้อมูล/ปัญหาเสนอ ศปถ.อำเภอเพื่อขออนุมัติโครงการเมาแล้วขับ จับ เป่า เจาะ (เลือด)ปรับทุกราย
2. ภาคีเครือข่ายกำหนดแนวทาง /กิจกรรมโครงการ : เมาแล้วขับ จับ เป่า เจาะ (เลือด) ปรับ ทุกรายร่วมกัน โดยกำหนดการดำเนินการ 2 ระยะคือ ระยะแรก ปี 2560 ทดลองทำเฉพาะในช่วงเทศกาล และระยะที่สอง ขยายโครงการตลอด 356 วัน
3. ออกแบบกิจกรรมดังนี้
   3.1 ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่รับทราบ เพื่อลดแรกกดดันผ่านการเดินรณรงค์ วิทยุและหอกระจายข่าวเป็นระยะ
   3.2 ใช้ด่านชุมชนเป็นด่านสกัดเมาโดยประสานท้องถิ่นดำเนินการร่วมกับตำรวจซึ่งมีชุดอยู่ประจำด่านหลักและชุดสายตรวจลดความขัดแย้ง
   3.3 สภ.ชะอวดจัดตำรวจ นายมาเข้าเวรที่ห้องอุบัติเหตุฉุกเฉินโรงพยาบาลชะอวดตลอด 24 ชั่วโมง สลับกันวันละคนเพื่อประสานงานการตรวจจับเป่า และเจาะเลือดแอลกอฮอล์
4. วางแผนการติดตามประเมินผลการดำเนินงานและสะท้อนข้อมูลกลับเพื่อประเมินมาตรการ/แก้ไข ผลลัพธ์การดำเนินงาน

1. เกิดทีมสหสาขาการทำงานจัดการความเสี่ยงหลัก เมาแล้วขับ ที่ดำเนินการต่อเนื่องในพื้นที่
2. มีแนวทางและกิจกรรมเป็นแนวปฏิบัติสำหรับผู้ปฏิบัติงาน อย่างเป็นลายลักษณ์อักษร ไม่ขึ้นกับคนทำงาน
3. ผลการดำเนินการ

ปี 2560	ตรวจ	เจอ	ปี 2561	ตรวจ	เจอ
มกราคม	10	0	มกราคม	114	5
กุมภาพันธ์	12	0	กุมภาพันธ์	38	0
มีนาคม	12	2	มีนาคม	38	0
เมษายน	551	6	เมษายน	479	6
พฤษภาคม	17	1	พฤษภาคม	84	5
มิถุนายน	24	1	มิถุนายน	58	2
กรกฎาคม	26	0	กรกฎาคม	44	2
สิงหาคม	28	0	สิงหาคม	40	1
กันยายน	28	0	กันยายน	39	0
ตุลาคม	24	0	ตุลาคม	50	0
พฤศจิกายน	29	2	พฤศจิกายน	60	6
ธันวาคม	50	2	ธันวาคม		
รวม	**881**	**12**	**รวม**	**1,078**	**27**

ผลกระทบการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยต่อการบาดเจ็บที่ศีรษะในพื้นที่อำเภอชะอวด

ความเป็นมา

การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนถือเป็นภัยคุกคามสุขภาพประชากรในพื้นที่อำเภอชะอวด จังหวัดนครศรีธรรมราช เป็นอันดับหนึ่งของพื้นที่ ในแต่ละปีมีผู้เสียชีวิต 15-17 คน ในรอบ 2 ปี พิการ3 คน โดยพบว่า จักรยานยนต์และการสวมหมวกนิรภัยเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิต ในปี 2557 พบว่าร้อยละ 76 เกิดจากการใช้จักรยานยนต์ แทบจะไม่มีการสวมหมวกนิรภัยส่งผลให้ร้อยละ 80 เสียชีวิตจากการบาดเจ็บที่ศีรษะ ตั้งแต่ปี 2558 เป็นต้นมา ศปถ.ชะอวดได้ร่วมมืออย่างเข้มข้นกับ กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดนครศรีธรรมราช ดำเนินการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยในรูปแบบต่อไปนี้ 1.การรณรงค์ลึกถึงระดับชุมชนโดยใช้ครูแม่ไก่ สื่อวิทยุ โปสเตอร์ 2. การทำมาตรการองค์กร 4 ส่วน คือ ภาครัฐ ภาคท้องถิ่น ภาคเอกชน และภาคท้องที่ และ 3 การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้น โดยดำเนินการต่อเนื่องมาจนปัจจุบัน

วัตถุประสงค์

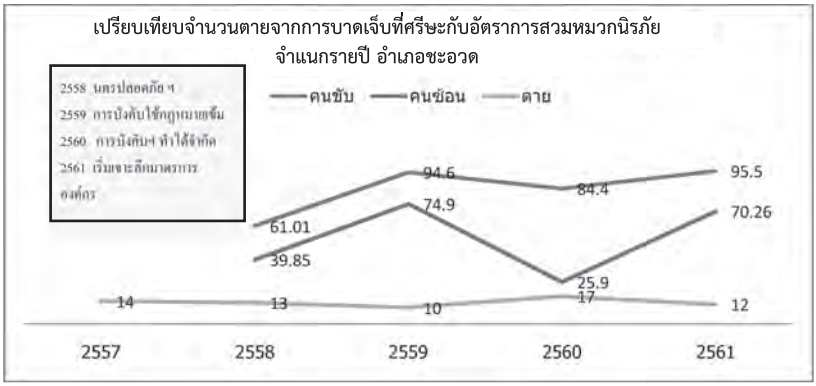
เพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มประชาชนทุกระดับ ร้อยละ 50 ทั้งคนขับและคนซ้อนลดการตายจากการบาดเจ็บรุนแรงที่ศีรษะ

ผลการดำเนินการ

พบว่า

1. จำนวนเสียชีวิตจากการบาดเจ็บรุนแรงที่ศีรษะจะลดลงทันทีที่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นและอัตราการสวมหมวกนิรภัยในระยะแรกยังขึ้นกับการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจ ซึ่งมีข้อจำกัดที่ความไม่สม่ำเสมอ/ขึ้นอยู่กับบุคคล ดังจะเห็นว่าในปี 2560 อัตราการสวมหมวกนิรภัยในผู้ซ้อน

ลดลง ส่งผลให้จำนวนตายเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ เนื่องจากในพื้นที่ชนบทการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดเป็นประเด็นอ่อนไหวและมีข้อจำกัดในการบังคับใช้เฉพาะในเขตเมือง ดังนั้น ทีมจึงเปลี่ยนยุทธวิธีมาเป็นรุกเข้าไปทำมาตรการองค์กรเสริมการบังคับใช้กฎหมาย



2. จำนวนการบาดเจ็บรุนแรงที่น้อยลง ส่งผลให้การส่งต่อลดลง



3. การลดการตายจากการบาดเจ็บที่ศีรษะจากการใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นการบาดเจ็บกลุ่มใหญ่ที่สุดส่งผลให้ในปี 2561 อัตราตายต่อแสนประชากรที่รายงานจากศูนย์ข้อมูลระดับจังหวัดลดลงอย่างเห็นได้ชัด โดยในปี 2560 อัตราตายต่อแสนประชากรอยู่ที่ 30.93 กลางปี 2561 อัตราตายอยู่ที่ 11.55 และพยากรณ์อัตราตายสิ้นปีอยู่ที่ 19.38

อำเภอร่อนพิบูลย์ : แม้ว่าจะไม่ง่าย แต่เราจะเดินไปให้ได้

แม้ว่าจะยังไม่มีการประชุม ศปถ.อำเภอ แกนหลักของทีมอย่าง“แอน”และ“จิ้ม”ซึ่งเป็นพยาบาลจากงานอุบัติเหตุและฉุกเฉิน“พี่นิกส์”จาก สสอ จะยังไม่สามารถผลักดันให้เกิดการประชุม ศปถ.อำเภอได้ และไม่เคยมีโอกาสเข้าร่วมประชุมในระดับอำเภอแต่การดำเนินงานการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอร่อนพิบูลย์ในส่วนของการแก้ปัจจัยเสี่ยงหลักกลับคืบหน้าและทีมเริ่มสั่งสมประสบการณ์จากการเรียนรู้มากขึ้นจนมั่นใจว่า แม้ว่า ศปถ. อำเภอจะยังไม่มีการขยับ แต่ทีมแนวราบจะสามารถทำงานกันได้ ผลงานการสอบสวนอุบัติเหตุทางถนน 1 ครั้ง กับการเรียนรู้การใช้เครื่องวิเคราะห์สาเหตุการบาดเจ็บ (Haddon Matrix) เชิงสหสาขา นอกจากจะนำไปสู่การรู้จักคนทำงานที่ขยายวงกว้างขึ้น ยังได้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่ได้รับการตอบรับอย่างเป็นรูปธรรม รวมทั้งนำทีมเข้าเสนอผลการดำเนินงานต่อประธาน ศปถ.จังหวัดทั้งหมด คือ บทเรียนและความพอใจของทีม

อำเภอร่อนพิบูลย์



อำเภอร่อนพิบูลย์ แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 6 ตำบล 57 หมู่บ้าน 3 เทศบาล 5 องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ประชากร 82255 คน อัตราตายจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2560 เท่ากับ 21.15 ต่อแสนประชากร ปี 2561 กลางปีเท่ากับ 17.02 ต่อแสนประชากร คาดการทั้งปีอัตราตายจะเท่ากับ 29.18 ต่อแสนประชากร

เมื่อเทียบกับวัตถุประสงค์ของโครงการแล้วสิ่งที่อำเภอร่อนพิบูลย์สามารถขับเคลื่อนการดำเนินงานการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนได้ ดังนี้

ด้านการจัดการข้อมูล : ในส่วนของขนาดของปัญหาและแนวโน้ม การบาดเจ็บทีมใช้ข้อมูลสามฐานจากการบูรณาการข้อมูลของ Data center ที่จังหวัด และการสอบสวนอุบัติเหตุตามเกณฑ์ที่ทีมกำหนดในการแก้ปัจจัยการบาดเจ็บ อย่างไรก็ตามยังเป็นการทำงานของทีมแนวราบ

ด้านคณะทำงาน (สหสาขา) : การแต่งตั้ง ศปถ.อำเภอ ยังอยู่ในระหว่างทบทวนและมีคำสั่งแต่งตั้ง ซึ่งมีแนวโน้มที่จะดำเนินการสำเร็จ เนื่องจากมีการแต่งตั้งผู้รับผิดชอบคือปลัดอำเภออย่างเป็นทางการแล้ว ส่วนทีมแนวราบมีการรวมตัวกันโดยมี รพช. และสสอ. เป็นผู้ประสานหลัก

ด้านการจัดการความเสี่ยงหลัก

1. การแก้ไขจุดเสี่ยงบนถนนสายนคร - ทุ่งสง บริเวณทางลง สะพานลอย บริเวณแยกสวนผัก นำไปสู่การแก้กายภาพถนนโดยใช้งบจากแขวงการทาง

ปัจจัยความสำเร็จ

1. ทีมแนวราบที่เข็มแข็ง มีความมุ่งมั่น
2. นโยบายผู้ว่าราชการจังหวัดชัดเจน
3. มีงบประมาณสนับสนุนจาก สอจร.

ปัญหาอุปสรรค

1. ประสบการณ์และองค์ความรู้ของทีมยังมีไม่มากพอยังต้องพัฒนาศักยภาพอย่างต่อเนื่อง
2. การที่ ศปถ.อำเภอยังไม่มีการทำงานที่เป็นรูปธรรม
3. การจัดการข้อมูลยังขาดความต่อเนื่องในระดับอำเภอ/ยังไม่มีการจัดการข้อมูลโดยชุมชน

จุดเด่น

- ความมุ่งมั่นของทีมแนวราบที่เกิดจากการรวมตัวของสาธารณสุข ตำรวจ มูลนิธิ
- ความร่วมมือจากแขวงการทาง

ผลงานเด่น/ เรื่อง (ที่อยากจะ) เล่า

เรียนรู้และสร้างพลังจากการลงมือทำ

ที่มา : อุบัติเหตุรถกรณี รถ 18 ล้อพ่วงชนรถเก๋ง เสียชีวิตทันที 1 ราย บาดเจ็บสาหัส 2 ราย บาดเจ็บ เล็กน้อย 1 รายบริเวณทางลงสะพานลอยทางแยกสวนผัก

กระบวนการทำงาน

1. ทีมแนวราบสหสาขาสอบสวนอุบัติเหตุทางถนนทันทีพร้อมหาข้อมูลย้อนอุบัติเหตุบริเวณดังกล่าวหลังเพื่อประกอบการการวิเคราะห์ปัญหา

2. นำผลที่ได้จากการสอบสวนมา โดยใช้เครื่องมือ Haddon Matrix พบปัญหา ทีมขาดประสบการณ์

3. ประสาน/เชื่อมทีมพี่เลี้ยงระดับจังหวัด ร่วมวิเคราะห์ พร้อมแขวงการทาง

4. หาข้อสรุปจากการวิเคราะห์ปัจจัยและสาเหตุซึ่งผลประเด็นดังนี้

4.1 ปัจจัยเรื่องคน สาเหตุจากเมาแล้วขับทีมเสนอเรื่องการรณรงค์เมาไม่ขับโดยสาธารณสุขรับเป็นเจ้าภาพดำเนินการและการตั้งด่านตรวจแอลกอฮอล์ซึ่ง สภ.ร่อนพิบูลย์รับข้อเสนอไปดำเนินการขณะนี้อยู่ในระยะติดตาม ประเมินผล

4.2 ปัจจัยการภาพทางถนนพบประเด็นการยูเทิร์นใน ที่ห้ามยูเทิร์นเนื่องจากไม่มีป้ายชัดเขนและแสวงสว่างข้างทางไม่เพียงพอ เนื่องจากไฟกระพริบ เสียแขวงรับข้อ เสนอแนะ แก้ไขระยะสั้นปิดท้ายห้ามยูเทิร์น และติดตั้งไฟ กระพริบ รวมทั้งวางแผนระยะกลาง ติดตั้งไผส่องสว่าง

4.3 ปัจจัยการบริหารจัดการหลังเกิดเหตุเรื่องการจัดทีมรับอุบัติเหตุมวลชนของโรงพยาบาลร่อนพิบูลย์ในเวรดึกที่ขาดอัตรากำลังได้มีการปรับแผนใหม่ให้สอดคล้องกับสภาพปัญหา

5. คืนข้อมูลกลับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง/ศปถ.จังหวัด

ผลการดำเนินงาน

1. แขวงการทางรับข้อเสนอแนะติดไฟกระพริบให้แสงสว่างในระยะสั้น/ติดป้ายห้ามยูเทิร์นทันที และมีแผนระยะยาวติดไฟส่องสว่าง

2. สาธารณสุข รับ รถรงค์เมาแล้วขับ /ตำรวจตั้งด่านตรวจเมาแล้วขับ

3. โรงพยาบาลร่อนพิบูลย์ปรับแผนการรับอุบัติเหตุหมู่

4. ศูนย์สั่งการ จัดทำการสำรวจ/ทะเบียน เครื่องมือตัดถ่างในพื้นที่

5. ทีม ศปถ.อำเภอ ติดตามประเมินผลการดำเนินงาน

6. ยังไม่เกิดการชนในบริเวณดังกล่าวนับแต่ปรับกายภาพถนน

อำเภอจุฬาภรณ์ : ความคุ้มค่าที่ประเมินด้วยชีวิต

“ผมรับผิดชอบงานอุบัติเหตุทางถนนมาสามปี ก่อนหน้านั้นไม่สามารถทำอะไรได้ กระทั่งได้รับโอกาสจากสอจร.” คำบอกเล่าของ “บุ๊ค” แกนนำและผู้ประสานหลักของศปถ.อำเภอจุฬาภรณ์และนั่นเป็นจุดเริ่มต้นของการขับเคลื่อนกลไกศูนย์ความปลอดภัยทางถนนของอำเภอจุฬาภรณ์อย่างมีทิศทางและเป้าหมาย



อำเภอจุฬาภรณ์ แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 6 ตำบล 30 หมู่บ้าน 5 องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ประชากร 31743 คน อัตราตายจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2560 เท่ากับ 25.57 ต่อแสนประชากร ปี 2561 กลางปี เท่ากับ 22.07 ต่อแสนประชากร คาดการทั้งปี อัตราตายจะเท่ากับ 37.83 ต่อแสนประชากร

เมื่อเทียบกับวัตถุประสงค์ของโครงการแล้วสิ่งที่อำเภอจุฬาภรณ์สามารถขับเคลื่อนการดำเนินงานการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนได้ดังนี้

ด้านการจัดการข้อมูล : มีการบูรณาการข้อมูลการตายในพื้นที่ ประกอบด้วย ข้อมูลจากตำรวจ รพ.จุฬาภรณ์ บริษัทกลาง และมูลนิธิในพื้นที่ แต่ยังขาดความต่อเนื่อง คือไม่ได้ประชุมทุกเดือน

ด้านคณะทำงาน (สหสาขา): มีการแต่งตั้ง ศปถ.อำเภอ มีการประชุมตามวาระ/บางครั้งแทรกในการประชุมหัวหน้าส่วนราชการ มีทีมอนุกรรมการ 3 ชุด คือ อนุกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุทางถนน อนุกรรมการการจัดการข้อมูล และคณะอนุกรรมการจุดเสี่ยง

ด้านการสร้างส่วนร่วมจากพื้นที่:ทีมขยายพื้นที่การทำงานไปยัง อปท.และวางแผนจะให้มีการขับเคลื่อน ศปถ.อำเภอ ซึ่งในสถานการณ์ปัจจุบันทีมยังประเมินว่ายังขาดความต่อเนื่อง และไม่ครอบคลุม

ด้านการจัดการความเสี่ยงหลัก

3. แก้ไขจุดเสี่ยง

3.1 จุดเสี่ยงบนถนนสาย เอเชีย 41 หน้าธนาคาร ธกส. เหตุการณ์รถชนคนเดินเท้าเสียชีวิต 3 คน ผลการสอบสวนอุบัติเหตุพบว่าสาเหตุมาจากพฤติกรรมของคน สูงอายุ และเมา สภาพถนนไม่มีไหล่ทาง ทีมเสนอแขวงขอสะพานลอย รับการอนุมัติแต่ติดปัญหาคอสะพานลอยล้ำเข้าไปในที่เอกชน ยังเป็นปัญหาค้างคาอยู่

3.2 จุดเสี่ยงทางเข้าอบต.ทุ่งโพธิ์ สาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตมาจากพฤติกรรมย้อนศรของประชาชนและพนักงานที่มาทำงานและใช้บริการ ทีมเสนอแก้โดยทำทางลัดบายพาส ใช้งบประมาณ 200000 บาท จาก อบท ทุ่งโพธิ์ ลดการตายลงทันที

3.3 จุดห้าร้อยเมตรก่อนถึงอบต.ทุ่งโพธ์เหตุการณ์รถพ่วงชนคน เสียชีวิต สอบสวนพบว่า ถนนมืด ไม่มีไฟ ประสาน แขวงร่อนติดตั้งไฟส่องแสงตัดต้นไม้ หลังจากนั้นไม่มีอุบัติเหตุ

4. มาตรการองค์กรหมวกนิรภัย : โรงพยาบาลจุฬาภรณ์

ปัจจัยความสำเร็จ

1. คณะอนุกรรมการทุกคณะเข้มแข็งประชุมกันทุกเดือน
2. นโยบายผู้ว่าราชการจังหวัดชัดเจน
3. มีงบประมาณสนับสนุนจาก สอจร.
4. อบท.ในพื้นที่มีส่วนร่วมและให้ความร่วมมือ ยอมรับข้อเสนอแนะเชิงนโยบายจากทีม

ปัญหาอุปสรรค

1. ประสบการณ์และองค์ความรู้ของทีมยังมีไม่มากพอ ยังต้องพัฒนาศักยภาพอย่างต่อเนื่อง

2. การเป็นพื้นที่ชายแดน อำเภอรอบนอกของจังหวัดนครศรีธรรมราช ทำให้มีปัญหาหน่วยงานโดยเฉพาะแขวงเนื่องจากถนนในเขตพื้นที่ไม่มีสำนักงานแขวง และถนนในพื้นที่อยู่ในเขตรับผิดชอบของแขวงจังหวัดอื่น

3. การจัดการข้อมูลยังขาดความต่อเนื่องในระดับอำเภอ/ยังไม่มีการจัดการข้อมูลโดยชุมชน

จุดเด่น

-การมีผู้ประสานหลัก (บุ๊ค) คอยประสานงานให้เกิดการประชุมอย่างต่อเนื่องและเชื่อมโยงเวทีระหว่างอำเภอกับจังหวัด

-การที่ อปท. เช่น อบต.ทุ่งโพธิ์เข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขจุดเสี่ยงจุดย้อนศรโดยทุ่มงบประมาณ 200,000 บาท ทำถนนบายพาสทางเข้า อปท. ทำให้ ไม่มีการตายในพื้นที่

-นโยบายการกำหนดถนนสีขาวจากระดับจังหวัด อำเภอจุฬาภรณ์เลือกถนนเส้น 41 เป็นถนนสีขาว โดยวางแผนจะใช้เป็นถนนสวมหมวกนิรภัย 100%

ผลงานเด่น/ เรื่อง (ที่อยากจะ) เล่า

งบไทยยั่งยืนกับการจัดการความปลอดภัยทางถนน : อบต.นาโพธิ์

ที่มาอบต.ทุ่งโพธิ์ ตั้งอยู่บนถนนสายสาย 41 ช่วง สวนผัก–พัทลุง ช่วงก่อนถึงจุดยูเทิร์น 200 เมตร การมาติดต่อราชการของชาวบ้านในพื้นทุ่งโพธิ์มักจะใช้รถจักรยานยนต์และสำหรับประชาชนอีกฟากถนนการมาติดต่อราชการที่ อบต .ต้องไปกลับรถไกลออกไปร่วม 1 กิโลเมตร ส่งผลให้เกิดการย้อนศรมากลับรถที่จุดที่ใกล้ ทำให้ในรอบ 2 ปี จากข้อมูลของ สสอ.จุฬาภรณ์ เกิดการชนและการบาดเจ็บ เดือนละ 4-5 ครั้ง รุนแรง มีผู้เสียชีวิต 1

กระบวนการ

1. ศปถ.อำเภอจุฬาภรณ์ ได้คืนข้อมูลความเสี่ยง/จุดเสี่ยงให้กับอบต.ทุ่งโพธิ์
2. อบต.ทุ่งโพธิ์ โดยสภาฯ ลงพื้นที่สำรวจ ทีมวิศวกรเสนอแนวทางแก้ปัญหา โดยวิธีการทำบายพาสทางเข้า อบต.ลดการชน ด้วยงบประมาณ 200,000 บาท
3. ใช้แนวทางประชารัฐ ทำประชาพิจารณ์ จากประชาชนในพื้นที่พิจารณาขอใช้งบไทยยั่งยืนในการสร้างบายพาส จำนวน 3 ครั้งสุดท้ายได้รับความเห็นชอบจากประชาชน

ผลการดำเนินการ

1. ที่ประชุมอนุมัติงบประมาณ 200,000 บาท ทำ ถนนบายพาสเข้าอบต.
2. ติดตามประเมินผล ไม่มีการชน การเสียชีวิตหลังทำถนนบายพาส

อำเภอนบพิตำ : ด้วยพลังที่ฮึดสู้

“กังวล..... วิตกทุกครั้งอยากจะให้มีเวทีที่เกิดขึ้นจริง ตายสามเคส เท่ากับมากสำหรับเราหวังว่าจะมีวิธีการที่ทำได้ถูกต้อง เราก็จะทำงานได้หวังจะขอความช่วยเหลือจากทีมจังหวัด” “บวด”พยาบาลวิชาชีพชำนาญการงานอุบัติเหตุและฉุกเฉิน รพ.นบพิตำ บอกเล่าความในใจให้ฟังถึงสถานการณ์ การขับเคลื่อน ศปถ.อำเภอของอำเภอนพพิตำ

นบพิตำ ในเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ครั้งที่สองซึ่งเป็นครั้งหลังสุดก่อนปิดโครงการด้วยสีหน้ากังวล



แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 4 ตำบล 35 หมู่บ้าน 1 เทศบาล 3 อบท. ประชากร 33551 คนอัตราตายจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2560 เท่ากับ 22.33 ต่อแสนประชากร ปี 2561 กลางปี เท่ากับ 8.93 ต่อแสนประชากร คาดการทั้งปี อัตราตายจะเท่ากับ 15.31 ต่อแสนประชากร

ด้านการจัดการข้อมูล : สสจ.ส่งข้อมูลสามฐานคืนให้โรงพยาบาล แต่ไม่มีทีมวิเคราะห์และนำไปใช้ประโยชน์ มีการสำรวจจุดเสี่ยง “มี 7 จุด”

ด้านการทำงานสหสาขา : ศปถ.อำเภอ “เพิ่งมีคำสั่งไม่นาน ยังขาดแขวงถึงแม้ว่าจะมีทีมแต่ยังขาดการรวมทีมแต่ยังไม่สามารถรวมทีมกันได้” ส่วนทีมแนวราบมี 5 คน สหสาขา แต่ยังขาดความต่อเนื่องในการรวมตัวดังที่ “ปูเป้” ตัวแทนจาก สสอ.แสดงความรู้สึกไว้ “เช้านี้กังวล งานไม่ไปถึงไหน .... ตอนนี้มีแต่คำสั่ง ยังไม่มีคนทำงาน ต่างคนต่างทำ ไม่มีการรวมทีม ยังจับจุดไม่ได้ว่าจะต้องเริ่มจากตรงไหน”

อุปสรรค/ปัจจัย ที่ทำให้การดำเนินโครงการไม่สามารถขับเคลื่อนได้ จากการพูดคุยกับผู้เข้าร่วมประชุมเวทีแลกเปลี่ยน คือ ปัจจัยเดิม ๆ ที่เคยเกิดขึ้นแล้ว

ในอำเภอทุกอำเภอ เช่น ศปถ.อำเภอ มีแต่โครงสร้าง ไม่มีการทำงาน ผู้รับผิดชอบระดับอำเภอมีภาระงานมากเกินไปจนไม่สามารถจัดการให้เกิดการประชุมได้รวมทั้งไม่เห็นว่าปัญหาการตายจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญหลายภาคส่วนยังคิดว่าปัญหาอุบัติเหตุทางถนนไม่ใช่ปัญหาในความรับผิดชอบของตัวเอง หรือกรณีสาธารณสุขถือข้อมูลก็มักจะโยนลูกว่าสาธารณสุขก็ทำไป รวมทั้งประเด็นสำคัญคือ ไม่มีผู้นำการเปลี่ยนแปลงที่กล้าแสดงความเป็นผู้นำรับหน้าที่ประสานให้เกิดการพบปะกันของทีม รวมทั้งการโยกย้ายของผู้รับผิดชอบงานส่งผลให้ไม่เกิดเวทีทั้งในแนวดิ่งและแนวราบซึ่งทีมสรุปว่า ประกอบด้วยสามปัจจัยคือ การรวมตัวทีมไม่ครบ เจ้าหน้าที่ย้ายบ่อย ขาดพี่เลี้ยง

แสงสว่างที่ปลายทาง“การได้มาพบกัน ได้เห็นกัน ทำให้มองทิศทางของตัวเองออก”คือคำบอกเล่าที่เป็นความหวังของอำเภอนบพิตำจากปากของ“บวด” ผู้นำการแปลงเปลี่ยนคนใหม่ที่เป็นความหวังของนบพิตำ

อำเภอขนอม : อยากจะให้เป็นอย่างนี้ตลอดไป

“ทีมเหนียวแน่น อยากจะให้เป็นอย่างนี้ตลอด รู้สึกว่าเหตุน้อยลง และไม่รุนแรง.... ขอบคุณทีมจังหวัด....” คือเสียงสะท้อนจาก“พี่ธรรม” ตัวแทนทีมแนวราบจากอำเภอขนอม และเสียงสะท้อนจากตัวแทนรพช.ที่บอกว่า *“รู้สึกดีใจ ตอนแรกสงสัยว่าจะขับเคลื่อนกันยังไง แต่ความสนิทสนมของทีมทำให้งานง่ายขึ้น ขนอมความรุนแรงของอุบัติเหตุลงลด ถ้าลดลงได้จะดีมาก* ปัญหากลุ่มประชากรแฝง เป็นปัญหาท้าทาย” สะท้อนถึงการก่อตัวของทีมสหสาขา ที่กำลังเดินหน้าของทีมอำเภอขนอม



อำเภอขนอมแบ่งเขตการปกครอง 3 ตำบล 3 หมู่บ้าน 3 เทศบาล 1 อบท. ประชากร 30446 คน อัตราตายจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2560 เท่ากับ 31.51 ต่อแสนประชากร ปี 2561 กลางปี เท่ากับ 6.58 ต่อแสนประชากร คาดการทั้งปี อัตราตายจะเท่ากับ 11.28 ต่อแสนประชากร

ด้านการจัดการข้อมูล: จัดการข้อมูล โรงพยาบาลและ สภ.ขนอม แต่ยังไม่มีการใช้ข้อมูลบริษัทกลาง มีการสำรวจจุดเสี่ยง

ด้านการทำงานสหสาขา: มีการแต่งตั้ง ศปถ.อำเภอ แล้วประชุมทุกเดือน ส่วนคณะอนุกรรมการ แต่งตั้ง 1 คณะ มี 5 คน เป็นทีมแนวราบทำหน้าที่จัดการข้อมูล

ด้านการจัดการความเสี่ยงหลัก

1. จุดเสี่ยง สำรวจและแก้ไขไป3 จุด

1.1 สี่แยกสวนโช/บ้านน้ำโฉ หมู่ที่ 1 ตำบลควนทอง อำเภอขนอม มีอุบัติเหตุรุนแรง บ่อยครั้ง เกิดความสูญเสียอย่างต่อเนื่อง

1.2 ถนนสาย 4014 (คลองเหลง-ขนอม) บริเวณสี่แยกพ่อตาคูระ มีลักษณะแคบ ผิวถนนขรุขระและไหล่ทางเป็นลูกคลื่นต่างระดับเขตรอยต่อหมู่ที่ 3หมู่ที่ 10 หมู่ที่ 12 ตำบลขนอม

1.3 หน้าโรงเรียนขนอมพิทยาคม

1.4 สี่แยกสวนโช/บ้านน้ำโฉ หมู่ที่ 1 ตำบลควนทอง อำเภอขนอม มีอุบัติเหตุรุนแรง บ่อยครั้ง เกิดความสูญเสียอย่างต่อเนื่อง : การดำเนินการตัดแต่งต้นไม้บริเวณสี่แยก การเพิ่มป้ายแจ้งเตือน ลดความเร็ว ติดตั้งแผงกั้นแบริเออร์และเสากะระยะ/กรวยล้มลุก

1.5 ถนนสาย 4014 (คลองเหลง-ขนอม) บริเวณสี่แยกพ่อตาคูระ มีลักษณะแคบ ผิวถนนขรุขระและไหล่ทางเป็นลูกคลื่นต่างระดับ เขตรอยต่อหมู่ที่ 3หมู่ที่ 10หมู่ที่ 12 ตำบลขนอม การดำเนินการ : ซ่อมแซมถนน ท่อระบายน้ำและท่อลอดเหลี่ยม รวมทั้งการปรับปรุงไหล่ทางให้มีมาตรฐาน

1.6 หน้าโรงเรียนขนอมพิทยาการ การดำเนินการ : ปรับปรุง ติดตั้งป้ายแจ้งเตือน การลดความเร็ว การตีเส้นควบคุมการจราจร และป้ายระวัง **“โรงเรียน”** เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุบริเวณหน้าโรงเรียนขนอมพิทยา ซึ่งอยู่ในแผนของแขวงทางหลวงนครศรีธรรมราชที่ 1 ในปีงบประมาณ 2562

ปัจจัยความสำเร็จ

1. นโยบายระดับจังหวัด

2. ความร่วมมือของผู้นำใน อปท. เช่น รองนายยก“แดง”/บทบาทท้องถิ่น

3. ทีมแนวราบที่ก่อตัวเข้มแข็ง

ปัญหาอุปสรรค

1. เรื่องงบประมาณ อปท. สี่แห่งยังไม่มีการตั้งงบ
2. การบังคับใช้กฎหมาย/พฤติกรรมประชาชน
3. การขาดการมีส่วนร่วม
4. ปัญหาประชากรแฝง

จุดเด่น

การมีส่วนร่วมอย่างเข้มข้นของภาคท้องถิ่นคือ อบต.

ผลงานเด่น/เรื่องที่อยากจะเล่า : วิธีการทำงานของทีมแนวราบของทีมอำเภอขนอม

ทีมอำเภอขนอมโดยเฉพาะทีมแนวราบมีวิธีการทำงานทีมีรูปแบบชัดเจนต่อเนื่อง ดังนี้

1. การประชุม ทั้งในเวทีกินข้าวเล่าเรื่อง และในไลน์กลุ่ม มีข้อตกลง ไม่ส่งดอกไม้ในไลน์กลุ่ม

2. ศปถ.อำเภอประชุมทุกเดือน ทีมแนวราบนำเสนอข้อมูลในที่ประชุมหัวหน้าส่วนราชการทุกเดือน

3. ฝ่ายบังคับใช้กฎหมายคือสถานีตำรวจภูธรขนอมเข้ามาทำงานร่วมเป็นผู้ส่งข้อมูลแจ้งข่าวในไลน์

4. องค์กรการปกครองส่วนท้องถิ่น 4 แหล่ง เข้าร่วมประชุมจัดสรรงบประมาณในการแก้ไขจุดเสี่ยง 3 จุด สวนโชว์ (ไม่ใช้งบแต่หน่วยงานที่รับผิดชอบลงมาช่วยกันแก้) แยกคุระ (เทศบาลลงดำเนินการเอง แก้ไขกายภาพถนน) แยกครูวิง (ทำหนังสือถึงทางหลวง และมีตอบรับแล้วจะแก้ปัญหาในปี 62

5. สื่อมวลชนมีส่วนในการดำเนินการแก้ปัญหา โดยเฉพาะคลื่นวิทยุที่ขนอม

อำเภอนาบอน : ปัญหาคือความไม่เข้มข้น

" รูปแบบ ศปถ. มาถูกทาง แต่ปัญหาคือยังไม่ได้ทำอย่างเข้มข้น อย่างมาตรการองค์กร เทียบกับฉวาง (อำเภอต้นแบบความปลอดภัยทางถนน) มีความแตกต่างจากฉวาง ที่ฉวางตำหนิกันตรงๆได้ ใครไม่ปฏิบัติถ่ายรูปมาคุยกันในที่ประชุม...ทุกคนยอมรับ"คำบอกเล่าของปลัด.....ซึ่งเพิ่งจะย้ายจากอำเภอฉวางมาประจำที่อำเภอนาบอนเล่าสถานการณ์ที่จำเป็นต้องพัฒนาของอำเภอนาบอน



อำเภอนาบอน แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 3 ตำบล 34 หมู่บ้าน 1 เทศบาล 3 อบท ประชากร 26,814 คน อัตราตายจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2560 เท่ากับ 23.41 ต่อแสนประชากร ปี 2561 กลางปี เท่ากับ 11.19 ต่อแสนประชากร คาดการทั้งปี อัตราตายจะเท่ากับ 19.17 ต่อแสนประชากร

ด้านการจัดการข้อมูล: มีการส่งคืนข้อมูลสามฐานจาก สสจ. แต่ยังไม่มีการวิเคราะห์และนำไปใช้ แต่มีการสำรวจจุดเสี่ยง

ด้านการทำงานสหสาขา : มีการแต่งตั้ง ศปถ.อำเภอ ยังไม่มีการประชุม แนวราบยังประชุมกันน้อยในระยะแรก แต่ปัจจุบันได้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการการป้องกันอุบัติเหตุออกเป็น 8 คณะ ประกอบด้วยคณะทำงานด้านสารสนเทศ ด้านประชาสัมพันธ์ ด้านการแพทย์ฉุกเฉิน ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ด้านเส้นทางคมนาคม ด้านการมีส่วนร่วมและแผนงานด้านการติดตามประเมินผล และด้านการสอบสวนอุบัติเหตุ

ด้านการจัดการความเสี่ยงหลัก

1. จุดเสี่ยง สำรวจและแก้ไขไป 3 จุด คือ จุดกลับรถบ้านแก้วแสน จุดสี่แยกบ้านคลองจัง จุดสี่แยกบ้านสิเดย์ และจุดสี่แยกบ้านหนองยาง

2. มาตรการองค์กร : การจัดการพื้นผิวถนนหน้าโรงงานยางพาราในพื้นที่อำเภอนาบอน

ปัจจัยความสำเร็จ

1. นโยบายระดับจังหวัด
2. ความร่วมมือของภาคเอกชน
3. ทีมแนวราบที่ก่อตัวเข้มแข็ง

ปัญหาอุปสรรค

1. องค์ความรู้ของทีม
2. ทีมยังทำงานขาดความต่อเนื่อง

จุดเด่น

ประสบการณ์ของปลัดอำเภอคนใหม่ซึ่งย้ายมาจากพื้นที่ต้นแบบ คือ อำเภอฉวางซึ่งจะนำมาปรับใช้ในพื้นที่นาบอนจะทำให้การทำงานของทีมมีความชัดเจนขึ้น

ผลงานเด่น/ เรื่อง (ที่อยากจะ) เล่า

มาตรการองค์กร : ล้างถนนเพื่อความปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนนโรงงานยางพาราในอำเภอนาบอน

ที่มา พื้นที่อำเภอนาบอนเป็นเขตอุตสาหกรรมยางพารามีโรงงานที่ประกอบกิจการเกี่ยวกับยางพาราจำนวนมาก ในแต่ละวันหน้าโรงงานจะมีรถขนน้ำยางเข้าออกหลายเที่ยง ผลที่ตามมา คือ สภาพถนหน้าโรงงานจะลื่นจากการหกของน้ำยางพาราและสารเคมี ส่งผลให้เกิดการชน มีการบาดเจ็บทุกวัน สาเหตุ มาจากกรณีเกิดอุบัติเหตุรถชนบริเวณหน้าโรงงาน

กระบวนการ

1. ศปถ.อำเภอสำรวจและรวบรวมข้อมูลคืนภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งศูนย์ดำรงธรรม
2. ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย คือภาคราชการ ประชาชน และเจ้าของกิจการร่วมประชุมหาแนวทางแก้ไข

3. กำหนดมาตรการและทำข้อตกลงร่วมระหว่างภาคราชการและสถานประกอบการ เรื่องการควบคุมรถบรรทุกน้ำยาง ดังนี้

3.1 กำหนดให้สถานประกอบการทำความสะอาดถนนหน้าสถานประกอบการในระยะ 100 เมตร ทุกวันเสาร์

3.2 ขอความร่วมมือผู้มาส่งน้ำยางพาราให้ล้างถังบรรทุกน้ำยางและล้อรถให้สะอาดก่อนออกจากโรงงานเพื่อป้องกันเศษน้ำยางและสารเคมีตกค้างหน้าโรงงาน

ผลการดำเนินการ

จำนวนสถานประกอบการทุกแห่งเข้าร่วมโครงการและพบว่าไม่เกิดอุบัติเหตุการชนบริเวณดังกล่าวนับแต่ดำเนินโครงการมา

อำเภอช้างกลาง : ในหนึ่งปี สามารถลดการตายได้ถึงครึ่งหนึ่ง

“ถือเป็นปีแรกที่ได้ทำ.....” คือคำบอกเล่าของภาพรวมการทำงานการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน อำเภอช้างกลาง ซึ่ง พ.ต.ท. อมร ชัยศิลป์ สารวัตรป้องกันและปราบปราม สถานีตำรวจภูธรช้างกลาง หนึ่งในแกนนำของทีมช้างกลางที่เดินหน้าเคียงบ่าเคียงไหล่กันสร้างความปลอดภัยทางถนนให้คนช้างกลาง



แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 3 ตำบล 36 หมู่บ้าน ประชากร 29764 คน อัตราตายจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2560 เท่ากับ 37.98 ต่อแสนประชากร ปี 2561 กลางปี เท่ากับ 16.72 ต่อแสนประชากร คาดการทั้งปี อัตราตายจะเท่ากับ 28.66 ต่อแสนประชากร

ด้านการจัดการข้อมูล : มีการส่งคืนข้อมูลสามฐานจาก สสจ. มีการนำมาวิเคราะห์ใช้ประโยชน์รวมทั้งมีการเก็บข้อมูลปัจจัยเสี่ยงที่เป็นสาเหตุการบาดเจ็บ

ด้านการทำงานสหสาขา : มีการแต่งตั้ง ศปถ.อำเภอ มีการประชุมต่อเนื่องแต่งตั้งอนุกรรมการแนวราบดังนี้

คณะทำงานด่านชุมชน คณะทำงานด้านข้อมูลและสอบสวนอุบัติเหตุทางถนน

ด้านการจัดการความเสี่ยงหลัก

1 จุดเสี่ยง สำรวจและแก้ไขไป 2 จุด คือ จุดสี่แยกบ้านจันดี และทางขึ้นสะพานวันธาตุน้อย

2. สอบสวนอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 2 ครั้ง ข้อเสนอแนะ เชิงนโยบายได้รับการแก้ไข

3. มาตรการองค์กร : หมวกนิรภัย 100 % ในกลุ่ม สสอ. รพ.สต. อสม.และวิทยาลัยเกษตรและเทคโนโลยีนครศรีธรรมราช

ปัจจัยความสำเร็จ

1. นโยบายของจังหวัด
2. แกนนำแนวราบเข้มแข็ง
3. นโยบายจากส่วนกลาง คือ พชอ.
4. บูรณาการงบกองทุนสุขภาพตำบล
5. ใช้เวที จิบกาแฟยามเช้า ร่วมกันทั้งสามตำบล

ปัญหาอุปสรรค

1. การขาดวินัยในการขับขี่ของประชาชน
2. การจัดการความเร็วในกลุ่มนักเรียนที่ใช้จักรยานยนต์ ยังไม่สามารถดำเนินการได้
3. การมีภาระงานมากบางครั้งไม่ได้ออกสวบสวนหลังเกิดเหตุทันที

จุดเด่น

การผนวกงาน พชอ.เข้ากับ ศปถ.อำเภอ ทำให้เกิดการบูรณาการทั้งงานและคนเข้าด้วยกัน

การใช้วัด/ประชารัฐผนวกเข้ากับการทำงานอุบัติเหตุทางถนน

ผลงานเด่น/ เรื่อง (ที่อยากจะ) เล่า ; ลดการตายจากอุบัติเหตุทางถนนลงครึ่งหนึ่งเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า

ที่มา : แม้ช้างกลางจะเป็นอำเภอเล็ก ๆ มีเนื้อที่ 23,423 ตารางกิโลเมตร แต่มีความสำคัญในฐานะเมืองท่องเที่ยวเพราะมีสถานที่สำคัญทางศาสนา ความที่มีถนนสายหลักตัดผ่านทั้งหมด 5 สาย มีสถานที่สำคัญทางพระพุทธศาสนา คือ วัดธาตุน้อย ซึ่งประชาชนหลั่งไหลมาสักการบูชากลายเป็นแหล่งท่องเที่ยว

ทางศาสนาสำคัญอีกแห่งหนึ่งของจังหวัดนครศรีธรรมราช ทำให้จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน การบาดเจ็บ การตายเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี อย่างไรก็ดีต้นปี 2560-2561 อำเภอช้างกลางได้รับการสนับ สนุนงบประมาณและองค์ความรู้เรื่องการใช้เครื่องมือ 5ส5ช ดำเนินการแก้ ปัญหา

วัตถุประสงค์

ศึกษาผลการดำเนินงานในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนโดยใช้เครื่องมือ 5 ส 5 ช

ระยะเวลา มกราคม 2560 - ธันวาคม 2561

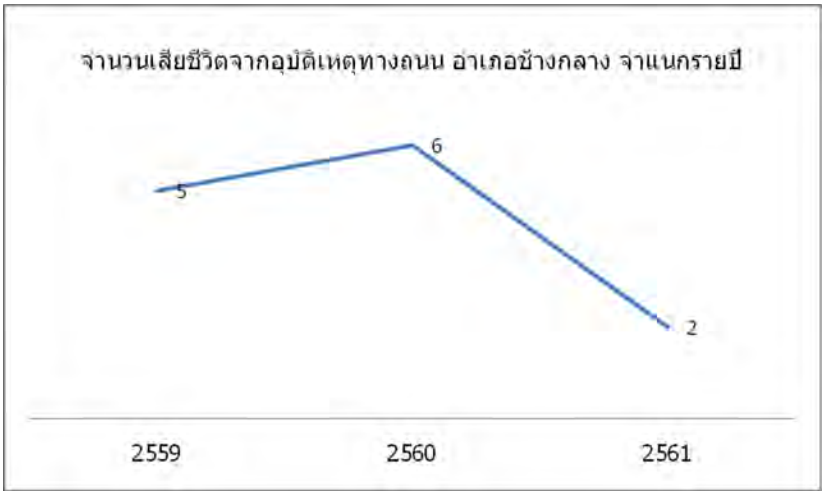
ผลการดำเนินการ

1. เกิดทีมทำงานทั้งแนวดิ่งและแนวราบที่เข้มแข็ง
2. เกิดการจัดการกับความเสี่ยงหลักในพื้นที่ที่เป็นสาเหตุการตาย ดังนี้

2.1 การบาดเจ็บที่ศีรษะ จากการใช้จักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย โดยใช้มาตรการองค์กรและกฎหมายบังคับใช้หมวกนิรภัยผ่านกระบวนการทำงานที่ต่อเนื่องในกลุ่มเป้าหมายทุกระดับส่งผลให้อัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น

2.2 การแก้ไขจุดเสี่ยงทั้งที่ได้จากการ สำรวจจุดเสี่ยงและการสอบสวนอุบัติเหตุทางถนนบนถนนสายหลักจำนวน 2 จุด สำคัญที่เป็นสาเหตุการตายของคนในพื้นที่

ผลกระทบต่อสุขภาวะประชาชน ส่งผลให้จำนวนตายลดลงอย่างต่อเนื่อง โดย ในปี 2559 ตาย 5 คน ปี 2560 ตาย 6 คน และในปี 2561 ตาย 2 คน


จำนวนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน อำเภอช้างกลาง จำแนกรายปี
5
6
2
2559
2560
2561

อำเภอบางขัน : ปีนี้เป็นปีที่ยืนได้มากกว่าล้ม

“ปีนี้เป็นปีที่ยืนได้มากกว่าล้ม เพราะมีการทำงานทุกภาคส่วน ถ้าวัฒนธรรมความปลอดภัยเกิดขึ้น คนไข้ก็จะลด” คำบอกเล่าของ “เล็ก” หัวหน้างานอุบัติเหตุและฉุกเฉิน โรงพยาบาลบางขัน สะท้อนการก่อตัวของทีมสหสาขา การจัดการข้อมูล และการจัดการกับความเสี่ยงหลักในพื้นที่ได้อย่างชัดเจน



แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 4 ตำบล 60 หมู่บ้าน 4 อบท.ประชากร 47221 คน อัตราตายจากอุบัติเหตุ ทางถนน ปี 2560 เท่ากับ 33.46 ต่อแสนประชากร ปี 2561 กลางปี เท่ากับ 25.39 ต่อแสนประชากร คาดการทั้งปี อัตราตาย จะเท่ากับ 43.52 ต่อแสนประชากร

ด้านการจัดการข้อมูล: มีการส่งคืนข้อมูลสามฐานจาก สสจ.นำมาตรวจสอบกับข้อมูลที่ทีมบูรณาการจากข้อมูลของโรงพยาบาล สถานีตำรวจ และบริษัทกลางรวมทั้งมีการเก็บข้อมูลปัจจัยเสี่ยงที่เป็นสาเหตุการบาดเจ็บข้อมูลถูกนำเสนอ/คืนให้นำเสนอข้อมูลในที่ประชุมหัวหน้าส่วนราชการ และที่ประชุมกำนันผู้ใหญ่บ้าน

ด้านการทำงานสหสาขา : มีการแต่งตั้ง ศปถ.อำเภอ มีการประชุมต่อเนื่อง แต่งตั้งอนุกรรมการแนวราบ ดังนี้คณะทำงานด่านชุมชน คณะทำงานด้านข้อมูลและสอบสวนอุบัติเหตุทางถนน

ด้านการจัดการความเสี่ยงหลัก

1. การจัดการจุดเสี่ยงกำหนดจุดเสี่ยงหลัก 3 จุด คือ

1.1 จุดเสี่ยงหน้าตลาดลำนาว เป็นเขตชุมชนหนาแน่น รถหนาแน่น เกิดการชนบ่อย

1.2 สามแยกวัดลำนาวถึงโรงพยาบาลบางขัน ชุมชนรถหนาแน่น ถนนแคบไม่มีไหล่ทาง

1.3 สามแยกมาบชิง มีสามแยกก่อนถึงโค้ง 100 เมตร โค้งก่อนขึ้นเนิน เส้นทางเป็นเนินขึ้น ๆ ลง ๆ

การดำเนินการ ศปถ. อำเภอบางขันดำเนินโดย เชิญภาคีเครือข่ายสหสาขาและผู้ว่าราชการจังหวัดลงพื้นที่สำรวจความเสี่ยงเสนอแนวทางแก้ไข ให้มีการติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบสีเหลือง บริเวณสามแยก ติดตั้งป้ายเตือนโค้งอันตราย ตั้งด่านตรวจสกัด ปรับ Red anti skit เพื่อเพิ่มความทรงตัว ความสมดุลของรถ ลดความลื่น ตามสภาพถนน ซึ่งขณะนี้แขวงทางหลวงกระบี่ ได้รับงบประมาณในปีงบประมาณ 2562 ทำถนน 4 ช่องจราจร จากหน้าตลาดลำนาวถึงรพ. ประมาณ 800 เมตร แขวงทางหลวงกระบี่ทำโครงการลดระดับความสูงของเนินและลด ความโค้งของถนนบริเวณสามแยกมาบชิง

2. มาตรการองค์กรหมวกนิรภัย : MOU มาตรการองค์กรหมวกนิรภัยกับทุกภาคส่วน

ปัจจัยความสำเร็จ

1. ผู้นำระดับจังหวัดให้การสนับสนุน ประกาศเป็นวาระจังหวัด
2. แกนนำแนวราบมีความเข้มแข็ง
3. นโยบายจากส่วนกลางคือ พชอ.หนุนเสริม

ปัญหาอุปสรรค

ทีมให้ความสำคัญกับลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ซึ่งเป็นอุปสรรคในการบริหารงานและจัดการความเสี่ยง ดังที่ ปลัด *"วิรัช"* ปลัดผู้รับผิดชอบเล่าไว้ว่า*"บางขัน ไม่มีอะไรเลย ถนนหาเจ้าภาพไม่ได้ ถนนในหมู่บ้านไม่ดี ถนนสายหลักที่ตายมากที่สุด ไปขึ้นกับแขวงกระบี่ ตายในเขตลำนาวทั้งหมด เส้น 4116, 4111 ตนตายมีแต่คนบางขัน บางขันเป็นประตูสู่อันดามัน"คนภูเก็ตมาชนคนบางขัน"เป็นเมืองที่ไม่มีไฟแดงไม่ เข้าเกณฑ์..."*

จุดเด่น

ความตั้งใจจริงของฝ่ายปกครอง *"ปลัดวิรัช"* และ *"เล็ก"* ทีมโรงพยาบาล

ผลงานเด่น/เรื่อง (ที่อยากจะ) เล่า : เมื่อฉันเห็นแก่ตัว
โดย รักดี บางขัน

ที่มา : วันนั้นฉันตั้งคำถามกับตัวเองซ้ำแล้วซ้ำเล่าว่า หากว่าวันหนึ่งเหตุการณ์ทำนองนั้นเกิดกับฉันล่ะผู้หญิงคนหนึ่งเดินทางกลับจากกรุงเทพเพื่อมาเยี่ยมพ่อกับแม่ที่แก่มากแล้วและอยู่กันสองตายาย เธอไม่ค่อยได้กลับบ้านบ่อยนัก ด้วยภาระการงาน ปีหนึ่งก็อาจจะได้กลับสัก 2 ครั้ง สงกรานต์กับเดือนสิบ

วันที่เกิดเหตุการณ์ เป็นเช้าตรู่ที่ฉันเข้าเวรรับคนเจ็บทางถนน อาการสาหัสไว้สองคน สามีภรรยาวัยล่วง 60 ปี ลูกสาวที่ถูกโทรฯ ตามตัวมาเล่าทั้งน้ำตาว่า เช้านี้เธอลุกขึ้นทำกับข้าว เป็นวันแห่งความสุขที่ครอบครัวเล็กๆจะได้นั่งล้อมวงกินข้าวกันพร้อมหน้าครั้งสุดท้ายก่อนเธอจะเดินทางกลับกรุงเทพในตอนเย็นพ่ออาสาไปตลาดจ่ายกับข้าว

แม่ขอตามไปด้วย สองคนไม่เคยห่างกัน ไปไหนต้องไปด้วย พ่อพามอเตอร์ไซค์คันแก่ แม่ซ้อนท้าย ไม่สวมหมวกนิภัยเพราะมันใกล้ ระหว่างทางรถยนต์ที่ไหนไม่รู้เสียหลักมาชนรถที่พ่อขับพ่ออาการสาหัส ต้องส่งตัวไปโรงพยาบาลจังหวัดด่วน แม่อาการเบากว่า แต่ก็ต้องส่งตัวไปโรงพยาบาลจังหวัดเหมือนกันรอเคลื่อนย้ายตามไป แต่ในระหว่างที่พ่อกำลังเดินทาง แม่หัวใจหยุดเต้น พักต่อมาข่าวจากโรงพยาบาลปลายทางก็บอกมาว่า พ่อหัวใจหยุดเต้นเช่นกันท้ายที่สุดทั้งสองคนเสียชีวิต

ความกลัวครอบงำความคิดพร้อม ๆ กับความเห็นตัว ไม่เพียงแต่ความปลอดภัยของชีวิตตัวเองและคนในครอบครัวหากว่าสามารถป้องกันอุบัติเหตุคุณภาพชีวิตพยาบาลโรงพยาบาลชุมชนในอำเภอเล็ก ๆ แห่งนี้คงดีกว่านี้ ฉันคงไม่ต้องหมกตัวทำงานหามรุ่งหามค่ำจนแทบจะไม่ได้กินข้าวปลาอย่างทุกวันนี้หรอก ทุกวันนี้ อำเภอบางขัน อำเภอเล็ก ๆ ที่มีพื้นที่ ไม่กี่ตารางเมตรนี้ มีคนตายจากอุบัติเหตุทางถนน ปีล่าสุดรวม 10 คน ติดอันดับ 1ใน 3 อำเภอที่มีคนตายจากอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุดของจังหวัดนครศรีธรรมราช ไม่ได้แล้วฉันต้องทำอะไรสักอย่าง

กระบวนการ : ศปถ.อำเภอ ชื่อนี้ผุดวาบขึ้นในหัว การทำงานเป็นทีมสอดรับกันทั้งแนวดิ่งและแนวราบจะเป็นกุญแจนำไปสู่การจัดการกับการตายบนท้องถนนได้ นี่คือ สิ่งที่ฉันได้เห็นและรับรู้จากการเข้าร่วมประชุมโครงการขยายอำเภอนำร่องการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ลองดูอีกสักตั้ง ปลัดคนเก่าเคยทำให้ฉันถอยกลับมาตั้งหลักและละล้าละลังที่จะเริ่มใหม่ แต่ถ้าไม่เริ่ม คุณภาพชีวิตฉันและเพื่อน ๆ ในโรงพยาบาลก็คงย่ำแย่ลงทุกวัน ได้ข่าวว่า ตอนนี้เปลี่ยนปลัดอำเภอคนใหม่แล้วลอง

เข้าไปทำความรู้จัก อาจจะมีทางทำงานด้วยกันได้ ตอนนี้ทีม ทั้ง ตำรวจ น้องผู้ช่วย สสอ. น้องเจ้าหน้าที่บรรเทาฯที่อบต.ก็พร้อมจะเดินไปด้วยกันอยู่แล้ว แล้วฉันก็ไม่ผิดหวัง ปลัดคนใหม่ชื่อ “วิรัช” ตอบรับการเชิญชวนของทีม เครื่อง 5ส5ช ถูกนำมาใช้เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์การทำงานดังนี้

1. ทบทวน ศปถ.อำเภอ กำหนดให้มีชีวิตด้วยการกำหนดให้มีการประชุมทุกเดือน แต่งตั้งคณะอนุกรรมการ ข้อมูล และสอบสวน

2. จัดการข้อมูลเพื่อหาปัจจัยที่เป็นความเสี่ยงหลักของพื้นที่ ทั้งข้อมูลสามฐาน สำรวจจุดเสี่ยง และสอบสวนอุบัติเหตุ ซึ่งพบว่า สาเหตุหลักของการเสียชีวิตคือการบาดเจ็บรุนแรงที่ศรีษะจากการใช้มอเตอร์ไซค์ไม่สวมหมวกนิรภัย และจุดเสี่ยงบนถนนสายหลัก

3. แสวงหาส่วนร่วมในพื้นที่ แบ่งเป็น หมวกนิภัย เน้นการสร้างมาตรการองค์กร กับ 4 ภาคส่วน คือภาคเอกชน ท้องถิ่น ราชการ และประชาชน ส่วนในเรื่อง จุดเสี่ยง ประสานความร่วมมือกับแขวงการทางและศปภ.จังหวัด

4. ติดตามประเมินผลการดำเนินงาน

ผลการดำเนินการ

1. มาตรการองค์กรหมวกนิรภัย มีองค์กรร่วมลงนามทำข้อตกลง จำนวน ..... อัตราการสวมหมวกนิรภัย

2. แก้ไขจุดเสี่ยง สำเร็จ 1 จุด คือ.....จำนวนบาดเจ็บตายลดลงหรือไม่

อำเภอพรหมคีรี : เราต้องการกำลังใจ

“ได้เห็นพลังของภาคีเครือข่ายในการร่วมมือกัน ทำให้เกิดกำลังใจ ปัญหาที่เกิดขึ้นหากจับมือกันช่วยแก้ปัญหาจะแก้ไขได้ไม่ยาก ...และพรหมคีรีต้องการกำลังใจและความช่วยเหลือจากทีมจังหวัด”
คำบอกเล่าของปลัดอำเภอพรหมคีรีสะท้อนภาพการดำเนินการขับเคลื่อน ศปถ.ที่ยังติดขัดได้เป็นอย่างดี



แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 5 ตำบล 39 หมู่บ้าน 3 เทศบาล 4 อปท. ประชากร 37530 คน อัตราตายจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2560 เท่ากับ 35.27 ต่อ แสนประชากร ปี 2561 กลางปี เท่ากับ 10.67 ต่อแสนประชากร คาดการทั้งปี อัตราตายจะเท่ากับ 18.29 ต่อแสนประชากร

ด้านการจัดการข้อมูล : มีการส่งคืนข้อมูลสามฐานจาก สสจ. แต่ยังไม่มีกรวิเคราะห์ส่งคืนพื้นที่

ด้านการทำงานสหสาขา : มีการแต่งตั้ง ศปถ.อำเภอ แต่ไม่มีการประชุมต่อเนื่อง

ด้านการแก้ไขความเสี่ยงหลัก ยังคงทำงานต่างคนต่างทำ ตามภารกิจของหน่วยงานแต่มีการดำเนินการ การส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยซึ่งเป็นนโยบายระดับจังหวัดอยู่แล้ว

ปัญหาอุปสรรค

1. ปัญหาการปรับเปลี่ยนโยกย้ายของข้าราชการ
2. ขาดผู้ประสานหลัก/พี่เลี่ยง

อำเภอเฉลิมพระเกียรติ : ยังไม่ได้เริ่ม

“ย้ายมาจากฉวางยังไม่ได้เริ่ม” คำบอกเล่าของชัย พยาบาลวิชาชีพจาก งานอุบัติเหตุและฉุกเฉินเล่าถึงการทำงานที่อำเภอเฉลิมพระเกียรติ



แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 4 ตำบล 37 หมู่บ้าน ประชากร 31597 คนอัตราตายจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2560 เท่ากับ 23.96 ต่อแสนประชากร ปี 2561 กลางปี เท่ากับ 3.17 ต่อแสนประชากร คาดการทั้งปี อัตราตายจะเท่ากับ 5.34 ต่อแสนประชากร

ด้านการจัดการข้อมูล : มีการส่งคืนข้อมูลสามฐานจาก สสจ. แต่ยังไม่มีการวิเคราะห์ส่งคืนพื้นที่

ด้านการทำงานสหสาขา : ยังไม่มีการแต่งตั้งคณะทำงาน ศปถ.อำเภอ

ด้านการจัดการความเสี่ยงหลัก มีการจัดการในแต่ละหน่วยงาน โดยเฉพาะประเด็นหมวกนิรภัย ซึ่งเป็นนโยบายหลักของจังหวัด

ปัญหาอุปสรรค

1. ขาดผู้ประสานหลัก
2. อำเภอเกิดใหม่ยังขาดความพร้อมด้านบุคคลากร

อำเภอพระพรหม : แม้จะเต็มไปด้วยปัญหา แต่ว่าเราจะเดินไปให้ได้

ปัญหาการขับเคลื่อน ศปถ.อำเภอของอำเภอพระพรหม คือ การไม่มีผู้รับผิดชอบหลักในฝ่ายปกครองคืออำเภอ ทำให้ภาคีเครือข่ายที่เข้มแข็งโดยเฉพาะฝั่งสาธารณสุขไม่สามารถทำงานได้เต็มที่ ประกอบกับการขาดประสบการณ์ทำให้การดำเนินงานล่าช้า แต่ในที่สุดด้วยความพยายามของทีมแนวราบ การก่อตัวของทีมแนวดิ่งก็เกิดขึ้น



แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 4 ตำบล 40หมู่บ้าน ประชากร 43906 คนอัตราตายจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2560 เท่ากับ 37.36 ต่อแสนประชากร ปี 2561 กลางปี เท่ากับ 11.36 ต่อแสนประชากร คาดการทั้งปี อัตราตายจะเท่ากับ 19.48 ต่อแสนประชากร

ด้านการจัดการข้อมูล : มีการส่งคืนข้อมูลสามฐานจาก สสจ. แต่ยังไม่มีการวิเคราะห์ แต่มีการสอบสวนอุบัติเหตุ

ด้านการทำงานสหสาขา : การแต่งตั้งคณะทำงาน ศปถ.อำเภอ และอนุกรรมการ ข้อมูลกับสอบสวนมีการประชุมทีมแนวราบ

ด้านการจัดการความเสี่ยงหลัก : สอบสวนอุบัติเหตุ กรณีอุบัติเหตุมวลชน 1 ครั้ง มีข้อเสนอแนะเสนอที่ประชุม

ปัจจัยความสำเร็จ

1.ความเข้มแข็งและตั้งใจจริงของผู้ประสานหลัก คือ พี่ขาว จาก รพ.พระพรหม และพี่เบิร์ดจาก สสอ.

2.นโยบายเสริมจาก ส่วนกลาง เรื่อง พชอ.

3.นโยบายจากจังหวัด

ปัญหาอุปสรรค

1. อำเภอเกิดใหม่ยังขาดความพร้อมด้านบุคลากรและประสบการณ์
2. พื้นที่ขาดองค์ความรู้

จุดเด่น ความตั้งใจจริง ติดตาม แก้ปัญหาอย่างต่อเนื่อง ของฝั่งสาธารณสุข

ผลงานเด่น/เรื่องเล่า : สอบสวนอุบัติเหตุครั้งแรก การเรียนรู้และเริ่มต้นที่ทรงพลัง

ที่มา กรณีการเกิดอุบัติเหตุชนกันสามคันรวดที่หน้าโรงเรียนวัดท้ายสำเภา อำเภอพระพรหม ส่งผลให้มีผู้บาดเจ็บ 16 คน

กระบวนการ:

1. ทีมแนวราบสหสาขาลงพื้นที่เก็บข้อมูลและสอบสวนอุบัติเหตุ จัดทำข้อเสนอแนะ
2. ประสานความร่วมมือกับทีมพี่เลี้ยงระดับจังหวัดลงพื้นที่พิจารณาข้อเสนอแนะและชี้แนะแนวทางผลการสอบสวนและแนวทางแก้ปัญหา

ประเด็น	ข้อค้นพบ	ข้อเสนอแนะ	หน่วยงานรับผิดชอบ
กายภาพถนน	พื้นที่เป็นทางตรง 6 เลน ระยะ 200 เมตร มีจุดยูเทิร์น 3 จุด กายภาพถนนส่งผลให้เกิดพฤติกรรมตัดถนนข้ามยูเทิร์นส่งผลให้เกิดการชนท้ายรวมทั้งมีทางซอยเข้าหมู่บ้านริมทางในจุดที่มียูเทิร์นแล้วย้อนศรในจุดยูเทิร์นส่งผลให้บริเวณดังกลางมีการชนบ่อยครั้ง	ระยะสั้น ทดลองปิดยูเทิร์นจุดหน้าโรงเรียนท้ายสำเภา 1 จุด ระยะยาว หากได้ผลปิดยูเทิร์นถาวร	แขวง 1 นศ.
การจัดการจุดเกิดเหตุ	ปัญหาจากการมีรถกู้ชีพกู้ภัยแออัด	เพื่อป้องกันเหตุซ้ำซ้อนควรมีการวางแผน/แนวปฏิบัติในการจัดการ	สสจ.

ผลการดำเนินการ อยู่ในระยะติดตามประเมินผล

อำเภอหัวไทร

ในปี 2557 หัวไทรคืออำเภอเป้าหมายในโครงการกรพัฒนารูปแบบที่เหมาะสมเพื่อให้ภาคีเครือข่ายระดับดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนและไม่สามารถก่อตัวอำเภอได้สำเร็จ ทั้งนี้เนื่องจากขาดผู้ประสานหลักอย่างไรก็ตามนปีนี้ ด้วยการผนวกงานร่วมกับ พชอ. ทำให้สามารถก่อตัวและจัดการความเสี่ยงในพื้นที่ได้ในระดับที่ทำให้ทีมได้เรียนรู้การทำงานมากขึ้น



แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 11 ตำบล 99 หมู่บ้าน 3 เทศบาล 9 อบท.ประชากร 417733 คน อัตราตายจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2560 เท่ากับ 46.76 ต่อแสนประชากร ปี 2561 กลางปี เท่ากับ 27.13 ต่อแสนประชากรคาดการทั้งปี อัตราตายจะเท่ากับ 46/51 ต่อแสนประชากร

ด้านการจัดการข้อมูล : บูรณาการข้อมูลสามฐานจาก รพ.หัวไทร สภ. ในพื้นที่ 3 สภ.คือ เขาพังไกร หัวไทร และบางนบ ส่วนบริษัทกลางเพิ่งจะนำข้อมูลมาบูรณาการในปี 2560 สำรวจจุดเสี่ยงและการสอบสวนอุบัติเหตุ

ด้านการทำงานสหสาขา: มีการแต่งตั้ง ศปถ.อำเภอ มีการประชุมต่อเนื่องแต่งตั้งอนุกรรมการด้านข้อมูลและคณะอนุกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุทางถนน

ด้านการจัดการความเสี่ยงหลัก

1.การจัดการจุดเสี่ยง ทั้งจากการสำรวจ และสอบสวนอุบัติเหตุ จำนวน 3 จุด

2.การส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย

ปัจจัยความสำเร็จ

1.นโยบายชัดจากจังหวัด

2.ทีมแนวราบที่แข็งแกร่ง

3.การมีส่วนร่วมจากพื้นที่ ทุกภาคส่วน

4.ศปถ.อำเภอ/นโยบายนายอำเภอชัดเจน

5.ภาคส่วน สาธารณสุขโดยเฉพาะ รพช.มีการจัดการข้อมูลที่เข้มแข็ง

ปัญหาอุปสรรค

1.ทีมยังขาดทักษะและองค์ความรู้ในเรื่องการจัดการ/การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

2.ศปถ.อำเภอเพิ่งอยู่ในระยะก่อตัว

จุดเด่น

การผนวกงาน พชอ.พชต.เข้ากับการขับเคลื่อน ศปถ.อำเภอ

ผลงานเด่น/เรื่องที่อยากจะเล่า : กรณีสอบสวนอุบัติเหตุทางถนนสาย 408 ตำบลทรายขาว

ที่มา : เวลา16.00 น. วันที่ 8 กรกฎาคม 2561 ถนนหมายเลข 408 นครศรีธรรมราช-หัวไทร หมู่ 2 บ้านดอนแค ต.ทรายขาว อ.หัวไทร รถกระบะสีบรอนเงิน หมายเลขป้ายทะเบียนรถ ผจ 4653 นครศรีธรรมราช ขับมาจากไปร่วมงานบำเพ็ญกุศลศพญาติที่ อ.ทุ่งใหญ่มุ่งหน้าสู่ ต.เขาพังไกร อ.หัวไทร รถกระบะหักหลบรถกระบะอีกคันเสียหลักพลิกคว่ำลงข้างทาง ผู้บาดเจ็บ 18 คน

กระบวนการ

1. ผู้ประสานหลักรับแจ้งเหตุ /เรียกทีมลงพื้นที่สอบสวนเหตุทันที ในวันที่ 8 กรกฎาคม 2561

2. ใช้เครื่องมือ Haddon Matrix วิเคราะห์ข้อมูล

ผลที่เกิดขึ้น

1. ได้ข้อเสนอแนะจากข้อมูลที่วิเคราะห์ได้เรื่องการจัดการความเร็ว โดยระยะแรกสามารถจัดการให้มีด่านสกัดความเร็ว

2. เกิดความตื่นตัวในทีมทำให้ทีมเกิดความรู้สึกว่าการทำงานช่วยแก้ปัญหาในพื้นที่ได้

อำเภอลานสกา : ตั้งใจจะให้เกิดระบบ Prevention ที่เกิดจากชุมชน รวมทั้งปีนี้ นับเป็นปีที่สองที่อำเภอลานสกาได้รับการคัดเลือกให้เป็นอำเภอ พชอ.ดีเด่นระดับประเทศ จากผลการดำเนินงานเชิงรุกเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่องของภาคีเครือข่าย โดยมีเป้าหมายในการลดจำนวนตายให้น้อยกว่า 16 ต่อแสนประชากรให้ได้



แบ่งเขตการปกครอง 5 ตำบล 42 หมู่บ้าน 2 เทศบาล 4 อบท. ประชากร 40952 คนอัตราตายจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2560 เท่ากับ 29.61 ต่อแสนประชากร ปี 2561 กลางปี เท่ากับ 17.09 ต่อแสนประชากรคาดการทั้งปี อัตราตายจะเท่ากับ 29.30 ต่อแสนประชากร

ด้านการจัดการข้อมูล : บูรณาการข้อมูลสามฐาน สำรวจจุดเสี่ยง และการสอบสวนอุบัติเหตุ ชี้นำสถานการณ์ และประเมินผลการทำงาน นำข้อมูลคืนชุมชนและศปถ. อย่างต่อเนื่อง

ด้านการทำงานสหสาขา : มีการแต่งตั้ง ศปถ.อำเภอ มีการประชุมต่อเนื่องแต่งตั้งอนุกรรมการแนวราบดังนี้คณะทำงานด่านชุมชน คณะทำงานด้านข้อมูลและสอบสวนอุบัติเหตุทางถนน

ด้านการจัดการความเสี่ยงหลัก

1. การจัดการจุดเสี่ยง
2. การส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย

ปัจจัยความสำเร็จ

1. นโยบายชัดจากจังหวัด
2. ทีมแนวราบที่แข็งแกร่ง
3. การมีส่วนร่วมจากพื้นที่ ทุกภาคส่วน
4. ศปถ.อำเภอ/นโยบายนายอำเภอชัดเจน
5. ภาคส่วนสาธารณสุข โดยเฉพาะรพช. มีการจัดการข้อมูลที่เข้มแข็ง

ปัญหาอุปสรรค

เนื่องจากเป็นเมืองท่องเที่ยวทำให้การจัดการมีความซับซ้อน

จุดเด่น

ความเข้มแข็งของทีมอำเภอโดยเฉพาะ ทีมโรงพยาบาลลานสกา

ผลงานเด่น :

อำเภอลานสกา ได้รับรางวัล พชอ.ดีเด่นต่อเนื่องมา 2 ปี ซ้อน มีการจัดการความเสี่ยงหลักในทุกประเด็น เช่นหมวกนิรภัย ส่งผลให้อัตราการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บที่ศีรษะลดลงอย่างต่อเนื่องมีการแก้ไขจุดเสี่ยงสำคัญ หลายจุด เช่น ศาลาสังกะสี ซึ่งเป็นจุดอันตรายที่ทำให้เกิดการเสียชีวิตปีละ 3 - 4 ศพ ทุกปี ด้วยพลังการขับเคลื่อน ของทีมทำให้สามารถดำเนินการแก้ไขโดยใช้งบจากผู้รับผิดชอบ ส่งผลให้การตายเท่ากับ 0 ในที่สุด หรือการรุกการทำงานลงสู่พื้นที่ชุมชน ส่งผลให้ชุมชนเริ่มขยับลุกขึ้นมาดำเนินการแก้ปัญหาในพื้นที่เองได้

อำเภอถ้ำพรรณรา : เราคือทีม มีเป้าหมายร่วมกัน *“การทำงานเป็นทีมสำคัญมาก การบูรณาการจะทำให้งานสำเร็จวางเป้าหมายร่วมกัน อย่าไปมองที่ผลลัพธ์”* พี่ด้วง หัวหน้างานอุบัติเหตุและฉุกเฉินโรงพยาบาลถ้ำพรรณราเล่าถึงวิธีการรวมใจกันทำงานของทีมถ้ำพรรณรา อำเภอเล็ก ๆ ที่ตั้งบนถนนสายเอเชียด้วยระยะทาง 12 กม. แต่มีอัตราตายสูงเป็นอันดับ 1 ใน 5



แบ่งเขตการปกครอง เป็น 3 ตำบล 29 หมู่บ้าน 3 อบต ประชากร 19246 คน อัตรา ตายจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2560 เท่ากับ 23.29 ต่อแสนประชากร ปี 2561 กลางปี เท่ากับ 25.95 ต่อแสนประชากรคาดการทั้งปี อัตราตายจะเท่ากับ44.48 ต่อแสนประชากร

ด้านการจัดการข้อมูล : มีการบูรณาการข้อมูล 3 ฐาน โดยใช้ข้อมูลจาก รพ.ถ้ำพรรณรา สภ.ถ้ำพรรณรา บริษัทกลาง อำเภอทุ่งสง โดยใช้เลข ID โดยรวบรวมข้อมูลภายใน วันที่ 10 ของเดือน เปรียบเทียบกับข้อมูลกลางศปถ.จังหวัด กลุ่มไลน์ อำเภอ มีการวิเคราะห์จุดเสี่ยงและสอบสวนอุบัติเหตุทางถนน

ด้านการทำงานสหสาขา : จัดตั้งคณะทำงานร่วมกันเป็นภาคีเครือข่าย ตำรวจ มูลนิธิ/กู้ชีพ/กู้ภัย อบต. เครือข่ายสุขภาพ หน่วยบริการการแพทย์ฉุกเฉิน ป้องกันภัย โดยผ่านคณะกรรมการศูนย์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนแบ่งเป็น 2 คณะ คือ ศปถ.อำเภอ (แนวดิ่ง) และ อนุกรรมการข้อมูล และสอบสวนสาเหตุการตายทางถนน

ด้านการจัดการความเสี่ยงหลัก :

1. จุดเสี่ยง โดยใช้วิธีการสำรวจ และสอบสวนอุบัติเหตุจัดการความเสี่ยงหลัก บนถนนสาย 41 ระยะ 12 กม.

2. หมวกนิรภัย : ผ่านมาตรการองค์กร

3. ด่านชุมชน

ปัจจัยความสำเร็จ

1. ความเข้มแข้งของทีมแนวราบ

2. การมีส่วนร่วมของพื้นที่

3. นโยบายจังหวัด

ปัญหาอุปสรรค

1. องค์ความรู้ของทีม

2. สภาพพื้นที่ ถนน ซึ่งเป็นทางผ่านของทางหลวงสายหลัก และต่อเขตต่างจังหวัด

จุดเด่น

1.การดึงทีม กู้ชีพกู้ภัยเข้ามาร่วมเป็นคณะอนุกรรมการทำให้ได้กำลังสำคัญที่มีความใกล้ชิดกับข้อมูลและปัจจัยเสี่ยงหลัก ถือเป็นการสร้างส่วนร่วมที่คุ้มค่าที่สุด ดังที่ นุ กู้ชีพจากมูลนิธิประชาร่วมใจแสดงความ เห็นว่า“อยากจะให้แต่ละอำเภอเปิดโอกาสให้มูลนิธิร่วมทำงานดีใจที่ถ้ำ ฯ (ศปถ.อำเภอ ถ้ำพรรณรา) เลือกเข้ามาทำงาน”

2.การจัดการข้อมูลอย่างเป็นระบบ ส่งผลให้สามารถแก้ปัญหาได้อย่างเป็นรูปธรรม

ผลงานเด่น/ เรื่องที่ยากจะเล่า :

การจัดการข้อมูลอย่างเป็นระบบ :สร้างต้นทุนการจัดการสุดเสี่ยง

ที่มา : อำเภอถ้ำพรรณราตั้งอยู่ใกล้ถนนเอเชีย 41 ครอบคลุมความยาวถนนประมาณ 12 กิโลเมตรพบว่า มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้งและมีอุบัติเหตุหมู่ ปี 2557 1 ครั้งและ 2559 1 ครั้ง จากการทบทวนสถิติการเสียชีวิตอำเภอถ้ำพรรณรา พบว่า อุบัติเหตุจราจร เป็น 1 ใน 5 ของสาเหตุการตาย สถิติผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรปี 2558, 2559 และ 2560 จำนวน 328, 391 และ 370 ราย เสียชีวิต 6,4 และ 7 ราย อย่างไรก็ตามปัญหาสำคัญของอำเภอคือทราบปัญหาแค่เชิงปริมาณ แต่ยังไม่เคยมีการค้นหาสาเหตุเชิงลึกของปัญหาทำให้ไม่สามารถแก้ปัญหาได้ตรงจุด

เป้าหมาย

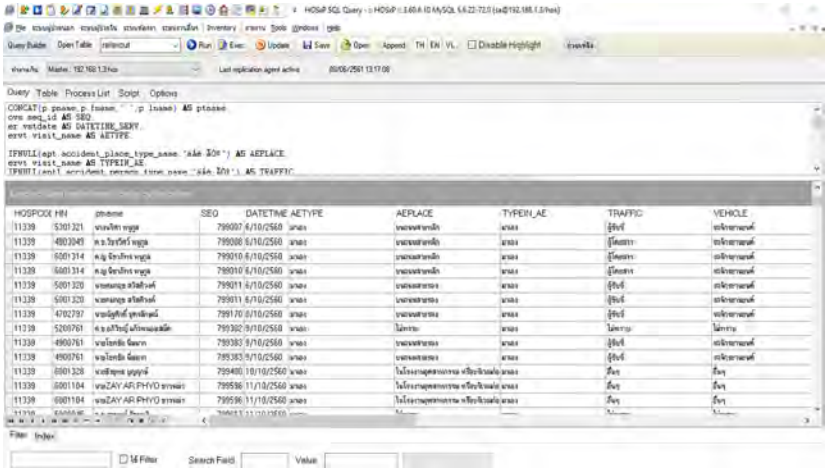
จัดการข้อมูลอย่างเป็นระบบเพื่อค้นหาสาเหตุเชิงลึกของปัญหา
คืนข้อมูลให้ผู้รับผิดชอบทั้งระดับชุมชนและศปถ.เพื่อให้เกิดการจัดการปัญหาตรงจุด

วัตถุประสงค์

การบาดเจ็บ/ตายในพื้นที่/ปัญหาที่ได้รับการจัดการลดลง

ผลการดำเนินการ

1.การบูรณาการข้อมูลสามฐานโดยใช้ข้อมูลจาก รพ.ถ้ำพรรณรา สภ.ถ้ำพรรณรา บริษัทกลาง อำเภอทุ่งสง โดยใช้เลข ID โดยรวบรวมข้อมูลภายใน วันที่ 10 ของเดือน เปรียบเทียบกับข้อมูลกลางศปถ.จังหวัด กลุ่มไลน์ อำเภอ



2. จุดเสี่ยง การจัดการจุดเสี่ยงของอำเภอถ้ำพรรณราแบ่งออกเป็น 2 วิธี คือ การสำรวจจุดเสี่ยงโดยใช้ข้อมูลจากมูลนิธิกู้ชีพกู้ภัยในพื้นที่ และการสอบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกตามเกณฑ์ที่คณะอนุกรรมการสอบสวนได้กำหนดไว้ ส่งผลให้ตลอด 1 ปี มีการดำเนินการแก้ไขกายภาพถนน เส้น 41 ตลอดระยะ 12 กิโลเมตร ดังนี้

วดป.	สถานการณ์/จุดเสี่ยง	การแก้ไข	ผล
เสียชีวิต 1 ราย ช่วงเทศกาลปีใหม่ 61 เพศชาย 24 ปี กระเด็นออกนอกรถ (2/1/61 : 04.30 น.)	ถนนสายหลัก เอเชีย 41 อำเภอถ้ำพรรณรา บริเวณช่วงสะพานข้ามแม่น้ำตาปี ถึงจุดกลับรถบ้านคลองแงะ หมู่ 6 ต.ถ้ำพรรณรา	- เพิ่มแสงสว่างไฟกระพริบราวสะพาน - มีการจอดรถมูลนิธิและตำรวจเปิดไฟกระพริบเตือนช่วงเทศกาลสงกรานต์และปีใหม่	-ไม่เกิดอุบัติเหตุซ้ำจุดเดิม -ไฟกระพริบราวสะพานหลุดและแสงสว่างไม่ครบทุกดวงกำลังดำเนินการเพิ่มเติม
เสียชีวิต 1 ราย เพศชาย 49 ปี กระบะชน 18 ล้อ (10/11/60 : 04.40 น.)	จุดเสี่ยง ถนนสายหลักเอเชีย 41 อำเภอถ้ำพรรณรา บริเวณช่วงสะพานข้ามแม่น้ำตาปี ถึงจุดกลับรถบ้านคลองแงะ หมู่ 6 ต.ถ้ำพรรณรา (ห่างจากจุดที่ 1 100 เมตร)	ซ่อมราวกันชนไหล่ทางทางโค้งพร้อมสีสะท้อนแสง (Guard Rail)การ์ดเรล มีการตัดแต่งต้นไม้กลางเกาะถนน	-ไม่เกิดอุบัติเหตุซ้ำจุดเดิม
เสียชีวิต 1 ราย เพศ ชาย อายุ 76 ปี (18/2/61 : 08.26 น.)	จุดเสี่ยง ถนนสายหลักเอเชีย 41 อำเภอถ้ำพรรณรา ใต้สะพานลอยบ้านควนกอ	ถนนที่เกิดจุดเสี่ยงซ้ำพื้นที่สะพานลอยควนกอได้ให้ท้องที่มีส่วนร่วมขุดปรับแต่งท่อระบายน้ำให้เป็นทางลอด	-ไม่เกิดอุบัติเหตุซ้ำจุดเดิม พบยังมีการขับย้อนศรฝั่งตรงข้าม
	จุดเสี่ยง ถนนสายหลักเอเชีย 41 อำเภอถ้ำพรรณรา จุดกลับรถหน้าปั๊ม PT หมู่ 3 ต.ถ้ำพรรณรา	-มีการติดตั้งไฟกระพริบและเสนอขอให้มีสัญญานไฟจราจรบริเวณสามแยกหน้าตลาดถ้ำทอง	-ไม่เกิดอุบัติเหตุซ้ำจุดเดิม
เสียชีวิต 2 ราย เพศ ชาย อายุ 45 ปี (ขับ) และ 59 ปี (ซ้อน)	จุดเสี่ยง ถนนสายหลักเอเชีย 41 อำเภอถ้ำพรรณรา	-มีการกวดขันตรวจจับผู้ขับขี่ที่ผิดกฎจราจร	-ไม่เกิดอุบัติเหตุซ้ำจุดเดิม

วดป.	สถานการณ์/จุดเสี่ยง	การแก้ไข	ผล
(9/9/60 : 18.55 น.)	จุดกลับรถบ้านเกาะขวัญ ม.1 ต.ดุสิต สาเหตุ ไม่สวมหมวกกันน็อค ขับรถย้อนศร ดื่มสุรา		
เสียชีวิต 2 ราย เพศชาย อายุ 13 ปี (ขับ) และ เพศหญิง 69 ปี (ซ้อน) (20/2/61 : 18.55 น.) เสียชีวิตหลังส่งต่อ ร.พ.มหาราช นครศรีธรรมราช	จุดเสี่ยง ถนนสายรอง ไม่สวมหมวกกันน็อค ขับรถเร็วโดยเด็กเยาวชน ขาดความระมัดระวัง	-มีการกวดขันตรวจจับผู้ขับขี่ที่ผิดกฎจราจร	-ไม่เกิดอุบัติเหตุซ้ำจุดเดิม
เสียชีวิต 1 ราย เพศ ชาย อายุ 66 ปี (21/6/61 : 17.10น.)	จุดเสี่ยง ถนนสายหลัก เอเชีย 41 อำเภอถ้ำพรรณรา จุดกลับรถหน้าอู่เอเชียหมู่ 3 ต.ถ้ำพรรณรา ขับรถ MC ย้อนศรชนรถยนต์กระบะ (คนขับMCเสียชีวิต)	-มีการกวดขันตรวจจับผู้ขับขี่ที่ผิดกฎจราจร -เสนอขอให้มีสัญญาณไฟจราจรบริเวณสามแยกหน้าตลาดถ้ำทอง -	-ไม่เกิดอุบัติเหตุซ้ำจุดเดิม
เสียชีวิต 1 ราย เพศ หญิง อายุ 58 ปี (29/6/61 : 16.30น.)	จุดเสี่ยง ถนนสายหลัก เอเชีย 41 อำเภอถ้ำพรรณรา เกิดซ้ำ บริเวณสะพานลอยบ้านควนกอขาขึ้น รถ MC ชน MC ขับรถย้อนศรไม่ใส่หมวกนิรภัย	-มีการกวดขันตรวจจับผู้ขับขี่ที่ผิดกฎจราจร -กำลังดำเนินการเสนอปิดกั้นถนนบริเวณใต้สะพานลอยเพื่อไม่ให้มีการตัดข้ามถนนและขับรถย้อนศร	-ไม่เกิดอุบัติเหตุซ้ำจุดเดิม -ตำรวจฝ่ายจราจร สภ.ถ้ำพรรณรามีการเฝ้าระวังช่วงเวลาตอนเช้าและหลังเลิกเรียนไม่ให้มีการขับรถย้อนศรและตัดข้ามถนน

3. ประเด็นหมวกนิรภัย แม้ว่าจังหวัดและอำเภอจะประกาศนโยบายการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยเป็นวาระของจังหวัด แต่พบปัญหา อัตราการสวมหมวกนิรภัยต่ำในคนบาดเจ็บที่มารับการรักษา และพบว่าจะสูงขึ้นเฉพาะช่วงเทศกาลเท่านั้น คณะทำงานจึงมีมติให้ดำเนินการส่งเสริมการหมวกนิรภัยในรูปมาตรการองค์กรภายใต้การดำเนินงานของคณะทำงานมาตรการองค์กรบันทึกข้อตกลง (MOU : Memorandum of Understanding) ว่าด้วยความร่วมมือรณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100 % ในสถานที่ราชการทุกที่และทำร่วมกับหมู่บ้านทุกหมู่บ้านจำนวน29หมู่บ้านมีการส่งคืนข้อมูลประชาชนที่ไม่สวมหมวกนิรภัยแล้วถูกจับให้แก่ผู้นำชุมชนทุกเดือนผ่านเวทีการประชุมประจำเดือนมีผลต่อการปรับขึ้นเงินเดือนในฝ่ายปกครอง ผลการดำเนินงานสวมหมวกนิรภัยปี 2561 พบอัตราการสวมหมวกนิรภัยในประชาชนทั่วไป 80% บุคลากรในองค์กรต้นแบบ 100 %

การวางแผนพัฒนาต่อเนื่อง

เน้นการจัดการข้อมูลโดยชุมชนเพื่อให้พื้นที่สามารถแก้ปัญหาเองได้และเป็นเจ้าของปัญหา

จุดเสี่ยงสะพานลอยควนกอ : ความปลอดภัยที่เกิดจากความ ร่วมมือของชุมชน

บริบท/ทีมา : อำเภอถ้ำพรรณราเป็นอำเภอเล็ก แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 3 ตำบล 29 หมู่บ้าน การคมนาคมมีถนนอย่างดีเพียง 2 สาย คือ ทางหลวงแผ่นดินหรือถนนเพชรเกษม หมายเลข 41 เป็นเส้นทางสายหลักผ่านพื้นที่อำเภอนี้ และทางหลวงจังหวัด 4224 สายถ้ำพรรณรา - ทานพอ นอกนั้นเป็นถนนลูกรังและถนนดินธรรมดาเชื่อมระหว่างหมู่บ้านและตำบลต่าง ๆ จำนวน 27 สาย

ทางหลวง หมายเลข 41 ที่ผ่านอำเภอถ้ำพรรณรา มีระยะทางประมาณ 12 กิโลเมตร มีจุดกลับรถทั้งหมด 7 จุด แต่ละจุดกลายเป็น

จุดเสี่ยงที่เกิดการชน ส่งผลให้เกิดการบาดเจ็บรายวัน โดยเฉพาะบริเวณใต้สะพานลอยบ้านควนกอ หมู่ที่ 6 ตำบลถ้ำพรรณรา ซึ่งเป็นแหล่งชุมชนที่อยู่สองฝั่งถนน แต่ด้วยปัญหาจุดกลับรถมีระยะห่างกันประมาณ 2 กิโลเมตร จึงทำให้ประชาชนใช้เส้นทางเถื่อน คือจุดใต้สะพานลอย ซึ่งเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตถึง 3 ราย ในช่วงปีที่ผ่านมา

กระบวนการ

ทีมอนุกรรมการ ศปถ.อำเภอและผู้นำท้องถิ่น/ท้องที่ ร่วมสอบสวนอุบัติเหตุ ชุมชนเสนอแนวทางแก้ปัญหา

ผลการดำเนินการ

ภาคราชการ

1. หมวดการทาง ปรับแต่งบริเวณทางข้ามเถื่อน (ใต้สะพานลอยควนกอ) โดยกันทางข้ามให้ยาวขึ้นและขุดบริเวณทางเถื่อนให้ลึกกว่าเดิม

2. สภ.ถ้ำพรรณราตรวจ จับวินัยจราจร และเฝ้าระวังพื้นที่ในตอนเช้าและเย็นช่วงที่มีการรับส่งนักเรียนอย่างต่อเนื่อง

ผู้นำท้องที่ และชุมชน

1. ปรับแต่งท่อระบายน้ำลอดถนนสาย 41 เพื่อให้สามารถใช้ได้โดยไม่ต้องย้อนศร แต่มีข้อจำกัดคือวิ่งได้เฉพาะรถจักรยานยนต์ในช่วงไม่มีน้ำ

2. ชุมชนมอบหมายผู้รับผิดชอบติดตามการขุดลอกทางลอดต่อเนื่องเพื่อแก้ปัญหาที่เกิดความไม่สะดวก เช่นน้ำขัง หญ้ารกเรื้อให้มีการปรับบริเวณสิ่งแวดล้อมให้ปลอดภัย

3. วางแผนจะใช้มาตรการชุมชนในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม

ผลลัพธ์

ยังไม่พบการเสียชีวิตจากการชนแต่ก็ยังมีประชาชนบางส่วนที่ไปปรับดินที่ขุดให้ตื้นขึ้นมาอีก และเบี่ยงทางใหม่ เหตุผลเพราะขี้เกียจไป กลับรถซึ่งมีระยะทางไกล และใต้ทางลอดที่มีสภาพชื้นแฉะ (บางช่วงที่มีฝนตก)

สิ่งที่ทีมจะดำเนินการต่อ

หาแนวทางให้มีจุดกลับรถที่ปลอดภัยสำหรับชุมชน เช่น การทำถนนบายพาส

อำเภอทุ่งสง : แม้ว่าจะล้มเหลว แต่มั่นใจในต้นทุน

“รอแค่มีการจัดการที่ลงตัว” คือ คำบอกเล่าของผู้แทนจากระดับอำเภอทุ่งสง ในรอบปีที่ผ่านมากับการดำเนินโครงการ ขยายอำเภอนำร่องอำเภอทุ่งสงเป็นอีกหนึ่งอำเภอที่ไม่สามารถก่อตัวได้ ทั้งที่เป็นอำเภอที่มีต้นทุนมาก ทั้งระดับหน่วยงานและบุคลากร

“แต่ไม่ได้หมายความว่าเราไม่ทำ ทุกหน่วยทำงาน เพียงแต่ยังไม่สามารถร่วมตัวกันได้ ซึ่งทำให้เกิดการขาดการบูรณาการ”



แบ่งเขตการปกครอง 13 ตำบล 124 หมู่บ้าน 5 เทศบาล 8 อบท. ประชากร 161356 คน อัตราตายจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2560 เท่ากับ 36.0 ต่อแสนประชากร ปี 2561 กลางปี เท่ากับ 12.39 ต่อแสนประชากร คาดการทั้งปี อัตราตายจะเท่ากับ 21.24 ต่อแสนประชากร

ปัญหา/อุปสรรค คือ การขาดผู้นำการเปลี่ยนแปลง และการที่ศปถ.อำเภอมีแต่โครงสร้าง ยังไม่สามารถขับเคลื่อนได้