



แนวทางการขับเคลื่อน
งานความปลอดภัยทางถนน
ภายใต้การสนับสนุน
โครงการนวัตกรรมและพัฒนาจังหวัดเชิงประเด็น
และเชิงพื้นที่ (Best Practice สอจร.)

โดย

แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.)
สนับสนุนโดย..สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

แนวทางการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนน ภายใต้การสนับสนุนโครงการนวัตกรรมและพัฒนาจังหวัดเชิงประเด็น และเชิงพื้นที่ (Best Practice สอจร.)

คณะที่ปรึกษา

นพ.วีระพันธ์	สุพรรณไชยมาตย์	ประธานคณะกรรมการกำกับทิศทาง แผนงาน สอจร.
นพ.วิทยา	ชาติบัญชาชัย	ประธานสอจร.
นพ.วิวัฒน์	ศิตมโนชญ์	รองประธาน สอจร.
นพ.อนุชา	เศรษฐเสถียร	รองประธาน สอจร.
ดร.คณัย	เรืองสอน	รองประธาน สอจร.

คณะทำงาน

น.ส.ศิริกุล	กุลเลียบ	เลขานุการ สอจร.
นางนิตยาภรณ์	สีหาบัว	ผู้ช่วยเลขานุการ สอจร.
นางเปรมปรีดิ์	ชวนะนรเศรษฐ์	หัวหน้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง
พ.ต.อ.อานนท์	นามประเสริฐ	หัวหน้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน
นางอรชร	อัฐทวีลาภ	หัวหน้าภาคใต้
นายชินวุฒน์	มณศรีขำ	หัวหน้าภาคกลาง
นางพิมพ์จันทร์	โพธิ์สาวัง	หัวหน้าภาคเหนือตอนบน
ผศ.ดร.ดนุชตา	จามจุรี	หัวหน้าภาคตะวันออก
น.ส.วรรณิ	มีขวด	รองหัวหน้าภาคใต้
นางนงนุช	ตันติธรรม	รองหัวหน้าภาคตะวันออก
พ.ต.อ.อานาจ	ถนอมทรัพย์	รองหัวหน้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน
นางบุษบา	ชัยศรีสวัสดิ์สุข	รองหัวหน้าภาคเหนือตอนบน
นางวิวิธญา	ลาโชจน์	รองหัวหน้าภาคกลาง
นางศิริแซ	ชั้นทองคำ	ทีมประเมินผลภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง
นางสุรางค์ศรี	ศิตมโนชญ์	ทีมประเมินผลภาคใต้
ผศ.ดร.กังสดาล	กนกพงษ์	ทีมประเมินผลภาคเหนือ
นางบุญรอด	โพชะเรือง	ทีมสนับสนุน สอจร.ภาคใต้
น.ส.บุษริน	เพ็งบุญ	ทีมสนับสนุนภาคกลาง
น.ส.สรียา	ทวีกุล	ทีมสนับสนุน สอจร.ภาคเหนือตอนบน
นางพรทิพา	สุริยะ	ผู้ช่วยเลขานุการด้านประเมินผลภายใน
น.ส.สุพัตรา	สำราญจิตร	ผู้ช่วยเลขานุการด้านวิชาการ
น.ส.ณัฐพร	โพธิ์สาวัง	ผู้ประสานงานภาคเหนือตอนบน
น.ส.ขวัญรักษ์	เม้งตระกูล	ทีมสื่อ สอจร.
น.ส.ธารทิพย์	กาญจนาภา	ทีมสื่อ สอจร.
น.ส.อภิญญา	มานิล	ผู้ประสานงาน สอจร.
น.ส.จริยาภรณ์	วงศ์สีเทพ	ผู้ประสานงาน สอจร.

ภาคีเครือข่ายทุกท่าน

พิมพ์ครั้งที่ 1 เมษายน 2562

สนับสนุนโดย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

ผู้จัดทำ แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด (สอจร.)

พิมพ์ที่ หจก.ขอนแก่นการพิมพ์ 64-66 ถ.เร็นรมย์ อ.เมือง จ.ขอนแก่น 40000 โทร. 0 4322 1938

คำนำ

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ได้สนับสนุนงบประมาณให้โครงการนวัตกรรมพัฒนาจังหวัด เชียงประเด็น เชียงพื้นที่ และสนับสนุนงบประมาณให้แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด (สอจร.) ให้มีบทบาทเป็นกลไกในการจัดการ ประสานติดตาม นิเทศงานแบบเสริมพลังจัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้และติดตามหนุนเสริมพร้อมถอดบทเรียนของทุกโครงการ เพื่อให้โครงการดังกล่าวได้ดำเนินงานให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของโครงการ และมีเป้าหมาย เพื่อลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตของประชาชนที่ใช้รถใช้ถนน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ซึ่งในปี 2560 นี้ มีการดำเนินการโครงการทั่วประเทศจำนวน 62 โครงการ ซึ่งจากการถอดบทเรียนในแต่ละโครงการ ที่ประสบผลสำเร็จจากหลายๆ โครงการที่ทำประเด็นเดียวกันสามารถนำมาจัดทำเป็นแนวทางในการขับเคลื่อนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละพื้นที่ได้ ซึ่งมีแนวทางในประเด็น

- กลไก ศปถ.จังหวัด อำเภอ ท้องถิ่น
- ประเด็นการสร้างมาตรการองค์กร
- ประเด็นการใช้เทคโนโลยีช่วยในการบังคับใช้กฎหมาย
- การสร้างจิตสำนึกความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษา

นำมารวมในหนังสือเล่มนี้ เพื่อให้ผู้อ่านที่มีความสนใจหรือมีส่วนเกี่ยวข้องกับการร่วมสร้างความปลอดภัยทางถนนได้ศึกษาและนำไปปรับใช้ได้ ผู้เขียนขอพระขอบคุณทุกท่านที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการดำเนินงานโครงการทั้ง 62 โครงการ ที่ร่วมกันดำเนินงานลดบาดเจ็บ เสียชีวิตให้คนไทยปลอดภัยในการเดินทาง และผู้เขียนหวังเป็นอย่างยิ่งว่าการรวบรวมแนวทางการดำเนินงานโครงการตามประเด็นต่างๆ นี้จะเป็นประโยชน์ต่อผู้อ่านไม่มากนักน้อย

คณะทำงานสนับสนุนการป้องกันและแก้ไขปัญหอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

ภายใต้การขับเคลื่อนโครงการนวัตกรรมและพัฒนาจังหวัดเชิงประเด็นและเชิงพื้นที่ (Best practice สอจร.) ได้นำไปสู่การขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนที่ไม่เพียงแต่การจัดการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า หากเมื่อมองดูในภาพรวมของการดำเนินงาน จะพบว่าผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจากการทำงานนั้นได้เข้าไปติดตั้งกลไกการทำงานในระบบโครงสร้าง ในการยกระดับและพัฒนาประสิทธิภาพของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนทั้งในระดับจังหวัด ระดับอำเภอและระดับท้องถิ่น ที่แต่ละภูมิภาคต่างก็มีเทคนิคและเครื่องมือ ที่เป็นบทเรียนสำคัญ ที่ใช้ในการลงไปผลักดันให้พื้นที่ของกลไกในแต่ละระดับเกิดการขับเคลื่อน ในขณะเดียวกันได้สร้าง “คน” ที่มีระบบวิธีคิด ระบบความเชื่อ ต่อการให้ความสำคัญและตระหนักรู้ในการทำงานความปลอดภัยทางถนนกระจายอยู่ในภาคส่วนต่างๆ ที่ลุกขึ้นมาบูรณาการขับเคลื่อนการทำงานศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนร่วมกัน เกิดเป็นการทำงานแบบสหสาขาวิชาชีพ ที่ให้ความสำคัญกับกระบวนการมีส่วนร่วมและการหนุนเสริมพลังคนทำงานระหว่างกัน เกิดการจัดระบบข้อมูลที่ถูกนำมาใช้ในการวิเคราะห์ และออกแบบการจัดการปัญหาของแต่ละพื้นที่ที่นำไปสู่การลดลงของสถิติผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตของแต่ละจังหวัด นอกจากนี้ในการขับเคลื่อนการทำงานเชิงประเด็นภายใต้โครงการนวัตกรรมและพัฒนาจังหวัดนี้ ได้เข้าไปผลักดันให้เกิดการ “สร้างสำนึก” ของบุคคล โดยเริ่มจากเด็กและเยาวชนในทุกระดับ ตลอดจนคนในชุมชนในทุกช่วงวัย ทุกบทบาท ทุกสถานะ ตลอดจนทุกกลุ่มอาชีพผ่านประเด็นการขับเคลื่อนงานในสถานศึกษา การสร้างความเข้าใจและเห็นความสำคัญของการนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการบังคับใช้กฎหมายที่ทำให้ชาวบ้านได้เข้าใจถึงความห่วงใยของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมไปถึงการขับเคลื่อน

ในประเด็นมาตรการองค์ที่ช่วยสร้างสำนึกและปรับพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนที่นำไปสู่การจัดมาตรการดูแลความปลอดภัยร่วมกัน

จากการดำเนินงานที่ผ่านมาของทุกโครงการในปี 2560 ได้ก่อให้เกิด “จุดจัดการของพื้นที่” ในการทำงานเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนที่ครอบคลุมและขยายผลไปในทุกภาคส่วนของประเทศไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานภาครัฐที่เกิดการบูรณาการทำงานร่วมกันอย่างเข้มข้น ภาคเอกชนที่ช่วยหนุนเสริมและร่วมขับเคลื่อนงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนองค์กรและหน่วยงานภาคประชาสังคมที่พร้อมจะลุกขึ้นมาสร้างภูมิคุ้มกันให้คนในสังคมมีความปลอดภัย สุดท้ายได้ลงลึกไปถึงการขับเคลื่อนงานในระดับอำเภอ ชุมชนท้องถิ่นทั้งระดับตำบลและหมู่บ้าน ที่ช่วยยืนยันให้เห็นความสำเร็จของการขับเคลื่อนการทำงานความปลอดภัยทางถนนภายใต้โครงการนวัตกรรมและพัฒนาจังหวัดเชิงประเด็นและเชิงพื้นที่ (Best practice สอจร.) ด้วยเหตุนี้จึงมีความสำคัญอย่างมากที่จะต้องรักษาและพัฒนาทิศทางการขับเคลื่อนงานภายใต้โครงการฯ ให้เกิดความต่อเนื่องและขยายกลุ่มเป้าหมายให้ครอบคลุมในวงกว้างมากยิ่งขึ้น เพื่อจะนำไปสู่การสร้างเครือข่ายจุดจัดการ จากระดับพื้นที่เล็กๆกระจายครอบคลุมไปทั่วประเทศ ผลักดันให้เกิดเป็นแนวทางการทำงานที่ยั่งยืนในอนาคตร่วมกัน ต่อ โดยมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

ข้อเสนอต่อ สสส. และหน่วยงานส่วนกลาง /ภาคนโยบาย

ภาคนโยบาย/หน่วยงานส่วนกลาง ควรมีการกำหนดทิศทางและนโยบายการทำงานที่ช่วยหนุนเสริมการทำงานของพื้นที่ โดยเฉพาะการกำหนดให้งานความปลอดภัยทางถนนเป็นภารกิจสำคัญที่กลไกหน่วยงานที่รับผิดชอบมีหน้าที่โดยตรงในการลุกขึ้นมาจัดการปัญหาและบูรณาการ/หนุนเสริม การทำงานร่วมกับภาคีภาคส่วนต่างๆ

ข้อเสนอต่อคนทำงานขับเคลื่อน ภาศึเครือข่าย

1. ต้องมีการสร้าง Partnership ที่หลากหลายโดยไม่ยึดติดอยู่กับข้อจำกัดหรือปัญหาของการทำงานที่ผ่านมา หากแต่ต้องก้าวข้ามข้อจำกัดในการทำงานร่วมกัน ดึงจุดเด่นของการทำงานในแต่ละองค์กรมากระดับและเสริมกลไกการทำงานโดยต้องมีการกำหนด “เป้าหมายและวิสัยทัศน์ร่วม” ตลอดจนต้องมีการกำหนดยุทธศาสตร์และประเด็นการขับเคลื่อนงานให้ชัด ทั้งในระดับกลไกจังหวัดและระดับผู้ปฏิบัติงานของส่วนท้องถิ่น

2. ต้องให้ความสำคัญกับการบูรณาการข้อมูลร่วมกันที่มาจากต่างหน่วยงาน ต้องมีการนำข้อมูลมาจัดระบบและวิเคราะห์ร่วมกัน อันนำไปสู่การออกแบบกิจกรรมและกำหนดแนวทางการแก้ไขร่วมกันได้อย่างเหมาะสม

ข้อเสนอต่อผู้ปฏิบัติ

1. การขับเคลื่อนการทำงานของผู้ปฏิบัติการทั้งในระดับจังหวัดระดับอำเภอ และระดับท้องถิ่น ต้องเน้นสร้างจุดจัดการ ที่ลดระยะเวลาในการขับเคลื่อนงาน โดยตัดหรือลดขั้นตอนที่ไม่จำเป็นหรือทำให้เกิดความล่าช้าออกไปเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและสามารถตอบสนองการทำงานตามสถานการณ์และนโยบายได้อย่างทันท่วงที

2. การขับเคลื่อนการทำงานต้องมุ่งเน้นไปให้ถึงระดับชุมชนท้องถิ่น มีการมีส่วนร่วมของคนในชุมชนให้ลุกขึ้นมาตระหนักและมีความรู้สึกเป็นเจ้าของปัญหาที่ก่อให้เกิดการดูแลและเฝ้าระวังร่วมกันของคนในชุมชน เพื่อลดภาระงานของหน่วยงานที่จะสามารถนำกำลังคนและทรัพยากรไปจัดการปัญหาที่ใหญ่ขึ้นได้

สารบัญ

	หน้า
คำนำ	ก
บทสรุปสำหรับผู้บริหาร	ข
สารบัญ	ค
แนวทางการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนน	1
ส่วนที่ 1 การขับเคลื่อนการทำงานศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน ระดับอำเภอและท้องถิ่น	7
ส่วนที่ 2 การขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน เชิงประเด็น ประกอบด้วย ประเด็นมาตรการองค์กร ประเด็นการใช้เทคโนโลยีช่วยในการบังคับใช้กฎหมายและการสร้างจิตสำนึกความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษา	35
ส่วนที่ 3 บทสรุปและข้อเสนอแนะในการขับเคลื่อนงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน	73
ส่วนที่ 4 บทความรู้อบรมการทำงานในพื้นที่ “กระบวนการปัจจัยเงื่อนไขและผลลัพธ์ความเปลี่ยนแปลง	77

แนวทางการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนน ภายใต้การสนับสนุนโครงการนวัตกรรมและพัฒนาจังหวัด เชิงประเด็นและเชิงพื้นที่ (Best practice สอจร.)

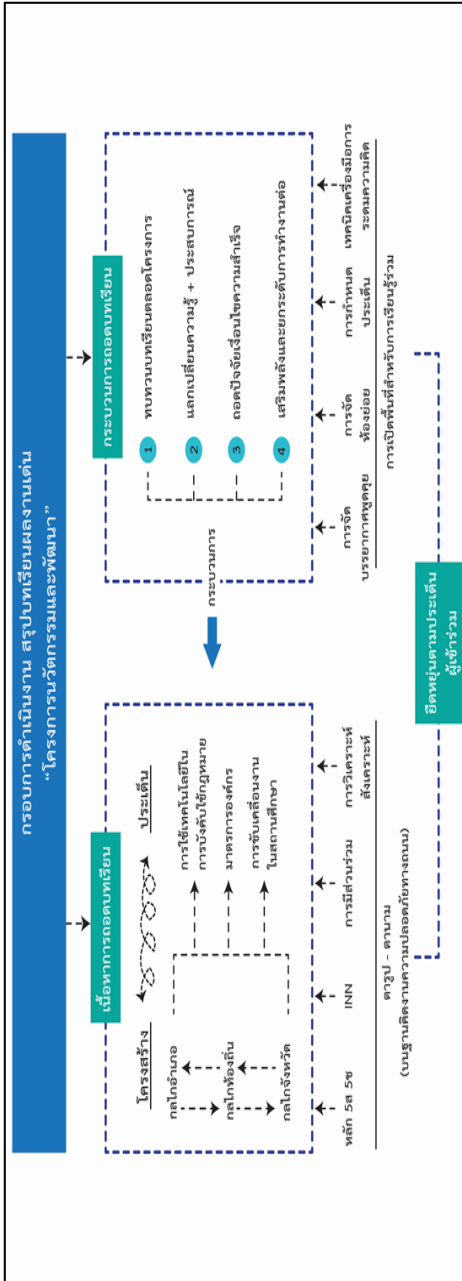
ภายใต้สถานการณ์ความรุนแรงของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ทำให้หน่วยงานทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม ตลอดจนเครือข่ายคนในชุมชน ได้ลุกขึ้นมาค้นหาแนวทางการดำเนินงานเชิงรุก และมาตรการป้องกัน ที่ได้ผลดีในบริบทพื้นที่ซึ่งมีความแตกต่างหรือมีลักษณะเฉพาะตามภูมิภาคและวิถีชีวิต ซึ่งในปี 2560สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) ได้มีการสนับสนุนงบประมาณการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ให้กับเครือข่ายจังหวัดทั่วประเทศดำเนินงานโครงการนวัตกรรมและพัฒนาจังหวัดเชิงประเด็นและเชิงพื้นที่ ภายใต้การกำกับดูแลของแผนงานคณะทำงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด(สอจร.) ครอบคลุมทั้ง 5 ภูมิภาค รวมทั้งสิ้น 64 โครงการซึ่งก่อให้เกิดมรรคผลในการทำงานที่สามารถสร้างการเปลี่ยนแปลงให้กับพื้นที่ทั้งในส่วนของการขับเคลื่อนงานศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในทุกระดับ ตั้งแต่ระดับจังหวัด ระดับอำเภอ และระดับท้องถิ่น ที่เกิดการขับเคลื่อนอย่างเข้มข้น นอกจากนี้ยังมีการขับเคลื่อนเชิงประเด็น ไม่ว่าจะเป็นเรื่องมาตรการองค์กรทั้งกับหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ตลอดจนชุมชนท้องถิ่นนอกจากนี้ยังมีการนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการผลักดันการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นของหน่วยงานภาคส่วนต่างๆ ตลอดจนมุ่งเน้นการสร้างสำนึกและวินัยต่อเรื่องความปลอดภัยทางถนนขยายผลไปยังสถานศึกษาในทุกระดับ ส่งผลให้เกิดการสร้างผู้นำการเปลี่ยนแปลง (Change agent) ได้ในหลาย

กลุ่มทั้ง เยาวชน ชุมชน ทีมกู้ชีพกู้ภัยและหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน (Multi-Stakeholder Collaboration) สามารถดึงการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย และชุมชนรายใหม่และรายเดิมในพื้นที่ให้เข้ามามีส่วนร่วมเพิ่มขึ้น อันเป็นผลมาจากการดำเนินงานโครงการที่มีการเก็บข้อมูล วิเคราะห์ปัญหา และระดมสมองหาแนวทาง และร่วมกันลงมือปฏิบัติการในการแก้ไขปัญหา ร่วมกันอันนำไปสู่การมีปฏิสัมพันธ์ที่ดีต่อกันและร่วมกันจัดการปัญหาอย่างต่อเนื่องด้วยเหตุนี้ภายใต้การขับเคลื่อนโครงการนวัตกรรมและพัฒนา จังหวัดเชิงประเด็นและเชิงพื้นที่ ตลอดระยะเวลา 1 ปีที่ผ่านมาได้เกิดบทเรียนและองค์ความรู้ในการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนขึ้นอย่างมากมายทั้งในเชิงโครงสร้างกลไกในทุกระดับ และในแต่ละประเด็นที่ถูกขับเคลื่อนอย่างจริงจัง โดยเฉพาะโครงการที่ขับเคลื่อนจนเกิดเป็นต้นแบบกว่า 26 โครงการ ที่ได้ก่อให้เกิดการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในทุกภูมิภาคของประเทศ

การประมวลสรุปบทเรียนและองค์ความรู้ในการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนของโครงการต้นแบบทั้ง 26 โครงการ จึงมุ่งเน้นไปที่การจัดการเรียนรู้ใน 2 ส่วน คือ 1.) เชิงเนื้อหาและองค์ความรู้ในการขับเคลื่อนงานของแต่ละโครงการ 2.) เชิงกระบวนการที่เน้นการเสริมพลังคนทำงานให้เกิดความภาคภูมิใจและเกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ที่นำไปสู่การยกระดับการทำงานของคนทำงานในพื้นที่ ซึ่งทั้ง 2 ส่วนนี้จะอยู่ภายใต้หลักคิดและหลักการสำคัญในการทำงานของ สอจร. ไม่ว่าจะเป็นยุทธศาสตร์มั่งกร 5 หัว



หลัก 5 ส 5 ช ที่ apply มาจาก หลักการ Principle for Safe Community ของสหประชาชาติ ตลอดจนหลักการมีส่วนร่วมและการเสริมพลังคนทำงาน หลักการสร้างโครงข่ายแห่งความสุข ตลอดจนการใช้ตารูปและตาราม ที่สลับไปมาระหว่างบทเรียนการปฏิบัติการจริงในพื้นที่เชื่อมโยงกับหลักวิชาการในงานความปลอดภัยทางถนน ซึ่งทั้งหมดถูกออกแบบเวทีสรุปบทเรียนผ่านการจัดกระบวนการที่เชื่อมโยงกับประเด็นเนื้อหาของแต่ละโครงการ มุ่งเน้นให้ทุกโครงการได้ทบทวนและสรุปบทเรียนการดำเนินงานที่ผ่านมาของตนเอง ก่อนจะนำมาแลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกัน เพื่อค้นหาปัจจัยและเงื่อนไขของความสำเร็จอันจะนำไปสู่การเสริมพลังและศักยภาพของคนทำงานต่อไป ดังแผนภาพที่ 1



แผนภาพที่ 1 แสดงภาพรวมการถอดบทเรียน Best practice สอจร.

ดังนั้นภายใต้กรอบแนวคิดและการออกแบบกระบวนการในการถอดบทเรียนและองค์ความรู้จากโครงการนวัตกรรมและพัฒนาจังหวัดเชิงประเด็นและเชิงพื้นที่ (Best practice สอจร.) จากโครงการเด่นทั้ง 40 โครงการ จึงนำมาสู่บทเรียนและเรื่องราวดีๆ ที่ควรค่าแก่การเป็นต้นแบบสำหรับการเรียนรู้และการนำไปเป็นแบบอย่างในการขับเคลื่อนการทำงานเรื่องความปลอดภัยทางถนนต่อไปในแต่ละพื้นที่ตามประเด็นและทิศทางนโยบายการทำงานของแต่ละพื้นที่ โดยภาพรวมของการเขียนครั้งนี้จะประกอบไปด้วยองค์ประกอบของเนื้อหาหลักใน 4 ส่วนด้วยกัน คือ

1. ส่วนที่ 1 : การขับเคลื่อนการทำงานศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ และระดับท้องถิ่น

2. ส่วนที่ 2 : การขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนเชิงประเด็น ประกอบด้วย ประเด็นมาตรการองค์กร ประเด็นการใช้เทคโนโลยีช่วยในการบังคับใช้กฎหมาย และการสร้างจิตสำนึกความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในสถานศึกษา

3. ส่วนที่ 3 : บทสรุปและข้อเสนอแนะต่อทิศทางการขับเคลื่อนงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

4. ส่วนที่ 4 : บทความรู้อบรมการทำงานในพื้นที่ “กระบวนการปัจจัยเงื่อนไข และผลลัพธ์ความเปลี่ยนแปลง”

ส่วนที่ 1

การขับเคลื่อนการทำงานศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน
ระดับจังหวัด ระดับอำเภอและระดับท้องถิ่น

ศปถ.จังหวัด - อำเภอ - ท้องถิ่นกลไกแห่งความสำเร็จสู่การ
ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน: จุดเริ่มต้นของการขับเคลื่อนงาน

จากรายงาน Global Status Report on Road safety 2018 ขององค์การอนามัยโลก พบว่า สถานการณ์ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ยังมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงเพิ่มสูงขึ้น โดยอัตราการเสียชีวิตอยู่ที่ 38.1, 36.2, และ 32.7 คนต่อประชากรแสนในปี 2013, 2015 และ 2018 ตามลำดับ โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ที่มีอัตราการเสียชีวิตจากการใช้รถจักรยานยนต์ 72.8/แสนประชากร สูงเป็นอันดับ 2 ของโลก และเป็นอันดับ 1 ของเอเชีย และแม้สถานการณ์ดังกล่าวจะรุนแรงแต่คนไทยส่วนใหญ่กลับไม่ตระหนักถึงปัญหาที่เกิดขึ้น และมองเป็นเรื่องไกลตัว ไม่เกี่ยวข้องกับคนที่เรารักหรือสมาชิกในครอบครัว ส่วนใหญ่ยังคงมีพฤติกรรมเสี่ยงมาแล้วขับ ใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด ไม่สวมหมวกนิรภัยและไม่คาดเข็มขัดนิรภัยจากการสำรวจพฤติกรรมเสี่ยงโดยมูลนิธิไทยโรดส์และเครือข่ายเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน พบว่าผู้ใช้รถจักรยานยนต์ทั้งคนขี่และคนซ้อนมีอัตราการสวมหมวกเพียงร้อยละ 45 ในปี 2561 รวมไปถึงความเสี่ยงที่เกิดจากสภาพรถและสภาพถนนที่ไม่เอื้อให้เกิดความปลอดภัยเช่น ผิวทางป้ายจราจร/ป้ายบอกทางชำรุดเสียหาย เป็นต้น

ท่ามกลางสถานการณ์ดังกล่าวนำไปสู่การขับเคลื่อนแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด (สอจร.) มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548 -

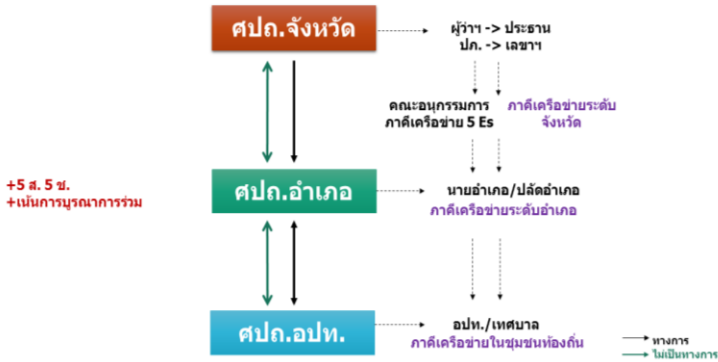
ปัจจุบัน ภายใต้การสนับสนุนงบประมาณจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) จนเกิดกลไกการขับเคลื่อนงานที่มีพลังมากขึ้นตามลำดับ โดยอาศัยแนวคิด INN (Individual : ปัจเจก Node : กลุ่มคน และ Network : เครือข่าย) ของ นพ.ประเวศ วะสี ในการเสริมพลังคนทำงาน จากการทำงานอย่างมีความสุขของแต่ละบุคคล รวมกันเป็นกลุ่มคน และขยายจากกลุ่มคนเป็นเครือข่าย ผ่านการขับเคลื่อนงานภายใต้ยุทธศาสตร์มั่งกร 5 ห้ว ประกอบด้วย 1) การพัฒนาภาคีเครือข่ายสร้าง Change agent 2) มาตรการองค์กร 3) การผลักดันให้เกิดข้อเสนอเชิงนโยบาย 4) การพัฒนาระบบข้อมูล และ 5) การสื่อสารสาธารณะ โดยใช้เครื่องมือ 5 ส. 5 ข. นัยยะของ 5 ส. คือ 1.สารสนเทศ (Information) 2.สุดเสียง (Priority) ระบุปัญหาสาเหตุที่สำคัญ 3.สหสาขาวิชาชีพ(Multidisciplinary) 4.สุดคุ้ม (Cost effective) เลือกมาตรการที่คุ้มค่าและเป็นไปได้ในการดำเนินงาน และ 5. ส่วนร่วม (Community participation) โดยการให้ชุมชนและภาคีเครือข่ายคนทำงานได้เข้ามามีส่วนร่วมในทุกกระบวนการทำงาน สำหรับ 5 ข. คือ 1. ขงข้อมูลและนำเข้าสู่กระบวนการพิจารณา 2. ชักชวนเชื่อมภาคีเครือข่ายคนทำงานเข้ามาร่วมในการทำงาน 3. ชื่นชม/เชียร์และจุดชนวนสร้างกำลังใจคนทำงาน 4. ช้อนและผลักดันแผนงาน/มาตรการ/โครงการที่ภาคีเครือข่ายดำเนินงาน และ 5. เช็กระบบการติดตามประเมินผลการดำเนินงาน

ในขณะที่กลไกแห่งความสำเร็จสู่การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนที่สำคัญของแผนงาน สอจร. คือ กลไก ศปถ.จังหวัด - ศปถ.อำเภอ - ศปถ.ท้องถิ่น ซึ่งเป็นกลไกที่อาศัยข้อสั่งการในระดับนโยบายลงมายังหน่วยงานที่มีบทบาทหน้าที่ตาม 5 เสาหลัก แบ่งออกเป็น เสาหลักที่ 1 การบริหารจัดการ โดยกระทรวงมหาดไทยผ่านกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ในฐานะเลขาธิการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนที่มีผู้ว่าราชการจังหวัด

เป็นประธาน เสาหลักที่ 2 และ 3 ถนนและยานพาหนะปลอดภัย โดยกระทรวงคมนาคม มอบหมายให้กรมทางหลวง โดยแขวงทางหลวง และทางหลวงชนบท ดูแลสภาพแวดล้อม กายภาพถนน และผิวทางให้เอื้อต่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทางทุกประเภท มอบกรมการขนส่งทางบก ดูแลตรวจสอบมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย รวมไปถึงการกำกับติดตามเฝ้าระวังผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะ และการให้ความรู้การขับขี่ปลอดภัย พร้อมจัดทำใบอนุญาตขับรถทุกประเภท เสาหลักที่ 4 และ 5 ดูแลด้านคน โดย 1) กระทรวงศึกษาธิการ พัฒนาหลักสูตรบรรจุเข้าไปในสถานศึกษา ส่งเสริมให้ประชาชนรู้และเข้าใจบทบาทหน้าที่สิทธิแห่งความปลอดภัยในการเดินทาง 2) กระทรวงสาธารณสุขดูแลรักษาหลังเกิดเหตุ (Post Crash care) และ 3) สำนักงานตำรวจแห่งชาติบังคับใช้กฎหมายเพื่อกำกับดูแลป้องกันไม่ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีพฤติกรรมเสี่ยงนำมาซึ่งการบาดเจ็บและเสียชีวิตด้วยความซับซ้อนของปัญหาที่ต้องอาศัยความเชื่อมโยงอย่างเป็นระบบในการป้องกันและแก้ไข จึงเป็นที่มาของการผลักดันให้เกิดการขับเคลื่อนงานศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนอย่างเข้มข้นในทุกระดับโดยเฉพาะการมุ่งเน้นให้เกิดจุดจัดการในระดับพื้นที่เพื่อให้งานเดินหน้าได้อย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ

สำหรับโครงสร้างการขับเคลื่อนงานกลไก ศปถ.จังหวัด - ศปถ.อำเภอ - ศปถ.ท้องถิ่น จากการถอดบทเรียนพบว่า มี 2 รูปแบบ ดังแผนภาพที่ 2

กลไก สปถ.จังหวัด-อำเภอ-ท้องถิ่น



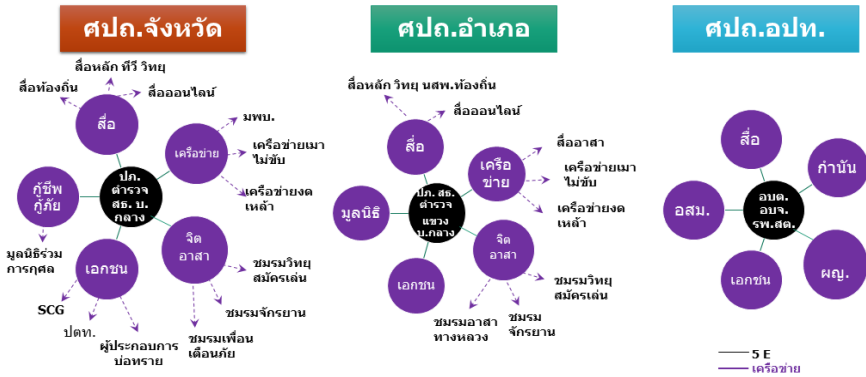
แผนภาพที่ 2 แสดงกลไก สปถ.จังหวัด – อำเภอ – ท้องถิ่น

1. รูปแบบเป็นทางการ โดยกระทรวงมหาดไทยมีคำสั่งแต่งตั้งผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธานศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด มีหัวหน้า ปก. จังหวัด เป็นเลขา และมีการจัดตั้งคณะกรรมการภาคีเครือข่าย 5 เสาหลักในการทำงาน มีนายอำเภอ/ปลัดอำเภอเป็นแกนหลักในการขับเคลื่อน สปถ.อำเภอ และระดับท้องถิ่นให้นายก อบต./ปลัด อบต. เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนงานร่วมกับภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องในระดับตำบล ซึ่งพบว่า ในระดับอำเภอเจ้าหน้าที่สาธารณสุขจะเป็นแกนหลักในการดำเนินงานผ่านคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) ของกระทรวงสาธารณสุข และในระดับท้องถิ่นมุ่งเน้นการสร้างการมีส่วนร่วมกับอปท. /แกนนำชุมชน ให้มีการเก็บรวบรวมข้อมูลสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุ จำนวนครั้ง จำนวนผู้บาดเจ็บ และเสียชีวิตในพื้นที่ โดยเฉพาะข้อมูลการเสียชีวิตนั้น มีมติจากศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนประกาศให้ในทุกพื้นที่จะต้องมีการเก็บและรวบรวมข้อมูลจากฐานข้อมูลมากกว่าหนึ่งฐาน ประกอบด้วย ข้อมูลจากสาธารณสุข ตำรวจ และบริษัทกลาง

คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เพื่อความครอบคลุมและถูกต้องแม่นยำ นำไปสู่การวางมาตรการที่เหมาะสมกับบริบทพื้นที่นั้นๆ โดยนำเข้าสู่การประชุมคณะกรรมการ ศปถ.จังหวัดเพื่อให้ผู้ว่าราชการจังหวัดสั่งการลงมายังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการขงให้นายอำเภอรับทราบ เพื่อวางมาตรการแก้ไขปัญหาในพื้นที่ตามความเสี่ยงสำคัญ และจัดตั้งคณะทำงานในระดับท้องถิ่นเพื่อร่วมกันป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นระบบ รูปแบบนี้จึงเน้นกลไกการสั่งการจากบนลงล่างมากกว่าแนวราบ

2. รูปแบบกึ่งทางการ โดยการทำงานของคณะกรรมการแต่ละคณะ จะมีการประชุมพูดคุยพบปะกันแบบไม่เป็นทางการร่วมกัน (แนวราบ) จนเกิดความสัมพันธ์ที่ไม่ต้องอาศัยคำสั่ง คณะทำงาน 5 เสาหลักจะขับเคลื่อนงานร่วมกับเครือข่ายอื่นๆ ที่มีในระดับจังหวัด เชื่อมโยงสู่อำเภอ และท้องถิ่น (แลกเปลี่ยนข้อมูล กำกับติดตาม กลับไปกลับมาระหว่างกัน) ซึ่งในเบื้องต้นจะเกิดการขับเคลื่อนงานในระดับอำเภอมากที่สุดและเชื่อมโยงสู่การดำเนินงานในระดับท้องถิ่น เพื่อให้คนที่ประสบปัญหาโดยตรงตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น และลุกขึ้นมาจัดการตนเองร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การดำเนินงานรูปแบบนี้มีความเชื่อว่า การสร้างคนทำงานที่มีความสุข มีใจแบบเดียวกันในการแก้ไขปัญหาาร่วมกัน จะนำไปสู่การสร้างเครือข่ายที่มีพลัง ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ดังนั้นการขับเคลื่อนงานรูปแบบนี้จึงมีกลไกจากบนลงล่าง (Top-down) และจากล่างขึ้นบน (Bottom-up) ได้ทุกระดับ โดยมีภาคีเครือข่ายช่วยสนับสนุนการทำงานของ 5 เสาหลักอีกทางหนึ่ง ได้แก่ สื่อกระแสหลักและสื่อออนไลน์ ภูมิปัญญา/มูลนิธิ ภาคเอกชน เครือข่ายงดเหล้า เครือข่ายเมาไม่ขับ จิตอาสา ในพื้นที่ แกนนำชุมชน อสม. ฯลฯ ดังแผนภาพที่ 3

ภาคีเครือข่าย ศปถ.จังหวัด-อำเภอ-ท้องถิ่น



แผนภาพที่ 3 แสดงภาพรวมภาคีเครือข่ายการขับเคลื่อนงานในแต่ละระดับ

กลไกการดำเนินงาน ศปถ.จังหวัด - ศปถ.อำเภอ - ศปถ.ท้องถิ่น ที่นำไปสู่ความสำเร็จ

จากการถอดบทเรียน ทำให้เห็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนงาน ศปถ.จังหวัด - ศปถ.อำเภอ - ศปถ.ท้องถิ่น ที่เกิดจากการเห็นคุณค่าของแต่ละคน เข้ามารวมเป็นกลุ่มคน และการเชื่อมโยงเป็นเครือข่าย ส่งผลให้เกิดการเรียนรู้ เกิดเป็นชุมชนแห่งการเรียนรู้ Learning Community เกิดความเอื้ออาทร เกิดความคิดสร้างสรรค์ จนนำไปสู่ Community of Practice และเกิดเป็น network เกิดการขับเคลื่อนงานทั้งในแนวนอนและแนวตั้ง และนำไปสู่การแก้ไขปัญหาอย่างมีพลังในเครือข่ายผ่านกลไกทั้ง 3 ระดับ ดังนี้

1. กลไก ศปถ.จังหวัด ประกอบด้วย

1) **คณะทำงาน** ที่มาจากการสร้างทีมและโครงสร้าง/คำสั่ง จังหวัด โดยผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นผู้มอบนโยบายและมี core team ที่เป็น อนุกรรมการ/เลขา (ปภ.) 5E มีนโยบาย แผนงานประจำปี และมีเป้าหมาย

ชัดเจน ผู้บริหารระดับสูงให้ความสำคัญ

2) ข้อมูล 3 ฐาน ที่ร่วมกันจัดทำและตรวจสอบได้ ทั้งข้อมูล ผู้เสียชีวิตและการบาดเจ็บร่วมกับการสอบสวนเหตุ (กรณีอุบัติเหตุหมู่) เพื่อเสนอเข้าสู่การประชุม ศปถ.จังหวัดทุกเดือนทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการ เพื่อนำสู่การแก้ไขของหน่วยงานหลักและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การขงข้อมูลเข้าสู่ ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.ท้องถิ่นเพื่อแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบ ร่วมกับเครือข่ายต่างๆ นอกเหนือจาก 5 เสาหลัก เช่น กู้ชีพกู้ภัย อาสาสมัคร เป็นต้น มีการประชุมติดตามผลการดำเนินงานตามแผนงานที่ระบุไว้ตามแผน และมีการประสานงบประมาณจากแหล่งอื่นมาใช้ในการดำเนินงานร่วมด้วย เช่น งบพัฒนาจังหวัด งบจากกองทุนเลขสวย งบท้องถิ่น เอกชน งบ function เป็นต้น ภายใต้ประเด็นการจัดการจุดเสี่ยง มาตรการองค์กร และพฤติกรรมเสี่ยงหลักอื่นๆ โดยมีกระบวนการขับเคลื่อนงาน ดังนี้

รูปแบบการนำเสนอข้อมูล 3 ฐาน ของ 5 เสาหลัก

- I. ปก. มีการแยกข้อมูลรายอำเภอโดยการจัดทำวาระการประชุม เป็น fact sheet 1 แผ่นเพื่อให้ผู้ว่าราชการจังหวัดออกข้อสั่งการให้คณะอนุกรรมการดำเนินงานแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ โดยทีม ปก.สกลนคร และ ปก.ระยองมีการชักชวนตำรวจเข้าร่วมเรียนรู้ในเวที จนรับทราบข้อมูล และสร้างการมีส่วนร่วมในการทำงานกับโรงเรียนและเครือข่ายต่างๆในพื้นที่ จ.ระยอง
- II. ตำรวจ นำเสนอข้อมูลการดำเนินงานให้ผู้ว่าราชการจังหวัด ผู้ว่าราชการจังหวัดอนุมัติงบประมาณพัฒนาจังหวัด และขยายผลสั่งการให้มีการจัดทำกองร้อยน้ำหวานไปยังสถานีตำรวจภูธรระดับจังหวัดและอำเภอนำร่องในพื้นที่ จ.บึงกาฬ ตำรวจนำเสนอข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจากน้ำยางพาราที่ตกบนถนนร่วมกับตลาดการยางแห่งประเทศไทย จนนำไปสู่การจัดการทำ

มาตรการองค์กรเรื่องอุบัติเหตุจากน้ำยางพาราร่วมกับโรงงานที่
รับซื้อน้ำยางในพื้นที่ จ.น่าน

III. ทีมงานสาธารณสุข นำเสนอข้อมูลการเสียชีวิตเพื่อจัดทำ RTI
Team ในระดับจังหวัด-อำเภอและท้องถิ่นในพื้นที่ จ.สุรินทร์
นักวิชาการสาธารณสุข สคร.เขต 2+ปภ.+เทศบาล นำเสนอ
ข้อมูลสถิติการเสียชีวิต เพื่อสร้างความตระหนักในการขับ
เคลื่อนงานเรื่องเมาไม่ขับในถนนโลกีย์ร่วมกับสถานประกอบ
การ และ ปภ.นำเสนอในเวที ศปถ.จังหวัด เพื่อดำเนินงาน
ต่อเนื่องช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี 2561 จนถึงเทศกาลปีใหม่
2562 ในพื้นที่ อ.เมือง จ.พิษณุโลก

IV. แฉงการทางใช้วิธีการกินข้าวเล่าเรื่อง นำเสนอข้อมูลในพื้นที่
จ.อ่างทอง ให้กับเครือข่ายทุกภาคส่วนรับทราบ มีการระดม
การพูดคุยแนวทางการแก้ไขปัญหาในระดับอำเภอ/ท้องถิ่น
และนำเสนอเข้าสู่เวที ศปถ.จังหวัดจนเกิดรูปธรรมการแก้ไข
ปัญหาอุบัติเหตุทั้งในระดับองค์กร/หน่วยงาน ภาครัฐและ
ภาคเอกชน โรงเรียน และชุมชน

V. โรงเรียนอ่างทองปัทมโรจน์วิทยาคมนำเสนอข้อมูลจุดเสี่ยง
ในระดับพื้นที่กับแฉงการทาง และนำข้อมูลเข้าสู่การพูดคุย
ระดับ ศปถ.จังหวัดอ่างทอง จนเกิดการจัดการจุดเสี่ยงบริเวณ
หน้าโรงเรียนและมาตรการการสวมหมวกนิรภัยในโรงเรียน

3) ความรู้/เครื่องมือ

3.1 ความรู้ที่ใช้ในการทำงาน แบ่งออกเป็น 2 ด้าน

3.1.1 ความรู้หลักเรื่องการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์งาน
สอจร. ได้แก่ แนวคิด INN (Individual : ปัจเจก Node

: กลุ่มคน และ Network : เครือข่าย) ของ นพ.ประเวศ วะสียุทธศาสตร์ 5 ส. 5 ข. ของ สอจร.การมีส่วนร่วม (Participation)

3.1.2 ความรู้ที่ใช้ในการพัฒนาศักยภาพพี่เลี้ยง/คณะทำงาน/ภาคีเครือข่ายได้แก่ การสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุ ต้นไม้ปัญหา สามเหลี่ยมปัจจัยกำหนดชั้นบันไดผลลัพธ์ การพัฒนาศักยภาพผู้นำชุมชนการอบรมวิทยากร กระบวนการให้พี่เลี้ยงเข้าใจ เข้าถึง พัฒนา ของในหลวงรัชกาลที่ 9 เป็นต้น ขึ้นอยู่กับบริบทของแต่ละพื้นที่ในการนำไปปรับใช้

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการทำงาน ได้แก่ คู่มือด้านครอบครัว รั้วชุมชน กลุ่มไลน์ที่นำไปสู่การแก้ไข/การขับเคลื่อนงานการทำ MOU ร่วมในการแก้ไข ปัญหาการถอดบทเรียนการทำงานเป็นต้น

4) กระบวนการขับเคลื่อนงานศปถ.จังหวัดเน้นการสื่อสารข้อมูล
ผ่านไลน์กลุ่มเพื่อนเตือนภัยใน จ.ระยอง ไลน์กลุ่มแขวงการทางในจังหวัดอ่างทองและเวทีกินข้าวเล่าเรื่อง/สภากาแฟใน จ.น่าน เพื่อวางแผนและมีการแก้ไขปัญหาระยะสั้น ระยะยาวร่วมกับทุกภาคส่วนในทุกพื้นที่ที่มีการขับเคลื่อนคณะกรรมการที่มีการทำงานแนวราบ (ฝ่ายวิชาการ ข้อมูล ประชาสัมพันธ์ อำนวยการขับเคลื่อนการดำเนินงานในระดับอำเภออย่างมีชีวิต โดยการนำรูปแบบการทำงาน ศปถ.จังหวัด ไปเป็นพี่เลี้ยงในระดับอำเภอในพื้นที่ จ.สุรินทร์การคืนข้อมูล เพื่อ Focus การทำงานจากจังหวัดสู่อำเภอ และระบุการทำงานในพื้นที่เสี่ยงรวมทั้งการติดตามประเมินผลและการถอดบทเรียนการทำงานและค้นหาสาเหตุเพื่อพัฒนากระบวนการดำเนินงาน ศปถ.จังหวัดอย่างมีประสิทธิภาพ(สามารถค้นข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ Website สอจร. <http://www.rswgsthai.com/>)

2. กลไก ศปถ.อำเภอ ประกอบด้วย

1) **คณะทำงาน** เป็นการปรับแนวทางมาจาก ศปถ. จังหวัด แต่มี นายอำเภอ/ปลัดอำเภอเป็นประธานคณะกรรมการ ศปถ.อำเภอ แต่เนื่องจาก ไม่มี ปก.ระดับอำเภอ จึงอาศัยทีมงาน 5 เสือหลักในการขับเคลื่อนงาน จากการ ถอดบทเรียนครั้งนี้ พบว่า ทีมงานหลักที่ทำงานในระดับอำเภอ คือ เจ้าหน้าที่ สาธารณสุข ที่ลงมาทำงานอย่างใกล้ชิดกับชุมชน ชวนชุมชนค้นหาและจัดการ จุดเสี่ยงในพื้นที่ เชื่อมโยงการทำงานสู่ ศปถ.ท้องถิ่น ได้แก่ สาธารณสุขจังหวัด สุรินทร์ สาธารณสุขจังหวัดนครศรีธรรมราช และ สาธารณสุขจังหวัดปทุมธานี รวมทั้ง ปก.ที่ลงมาเป็นที่เล็งการทำงานใน ศปถ.อำเภอและท้องถิ่นในพื้นที่ จ.สุรินทร์

2) **ข้อมูล 3 ฐาน** ที่ร่วมกันจัดทำและตรวจสอบได้ ทั้งข้อมูล ผู้เสียชีวิตและการบาดเจ็บรวมกับการสอบสวนเหตุ (กรณีอุบัติเหตุหมู่)ภายใต้ ประเด็นการจัดการจุดเสี่ยง ด้านชุมชน และด้านครอบครัวโดยมีกระบวนการ ขับเคลื่อนงาน เชื่อมโยงข้อมูลในระดับจังหวัดลงสู่อำเภอที่มีจุดจัดการสำคัญ ประสานการขับเคลื่อนงานที่เชื่อมโยงกับ ศปถ.อำเภอ ร่วมกับภาคีเครือข่ายทุก ภาคส่วน เช่น ปก. สาธารณสุข ตำรวจ แขวงทางหลวง และ บริษัทกลางคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เป็นต้น

3) **ความรู้/เครื่องมือ** มีการนำเครื่องมือที่ใช้ขับเคลื่อนงาน ศปถ. จังหวัดมาใช้แต่มีเพิ่มเติมในส่วนของความรู้ที่ใช้ในการพัฒนาศักยภาพที่ เลี้ยง/คณะทำงาน/ภาคีเครือข่ายได้แก่ การวิเคราะห์และแจกแจงข้อมูลจาก ตารางHaddon Matrixหลักการระบาดวิทยา วิศวกรรมจราจรการแก้ไขจุด เสี่ยง RTI Team

4) **กระบวนการขับเคลื่อนงานศปถ.อำเภอ** เน้นการประชุมอย่างต่อเนื่อง ทั้งเป็นทางการและไม่เป็นทางการ ผ่านเวทีกินข้าวเล่าเรื่อง กลุ่มไลน์ และเฟซบุ๊คการจัดทำและวิเคราะห์ข้อมูล ค้นข้อมูล เพื่อค้นหาสถานการณ์ที่

มีความรุนแรง และเลือกประเด็นสุดเสี่ยงมาดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวตามลำดับความสำคัญ การกำหนดแผนงาน 5 E การสืบสวนอุบัติเหตุ โดยทีมสืบสวนอุบัติเหตุการนำบทบาเป็นพี่เลี้ยงพัฒนากลไกตำบล โดยการอบรมให้ความรู้ทางระบาดวิทยา การวิเคราะห์และแจกแจงข้อมูลก่อน ระหว่าง และหลังเกิดเหตุโดยใช้ตาราง Haddon matrix และมาตรการทางวิศวกรรมจราจรการสรุปผลการดำเนินงาน และการกำกับติดตามการดำเนินงานเพื่อค้นหา focal point ที่สำคัญในการทำงานร่วมกับทุกภาคส่วน (สามารถค้นข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ Website สอจร.<http://www.rswgsthai.com/>)

3. กลไก สปถ.ท้องถิ่น“ชุมชนท้องถิ่น : ศักยภาพชุมชนท้องถิ่นจัดการอุบัติเหตุจราจรด้วยตัวเอง”

เนื่องจากในปี 2560 เป็นต้นมา ทาง สอจร.ได้มุ่งเน้นการขับเคลื่อนงานที่แสดงให้เห็นว่า “ชุมชนท้องถิ่น” เป็นองค์ประกอบสำคัญยิ่งในขบวนการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนน อันประกอบไปด้วย คุณค่า แนวคิด ผลลัพธ์ การดำเนินงาน และปัจจัย ความสำเร็จ ดังนั้นเพื่อให้เห็นภาพที่ชัดเจนมากขึ้นจึงขอลงรายละเอียดของการขับเคลื่อนงานกลไกศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในระดับท้องถิ่นดังนี้

“คุณค่า Best Practice ของชุมชนท้องถิ่น” ที่ค้นพบจากการถอดบทเรียนครั้งนี้ คือ“ศักยภาพชุมชนท้องถิ่นในการจัดการอุบัติเหตุจราจรได้ด้วยตัวเอง” ในหลากหลายรูปแบบ ทั้งการจัดการโครงสร้างและระบบของท้องถิ่น ด้านความปลอดภัยทางถนน อาทิ สปถ.อบต.ต้นแบบหมู่บ้านต้นแบบความปลอดภัยทางถนน ระบบการตรวจสอบโดยชุมชนท้องถิ่น ฯลฯ การจัดการคนในชุมชน ท้องถิ่นให้ตระหนัก มีวินัย และมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยทางถนน เช่น การมีวินัยจราจร การปรับพฤติกรรม การขับขี่ เป็นต้น การจัดการถนนและสิ่งแวดล้อม ให้มีความปลอดภัยต่อ

การขับขี่ เช่น การจัดการจุดเสี่ยงและปรับสภาพแวดล้อมในพื้นที่ให้เอื้อต่อความปลอดภัยในการขับขี่ การจัดการยานพาหนะ ให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน และเกิดความปลอดภัยขณะขับขี่รวมถึงการทำ พรบ. และประกันภัยเพื่อประโยชน์ในการชดเชยเยียวยาหากประสบเหตุเป็นต้น

ผลการดำเนินงานในภาพรวม จากการประมวลผลโครงการพบว่า การดำเนินงานใช้แนวคิดขับเคลื่อนงานอุบัติเหตุจราจรที่โดดเด่นประกอบด้วย 4 แนวคิด คือ

1) แนวคิดการเสริมพลัง เป็นแนวคิดเริ่มต้นที่สำคัญในการก่อตั้ง ศปถ. ท้องถิ่นและชุมชน และตลอดทั้ง กระบวนการขับเคลื่อนงาน การเสริมพลังเป็นแนวคิดที่จำเป็นอย่างมาก ไม่ว่าจะเป็นเสริมด้วย “พลังความรู้” ด้านความปลอดภัยทางถนนซึ่งเป็นสิ่งใหม่ต่อชุมชนท้องถิ่นและระหว่างการทำงานก็พบว่าทีมคณะทำงานต้องการความรู้ใหม่ๆ เพื่อให้เท่าทันกับสถานการณ์อุบัติเหตุจราจรที่มีความเป็นพลวัตสูง “พลังข้อมูล” เป็นเรื่องสำคัญในการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนที่ต้องเริ่มต้นจากการสำรวจข้อมูลในทุกด้านที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ เพื่อให้รู้ข้อมูลที่ถูกต้องและเป็นจริงของปัญหาอุบัติเหตุจราจร จึงจะนำไปสู่การวิเคราะห์และวางแผนแก้ไขปัญหาก็ได้ถูกต้องเหมาะสมเป็นที่ยอมรับของชุมชน ท้องถิ่น อีกทั้ง “พลังเครื่องมือและอุปกรณ์” ในการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนก็เป็นปัจจัยสำคัญที่จะเอื้ออำนวยให้การทำงานมีความคล่องตัวและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

2) แนวคิดการมีส่วนร่วม เป็นแนวคิดที่จำเป็นอย่างมากต่อการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนของชุมชน ท้องถิ่นให้ประสบความสำเร็จการเปิดโอกาสและพัฒนาศักยภาพชุมชนท้องถิ่นให้สามารถจัดการ อุบัติเหตุจราจรได้ด้วยตัวเองจำเป็นต้องใช้กระบวนการมีส่วนร่วมตลอดกระบวนการดำเนินงาน ซึ่งพบว่าทุกโครงการ ได้ใช้กระบวนการมีส่วนร่วมในหลายขั้นตอนของการดำเนินงาน ตั้งแต่ การคิด วางแผน ลงมือปฏิบัติ ตรวจสอบ รับผลประโยชน์

และร่วมลงทุน

3) แนวคิดการใช้ข้อมูลเพื่อวางแผนตัดสินใจแก้ปัญหา แนวคิดนี้ได้แสดงให้เห็นอย่างชัดเจนในการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนน ในการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงของชุมชนท้องถิ่นพบว่า การเก็บรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุที่รอบด้าน รวดเร็ว ถูกต้อง แม่นยำเป็นฐานข้อมูลที่สำคัญ ส่งผลให้เกิดการวิเคราะห์ข้อมูลมีประสิทธิภาพ และใช้ข้อมูลวางแผนแก้ปัญหาเป็นไปอย่างถูกต้องเหมาะสม และสามารถแก้ปัญหาได้ตรงจุดเป็นที่ยอมรับของชุมชนท้องถิ่น อีกทั้งยังสามารถนำเสนอข้อมูลได้อย่างเป็นระบบและมีพลังสร้างการเปลี่ยนแปลงและยอมรับของผู้เกี่ยวข้องได้อีกด้วย

4) แนวคิดเครือข่ายและภาคี ในจุดเริ่มต้นของการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนน จากการดำเนินงาน พบว่า ได้เกิดเครือข่ายภาคีทั้งแนวตั้งที่เป็นไปตามคำสั่งตามนโยบาย และแนวนราบที่เกิดจากการใช้ความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลและความไม่เป็นทางการในการทำงานร่วมกัน อีกทั้งยังใช้หลัก **สหสาขาวิชาชีพ** ที่มีหลากหลายกลุ่มคนมาช่วยในการขับเคลื่อนงาน

จากทั้ง 4 แนวคิด จะเห็นได้ว่าการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนของชุมชนท้องถิ่นที่ผ่านมา ได้นำไปสู่การสร้างรูปธรรม ที่เป็นผลลัพธ์และการเปลี่ยนแปลงให้เกิดขึ้นกับพื้นที่ดังนี้

1. จำนวนการเกิดอุบัติเหตุลดลงในเส้นทางสายหลักและเส้นทางสายรองรวมถึงถนนในชุมชนท้องถิ่น เป็นเป้าหมายสำคัญของงานความปลอดภัยทางถนน จากการที่ชุมชนท้องถิ่นได้มีกิจกรรมและมาตรการหลายอย่างในการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ ส่งผลให้สถิติการเกิดอุบัติเหตุลดลงในทุกพื้นที่ ซึ่งมีระดับการลดลงของอุบัติเหตุแตกต่างกันไป หลายพื้นที่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุลดลงเท่ากับศูนย์ ซึ่งเป็นผลลัพธ์ที่งานอุบัติเหตุทางถนนอยากให้เกิดขึ้นเป็นอย่างมากในทุกพื้นที่

2. การตั้งด่านชุมชนที่มีประสิทธิภาพและการสร้างจิตอาสาจราจร
จะเห็นได้ว่าการตั้งด่าน ชุมชนระยะแรกๆ ในเกือบทุกพื้นที่ที่จะตั้งเฉพาะช่วงเทศกาลสงกรานต์และปีใหม่เท่านั้น แต่เมื่อเจตนารมณ์และผลของการตั้งด่านชุมชนได้แสดงให้เห็นให้ผู้ขับขี่เห็นว่ามาจากความห่วงใยและความปรารถนาดีที่อยากให้ชุมชนท้องถิ่นเกิดความปลอดภัย จึงทำให้หลายชุมชนท้องถิ่นมีการตั้งด่านชุมชนเป็นประจำ จนเกิดเป็น “ด่านชุมชน โดยชุมชน (จิตอาสาจราจรในชุมชน) เพื่อความปลอดภัยทางถนนของชุมชนเอง”

3. การแก้ไขจุดเสี่ยงเป็นผลจากการดำเนินงานที่เป็นรูปธรรมมาก
ในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจร อันเกิดจากชุมชนท้องถิ่นมีการสำรวจ รวบรวม ข้อมูลจุดที่เกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ นำข้อมูลที่ได้มาร่วมกันวิเคราะห์และหาแนวทางแก้ไข ซึ่งมีแนวทางแก้ปัญหาลักษณะที่หลากหลายแตกต่างกันไปตามสภาพปัญหาของพื้นที่นั้นๆ ตั้งแต่แนวทางที่ชุมชนท้องถิ่นสามารถร่วมกันแก้ปัญหาได้เอง เช่น ตัดต้นไม้ ทาสีสะพาน ติดไฟส่องสว่าง สัญญาณไฟกระพริบ เป็นต้น และแนวทางที่ชุมชนท้องถิ่นไม่สามารถดำเนินการแก้ไขได้ด้วยตนเอง ซึ่งต้องอาศัยความรู้ เครื่องมือ และงบประมาณตามภารกิจของหน่วยงานที่มีบทบาทเกี่ยวข้องช่วยจัดการแก้ปัญหา เช่น การปิดจุดกลับรถ การสร้างทางลอด เป็นต้น

4. การมีภาคีเครือข่ายการทำงานที่ชัดเจนจากการดำเนินงาน
ความปลอดภัยทางถนน พบว่า ภาคีเครือข่ายคือปัจจัยสำคัญที่ทำให้การขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนประสบความสำเร็จ เนื่องจากการอุบัติเหตุจราจรเกี่ยวข้องกับหน่วยงานจำนวนมาก ทั้งนี้แต่ละหน่วยงานภาคีก็มีความเชี่ยวชาญเฉพาะศาสตร์ที่สามารถนำความรู้มาร่วมช่วยกันขับเคลื่อนงานจึงจะนำไปสู่แนวทางแก้ปัญหาลักษณะที่มีประสิทธิภาพและได้รับการยอมรับในวงกว้าง ซึ่ง สอดคล้องกับแนวคิด I (individual) - N (node) - N (network) ของ สอจร. ที่ตั้งไว้

5. ชุมชนเกิดความตระหนักเป็นหัวใจสำคัญของทุกพื้นที่อันจะนำไปสู่บรรลุปเป้าหมายการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนน ซึ่งจะต้องทำให้ประชาชนในพื้นที่เกิดความตระหนักถึงปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุ มีความรู้ มีวินัยจราจร ปรับพฤติกรรมการขับขี่ให้มีความปลอดภัย จนเกิดเป็นจิตสำนึกของชุมชนท้องถิ่นเอง ซึ่งเป็นการพัฒนาศักยภาพชุมชนท้องถิ่นให้สามารถจัดการอุบัติเหตุทางถนนด้วยตัวเอง เกิดเป็นกลไกการจัดการอุบัติเหตุของชุมชนที่เข้มแข็งร่วมกันและเกิดเป็นความยั่งยืนต่อไป

6. เกิดนวัตกรรมชุมชนท้องถิ่น

- มาตรการโรงเรียนความปลอดภัยทางถนน เป็นมาตรการองค์กรอย่างหนึ่งที่ชุมชน ท้องถิ่นต้องการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษาในหลายพื้นที่ เพื่อให้ให้นักเรียนและครูมีวินัยในการขับขี่และการใช้รถใช้ถนน มีความรู้ความเข้าใจด้านกฎหมายจราจร การขับขี่ที่ปลอดภัย การมีจิตอาสาจราจร เป็นต้น และสามารถนำความรู้ที่มีนั้นไปสู่การปฏิบัติ ทำให้องค์กรและคนในองค์กรมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากการขับขี่ปลอดภัยและสร้างวินัยจราจรให้ติดตัวนักเรียนต่อไปในอนาคต
- จุดจอดรถปลอดภัย เกิดจากพื้นที่ อ.พุทไธสง จ.บุรีรัมย์ มีอุบัติเหตุรถชนท้ายรถบรรทุกจอดตามไหล่ทางบ่อยครั้ง จึงเป็นที่มาของการออกแบบกิจกรรมแก้ไขปัญหาที่สอดคล้องกับข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุของพื้นที่ เช่น จำนวนรถที่มาจอดพื้นที่ที่จะรองรับ สิ่งอำนวยความสะดวก (ห้องอาบน้ำ/ห้องน้ำ/ที่พัก) ความปลอดภัย (ตำรวจตรวจเวร) ประชาสัมพันธ์แก่ชุมชน ผู้ขับรถบรรทุกให้ทราบจุดจอดที่ปลอดภัยอยู่ที่ไหน ในการดำเนินกิจกรรมจะมีการประเมินผลก่อน-ขณะทำ-หลังทำ

เพื่อติดตามผลการเปลี่ยนแปลง รวมถึงมีการสำรวจความพึงพอใจผู้มาใช้และผู้ทำนวัตกรรมการไปพร้อมกันด้วย

- สายรัดข้อมือแถบแม่เหล็กคัดกรองผู้ป่วยเป็นนวัตกรรมที่ ศปถ. อำเภอลำทะเมนชัย จังหวัดชุมพร ได้คิดค้นขึ้นเพื่อใช้แยกผู้ป่วย (คัดกรองผู้ป่วย) เวลาเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ โดยมีการแบ่งสีสายรัดข้อมือ ดังนี้ สีเขียว:บาดเจ็บเล็กน้อย สีเหลือง : บาดเจ็บปานกลาง สีแดง:บาดเจ็บสาหัส เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานให้กับเจ้าหน้าที่
- อสม.ต้นแบบความปลอดภัยทางถนน ในพื้นที่ อำเภอลำทะเมนชัย จังหวัดลพบุรี ได้ขับเคลื่อนนวัตกรรมนี้ เพื่อเจาะกลุ่มเป้าหมายเฉพาะที่เป็น อสม. ให้สวมหมวกนิรภัย100% ในการใช้รถจักรยานยนต์ไม่ว่าจะเดินทางไปไกลหรือใกล้ก็ตาม และยังเน้นการขับขี่ปลอดภัยของชุมชนโดยเมาไม่ขับ ซึ่งคาดหวังว่ากลุ่ม อสม. จะเป็นกลุ่มคนสำคัญที่จะเป็นตัวอย่างและช่วยขับเคลื่องานความปลอดภัยทางถนนของชุมชนเป็นอย่างดีในอนาคต
- ศูนย์เด็กเล็กต้นแบบความปลอดภัยทางถนน ศปถ.อำเภอลำทะเมนชัย จังหวัดลพบุรี ได้ทำโครงการหนุนน้อมต้นแบบสวมหมวกนิรภัย 100% เพื่อสร้างวินัยจราจรให้กับเด็กนักเรียนและผู้ปกครองรวมถึงคุณครูและผู้เกี่ยวข้องของศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ซึ่งจะเป็นการปลูกฝังวินัยจราจรให้กับเด็กก่อนวัยเรียน โดยเริ่มด้วยการสวมหมวกนิรภัย 100%
- หมู่บ้านต้นแบบความปลอดภัยเพื่อสร้างให้เป็นหมู่บ้านที่มีการสวมหมวกนิรภัย100% ในการใช้รถจักรยานยนต์ และยังเน้นการขับขี่ที่ปลอดภัยของชุมชนโดยเมาไม่ขับในพื้นที่ ศปถ.อำเภอลำทะเมนชัย จังหวัดลพบุรี

- ศปอ.อบต.ต้นแบบ ของ อบต.นากระตาม จังหวัดชุมพร เป็นการสร้างให้เกิดถนน ปลอดภัย (สีขาว) ช่อง 7 สี และ มีการสวมใส่หมวกนิรภัย 100% ครอบคลุมทั้งตำบล



จะเห็นได้ว่า Best Practice ที่เกิดขึ้นจากโครงการนั้น มีเป้าหมายสุดท้ายร่วมกัน คือ การสร้างชุมชนท้องถิ่นที่มีความปลอดภัยทางถนนหรืออีกนัยยะหนึ่งคือ การเกิดอุบัติเหตุจราจรใน ชุมชนท้องถิ่นมีอัตราการลดลงจนเป็นศูนย์ซึ่งแต่ละพื้นที่มี “จุดเริ่มต้นงาน” หรือ “entry point” ที่แตกต่างกัน ตามสภาพปัญหา สถานการณ์ บริบทพื้นที่ และความพร้อมหรือความสนใจของผู้ร่วมทำโครงการ เช่น เริ่มจากการแก้ปัญหาจุดเสี่ยง การตั้งด่านชุมชน การสร้างวินัยให้กับกลุ่มเป้าหมายต่างๆ การเชื่อมร้อยคนเครือข่ายภาคีมาร่วมเป็นกลไกในการขับเคลื่อนงาน ฯลฯ แต่เมื่อดำเนินงานไปได้ระยะหนึ่งจะพบจุดร่วมที่ทุกโครงการต้องมีเพื่อจะทำให้การขับเคลื่อนงานของชุมชนท้องถิ่นมีความเป็นระบบ คือ 1) ฐานข้อมูลที่รวบรวมข้อมูลรายละเอียดสถานการณ์อุบัติเหตุในพื้นที่ 2) ความรู้ในการวิเคราะห์ วางแผน แก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจร ทั้งความรู้พื้นฐานและความรู้เฉพาะด้าน 3) กิจกรรมการแก้ปัญหาที่สอดคล้องกับข้อมูลพื้นที่ทั้งเชิงป้องกันและแก้ไข และ 4) กลไกร่วมที่ขับเคลื่อนงานของชุมชนท้องถิ่นอย่างต่อเนื่อง จึงจะนำไปสู่ชุมชนท้องถิ่นจัดการอุบัติเหตุได้ด้วยตนเองอย่างแท้จริง

ในการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนของชุมชนท้องถิ่น พบว่ามีความหลากหลายของ กิจกรรมแตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่ (ดังกล่าวข้างต้น) สามารถประมวลภาพรวมของขั้นตอนการดำเนินงาน ได้สังเขป ดังนี้

1. จัดตั้งคณะทำงาน อปท. ร่วมกับชุมชน โดยมี 3 รูปแบบคือ
1) ระเบียบสั่งการ (แนวดิ่ง) 2) การจัดตั้งโดยชุมชน (แนวนราบ) 3) เกิดจากระเบียบสั่งการแต่มีการจัดตั้งให้เกิดการกระจายกลไกในชุมชน (แนวดิ่งและแนวนราบ)

2. ประสานการทำงานทั้งแนวนราบและแนวดิ่ง เช่น การใช้หนังสือคำสั่งในการประสานการทำงานและการประชุมร่วมกันของภาคีเครือข่าย

3. การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย เกิดจากการประสานงานระหว่างกลุ่มคนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานความปลอดภัยบนท้องถนน โดยใช้ข้อมูลอุบัติเหตุน่าสนใจเป็นเครื่องมือในการทำงานร่วมกันใน เบื้องต้น และเพื่อให้การขับเคลื่อนงานมีความคล่องตัว เป็นที่ยอมรับ จำเป็นต้องมีงบประมาณอุปกรณ์ องค์ความรู้ทั้งความรู้ด้านวิชาการและความรู้จากคนในชุมชน ระเบียบข้อกฎหมาย กลไกการทำงาน มาประกอบกันในการดำเนินงาน ทั้งนี้ในบางพื้นที่มีการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนกับกลุ่มเป้าหมายเฉพาะ เช่น การนำกลุ่มเยาวชนเข้ามามีบทบาทในการสำรวจและทำกิจกรรมร่วมด้วย

4. การเติมความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน แบ่งการเติมความรู้เป็น 2 ลักษณะ คือ 1) การเติม ความรู้ให้กับทีมคณะทำงาน ด้วยการเข้าร่วมอบรมโดยนักวิชาการวิชาชีพ เช่น หลักสูตรวิเคราะห์ ความเสี่ยงกับสิ่งแวดล้อม และ 2) การเติมความรู้ให้กับกลุ่มเป้าหมายเพื่อขยายผลการดำเนินงาน เช่น นักเรียนระดับมัธยมศึกษาและประถมศึกษาในชุมชน กลุ่มองค์กรต่างๆ เป็นต้น

5. ปฏิบัติการแก้ปัญหาาร่วมกันเป็นขั้นตอนที่สำคัญมาก สามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ขั้นตอนย่อย คือ

- สสำรวจข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลร่วมกัน มีการนำข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานต่างๆ ค้นให้กับหน่วยงานนั้นๆ และเชิญเข้ามาร่วมเป็นภาคีเครือข่ายเพื่อขับเคลื่อนงานร่วมกันต่อไป ในกรณีที่ชุมชนท้องถิ่นมีข้อมูลครบถ้วนสามารถนำมาวางแผนกำหนดแนวทางแก้ปัญหาได้เอง ชุมชนท้องถิ่นก็จะนำมาปฏิบัติการแก้ปัญหาร่วมกันต่อด้วยตนเอง
- อบรมขยายความรู้ฐานอุบัติเหตจวรจรให้เครือข่ายกลุ่มต่างๆ ในชุมชนได้รับรู้และมีความเข้าใจที่ตรงกัน
- สร้างธรรมนูญชุมชนร่วมกัน ชุมชนท้องถิ่นมีการนำงบประมาณนอกองค์กรมาใช้ในการหนุนเสริมการทำงาน เช่น กองทุนหมู่บ้าน ประชาคมหมู่บ้าน และผ้าป่าชุมชน เป็นต้น
- ติดตามประเมินผล ผ่านการประชุมประจำเดือน (ระดับหมู่บ้าน ระดับเครือข่ายตำบล) มีการนำข้อมูลสถานการณ์อุบัติเหตจวรจรมาวิเคราะห์ให้ชุมชนรับรู้อย่างสม่ำเสมอ

6. ถอดบทเรียนการทำงาน เป็นกระบวนการวิเคราะห์ข้อมูลร่วมกัน เพื่อสะท้อนปัญหา ความสำเร็จ นำไปสู่การหาแนวทางแก้ไขและปรับปรุงร่วมกันของชุมชนท้องถิ่น

(สามารถค้นข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ Website สอจร.<http://www.rswgsthai.com/>)

ปัจจัยที่ทำให้โครงการเกิดผลสำเร็จในการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนอันจะเป็นปัจจัยที่พึงพิจารณาในการขยายผลโครงการในอนาคตมีดังนี้

1. มีนโยบายภาครัฐที่เอื้อต่อการทำงาน (ระเบียบคำสั่ง)

2. ผู้นำในชุมชน และ ศปถ.อำเภอ มีความเข้มแข็ง หากพื้นที่ที่มีนายอำเภอให้ความสนใจเข้าร่วมรับรู้ ตัดสินใจ และสั่งการด้วยตนเอง จะทำให้การขับเคลื่อนงานมีความคล่องตัว เห็นผลการเปลี่ยนแปลงที่ชัดเจน

3. การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย ทั้งในระดับชุมชนและระดับหน่วยงาน โดยการมีบทบาทของ สหสาขาวิชาชีพ ตามศักยภาพบทบาทหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานมาเสริมการทำงานระหว่างกัน

4. การสร้าง Partnership ด้วยวิธีการคืนข้อมูลและดึงหน่วยงานหรือกลุ่มคนที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมกันจัดการปัญหานั้นๆ

5. ชุมชนตื่นรู้ จัดการปัญหาด้วยตนเอง ด้วยกระบวนการรับรู้ข้อมูลร่วมกันตั้งแต่ต้น เช่น สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุ การสำรวจจุดเสี่ยง และกระบวนการสรุปข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลร่วมกัน

6. กระบวนการติดตั้งความรู้ ปลุกจิตสำนึก วิธีการการแก้ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนให้กับชุมชน เยาวชน หน่วยงาน/องค์กร

ดังนั้น หากมุ่งหวังให้ “ชุมชนท้องถิ่นจัดการอุบัติเหตุจราจรด้วยตัวเอง” ได้ดียิ่งขึ้นนั้น จำเป็นต้องมีการหนุนเสริมพัฒนาต่อยอดจากศักยภาพที่ชุมชนท้องถิ่นมีอยู่ ซึ่งจากการถอดบทเรียน Best Practice ชุมชนท้องถิ่นครั้งนี้ เป็นการยืนยันว่าชุมชนท้องถิ่นมีศักยภาพและสามารถจัดการอุบัติเหตุจราจรได้ในหลากหลายรูปแบบ แต่การขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนของชุมชนท้องถิ่นให้เป็นระบบ ครอบคลุมทุกพื้นที่ มีประสิทธิภาพ จำเป็นต้องมีกลไกเหนือท้องถิ่นในระดับต่างๆ มาเชื่อมต่อสนับสนุน ช่วยคลี่คลายสิ่งที่ชุมชนท้องถิ่นติดขัดในการขับเคลื่อนงาน อาทิเช่น ข้อสั่งการที่ชี้ชัดเรื่องระเบียบอำนาจปฏิบัติการของท้องถิ่นที่ชัดเจนเพื่อให้มีความชัดเจนในบทบาท อำนาจหน้าที่สามารถปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง การเติมความรู้และทักษะเพื่อพัฒนาศักยภาพคนทำงานให้พร้อมรับมือได้เท่าทันกับสถานการณ์ใหม่ๆเสมอ ทั้งนี้ชุมชน

ท้องถิ่นเองก็ต้องพยายามใช้ศักยภาพที่มีเร่งสร้างการยอมรับและพัฒนาต่อยอดจากการทำงานที่เป็นอยู่ลงไปให้ถึงระดับหมู่บ้าน เพื่อใช้ความสัมพันธ์ที่ดีในบ้านและชุมชน ช่วยหล่อหลอม ปลุกจิตสำนึก เกิดเป็นวินัยการขับขี่จราจรฝังลึกในตัวบุคคล ดังคำพูดที่ว่า “วินัยเริ่มที่บ้าน” จนพัฒนาเป็นความตระหนักถึงปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุของสังคมโดยรวมแบบอัตโนมัติ จึงจะเป็นการป้องกันอุบัติเหตุจราจรแบบยั่งยืนตลอดไป

สรุปภาพรวมผลการดำเนินงาน สปถ.จังหวัด - สปถ.อำเภอ - สปถ.ท้องถิ่น
ที่แปลงจากแนวคิดทฤษฎีไปสู่การปฏิบัติ

แนวคิด/ทฤษฎี I (Individual) N (Node) N (Network)

สปถ.จังหวัด		สปถ.อำเภอ		สปถ.ท้องถิ่น	
วิธีการ	ความรู้/ เครื่องมือที่ใช้	วิธีการ	ความรู้/ เครื่องมือที่ใช้	วิธีการ	ความรู้/เครื่องมือที่ใช้
1.ค้นหาคนที่มีใจ/จิตอาสามาทำงาน 2.สานพลังคนทำงาน/เครือข่าย	1.การประชุมเวที สปถ.จังหวัด 2.การประชุมคณะอนุกรรมการทำงานแนวราบ 3.เวทีพูดคุยอย่างไม่เป็นทางการ (กินข้าวเล่าเรื่อง/สภากาแฟ) 4.ไลน์กลุ่ม	1.ค้นหาคนที่มีใจเชื่อมโยงงานทุกระดับ 2.สานพลังคนทำงาน/เครือข่าย	1.จัดประชุมเวทีสร้างความเข้าใจ สปถ.อำเภอ และการพัฒนา สปถ.ตำบล 2.การประสานงานแนวราบผ่านไลน์กลุ่มเฟซบุค และแนวคิด 3.เวทีพูดคุยอย่างไม่เป็นทางการ (กินข้าวเล่าเรื่อง/จิบน้ำชายามเช้า)	แสวงหาคนที่มีใจในการดำเนินงาน	1.พูดคุยอย่างไม่เป็นทางการ 2.ค้นหาคนที่มีใจในการขับเคลื่อนงาน

แนวคิด/ทฤษฎี Participation (กระบวนการมีส่วนร่วม)

สปล.จังหวัด		สปล.อำเภอ		สปล.ท้องถิ่น	
วิธีการ	ความรู้/เครื่องมือที่ใช้	วิธีการ	ความรู้/เครื่องมือที่ใช้	วิธีการ	ความรู้/เครื่องมือที่ใช้
สร้างกระบวนการมีส่วนร่วม คณะทำงานและภาคีที่เกี่ยวข้อง	1.5 ส. 5 ช. 2.การทำงานแนวราบและแนวดิ่ง 3.การอบรมวิทยากร กระบวนการ (พี่เลี้ยง)	1.การกำหนดเป้าหมายและแผนงานร่วม 2.การประชุมอย่างต่อเนื่อง (ทางการ/ไม่เป็นทางการ)	1.5ส. 5 ช. 2.การทำงานแนวราบและแนวดิ่ง 3.คำสั่งแต่งตั้งจาก ผวจ. 4.คำสั่ง/กำหนดบทบาทหน้าที่ระดับอำเภอ 5.กระบวนการมีส่วนร่วมในการ ทำงานกับชุมชน	1.เก็บรวบรวมข้อมูลสถานการณ์อุบัติเหตุ 2.จัดการจุดเสี่ยงในพื้นที่	1.ส. 5 ช.การทำงานแนวราบและแนวดิ่ง 2.จัดตั้งคณะทำงานในระดับท้องถิ่นจัดทำข้อมูลจุดเสี่ยงในพื้นที่

แนวคิด/ทฤษฎี Empowerment (การเสริมพลัง)

สภ.จังหวัด		สภ.อำเภอ		สภ.ท้องถิ่น	
วิธีการ	ความรู้/ เครื่องมือที่ใช้	วิธีการ	ความรู้/ เครื่องมือที่ใช้	วิธีการ	ความรู้/ เครื่องมือที่ใช้
-การจัดทำ ข้อมูลนำเสนอ เวที สภ. จังหวัด	1.ข้อมูล 3 ฐาน 2.MOU ร่วม ในการแก้ไข ปัญหา 3.วิเคราะห์ ข้อมูลโดยอาศัย ความรู้ทาง ระบาดวิทยา การสืบสวน สอบสวน RTI 4.ค้นข้อมูลใน ระดับอำเภอ	-การจัดทำ ข้อมูลนำ เสนอเวที สภ.อำเภอ	1.ข้อมูล 3 ฐาน 2.วิเคราะห์ ข้อมูลโดย อาศัยความรู้ ทางระบาดวิทยา การสืบสวน สอบสวน RTI 3.ค้นข้อมูลใน ระดับท้องถิ่น/ ชุมชน และนำ เสนอในระดับ จังหวัด	-การจัดทำ ข้อมูลนำ เสนอเวที สภ.ท้องถิ่น	1.ข้อมูล 3 ฐาน 2.วิเคราะห์ ข้อมูล จุดเสี่ยง วิธีการแก้ไข ปัญหา 3.ค้นข้อมูลให้ ชุมชนท้องถิ่น และนำเสนอใน ระดับอำเภอ/ จังหวัด
-ใช้ความรู้ใน การจัดการ อุบัติเหตุให้ ลดลง	1.ค้นหาสาเหตุ ของการเกิด อุบัติเหตุ 2.ต้นไม่ปัญหา สามเหลี่ยม ปัจจัยกำหนด ชั้นบันได ผลลัพธ์ 3.คู่มือด้าน ครอบครัว ร่วมชุมชน เพื่อความปลอดภัย 4.การถอดบท เรียนติดตาม ผลการทำงาน	1.อบรม หนุนเสริม กลไก สภ. ท้องถิ่น 2.ใช้ความ รู้ในการ จัดการ อุบัติเหตุให้ ลดลง	1.การวิเคราะห์ ข้อมูลโดยใช้ หลักการระบาด วิทยา, Had- don Matrix 2.วิศวกรรม จราจร 3.การสำรวจ และการแก้ไข จุดเสี่ยง 4.การใช้ ภูมิปัญญา ท้องถิ่นในการ จัดการจุดเสี่ยง ที่เป็นทางโค้ง 5.คู่มือการ สืบสวน สอบสวน 6.RTI TEAM	-เหมือน สภ.อำเภอ เพราะ สภ. อำเภอลง ทำงานกับ สภ.ท้องถิ่น	-เหมือน สภ. อำเภอ และ มีการใช้ ภูมิปัญญา ท้องถิ่นในการ จัดการจุดเสี่ยง ที่เป็นทางโค้ง

ปัจจัยเอื้อที่ทำให้กลไก สปถ.จังหวัด - สปถ.อำเภอ - สปถ.ท้องถิ่น ประสบความสำเร็จ

สปถ.จังหวัด	สปถ.อำเภอ	สปถ.ท้องถิ่น
1) มีนโยบายสั่งการลงมายังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้ง 5 เสาหลักอย่างชัดเจน 2) มีทีมและโครงสร้างการทำงาน 3) มีการประชุมอย่างต่อเนื่อง (ทางการ/ไม่เป็นทางการ) 4) จัดทำและนำเสนอข้อมูล 3 ฐานเข้าสู่เวที สปถ.จังหวัด เชื่อมโยงสู่ สปถ.อำเภอ และ สปถ.ท้องถิ่นและมีคำสั่งจังหวัดในการแก้ไขปัญหาจากผู้ว่าราชการจังหวัด	1) การมี Core team ที่ทำงานอย่างต่อเนื่องเพื่อเชื่อมโยงข้อมูลและนำเสนอข้อมูลสำคัญสู่ผู้บริหาร 2) การเชื่อมโยงข้อมูล/ภาคีที่เกี่ยวข้องในการกำหนดเป้าหมายร่วมและผลสำเร็จในการทำงานร่วมกัน (จุดจัดการ) 3) การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย ภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชน	1) มีทีม สปถ.ท้องถิ่นที่มีส่วนร่วมในการดำเนินงาน 2) มีการเก็บรวบรวมข้อมูล จุดเสี่ยง และสถานการณ์ ปัญหาที่เกิดขึ้นจริงในพื้นที่ร่วมกับทุกภาคส่วน 3) การเชื่อมโยงข้อมูลไปสู่ท้องถิ่นในการจัดการร่วมกันในพื้นที่ นำเสนอสู่ระดับอำเภอ และจังหวัดกรณีที่ต้องถิ่นจัดการไม่ได้

เงื่อนไขที่ทำให้กลไก สปถ.จังหวัด - สปถ.อำเภอ - สปถ.ท้องถิ่น ประสบความสำเร็จ

1) คนทำงานต้องมีความศรัทธาและมีความสุขจากการทำงาน Core team ต้องมีความเข้มแข็งช่วยเหลือกันและกันมีการสานพลังภาคีเครือข่ายคนทำงานที่มาจากหลายภาคส่วนเพื่อสร้างสรรค์นวัตกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากถนนร่วมกัน

2) ต้องสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมในการเรียนรู้การทำงานร่วมกันทุกระดับ คือ

- มีการร่วมคิด/วางแผน กำหนดจุดจัดการและตั้งเป้าหมายการทำงานร่วมกันในทุกระดับ
- มีการวางบทบาทหน้าที่และกลไกการขับเคลื่อนงานระหว่าง

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้ง 5 สาขาหลัก กับภาคีเครือข่ายอื่น แบบบูรณาการ

- คณะทำงานจะต้องร่วมเก็บ วิเคราะห์ สังเคราะห์ข้อมูลเพื่อใช้ประกอบการตัดสินใจร่วมกัน รวมถึงการขงข้อมูล 3 ฐาน และค้นหาจุดจัดการที่มีความเสี่ยงสูง หากลงมือทำแล้วจะให้ผลตอบแทนที่คุ้มค่า
- สหสาขาวิชาชีพร่วมกันลงมือทำงานทั้งในแนวราบและแนวตั้ง
- ร่วมติดตามผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องตามเป้าหมายที่กำหนดไว้และสรุปบทเรียนการทำงานเป็นระยะๆ เพื่อปรับการทำงานให้สอดคล้องกับบริบทพื้นที่
- ร่วมรับผลประโยชน์ที่ได้จากการลงมือทำร่วมกัน คือ ความสามารถในการลดสถิติการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนจากศูนย์ถนนฯ ทั้ง 3 ระดับ

3) ต้องเสริมพลังคนทำงาน (empowerment) ทั้งในระดับบุคคล กลุ่มคน และเครือข่าย ผ่านการดำเนินงาน ดังนี้

- เก็บรวบรวมและจัดทำข้อมูลการเสียชีวิต การบาดเจ็บ (ข้อมูล 3 ฐาน) รวมถึงข้อมูลเชิงคุณภาพอย่างเรื่องเล่าที่มีพลัง ใช้เสนอต่อผู้บริหาร ผู้ปฏิบัติงาน แกนนำชุมชน และภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ให้เกิดความตระหนัก ส่งเสริม/เอื้อให้เกิดการขับเคลื่อนงานอย่างมีส่วนร่วมในทุกระดับ
- การพัฒนาศักยภาพคนทำงานทั้งระดับบุคคล กลุ่มคน และเครือข่าย โดยการเติมความรู้/เครื่องมือที่เกี่ยวข้อง เช่น การอบรมวิทยากรกระบวนการ ต้นไม้ปัญหามันไคโมลล์ เป็นต้นเพื่อสร้างความมั่นใจจากการเรียนรู้และนำความรู้ไปใช้ในการลงมือทำสรุปบทเรียน จนพัฒนาตนเองไปสู่การทำงานที่มีประสิทธิภาพ

และช่วยสร้างความตระหนักเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนให้กับทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

- ต้องมีพี่เลี้ยงช่วยโค้ชพี่เลี้ยงจังหวัดในการทำงานเป็นระยะๆ เพื่อสร้างความมั่นใจในกระบวนการเรียนรู้ผ่านการลงมือทำ เต็มเต็มทักษะ/เทคนิคที่จำเป็นกับการทำงานของผู้ปฏิบัติงาน และนำไปประยุกต์ใช้ในการทำงาน

4) การจัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกันทั้งพี่เลี้ยง ภาศิเครือข่ายผู้บริหาร สอจร. โดยการประชุมเมื่อเริ่มต้นดำเนินงาน การถอดบทเรียนระหว่างการทำงานและเมื่อการทำงานเสร็จสิ้น เพื่อแลกเปลี่ยนประสบการณ์และบทเรียนร่วมกัน ช่วยยกระดับความรู้จากการทำงานและเติมเต็มกำลังใจให้คำชมเชย/มอบเกียรติบัตรเป็นการสร้างแรงจูงใจให้กับคนทำงานร่วมด้วย

5) การบูรณาการการทำงาน ทั้งเรื่องการนำข้อมูลไปสู่การใช้งาน การประสานภาคีเครือข่ายเพื่อนำจุดแข็งมาใช้ในการขับเคลื่อนงานแต่ละด้าน วัฒนธรรมการทำงานของแต่ละองค์กร และงบประมาณสนับสนุนจากแหล่งทุนต่างๆ ได้แก่ สสส. กองทุนเลขสวย เสือก็ักเทวดานางฟ้าจากภาคเอกชนในพื้นที่ เป็นต้น

ข้อเสนอต่อกลไก สปถ.จังหวัด - สปถ.อำเภอ - สปถ.ท้องถิ่น

1) พัฒนาระบบข้อมูล ให้ทุกหน่วยงาน/ภาคีเข้าถึงได้ และสื่อสารข้อมูลอย่างมีพลังเพื่อการจัดการอุบัติเหตุร่วมกันต่อเนื่องตลอดทั้งปี

2) ค้นหาภาคีเครือข่ายในพื้นที่เพิ่มเติมจาก 5E เพื่อสานเครือข่ายและเสริมพลังการจัดการอุบัติเหตุแนวราบร่วมกับแนวคิด

3) ต้องมีกระบวนการทำงานอย่างมีส่วนร่วม กำหนดยุทธศาสตร์/แผนงานร่วมกัน และมุ่งเน้นจุดจัดการที่ สปถ.อำเภอ และ สปถ.ท้องถิ่นให้เกิดรูปธรรมในพื้นที่

4) ควรมีหน่วยงานหลักเฉพาะที่เชื่อมโยงกลไกการทำงานระดับจังหวัด-อำเภอ-ท้องถิ่นให้มีประสิทธิภาพ

โดยภาพรวมผลจากการขับเคลื่อนกลไก สปถ.จังหวัด - สปถ.อำเภอ - สปถ.ท้องถิ่นของ สอจร. ที่ผ่านมา ช่วยสร้างคุณูปการทั้งด้านองค์ความรู้ ประสิทธิภาพ และบทเรียนที่ดีครอบคลุมทุกภูมิภาคของประเทศไทย ทำให้เกิดรูปแบบและกลไกการทำงานที่สอดคล้องกับข้อมูลสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุและบริบทของแต่ละพื้นที่ ท่ามกลางกระแสการเปลี่ยนแปลงที่เข้ามาในชุมชนอย่างรวดเร็ว จะทำอย่างไรให้เกิดการขยายผลการดำเนินงานสร้างกลไกทั้ง 3 ระดับที่มีคุณภาพ ภายในระยะเวลาที่สั้น กระบวนการทำงาน กระชับ นำไปสู่การแก้ไขปัญหาได้ตรงจุด และท้าทายการวางแผนงานของคณะทำงานและภาคีเครือข่ายที่มีการทำงานสานพลังกันอย่างเข้มแข็งในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ผ่านกระบวนการสร้างการทำงานอย่างมีความสุข การทำงานอย่างมีส่วนร่วม 5 ส. 5ช. และอาศัยการใช้ความรู้หลักและความรู้ที่เกี่ยวข้องกับการเสริมศักยภาพคนทำงาน ตลอดจนการเติมความรู้ด้านทักษะ/เทคนิค/เครื่องมือที่จำเป็นกับการทำงานแบบ Active learning ในศตวรรษที่ 21 โดยใช้เทคโนโลยีในการสื่อสารควบคู่กันไป (สามารถค้นข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ Website สอจร.<http://www.rswgsthai.com/>)

ส่วนที่ 2

การขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนเชิงประเด็น ประกอบด้วย ประเด็นมาตรการองค์กร ประเด็นการใช้เทคโนโลยี ช่วยในการบังคับใช้กฎหมาย และการสร้างจิตสำนึก ความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษา

ในส่วนที่ 2 จะเป็นส่วนที่พูดถึงโครงการเชิงประเด็นที่เกี่ยวข้องสัมพันธ์กับโครงสร้างกลไกการขับเคลื่อนงานศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ และระดับท้องถิ่น ซึ่งในการทำงานในพื้นที่บางโครงการมีการนำประเด็นเป็นตัวนำในการลงไปหนุนเสริมให้เกิดการก่อตัวของเครือข่ายคณะทำงานจนเกิดเป็นกลไก ศปถ. ในขณะที่บางพื้นที่กลไกของ ศปถ.ทำหน้าที่ในการกำหนดประเด็นการทำงานตามสถานการณ์และบริบทของพื้นที่ ซึ่งในที่นี่เป็นการหยิบยก 3 ประเด็นหลักในการทำงานโครงการที่เป็นกุญแจสำคัญในการสร้างความปลอดภัยทางถนน ซึ่งประกอบด้วย 1.ประเด็นมาตรการองค์กร 2.ประเด็นการใช้เทคโนโลยีช่วยในการบังคับใช้กฎหมาย และ 3.การสร้างจิตสำนึกความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษา โดยมีรายละเอียดของแต่ละประเด็น ดังนี้

ประเด็นที่ 1. มาตรการองค์กรในสถานประกอบการ

สถานการณ์ความเสี่ยง	แนวคิด แรงจูงใจ
1) ความสูญเสียเกิดขึ้นจากพนักงานในองค์กร 2) เกิดความสูญเสียที่ส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์จังหวัด	1) เรียนรู้จากสถานการณ์อุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ซึ่งมีการสอบสวนหาสาเหตุเชิงลึก นำมากำหนดมาตรการเฉพาะเจาะจงกับสาเหตุปัญหาที่พบ

สถานการณ์ความเสี่ยง	แนวคิด แรงจูงใจ
3) ภาพจังหวัด ต่างคนต่างทำ ทำให้ไม่เกิดความยั่งยืน 4) ขาดแรงจูงใจ ไม่มีความต่อเนื่อง ไม่มีแกนนำ ตัวหลัก คนทำงาน 5) เจ้าหน้าที่ในองค์กรยังไม่ปฏิบัติตาม 6) เจ้าหน้าที่ในหน่วยงานเกิดอุบัติเหตุ 7) ภาคเอกชน ต่อยอดจากทุนเดิมISO	2) การมีส่วนร่วม 3) การสื่อสารอย่างสร้างสรรค์ 4) มีแบบอย่าง 5) คิดนอกกรอบ 6) ตั้งเป้าไว้ 7) เน้นเครือข่าย

กิจกรรม/กระบวนการ

1. การพัฒนาองค์ความรู้และการจัดการความรู้โดยศึกษาสถานการณ์ปัญหา บริบทในพื้นที่ของหน่วยงานองค์กรตนเอง เพื่อใช้กำหนด policy resources และสำรวจความต้องการ ชุมความรู้ที่ส่งเสริมให้เกิดการจัดการปัญหาในองค์กร

2. การพัฒนาระบบข้อมูลโดย 1) จัดทำเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล สถิติ การค้นหาปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญของหน่วยงานองค์กร 2) พัฒนาระบบข้อมูลและการจัดการข้อมูลภายในองค์กรเพื่อใช้วางแผน กำหนด policy and business plan กำหนดกิจกรรม กำกับติดตามเพื่อแก้ไขปัญหาระหว่างการดำเนินงาน และประเมินผลการดำเนินงานและ 3) จัดทำฐานข้อมูลผู้กระทำผิดซ้ำและฐานข้อมูลคนทำดี เพื่อกำหนดบทลงโทษและรับรางวัลประจำเดือน

3. การสร้างภาคีเครือข่ายโดยการสร้างความร่วมมือและภาพอนาคตร่วมกัน (Road map) ระหว่างหน่วยงานในพื้นที่ ผ่านการลงนามบันทึกข้อตกลงร่วมกัน (MOU) กำหนดให้มีเวทีประชุมระหว่างหน่วยงานอย่างสม่ำเสมอ เพื่อสร้างความสัมพันธ์ตามโครงสร้าง และจัดเวทีกินข้าวเล่าเรื่องโดยใช้ความ

สัมพันธ์ส่วนบุคคล ซึ่งทั้งสองเวทีอาศัยข้อมูลที่ได้จากการสำรวจ+ การคืนข้อมูล
รวมไปถึงการจัดกิจกรรมที่น่าสนใจและสร้างการมีส่วนร่วมในช่วงเทศกาลและ
event สำคัญ เช่น วันเหยื่อโลก ตัวอย่างกิจกรรมที่องค์กรดำเนินการ ได้แก่
การอบรมขับขี่ปลอดภัยโดยเชิญบุคลากรจากหน่วยงานผู้เชี่ยวชาญมาให้ความรู้
ทั้งทฤษฎีและปฏิบัติ พร้อมจัดให้มีการสอบใบขับขี่โดยเจ้าหน้าที่ขนส่ง จัดให้มี
รางวัลประจำเดือนขององค์กรชุมชนหมู่บ้านที่มีผู้สวมหมวกนิรภัย 100% และ
มอบรางวัลให้แก่ชุมชนที่แจ้งเบาะแสแก่คณะทำงานว่ามีสมาชิกหมู่บ้านที่ไม่
สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่จัดหาเทคโนโลยี กล้อง CCTV และ application
ต่างๆ เช่น line, FB เพื่อใช้สื่อสารกระตุ้นการมีส่วนร่วมและเพื่อช่วยควบคุม
พฤติกรรมเสี่ยงและบังคับใช้กฎองค์กรโดยผู้บริหาร หัวหน้าส่วนทุกช่วงชั้น
เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย รวมถึงสมาชิก อสม. ในชุมชนใกล้เคียง วินรถ
จักรยานยนต์ ที่เข้าร่วมโครงการช่วยเป็นหูเป็นตาสอดส่องพฤติกรรมพนักงาน
(จัดส่งหน่วยงาน)

4. การพัฒนาศักยภาพผู้นำและภาคีเครือข่ายโดย 1)แต่งตั้งคณะ
ทำงานตามโครงสร้าง กำหนดบทบาทมอบหมายหน้าที่ให้ชัดเจนเป็นลายลักษณ์
อักษรเพื่อสร้างความรับผิดชอบ (accountability) 2)พัฒนาทักษะการเป็นผู้นำ
(Leadership skill) ให้กับผู้นำทุกช่วงชั้นที่ได้รับมอบหมายหน้าที่โดยผู้บริหาร
ต้องสร้างความเป็นน้ำหนึ่งใจเดียวให้เกิดขึ้น ซึ่งต้องใช้ความจริงใจ ความใกล้ชิด
ซื่อเพื่ออุดช่องว่างระหว่างผู้บริหารและผูปฏิบัติ ซึ่งอาจจะต้องใช้ระยะเวลา
ตัวอย่างจากบริษัท ชัวร์เท็กซ์ จำกัด จังหวัดสุราษฎร์ธานี 3)การกำกับติดตาม
ของผู้นำ สร้างสิ่งแวดล้อมให้เอื้อต่อการทำดี และจัดพื้นที่ให้เกิดการสะท้อน
ข้อมูล (Feedback loop) ที่สั้น กระชับและเป็นกลาง

5. การสร้างองค์ความรู้ จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีถอดบทเรียนการ
ดำเนินงานเมื่อสิ้นสุดโครงการและทบทวนปัญหา อุปสรรค ปัจจัยที่ก่อให้เกิด
ความสำเร็จ และสิ่งที่จะปรับให้ดีขึ้นในอนาคต

กิจกรรมเด่นที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลง

- 1) CSR องค์กร - ลงพื้นที่ร่วมกับเทศบาลเพื่อร่วมเวทีประชาคมหมู่บ้านเดือนละครั้ง ให้ความรู้แก่ชุมชน เช่น วิธีการดับเพลิง วิธีการขับขี่ปลอดภัยฯลฯ มีเบี้ยรางวัลและค่าอาหารให้เจ้าหน้าที่/subcontract เพื่อสร้างแรงจูงใจทำให้ชุมชนมององค์กรเป็นที่พึ่งพาและมีบทบาทเป็นผู้ประสานกับภาครัฐ เกิดประโยชน์กับการทำงานภายในองค์กรด้วยกำหนดให้มีการตรวจสอบเอกสารแบบฟอร์มสำรวจผู้กระทำผิดอย่างจริงจังเป็นประจำทุกสัปดาห์ และสุ่มเช็ครายงานว่าเท็จหรือไม่โดยตรวจสอบจากกล้อง CCTV และหากพบจะมีการทำรายงานต่อผู้บังคับบัญชา
- 2) การจัดสถานที่ให้เอื้อต่อผู้ทำดี ได้สิทธิพิเศษ เช่น ได้จอดรถในที่ใกล้อาคาร
- 3) กำหนดให้เรื่องความปลอดภัยเป็นตัวชี้วัด (25% หรือ 1/4) หากดำเนินการไม่ถึงเป้าที่ตั้งไว้จะมีผลต่อการพิจารณาโบนัสปลายปี รวมไปถึงการสร้างวินัยให้กับพนักงานเป็นเหตุเป็นตาช่วยหาความเสี่ยง หรือ near miss/unsafe
- 4) สร้างการมีส่วนร่วมในทุกระดับ โดยให้ผู้บริหารและพนักงานทุกระดับเข้ามามีส่วนร่วมในการวางแผนและลงมือทำ อยู่เคียงข้างกันในทุกกิจกรรม “นายไม่ทิ้ง เพื่อนไม่ทิ้ง” และผู้บริหารควรมีกิจกรรมที่สร้าง “Leadership skill” + Accountability ให้กับพนักงาน (สิ่งที่จะมาหนุนเสริม leadership skill คือ ผู้บริหารเห็นความสำคัญ โดยจะมอบหมายงานสำคัญ ให้คนสำคัญ) และต้องมีงบประมาณสนับสนุนกิจกรรมความปลอดภัยอย่างต่อเนื่องเพื่อคงไว้ซึ่งมาตรฐานของความปลอดภัย

- 5) การอบรมให้ความรู้เพื่อยกระดับความเข้าใจต่อเรื่องความปลอดภัยของพนักงานที่ใช้เทคนิคการสื่อสาร ช่องทางที่เข้าถึงง่าย รับรู้ได้ง่าย ปฏิบัติได้ง่าย สร้างพื้นที่ feed back loop ให้สั้น เน้นให้มีการรายงานและคืนข้อมูลระหว่างหัวหน้าและลูกน้องที่รวดเร็วเช่น walk through survey เพื่อสร้างความใกล้ชิดกับพนักงานและควรสร้างให้เกิดความสมารถในการทำงานให้แก่พนักงาน
- 6) มีการทำงานอย่างเป็นระบบ (systematic approach)
- 7) การกำหนดบทลงโทษกับพนักงานที่ไม่ปฏิบัติตามโดยการให้รางวัลที่สร้างความตกลงขบขันในวงกว้าง ถือเป็นมาตรการในเชิง negative ไม่ควรทำเป็นระยะเวลานาน เพราะจะเป็นการทำให้พนักงานมองเรื่องนี้เป็นเรื่องตกลงขบขันและไม่จริงจังต่อการแก้ไข ปัญหา

สิ่งที่ต้องปรับปรุง

- 1) ผู้บริหารตั้งแต่ระดับประเทศลงมาต้องให้ความสำคัญ กำหนดเป็นตัวชี้วัด และมอบนโยบายเพื่อให้เจ้าหน้าที่ทุกระดับให้มีอำนาจบังคับใช้กฎโดยไม่มีการร้องขอ (ใช้เส้นสาย)
- 2) ปรับปรุงเอกสาร วิธีการและขั้นตอนการดำเนินงานมาตรการองค์กร และเพิ่มเวทีการพัฒนาศักยภาพคนทำงานโดยเวทีอาจจะจัดแยกตามความรู้ในการขับเคลื่อนเฉพาะเพื่อง่ายต่อการลอกเลียนแบบ เช่น การขับเคลื่อนในสถานประกอบการขนาดใหญ่ สถานประกอบการที่ขนส่งวัตถุอันตราย สถานประกอบการที่เป็นสถานศึกษาหรือศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ฯลฯ
- 3) นโยบายจากส่วนกลางควรเน้นให้มีการต่อยอดองค์กรเดิมที่เคยดำเนินการ ควบคู่ไปกับการค้นหาองค์กรใหม่

- 4) ควรคัดเลือกองค์กรที่มีสาขาอยู่ในหลายพื้นที่เข้าร่วมโครงการ เพื่อให้เกิดความครอบคลุมในพื้นที่
- 5) ควรจัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ระหว่างโครงการเดิม กับโครงการใหม่ เพื่อจะได้เรียนรู้กระบวนการทำงานว่ากระบวนการที่สำเร็จทำแบบไหน และโครงการที่ทำสำเร็จแล้วจะได้รับการพัฒนาศักยภาพให้เพิ่มขึ้น
- 6) การ maintain องค์กรที่ทำไว้ดีแล้วให้ต่อเนื่อง เช่น รางวัล เป็นพี่เลี้ยงให้องค์กรเข้าร่วมใหม่
- 7) เพิ่มความท้าทาย โดยยกระดับตัวชี้วัดขององค์กรเดิมเพื่อให้เกิดความยั่งยืน

พลังและแรงบันดาลใจให้ลุกขึ้นมาขับเคลื่อนงานมาตรการองค์กร

- 1) ตระหนักถึงหน้าที่ความรับผิดชอบ (Accountability) ในงานความปลอดภัย
 - จป.วิชาชีพ “เป็นคนในสายอาชีพนี้และถูกปลูกฝังเรื่องความปลอดภัยมาตั้งแต่เรียนเกิดจิตสำนึกส่วนบุคคล ส่งผลให้คนรอบข้างคิดไปกับเรา เกิดเป็นความท้าทายที่ต้องทำให้ได้”
 - ฝ่ายบุคคล “การทำงานต้องทำแบบสนุกไปกับงานและมี passion เมื่อได้รับงานทุกเคสจากผู้บริหารจะถือเป็นความรับผิดชอบ ต้องทำให้สำเร็จ และต้องดี และประสงค์ให้พนักงานได้รับรางวัลมากกว่าลงโทษ”
 - พยาบาลห้องฉุกเฉิน “สายเลือด ER (Emergency Room) ตั้งแต่วันแรกที่เริ่มทำงาน สลัดไม่ออก และมองว่าเรื่องอุบัติเหตุกับ ER (Emergency Room) เป็นของคู่กัน”

- 2) ต้องมีเครือข่าย และเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ที่จะกระตุ้นเสริมพลังผ่านบทเรียนการทำงานจากองค์กรหรือพื้นที่อื่น เพื่อประยุกต์ใช้กับพื้นที่ตนเอง

(สามารถค้นข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ Website สอจร.<http://www.rswgsthai.com/>)

ประเด็นที่ 2 การนำเทคโนโลยีมาช่วยในการบังคับใช้กฎหมายในงานความปลอดภัยทางถนน

แรกรู้จัก “ฐานคิด” ของคนทำงาน “กฎหมาย”

หากเราไปบอกคนใช้รถใช้ถนนว่า เจ้าหน้าที่ที่บังคับใช้กฎหมาย เขาหวังดีกับคุณ จะมีคนจำนวนกี่คนที่เชื่อในคำพูดนี้ หากแต่หนึ่ง คือ ความเป็นจริง ที่เราสามารถสัมผัสได้จากตัวแทนคณะทำงาน กลุ่มคนที่คลุกคลีอยู่กับการบังคับใช้กฎหมาย เพราะสักๆ แล้วฐานคิดที่สำคัญของคนกลุ่มนี้นั้นต้องการใช้ “กฎหมายเป็นเครื่องมือในการควบคุมและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน” หากใช้การสร้างรายได้เข้าสู่ตนเอง ซึ่งสำคัญไปกว่านั้น กลุ่มเจ้าหน้าที่ที่บังคับใช้กฎหมายนี้ มีเป้าหมายที่อยากจะ “สร้างให้เกิดกระบวนการมีส่วนร่วมที่คนทุกคนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด” ได้มาขับเคลื่อนงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนร่วมกันขึ้น มากกว่าที่เขาจะเป็นเพียงคนดำเนินงานตามภารกิจของหน่วยงาน ด้วยความเชื่อที่ว่า การบังคับใช้กฎหมายเป็นเพียงการควบคุมและป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุในบางช่วงเวลาเท่านั้น หากแต่การตระหนักรู้และพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนเองมีความสำคัญอย่างมาก ควบคู่ไปกับสภาพรถที่ต้องมีความพร้อมด้วยเหตุนี้หากสามารถสร้างการมีส่วนร่วมกับทุกฝ่ายได้ จนนำไปสู่การสร้าง ความตระหนักรู้ให้คนหันมาสนใจการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย กฎหมาย ก็จะเป็นเพียงตัวช่วยให้คนทั่วไปได้รู้ว่าควรปฏิบัติตัวเช่นใด ที่จะอยู่ในระเบียบร่วมกัน โดยที่ผู้ใช้รถใช้ถนน สามารถควบคุมพฤติกรรมการขับขี่ของตนเองได้ โดยที่ไม่ต้องให้ใครมาบังคับ

จุดเริ่มต้นของการดำเนินงาน

จุดเริ่มต้นของการใช้เทคโนโลยีมาช่วยในการบังคับใช้กฎหมาย คือ การที่อยากเห็นผู้ใช้รถใช้ถนนมีความปลอดภัยจากการเกิดอุบัติเหตุ ด้วยสถานการณ์และสถิติการเกิดอุบัติเหตุของแต่ละพื้นที่นั้นนับวันจะทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น ถึงแม้จะมีมาตรการป้องกันและแก้ไขอย่างต่อเนื่อง เช่น ดังกรณีรถโดยสารสาธารณะและรถนักเรียนของจังหวัดเชียงราย และจังหวัดพะเยา ที่มีการเกิดอุบัติเหตุจนมาซึ่งการเสียชีวิตให้เห็นอยู่บ่อยครั้ง ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากความไม่พร้อมของรถโดยสารและพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ประมาท หรือสถานการณ์ของจังหวัดขอนแก่นที่มีการขับเคลื่อนกิจกรรมงานความปลอดภัยทางถนนมาอย่างต่อเนื่อง จนทำให้จำนวนสถิติการเกิดอุบัติเหตุลดลงอย่างมาก หากแต่ก็ยังคงมีผู้ใช้รถใช้ถนนบางส่วนที่ยังมีพฤติกรรม การขับขี่ที่ขาดความตระหนักและรับผิดชอบต่อส่วนรวม โดยเฉพาะจังหวัดขอนแก่นเองยังมีถนนมิตรภาพตัดผ่านและมีปริมาณรถหนาแน่น ทำให้ยังคงมีการเกิดอุบัติเหตุ จึงจำเป็นต้องมีการควบคุมและป้องกันตลอด 24 ชั่วโมง ซึ่งการนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการบังคับใช้กฎหมายจึงจำเป็นอย่างยิ่ง หากแต่การทำความเข้าใจกับผู้นำท้องถื่นและผู้ใช้รถใช้ถนนก็ยังคงเป็นเรื่องสำคัญที่ทำให้ต้องลุกขึ้นมาพัฒนาและต่อยอดการทำงานให้ดียิ่งขึ้น ในขณะเดียวกันจังหวัดร้อยเอ็ด เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องเผชิญกับสถานการณ์ที่มักถูกกดดันจากผู้ประสบเหตุหรือญาติของผู้ประสบเหตุ ให้ตัดสินใจในจุดเกิดเหตุทันทีว่าใครผิดใครถูก ทั้งที่ในความเป็นจริงแล้วการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งจำเป็นต้องมีการวิเคราะห์และสอบสวนสาเหตุเชิงลึก โดยต้องอาศัยผู้เชี่ยวชาญในแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้มาร่วมในการตัดสินใจร่วมกันแบบมีส่วนร่วม ดังนั้นการดึงภาคีเครือข่ายทุกหน่วยงานให้เข้าร่วมเป็นทีมวิเคราะห์การสอบสวนอุบัติเหตุ จึงจำเป็นอย่างยิ่ง เพื่อที่จะสร้างความเข้าใจให้ผู้ที่ใช้รถใช้ถนนเข้าใจกับสิ่งที่เกิดขึ้น

และไม่โทษว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจนั้นบังคับใช้กฎหมายที่เอื้อให้กับฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง

การบังคับใช้กฎหมายต้องรู้มากกว่ากฎหมาย “ทุกความรู้เชื่อมโยงกัน”

ภายใต้การดำเนินงานของกลุ่มบังคับใช้กฎหมายทั้ง 4 โครงการ นอกจากพระราชบัญญัติการจราจรทางบก / พระราชบัญญัติกรมการขนส่งทางบก / พรบ.คุ้มครองผู้บริโภค / สัญญาจัดซื้อจัดจ้าง และเทศบัญญัติของท้องถิ่น ซึ่งเป็นความรู้ที่สำคัญในการดำเนินงานของโครงการและเป็นความรู้ตามหน้าที่และการกิจแล้วนั้น ความรู้อื่นๆ ที่นำมาใช้จัดกระบวนการก็เป็นสิ่งสำคัญอย่างมากที่จะทำให้การดำเนินโครงการนั้นประสบความสำเร็จ โดยความรู้ที่เข้ามาเสริมกระบวนการให้ดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพประกอบด้วย 5 ความรู้หลัก

นอกจากการรู้เรื่องระเบียบและข้อกฎหมายยังคงเป็นความรู้หลักเบื้องต้นที่ผู้ที่ขับเคลื่อนงานที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจำเป็นต้องรู้ แต่ในขณะเดียวกัน ความรู้อื่นที่เข้ามาเสริมก็มีความสำคัญไม่แพ้กันอันจะทำให้โครงการประสบความสำเร็จ ดังนี้

1) ความรู้เรื่องกระบวนการมีส่วนร่วมและการเสริมพลังคน

ทำงาน ความรู้ในประเด็นนี้ถือได้ว่าเป็นหัวใจของทุกโครงการ เนื่องจากว่าการบังคับใช้กฎหมาย หากใช้เพียงอำนาจแต่ไม่สร้าง ความเข้าใจและการรับรู้ให้กับคนในพื้นที่ แรงปะทะหรือแรงต้าน ย่อมเกิดขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ดังเช่นในโครงการวิเคราะห์การ สอบสวนอุบัติเหตุแบบมีส่วนร่วม เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนฯ การ ลงไปสร้างการมีส่วนร่วมกับหน่วยงานและคนในพื้นที่กลายมาเป็น สิ่งสำคัญที่ทำให้สามารถลดแรงปะทะ และเกิดความเข้าใจร่วมกัน ของคนทุกฝ่ายที่ทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถบังคับใช้กฎหมายได้ อย่างเต็มที่โดยไม่ถูกกดดันจากคนรอบข้าง หรือดังเช่น โครงการ

การประเมินประสิทธิภาพเทคโนโลยีกล้องบังคับใช้กฎหมายจราจรฯ ที่ฟังดูชื่อโครงการแล้วไม่น่าจะเกี่ยวข้องกับผู้คนมากนัก หากแต่ไม่เป็นเช่นนั้น การที่จะประชาสัมพันธ์ให้คนในพื้นที่รับรู้และยอมรับกับการบังคับใช้กฎหมายเป็นสิ่งจำเป็นอย่างมาก อีกทั้งการจะทำให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่เห็นคุณค่าและลุกขึ้นมาดูแลกล้องแต่ละตัวจนนำเข้าสู่เทศบัญญัติท้องถิ่น การมีส่วนร่วมให้เขาเข้ามาร่วมคิด ร่วมวางแผน ลงมือทำร่วมติดตามและร่วมรับผลนั้นจึงมีความสำคัญอย่างมาก ซึ่งนอกจากจะได้ความร่วมมือแล้วยังจะนำไปสู่การเกิดพลังของคนทำงานร่วมกัน ซึ่งความรู้ในเรื่องการมีส่วนร่วมและการเสริมพลังจึงมีความจำเป็นอย่างมากต่อการดำเนินงานของทั้ง 4 โครงการ

2) ยุทธศาสตร์มั่งกร 5 หัว และหลักคิด 5 ส 5 ข เป็นอีกหนึ่งความรู้ที่ทีมทำงานในแต่ละโครงการไม่สามารถขาดได้ นอกจากจะใช้เป็นกรอบคิดในการกำหนดทิศทางการทำงานแล้วนั้น ยังเป็นเทคนิคและเครื่องมือที่สำคัญที่ทำให้การทำงานเห็นรูปธรรมและถูกผลักดันให้เกิดการขับเคลื่อนการทำงานกระจายไปในหลายพื้นที่ ดังเช่นในจังหวัดพะเยาที่การทำสัญญาจัดจ้างรถโดยสารสาธารณะถูกขยายผลจากพื้นที่หนึ่งไปอีกพื้นที่หนึ่งโดยใช้เครื่องมือ 5 ส 5 ข เข้ามาเสริมและยกระดับการทำงานในวงกว้างมากขึ้น

3) ความรู้ในเรื่องการจัดระบบข้อมูลและการใช้ประโยชน์จากข้อมูล เรื่องนี้เป็นความรู้ที่สำคัญอย่างมากของทั้ง 4 โครงการ จุดเริ่มต้นการดำเนินงานของทั้ง 4 โครงการนั้นมาจากการที่ทุกโครงการได้ศึกษาสถานการณ์ของปัญหาที่เกิดขึ้น มีการนำข้อมูลที่พบ

มาพูดคุยและวิเคราะห์ร่วมกันจนเกิดเป็นแนวทางการดำเนินงานที่มีการนำข้อมูลจากการพูดคุยมาเป็นกรอบในการขับเคลื่อนโครงการและนำเสนอให้กับหน่วยงานที่รับผิดชอบในแต่ละระดับ ในขณะเดียวกันในระหว่างการทำโครงการ การออกแบบการจัดเก็บข้อมูล การนำข้อมูลมาวิเคราะห์ ตลอดจนการออกแบบแนวทางหรือกิจกรรมในการดำเนินงาน ข้อมูลถือมีความสำคัญอย่างมาก ดังนั้นการจัดระบบและการใช้ประโยชน์จากข้อมูลที่มาจากการดำเนินกิจกรรมในพื้นที่นั้นจึงมีส่วนสำคัญที่ทำให้การดำเนินโครงการของแต่ละพื้นที่ประสบความสำเร็จ เช่น การเก็บข้อมูลสภาพรถและพฤติกรรมการขับขี่ของพนักงานขับรถรับส่งนักเรียนในจังหวัดเชียงราย ที่เก็บข้อมูลและนำข้อมูลมาวิเคราะห์กันอย่างต่อเนื่องอันทำให้ได้ชุดข้อมูลที่สามารถนำมาตัดสินใจและออกแบบการจัดกิจกรรมร่วมกันของกลุ่มผู้ขับรถรับส่งนักเรียน

- 4) **ความรู้หลัก I-N-N หรือ โครงสร้างแห่งความสุข** ถึงแม้ว่าการดำเนินงานของกลุ่มบังคับใช้กฎหมายทั้ง 4 โครงการจะเน้นไปที่การบังคับใช้กฎหมาย หากแต่เครือข่ายการทำงานก็มีส่วนสำคัญอย่างมากที่ทำให้โครงการนั้นประสบความสำเร็จ ดังนั้นหลักของโครงสร้างความสุขจึงเป็นหลักคิดสำคัญของทีมคณะทำงาน โดยทุกคนเชื่อมั่นในศักยภาพของตนเองและเพื่อนร่วมทีมว่าสามารถดำเนินงานโครงการจนสามารถนำไปสู่การป้องกันหรือแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้ จากคนกลุ่มเล็กๆ ขยายเครือข่ายออกไปจนมีภาคีต่างๆ เป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะโครงการเสริมสร้างความเข้มแข็งภาคีเครือข่ายเฝ้าระวังและพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะฯ ที่เชื่อม

โยงภาคีคนทำงานและผู้เชี่ยวชาญจากหลากหลายสาขาวิชาจนทำให้เกิดเครือข่ายที่มีมากกว่า 30 หน่วยงาน/องค์กร เข้ามา ร่วมดำเนินการนับตั้งแต่เริ่มโครงการ เกิดเป็นพลังที่เข้มแข็งที่ ขยายตัวจนวาระเรื่องรถโดยสารสาธารณะกลายมาเป็นประเด็น สำคัญที่ต้องขับเคลื่อนอย่างจริงจังของคนจังหวัดพะเยา

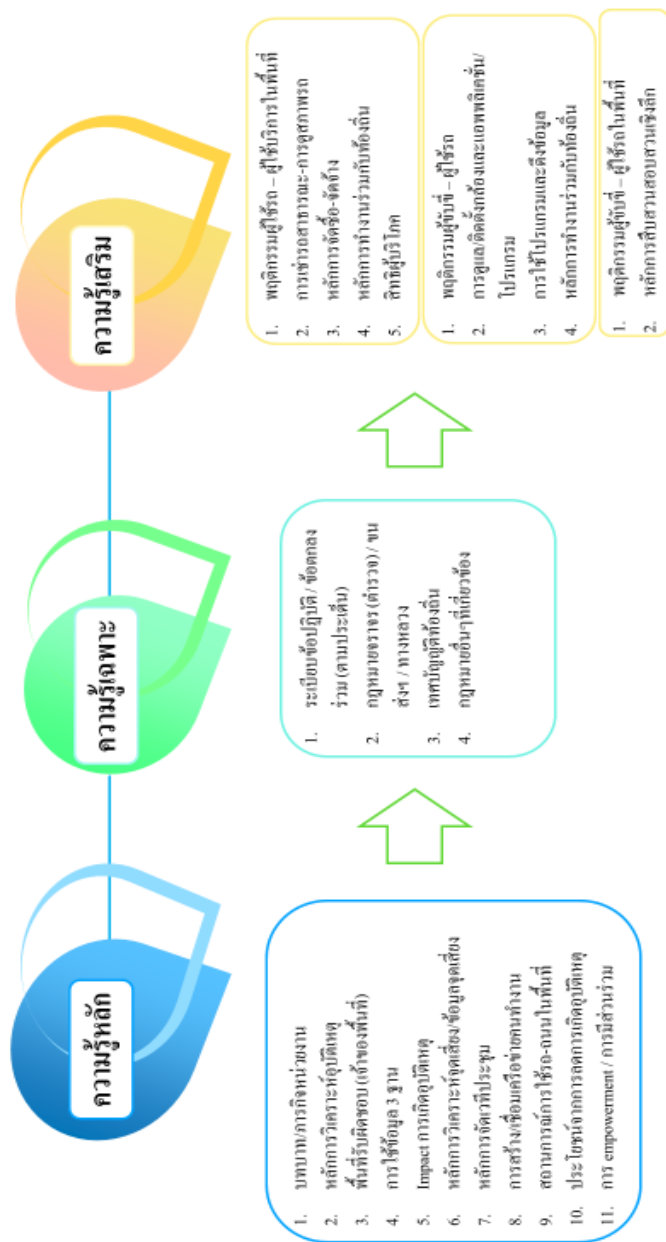
- 5) ความรู้เรื่องเทคโนโลยีเพื่อยกระดับการทำงาน** ปฏิเสธไม่ได้ว่า การบังคับใช้กฎหมาย หลายครั้งอาจจะทำให้เกิดการเผชิญหน้า ระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานกับผู้บริโภคถนน และดูเหมือน ว่ามุมมองของคนบางกลุ่มต่างก็มองเรื่องการบังคับใช้กฎหมาย เป็นเรื่องของเอาไรต์เอาเปรียบจากฝ่ายเจ้าหน้าที่ โดยไม่ได้ มองว่าเป็นความห่วงใย ดังนั้นการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้จึงเป็น ตัวช่วยสำคัญที่สามารถลดปัญหาการเผชิญหน้า และยังใช้เป็น หลักฐานสำคัญที่ช่วยยืนยันว่าเกิดการกระทำความผิดจริงไม่ได้ ถูกกลั่นแกล้ง และที่สำคัญไปกว่านั้น เทคโนโลยีเหล่านี้ยัง สามารถควบคุมและป้องกันได้ยาวนานกว่าเจ้าหน้าที่ (ตลอด 24 ชั่วโมง) การมีความรู้เรื่องเทคโนโลยีและนำมาปรับใช้ในการ บังคับใช้กฎหมายจึงเป็นตัวช่วยที่สำคัญอย่างมาก ดังเช่น โครงการ การประเมินประสิทธิภาพเทคโนโลยีกล้องบังคับใช้ กฎหมายจราจรฯ ที่มีการขยายผลจากการใช้กล้องตรวจจับ ความเร็ว จนนำมาสู่การออกแบบการใช้กล้องตรวจจับการ ผ่าสัญญาณไฟจราจร ถึงแม้ว่าจะเห็นข้อจำกัดบางอย่าง เช่น การไม่ยอมมาเสียค่าปรับ การที่ยังขาดผู้สนับสนุนและเข้ามา ร่วมดูแลรักษากล้องในบางพื้นที่ แต่ก็ปฏิเสธไม่ได้ว่าความรู้ เรื่องเทคโนโลยีนี้มีความจำเป็นและสำคัญอย่างมากในอนาคต โดยเฉพาะเมื่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการทำงานเรื่องการจราจร

สามารถบูรณาการการทำงานร่วมกันได้เต็มประสิทธิภาพ เทคโนโลยี
เหล่านี้จะเป็นตัวช่วยที่สำคัญอย่างมาก



จะเห็นได้ว่าในการขับเคลื่อนการทำงานของกลุ่มบังคับใช้กฎหมาย
ความรู้ที่กล่าวมาทั้งหมดข้างต้น มีความสัมพันธ์กันที่ทำให้การดำเนินงาน
สามารถบรรลุเป้าหมาย หลายเรื่องเป็นความรู้พื้นฐาน ความรู้เฉพาะ หรือ
เป็นแนวคิดและกระบวนการ หากแต่เมื่อถูกนำมาปรับใช้ให้เหมาะกับ
ภารกิจการทำงานแล้ว ความรู้ทั้งหมดนี้สามารถช่วยให้การบังคับใช้กฎหมาย
มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น นอกจากความรู้หลักๆที่กล่าวไปข้างต้น ยังคงมี
ความรู้อีกหลากหลายที่ทั้ง 4 โครงการต่างก็ต้องเรียนรู้และนำมาปรับใช้
ดังแผนภาพที่ 4

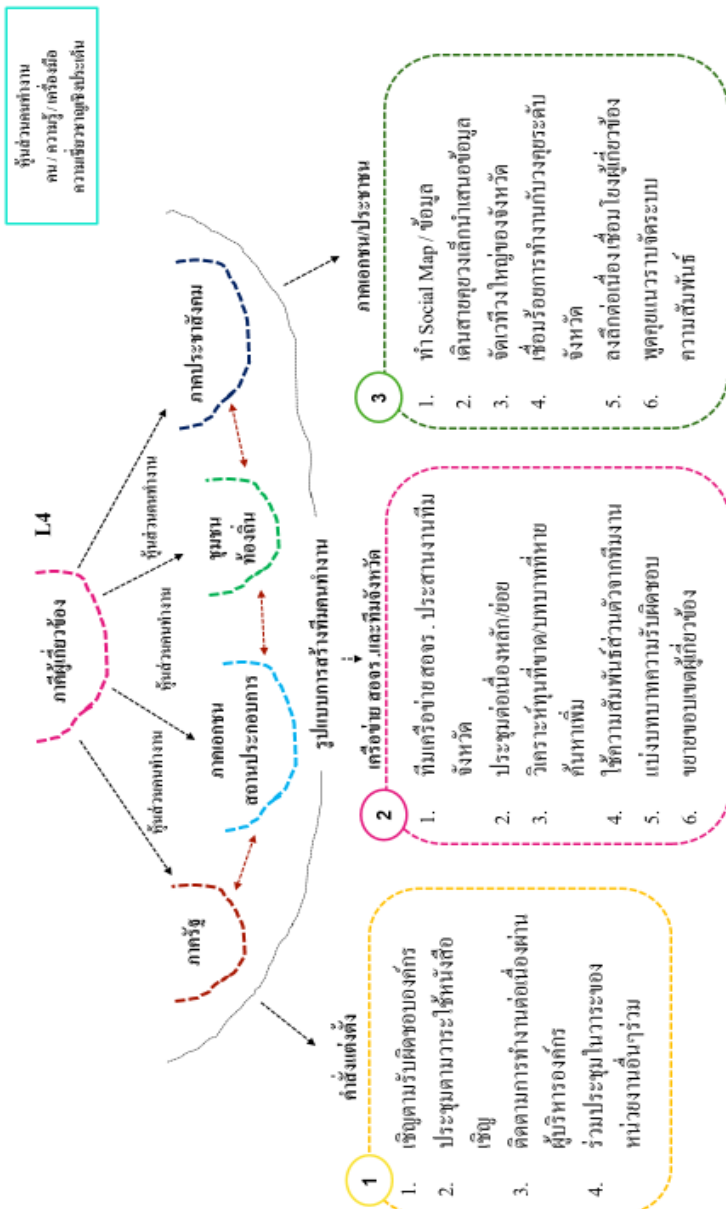
ความรู้ที่ต้องใช้ในการเคลื่อนไหว L3



แผนภาพที่ 4 แสดงความรู้หลัก ความรู้เฉพาะและความรู้เสริมของทั้ง 4 โครงการ

การสร้างเครือข่ายคนทำงาน “แนวดิ่ง-แนวนราบ”

“การบังคับใช้กฎหมาย” อาจจะเป็นเรื่องของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่โดยตรง หากแต่การที่จะทำให้การบังคับใช้กฎหมาย กลายมาเป็นเครื่องมือการปรับพฤติกรรมและเกิดการยอมรับร่วมกัน การมีภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องเข้ามาช่วยเป็นแรงหนุนเสริมจึงมีความจำเป็นอย่างมาก นั่นเป็นเพราะความรับผิดชอบที่มีต่อเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนนนั้นไม่ใช่เพียงหน้าที่ใครคนใดคนหนึ่งหากแต่มีผู้เกี่ยวข้องที่หลากหลาย ดังนั้นการนำผู้ที่เกี่ยวข้องให้เข้ามาเป็นเครือข่ายและจัดระบบการทำงานร่วมกันจึงมีความจำเป็นอย่างมาก หากแต่ทั้ง 4 โครงการ นั้นต่างก็มีกลยุทธ์และวิธีการในการสร้างเครือข่ายคนทำงานที่มีความแตกต่างกัน แต่ก็ช่วยทำให้เห็นภาพรวมและลักษณะการสร้างเครือข่ายทั้งแนวนราบ (เน้นการมีส่วนร่วม) และแนวดิ่ง (การใช้คำสั่งดำเนินการ) ที่ประกอบไปด้วยภาครัฐ ภาคเอกชนหรือสถานประกอบการ ชุมชนท้องถิ่น ตลอดจนคนทำงานภาคประชาสังคม ที่ถูกดึงเข้ามาเป็นเครือข่ายในลักษณะของหุ้นส่วนคนทำงาน ซึ่งในกลุ่มบังคับใช้กฎหมายนี้สามารถแบ่งวิธีการในการสร้างเครือข่ายผู้เกี่ยวข้องได้ 3 รูปแบบ ดังแผนภาพที่ 5



แผนภาพที่ 5 แสดงวิธีการในการสร้างเครือข่ายผู้เกี่ยวข้องในการทำงานทั้ง 3 รูปแบบ

รูปแบบที่ 1 เน้นการทำงานภายใต้คำสั่งแต่งตั้ง ซึ่งรูปแบบนี้จะได้เห็นได้ชัดจากโครงการวิเคราะห์การสอบสวนอุบัติเหตุแบบมีส่วนร่วม เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนฯ ซึ่งการสร้างเครือข่ายคนทำงานจะมาจากการประมวลผลข้อมูลว่ามีหน่วยงานใดบ้างที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์สอบสวนอุบัติเหตุ จากนั้นจึงได้มีการจัดประชุมสร้างความเข้าใจ และใช้หนังสือเชิญเพื่อให้เข้าร่วมประชุมและดำเนินกิจกรรมตามวาระที่จัดขึ้น โดยมีการติดตามให้เกิดความต่อเนื่องในการดำเนินงานผ่านผู้บริหารองค์กรเป็นหลัก แต่ในขณะเดียวกันทีมคณะทำงานโครงการก็จะไปเข้าร่วมเวทีประชุมที่แต่ละหน่วยงานจัดขึ้น ซึ่งเป็นเหมือนการซื้อใจภาคีที่นำไปสู่ความสนิทสนม จนเกิดเป็นความสัมพันธ์และลุกขึ้นมาขับเคลื่อนการทำงานร่วมกันอย่างเข้มข้นมากขึ้น

รูปแบบที่ 2 ขยายจากฐานเครือข่าย สอจร.และทีมคณะทำงานจังหวัด สำหรับรูปแบบที่ 2 นี้ จะเป็นลักษณะของโครงการที่มีการทำโครงการในพื้นที่อยู่แล้วอย่างต่อเนื่อง และมีต้นทุนเดิมที่ดีทำให้มีเครือข่ายที่ถูกสร้างไว้อยู่ก่อนแล้ว เพียงแต่ทีมคณะทำงานโครงการจะทำหน้าที่กระตุ้นให้เกิดการจัดประชุมอย่างต่อเนื่อง ในขณะเดียวกันจะมีการเก็บข้อมูลการทำกิจกรรมและนำข้อมูลมาวิเคราะห์จุดแข็งและจุดที่ต้องพัฒนาเพิ่มเติมอยู่เสมอ ดังนั้นในเวทีประชุมทำให้ทีมคณะทำงานได้พบทบทวนการทำงานที่ยังต้องค้นหาภาคีเครือข่ายที่เชี่ยวชาญเข้ามาร่วมดำเนินการเพิ่มเติมเพื่อยกระดับการทำงานให้ครอบคลุมมากขึ้น ดังเช่นโครงการ การประเมินประสิทธิภาพเทคโนโลยีกล้องบังคับใช้กฎหมายจราจรฯ ถึงแม้ว่าจะมีเครือข่ายที่ทำงานต่อเนื่อง แต่การวิเคราะห์สิ่งที่ขาดและมองหากลุ่มเป้าหมายใหม่ที่มีความเชี่ยวชาญเป็นตัวช่วยสำคัญที่เข้ามายกระดับการทำงานให้หลุดออกมาจากกรอบคิดเดิมและเสริมด้วยเทคโนโลยีใหม่ เนื่องจากเป็นกลุ่มที่มีการขับเคลื่อนงานอยู่เดิมทำให้มีภาคีที่หลากหลาย การเพิ่มภาคีเครือข่ายอื่นๆที่จะมาปิดส่วนที่ยังขาดจะใช้ความสัมพันธ์ของภาคีเก่าไปถึงให้มาร่วม (โดยเฉพาะบุคลากรจากมหาวิทยาลัย

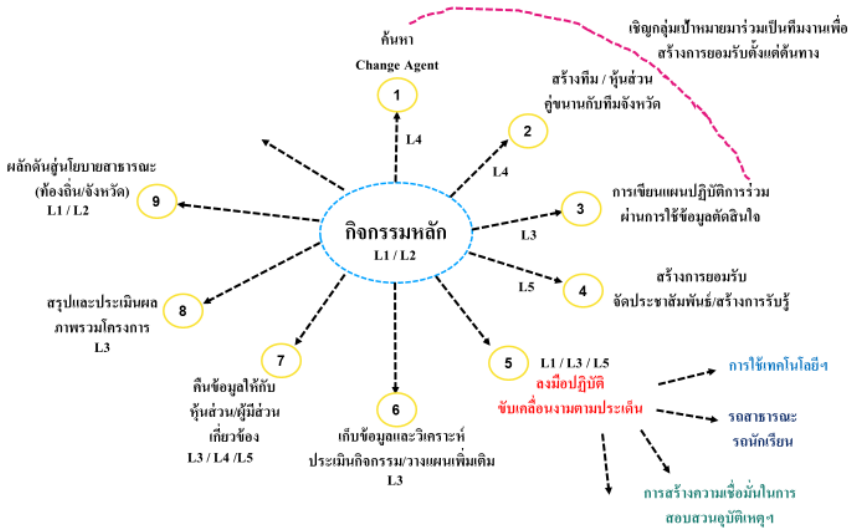
ขอนแก่น) จากนั้นจะมีการแบ่งบทบาทการทำงานกันอย่างชัดเจนและจะมีพื้นที่และกิจกรรมที่ช่วยเสริมพลังเครือข่ายคนทำงานร่วมกันอย่างต่อเนื่อง

รูปแบบที่ 3 ภาคเอกชนและประชาชนกับการสร้างความเชื่อมั่นด้วยข้อมูล ในระยะที่ผ่านมา สอจร.กลาง พยายามเปิดพื้นที่ให้กับกลุ่มนอกภาคราชการ ให้มาร่วมเป็นกลไกขับเคลื่อนการทำงานความปลอดภัยทางถนน ทำให้เห็นรูปแบบการทำงานโดยเฉพาะวิธีการสร้างเครือข่ายที่มีความน่าสนใจอย่างมาก ดังเช่น 2 โครงการอย่างโครงการภาคีเครือข่ายร่วมใจเสริมสร้างระบบรับส่งนักเรียนปลอดภัยปลอดภัย จ.เชียงรายและโครงการเสริมสร้างความเข้มแข็งภาคีเครือข่ายเฝ้าระวังและพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยฯ ที่ทีมคณะทำงานมาจากทั้งภาคเอกชนและภาคประชาชน ดังนั้นการจะสร้างเครือข่ายในระดับหน่วยงานจึงเป็นเรื่องที่ต้องมีการออกแบบและวางแผนอย่างมากเพื่อจะทำให้ภาคราชการ โดยเฉพาะหน่วยงานในจังหวัดเกิดความเชื่อมั่นและเห็นคุณค่าและความตั้งใจในการดำเนินงาน ด้วยเหตุนี้ทีมคณะทำงานจึงต้องทำการบ้านโดยการเก็บรวบรวมข้อมูลสถานการณ์ของประเด็นรถโดยสารสาธารณะและรถนักเรียนอย่างละเอียด จากนั้นต้องเก็บข้อมูลหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้อง และนำข้อมูลที่มีไปพูดคุยวงย่อยกับแต่ละหน่วยงานเพื่อให้เห็นความสำคัญและเกิดการยอมรับ ก่อนที่จะจัดเวทีประชุมใหญ่ขึ้นโดยมีการเชิญผู้ว่าราชการจังหวัด หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุม เพื่อกำหนดเป้าหมายร่วมกัน จากนั้นต้องอาศัยความต่อเนื่องในการทำงาน ตามติด กระตุ้น ให้เกิดวงพูดคุยทั้งแนวระนาบและแนวตั้งอยู่เป็นระยะ นำข้อมูลจากการทำกิจกรรมมานำเสนอให้กับวงพูดคุยในทุกระดับอย่างต่อเนื่อง จนทุกภาคส่วนเห็นความสำคัญ จากคนกลุ่มเล็กๆ ขยับการทำงานและขยายวงกว้างมากขึ้นจนปัจจุบันมีเครือข่ายทั้งภาครัฐ ภาคเอกชนและสถานประกอบการ ตลอดจนชุมชนท้องถิ่นที่เห็นความสำคัญและเข้าร่วมกิจกรรมเป็นจำนวนมาก

จากทั้ง 3 รูปแบบจะเห็นได้ว่าการมีเครือข่ายที่ครอบคลุมในทุกระดับช่วยให้การทำงานมีการขยายตัวและเกิดการรับรู้ในวงกว้างมากขึ้น การบังคับใช้กฎหมาย จึงไม่ได้มีการรับรู้เฉพาะในวงที่จำกัด ทำให้คนในพื้นที่ของทั้ง 4 โครงการเริ่มเห็นความสำคัญและประโยชน์ของการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง จากเสียง ก่นด่า กลั่นกลายเป็นคำชื่นชมและการกระตุ้นให้เกิดการขยายขอบเขตการบังคับใช้กฎหมายไปในวงกว้างมากขึ้น ซึ่งช่วยเป็นเครื่องยืนยันได้เป็นอย่างดีว่า ข้อบังคับหรือกฎหมาย ไม่ใช่เพียงแค่การใช้อำนาจหากแต่ความสัมพันธ์และการรับรู้มีส่วนสำคัญอย่างยิ่งที่จะทำให้การดำเนินงานประสบความสำเร็จ และที่สำคัญไม่น้อยไปกว่าทั้งความรู้และเครือข่าย นั่นก็คือ การมีกระบวนการ/ขั้นตอนที่ดี ซึ่งเป็นกุญแจสำคัญที่ช่วยลดความแข็งตัวของกฎหมาย ให้กลายเป็นความเข้าใจและยอมรับ



**“การทำให้ประชาชนยอมรับและปฏิบัติตามกฎหมาย”
เกิดขึ้นได้จริงหากมีกระบวนการที่ดี**



แผนภาพที่ 6 แสดงกระบวนการดำเนินงานของกลุ่มบังคับใช้กฎหมาย

การดำเนินกิจกรรมของกลุ่มบังคับใช้กฎหมาย หากดูตามประเด็นที่แต่ละโครงการดำเนินงานอาจมีความแตกต่างกันอยู่บ้างในวิธีการปฏิบัติ และองค์ความรู้ที่แต่ละโครงการได้เลือกใช้ แต่เมื่อนำกระบวนการของแต่ละโครงการมาเทียบเคียงและให้แต่ละโครงการเล่าถึงเป้าหมายของกิจกรรมแต่ละขั้นตอนในกระบวนการ ทำให้ได้ข้อค้นพบ ที่เป็นขั้นตอนหลักของกระบวนการบังคับใช้กฎหมายที่เป็นแนวทางการดำเนินงานร่วมกัน 9 ขั้นตอน ซึ่งอาจมีความแตกต่างกันในส่วนของประเด็นแต่สามารถยึดกระบวนการทั้ง 9 ขั้นตอนนี้เป็นเส้นทางเดิน ดังนี้

1) กิจกรรมที่ 1 การค้นหา Change Agent หรือคนมีใจที่จะลุกขึ้นมาเป็นแกนหลักในการดำเนินงาน

2) กิจกรรมที่ 2 การสร้างทีมหุ่นส่วนหรือเครือข่ายคนทำงานในทุกระดับ ทั้งระดับจังหวัด อำเภอและท้องถิ่น เพื่อเป็นกระบอกเสียงและเป็นทีม

ทำงานร่วมกัน

3) กิจกรรมที่ 3 การเขียนแผนปฏิบัติการและออกแบบกิจกรรมร่วมกัน โดยใช้ข้อมูลที่เก็บนำมาวิเคราะห์และใช้ประกอบการตัดสินใจ

I. เก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับประเด็นที่ดำเนินการอย่างต่อเนื่องเช่น ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ / พฤติกรรมการขับขี่ เป็นต้น

II. จัดเวทีประชุมและนำข้อมูลมาพูดคุยและสรุปบทเรียนร่วมกันทุกเดือน

III. ร่วมกันวิเคราะห์ข้อมูลและนำมาออกแบบกิจกรรมร่วมกันของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง

IV. ประมวลข้อมูลและแนวทางปฏิบัติที่มีความสำคัญเพื่อสร้างการรับรู้ให้กับกลุ่มเป้าหมาย เช่น การประกาศให้ผู้ใช้รถใช้ถนนรับรู้ถึงการตรวจจับความเร็วล่วงหน้าก่อน 2 เดือน ก่อนจะมีการตรวจจับจริง

4) กิจกรรมที่ 4 การสร้างการยอมรับผ่านการจัดประชาสัมพันธ์และสร้างการรับรู้ในวงกว้าง ทั้งเวทีประชุมในทุกระดับ (จังหวัด อำเภอ ท้องถิ่น) เวทีสร้างความเข้าใจให้กับชุมชนท้องถิ่น (หากเชิญกลุ่มเป้าหมายมาร่วมได้ตั้งแต่กิจกรรมที่ 1-3 จะทำให้เกิดความเข้าใจมากขึ้นและเข้าใจได้ดีกว่าการลงไปประชาสัมพันธ์ให้รับรู้ในภายหลัง)

5) กิจกรรมที่ 5 การลงมือปฏิบัติจริง ค้นหาแนวทางแก้ไขปัญหามาจริงตามข้อค้นพบเชิงประเด็นเช่น การใช้เทคโนโลยีกล้องมาเป็นตัวช่วยบังคับใช้กฎหมาย / การทำหนังสือสัญญาจัดซื้อจัดจ้างของท้องถิ่น เป็นต้น

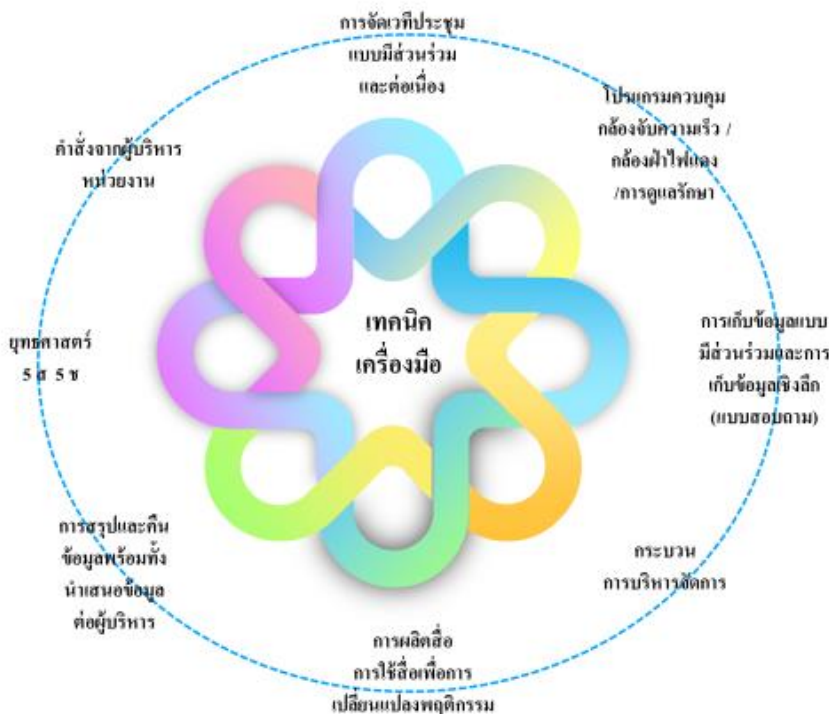
6) กิจกรรมที่ 6 การติดตาม ประเมินและการวิเคราะห์ผลของการลงมือปฏิบัติ เก็บข้อมูลและนำข้อมูลมาประมวลสรุปและวางแผนเพื่อปรับให้เกิดประสิทธิภาพในการทำงานที่เพิ่มมากขึ้น (ยึดหลักการ PDCA เป็นหัวใจหลักในการทำงาน)

7) กิจกรรมที่ 7 ค้นข้อมูลให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง เมื่อลงมือปฏิบัติและวิเคราะห์ข้อมูลจากการทำซ้ำจนเกิดเป็นความแม่นยำและนำไปสู่การแก้ไข ปัญหาหรือการป้องกันได้แล้วจะมีการคืนข้อมูลให้กับผู้เกี่ยวข้องรับทราบและเห็นผลความก้าวหน้าในการดำเนินงานรวมทั้งข้อติดขัดที่ต้องช่วยกันพัฒนา และยกระดับการทำงานเพิ่มเติม

8) กิจกรรมที่ 8 สรุปและประมวลผลการทำกิจกรรม ภายหลังจากการคืนข้อมูลและรับฟังข้อเสนอเพิ่มเติมจนนำไปสู่การปรับปรุงการทำงานที่สมบูรณ์จนเกิดการเปลี่ยนแปลงทั้งในระดับทัศนคติ พฤติกรรม ตลอดจนกระบวนการทำงาน ต้องสรุปความรู้และกำหนดเป็นข้อเสนอที่สำคัญที่จะใช้ในการขยายผลการทำงานต่อไป

9) กิจกรรมที่ 9 การผลักดันข้อเสนอจากการทำงานสู่นโยบายสาธารณะ ระดับท้องถิ่นหรือระดับจังหวัด เพื่อขยายผลการทำงาน

ในการดำเนินงานของกลุ่มบังคับใช้กฎหมายทั้ง 9 ขั้นตอนนี้ เป็นเหมือนกระบวนการที่ใช้เป็นเข็มทิศนำทางที่ช่วยให้ทีมคณะทำงานไม่หลงทาง ซึ่งความละเอียดของการจัดกระบวนการ และความรู้ที่นำมาใช้ อาจจะขึ้นอยู่กับประสบการณ์และประเด็นของแต่ละโครงการ ซึ่งแน่นอนว่าทั้ง 9 ขั้นตอนนี้อาจจะยังไม่ใช่อุปสรรคที่ตายตัวหากแต่ก็เพียงพอที่จะเป็นเข็มทิศให้พื้นที่อื่นๆที่สนใจนำไปปฏิบัติและต่อยอดให้ได้มากยิ่งขึ้น แต่ทั้งนี้ทั้งนั้น การที่จะทำให้กระบวนการในแต่ละขั้นตอนมีประสิทธิภาพสูงสุด การเลือกใช้เครื่องมือที่เหมาะสมก็มีความจำเป็นไม่แพ้กัน ซึ่งเทคนิคเครื่องมือของแต่ละโครงการเลือกใช้ไม่มีข้อกำหนดตายตัว ขึ้นอยู่กับความถนัดและความเชี่ยวชาญของแต่ละโครงการ โดยตัวอย่างเครื่องมือที่กลุ่มบังคับใช้กฎหมายนำไปใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการทำกิจกรรม ประกอบด้วย 2 กลุ่มหลัก คือ 1) เทคนิคเครื่องมือในการจัดประชุม 2) เทคโนโลยีผังแผนภาพที่ 7



แผนภาพที่ 7 แสดงให้เห็นถึงเทคนิคและเครื่องมือที่แต่ละโครงการใช้

ปัจจัยและเงื่อนไขในการดำเนินงานของกลุ่มบังคับใช้กฎหมาย

จากการวิเคราะห์ปัจจัยและเงื่อนไขในการดำเนินงานของกลุ่มบังคับใช้กฎหมาย เราจะพบว่าปัจจัยและเงื่อนไขที่สำคัญที่ทำให้ การดำเนินงานประสบความสำเร็จ คือ 1) ต้องมีทีมทำงานที่ขับเคลื่อนการทำงานที่ต่อเนื่องและจริงจัง 2) ผู้บริหารองค์กรในทุกระดับรวมทั้งเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานต้องเข้าใจเป้าหมายโครงการและให้การสนับสนุน 3) การมีพื้นที่ในการแลกเปลี่ยนพูดคุยกันอย่างต่อเนื่องช่วยให้การทำงานมีประสิทธิภาพมากขึ้นเกิดความเข้าใจที่นำไปสู่การปฏิบัติ 4) การมีระบบข้อมูลและชุดความรู้ที่เชื่อมโยงกับประเด็นที่เกี่ยวข้อง

ทำให้การทำงานมีกรอบแนวคิดและแนวปฏิบัติรองรับ และ 5) กระบวนการแบบมีส่วนร่วมทำให้เกิดการบูรณาการทำงานร่วมกันทั้งแนวราบและแนวดิ่ง เกิดการยืดหยุ่นในการทำงาน ซึ่งทั้ง 5 ข้อเป็นปัจจัยที่สำคัญที่นำไปสู่ผลลัพธ์และความเปลี่ยนแปลงที่น่าพึงพอใจของทั้ง 4 โครงการ

การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานของกลุ่มบังคับใช้กฎหมาย

ภายใต้การดำเนินโครงการของกลุ่มบังคับใช้กฎหมายทั้ง 4 โครงการ จะเห็นว่าการมีฐานคิดที่ชัด มีองค์ความรู้ที่ครอบคลุม มีเครือข่ายที่กระจายอยู่ในทุกระดับ มีกระบวนการที่ต่อเนื่องและชัดเจน ตลอดจนมีเทคนิคและเครื่องมือที่เหมาะสม เป็นองค์ประกอบสำคัญในการทำให้การบังคับใช้กฎหมายได้กลายมาเป็นเครื่องมือสำคัญในการสร้างความปลอดภัยให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน ดังนั้นเมื่อดูจากกิจกรรมที่ทั้ง 4 โครงการทำให้เห็นผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นในภาพรวมดังนี้

- 1) เกิดระบบจัดเก็บข้อมูลและฐานข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน สามารถนำข้อมูลมาใช้ในการวางแผนปฏิบัติการได้ตามสถานการณ์
- 2) เกิดเครือข่ายคนทำงานเชิงประเด็นที่มีความสุข เชื่อมประสานงานที่หลากหลายมีกิจกรรมร่วมกันอย่างต่อเนื่อง
- 3) เทคโนโลยีถูกนำมาใช้ยกระดับการทำงาน ช่วยเสริมประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายได้อย่างครอบคลุมในหลายพื้นที่
- 4) สถิติการเกิดอุบัติเหตุลดลง นับตั้งแต่มีการดำเนินโครงการ/ บางประเด็นยังไม่เกิดอุบัติเหตุเลยนับตั้งแต่ดำเนินโครงการ เช่น ในรถโดยสารสาธารณะของจังหวัดพะเยา
- 5) ดำเนินการได้บรรลุวัตถุประสงค์โครงการ เกิดการเปลี่ยนแปลงตามเป้าหมายของโครงการที่ตั้งไว้และมีการวางแผนที่จะยกระดับและขยายผลการทำงานต่อเช่น

- I. การขยายผลการทำงานให้ครอบคลุมในระดับจังหวัด
 - II. การสร้าง Partnerships เพิ่มขึ้น
 - III. การประมวลชุดความรู้และพัฒนาต่อยอดให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
 - IV. การตั้งเป้าหมายในการลดสถิติการเกิดอุบัติเหตุให้มากยิ่งขึ้นของแต่ละจังหวัด
- 6) เกิดการมีส่วนร่วม ของคนทำงานในทุกระดับและเกิดการเสริมพลัง (Empowerment) คนทำงานให้ลุกขึ้นมาทำงานอย่างเข้มข้น
- 7) เกิดการเชื่อมโยงการทำงานและยกระดับการทำงาน ในระดับจังหวัดและท้องถิ่น

โดยภาพรวมของกลุ่มบังคับใช้กฎหมายถึงแม้จะเป็นประเด็นที่ชูเรื่องของการออกมาตรการและข้อบังคับ จนนำมาสู่การลงมือบังคับใช้จริงในแต่ละพื้นที่ หากแต่ทุกโครงการ ไม่ได้ดำเนินการโดยใช้คำสั่งหรืออำนาจที่อยู่ในมือเป็นตัวขับเคลื่อนกิจกรรม หากแต่ทุกโครงการเริ่มต้นจากความห่วงใยและความเข้าใจ ที่อยากให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ดังนั้นการออกแบบกระบวนการดำเนินงานตลอดจนขั้นตอนการทำงานแต่ละกิจกรรม จะเน้นไปที่การทำให้คนเกิดการรับรู้และเข้ามามีส่วนร่วมเป็นภาคีดำเนินงาน ซึ่งในอนาคตการบังคับใช้กฎหมายจะต้องเป็นเครื่องมือที่ควบคู่ไปกับกระบวนการสร้างการรับรู้ที่ทำให้คนยอมรับและปฏิบัติตามด้วยความสมัครใจและเกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่ที่นำไปสู่จังหวัดความปลอดภัยทางถนนที่คนทุกคนใส่ใจและรับผิดชอบต่อสังคมร่วมกัน (สามารถค้นข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ Website สอจร.<http://www.rswgsthai.com/>)

ประเด็นที่ 3 การสร้างสำนึกความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษา: หลักสูตรสถานศึกษาตั้งแต่ก่อนปฐมวัยถึงอุดมศึกษาว่าด้วย “วัฒนธรรมความปลอดภัย”

จุดเริ่มต้นการดำเนินงาน

เหตุผลของผู้เข้าร่วมถอดบทเรียนในการเข้ามาทำโครงการภายใต้การสนับสนุนของ สอจร. มีความเป็นมาแตกต่างกัน พอจะแบ่งได้เป็น 3 ทางหลักๆ คือ

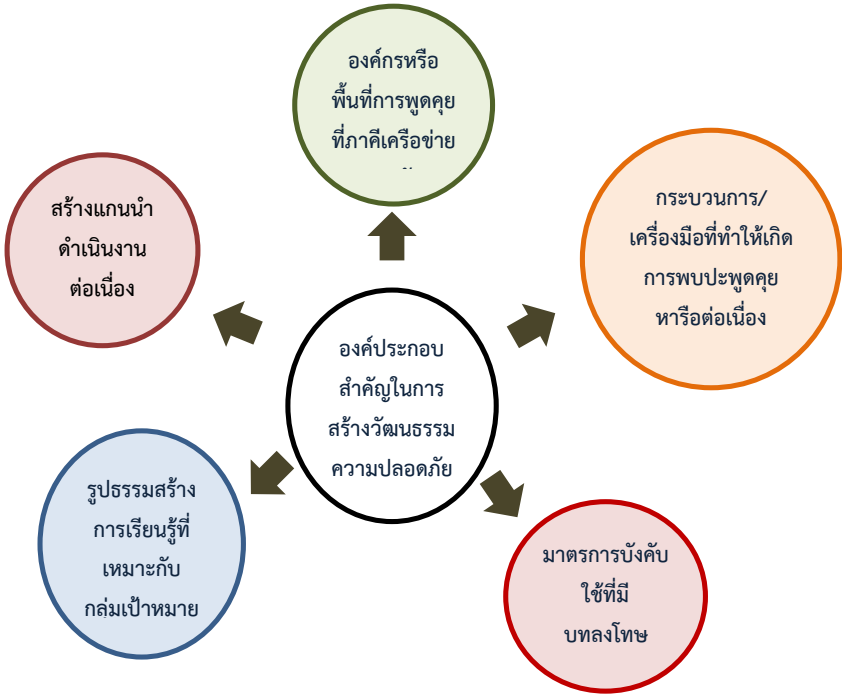
1) ญาติ คนสนิท ลูกศิษย์ ฯลฯ สูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุทางการจราจรจนเสียชีวิตบ้าง บาดเจ็บบ้าง ซึ่งถือเป็นเหตุผลส่วนใหญ่ที่ผู้เข้าร่วมถอดบทเรียนเล่าประสบการณ์ที่เจอกับตนเอง และเป็นแรงผลักดันสำคัญในการเข้ามาทำโครงการฯ

2) ดำเนินโครงการที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับความปลอดภัยทางท้องถนนอยู่ก่อนแล้ว จึง “ต่อยอด” โครงการฯ ของ สอจร. เช่น กรณีวิทยาลัยเทคนิคชัยนาท ที่ใช้โอกาสจากสถาบันพระปกเกล้าดำเนินโครงการด้านการส่งเสริมประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วมภายในสถาบันการศึกษา โดยหยิบยกประเด็นใกล้ตัวด้านความปลอดภัยทางถนนที่ต้องการจัดการร่วมกัน ขยายผลไปสู่โรงเรียนในพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ต่อมา เมื่อได้รับการสนับสนุนจาก สอจร. จึงต่อยอดโครงการงานนวัตกรรมอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย อาทิ หมวกนิรภัย ขาตั้ง ไฟเลี้ยว ฯลฯ เป็นต้น กรณีเครือข่ายโรงเรียนวิริยวัฒนียธิน เริ่มจากโครงการสวมหมวกนิรภัยร้อยเปอร์เซ็นต์ ร่วมกับเครือข่าย โดยได้รับการสนับสนุนจากบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ต่อมาได้ต่อยอดไปสู่มาตรการความปลอดภัยอื่นๆ อาทิ การทำงานกับโรงเรียนเครือข่าย การจัดกิจกรรม การผลิตสื่อรณรงค์ด้านความปลอดภัยทางท้องถนน การนำเทคโนโลยีมาช่วยในการแสดงตนเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ฯลฯ เป็นต้น

3) สถิติการเกิดอุบัติเหตุ เป็นสถานการณ์ที่เร่งให้ต้องตัดสินใจต้องดำเนินการบางอย่างเพื่อแก้ปัญหาที่วิกฤติ กรณี NONGREE MODEL จังหวัดชลบุรี เส้นทางหลักมุ่งสู่ภาคตะวันออกที่มีแผนการพัฒนาเมืองอุตสาหกรรม และการส่งเสริมการท่องเที่ยว ต้องแลกกับปริมาณรถยนต์พาหนะ บวกความเร็วในการขับขี่ กลายเป็นจุดเสี่ยงตลอดทั้งเส้นทาง อัตราการบาดเจ็บล้มตายที่แนวโน้มมากขึ้น เป็นเหตุผลสำคัญที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่รับผิดชอบพื้นที่ตระหนักถึงปัญหาที่มีร่วมกัน เมื่อมีผู้เริ่มต้นชักชวนให้แก้ไข ปัญหาที่วิกฤติ จึงพร้อมใจทำโครงการฯ สอจร. โดยไม่ลังเล เรียกได้ว่าเห็นทั้ง “สถานการณ์ปัญหา” ที่ทุกฝ่ายเห็นพ้อง และเห็น “ต้นทุน” ความแข็งแกร่งของผู้เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ทำให้การจับคู่ปัญหา-ต้นทุน เกิดมรรคผล

ห้าเสาหลักสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย

จากการประมวล “จุดร่วม” ของกิจกรรมที่เป็นปัจจัยสำคัญต่อความสำเร็จของโครงการฯ ที่ผู้เข้าร่วม ถอดบทเรียนนำเสนอ ทำให้เห็น “องค์ประกอบ” สำคัญที่ถือเป็น 5 เสาหลักในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย ได้แก่ 1) สร้างแกนนำดำเนินงานต่อเนื่อง 2) องค์กรหรือพื้นที่การพูดคุยที่ภาคีเครือข่ายยอมรับ 3) กระบวนการ/เครื่องมือที่ทำให้เกิดการพบปะพูดคุยหรือต่อเนื่อง 4) รูปธรรมสร้างการเรียนรู้ที่เหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมาย และ 5) มาตรการบังคับใช้ที่มีบทลงโทษ



1. สร้างแกนนำ : กิจกรรมที่สร้างความภาคภูมิ คือ น้ำเลี้ยงความต่อเนื่องของงาน

การจัดให้มีแกนนำนั้นง่าย แต่การรักษาให้แกนนำขับเคลื่อนงานได้อย่างต่อเนื่องนั้นไม่ง่าย ความสำคัญในการสร้างแกนนำจึงไม่ได้อยู่ที่รายชื่ออันปรากฏอยู่ต่อหน้า หากอยู่ที่เบื้องหลังตั้งแต่การคัดเลือก การจัดเงื่อนไขในการคัดเลือก การเสริมบทบาทแกนนำด้วยกิจกรรมรูปแบบต่างๆ ที่ทำแล้วเกิดความภาคภูมิใจ รู้สึกรับผิดชอบแล้วตนเองมีคุณค่าได้รับการยอมรับ แกนนำเหล่านี้ไม่มีคำถามว่าตระหนักถึงวัฒนธรรมความปลอดภัยหรือไม่ เพราะระหว่างการทำกิจกรรม ยิ่งทำยิ่งเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งในตัวตนจนวัฒนธรรมความปลอดภัยเป็นเนื้อเดียวกับแกนนำเหล่านี้ไปแล้ว

ข้อค้นพบวิธีการที่เป็นทางลัดในการคัดเลือกแกนนำ มองไปที่ “นักกิจกรรม” ตามองค์กรที่นักเรียน นักศึกษา สังกัดอยู่ เช่น องค์กรนักศึกษา สถานศึกษา สถานักเรียน ชมรม ฯลฯ โดยเชื่อว่านักกิจกรรมมีคุณลักษณะร่วมกันประการหนึ่ง คือ “จิตอาสา” เป็นทุนเดิม เพียงอาจารย์ที่ปรึกษาได้มีบทบาทสำคัญในการประสานเพื่อให้แกนนำเข้ารับฟังการบรรยายทำความเข้าใจ ก็เพียงพอต่อการได้กลุ่มแกนนำตั้งต้นที่มีความสนใจในโครงการฯ สอจร. ได้แล้ว คุณสมบัติอื่นที่แกนนำต้องเตรียมใจล่วงหน้าไว้ก่อน คือ “ความอดทนต่อแรงเสียดทาน” จากเพื่อนนักเรียน นักศึกษาด้วยกัน กรณีที่ได้บทบาทในการใช้มาตรการบังคับบางอย่างเพื่อความปลอดภัยในบริเวณสถานศึกษา ซึ่งอำนาจนี้ต้องตั้งอยู่คู่คุณลักษณะ “ความเป็นธรรม” อีกประการหนึ่งด้วย

การจัดองค์ประกอบแกนนำตั้งต้นเป็นสิ่งสำคัญที่มีผลต่อความต่อเนื่องงานเช่นกัน จุดร่วมที่ผู้เข้าร่วมถอดบทเรียนใช้ในการเลือกแกนนำ คือ กำหนดให้มีหลายระดับชั้น “รุ่นพี่-รุ่นน้องมาทำงานร่วมกัน” โดยมีเบื้องหลังในวิธีคิด คือ การถ่ายทอดความรู้และประสบการณ์จากการทำโครงการฯ สอจร. ระหว่างรุ่นแบบพี่สอนน้อง แม้รุ่นพี่ที่จบการศึกษาออกไป ก็มีรุ่นน้องระลอกหลังสานงานต่อโดยไม่ขาดสาย

สำคัญเหนือสิ่งอื่นใด คือ กิจกรรมที่ทำแล้วดีต่อใจ ทำแล้วเกิดความภาคภูมิใจและเห็นคุณค่าในงานที่ตนเองอุทิศให้ การมีโอกาสนำเสนอผลงานในโอกาสต่างๆ แล้วได้รับรางวัล คำชม การเชิดชู เป็นน้ำเลี้ยงสำคัญให้แกนนำมีกำลังใจในการทำโครงการต่อเนื่อง ยกตัวอย่าง กรณีเครือข่ายโรงเรียนวิวัฒโนธินร่วมใจฯ ที่เปิดโอกาสให้นักเรียนคิดค้นนวัตกรรม QR Code ระบุตัวผู้ประสบอุบัติเหตุสี่ล้อณรงค์ เช่น ภาพ คลิป หนังสือ การประกวดวาดภาพ ฯลฯ กรณีของวิทยาลัยเทคนิคชัยนาท ที่สนับสนุนโครงการให้นักศึกษาประดิษฐ์หมวกนิรภัยอัจฉริยะ ระบบเตือนภัยขาตั้ง ไฟเลี้ยว การเป็นนักจัดรายการวิทยุชุมชน การเป็นวิทยากรให้ความรู้กับนักเรียนตามโรงเรียนในพื้นที่ใกล้เคียง

ฯลฯ กิจกรรมตัวอย่างข้างต้น มีส่วนรักษาบทบาทแกนนำให้คงอยู่และต่อเนื่องได้ ซึ่งผู้ทรงคุณวุฒิได้ให้คำจำกัดความว่าคนกลุ่มนี้คือ “ผู้นำการเปลี่ยนแปลง” (Change Agent)

2. องค์กรกลาง พื้นที่กลาง : ก่อรูปเครือข่าย รวมคนใจอาสา

บูรณาการ เป็นอุดมคติที่สังคมไทยถวิลหา แต่มักเป็นจริงไม่ค่อยได้ การร่วมกันทำงานเป็นเครือข่ายโดยกำหนดเป้าหมายการทำงานหลัก กลายเป็นการติดป้ายตัวจริง-ตัวรอง หัวโตะ-ท้ายแถว ความรู้สึกที่ไม่เสมอภาค ความรู้สึกที่เป็นเพียงส่วนประกอบ ผลักให้เจ้าภาพก็ต้องทำหน้าที่ของตนเองไป ในฐานะที่มีหน้าที่จะต้องทำอยู่แล้ว ได้ผลงานตัวชี้วัดหน่วยงานอยู่แล้ว เครือข่ายการทำงานจึงเกิดขึ้นยากมาก

ข้อค้นพบจากผู้เข้าร่วมถอดบทเรียนที่น่าสนใจ คือ ไม่ต้องมีเจ้าภาพ แต่ให้มีองค์กรที่เป็นศูนย์กลางที่สร้างพื้นที่ให้ทุกหน่วยงานมาทำงานร่วมกัน ข้อแม้ที่เป็นคุณสมบัติสำคัญเหนือสิ่งอื่นใด ต้องเป็นองค์กรที่ “ทำเพื่อคนอื่น” ไม่ได้ทำเพื่อตนเอง หน่วยงานตนเอง องค์กรตนเอง ทั้งนี้ ต้องผ่านการพิสูจน์จนเป็นที่ประจักษ์ ส่งสมการอุทิศตนเพื่อคนอื่นอย่างต่อเนื่องจนเป็นที่เชื่อมั่นของภาคีองค์กร หน่วยงาน บุคคล ที่จะเข้ามาร่วมงานด้วย เห็นได้ชัดในกรณีของโครงการจัดการศึกษาเพื่อสร้างวิถีวัฒนธรรมความปลอดภัย (รถ ถนน คนปลอดภัย) จังหวัดระยอง ที่มี “มูลนิธิสว่างพร อุทิศ จังหวัดระยอง” เป็นศูนย์กลางที่เปิดพื้นที่ให้คนที่มีใจอาสาจากหน่วยงาน องค์กรต่างๆ มาร่วมทำงานอย่างเต็มใจสบายใจ ด้วยเหตุที่เป็นองค์กรที่ทำเพื่อคนอื่น ไม่มีผลประโยชน์แอบแฝง กรณีของ NONGREE MODEL จังหวัดชลบุรี การเปิดพื้นที่พูดคุยเรื่องสถานการณ์ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุของพื้นที่ เป็นความห่วงใยที่มีต่อผู้อื่น จัดก็ครั้งก็ได้รับความร่วมมือจากเครือข่ายทุกครั้ง

เงื่อนไขที่ต้องเกิดก่อนทำงานร่วมกันเป็นเครือข่าย คือ การกำหนด “เป้าหมายร่วมที่ตอบภารกิจของตน” ที่มาจากความเห็นพ้องของเครือข่าย หลายครั้งที่เป้าหมายกำหนดจากเจ้าภาพหลักแล้วขอให้คนอื่นมาร่วมในรูปแบบต่างๆ เช่น ทำงานร่วม (Co-working) จัดงบประมาณร่วม (Co-funding) แต่หน่วยงาน องค์กร บุคคลที่เข้าร่วมไม่รู้สึกรู้ว่าเป็นเจ้าของเป้าหมายร่วมกัน และไม่รู้สึกรู้ว่าทำไปแล้วจะได้อะไร เนื่องจากไม่ได้มีการออกแบบเพื่อตอบภารกิจปกติของหน่วยงานตนเองไปพร้อมกัน ดังนั้น การสร้างสมดุลระหว่าง ตอบโจทย์เป้าหมายร่วม ตอบโจทย์ภารกิจ ในลักษณะที่ได้ทุกหน้างาน (win-win) จะเป็นสายใยยึดโยงให้เครือข่ายดำรงอยู่ได้ นอกจากจะไม่เพิ่มภาระใหม่แล้ว ยังได้ยกระดับทักษะการทำงานเพิ่ม เช่น กรณี NONGREE MODEL จังหวัดชลบุรี ที่ชวนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมาร่วมทำงาน การจัดทำข้อมูลพื้นฐานอย่างแผนผังชุมชนเป็นภารกิจปกติ แต่ได้ยกระดับข้อมูลโดยเพิ่มรายละเอียดจุดเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อร่วมกัน “กำจัดจุดเสี่ยง” กรณีมูลนิธิสว่างพร อุทิศ จังหวัดระยอง ที่จัดกิจกรรม 7 ฐานการเรียนรู้ ที่แต่ละฐานมีหน่วยงานได้ใช้ความถนัดของตนเองมาให้ความรู้กับนักเรียน นักศึกษา ได้กลายเป็นสนามฝึกทักษะของหน่วยงานตนเอง อีกทั้งได้แลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์กับหน่วยงานที่มาร่วมจัดกิจกรรมไปพร้อมกันด้วยผลพลอยได้จากการเกิดองค์กรกลาง พื้นที่กลาง คือ การเป็นที่รวมคนใจอาสา เป็นกลุ่มคนที่พูดคุยกันถูกคอก ต่างอุทิศตนทำเพื่อคนอื่นที่ทำแล้วเกิดแรงบุญแบบมีส่วนร่วม

3. กระบวนการหรือเครื่องมือสร้างการมีส่วนร่วม : ชุมพลังการขับเคลื่อนโครงการฯ

หากองค์กรกลาง พื้นที่กลาง เปรียบเสมือนบ้านหลังหนึ่ง การสร้างบรรยากาศให้สมาชิกในบ้านมีความสัมพันธ์กันเป็น “ครอบครัว” เพื่อพร้อมจะเดินหน้าไปด้วยกันในทุกๆ เรื่อง เป็นสิ่งที่ขาดไม่ได้ จากการประมวลวิธีการ

สร้างความสัมพันธ์เพื่อขับเคลื่อนกิจกรรมของโครงการฯ สอจร. จากผู้เข้าร่วมถอดบทเรียน พบกระบวนการหรือเครื่องมือการทำงาน ดังนี้

สนทนากลุ่ม (Focus Group) : เป็นกรณีที่ NONGREE MODEL จังหวัดชลบุรี นำมาใช้ให้เกิดพลังในทุกขั้นตอน ตั้งแต่การสำรวจความสนใจเข้าร่วมโครงการฯ, การออกแบบกิจกรรมอบรมเชิงปฏิบัติการ, จัดทำข้อมูลเพื่อแก้ปัญหาจุดเสี่ยง, ทดสอบความรู้ความเข้าใจ ก่อน-หลัง เข้าร่วมโครงการ ฯลฯ โดยใช้ควบคู่ไปกับโอกาสการประชุมปกติของหน่วยงานองค์กรเครือข่าย แล้วนำเรื่องความปลอดภัยทางท้องถนนเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งในหัวข้อการประชุม

ประชุมกำหนดมาตรการเป็นการเฉพาะ : กรณีของมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ยกประเด็นความปลอดภัยทางท้องถนนเป็นวาระสำคัญเนื่องจากครั้งหนึ่ง ในปีเดียวมีนักศึกษาเสียชีวิตสูงถึงแปดราย วิฤตติที่เกิดขึ้นจึงประสานผู้เกี่ยวข้องมาร่วมประชุม กำหนดมาตรการบังคับใช้เป็นการเร่งด่วน เมื่อได้ปฏิบัติอย่างต่อเนื่องจนเป็นที่ประจักษ์ ทางจังหวัดได้เลือกเป็นต้นแบบแล้วกำหนดเป็นนโยบายการลดอุบัติเหตุกับสถานศึกษาอื่น ทำให้การประชุมในเรื่องดังกล่าวได้ถูกยกระดับความสำคัญมากขึ้น โครงการฯ ของ สอจร. เองก็ให้เกิดการขยายผล ผลักดันไปสู่การกำหนดนโยบายอย่างมีความหมายมากขึ้น

สภากาแฟ : สำหรับการพูดคุยแบบไม่เป็นทางการเพื่อสานสัมพันธ์เครือข่ายปรากฏชัดในกรณีของมูลนิธิสว่างพร อุทิศ จังหวัดระยอง เรื่องราวที่พูดคุย ไม่ใช่เพียงประเด็นความปลอดภัยทางท้องถนนเท่านั้น แต่เรื่องราวงานจิตอาสาอื่นๆ ได้ส่งต่อเป็นสะพานบุญให้ได้รับรู้และร่วมแรงร่วมใจ

โอกาสทำกิจกรรมร่วมกัน : เป็นทั้งพื้นที่การพูดคุยและพื้นที่การแลกเปลี่ยนเรียนรู้ระหว่างกัน ผลที่ได้ นอกจากความสัมพันธ์แล้ว การเพิ่มพูนความรู้และทักษะของตนเองเกิดขึ้นจากกระบวนการนี้ด้วย เห็นได้ชัดจากกรณีมูลนิธิสว่างพร อุทิศ จังหวัดระยอง ที่จัดกิจกรรมฐานเรียนรู้ กรณีมหาวิทยาลัย

เกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ที่มีเครือข่ายจาก
หน่วยงานต่างๆ มาร่วมจัดอบรมเชิงปฏิบัติการ เป็นต้น

4. รูปธรรมสร้างการเรียนรู้ : ผลสัมฤทธิ์เชิงประจักษ์

ทักษะการเรียนรู้ขั้นพื้นฐาน ตามดูหุพัง สมอสังคิตตาม ถามไถ่ จด
ไว้กันลิม หรือที่ท่องจำว่าต่อๆ กันมาว่า สุ จิ ปุ ลิ (สุตตะ จินตะ ปุจฉา ลีขิต)
สะท้อนให้เห็นว่าคนสมัยก่อนให้ความสำคัญกับการจำได้ความหมายรู้แต่มีอาจ
การันตีได้ว่าผู้ที่มีทักษะดังกล่าวจะประสบความสำเร็จหากไม่ลงมือทำ พิสูจน์ซ้ำ
จนชำนาญ ดังนั้น การเรียนรู้อีกด้านหนึ่งคือเรียนรู้ผ่านการลงมือทำ (Active
Learning) ลองผิดลองถูก สรุบทเรียนแล้วทำซ้ำ เป็นรูปแบบการเรียนรู้ที่
เป็นกระบวนการ “สร้างการเปลี่ยนแปลงในตัวคน” ที่จำเป็นอย่างยิ่งในศตวรรษ
ที่ 21 ซึ่งประมวลรูปธรรมการเรียนรู้จากผู้เข้าร่วมถอดบทเรียนได้หลากหลาย
รูปแบบ ดังนี้

หลักสูตรและสื่อการเรียนการสอน : ปรากฏชัดในกรณีศูนย์พัฒนาเด็ก
วัดใต้พระเจ้าใหญ่องค์ตื้อที่จัดรูปแบบการเรียนรู้แบบเล่น (Play and Learn)
ซึ่งเหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมายที่เป็นเด็กเล็ก เช่น เรียนรู้ผ่านเกม เพลงประกอบ
จังหวะ อุปกรณ์สัญญาณไฟ เครื่องหมายจราจร ฯลฯ ในรูปแบบที่เป็นของเล่น
ตลอดจนยกระดับไปสู่ “หลักสูตรวัฒนธรรมความปลอดภัย” จนกลายเป็นต้น
แบบศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบในการจัดการความปลอดภัยทางถนนโดยการ
มีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและชุมชน

โครงการด้านนวัตกรรม : พลังของการสร้างสรรค์ของคนรุ่นใหม่
ปรากฏให้เห็นในกรณีวิทยาลัยเทคนิคชัยนาทที่สนับสนุนให้นักศึกษาใช้ฐาน
ความรู้ทางช่างอิเล็กทรอนิกส์ ช่างยนต์ ประดิษฐ์อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย
ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ เช่น หมวกนิรภัย ขาตั้ง ไฟเลี้ยว ฯลฯ ที่เสริม
กลไกพิเศษในการใช้งาน กรณีเครือข่ายโรงเรียนวิวัฒโนทัยธรรมาธิราชที่การใช้

เทคโนโลยีในการจัดการข้อมูลบุคคลผ่าน QR Code เพื่อใช้แสดงผลเมื่อเกิดอุบัติเหตุ สามารถแจ้งข่าวสารไปยังญาติผู้ประสบภัยได้รวดเร็วยิ่งขึ้น กรณีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ที่นำเทคโนโลยีฐานข้อมูลบุคคลมาบังคับให้นักศึกษาต้องสวมหมวกนิรภัยในสถานศึกษา เป็นต้น

กิจกรรมการเรียนรู้ : มีรูปธรรมหลากหลาย ดังกรณีของ มูลนิธิสว่างพร อุทิศ จังหวัดระยองที่จัดกิจกรรมเจ็ดฐานการเรียนรู้ร่วมกับเครือข่าย กรณีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร จัดอบรมเชิงปฏิบัติการที่มีเนื้อหาครอบคลุมทุกด้านจนสำนักงานขนส่งจังหวัดฯ ยอมรับว่าเป็นต้นแบบการจัดอบรมที่ดี กรณี NONGREE MODEL จังหวัดชลบุรี จัดกิจกรรมผ่านงานพัฒนา จัดการสภาพแวดล้อมเพื่อกำจัดจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น

แลกเปลี่ยนเรียนรู้จากสื่อบุคคล : การได้พบตัวจริงเสียงจริงของผู้ปฏิบัติหน้าที่ด้านการดูแลความปลอดภัยทางท้องถนน และอาสาสมัครทำงานเพื่อสาธารณะประโยชน์ กลายเป็นแรงบันดาลใจให้ผู้สัมผัสกับรูปธรรมบุคคลต้นแบบอยากดำเนินรอยตาม อย่างกรณีของมูลนิธิสว่างพร อุทิศ จังหวัดระยอง จัดกิจกรรมฐานการเรียนรู้ My Hero นอกจากบุคคลที่ปฏิบัติหน้าที่อาสาสมัครแล้ว ยังได้เชิญหนึ่งในผู้ร่วมช่วยเหลือทีมหมูป่าอะคาเดมีที่ติดถ้ำขุนน้ำนางนอน จังหวัดเชียงราย มาร่วมแลกเปลี่ยนประสบการณ์ สร้างแรงบันดาลใจต้นจิตอาสาด้วย ในทางกลับกัน นักเรียน นักศึกษา ก็สามารถเป็นสื่อบุคคลได้เช่นกัน อย่างกรณีของศูนย์พัฒนาเด็กวัดใต้พระเจ้าใหญ่องค์ตื้อเด็กที่ได้รับความรู้ได้ใช้ความน่ารักแสดงบทบาทครูตัวน้อยสอนผู้ปกครองให้เปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเพื่อความปลอดภัย ขณะที่มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร นักศึกษาที่ผ่านการอบรมเชิงปฏิบัติด้านความปลอดภัย ได้นำความรู้ไปถ่ายทอดเพื่อนนักศึกษาด้วยกันในลักษณะแม่ข่ายหา

ลูกข่ายแบบขายตรง ส่วนกรณีวิทยาลัยเทคนิคชัยนาทได้จัดทีมนักศึกษาในพื้นที่เป็นวิทยากรและจัดกิจกรรมการเรียนรู้ให้กับนักเรียนโรงเรียนมัธยมในพื้นที่ การคิดค้นสื่อสร้างสรรค์เพื่อใช้ในการรณรงค์ : วิธีการเพิ่มทักษะการเรียนรู้ไม่ใช่เพียงเป็นฝ่ายความรู้อย่างเดียวเท่านั้น แต่การเป็นผู้สร้างความรู้ได้เองผ่านสื่อสมัยใหม่ที่คนรุ่นเดียวกันจะเข้าถึง เข้าใจได้ เป็นทักษะการเรียนรู้ในยุคปัจจุบัน ดังจะเห็นได้จากกรณีเครือข่ายโรงเรียนวิวัฒโนทัยธรรมาจารย์ จังหวัดสุรินทร์ กรณีวิทยาลัยเทคนิคชัยนาท ที่เปิดโอกาสให้นักเรียน นักศึกษา ได้ผลิตสื่อรณรงค์เพื่อส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยในรูปแบบหนังสือ, บทละคร, สื่อออนไลน์, รายการวิทยุ, ภาพวาด ฯลฯ

5. มาตรการบังคับใช้ในสถานศึกษา : ใจเปี่ยมด้วยความปรารถนาดี

เมื่อมีคำว่า “บังคับ” จะมาพร้อมกับ “อำนาจ” ที่ใช้บังคับ หากแต่การใช้อำนาจอยู่บนพื้นฐานของอะไร ผู้เข้าร่วมถอดบทเรียนเห็นตรงกันว่า การใช้อำนาจบังคับต้องตั้งอยู่บนฐานคิดที่ว่า “ปรารถนาดีเพื่อรักษาชีวิตคน” โดยไม่อยากเห็นความสูญเสีย ความสะเทือนใจอีกต่อไปแล้ว เช่นกรณีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร ที่ใช้มาตรการบังคับเข้มงวดเพื่อหยุดการสูญเสียก่อน กล่าวได้ว่าใช้ยาแรงในการรักษา แล้วค่อยฟื้นฟูด้วยกิจกรรมการเรียนรู้ในภายหลัง นักศึกษาที่เป็นแกนนำที่ได้อำนาจในการกวาดล้างการสวมหมวกนิรภัย ระยะแรกต้องทนเสียงก่นด่าจากเพื่อนพี่น้องนักศึกษาด้วยกัน แต่เมื่อได้เห็นความตั้งใจ ประกอบกับนักศึกษาที่ประสบอุบัติเหตุ แม้บาดเจ็บแต่ยังรักษาชีวิตไว้ได้ เสียงด่าทอก็ถูกทดแทนด้วยคำชื่นชม ทำให้เป็นต้นแบบสถานศึกษาที่ทางผู้ว่าราชการจังหวัดสกลนครผลักดันให้ผู้บริหารสถานศึกษาแห่งอื่นมาศึกษาเรียนรู้ ทำให้มีปฏิกิริยาเร่งให้เกิดนโยบายการลดอุบัติเหตุของจังหวัดด้วยหวังว่าสถานการณ์สถิติการเกิดอุบัติเหตุจะลดลง

ระดับการใช้มาตรการบังคับมีหลายระดับ ตั้งแต่ “การแจ้งเตือน” เห็นชัดในกรณีเครือข่ายโรงเรียนวิวัฒน์โยธินร่วมใจฯ จังหวัดสุรินทร์ เมื่อพบเห็นเด็กนักเรียนตัวน้อยที่ชาย่างหยังแทบไม่ถึงพื้นเวลาขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ด้วยหัวใจความเป็นครูที่มีต่อลูกศิษย์ ได้ตามไปถึงบ้านเพื่อพูดคุยกับผู้ปกครองและตักเตือนด้วยความปรารถนาดีด้วยความรักเหมือนลูกหลานคนหนึ่ง พร้อมหาทางเลือกในการเดินทางมาโรงเรียนที่ปลอดภัยแทนการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ มาเอง “ต่อรองแบบ win-win” เมื่อรักษาวินัยจราจรได้ เห็นได้ชัดในกรณีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร มีข้อตกลงกับนักศึกษาว่าหากสามารถรักษาวินัยจราจรได้ จะต่อรองกับตำรวจจราจรไม่ต้องมาตั้งด่านตรวจจับบริเวณมหาวิทยาลัย นักศึกษาก็ไม่ต้องเสียเงินค่าปรับ เจ้าหน้าที่ตำรวจเองก็ไม่ต้องปะทะกับอารมณ์ของนักศึกษาที่ถูกตรวจจับ ถือว่า win-win กันทุกฝ่าย ก่อนจะถึงมาตรการสุดท้ายคือ “บทลงโทษ” ซึ่งมีตั้งแต่ลงโทษทางวินัยที่อยู่ในอำนาจของสถานศึกษา เช่น ตัดคะแนนพฤติกรรม บังคับให้ทำกิจกรรมบำเพ็ญประโยชน์ ฯลฯ ตัดสิทธิประโยชน์บางอย่าง เช่น การพิจารณาทุนการศึกษา ไปจนถึงให้เจ้าหน้าที่ตำรวจเข้ามาตั้งด่านตรวจจับ กวดขันวินัยจราจรตามกฎหมาย

บทเรียนจากการใช้มาตรการบังคับ ได้รับการขยายผลไปสู่การสร้างวินัยด้านอื่นๆ นอกเหนือจากวินัยจราจร เห็นได้ชัดในกรณีเครือข่ายโรงเรียนวิวัฒน์โยธินร่วมใจฯ จังหวัดสุรินทร์ ได้นำประสบการณ์ไปใช้ในการจัดการปัญหาปริมาณขยะอันเกิดจาก “วินัย” ของคนอย่างได้ผล โครงการฯ สอจร. จึงสร้างคุณูปการและเกิดดอกออกผลในหลากหลายรูปแบบ(สามารถค้นข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ Website สอจร.<http://www.rswgsthai.com/>)

ข้อเสนอแนะ

ผู้เข้าร่วมถอดบทเรียนเห็นตรงกันว่า เมื่อการลดอุบัติเหตุเป็นวาระแห่งชาติ จำเป็นต้องให้มีหลักสูตรวัฒนธรรมความปลอดภัยตั้งแต่ระดับศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเพื่อเตรียมความพร้อมไปจนถึงอายุที่จะมีใบอนุญาตขับขี่ได้ การอบรมระยะสั้นๆ ไม่เพียงพอต่อการสร้างวินัยของคนในชาติแล้ว จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องผ่าตัดหลักสูตรสถานศึกษากันเสียใหม่ด้วยความปรารถนาป้องกันรักษาชีวิตคนเพื่อจะได้ไม่ต้องผ่าตัดผู้ประสบอุบัติเหตุที่เกิดความสูญเสียขึ้นแล้ว

ส่วนที่ 3

บทสรุปและข้อเสนอแนะในการขับเคลื่อนการทำงานป้องกัน อุบัติเหตุทางถนน

ภายใต้การขับเคลื่อนโครงการนวัตกรรมและพัฒนาจังหวัดเชิงประเด็นและเชิงพื้นที่ (Best practice สอจร.) ได้นำไปสู่การขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนที่ไม่เพียงแต่การจัดการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า หากเมื่อมองดูในภาพรวมของการดำเนินงาน จะพบว่าผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานนั้นได้เข้าไปติดตั้งกลไกการทำงานในระบบโครงสร้าง ในการยกระดับและพัฒนาประสิทธิภาพของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ทั้งในระดับจังหวัด ระดับอำเภอและระดับท้องถิ่น ที่แต่ละภูมิภาคต่างก็มีเทคนิคและเครื่องมือ ที่เป็นบทเรียนสำคัญ ที่ใช้ในการลงไปผลักดันให้พื้นที่ของกลไกในแต่ละระดับเกิดการขับเคลื่อน ในขณะเดียวกันได้สร้าง “คน” ที่มีระบบวิธีคิด ระบบความเชื่อ ต่อการให้ความสำคัญและตระหนักรู้ ในการทำงานความปลอดภัยทางถนนกระจายอยู่ในภาคส่วนต่างๆ ที่ลุกขึ้นมาบูรณาการขับเคลื่อนการทำงานศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนร่วมกัน เกิดเป็นการทำงานแบบสหสาขาวิชาชีพ ที่ให้ความสำคัญกับกระบวนการมีส่วนร่วมและการหนุนเสริมพลังคนทำงานระหว่างกัน เกิดการจัดระบบข้อมูลที่ถูกนำมาใช้ในการวิเคราะห์ และออกแบบการจัดการปัญหาของแต่ละพื้นที่ที่นำไปสู่การลดลงของสถิติผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตของแต่ละจังหวัด นอกจากนี้ในการขับเคลื่อนการทำงานเชิงประเด็นภายใต้โครงการนวัตกรรมและพัฒนาจังหวัดนี้ ได้เข้าไปผลักดันให้เกิดการ “สร้างสำนึก” ของบุคคล โดยเริ่มจากเด็กและเยาวชนในทุกกระดับ ตลอดจนคนในชุมชนในทุกช่วงวัย ทุกบทบาท ทุกสถานะ ตลอดจนทุกกลุ่มอาชีพผ่านประเด็นการขับเคลื่อนงานในสถานศึกษา การสร้าง

ความเข้าใจและเห็นความสำคัญของการนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการบังคับใช้กฎหมายที่ทำให้ชาวบ้านได้เข้าใจถึงความห่วงใยของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมไปถึงการขับเคลื่อนในประเด็นมาตรการองค์ที่ช่วยสร้างสำนึกและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนที่นำไปสู่การจัดมาตรการดูแลความปลอดภัยร่วมกัน

จากการดำเนินงานที่ผ่านมาของทุกโครงการในปี 2560 ได้ก่อให้เกิด “จุดจัดการของพื้นที่” ในการทำงานเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนที่ครอบคลุมและขยายผลไปในทุกภาคส่วนของประเทศไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานภาครัฐที่เกิดการบูรณาการทำงานร่วมกันอย่างเข้มข้น ภาคเอกชนที่ช่วยหนุนเสริมและร่วมขับเคลื่อนงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนองค์กรและหน่วยงานภาคประชาสังคมที่พร้อมจะลุกขึ้นมาสร้างภูมิคุ้มกันให้คนในสังคมมีความปลอดภัย สุดท้ายได้ลงลึกไปถึงการขับเคลื่อนงานในระดับอำเภอ ชุมชนท้องถิ่นทั้งระดับตำบลและหมู่บ้าน ที่ช่วยยืนยันให้เห็นความสำเร็จของการขับเคลื่อนการทำงานความปลอดภัยทางถนนภายใต้โครงการนวัตกรรมและพัฒนาจังหวัดเชิงประเด็นและเชิงพื้นที่ (Best practice สอจร.) ด้วยเหตุนี้จึงมีความสำคัญอย่างมากที่จะต้องรักษาและพัฒนาทิศทางการขับเคลื่อนงานภายใต้โครงการฯ ให้เกิดความต่อเนื่องและขยายกลุ่มเป้าหมายให้ครอบคลุมในวงกว้างมากยิ่งขึ้น เพื่อจะนำไปสู่การสร้างเครือข่ายจุดจัดการ จากระดับพื้นที่เล็กๆกระจายครอบคลุมไปทั่วทั้งประเทศ ผลักดันให้เกิดเป็นแนวทางการทำงานที่ยั่งยืนในอนาคตร่วมกันต่อไป โดยมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

ข้อเสนอต่อ สสส. และหน่วยงานส่วนกลาง /ภาคนโยบาย

ภาคนโยบาย/หน่วยงานส่วนกลาง ควรมีการกำหนดทิศทางและนโยบายการทำงานที่ช่วยหนุนเสริมการทำงานของพื้นที่ โดยเฉพาะการกำหนดให้งานความปลอดภัยทางถนนเป็นภารกิจสำคัญที่กลไกหน่วยงานที่รับผิดชอบ

มีหน้าที่โดยตรงในการลุกขึ้นมาจัดการปัญหาและบูรณาการ/หนุนเสริมการทำงานร่วมกับภาคีภาคส่วนต่างๆ

ข้อเสนอต่อคนทำงานขับเคลื่อน ภาคีเครือข่าย

1. ต้องมีการสร้าง Partnership ที่หลากหลายโดยไม่ยึดติดอยู่กับข้อจำกัดหรือปัญหาของการทำงานที่ผ่านมา หากแต่ต้องก้าวข้ามข้อจำกัดในการทำงานร่วมกัน ดึงจุดเด่นของการทำงานในแต่ละองค์กรมายกระดับและเสริมกลไกการทำงานโดยต้องมีการกำหนด “เป้าหมายและวิสัยทัศน์ร่วม” ตลอดจนต้องมีการกำหนดยุทธศาสตร์และประเด็นการขับเคลื่อนงานให้ชัดทั้งในระดับกลไกจังหวัดและระดับผู้ปฏิบัติงานของส่วนท้องถิ่น

2. ต้องให้ความสำคัญกับการบูรณาการข้อมูลร่วมกันที่มาจากต่างหน่วยงาน ต้องมีการนำข้อมูลมาจัดระบบและวิเคราะห์ร่วมกัน อันนำไปสู่การออกแบบกิจกรรมและกำหนดแนวทางการแก้ไขร่วมกันได้อย่างเหมาะสม

ข้อเสนอต่อผู้ปฏิบัติ

1. การขับเคลื่อนการทำงานของผู้ปฏิบัติการทั้งในระดับจังหวัด ระดับอำเภอ และระดับท้องถิ่น ต้องเน้นสร้างจุดจัดการ ที่ลดระยะเวลาในการขับเคลื่อนงาน โดยตัดหรือลดขั้นตอนที่ไม่จำเป็นหรือทำให้เกิดความล่าช้าออกไปเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและสามารถตอบสนองการทำงานตามสถานการณ์และนโยบายได้อย่างทันท่วงที

2. การขับเคลื่อนการทำงานต้องมุ่งเน้นไปถึงระดับชุมชนท้องถิ่น ดังการมีส่วนร่วมของคนในชุมชนให้ลุกขึ้นมาตระหนักและมีความรู้สึกเป็นเจ้าของปัญหาที่ก่อให้เกิดการดูแลและเฝ้าระวังร่วมกันของคนในชุมชน เพื่อลดภาระงานของหน่วยงานที่จะสามารถนำกำลังคนและทรัพยากรไปจัดการปัญหาที่ใหญ่ขึ้นได้

ส่วนที่ 4

บทความรูปธรรมการทำงานในพื้นที่ “กระบวนการ ปิจัยเงื่อนไข และผลลัพธ์ความเปลี่ยนแปลง”

ตัวอย่างโครงการขับเคลื่อนกลไกศปถ. จังหวัด- ศปถ.อำเภอ - ศปถ.ตำบล

1. การขับเคลื่อนกลไก ศปถ.จังหวัด/ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.อปท. จังหวัดสุรินทร์

ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ.2554 ได้กำหนดโครงสร้างในการขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่ไว้ทุกระดับ ได้แก่ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด (ศปถ.จังหวัด) ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปถ.อปท.) แต่ในการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ ศปถ.ในทุกระดับยังไม่ค่อยขับเคลื่อนเนื่องจากยังขาดองค์ความรู้ ทักษะ และกระบวนการในการขับเคลื่อนงานจังหวัดสุรินทร์มีการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่องโดยใช้กลไก ศปถ.จังหวัด ศปถ.อำเภอ และ ศปถ.อปท.

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ ได้ดำเนินการหาแนวร่วมการทำงานในระดับพื้นที่จังหวัด อำเภอ และพื้นที่รูปธรรมให้มีความหลากหลาย ผ่านการพัฒนาไกทิมสหวิชาชีพ (Change Agent) ซึ่งได้ดำเนินงานโครงการเสริมสร้างกระบวนการเรียนรู้เพื่อยกระดับการพัฒนาการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสุรินทร์ มาตั้งแต่ปี 2556 โดยเน้นการสร้างกระบวนการเรียนรู้เพื่อนำไปสู่การสร้างระบบ Safety System ซึ่งดำเนินงานตามยุทธศาสตร์การสร้างและขยายทีมงานสหสาขาวิชาชีพที่มีคุณภาพให้ครอบคลุมทุกพื้นที่และเสริมพลังให้ผลักดันพันธกิจสู่เป้าหมายร่วมกันของทีม

งานสหสาขาวิชาชีพในพื้นที่จากทุกอำเภอ (ศปถ.อำเภอ – อนุกรรมการ ศปถ.อำเภอ) ในระดับจังหวัด ระดับอำเภอ และระดับตำบล มีการจัดโครงสร้าง ศปถ.จังหวัด ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ แต่มีการเพิ่มคณะอนุกรรมการ ศปถ. ในทุกระดับ “Core Team” ที่ประกอบด้วย สหสาขาวิชาชีพ ได้แก่ ปภ. สสจ. รพ. ตร. แขวงทางหลวง ทางหลวงชนบท ขนส่ง บ.กลางฯ ปค. สสอ. รพสต. อปท. และอาสาสมัคร ฯลฯ ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนการดำเนินงาน ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

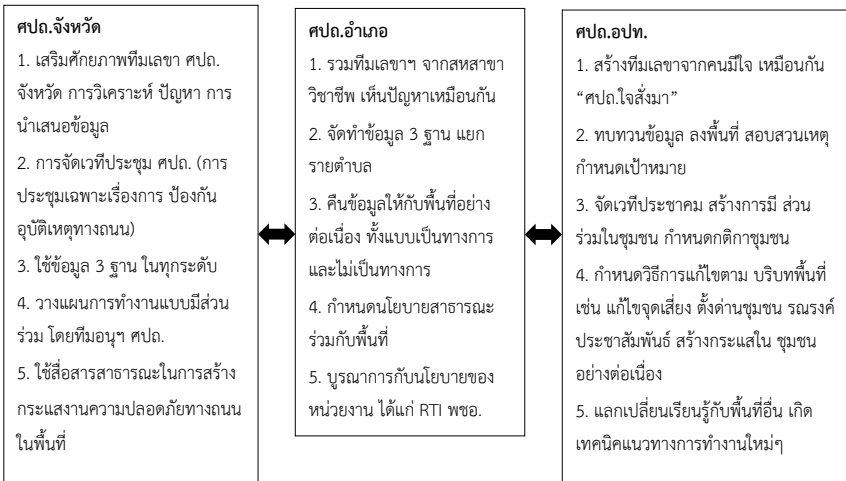
กลไกศูนย์ความปลอดภัยทางถนนจังหวัดและอำเภอ มีโครงสร้างหรือ ทีมทำงานด้านอุบัติเหตุ 2 ส่วนคือคณะกรรมการ ศปถ.ซึ่งเป็นหัวหน้าส่วนต่างๆ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ (ปี 2554) และคณะอนุกรรมการ ศปถ.ซึ่งเป็นชุดสำคัญที่เป็นกลไกในการขับเคลื่อนงานและวางแผนยุทธศาสตร์ทั้งหมด สรุบบทบาทหน้าที่ กลไก ศปถ.แต่ละระดับได้ ดังนี้

บทบาทหน้าที่กลไก ศปถ. จังหวัด เป็นหน่วยประสานงานกับระดับนโยบาย และ ศปถ.อำเภอ/เสนอยุทธศาสตร์การดำเนินงาน (ชี้เป้า) ให้ระดับนโยบายและคืนข้อมูลให้กับพื้นที่/แก้ไขปัญหาที่เกินกว่าศักยภาพอำเภอ/ตำบล/สนับสนุนด้านวิชาการในการแก้ไขปัญหา โดยรวมการขับเคลื่อนงานของ คณะอนุกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด ทำหน้าที่เป็นผู้ติดตามประเมินผล เสริมพลัง และสังเคราะห์จนได้บทเรียนที่เป็นองค์ความรู้ ในการพัฒนากลไกของในทุกระดับ

บทบาทหน้าที่กลไก ศปถ.อำเภอ เป็นหน่วยประสานงาน จุดเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดและตำบล ประกอบด้วยสหสาขาวิชาชีพ และมีอำนาจหน้าที่ ในการตัดสินใจเบื้องต้น เป็นจุดจัดการปัญหาและขับเคลื่อนระบบการทำงาน ความปลอดภัยทางถนน โดยใช้องค์ความรู้ที่หลากหลายและสนับสนุนการทำงานระดับตำบล ชุมชน เพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน

บทบาทหน้าที่กลไก สปถ.ตำบล เป็นหน่วยจัดการปัญหาคน รถ ถนนและสิ่งแวดลอม โดยการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย การบูรณาการ ภายใต้นโยบายข้อมูล องค์ความรู้ กิจกรรมขับเคลื่อนเพื่อสร้างวัฒนธรรม ความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน

กระบวนการขับเคลื่อน



เครื่องมือที่ใช้ขับเคลื่อน สปถ.

1. การวิเคราะห์ข้อมูลทางระบาดวิทยา โดยการวิเคราะห์ให้ครบทุก มิติ ทั้ง คน รถ ถนนและสิ่งแวดลอม ห้วงเวลาที่เกิดเหตุ แล้วนำมาวางแผน แก้ไขอย่างมีส่วนร่วมของทีมสหสาขา

2. การสอบสวนเฉพาะราย/อุบัติเหตุหมู่ Collision Diagram & Had- don Matrix

3. 5 ส.+ 5 ช. เน้นการคีนข้อมูลให้กับพื้นที่อย่างสม่ำเสมอ และการ ให้กำลังใจของทีมทำงานร่วมกัน

4. D-RTI/RTI Team ใช้ในการประเมินการดำเนินกิจกรรม ระดับ อำเภอ/ตำบล

5. แนวทางการแก้ไขจุดเสี่ยงตามหลักวิศวกรรมจราจร

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลง

1. เกิด Core team ที่ประกอบด้วยสหสาขาวิชาชีพ และมีความเข้มแข็ง
2. มีการใช้ข้อมูลสารสนเทศเพื่อชี้เป้าหมายประเด็นปัญหา
3. เกิดกระแสการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในทุกระดับ (จังหวัด อำเภอ ตำบล)
4. เกิดแผนงานและงบประมาณ สำหรับดำเนินงานป้องกันและแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในทุกระดับชั้น
5. เกิดกิจกรรมดำเนินงานตลอดทั้งปี
6. เกิดความร่วมมือจากทุกเครือข่ายและผู้บริหารให้การสนับสนุน

ข้อเสนอแนะเพื่อความยั่งยืน

1. สร้างทีมอนุ ศปถ.ให้มีความเข้มแข็ง การขับเคลื่อนกลไกในทุกระดับ ทีมอนุ ศปถ. ต้องมีใจเป็นหนึ่ง มีเป้าหมายร่วมกัน มีส่วนร่วมในการ แก้ไขปัญหาโดยใช้ทรัพยากรที่มีอยู่
2. ทีมอนุ ศปถ. ในทุกระดับ ควรมีองค์ความรู้ในเรื่องการวิเคราะห์ ข้อมูล การสอบสวนอุบัติเหตุ เทคนิคการคืนข้อมูล และการเสนอนโยบายต่อผู้บริหาร
3. การจัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้อย่างต่อเนื่อง ทำให้เกิดแนวทางวิธ การแก้ไขปัญหาใหม่ๆ และเป็นการให้ กำลังใจคนทำงานร่วมกัน

2. เส้นทางถนนปลอดภัย จังหวัดนครศรีธรรมราชจากภาค สู่ จังหวัด ...อำเภอ...และชุมชน

การดำเนินงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในทุกระดับ

ที่ผ่านมา พบว่าการดำเนินงานจะเป็นไปตามคำสั่งโครงสร้างและนโยบายที่ ส่วนกลางมอบหมายจังหวัดจังหวัดมอบหมายอำเภอ โดยมีคณะกรรมการตาม คำสั่งแต่งตั้ง มีภาคีเครือข่ายจากสหสาขาวิชาชีพที่เกี่ยวข้องเข้ามาร่วมเป็น คณะทำงาน เน้นการดำเนินงานโดยการประชุมตามนโยบายในช่วงเทศกาล ปีใหม่และสงกรานต์ ลักษณะการทำงานที่เกิดขึ้นนี้ ทางทีมภาคีเครือข่าย จะทุ่มเททำงานร่วมกันในช่วง 7 วันอันตรายเท่านั้น หากช่วงเวลาอื่น ยังขาดการบูรณาการงานร่วมกัน ส่งผลให้การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ขาดความต่อเนื่อง อัตราการเสียชีวิตจึงไม่สามารถลดลงได้ตามเป้าหมาย ทศวรรษที่ต้องการลดอัตราการเสียชีวิตลงครึ่งหนึ่งภายในปี 2563

ทีมสอจร.ได้เข้ามาสร้างการมีส่วนร่วมกับภาคีเครือข่ายในระดับจังหวัด เกิดการประชุมขับเคลื่อนงานอย่างต่อเนื่องในระดับจังหวัด ปี 2551 สอจร. ภาคได้เริ่มใช้แนวคิดการดำเนินงาน 5 ส.(สารสนเทศ สหสาขา สู้เสี่ยง ส่วนร่วม และสุดคุ้ม) และเทคนิค 5 ช.(ชวน/เชื่อม ชง เชื้อ ชม และ ช้อน) มาขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด ระยะ แรกดำเนินการในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต ด้วยการใช้ระบบสารสนเทศเพื่อการบริหาร(Management Information System: MIS) เริ่มด้วยการสอบสวน หาสาเหตุของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนแล้วนำมาแก้ปัญหา จากนั้นได้ขยายพื้นที่ลงสู่ระดับจังหวัดอื่น ต่อมาปี 2556 - 2557 ได้มีการขยาย ขยาย ยุทธวิธีสอจร.ภาคใต้ให้ลูกหลานสู่อำเภอ ซึ่งเป็นพื้นที่ใกล้ปัญหาและ สามารถดำเนินการได้ง่ายและเกิดผลชัดเจนกว่าระดับจังหวัด จึงคัดเลือก อำเภอต้นแบบจังหวัดละ 2 อำเภอ กระบวนการเริ่มจากพี่เลี้ยงสอจร.แต่ละ จังหวัดทำหน้าที่เป็นแมวมองค้นหาแกนหลัก (change agent) สหสาขา สอจร.ภาคทำหน้าที่เทรนเนอร์และติดตาม 5 ส. 5 ช. ให้แต่ละทีมลงพื้นที่ฝึกปฏิบัติด้วยโจทย์ 2 ส.แรก (สารสนเทศ และสหสาขา) เลือกว่าประเด็น จุดติด ค้นหาและหนุนแกนสำคัญให้ร่วมผลักดันการขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหา

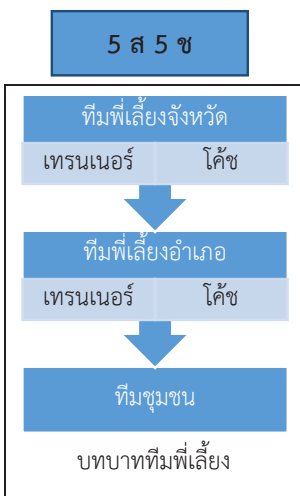
เสริมพลังด้วยการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ระหว่างทีมงาน จากนั้นให้ทีมอำเภอลงพื้นที่ฝึกปฏิบัติเต็มรูปแบบ 5 ส.5ช. และสุดท้ายจัดเวทีสรุปบทเรียนเพื่อเรียนรู้

นครฯ ทำอย่างไร

จังหวัดนครศรีธรรมราชเป็นจังหวัดที่มีการนำบทเรียนการทำงานด้วยเครื่องมือ 5 ส 5 ช ของสอจร.ภาคใต้ลงสู่อำเภอมานตั้งแต่ปี 2556 จาก 2 อำเภอ เป็น 8 อำเภอ 16 อำเภอ (ปี 2558-2559) ครอบคลุมทั้งจังหวัด (18 อำเภอ) และขยายลงสู่ชุมชนในเขตอำเภอท่าศาลาในปี 2560 มีวัตถุประสงค์หลัก คือ การพัฒนาศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ.) และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้สามารถขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหา

อุบัติเหตุทางถนนได้ด้วยทีมแนวราบระดับอำเภอ/ท้องถิ่น ประกอบด้วย พยาบาลห้องฉุกเฉิน โรงพยาบาลชุมชนเป็นแกนหลักมีตัวแทนสาธารณสุขอำเภอตำรวจ แขวง/หมวดการทาง บริษัทกลางขนส่ง กู้ชีพกู้ภัยและตัวแทนองค์กรบริหารส่วนตำบล

กลไกหลักเริ่มจากค้นหาแกนหลักของพื้นที่ทั้งระดับอำเภอและ



ตำบลและทีมสหสาขา พัฒนาศักยภาพทีมสหสาขาให้มีความรู้ความเข้าใจถึงการดำเนินงาน การจัดการข้อมูล การค้นหาสาเหตุจากการสอบสวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และทีมพื้นที่ทบทวนข้อมูลตัวเอง ร่วมกันวิเคราะห์วางแผนการแก้ไขปัญหาฯ ทีมจังหวัด/อำเภอ สนับสนุนงบประมาณบริหารจัดการให้อำเภอ/ชุมชน หลังจากนั้นแต่ละอำเภอจะมีการทบทวนคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการ ศปถ.อำเภอ มีแต่งตั้งคณะกรรมการด้านข้อมูลและหรือคณะ

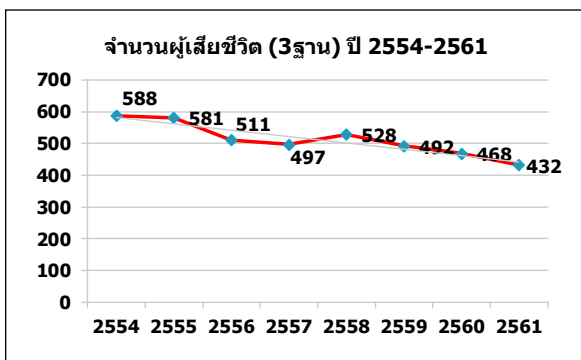
กรรมการสอบสวนเพิ่มเติม ส่วนเลขานุการขึ้นกับบริบทพื้นที่ ผู้ทำหน้าที่มีได้ทั้งปลัดอำเภอและหรือสาธารณสุขอำเภอ แต่ละอำเภอจะมีการค้นหาข้อมูลจุดเสี่ยง การสอบสวนการเสียชีวิตและแก้ไขปัญหาดังกล่าวตามศักยภาพในพื้นที่ทั้งหมด มีการดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงและการสวมหมวกนิรภัย จัดทำช่องทางสื่อสารภายในกลุ่ม โดยมีทีมจังหวัด/อำเภอเป็นผู้ร่วมการสอบสวน ส่วนแนวทางการเสริมพลังจะมีการจัดเวทีแลกเปลี่ยนทั้งภายในจังหวัด และจัดให้ทีมอำเภอ/ชุมชนนำเสนอในที่ประชุมศปถ.จังหวัด หรือในเวทีแลกเปลี่ยนอื่นๆ

ทีมจังหวัด/อำเภอ

- คัดเลือกอำเภอ ค้นหาแกนหลัก
- พัฒนาศักยภาพทีมอำเภอ/ชุมชน
- สนับสนุนงบประมาณบริหารจัดการ
- ร่วมสอบสวนฯ
- จัดเวทีแลกเปลี่ยนภายในจังหวัด/นำเสนอผลงาน
- เป็นพี่เลี้ยง ที่ปรึกษา
- เชื่อมจังหวัด - หน่วยงาน - อำเภอ

ทีมอำเภอ/ชุมชน

- แกนหลักและหรือทีมจังหวัดเชื่อมเครือข่าย
- ทบทวนคำสั่งศปถ.อำเภอ+แต่งตั้งกก.ข้อมูล+กก.สอบสวนฯ
- จัดช่องทางสื่อสารภายในกลุ่ม
- จัดการข้อมูล/ค้นหาความเสี่ยง /สอบสวนฯ
- แก้ไขความเสี่ยงหลักตามบริบท
- ประเมินผล



ผลที่เกิด

เกิดศปภ.อำเภอ/ชุมชนต้นแบบ

- มีการจัดการข้อมูล/ค้นหาความเสี่ยง
- เกิดการแก้ไขปัจจัยเสี่ยงหลัก
- เกิดแกนนำ ทีมแนวราบสหสาขา
- ชุมชน/ท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการจัดการ ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน
- อัตราสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น
- การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุลดลง

ผลที่เกิด ศปภ.อำเภอที่สามารถขับเคลื่อนได้รวม 13 แห่ง โดยสามารถเป็น ศปภ.ต้นแบบได้แก่ อำเภอทุ่งใหญ่ ฉวาง ทุ่งสง พิบูน ท่าศาลา ลานสกา และอำเภอเมือง และมีศปภ.ชุมชนต้นแบบในอำเภอท่าศาลา 4 แห่ง ได้แก่ ต.โมคลาน ต.ตลิ่งชัน ต.หัวตะพาน และต.โพธิ์ทอง ส่งผลให้จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลงมาตามลำดับ

เงื่อนไขสำคัญของการให้ทีมงานระดับอำเภอมีการขับเคลื่อน คือ การแสวงหาแกนหลักที่เป็นคนในพื้นที่ที่มีใจเพื่อทำให้เกิดการสร้างทีมสหสาขาในพื้นที่ ให้มีการพบปะพูดคุย ทีมมีแนวคิดหรือแนวทางการดำเนินงานร่วมกัน โดยมีแกนหลักเป็นผู้เชื่อม ประสานภาคีเครือข่าย ใช้สารสนเทศเพื่อระบุปัญหา เน้นความสัมพันธ์แนวราบขับเคลื่อนร่วมกับผู้บริหาร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในจังหวัด มีเวทีแลกเปลี่ยนทั้งภายใน-นอกจังหวัด ทีมจังหวัดเป็นพี่เลี้ยง สนับสนุนวิชาการ แนวคิด และให้กำลังใจ ทีมอำเภอ ส่วนสิ่งที่มีความสำคัญต่อเครือข่ายหรือทีมแนวราบ คือ ข้อมูลและการสื่อสารระหว่างกัน นับตั้งแต่ การสื่อสารระหว่างปัจเจกบุคคลกับปัจเจกบุคคล กลุ่มกับกลุ่ม และระหว่างเครือข่ายกับเครือข่าย รวมทั้งระบบความสัมพันธ์ในการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ และการสนับสนุนงบประมาณ

เก็บตกเทคนิคจากโครงการ

“หากคนใกล้ตัว คนในพื้นที่ เครือข่ายของเราที่มีใจ”

“ มอบหน้าที่ให้ตรงความสามารถ”

“ เราคือयेอะ ตี๋อนายอำเภอ พูดประเด็นหลักๆ.. อะไรที่จะให้ช่วย”

“ คุยกันบ่อยๆ”

“ต้องมีเวทีติดตาม เสริมให้อำเภอ”

“ทีมอำเภอต้องการกำลังใจและความช่วยเหลือจากทีมจังหวัด”

สำหรับการพัฒนาศปอ.อำเภอ/ท้องถิ่นที่ยังไม่สามารถดำเนินงานอย่างต่อเนื่องได้นั้น จากบทเรียนของนครศรีฯที่ผ่านมา ทีมพี่เลี้ยงจังหวัดจะสร้างแรงเสริมด้านวิชาการ ผ่านเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ และมีเวทีติดตามให้กำลังใจ

ข้อเสนอพัฒนาต่อยอด

1. การจัดตั้งเครือข่ายในแนวตั้ง(ศปอ.อำเภอ) ด้วยคำสั่ง สิ่งต้องคำนึงถึง คือ การทำหน้าที่ต่อกันและกระทำอย่างมีจิตสำนึกแกนหลักของเครือข่าย

จึงควรมีการสร้างเป้าหมายร่วม เพื่อให้สมาชิกรู้ว่าทำเพื่ออะไร โดยใช้การสื่อสารและข้อมูล จะช่วยให้สมาชิกในเครือข่ายเกิดการรับรู้ เกิดการยอมรับในกระบวนการทำงานและช่วยรักษาสัมพันธภาพที่ดีต่อกัน มีส่วนร่วมในกิจกรรมต่างๆ จะเป็นปัจจัยที่หนุนเสริมให้เครือข่ายนั้นมีพลังมากขึ้น

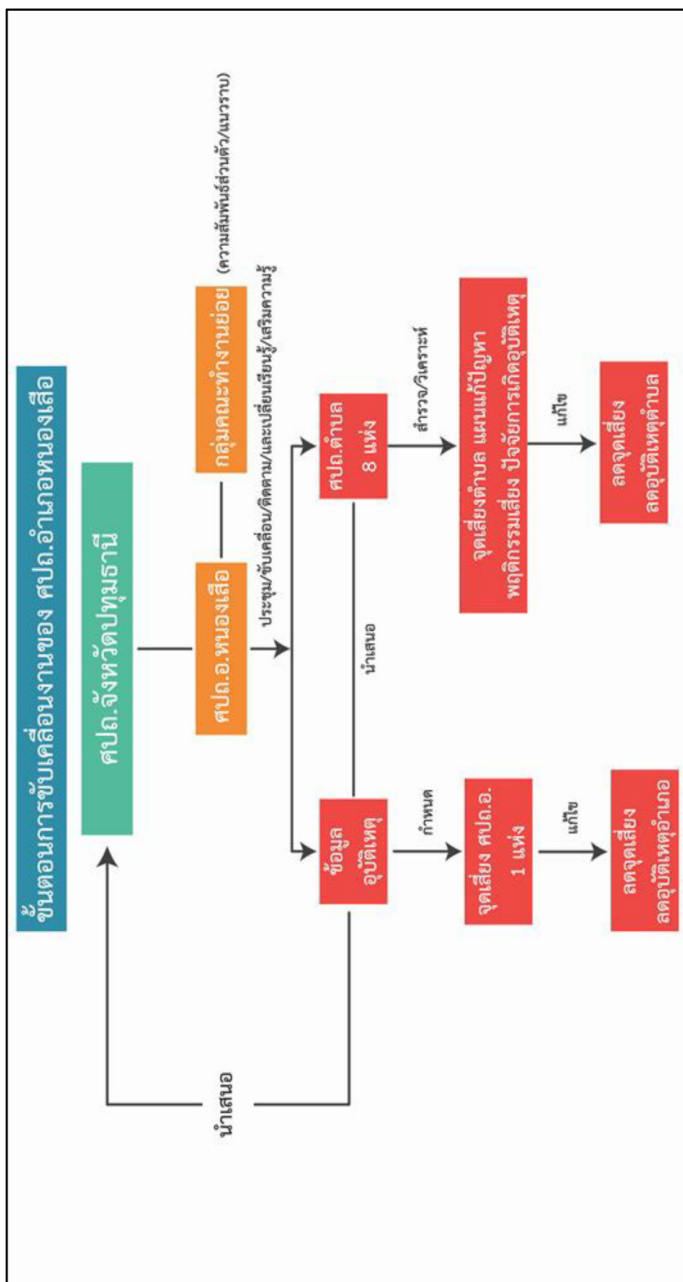
2. การจัดตั้งสภ.อำเภอ ควรมีการบูรณาการร่วมกับคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ ซึ่งมีนายอำเภอเป็นประธาน และสาธารณสุขอำเภอเป็นเลขานุการซึ่งสามารถเป็นแกนหลักเชื่อมประสานได้

3. สภ.อำเภอควรมีการประเมินตนเอง เพื่อพัฒนาส่วนขาดให้การดำเนินงานมีศักยภาพ ครอบคลุมการแก้ไขตามปัจจัยเสี่ยง

3. โครงการพัฒนากลไกศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน อำเภอหนองเสือนำไปสู่ถนนปลอดภัย

ในปี พ.ศ.2559 อำเภอหนองเสือได้มีการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนน ผลของการดำเนินงานได้สร้างต้นทุนการทำงานที่สามารถนำมาใช้ขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนของ สภ.อำเภอหนองเสือ ในปี พ.ศ. 2560 ให้ครอบคลุมทุกตำบลและเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานได้ในหลายด้าน เช่น ระบบข้อมูลอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน กลไกการทำงาน สภ.อำเภอ และต้นแบบ สภ.ตำบล “บึงบาโมเดล” ที่นำไปสู่การขยายผลกับพื้นที่อื่นๆ แต่จากสถานการณ์และอัตราการเสียชีวิตของพื้นที่อำเภอหนองเสือ ในปี พ.ศ. 2560 ยังคงมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นเกิน 18 คน/ต่อแสนประชากร จึงได้มีการนำข้อมูลมานำเสนอในเวทีประชุมระดับอำเภอและผลักดันประเด็นการเกิดอุบัติเหตุทางถนนให้เป็นเป้าหมายในการขับเคลื่อนการทำงานของคณะกรรมการ พขอ. (เปลี่ยนจากใช้วง DHS มาเป็นวง พขอ.) โดยมีการทำงานควบคู่กันระหว่าง สภ.อำเภอ และ พขอ.ปรับโครงสร้างคณะทำงาน สภ.อำเภอ ให้มีทีมเลขาเพิ่มมากขึ้น โดยมีทั้งเจ้าหน้าที่ตำรวจ ตัวแทนจากสาธารณสุข

อำเภอ และปลัดอำเภอ มาร่วมเป็นทีมดำเนินงานหลัก และได้มีการบรรจุเรื่องความปลอดภัยทางถนนเข้าสู่เวทีประชุมของหัวหน้าส่วนราชการระดับอำเภอทุกเดือน โดยมีนายอำเภอเป็นประธานในการรับฟังการเสนอข้อมูลและมอบหมายให้หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการแก้ไขและนี่ คือ จุดเริ่มต้นใหม่ของการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนน ศปอ.อำเภอหนองเสือ ปี พ.ศ.2560 (ต่อเนื่องจากงานปี 2559) เพื่อพัฒนาต่อยอดงานความปลอดภัยทางถนน โดยมีเป้าหมายดังนี้ 1.เพื่อขยายพื้นที่การทำงานให้ครอบคลุมทุกตำบลในอำเภอหนองเสือให้เห็นความสำคัญของการขับเคลื่อนกลไกความปลอดภัยทางถนนที่จะลุกขึ้นมาเป็นทีมงานในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรในระดับพื้นที่ 2.พัฒนากลไกการขับเคลื่อนงานของ ศปอ.อำเภอที่เชื่อมโยงกับการทำงานของ ศปอ.ท้องถิ่น กระตุ้นให้เกิดการดำเนินงานตามคำสั่ง ศปอ.ตำบลในการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนน 3.ต้องการสร้างรูปธรรมในการดำเนินงานของแต่ละตำบล ให้เกิดแผนและแนวทางการปฏิบัติจริง และ 4.สร้างพื้นที่สำหรับแลกเปลี่ยนการทำงานของแต่ละตำบลให้เกิดเป็นต้นแบบในการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนโดยทีมงาน ศปอ.อำเภอหนองเสือ จึงได้ดำเนินโครงการ **“พัฒนากลไกศูนย์ความปลอดภัยทางถนน อำเภอหนองเสือ นำไปสู่ถนนปลอดภัย”** ขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้ 1. เพื่อพัฒนาศักยภาพและเสริมพลังให้คณะทำงานฯ 2. เพื่อกระตุ้นสนับสนุนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สถานศึกษา ภาคเอกชน และสามารถผลักดันเป็นมาตรการองค์กร 3. เพื่อพัฒนาระบบการเก็บและวิเคราะห์ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจราจร



“กระบวนการขับเคลื่อนงานจากระดับอำเภอสู่ระดับตำบล” ที่เห็นการทำงาน
อย่างเป็นขั้นตอน สามารถนำไปปรับใช้กับพื้นที่อื่นๆได้ต่อไป ดังนี้

1. (1) ระดับอำเภอ : การดำเนินงาน ศปถ. อำเภอหนองเสือ	2. (2) ระดับอำเภอ สู่ตำบล : การดำเนินงาน ขับเคลื่อนงานจาก อำเภอสู่ตำบล	3.(3) ระดับตำบล : การ ดำเนินงานขับเคลื่อนงาน ของ ศปถ.ตำบล แต่ละพื้นที่
1.เวทีประชุมประจำเดือน 2.การสืบสวนสอบสวน อุบัติเหตุเชิงลึก 3.การกำหนดมาตรการใน การรับมืออุบัติเหตุในช่วง เทศกาล 4. การเก็บ ข้อมูล และ กำหนดจุดเสี่ยงพร้อมทั้ง กำหนดแนวทางแก้ไขจุด เสี่ยง (อำเภอ+ตำบล) 5.จัดเวทีประชุมเพื่อแลก เปลี่ยนเรียนรู้การทำงาน ของแต่ละพื้นที่ 6.ออกแบบการทำกิจกรรม และ บริหาร จัด การ ทรัพยากรร่วมกัน (คน/ ความรู้/แผนงาน) 7.การจัดตั้งด่านในช่วง เทศกาลและลงพื้นที่ให้ กำลังใจคนทำงาน 8.มีการพัฒนาศักยภาพเจ้า หน้าที่และภาคีเครือข่าย 9.มีการซ่อมแผนอุบัติเหตุ เพื่อรับมือกับสถานการณ์ที่ จะเกิดขึ้น	1.จัดประชุมคณะ ศปถ. จังหวัด เพื่อชี้แจงแนวทาง การดำเนินงานโครงการให้กับ หน่วยงานและพื้นที่เป้าหมาย ทั้งระดับจังหวัด อำเภอ และ ตัวแทนจากท้องถิ่น 2.จัดเวทีประชุมระดับอำเภอ ในเวทีชี้แจงแนวทางการขับ เคลื่อนงาน ศปถ.ตำบล ทุก ตำบล โดยให้แต่ละพื้นที่ส่ง คณะกรรมการ ศปถ.ตำบล เข้าร่วมประชุมร่วมกัน 3.ลงพื้นที่สนับสนุนการดำเนิน งานของพื้นที่เป้าหมายทั้ง 8 พื้นที่ 4.จัดเวทีประชุมระดับอำเภอ โดยที่ทุก ศปถ.ตำบล จะมี การรวบรวมข้อมูลและนำ ข้อมูลการดำเนินงานรวม ทั้งสถานการณ์ในพื้นที่มา นำเสนอในเวที ศปถ.อำเภอ พร้อมทั้งรับทราบข้อมูล สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ที่ทางทีมคณะทำงานระดับ อำเภอนำเสนอ	1.จัดประชุมสร้างความ เข้าใจแกนนำในระดับตำบล เพื่อให้เข้าใจแผนการดำเนิน งาน เข้าใจสถานการณ์และ เข้าถึงข้อมูลในระดับอำเภอ 2.แต่งตั้งคณะกรรมการ ดำเนินงานตามคำสั่งแต่งตั้ง 3.แต่ละ ศปถ.ตำบล ส่งตัว แทนเข้ามาเป็นคณะทำงาน ของ ศปถ.อำเภอ โดยต้อง นำข้อมูลในระดับพื้นที่มานำ เสนอในเวทีประชุมทุกเดือน 4.มีการเก็บข้อมูลจุดเสี่ยง และนำข้อมูลมาวิเคราะห์ แก้ไขจุดเสี่ยงตามศักยภาพ ของพื้นที่ (ถ้าไม่สามารถ จัดการได้จะนำเสนอในเวที ศปถ.อำเภอ / ศปถ.จังหวัด) 5.จัดเวทีประชุมคณะทำงาน ศปถ.ตำบล อย่างน้อย 2 เดือน / ครั้ง

1. (1) ระดับอำเภอ : การดำเนินงาน ศปถ. อำเภอหนองเสือ	2. (2) ระดับอำเภอ สู่ตำบล : การดำเนินงาน ขับเคลื่อนงานจาก อำเภอสู่ตำบล	3.(3) ระดับตำบล : การ ดำเนินงานขับเคลื่อนงาน ของ ศปถ.ตำบล แต่ละพื้นที่
10.มีการจัดอบรมและให้ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนในระดับประถมศึกษาและมัธยมศึกษา 11.มาตรการรณรงค์ในพื้นที่โรงงานสวมหมวกนิรภัย 100%	5.สนับสนุนการแก้ไขจุดเสี่ยงของแต่ละพื้นที่ โดยนำเสนอข้อมูลให้กับหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง หากในระดับอำเภอไม่สามารถจัดการได้จะมีการส่งข้อมูลส่งต่อไปยังระดับจังหวัด 6.จัดเวทีแลกเปลี่ยนการดำเนินงานให้ทุก ศปถ.ตำบล ได้นำเสนอผลงานมานำเสนอเพื่อเป็นแบบอย่างที่ดีในการดำเนินงาน โดยจัดเป็นเวทีประชุมใหญ่ที่เชิญทุกพื้นที่นำผลงานมาร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ 7.มอบโล่ประกาศนียบัตรเพื่อเป็นขวัญกำลังใจแก่ผู้ปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง (ทุกครั้งที่ประชุม)	

ปัจจัยความสำเร็จในการขับเคลื่อนงานทั้ง 2 ระดับ คือ ระดับอำเภอ และระดับตำบลไว้ดังนี้

(1) ระดับอำเภอ

1. การประสานงานในแนวราบ ใช้ความสัมพันธ์เป็นหลักในการประสานงานโดยไม่ต้องใช้หนังสือราชการจะเชิญผ่านทางระบบไลน์และโทรศัพท์ (เวทีกลุ่มคณะทำงานย่อยไม่ใช่เวที สปถ. อำเภอ)
2. การบูรณาการทำงานแต่ละหน่วยงานที่พร้อมจะเรียนรู้กันและร่วมดำเนินกิจกรรมอย่างสม่ำเสมอ
3. มีการเก็บข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน และนำมาร่วมกันวิเคราะห์ ทำให้เห็นข้อมูลที่มีความสำคัญและสามารถนำกำหนดแนวทางในการแก้ไขปัญหา
4. ทีมคณะทำงานมีความสนิทสนมกันทำให้เข้าใจกันดี “เหมือนพี่น้อง กัน” โดยที่ทุกคนพร้อมช่วยเหลือกัน / การทำงานต่างคนต่างรู้ใจเนื่องจากมีความต่อเนื่องในระยะเวลาหลายปี
5. การเปิดพื้นที่ให้เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกันและเป็นช่องทางในการรับรู้ข้อมูลที่เพิ่มมากขึ้นในระดับพื้นที่
6. การสนับสนุนของผู้บริหารทั้งในระดับอำเภอและระดับท้องถิ่น
7. การมีเครือข่ายที่สามารถเชื่อมโยงคนทำงาน “ตัวจริง” ที่เข้ามาขับเคลื่อนการทํากิจกรรมอย่างเข้มข้น ทุกหน่วยงานเครือข่ายเล็งเห็นปัญหาร่วมกันและพร้อมที่จะร่วมมือกันในการแก้ไขปัญหา

(2) ระดับตำบล

1. ผู้นำชุมชนให้ความสำคัญต่อสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุและสนับสนุนการดำเนินกิจกรรมอย่างจริงจัง

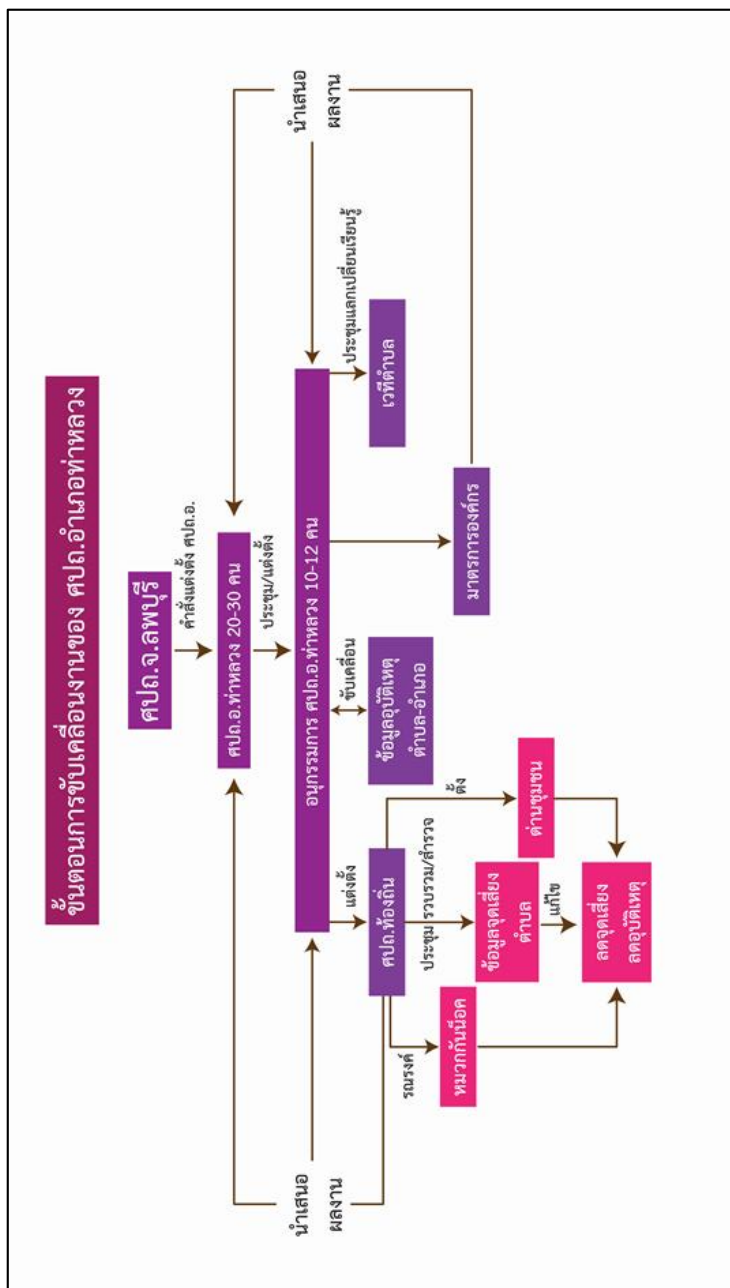
2. การเปิดโอกาสให้คนในชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินงาน
3. ระบบเครือข่ายความสัมพันธ์ในแต่ละตำบล ที่ทำให้เกิดการแบ่งปันกันระหว่างท้องถิ่นเกิดการแลกเปลี่ยนการทำงานในแต่ละพื้นที่
4. การมีพื้นที่ให้แต่ละท้องถิ่นนำเสนอผลงาน นอกจากจะก่อให้เกิดการเรียนรู้ร่วมกันยังทำให้ผู้ปฏิบัติงานในแต่ละพื้นที่เกิดความภาคภูมิใจและอยากพัฒนาการทำงานให้ต่อเนื่อง

จะเห็นว่าโครงการ “พัฒนากลไกศูนย์ความปลอดภัยทางถนนอำเภอหนองเสือ นำไปสู่ถนนปลอดภัย” ได้พัฒนาให้เกิด 1) กลไกการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนทั้งระดับอำเภอ ระดับอำเภอสู่ตำบล และระดับตำบล รวมถึงการพัฒนาศักยภาพคนทำงานในทุกระดับ 2) ได้สร้างการเปลี่ยนแปลงในระดับตำบลในหลายด้าน ทั้งการแก้ปัญหาจุดเสี่ยงโดยชุมชนท้องถิ่น การพัฒนาระบบข้อมูลของพื้นที่ (เก็บรวบรวม วิเคราะห์ คืบข้อมูล) และ 3) มาตรการองค์กร ทั้งนี้ทีมงาน สปอ.อำเภอหนองเสือ ยังได้คิดพัฒนางานอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น โดยการต่อยอดกลไกการขับเคลื่อนดังนี้

1. เน้นการสอบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุเชิงลึกอย่างต่อเนื่อง
2. เติมความรู้และพัฒนาศักยภาพให้กับคนทำงาน ทั้งในเรื่องของวิศวกรรมทางถนน การวิเคราะห์ปัญหาและความต้องการของพื้นที่ ความรู้เรื่องพฤติกรรมและการเปลี่ยนแปลงในเด็กและเยาวชน
3. ปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การขับขี่ปลอดภัยให้ประชาชนในพื้นที่ ผ่านการขับเคลื่อนการทำงานในประเด็น การสร้างจิตสำนึกความปลอดภัยทางถนน ให้กับเด็กและเยาวชนในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก นักเรียนระดับประถมศึกษา มัธยมศึกษาและ กศน.

4. ศูนย์ถนนเข้มแข็งชุมชนปลอดภัย อ.ท่าหลวงจ.ลพบุรี

อำเภอท่าหลวง ตั้งอยู่ห่างจาก อำเภอเมืองลพบุรี ประมาณ 80-90 กิโลเมตรประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกร โดยเฉพาะการทำไร่ไถ่ มีโรงงานน้ำตาลตั้งอยู่ในพื้นที่ การสัญจรในพื้นที่ส่วนใหญ่จะใช้รถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถขนอ้อยรถพ่วงและรถไถกลากเป็นหลัก ในพื้นที่มีแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติที่สำคัญหลายแห่ง ได้แก่ น้ำตกวังก้านเหลือง เมืองโบราณซบจำปา และจำปีสิรินธร อีกทั้งยังเป็นเส้นทางเลี่ยงในการเดินทางไปยังหัวนครราชสีมา ทำให้ช่วงเทศกาลมีปริมาณรถหนาแน่น ด้วยลักษณะบริบทของพื้นที่ดังกล่าว ทำให้มีปริมาณยานพาหนะใช้เส้นทางในพื้นที่เป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเทศกาลอุบัติเหตุการจราจรที่พบได้บ่อย รุนแรง มีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรเป็นอันดับ 3 ของจังหวัด (จาก 11 อำเภอ) จากการดำเนินงานร่วมกันของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอและระดับท้องถิ่น ได้มีการวิเคราะห์ประเมินผลการทำงานร่วมกันอย่างสม่ำเสมอพบว่า สถานการณ์ปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนนั้นมักพบได้มากในถนนชนบท ถนนในหมู่บ้าน ดังนั้น ยุทธศาสตร์การขับเคลื่อนงานของอำเภอท่าหลวง จังหวัดลพบุรี จึงมุ่งเน้นการทำงานในระดับอำเภอและเจาะจงระดับตำบลเป็นหลัก เน้นการแก้ไขปัจจัยหลัก 4 ประเด็น คือ คน รถ ถนน และสิ่งแวดล้อม (ดังแผนภาพที่ 1) มีการจัดตั้ง “ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่น” หรือ “ศูนย์ถนนท้องถิ่น” เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนงานของท้องถิ่น เมื่อวิเคราะห์การขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนของ อ.ท่าหลวง จ.ลพบุรี เชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ สอจร. 5 ด้าน หรือ มังกร 5 หัว พบว่า มีความสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน ดังภาพ



ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาภาคีเครือข่าย สร้าง Change Agent

ระดับอำเภอ มีการแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ (20-30 คน) ซึ่งเป็นกลไกการทำงานในแนวทางที่เป็นไปตามคำสั่งตามนโยบาย นอกจากนั้นทางทีมงานขับเคลื่อนยังมีการแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ (10-12คน) เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการขับเคลื่อนงาน และเป็นตัวเชื่อมที่สำคัญระหว่าง ศปถ.อำเภอ กับ ศปถ.ท้องถิ่น ซึ่งเป็นกลไกแนวราบที่พื้นที่สร้างขึ้น ซึ่งทั้งสองคณะก็ใช้หลักสหสาขาวิชาชีพมาช่วยในการขับเคลื่อนงาน

ระดับท้องถิ่น ได้ผลักดันให้เกิดการจัดตั้ง “ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่น” หรือ “ศูนย์ถนนท้องถิ่น” ให้เกิดขึ้นอย่างเป็นทางการ ผ่านคำสั่งจัดตั้งและแต่งตั้งเป็นลายลักษณ์อักษร มีนายกองค์การบริหารส่วนตำบลเป็นประธานศูนย์ถนนฯ โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการ อาทิเช่น กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน โรงเรียนทางหลวงชนบท โรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่ ตำรวจ แขวงทางหลวง สสอ. ประธาน อสม. รพสต. เข้าร่วม โดยมีปลัดนักวิเคราะห์เป็นเลขาฯ ศูนย์ถนนปัจจุบันสามารถจัดตั้งศูนย์ถนนท้องถิ่นครบทุกตำบลจำนวน 6 แห่งของ อ.ท่าหลวง (อำเภอท่าหลวงแบ่งเขตการปกครองออกเป็น 6 ตำบล 45 หมู่บ้าน ได้แก่ 1) ต.ท่าหลวง 9 หมู่บ้าน 2) ต.แก่งผักกูด 8 หมู่บ้าน 3) ต.ชัยจำปา 7 หมู่บ้าน 4) ต.หนองผักแว่น 8 หมู่บ้าน 5) ต.ทะเลวังวัด 5 หมู่บ้าน 6) ต.หัวลำ 8 หมู่บ้าน)

แผนภาพที่ 2 คณะทำงานศูนย์ความปลอดภัยทางถนนระดับตำบล

จะเห็นได้ว่าในระดับท้องถิ่นมีความหลากหลายของภาคีที่เข้ามา ร่วม เป็นการทำงานร่วมกันจริงในพื้นที่จริง เป็นกลไกแนวราบ มีความคล่องตัว สามารถทำงานได้จริงเพื่อให้ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับ

ท้องถิ่นแต่ละแห่งสามารถดำเนินงานได้ด้วยตนเอง โดยสนับสนุนให้แต่ละชุมชนร่วมกันวิเคราะห์จุดเสี่ยง/จุดตั้งด่าน ชุมชนในชุมชนของตนเองและร่วมกันหาแนวทางการแก้ไขปัญหาที่สอดคล้องกับบริบทของแต่ละชุมชน เน้นการทำงานเชิงรุกให้ชุมชนเห็นปัญหาความรุนแรง การสูญเสียโดยชุมชนมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาและใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ของชุมชนในการจัดการ โดยในช่วงแรกศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอจะทำหน้าที่เป็นพี่เลี้ยงคอยสนับสนุนการทำงานของท้องถิ่น ซึ่งเป็นบทบาทหน้าที่สำคัญของ ศปถ.อำเภอ ในการสร้างให้เกิด ศปถ.ท้องถิ่น และสนับสนุนติดตามให้ทำงานได้โดยชุมชนท้องถิ่นเอง

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาระบบข้อมูล MIS Ranking

จากข้อมูลที่ประชุมศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด และจากข้อมูลอุบัติเหตุจราจรระดับอำเภอ มีการวิเคราะห์ในรายตำบล เกิดการค้นข้อมูลให้แต่ละศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่น เพื่อให้มีการขับเคลื่อนในระดับตำบลอย่างเป็นรูปธรรม ส่งผลให้เกิดมาตรการที่ชัดเจนในระดับตำบล โดยมีการเชื่อมข้อมูลระดับตำบลส่งถึงระดับอำเภอจนถึงระดับจังหวัดเพื่อขับเคลื่อนให้เกิดผลลัพธ์ที่ชัดเจนในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตของอำเภอท่าหลวง

จะเห็นได้ว่าการพัฒนาระบบข้อมูลมีในทุกระดับตั้งแต่จังหวัด อำเภอ ท้องถิ่นมีการเก็บข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนและสอบสวนเชิงลึก ทุกครั้งที่เกิดอุบัติเหตุจนเสียชีวิต วิเคราะห์ข้อมูล ค้นหาข้อมูลสู่ประชาคม และกรรมการ เชื่อมโยงส่งข้อมูลระหว่างกัน ใช้ข้อมูลวางแผน ตัดสินใจ ในการขับเคลื่อนงานเกิดมรรคผลในการแก้ปัญหาอย่างเป็นรูปธรรม อาทิ เช่น จากการประชุม ศปถ.อำเภอ/ท้องถิ่น อย่างต่อเนื่อง มีการวิเคราะห์ข้อมูล การบาดเจ็บ/เสียชีวิต เป็นพฤติกรรมเสี่ยง ทำให้เสียชีวิต คือ MCA ไม่สวมหมวกนิรภัยของคนในชุมชน ทำให้ท้องถิ่นคิดโครงการเน้นที่การปรับเปลี่ยน

พฤติกรรมของ “คน” ใน 5 โครงการ โดยทุกโครงการจะเน้นการสวมหมวกนิรภัยเป็นประเด็นสำคัญ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 มาตรการองค์กร

จากโครงการมาตรการองค์กรที่เน้นการสวมหมวกนิรภัยและการคาดเข็มขัดนิรภัยใน 11 องค์กร ได้แก่ โรงงานน้ำตาล 1 แห่ง องค์กรบริหารส่วนตำบล 4 แห่ง หมวดยานพาหนะ 1 แห่ง ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก 2 แห่ง โรงเรียนมัธยม 1 แห่ง โรงพยาบาลท่าหลวง และเทศบาล 1 แห่ง และโครงการหนุนน้อยต้นแบบความปลอดภัยทางถนนของศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก 6 แห่ง ได้แสดงให้เห็นว่าการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรของ อ.ท่าหลวง มีในองค์กรหลายลักษณะ ทั้งองค์กรภาครัฐระดับท้องถิ่นและส่วนกลาง องค์กรเอกชน ซึ่งแต่ละองค์กรมีความเฉพาะของภารกิจหน้าที่ หลากหลายกลุ่มเป้าหมาย ส่งผลให้การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรมีหลายแนวทางที่เหมาะสมกับแต่ละองค์กรซึ่งจะแตกต่างกันไป

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การผลักดันสื่อสารสาธารณะให้ประชาชนได้ตระหนักในเรื่องของอุบัติเหตุทางถนน

สื่อสารสาธารณะในระดับท้องถิ่นที่สำคัญ คือ “คน” ซึ่งเป็นตัวจริงเสียงจริง ผ่านช่องทางการสื่อสารของท้องถิ่น อาทิ ป้ายโฆษณา การรณรงค์ เสียงตามสาย เวทีนำเสนอผลงานการดำเนินงานของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่นทั้ง 6 ตำบล ฯลฯ และ **รูปธรรมการเปลี่ยนแปลง** ที่เกิดขึ้นจริงจะเป็นตัวสาร(สาระ)สำคัญที่ถูกสื่อออกไป ซึ่งการสร้างรูปธรรมความสำเร็จในพื้นที่นั้นเกิดจากโครงการหรือกิจกรรมที่สร้างการมีส่วนร่วม ตั้งแต่การร่วมรับรู้ ร่วมมือ ร่วมคิด ร่วมตัดสินใจ ร่วมลงมือทำ ร่วมรับผลประโยชน์ ดังนั้น การสร้างการรับรู้และสร้าง ความตระหนักให้คนในท้องถิ่นเห็นความสำคัญเรื่องอุบัติเหตุด้วยการสร้างการมีส่วนร่วมจึงเป็นเรื่องสำคัญ

มาก หากชุมชนเกิดความตระหนักชุมชนจะเข้ามาร่วมจัดการกับปัญหาอุบัติเหตุทั้งในเชิงป้องกันและแก้ไข นำไปสู่ “ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่นจัดการตนเอง” ดังนั้นทีมงานท่าหลวงจึงให้ความสำคัญกับ “กระบวนการ” โดยให้แต่ละชุมชนร่วมกันวิเคราะห์จุดเสี่ยง/จุดตั้งด่านชุมชนในชุมชนของตนเองและร่วมกันหาแนวทางการแก้ไขปัญหาที่สอดคล้องกับบริบทของแต่ละชุมชน เน้นการทำงานเชิงรุก ให้ชุมชนเห็นปัญหา ความรุนแรง การสูญเสียโดยชุมชนมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาและใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ของชุมชนในการจัดการ ทั้งนี้เมื่อชุมชนเห็นความสำคัญและเกิดความตระหนักแล้ว การร่วมทุนจากชุมชนจึงเกิดขึ้น ทุนที่เป็นตัวเงิน แรงงาน วัสดุอุปกรณ์ ตัวคน ฯลฯ

ยุทธศาสตร์ที่ 5 การผลักดันนโยบายสาธารณะ

การผลักดันนโยบายสาธารณะที่เกิดขึ้น แบ่งเป็น 2 ลักษณะ คือ 1) นโยบายระดับท้องถิ่นทั้งเทศบาลและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เห็นได้จากกลไกการขับเคลื่อนงานระดับตำบลที่มีผู้นำท้องถิ่นเป็นคนหลักของคณะทำงาน (แผนภาพที่ 2) 2) นโยบายองค์กร จากโครงการมาตรการองค์กรแสดงให้เห็นว่าหลายองค์กรในพื้นที่เห็นความสำคัญร่วมขับเคลื่อนเพื่อสร้างการเปลี่ยนแปลงด้านความปลอดภัยทางถนนขององค์กรตัวเอง

จากยุทธศาสตร์ สอจร. 5 ด้าน หรือ มังกร 5 หัว ที่มีความเป็นนามธรรม ทีมงานขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนน อ.ท่าหลวงได้สร้างรูปธรรมและแนวทางการขับเคลื่อนงานที่ต่อยอดยุทธศาสตร์ทั้ง 5 ด้าน อันจะเป็นต้นทุนสำคัญของ สอจร. ที่สามารถนำไปใช้ในการขยายผลได้ ผ่านต้นแบบในหลายมิติ ทั้งเชิงพื้นที่ เชิงประเด็น เชิงกลุ่มเป้าหมาย เชิงองค์กร (ศูนย์เด็กเล็ก/ อปท./หน่วยงานรัฐ/ภาคเอกชน) ซึ่งประสบความสำเร็จที่เกิดจากการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายได้นำข้อมูลปัญหาความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ต่อไป

ตัวอย่างประเด็นมาตรการองค์กร

1. โครงการภาคผู้ใช้แรงงานร่วมใจลดอุบัติเหตุบนท้องถนน (นิคมต้นแบบด้านการจราจร) จังหวัดลำพูน

ความสำคัญความเป็นมาในปี 2558-2559 จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุในเขตนิคมอุตสาหกรรมมีพนักงานเสียชีวิตและบาดเจ็บเพิ่มขึ้นจากการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้งมีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น ซึ่งปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุที่รุนแรงมากกว่า ร้อยละ 80 มาจากคน เป็นสาเหตุหลัก เช่น การดื่มสุรา และการขับรถเร็วและมีปัจจัยเสริมจากสมรรถนะของเครื่องยนต์ที่เพิ่มขึ้นประกอบกับสภาพถนนที่ดีขึ้น นอกจากนั้นจำนวนผู้ใช้แรงงานในพื้นที่และนอกพื้นที่ที่เข้ามาทำงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือจังหวัดลำพูนและนิคมอุตสาหกรรมศรีสหพัฒน์ ลำพูน เพิ่มขึ้น มีความเสี่ยงจากการใช้รถใช้ถนนตามมา ซึ่งการจะป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นนั้นต้องอาศัยแรงบันดาลใจในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้มีจิตสำนึกในความรับผิดชอบต่อสังคมที่อยู่ร่วมกัน ดังนั้นชมรมเจ้าหน้าที่ในการทำงานวิชาชีพจังหวัดลำพูน ในฐานะผู้ดูแลความปลอดภัยร่วมกับสำนักงานสวัสดิการคุ้มครองแรงงานจังหวัดลำพูนบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาลำพูนจึงได้ร่วมกันจัดทำ โครงการภาคผู้ใช้แรงงานร่วมใจลดอุบัติเหตุบนท้องถนน (นิคมต้นแบบด้านการจราจร) จังหวัดลำพูน โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อสร้างเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยให้กับผู้ใช้แรงงานในสถานประกอบการจังหวัดลำพูน สร้างเครือข่ายการเฝ้าระวังอุบัติเหตุในสถานประกอบการให้สถานประกอบการมีมาตรการองค์กรด้านการจราจรขยายโครงการให้ครอบคลุมสถานประกอบการที่อยู่ในเขตนิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือและเขตศรีสหพัฒน์ลำพูน และเพื่อจัดการความรู้ซึ่งได้จากการถอดบทเรียนจากสถานประกอบการที่ประสบความสำเร็จเพื่อค้นหาองค์ความรู้ใหม่ในการดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุด้านการจราจรในสถานประกอบการเพื่อเป็น

การร่วมกันสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยให้เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องให้กับกลุ่มผู้ใช้แรงงานในเขตนิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือจังหวัดลำพูนนิคมอุตสาหกรรมศรีสทพัฒน์ ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่องและยั่งยืนและนำไปสู่การขยายผลต่อยอดในเขตนิคมอุตสาหกรรมอื่นต่อไป

การดำเนินงาน เริ่มต้นจากสร้างกระแสเพื่อสร้างแรงบันดาลใจในการปลูกสร้างจิตสำนึกให้เป็นวัฒนธรรมความปลอดภัยให้เกิดขึ้นในพื้นที่ดำเนินการ โดยการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมและทัศนคติกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวกับความปลอดภัย ควบคู่กับการบังคับใช้กฎหมาย แก้ไขจุดเสี่ยง/จุดอันตรายในเส้นทางที่ผู้ขับขี่พาหนะแจ้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการและพื้นที่ชุมชนโดยรอบสถานประกอบการ การถอดบทเรียนและนำไปขยายผลใน 2 นิคม คือ นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือจังหวัดลำพูนและนิคมอุตสาหกรรมศรีสทพัฒน์ลำพูน โดยดำเนินกิจกรรม ดังนี้

1. การตรวจประเมินสถานประกอบการมาตรการองค์เพื่อความปลอดภัยด้านการจราจร มีการเข้าไปตรวจสอบสถานประกอบการในการจัดทำมาตรการองค์ด้านการจราจร และจัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้มาตรการองค์การเพื่อความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้สถานประกอบกิจการได้รายงานการจัดทำมาตรการองค์ อีกทั้งเป็นการแลกเปลี่ยนเรียนรู้แต่ละมาตรการของแต่ละองค์กรเพื่อให้ผู้จัดทำได้นำองค์ความรู้ที่ได้แลกเปลี่ยนไปปรับปรุงให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

2. จัดกิจกรรมการจัดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้สถานประกอบการที่เป็นต้นแบบการนำเสนอผลการดำเนินงานและถอดสนับสนุนมาตรการองค์ด้านความปลอดภัยทางถนน ให้แนวทางกับองค์กรเพื่อกำหนดมาตรการองค์การให้เกิดขึ้น และได้มีการลงนามบันทึกข้อตกลง เพื่อให้องค์กรที่ร่วมโครงการได้กำหนดมาตรการองค์ร่วมกันที่จะสานพลังสร้างมาตรการองค์เพื่อความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดลำพูนได้บรรลุเป้าหมายที่กำหนด

3. ตรวจสอบประเมินสถานประกอบการมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยด้านการจราจรการนำเสนอมาตรการองค์กรด้านการจราจรสถานประกอบการกิจการในเขตนิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือจังหวัดลำพูน และเขตนิคมอุตสาหกรรมและเครือข่ายพัฒนาที่เข้าร่วมกิจกรรมนำเสนอมาตรการองค์กรด้านการจราจร

ในระหว่างการดำเนินโครงการพบว่า มีปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้น และมีแนวทางการแก้ไขปัญหาดังนี้

ปัญหาอุปสรรค	แนวทางการแก้ไข
1. ยังมีสถานประกอบการที่อยู่ในเขตนิคมอุตสาหกรรมและนอกเขตยังไม่ให้ความร่วมมือในการจัดทำโครงการ	เน้นการสร้างความเข้าใจให้สถานประกอบการดังกล่าวเข้าใจในวัตถุประสงค์ของโครงการ โดยการเข้าไปเชิญชวนโดยตรง
2. ขาดสื่อประชาสัมพันธ์และอุปกรณ์จัดนิทรรศการไม่ทันสมัยที่นำมาใช้ในการในการจัดทำโครงการมีค่อนข้างน้อย	เชื่อมโยงกับภาคีเครือข่ายที่มีในพื้นที่ เช่น สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ลำพูน และทีมสนับสนุนสอจร. จังหวัดลำพูนเพื่อขอคำปรึกษาและขอความร่วมมือในการแบ่งปันการใช้ทรัพยากรที่แต่ละหน่วยงานมีอยู่
3. ขาดหน่วยงานหลักที่ดูแลงานด้านความปลอดภัยทางถนนเข้าร่วมกิจกรรม	แสวงหาความร่วมมือจากเครือข่ายด้านความปลอดภัยทางถนนเพิ่มเติมจากที่มีอยู่

ภาคีเครือข่ายการขับเคลื่อน โครงการภาคผู้ใช้แรงงานร่วมใจลดอุบัติเหตุบนท้องถนน (นิคมต้นแบบด้านการจราจร) จังหวัดลำพูนมีภาคีเครือข่ายเข้าร่วม ดังนี้ ชมรมเจ้าหน้าที่ในการทำงานวิชาชีพจังหวัดลำพูน สำนักงานสวัสดิการคุ้มครองแรงงานจังหวัดลำพูน บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาลำพูน สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด สำนักงานขนส่งจังหวัด และทีมสนับสนุน สอจร. จังหวัดลำพูน

การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น

1. พนักงานนิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือจังหวัดลำพูนและนิคมอุตสาหกรรมศรีสทพัฒน์จังหวัดลำพูน ที่ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์สวมใส่หมวกนิรภัย ร้อยละ 100
2. จำนวนสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับพนักงานนิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือจังหวัดลำพูนและนิคมอุตสาหกรรมศรีสทพัฒน์จังหวัดลำพูน ที่ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ลดลง ร้อยละ 90
3. จำนวนสถิติของพนักงานนิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือจังหวัดลำพูนและนิคมอุตสาหกรรมศรีสทพัฒน์จังหวัดลำพูน ที่มาแล้วขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ลดลง ร้อยละ 50
4. สถานประกอบการทุกแห่ง ที่เป็นสมาชิกของชมรมเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานในนิคมอุตสาหกรรมเหนือลำพูนและนิคมอุตสาหกรรมศรีสทพัฒน์ลำพูน ประกาศใช้มาตรการรองครีความปลอดภัย สวมใส่หมวกนิรภัย เพื่อลดแก้ไขปัญหาลดอุบัติเหตุทางถนน
5. ได้ภาคีเครือข่ายจากสถานประกอบการในการขับเคลื่อนการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุของถนนจังหวัดลำพูนอย่างต่อเนื่อง และเกิดการขยายผลการดำเนินงานให้ครอบคลุมสถานประกอบการในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือลำพูน โดยใช้เครือข่าย ชมรมเจ้าหน้าที่

ในการทำงานวิชาชีพจังหวัดลำพูน กับสถานประกอบการที่ไม่ใช่สมาชิกชมรมอีก 20 แห่ง

6. นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนและนิคมอุตสาหกรรมเครื่องสพพัฒน์ จังหวัดลำพูน เป็นนิคมต้นแบบการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน

ข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนา

1. การขยายผลในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมอื่นๆ ควรขับเคลื่อนผ่านชมรมเจ้าหน้าที่ในการทำงานวิชาชีพจังหวัดลำพูน เนื่องจากมีหน้าที่ความรับผิดชอบโดยตรงและมีศักยภาพการขับเคลื่อนงานสูง
2. การเชื่อมโยงเครือข่ายในพื้นที่ อาจเพิ่มเติมองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สถานีตำรวจอำเภอเมือง ให้เข้ามามีส่วนร่วมและมีบทบาทในการกำกับติดตามและดูแลเพื่อให้เกิดความยั่งยืน
3. ควรมีการใช้สื่อประชาสัมพันธ์ ที่เข้าถึงกลุ่มเป้าหมายได้อย่างทั่วถึง และควรทำอย่างต่อเนื่องจริงจัง เพื่อสร้างแรงบันดาลใจในการปลูกสร้างจิตสำนึกให้เป็นวัฒนธรรมความปลอดภัยให้เกิดขึ้นในพื้นที่ดำเนินการ โดยการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมและทัศนคติกลุ่มเป้าหมาย ที่เกี่ยวกับความปลอดภัย ควบคู่กับการบังคับใช้กฎหมาย

2. บริษัท ลาгуน่าเซอร์วิส จำกัด จังหวัดภูเก็ต

บริษัท ลาгуน่าเซอร์วิส จำกัด จังหวัดภูเก็ต ตั้งอยู่แถวอำเภอเชิงทะเล เป็นหนึ่งในกลุ่มธุรกิจอีกหลายๆ ส่วน ประกอบด้วย โรงแรมบันยันทรี ลาгуน่า วิลเลจ อังศนา ลาгуน่าปาร์ค สนามกอล์ฟ และโรงเรียนอนุบาล (สำหรับลูกของพนักงาน) Estate service ให้บริการซ่อมบำรุงบ้าน สำหรับส่วนของลาгуน่า เซอร์วิส จะเป็นส่วนของการดำเนินธุรกิจผลิตน้ำประปาและซักอบรีดให้กับโรงแรมในกลุ่มลาгуน่าทั้งหมด มีระบบไอน้ำที่ผลิตมาจากหม้อต้มไอน้ำประมาณ

15 ต้น เพื่อ supply บริษัทในเครือและเกาะภูเก็ต มีพนักงาน 270 คน ส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ประมาณ 100 - 150 คัน/วัน (ช่วง high season) มีรถรับส่งพนักงาน รถยนต์โดยสารในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยของบริษัทที่ผ่านมาจะดำเนินการภายใต้นโยบายความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะจัดทำเป็นโครงการย่อยต่างๆ ที่มีแนวคิดภายใต้ร่มเดียวกัน คือ **“ทำงานปลอดภัย กลับบ้านก็ต้องปลอดภัย”** จนกระทั่งเมื่อต้นปี พ.ศ.2557 คณะทำงานแผนงาน สอจร. และบริษัท กลาง ฯ ได้เข้าพบผู้บริหาร และเชิญชวนให้เข้าร่วมโครงการ

แนวคิดในการดำเนินงาน

เมื่อผู้บริหารได้รับทราบสถานการณ์ความรุนแรงที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนน จึงเกิดความตระหนักและห่วงใยพนักงานในองค์กร โดยเริ่มต้นจากการขับเคลื่อนความปลอดภัยประเด็นหมวกนิรภัย สำหรับการคาดเข็มขัดนิรภัย ผู้บริหารถือเป็นมาตรฐานที่ต้องปฏิบัติตามอยู่แล้ว จึงมุ่งเน้นส่งเสริมเรื่องการใช้เข็มขัดนิรภัยในผู้ขับขี่และลูกค้าเท่านั้น

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม

1. จัดตั้งคณะทำงานขับเคลื่อนโครงการ ประกอบด้วย คณะกรรมการความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน มีผู้บริหารคือผู้จัดการทั่วไปเป็นประธาน และจัดตั้งคณะกรรมการตามประเด็น (ที่มีการหมุนเวียนฐานคณะทำงานในแต่ละโครงการเป็นประจำทุกปี)
2. กำหนดแผนงานด้านความปลอดภัย (Safety Plan) ประกอบไปด้วยการจัดทำฐานข้อมูลสถิติในองค์กรแยกรายเดือน และรายปี และกำหนดตัวชี้วัดด้านหมวกนิรภัย 100%
3. ประกาศมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน

4. กำหนดวันสร้างความสัมพันธ์เป็นประจำทุกสัปดาห์ มีการสื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูลที่อัปเดตตลอดเวลาผ่านบอร์ดประชาสัมพันธ์ที่มีชีวิต พร้อมกำหนดกิจกรรมต่างๆ เพื่อดึงความสนใจภายใต้ safety campaign เช่น ตอบคำถาม safety questions
5. ปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้เกิดความปลอดภัย แก้ไขจุดเสี่ยง โดยใช้งบประมาณขององค์กร เอื้อต่อการกระตุ้นจิตสำนึก ติดสติ๊กเกอร์และแยกที่จอดรถของพนักงานและลูกค้าชัดเจน
6. จัดอบรมความปลอดภัยให้พนักงานปีละสองครั้ง เน้นปลูกจิตสำนึกให้รักตนเอง+สร้างการมีน้ำใจในการใช้รถใช้ถนน และการมีส่วนร่วมทั้งภายในและนอกองค์กรโดยใช้ข้อมูลและภาพถ่าย และจัดอบรมพนักงานใหม่ประจำเดือน (ปฐมนิเทศ) ผ่านการให้ข้อมูลที่ชัดเจนลงลายมือรับทราบในรูปแบบฟอร์มบันทึกเป็นลายลักษณ์อักษร
7. สุ่มตรวจทั้งในและนอกองค์กร
 - พฤติกรรมเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอทั้งเช้าและบ่าย ซึ่งพบว่าพนักงานยังสวมหมวกนิรภัยไม่ 100% จึงได้นำเข้าที่ประชุมและเปลี่ยนวิธีการตรวจโดยดูที่สติ๊กเกอร์แยกสี หากพบพนักงานไม่ปฏิบัติตามกฎ จะปรับจากค่า service chart 500 บาท โดยนำค่าปรับไปซื้อหมวกให้พนักงาน รวมถึงการให้รางวัลพนักงานดีเด่นที่ปฏิบัติตนเป็นแบบอย่าง
 - สุ่มตรวจยานพาหนะพนักงานให้เกิดความปลอดภัยโดยช่างของโรงแรมเป็นตัวแทนในการทำกิจกรรมเบื้องต้น ก่อนประสานงานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น วิทยาลัยเทคนิค
8. กระตุ้นความตื่นตัวและสร้างการมีส่วนร่วมให้กับพนักงาน โดยจัดประกวดประจำปีโครงการต่างๆ ภายในบริษัท และให้รางวัลโครงการดีเด่น ซึ่งในปี 59 โครงการด้านความปลอดภัยได้รับรางวัล

ภาคีเครือข่าย โครงการเข้าร่วมลงนาม MOU กับผู้ว่าราชการจังหวัด โดยมีหัวหน้า สอจร.ภาคใต้ จากสำนักงานสาธารณสุขจังหวัด และพี่เลี้ยง สอจร. ได้แก่ บริษัทกลาง คู่มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ให้คำแนะนำ และนิเทศติดตามเสริมพลังตลอดโครงการ

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2557 – 2561 มีพนักงานสวมหมวกนิรภัยเพิ่มสูงขึ้นตามลำดับ โดยในปี 57 มีพนักงานสวมหมวกนิรภัย 60% ปี 58 66% ปี 59 83% ปี 60 97% โดยในปี 2561 มีพนักงานในองค์กรสวมหมวกนิรภัย 100%

ปัจจัยความสำเร็จ ข้อเสนอแนะเพื่อความยั่งยืน

1. การสร้างการมีส่วนร่วมทุกระดับ เป็น key success รวมถึงการทำให้เกิดวงแลกเปลี่ยนเรียนรู้ในเวทีระดับจังหวัด / ถอดบทเรียนระหว่างดำเนินงาน เป็นสิ่งจำเป็น
2. ปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางกายภาพ ก่อให้เกิดการมีส่วนร่วม
3. วัฒนธรรมองค์กรดี (สิ่งแวดล้อมดี คนจะดีตาม) ใช้มาตรการกวดขันทางสังคม/ดำเนินแบบผู้ใหญ่
4. การทำให้เป็นน้ำหนึ่งใจเดียว ต้องใช้ความจริงใจ ความใกล้ชิด ระยะเวลา ระหว่างหัวหน้าแผนก และพนักงาน
5. การปรับ ลงโทษ เพิ่มข้อขัดแย้งเปลี่ยนนิสัยจากการใช้วิธีบังคับมาเป็นสมัครใจ...ใช้แนวคิด โมเดลที่ดีเพื่อเป็นต้นแบบให้นักท่องเที่ยวต่างชาติ ทำให้ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุในพนักงานเลยในช่วงสองปีที่ผ่านมา

3. บริษัท ชัวร์เท็กซ์ จำกัด จังหวัดสุราษฎร์ธานี

บริษัท ชัวร์เท็กซ์ จำกัด เป็นบริษัทที่ดำเนินธุรกิจในการผลิตถุงยางอนามัยส่งออกทั่วโลกมาเกือบสามสิบปี โรงงานผลิตตั้งอยู่ที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี บนพื้นที่ 126 ไร่ เป็นพื้นที่ที่ใช้สอย 15% โรงงานผลิตแบ่งเป็นสองประเภท

ผลิตจากน้ำยางธรรมชาติและน้ำยางสังเคราะห์ แนวโน้มตลาดในอนาคตจะผลิตน้ำยางสังเคราะห์มากกว่า บริษัทที่กำลังผลิตยางอนามัยจำนวนสามล้านชิ้นต่อวันตลอด 24 ชม. ไม่มีพัก เว้นช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปีใหม่ จำนวนพนักงานมี 1,000 คน แบ่งออกเป็นสัญชาติไทยเป็นหลัก และแรงงานต่างด้าวจากพม่าราว 100 คน

แนวคิดในการดำเนินงาน เนื่องจากที่ตั้งของโรงงานมีทางหลวงสายหลักตัดผ่านบริเวณหน้าโรงงาน สภาพถนนมีความลาดชัน ทิศนวิสัยทางเข้าออกโรงงานไม่ดี รถช่วงลงเนินใช้ความเร็วสูง บ้านพักพนักงานอยู่คนละฝั่งกับโรงงาน ทำให้ต้องข้ามถนนไปมาบนเส้นทางหลัก สำหรับการดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน บริษัทมีต้นทุนค่อนข้างดี ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องเทคโนโลยีหรือองค์ความรู้ด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัย เพราะบริษัทดำเนินงานร่วมกันกับบริษัทเอนเซล ซึ่งมีแนวคิดในการดำเนินงานที่เน้นการสร้าง mind set ด้านความปลอดภัยให้กับคนในองค์กร มีการจัดการระดับความเสี่ยงที่ต้องการการแก้ไข วิธีการแก้ไข จัดการ แบบด่วน ไม่ด่วน

สถานการณ์ปัญหา : ก่อนหน้าที่จะเข้าร่วมโครงการ นโยบายของบริษัทยังคงมุ่งเน้นไปที่ความปลอดภัยในงาน จนเมื่อเริ่มทบทวนข้อมูลที่ได้จากการรวบรวมสถิติย้อนหลังเก้าปี พบว่าพนักงานต้องจากไปอย่างน้อยปีละหนึ่งคน ซึ่งเป็นความสูญเสียมหาศาล เพราะบุคลากรร่วมหัวจมท้ายกับบริษัทมานับสิบปี เป็นการสะสมความเชี่ยวชาญ ความสูญเสียจึงสูงมากต่อราย มีพนักงานบาดเจ็บหลายราย ทำให้ต้องพักหยุดงานนานในการรักษาตัว บริษัทได้รับผลกระทบในการจ้างโอที เมื่อสถิติบ่งชี้ความรุนแรงบวกกับวัฒนธรรมความปลอดภัยในการทำงานในองค์กร ผู้บริหารจึงให้ความสำคัญกับความปลอดภัยนอกงาน ประกอบกับมีการเชิญชวนให้เข้าร่วมโครงการดีๆ จากทางหน่วยงานราชการในพื้นที่ เมื่อ พฤษภาคม ปี พ.ศ. 2559 จึงได้เริ่มขับเคลื่อนโครงการสานพลังมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม

1. ต่อยอดจากกระบวนการความปลอดภัยซึ่งเป็นนโยบายเดิมที่เข้มแข็ง แต่เพิ่มเรื่องมาตรการความปลอดภัยทางถนนเข้าไป
2. มีกระบวนการสร้างการรับรู้เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยอย่างเป็นระบบทั่วทั้งองค์กร
 - a. เรียนรู้ผ่านการปฏิบัติ (การเดินอย่างปลอดภัย : ภายในโรงงาน และการเดินริมถนน)
 - b. ว่ากล่าวตักเตือนก่อนเกิดเหตุ (ป้องกัน) + ทำข้อสอบเพื่อทดสอบความเข้าใจให้ตรงกัน
 - c. มีความถี่ในการสื่อสาร Town hall meeting ทุก 3 เดือนสม่ำเสมอ
 - d. สอดแทรกเรื่องความปลอดภัยทางถนนเข้าไปในทุกเรื่อง = เกิดเป็นระบบขององค์กรอย่างแท้จริง บัตรเข้าออก บอร์ดกิจกรรมสื่อสาร การประชุมกะ กิจกรรมสัปดาห์ความปลอดภัย วันหยุดสำคัญจะเน้นมากกว่าวันปกติเพราะมีความเสี่ยงสูง กิจกรรม one week one message (ครบหนึ่งเดือนมีการตั้งคำถาม จับรางวัล)
 - e. เอื้ออำนวยให้พนักงานในองค์กรได้มีส่วนร่วมในทุกระดับชั้น (2 ways communication) สร้าง feedback loop
 - i. การรายงานจุดเสี่ยง จุดอันตราย (Near miss & unsafe จะกำหนดให้มีการรายงานทุกเดือน) กำหนดเป็น KPI & ประเมินผล (พบความเสี่ยง บริษัทจะอนุมัติงบประมาณเพื่อปรับปรุงกายภาพ)
 - f. การจัดสภาพแวดล้อมในการทำงานให้เกิดความตระหนักในเรื่องการสวมหมวก

- i. Safety first : Safety starts with me (ทุกที่สื่อสาร safety first ทุกการประชุมเริ่มต้นด้วย Safety) ปรับจาก u see u act ซึ่งขัดกับวัฒนธรรมไทย เมื่อเปลี่ยนคำสโลแกน ทุกอย่างดีขึ้น มี 3 ป. ปลอดภัย ปลุกสำนึกอันตราย ประเมินความเสี่ยง ปรับเปลี่ยนให้ปลอดภัย
- ii. คนทำดี มอบรางวัลในที่แจ้ง คนทำไม่ดี จัดการในที่ลับ
- iii. จัดที่พักสำหรับพนักงานที่ออกกะแล้วง่วงหรือเพลียต้องการพักผ่อนก่อนขึ้นรถกลับบ้าน
- g. การส่งเสริมให้มีสภาพแวดล้อมทั้งภายนอก ในองค์กรในเรื่องของความปลอดภัยทางถนน
 - i. หน่วยงานเข้าไปร่วมกับตำรวจให้ความรู้กับโรงเรียนใกล้เคียง มอบหมวกนิรภัย ปรับปรุงกายภาพถนนโดยขีดสีตีเส้นจราจร ให้ชัดเจน จัดอบรมให้กับชุมชน เน้นย้ำความตั้งใจทำต่อเนื่อง เพื่อคืนความปลอดภัยให้ชุมชน
- h. สร้างกลุ่มไลน์ในการรายงาน สร้างกรุ๊ปไลน์หัวหน้างาน ฝ้าระวังการสวมหมวกนิรภัยระหว่างทางของพนักงานจากบ้านมาโรงงานเจอแจ้งหัวหน้าต้นสังกัด ดักเตือนด้วยวาจา ลายลักษณ์อักษร พนักงาน ตั้งแต่ดำเนินงานโครงการยังไม่พบว่ามี การแจ้งผู้กระทำผิดอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร
- i. แผนงานและกรอบเวลาที่มีการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง และมั่นคงยั่งยืนเพื่อให้เกิดการดำเนินการตามแผนประจำปี
- j. ประสานงานกับตำรวจ (ติดตามทั้งในและนอกองค์กร) โดยดูรายงานการตรวจเยี่ยมประจำวันโดยตำรวจในท้องที่ มีการสรุปติดตามผลตลอด (รายงานประจำเดือน) ต่อคณะกรรมการความปลอดภัย รายงานประจำเดือนต่อที่ประชุมพนักงานระดับจัดการขึ้นไป

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

ตั้งแต่เริ่มดำเนินงานโครงการจนปัจจุบันยังไม่พบผู้เสียชีวิต แต่มีพนักงานได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยอยู่บ้าง (ขณะเกิดเหตุสวมหมวกนิรภัยและขับไม่เร็ว) อย่างไรก็ตาม องค์กรยังมีความกังวลเรื่องความยั่งยืน จึงย้อนกลับไปพิจารณาการเน้นหนักตรวจเข้มให้ปฏิบัติตามกฎระเบียบ เพื่อบังคับ (Enforcement) พนักงานอย่างต่อเนื่อง (วน loop PDCA) หลังดำเนินมาตรการปรับปรุงแก้ไขกายภาพและการให้ความรู้ สื่อสารประชาสัมพันธ์)

ปัจจัยความสำเร็จ ข้อเสนอแนะเพื่อความยั่งยืน จากการดำเนินโครงการ

1. ผู้บริหารต้องให้ความสำคัญ
2. สร้าง Team work ให้ได้ และควรปรับกิจกรรมให้น่าสนใจกระตุ้นพนักงานให้ปฏิบัติตามกฎด้วยความเต็มใจ รวมถึงการกระตุ้นสังคมรอบนอก (องค์กร) ชุมชนที่อยู่อาศัยให้เอื้อต่อการทำดี
3. องค์กรควรมี feed back loop ที่เอื้อให้พนักงานกล้าที่จะบอกความไม่พร้อมในการทำงานหากพบความไม่ปลอดภัยเช่น หัวหน้างานไม่กล่าวตักเตือนหากมีพนักงาน warning เพราะผู้บริหารให้นโยบายชัดเจนเรื่องความปลอดภัยมาเป็นอันดับหนึ่ง (วัฒนธรรมองค์กร)
4. ทุกคนในองค์กร ต้องมีความเชื่อ : มีความรู้ หากมีทั้งสองส่วนมีแนวโน้มที่ความตระหนักจะเกิดขึ้น

4. โรงพยาบาลท่าหลวง จังหวัดลพบุรี

โรงพยาบาลท่าหลวง จังหวัดลพบุรี ก่อตั้งขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ.2538 อยู่ห่างจากอำเภอเมือง 80-90 กิโลเมตร มีทางเลี้ยวไปจังหวัดนครราชสีมา ส่งผลให้มีปริมาณรถจำนวนมากในช่วงเทศกาล ประกอบกับมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เช่น จำปาศิรินธร น้ำตกวังก้านเหลืองเมืองโบราณซบจำปา ทำให้มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาในพื้นที่ตลอดปี ประชาชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพ

เกษตรกรรม ไร่ อ้อย และมีโรงงานน้ำตาลตั้งอยู่ในเส้นทาง ซึ่งจะมีช่วงเปิดหีบ เดือนพฤศจิกายน - มีนาคม ของทุกปี

แนวคิดในการดำเนินงาน สำหรับโครงการสานพลังมาตรการองค์กร โรงพยาบาลท่าหลวง เป็นผู้ริบทุนเพื่อขับเคลื่อนมาตรการองค์กรในระดับอำเภอ เนื่องจากพบว่า จากข้อมูลผู้เสียชีวิตระดับอำเภอ 3 ปีย้อนหลังค่อนข้างสูง ระหว่างปี 2558 - 60 อยู่ที่ 10 ราย 12 ราย และ 11 รายตามลำดับ ทั้งที่อำเภอ มีกิจกรรมดำเนินการต่อเนื่อง กิจกรรมที่ผ่านมาเช่น ด้านชุมชน รมรงค์หมวก สร้างเครือข่าย เป็นต้น

จากสภาพปัญหา ผู้บริหารเล็งเห็นความสำคัญจึงได้เข้าร่วมดำเนินงาน โครงการสานพลังมาตรการองค์กรเพื่อถนนปลอดภัยกับคณะทำงาน สอจร. ภาคกลาง โดยกำหนดกลุ่มเป้าหมายเป็นบุคลากรในโรงพยาบาลจำนวน 138 คน และองค์การบริหารส่วนตำบล 3 แห่ง เทศบาลตำบลบ้านท่าหลวง หมวก การทางท่าหลวง โรงเรียนท่าหลวงวิทยาคม รพ.สต. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กหัวลำ และหนองผักแว่น

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม

1. กิจกรรมจึงเริ่มต้นจากประชุมระดับอำเภอ โดยนำมาตรการองค์กร เป็นหนึ่งในวาระการประชุมเพื่อหาแนวร่วม แต่ก่อนเริ่มประชุมคณะทำงานได้ จัดทำข้อมูลหรือผู้บริหารขอความสมัครใจก่อนเข้าที่ประชุมคณะกรรมการ และได้องค์กรที่เข้าร่วมประกอบด้วย อบต. 3 ที่ โรงพยาบาลท่าหลวง เทศบาล ตำบลบ้านท่าหลวง หมวกการทางท่าหลวง โรงเรียนท่าหลวงวิทยาคม รพ.สต. ศพด.หัวลำและหนองผักแว่น หลังจากรับสมัคร ได้จัดเวทีประชุมโดยมีนาย อำเภอเป็นประธานลงนามข้อตกลงร่วมกันก่อนจัดประชุมชี้แจงโครงการ และ ค้นหา key person ในการติดต่อจากแต่ละองค์กร ตามมาด้วยกิจกรรมการ สืบสวนสถานการณ์ความเสี่ยงของบุคลากรในองค์กรพบว่า มีผู้ไม่สวมหมวก นิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัยไม่ครบ 100% ตีมาแล้ว ขับ และใช้ความเร็วขณะ ขับขี่ ผู้บริหารจึงได้จัดตั้งคณะทำงานโดยมีองค์กรประกอบของคณะทำงาน ร่วมกัน

ร่างนโยบายและกำหนดเป้าหมายให้แต่ละองค์กรเป็นกรอบในการดำเนินงาน และปรับใช้เพื่อจัดทำข้อบังคับความปลอดภัยทางถนนที่จะบังคับใช้ในองค์กรของตนเอง โดยโรงพยาบาลท่าหลวงซึ่งมีผลการดำเนินการครบ 100% มีกฎบังคับใช้ประกอบด้วย สวมหมวกทุกครั้งที่ใช้รถจักรยานยนต์ทั้งคนขี่และซ้อนท้าย ไม่ขับเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดและไม่ประมาท ต้องคาดเข็มขัดนิรภัย ทุกคนรวมถึงผู้โดยสารทุกตำแหน่ง ไม่ดื่มสุราและสารเสพติดแล้วขับขี่ ไม่ใช่โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ โดยบุคลากรเจ้าหน้าที่ต้องร่วมปฏิบัติตามแล้วขยายผลไปยังครอบครัวชุมชน รวมถึงมีส่วนร่วมในการสำรวจ ค้นหา และแก้ไขจุดเสี่ยง จุดอันตราย แล้วรายงานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ

2. หลังจากจัดประชุมคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนน โรงพยาบาลท่าหลวงได้ ค้นหา keyman รับผิดชอบหลัก และคณะทำงานได้ แต่งตั้ง “สารวัตรความปลอดภัย” เพื่อกำหนดกิจกรรมและระดมสมองในการจัดทำแผนร่วมกัน โดยเริ่มจากการจัดทำระบบข้อมูล สำรวจสถานการณ์ พฤติกรรมเสี่ยงก่อนการดำเนินงานโครงการ เพื่อนำข้อมูลไปใช้วางแผนและกำกับติดตามรวมถึงการคืนข้อมูลให้แก่ผู้บริหารทราบเป็นระยะ

3. ทุกครั้ง key man รพ.ท่าหลวงจะเป็นผู้แทนในการร่วมประชุมในเวทีคณะกรรมการบริหารระดับอำเภอ และร่วมลงนามความร่วมมือในบันทึกข้อตกลงกับหน่วยงานอื่นๆ ก่อนนำข้อมูลมาจัดประชุมในองค์กรและชี้แจงรายละเอียดโครงการก่อนจัดตั้งกลุ่มไลน์และเฟสบุ๊ค เพื่อใช้เป็นช่องทางติดต่อสื่อสารและให้ความรู้ และจัดหาเทคโนโลยี CCTV เพื่อสนับสนุนการเฝ้าระวัง พฤติกรรมเสี่ยงของบุคลากรในองค์กร

4. ใช้กลยุทธ์ 5 ข. ในการสร้างมาตรการองค์กรในโรงพยาบาล สร้างสภาพแวดล้อมให้กระตุ้นจิตสำนึกโดยจัดทำข้อมูลเพื่อใช้ในการประชาสัมพันธ์ ผ่านช่องทางการติดป้ายประกาศ เสียงตามสาย รวมถึงกำหนดวาระประชุม เฉพาะเรื่องมาตรการองค์กร

5. อบรมให้ความรู้แก่บุคลากรโดยจัดทำคู่มือ แผ่นพับ โปสเตอร์และจัดทำข้อมูลรายงานผ่านวาระการประชุม จัดวางอุปกรณ์เหล่านี้ให้เข้าถึงง่าย รวมถึงจัดหาหมวกนิรภัยราคาโรงงานมาจำหน่ายในองค์กร

6. กำหนดให้มีแผนการติดตามประเมินผล “ทุกวัน” โดยสุ่มตรวจภายในองค์กรและภายนอกองค์กร และสอบถามพฤติกรรมเสี่ยงจากกล้อง CCTV รวมถึงเจ้าหน้าที่ตำรวจ สภ.ท่าหลวงติดตามสุ่มตรวจบริเวณทางเข้าออกโรงพยาบาลรายงานผลการติดตามเข้ากลุ่มไลน์ซึ่งมีผู้บริหารอยู่ในกลุ่ม

7. นำเสนอผลการดำเนินงานโดยจัดป้ายนิทรรศการนำเสนอต่อนายอำเภอท่าหลวง

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ มีผู้สวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัย 100% ส่งผลให้ขณะนี้มีการดำเนินงานต่อยอดขยายผลไปยังชุมชนรอบข้าง และจัดทำโครงการ อสม.และหนูน้อยต้นแบบในการสวมหมวกนิรภัยในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก

ปัจจัยความสำเร็จ ข้อเสนอแนะเพื่อความยั่งยืน

1. อำเภอท่าหลวงมีการเชื่อมข้อมูลทั้ง ศปถ.อำเภอ/ศปถ.ท้องถิ่น 6 แห่ง โรงพยาบาล ตำรวจชุมชนและท้องถิ่น ซึ่งทำให้การดำเนินงานถูกขับเคลื่อนแบบมีทิศทางและถูกกำกับติดตามเป็นช่วงชั้นจากโครงสร้างแนวดิ่ง

2. Key man ที่รับผิดชอบงานมาตรการองค์กรในโรงพยาบาล มีความมุ่งมั่น ตั้งใจ สร้างความสัมพันธ์โดยใช้กลยุทธ์ในการโยกกับคนที่สามารถชักจูงภาคี/คนในพื้นที่เข้าร่วมโครงการอย่างตำรวจลงไปในพื้นที่ด้วยทุกครั้ง ทำให้การขยายผลไปยังชุมชน หน่วยงานท้องถิ่นให้ความร่วมมือ

3. การขับเคลื่อนมาตรการองค์กร ต้องค้นหา ช่องทางในการเข้าถึง **คนที่จะเชื่อม** ไปยัง “ผู้มีอำนาจในการตัดสินใจ” ให้เจอ เพราะไม่ใช่เรื่องง่ายที่จะเข้าถึงผู้มีอำนาจตัดสินใจได้โดยตรง ก่อนสร้างช่องทางในการสื่อสารที่เข้าถึงง่ายและ feed back เร็ว อย่างกลุ่มไลน์

4. มีการประชาสัมพันธ์/เก็บข้อมูล และติดตามประเมินผล “ทุกวัน”

ตัวอย่างประเด็นการใช้เทคโนโลยีช่วยในการบังคับใช้กฎหมาย

1. โครงการภาคีเครือข่ายร่วมใจ เสริมสร้างระบบรถรับส่งนักเรียน ปลอดภัย ปลอดภัยอุบัติเหตุจังหวัดเชียงราย

ความสำคัญความเป็นมา ความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุของรถรับส่งนักเรียน นั้นเป็นปัญหาเรื้อรังที่ก่อให้เกิดความสูญเสียต่อทั้งชีวิตและทรัพย์สินเป็นอย่างมาก รวมทั้งยังมีความเสียหายถึงอนาคตของชาติอีกด้วย ในแต่ละปี มีจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากรถรับส่งนักเรียนเป็นจำนวนบ่อยครั้งส่งผลกระทบต่อผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก คิดเป็นมูลค่าความสูญเสียที่ไม่อาจสามารถคำนวณเป็นตัวเลขได้และเนื่องจากปัญหาอุบัติเหตุของรถรับส่งนักเรียน เป็นปัญหาที่มีหลายมิติและมีความซับซ้อน ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องทราบถึงสถานการณ์และแนวโน้มของปัญหาอย่างถ่องแท้และละเอียดถี่ถ้วน เพื่อให้มีการดำเนินการแก้ไขอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดจากการสำรวจจากผู้ประกอบการรับส่งนักเรียนอำเภอต่างๆ ที่เข้าจดทะเบียนประกอบการรถรับส่งนักเรียนกับทางสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงราย และทางชมรมรถรับส่งนักเรียนของจังหวัดเชียงราย มีจำนวน 1,680 คัน โดยเฉลี่ยจะมีผู้โดยสารรถรับส่งนักเรียน 20 คนต่อคัน ซึ่งรถรับส่งนักเรียนได้จำแนก เป็นรถรับส่งนักเรียนที่มาจากอำเภอต่าง ๆ รับส่งนักเรียนเข้ามาเรียนในตัวจังหวัดเชียงราย ซึ่งเป็นเขตเทศบาลนครเชียงรายหรือเขตอำเภอเมืองเป็นหลัก และจะมีรถรับส่งนักเรียนของแต่ละอำเภอที่รับส่งนักเรียนในเขตของอำเภอนั้นๆ โดยมีโรงเรียนประจำอำเภอเป็นศูนย์กลางซึ่งส่วนใหญ่ 95% เป็นรถส่วนบุคคลโดยเจ้าของรถเป็นผู้ขับเอง จากข้อมูลตัวเลขดังกล่าวจะเห็นได้ว่าจำนวนนักเรียนนักศึกษาที่ใช้บริการ รถรับส่งนักเรียน ในจังหวัดเชียงราย เป็นระบบขนส่งมวลชนที่ขนาดใหญ่มาก ที่ให้บริการในแต่ละวันถือว่ามากที่สุดของจังหวัดเชียงรายกว่าได้ จึงได้

ตระหนักถึงปัญหาต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นหากเราไม่มีแนวทางป้องกัน และแก้ไข ปัญหาอย่างเป็นระบบ ไม่วางรากฐานการบูรณาการ การมีส่วนร่วม การรวมพลัง จากทุกองค์กร ทุกภาคีเพื่อสร้างมาตรฐานความปลอดภัย เป็นการแก้ไขปัญหา อุบัติเหตุเชิงรุก ดังนั้นการจัดทำโครงการภาคีเครือข่ายร่วมใจ เสริมสร้างระบบ รถรับส่งนักเรียน ปลอดภัย ปลอดภัยอุบัติเหตุ จังหวัดเชียงราย มีวัตถุประสงค์เพื่อ สร้างรูปแบบการจัดระบบความปลอดภัยในรถรับส่งนักเรียน ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงราย โดยใช้การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายเพื่อให้อนาคตของชาติ เหล่านี้มีความมั่นใจความปลอดภัยสูงสุด อีกทั้งยังเป็นการวางระบบเพื่อให้ สร้างเป็นโมเดลให้กับพื้นที่อื่นๆ ในอนาคตต่อไป

การดำเนินงาน แบ่งการดำเนินงานออกเป็น 2 ระยะ ดังนี้

ระยะที่ 1 เป็นการค้นหาปัญหา วิเคราะห์ปัญหา และวางแผนแก้ไข ปัญหา โดยมีกระบวนการดังนี้

1. ศึกษาข้อมูลชมรมรถโดยสารรับ-ส่งนักเรียน จังหวัดเชียงราย ใน ประเด็น คณะกรรมการทีมงานรถรับส่งนักเรียน ข้อมูลจำนวนรถรับ-ส่งนักเรียน จากอำเภอต่างๆ สถิติการเกิดอุบัติเหตุจากรถรับ-ส่งนักเรียน การรวมกลุ่มใน การดำเนินงานรถรับ-ส่งนักเรียน จ.เชียงราย ข้อมูลโรงเรียนที่รถรับ-ส่งนักเรียน ไปถึงสถานที่ในการจอดรถรับ-ส่งนักเรียน และกิจกรรมหลังส่งนักเรียนแล้ว

2. ประชุมร่วมกันระหว่างทีมงานผู้ประกอบการรถรับ-ส่งนักเรียน หน่วยงานภาคีเครือข่ายคณะทำงานโครงการ ที่ปรึกษาโครงการ เพื่อร่วมกัน หาปัญหา วางแผนการดำเนินงาน และหาแนวทาง

3. การประชุมแกนนำ ผู้ประกอบการรถรับส่งนักเรียน ให้ความรู้สร้างความตระหนักและชี้แจงผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียน เพื่อชี้แจงวัตถุประสงค์ของการ โดยมีกลุ่มเป้าหมายตามโครงการ 700 คน

4. สืบหาข้อมูลผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียนในประเด็นข้อมูลทั่วไปของ ผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียนที่เป็นกลุ่มตัวอย่างข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุด้านยาน

พาหนะ สิ่งแวดล้อมและคน

5. ศึกษาคัดเลือกโรงเรียนที่มีรถรับ-ส่งนักเรียนไปส่งมากที่สุดเรียงตามลำดับจากมากไปหาน้อยเป็นโรงเรียนนำร่องในเขตอำเภอเมือง จำนวน 20 แห่ง

6. ประชุมร่วมกันระหว่างทีมงานโครงการกับครูในสถานศึกษาเขตอำเภอเมือง จำนวน 20 โรงเรียน เพื่อนำปัญหาที่พบมาวางแผนจัดกิจกรรมเพื่อแก้ไขปัญหาและติดตามประเมินผล

7. การเฝ้าระวังพฤติกรรมผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียน นักเรียนผู้โดยสารรถรับ-ส่งนักเรียน ครูและตำรวจจราจรหน้าโรงเรียนในเขตเมือง จำนวน 20 โรงเรียน ก่อนดำเนินการโดยภาคีเครือข่ายและทีมงาน

8. การสนทนากลุ่ม ในกลุ่มคณะกรรมการรถรับส่งนักเรียน และกลุ่มหัวหน้าสายรถรับ-ส่งนักเรียน จำนวน 30 คนโดยทีมวิจัยเพื่อศึกษาข้อมูลเพิ่มเติม รับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และวางแผนแก้ปัญหาร่วมกัน

ระยะที่ 2 นำปัญหามากำหนดกิจกรรมในการแก้ปัญหาดำเนินการพัฒนารูปแบบและสรุปผลการดำเนินงานได้แก่การผลิตสื่อสนับสนุนการทำวิจัยโดยการมีส่วนร่วมจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและจัดทำคู่มือผู้ขับขี่รถรับ-ส่งนักเรียน จังหวัดเชียงราย

ในระหว่างการดำเนินโครงการพบว่า มีปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้น และมีแนวทางการแก้ไขปัญหา ดังนี้

ปัญหาอุปสรรค	แนวทางการแก้ไข
เนื่องจากภาคีเครือข่ายประกอบด้วยหน่วยงานราชการ และ องค์กรต่าง ๆ ทำให้มีการปรับเปลี่ยน โยกย้าย และไม่สามารถระบุคนที่ จะเข้าร่วมแต่ละครั้งได้	สรุปรายงานการประชุมส่งให้กับหน่วยงาน และจัดตั้งกลุ่มไลน์ คณะทำงานภาคีเครือข่าย ทำการแจ้งความคืบหน้าโครงการตลอด

ปัญหาอุปสรรค	แนวทางการแก้ไข
เป็นการทำงานร่วมกันโดยมีสมาชิกหรือผู้ประกอบการโรงเรียน จำนวนมาก จึงยากแก่การ ติดต่อประสานงาน การขับเคลื่อนกิจกรรมโครงการไปในทิศทางเดียวกัน	แต่งตั้งคณะทำงานในระดับอำเภอ เพื่อประสานงานของแต่ละอำเภอ (ประธานอำเภอ) และ คณะกรรมการคณะทำงานชุดใหญ่คือ ประธานจังหวัดให้ช่วยประสานงาน ควบคุมดูแล ของแต่ละอำเภอที่มีรถรับส่งนักเรียน

ภาคีเครือข่าย ประกอบด้วยสำนักงานขนส่งจังหวัดสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดประชาสัมพันธ์จังหวัดสถานีตำรวจอำเภอเมืองเชียงราย ศึกษาในเขตพื้นที่อำเภอเมืองผู้ประกอบการรับ-ส่งนักเรียน จังหวัดเชียงรายสาธารณสุขจังหวัด สำนักงานประกันสังคมจังหวัดและมหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง

การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น

1. ได้รูปแบบความร่วมมือระหว่าง ผู้ประกอบการรับ-ส่งนักเรียน ครู ผู้ปกครองนักเรียนผู้โดยสาร ศึกษา ตำรวจ ขนส่ง สื่อมวลชน และสาธารณสุข ในการดำเนินงานเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยในรถรับ-ส่งนักเรียน จังหวัดเชียงราย

2. เกิดเครือข่ายภาคี การทำ งาน “ทีมสหวิชาชีพ” และเกิดขบวนการเรียนรู้ร่วมกันในการแก้ปัญหาและพัฒนางานที่เชื่อมโยงและเข้มแข็ง มีการประสานกิจกรรมการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ทุกหน่วยงานเห็นความสำคัญและให้ความร่วมมือกับรถรับ-ส่งนักเรียนมากขึ้น

3. เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเสี่ยงและสิ่งแวดล้อมในทางที่ดีขึ้นอันนำไปสู่การลดอัตราการบาดเจ็บ พิการ ตายและสูญเสียทรัพย์สิน

จากการโดยสารรถรับ-ส่งนักเรียน

4. สามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการดำเนินงานเพื่อจัดระบบสร้างเสริมความปลอดภัยในรถรับ-ส่งนักเรียนของจังหวัดอื่นต่อไป

ข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนา

1. สิ่งสำคัญสำหรับการดำเนินกิจกรรมและโครงการ คือ กระบวนการดำเนินกิจกรรมทั้งหมด เน้นให้เกิดการมีส่วนร่วมในทุกขั้นตอน

2. ผลักดันให้ผู้ประกอบการรถรับส่งนักเรียน เป็นผู้ดำเนินงานหนุนเสริมให้เกิดจากการนำประสบการณ์ตรง มาใช้ในการแก้ไขปัญหาซึ่งเป็นปัจจัยเงื่อนไขที่สำคัญสู่ความสำเร็จของโครงการอย่างแท้จริง

3. การดำเนินงานสามารถขยายผลและปรับเปลี่ยนตามบริบทพื้นที่ที่สามารถสร้างให้เกิดระบบและกลไก เพื่อเชื่อมโยง ให้เกิดการทำงานผ่านลักษณะเครือข่ายจะทำให้เกิดพลังในการแก้ไขปัญหาได้ดี

2. โครงการเสริมสร้างความเข้มแข็งภาคีเครือข่ายเฝ้าระวังและพัฒนาคุณภาพและมาตรฐานความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะเพื่อลดอัตราการเกิดเหตุจลาจลในจังหวัดพะเยา

ความสำคัญความเป็นมาจากการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะรถโดยสารประจำทาง และรถโดยสารที่เช่าเหมา เพราะเป็นรถที่ประชาชนนิยมใช้กันมากที่สุด โดยเฉพาะการเดินทางไกล เนื่องจากเป็นยานพาหนะที่สะดวก และสามารถเดินทางไปได้ทั่วประเทศ และสามารถบรรทุกทุกคนได้เป็นจำนวนมากและประหยัด แต่การเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะก็มีความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุไม่น้อย นอกจากความสูญเสียชีวิตมากมายเหล่านี้ไม่รวมถึงความสูญเสียทางเศรษฐกิจที่มีมูลค่าความเสียหายอย่างมาก และยังไม่นับรวมความสูญเสียที่ต้องเสียบุคลากรที่เป็นกำลังหลักของหน่วยงานนั้น ซึ่งสาเหตุมาจากสภาพของตัวถังรถโดยสารสาธารณะ

ที่ไม่ได้มาตรฐาน สภาพคนขับที่ไม่มีความพร้อม และการไม่มีสัญญาเช่าเหมารถโดยสารที่ชัดเจน จึงทำให้การเยียวยาและช่วยเหลือในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุมีความยุ่งยากและไม่ได้รับความเป็นธรรม ดังนั้นการดำเนินงานเพื่อป้องกันอุบัติเหตุในครั้งนี้ได้ใช้ สัญญาจ้างขนส่งผู้โดยสาร เป็นเครื่องมือของการดำเนินงานที่เชื่อมความร่วมมือกับหน่วยงานต่างๆ รวมถึงท้องถิ่นในแต่ละพื้นที่ สิ่งหนึ่งที่ต้องเน้นในการทำงานคือการขับเคลื่อนเรื่องดังกล่าวเป็นนโยบายของจังหวัด รวมถึงต้องทำให้ผู้บริหารและรับผิดชอบเห็นความสำคัญและตระหนักถึงผลกระทบจึงเป็นสิ่งที่ต้องดำเนินการเพื่อขับเคลื่อนอย่างจริงจังและต่อเนื่องจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งควบคู่กับการเป็นนโยบายจังหวัด เพื่อส่งเสริมให้องค์การบริหารส่วนท้องถิ่นในพื้นที่จังหวัดพะเยาได้มีการใช้สัญญาเช่ารถในการเช่ารถทุกครั้ง เพื่อให้มีการตรวจสอบรถที่จะเช่าก่อนการเดินทาง ซึ่งจะนำไปสู่การป้องกันอุบัติเหตุก่อนการเดินทาง รวมการกำหนดเพื่อเป็นมาตรการขององค์กรเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงการเสริมสร้างความเข้มแข็งเครือข่ายในการเฝ้าระวังและติดตามการให้บริการของผู้ประกอบการเพื่อนำไปสู่การพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยในการเดินทางเชื่อมกับระบบจังหวัด ซึ่งถือได้ว่าการทำงานครั้งนี้จะเป็นการความเข้มแข็งภาคีเครือข่ายในการเฝ้าระวังและลดอัตราการเกิดเหตุจากรถในจังหวัดพะเยาอีกรูปแบบหนึ่งโดยมีกลุ่มเป้าหมายในการดำเนินโครงการ คือเทศบาล อบต.58 แห่ง และอบจ.จังหวัดพะเยา 1 แห่ง ในการดำเนินโครงการครั้งนี้มีวัตถุประสงค์คือ 1) เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งภาคีเครือข่ายในการเฝ้าระวังและพัฒนาคุณภาพและมาตรฐานความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะในการเดินทางเพื่อนำไปสู่การลดอัตราการเกิดเหตุจากรถในจังหวัดพะเยา 2) เพื่อส่งเสริมสนับสนุนให้เทศบาล อบต. อบจ.จังหวัดพะเยา ดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุและผลักดันเป็นมาตรการองค์กรในการใช้สัญญาเช่ารถโดยสารสาธารณะในการเดินทางปลอดภัย

การดำเนินงานมีกระบวนการดังนี้

1. มีการสำรวจข้อมูลก่อนเริ่มดำเนินการ (พฤติกรรม วิธีการ) การเลือก/การเช่ารถโดยสารของกลุ่มเป้าหมาย 59 แห่ง
2. จัดประชุมเวทีเสริมสร้างการมีส่วนร่วมภาคีเครือข่ายสื่อมวลชน พัฒนาระบบฐานข้อมูล และพัฒนาคุณภาพและมาตรฐานความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ
3. จัดกิจกรรมประชุมหัวหน้าส่วนงานท้องถิ่นและองค์การบริหารส่วนจังหวัดพะเยาเพื่อรับรู้สถานการณ์ปัญหาและสร้างความตระหนักผู้ในการเลือกเช่ารถที่ปลอดภัย
4. การจัดประชุมผู้รับผิดชอบในส่วนงานท้องถิ่นและองค์การบริหารส่วนจังหวัดพะเยาในการเลือกใช้รถโดยสารและการใช้สัญญาเช่ารถที่เป็นธรรมและปลอดภัย
5. กิจกรรมการติดตามสถานการณ์รถโดยสารสาธารณะกับหน่วยงานต่างๆ ทั้งผู้ประกอบการ สำนักงานขนส่ง สถานศึกษา
6. จัดประชุมภาคีเพื่อเสริมสร้างการมีส่วนร่วมภาคีเครือข่ายเพื่อพัฒนาฐานระบบข้อมูลเพื่อสร้างความปลอดภัย
7. จัดการประชุมเชิงปฏิบัติการ “เลือกรถโดยสารสาธารณะอย่างไรให้ปลอดภัยในการเดินทาง”
8. การประชุมคณะทำงานเพื่อวางเป้าหมายของการปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด
9. การสำรวจข้อมูลหลังการทดลองดำเนินการ (พฤติกรรม วิธีการ) การเลือก/การเช่ารถโดยสารของกลุ่มเป้าหมาย 59 แห่ง
10. เวทีความร่วมมือระดับจังหวัดเพื่อทำ MOU ในการเลือกใช้รถโดยสารและการใช้สัญญาเช่ารถที่เป็นธรรมและปลอดภัย
11. กิจกรรมเหลียวหลัง แลหน้าสร้างความปลอดภัยในการเดินทาง

ที่ดีกว่าเดิมมีการประชุมและการสรุปผลการดำเนินงานที่ผ่านมา
โดยเน้นการสร้างรูปธรรมของการใช้สัญญา ข้อสรุปประเด็นที่จะ
ขับเคลื่อนต่อไป

ในระหว่างการทำเนิโครงการพบว่า มีปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นและมี
แนวทางการแก้ไขปัญหาดังนี้

ปัญหาอุปสรรค	แนวทางการแก้ไข
1. คนใช้รถไม่มีข้อมูล เข้าถึงข้อมูลที่ถูกต้องยาก	พัฒนาระบบฐานข้อมูลรายชื่อของรถเช่าสาธารณะที่ได้มาตรฐาน
2. ผู้โดยสาร/ผู้เช่า ยังไม่เข้าใจในเรื่องการจำกัดความเร็ว	ได้มีการเชิญภาคีเครือข่าย เช่น สำนักงานขนส่งจังหวัด มาร่วมในการประชุมและช่วยตอบข้อซักถามในประเด็นที่ผู้เข้าร่วมประชุมยังสงสัย
3. การรับรู้ของประชาชนยังมีน้อย	เชื่อมโยงกับภาคีเครือข่าย เช่น ภาคีเครือข่ายผู้บริโภคราคาประชาชน (อาสาสมัครเฝ้าระวังรถโดยสารสาธารณะปลอดภัย)ประชาสัมพันธ์จังหวัดให้เข้ามามีบทบาทในการกระตุ้น และหนุนเสริมให้ประชาชนในพื้นที่มีการตื่นตัว มีข้อมูลและเข้าใจสถานการณ์ปัญหา เพื่อตระหนักเรื่องการเลือกใช้รถโดยสารที่ปลอดภัยมากขึ้น

ภาคีเครือข่ายประกอบด้วย ท้องถิ่นจังหวัด คณะทำงานด้านมาตรการทางสังคม ภายใต้คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด และคณะทำงานขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดพะเยา ภาคีเครือข่ายผู้บริโภคราคาประชาชน (อาสาสมัครเฝ้าระวังรถโดยสารสาธารณะปลอดภัย)องค์การบริหารส่วนท้องถิ่นจังหวัดพะเยา จำนวน 58 แห่ง (นายกเทศมนตรี/นายก อบต. เจ้าหน้าที่จัดซื้อจัดจ้าง องค์การบริหารส่วนจังหวัด

พะเยา (นายก อบจ. เจ้าหน้าที่จัดซื้อจัดจ้าง)ผู้ประกอบการเช่ารถสาธารณะ จังหวัดสำนักงานขนส่งจังหวัดสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด ประชาสัมพันธ์จังหวัด

การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น

1. เกิดข้อตกลงความร่วมมือขึ้นกับพื้นที่ เทศบาล/อบต./ 58 แห่ง และ /อบจ.จังหวัดพะเยา 1 แห่ง ว่าด้วยการกำหนดให้มีการใช้สัญญาเช่ารถทุกครั้งของการดำเนินการเช่ารถโดยสารสาธารณะ
2. ต้องเลือกใช้รถตามประเภท ตามข้อกำหนดของกรมการขนส่งทางบก และเลือกพนักงานขับรถที่ชำนาญเส้นทาง และหลีกเลี่ยงการใช้รถโดยสาร 2 ชั้นในเส้นทางเสี่ยง
3. เกิดข้อมูลสนับสนุนให้ประชาชนในพื้นที่ที่มีการตื่นตัว มีข้อมูลและเข้าใจสถานการณ์ปัญหา เพื่อตระหนักเรื่องการเลือกใช้รถโดยสารที่ปลอดภัยมากขึ้น

ข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนา

1. การดำเนินงานจำเป็นต้องทำให้เกิดการขับเคลื่อนทั้ง 3 ระดับ เพื่อให้การทำงานมีรูปธรรมของการทำงาน



2. ท้องถิ่นต้องยึดการใช้สัญญาณจัดซื้อจัดจ้างจากกรม ซึ่งต้องมีการชี้แจงความแตกต่างของสัญญาจ้างรับส่งผู้โดยสารให้เห็นประโยชน์โดยเฉพาะข้อการคู่ประกัน และการดูแลเอกสารการตรวจสอบรวมถึงใบขับขี่ของพนักงานขับรถ ที่สำคัญคือการตรวจสอบอุปกรณ์ เช่น เข็มขัด ค้อนทุบกระจก ถังดับเพลิง และประตูฉุกเฉิน

3. กระบวนการควรต้องมีการทำงานอย่างต่อเนื่องและมีการนำเอาผลการดำเนินงานเชื่อมกับศูนย์ถนนเพื่อให้การขับเคลื่อนเป็นนโยบายร่วม

3. แรงสะท้อนจากความสูญเสีย...นำสู่การเปลี่ยนแปลงและแสงสว่างที่ปลายอุโมงค์ของปัญหาเหตุโดยสารสาธารณะจังหวัดจันทบุรี

หากเทียบบรรยากาศเฉลิมฉลองช่วงเทศกาลเป็นดังเปลวควัน.....

2 มกราคม 2560 พันปีใหม่มาเพียงข้ามวันควันกรุ่นของความรื่นรมย์ช่วงปีใหม่ยังไม่ทันจางหาย สื่อทุกสื่อประโคมข่าวไม่เว้นแม้กระทั่งสื่อยักษ์ใหญ่อย่าง BBC News ไทยทั้งภาพนิ่งและภาพเคลื่อนไหวที่สะท้อนความรุนแรงของสถานการณ์ความสูญเสียที่ครอบครัวของผู้เสียชีวิตทั้ง 25 ครอบครัว ต้องจดจำแบบยากที่จะลืม “รถตู้สายกรุงเทพ-จันทบุรี วิ่งข้ามเกาะมาประสานงากับรถกระบะ ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตจากรถตู้จำนวน 14 ราย รถกระบะจำนวน 11 ราย รวม 25 ราย” ...แน่นอนว่าตัวเลขความสูญเสียระดับนี้ปลุกและปั่นกระแสสังคมให้ร่วมกันเรียกร้องและผลักดันให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามโครงสร้างทั้งส่วนกลางและพื้นที่ดำเนินการเชิงรุก เมื่อลองสืบค้นดู พบว่ามีความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในช่วงเกือบสองปีที่ผ่านมาอย่างมีนัยยะสำคัญโดยกรมการขนส่งทางบกซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบหลักในเรื่องนี้ได้ประกาศมาตรการสำคัญที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลง ดังนี้

การเปลี่ยนแปลงส่วนกลาง

1) บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) ได้รวมรถทุกบริษัทในเส้นทางกรุงเทพ-

จันทบุรี ในการให้บริการเหลือเพียง 2 จุด คือ สถานีขนส่งหมอชิต 2 และเอกมัย พร้อมกับตั้งคณะกรรมการเส้นทาง เพื่อจัดระเบียบการเดินรถ เพื่อเป็นการลดการแข่งขันวิ่งรถเพื่อแย่งผู้โดยสารในเส้นทางเดียวกันและทำให้รถทุกคันเข้ามาอยู่ในระบบของ บขส. ที่สามารถตรวจสอบสภาพรถและคนขับได้ง่ายและถี่ถ้วนกว่า

- 2) ในช่วงเทศกาล คนขับรถจะต้องเป่าแอลกอฮอล์ทุกเข้าก่อนจะวิ่งรถ ก่อนที่เจ้าหน้าที่ขนส่งจะตรวจอุปกรณ์ความปลอดภัย อย่างเช่น ค้อน ถังดับเพลิง ไฟเบรก อีกครั้งที่จุดเช็คความพร้อมตามมาตรการสแกนเข้มรถโดยสารทุกสถานี ซึ่งส่วนใหญ่จะเริ่มวันที่ 21 ธ.ค. ยาวไปถึงหลังปีใหม่ นอกจากมาตรการตรวจสอบที่เข้มงวดขึ้นแล้ว การจำกัดระยะทางและชั่วโมงวิ่งต่อวันของ บขส. ทำให้ช่วงเทศกาลนั้นแทบไม่ต่างจากวันธรรมดาสำหรับวินระยะทางค่อนข้างไกลอย่างกรุงเทพฯ-จันทบุรี หรือ โคราช ซึ่งมีระยะทางราว 250 กม. ต่อขา เพราะไม่สามารถเพิ่มรอบวิ่งได้จากเดิม ต่างจากสมัยก่อนคนขับรถสามารถวิ่งทำรอบ หรือแม้แต่ตรึงเปล่ากลับมารับคนจากกรุงเทพฯ เพื่อเพิ่มรายได้ ช่วงเทศกาล
- 3) และเพียงไม่กี่วันหลังเกิดเหตุ กรมการขนส่งทางบก ได้ออกกฎหมายให้รถตู้โดยสารสาธารณะทุกเส้นทาง ซึ่งมีจำนวนราว 16,000 คัน ต้องติดตั้งระบบจีพีเอสภายในเดือน มี.ค. ก่อนจะประกาศให้รถตู้โดยสารสาธารณะทุกคันถอดที่นั่งให้เหลือ 13 ที่นั่งตั้งแต่เดือนเม.ย. เมื่อคนขับสตาร์ทเครื่อง ระบบจีพีเอสจะส่งเสียงเตือนให้คนขับรูดบัตรเพื่อเป็นการแสดงตนและบันทึกข้อมูล ที่จะสามารถตรวจสอบความเร็วและพิกัดได้ผ่านทางระบบของกรมการขนส่งทางบก หรือแม้ผ่านแอปพลิเคชันบนมือถือ ก่อนรถแต่ละคันจะออกเดินทาง คนขับจะต้องซื้อใบเวลาจากกรมขนส่ง ซึ่งมีขั้นตอนรวมถึงการ

ตรวจวัดแอลกอฮอล์และความพร้อมในการขับรถยนต์ พรหม
วงษ์ อติอธิบดีกรมการขนส่งทางบกได้ให้สัมภาษณ์ว่ากรมฯ จะ
พัฒนาระบบออกใบอนุญาตเพื่อให้มั่นใจว่าผู้ขับรถสาธารณะที่มี
คุณภาพ รวมถึงอาจกำหนดให้ผู้ประกอบการรถโดยสารทุกราย
ต้องมีผู้จัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่งทางถนนโดยเฉพาะ
อีกด้วย โดยรถจะถูกจำกัดความเร็วไม่เกิน 90 กม./ชั่วโมง และหาก
ใช้ความเร็วเกินนานกว่า 2 นาทีสัญญาณเตือนจะดังและส่งข้อมูล
ไปยังกรมขนส่งในจังหวัดที่รถวิ่งอยู่

- 4) จัดตั้งทีมสอบสวนการเกิดอุบัติเหตุในรถโดยสารสาธารณะทุกราย
ทำให้ทราบสาเหตุที่แท้จริงเพิ่มมากขึ้น นำไปสู่การแก้ไขปัญหาที่
ตรงกับสาเหตุได้มากขึ้นเช่นกัน เมื่อดูจากในปีงบประมาณ 2559
ที่มีบันทึกอุบัติเหตุโดยไม่ระบุสาเหตุถึง 79 ครั้ง แต่ในปี 2560 ลด
เหลือเพียง 27 ครั้ง
- 5) มูลนิธิเพื่อผู้บริโภคร่วมกับเครือข่ายผู้บริโภคภาคตะวันออกเฉียงใต้
ร่วมผลักดันให้กรณีนี้เป็นกรณีตัวอย่างถือเป็นบรรทัดฐานที่ดีใน
คำพิพากษาในการชดเชยเยียวยาให้แก่ผู้บริโภคที่ใช้รถโดยสาร
สาธารณะ โดยเมื่อวันที่ 5 ตุลาคม 2561 ศาลจังหวัดจันทบุรี
พิพากษาให้จำเลย ได้แก่ บขส. ชดเชยให้ครอบครัวเหยื่อทั้ง 25
ครอบครัวจำนวน 26 ล้านบาท

การเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ คณะทำงานป้องกันและแก้ไขปัญหา
อุบัติเหตุทางถนนจังหวัดจันทบุรี นำโดยตำรวจภูธรจังหวัดจันทบุรี ได้พัฒนา
ข้อเสนอโครงการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยรถตู้โดยสารสาธารณะ
จังหวัดจันทบุรี กำหนดวัตถุประสงค์หลักเพื่อยกระดับมาตรฐานความ
ปลอดภัยรถตู้โดยสารสาธารณะ โดยการบูรณาการร่วมกับทุกภาคส่วนทั้ง
ภาครัฐและภาคเอกชน และเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน อันเกิดจาก

รถตู้โดยสารสาธารณะ จังหวัดจันทบุรี และคณะทำงานยังต้องการปลูกฝังจิตสำนึกในผู้ประกอบการและผู้ขับขี่รถตู้โดยสารสาธารณะจังหวัดจันทบุรีให้ตระหนักถึงความปลอดภัยสูงสุดของผู้โดยสาร โดยมีหนึ่งกิจกรรมสำคัญคือการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทั่วไปโดยเฉพาะผู้ที่ใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะได้รับรู้และมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุ โดยการแจ้งพฤติกรรมรถตู้โดยสารทางโทรศัพท์สายด่วน 1584 ต่อกรมการขนส่งทางบก

การแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่ต้องแก้ทั้งระบบ จำเป็นต้องมีหลักคิด.....

จากบทเรียนการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาคับอุบัติเหตุทางถนนที่คณะทำงานป้องกันฯ จังหวัดจันทบุรีได้สั่งสมมาเกินกว่าสิบปี ทำให้คณะทำงานและพี่เลี้ยง สอจร. ตระหนักดีว่าการแก้ไขปัญหาระบบจำเป็นต้องมีหลังพิง หรือมี “หลักคิด” ซึ่งหลักคิดหรือแนวทางหนึ่งที่ได้รับการพิสูจน์แล้วว่าได้ผล คือ หลักการดำเนินงาน 5 ส. ที่นำ principle for safe community มาประยุกต์ใช้ได้แก่

1) สารสนเทศ (Information) หมายถึง การพัฒนาและจัดการระบบข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน ที่จะชี้ให้เห็นถึงขนาดของปัญหา รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงตามเวลาของปัญหา โดยหลังเกิดเหตุ คณะทำงานฯ ร่วมกับขนส่งจังหวัดได้ดำเนินการปรับปรุงฐานข้อมูลจำนวนผู้ประกอบการรถตู้โดยสารที่วิ่งในจังหวัดและรถที่วิ่งระหว่างจังหวัด จำนวนผู้ขับขี่ อายุของผู้ขับขี่ และใบอนุญาตขับขี่รถตู้โดยสารสาธารณะให้เป็นปัจจุบัน เพื่อนำมาใช้ในการกำกับติดตามและเฝ้าระวังพฤติกรรมเสี่ยงสำคัญ ได้แก่ การใช้ความเร็วเกินกำหนด การขับขี่เกินจำนวนชั่วโมงที่กำหนด การใช้โทรศัพท์หรือพิมพ์ข้อความขณะขับขี่ ง่วงแล้วขับ การใช้แอลกอฮอล์และสารเสพติดอื่นๆ รวมถึงการคัดกรองผู้ขับขี่สูงอายุ (เกิน 60 ปีขึ้นไป) ซึ่งอาจมีโรคประจำตัวและกำเริบขณะขับขี่ ซึ่งมีประโยชน์อย่างมากต่อคณะทำงานฯ ในการใช้เป็นข้อมูลนำเข้าที่ประชุม

เพื่อปรับมาตรการในการเฝ้าระวังพฤติกรรมเสี่ยงให้ทันต่อสถานการณ์และการเปลี่ยนแปลงต่างๆ ที่เกิดขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม ฐานข้อมูลดังกล่าวยังมีข้อจำกัดในเรื่องการเปิดให้ประชาชนทั่วไปสามารถเข้าถึงข้อมูลนั้นได้อยู่

2) สุดเสียง (Priority) หมายถึงเลือกจากปัญหาสาเหตุที่สำคัญ ความรุนแรงที่อาจก่อให้เกิดความเสี่ยงสูงมาดำเนินการก่อน ซึ่งแน่นอนว่าจากเหตุการณ์ความสูญเสีย 25 ศพ ถือเป็นเหตุการณ์ที่ต้องให้ความสนใจเป็นพิเศษ โดยคณะทำงานจังหวัดฯ ได้นำข้อมูลสารสนเทศที่รวบรวมไว้มาพิจารณา และกำหนดกลุ่มเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับปัญหานี้ซึ่งต้องรีบดำเนินการเร่งด่วน แบ่งออกเป็น 1) กลุ่มผู้ประกอบการรถตู้โดยสารสาธารณะ 2) กลุ่มผู้ขับขี่ 3) กลุ่มผู้ใช้รถโดยสารสาธารณะ พร้อมกำหนดมาตรการในการแก้ไขปัญหาแยกตามกลุ่มเสี่ยง โดยมาตรการบังคับใช้จะดำเนินการกับกลุ่มผู้ประกอบการและกลุ่มผู้ขับขี่ และมาตรการขอความร่วมมือจากสังคม ผู้ประกอบการปั้มน้ำมัน ผู้นำชุมชน ผู้ใช้บริการ ให้เป็นแนวปฏิบัติร่วม โดยขอความร่วมมือจากเจ้าของกิจการปั้มน้ำมันในการปรับปรุงสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการลดพฤติกรรมเสี่ยงของกลุ่มผู้ขับขี่ ได้แก่ การสร้างจุดพักรถ (Rest area)+ จุด Check point ระหว่างเส้นทาง กรุงเทพฯ - จันทบุรี (เจ้าหน้าที่จากขนส่งตั้งด่านและตรวจเช็คพร้อมให้คนขับลงมาเซ็นชื่อ) และจัดให้มีการอบรมให้ความรู้ในการขับขี่ปลอดภัยให้แก่ผู้ขับขี่ และอบรมให้ความรู้แก่ผู้ใช้รถโดยสารสาธารณะทั่วไป เช่น การช่วยกันสอดส่องหรือเตือนผู้ขับขี่หากเห็นพฤติกรรมเสี่ยง เช่น ง่วงหรือเหนื่อยล้าก็สามารถลดอุบัติเหตุได้แล้ว

3) สหสาขาวิชาชีพ (Multidisciplinary) หมายถึงการดำเนินงานต้องร่วมมือกันหลากหลายสาขาวิชาชีพเพื่อร่วมกันป้องกันและแก้ไขปัญหา จึงจะเกิดผลลัพธ์เห็นเป็นรูปธรรม ซึ่งคณะทำงานป้องกันฯ จังหวัดฯ ได้มีการจัดตั้งกลุ่มคณะทำงานเรื่องรถตู้โดยสารสาธารณะขึ้นมาเป็นการเฉพาะกิจ โดยมีผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดเป็นเจ้าภาพหลักและมอบหมายให้รองผู้บังคับ

การฯ เป็นหัวหน้าคณะทำงานโครงการ และได้มีการเชื่อมโยงกับเครือข่ายที่ดำเนินการด้านต่างๆ ทั้งภาครัฐและเอกชนเข้ามาเป็นคณะทำงานได้แก่ กรมการขนส่งทางบก ร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ ทำหน้าที่กำกับติดตามและตรวจสอบความพร้อมของผู้ประกอบการและผู้ขับขี่ ตรวจสอบเช็คใบอนุญาตขับขี่ ตรวจสอบความเร็ว ประกาศเขตจำกัดความเร็ว

บูรณาการทีม (สาธารณสุขจังหวัด โรงพยาบาลพระปกเกล้า จันทบุรี เจ้าหน้าที่ตำรวจ วิทยาลัยช่าง สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย) ดำเนินการจัดทำคู่มือเพื่อใช้ในการอบรมให้ความรู้แยกเนื้อหาตามกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ ผู้ประกอบการ ผู้ขับขี่ และผู้ใช้รถโดยสารสาธารณะ โดยก่อนและหลังอบรมจะมีการทดสอบความรู้ (Pre-post test) ตรวจสอบสภาพรถให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน และจัดให้มีการตรวจสอบสภาพผู้ขับขี่ วัดความดัน ตรวจเลือด วัดรอบเอว ณ จุดอบรม โดยจัดให้มีการรายงานผลก่อน-หลัง คณะทำงานจะรวบรวมเป็นสถิติไว้เพื่อสังเคราะห์ให้เห็นความเสี่ยงจากปัญหาสุขภาพของผู้ขับขี่ในช่วงท้ายโครงการและสะท้อนไปที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เห็นความเสี่ยงที่เกิดขึ้น

4) สุดคุ้ม (Cost effective) ในที่นี้ คณะทำงานป้องกันจังหวัดฯ ได้เลือกมาตรการที่ดำเนินการแล้วคุ้มค่า มีความเป็นไปได้ เพราะเป็นมาตรการที่สามารถดำเนินการระยะยาวโดยใช้ทรัพยากรปกติจากขนส่งจังหวัดที่ต้องดำเนินการอยู่แล้ว ได้แก่ การตรวจสอบสภาพรถ การตรวจจับความเร็ว และตรวจความพร้อมของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะจากเดิมที่ตรวจเข้มมากอยู่แล้วเฉพาะช่วงเทศกาลให้ขยายความถี่ออกไปเพิ่มมากขึ้นโดยบูรณาการกับเจ้าหน้าที่ตำรวจและสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเพื่อเป็นการป้องกันก่อนเกิดเหตุ โดยในอนาคตอันใกล้จะขยายการตรวจให้ครอบคลุมไปถึงการตรวจสุขภาพ ตรวจโรคของผู้ขับขี่ ให้มีการตรวจประจำปีที่โรงพยาบาลเหมือนข้าราชการทั่วไป ซึ่งรองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดได้หารือประเด็น

นี้ไว้กับผู้อำนวยการโรงพยาบาลพระปกเกล้าจันทบุรีแล้ว พร้อมจัดตั้งสารวัตร ฝ่ายอำนวยการเป็นผู้รับผิดชอบหลัก แต่ยังไม่ได้มติในเรื่องของงบประมาณในการบริหารจัดการกิจกรรมนี้ แต่คาดว่าจะกิจกรรมนี้จะมีคุณค่าและให้ประโยชน์ต่อท่านอย่างมากต่อมาตรการเฝ้าระวัง เพราะเรื่องอายุและสุขภาพของคนขับรถรถสาธารณะถือว่าเป็นปัจจัยเสี่ยงสำคัญของการเกิดเหตุ 25 ศพ (ผู้ขับขี่รถตู้คันที่เกิดเหตุอายุ 64 ปี) โดยอาจจะต้องมีการกำหนดตัวบ่งชี้ความสำเร็จที่เหมาะสมเพื่อใช้เป็นตัววัดผลการดำเนินงานไว้ด้วยตัวอย่างเช่น การผลักดันข้อเสนอเชิงนโยบายนี้ (ห้ามผู้สูงอายุเกิน 60 ปี ขับขี่ หรือกำหนดช่วงเวลาและจำนวนชั่วโมงในการขับขี่) ให้เป็นกฎและข้อบังคับ โดยผลักดันกฎหมายให้เพิ่มเรื่องอายุ, สภาพร่างกายที่ย่อหย่อนไม่พร้อมขับก็ห้ามขับ

5) ส่วนร่วม คณะทำงาน ผู้ประกอบการซึ่งเป็นคนในพื้นที่ และภาคีคนทำงาน (Community participation) ได้เข้ามามีส่วนร่วมในกระบวนการทำงานโครงการฯ ตั้งแต่การสำรวจและรวบรวมข้อมูล การกำหนดผู้เกี่ยวข้อง การคิด วางแผนกิจกรรมเพื่อดำเนินงานกันแบบบูรณาการตามที่กล่าวไว้

แต่อย่างไรก็ตาม จากการถอดบทเรียนของคณะทำงาน พบว่าโครงการฯ ยังพบปัญหาในเรื่องของการประเมินผลการดำเนินงานในภาพรวมโครงการ มีเพียงการประเมินผลรายกิจกรรมว่าได้ดำเนินการอะไรไปบ้าง ปัญหาเรื่องความพร้อมของบุคลากรที่ต้องมาขับเคลื่อนงานเชิงรุกอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากภารกิจหลักมีมากประกอบกับผู้ที่ได้รับมอบหมายให้เป็นคณะทำงานถูกโยกย้าย แต่ในภาพรวมพบว่าแรงเสริมจากภาคีส่วนราชการด้วยกันค่อนข้างดีโดยเฉพาะจากขนส่งจังหวัดซึ่งมีบทบาทหลักที่เอื้อให้กิจกรรมที่กำหนดภายใต้โครงการดำเนินงานไปได้ด้วยดี และกลุ่มเป้าหมายอย่างผู้ประกอบการรถตู้โดยสารสาธารณะก็ยังมีข้อจำกัดเรื่องเวลา โดยเฉพาะผู้ขับขี่รถตู้ที่พบปัญหาเรื่องการแบ่งเวลาเข้ารับการอบรม ซึ่งถือเป็นเรื่องที่ท้าทายของคณะทำงานฯ อย่างมาก ระหว่างทางจึงได้มีการปรับสถานที่ในการอบรมให้เอื้อต่อผู้ขับขี่

โดยจัดให้มีการอบรมที่วินและแจกเอกสารคู่มือที่มีเนื้อหาเฉพาะ อย่างไรก็ตาม มีข้อสังเกตจากคณะทำงานว่าหากทำให้กลุ่มผู้ประกอบการโดยสารฯ เห็นข้อดีและประโยชน์จากโครงการ น่าจะเข้ามามีส่วนร่วมกลายเป็นภาคีเสริมการทำงานโครงการในอนาคตได้ดียิ่งขึ้น รวมไปถึงกิจกรรม check point ซึ่งในระยะแรกนี้ ถึงแม้โครงการจะได้รับความร่วมมือจากเจ้าของกิจการปั๊มน้ำมันที่มีความพร้อมสูง แต่ก็ยังพบอุปสรรคเนื่องจากคณะทำงานบางส่วนยังไม่เห็นด้วย เพราะมองว่าเป็นช่วงระยะเวลาที่สั้นเกิน (จุด checkpoint อยู่ใกล้ตัวเมืองจันทบุรี) น้อยคนที่จะอยากอาบน้ำ แต่เห็นด้วยว่ามีไว้ดีกว่าไม่มี เพราะยังมีผู้ขับขีบางส่วนที่เดินทางมาจากจังหวัดตราดเริ่มเหนื่อยล้าและต้องการพักผ่อนล้างหน้าล้างตาคลายความเหนื่อยล้า (ความเชื่อ อาบน้ำเย็นระยะได้ไกลมากขึ้น ป้ายไม่เพียงพอต่อการเตือน)

ข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน

1. การทำงานต้องมี “หลักคิด” ที่สอดคล้องกับนโยบายและมุ่งเป้าเดียวกัน เพื่อต่อการได้รับความร่วมมือและแรงสนับสนุนจากส่วนกลางและภาคีเครือข่ายที่มีบทบาทและพันธกิจเกี่ยวข้อง (คน เงิน ของ)
2. การผลักดันปัญหาเชิงโครงสร้างต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วน โดยเฉพาะระดับนโยบาย มีผลอย่างมากต่อการขับเคลื่อนและผลักดันงานในพื้นที่ให้เกิดความร่วมมือนำไปสู่ความสำเร็จในระยะยาว
3. การบังคับใช้กฎหมายจำเป็นต้องดำเนินงานควบคู่ไปกับการให้ความรู้โดยการประชาสัมพันธ์มีส่วนสำคัญอย่างมากโดยเฉพาะก่อนเริ่มดำเนินงานและเริ่มบังคับใช้
4. ควรมีการรวบรวมและจัดทำข้อมูลสถานการณ์ทั่วไปและข้อมูลมาตรการสำคัญ ข้อสั่งการต่างๆ ให้พร้อมใช้งานอยู่เสมอ (ใช้ผลักดัน ให้ความรู้เพื่อสร้างการมีส่วนร่วม ประชาสัมพันธ์ ชี้แจง และคืนข้อมูลหลังดำเนินงานโครงการ)

5. การบังคับใช้กฎหมายกับผู้ประกอบการโดยตรงอาจเจอแรงต้าน การเลือกใช้ข้อมูล ผลกระทบทางเศรษฐกิจ ภาพลักษณ์องค์กร ฯลฯ เพื่อกระตุ้นผู้ประกอบการให้เห็นความสำคัญของปัญหา และการออกแบบทางออกที่มีความหลากหลายเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับผู้ประกอบการเพื่อลดแรงต้านและการให้ความร่วมมือ

6. กระตุ้นภาคประชาสังคมและประชาชนทั่วไปให้คำนึงอันตรายและความรู้ที่เกี่ยวข้อง รวมไปถึงการรักษาสิทธิในการโดยสารที่ปลอดภัยจากรัฐและผู้ประกอบการ รวมถึงความรู้ในเรื่องมาตรการชดเชยเยียวยาหากได้รับเหตุอันไม่สมควรที่เกิดระหว่างใช้รถโดยสารสาธารณะ

7. ควรมีการกำกับติดตามและประเมินผลในภาพรวมมากกว่าการประเมินผลรายกิจกรรม เพื่อนำไปสู่การปรับปรุงมาตรการให้เหมาะสม

การพัฒนาระบบการให้บริการ

คณะทำงาน

กลุ่มเป้าหมาย

การดำเนินงาน

1. เป้าหมายหลัก

สร้างระบบการจัดการข้อมูล/นำข้อมูลไปใช้

2. สร้างกระบวนการจัดการข้อมูลที่มีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย

3. ลดข้อผิดพลาดที่เกิดจากคน

การประเมินผล

การปรับปรุง

กลุ่มเป้าหมายหลัก: ผู้บริโภค

กลุ่มเป้าหมายรอง: ร้านค้า, สถานศึกษา, สถานประกอบการ

ผลลัพธ์



มีระบบการนัดการชุมนุม
วิธีการสำรวจและป้องกันอุบัติเหตเปลี่ยนไป
สถิติการเกิดอุบัติเหตุรถชนทางลาดลง
รถบรรทุกที่ติดเกอรัสนั้นแสงมากขึ้น

สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดอุดรธานีในปี พ.ศ.2559 พบว่ามีผู้เสียชีวิตจำนวน 396 ราย คิดเป็นจำนวน 25.1 ต่อแสนประชากร แบ่งเป็นผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุการชนท้ายรถด้านหน้า (ขณะจอดอยู่และวิ่งตามกันบนถนน จำนวน 23 ราย) จากการชนท้ายจำนวน 19 ครั้ง และมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยพบว่าใน พ.ศ. 2560 (1 ตุลาคม 2559–31 มีนาคม 2560) มีผู้เสียชีวิตจำนวน 263 รายแบ่งเป็นอุบัติเหตุจากการชนท้ายรถจำนวน 20 ราย จากการชนท้ายจำนวน 17 ครั้ง ทำให้เกิดความตระหนักต่อสถานการณ์อุบัติเหตุชนท้ายรถที่จอดรถตามไหล่ทางหรือวิ่งบนผิวการจราจร จึงได้เกิดโครงการป้องกันและแก้ไขปัญหาเชิงประเด็น: อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากการชนท้ายรถที่จอดไหล่ทาง และ/หรือวิ่งบนผิวการจราจรในเขตอุดรธานี โดยมีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อสร้างระบบการจัดการข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูลและนำข้อมูลไปจัดการหาแนวทางการแก้ปัญหา 2) เพื่อสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมภาคีเครือข่าย และ3) เพื่อลดสถิติของการเกิดอุบัติเหตุจากการชนท้ายรถบรรทุกจอดไหล่ทางในเวลากลางคืน

ภาคีเครือข่ายร่วมขับเคลื่อน : คณะทำงาน อีก 9 แกนหลัก ได้แก่ สำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานี สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดอุดรธานี สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุดรธานี สำนักงานแขวงทางหลวงอุดรธานี 1 และ 2 กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดอุดรธานี บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาอุดรธานี สำนักงานประกันสังคมจังหวัดอุดรธานี ตำรวจทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดอุดรธานี และอาสาгүйทางหลวงในเขตจังหวัดอุดรธานี

กิจกรรม

1. สร้างเครือข่ายอำนวยความสะดวกและช่วยเหลือประชาชนเดินทางในเส้นทางสายหลักและการป้องกันการชนท้ายในเวลากลางคืนของอาสาгүйทางหลวง โดยกำหนดช่วงเวลาในการสำรวจเส้นทาง

2. แก้ไขปัญหาบนเส้นทางสายรอง โดยมุ่งเน้นการจัดการกับปัญหาที่สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ เช่น จัดหาสติ๊กเกอร์สะท้อนแสง แจกจ่ายให้กับเกษตรกรที่มีการดัดแปลงรถบรรทุกสินค้า การเกษตรติดที่ท้ายรถ
3. สร้างความตระหนักในเรื่องความปลอดภัย และรับทราบถึงความเสี่ยงในการใช้รถที่ไม่ปลอดภัย รวมถึงแนวทางการปฏิบัติเมื่อเกิดอุบัติเหตุหรือรถเสียจอดริมทาง โดยทีมอาสาสุกัญยาทางหลวงประสาน ฝักระวังป้องกันเหตุ
4. สร้างความร่วมมือระหว่างสถานประกอบการและเกษตรกร เพื่อจัดหาพื้นที่ในการรับส่ง ซื้อขายสินค้าการเกษตร และจัดทำเป็นเขตความปลอดภัย (Safety Zone)

ผลลัพธ์ การเปลี่ยนแปลง

1. เกิดการบูรณาการข้อมูลร่วมกัน และมีการติดตามผลเพื่อปรับวิธีการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง เช่น การประชุมของ ศปถ.ระดับอำเภอ รวมถึงการประชุมมาตรการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน เพื่อคืนข้อมูลให้กับผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียร่วมกัน
2. เกิดการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย มีคำสั่งแต่งตั้งอย่างเป็นทางการจากหน่วยงานส่วนต่างๆ เพื่อขับเคลื่อนงานจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องหลัก เช่น อาสาสุกัญยาทางหลวง พนักงานขับรถบรรทุก ชุมชน สถานประกอบการ สถานศึกษา เป็นต้น
3. เกิดการกำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อลดสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งผู้ดำเนินโครงการได้เก็บข้อมูลสถิติหลังการดำเนินโครงการ เปรียบเทียบกับก่อนดำเนินโครงการในช่วงเวลาเดียวกัน คือ (1 ตุลาคม -31 มีนาคม) พบว่า ก่อนดำเนินโครงการ สถิติการเกิด

อุบัติเหตุทั้งสิ้น 20 ครั้ง ภายหลังการดำเนินโครงการพบว่าลดลงเหลือ 8 ครั้ง (ลดลง 12 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 60), สถิติจำนวนผู้เสียชีวิตก่อนดำเนินโครงการ มีจำนวน 17 ราย ภายหลังการดำเนินโครงการพบว่าลดลงเหลือ 8 ราย (ลดลง 9 ราย คิดเป็นร้อยละ 52.94)

4. เกิดมาตรการที่เป็นรูปธรรม มีผู้รับผิดชอบและบทบาทอย่างชัดเจน เช่น มาตรการประชาสัมพันธ์อย่างทั่วถึง มาตรการการจัดเขตพื้นที่ มาตรการการห้ามรถขนาดเล็กมาจอดในพื้นที่ที่กำหนด เป็นต้น
5. เกิดการเปลี่ยนแปลงกระบวนการทำงานของอาสาгүйทางหลวง จากเดิมที่รับข้อมูลจากสถานีตำรวจภูธรที่เกี่ยวข้องหรือศูนย์สั่งการโรงพยาบาลศูนย์อุดรธานี ไปสู่การจัดเวลาการลงพื้นที่ ตามพื้นที่ที่ได้รับมอบหมาย สามารถเฝ้าระวัง ตักเตือนผู้ขับขี่รถแล้วจอดไหล่ทางก่อนเกิดเหตุได้ และมีการพัฒนาศักยภาพต่อเนื่อง
6. เกิดการจัดพื้นที่ปลอดภัยสำหรับจอตรถบรรทุก ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกโดยการย้ายร้านค้าไปสู่พื้นที่ปลอดภัย การจัดทำลานรับซื้อสินค้าการเกษตรที่เหมาะสม และได้รับความร่วมมือในการติดตั้งอุปกรณ์สะท้อนแสง เพื่อช่วยลดปัญหาอุบัติเหตุชนท้ายในตอนกลางคืน และในขณะไฟฟ้าดับ

ข้อเสนอแนะสู่แนวทางการขยายผลการดำเนินการออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่ ระยะสั้น ที่มุ่งเน้นการลดสถิติการเกิดอุบัติเหตุลดลง **ระยะกลาง** คือ การบูรณาการงบประมาณเพื่อนำมาสู่การจัดสร้างสถานที่จอดพักรถให้กับรถบรรทุก ร่วมกับการจัดซื้อสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ และ**ระยะยาว** เพื่อให้เกิดการติดตามหนุนเสริมให้เกิดการดำเนินงานที่ยั่งยืนต่อเนื่อง ซึ่งข้อเสนอแนะควรมีการสร้างความร่วมมือภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องในการกำหนดจุดจอตรถ

หรือมาตรการในการกำกับดูแล ห้ามจอดรถบนไหล่ทางเพื่อป้องกันการชนท้ายได้ โดยมีทีมอาสาภัยทางหลวงเป็นทีมดำเนินการ

แนวทางการขยายผลต่อไป ดังนี้

1. การบูรณาการข้อมูลให้เชื่อมเป็นข้อมูลเดียวกัน โดยแนวทางการดำเนินการในอนาคต คือ การสำรวจยานพาหนะและความเสี่ยงที่นอกเหนือจากที่มีอยู่ เพื่อจัดทำข้อมูล, พัฒนาระบบข้อมูลข่าวสาร, การจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เพื่อสะท้อนภาพของสถานการณ์ให้กับชุมชน, การมอบหมายให้ รพ.สต. เป็นผู้ส่งข้อมูลเข้าสู่คณะทำงาน, ใช้ช่องทาง Line กลุ่มเป็นช่องทางการสื่อสารกลางที่ใช้ติดต่อและประชาสัมพันธ์

2. การสร้างต้นแบบ ทั้งในรูปแบบ การพัฒนาตัวแบบของการสร้างความปลอดภัยโดยให้รถซาเล้ง หรือรถบรรทุกขนาดเล็กติดสติ๊กเกอร์สะท้อนแสง/ห้อยแผ่น CD และการสร้างพื้นที่ต้นแบบเป็นอำเภอต้นแบบที่ใช้มาตรการที่วางไว้ แล้วจึงขยายผลสู่พื้นที่อื่นๆ ต่อไป

3. การสร้างความเข้าใจ เพิ่มความรู้ และกระตุ้นความตระหนัก โดยเน้นการใช้มาตรการต่างๆ ด้วยความระมัดระวัง เน้นการตักเตือน และอธิบายให้ฟัง โดยเฉพาะในกลุ่มวัยรุ่นที่ยังไม่มีความเข้าใจต่อมาตรการและแนวทางต่างๆ

4. จังหวัดควรเข้ามาสนับสนุนการทำงานของทีมอาสาภัยทางหลวง เพื่อให้มีความรู้ งบประมาณ กำลังในการปฏิบัติงานให้เกิดประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

5. ยุค 4.0 เปลี่ยนคนภูเกิด... ด้วยระบบ Red light camera

การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทั้งปัจจัยด้านถนน พฤติกรรมบุคคลและยานพาหนะปลอดภัยเป็นมาตรการหลักที่ทุกประเทศทั่วโลกใช้เป็นแนวทางดำเนินการ สำหรับบริบทของสังคมไทยที่การฝ่าฝืนกฎหมายเป็นเรื่องที่พบเห็นได้เป็นประจำ การขาดแคลนเครื่องมือ/เทคโนโลยีและอัตรากำลังของตำรวจจราจร

เป็นปัญหาของทุกพื้นที่ที่เกิดขึ้นเป็นจังหวัดหนึ่งที่มีกำลังตำรวจจราจรทั้งจังหวัดเพียง 185 นาย แต่ต้องรับมือกับประชากรที่หนาแน่นและนักท่องเที่ยวกว่าเดือนละ 1.4 ล้านคน ซึ่งสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของภูเก็ตส่วนใหญ่ก็เกิดจากการไม่เคารพวินัยจราจรเช่น ขับรถเร็วเกินกำหนด ฝ่าฝืนสัญญาณ ไม่สวมหมวกนิรภัยฯ ประกอบกับเจ้าหน้าที่ตำรวจมีภารกิจหลายด้านไม่เพียงพอในการจับกุมผู้กระทำผิด ทางแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด (สอจร.) ร่วมกับภาคีเครือข่ายลดอุบัติเหตุจังหวัดภูเก็ตจึงได้นำเทคโนโลยีมาเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย

ภูเก็ตได้ระบบ Red light camera มาอย่างไร

มูลนิธิ Safer Roads Foundation (SRF) เป็นมูลนิธิที่มีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยเหลือการลดอุบัติเหตุทางถนน โดย คุณ Michael C Woodford และภรรยาได้แสดงเจตนารมณ์บริจาคเงินเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานการป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยเป็นระยะเวลา

เก็บตกเทคนิคจากโครงการ

“ข้อมูลแน่นๆ แรงสนับสนุนจากภาคีทำให้โครงการนี้เกิดขึ้นได้”

“ทำจริง ทำได้ผล SRF จึงขยายโครงการ”

“สร้างความโปร่งใส โรดาร์ช่วยได้มาก”

3 ปี (ปี 2558-2560) ปี 2558 จากการประสานงานของสอจร. SRF ได้เริ่มสนับสนุนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ทางลมหายใจ จำนวน 39 เครื่องให้ตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ต ส่งผลให้การตรวจจับผู้ดื่มแล้วขับมีจำนวนเพิ่มขึ้นสูงถึง 10 เท่า เมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ยย้อนหลัง 3 ปี (ปี 2555-2557) และอัตราการเสียชีวิตลดลงร้อยละ 8.8 จากการทำงานของภาคีในพื้นที่ที่เหนียวแน่น กัดติตจริงจึงมีการสนับสนุนจากทุกภาค มีการประเมินติดตามผลอย่างเป็นระบบ ทางมูลนิธิเห็นผลสำเร็จจากโครงการทั้งเชิงผลลัพธ์และเชิงกระบวนการ จึงสนับสนุนโครงการต่อมาที่พื้นที่ที่มีความต้องการ เช่น เครื่องตรวจจับความเร็วแบบ Speed

Gun เครื่องซึ่งนำหน้ารถบรรทุกแบบเคลื่อนที่ การแก้ไขจุดเสี่ยง 10 จุด

การประชุมคณะทำงานภูเก็ตปี 2559 ได้นำกรณีการเกิดอุบัติเหตุบนทางแยกจากการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรทำให้เกิดการเสียชีวิตของรถบัสบีบีที่ชนกับรถจักรยานยนต์คู่กรณีที่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรในเวลากลางคืนมาพิจารณาและดำเนินการจัดเก็บข้อมูลจำนวนการเกิดอุบัติเหตุในบริเวณทางแยกที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยจำนวน 5 ทางแยกและได้ใช้ข้อมูลจำนวนการเกิดอุบัติเหตุในบริเวณทางแยกดังกล่าวขอรับการสนับสนุนระบบกล้องตรวจจับอัตโนมัติ(Red light camera System) จาก SFR มูลค่ากว่า 16 ล้านบาท

ความโปร่งใสเป็นสิ่งสำคัญ ภาศีกูเกิดขอให้โรตารีสโมสรทุ่ทุคาเป็น ผู้รับทุนและดำเนินการจัดซื้อให้เพื่อลดขั้นตอนของราชการและที่สำคัญ คือ การที่สโมสรโรตารีเป็นองค์กรเอกชนที่ไม่แสวงหากำไร บริหารงานในรูปแบบ กรรมการทำให้เป็นหลักประกันในความโปร่งใส ตรวจสอบได้และให้นักวิชาการ จากมหาวิทยาลัยเป็นผู้กำหนดคุณลักษณะและตรวจสอบระบบฯ โดยมีหน่วยงานภาครัฐและเอกชนร่วมกันเป็นคณะกรรมการคัดเลือกบริษัทด้วยการเปิดซอง เมื่อเสนอโครงการที่มีความร่วมมือกับโรตารีและผู้เชี่ยวชาญด้วยจึงทำให้ ผู้ให้ทุนเกิดความมั่นใจและสบายใจ

ทำอย่างไรให้คนภูเก็ตยอมรับ...กับการบังคับใช้กฎหมาย

การที่จะทำให้นักเกิดการยอมรับกับการบังคับใช้กฎหมายด้วยระบบ Red light camera นั้นต้องสร้างความตระหนักให้กับประชาชนและเครือข่าย ภูเก็ตใช้ความร่วมมือของเครือข่ายตั้งแต่เริ่มจัดหาเครื่องมือจนกระทั่งการ ติดตามประเมินผล “การทำงานของภาศีกูเกิดไม่มีพระเอก” เป็นคำกล่าวของ พล.ต.ต.ธีระพล ทิพย์เจริญ รองผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค 8 แกนหลักของ ภาศีกู ได้แก่ ตำรวจ สอจร. สโมสรโรตารี และสื่อท้องถิ่น หน่วยงานสนับสนุน รอง ได้แก่ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดภูเก็ต บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบ ภัยจากรถ จำกัด สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดภูเก็ตมูลนิธิ

กุศลธรรม แขวงทางหลวง ท้องถิ่นจังหวัดเป็นภาคีที่ทำงานและพบปะกันบ่อย โดย อาศัยเวทีกินข้าว เล่าเรื่อง ด้วยหลัก “เรื่องใหญ่ ต้องคุยกันด้วยคนจำนวนน้อยๆ” เวทีการพูดคุยมีทั้งเชิงปัญหาการทำงาน ประเด็นที่จะขับเคลื่อนและ ตัวเลขข้อมูลที่ค้นพบ บรรยากาศในการประชุมเหมือนเพื่อน เป็นแบบสบายๆ ที่ “สรวลเยส เฮฮา แต่ได้งาน” เพราะทุกครั้งหลังประชุมแบบนี้ จะเกิดภารกิจ ที่มอบหมายให้ภาคีไปร่วมกันดำเนินการต่อ แต่สิ่งที่ขาดไม่ได้ คือ กลุ่มแกนนำ ที่เข้ามาทำหน้าที่ประสานงาน ให้สมาชิกได้พบปะพูดคุย

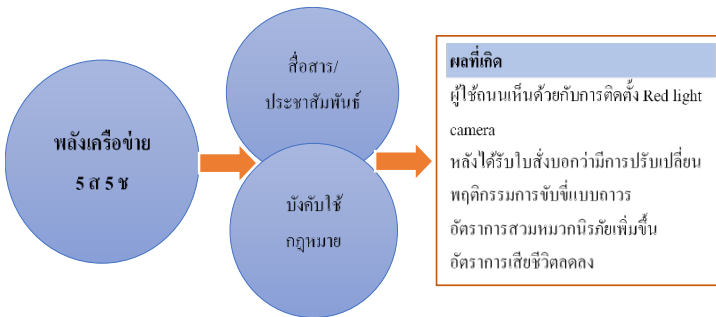
การสร้างความตระหนักให้กับประชาชนเริ่มจากการประชาสัมพันธ์ ผ่านคลิปปิดิโอโดยสื่อท้องถิ่นและสื่อออนไลน์ ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ก่อนถึง จุดตรวจจับ สร้างกระแสสังคมให้ผู้ใช้งานเกิดการยอมรับการบังคับใช้กฎหมาย จากนั้นจึงมีการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายด้วยการส่งใบสั่งทางไปรษณีย์ให้ ผู้กระทำความผิด โดยมีเจ้าหน้าที่บริษัทเป็น admin ในการดูแลระบบตามสัญญา ประกัน 3 ปี ดำรวจระดับสัญญาบัตรเป็นผู้ควบคุม กำกับ ติดตาม การออก ใบสั่ง คณะทำงานด้านข้อมูล เป็นผู้นำเสนอข้อมูลผลการดำเนินงาน ปัญหา อุปสรรคแก่คณะกรรมการจังหวัดเพื่อสรุปและรายงานผลต่อ SFR รวมทั้งการ ประสานหน่วยงานกับท้องถิ่นและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมการแก้ไขปัญห การใช้ ระบบ Red light camera

ผลที่เกิด ผู้ใช้ถนน 95.1 % เห็นด้วยว่าการติดตั้ง Red light camera ช่วยลดการโต้เถียงจากผู้กระทำความผิดและ 92.9 % เห็นด้วยว่าช่วยลดอุบัติเหตุทาง ถนนที่เกิดจากพฤติกรรมผู้ขับขี่ หลังได้รับใบสั่ง 68.2 % บอกว่ามีการปรับเปลี่ยน พฤติกรรมการขับขี่แบบถาวร อัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 53.4 เป็น 55.7 (ปี 2559 และ 2561ตามลำดับ) จำนวนผู้เสียชีวิตลดลง ร้อยละ 26 (จาก 50 ราย เหลือ 37 ราย) (ปี 2560-2561) ส่วนปัญหาเรื่องการบริหาร จัดการงบดำเนินการต่างๆ เช่น หมวกนิรภัย การซ่อมบำรุงเช่น สายไฟเบอร์ขาด และขาดผู้ดูแลระบบฯ ภูเก็ตจึงส่งมอบอุปกรณ์ให้เทศบาลและองค์การบริหาร

ส่วนตำบลเจ้าของพื้นที่ที่เป็นเจ้าของและให้ช่วยจัดสรรงบประมาณในการบำรุงรักษาหลังหมดประกันปีที่ 3 เป็นต้นไป

เงื่อนไขความสำเร็จ

รวมพลังภาคีเครือข่าย การรวมพลังกันทำงานตามหลัก 5 ส 5 ข¹ นำไปสู่ผลลัพธ์ที่มีคุณค่าหรือเข้มแข็งมากกว่าการที่แต่ละองค์กรจะทำงานโดยโดดเดี่ยว พลังภาคส่วนของชุมชนและเอกชนเกื้อหนุนต่อการทำงานภาครัฐอย่างมาก ส่วนใหญ่ของช่องว่างที่ไม่มีความร่วมมือกันเกิดขึ้นเนื่องจากภาคเอกชนมองงานทำงานของภาครัฐในลักษณะการทำงานตามนโยบายซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงตามผู้บริหาร ขาดความต่อเนื่อง ภาครัฐเกิดที่ทำงานต่อเนื่องยาว และมีผลสำเร็จที่จับต้องได้เป็นต้นทุนสำคัญในการสร้างความเชื่อถือให้ภาคเอกชนและชุมชน



สัมพันธภาพด้วยการสื่อสารภายในกลุ่มและผู้ใช้งาน กลุ่มไลน์ “Red light Camera” เป็นเครื่องมือสำคัญในการสื่อสารในกลุ่ม ไลน์วงนี้จะเน้นการสื่อสารปัญหาของระบบระหว่างผู้ใช้ ผู้ดูแล ผู้บริหารและภาคีที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ส่วนผู้ใช้งานใช้การสื่อสารออนไลน์ สื่อท้องถิ่นและป้ายประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างกระแส

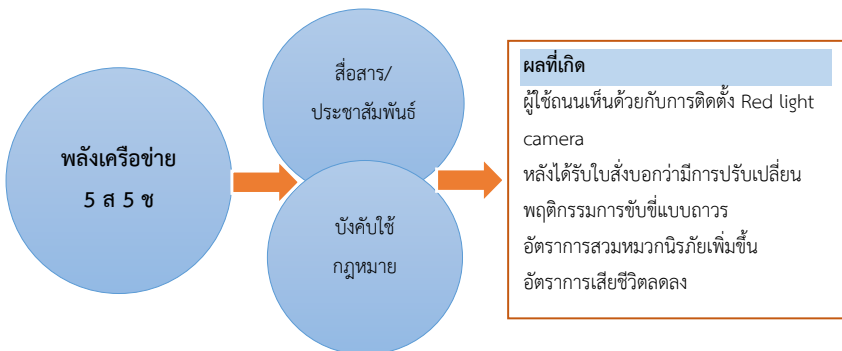
¹ 5ส คือ 1.สทสาข 2.สารสนเทศ 3.สุตคัม 4.สุตเสียง 5.ส่วนร่วม และ 5ข คือ 1.เชื่อม/ชักชวน 2.ขง 3.ชวน 4.ชม/เชียร์ 5.เช็ค

เกาะติดข้อมูลการติดตามและประเมินผลจะให้ข้อมูลที่แสดงให้เห็นถึงความสำเร็จ และแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขการดำเนินงานภาคีภาคีเกิดอาศัยหน่วยงานสาธารณสุขเป็นผู้ทำงานด้วยข้อมูลสถิติ ในการติดตามทั้งในแง่ของสถิติ แนวโน้ม กระบวนการ รวมทั้งผลลัพธ์จากการดำเนินงาน นำผลสำเร็จมาขึ้นชมภาคีและแก้ไขปรับปรุงการดำเนินงาน

ข้อเสนอพัฒนาต่อยอด.... เพื่อความยั่งยืน

1. ระบบ Red light Cameraจะมีความยั่งยืนต้องมีการเตรียมความพร้อมตั้งแต่เริ่มต้นที่ต้องให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่ สำนักงานตำรวจภูธรจังหวัด องค์การบริหารปกครองส่วนท้องถิ่น/เทศบาลเห็นความสำคัญ และพร้อมที่จะมีส่วนร่วมดำเนินการ ตั้งแต่การเตรียมบุคลากรในการใช้การดูแลระบบ การออกไปสั่ง การเตรียมงบประมาณจัดการสนับสนุนให้เพียงพอและมีความต่อเนื่อง โดยผลักดันให้เข้าสู่วาระปกติ ที่ผู้บริหารมีการติดตามและประเมินผล

2. การใช้เทคโนโลยีในการบังคับใช้กฎหมาย จำเป็นต้องมีการประชาสัมพันธ์และการบังคับใช้กฎหมายที่ต่อเนื่อง เพื่อสร้างกระแสการรับรู้ของสังคมอันจะส่งผลถึงการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่ถาวร



6. การศึกษาประเมินประสิทธิภาพเทคโนโลยีกล้องบังคับใช้กฎหมายจราจรบนถนนมิตรภาพเขตเมืองขอนแก่น

จังหวัดขอนแก่นเป็นจังหวัดที่มีขนาดใหญ่ เป็นศูนย์กลางทางด้านการค้า การศึกษา ธุรกิจบริการ ฯลฯ ซึ่งทำให้เกิดการพัฒนาอย่างรวดเร็ว ส่งผลถึงการจราจรและปริมาณรถที่เพิ่มมากขึ้น สิ่งเหล่านี้มีผลต่อจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ข้อมูลจากรายงานสถิติการใช้สิทธิ พรบ.รายจังหวัด พบว่า

ปี พ.ศ.	จำนวนอุบัติเหตุ	ผู้บาดเจ็บ	ผู้เสียชีวิต	สูญพลภาพ
2558	4,472	4,902	179	29
2559	5,003	5,549	195	28
2560	5,855	6,472	206	36
2561	5,459	5,939	224	35

โดยพบว่าในปี พ.ศ.2558 จังหวัดขอนแก่น มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนสะสมอยู่ในอันดับที่ 17 ของประเทศ และเมื่อพิจารณารายการอาเภอพบว่า อำเภอเมืองขอนแก่นมีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด ซึ่งมีสาเหตุสำคัญมาจากการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร การขับเร็ว การแก้ปัญหาโดยการบังคับใช้กฎหมายยังทำได้ไม่ดีพอ เนื่องจากขาดบุคลากร การใช้เครื่องมือหรืออุปกรณ์มาช่วยจะเป็นแนวทางที่ทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพมากขึ้น คณะทำงานการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดขอนแก่น (สอจร.) จึงได้มีการสนับสนุนให้นำเทคโนโลยีมาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย โดยมูลนิธิ Safer Road Foundation ประเทศอังกฤษ ได้สนับสนุนเทคโนโลยีกล้องตรวจจับความเร็วเพื่อตรวจจับความเร็ว และกล้อง CCTV เพื่อตรวจจับผู้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงและผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย โดยมี รศ.ดร.ธเนศ เสถียรนาม พร้อมคณะนักวิจัย จากคณะวิศวกรรมศาสตร์

มหาวิทยาลัยขอนแก่น เข้ามาดำเนินการศึกษาประเมินประสิทธิภาพเทคโนโลยีกล้องบังคับใช้กฎหมายจราจรบนถนนมิตรภาพช่วง 14 กิโลเมตร ผ่านเขตเมืองขอนแก่น โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อ 1) ประเมินการลดอุบัติเหตุจราจรบนถนนมิตรภาพช่วง 14 กิโลเมตร ผ่านเขตเมืองขอนแก่น 2) เพื่อประเมินการลดจำนวนผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรในข้อหาฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง ไม่สวมหมวกนิรภัย และ ขับรถเร็ว 3) เพื่อประเมินการเปลี่ยนแปลงทัศนคติของผู้ขับขี่ต่อการฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงและการสวมหมวกนิรภัย

กิจกรรมดำเนินงาน

การดำเนินโครงการประเมินประสิทธิภาพการใช้เทคโนโลยีกล้องฯ เป็นการประเมินผลการบังคับใช้กล้องเป็นเครื่องมือในการช่วยลดอุบัติเหตุจราจร ลดผู้ฝ่าฝืนไฟแดง ไม่สวมหมวกนิรภัยและขับรถเร็ว ในเขตจังหวัดขอนแก่น ซึ่งได้มีการดำเนินการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วตามโครงการขับขี้อปลอดภัย 14 กิโลเมตรและกล้อง CCTV ที่ทางแยกบนถนนมิตรภาพในเขตอำเภอเมืองขอนแก่น 3 ทางแยก ได้แก่ ทางแยกถนนมิตรภาพ-ประตูมหาวิทยาลัยขอนแก่น (เจ้าพ่อมอดินแดง)ทางแยกถนนมิตรภาพ-ศรีจันทร์ (ประตูเมือง)และทางแยกถนนมิตรภาพ-เหล่าญาติ (ตลาดเจริญศรี)โดยได้ดำเนินการเก็บข้อมูลการฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง และข้อมูลการสวมหมวกนิรภัย บริเวณทางแยกที่ติดตั้งกล้อง CCTV ข้อมูลการขับรถเร็วเกินที่กฎหมายกำหนด จากกล้องตรวจจับความเร็ว และข้อมูลอุบัติเหตุ พร้อมกันนี้ยังได้มีการใช้แบบสอบถามทางด้านจิตวิทยาของผู้ขับขี่ที่เคยขับรถผ่านทางแยกที่มีการติดตั้งกล้อง CCTV เกี่ยวกับการฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงและการสวมหมวกนิรภัย จากนั้นจึงนำมาวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบและเสนอเป็นแนวทางการดำเนินโครงการที่เกี่ยวข้องกับการใช้เทคโนโลยีบังคับใช้กฎหมายจราจร

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น จากการประเมินพบว่า

1. ปริมาณการเกิดอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่โครงการเขตขับขี่ปลอดภัย 14 กิโลเมตร มีความผันผวน โดยพบว่าในปี พ.ศ. 2559 มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุและจำนวนผู้บาดเจ็บลดลงกว่าปี พ.ศ. 2558 แต่ในปี พ.ศ.2560 มีปริมาณเพิ่มขึ้นมากกว่าปี พ.ศ.2558 ซึ่งคาดว่าจะเกิดจากปัจจัยอื่นที่นอกเหนือจากการใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

2. การติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการออกใบสั่ง ด้านการใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด 6.5 เท่าของแบบเดิม แต่ยังไม่เห็นผลถึงการเปลี่ยนแปลงของอุบัติเหตุและการบาดเจ็บที่ชัดเจน เนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุอาจเกิดจากหลายสาเหตุที่นอกเหนือจากความเร็ว

3. การใช้ความเร็วของรถยนต์หลังจากมีมาตรการตรวจจับความเร็วแบบอัตโนมัติด้วยกล้อง 24 ชั่วโมง พบว่าจำนวนผู้ใช้ความเร็วสูงกว่าที่กฎหมายกำหนดลดลง โดยมีการใช้ความเร็วสูงกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงลดลงร้อยละ 44 และความเร็วสูงกว่า 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ลดลงร้อยละ 55 แสดงให้เห็นว่ามาตรการดังกล่าวส่งผลให้มีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการใช้ความเร็วที่สูงกว่าที่กฎหมายกำหนด

4. การฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงมีอัตราลดลงร้อยละ 32.8 ซึ่งหมายความว่า การบังคับใช้กล้องมีผลต่อการตัดสินใจในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง

5. ผลการวิเคราะห์ปัจจัยด้านจิตวิทยาซึ่งประกอบด้วย ทักษะการคล้อยตามคนรอบข้าง และการรับรู้ด้วยตนเอง พบว่า ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์และผู้ขับขีรถยนต์มีความตั้งใจในการฝ่าฝืนไฟแดงลดลง และตัดสินใจที่จะฝ่าฝืนไฟแดงยากมากขึ้น ส่วนการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์มีทัศนคติที่ดีขึ้นต่อการสวมหมวกนิรภัย

ข้อเสนอแนะเพื่อความยั่งยืน

จากผลการศึกษาจะเห็นได้ว่าการนำเทคโนโลยีกล้องเข้ามาช่วยในการบังคับใช้กฎหมายจราจรเป็นจุดเริ่มต้นของการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของคนในสังคม ดังนั้นเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดในการทำงาน ทางโครงการฯ ได้มีข้อเสนอแนะ ดังนี้

หัวข้อ	ข้อเสนอแนะ
ด้านอุปกรณ์	กล้องที่ใช้ในการบันทึกภาพจะต้องมีความละเอียดเพียงพอในการจับหรือบันทึกภาพผู้กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรได้ชัดเจนและมีความพร้อมในการใช้งานอย่างสม่ำเสมอ
ด้านการบริหารจัดการ	• การติดตั้งกล้องเพื่อบันทึกภาพต้องอยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสม เช่น บริเวณทางแยก มุมมองในภาพรวมจะต้องมองเห็นระบบสัญญาณไฟจราจรและยานพาหนะที่กระทำการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรอย่างชัดเจน • การบันทึกภาพหลักฐานการกระทำการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรนอกจากลักษณะของรถและป้ายทะเบียนแล้ว ต้องมีช่วงเวลา วันที่ และสถานที่ระบุชัดเจน • หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องมีการเชื่อมต่อหรือเข้าถึงฐานข้อมูลเพื่อค้นหาข้อมูลของผู้กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรในการออกไปสั่ง • ผู้กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรต้องสามารถดูภาพหรือข้อมูลย้อนหลังได้เพื่อลดความขัดแย้งและเกิดความโปร่งใสในการทำงาน

หัวข้อ	ข้อเสนอแนะ
	หากมีจอนำเสนอภาพจราจรแบบ real time ให้กับบุคคลทั่วไปได้ทราบ จะเป็นการกระตุ้นให้เกิดจิตสำนึกในการขับซึ่รถอย่างมีวินัยมากขึ้น
ด้านการดูแลรักษา	- การดูแลรักษาต้องกำหนดผู้รับผิดชอบหรือหน่วยงานที่รับผิดชอบให้ชัดเจนเพื่อจะได้มีการตั้งงบประมาณสำหรับการดูแลรักษาทั้งตัวกล้องและ software - หน่วยงานที่รับผิดชอบควรมีการบำรุงรักษาหรือตรวจสอบคุณภาพ ความแม่นยำในการตรวจจับอยู่เสมอ

ข้อเสนอแนะและแนวทางการแก้ปัญหา

1. จังหวัดต้องเป็นตัวการหลักในการจัดการเบื้องต้นเพื่อหาหน่วยงานที่จะรับผิดชอบในการติดตั้งบำรุงรักษา และบริหารจัดการจากประสบการณ์การทำงานของโครงการที่จังหวัดขอนแก่นซึ่งงบประมาณเบื้องต้นในการดำเนินการมาจากภาคเอกชนและได้มีการทำข้อตกลง MOU ร่วมกับจังหวัดและเทศบาลส่งผลให้เมื่อติดตั้งแล้วเสร็จทางภาคเอกชนสามารถโอนให้กับภาครัฐและให้ภาครัฐดำเนินการต่อไปได้

2. วางระบบร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เป็นเจ้าของพื้นที่และตำรวจผู้ซึ่งเป็นผู้บังคับใช้กฎหมาย เพื่อให้เกิดกระบวนการทำงานที่เป็นหน้าที่ประจำดังนี้

- หน่วยงานที่รับผิดชอบในการเสนอของบประมาณเพื่อทำการติดตั้งและบำรุงรักษา
- หน่วยงานที่ทำหน้าที่ตรวจสอบข้อมูลลูกโป่งเก็บเงิน และดูแล

โปรแกรม

- หน่วยงานที่ทำหน้าที่กระจายเงินไปยังผู้รับผิดชอบ
- อัตราการจัดสรรเงินรายได้จากการปรับ

3. ใช้การประชาสัมพันธ์ร่วมไปกับการบังคับใช้กฎหมายโดยทำป้ายเตือนก่อนจะมีการจับจริง

4. ใช้การติดตั้งกล้องจริงร่วมไปกับกล้องดัมมี่โดยเลือกติดตั้งกล้องจริงในบริเวณที่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูง หรือมีการฝ่าฝืนสัญญาณไฟสูงแล้วบันทึกสถิติเมื่อมีสถิติลดลงแล้วปรับเปลี่ยนเป็นกล้องดัมมี่และนำกล้องจริงย้ายไปติดตั้งในจุดอื่นๆ เพื่อเป็นการลดค่าใช้จ่าย

5. ประชาสัมพันธ์หรือสื่อสารจำนวนผู้ฝ่าฝืนหรือการออกใบสั่งอย่างต่อเนื่องเพื่อสร้างการรับรู้และกระตุ้นให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่ให้มีความปลอดภัย

6. นำภาพการฝ่าฝืนมาเผยแพร่และสื่อสารเพื่อให้เห็นพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสม

ตัวอย่างประเด็นการสร้างสำนึกความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษา

1. โครงการเยาวชนพักทันพัฒนาความปลอดภัยบนท้องถนนจังหวัดสิงห์บุรี

จุดเริ่มต้นและที่มาของการดำเนินงาน“ตำบลพักทัน”แม้จะเป็นชุมชนขนาดเล็กที่มีเพียง 10 หมู่บ้าน ประชากรเพียง 4,741 คน แต่มีสถิติอุบัติเหตุเกิดขึ้นถึง 84 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ 40 ราย และมีผู้เสียชีวิตจำนวน 4 ราย ในรอบ 3 ปี (พ.ศ.2559-2561) โดยที่ส่วนใหญ่เกิดขึ้นกับเด็กและเยาวชนที่กำลังเติบโตเป็นพลกำลังของชุมชน นั้นทำให้คนในชุมชนไม่อาจที่จะมองข้ามสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุที่นับวันจะทวีความรุนแรงมากขึ้นได้ โดยเฉพาะการที่อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่เกิดขึ้นบริเวณถนน

ในหมู่บ้านและถนนเลียบบคลอง ที่มีจุดเสี่ยงในหลายจุด รวมทั้งพฤติกรรมของเด็กและเยาวชนในพื้นที่เองก็ไม่ได้ใส่ใจกับเรื่องความปลอดภัยจากการเกิดอุบัติเหตุจราจร ยังคงขับรถโดยใช้ความเร็ว ทำให้เกิดพฤติกรรมเสี่ยงที่เข้ามาสนับสนุนให้เกิดอุบัติเหตุมากยิ่งขึ้น รวมทั้งยังไม่สามารถถึงการมีส่วนร่วมของคนในชุมชนให้ลุกขึ้นมาเอาธุระ หรือลุกขึ้นมาบริหารจัดการปัญหาอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้น ด้วยเหตุนี้ทำให้ทีมคณะทำงานโดยทีมสภาองค์กรชุมชนตำบลพักทัน ได้จัดทำโครงการเยาวชนพักทันพัฒนาความปลอดภัยบนท้องถนนจังหวัดสิงห์บุรีขึ้น โดยมีเป้าหมายสำคัญ คือ 1) สร้างกลุ่มเครือข่ายคนรุ่นใหม่ที่มีความตระหนักในเรื่องความปลอดภัยทางถนน 2) คนในชุมชนรับรู้และตระหนักถึงผลกระทบของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนและลุกขึ้นมาช่วยป้องกันแก้ไขและสนับสนุนการทำกิจกรรม และ 3) เกิดการแก้ไขจุดเสี่ยง และปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงที่ทำให้คนในตำบลพักทันปลอดภัยจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

การดำเนินโครงการเยาวชนพักทันพัฒนาความปลอดภัยบนท้องถนนจังหวัดสิงห์บุรี เน้นการนำความแนวคิดแบบ Active Learning เข้ามาเป็นกรอบคิดสำคัญในการสร้างการเรียนรู้และพัฒนาศักยภาพของเด็กและเยาวชนในการทำงาน ประสานกับแนวคิดการมีส่วนร่วมที่ต้องดึงทุกภาคส่วนให้เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินงาน ด้วยเหตุนี้กระบวนการจึงมีการดำเนินงานใน 3 กลุ่มหลัก คือ กลุ่มที่ 1 กลุ่มทีมคณะทำงานโครงการ/ทีมแกนนำตำบล กลุ่มที่ 2 กลุ่มเด็กและเยาวชนที่เข้าร่วมกิจกรรม และกลุ่มที่ 3 กลุ่มพี่เลี้ยงที่สนับสนุนการทำกิจกรรมของเด็กและเยาวชนโดยภาพรวมของโครงการจะประกอบไปด้วย 7 กิจกรรมหลัก ที่สำคัญ คือ

- 1) กิจกรรมประชุมคณะทำงานเวทีทำความเข้าใจและชี้แจงการดำเนินงานของโครงการ
- 2) กิจกรรมแกนนำชุมชนแต่ละหมู่บ้านจัดเวทีทำความเข้าใจและ

สรรหาเยาวชน

3) กิจกรรมอบรมเยาวชนจิตอาสาเพื่อดำเนินงานป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุในชุมชน

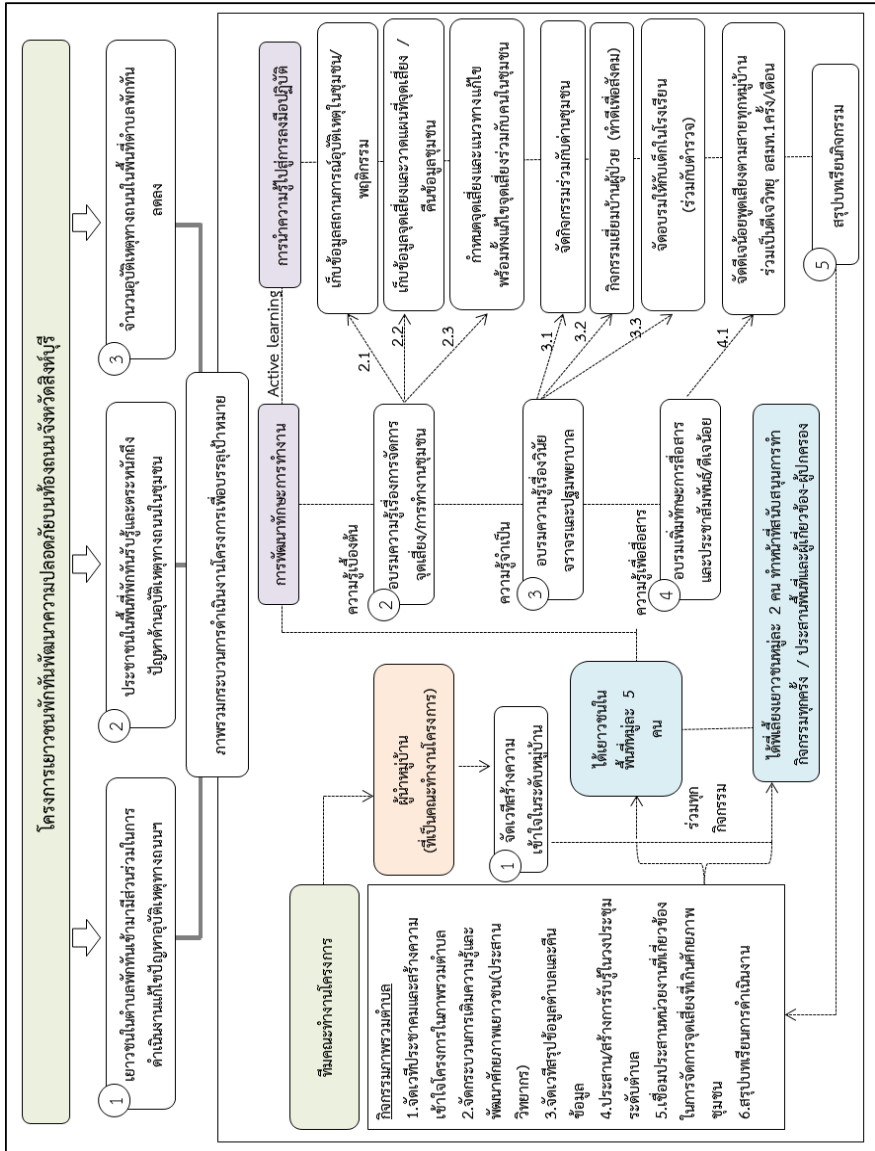
4) กิจกรรมแกนนำชุมชนแต่ละหมู่บ้านลงพื้นที่วางแผนและสำรวจข้อมูลความเสี่ยง

5) กิจกรรมแต่ละพื้นที่แก้ไขปัญหามืออุบัติเหตุในชุมชน

6) กิจกรรมแกนนำเยาวชนจัดกิจกรรมพิเศษป้องกันอุบัติเหตุร่วมกับชุมชน

7) กิจกรรมคืนเวทีข้อมูลให้ชุมชน

จากการดำเนินงานภาพรวมใน 7 กิจกรรมหลัก หากแต่เมื่อมองลงลึกอย่างละเอียดและแยกกิจกรรมและบทบาทหน้าที่ของแต่ละกลุ่มจะทำให้เห็นโครงสร้างการดำเนินงานที่อยู่บนฐาน Active learning และฐานคิดการมีส่วนร่วม ที่มีความชัดเจนอย่างมาก โดยแต่ละกลุ่มต่างก็ทำหน้าที่ในการเชื่อมประสานและหนุนเสริมการทำงานร่วมกันอย่างลงตัว รายละเอียดดังภาพที่แสดง



ภาพรวมการเชื่อมโยงและประสานการทำงานร่วมกันของแต่ละกลุ่ม

ถึงแม้การดำเนินโครงการจะประกอบไปด้วย 3 กลุ่มหลักในการดำเนินงานที่ทำหน้าที่ในการดึงการมีส่วนร่วมของคนในชุมชนให้ลุกขึ้นมาจัดการปัญหาอุบัติเหตุจราจร หากแต่ทั้ง 3 กลุ่มต่างก็มีบทบาทหน้าที่ๆเชื่อมสัมพันธ์กัน โดยที่ทีมคณะทำงานโครงการจะเป็นทีมที่มองภาพรวมทำหน้าที่หนุนเสริมกระบวนการเรียนรู้และนำเสนอข้อมูลไปสู่ทีมคณะทำงานในระดับตำบลจนเกิดการรับรู้ร่วมกันในวงกว้าง พร้อมกันนี้ยังเป็นจุดเชื่อมต่อให้เกิดพื้นที่ให้แต่ละหมู่บ้านมีจุดแลกเปลี่ยนความรู้ร่วมกัน ในขณะเดียวกันยังเป็นจุดขับเคลื่อนและขยายการทำงานความปลอดภัยทางถนนไปสู่การขับเคลื่อนการทำงานในระดับตำบลอย่างเข้มข้นมากขึ้น และนำเสนอข้อมูลสู่ทีมทำงานความปลอดภัยทางถนนในระดับอำเภอ ในขณะที่กลุ่มเด็กและเยาวชนเอง นอกจากจะได้รับการพัฒนาศักยภาพแล้ว ยังได้นำความรู้ที่ได้มาสู่การลงมือปฏิบัติจริง อย่างเป็นขั้นเป็นตอนและมีกระบวนการ ทำให้เกิดการตระหนักรู้ของเด็กและเยาวชนในตำบลตลอดจนผู้ปกครองและคนในชุมชนที่เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินงาน และยังใช้ความสามารถในเรื่องของการใช้เทคโนโลยีและการสื่อสารเข้ามาเป็นช่องทางในการกระจายการรับรู้ ร่วมกับกระบวนการดำเนินงานที่สามารถดึงดูดการมีส่วนร่วมของคนในทุกภาคส่วนของตำบลให้ลุกขึ้นมาดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนอย่างจริงจัง ในขณะเดียวกันการดำเนินกิจกรรมของเด็กและเยาวชนจะไม่สามารถบรรลุเป้าหมายได้หากขาดกลุ่มพี่เลี้ยงชุมชนที่ทำหน้าที่นักจัดการ และผู้ให้กำลังใจพร้อมทั้งสนับสนุนกิจกรรมทุกกิจกรรมที่เด็กและเยาวชนจัดขึ้นที่นำไปสู่การดำเนินงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ

ปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดกลุ่มเครือข่ายคนรุ่นใหม่ที่มีความตระหนักในเรื่องความปลอดภัยทางถนนและลุกขึ้นมาดำเนินงานแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนร่วมกับคนในชุมชน

- 1) รูปแบบกิจกรรมแบบ Active learning เด็กและเยาวชนเมื่อได้

รับการพัฒนาศักยภาพ ได้มีพื้นที่ปฏิบัติการ/มีกิจกรรมรองรับ
ทำให้ความรู้ที่ติดตัวเป็นความรู้ที่มาจากการลงมือปฏิบัติจริง

- 2) การมีพี่เลี้ยงชุมชน / ทีมคณะทำงาน ตลอดจนคนในชุมชน
ให้การสนับสนุนการทำกิจกรรม
- 3) ทีมแกนนำตำบล/สภาองค์กรชุมชนเห็นความสำคัญผลักดัน
ให้มีเวทีในการพูดคุยประจำทุกเดือน
- 4) การมีเวทีประชุมประจำเดือนทั้งในระดับหมู่บ้าน และมีการชง
ข้อมูลเข้าสู่เวทีประชุมระดับตำบล
- 5) บทบาทของพี่เลี้ยงชุมชนในการลงไปสร้างความเข้าใจกับผู้ปกครอง
และคนในชุมชน

**ผลลัพธ์ของกระบวนการเรียนรู้ที่มากกว่าการเรียนรู้ในห้องเรียน
ภายใต้ประเด็นความปลอดภัยทางถนน**

1) เด็กและเยาวชนเกิดการพัฒนาทักษะและสมรรถนะในด้านต่างๆ

การพัฒนาทักษะและความรู้ รู้จักข้อมูลและทุนเดิมที่มีในชุมชนที่นำไป
สู่การรักและห่วงหาชุมชนเกิด ทักษะการทำงานเป็นทีม การคิดวิเคราะห์และ
การจัดการปัญหาที่เกิดขึ้น มีทักษะการทำงานแบบมีส่วนร่วมกับคนในชุมชน
มีความตระหนักรู้ในการสร้างความปลอดภัยทางถนนโดยมีความรู้ความ
เข้าใจในเทคนิคและเครื่องมือการเก็บข้อมูลจุดเสี่ยงและการแก้ไขจุดเสี่ยง
ร่วมกับคนในชุมชน ตลอดจนมีทักษะการบริหารจัดการเวลาระหว่างการเรียน
และการทำกิจกรรม

เกิดเครือข่ายเด็กและเยาวชนในตำบล ที่พร้อมจะลุกขึ้นมาเป็น
แกนหลักในการทำกิจกรรมอย่างต่อเนื่องพร้อมที่จะเป็นแกนนำเด็กและ
เยาวชนในการจัดกระบวนการเรียนรู้ให้กับเด็กและเยาวชนของโรงเรียน
ในพื้นที่

2) เกิดการผลักดันกิจกรรมที่เด็กและเยาวชนไปสู่กิจกรรมของชุมชน

1. เกิดการแก้ไขจุดเสี่ยง และปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงที่ทำให้คนในตำบลพักทันปลอดภัยจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนโดยปัจจุบันมีการแก้ไขจุดเสี่ยงในทุกหมู่บ้าน และมีการนำเสนอข้อมูลให้กับองค์การบริหารส่วนตำบลและหน่วยงานระดับอำเภอได้รับรู้

2. คนในชุมชนรับรู้และตระหนักถึงผลกระทบของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนและลุกขึ้นมาร่วมป้องกันแก้ไขและสนับสนุนการทากิจกรรมของเด็กและเยาวชนในการสร้างความปลอดภัยทางถนน รวมทั้งปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่ของตนเอง

3. สร้างการตื่นตัวในเวทีคณะทำงานระดับตำบล ให้เกิดการนำประเด็นเรื่องความปลอดภัยทางถนนเข้าสู่วาระสำคัญของวงประชุม และลุกขึ้นมาขับเคลื่อนกิจกรรมอย่างจริงจังทั้งในระดับหมู่บ้านและระดับตำบล พร้อมทั้งประสานให้เด็กและเยาวชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการของชุมชนเป็นระยะ

2. โครงการการจัดกิจกรรมการเรียนรู้รูปแบบ Active Learning เพื่อสร้างเยาวชนรุ่นใหม่เคารพกฎหมายมีวินัยจราจร จังหวัดสิงห์บุรี

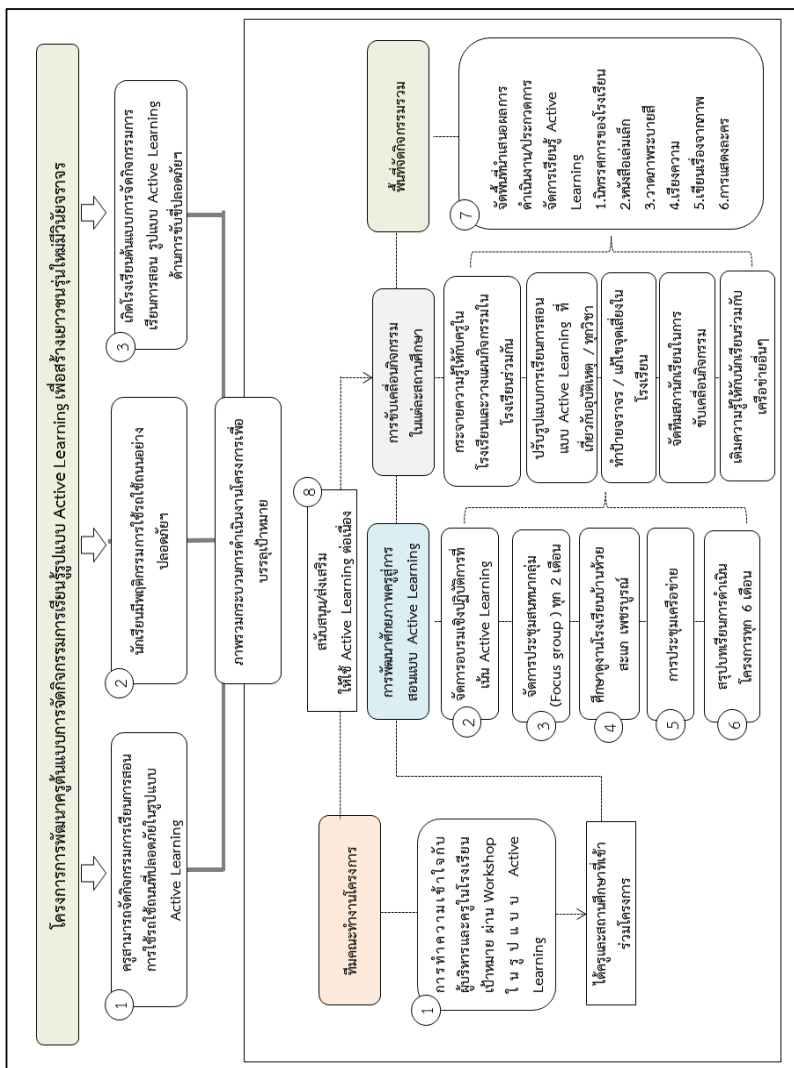
จุดเริ่มต้นความคิดในการเรียนรู้รูปแบบActive Learning

ในวันที่อุบัติเหตุเป็นปัญหาที่สำคัญที่สร้างความเสียหายทั้งทรัพย์สินและทรัพยากรบุคคล โดยเฉพาะอย่างยิ่งเยาวชน ซึ่งถือเป็นทรัพยากรอันสำคัญยิ่งในการพัฒนาประเทศ การแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นระบบและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของถนน โดยบูรณาการทำงานทุกภาคส่วนให้มาร่วมดำเนินการป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นรูปธรรมและยั่งยืนจึงเป็นเรื่องสำคัญอย่างมาก โดยเฉพาะบทบาทของโรงเรียนที่เปรียบเสมือนแหล่งบ่มเพาะให้เด็กและเยาวชนเติบโตและ

ออกไปเป็นทรัพยากรบุคคลที่มีคุณภาพของประเทศ ยังต้องมีบทบาทสำคัญในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเพื่อให้การแก้ไขปัญหาได้รับการแก้ไขอย่างเป็นระบบและยั่งยืน

ด้วยเหตุนี้ ภายใต้โครงการการจัดกิจกรรมการเรียนรู้รูปแบบ Active Learning เพื่อสร้าง เยาวชนรุ่นใหม่เคารพกฎหมายมีวินัยจราจร จังหวัดสิงห์บุรี จึงมีความตั้งใจและมีเป้าหมายที่อยากจะปลูกฝังให้เยาวชนมีความรู้ความเข้าใจและเกิดความตระหนักในการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน ผ่านการจัดการเรียนการสอนที่ให้ผู้เรียนเป็นผู้มีบทบาทหลักในการเรียนรู้ของตนเอง และสร้างองค์ความรู้ใหม่ (Constructivist) ด้วยตนเองด้านความปลอดภัยจราจร โดยมีเป้าหมายสำคัญ คือ

1. ครูสามารถจัดกิจกรรมการเรียนการสอนการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยในรูปแบบ Active Learning
2. นักเรียนมีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยปฏิบัติตามกฎหมายจราจร
3. เกิดโรงเรียนต้นแบบการจัดกิจกรรมการเรียนการสอน รูปแบบ Active Learningด้านการขับขี่ปลอดภัยฯ โดยมีกิจกรรมสำคัญดังภาพที่แสดง



แผนผังแสดงภาพรวมการดำเนินงาน

แนวทางการสร้างครู Active Learning

การสร้างครู Active Learning ที่สามารถจัดกิจกรรมการเรียนการสอนการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยในรูปแบบ Active Learning จนเกิดเป็นโรงเรียนต้นแบบการจัดกิจกรรมการเรียนการสอนด้านการขับขี่ปลอดภัยฯ มีกระบวนการ ดังนี้

กิจกรรมที่ 1 สร้างความเข้าใจกับผู้บริหารโรงเรียน โดยจัดการประชุม Workshop การพาเข้าสู่กระบวนการเรียนรู้ในรูปแบบ Active Learning เรื่อง “เยาวชนรุ่นใหม่ เคารพกฎหมาย มีวินัยจราจร” ให้กับผู้บริหารสถานศึกษา และครู จำนวน 10 แห่ง

กิจกรรมที่ 2 จัดการอบรมเชิงปฏิบัติการให้กับครูในการจัดการเรียนรู้ที่เน้นบทบาทและการมีส่วนร่วมของผู้เรียน (Active Learning)

กิจกรรมที่ 3 ส่งเสริมให้สถานศึกษาที่เข้าร่วมโครงการมีการดำเนินงานพัฒนาครูต้นแบบจัดการเรียนรู้รูปแบบ Active Learning มาใช้จัดกิจกรรมเพื่อปลูกฝังทัศนคติและนิสัยการขับขี่อย่างปลอดภัย

กิจกรรมที่ 4 จัดการประชุมสนทนากลุ่ม (Focus group) เพื่อให้ครูผู้จัดกิจกรรมมาพูดคุย แลกเปลี่ยนข้อมูล กิจกรรม และประเมินผลการดำเนินงาน ทุก 2 เดือน

กิจกรรมที่ 5 การศึกษาดูงานในสถานศึกษาหรือแหล่งเรียนรู้ที่มีการดำเนินงานที่น่าสนใจและสามารถนำกลับมาปรับใช้ในการพัฒนาการทำงานได้

กิจกรรมที่ 6 จัดเวทีให้ครูและนักเรียนได้แสดงผลงาน นำเสนอผลการดำเนินงานรูปแบบการจัดการเรียนรู้ Active Learning ที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมภายในโครงการให้ผู้บริหาร สมาคมผู้ปกครอง ผู้ปกครองและประชาชนรับรู้

กิจกรรมที่ 7 สรุปบทเรียนการดำเนินโครงการทุก 6 เดือน จำนวน 2 ครั้ง

กิจกรรมที่ 8 ประชุมภาคีเครือข่าย เพื่อขยายผลรูปแบบการจัดการเรียนรู้ Active Learning

โดยสรุปจะเห็นว่ากระบวนการสร้างการเรียนรู้ให้กับครูผู้สอนเองก็เป็นกระบวนการเรียนรู้ในรูปแบบ Active Learning ที่เน้นการเติมความรู้และการให้ลงมือทดลองปฏิบัติจริงและกลับมาสรุปบทเรียนการเรียนรู้ร่วมกัน จนเกิดชุดความรู้ที่นิ่งและพร้อมที่จะขยายผลการดำเนินงานต่อไปยังโรงเรียนอื่น

ปัจจัยสำคัญในการขับเคลื่อนการทำงานร่วมกับสถานศึกษา

การขับเคลื่อนกิจกรรมในเรื่องความปลอดภัยทางถนนไม่ว่าจะเป็นเรื่องวินัยจราจร การเรียนรู้จุดเสี่ยง ตลอดจนการปฐมพยาบาลเบื้องต้น ที่ผ่านมาในแต่ละสถานศึกษามีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นตำรวจ โรงพยาบาล บริษัทกลางฯ ที่เข้ามาช่วยเติมความรู้อยู่เป็นระยะ การที่จะสอดแทรกเนื้อหาเข้าไปในกระบวนการเรียนการสอนในรูปแบบของ Active Learning จึงเป็นเรื่องใหม่ที่ทีมคณะทำงานต้องค้นหาวិธีการในการสร้างความมั่นใจและการยอมรับจากผู้บริหารสถานศึกษารวมทั้งครูผู้สอนให้เห็นว่ากระบวนการนี้มีคุณค่าและมีความสำคัญอย่างไร โดยปัจจัยที่สนับสนุนให้การดำเนินงานประสบความสำเร็จประกอบไปด้วย

1) ทีมคณะทำงานโครงการต้องมีความรู้และความเข้าใจในรูปแบบการเรียนการสอน แบบ Active Learning อย่างแท้จริง และสามารถถ่ายทอดกระบวนการเรียนรู้นี้เพื่อเชื่อมโยงให้เห็นความสำคัญของงานความปลอดภัยทางถนน

2) การประยุกต์รูปแบบการเรียนรู้ Active Learning ของทีมเครือข่ายครูภายใต้ประเด็นความปลอดภัยทางถนนให้สามารถสอดแทรกเข้าไปยังเนื้อหาการสอน และสามารถถอดบทเรียนจากการทำกิจกรรมเพื่อดึงความรู้ให้ติดอยู่ที่ตัวนักเรียนได้

3) การมีพื้นที่แสดงผลงาน ซึ่งมีส่วนสำคัญที่ช่วยสื่อสารให้เกิดการรับรู้ของผู้บริหารและครูผู้สอนจากโรงเรียนอื่นๆ ให้มาร่วมเรียนรู้ และคุณผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นต่อการเปลี่ยนแปลงของนักเรียน

4) การมีทักษะการสรุปทบทวนและถอดความรู้จากการทำกิจกรรม เพื่อชวนคิดชวนคุยและสรุปทบทวนร่วมกัน ที่จะช่วยดึงความรู้ที่เกิดขึ้นจากการทำกิจกรรม และส่งผลต่อการปรับพฤติกรรมของเด็ก

5) การเชื่อมโยงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กับงานความปลอดภัยทางถนน ให้เข้ามาร่วมในการออกแบบการเรียนรู้จะช่วยให้ครูผู้สอนมีเนื้อหาและมุมมองต่อเรื่องความปลอดภัยทางถนนมากขึ้น

ผลลัพธ์การดำเนินงาน

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นกับครู/สถานศึกษา

1) ครูเกิดการพัฒนาทักษะการจัดการเรียนการสอนแบบ Active Learning ที่เชื่อมโยงกับประเด็นความปลอดภัยทางถนน ที่สามารถปรับประยุกต์ใช้กับการสอนในรายวิชาประจำ มีรูปแบบการเรียนการสอนแบบ Active Learning และสื่อการสอนที่เหมาะสมกับช่วงวัยและพฤติกรรมของเด็ก และสามารถเชื่อมโยงผู้ปกครองให้เข้าร่วมกิจกรรม

2) ครูเกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนและตระหนักรู้ถึงความสำคัญเรื่องความปลอดภัยทางถนนมากขึ้นและเกิดเครือข่ายครูที่มีพื้นที่ในการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกัน

3) เกิดการปรับสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยต่อความปลอดภัยทางถนนให้กับเด็กและเยาวชนในสถานศึกษา

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นกับเด็กและเยาวชน

1) นักเรียนเกิดทักษะการเรียนรู้ที่ดีผ่านการเรียนการสอนแบบ Active Learning และมีความตระหนักถึงสำคัญของกฎจราจรและปฏิบัติตาม

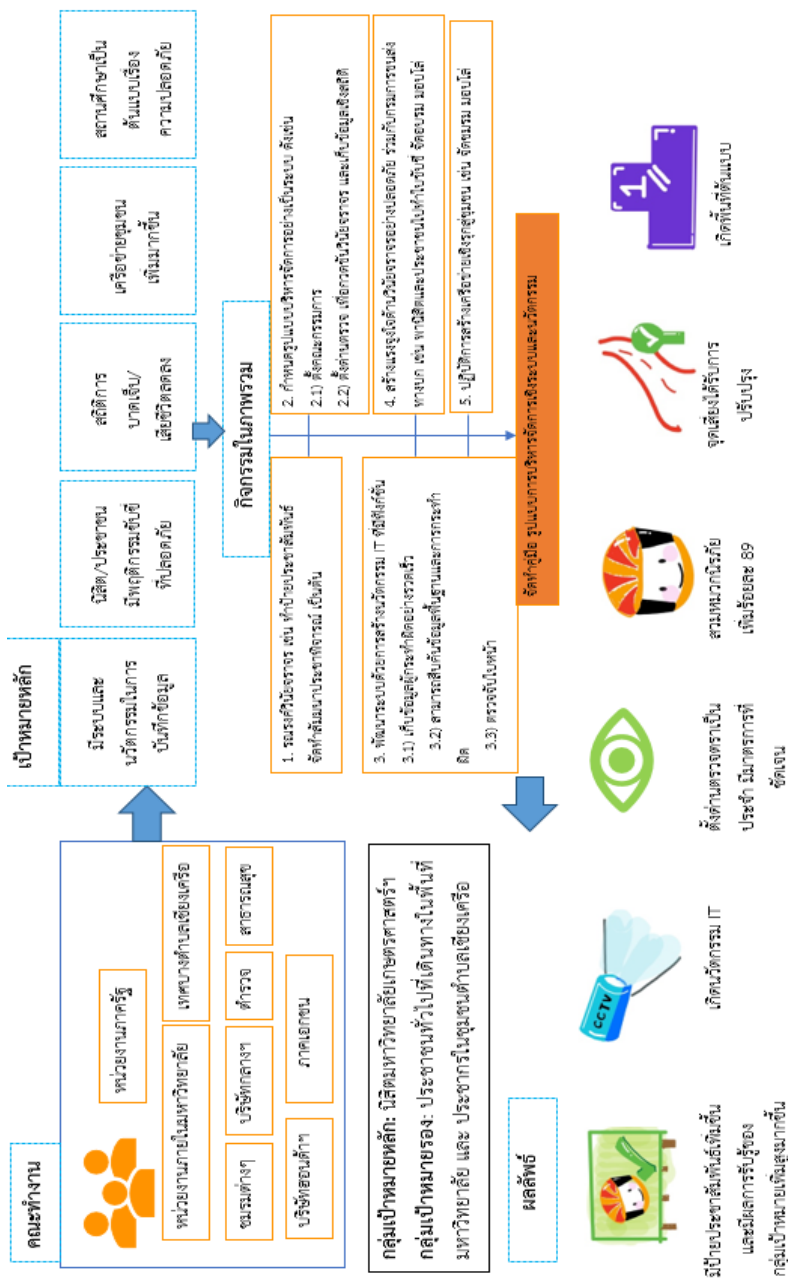
พร้อมทั้งยังให้ความสำคัญกับผลกระทบที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุจราจรทำให้เกิดความระมัดระวังมากยิ่งขึ้น นำไปสู่การปรับเปลี่ยนทัศนคติของนักเรียนต่อการสวมใส่หมวกนิรภัยหมวกนิรภัย

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นต่อชุมชน

1) ผู้ปกครองของนักเรียนเข้ามามีส่วนร่วมในการทำกิจกรรมในเรื่องความปลอดภัยทางถนนที่ทางโรงเรียนจัดขึ้นและให้ความร่วมมือในการดำเนินกิจกรรม ที่นำไปสู่การสร้างความรู้และใส่ใจในเรื่องความปลอดภัยทางถนน

2) เกิดการจัดการจุดเสี่ยงบริเวณหน้าโรงเรียนร่วมกับครูและนักเรียนที่เอื้อให้เกิดสภาพแวดล้อมปลอดภัย

3. โครงการพัฒนารูปแบบการบริหารจัดการเชิงระบบและนวัตกรรมเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนภายในพื้นที่มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนครและ 18 ชุมชนตำบลเชียงเครือ



มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร มีนิสิตรวมทั้งสิ้น 8,200 คน ใช้รถจักรยานยนต์จำนวน 6,535 คัน รถยนต์ 432 คัน (ข้อมูลหน่วยยานพาหนะ ฝ่ายอาคารสถานที่, 2560) จากข้อมูลพบว่าสถิติของนิสิตที่ประสบอุบัติเหตุ ทั้งในเขตพื้นที่และนอกพื้นที่ จำนวน 39 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 6 ราย มีผู้บาดเจ็บจำนวน 42 ราย ทุพพลภาพ จำนวน 5 ราย ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากสาเหตุรถจักรยานยนต์ และไม่สวมใส่หมวกนิรภัย จึงได้จัดทำ โครงการการพัฒนารูปแบบการบริหารจัดการเชิงระบบและนวัตกรรม เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนภายในพื้นที่มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนครและ 18 ชุมชน ตำบลเชียงเครือขึ้น

ผู้รับผิดชอบโครงการ: อาจารย์วิรเทพ สุตแดน รักษาการแทนผู้ช่วยอธิการบดีโครงการพิเศษทีมงานและนิสิต

วัตถุประสงค์โครงการ คือ 1) เพื่อพัฒนาการบริหารจัดการเชิงระบบและมีนวัตกรรมเพื่อการบันทึกข้อมูลทางด้านความปลอดภัยทางถนนภายในมหาวิทยาลัย 2) เพื่อสร้างจิตสำนึก ปรับพฤติกรรมการขับขี่ การสวมหมวกนิรภัย การคาดเข็มขัดนิรภัย ได้แก่ นิสิตและประชาชนทั่วไปได้รู้จักการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้อง เคารพกฎจราจร และมีความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการใช้รถใช้ถนน 3) เพื่อลดการเกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตของอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และรถยนต์ในสถานศึกษาและพื้นที่ใกล้เคียงแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงทางกายภาพและพฤติกรรมเสี่ยงความปลอดภัยทางถนน 4) เพื่อสร้างเครือข่ายความปลอดภัยทางถนนสู่วัฒนธรรมของชุมชนอย่างยั่งยืน และ 5) เพื่อเป็นสถานศึกษาต้นแบบในระดับอุดมศึกษาทางด้านการเสริมสร้างวินัยจราจร

ภาคีเครือข่ายร่วมขับเคลื่อน : ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องเพื่อเข้าร่วมในแก้ปัญหา ได้แก่ คณะที่ปรึกษา: รองอธิการบดี และผู้ช่วยอธิการบดีทุกฝ่าย

ประธานกรรมการ: ผู้ช่วยอธิการบดีฝ่ายโครงการพิเศษ รองประธานกรรมการ: หัวหน้างานอาคารสถานที่และยานพาหนะ หัวหน้างานกิจการนิสิต และกรรมการ: รองคณบดีทุกฝ่าย ผู้ช่วยและรองคณบดีทุกคน ผู้อำนวยการกองบริหารวิชาการและนิสิต ผู้อำนวยการกองบริการกลาง ประธานสภาผู้แทนนิสิต องค์การนิสิต นายกองค์การบริหารองค์การนิสิต นายกสโมสรนิสิต คณะทรัพยากรธรรมชาติและอุตสาหกรรมเกษตร นายกสโมสรนิสิต คณะวิทยาศาสตร์และวิศวกรรมศาสตร์ นายกสโมสรนิสิตคณะศิลปศาสตร์ และวิทยาการจัดการ นายกสโมสรนิสิตคณะสาธารณสุขศาสตร์ ประธานชมรมถนนปลอดภัยในสถานศึกษา ประธานชมรมนักศึกษาวิชาทหาร มก.ฉก. กรรมการและเลขานุการ/ผู้ช่วยเลขานุการ: หัวหน้าหน่วยพัฒนาและกิจการนิสิต หัวหน้าหน่วยวินัยนิสิต หัวหน้าหน่วยรักษาความปลอดภัย หัวหน้าหน่วยซ่อมบำรุง

ภาคีเครือข่ายที่เข้าร่วมสนับสนุนนอกเหนือจากภายในมหาวิทยาลัย ประกอบด้วย เทศบาลตำบลเชียงเครือ ภาคชุมชน 18 หมู่บ้าน บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ สก.ฉม้น สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสกลนคร และภาคเอกชน เช่น บริษัทฮอนด้า อิงกฤษ เป็นต้น

กิจกรรม

1. ทำป้ายประชาสัมพันธ์ ติดตั้งบริเวณประตูทางเข้า-ออก ปรับปรุงกายภาพทางถนน ภายในมหาวิทยาลัยและ 18 ชุมชนในตำบลเชียงเครือ โดยได้ดำเนินการติดตั้งป้ายทั้งสิ้น 20 ป้าย ใน 20 จุด

2. จัดสัมมนาประชาพิจารณ์ ผู้เกี่ยวข้องทุกองค์กร เพื่อหาแนวทางในการบริหารจัดการอย่างมีระบบจำนวน 4 ครั้ง ซึ่งทำให้เกิดความเห็นชอบต่อมาตรการจับ ปรับ ลด ตามที่คณะทำงานนำเสนอ

3. ตั้งคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนน มก.ฉกส. ร่างประกาศกำหนดมาตรการตรวจ จับ ปรับ ลด สวมหมวกนิรภัย 100% ซึ่งมีการจัดการ

ประชุมคณะกรรมการจำนวน 3 ครั้ง โดยที่ประชุมได้เห็นชอบตามมาตรการที่กำหนด 4 ด้าน ได้แก่ 1) ทบทวนประกาศมาตรการมหาวิทยาลัย 2) ให้มีการดำเนินการมาตรการ จับ ปรับ ลด โดยเคร่งครัด 3) ให้มีการดำเนินการกิจกรรมอย่างต่อเนื่องและขอการมีส่วนร่วมของทุกส่วน และ 4) สรุปผลการดำเนินงานของดำเนินการมาตรการ

4. ประสานความร่วมมือหน่วย รปภ. ชมรม รด.องค์กรนิสิต และชมรม ถนนปลอดภัยในสถานศึกษา (ที่ได้รับการสนับสนุนจากบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (จำกัด) ร่วมจัดตั้งด่านตรวจทางเข้า-ออกประตู และบริเวณจุดเสี่ยงของมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เพื่อกวดขันวินัยจราจรของผู้สัญจรภายในมหาวิทยาลัย โดยการจัดเก็บข้อมูลแบบบันทึกสถิติ

5. พัฒนาระบบ IT ในการสร้างโปรแกรมตรวจ จับ ปรับ ลด ในการเก็บข้อมูลผู้กระทำผิดให้ทันสมัย รวดเร็วในการสืบค้นข้อมูล ว่ามีการกระทำผิดมาตรการกี่ครั้ง ซึ่งในโปรแกรมหดงกล่าวมีการแสดงภาพใบหน้าของนิสิตทุกคนของมหาวิทยาลัย

6. การประเมินติดตามและปรับแนวทางการพัฒนาระบบอย่างต่อเนื่อง โดยปรับปรุงทั้งสิ้น 3 ครั้ง ได้แก่ 1) ปรับปรุงระบบการจำกัดสิทธิ 2) ปรับปรุงระบบการเพิ่มข้อมูล 3) ปรับปรุงระบบค้นหาข้อมูลในระบบได้สูง

7. จัดทำกิจกรรมสร้างเครือข่าย โดยการเชิญชมรมความปลอดภัยทางถนนร่วมกับองค์กรนิสิต จิตอาสา ช่วยรณรงค์ประชาสัมพันธ์แก่ชุมชนของเทศบาลตำบลเชียงเครือ

8. จัดโครงการอบรม สัมมนาให้กับประชาชนในชุมชน เพื่อให้ทราบถึงข้อมูลต่างๆ

ผลลัพธ์ การเปลี่ยนแปลง

1. ด้านพฤติกรรม พบว่านิสิต บุคลากรและประชาชนทั่วไปของ มก.ฉกส. มีการสวมหมวกนิรภัยทั้งคนขับและคนซ้อน มีจำนวนมากขึ้นจาก

ก่อนใช้มาตรการ คิดเป็นร้อยละ 89 ของจำนวนผู้สัญจรภายในมหาวิทยาลัย

2. ด้านการนำเทคโนโลยี มีการบริหารจัดการและจัดเก็บข้อมูลอย่างเป็นระบบ มีการพัฒนาระบบ IT โดยการปรับปรุงให้มีประสิทธิภาพ

3. ด้านมาตรการและการรับรู้ของกลุ่มเป้าหมาย โดยพบว่า การรับรู้การดำเนินการ คิดเป็นร้อยละ 95 มีความเข้าใจในมาตรการที่กำหนดขึ้น ร้อยละ 92 มีการเปิดช่องทางการสื่อสารหลากหลายด้านโดยนิสิตเป็นผู้ออกแบบ

ข้อเสนอแนะสู่แนวทางการขยายผล

การพัฒนารูปแบบการบริหารจัดการเชิงระบบ จำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากคณะกรรมการมหาวิทยาลัยและภาคีเครือข่ายในระดับจังหวัด เพื่อกำหนดให้เป็นมาตรการและบังคับใช้ได้จริง และต้องสร้างความร่วมมือ ค้นหาแกนนำนิสิตในการดำเนินงานโครงการและประชาสัมพันธ์ถึงเหตุผลของการดำเนินโครงการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยทางถนน โดยไม่ได้เน้นเพียงมาตรการและความห่วงใยต่อนิสิต บุคลากร ของมหาวิทยาลัยเท่านั้น ยังนำไปสู่การลงปฏิบัติต่อชุมชน เพื่อให้ชุมชนอื่นๆ เห็นลักษณะของการแก้ปัญหาในตำบลเชียงเครือ และนำโมเดลดังกล่าวไปใช้ในพื้นที่อื่นได้

4. มหาวิทยาลัยแม่โจ้

มหาวิทยาลัยแม่โจ้ เป็นสถาบันอุดมศึกษาในกำกับของรัฐ ตั้งอยู่ที่อำเภอสันทราย จังหวัดเชียงใหม่ บนพื้นที่ จำนวน 790 ไร่ ก่อตั้งเมื่อวันที่ 7 มิถุนายน พ.ศ. 2477 โดยมีรากฐานจาก “โรงเรียนฝึกหัดครูประถมกสิกรรมประจำภาคเหนือ” จนได้รับการเปลี่ยนสถานะเป็นมหาวิทยาลัยแม่โจ้ เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน พ.ศ. 2539 เป็นมหาวิทยาลัยของรัฐลำดับที่ 20 ในประเทศไทยมีบุคลากรรวมทั้งสิ้น จำนวน 1,980 คน จำนวนรวมนักศึกษา

ทุกชั้นปี ประมาณ 18,000 คน

แนวคิดในการดำเนินงาน ด้วยผู้บริหารของมหาวิทยาลัยเห็นความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ที่ก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของนักศึกษาและบุคลากรมหาวิทยาลัยจากการสำรวจสถานการณ์ในปี พ.ศ. 2555 พบว่ามือนักศึกษาและบุคลากรที่ใช้จักรยานยนต์มากถึง 90% และส่วนใหญ่มีพฤติกรรมเสี่ยง เกินครึ่งไม่สวมหมวกนิรภัย เมาขับเสียชีวิตสูงถึง 11 ราย และเมื่อมีการสำรวจกายภาพรอบมหาวิทยาลัยพบจุดเสี่ยงบริเวณสามแยกหน้ามหาวิทยาลัยและพื้นที่เสี่ยงในชุมชนและบริเวณโดยรอบมหาวิทยาลัย ที่ควรได้รับการแก้ไข ประกอบกับมีนโยบายของรัฐบาลลงมาถึงจังหวัดผลักดันให้เกิดการมีส่วนร่วมของหน่วยงานภาครัฐ สถานศึกษา องค์กรปกครองท้องถิ่น และภาคเอกชน ในการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน จึงนำมาสู่การทำบันทึกข้อตกลงร่วมกับจังหวัดเชียงใหม่เพื่อดำเนินงานบังคับใช้กฎในองค์กรอย่างจริงจังตั้งแต่ปี พ.ศ.2555 เป็นต้นมา

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม
ในปี พ.ศ. 2555 หลังจากผู้บริหารลงนามในบันทึกข้อตกลงร่วมกับจังหวัด ได้จัดประชุมระดมความคิดเห็นทุกภาคส่วน (อบต. เทศบาล ตร.) เพื่อกำหนดเป้าหมายร่วม ภายใต้ความเชื่อที่ว่า เรื่องนี้ “ทำคนเดียวไม่ได้” ส่งผลให้มีการแต่งตั้งคณะทำงานตามโครงสร้าง โดยอธิการบดีมีนโยบายชัดเจน ให้ความสำคัญ ติดตามต่อเนื่อง ใกล้ชิดกับเจ้าหน้าที่ทุกระดับ และมอบอำนาจส่งต่อการบริหารจัดการไปที่กองกิจการนักศึกษาให้เป็นเจ้าภาพหลักและเริ่มผลิต spot รณรงค์ ภายในช่วง 2-3 เดือนแรก โดยใช้กระบวนการสร้างการมีส่วนร่วม จัดประชุมคณะทำงานและดึงแกนนำนักศึกษาให้เข้ามามีส่วนร่วมในการขับเคลื่อน ผ่านการสื่อสารทางเดียว (one way communication) เริ่มจากผลิตคลิปประชาสัมพันธ์ ผลิตสื่อรณรงค์อื่นๆ เช่น ธงญี่ปุ่น

(Japan Flag) เปิดคลิปรณรงค์ทุกเช้าโดยตั้งสื่อบริเวณประตูทางเข้าออก และเผยแพร่ผ่านเวทีประชุมของกิจการนักศึกษา ผ่านกิจกรรมสร้างสัมพันธ์ และสนทนากันต่างๆ เช่น กิจกรรมพัฒนานักศึกษาที่เข้าใหม่ เพื่อเน้นย้ำในการสร้างระเบียบวินัย ก่อนจัดประชุมทำความเข้าใจกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ประกอบด้วย **ผู้นำศ.ทุกหน่วย** แกนนำชุมชน ผู้นำท้องถิ่น (อบต.) เจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อ kick off ก่อนเริ่มดำเนินการบังคับใช้มาตรการ โดยมีการบวงการไล่เรียง ดังนี้

1. สำรวจสถานการณ์ปัญหา การบาดเจ็บและเสียชีวิต จำนวนรถจักรยานยนต์ แบ่งผู้ใช้รถจักรยานยนต์ออกเป็นสองกลุ่มคือบุคลากรและนักศึกษา โดยใช้แบบฟอร์มสำรวจฯ เป็นเครื่องมือในการรวบรวม เพื่อวิเคราะห์ข้อมูลเปรียบเทียบก่อนและหลังดำเนินงานโครงการ ต่อมาถึงปัจจุบันมหาวิทยาลัยได้จัดทำระบบข้อมูลและมีการจัดการฐานข้อมูลผู้กระทำความผิดซ้ำ (โดย Link กับฐานข้อมูลสำนักบริหารวิชาการทะเบียน) เพื่อนำผลที่ได้รายงานต่อผู้ปกครอง + คณะต้นสังกัด + สำนักบริหารวิชาการ ตามลำดับชั้นของผู้กระทำผิด

2. 20 ธันวาคม พ.ศ. 2555 แลงข่าว เปิดตัว “โครงการ” ที่มหาวิทยาลัย

3. จัดเวทีประชุม 2 ระดับ คือ ระดับจังหวัด และภายในองค์กร โดยวัตถุประสงค์ของการจัดเวทีแต่ละครั้ง คือ เพื่อสร้างความร่วมมือ ทำความเข้าใจ ร่วม คืบข้อมูลผู้บริหาร ตลอดจนเผยแพร่ความรู้ต่างๆ ที่ได้จากส่วนกลางและนโยบายประเทศ

4. ประชาสัมพันธ์ แจ้งชุมชนรอบมหาวิทยาลัย

5. จัดหาและขายหมวกนิรภัยราคาประหยัดให้ นักศึกษา

6. ใช้เจ้าหน้าที่ รปภ. (ของบริษัทที่ผูกสัญญาและเงื่อนไขกับมหาวิทยาลัย ถึงบทบาทหน้าที่ของ รปภ. ที่จะเข้ามาปฏิบัติงาน จะต้องผ่าน

การอบรมจากเจ้าหน้าที่ตำรวจและมีความรู้เรื่องวินัยจราจร เพื่อให้สามารถดำเนินการกิจในเรื่องงานป้องกันและแก้ไขปัญหาคriminalเหตุทางถนน นอกเหนือจากงานรักษาความปลอดภัยอื่นๆ ด้วย หากไม่ดำเนินการตามเงื่อนไข มหาวิทยาลัยมีสิทธิ์ยกเลิกจ้างบริษัทดังกล่าวได้) ร่วมกับ อสม.ตำรวจบ้านหรือชุดสันติราษฎร์ที่ผ่านการอบรมจากเจ้าหน้าที่ตำรวจภูธรจังหวัด ในการบังคับใช้มาตรการรณรงค์ที่ผ่านความเห็นชอบจากผู้บริหารมหาวิทยาลัย แล้ว แบ่งเป็นกะกลางวันและกลางคืน มีรายละเอียด ดังนี้

1) ห้ามผู้ใช้รถจักรยานยนต์เข้าออกมหาวิทยาลัยทุกประตูหากไม่สวมหมวกนิรภัยและตัดคะแนนวินัยนักศึกษา 10 คะแนน บุคลากรถูกส่งชื่อไปต้นสังกัดเพื่อพิจารณาความดีความชอบประจำปี หากถูกตัดคะแนนวินัย

2) ร่วมกับ สถานีตำรวจภูธรแม่โจ้ ห้ามผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ขี่ย้อนศร (นักศึกษาถูกตัด 20 คะแนน / ขี่ย้อนศร+ไม่สวมหมวก 30 คะแนน = เกิน 40 คะแนนพักการเรียน) โดย step 1 ดำเนินคดีตามกฎหมายเปรียบเทียบปรับ Step2 ส่งรายชื่อดำเนินการทางวินัยนักศึกษา สำหรับการออกไปสั่งจะดำเนินการ โดย เจ้าหน้าที่ รปภ.มหาวิทยาลัย+ชุดสันติราษฎร์ (ที่คัดเลือกผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการมหาวิทยาลัย)

3) สนับสนุนคนทำดีได้รับรางวัลเกียรติบัตรเชิดชู

หมายเหตุ การดำเนินมาตรการจะเข้มข้น ลงโทษจริง (ทั้งในและนอกมหาวิทยาลัย)

7. จัดเวทีประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้ปฏิบัติ เสนอผู้บริหาร/ แลกเปลี่ยนบทเรียนการดำเนินงาน และคืนข้อมูลให้แก่คณะทำงานโครงการ เพื่อช่วยกันปรับปรุงและแก้ไขมาตรการที่ได้ดำเนินการบังคับใช้ไปแล้ว รวมถึงการร่วมกันค้นหามาตรการใหม่ๆ เพื่อให้มีผู้สวมหมวกนิรภัยครบ 100%

และต่อ ยอดขยายผลการดำเนินงานไปสู่มาตรการอื่นๆ ได้แก่ เมาไม่ขับ ปัญหาบุหรี่และยาเสพติด ยกสถาบันมหาวิทยาลัยให้เป็น Green Office/Eco

8. ผู้บริหารตรวจเยี่ยมและเสริมพลังคนทำงานอยู่เป็นระยะ รวมไปถึงการสร้างโอกาสและค้นหาพื้นที่ระดับประเทศเพื่อนำเสนอผลการดำเนินงานความสำเร็จสู่สาธารณชน

ภาคี และบทบาทหน้าที่ แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ 1) ผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐ และท้องถิ่นซึ่งมีหน้าที่บทบาทที่เกี่ยวข้องในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนทั้งทางตรงและทางอ้อม ในการป้องกันและจับปรับเมื่อมีผู้กระทำความผิด รวมถึงแกนนำชุมชน อสม. ที่ร่วมเฝ้าระวังพฤติกรรมเสี่ยงเป็นหูเป็นตาในการสอดส่องพฤติกรรมเมื่ออยู่นอกรั้วมหาวิทยาลัย 2) ภาคีในองค์กร นับแต่ผู้บริหารถึงเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานทุกช่วงชั้น รวมไปถึงแกนนำนักศึกษา ลำพังผู้นำให้ความสำคัญและใช้บทบาทตนเองในการมอบนโยบายอย่างเดียวคงไม่ใช่ปัจจัยที่ทำให้มหาวิทยาลัยแม่โจ้ ดำเนินงานแล้วประสบความสำเร็จ แต่การที่ผู้นำ **มอบอำนาจ ไปตามช่วงชั้นเพื่อกำกับติดตาม** วินัยของนักศึกษาและบุคลากร เพื่อให้เกิดการบังคับใช้กฎแบบเข้มข้นและไม่สามารถต่อรองได้ เป็นกลยุทธ์ที่ควรระบุไว้ในบทบาทอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการมีนักศึกษาและบุคลากรสวมหมวกนิรภัยในปี พ.ศ. 2555 น้อยกว่า 30% จนกระทั่งปี พ.ศ. 2559 พุ่งขึ้นไปถึง 98.45% และ 100% ในปี พ.ศ.2560 ซึ่งสอดคล้องกับผลการประเมินเฝ้าระวังพฤติกรรมเสี่ยงในสถานศึกษาระดับประเทศของมูลนิธิไทยโรดส์ ที่พบว่ามหาวิทยาลัยแม่โจ้มีผู้สวมหมวกนิรภัย 100%

ปัจจัยความสำเร็จ บทเรียน / ข้อค้นพบเพื่อความยั่งยืน

การดำเนินงานมาตรการองค์กรของมหาวิทยาลัยแม่โจ้ในทุกกิจกรรม ไม่ว่าจะเป็น การจัดตั้งคณะทำงาน การจัดวงประชุม การวางแผนกำหนดกิจกรรมสร้างการรับรู้และกระตุ้นจิตสำนึก การบังคับใช้และการเฝ้าระวัง

พฤติกรรมเสี่ยง การกำกับติดตามและสะท้อนผลลัพธ์การดำเนินระหว่างทาง จะอาศัยกระบวนการสร้างการมีส่วนร่วมในทุกระดับ จะเห็นได้จากโครงสร้าง คณะทำงานมีผู้เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกองค์กร ตั้งแต่ระดับบริหาร ระดับปฏิบัติการ อาจารย์ที่มีหน้าที่ดูแลการเรียนการสอน และกิจการนักศึกษา/ หอพัก รวมไปถึงแกนนำนักศึกษาซึ่งเน้นย้ำมากในการถ่ายทอดความรู้และ กฎบัตรองค์กรเรื่องความปลอดภัยทางถนนจากรุ่นสู่รุ่น จนกลายเป็นวัฒนธรรม “เกิดกฎพี่ก่อนน้อง” ส่งผลให้มาตรการองค์กรมีความต่อเนื่องของกิจกรรมมา ตั้งแต่ปี พ.ศ.2555 ถึงปัจจุบัน ถึงแม้จะมีการเกษียณอายุราชการของอาจารย์ ผู้ซึ่งเป็นผู้ก่อตั้งและริเริ่มโครงการรวมถึงการจบการศึกษาของรุ่นพี่ๆ ทำให้ สามารถลดปัญหา**ด้านช่องว่างของข้อมูลข่าวสาร (Information gap) ช่องว่างของอำนาจ (Power gap) หรือช่องว่างของนโยบาย (Policy gap)** จนสามารถผลักดันนโยบายในการจัดการกับสิ่งแวดล้อมทางกายภาพและการ จัดการพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ ซึ่งเป็นมาตรการด้านสุขภาพมาควบคุมบุคคล ส่งผลให้บุคคลเกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมและมีสุขภาพที่ดีได้

ที่น่าสนใจและเป็นข้อสังเกตคือ การออกกฎองค์กรจะอิงกับ กฎหมายของประเทศและผู้บริหารในพื้นที่ เพื่อประโยชน์ในการอ้างอิงและ ลดข้อขัดแย้งของผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎองค์กร รวมถึงการประชุมเพื่อพิจารณา/ weight น้ำหนักของมาตรการต่างๆ ต้องผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการ เพราะในอดีตเคยเจอแรงต้านจากบุคลากร และนักศึกษา ก่อให้เกิดความ หวั่นไหวของผู้ปฏิบัติและบังคับใช้กฎ นำมาซึ่งการตั้งวงประชุมร่วมกันและ การให้กำลังใจแบบประชิดตัวจากผู้บริหารมหาวิทยาลัย

สำหรับข้อค้นพบผลสัมฤทธิ์เพื่อให้มีผู้สวมหมวกนิรภัย 100% ทาง มหาวิทยาลัยมีคำสั่งแต่งตั้งชุดสันติราษฎร์เพื่อปฏิบัติหน้าที่ /ออกไปสั่ง ประคบ กับชุดเจ้าหน้าที่ รปภ. และ เพิ่มจุดเฝ้าระวัง (ด่านลอยเจอที่ไหนเรียกที่นั่น)

5. วิทยาลัยการอาชีพบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น

ตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2539 วิทยาลัยการอาชีพบ้านไผ่ตั้งอยู่ที่ตำบลหนองน้ำใส อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น บนเนื้อที่ 71 ไร่ และจากการสำรวจสถานการณ์การใช้อยานพาหนะในการเดินทางมาโรงเรียนของนักเรียน นักศึกษาพบว่า 90% จะขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียนซึ่งมีความเสี่ยงสูงมากเมื่อประกอบกับช่วงวัยและความรู้ในเรื่องการขับขี่ปลอดภัย

แนวคิดในการดำเนินงาน ผู้บริหารเล็งเห็นความสำคัญของปัญหาและเข้าร่วมโครงการเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาคับอับอุบัติเหตุทางถนนกับคณะทำงานระดับอำเภอ เพื่อป้องกันปัญหาที่เกิดขึ้นกับนักเรียนมาอย่างต่อเนื่อง และได้เข้าร่วมโครงการสานพลังมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน กับ สอจร. โดยเริ่มต้นจากการสำรวจสถานการณ์ปัญหาเพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐาน โดยในปี พ.ศ. 2559 ผลสำรวจบุคลากรในองค์กรหลังดำเนินการ มีจำนวน 1,006 คน มีรถจักรยานยนต์ ทั้งหมด 248 คน สวมหมวกนิรภัย 241 คน ไม่สวมหมวกนิรภัย 7 คน มีรถยนต์ ทั้งหมด 41 คน คาดเข็มขัดนิรภัย 37 คน ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย 4 คน เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับปี พ.ศ.2560 พบว่า จำนวนบุคลากรลดลงเหลือ 930 คน มีผู้มียานยนต์ลดลงเหลือ 196 คน และคงเหลือผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยเพียง 3 คน แต่มีผู้ใช้รถยนต์เพิ่มขึ้นเป็น ทั้งหมด 46 คน คาดเข็มขัดนิรภัย 45 คน ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย 1 คน ซึ่งนับว่าเป็นแนวโน้มที่ดี

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม

1. วิทยาลัยการอาชีพบ้านไผ่ประกาศแต่งตั้งคณะทำงานขับขี่ปลอดภัย สวมหมวกนิรภัยในสถานศึกษาขึ้น โดยตามคำสั่ง คณะทำงานจะประกอบด้วยภาคีเครือข่ายงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด ระดับอำเภอ ท้องถิ่น และผู้บริหารวิทยาลัย โดยมีนายอำเภอเป็นประธาน พร้อมประกาศจัดตั้งชมรมนักเรียน

- นักศึกษา อาสาป้องกันอุบัติเหตุทางถนนระดับสถานศึกษาขึ้น โดยอาศัยระเบียบสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษาว่าด้วย องค์การนักวิชาชีพในอนาคตแห่งประเทศไทย พ.ศ.2557
2. จัดให้มีเวทีประชุมคณะทำงานฯ ระหว่างผู้บริหาร ภาควิชาครูช่วยใน นอกสถานศึกษา และนักศึกษา
 3. จัดทำกิจกรรมตามแผน โดยเริ่มต้นจากกิจกรรมประชาสัมพันธ์ โดยชมรมขับขี่ปลอดภัย พร้อมประกาศมาตรการ โดยมาตรการ ที่ 1 เรื่องหมวกนิรภัย 2 เข็มขัดนิรภัย 3 ไม่มีและไม่พกใบอนุญาต ขับรถ หากฝ่าฝืนจะตกเตือน บัณฑิตและแจ้งผู้ปกครองทราบ ก่อนไม่อนุญาตให้นำรถเข้ามาในบริเวณวิทยาลัย

มาตรการการไม่สวมหมวกนิรภัยและไม่มีใบอนุญาตขับรถ		
ครั้งที่	มาตรการ	หมายเหตุ
1.	ตัด 5 คะแนน	แจ้งผู้ปกครองทราบ
2.	ตัด 10 คะแนน	แจ้งผู้ปกครองพบ
3.	ไม่ผ่านกิจกรรม	กรณีที่สอบเกิน 3 ครั้งไม่ผ่าน ยื่นเอกสาร ขอผ่านกิจกรรมได้
4.	ภาคทัณฑ์,ทัณฑ์บน	

4. บรรจุมาตรการองค์กรลงในคู่มือนักศึกษา และแจ้งให้ทราบทั้ง ผู้ปกครองด้วย
5. จัดครูเวรตรวจเรื่องการสวมหมวกนิรภัย ลูกเสือจราจรพี่เลี้ยง และนักศึกษาวิชาทหารเข้าแถว ตรวจสอบพฤติกรรมบริเวณหน้า โรงเรียน โดยลูกเสือจราจรพี่เลี้ยงและนักศึกษาวิชาทหาร (ลูกเสือพี่เลี้ยง “พี่สอนน้อง”) จะทำหน้าที่ “ทุกวัน” (ซึ่งลูกเสือ

จราจรจะได้รับการฝึกอบรมการปฏิบัติงานด้วยความปลอดภัย โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ) + ใช้ธงเป็นสัญลักษณ์เพื่อชะลอความเร็ว และไปยื่นเกาะกลาง รวมถึงการตรวจการคาดเข็มขัดนิรภัย นักศึกษา และบุคลากร ซึ่งเป็นมาตรการที่ขยายผลต่อจากการขับเคลื่อนเรื่องหมวกนิรภัย และมีการจัดทำสถิติการใช้อุปกรณ์นิรภัยของบุคลากร ซึ่งขณะนี้พบว่าส่วนใหญ่คาดเข็มขัดนิรภัย สูงถึง 90% รวมถึงการขยับมาตรการไปแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่วิทยาลัยด้วย

6. จัดอบรมขับขี่ปลอดภัยในสถานศึกษา ซึ่งได้บันทึกในข้อตกลงร่วม (MOU) กับขนส่งทางบก โดย หลังนักศึกษาและบุคลากรเข้ารับการอบรมที่วิทยาลัย สามารถนำไปที่เข้ารับการอบรมห้าชั่วโมง ซึ่งจัดให้มีขึ้นที่วิทยาลัยในทุกวันอังคารและพฤหัสบดีของสัปดาห์ ซึ่งจะย้ำเรื่องความปลอดภัยเป็นพิเศษ ไปยื่นเป็นหลักฐานในการทำใบขับขี่ได้ตามกฎหมาย กลุ่มเป้าหมายในการอบรมคือนักศึกษาที่ไม่มีใบขับขี่ ซึ่งส่งผลไปถึงการสอบในวิชากิจกรรม (หากไม่มีใบอนุญาต จะไม่ผ่านวิชากิจกรรม) โดยมีภาคีเครือข่ายจาก สก.บ้านไผ่ร่วมให้ความรู้ด้วย
7. บรรจุวิชาการขับขี่ปลอดภัยในรถจักรยานยนต์ไว้ในการเรียนการสอนของภาควิชา “ช่างยนต์” ในชั้นปี ปวช.1 ส่วนระดับอื่น จะใช้การให้ความรู้ผ่านการอบรมโดยเครือข่ายและเวทีอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องรวมถึงเวทีประชุมผู้ปกครองทุกครั้งที่มีการปฐมนิเทศนักศึกษาใหม่
8. จากการสำรวจ พบว่า ระยะแรก นักศึกษาสวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันโดนว่าและไม่อยากโดนลงโทษ เพราะช่วงเข้าครูเวรจะพาผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยไปสวมหมวกให้ที่หน้าเสาธง ทำให้อัตราการสวมมาที่บ้านเพิ่มขึ้นถึง 80% และ 100% ตามลำดับ

9. จากผลการดำเนินงานที่สัมฤทธิ์ผล 100% ปัจจุบันวิทยาลัยได้นำเสนอผลงานจนได้รับรางวัลสถานศึกษาคุณธรรม : คุณธรรมอัตลักษณ์ ที่ใช้กระบวนการดำเนินงานแบบมีส่วนร่วมตั้งแต่ผู้บริหาร บุคลากร นักศึกษา ทุกระดับ (ปัจจุบันไม่ใช้การบังคับใช้คำว่าสถานศึกษาคุณธรรมเป็นเกณฑ์จึงใจให้เด็กนักเรียนสวมหมวกนิรภัยทั้งคนขี่ คนซ้อน) อย่างไรก็ตาม ระหว่างการดำเนินงาน วิทยาลัยได้ส่งครูไปอบรมการขับขี่ปลอดภัย/ถอดบทเรียน

ปัจจัยความสำเร็จ บทเรียน / ข้อค้นพบเพื่อความยั่งยืน

ผู้บริหารเห็นความสำคัญและมีความเชื่อว่าเมื่อทำสิ่งใดแล้วต้องทำให้ได้ผลดีอย่างต่อเนื่อง (ขึ้นหลังเสือแล้วต้องทำให้ดี) ส่งผลให้วิทยาลัยได้รับได้เกียรติคุณจากหลายองค์กร คณะทำงานเกิดความภาคภูมิใจ และเชื่อว่านอกเหนือกว่าความเชื่อว่าจะทำให้ดีแล้วนั้น เรายังจำเป็นต้องทำให้เป็นประจำ ทำซ้ำๆ โดยคิดวามันเป็น “หน้าที่” ทุกอย่างแฝงอยู่ในงาน ถือเป็นงานในหน้าที่ ไม่ใช่งานภารกิจมอบหมายพิเศษ และให้ความสำคัญกับการทบทวน ถอดบทเรียนเพื่อทราบ ว่า อะไรบ้างที่ควรทำต่อ อะไรที่ไม่ควรทำต่อ และอะไรที่จำเป็นต้องทำต่อแต่ต้องปรับปรุงวิธีการ เราจะทำอย่างนั้นได้อย่างไร ใครต้องทำอะไร ทำอย่างไร เพื่อนสะกิดเพื่อน พี่บอกน้อง ถือเป็นอีกหนึ่งกลยุทธ์ความสำเร็จ

7. โรงเรียนวัดราชบุรุษสโมสร์ สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษา ประถมศึกษาชลบุรี เขต 1

ตั้งอยู่ที่ ตำบลนาป่า อำเภอมือ จังหวัดชลบุรี ระดับชั้นที่เปิดสอน ตั้งแต่ระดับปฐมวัยระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 1-6และมัธยมศึกษาปีที่ 1-3 มีเขตพื้นที่บริการ 4 หมู่บ้าน ได้แก่ หมู่ที่ 8-11 ตำบลนาป่า อำเภอมือชลบุรี

จังหวัดชลบุรี ก่อตั้งเมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม พ.ศ.2479 ปัจจุบันโรงเรียนวัดราษฎร์สโมสรเปิดทำการเรียนการสอนตั้งแต่ระดับปฐมวัย ประถมศึกษาถึงระดับมัธยมศึกษาตอนต้นมีนักเรียนจำนวน 256 คน ข้าราชการครู 14 คน ครูอัตราจ้าง 2 คน นักการ 1 คน สำหรับการเดินทางมาโรงเรียน ผู้บริหารได้อนุมัติให้นักเรียนชั้นมัธยมปีที่ 1-3 นำรถจักรยานยนต์มาโรงเรียนเองเนื่องจากผู้ปกครองส่วนใหญ่ประกอบอาชีพในโรงงานนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร ทำให้ไม่มีเวลาดูแลรับส่งบุตรหลาน

แนวคิดในการดำเนินงานเมื่อลองทบทวนสถานการณ์ความปลอดภัยในการเดินทางของเด็กนักเรียนชั้นมัธยม 1-3 ซึ่งอยู่ในช่วงวัยรุ่น พบว่า เด็กขาดทักษะด้านการขับขี่อย่างปลอดภัยรวมถึงวินัยจราจร ไม่ตระหนักถึงผลและความเดือดร้อน และยังขาดวุฒิภาวะในเรื่องความปลอดภัยขณะขับขี่ จึงมองไม่เห็นความจำเป็นในการสวมหมวกนิรภัย และจากการสอบถามนักเรียนที่ไม่สวมหมวกขณะขับขี่ให้เหตุผลว่าลืมหืมหรือเมื่อใส่แล้วจะทำให้เกิดความไม่สบายตัว ทั้งร้อนและคัน ประกอบกับกายภาพถนนและสิ่งแวดล้อมระหว่างบ้านและโรงเรียนซึ่งตั้งอยู่ในชุมชน มีแยกและรถสัญจรที่สร้างความอันตราย เนื่องจากสภาพถนนเล็กแคบ ฝนตกถนนลื่น ผู้บริหารจึงเล็งเห็นความสำคัญและเข้าร่วมโครงการสานพลังมาตรการองค์กร เป้าหมายคือ ผู้บริหาร ครู นักเรียน และผู้มาติดต่อ และได้ประชุมหารือเพื่อกำหนดวิสัยทัศน์ให้โรงเรียนเป็นองค์กรที่มีวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนเป็นเลิศ ... นโยบาย ส่งเสริมความปลอดภัยในโรงเรียน สร้างเครือข่ายอาสาจราจร (สภาเด็ก) สร้างจิตสำนึกดีในการใช้รถจักรยานยนต์อย่างมีวินัย สนับสนุนให้นักเรียนรักษความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น พันธกิจ คือกำหนดมาตรการที่ชัดเจนเพื่อบังคับใช้กับนักเรียน ครู และบุคลากรทางการศึกษา สร้างเครือข่ายความปลอดภัยในโรงเรียนให้เกิดความยั่งยืน เข้มงวดกวดขันวินัยจราจร สม่่าเสมอต่อเนื่องลดอุบัติเหตุที่เกิดกับนักเรียน ครู และบุคลากรทางการศึกษา

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม แบ่งการดำเนินงานเป็นสองส่วน

ส่วนที่ 1 การดำเนินงานของคณะทำงานพี่เลี้ยง สอจร. และเครือข่าย
หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน : พี่เลี้ยง สอจร. ได้วางแผนการขับเคลื่อนมาตรการ
องค์กรเป็นสามระยะ ตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ โดยมีกิจกรรมสำคัญ
ได้แก่ จัดเวทีประชุมคณะกรรมการเครือข่ายป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ
ทางถนนในพื้นที่ เพื่อ 1) สร้างความรู้ความเข้าใจ 2) สำรวจสถานการณ์ สถิติ
ก่อนเริ่มโครงการ เพื่อใช้วางแผนและกำกับติดตาม รวมถึงเปรียบเทียบผลการ
ดำเนินงานเมื่อสิ้นสุดโครงการ 3) จัดประชุมแบ่งบทบาทหน้าที่ โดยกำหนดให้
เจ้าหน้าที่ตำรวจจาก 4 สภ. ได้แก่ สภ.ดอนหัวฬ่อ สภ.แสนสุข สภ.เมือง และ
สภ.เสม็ด ทำหน้าที่ลงไปในเทศกกำกับติดตามสำรวจหน้าองค์กรที่เข้าร่วมขับ
เคลื่อนมาตรการองค์กร โดยฝ่ายเลขานุการประสานขอลงพื้นที่สุ่มสำรวจตามเวลา
เข้าออกของแต่ละหน่วยงาน พบช่องว่างในหน่วยงานที่แตกต่างกัน เช่น ขาด
ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน ความรู้ทางเทคนิคและความไม่สะดวกใน
การเข้าอบรม เนื่องจากลักษณะงานของพนักงานในองค์กร นิคมฯ เข้าเป็น
กะ คณะทำงานเครือข่ายจึงต้องจัดรอบอบรมให้ครอบคลุมและตามประกบให้
ความรู้กับบริษัทและหน่วยงานที่เข้าร่วม พร้อมกันนี้ ทีมขับเคลื่อนได้
ประสานสั่งซื้อหมวกนิรภัยราคาประหยัดจากบริษัท กลางฯ และเติมความรู้
ภาคปฏิบัติโดยเจ้าหน้าที่บริษัท ฮอนด้า

ส่วนที่ 2 การดำเนินงานในโรงเรียน

1. หลังจากผู้บริหารได้รับความชัดเจนในการขับเคลื่อนมาตรการ
องค์กรมาจากเครือข่ายภาคีจังหวัด ได้ใช้คบริบทองค์กรสำรวจ
ต้นทุนเดิมที่มีอยู่ในเรื่องความปลอดภัยทางถนน ก่อนยกระดับให้
เข้มข้น โดยเริ่มจากประกาศมาตรการองค์กร เรียกประชุมอาสา
จราจรและสถานักเรียน ประชาสัมพันธ์หน้าเสาธงและจัดตั้ง

กลุ่มไลน์เพื่อใช้สื่อสารระหว่างผู้ปกครองและโรงเรียน จัดการเรียนการสอนในช่วงโมดเวลาเรียน เพิ่มเวลา และมอบรางวัลแก่นักเรียนที่ประพฤติตนดี มีการสวมหมวกนิรภัยขณะขี่จักรยาน เพิ่มความรู้ให้อาสาจราจรเพื่อสร้างจิตสำนึกและความตระหนักทั้งในโรงเรียนและชุมชนรอบข้าง พร้อมค้นหาภาคีเครือข่ายเพิ่มเติม โดยผู้บริหารไม่ลืมที่จะทำตัวเป็นต้นแบบ

2. ปรับปรุงกายภาพและสิ่งแวดล้อมให้เอื้อต่อการปรับพฤติกรรม โดยจัดบอร์ด ป้าย ทำที่จอดรถจักรยานยนต์เพื่อสร้างแรงจูงใจในการนำหมวกนิรภัยมาใช้ จัดทำที่จอดรถให้เป็นระเบียบ มีการจัดมุมให้ความรู้นักเรียนใช้เวลาว่างในการอ่าน
3. ติดกล้องวงจร 14 ตัว โดยใช้งบประมาณจากองค์กรภายนอก ร่วมสนับสนุน โดยในกล้อง 14 ตัวสามารถดู real time online ได้ โดยผู้บริหารและมอบหมายให้กับครูอีกหนึ่งท่านเพื่อตรวจสอบพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของเด็ก
4. สร้างการมีส่วนร่วมในกิจกรรมระหว่างครู นักเรียน และผู้ปกครอง
5. มาตรการลงโทษเริ่มตั้งแต่ว่ากล่าว ตักเตือน ยืนหน้าเสาธง บันทึกภาพ รายงานผู้บริหาร
6. กำหนดตัวชี้วัดและจัดให้มีการประเมินผล โดยใช้แบบประเมินผล ประเมินจากสภาพจริง (ครู และบุคลากรในโรงเรียนเป็นผู้สำรวจ ตรวจตรา) และใช้แบบสอบถามจากผู้ปกครองประเมินความพึงพอใจ

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

ผลการดำเนินงานเชิงปริมาณ จำนวนอุบัติเหตุลดลง นักเรียนสวมหมวกนิรภัย 100% และสามารถดำเนินการกับกลุ่มผู้ปกครอง ได้ถึง 90%

ผลการดำเนินงานเชิงคุณภาพ 1) นิคมอุตสาหกรรมสนับสนุนงบประมาณและอุปกรณ์เพิ่มเติมเมื่อทราบว่าทางโรงเรียนได้รับรางวัลจากการดำเนินงานมาตรการองค์กรได้ 100% 2) เกิดเครือข่ายนักเรียนจิตอาสาจราจรกลายเป็นวัฒนธรรมที่ต้องมีการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง

ปัจจัยความสำเร็จ บทเรียน / ข้อค้นพบ จากการดำเนินโครงการ

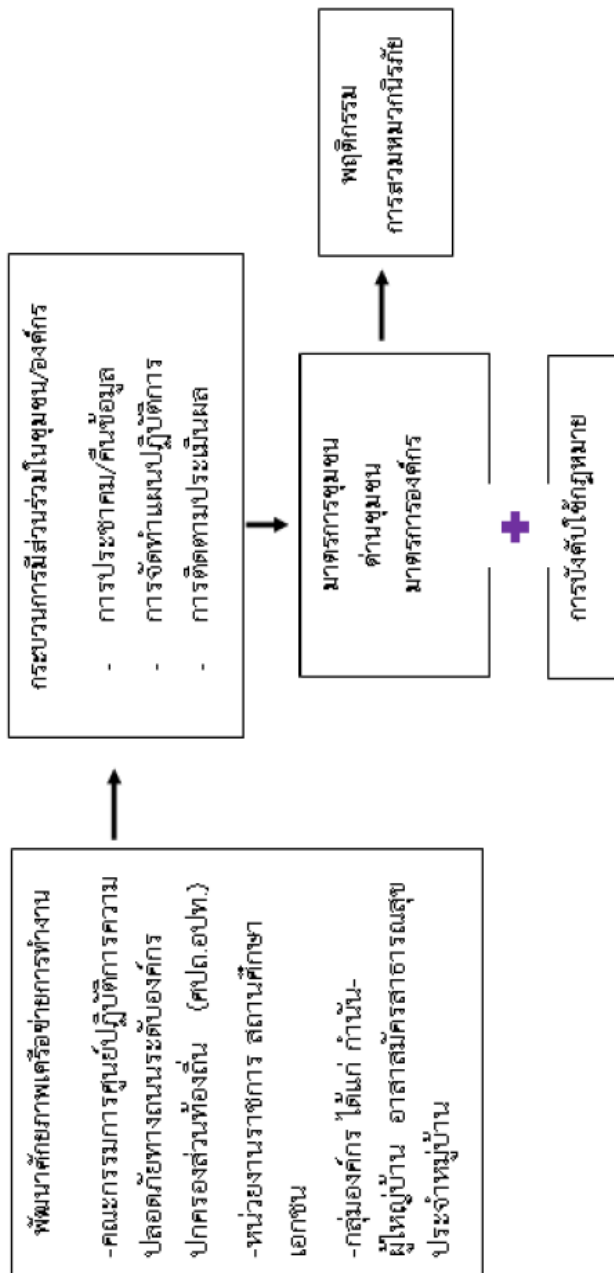
1. กิจกรรมเชิงสัญลักษณ์อย่างการลงนาม MOU ร่วมกัน ได้รับความร่วมมือจากภาคเอกชน ภาครัฐ โดยบริษัทกลางฯ รับผิดชอบการทำ MOU สฟฐ. สนับสนุนพื้นที่เพื่อจัดเวที เจ้าหน้าที่ตำรวจสั่งการทุก สภ. ในเมือง 4 สภ. ให้เข้มข้นเรื่องบังคับใช้และสุ่มตรวจ โดยตำรวจระดับสารวัตรต้องมาเข้าร่วมรับทราบทุกคนตั้งแต่วันที่ดำเนินการ MOU ได้รับความร่วมมือจากเจ้าหน้าที่ขนส่งและ ปก. ในการอบรมให้ความรู้
2. ผู้บริหารให้ความสำคัญ และคิดว่าเป็นหน้าที่ในการผลิตเด็กนักเรียนให้มีคุณภาพซึ่งรวมถึงการมีวินัยจราจรทั้งในและนอกสถานศึกษา และสถานศึกษาควรทำตัวเป็นต้นแบบเป็นตัวอย่างที่ดีให้สังคมและชุมชน
3. มีต้นทุนสถานนักเรียนที่ดำเนินการเรื่องอุบัติเหตุทางถนนอยู่เดิม รวมถึงการขับเคลื่อนไปยังกลุ่มผู้ปกครองใช้วิธีละมุนละม่อม ไม่บังคับ
4. การประชุมต่อเนื่องกับเด็ก การบอกว่าสิ่งที่ทำอยู่เป็นประโยชน์ เป็นความดี ให้สม่ำเสมอเป็นกิจวัตรประจำวันเพื่อปลูกฝัง
5. มาตรการการโดนลงโทษหน้าเสาธงสร้างความรู้สึกลาย ทำให้เด็กนักเรียนตอนแรกที่ไม่สวมหมวกนิรภัยเพราะร้อน คั่น รวมถึงไม่เห็นความสำคัญ เปลี่ยนทัศนคติ

ตัวอย่างประเด็นชุมชนปลอดภัย

1. โครงการลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ด้วยมาตรการสวมหมวกนิรภัย โดยศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอเมืองยโสธร ปี 2560

อำเภอเมืองยโสธรมีจำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ในปี 2557-2559 จำนวน 40, 50, 44 ราย คิดเป็นอัตราส่วน 30.64, 38.3 และ 33.08 ต่อแสนประชากร ตามลำดับ ซึ่งมีจำนวนผู้เสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์สาเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัย จำนวน 23 ราย, 31 ราย และ 27 ราย คิดเป็นร้อยละ 57.50, 62.00 และ 61.36 ตามลำดับ ศปถ. อำเภอเมืองยโสธร มีมติเห็นควรให้ความสำคัญในการป้องกันการบาดเจ็บสาหัส และการเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ลดลงได้ จึงได้ทำโครงการลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนด้วยมาตรการสวมหมวกนิรภัย โดยศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอเมืองยโสธร ปี 2560 ขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเสริมศักยภาพภาคีเครือข่ายและขับเคลื่อนกลไก ศปถ.อำเภอ เพื่อให้เกิดกลไก ศปถ.ท้องถิ่น (อปท.) ทุกตำบลในเขตอำเภอเมืองยโสธร และ ศปถ.อปท.ทุกแห่งดำเนินการขับเคลื่อนมาตรการสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 90 ขึ้นไป เป้าหมายเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่ และผู้โดยสาร ลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จากสาเหตุการไม่สวมหมวกนิรภัย และเกิดหมู่บ้านต้นแบบในการสวมหมวกนิรภัย ภาคีเครือข่ายในการดำเนินกิจกรรมในโครงการ ได้แก่ หน่วยงานในคณะกรรมการ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอเมืองยโสธร (ศปถ.อำเภอเมืองยโสธร) โดยมีสำนักงานสาธารณสุขอำเภอเมืองยโสธรเป็นแกนหลักในการขับเคลื่อนในฐานะผู้ช่วยเหลือฯ ศปถ.อำเภอฯ และคณะกรรมการ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปถ.อปท.) จำนวน 17 ตำบล ซึ่งผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ คือ กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน รพสต. อสม.

กรอบแนวคิด



วิธีการดำเนินงานโครงการ

1. จากการเฝ้าดูข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ยโสธร ของสาธารณสุขอำเภอเมืองยโสธรและได้นำข้อมูลและสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุรุนแรงนำเสนอในที่ประชุม ศปถ.อำเภออย่างต่อเนื่องหนึ่งปีเต็ม จนผู้บริหารเกิดความสนใจและถือเป็นวาระเร่งด่วนที่ทุกฝ่ายต้องร่วมมือกันอย่างจริงจัง โดยมอบหมายให้สาธารณสุขอำเภอในฐานะผู้ช่วยเลขา ศปถ.อำเภอหาวิธีแก้ไข
2. ทบทวนข้อมูลเชิงลึก ทีมเลขา ศปถ.อำเภอเมืองยโสธร ได้ทบทวนข้อมูลโดยนำข้อมูลจากโรงพยาบาลยโสธร ตำรวจภูธรเมืองยโสธร และบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ซึ่งได้รับการสนับสนุนจากทีมสนับสนุนวิชาการประจำพื้นที่ (พี่เลี้ยง สอจร.ประจำจังหวัดยโสธร) มาวิเคราะห์หาสาเหตุที่เกิดอุบัติเหตุในพื้นที่อำเภอเมืองยโสธร พบว่า อุบัติเหตุทางถนนเกิดกับประชาชนในพื้นที่ที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะเดินทาง
3. การจัดทำข้อมูลเป็นรายตำบล และคืนข้อมูลในที่ประชุมกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน สร้างกระแสให้ผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่เกิดการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในระดับพื้นที่ กำหนดเป็นนโยบายสาธารณะระดับพื้นที่ “การสวมหมวกนิรภัย 100%” (การทำประชาคม)
4. ใช้ด้านชุมชนเพื่อสร้างจิตสำนึกให้กับประชาชนในพื้นที่โดยกำหนดให้ อปท. กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน/ ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน สารวัตรตำบล อสม. จิตอาสา อปพร. โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล แบ่งหน้าที่รับผิดชอบในการตั้งด้านชุมชนทุกวันจันทร์ ตั้งแต่เวลา 06.00 - 09.00 น. ทุกสัปดาห์

5. การติดตามโดยคณะกรรมการ ศปถ.อำเภอเมืองยโสธร ออกเยี่ยมการตั้งด่านชุมชน และการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนรายตำบล ในที่ประชุมประจำเดือนของอำเภอ

เทคนิคที่ใช้ในการดำเนินโครงการให้ประสบผลสำเร็จ คือ “การคืนข้อมูลอย่างต่อเนื่อง” และ “การมีส่วนร่วม” ของพื้นที่ และพบปัญหาอุปสรรคระหว่างทาง รวมถึงวิธีการแก้ไข คือในช่วง 2 สัปดาห์แรก ประชาชนไม่ให้ความร่วมมือเจ้าหน้าที่ตั้งด่านชุมชน แต่ทีมก็เข้มแข็ง ไม่หวั่นไหวใดๆ ใช้ความหวังดีและดักเตือนด้วยความจริงใจ ประชาชนเกิดการยอมรับและเข้าใจ และให้ความร่วมมือเพิ่มขึ้น

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลง

1. เกิดมาตรการหรือข้อตกลงของชุมชน เช่น หากไม่สวมหมวกนิรภัย จะดำเนินการบันทึกดักเตือน 2 ครั้ง ใน ครั้งที่ 3 หากยังไม่ปฏิบัติตามกฎกติกาปรับจำนวน 50 บาท โดยเริ่มในกลุ่มผู้นำก่อน เพื่อเป็นตัวอย่าง นำเงินเข้ากองทุนหมวกนิรภัยของชุมชน) บางพื้นที่ได้รับสนับสนุนงบประมาณเพิ่มจากสำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ เพื่อดำเนินการตามแผนงานงานอย่างต่อเนื่อง
2. เกิดความภูมิใจที่ทำให้ประชาชนเกิดความตระหนักปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้
3. อัตราการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่และผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 20 เมื่อเทียบข้อมูลก่อนเริ่มโครงการ
4. จำนวนผู้เสียชีวิตจากการไม่สวมหมวกนิรภัยลดลง 5 ราย คิดเป็นร้อยละ 1.16

ข้อเสนอแนะเพื่อความยั่งยืน/การขยายผลเป็นจุดเริ่มต้น

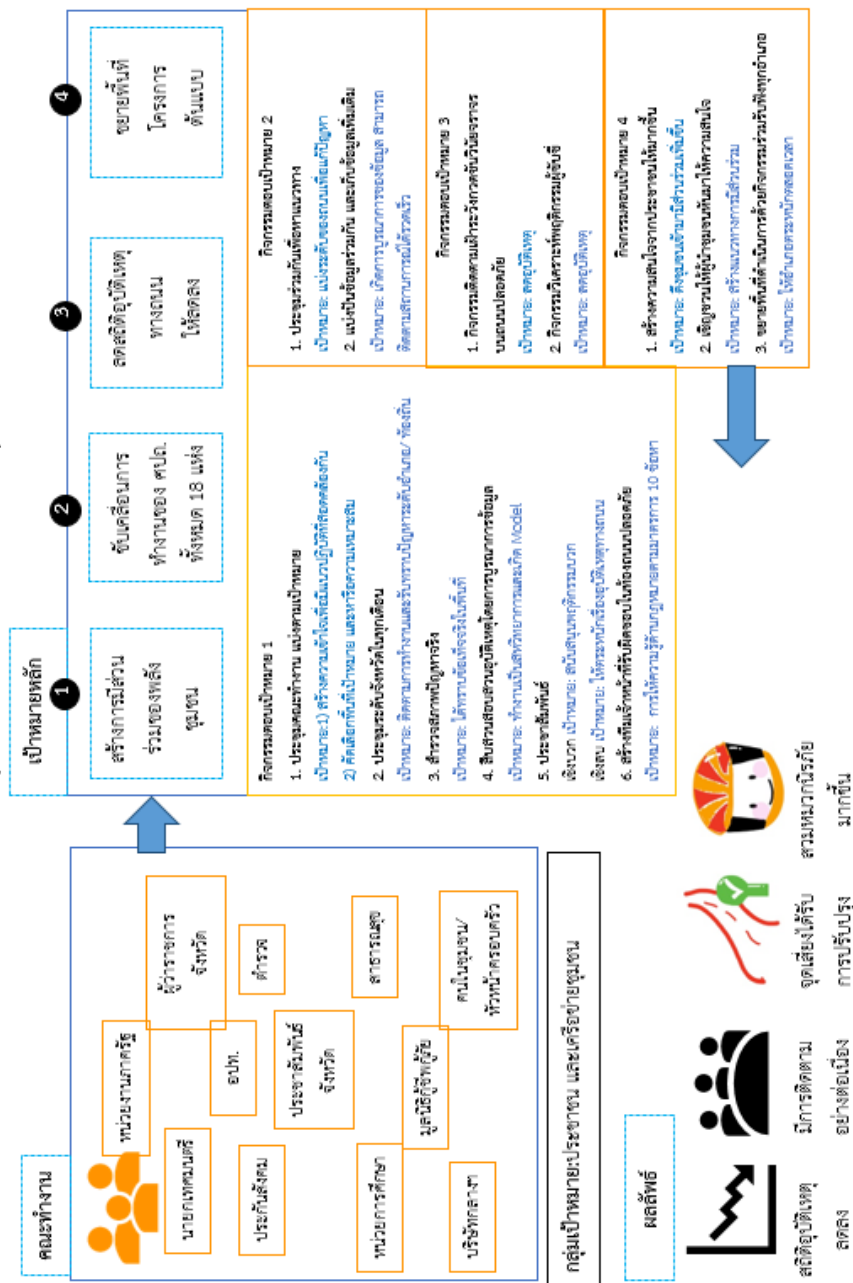
1. การบริหารจัดการ โดยใช้ข้อมูลจากการวิเคราะห์การเสียชีวิต และข้อมูลเชิงประจักษ์อื่นๆ มาเป็นจุดเชื่อมโยง สร้างการมีส่วนร่วมของหน่วยงานนำไปสู่การขับเคลื่อนการสวมหมวกนิรภัยได้
2. การสร้างความมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ควรเริ่มจากการพบปะอย่างไม่เป็นทางการ พูดคุยบ่อย ๆ เกี่ยวกับปัญหาฯ รับฟังความคิดเห็น / ความต้องการของชุมชน และร่วมหาทางการแก้ไขด้วยกัน
3. หน่วยงานปกครองส่วนท้องถิ่น ดำเนินงานภายใต้การทำงานร่วมกับภาคีเครือข่ายต่างๆ จำเป็นต้องใช้ข้อมูล ทั้งทางด้านวิชาการ ข้อมูลเชิงประจักษ์ต่างๆในพื้นที่ มาเป็นฐานในการวางแผนการดำเนินงาน
4. การแก้ไขปัญหาจากชุมชนเพื่อคนในชุมชน และจาก “นามธรรมสู่รูปธรรม” การจัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ทำให้ขยายผลต่อยอดกิจกรรมอื่นๆ ในพื้นที่ได้
5. การตั้งด่านชุมชน เป็นกิจกรรมที่สร้างการมีส่วนร่วม สร้างความสัมพันธ์ที่ดีของคนในชุมชน สร้างการยอมรับของคนในชุมชนต่อผู้นำชุมชน กิจกรรมที่รับผิดชอบร่วมกันสามารถลดความขัดแย้งทางการเมืองท้องถิ่นที่เคยมีในชุมชน
6. การสวมหมวกนิรภัยเป็นพฤติกรรมการขับขี่
 - a. ต้องใช้ระยะเวลา ความต่อเนื่องและหลายมาตรการร่วมกัน
 - b. กิจกรรมรูปแบบที่เป็นพลวัตร เน้นเรื่องพฤติกรรมและการสร้างความมีส่วนร่วมของชุมชน ควรเพิ่มการมีส่วนร่วมจากประชาชนและอาสาสมัครในบริบทต่างๆ ให้มากขึ้น เช่น นักเรียนเป็นผู้สำรวจข้อมูลหมวกนิรภัยในครัวเรือน วิทยุรณรงค์ให้ข้อมูลจุดเสี่ยง

เป็นอาสาสมัครจราจร

- c. การปลูกฝังตั้งแต่วัยเรียนทั้งภาคทฤษฎีและปฏิบัติ : บูรณาการ
กับงานพัฒนาการเด็ก

2. โครงการพลังชุมชนถนนปลอดภัยจังหวัดกาฬสินธุ์

จังหวัดกาฬสินธุ์ ถือเป็นจังหวัดที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูง จึงได้มีการดำเนินโครงการถนนต้นแบบปลอดภัยด้วยพลังชุมชน โดยได้ดำเนินการมาตั้งแต่ พ.ศ.2559-2560 ที่ผ่านมา ในจำนวน 23 ถนน เป้าหมายเพื่อช่วยลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุบนถนน และแก้ไขจุดเสี่ยง รวมถึงการสร้างพฤติกรรมด้านความปลอดภัยกับผู้ขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวเป็นไปได้ด้วยดี มีสถิติที่บ่งชี้ถึงการสูญเสียที่ลดลง มีผู้สวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น รวมถึงเกิดถนนต้นแบบที่สามารถเป็นตัวอย่างที่ดีได้ จำนวน 10 ถนน แต่จากข้อมูลที่ผ่านมาพบว่าสถิติการเกิดอุบัติเหตุในภาพรวมยังไม่ลดลง และมีแนวโน้มว่าจะสูงขึ้น แต่อุบัติเหตุจรรยาจรไม่ได้เกิดในจุดที่เคยทำโครงการมาก่อนหน้านี้ โดยมีถอดบทเรียนความสำเร็จจากโครงการที่ผ่านมาซึ่งพบว่า ปัจจัยที่ทำให้ประสบความสำเร็จได้ดังกล่าว คือ การมีกลุ่มพลังชุมชนต้นแบบ ที่คอยเป็นกลไกผลักดันเรื่องการประชาสัมพันธ์ สร้างความเข้าใจและตระหนักในเรื่องการเคารพกฎจราจร โดยเฉพาะในถนนต้นแบบ และกลุ่มพลังชุมชน ดังนั้นจึงได้มีการดำเนินงานโครงการเพื่อขยายผลให้เกิดพลังในชุมชนถนนปลอดภัยขึ้น



ผู้รับผิดชอบโครงการ : จำเือก ภราดร เนตวงษ์ ฝ่ายรักษาความสงบ เทศบาลเมืองกาฬสินธุ์

วัตถุประสงค์โครงการ คือ 1) เพื่อให้เกิดคณะทำงานพลังชุมชนจากทุกภาคส่วนได้มีส่วนร่วมในการดำเนินกิจกรรมเพื่อสร้างระเบียบวินัยต่างๆ บนถนนต้นแบบ 2) เพื่อขับเคลื่อนการทำงานของ ศปถ.อำเภอ/อปท. รวม 18 แห่ง ที่มีส่วนร่วมในการจัดระเบียบจราจร 3) เพื่อให้สถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในถนนต้นแบบความปลอดภัยลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา และ 4) เพื่อขยายพื้นที่โครงการถนนต้นแบบที่ถูกยกระดับความปลอดภัยลงไปสู่ความร่วมมือกิจกรรม

ภาคีเครือข่ายร่วมขับเคลื่อน : ในการดำเนินโครงการพลังชุมชนถนนปลอดภัยจังหวัดกาฬสินธุ์ ได้มีการดำเนินการโดยมีคำสั่งแต่งตั้ง **นายเอียรชัย อัจฉริยะพันธ์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดกาฬสินธุ์** ที่รับผิดชอบงานอำนวยความสะดวกและป้องกันอุบัติเหตุ เป็นประธาน และได้ประสานภาคีเครือข่ายเพื่อเชื่อมพลังภาคีเครือข่าย โดยการแต่งตั้ง รองผู้บังคับการตำรวจภูธรผู้อำนวยความสะดวกแนวทางหลวง เป็นรองประธาน โดยมีภาคีที่เข้าร่วม ได้แก่ ขนส่งจังหวัดกาฬสินธุ์ ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบท นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดกาฬสินธุ์ หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดกาฬสินธุ์ ผู้จัดการบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ผู้อำนวยการโรงพยาบาลกาฬสินธุ์ ประชาสัมพันธ์จังหวัดกาฬสินธุ์ สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาเขต 1, 2, 3 สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษาเขต 24 ประกันสังคมจังหวัดกาฬสินธุ์ ประธานมูลนิธิกุ๊กชีพุกภัย เป็นคณะทำงานร่วมกัน และนายกเทศมนตรีเทศบาลเมืองกาฬสินธุ์ เป็นคณะทำงานและผู้รับผิดชอบโครงการ ที่ร่วมกันดำเนินการ โดยใช้เวลาทั้งสิ้น 1 ปี ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ.2560 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ.2561

กิจกรรมโครงการ

1. การประชุมคณะทำงานโครงการเพื่อชี้แจงโครงการ ทำความเข้าใจ และกำหนดวิธีดำเนินงานกิจกรรมของโครงการร่วมกัน
2. การประชุมคัดเลือกพื้นที่ถนนที่จะดำเนินการ โดยคณะทำงานพลังชุมชน
3. การศึกษาสภาพพื้นที่เป้าหมาย สํารวจสภาพปัญหา ตั้งเป้าหมาย ในการดำเนินการที่ชัดเจน โดยคณะทำงานพลังชุมชนร่วมกับคณะทำงานระดับจังหวัด
4. สืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุ และการประชุมสรุปผลทุกเดือน ของ คณะทำงานพลังชุมชน ร่วมกับคณะสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุทาง ถนนจังหวัดกาฬสินธุ์
5. ประชาสัมพันธ์โดยใช้สื่อที่สามารถทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง โน้มน้าวจิตใจ ให้เกิดความสนใจเข้าร่วมกิจกรรมโครงการ และเป็น ตัวอย่างในการมีวินัยจราจร บนถนนปลอดภัย
6. แต่งตั้งเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบในถนนปลอดภัย เพื่อแนะนำและ บังคับใช้กฎหมายจราจร ตามมาตรการ 10 ข้อหาหลัก โดยเน้น บังคับใช้กฎหมายตามพฤติกรรมเสี่ยง
7. ประชุมคณะทำงานระดับจังหวัดทุกเดือน เพื่อรายงานความ ก้าวหน้าและปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติงานจากคณะทำงาน ระดับอำเภอ/ท้องถิ่น และติดตามนิเทศงาน
8. ประเมินผลการดำเนินงานของคณะทำงานพลังชุมชน โดยคณะ ทำงานระดับจังหวัด

ผลลัพธ์ การเปลี่ยนแปลง ผลลัพธ์ที่สำคัญที่ปรากฏเด่นชัด คือ อุบัติเหตุในถนนต้นแบบลดน้อยลง รวมถึงสถิติของการสวมหมวกนิรภัยมีมากขึ้น นอกจากนี้เกิดเครือข่ายพลังชุมชนเพิ่มมากขึ้น จากการดำเนินโครงการใน

ระยะแรกที่เน้นการมีส่วนร่วมของ 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มนักเรียนประถม กลุ่มนักเรียนมัธยม และกลุ่มประชาชน ซึ่งในการเปลี่ยนแปลงในระยะที่ 2 คณะทำงานได้มุ่งเป้ากับการทำงานในระดับนโยบายภาพรวมของทั้งจังหวัด การสร้างการมีส่วนร่วมในภาคครอบครัว และยังคงดำเนินการต่อกับกลุ่มนักเรียน นักศึกษา ร่วมกับการแก้ปัญหาจุดเสี่ยงทางกายภาพซึ่งชุมชนได้มีการจัดการให้เกิดถนนปลอดภัย เช่นปรับปรุงให้เห็นขอบถนนและความโค้งที่ชัดเจน ในอำเภอท่าคันโท มีการปรับปรุงย้ายป้ายประชาสัมพันธ์ที่บดบังการมองเห็นทางโค้งของถนนช่วงกุดปลาข้าว-โพนนาดี และติดตั้งชุดจัดช่องจราจร ตัวล้นลูกป้ายเตือน สัญญาณไฟเตือน ในอำเภอสหัสขันธ์เป็นต้น

ข้อเสนอแนะ ในการดำเนินงานได้มีข้อเสนอแนะในการจัดการปัญหา ร่วมกัน นอกจากเรื่องการปรับปรุงจุดเสี่ยงที่มักก่อให้เกิดอุบัติเหตุแล้ว ยังได้มีการเชื่อมประสานภาคีเครือข่ายในระดับ สปอ.อำเภอ สปอ.จังหวัด ให้เข้ามาร่วมดำเนินงานกับ สปอ.ท้องถิ่น เพื่อทำกิจกรรมในระดับพื้นที่ เช่น 1) การรณรงค์เรื่องการสวมหมวกนิรภัยทั้งจังหวัด 2) การสร้างแกนนำอาสาสมัครจราจรในโรงเรียนให้เพิ่มขึ้น 3) เก็บข้อมูลร่วมกับวิเคราะห์ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ 4) การลงสำรวจพื้นที่โดยรอบของจุดเสี่ยง เพื่อรับทราบข้อมูลหรือสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงติดตามผลการปรับเปลี่ยนหรือปรับปรุงถนนที่ได้ดำเนินการในโครงการนี้ เพื่อนำไปสู่การสร้างแนวทางต้นแบบที่เหมาะสมต่อไป

3. โครงการผู้ก่อการดีสร้างภาคีเครือข่ายป้องกันภัยอุบัติเหตุทางถนน ตำบลหนองไผ่ อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี

จังหวัดอุดรธานี พบว่า ตั้งแต่ ปี 2556-2559 (ถึง 30 กันยายน 2559: ข้อมูล สนง.สสจ.อุดรธานี) มีจำนวน 20,628, 21,693, 16,323 และ 16,327 ครั้ง ตามลำดับ ในขณะที่อัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนนจากปี 2556-2559

มีอัตราการตาย 19.14, 19.81, 15.71 และ 25.18 ต่อแสนประชากร ตามลำดับ และเมื่อพิจารณาจำแนกรายอำเภอ พบว่า อัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงสุด คืออำเภอหนองหาน 41.94 ต่อแสนประชากร โดยพบว่า ถนนสายหลักที่เชื่อมระหว่างจังหวัดเป็นถนนที่พบอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด ได้แก่ ถนนสายอุดร-สกลนคร รองลงมา คือ อุดร-ขอนแก่น ถนนอุดร-หนองคาย และ อุดร-หนองบัวลำภู และยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุดได้แก่ รถจักรยานยนต์ รองลงมาคือ รถปิคอัพ และคนเดินเท้า เช่นเดียวกับพื้นที่อื่นๆที่มักจะมีพบพฤติกรรมที่ไม่สวมหมวกนิรภัย การขับรถเร็ว เมาแล้วขับ เทศบาลตำบลหนองไผ่ จึงได้จัดทำโครงการ “ผู้ก่อการดีสร้างภาคีเครือข่ายป้องกันภัยอุบัติเหตุทางถนน ตำบลหนองไผ่ อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี” ขึ้นเพื่อให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน

ผู้รับผิดชอบโครงการ: พันจ่าเอกเสรี สุขศาลาและนายกิตติพันธ์ พูลพงษ์

วัตถุประสงค์โครงการ 1) เพื่อสร้างแกนนำในการดำเนินงานด้านการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน 2) เพื่อให้เกิดมาตรการชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน 3) เพื่อพัฒนาศักยภาพแกนนำ 4) เพื่อให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

ภาคีเครือข่ายร่วมขับเคลื่อน : แกนนำหลักในการขับเคลื่อนได้แก่ ฝ่ายป้องกันและรักษาความสงบของเทศบาลตำบลหนองไผ่ (พันจ่าเอกเสรี สุขศาลา และคุณปภักร จันทะโพธิ์) นักวิชาการสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อมชำนาญการ รพ.สต.บ้านหนองบัว (คุณกิตติพันธ์ พูลพันธ์) ซึ่งเป็นตัวแทนจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคสาธารณสุข ทำให้เกิดความเข้มแข็งในการทำงาน โดยฝั่งสาธารณสุขเป็นผู้ให้ข้อมูลด้านสุขภาพ สถิติการเจ็บป่วยจากอุบัติเหตุ ผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุ พร้อมทั้งประสานความร่วมมือกับ อสม. ผู้ใหญ่บ้าน กำนันในชุมชน ส่วนทางองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นเจ้าของพื้นที่และมีงบประมาณสนับสนุนบางส่วน และมีการเชื่อมโยงเครือข่ายภาคีที่สำคัญ ได้แก่ ตำรวจ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจังหวัดอุดรธานี กู้ชีพกู้ภัย แขวงการทาง ขนส่งจังหวัดอุดรธานี อสม. มาร่วมกันเป็นคณะทำงาน วิทยากร พร้อมทั้งร่วมขับเคลื่อนการทำงาน

กิจกรรม

1. เตรียมแกนนำ โดยการรับสมัครคัดเลือก 12 หมู่บ้านๆ ละ 10 คน เพื่อเป็นผู้ดูแลเขต
2. จัดเวทีชี้แจงทำความเข้าใจและกำหนดบทบาทหน้าที่ของแกนนำ จำนวน 122 คน และพัฒนาศักยภาพแกนนำ โดยการจัดการอบรมเชิงปฏิบัติการให้กับแกนนำ ให้ความรู้เกี่ยวกับการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนรวมถึงแนวทางวิธีการทำประชาคม เพื่อเป็นการเตรียมพร้อมสำหรับการดำเนินการจัด

เวทีประชาคมหมู่บ้าน กำหนดมาตรการ และการจัดการจุดเสี่ยงทางถนนในชุมชน การค้นหาจุดเสี่ยงอันตราย

3. จัดเวทีประชาคม กำหนดมาตรการชุมชน มีการกำหนดบทลงโทษ และอัตราการปรับเงินอย่างชัดเจน พร้อมทั้งกำหนดให้นำเงินที่ได้จากการปรับเข้ากองทุนเพื่อความปลอดภัยทางถนนของหมู่บ้าน เพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนต่อไป
4. ถอดบทเรียนการทำงานและแลกเปลี่ยนเรียนรู้ เพื่อเป็นการทบทวนการทำงานที่ผ่านมา ผ่านทางการนำเสนอของแกนนำแต่ละชุมชน ซึ่งนอกจากจะได้เป็นการนำเสนอผลการทำงาน ปัญหา อุปสรรคแล้ว ยังได้เกิดการเรียนรู้การทำงานของหมู่บ้านอื่น เพื่อนำไปปรับใช้ในพื้นที่ของตัวเอง พร้อมทั้งยังได้ร่วมกันแก้ไขปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นร่วมกันอีกด้วย

ผลลัพธ์ การเปลี่ยนแปลง

1. ตำบลดอนงไผ่มีแกนนำในการลดอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 122 คน
2. เกิดเครือข่ายด้านการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับตำบลจากหลากหลายหน่วยงาน
3. เกิดมาตรการชุมชน มาตรการองค์กร ในการสร้างความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นในตำบลอย่างเป็นรูปธรรม
4. สถิติการเกิดอุบัติเหตุในชุมชนลดลงจากปีที่ผ่านมา (ก่อนการมีโครงการฯ) ถึง 50%
5. อัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในเด็กนักเรียน
6. เกิดเป็นโรงเรียนต้นแบบและศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบในการสวมหมวกนิรภัย
7. ประชาชนเกิดการตื่นตัวในการปรับปรุงยานพาหนะที่มีความเสี่ยง

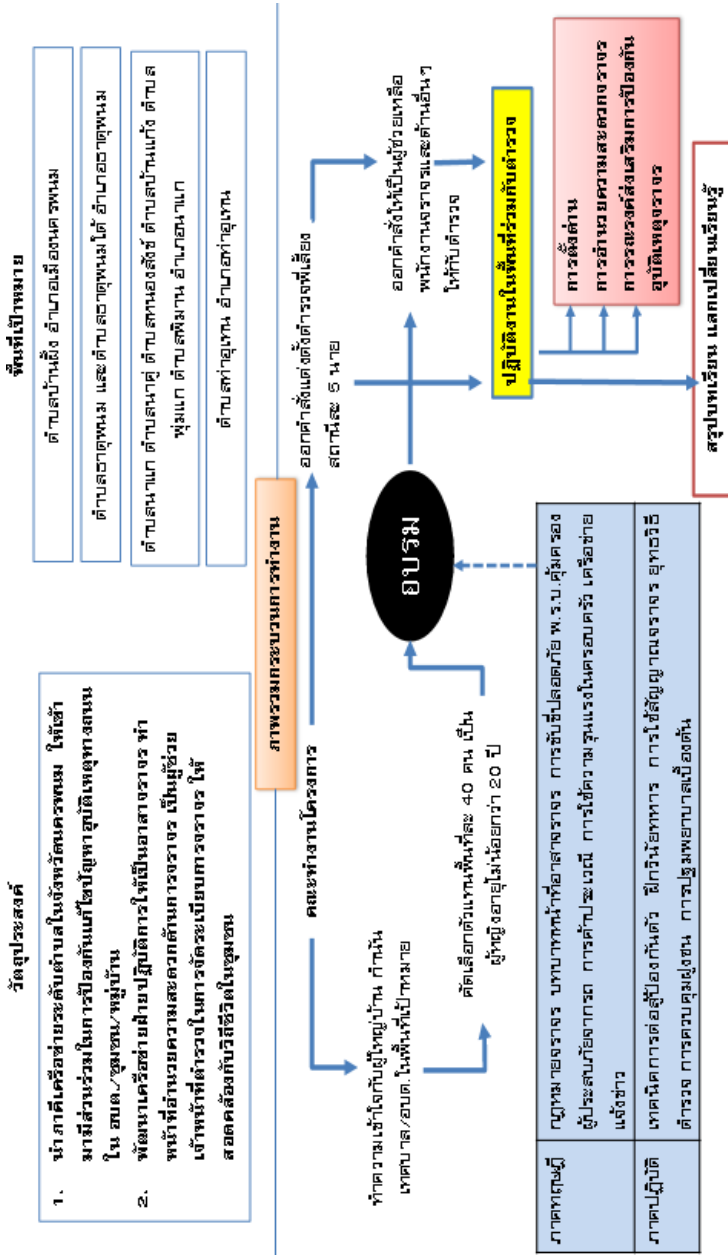
8. เทศบาลตำบลหนองไผ่ได้รับการประกาศให้เป็นหน่วยงานที่มีผลงานดีเด่นด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจากจังหวัดอุดรธานี ประจำปี 2560
9. เทศบาลตำบลหนองไผ่ได้รับการรับรองทีมป้องกันอุบัติเหตุทางถนน (DHS-RTI) ระดับตำบลหรือหน่วยงาน (RTI team) ประจำปี 2560 จากกระทรวงสาธารณสุข
10. เกิดนวัตกรรมป้องกันรถชนท้ายรถการเกษตรและรถพวงด้วยการติดหลอดไฟ LED และแผ่น CD ที่เหลือใช้มาประดิษฐ์ทำให้ส่องสว่างมองเห็นท้ายและด้านข้างรถ ก่อให้เกิดการความปลอดภัย

ข้อเสนอแนะสู่แนวทางการขยายผล

1. คณะทำงาน ศปถ.อำเภอ ควรนำเสนอผลงานในเวทีจังหวัด เพื่อนำรูปแบบไปขยายผลให้กับอำเภออื่นๆ
2. ควรมีการขยายโรงเรียนต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนน ไปยังโรงเรียนอื่นๆ ที่อยู่นอกเหนือจากตำบลหนองไผ่เพิ่มเติม อาทิ โรงเรียนหนองหานวิฑูรย์
3. โครงสร้างคณะทำงานระดับตำบล และชุมชน ควรมีการถอดบทเรียนกลไกขับเคลื่อนและค้นหาทีมหนุนเสริมจากระดับอำเภอ จังหวัดเข้ามาสนับสนุนให้เกิดความต่อเนื่อง
4. ในการตั้งด้านชุมชนได้มีการดำเนินงานอย่างเข้มข้นในช่วงเทศกาล และเน้นการตั้งด้านในหมู่บ้านเพื่อป้องกันก่อนจะออกไปถนนสายหลัก ซึ่งเป็นรูปแบบการป้องกันที่ดี เพราะมีการศึกษาเส้นทาง และพฤติกรรมของชุมชน ควรมีการขยายผลไปยังชุมชนตำบลอื่น

4. โครงการเสริมสร้างเครือข่ายอาสาจราจรในการป้องกันอุบัติเหตุ จราจร 4 ตำบลต้นแบบ จังหวัดนครพนม

สถิติข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจราจรในเขตพื้นที่จังหวัดนครพนม ปี 2559 ทั้ง 12 อำเภอ มีผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 1,652 ราย และเสียชีวิตถึง 100 ราย ถนนที่เกิดเหตุส่วนใหญ่เกิดเหตุบนถนนใน อบต./หมู่บ้าน/ชุมชน ซึ่งเป็นถนนสายรองกว่าร้อยละ 60 (ข้อมูลจากสำนักงานสถิติแห่งชาติ) ผู้ประสบเหตุส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผู้ใช้แรงงานและเยาวชน รถที่เกิดเหตุส่วนใหญ่ยังเป็นรถจักรยานยนต์ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจร ขาดความรู้ในเรื่องกฎจราจรอย่างแท้จริง รวมถึงการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ไม่รู้หลักการขับขี่อย่างปลอดภัย ตีมีสราขณะขับรถ และผู้ขับขี่ผู้โดยสารไม่สวมหมวกนิรภัย อำเภอที่เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนมากที่สุด 4 อำเภอ ประกอบด้วย อำเภอเมือง อำเภอธาตุพนม อำเภอนาแก และอำเภอท่าอุเทน



ผู้รับผิดชอบโครงการ: พล.ต.ต.สุวิชาญ ญาณกิตติกุล ผู้บังคับการตำรวจภูธร จังหวัดนครพนม และพันตำรวจตรีรัชกฤษ พัทธสุข สารวัตรสืบสวน สถานีตำรวจภูธรท่าอุเทน

วัตถุประสงค์โครงการ: 1) นำภาคีเครือข่ายระดับตำบลในจังหวัดนครพนม ให้เข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุทางถนน ใน อบต./ชุมชน/หมู่บ้าน 2) พัฒนาเครือข่ายฝ่ายปฏิบัติการให้เป็นอาสาจราจร ทำหน้าที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร เป็นผู้ช่วยเจ้าหน้าที่ตำรวจในการจัดระเบียบการจราจร ให้สอดคล้องกับวิถีชีวิตในชุมชน

ภาคีเครือข่ายร่วมขับเคลื่อน : สำนักสาธารณสุขจังหวัดนครพนม
แขวงทางหลวงนครพนม องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น รวมถึงสถานีตำรวจภูธร ทั้ง 4 อำเภอ

กิจกรรม

1. การฝึกอบรมอาสาจราจรเพื่อทำหน้าที่จัดการจราจร โดยคัดเลือกกลุ่มแม่บ้านใน 4 อำเภอ จำนวนรวมทั้งสิ้น 160 คน เป็นสุภาพสตรีอายุไม่ต่ำกว่า 20 ปีบริบูรณ์ เข้าร่วมเป็นอาสาสมัคร ซึ่งอาสาสมัครจะเข้าร่วมอบรมอาสาจราจรชุมชน 3 วัน โดยมีการให้ความรู้ทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ ได้แก่

ภาคทฤษฎี	กฎหมายจราจร บทบาทหน้าที่อาสาจราจร การขับขี่ปลอดภัย พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ การค้าประเวณี การใช้ความรุนแรงในครอบครัว เครือข่ายแจ้งข่าว
ภาคปฏิบัติ	เทคนิคการต่อสู้ป้องกันตัว ฝึกวินัยทหาร การใช้สัญญาณจราจร ยุทธวิธีตำรวจ การควบคุมฝูงชน การปฐมพยาบาลเบื้องต้น

2. การปฏิบัติการกิจ โดยอาสาจราจรร่วมวางแผนการจัดระเบียบการจราจรและการบังคับใช้กฎหมายแบบบูรณาการกับผู้ขับขี่รถ

ในชุมชนและร่วมสร้างมาตรการชุมชน พร้อมลงพื้นที่อำนวยความสะดวกด้านการจราจร การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ และการเป็นผู้ช่วยเหลือเจ้าพนักงานต่างๆ

3. การรณรงค์ส่งเสริมการป้องกันอุบัติเหตุจราจร โดยอาสาจราจร ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้สร้างความตระหนักให้กับประชาชนในจังหวัดผ่านทางการรณรงค์ในเทศกาลต่างๆ อาทิ การเดินรณรงค์โครงการขับรถมีน้ำใจ รักษาวินัยจราจร เทศกาลปีใหม่ ปลอ่ยแถวรณรงค์อุบัติเหตุจราจร การส่งประชาชนพี่น้องกลับที่ทำงานหลังเทศกาลสงกรานต์

ผลลัพธ์ การเปลี่ยนแปลง

1. จังหวัดนครพนมมีอาสาจราจรที่เป็นผู้หญิงจำนวน 160 คน จาก 4 อำเภอ ที่ผ่านการอบรมทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ ให้สามารถช่วยงานเจ้าพนักงานได้
2. เกิดเครือข่ายการทำงานด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัย ระหว่างตำรวจกับอาสาจราจรที่เป็นผู้หญิง รวมถึงมีการทำงานร่วมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
3. เกิดด้านชุมชนที่มีการทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐและอาสาจราจร ที่มีประสิทธิภาพทั้งการป้องปรามด้านอุบัติเหตุจราจร ความรุนแรง ยาเสพติด และสุรา
4. สถิติอุบัติเหตุในพื้นที่ต้นแบบในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ปี 2561 ลดลงจากเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ 2560
5. สถิติผู้สวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัยเพิ่มขึ้น
6. สถิติการขับรถย้อนศรลดลงและการเกิดอุบัติเหตุลดลง เสียชีวิตลดลงร้อยละ 60

7. คนในชุมชนเริ่มให้ความสำคัญตระหนักด้านความปลอดภัยทางถนน โดยได้รับความรู้จากอาสาจราจร ทั้งในครัวเรือน ชุมชน สถานศึกษา (โรงเรียน และศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก)

ข้อเสนอแนะสู่แนวทางการขยายผล

1. หากได้รับการสนับสนุนจากผู้บริหารฯ สูงสุดของหน่วยงาน ไม่ว่าจะเป็นผู้ว่าราชการจังหวัด ผู้บังคับการ ผู้กำกับ นายอำเภอ นายกเทศมนตรี นายกองค์การบริหารส่วนตำบล จะเกิดการขับเคลื่อนงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประสิทธิภาพ
2. การเชื่อมการทำงานกับชุมชน และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยมีตำรวจชุมชนเป็นผู้เชื่อม ทำให้สามารถเชื่อมประสานหาอาสาสมัครที่มีใจมาร่วมกันทำงาน และสามารถประสานความร่วมมือกับหน่วยงาน แกนนำชุมชนได้ เช่น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสามารถสนับสนุนยานพาหนะในการทำงาน ผู้ใหญ่บ้านช่วยประสานงาน เป็นต้น
3. ควรมีโครงสร้างการทำงานที่ชัดเจน มีการแต่งตั้งคณะทำงาน และเมื่ออบรมให้ความรู้ มีการกำหนดบทบาทที่เล็งประจำอำเภอ ทำให้เกิดความชัดเจนในการทำงาน
4. การคัดเลือกอาสาสมัครที่มาเข้าอบรม จากผู้หญิงที่มีใจที่อยากจะมาทำงาน ทำให้ได้อาสาสมัครที่ทำงานด้วยใจรักมีความเสียสละ และตั้งใจ ในการดูแลครอบครัวให้ปลอดภัยทางถนน
5. ควรขยายผลให้เกิดความต่อเนื่องยั่งยืน จากการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ และฝึกอบรมให้กระจายไปในหลายอำเภอที่ให้ความสนใจ เพื่อจะเป็นกำลังสำคัญในการดูแลความปลอดภัยทางถนนในชุมชน
6. ควรมีการจัดตั้งกองทุนในการสนับสนุนการดำเนินงานกับอาสาจราจรหญิง เช่น อำเภอเมืองได้มีการจัดตั้งกองทุนเพื่อที่จะเป็น

ค่าตอบแทนให้กับอาสาจราจรที่มาปฏิบัติหน้าที่ในงาน/กิจกรรม
ของอำเภอ

5. ชุมชนบ้านคลองขุด ตำบลปากนคร จังหวัดนครศรีธรรมราช

ชุมชนบ้านคลองขุดตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลปากนคร ใกล้ฝั่งและใกล้ทะเล
จึงเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวนิยม มีถนนประมาณ 20 กม. ประชาชน
ในพื้นที่นิยมใช้รถจักรยานยนต์และจักรยานยนต์พ่วงข้างในการสัญจรเข้าเมือง
ซึ่งมีระยะทางจากหมู่บ้าน 10 กม. ถึงอำเภอเมือง ชาวบ้านส่วนใหญ่ประกอบ
อาชีพประมง

แนวคิดในการดำเนินงาน ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6 แนะนำตนเองว่าเป็นจิต
อาสา ก่อนเจอคณะทำงาน สปถ. จังหวัด ประกอบด้วยเจ้าหน้าที่จาก ปก.ชนสง
และแขวงฯ ซึ่งได้ลงพื้นที่คลองขุด เป็นพื้นที่เสี่ยงเมื่อเกิดเหตุจะมีผู้เสียชีวิต
ในพื้นที่จำนวนมาก โดยเฉพาะถนนบริเวณปากนครตัดนาง ด้วยความสนใจ
เฉพาะตัวเพราะนอกจากตนเองจะเป็นผู้ใหญ่บ้านแล้วยังเป็นแกนนำจิตอาสา จึง
เกิดความสนใจและร่วมลงพื้นที่เพื่อแก้ไขจุดเสี่ยงกับคณะทำงาน สปถ. จังหวัด
นครศรีธรรมราช และเมื่อหน่วยงานภาครัฐชวนดำเนินการมาตรการองค์กร
หมวกนิรภัย 100% จึงเข้าร่วมโครงการ

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม
เริ่มจากค้นหาแกนนำและจัดตั้งเป็นคณะทำงานเพื่อขับเคลื่อนโครงการสวม
หมวกนิรภัย 100% โดยแบ่งคณะทำงานออกเป็นสองกลุ่ม ได้แก่ ทีมขับเคลื่อน
ประกอบด้วย แกนนำพี่เลี้ยง สอจร. โดย 1) แกนนำพี่เลี้ยง สอจร. ใช้ความรู้และ
หลักการ 5 ส. 5 ช. ในการกระตุ้นและสร้างทีมพื้นที่ 2) มองหาแกนนำระดับพื้นที่
เน้นไปที่ผู้นำชุมชน และแกนนำจิตอาสา อสม. 3) พัฒนาโจทย์ร่วมกันกับแกน
นำในพื้นที่ กำกับติดตามในฐานะพี่เลี้ยงให้คำแนะนำปรึกษาระหว่างการดำเนิน
งาน 4) สร้างพื้นที่ Show & Share เพื่อให้มีการแลกเปลี่ยนผลการดำเนินงาน
คืนข้อมูลและสรุปบทเรียนผลการดำเนินงานในพื้นที่ ประกอบด้วย ผู้ใหญ่บ้าน

ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน แกนนำจิตอาสา และ อสม. ดำเนินการดังต่อไปนี้

1. ชักชวน+สร้างทีมแกนนำ และร่วมกันเก็บข้อมูลสถานการณ์
2. เชื่อมภาคีระดับหน่วยงานจังหวัด (ขนส่ง ตร. ปภ.) เพื่อช่วยเป็นที่เลี้ยวให้คำปรึกษาและสนับสนุนองค์ความรู้และงบประมาณเท่าที่จำเป็น
3. อสม.สำรวจสถานการณ์ข้อมูลความต้องการ(เก็บเอง ทำเอง)
4. เวทีมีวาระเรื่องหมวกนิรภัยพูดคุยเป็นประจำทุกวันที่ 10 ของเดือน ภายใต้แนวคิด “อย่าฝากหัวไว้กับหมอ”
5. แกนนำผู้ใหญ่บ้าน จัดทำ MOU ตกลงกับชาวบ้านทุกคนต้องใส่หมวก + ออกกฎหมายหมู่บ้าน + คุมกฎ หากถูกจับจะถูกปรับเพิ่มอัตราสูงสุด 500 บาท
6. ขนส่งจังหวัดจัดทำแบบสอบถามก่อนมอบหมวกนิรภัย 1,000 ใบให้กับชุมชน โดยบนหมวกจะมีเลขหมายกำกับ ทำให้ทราบว่าผู้ที่เกิดเหตุเป็นคนของหมู่บ้านชุมชน
7. เปิดหมู่บ้านนำร่องหมวกนิรภัย 100% และให้คณะทำงานสำรวจข้อมูลก่อนและหลังดำเนินงาน
8. จัดทำป้ายพื้นที่สวมหมวกนิรภัย 100% เพื่อให้ประชาชนทราบว่าเป็นการกวดขันและบังคับใช้จริง
9. ตั้งด่านเฝ้าระวังจับปรับเป็นประจำที่ตลาดนัดทุกวันศุกร์ และมีมาตรการสุ่มตรวจเพื่อติดตามประเมินผลเดือนละสองครั้ง หากพบว่าสวมจะมีรางวัลมอบให้ แต่หากสุ่มตรวจพบไม่สวมเกินสามครั้งจะยึดหมวกคืนและให้ซื้อกลับในราคาหมวกที่ตั้งไว้สูงถึง 500 บาท
10. สร้างมาตรการกดดันทางสังคม (Social Sanction) งานศพใครที่เสียชีวิตเพราะสวมหมวกนิรภัย ผู้ใหญ่บ้านจะไม่ไปร่วมงานศพ

ปัจจุบันหลังประสบความสำเร็จในการเป็นหมู่บ้านต้นแบบสวมหมวกนิรภัย 100% ได้ขยายมาตรการไปจัดการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่จนจุดเสี่ยงได้รับการแก้ไข ไม่เกิดเหตุอีก และจัดตั้งด้านชุมชนช่วงเทศกาล สร้างเลนจักรยาน และณรงค์ให้เกิดการแก้ไขภาพลักษณ์ให้มีความปลอดภัยต่อนักท่องเที่ยว

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ ตั้งแต่เริ่มดำเนินงานโครงการ ปี พ.ศ. 2554 เป็นต้นมา หมู่บ้านประสบความสำเร็จในการเป็นหมู่บ้านต้นแบบสวมหมวกนิรภัย 100% แต่ก็ยังพบว่ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ้างแต่เป็นเหตุให้มีผู้บาดเจ็บเล็กน้อยไม่มีผู้เสียชีวิต และจากบทเรียนการดำเนินงานของคณะทำงาน ทำให้ทีม สปถ.จังหวัด ชักชวนให้ขยายผลณรงค์กระตุ้นให้ชุมชนสวมหมวกนิรภัยไปยังพื้นที่ข้างเคียง เช่น อำเภอพิบูลฯ ฯลฯ

ปัจจัยความสำเร็จ บทเรียน / ข้อค้นพบ จากการดำเนินโครงการ ต้องทำให้เกิดการยอมรับการสร้างผู้นำที่ดีโดยเฉพาะผู้นำในท้องถิ่น จะช่วยจูงใจให้ประชาชนร่วมมือด้วยความเต็มใจเพื่อบรรลุเป้าหมายร่วมกัน (คิดเอง ทำเอง)และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องให้การสนับสนุนข้อมูล องค์กรความรู้ และสำคัญที่สุดคือ ต้องสร้างเป้าหมายร่วม/มีความเชื่อร่วมกันภายใต้การนำของผู้บริหารทุกระดับ โดยเฉพาะแกนนำชุมชนที่มีความจริงใจจนสามารถปิดช่องว่างการบังคับใช้กฎหมาย ไม่มีการร้องขอเป็นการส่วนตัว

เอกสารอ้างอิง

1. ทีมงานสังเคราะห์บทเรียน. 2560. องค์ความรู้การพัฒนากลไกการดำเนินงานการจัดการความปลอดภัยทางถนน ด้วย 5 ส. 5 ข. สสส.กรุงเทพฯ.

รายชื่อ 64 โครงการที่รับทุน สอจร. เพื่อขับเคลื่อนงานโครงการนวัตกรรมและพัฒนา

ที่	ชื่อโครงการ
1	โครงการเชียงใหม่ดื่มไม่ขับ กลับบ้านปลอดภัย
2	โครงการ ชุมชนนำร่องเพื่อความปลอดภัยทางถนน อำเภอพิชัย จังหวัดอุตรดิตถ์
3	โครงการเสริมสร้างความเข้มแข็งภาคีเครือข่ายเฝ้าระวังและพัฒนาคุณภาพและมาตรฐานความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะเพื่อลดอัตราการเกิดเหตุจลาจลในจังหวัดพะเยา
4	โครงการ "ภาคีเครือข่ายร่วมใจเสริมสร้างระบบรถรับส่งนักเรียนปลอดภัย ปลอดภัยอุบัติเหตุ" จังหวัดเชียงราย
5	โครงการ วิทย์ชุมชนร่วมใจลดอุบัติเหตุทางท้องถนนจังหวัดลำพูน
6	โครงการเสริมสร้างความเข้มแข็งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอจังหวัดตาก
7	โครงการ ภาคผู้ใช้แรงงานร่วมใจลดอุบัติเหตุบนท้องถนน
8	โครงการป้องกันและแก้ไขปัญหาหน้ายางพาราตกหล่นบนพื้นผิวถนนอย่างยั่งยืนเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดน่าน
9	โครงการนำร่องชุมชนถนนปลอดภัย ประชาชนร่วมใจปฏิรูปกลไกการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน จังหวัดพิจิตร

ที่	ชื่อโครงการ
10	พัฒนาเครือข่ายความปลอดภัยบนท้องถนนในการเข้าเหมารถโดยสารที่ปลอดภัยจังหวัดเชียงราย
11	ยกระดับการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดอุดรธานี
12	โครงการ ร่วมคิด ร่วมทำ ร่วมสานความปลอดภัยทางถนนอำเภอแม่สาย
13	โครงการจัดระบบการเช่ารถของผู้ประกอบการรถเช่าและนักท่องเที่ยวที่เช่ารถในอำเภอปาย
14	โครงการเสริมสร้างเครือข่ายอาสาสมัครตำรวจนักเรียนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดบึงกาฬ
15	โครงการ “การพัฒนาศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอต้นแบบจังหวัดสกลนคร ปี 2560”
16	โครงการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนตำบลบ้านเป็ดอำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น
17	โครงการการพัฒนารูปแบบการบริหารจัดการเชิงระบบและนวัตกรรมเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนภายในพื้นที่มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และชุมชนในตำบลเชียงเครือ จ.สกลนคร
18	โครงการจัดตรวจชุมชนเพื่อความปลอดภัยบนถนนสายรองในเขต อบต.หมื่นบ้าน ชุมชน ตำรวจภูธรจังหวัดบึงกาฬ
19	โครงการเสริมสร้างเครือข่ายอาสาจราจรในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร 4 ตำบลต้นแบบ จังหวัดนครพนม
20	โครงการผู้ก่อการดีสร้างภาคีเครือข่ายป้องกันภัยอุบัติเหตุทางถนนตำบลหนองไผ่ อำเภอหนองหานจังหวัดอุดรธานี

ที่	ชื่อโครงการ
21	โครงการขับเคลื่อนศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ ทองถิ่นจังหวัดมุกดาหาร
22	โครงการพลังชุมชนถนนปลอดภัยจังหวัดกาฬสินธุ์
23	โครงการป้องกันและแก้ไขปัญหาเชิงประเด็นอุบัติเหตุทางถนนที่เกิด จากการชนท้ายรถที่จอดไหล่ทางและหรือวิ่งบนผิวการจราจรในเขต จังหวัดอุดรธานี
24	โครงการเสริมสร้างความเข้มแข็ง ศปถ.อำเภอและศปถ.อปท.ใน การขับเคลื่อนการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจังหวัด ขอนแก่น
25	โครงการเยาวชนไทยขับขี่ปลอดภัยใส่ใจวินัยจราจร จังหวัดหนองคาย
26	โครงการศึกษาเพื่อประเมินประสิทธิภาพการนำเทคโนโลยีกล้องเพื่อ บังคับใช้กฎหมายจราจรบนถนนมิตรภาพเขตเมืองขอนแก่น
27	โครงการป้องกันการกระทำผิดซ้ำผู้ที่มาแล้วขับและขับรถประมาท จังหวัดสุรินทร์
28	โครงการสุรินทร์สร้างมาตรฐาน “จุดตรวจเข้มแข็ง” สภ.เมืองสุรินทร์
29	โครงการเสริมสร้างศักยภาพการเรียนรู้และความเข้มแข็งของกลไก ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัดและระดับ อำเภอ จังหวัดสุรินทร์
30	โครงการขับเคลื่อนงานป้องกันและลดอุบัติเหตุ 365 วัน อำเภอสังขะ จังหวัดสุรินทร์
31	โครงการสร้างและพัฒนากลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความ ปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัดบุรีรัมย์อำเภอ และตำบลปี 2560

ที่	ชื่อโครงการ
32	โครงการเราทำได้ คุณทำได้ พัฒนาเครือข่าย ป้องกันและลดอุบัติเหตุ จังหวัดศรีสะเกษ
33	โครงการ “การบังคับใช้กฎหมายควบคุมความเร็วของรถที่วิ่งบน ถนนมิตรภาพในเขตเทศบาลตำบลบัวขาว อำเภอสีคิ้ว จังหวัด นครราชสีมาเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน”
34	โครงการต้นแบบระบบดิจิทัลอัจฉริยะสู่เรดาร์แจ้งเตือนจำกัด ความเร็ว“Speed Limit Radar” (SLR) เส้นทางหลวงแผ่นดิน เขต มหาวิทยาลัยมหาสารคาม
35	โครงการลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนด้วย มาตรการสวมหมวกนิรภัยโดยศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอเมืองยโสธร ปี 2560
36	โครงการ“เครือข่ายโรงเรียนวิวัฒโนโยธินร่วมใจนักเรียนขับขี่ ปลอดภัยสวมหมวกนิรภัย 100%”
37	โครงการงานสานพลังเครือข่ายป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจังหวัด อุบลราชธานีสู่การป้องกันและลดผลกระทบจากอุบัติเหตุทางถนน สู่ความยั่งยืน
38	โครงการหน้าโรงเรียน หน้าตลาด ติดถนน คนปลอดภัยอำเภอเมือง นครราชสีมา
39	โครงการปลูกพลังสร้างเครือข่ายแก้ไขจุดเสี่ยงและป้องกันอุบัติเหตุ จราจรจังหวัดประจวบคีรีขันธ์
40	โครงการพัฒนากลไกศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ ในจังหวัดปทุมธานี (เมือง,สามโคก,คลองหลวง,ลำลูกกา) นำไปสู่ ถนนปลอดภัยปี 2560

ที่	ชื่อโครงการ
41	โครงการพัฒนากลไกศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนอำเภอหนองเสือนำไปสู่ถนนปลอดภัยปี 2560 (จังหวัดปทุมธานี)
42	โครงการศูนย์ถนนท้องถิ่นเข้มแข็ง ชุมชนปลอดภัย อ.ท่าหลวงจังหวัดลพบุรี
43	โครงการ “การมีส่วนร่วมของเครือข่ายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดราชบุรี”
44	โครงการการจัดกิจกรรมการเรียนรู้รูปแบบ Active Learning เพื่อสร้างเยาวชนรุ่นใหม่เคารพกฎหมายมีวินัยจราจร จังหวัดสิงห์บุรี
45	โครงการชุมชนร่วมใจ สร้างความปลอดภัยทางถนน จังหวัดสิงห์บุรี
46	โครงการเยาวชนพักทันพัฒนาความปลอดภัยบนท้องถนนจังหวัดสิงห์บุรี
47	โครงการกบอินทร์ร่วมใจสร้างตำบลปลอดภัยทางถนนจังหวัดปราจีนบุรี
48	โครงการเด็กอนุบาลหัวแข็ง จังหวัดฉะเชิงเทรา
49	โครงการพัฒนาเครือข่ายการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและสูญเสียชีวิตระดับท้องถิ่น(เทศบาล) จังหวัดสมุทรปราการ
50	โครงการพัฒนาศักยภาพแกนนำการขับเคลื่อนด้านชุมชนสู่มาตรการชุมชนเพื่อความปลอดภัยทางถนน จังหวัดปราจีนบุรี
51	โครงการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยรถตู้โดยสารสาธารณะ จังหวัดจันทบุรี

ที่	ชื่อโครงการ
52	โครงการวัฒนธรรมความปลอดภัยสร้างวินัยจราจรตำบลหนองรีด้วย NONGREE MODEL จังหวัดชลบุรี
53	โครงการสานพลังประชารัฐร่วมใจป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุจากจุดเสี่ยง จังหวัดตราด
54	โครงการยกระดับการพัฒนาเครือข่ายการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน อำเภอศปถ.อำเภอ แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงในระดับอำเภอของจังหวัดระยอง
55	โครงการเยาวชนพัฒนานานครร่วมใจ ขับขี่ปลอดภัย ไร้อุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสระแก้ว
56	การประเมินประสิทธิผลโครงการสวมหมวกนิรภัยของ จังหวัด นครศรีธรรมราช
57	โครงการกาฬิชาต้นแบบการใช้รถใช้ถนนในสถานศึกษาจังหวัด นราธิวาส
58	โครงการบริหารจัดการการใช้เทคโนโลยีในการบังคับใช้กฎหมาย ด้วยสารสนเทศในการป้องกันปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดภูเก็ต
59	โครงการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับอำเภอ จังหวัด สงขลาตรัง พัทลุง
60	โครงการการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน อำเภอ ท่าศาลาจังหวัดนครศรีธรรมราช
61	โครงการพัฒนาศักยภาพแกนนำอาสาเยาวชนคนต้นแบบความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสตูล

ที่	ชื่อโครงการ
62	โครงการพัฒนากลไกการสร้างชุมชนวัฒนธรรมความปลอดภัยการ ใช้รถจักรยานยนต์พื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้(จังหวัดปัตตานียะลา นราธิวาส และสตูล)
63	โครงการ ันดามันปลอดภัย ภาคีร่วมใจ ลดอุบัติเหตุทางถนน (กระบี่,ระนอง,พังงา และภูเก็ต)
64	โครงการ ขยายอำเภอนำร่อง การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ภาคใต้ ตอนบน

