Report No : 313-2016-7

Good Practice Model for Traffic Injury Prevention

เล่มที่ 2

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด (สอจร.)

Good Practice Model for Traffic Injury Prevention

เล่มที่ 2

Report No : 313-2016-7

คณะที่ปรึกษา	นพ.วีระพันธ์	สุพรรณไชยมาตย์	ประธานคณะกรรมการกำกับทิศทาง แผนงาน สอจร.
	นพ.วิทยา	ชาติบัญชาชัย	ประธานสอจร.
	นพ.วิวัฒน์	ศีตมโนชญ์	รองประธาน สอจร.
	ดร.ดนัย	เรืองสอน	รองประธาน สอจร.
	นพ.ธนะพงศ์	จินวงษ์	ผู้จัดการ ศวปถ.
	รศ.นงลักษณ์	สุพรรณไชยมาตย์	ผู้ทรงคุณวุฒิ
คณะทำงาน	น.ส.ศิริกุล	กุลเลียบ	เลขานุการ สอจร.
	นางนิตยาภรณ์	สีหาบัว	ผู้ช่วยเลขานุการ สอจร.
	นางเปรมปรีดิ์	ชวนะนรเศรษฐ์	หัวหน้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง
	พ.ต.อ.อานนท์	นามประเสริฐ	หัวหน้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน
	นางอรชร	อัฐทวีลาภ	หัวหน้าภาคใต้
	นายชิษณุวัฒน์	มณีศรีขำ	หัวหน้าภาคกลาง
	นางพิมพ์จันทร์	โพธิ์สาวัง	หัวหน้าภาคเหนือตอนบน
	ดร.ดนุลดา	จามจุรี	หัวหน้าภาคตะวันออก
	น.ส.วรรณี	มีขวด	รองหัวหน้าภาคใต้
	นางนงนุช	ตันติธรรม	รองหัวหน้าภาคตะวันออก
	พ.ต.อ.อำนาจ	ถนอมทรัพย์	รองหัวหน้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน
	นางบุษบา	ชัยศรีสวัสดิ์สุข	รองหัวหน้าภาคเหนือตอนบน
	นางวิรัญญา	ลาชโรจน์	รองหัวหน้าภาคกลาง
	นางศิริแข	ขันทองคำ	ทีมประเมินผลภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง
	นางสุรางค์ศรี	ศีตมโนชญ์	ทีมประเมินผลภาคใต้
	นางบุญรอด	โพชะเรือง	ทีมสนับสนุน สอจร.ภาคใต้
	น.ส.บุษริน	เพ็งบุญ	ทีมสนับสนุนภาคกลาง
	น.ส.สริยา	ทวีกุล	ทีมสนับสนุน สอจร.ภาคเหนือตอนบน
	นางพรทิพภา	สุริยะ	ผู้ช่วยเลขานุการด้ายประเมินผลภายใน
	น.ส.สุพัตรา	สำราญจิตร์	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.จริญาภรณ์	วงษ์สีเทพ	ผู้ประสานงาน สอจร.

พิมพ์ครั้งที่ 1 พฤศจิกายน 2559

สนับสนุนโดย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

ผู้จัดพิมพ์ แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด (สอจร.)
สำนักงาน สอจร. โรงพยาบาลขอนแก่น 56 ถ.ศรีจันทร์ ต.ในเมือง อ.เมือง
จ.ขอนแก่น 40000 โทรศัพท์ / โทรสาร 0 4333 7525 www.rswgsthai.com

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

กิตติกรรมประกาศ

รายงานผลบทเรียนดีๆ เล่มนี้ ของแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด (สอจร.) ได้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดีด้วยความร่วมมือจากภาคีเครือข่ายที่เป็นสหสาขาวิชาชีพที่ได้ร่วมกันจัดทำขึ้นมาเพื่อเป็นบทเรียน เป็นแนวทางในดำเนินงานขับเคลื่อนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่ตามบริบทของแต่ละแห่ง

คณะทำงานขอขอบคุณคณะที่ปรึกษา คณะผู้บริหาร สอจร.กลาง นายแพทย์ธนะพงศ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน(ศวปถ.) รศ.นงลักษณ์ สุพรรณไชยมาตย์ ผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้บริหาร สอจร.ระดับภาค ทีมสนับสนุนวิชาการด้านการป้องกันอุบัติเหตุฯ ที่ให้การสนับสนุนให้ข้อเสนอแนะแนวคิดตลอดจนแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ ในการจัดทำบทเรียนสิ่งดีๆ ของแต่ละจังหวัด ทำให้เอกสารเล่มนี้เสร็จสมบูรณ์ไปได้ด้วยดี จึงขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

คณะทำงาน สอจร.

พฤศจิกายน 2559

คำนำ

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เป็นปัญหาที่มีความสลับซับซ้อนหลายมิติ หลายปัจจัยและหลายเงื่อนไข ที่ไม่ใช่หน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งจะสามารถ แก้ปัญหาได้เพียงลำพังจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือของทุกภาคส่วน มาร่วมกันบูรณาการเพื่อเป้าหมายให้ประชาชนปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนน

แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด (สอจร.) ที่ได้ดำเนินงานด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนมาอย่างต่อเนื่องภายใต้ยุทธศาสตร์ ด้านการบังคับกฎหมาย ด้านวิศวกรรมจราจร การสื่อสารสาธารณะ การให้ความรู้การประชาสัมพันธ์ การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย การบริหารจัดการ และการติดตามประเมินผล และแต่ละจังหวัดได้นำกลยุทธ์มาใช้ในโครงการให้ประสบผลสำเร็จที่แตกต่างกัน เช่น มีการใช้หลักการ 5 ช. (ชง เชื่อม ช้อน เช็ค ชม) ในการขับเคลื่อนงานเกือบทุกพื้นที่ ประกอบด้วย **ชง** การชงข้อมูลประเด็นสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเข้าที่ประชุมผู้บริหาร ชี้ให้เห็นถึงปัญหา สาเหตุ ผลกระทบที่เกิดแล้วหาวิธีจัดการกับปัญหาร่วมกัน มีการเชื่อมติดต่อสื่อสารประสานงานระหว่างหน่วยงาน ของภาคีที่ทำงานร่วมกันให้เกิดงานที่เป็นรูปธรรม **ช้อน** นำเอารูปแบบที่ดีที่เป็นนวตกรรมไปปรับใช้ในพื้นที่ของตนเองแล้วนำไปสู่การขยายผล **เช็ค** การตรวจสอบผลสำเร็จ ปัญหาอุปสรรคนำมาปรับแก้ให้เกิดประสิทธิภาพ **ชม** ให้กำลังใจคนที่เสียสละทำความดีเป็นต้นแบบ และใช้หลัก 5 ส. (สารสนเทศ สุดเสี่ยงสหสาขาวิชาชีพ สุดคุ้ม ส่วนร่วม) ประกอบด้วย สารสนเทศ เป็นการพัฒนาระบบข้อมูลให้เอื้อประโยชน์ สุดเสี่ยง เลือกจากปัญหาที่สำคัญ มาดำเนินการก่อน สหสาขาวิชาชีพ ต้องร่วมมือกันทำในหลายสาขาวิชาชีพ สุดคุ้ม เลือกมาตรการที่ดำเนินการที่คุ้มค่าที่มีความเป็นไปได้ ส่วนร่วม คนในชุมชนมีส่วนร่วมในการทำงานทุกกระบวนการ และใช้หลักการแนวคิดINNของนพ.ประเวศ วสี คือการพัฒนาศักยภาพแกนนำ (Individual) สร้างกลุ่มการทำงาน (Node)และการขยายเป็นเครือข่ายคนทำงาน(Net work)

บางจังหวัด มีการประชุมพบปะกันเป็นแบบทางการและไม่เป็นทางการของภาคีเครือข่ายอย่างต่อเนื่อง มีการประเมินผลโดยจัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ มีการถอดบทเรียนนำสิ่งดีๆที่ได้ไปเผยแพร่นำไปเป็นบทเรียนในการแก้ไขปัญหา ปรับใช้ตามบริบทของแต่ละพื้นที่ ที่ไม่เหมือนกัน

สอจร ของเราก่อร่างสร้างตัวมาตั้งแต่ปี 2548 ถึงวันนี้เป็นเวลา 10 ปีแล้ว เรามีทีมงานที่มุ่งมั่นทุ่มเท เสียสละ ปฏิบัติงานอย่างเข้มแข็งในทุกจังหวัด 10 ปีที่ผ่านมา เรามีแผนงานสำคัญๆที่เป็นนวัตกรรม เป็นความคิดสร้างสรรค์ของทีมงาน เกิดขึ้นในทุกจังหวัด แผนงานเหล่านี้ ได้ส่งผลกระทบให้สามารถลดความสูญเสีย จากอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างเป็นรูปธรรม และที่สำคัญเป็นอย่างยิ่งก็คือแผนงานเหล่านี้ยังคงดำเนินการอย่างต่อเนื่องมาเท่าทุกวันนี้

กลยุทธ กลวิธี แทคติก ปัจจัย ความสำเร็จของแผนงานเหล่านี้ จึงเป็นความรู้อันทรงคุณค่า ที่ควรจะถูกบันทึกให้เป็นบทเรียนให้เครือข่ายของเราได้เรียนรู้ นำเอาความคิด และกลเม็ดเด็ดพราย ที่ทำให้เกิดความสำเร็จ ไปประยุกต์ใช้กับพื้นที่ที่ตัวเองรับผิดชอบอยู่

คณะทำงานจึงได้รวบรวมผลงานจากประสบการณ์ที่เป็น เรื่องเล่า ผลงานบทเรียนดีๆจากจังหวัดต่างๆ ที่ภาคีเครือข่าย ได้ร่วมกันขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนลงในพื้นที่เป้าหมาย เพื่อ

หวังผลสัมฤทธิ์ตามโครงการที่ได้ตั้งเป้าหมายที่กำหนดไว้ ในการลดความสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือน้อยทีสุดเท่าที่จะทำได้ เพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนเรียนรู้คณะทำงานหวังเป็นอย่างยิ่งว่ารายงานฉบับนี้จะ

เป็นประโยชน์ต่อผู้ที่เกี่ยวข้องจากทุกภาคส่วนและผู้ที่สนใจที่จะได้ใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนต่อไป

คณะทำงานขอขอบพระคุณทุกท่านที่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องที่ทำให้รายงานฉบับนี้ประสบความสำเร็จ ถ้าหากผลงานของจังหวัดอาจจะยังไม่สมบูรณ์ครอบคลุมของเนื้อหาเท่าที่ควร คณะทำงาน หรือผู้ที่เกี่ยวข้องจะแสดงข้อคิดเห็นสามารถ ปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมได้ตามความเหมาะสม โปรดเสนอข้อคิดเห็นได้ที่ Email: Kulleab@gmail.com เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงพัฒนาให้ดีขึ้นในฉบับต่อไปจะเป็นพระคุณยิ่ง

(นพ.วิทยา ชาติบัญชาชัย)
นายแพทย์ทรงคุณวุฒิ
ประธานแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด (สอจร.)

สารบัญ

หน้า

กิตติกรรมประกาศ	ก
คำนำ	ข
สารบัญ	ค
Good Practice ภาคกลาง	1
Good Practice ภาคตะวันออก	31
Good Practice ภาคใต้	42
Good Practice ภาคเหนือ	73
Good Practice ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง	135
Good Practice ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน	210

“ความร่วมมือ” สู่ความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุพรรณบุรี

คำรณ นิ่มอนงค์

สอจร. ภาคกลาง

ศูนย์ประสานงานวิจัยเพื่อท้องถิ่นจังหวัดสมุทรสงคราม

“การทำงานเรื่องความปลอดภัยทางถนน และการสร้างเครือข่าย ต้องมีระบบในการดำเนินงาน โดยการสร้างคนรุ่นใหม่ที่ทำงานและเรียนรู้อย่างต่อเนื่อง เริ่มจากได้รู้จักและมีความสัมพันธ์ต่อกัน โดยมาประชุมร่วมกันอย่างสม่ำเสมอ เพื่อรับรู้ข้อมูลจากการประชุม ก่อนจะไปลงมือปฏิบัติต่อไป การทำงานเรื่องถนนก็จะติดอยู่ในเนื้อในตัวของเขา ไม่ว่าอยู่ที่ไหนเขาก็ยังคงทำเรื่องนี้”

สุพรรณบุรีในวันนี้...

จากบทเรียนการดำเนินงานที่ผ่านมากระทั่งถึงในปี 2558 นี้ จังหวัดสุพรรณบุรี ยังคงยึดแนวการดำเนินงาน โดยบูรณาการร่วมกันระหว่างภาคีเครือข่ายให้เกิดความเข้มแข็ง เน้นการวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุเชิงลึกในทุกๆ ด้าน เช่น การขับรถเร็ว รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย ไม่สวมหมวกนิรภัย รถโรงเรียนไม่ปลอดภัย ถนนและสิ่งแวดล้อมไม่ปลอดภัย พฤติกรรมการขับขี่ เมาไม่ขับ และการนำกรณีตัวอย่างที่น่าสนใจมาเป็นบทเรียนให้คณะทำงานฯ ได้ศึกษาและค้นหาแนวทางแก้ไขปัญหาที่นำสู่การปฏิบัติ จนเกิดเป็นมาตรการองค์กรที่เป็นรูปธรรม รวมถึงนำไปเป็นบทเรียนให้แก่เยาวชนในการอบรมให้ความรู้การขับขี่ปลอดภัย และตระหนักถึงความสูญเสียที่จะส่งผลต่ออนาคตต่อไป โดยมีเป้าหมายหลักเพื่อวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุและแนวทางสร้างความปลอดภัยทางถนนในชุมชน ติดตามและประเมินผลแนวทางปฏิบัติที่เหมาะสม และนำไปสู่การแก้ไขปัญหาที่ยั่งยืน ตลอดจนสร้างพฤติกรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ให้เกิดขึ้นกับเยาวชนและลูกหลาน โดยบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเข้ามาหาทางแก้ไขปัญหาร่วมกัน ผ่านการขับเคลื่อนการแก้ไขจุดเสี่ยงทางถนนในระดับอำเภอ จนนำไปสู่การลดลงขอสถิติการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจากปีที่ผ่านมา

จากการดำเนินงานของคณะทำงานแก้ไขจุดเสี่ยงทางถนนในระดับอำเภอ ที่เริ่มต้นจากการพูดคุย วิเคราะห์หาสาเหตุ และแนวทางการแก้ไขปัญหาในระดับอำเภอ นำไปสู่การแก้ไขปัญหาที่ต้องอาศัยการยอมรับจากประชาชนในพื้นที่ จึงได้มีการนำเข้าวาระการประชุมหัวหน้าส่วนราชการอำเภอ กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน เป็นประจำทุกเดือน ให้รับรู้และช่วยประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบได้ทราบถึงการทำงานที่ไม่ได้เกิดจากการตัดสินใจของหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเพียงหน่วยเดียว แต่เกิดจากการทำงานร่วมกันของภาคีเครือข่ายในรูปของคณะทำงานฯ ระดับอำเภอ ที่มีเป้าหมายในการแก้ไขปัญหาและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ ให้ประชาชนเกิดความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินมากที่สุด เป็นเป้าหมายในการขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ แม้ว่าที่ผ่านมาผลการดำเนินงานจะสวนทางกับสถิติอุบัติเหตุทางถนน แต่การสนับสนุนและส่งเสริมให้มีการแก้ไขปัญหาที่ต่อเนื่องและจริงจังของภาคีเครือข่าย ได้ไปช่วยทำให้ลดปัจจัยที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุลงได้ จึงได้เกิดการต่อยอดการดำเนินงานแก้ไขจุดเสี่ยงระดับอำเภอลงไปสู่การแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงในชุมชน ของสำนักงานขนส่งจังหวัดสุพรรณบุรี กับโครงการพลังชุมชนถนนปลอดภัย ภายใต้การสนับสนุนงบประมาณจากกองทุนเลขสวย โดยดำเนินการในชุมชนนำร่อง อำเภอละ 1 แห่ง รวมปีละ 10 แห่ง มีการประชุมภาคีเครือข่ายและผู้นำชุมชน เพื่อแสวงหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงในชุมชนร่วมกัน และยังมีการอบรมให้ความรู้การขับขี่ปลอดภัย การออกใบอนุญาตและต่ออายุใบขับขี่ ให้กับประชาชนในชุมชนๆ ละ 100 คน ซึ่งดำเนินการมาแล้วเป็นระยะเวลา 3 ปี มีชุมชนที่เข้าร่วมโครงการ รวม 10 แห่ง

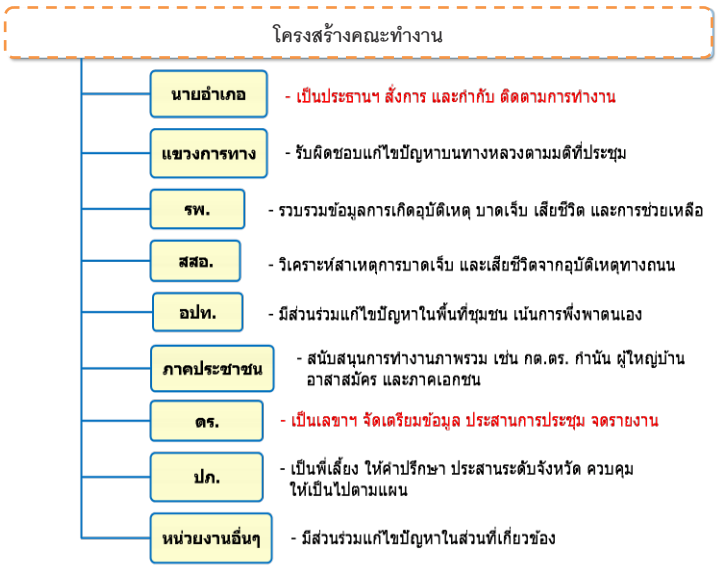
เพราะมีเพื่อนเป็นแรงบันดาลใจ และผู้ใหญ่เห็นความสำคัญ

ถึงแม้จังหวัดสุพรรณบุรีจะมีการดำเนินงานเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนมาอย่างต่อเนื่อง แต่ด้วยสถานการณ์ปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดในพื้นที่ยังคงมีสถิติที่มีแนวโน้มจะเพิ่มสูงขึ้น ดังนั้นคณะทำงานทุกคนจึงไม่ย่อท้อที่จะขยับขับเคลื่อนการดำเนินงานต่อ รวมทั้งยังมีภาคีเครือข่ายที่มีความสัมพันธ์ที่ดีต่อกัน คอยให้ความร่วมมือเอื้อต่อการทำกิจกรรมร่วมกันอยู่เสมอจนสามารถแก้ไขปัญหาที่เป็นรูปธรรม บวกกับการที่ผู้บริหารของจังหวัดให้ความสำคัญกับเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จึงเป็นแรงผลักดันที่สำคัญที่ทำให้คณะทำงานมีความมุ่งมั่นและทุ่มเทอย่างต่อเนื่องกับการดำเนินงาน และด้วยความที่คณะทำงานมีความสัมพันธ์ที่ดีต่อกันและเริ่มขยับไปสู่เครือข่ายในระดับอำเภอ ทำให้เกิดเพื่อนร่วมอุดมการณ์ที่มีใจอยากทำงานการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนมากยิ่งขึ้น

“คณะทำงานระดับอำเภอ”...ผู้เชี่ยวชาญในพื้นที่จริง

จากบทเรียนการดำเนินงานในหลายปีที่ผ่านมา สะท้อนให้เห็นว่าการขยับงานจากระดับจังหวัดขยายไปในทุกอำเภอมีความสำคัญอย่างมาก โดยเฉพาะการทำหน้าที่วิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของแต่ละพื้นที่ ทำให้เกิดคณะทำงานวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและแนวทางแก้ไขระดับอำเภอ 10 อำเภอขึ้นอย่างต่อเนื่องมาตลอดทั้ง 3 ปี ถือได้ว่าเป็นกิจกรรมหลักของจังหวัด ที่ทำทั้ง 10 อำเภอ ซึ่งในปี 2559 นี้ได้มีการ จัดประชุมไปแล้วทั้งสิ้น 10 อำเภอ อำเภอละ 6 ครั้ง เพื่อวิเคราะห์จุดเสี่ยงระดับอำเภอโดยโครงสร้างการดำเนินงานนั้น มีผู้ว่าราชการจังหวัดแต่งตั้งอย่างเป็นทางการ มีตำรวจทำหน้าที่เป็นเลขา คณะทำงานวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและแนวทางแก้ไข (ระดับอำเภอ) ประกอบด้วย ฝ่ายปกครองอำเภอสถานีตำรวจภูธรอำเภอ โรงพยาบาลประจำอำเภอ สาธารณสุขอำเภอ สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาฯ ที่รับผิดชอบใน

เขตอำเภอองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่อำเภอ แขวงทางหลวงที่รับผิดชอบในพื้นที่อำเภอ ผู้แทนภาคประชาชนในพื้นที่อำเภอ เจ้าหน้าที่ตำรวจที่รับผิดชอบงานจราจรในพื้นที่อำเภอ และสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด



โดยเป้าหมายหลักของคณะทำงานระดับอำเภอเพื่อวิเคราะห์หาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในเชิงลึก ไม่ว่าจะเป็นรูปแบบการชน สาเหตุ และปัจจัยแวดล้อมอื่นๆ รวมถึงแนวทางการแก้ไขที่เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว โดยตำรวจภูธรอำเภอถือได้ว่าเป็นแม่งานในการนัดประชุม และเก็บรวบรวมข้อมูลจุดเสี่ยง และนำข้อมูลนั้น ชง ไปให้แก่แขวงการทางนำข้อมูลไปแก้ไขจุดเสี่ยงตามมติของที่ประชุม

จุดตรวจชุดผสมบูรณาการเฉพาะกิจฯ...“จุดตรวจที่มากกว่าเสียค่าปรับ”

นอกเหนือจากการดำเนินงานหนุนเสริมการทำงานในระดับอำเภอเพื่อแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง คณะทำงานในระดับจังหวัด ยังมีการจัดตั้งจุดตรวจชุดผสมบูรณาการเฉพาะกิจฯ ขึ้นประกอบด้วย ตำรวจจราจร สำนักงานขนส่งจังหวัด สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาฯ แขวงทางหลวงสุพรรณบุรี สาธารณสุขจังหวัด ภาคประชาชน/สื่อมวลชน ทหาร บริษัทขนส่งจำกัดและสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด โดยสถานที่ในการตั้งจุดตรวจนั้น จะตั้งจุดตรวจบริเวณถนนสายหลัก และถนนสายรอง เป็นหลัก โดยเฉพาะ ในช่วงเวลาตั้งแต่ 16.30– 20.30 น. โดยใช้ระยะเวลา 10 เดือนๆ ละ 2ครั้ง และสรุปผลการดำเนินงานเพื่อนำมาปรับปรุงการทำงานครั้งต่อไป ซึ่งลักษณะของจุดตรวจบูรณาการนั้น ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะไปร่วมจัดกิจกรรมร่วมกัน ทำให้มีความรู้จักกันมากยิ่งขึ้น ใช้กิจกรรมเป็นพื้นที่ให้เกิดการพูดคุยและสร้างความสัมพันธ์กันของคนทำงาน ทำให้เจ้าหน้าที่ในระดับปฏิบัติการ ได้เกิดความสัมพันธ์และรู้จักกับเจ้าหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานมากขึ้น ก่อให้เกิดเป็นเครือข่ายในการทำงานร่วมกัน นำไปสู่การทำงานที่สะดวกและรวดเร็ว โดยเฉพาะช่วยเปิดพื้นที่ให้ผู้ปฏิบัติงานระดับพื้นที่ได้รู้จักผู้บริหารของจังหวัดมากขึ้น ซึ่งจากเดิมการตั้งจุดตรวจบูรณาการดำเนินงานภายใต้คำสั่งแต่งตั้ง แต่ปัจจุบันได้มีการประชุมร่วมกันในทุกอาทิตย์ บางครั้งมีการประชุม 2 ครั้งต่ออาทิตย์ ทำให้เกิดความร่วมมือกันอย่างสนิทสนม และเกิดการบูรณาการทำงานร่วมกันเป็นกิจวัตรในงานปกติที่นอกเหนือจากการตั้งจุดตรวจด้วย

เคล็ดลับสู่ความสำเร็จ... “ความลับที่รอการขยายผล”

1. ประชุมอย่างต่อเนื่อง ทั้งในคณะทำงานระดับจังหวัดและคณะทำงานระดับอำเภอ
2. ใช้ข้อมูลจากพื้นที่ (ระดับตำบล/อำเภอ) ช่วยในการตัดสินใจและกำหนดแนวทางในการแก้ไขปัญหา
3. ต้องสร้างความสัมพันธ์กับคณะทำงานทุกระดับทั้งในเวลาราชการและในเวลาปรกติ ไม่มุ่งแต่เรื่องงาน แต่ให้ความสำคัญกับเรื่องอื่นๆด้วย
4. ทุกหน่วยงานที่ทำงานร่วมกันต้องนำข้อมูลการทำงานของแต่ละหน่วยงานมาแลกเปลี่ยนพูดคุยกัน เพื่อให้เห็นภาระที่ต้องรับผิดชอบ ซึ่งนำไปสู่การวางแผนการทำงานอย่างบูรณาการร่วมกันได้อย่างเหมาะสม
5. ดึงสื่อมวลชนให้เข้ามาร่วมดำเนินงานเชิงลึก เพื่อให้เข้าใจกระบวนการและสามารถเสนอข่าวออกไปได้อย่างถูกต้อง มีข้อมูลเชิงลึกในการนำเสนอข่าวให้คนทั่วไปได้รับทราบ
6. สื่อสารข้อมูลให้หัวหน้าส่วนราชการได้รับทราบ โดยตรงผ่านกรุ๊ปไลน์ ซึ่งเป็นช่องทางให้เกิดการรับรู้ที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ
7. พัฒนาศักยภาพของคณะทำงานทุกระดับผ่านการเรียนรู้การทำงานระหว่างหน่วยงาน
8. การทำงานเน้นความเป็นครือข่าย ทำงานร่วมกันอย่างบูรณาการทุกหน่วยงาน
9. การจัดประชุมประจำเดือน ทุกครั้งต้องเชิญรองผู้ว่าราชการจังหวัดและหัวหน้าส่วนราชการที่เกี่ยวข้องร่วมรับรู้ข้อมูล
10. สร้างคนแถวสองผ่านการเชิญชวนเข้าร่วมกิจกรรมทุกครั้ง ให้รู้จักกับภาคีเครือข่ายในแต่ละหน่วยงาน และได้ฝึกลงมือปฏิบัติการจริง ซึ่งจะทำให้ความรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนติดอยู่ในเนื้อในตัวของเขา
11. คณะทำงานจังหวัดต้องทำหน้าที่รับข้อมูลจากคณะทำงานระดับอำเภอและ ชง ข้อมูลไปให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรงดำเนินการแก้ไข
12. การลงประเมินและติดตามการทำงานเป็นลักษณะการลงไปให้กำลังใจคนทำงาน กระตุ้นให้การทำงานเกิดความต่อเนื่องมากกว่าการลงไปติดตามให้ได้ตามเป้าที่ตั้งไว้

“เครือข่ายกู้ชีพกู้ภัย” สู่การพัฒนาพฤติกรรมเสี่ยง

นางสาวพวงทอง เม้งเกร็ด
นักวิชาการ สอจร.ภาคกลาง

มูลนิธิสว่างเบญจธรรมจังหวัดสมุทรสงคราม ในอดีตมีรูปแบบการทำงานโดยมุ่งเน้นไปที่การช่วยเหลือผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและคอยเก็บศพผู้ที่เสียชีวิตเป็นหลัก ทำให้ลักษณะการทำงานจะเป็นการตั้งรับ คือ รอให้เกิดอุบัติเหตุก่อนจึงจะเข้าไปให้ความช่วยเหลือ ถึงแม้จะมีความเชี่ยวชาญในเรื่องของการกู้ชีพและการปฐมพยาบาล รวมทั้งได้เข้าร่วมโครงการระบบการแพทย์ฉุกเฉินของกระทรวงสาธารณสุข แต่ก็ทำได้เพียงยื้อชีวิตหรือเก็บศพเท่านั้น เพราะความรุนแรงของอุบัติเหตุนับวัน จะมีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น ถึงจะมีการฝึกทักษะเป็นมืออาชีพมากขึ้นแต่ก็ไม่สามารถทำอะไรได้มาก จึงเป็นที่มาแนวคิดจากกลุ่มแกนนำหัวหน้าชุด ของมูลนิธิสว่างเบญจธรรม(ฝ่ายกู้ภัย) จังหวัดสมุทรสงคราม จะดำเนินการป้องกันเพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ มากกว่าจะรอให้ความช่วยเหลือที่หวังว่าผู้ประสบอุบัติเหตุจะมีชีวิตรอด ดังนั้นจากการทำงานเชิงตั้งรับที่ผ่านมา ทางมูลนิธิฯ จึงเปลี่ยนบทบาทมาเป็นคนทำงานเชิงรุก ที่บูรณาการการทำงานร่วมกับหน่วยงาน และมูลนิธิในเขตพื้นที่ใกล้เคียงที่เกี่ยวข้องต่างๆทั้งภาครัฐและเอกชน ที่ผ่านมาการทำงานของมูลนิธิและหน่วยกู้ภัย ต่างก็ทำงานตามภารกิจของตนเอง คือ เน้นให้ความสำคัญกับการช่วยชีวิตผู้ประสบอุบัติเหตุและเก็บศพคนตาย ไม่มีการจัดทำฐานข้อมูล รวมทั้งไม่มีการจัดทำการบันทึกวิเคราะห์สถานที่เกิดอุบัติเหตุและจุดเสี่ยงต่างๆ เป็นการทำงานเชิงรับ ที่เน้นการช่วยผู้ประสบอุบัติเหตุให้รอดชีวิตเพียงอย่างเดียว ทำให้การขับเคลื่อนงานมีลักษณะต่างคนต่างทำและไม่เกิดการสร้างเครือข่ายที่คอยช่วยเหลือและทำงานร่วมกัน จึงมีแนวคิดที่จะทำให้เกิดการทำงานร่วมกันของมูลนิธิและหน่วยกู้ภัยที่รับผิดชอบถนนพระราม 2 และพื้นที่เขตเชื่อมต่อ ทั้งมูลนิธิสว่างเบญจธรรม(ฝ่ายกู้ภัย) จังหวัดสมุทรสงคราม หน่วยกู้ภัยมูลนิธิสรรพราเชนทร์ ศิษย์หลวงพ่อเนื่อง โกวิโท จังหวัดสมุทรสงคราม มูลนิธิการกุศลสมุทรสาคร ศูนย์วิทยุสินสมุทร มูลนิธิสว่างสรรเพชร(จุดเขาย้อย)จังหวัดเพชรบุรี โดยจะปรับเปลี่ยนรูปแบบการทำงานเชิงรับที่คอยช่วยเหลือคนเจ็บเก็บคนตาย เป็นการจัดทำข้อมูลเพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

สานเครือข่ายกู้ชีพกู้ภัยมุ่งสู่การพัฒนาพฤติกรรมเสี่ยง

ทีมงานเครือข่ายมูลนิธิสว่างเบญจธรรมจังหวัดสมุทรสงคราม ได้ดำเนินการจัดประชุมเครือข่ายเพื่อสร้างความเข้าใจ วางแผนงาน และการลงปฏิบัติการเพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลจุดเสี่ยงในพื้นที่รวม 4 จังหวัด การอบรมการใช้งานและการพัฒนาโปรแกรม Application EMTAlertMobile Application การรณรงค์ประชาสัมพันธ์เรื่องอุบัติเหตุในพื้นที่ ทั้งกลุ่มเป้าหมายเด็กและเยาวชนในโรงเรียนและผู้ขับขี่ใช้รถใช้ถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ทำให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและการจัดการตนเองกับกู้ชีพกู้ภัยทั้ง 4 พื้นที่ เช่น การเก็บรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุ และการบริหารจัดการระบบการทำงานในมูลนิธิสว่างเบญจธรรมจังหวัดสมุทรสงคราม การค้นหาและจัดการจุดเสี่ยงของอาสาสมัคร มูลนิธิการกุศลสมุทรสาคร ศูนย์วิทยุศรีสมุทรจังหวัดสมุทรสาครร่วมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ การวิเคราะห์จุดเสี่ยงและจัดทำลูกระนาด และมาตรการองค์กรในการสวมหมวกกันน็อก 100 % ของชมรมอาสาพยาบาล มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี รวมทั้งการเข้าร่วมอบรมและปลูกจิตสำนึกให้กับเด็กและเยาวชนเกี่ยวกับการขับขี่ปลอดภัย การสวมหมวกกันน็อก และมาตรการองค์กรในพื้นที่อำเภอเมือง ทับสะแก และอำเภอบางสะพาน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ควบคู่กับการเรียนรู้การจัดเก็บข้อมูลเพื่อพัฒนาและส่งเข้าฐานข้อมูล GEO-ITEMS Mobile Application ร่วมกับมูลนิธิไทยโรดส์

"เราไม่รู้หรอกว่าอุบัติเหตุจะเกิดขึ้นเมื่อใด ตอนไหน วันหนึ่งอาจจะเกิดขึ้นกับเราก็ได้ ความรู้เรื่อง road safety จึงหาไม่ได้ในห้องเรียน แต่ต้องเป็นความรู้จากการปฏิบัติ และลงมือช่วยเหลือผู้อื่น"

นายขจรศักดิ์ เล้าโลมวงศ์

ชมรมอาสาพยาบาล มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี

"หลังจากแฟนกับลูกประสบอุบัติเหตุ มอเตอร์ไซค์กับรถซาเล้งตัดหน้า จากเหตุการณ์นั้นก็กลับมาพูดคุยกัน ปัจจุบันสวมหมวกกันน็อกและมีการคาดเข็มขัดทุกครั้ง"

นายณรงค์ชัย สมโพธิ์รุ่งเรือง

มูลนิธิสว่างเบญจธรรมสมุทรสงคราม

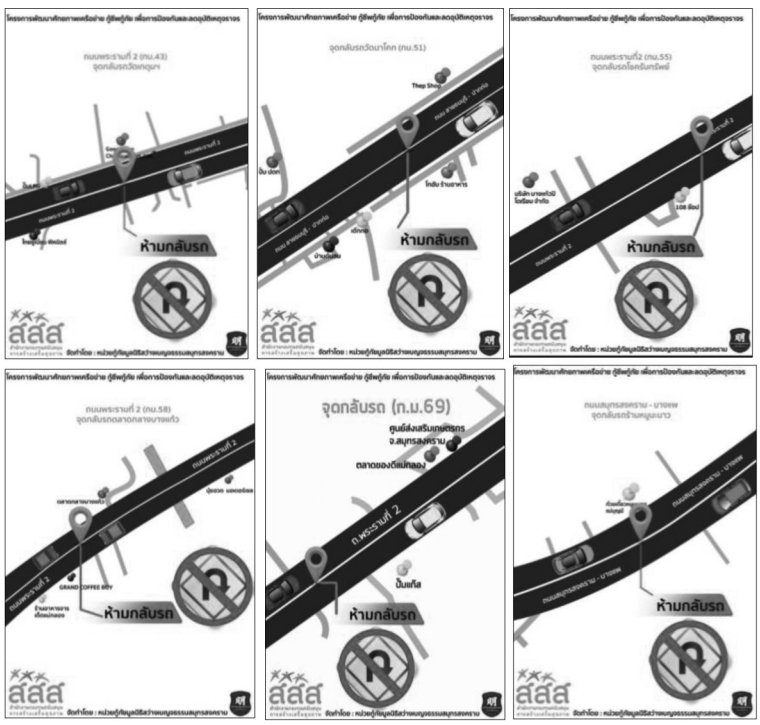
สานพลังเครือข่ายกู้ชีพกู้ภัย...สู่การแก้ไขปัญหาร่วมกันในพื้นที่

ภายใต้การขับเคลื่อนงานของเครือข่ายกู้ชีพกู้ภัยส่งผลให้เกิดรูปธรรมในการขับเคลื่อนงานในพื้นอย่างหลากหลาย ดังต่อไปนี้

- มีการพัฒนาระบบการจัดทำข้อมูลอุบัติเหตุของมูลนิธิสว่างเบญจธรรมจังหวัดสมุทรสงครามและส่งต่อระบบข้อมูลไปยังสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสมุทรสงคราม (1669) ทุกวันที่ 15 และวันที่ 30 ของแต่ละเดือน เพื่อนำไปสู่การแก้ไขปัญหา เช่น การประสานแขวงการทางและแจ้งตำรวจให้มีการจัดทำป้ายห้ามจอด หากฝ่าฝืนจับปรับจุดเกิดเหตุบริเวณจุดเสี่ยง การจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์บริเวณจุดกลับรถช่วงเทศกาล
- มีการพัฒนาศักยภาพอาสาสมัครมูลนิธิการกุศลสมุทรสาคร ศูนย์วิทยุศรีสมุทรจังหวัดสมุทรสาคร ในการค้นหาจุดเสี่ยง มีการจัดการถางหญ้าเพื่อให้เห็นการขับขี่ที่ชัดเจนในเบื้องต้น และประสานไปยัง อบต.บางหญ้าแพรกในการจัดการจุดเสี่ยง ช่วยลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจริง
- มีการพัฒนาศักยภาพชมรมอาสาพยาบาล มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี โดยการอบรมการขับขี่ปลอดภัย ช่วยทำให้เกิดการสวมหมวกกันน็อก การปฐมพยาบาลเบื้องต้นให้กับผู้ขับขี่ที่ประสบอุบัติเหตุ มาตรการสวมหมวกกันน็อก 100 % โดยหักจากคะแนนความประพฤติ มีการจัดการจุดเสี่ยงในมหาวิทยาลัย ผู้เข้าร่วมในชมรมฯ เกิดการสวมหมวกกันน็อก และตระหนักถึงความปลอดภัยทางถนน
- มีการติดตามหนุนเสริมหน่วยกู้ภัยสว่างประจวบธรรมสถาน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ให้เกิดการขับเคลื่อนงานอุบัติเหตุในพื้นที่โรงพยาบาลบางสะพาน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ในการจัดทำมาตรการองค์กร สวมหมวกกันน็อก 100 % และการปลุกจิตสำนึกให้กับเด็กและเยาวชนในโรงเรียน การประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจร่วมกันจัดทำป้ายรณรงค์ ป้ายเตือนจุดอันตรายต่างๆในพื้นที่อำเภอหัวหิน

เผยแพร่ความรู้...สู่การปลุกจิตสำนึกใหม่ในสังคม

- การจัดกิจกรรมรณรงค์และประชาสัมพันธ์ให้กับเด็กและเยาวชนในโรงเรียนได้ตระหนักถึงการขับขี่ปลอดภัย และการรณรงค์ในช่วงเทศกาลสำคัญ เช่น วันขึ้นปีใหม่ วันสงกรานต์ การจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์เพื่อการขับขี่ปลอดภัย



บทเรียนสำคัญ...

- ต้องเน้นการนำแนวคิดการทำงานเชิงรุกสำหรับกู้ชีพกู้ภัยที่มีความเข้มแข็งไปสู่การปฏิบัติการ เพื่อให้เกิดการเรียนรู้ผ่านการลงมือทำ การจัดการระบบการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ และการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยง การเสริมสร้างแนวคิดในการทำงานเชิงรุกให้กับทีมกู้ชีพกู้ภัยที่อยู่ระหว่างการสร้างอาสาสมัคร / ทีมงานที่มีจิตสาธารณะมาร่วมทำงานเพิ่มขึ้น ควบคู่กับการพัฒนาศักยภาพด้วยความรู้ ทักษะที่จำเป็น และเอื้อต่อการทำงาน เรียนรู้ด้วยการลงมือปฏิบัติการผ่านการเก็บรวบรวมข้อมูล การเรียนรู้จากพื้นที่จริง สรุปวิเคราะห์ และสรุปบทเรียนหลังการทำงานอย่างต่อเนื่อง จะทำให้เกิดการเรียนรู้อย่างยั่งยืน เมื่อสามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของตนเองได้ก็จะขยายผลไปสู่คนรอบข้าง ชุมชน สังคมต่อไป
- การนำข้อมูลไปสู่การแก้ไขปัญหาร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นระบบ จะช่วยให้เกิดการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง การรณรงค์ประชาสัมพันธ์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลหรือจุดเสี่ยงใน

พื้นที่อย่างสม่ำเสมอ และเกิดการนำเสนอข้อมูลที่รวดเร็วผ่านแอพพลิเคชั่นที่ทำร่วมกันตลอดเส้นทาง ทำให้ผู้ขับขี่เกิดความตระหนักและระมัดระวังกับการขับขี่อย่างปลอดภัยร่วมกันต่อไป

- การอบรมที่มาจากเครือข่ายกู้ชีพกู้ภัยเป็นวิทยากรกระบวนการ ช่วยเสริมพลังจากรุ่นพี่ไปสู่รุ่นน้อง / อาสาสมัครรุ่นใหม่ให้เข้าใจเพิ่มขึ้น ทั้งเรื่องกระบวนการดำเนินงาน การลงพื้นที่เก็บรวบรวมข้อมูล การจัดทำข้อมูล เพื่อสร้างกระบวนการเรียนรู้จากการลงมือทำด้วยตนเอง ควบคู่กับการสรุปบทเรียนหลังทำกิจกรรมทุกครั้ง จะช่วยให้เกิดการปรับเปลี่ยนแนวคิดในการทำงานและนำสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยง
- การทำงานเป็นทีมในลักษณะสหสาขาวิชาชีพ ช่วยประสานให้การขับเคลื่อนงานของกู้ชีพกู้ภัยคล่องตัว ประสานการขับเคลื่อนงานเชิงรูปธรรมในพื้นที่ได้จริงและช่วยให้กำลังใจในการดำเนินงานของทีมงานสามารถดำเนินงานช่วยเหลือกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- การพัฒนาศักยภาพของเครือข่ายกู้ชีพกู้ภัยอย่างต่อเนื่อง ผ่านการเติมความรู้ใหม่ๆ ในการทำงาน การจัดเก็บข้อมูล การเข้าร่วมจัดกระบวนการ ให้ความรู้ และเป็นวิทยากรการทำงานเรื่องเด็กและเยาวชน ตลอดจนการเข้าร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้การทำงานร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ในการเข้าร่วมเสวนา การพูดคุย ทำให้ได้รับความรู้ ปิดมุมมองใหม่ และนำมาปรับใช้กับการทำงานในองค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพ

- พัฒนาระบบข้อมูลจุดเสี่ยงที่มีความเหมาะสมกับการใช้งานของเครือข่ายกู้ชีพกู้ภัยตลอดเส้นทางถนนพระราม 2 ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งตำรวจ สาธารณสุข บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เพื่อประสาน / นำเสนอข้อมูลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปปรับแก้ไข / ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุอย่างเหมาะสม ทั้งด้านคน รถ และสภาพแวดล้อม / ถนน
- วิเคราะห์และขยายผลกระบวนการเรียนรู้ไปยังกู้ชีพกู้ภัยเครือข่ายอื่นๆ อย่างสอดคล้องกับวัฒนธรรมการทำงานของแต่ละองค์กร เพื่อส่งเสริมการทำงานเชิงรุกมากกว่าการทำงานเชิงรับ จะช่วยลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นได้จริง เนื่องจากกู้ชีพกู้ภัยอยู่ในพื้นที่และเป็นหน่วยงานแรกที่เข้าถึงอุบัติเหตุได้รวดเร็วกว่าช่วยลดความสูญเสียลงได้

สานพลัง...พัฒนาศักยภาพเครือข่าย กู้ชีพกู้ภัย จากรุ่นต่อรุ่น

"การทำงานต้องอดทน เข้มแข็ง พบอุปสรรคอีกมาก พยายามบอกน้อง ทำให้เราพบแรงกดดัน แรงต่อต้าน ช่วยเสริมพลัง ทำให้เขาเข้มแข็งขึ้น เห็นตัวเองมากขึ้น สนิทกับน้อง อยากให้กำลังใจน้องๆ ในการทำงาน และมายืนที่จุดนี้ด้วย ถ้าทำแล้วไม่ได้อะไรกลับมาจะไม่ทำ เพราะว่าเสียเวลาและงบประมาณ เงินทุกบาททุกสตางค์เป็นเงินของประชาชน สังคมไทยยังขาดเรื่องนี้ จะทำอย่างไรให้เริ่มต้นที่ตัวเอง หากเราเปลี่ยนแปลงตัวเองได้ ก็จะยั่งยืนมากกว่า ใครที่จะมาจับเรื่องพฤติกรรมเป็นเรื่องยาก พยายามจะหาจุดที่ต่อยอดได้"

นายชลธี เลาหกรรณวนิช
มูลนิธิสว่างเบญจธรรมสมุทรสงคราม

"เดิมตนเองขับรถไม่คาดเข็มขัดนิรภัย จากการทำกิจกรรมน้องๆ จะเห็นความสุ่มเสี่ยง จึงเตือนน้องให้ขับขี่ปลอดภัย เพราะว่าถ้าเกิดอุบัติเหตุจะทำให้สูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน ครั้งแรกๆ น้องๆ อาจจะยังไม่เห็นความเสี่ยง ทั้งการขับขี่ใส่บ้างไม่ใส่บ้าง เมื่อผ่านกระบวนการ ทำให้น้องๆ มีทักษะการเดินหรือการขับขี่อย่างปลอดภัย จากการทำกิจกรรมกับเยาวชน พบว่า เยาวชนสอนง่าย เพราะว่า ไม้อ่อนดัดง่าย ไม้แก่ดัดยาก ปัจจุบันตนเองมีการคาดเข็มขัดนิรภัย มีการส่งเหตุเข้ากลุ่มไลน์ อยากบอกข้อมูลให้รู้ และอยากให้ระมัดระวังการขับขี่คนละเลนส์ของแรงงานต่างด้าวที่ไม่เข้าใจกฎจราจรในประเทศไทย อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้"

นายเกษม ศิริธรรม
มูลนิธิสว่างเบญจธรรมสมุทรสงคราม

"นั่งรถต้องคาดเข็มขัด เพื่อความปลอดภัยสวมหมวกกันน็อกเมื่อนั่งซ้อนท้าย ได้ช่วยคนที่ขับขี่ รู้สึกภูมิใจ สนุก ได้ทำงานกับพี่"

ด.ช.พงศกร ไชยบุปผา
อาสาสมัคร มูลนิธิสว่างเบญจธรรมสมุทรสงคราม

วันนี้งานป้องกันอุบัติเหตุจราจรไม่ใช่ของใครคนใดคนหนึ่ง ทุกช่วงวัยสามารถทำได้ หากแต่เป็นหน้าที่ที่ทุกคนจะต้องลุกขึ้นมาจัดการตนเอง จากกู้ชีพกู้ภัยที่ทำหน้าที่ "ช่วยเหลือคนเจ็บ เก็บศพคนตาย" มาสู่การจัดการระบบข้อมูลจุดเสี่ยง เพื่อแก้ไขในถนนสายหลักสายรอง ขยายผลไปสู่การพัฒนาแอพลิเคชั่นการพัฒนาศักยภาพเครือข่าย กู้ชีพกู้ภัย เพื่อการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจร ซึ่งหัวใจสำคัญของการทำงาน คือ การสร้างความเข้าใจเครือข่าย การเก็บรวบรวมข้อมูลจุดเสี่ยง เพื่อนำมาวิเคราะห์และนำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การประชาสัมพันธ์ในช่วงเทศกาล และการปลุกจิตสำนึกให้กับเด็กและเยาวชน การพัฒนาระบบการบริหารจัดการตนเองและหน่วยงานในการพัฒนาศักยภาพทีมงาน และการส่งต่อข้อมูลที่รวดเร็วไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ส่งผลให้เกิดการบูรณาการข้อมูลไปสู่การแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพ นับว่าเป็นงานคุณภาพที่ช่วยสร้างแรงบันดาลใจให้กับอีกหลายพื้นที่ในการช่วยกันลดอุบัติเหตุร่วมกันต่อไป

"พื้นที่ต้นแบบตำบลเข้มแข็ง"ป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจร ในพื้นที่อำเภอท่าหลวงจังหวัดลพบุรี

คำรณ นิ่มอนงค์

สอจร. ภาคกลาง

ศูนย์ประสานงานวิจัยเพื่อท้องถิ่นจังหวัดสมุทรสงคราม

พื้นที่ต้นแบบนวัตกรรมชุมชนเข้มแข็ง

กระบวนการนวัตกรรมชุมชนเข้มแข็งป้องกันอุบัติเหตุจราจรเน้นการดำเนินงานเชิงรุกที่พื้นที่ โดยที่คณะทำงานในระดับอำเภอ มุ่งขับเคลื่อนไปสู่ระดับตำบลโดยดึงทั้งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล และภาคีอื่นๆในพื้นที่มารวม โดยมีพื้นที่ที่น่าสนใจ 2 ตำบล คือ ตำบลหนองผักแว่นและตำบลหัวลำซึ่งเป็นพื้นที่ต้นแบบ โดยทั้ง 2 พื้นที่ มีกระบวนการในการทำงาน ดังนี้

ตำบลหัวลำ : โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลหัวลำ

กระบวนการ

1) คณะทำงานระดับอำเภอลงพื้นไปให้ความรู้ในเรื่องของความปลอดภัยทางถนนให้กับเจ้าหน้าที่ รพ.สต./ อสม./แกนนำในชุมชน โดยจัดเป็น 3 ฐานการเรียนรู้ คือ
   - ฐานหนึ่ง : การปฐมพยาบาลเบื้องต้น/การช่วยเหลือผู้ป่วยฉุกเฉิน
   - ฐานสอง : การป้องกันอุบัติเหตุและการสวมใส่หมวกกันน็อก
   - ฐานสาม : การดูแลผู้ป่วยเส้นเลือดอุดตันในสมองเฉียบพลัน
2) เจ้าหน้าที่ รพ.สต.และ อสม.ได้ค้นหาแนวทางการทำงานร่วมกันผ่านการประชุมประจำเดือน เกิดเป็นแกนนำ อสม.ที่จะเข้าร่วมในกิจกรรม
3) จัดเวทีสร้างความเข้าใจโครงการให้กับ อสม. มี จำนวน 119 คน มาประชุมร่วมกันเพื่อชี้แจงแนวทางการดำเนินงาน
4) มีการแจกหมวกกันน็อก ให้กับ อสม.และแกนนำในชุมชน โดยที่นอกจากแจกแล้ว อสม.ยังสามารถซื้อหมวกกันน็อกเพิ่มได้ในราคา 100 บาท (สำหรับสมาชิกในครอบครัว)
5) การกำหนดกติกาในการสวมใส่หมวกกันน็อกร่วมกัน
   - ให้ อสม.เก็บสถิติการสวมใส่หมวกกันน็อกโดย มีการทำแบบฟอร์มให้ อสม. เก็บสถิติ
   - หากนำข้อมูลสถิติในรอบ 1 เดือนมาตรวจสอบ และพบว่า อสม.ไม่ใส่หมวกกันน็อกเกิน 5 ครั้งจะถูกปรับ 200 บาท (สร้างข้อตกลงร่วมกัน)
6) เก็บข้อมูลและตรวจสอบสถิติการสวมใส่หมวกกันน็อกของ อสม.ในวันที่ อสม.มาประชุมประจำเดือนทุกเดือน รวมทั้งในวันที่ อสม.มารับบริการ แต่หลักๆจะเน้นในวันที่มาประชุมโดยจะเก็บข้อมูลทั้งคนขับและคนนั่งซ้อนซึ่งระยะแรกเน้นไปที่การสร้างความเข้าใจและทำให้เห็นประโยชน์ร่วมกันของการสวมใส่หมวกกันน็อก แต่ยังไม่ได้รับผลตอบรับมากนัก แต่เมื่อมีการเก็บสถิติและปรับอย่างจริงจังอย่างต่อเนื่องทำให้ อสม. ต้องปฏิบัติ จากเดิมที่ต้องบังคับเปลี่ยนมาเป็นพฤติกรรมที่ติดตัว โดยวิธีการเก็บสถิติมีอยู่ 3 รูปแบบ
   - เก็บข้อมูลโดยเพื่อนจดสถิติเพื่อน

- เก็บข้อมูลโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ
- เก็บข้อมูลโดยเจ้าหน้าที่ รพ.สต.

ตำบลหนองผักแว่น: ด่านชุมชนต้นแบบ

แรงบันดาลใจสำคัญที่ทำให้ท้องถิ่นลุกขึ้นมาดำเนินงานด้วยตนเองเริ่มจากเจ้าหน้าที่ขององค์การบริหารส่วนตำบลหนองผักแว่น มีประสบการณ์เดิมที่ได้ไปอบรมในเรื่องของความปลอดภัยทางท้องถนน แต่ยังไม่เป็นรูปเป็นร่าง แต่เมื่อทีมคณะทำงานในระดับอำเภอลงมาชักชวนและร่วมทำกิจกรรม จึงได้ตั้งใจที่จะดำเนินการเรื่องนี้อย่างจริงจัง โดยมีเป้าหมายหลักที่อยากจะลดอุบัติเหตุ และลดการสูญเสียในชุมชน ดังนั้นจึงได้มีการจัดเวทีพูดคุยสร้างความเข้าใจและวางแผนการดำเนินงานร่วมกันเพื่อกำหนดเป้าหมายและค้นหาคนที่มีใจที่จะมาเข้าร่วมเป็นทีมในการดำเนินงาน

กระบวนการดำเนินงาน

1) **สร้างความเข้าใจและเติมความรู้**คณะทำงานระดับอำเภอลงพื้นที่ไปให้คำแนะนำสร้างความเข้าใจในเป้าหมายของการทำโครงการให้คนในชุมชนได้รับรู้ พร้อมทั้งเติมความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับเรื่องอุบัติเหตุทางถนนและการปฐมพยาบาล
2) **จัดประชุมทีมเครือข่ายและค้นหาจุดตั้งด่านชุมชน** โดยทุกภาคส่วนในตำบลเข้าร่วมประชุม ทั้งเจ้าหน้าที่จากองค์การบริหารส่วนตำบล เจ้าหน้าที่โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล และแกนนำในชุมชน เพื่อค้นหาจุดเสี่ยงและวิเคราะห์จุดที่จะตั้งด่านชุมชน โดยดูจากจากองค์ประกอบหลัก คือ
    - ลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุ/ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ
    - เส้นทางของชุมชนทั้งเส้นทางหลักและเส้นทางรอง/เส้นทางที่เชื่อมต่อกับพื้นที่อื่น
    - ช่วงเวลาที่มีปริมาณการใช้รถจำนวนมาก
    - พฤติกรรมการขับขี่ของคนในชุมชนบริเวณนั้น
3) **กำหนดจุดตั้งด่านชุมชน**
    - ประชุมผู้เกี่ยวข้องทั้งหมด โดยนำข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์ร่วมกันของคนในชุมชนและคณะทำงานมากำหนดจุดตั้งด่านชุมชน

4) จัดตั้งด่านชุมชนช่วงปีใหม่ และวันสงกรานต์

- ในช่วงเทศกาลปีใหม่ มีการตั้งด่านชุมชนตำบลหนองผักแว่น ม.1 ม.3 ม.5 และม.7 ช่วงเวลา 17.00 – 22.00 น.
- ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ช่วงเวลา 16.00 – 20.00 น. ด่านชุมชนตำบลหนองผักแว่น ม.1 ม.3 ม.5และ ม.7
- ขยายระยะเวลาการตั้งด่านชุมชนจากเฉพาะช่วงเทศกาล เป็นตลอดทั้งปี โดยคนในชุมชนร่วมกันดูแล โดยใช้งบสนับสนุนจากกองทุนหมู่บ้าน (คณะทำงานมีการลงไปสร้างความเข้าใจกับคณะกรรมการกองทุนฯและสมาชิก โดยได้รับความเห็นชอบและกันเงินงบประมาณไว้สำหรับการจัดตั้งด่านชุมชน)

5) **เก็บรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์จุดเสี่ยง** โดยคณะทำงานระดับอำเภอและชุมชนร่วมกันเก็บข้อมูลและนำข้อมูลมาวิเคราะห์ร่วมกัน ทั้งข้อมูลจำนวนผู้บาดเจ็บ /เสียชีวิต จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ สถิติชนิดของรถที่เกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งจากการดำเนินการมีการลงพื้นที่และเก็บข้อมูลในชุมชน และนำข้อมูลมาวิเคราะห์จนสามารถกำหนดจุดเสี่ยงได้9 จุด และดำเนินการแก้ไขไป 3 จุด โดยชงข้อมูลไปให้กับหน่วยงานที่รับผิดชอบร่วมดำเนินการแก้ไข ดังนี้

- ***จุดที่หนึ่ง*** สี่แยกนิยมชัย ถนนสาย 2338 (หมวดการทางและทางหลวงชนบทมาร่วมแก้ไข) / ทำราวกั้น ติดไฟกระพริบ ยอดการปรับปรุงประมาณ 400,000 บาท
- ***จุดที่สอง*** สี่แยกบ้านนายปรีชา สำราญสุข ทางหลวงชนบท 4028 เส้นทางหลวงชนบทติดกับของ อบจ. มีจำนวนอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง จึงมีการแก้ไข โดยการนำข้อมูลมาวิเคราะห์ ปรับพื้นที่ให้โล่ง อบต.ติดไฟกระพริบ 2 จุด ทางหลวงชนบทติดป้ายไฟลดความเร็วและไฟกระพริบ

- ***จุดที่สาม*** สี่แยกปั๊มน้ำมัน คุณกนกวรรณ เป้าขัน ทางหลวงชนบท 4028 เป็นเส้นทางที่คนทำงานโรงงานจะขับมอเตอร์ไซด์ผ่านคอนข้างมากในช่วงค่ำ อบต.จึงแก้ไขโดยการติดไฟแสงสว่างจำนวน 4 จุด ติดตั้งบนเส้นทางของทางหลวงชนบทโดย อบต.เป็นผู้รับผิดชอบ (ทางหลวงชนบทถ่ายโอนมาให้ อบต.ช่วยดูแล โดยงบประมาณจะโอนเข้ามาให้ อบต.โดยตรง) จากนั้นทางหลวงชนบทได้ติดป้ายไฟลดความเร็วและไฟกระพริบ

ผลลัพธ์จากการดำเนินงานในโครงการ...

จากการดำเนินกิจกรรมอย่างต่อเนื่องของคณะทำงานในระดับอำเภอ ส่งผลให้ในปี พ.ศ.2559 จำนวนยอดการเกิดอุบัติเหตุและอัตราการเสียชีวิตลดน้อยลง ในช่วง 8 เดือน หลังจากการดำเนินโครงการ โดยจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน ของอำเภอท่าหลวง เหลือเพียง 820 คน ซึ่งลดลงจากปี พ.ศ.2558 ที่มียอดผู้บาดเจ็บ 1,001 คน (เก็บข้อมูลในช่วงระยะเวลาเดียวกัน) นอกจากนี้ยังเกิดคณะทำงานอำเภอที่มีความเข้มแข็งและเป็นภาคีที่เข้าร่วมประชุมร่วมกันอยู่ตลอดโดยมีนายอำเภอและหัวหน้าส่วนราชการต่างๆ คอยสนับสนุนการทำกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งสามารถขยายผลการดำเนินงานไปสู่ในระดับท้องถิ่นจำนวน 6 พื้นที่ โดยมี 2 พื้นที่หลัก คือ ตำบลหัวลำและตำบลหนองผักแว่น เป็นพื้นที่ต้นแบบในการขยายผลการทำงานไปสู่ตำบลอื่นๆ เกิดเป็นนวัตกรรมชุมชนเข้มแข็งที่คนในชุมชนสามารถวิเคราะห์จุดเสี่ยงในระดับตำบล และนำข้อมูลจุดเสี่ยงนั้นมาค้นหาแนวทางแก้ไขร่วมกันเกิดการเชื่อมประสานงานกันระหว่างชุมชน คณะทำงานในระดับอำเภอ และหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง จนนำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของคนในชุมชน โดยที่คนในชุมชนรู้สึกถึงความเป็นเจ้าของปัญหาร่วมกัน

ข้อจำกัดที่พบเมื่อตำบลหลากหลาย บริบทพื้นที่แตกต่าง

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

ทางเดินต่อเพื่อเป้าหมายที่ตั้งไว้...

1. การจัดทำด่านชุมชนให้เกิดขึ้นทุกตำบลในอำเภอท่าหลวงโดยมีตำบลหนองผักแว่นเป็นต้นแบบ
2. จัดเวทีสร้างความเข้าใจต่อคณะกรรมการกองทุนเงินล้าน (กองทุนหมู่บ้าน) ของแต่ละตำบล เพื่อให้จัดสรรงบประมาณกองทุนฯ มาสนับสนุนการตั้งด่านชุมชนด้วยตนเองเพื่อความยั่งยืน
3. จัดตั้งแกนนำสวมหมวกกันน็อก100 เปอร์เซ็นต์ขยับจากตำบลหัวลำเป็นต้นแบบเพื่อขยายสู่ตำบลอื่นๆ
4. การให้ความรู้และสร้างแรงจูงใจให้กับกลุ่มคนในชุมชนที่หลากหลายมากขึ้น ไม่จำกัดเฉพาะในองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นและโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล
5. สร้างทีมทำงาน / แกนหลักที่ทำงานร่วมกัน เพื่อมาร่วมขับเคลื่อนงานในระดับอำเภอ สร้างเป็นเครือข่ายอำเภอโดยมีลักษณะสำคัญ คือมีประสบการณ์มีใจมีความเข้าใจพื้นที่/เข้าใจหลักการทำงานและมีอำนาจในการตัดสินใจ
6. พาคณะทำงานเครือข่ายอำเภอลงไปพูดคุยกับคณะทำงานในพื้นที่บ่อยครั้งมากขึ้นโดยจัดเวทีลงไปตามแต่ละชุมชนจนครบและเข้าร่วมกิจกรรมของพื้นที่ทุกครั้ง

บูรณาการงาน สอจร. สู่ DHS จังหวัดปทุมธานี ปี 2559

นางวิรัญญา ลาชโรจน์
พยาบาลวิชาชีพชำนาญการ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดปทุมธานี

โครงการพัฒนางานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนแบบบูรณาการ จังหวัดปทุมธานี ปี 2558 เป็นการต่อยอดการบูรณาการงานสอจร.:DHS อำเภอหนองเสือ จังหวัดปทุมธานี ในการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยการนำนโยบายระบบสุขภาพอำเภอ (DHS) สู่การปฏิบัติ กำหนดให้เรื่องอุบัติเหตุทางถนนเป็น ODOP (One District One Project) จนเกิดตำบลที่มีการขับเคลื่อนงานเป็นรูปธรรม ***"บึงบาโมเดล"*** ขึ้นภายใต้โครงสร้างการขับเคลื่อนของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอหนองเสือ(ศปถ.อำเภอ) มีการบรรจุแผนการทำงานเข้าสู่องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และบูรณาการทำงานเครือข่าย มีการตั้งทีมสอบสวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จนทำให้เกิดเครือข่ายสหสาขาวิชาชีพมาทำงานร่วมกันและนำสู่การจัดการจุดเสี่ยงอย่างเป็นรูปธรรมในพื้นที่ จังหวัดปทุมธานีเห็นความสำคัญของการดำเนินงานดังกล่าว จึงใช้ยุทธศาสตร์ 5E ขับเคลื่อนงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อขยายผลการดำเนินงานให้ครอบคลุมพื้นที่ 7 อำเภอของจังหวัดปทุมธานี ภายใต้การสนับสนุนงบประมาณการดำเนินงานจาก สอจร. (สสส.) 806,370 บาท งบสนับสนุนการขับเคลื่อนจังหวัด 100,000 บาท และสำนักงานควบคุมโรค (สคร.) ที่ 1 กรุงเทพฯ 154,000 บาท ผ่านกระบวนการ 5ส.5ช. ซึ่งสอดคล้องกับกระบวนการพัฒนาเครือข่ายระบบสุขภาพอำเภอ(DHS) มีการใช้โครงสร้างคณะกรรมการ ศปถ.อำเภอ โดยมีนายอำเภอเป็นประธาน ปลัดอำเภอเป็นเลขาฯ เพื่อให้การขยับขับเคลื่อนงานเกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมเกิดความเป็นหนึ่งเดียวกัน ประกอบกับกระทรวงสาธารณสุขมีนโยบายให้ สสอ. รพช. เข้าไปมีส่วนร่วมเป็นผู้ช่วยเลขาฯของศปถ.อำเภอ เพื่อให้มีการใช้ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนเป็นตัวขับเคลื่อนการดำเนินงานร่วมด้วย

จากการดำเนินงานของงบประมาณโครงการพัฒนางานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนแบบบูรณาการ จังหวัดปทุมธานี ตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2558 – ปัจจุบัน ได้มีการดำเนินงาน ดังนี้ 1) การจัดเวทีรวบรวมข้อมูล 3 ฐาน(ตำรวจ บ.กลาง สาธารณสุข) ระดับ ศปถ.อำเภอ สู่ศปถ.จังหวัดมีการวิเคราะห์ข้อมูลสอบสวนสาเหตุการบาดเจ็บ และการเสียชีวิตนำสู่การแก้ไขปัญหา ด้วยการมีส่วนร่วมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 2) เวทีค้นหาจุดเสี่ยงของแต่ละ ศปถ.อำเภอมีการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงแนวราบระดับผู้ปฏิบัติงานเกิดการแบ่งปันทรัพยากร 3) การจัดอบรมและพัฒนาบุคลากรสหสาขาให้มีความรู้ด้านการสอบสวนสาเหตุ (HumanDevelopment) ครบทุกอำเภอ และทีมจังหวัด 1 ทีมได้รับการสนับสนุนจาก สคร.ที่1 กรุงเทพฯ เริ่มแรกการสอบสวนสคร.ที่ 1 กรุงเทพฯ เป็นพี่เลี้ยงการเขียน Haddon Matrix และต่อมาเพื่อให้เกิดความ

คล่องตัวในการเก็บข้อมูล และให้ทุกเครือข่ายได้มีส่วนร่วม จึงปรับแบบ Haddon Matrix เป็นแบบง่าย check list ให้หน้างาน คือ มูลนิธิ อาสาฯ ชุดปฏิบัติการ EMS พื้นฐาน ตำรวจ บ.กลาง สาธารณสุข ใช้เป็นแบบฟอร์มลงข้อมูลและนำมาบูรณาการ 3 ฐาน โดยมีปภ.เป็นเจ้าภาพเปิดเวทีบูรณาการ

นอกจากนี้ยังมีการสนับสนุนให้มีเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ศปถ.อำเภอทั้ง 7 แห่งร่วมกันและมีการมอบประกาศนียบัตรจากการนำเสนอผลงานการดำเนินงานป้องกันและแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนโดยรองผู้ว่าราชการจังหวัดปทุมธานี

การดำเนินงานโครงการพัฒนางานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนแบบบูรณาการ จังหวัดปทุมธานี ส่งผลให้หน่วยงานตามยุทธศาสตร์ 5E มีแนวทางและนโยบายป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนลงสู่จังหวัดอย่างเป็นรูปธรรมชัดเจนในปี 2559 ซึ่งการนำนโยบายสู่การปฏิบัติดังกล่าว ต้องมีพี่เลี้ยงคอยกระตุ้นให้เกิดการขับเคลื่อน ด้วยการนำข้อมูลมาสะท้อนในเวทีกินข้าวเล่าเรื่อง เพื่อสร้างความสัมพันธ์ของเครือข่ายสหสาขาวิชาชีพ เวทีศปถ.อำเภอที่มีการประสานการรวบรวมข้อมูล การรายงาน ทำให้ศปถ.จังหวัดมีการประชุมเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของศปถ.อำเภอ โดยใช้ข้อมูลบูรณาการ3 ฐานสะท้อนกลับให้พื้นที่ศปถ.อำเภอทุกแห่ง วิเคราะห์หาปัญหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ การตาย ความเสี่ยง(จุดเสี่ยงพฤติกรรมเสี่ยง) ให้ศปถ.อำเภอดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาตามสถานการณ์ของแต่ละบริบทพื้นที่ ซึ่งนโยบายระบบสุขภาพอำเภอ(DHS) เป็นการขับเคลื่อนระบบสุขภาพด้วยการมีส่วนร่วม และใช้บริบทพื้นที่เป็นฐานการที่จังหวัดปทุมธานี เริ่มดำเนินการตามนโยบายระบบสุขภาพอำเภอ(DHS) ด้วยประเด็นDHS: อุบัติเหตุทางถนนนั้น นับว่าเป็นการช่วยป้องกันและแก้ไขปัญหาสุขภาพอีกด้านหนึ่ง ช่วยลดการสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของสมาชิกในครอบครัว คนในชุมชน สังคม และประเทศไทย ตลอดจนสามารถขยายผลการดำเนินงานดังกล่าวไปปรับใช้กับการป้องกันและแก้ไขปัญหาสุขภาพอื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

สร้างสำนึก...สานเครือข่ายเยาวชนรุ่นใหม่ เคารพกฎหมาย มีวินัยจราจรอำเภออินทร์บุรี

นางสาวพวงทอง เม้งเกร็ด

ศูนย์ประสานงานวิจัยเพื่อท้องถิ่นจังหวัดสมุทรสงคราม

หากท่านเดินทางสู่ภาคเหนือในถนนพหลโยธินเส้นทางหลักหมายเลข 1 จะต้องผ่านแยกอำเภออินทร์บุรี ซึ่งเป็นจุดเสี่ยงสำคัญที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง จากข้อมูลการให้บริการของงานอุบัติเหตุ – ฉุกเฉิน โรงพยาบาลอินทร์บุรี เมื่อปี 2557 มีอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด 968 ราย แยกเป็นอุบัติเหตุจากรถยนต์ 98 ราย สาเหตุหลักจากการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย 37 ราย และอุบัติเหตุจากรถมอเตอร์ไซด์ 761 ราย สาเหตุเกิดจากการไม่สวมหมวกกันน็อก 451 ราย และดื่มสุรา 89 ราย ซึ่งนับว่าเป็นทัศนคติและพฤติกรรมสำคัญที่จำเป็นต้องเร่งแก้ไขเพื่อการขับขี่อย่างปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนร่วมกัน จากปัญหาดังกล่าว ทำให้ นางสาวบุษริน เพ็งบุญ พยาบาลวิชาชีพชำนาญการ แผนกจิตเวชชุมชน ในฐานะพี่เลี้ยง แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (สอจร.) จังหวัดสิงห์บุรี และนางสาวนันท์ณภสร สรวงกัณหรัตน์ พยาบาลวิชาชีพชำนาญการ แผนกห้องผ่าตัด โรงพยาบาลอินทร์บุรี ได้ร่วมกันขับเคลื่อนกิจกรรมของ สอจร.จังหวัดสิงห์บุรี จึงได้ประสานงานการทำงานด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนกับนางเครือวัลย์ ดิษพงษ์ ผู้อำนวยการโรงเรียนวัดท่าอิฐ อำเภออินทร์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี ซึ่งเล็งเห็นถึงความสำคัญของการปลูกฝังจิตสำนึกให้เกิดเป็นทัศนคติที่ถูกต้องตั้งแต่เด็กดีกว่า เหมือนดั่งที่คำโบราณที่กล่าวไว้ว่า “ไม้อ่อนดัดง่าย ไม้แก่ดัดยาก”รวมทั้งจากประสบการณ์ตรงที่ลูกชายของตนเองต้องเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จึงได้จัดทำโครงการเยาวชนรุ่นใหม่ เคารพกฎหมาย มีวินัยจราจรขึ้นในอำเภออินทร์บุรี ภายใต้การสนับสนุนของแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจร(สอจร.) และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

เพื่อปลูกฝังจิตสำนึกและทัศนคติในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย การปฏิบัติตามกฎหมายให้กับเด็กและเยาวชนในสถานศึกษาและสร้างเด็กและเยาวชนต้นแบบด้านการขับขี่ปลอดภัย ปฏิบัติตามกฎหมายขึ้นในชุมชนซึ่งจะเป็นผู้ใช้รถใช้ถนนต่อไปในอนาคต เพราะการปลูกฝังสิ่งที่ถูกต้องตั้งแต่ในวัยเด็กจะเป็นการจดจำฝังลึกจนเป็นอุปนิสัยเมื่อโตขึ้น

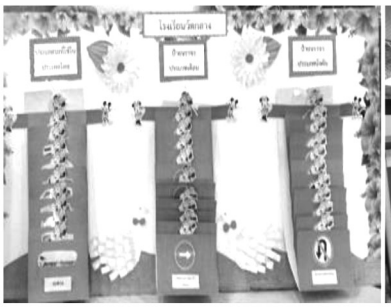
กระบวนการดำเนินงานของโครงการฯ ขับเคลื่อนกิจกรรมภายใต้หลัก 5 ส. 5 ช. เริ่มต้นจากการนำเสนอโครงการในการประชุมผู้บริหารสถานศึกษาของเขตการศึกษาพื้นที่ 5 จังหวัดสิงห์บุรี เพื่อสร้างความเข้าใจ ชักชวนคณะครูที่สนใจมาร่วมดำเนินงาน เปิดรับสมัครสถานศึกษาที่สนใจเข้าร่วมดำเนินโครงการ มีการประชุมครูตัวแทนของแต่ละสถานศึกษาที่เข้าร่วมโครงการ เพื่อวางแผนการดำเนินงาน การจัดอบรมครูเรื่องการออกแบบการเรียนการสอน การผลิตสื่อการเรียนการสอน การอบรมการขับขี่ปลอดภัยที่สอดแทรกเนื้อหาสาระด้านกฎหมายจราจร การใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยให้กับเด็กนักเรียนควบคู่กับการประชุมภาคีเครือข่ายเพื่อร่วมกันกำหนดคุณลักษณะ แนวทางและรูปแบบการค้นหาเยาวชนต้นแบบด้านการขับขี่ปลอดภัยในพื้นที่

จากการดำเนินงานโครงการ 1 ปี ทำให้เกิดเครือข่ายเด็กในช่วงชั้นประถมศึกษาปีที่ 1 – 6 จำนวน 1,100 คน ที่เข้าร่วมดำเนินงานโครงการจาก 12 โรงเรียนในเขตพื้นที่การศึกษาที่ 5 จังหวัดสิงห์บุรีแบ่งเป็นโรงเรียนขนาดเล็ก 7 แห่ง ขนาดกลาง 4 แห่ง และขนาดใหญ่ 1 แห่ง มีการจัดทำสื่อเรื่องการเคารพกฎวินัยจราจร และการขับขี่ปลอดภัยที่เด็กทำด้วยตนเอง ได้แก่ สมุดเล่มเล็กที่เขียนเรื่องการขับขี่ปลอดภัย วินัยจราจร การแต่งและเล่านิทาน การแต่งเพลงประกอบท่าเต้น และการเขียนเรียงความของแต่ละช่วงชั้นภายในโรงเรียน เป็นต้น การจัดทำสื่อการสอนนำไปไว้ในส่วนกลาง โรงเรียนไหนสนใจสามารถนำไปใช้ในการเรียนการสอนได้ ผู้เข้าร่วมดำเนินการมีความรู้เรื่องวินัยจราจร นำสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยใน 3 ระดับ ดังนี้

1) เด็ก ได้รับความรู้เรื่องสัญญาณไฟจราจร การขี่จักรยานในเลนซ้าย การสวมหมวกกันน็อกในการขี่จักรยานยนต์ ป้ายจราจรที่สำคัญ และได้ลงมือทดลองขับขี่ด้วยตนเอง ทำให้รู้จักวินัยจราจรเพิ่มขึ้น มีการให้รุ่นพี่ขี่จักรยานพาน้องไปและกลับจากโรงเรียนวัดระนามทุกวัน มีการฝึกการขับขี่ปลอดภัยจากการใช้ถนนจำลองให้ไปปรับใช้กับการฝึกวินัยของการขับขี่ในชีวิตประจำวันของโรงเรียนวัดกลางและการกระตุ้นให้เกิดการสวมหมวกกันน็อกในการขับขี่จักรยานยนต์มาโรงเรียนวัดโบสถ์การขับขี่ปลอดภัย ทำให้ไม่เกิดอุบัติเหตุบริเวณหน้าโรงเรียนในช่วงเช้าและเย็นที่มีการจราจรแออัด

2) ครู / โรงเรียน ที่เข้าร่วมโครงการมีการจัดกิจกรรมเพื่อปลูกฝังทัศนคติที่เหมาะสมในการปฏิบัติตามกฎหมาย สอดแทรกในแผนการเรียนการสอนปกติ เช่น วิชาสุขศึกษา เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีการจัดกิจกรรมในช่วงลดเวลาเรียนเพิ่มเวลารู้ และติดตามส่งเสริมให้ทดลองจริงในการเดินทางมาและกลับโรงเรียน ทั้งเรื่องการขี่จักรยานปลอดภัย การสวมหมวกกันน็อกในการขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นต้นครูได้รับความรู้เรื่องการขับขี่อย่างปลอดภัยในระหว่างการดำเนินโครงการ ทำให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่ เช่น เดิมคาดเข็มขัดนิรภัยเพราะรำคาญสัญญาณเตือนในรถ ปัจจุบันคาดเพราะตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่ มีการสวมหมวกกันน็อกในการขี่จักรยานยนต์เพื่อเป็นต้นแบบที่ดีให้กับเด็กและเพื่อความรับผิดชอบในการขับขี่ร่วมกับผู้ใช้รถใช้ถนนอื่นๆ

3) ครอบครัว / ชุมชน โดยเฉพาะผู้ปกครองที่ช่วยสังเกตความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นกับเด็ก เมื่อเห็นการเปลี่ยนแปลงของพฤติกรรมเด็ก เช่น ขี่จักรยานฝั่งซ้ายมือ ขี่เรียงแถวกันไปโรงเรียน และทำต่อเนื่องทุกวัน โดยมีรุ่นพี่ดูแลรุ่นน้อง ทำให้คนในชุมชนชื่นชมว่าเด็กมีวินัยจราจรเกิดขึ้นจริงและอบต.ท่างาม เห็นความสำคัญมีการสนับสนุนสถานที่ในการจัดกิจกรรมของเด็กในโครงการ



การขับเคลื่อนโครงการก่อให้เกิดองค์ความรู้ คือ การสร้างจิตสำนึกเรื่องการขับขี่ปลอดภัย เคารพกฎจราจร ต้องให้เด็กลงมือคิด ออกแบบสื่อ ลงมือทำกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง และมีครูช่วยสรุปบทเรียนหลังทำกิจกรรม เพื่อสร้างการเรียนรู้ให้กับเด็กตั้งแต่ต้นน้ำ – ปลายน้ำ และเพิ่มพลังคุณค่าที่เกิดขึ้นจากการลงมือทำของเด็กมาเป็นแรงขับเคลื่อนเชิงบวก / การให้กำลังใจกับเด็กในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมด้านวินัยจราจรและการดำเนินงานร่วมของสหสาขาวิชาชีพ ช่วยให้เกิดพลังในเครือข่าย มีการแบ่งบทบาท ประสานการทำงานตามความเชี่ยวชาญ ทำให้วางแผนและออกแบบกิจกรรมสร้างการเรียนรู้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น ตำรวจมีความรู้ความเชี่ยวชาญเรื่องกฎหมาย กฎจราจร ครูมีความเชี่ยวชาญเรื่องการออกแบบสื่อและการจัดการเรียนการสอนที่เหมาะสมกับแต่ละช่วงชั้น ทำให้เด็กสนใจเรียนรู้อย่างต่อเนื่องโดยปัจจัยเอื้อที่มีการบูรณาการการขับเคลื่อนนโยบายโครงการลดเวลาเรียนเพิ่มเวลารู้เปิดโอกาสให้ครูสามารถนำมาออกแบบการเรียนการสอนในช่วงเวลานี้ได้เด็กได้ออกแบบกิจกรรมและลงมือทำด้วยตนเองในทุกขั้นตอนของโครงการ ทำให้เด็กสนุก สนใจชอบกระบวนการเรียนรู้ และนำสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมอย่างชัดเจนช่วยสร้างสำนึกเรื่องการขับขี่ปลอดภัยดังนั้นเงื่อนไขสำคัญ คือ เด็กต้องเรียนรู้ผ่านการลงมือทำ ทำให้เด็กเข้าใจ เกิดการเปลี่ยนแปลง และนำสู่การสร้างจิตสำนึกเรื่องการขับขี่ปลอดภัยอย่างแท้จริง ครูทำหน้าที่เป็นเพียงพี่เลี้ยง และคอยกระตุ้นให้เด็กได้ลงมือทำด้วยตนเอง นับว่าเป็นอีกหนึ่งตัวอย่างของกระบวนการเรียนรู้ในศตวรรษที่ 21 ผ่านประเด็นการสร้างจิตสำนึกเรื่องอุบัติเหตุ ที่ทุกภาคส่วนร่วมกันสานเครือข่ายเยาวชนให้มีคุณภาพ และเป็นพลเมืองของประเทศชาติในอนาคตต่อไป

อบต.โพธิ์กรวม...กับการทำงานเชิงรุกการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในระดับท้องถิ่น

นางสาวพวงทอง เม้งเกร็ด
นักวิชาการ สอจร.ภาคกลาง
ศูนย์ประสานงานวิจัยเพื่อท้องถิ่นจังหวัดสมุทรสงคราม

สถานการณ์อุบัติเหตุในจังหวัดสิงห์บุรี

จังหวัดสิงห์บุรีมีแหล่งท่องเที่ยวและวัฒนธรรมที่หลากหลาย รวมทั้งอาหารหลากรส ทำให้นักท่องเที่ยวต่างเดินทางมาในพื้นที่ รวมทั้งเป็นเป็นเส้นทางหลักในการเดินทางไปประตูสู่ภาคเหนือของทางหลวงหมายเลข 2 ทำให้มีสถิติอุบัติเหตุที่น่าเป็นห่วง มีอัตราผู้เสียชีวิตในแต่ละปีเป็นจำนวนมาก โดยในปี 2556 มีผู้เสียชีวิต 43 คน และ 39 คน ในปี 2557 เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนประชากรของจังหวัดสิงห์บุรี ประมาณ 210,000 คน จะเห็นว่าอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดสิงห์บุรี เฉลี่ย 2 ปี (2556-2557) ประมาณ 41 คนต่อปี คิดเป็น 19.52 คน ต่อประชากรแสนคน ซึ่งนับว่าเป็นตัวเลขที่สูงเกินกว่าค่าเป้าหมายของทศวรรษความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 ที่ต้องไม่เกิน 10 คน ต่อประชากรแสนคนแม้ว่าจังหวัดสิงห์บุรีมีการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัด และศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอำเภอ เพื่อเป็นกลไกการขับเคลื่อนภารกิจด้านความปลอดภัยทางถนนทั้งในช่วงเทศกาลสงกรานต์และเทศกาลปีใหม่ และช่วงปกติ แต่ก็ไม่สามารถลดสถิติอุบัติเหตุจำนวนผู้เสียชีวิต และจำนวนผู้บาดเจ็บให้ลดลงเท่าที่ควร เนื่องจากยังขาดการบูรณาการจากทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและประชาชน ประกอบกับระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2554 ข้อ 22. กำหนดว่า ในท้องที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นใดมีปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน อันสมควรให้มีศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนขึ้นเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหา ให้ผู้ว่าราชการจังหวัดประสานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนั้น เพื่อให้ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นพิจารณาให้มีศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

นายภราดล รุ่งโรจน์ธีระ นักวิเทศสัมพันธ์ชำนาญการพิเศษ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสิงห์บุรี จึงได้จัดทำโครงการนำร่องการขับเคลื่อนศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่จังหวัดสิงห์บุรีขึ้น ภายใต้การสนับสนุนงบประมาณจากสำนักงานกองทุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และการหนุนเสริมกระบวนการทำงาน ภายใต้แผนงานการสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (สอจร.) เพื่อให้สถิติอุบัติเหตุทางถนน จำนวนผู้บาดเจ็บ และจำนวนผู้เสียชีวิตของจังหวัดสิงห์บุรีลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา โดยต้องมีสถิติผู้เสียชีวิตตลอดทั้งปีต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนภายในปี 2563 เพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมายแห่งทศวรรษความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 และให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่จังหวัดสิงห์บุรีที่มีศักยภาพและมีความพร้อมเข้าร่วมโครงการฯ มีการจัดตั้งการขับเคลื่อนศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปถ.อปท.) เพื่อให้เป็นกลไกการทำงานที่สำคัญในการขับเคลื่อนภารกิจด้านความปลอดภัยทางถนน และเป็นเวทีในการบูรณาการการทำงานของทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชนและประชาชนในชุมชน

กิจกรรมการดำเนินงาน

การดำเนินงานเริ่มจากการการคัดเลือกองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีศักยภาพและมีความพร้อมเข้าร่วมอบรมและศึกษาดูงาน community safety ที่จังหวัดน่าน อำเภอละ 1 อบต. โดยใช้งบประมาณจากรางวัลอุบัติเหตุเป็นศูนย์ในช่วงเทศกาลของจังหวัดสิงห์บุรีและกลับมาประชุมคณะทำงานเพื่อกำหนดแนวทาง

และวิธีการขับเคลื่อนศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น การอบรมให้ความรู้แก่คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่นำร่อง ในด้านนโยบาย ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554 แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556 - 2559 และจัดทำแผนปฏิบัติการฯ การอบรมให้ความรู้ ด้านระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนและการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุให้กับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานในศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นซึ่ง อบต.ที่เข้าร่วมโครงการฯ จำนวน 6 อบต. ในพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุในถนนสายหลัก (ถนนสายเอเชีย) และถนนสายรอง (เส้นเลียบแม่น้ำน้อยอ่างทอง – สิงห์บุรี) ได้แก่ อบต.โพกรวม อำเภอเมือง อบต.วิหารขาว อำเภอท่าช้าง อบต.ท่าข้าม อำเภอค่ายบางระจัน อบต.โรงช้าง อำเภอพรหมบุรี อบต.แม่ลา อำเภอบางระจัน และ อบต.ท่างาม อำเภออินทร์บุรี แต่อบต.โพกรวม ซึ่งเป็นถนนที่ติดถนนสายเอเชียที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อย เห็นความสำคัญของโครงการ จึงมีการวางกลไกการขับเคลื่อนภารกิจด้านความปลอดภัยทางถนนตามมาตรการทั่วไป และมาตรการเน้นหนัก 10 ประการ เพื่อให้หน่วยงานทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และประชาชนในชุมชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการบูรณาการทำงานร่วมกัน ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ร่วมกัน โดยเน้นการทำงาน 5 ส. 5 ช.และขอนำเสนอกระบวนการดำเนนิงานของ อบต.โพกรวมเป็นพื้นที่นำร่องร่วมด้วย

ผลผลิต/ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น

ผลผลิต

- มีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จำนวน 6 แห่ง ในพื้นที่จังหวัดสิงห์บุรี การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน มีการจัดตั้งและสนับสนุนการขับเคลื่อนศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อให้เป็นกลไกการทำงานที่สำคัญในการขับเคลื่อนภารกิจด้านความปลอดภัยทางถนน และเป็นเวทีในการบูรณาการการทำงานทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชนและประชาชนในชุมชน
- เกิดการจัดตั้งงบประมาณดำเนินการตามแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของแต่ละ อบต. ดังนี้

พื้นที่	แผนงาน(ปี 2559 – 2561)	งบประมาณ (บาท)
อบต.โพกรวม อ.เมือง	ซ่อมแซมสภาพถนนและไหล่ทาง สัญญาณไฟจราจร ไฟส่องสว่าง การรณรงค์ประชาสัมพันธ์	1,035,000
อบต.ท่าข้าม อ.ค่ายบางระจัน	การติดไฟสัญญาณเตือน ไฟส่องสว่าง กระจกโค้งตีเส้นจราจร การปรับปรุงภูมิทัศน์ และการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยในศูนย์พัฒนาเด็กก่อนวัยเรียน	490,000
อบต.แม่ลา อ.บางระจัน	สัญญาณไฟจราจร ไฟส่องสว่าง การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ในช่วงเทศกาล	219,000
อบต.โรงช้าง อ.พรหมบุรี	การตั้งจุดบริการจุดตรวจร่วมช่วงเทศกาลการสำรวจและแก้ไขจุดเสี่ยง การรณรงค์ให้ความรู้แก่นักเรียนและประชาชน จัดอบรมให้กับเจ้าหน้าที่ อปพร. / เจ้าหน้าที่เกี่ยวข้องรับทราบ	180,000
อบจ.ท่างาม อ.อินทร์บุรี	การตั้งจุดบริการจุดตรวจร่วมช่วงเทศกาลการสำรวจและแก้ไขจุดเสี่ยง การรณรงค์ให้ความรู้แก่นักเรียนและประชาชน จัดอบรมให้กับเจ้าหน้าที่ อปพร. / เจ้าหน้าที่เกี่ยวข้องรับทราบ	180,000
อบต.วิหารขาว อ.ท่าช้าง	โครงการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงวันขึ้นปีใหม่และวันสงกรานต์	120,000
รวมทั้งสิ้น		**2,224,000บาท**

ผลลัพธ์

- จากการศึกษาดูงานที่จังหวัดน่านช่วยเปลี่ยนมุมคิดของปลัด อบต.โพกรวม นายสุเทพ พรหม ผลทำให้ตระหนักเรื่องการให้ความสำคัญของการสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุของต่างประเทศ การนำเสนอกรณีตัวอย่างของ อบต.หนองผักแว่น อำเภอท่าหลวง จังหวัดลพบุรีที่มีแรงบันดาลใจทำให้อยากลุกขึ้นมาจัดการในพื้นที่ อบต.โพกรวมที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุ มีผู้เสียชีวิตในปี 2556 จำนวน 1 ราย 2557 จำนวน 1 ราย และปี 2558 จำนวน 5 คน เนื่องจากอยู่ติดถนนสายเอเชียเมื่อกลับมาจากการศึกษาดูงานจึงเข้าร่วมเรียนรู้กระบวนการดำเนินงานจากโครงการนำร่องการขับเคลื่อนศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่จังหวัดสิงห์บุรีและดำเนินงานในพื้นที่ เริ่มจากการพูดคุยร่วมกันใน อบต. จัดเวทีการประชุมค้นหาจุดเสี่ยง และแนวทางการจัดการจัดเสี่ยง จนจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน ของ อบต.โพกรวม(ปี 2559 – 2561) งบประมาณรวม 1,035,000 บาทในการปรับปรุงสภาพถนนโดยเฉพาะไหล่ทาง การตีเส้นชะลอความเร็ว การติดตั้งไฟจราจร ติดตั้งป้ายบอกทางแยก ไฟฟ้าส่องสว่าง การทำลูกระนาดชะลอความเร็ว การติดตั้งกระจกโค้ง การปรับปรุงภูมิทัศน์ข้างทาง และการประชาสัมพันธ์รณรงค์เรื่องความปลอดภัยทางถนน ร่วมกับทางหลวงชนบทจังหวัดสิงห์บุรี และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระบวนการทำงานอย่างมีส่วนร่วมและบูรณาการทำงานในพื้นที่

- เกิดการบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่าง อบต.โพกรวม แกนนำชุมชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ ในการช่วยกันสำรวจจุดเสี่ยง 17 จุด ในหมู่บ้าน รวมทั้งจากพฤติกรรมของ

ผู้ขับขี่ สภาพยานพาหนะ และสภาพถนนและสิ่งแวดล้อม และค้นหาแนวทางในการจัดการจุดเสี่ยงร่วมกัน

- กระบวนการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน ของ อบต.โพกรวม ที่ดำเนินงานจากล่างขึ้นบน จัดเวทีสร้างความเข้าใจ เก็บรวบรวมข้อมูลจุดเสี่ยง และแนวทางในการจัดการจุดเสี่ยง รวมทั้งเวทีจัดทำแผนร่วมกัน

บทเรียนความสำเร็จ

ปัจจัยเอื้อ

- ในระดับ อบต.โพกรวมหาก นายก อบต.เห็นความสำคัญกับการขับเคลื่อนงานและการจัดทำแผนอย่างมีส่วนร่วม ก็จะเข้าใจและเห็นความสำคัญกับการทำงาน ดังนั้นการสร้างความเข้าใจจึงเป็นสิ่งสำคัญ จึงต้องมีการพูดคุยร่วมกันอย่างต่อเนื่องทั้งก่อน ระหว่าง และหลังการดำเนินงานในระดับจังหวัดการนำงบประมาณหรือทุนเดิมที่มีในพื้นที่มาใช้ในการวางแผนงานช่วยให้สามารถขับเคลื่อนงานได้ แม้ว่าจะมี อบต.เข้าร่วมเพียง 6 อบต. แต่ก็จะเป็นพื้นที่นำร่องให้กับพื้นที่อื่นต่อไปได้
- ในระดับท้องถิ่นและในระดับจังหวัด กระบวนการจัดทำแผนปฏิบัติการที่มาจากล่างขึ้นบนจะสามารถสร้างการมีส่วนร่วมได้มากกว่าการรับนโยบายจากส่วนกลางจากบนลงล่าง รวมทั้งการสานการดำเนินงานแนวราบทั้งจากระดับนโยบายมาสู่ระดับปฏิบัติการก็เป็นสิ่งสำคัญในการทำงานให้เกิดผลผลิต ผลลัพธ์ และผลกระทบเชิงกว้าง

เงื่อนไข

- การปรับเปลี่ยนมุมคิดในการดำเนินงาน ในระดับท้องถิ่นการพาเข้าร่วมศึกษาดูงานช่วยให้เกิดมุมมองในการทำงานนอกกรอบ ในระดับจังหวัดการคัดเลือกกลุ่มเป้าหมายเป็นสิ่งสำคัญ การพาคนเข้าร่วมศึกษาดูงานควรคัดเลือกจากคนที่สนใจมีความมุ่งมั่นและสามารถกลับมาขับเคลื่อนงานต่อได้
- การขับเคลื่อนงานในระดับท้องถิ่น ควรเริ่มจากจุดเล็กๆ แล้วค่อยขยายผลการดำเนินงานใช้ทุนเดิมที่มีอยู่ในพื้นที่ในการขับเคลื่อนงาน หากนำงบประมาณนำอาจไม่ได้ผล ควบคู่กับการสร้างความเข้าใจอย่างต่อเนื่อง ในระดับจังหวัดการขับเคลื่อนงานและติดตามงานอย่างต่อเนื่อง ช่วยให้ยกระดับการทำงานได้ในระยะต่อไป

"อำเภอเข้มแข็ง"ป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่อำเภอท่าหลวงจังหวัดลพบุรี

คำรณ นิ่มอนงค์

สอจร. ภาคกลาง

อำเภอท่าหลวง...แหล่งท่องเที่ยวและเส้นทางผ่าน

อำเภอท่าหลวงตั้งอยู่ห่างจากอำเภอเมืองลพบุรี ประมาณ80-90 กิโลเมตร มีเส้นทางเลี่ยงในการเดินทางไปจังหวัดนครราชสีมา ทำให้ช่วงเทศกาลมีปริมาณรถที่หนาแน่น ประชาชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม โดยเฉพาะการทำไร่อ้อย โดยมีโรงงานน้ำตาลตั้งอยู่ในพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่สำคัญได้แก่ น้ำตกวังก้านเหลือง เมืองโบราณซับจำปา และจำปีสิรินธร การสัญจรในพื้นที่ส่วนใหญ่จะใช้รถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถขนอ้อย รถพ่วง และรถไถลากเป็นหลัก โดยปัจจุบันอำเภอท่าหลวง มีปริมาณรถมากขึ้น โดยเฉพาะช่วงวันศุกร์และวันอาทิตย์ในกรณีรถยนต์ส่วนตัว และมีรถพ่วงที่วิ่งอยู่เป็นประจำต่อเนื่อง อุบัติเหตุส่วนใหญ่จะเป็นรถต่างถิ่นที่เกิดอุบัติเหตุรุนแรง (รถยนต์) ส่วนอุบัติเหตุในพื้นที่จะเป็นรถมอเตอร์ไซด์และรถยนต์บางส่วน ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นรถมอเตอร์ไซด์ซึ่งไม่มีความชำนาญมากนักโดยผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย และผู้ปกครองยังปล่อยให้เด็กและเยาวชนขับรถมอเตอร์ไซด์ ทำให้ที่ผ่านมามีผู้เสียชีวิตที่เป็นเด็กและเยาวชนมากขึ้น เนื่องจากมีการรวมกลุ่มขับมอเตอร์ไซด์ ทำให้เกิดการเฉี่ยวชนกันเองและถูกรถบรรทุกทับ ซึ่งถือเป็นเรื่องของการใส่ใจของครอบครัวต่อบุตรหลาน ซึ่งแนวโน้มหากมีการขยายถนนเป็นทางสี่เลน จำนวนรถและอุบัติเหตุอาจจะเพิ่มสูงขึ้นประกอบกับยานพาหนะมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็ว เป็นปัจจัยให้เกิดอุบัติเหตุทางการจราจรเพิ่มมากขึ้น มีผลกระทบต่อการบาดเจ็บ พิการ สูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน ซึ่งนับวันยิ่งทวีความรุนแรง โดยเมื่อวิเคราะห์ข้อมูลปี พ.ศ.2554 พบผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร จำนวน 883 ราย เสียชีวิต 13ราย ในปีพ.ศ. 2555 พบผู้ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร จำนวน 1,044 ราย เสียชีวิต 6 ราย และในปี พ.ศ.2556 พบผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร จำนวน 1,099 ราย เสียชีวิต 11 ราย

ซึ่งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในอำเภอท่าหลวงส่วนหนึ่งเป็นคนจากต่างพื้นที่ เนื่องจากคนจากต่างพื้นที่ไม่ทราบถึงภูมิทัศน์ และสภาพแวดล้อมโดยรอบ รวมถึงลักษณะของถนน บวกกับเมื่อใช้ความเร็วสูงในการขับขี่ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอย่างมาก ซึ่งในปี พ.ศ.2556 อำเภอท่าหลวงมีผู้เสียชีวิตเป็นอันดับ 1 ของจังหวัดและจากสถานการณ์ที่ทวีความรุนแรงขึ้น ทำให้ใน เดือน พฤศจิกายน พ.ศ.2556 โรงพยาบาลท่าหลวงได้ของบประมาณจำนวน 100,000 บาท จาก สอจร. มาพัฒนาเครือข่ายแลกเปลี่ยนเรียนรู้เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรในอำเภอท่าหลวง โดยโรงพยาบาลท่าหลวงได้ดำเนินการพัฒนาระบบบริการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรระดับอำเภอขึ้น เพื่อรองรับสถานการณ์อุบัติเหตุและแก้ไขปัญหาในจุดเสี่ยง โดยการมีส่วนร่วมจากหน่วยงานภาครัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น มีการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยเสี่ยงและจุดเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ นำข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์ นำเสนอต่อองค์กรทั้งภาครัฐ และเอกชนในอำเภอท่าหลวง เพื่อการวางแผนแก้ไขปัญหาร่วมกัน พร้อมทั้งพัฒนาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในกลุ่มเสี่ยง โดยมีการศึกษาทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ เก็บข้อมูลเชิงปริมาณโดยแบบบันทึกการเกิดอุบัติเหตุจราจรตั้งแต่ปี 2551 ถึงปัจจุบัน และแลกเปลี่ยนเรียนรู้ เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในเขตอำเภอท่าหลวง จังหวัดลพบุรี ส่งผลให้ในปี พ.ศ.2557 อำเภอท่าหลวง มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุลดลงมาเป็นอันดับ 2 จากนั้นมาจึงเริ่มมีการจัดประชุมเครือข่ายของอำเภอท่าหลวง และดึงอำเภอเข้ามามีส่วนร่วมในการทำงาน โดยถือเป็นจุดเริ่มต้นในการทำความรู้จักกัน และได้มานั่งพูดคุยเพื่อวิเคราะห์สถานการณ์ปัญหาและแก้ไขปัญหาร่วมกันโดยมีการจัดประชุมทุก 3 เดือน เป็นอย่างน้อย และในปี พ.ศ.2558 ได้เริ่มขยับจากการทำงานเชิงรุก ในระดับอำเภอมุ่งสู่การทำงานในระดับตำบลภายใต้โครงการนวัตกรรมชุมชนเข้มแข็งป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่อำเภอ

ท่าหลวงจังหวัดลพบุรี มีการนำข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุไปให้คนในชุมชนของแต่ละตำบลได้รับรู้ และเปิดโอกาสให้คนในตำบลได้ร่วมกันคิดและร่วมกันค้นหาแนวทางการแก้ไขปัญหา ที่ผ่านมานายอำเภอ หัวหน้าส่วนราชการและแกนนำชุมชน ได้ให้ความร่วมมือในการทำกิจกรรมและมาเข้าร่วมในการทำกิจกรรมทุกครั้ง ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากนโยบายของนายอำเภอที่เห็นความสำคัญของงานเรื่องความปลอดภัยทางถนนโดยในปีนี้โรงพยาบาลท่าหลวงเห็นความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุจราจรในถนนสายรอง โดยเฉพาะในหมู่บ้านควรมีการประชุมเพื่อค้นหาจุดเสี่ยงในหมู่บ้าน การป้องกันอุบัติเหตุในหมู่บ้าน การเก็บข้อมูล การร่วมมือร่วมใจของชุมชนอย่างเป็นรูปธรรมให้ชัดเจน และนำข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์ในระยะแรกมาปรับระบบบริการให้สอดคล้องและเหมาะสมกับสถานการณ์ ซึ่งจะเน้นให้ชุมชนแต่ละพื้นที่มีส่วนร่วมให้เป็นรูปธรรมชัดเจนมากขึ้นเพื่อลดอุบัติเหตุในถนนสายรองของแต่ละชุมชน ตลอดจนเกิดการพัฒนาระบบบริการในการป้องกัน และแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร ในเขตพื้นที่ทั้ง 6 ตำบลของอำเภอท่าหลวง เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้และบริหารจัดการหน่วยงาน องค์กร โรงเรียน โรงงานเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนให้ขับเคลื่อนแผนงานที่ มุ่งไปสู่การลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตทางถนนในพื้นที่รวมทั้งกระตุ้นและเสริมสร้างให้เกิดองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นได้มีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนพร้อมทั้งมีการบริหารจัดการข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ของหน่วยงาน และภาคีเครือข่ายในพื้นที่ทั้ง 6 ตำบลของอำเภอท่าหลวงด้วย

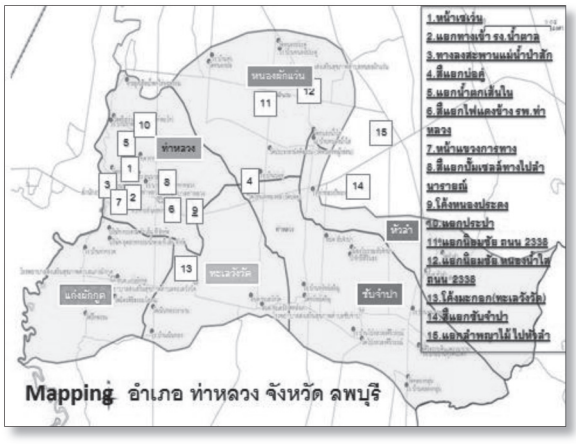
จากสถิติอุบัติเหตุ...สู่แรงบันดาลใจในการทำงาน

จากสถิติการเกิดอุบัติในช่วงที่ผ่านมา ซึ่งส่งผลให้เกิดการสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของคนในพื้นที่อำเภอท่าหลวงและต่างพื้นที่ ถึงแม้จะมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุลดลงหลังจากเกิดคณะทำงานเรื่องความปลอดภัยทางถนนในปี พ.ศ.2557 แต่ก็ถือว่ายังมีตัวเลขการเกิดอุบัติเหตุที่สูงทำให้คณะทำงานโครงการฯรู้สึกว่าตัวเองอยู่เฉยไม่ได้ และต้องรวมทีมคนที่มีใจให้มารวมตัวกันให้มากขึ้นและหลากหลายสาขาวิชาชีพ เพื่อหาทางลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนี้ โดยมองว่าเป็นเรื่องที่ทุกคนต้องเข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาไม่ใช่เรื่องของใครคนใดคนหนึ่ง และไม่ได้มองว่าเป็นการเพิ่มภาระงานประจำ แต่เป็นการป้องกัน ในลักษณะของการทำงานเชิงรุก เน้นการทำงานในพื้นที่ระดับอำเภอและขยับเข้าสู่ในระดับตำบล โดยมีเพื่อนร่วมทางที่มาจากหลากหลายหน่วยงานในอำเภอท่าหลวงเกิดเป็นคณะทำงานจาก **“สหสาขาวิชา”**ที่รวบรวมคนมีใจในการทำงานเรื่องการลดอุบัติเหตุทางถนนมารวมกัน โดยคณะทำงานหลักมีหลายหน่วยงานประกอบด้วย 1.) อำเภอท่าหลวง 2.) สำนักงานสาธารณสุขอำเภอท่าหลวง 3.) สถานีตำรวจภูธรท่าหลวง 4.) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลหัวลำ 5.) โรงพยาบาลท่าหลวง 6.) แขวงทางหลวงลพบุรีที่ 2 7.) มูลนิธิพุทไธสวรรค์ 8.) ทางหลวงชนบท 9.) องค์การบริหารส่วนตำบลหนองผักแว่น 10.) เทศบาลตำบลบ้านท่าหลวง 11.) ตำบลหัวลำ และ 12.) องค์การบริหารส่วนตำบลท่าหลวงโดยคณะทำงานที่เกิดขึ้นนี้ ถือได้ว่าเป็นทีมที่มองตาแล้วรู้ใจ สามารถเอื้อต่อการทำงานร่วมกันทั้งในระดับพื้นที่ไปสู่การแก้ไขปัญหาที่ตรงจุดของหน่วยงาน ซึ่ง

เป็นเพราะมีการประชุมร่วมกันอย่างต่อเนื่องจนเกิดเป็นความสัมพันธ์ที่ดีต่อกัน ต่างพร้อมที่จะช่วยเหลือและเอื้อให้เกิดการขับเคลื่อนงานอย่างต่อเนื่อง

จากแรงบันดาลใจสู่การขับเคลื่อนการทำงานที่มีพลังโดยข้อมูล

หลังจากมีเพื่อนร่วมทางที่มีใจในการทำงานร่วมกันแล้วจึงเริ่มดำเนินงานโครงการ โดยมีการจัดประชุมคณะทำงานระดับอำเภอ และระดับตำบล เพื่อขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่อำเภอท่าหลวง เดือนละ 1-2 ครั้ง เพื่อพูดคุยบอกเล่าเรื่องราวสถานการณ์และนำข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุมาพูดคุยกัน โดยให้ความสำคัญกับ **"ข้อมูลสารสนเทศ"**ที่มาจากหลายหน่วยงาน นำข้อมูลมาวิเคราะห์และค้นหาแนวทางในการดำเนินการแก้ไขปัญหาร่วมกัน โดยมีการจัดทำข้อมูลการป้องกันและและลดอุบัติเหตุทางถนนตำบลและระดับอำเภอ โดยนำข้อมูลในพื้นที่มาวิเคราะห์สถานการณ์ปัญหาร่วมกัน โดยเฉพาะข้อมูลที่มาจากเสียงของคนในพื้นที่ ซึ่งเป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง และยังได้มีการค้นหา**"สุดเสี่ยง"** ของแต่ละพื้นที่ในเขตอำเภอท่าหลวง ซึ่งนำไปสู่การค้นหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงต่างๆ เหล่านั้น ซึ่งจากการนำข้อมูลมาวิเคราะห์จุดเสี่ยงร่วมกัน ทำให้สามารถกำหนดจุดเสี่ยงในอำเภอท่าหลวงได้ ทั้งหมด 15 จุด ประกอบด้วย 1.) หน้าเซเว่น 2.) แยกทางเข้าโรงงานน้ำตาล 3.)ทางลงสะพานแม่น้ำป่าสัก 4.) สี่แยกบ่อคู่ 5.) แยกน้ำตกเส้นใน 6.) สี่แยกไฟแดงข้าง รพ.ท่าหลวง 7.) หน้าแขวงการทาง 8.) สี่แยกปั๊มเซลล์ทางไปลำนารายณ์ 9.) โค้งหนองประดง 10.) แยกประปา 11.) แยกนิยมชัย ถนน 2338 12.) แยกนิยมชัย หนองน้ำใส ถนน 2338 13.) โค้งมะกอก(ทะเลวังวัด) 14.) สี่แยกซับจำปา 15.) แยกลำพญาไม้ไปหัวลำและมีการนำจุดเสี่ยงทั้งหมดมาพูดคุยกันอย่างต่อเนื่องในคณะทำงาน จนสามารถกำหนดเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาและนำไปสู่การแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง ที่ทำให้เกิด **"สุดคุ้ม"**ที่ส่งผลให้สถิติการเกิดอุบัติเหตุของอำเภอท่าหลวงลดน้อยลง ไปแล้ว 10 จุด



จากระดับอำเภอมุ่งสู่ท้องถิ่น...เปลี่ยนจากรับสู่การทำงานเชิงรุก

คณะทำงานระดับอำเภอได้เล็งเห็นความสำคัญของการดำเนินงานลดอุบัติเหตุ โดยมีความเชื่อว่าการจะลดอุบัติเหตุได้นั้น ต้องลงไปดำเนินงานตั้งแต่ในระดับตำบล จึงได้มีการเชื่อมโยงการทำงานร่วมกันระหว่างคณะทำงานระดับอำเภอ หน่วยงานราชการและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในลักษณะของการทำงานแบบเชื่อมประสาน ช่วยเหลือเติมเต็มซึ่งกันและกัน โดยมีการจัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจำนวน 6 ตำบลในพื้นที่อำเภอท่าหลวง เพื่อให้เข้าใจเป้าหมายการดำเนินงาน รวมทั้งแนวทางการทำกิจกรรมร่วมกัน โดยที่ท้องถิ่นต้องลุกขึ้นมาดูแลเรื่องความปลอดภัยทางถนนด้วยชุมชนเอง โดยมีคณะทำงานในระดับอำเภอคอยเสริมความรู้และคอยกระตุ้นให้ทำกิจกรรม และยังทำหน้าที่ ชง ข้อมูลไปให้กับหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง ในกรณีที่ท้องถิ่นไม่สามารถแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงได้ด้วยตนเอง โดยทีมคณะทำงานระดับอำเภอจะลงพื้นที่เพื่อติดตามประเมินผลนวัตกรรมการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนทั้ง 6 ตำบล โดยมีการลงไปติดตามเป็นระยะ เพื่อกระตุ้นให้เกิดการขับเคลื่อนด่านชุมชนอย่างต่อเนื่อง ซึ่งคนในพื้นที่ก็ให้ความร่วมมืออย่างดี อีกทั้งยังมีการฟื้นฟูความรู้ FR ให้กับ อสม. เป็นระยะเนื่องจากเมื่อ อสม.ได้รับการฝึกอบรมไปแล้ว แต่ไม่ได้ปฏิบัติหรือกระตุ้นเป็นระยะก็จะทำให้ไม่สามารถทำได้ถูกต้อง รวมทั้งมีการประชาสัมพันธ์การแพทย์ฉุกเฉิน ติดสติ๊กเกอร์ทุกบ้านพร้อมการติดตาม สอบสวนอุบัติเหตุ การเสียชีวิต ใน

เบื้องต้นโดยจะทำในพื้นที่ อีกทั้งมีการวิเคราะห์ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุและนำทำเป็นโมเดลการเกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งยังมีการซ้อมแผนอุบัติเหตุหมู่ชุมชน โดยภาคเช้าจะเป็นกระบวนการให้ความรู้ตามหลักการ ส่วนภาคบ่ายจะเป็นการซ้อมหมู่ที่ให้ทั้งหมดมาทำกิจกรรมร่วมกัน ผ่านการลงมือปฏิบัติจริง และจัดกิจกรรมรณรงค์การสวมหมวกนิรภัยแก่อาสาสมัครสาธารณสุขโรงงานน้ำตาล ในช่วงที่เปิดหีบอ้อยและขยับไปสู่โรงเรียนท่าหลวงวิทยาและโรงเรียนชัยบาลดาลวิทยา นอกจากนี้ยังได้มีการเดินสายทำความเข้าใจ ค้นหาแนวร่วม พาตำบลต้นแบบ (หนองผักแว่น) ไปทำให้ตำบลอื่นเห็นเป็นตัวอย่าง ให้เห็นภาพที่ชัดเจน เพื่อจะได้ช่วยชี้แจงและอธิบายให้เกิดความเข้าใจมากขึ้น เป็นการชักชวนพื้นที่ตำบลอื่น ผ่านการนำชุมชนต้นแบบไปแสดงให้เห็นรูปธรรมที่เกิดขึ้นจริง และยังได้มีการจัดประกวดพื้นที่ต้นแบบให้รางวัลนวัตกรรมการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจรของพื้นที่ในชุมชนทั้ง 6 ตำบล เพื่อให้เกิดความภาคภูมิใจและนำไปสู่ความต่อเนื่องในการทำกิจกรรม ซึ่งในกิจกรรมจะมีการมอบเกียรติบัตรให้กับแกนนำชุมชน / ผู้ใหญ่บ้าน / อสม. ที่เข้าร่วมในการตั้งด่านชุมชนร่วมกันอย่างต่อเนื่อง และมีการมอบเกียรติบัตรจิตอาสาดีเด่นให้กับคนที่ทุ่มเททำงานอย่างเต็มที่

แอพพลิเคชั่น...การพัฒนาศักยภาพเครือข่าย กู้ชีพ กู้ภัย เพื่อการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจร

นางสาวพวงทอง เม้งเกร็ด
นักวิชาการ สอจร.ภาคกลาง
ศูนย์ประสานงานวิจัยเพื่อท้องถิ่นจังหวัดสมุทรสงคราม

23 ปี ความมุ่งมั่นกับการขับเคลื่อนงานกู้ชีพกู้ภัย

ปี 2555

ช่วยคนเจ็บเก็บคนตาย

ปี 2557

ทำงานเชิงรุก

ปี 2559

ข้อมูลข่าวสาร

มูลนิธิสว่างเบญจธรรมจังหวัดสมุทรสงครามเริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี 2537 ภายใต้ภารกิจหลัก คือ **"ช่วยเหลือคนเจ็บเก็บคนตาย"** เหมือนกับงานกู้ภัยทั่วไป เน้นการนำส่งโรงพยาบาลโดยไม่มีการปฐมพยาบาล ต่อมาในปี 2544 มีการเข้ารับการอบรมปฐมพยาบาลขั้นต้นให้กับอาสามูลนิธิกับหน่วยกู้ชีพนเรนทร รพ.ราชวิถี เพื่อยกระดับการทำงาน และมีการปรับเปลี่ยนสภาพรถให้มีอุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้นในปี 2548 และดำเนินงานอย่างต่อเนื่องจนได้รับรางวัลหน่วยกู้ชีพมูลนิธิดีเด่นในปี 2550 ตามลำดับ โดยมี **นายพลเสษฐ์ เลาหกรรณวนิช (หนึ่ง) และนายชลธี เลาหกรรณวนิช (หนุ่ม)** ฝาแฝดพี่น้องที่เป็นแกนหลักในการพัฒนากระบวนการทำงานร่วมกับหลายภาคส่วน ทั้งตำรวจ สาธารณสุข แขวงการทาง และเครือข่ายกู้ชีพกู้ภัยในจังหวัดสมุทรสงครามจนเป็นส่วนหนึ่งในการขับเคลื่อนงานศูนย์ความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสมุทรสงคราม

ขณะที่มีการขับเคลื่อนงานแต่กลับพบว่า ถนนพระราม 2 หรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 35 สายธนบุรี–ปากท่อ เป็นเส้นทางหลักที่มุ่งสู่ภาคใต้ของประเทศไทย ตัดผ่านเขตจอมทองและเขตบางขุนเทียนในพื้นที่กรุงเทพมหานครจังหวัดสมุทรสาคร สมุทรสงคราม แล้วสิ้นสุดที่ถนนเพชรเกษม บริเวณทางแยกต่างระดับวังมะนาว อำเภอปากท่อ จังหวัดราชบุรีมีระยะทางรวม 84.041 กิโลเมตรแต่เนื่องจากสภาพถนนที่ตัดตรงมี 4 เลน และมียูเทริน์เป็นช่วงๆ ทำให้ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วเกินกำหนด รวมทั้งระหว่างทางมีสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญตลอด ทั้งชายทะเลบางขุนเทียน ดอนหอยหลอด และเส้นทางสู่ชายทะเลในเขตจังหวัดเพชรบุรีและประจวบคีรีขันธ์ ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุทุกช่วง จากสถานการณ์ปัญหาดังกล่าว มูลนิธิสว่างเบญจธรรมจังหวัดสมุทรสงครามได้ประสบเหตุและช่วยเหลือผู้ที่ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่องเสมอมา จึงตระหนักถึงความสูญเสียที่เกิดขึ้นและเริ่มทำงานเชิงรุกมากกว่าการรอช่วยเหลือคนเจ็บเก็บศพคนตายตั้งแต่ปี 255๔ โดยการขับเคลื่อนโครงการแนวทางการสร้างความร่วมมืออย่างเป็นระบบ เพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนพระราม 2 และถนนสายสมุทรสงคราม-บางแพ และถนนเอกชัย โดยการมีส่วนร่วมของภาคีองค์กรหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่จังหวัดสมุทรสงคราม ภายใต้การสนับสนุนงบประมาณจากศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยบนท้องถนน (ศวปถ.) มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ ซึ่งหัวใจสำคัญ คือ ต้องมีการเก็บรวบรวมข้อมูลจุดเสี่ยงเพื่อนำเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องปรับปรุงแก้ไข ทั้งในถนนสายหลักและสายรอง ควบคู่กับการปลุกจิตสำนึกในเด็กและเยาวชน

ต่อมาได้มีการขยายผลการดำเนินงานไปสู่โครงการสานพลังภาคี กู้ชีพกู้ภัย สู่การดำเนินงานเชิงป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจรภายใต้การสนับสนุนงบประมาณจากสำนักงานกองทุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และการหนุนเสริมกระบวนการทำงาน ภายใต้แผนงานการสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (สอจร.) ในปี 2556 เพื่อสานพลังเครือข่าย กระตุ้น หนุนเสริมการทำงานเชิงรุก เน้นการทำงานเชิงข้อมูลสู่การดำเนินการแก้ไขและลดอุบัติเหตุในพื้นที่ต่างๆ ให้กับหน่วยกู้ชีพกู้ภัย องค์กรมูลนิธิตลอดถนนพระราม 2 ในพื้นที่จังหวัดสมุทรสงคราม สมุทรสาคร เพชรบุรี และจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จนเกิดเครือข่ายกู้ชีพกู้ภัยที่เข้ามาร่วมทำงาน ได้แก่ มูลนิธิสว่างเบญจธรรมจังหวัดสมุทรสงคราม มูลนิธิสรรพราเชนร์ศิษย์หลวงพ่อเนื่องโกวิโท จังหวัดสมุทรสงคราม มูลนิธิการกุศลสมุทรสาคร ศูนย์วิทยุศรีสมุทรจังหวัดสมุทรสาคร มูลนิธิสว่างสรรเพชญ (จุดอำเภอเขาย้อย,และวังมะนาว)จังหวัดเพชรบุรีมูลนิธิสว่างประจวบธรรมสถาน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ชมรมอาสาพยาบาลมหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี จังหวัดเพชรบุรี และมูลนิธิสว่างมงคลศรัทธาธรรมสถาน จังหวัดเพชรบูรณ์ที่มีความตระหนักถึงปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น เห็นความสำคัญของการเก็บรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุในพื้นที่ เกิดการตื่นตัวประสานหน่วยงานและนำข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ สู่การนำเสนอกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งแบบทางการและไม่เป็นทางการมีการพัฒนาศักยภาพหน่วยกู้ชีพกู้ภัยให้มีความเข้าใจการสอบสวนอุบัติเหตุ (ขั้นต้น) ทราบถึงจุดเสี่ยงสำคัญในแต่ละพื้นที่ และสามารถนำข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุ วิเคราะห์สาเหตุความรุนแรง และนำเสนอสู่การป้องกันได้ ควบคู่กับการอบรมพัฒนาศักยภาพเชิงทฤษฎี การลงมือปฏิบัติการจริงในการเก็บรวบรวมข้อมูลในพื้นที่ และการพัฒนาการจัดทำระบบข้อมูลอุบัติเหตุ โดยใช้มือถือ Application ในระบบ android เพื่อประสานข้อมูลไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างทันท่วงที ทั้งข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ พิกัดชื่อถนน รูปถ่ายจุดเสี่ยง ผู้บาดเจ็บ จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต

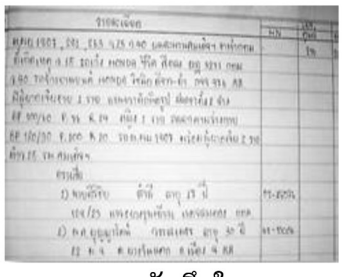
สานเครือข่าย...ส่งต่อกระบวนการพัฒนาศักยภาพเครือข่ายกู้ชีพกู้ภัย

ที่มา : โครงการพัฒนาศักยภาพเครือข่าย กู้ชีพกู้ภัย เพื่อการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจร

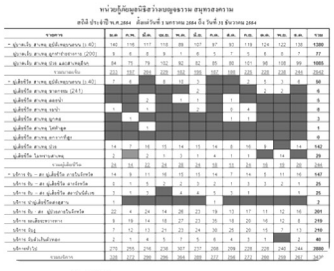
จากการดำเนินงานดังกล่าวทำให้เจ้าหน้าที่ในมูลนิธิและองค์กรเครือข่ายที่เข้าร่วมงานเกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม เช่น การสวมหมวกกันน็อก เป็นตัวอย่างที่ดีให้กับคนทั่วไป การเข้าร่วมปลุกจิตสำนึกกับเด็กและเยาวชนในโรงเรียน และการรณรงค์ในช่วงเทศกาลปีใหม่และวันสงกรานต์อย่างต่อเนื่อง เป็นต้น เกิดองค์ความรู้ในการพัฒนาศักยภาพเครือข่ายกู้ชีพกู้ภัย เกิดพื้นที่รูปธรรม และเป็นต้นแบบขยายผลกระบวนการดำเนินงานมายังโครงการพัฒนาศักยภาพเครือข่าย กู้ชีพกู้ภัย เพื่อการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจร ภายใต้การสนับสนุนงบประมาณของสำนักงานกองทุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และการหนุนเสริมกระบวนการ

ทำงานจากแผนงานการสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (สอจร.) ในปี 2558 เพื่อเผยแพร่แนวทางการทำงานเชิงรุกในด้านการศึกษา ตรวจสอบ วิเคราะห์ หาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ และนำข้อมูลไปสู่การนำเสนอกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหาและการป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อเชื่อมภาคีเครือข่ายผ่านการเก็บข้อมูลจุดเสี่ยงในแต่ละจังหวัด และนำมาบูรณาการทำงานร่วมกันผ่านการวิเคราะห์จุดเสี่ยง หาสาเหตุปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ โดยนำข้อมูลมาร่วมแลกเปลี่ยนและประยุกต์ใช้และเพื่อพัฒนาศักยภาพอาสาสมัครเครือข่ายมูลนิธิฯ หน่วยกู้ภัย ภาคีภาคประชาชน ในการการป้องกันและลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจร ผ่านกระบวนการเก็บข้อมูลจุดเสี่ยง การอบรมการใช้งานและการพัฒนาโปรแกรม Application EMTAlert Mobile Application การจัดกิจกรรมรณรงค์และประชาสัมพันธ์การจัดประชุมเครือข่ายป้องกันอุบัติเหตุและลดการสูญเสีย และการหนุนเสริมภาคีเครือข่ายในการทำงานเชิงรุกการจัดทำรายงานอุบัติเหตุ เพื่อนำเสนอข้อมูลสู่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในแต่ละจังหวัด / การวิเคราะห์จุดเสี่ยง

พลังเชิงรุก...สู่การจัดทำฐานข้อมูล



การบันทึกในสมุด



การใช้โปรแกรม Excel

Mobile Apps ผ่านมือถือ

จากการขับเคลื่อนงานการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนมาตั้งแต่ปี 2555 เป็นต้นมา ทำให้เกิดการสานองค์ความรู้สู่การจัดทำฐานข้อมูล หากมองย้อนไปจะเห็นว่า จากเดิมที่มีการบันทึกเพียงการจดบันทึกลงสมุดเพียงเวลารับแจ้ง - ออกปฏิบัติงาน สถานที่เกิดเหตุ ข้อมูลผู้บาดเจ็บ จำนวนผู้ประสบเหตุ พาหนะ และสาเหตุขั้นต้น ในปี 2537 ก็มีการปรับมาลงบันทึกข้อมูลในคอมพิวเตอร์ในปี 2548 เพื่อพิมพ์ใบเคส ส่งต่อโรงพยาบาล รวบรวมสถิติการเกิดอุบัติเหตุรายเดือนและรายปีในโปรแกรมคอมพิวเตอร์ มีการจัดทำโปรแกรมฐานข้อมูล ITEM ของสถาบันการแพทย์ฉุกเฉิน (สพฉ.) กระทรวงสาธารณสุข ร่วมกับบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ในปี 2550 เพื่อให้ฐานข้อมูลมีความชัดเจนและตรงกันมากที่สุด ต่อมาในปี 2556 จนถึงปัจจุบัน มีการสรุปข้อมูลจุดเสี่ยง สืบสวนขั้นต้น เพื่อนำเสนอสู่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องแก้ไขปัญหาร่วมกัน ควบคู่กับการจัดทำ Mobile Apps ผ่านมือถือ และร่วมเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อส่งเข้าฐานข้อมูล GEO-ITEMSMobile Application ร่วมกับมูลนิธิไทยโรดส์ที่อยู่ระหว่างการปรับปรุงระบบในปัจจุบัน เพื่อใช้เทคโนโลยีมาช่วยสรุปและนำเสนอข้อมูลจุดเสี่ยงให้ง่ายและรวดเร็วต่อสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ในปัจจุบัน มีการนำเสนอข้อมูลอุบัติเหตุร่วมกับฐานข้อมูลการเคลมประกันของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และนำเสนอเข้าสู่การประชุมร่วมกับตำรวจในจังหวัดสมุทรสงครามเป็นระยะๆ ทั้งในช่วงเทศกาลเพื่อการวางแผนรับมือป้องกันอุบัติเหตุทางถนน และการประชุมศูนย์ความปลอดภัยทางถนนเพื่อนำเสนอสู่การแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่

ที่มา : การพัฒนาต้นแบบระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่ระบุตำแหน่งของมูลนิธิไทยโรดส์

มาตรการองค์กรด้วยใจ

ปริญญา เพียรพิจารณ์
งามพิศ แก้วประดิษฐ์
สอจร. ภาคตะวันออก

อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ การสูญเสียชีวิตของผู้ใช้รถใช้ถนนและสร้างความสูญเสียต่อเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศชาติ ซึ่งรัฐบาลได้ตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาดังกล่าว จึงประกาศให้ปี พ.ศ. 2554– 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ภายใต้กรอบปฏิญญามอสโก เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน ภายในปี พ.ศ.2563

ทั้งนี้ รัฐบาลได้กำหนดนโยบายด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในการจราจร ด้วยการสร้างความร่วมมือระหว่างฝ่ายต่างๆ ในการตรวจจับ การรายงานและการดูแลผู้บาดเจ็บ โดยให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม ร่วมกันดำเนินมาตรการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างจริงจัง ตามกรอบทศวรรษความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี เพื่อสร้างประเทศไทยให้เป็นเมืองปลอดภัย Safety Thailand ตามนโยบายของรัฐบาล

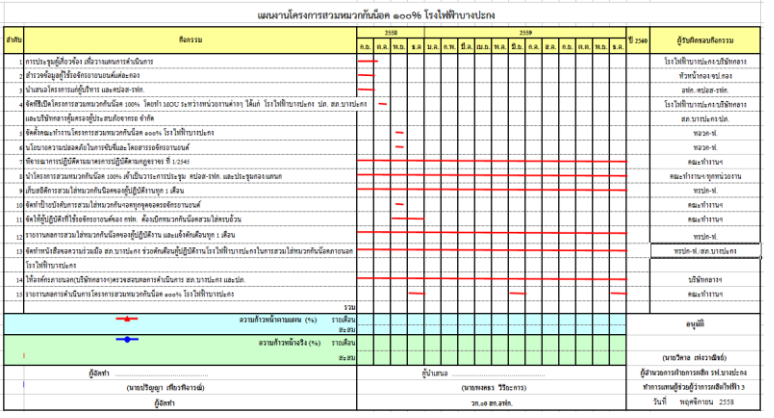
จังหวัดฉะเชิงเทรามีถนนและพื้นที่รอยต่อกับจังหวัดหลายจังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ ชลบุรี จันทบุรี สระแก้ว ปราจีนบุรี นครนายกและปทุมธานี ทำให้ประสบปัญหาสภาพการจราจรที่หนาแน่นและปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทราที่เพิ่มมากขึ้นทุกปี โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่เป็นยานพาหนะหลักและเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้มีผู้เสียชีวิต บาดเจ็บและผู้ประสบเหตุส่วนใหญ่ยังเป็นเยาวชนและวัยแรงงาน และจากการรวบรวม วิเคราะห์ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทราของคณะทำงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด ปีงบประมาณ พ.ศ. 2558 มีผู้บาดเจ็บ จำนวน 15,787 คน เสียชีวิต จำนวน 210 คน รถจักรยานยนต์ เป็นยานพาหนะที่ทำให้มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตสูงสุด สาเหตุหรือพฤติกรรมเสี่ยงสูงสุดเกิดจาก ผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร โดยเฉพาะการไม่สวมหมวกนิรภัย เมาสุราขณะขับขี่ยานพาหนะ ขับขี่เร็วกว่าที่กฎหมายกำหนด เสพสารเสพติด ขาดความเข้าใจในการขับขี่ที่ถูกต้อง ประกอบกับเป็นพื้นที่ที่มีประชากรแฝงมาประกอบอาชีพในโรงงานอุตสาหกรรมเป็นจำนวนมาก ซึ่งจังหวัดฉะเชิงเทราได้ดำเนินการจัดทำโครงการด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนร่วมกับภาคีเครือข่ายตามยุทธศาสตร์ 5E ในการนี้สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดฉะเชิงเทราได้ประสานกับโรงไฟฟ้าบางปะกงในการดำเนินโครงการสวมหมวกนิรภัย100 % ด้วยเห็นว่าผู้บริหารโรงไฟฟ้าบางปะกงให้ความสำคัญเรื่องความปลอดภัยในการเดินทางของพนักงาน

โรงไฟฟ้าบางปะกงกับมาตรการสวมหมวกนิรภัย

โรงไฟฟ้าบางปะกง ตั้งอยู่เลขที่ 4 หมู่ 6 9ตำบลท่าข้าม อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา พื้นที่ 1,200 ไร่ อาณาเขตติดกับแม่น้ำบางปะกง และชุมชนโดยรอบ มีพนักงาน 995 คน

ชุมชนภายในโรงไฟฟ้า แบ่งเป็นตั้งสถานที่โรงไฟฟ้าฯ และแฟลตที่พักอาศัย ในพื้นที่มีร้านอาหาร 2 แห่ง ได้แก่ ร้านอาหาร 3 และ MESS Hall ร้านอาหารอยู่ริมแม่น้ำบางปะกงและยังมีองค์หลวงพ่อเจ็ดกษัตริย์ประดิษฐ์สถานอยู่ใกล้ๆ จากการสังเกตพบว่า พนักงานขับขี่รถจักรยานยนต์มักไม่สวมหมวกนิรภัย รวมทั้งที่พักอาศัยในแฟลตด้วย ที่ผ่านมาเคยมีอุบัติเหตุพนักงานขี่รถจักรยานยนต์ชนแผงกั้นกลางถนนและล้มศีรษะฟาดพื้นจนเสียชีวิต พอเวลาผ่านไปผู้คนก็ลืมเหตุการณ์นั้น แม้ผู้บริหารในยุคนั้นพยายามแก้ไขปัญหา โดยมีประกาศ ใช้มาตรการการปฏิบัติตามกฎจราจรขึ้น เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2545 แต่ก็พบว่ายังไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควร

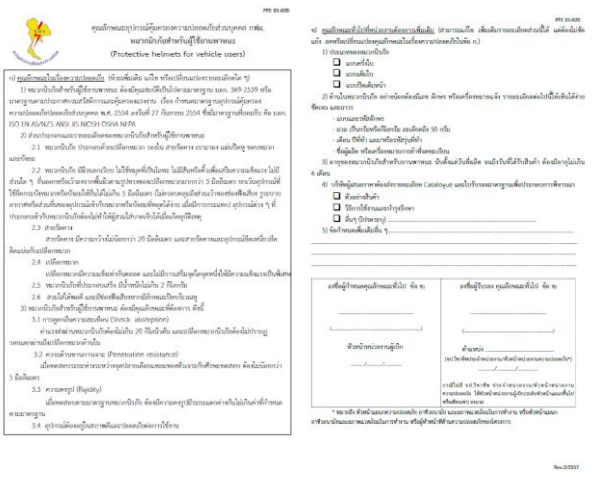
ในปี 2558 โรงไฟฟ้าบางปะกงได้รับคำแนะนำจากสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดฉะเชิงเทรา เพื่อเข้าร่วมโครงการมาตรการองค์กรเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนน โดยมีบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถและคุณงามพิศ แก้วประดิษฐ์ พี่เลี้ยง สอจร.จังหวัดฉะเชิงเทรา เข้าช่วยเหลือผลักดันจนโครงการประสบความสำเร็จ


แผนงานโครงการสวมหมวกกันน็อค ๑๐๐% โรงไฟฟ้าบางปะกง

ลำดับ	กิจกรรม	2558 ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	2559 ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ปี 2560	ผู้รับผิดชอบกิจกรรม
1	การประชุมผู้เกี่ยวข้อง เพื่อวางแผนการดำเนินการ																	โรงไฟฟ้าบางปะกง/บริษัทกลาง
2	สำรวจข้อมูลผู้ใช้รถจักรยานยนต์แต่ละกอง																	หัวหน้ากอง/ชป.กอง
3	นำเสนอโครงการแก่ผู้บริหาร และคปอ-รฟก.																	ฝฟก.,คปอ-รฟก.
4	จัดทำสื่อเพื่อโครงการสวมหมวกกันน็อค 100% โดยทำ MOU ระหว่างหน่วยงานต่างๆ ได้แก่ โรงไฟฟ้าบางปะกง บปก. สภ.บางปะกง และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด																	โรงไฟฟ้าบางปะกง/บริษัทกลาง สภ.บางปะกง/บปก.
5	จัดตั้งคณะทำงานโครงการสวมหมวกกันน็อค ๑๐๐% โรงไฟฟ้าบางปะกง																	หนวด-ฟ.
6	จัดระบบความปลอดภัยในการขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์																	หนวด-ฟ.
7	พิจารณาการปฏิบัติตามมาตรการปฏิบัติตามกฎจราจร ปี 2545																	คณะทำงาน
8	นำโครงการสวมหมวกกันน็อค 100% เข้าเป็นวาระการประชุม คปอ-รฟก. และประชุมกองแทนก																	คณะทำงาน/ทุกหน่วยงาน
9	เก็บข้อมูลการสวมใส่หมวกกันน็อคของผู้ปฏิบัติงานทุก 1 เดือน																	ทรปก-ฟ.
10	จัดทำป้ายรณรงค์การสวมใส่หมวกกันน็อคทุกจุดของสถานีอรรถานนท์																	คณะทำงาน
11	จัดให้ผู้ปฏิบัติงานที่ใช้รถจักรยานยนต์ของ กฟผ. ต้องมีการสวมหมวกกันน็อคสวมใส่ครบถ้วน																	คณะทำงาน
12	รายงานผลการสวมใส่หมวกกันน็อคของผู้ปฏิบัติงาน และแจ้งผลเดือนทุก 1 เดือน																	ทรปก-ฟ.
13	จัดทำหนังสือขอความร่วมมือ สภ.บางปะกง ร่วมค้นคืนผู้ปฏิบัติงานโรงไฟฟ้าบางปะกงในการสวมใส่หมวกกันน็อคภายนอกโรงไฟฟ้าบางปะกง																	ทรปก-ฟ.,สภ.บางปะกง
14	ให้ลงทะเบียนคนบริษัทกลางคุ้มครองสวมสลดการดำเนินการ สภ.บางปะกง และบปก.																	บริษัทกลาง
15	รายงานผลการดำเนินการโครงการสวมหมวกกันน็อค ๑๐๐% โรงไฟฟ้าบางปะกง																	คณะทำงาน
	รวม																	
	ความก้าวหน้าตามแผน (%) รายเดือน																	อนุมัติ
	ความก้าวหน้าจริง (%) รายเดือน																	(นายวิทาย เต่งวาณิชย์)
	ผู้จัดทำ ..... (นายปริญญา เพียงพิณรวย) ผู้จัดทำ																	ผู้อำนวยการสำนักการสลิต ฟฟ.บางปะกง ทำการแทนผู้ช่วยผู้ว่าการสลิตไฟฟ้า 3 วันที่ พฤศจิกายน 2558
	ผู้นำเสนอ ..... (นายทองพร วีระการ) วศ.๑ สภ.ฟฟ.																	

เพื่อให้การดำเนินการสำเร็จตามวัตถุประสงค์ โรงไฟฟ้าบางปะกงได้ตั้งคณะทำงานสวมหมวกกันน็อค100 % มีการจัดทำแผนงาน การกำหนดพื้นที่ภายในโรงไฟฟ้าบางปะกงต้องสวมหมวกกันน็อค 100 % ทั้ง เข้า – ออก พื้นที่ รวมถึงการจัดให้มีมาตรการและกิจกรรมต่างๆ เพื่อการบังคับใช้ ดังนี้

1. ผู้บริหารประกาศนโยบายความปลอดภัยในการขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์และมีคู่มือให้ถือปฏิบัติทุกหน่วยงาน
2. สำรวจการใช้รถจักรยานยนต์มาทำงานการมีและสวมหมวกนิรภัยของพนักงาน
3. จัดทำมาตรการองค์กรเสริมสร้างความปลอดภัยโดยการลงนามบันทึกข้อตกลง(MOU)ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
4. ติดตั้ง CCTV รักษาความปลอดภัยพื้นที่และติดตามพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของพนักงาน
5. จัดทำป้ายเตือน ป้ายห้าม ป้ายบังคับ และตีเส้นจราจรเพื่อจัดระบบการจราจรภายในพื้นที่โรงไฟฟ้าบางปะกง
6. ออกบทความการสวมหมวกนิรภัย เพื่อให้ความรู้กับพนักงาน
7. มีการตักเตือนและลงโทษผู้ฝ่าฝืน
8. ตั้งด่าน โดย รปภ. ทุก 1 เดือน
9. รายงานสถานการณ์สวมหมวกนิรภัย ตามวาระประชุมแผนกทุกเดือน
10. หัวหน้า รปภ. รายงานในที่ประชุม คปอ - รฟก. ทุก 3 เดือนเป็นสถิติ
11. ทำหนังสือถึง สภ.บางปะกงให้แจ้งข้อมูลการไม่สวมหมวกนิรภัยของพนักงาน เพื่อนำมาใช้พิจารณาทางวินัย
12. ติดตามประเมินผลการดำเนินการภายหลังลงนามบันทึกข้อตกลงและแนวทางการดำเนินการเพื่อความต่อเนื่อง



- **การมีส่วนร่วมจากภาคีเครือข่าย**

หน่วยงานภาคีเครือข่ายในพื้นที่ให้ความร่วมมือและร่วมดำเนินงานมาอย่างต่อเนื่อง ประกอบด้วย

- สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดฉะเชิงเทรา
- สถานีตำรวจภูธรบางปะกง
- โรงไฟฟ้าบางปะกง
- บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาฉะเชิงเทรา
- บ.สมชัยแปดริ้ว มอเตอร์ จำกัด (ผู้แทนจำหน่ายรถจักรยานยนต์ HONDA)

ในการจัดหาหมวกนิรภัย ได้รับการสนับสนุนงบประมาณหลักจากโรงไฟฟ้าบางปะกง และได้รับงบประมาณสมทบจากบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาฉะเชิงเทรา

ส่งผลให้พนักงานสวมหมวกนิรภัยของพนักงานโรงไฟฟ้าบางปะกง 100 %

- **สิ่งที่ต้องดำเนินการต่อไป**

ชุมชนโดยรอบโรงไฟฟ้าบางปะกงยังมีพฤติกรรมไม่สวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันตนเองยามเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งส่วนหนึ่งคือคนในครอบครัวของพนักงานโรงไฟฟ้าเอง นอกจากนั้น ยังมีประชากรแฝงที่ยังมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยอีกด้วย ซึ่งเป็นเรื่องที่ต้องมีการดำเนินการต่อเนื่อง

อย่างไรก็ตาม การดำเนินการมาตรการองค์กรครั้งนี้เริ่มต้นจากแนวคิดของผู้บริหารขององค์กรที่ต้องการสร้างความปลอดภัยให้เกิดกับพนักงาน เพื่อป้องกันการสูญเสียกำลังคนที่มีฝีมือไปทั้งที่สามารถป้องกันได้ ทั้งนี้ ความสำเร็จเกิดขึ้นได้นั้น ส่วนหนึ่งด้วยการสนับสนุนจากหน่วยงานภายนอก กรณีตัวอย่างของโรงไฟฟ้าบางปะกงสะท้อนให้เห็นว่า มีหน่วยงานที่มีความตั้งใจสร้างความปลอดภัยให้กับพนักงานของตัวเอง และหน่วยงานเหล่านี้มีพนักงานจำนวนมาก การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยให้เกิดกับพนักงานได้เท่ากับเราสามารถปกป้องชีวิตของคนได้อีกเป็นจำนวนมาก ดังนั้น ทุกภาคส่วนที่มีเป้าหมายการทำงานเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุและความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ควรให้ความสำคัญในหาทางเชื่อมและสนับสนุนการดำเนินงานของหน่วยงานเหล่านี้

ชลบุรี: การจัดการข้อมูลตำรวจเพื่อกำกับติดตามแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร

พ.ต.อ.พิสิฏฐ โปรยรุ่งโรจน์
ตำรวจภูธรจังหวัดชลบุรี

จังหวัดชลบุรี ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของประเทศไทย หรือริมฝั่งทะเลด้านตะวันออกของประเทศไทย มีระยะห่างจากกรุงเทพฯ ไปทางทิศตะวันออก ตามทางหลวงหมายเลข 3 สายบางนา - ตราด เป็นระยะทางประมาณ 81 กม.และมีเส้นทางหลวงหมายเลข 7 กรุงเทพฯ - ชลบุรี ระยะทาง 79 กม. ใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 45 นาที มีพื้นที่ทั้งจังหวัดประมาณ 4,611,829 ตารางกิโลเมตร หรือ 2,726,953 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 0.85 ของประเทศไทย เป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญที่มีผู้คนมาท่องเที่ยวปีหนึ่งๆ เป็นจำนวนมาก นอกจากนั้นยังมีนิคมอุตสาหกรรมหลายแห่งตั้งอยู่ในจังหวัด อาทิ นิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง เป็นต้น

จากข้อมูลการเสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนนับตั้งแต่ปี 2556 เป็นต้นมา พบว่าการเสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดชลบุรี โดยเฉลี่ยปีละ 400 คน มีผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนโดยเฉลี่ย 6,000 – 8,000 คน /ปี จึงเป็นเหตุผลที่ทำให้ตำรวจภูธรจังหวัดชลบุรี ต้องทำการศึกษาวิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางถนนอย่างละเอียดว่า การเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้ง มีสาเหตุมาจากปัจจัยใดและนำมาวิเคราะห์เพื่อกำหนดมาตรการและแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ประกอบกับในปี พ.ศ.2557 ได้มีโครงการจัดเก็บและวิเคราะห์อุบัติเหตุการจราจรทางถนนของ พล.ต.ต. โกสินทร์ หินเธาว์ โดยจังหวัดชลบุรี มีสถานีตำรวจเมืองชลบุรี นำร่องแห่งแรกและในปี 2558 ได้ขยายการเก็บสถิติและวิเคราะห์ในทุกสถานีตำรวจในจังหวัดชลบุรี จนครบทั้ง 23 แห่ง

ข้อมูลที่ได้จากการเก็บรวบรวมจากสถานีตำรวจทุกแห่งในจังหวัดชลบุรี ได้นำเข้าสู่ที่ประชุมคณะทำงานการแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดชลบุรี(กปถ.จว.ชลบุรี) ซึ่งมีนายคมสัน เอกชัย ผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี เป็นประธานคณะทำงาน มีการใช้ข้อมูลจากการสืบสวนอุบัติเหตุทางถนนโดยทีมสืบสวนอุบัติเหตุจังหวัดชลบุรีและในแต่ละเดือนจะมีการประชุมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมาวิเคราะห์หาสาเหตุ และกำหนดมาตรการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ของจังหวัดชลบุรี ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดและการแก้ไขปัญหาที่ยั่งยืน

แนวทางการทำงาน ขั้นตอน และวิธีการ

ในทุกๆ วัน สถานีตำรวจในสังกัด โดยสารวัตรจราจร จะต้องตรวจสอบพื้นที่รับผิดชอบว่ามีอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้นกี่ราย มีการตายกี่คน บาดเจ็บกี่คน แล้วรายงานให้ศูนย์วิทยุ ตำรวจภูธรจังหวัดชลบุรี บันทึกไว้ โดยแบ่งวงรอบการรายงาน เป็น 2 ช่วงเวลา ดังนี้

ครั้งที่ 1 เวลา 07.30 น. เป็นการรายงานการเกิดอุบัติเหตุระหว่างเวลา 17.00 น.(ของวันก่อน) – เวลา 07.00 น.(ของวันที่รายงาน)

ครั้งที่ 2 เวลา 17.30 น. เป็นการรายงานการเกิดอุบัติเหตุระหว่างเวลา 07.00 น.– เวลา 17.00 น. (ของวันที่รายงาน)

กรณีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน หรือมีอุบัติเหตุหมู่ สารวัตรจราจรจะต้องรายงานทางโทรศัพท์ให้ รอง ผบก.ภ.จว.ชลบุรี รับทราบรายละเอียดของอุบัติเหตุ สาเหตุ แนวทางการป้องกัน พร้อมกับถ่ายรูปบริเวณสถานที่เกิดเหตุรถคันที่เกิดเหตุ ภาพผู้เสียชีวิต และภาพผู้บาดเจ็บ พร้อมรายละเอียด ตามหัวข้อที่กำหนด ผ่านทาง LINE ของจราจรชลบุรี ทันที

ในส่วนของศูนย์จราจร ตำรวจภูธรจังหวัดชลบุรี จะเก็บรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุทั้งหมดในแต่ละเดือน ดังนี้

1. สรุปภาพรวมของอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิต จำนวนครั้ง จำนวนผู้เสียชีวิตแยกชายหญิง จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บแยกชายหญิง ห้วงเวลาของการเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิต โดยแบ่งเป็น 2 ห้วงเวลา คือ ห้วงเวลา 06.00 – 18.00 น. และห้วงเวลา 18.00 – 06.00 น.วันเกิดอุบัติเหตุ ประเภทของรถทั้งที่มีคู่กรณี และไม่มีคู่กรณี
2. จัดเก็บสถิติการบังคับใช้กฎหมาย 10 ข้อหาหลักแต่ละสถานีตำรวจเป็นรายสัปดาห์และรายเดือน เพื่อนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน ในพื้นที่รับผิดชอบ
3. ในส่วนของตำรวจภูธรจังหวัด มีการวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุในรอบสัปดาห์ ตรวจสอบสถิติการเกิดอุบัติเหตุ และสั่งการให้สถานีตำรวจที่มีการเกิดอุบัติเหตุและมีผู้เสียชีวิตสูง กำหนดมาตรการและแนวทางการแก้ไข เพิ่มความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย ในฐานความผิดที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุรุนแรงและเสียชีวิตในทันที เช่น เมาสุราขณะขับรถ ขับรถเร็วเกินกำหนด ขับรถย้อนศร ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ ขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย
4. มีการประชุมประจำเดือน ติดตามผลการดำเนินงานด้านจราจร เพื่อร่วมกันวิเคราะห์อุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตรายสถานี โดยให้สารวัตรจราจรนำเสนอข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ และที่ทำให้เสียชีวิต พร้อมทั้งแนวทางในการดำเนินการแก้ไข

แม้จะมีการเข้มงวดในการจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรติดอันดับหนึ่งในห้าของประเทศ แต่ก็ยังพบว่าอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดชลบุรีไม่มีแนวโน้มที่จะลดน้อยลงเลย เนื่องด้วยจำนวนรถที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และสภาพการจราจรที่หนาแน่น

ลำดับ	ข้อหา	ปี 2556	ปี 2557	ปี 2558
1	ไม่สวมหมวกนิรภัย	147,893	144,202	131,958
2	ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด	4,547	15,504	35,255
3	เมาสุราแล้วขับ	3,456	5,875	8,267
4	ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	21,153	26,330	34,717
5	ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่	189,708	180,711	171,722
6	อุปกรณ์ส่วนควบไม่สมบูรณ์	37,800	43,614	62,692

ลำดับ	ข้อหา	ปี 2556	ปี 2557	ปี 2558
7	แซงในที่คับขัน	2,780	6,096	7,494
8	ขับรถย้อนเส้นทางเดินรถ (ย้อนศร)	13,110	24,843	25,569
9	ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ	30,001	29,405	36,007
10	โทรศัพท์ขณะขับรถ	5,800	8,284	10,867
รวม		**456,248**	**484,864**	**524,547**

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน พบว่า มีประสิทธิภาพและพบการเปลี่ยนแปลงได้ชัดเจนมากที่สุด โดยเฉพาะในเขตอำเภอบ้านบึง ซึ่งในปี พ.ศ.2557 - พ.ศ.2558 อุบัติเหตุจราจรทางถนน มีอัตราการเสียชีวิตลดลง 50 เปอร์เซ็นต์ โดย พ.ต.ท.ฐาปนะ คลอสุวรรณา สารวัตรป้องกันปราบปราม ทำหน้าที่ควบคุมงานจราจร ได้ใช้มาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง เข้มงวด โดยเฉพาะความผิดที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุรุนแรงและเสียชีวิต เช่น จับกุมผู้ขับขี่รถที่ใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด เมาสุราขณะขับรถตามทางหลวงชนบทถนนในท้องถิ่น หมู่บ้านและถนนสายหลัก 344

ทั้งนี้จะเห็นสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการเปรียบเทียบของ สถานีตำรวจภูธรบ้านบึง และวิเคราะห์ได้ว่าสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่ลดลงมีความสัมพันธ์กับสถิติการบังคับใช้กฎหมายที่เพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน ดังนี้

- *สถิติการเกิดอุบัติเหตุ สถานีตำรวจภูธรบ้านบึง*

สถิติ	เปรียบเทียบปีงบประมาณ 2556- 2558		
	2556	2557	2558
เกิดอุบัติเหตุ	209	361	458
เสียชีวิต	54	51	16
บาดเจ็บ	220	353	605

- *สถิติการบังคับใช้กฎหมาย 10 ข้อหาหลัก สถานีตำรวจภูธรบ้านบึง*

ลำดับ	ข้อหา	ปี 2556	ปี 2557	ปี 2558
1	ไม่สวมหมวกนิรภัย	1,325	4,269	4,513
2	ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด	236	1,009	3,448
3	เมาสุราแล้วขับ	58	247	540
4	ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	1,128	2,970	3,327
5	ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่	3,664	6,547	16,313

ลำดับ	ข้อหา	ปี 2556	ปี 2557	ปี 2558
6	อุปกรณ์ส่วนควบไม่สมบูรณ์	4,358	6,816	23,276
7	แซงในที่คับขัน	244	729	802
8	ขับรถย้อนเส้นทางเดินรถ (ย้อนศร)	227	924	852
9	ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ	566	3,847	1,115
10	โทรศัพท์ขณะขับรถ	90	325	69
รวม		**11,896**	**27,683**	**54,255**

ปัจจัยเกื้อหนุนที่ส่งผลให้เกิดความสำเร็จ

1. ตำรวจจราจรทุกสถานี "ร่วมมือร่วมใจ" ให้ความสำคัญในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ปฏิบัติจริง มีการวิเคราะห์ข้อมูลจริง

2. ได้รับการสนับสนุนการดำเนินงาน ในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากท้องถิ่นบางแห่งในพื้นที่ และภาคเอกชน

3. ได้รับการสนับสนุนแนวทางการดำเนินงานในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จากทีม สอจร. ภาคตะวันออก แขวงการทางขนส่งจังหวัดชลบุรี และ ปภ.จังหวัดชลบุรี

4. มีการบูรณาการในการจัดเก็บข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุ โดยจังหวัดชลบุรี ได้แต่งตั้งคณะทำงานข้อมูลอุบัติเหตุ มีการประชุมประจำเดือนเพื่อมอบหมายให้แต่ละหน่วยงาน รายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในส่วนที่รับผิดชอบไปยัง ปภ.จังหวัดชลบุรี เพื่อนำข้อมูลมาตรวจสอบร่วมกัน เพื่อให้ทราบถึงสาเหตุและนำเสนอเข้าสู่การประชุมระดับจังหวัดชลบุรี

5. ในการประชุมประจำเดือนระดับสถานีตำรวจ หากสถานีที่ไม่มีการเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตก็สามารถได้รับทราบถึงสาเหตุ ปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ และสามารถนำมาใช้เป็นแนวทางในการกำหนดมาตรการในการป้องกันในพื้นที่รับผิดชอบได้

อย่างไรก็ตาม อำเภอที่ยังคงมีการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตสูง คือ อำเภอเมืองชลบุรี ศรีราชา และบางละมุง ปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีการจราจรคับคั่ง เป็นพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวและเมืองอุตสาหกรรม ประชาชนพักอาศัยเป็นจำนวนมาก

บทสรุป.....สู่แนวทางการแก้ไข

การทำงานด้านการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนน เรามักจะพบว่า หากมีการสอบสวนเชิงลึกลงไปจะพบว่า สาเหตุของปัญหาเกิดมาจากสาเหตุใด? แต่ในชั้นนี้ ตำรวจภูธรจังหวัดชลบุรี พบว่า ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุและส่งผลให้เกิดการบาดเจ็บรุนแรง และเสียชีวิตสูงสุด คือ รถจักรยานยนต์ เท่าที่พบเห็นและน่าจะนำไปเป็นตัวอย่างในการแก้ไขปัญหาร่วมกัน คือ

1. กรณีรถจักรยานยนต์ ที่ถูกกำหนดตามกฎหมายให้เดินรถชิดขอบทางด้านซ้าย (มาตรา 35 พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ.2522) หากมีความจำเป็น จะต้องเปลี่ยนช่องทางเดินรถจากซ้ายไปช่องทางขวาสุดเพื่อที่จะเลี้ยวขวาหรือกลับรถ สุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมาก เนื่องจากรถยนต์ที่วิ่งในช่องทางเดินรถขวาสุด

จะเป็นรถยนต์ที่ใช้ความเร็วสูง การเปลี่ยนช่องทางเดินรถของรถจักรยานยนต์จากซ้ายไปขวา หากเป็นถนนที่มีช่องทางเดินรถมากกว่า 2 ช่องทาง จะมีความเสี่ยงสูงเพิ่มขึ้น เนื่องจากการเปลี่ยนช่องทางของรถจักรยานยนต์จะถูกบดบังโดยรถยนต์ที่วิ่งอยู่ในช่องทางซ้าย ช่องที่ 1 และ ช่องที่ 2 เมื่อเข้าสู่ช่องทางเดินรถขวาสุด การถูกบดบัง ทำให้รถที่วิ่งมาในช่องทางเดินรถขวาสุดมองไม่เห็น หรือถ้าเห็นก็อยู่ในระยะเกินกว่าที่จะเบรคได้ทัน

2. กรณีรถจักรยานยนต์ ที่ถูกกำหนดตามกฎหมาย ให้เดินรถชิดขอบทางด้านซ้าย(มาตรา 35 พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ.2522 : รถที่มีความเร็วช้าหรือรถที่มีความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่น ที่ขับขี่ในทิศทางเดียวกัน ผู้ขับขี่ต้องกลับรถให้ใกล้ชิดขอบทางด้านซ้ายเท่าที่จะกระทำได้/ ผู้ขับขี่รถบรรทุก รถบรรทุกคนโดยสาร รถจักรยานยนต์ในทางเดินรถซึ่งได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป หรือได้จัดช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายไว้โดยเฉพาะ ต้องขับรถในช่องเดินรถด้านซ้ายสุดหรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทางแล้วแต่กรณี) หลายครั้งที่รถจักรยานยนต์วิ่งคู่ไปกับรถบรรทุก รถบัส รถขนาดใหญ่ แล้วเกิดการเฉี่ยวชนกัน ทำให้รถจักรยานยนต์เสียหลักล้มลง แล้วกระเด็นเข้าไปถูกล้อรถบรรทุก/รถบัส ทับเสียชีวิตหรือเกิดการบาดเจ็บอย่างรุนแรง ซึ่งจะพบบ่อยมากในเขตอำเภอที่มีโรงงานอุตสาหกรรม โรงโม่หิน บ่อดิน-ทราย หรือในเขตท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งการป้องกันเป็นเรื่องยากลำบาก อาจจะต้องมีการแยกประเภทรถทั้ง 2 ชนิด ให้วิ่งกันคนละช่องทาง

บทเรียนจากการดำเนินงาน

- การทำงานด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จะสำเร็จได้ ต้องอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานราชการ ภาคเอกชน และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยในระดับจังหวัด มีผู้ว่าราชการจังหวัด เป็นผู้นำ ระดับอำเภอมีนายอำเภอ เป็นผู้นำ บูรณาการร่วมกันวิเคราะห์อุบัติเหตุ และนำมาค้นหาแนวทางการแก้ไข ทั้งด้านการบังคับใช้กฎหมาย การปรับปรุงสภาพทางกายภาพของถนน
- สำหรับการมองปัญหาการจราจร ในส่วนของปัญหารถติดขัด ควรให้ความสำคัญเป็นลำดับรองลงไป
- ในส่วนของเจ้าหน้าที่ตำรวจเอง ควรนำเอาแนวคิดการให้สารวัตรจราจรและรองสารวัตรจราจร ต้องรับผิดชอบ เป็นพนักงานสอบสวนคดีจราจรโดยเฉพาะ ทั้งนี้ เพื่อให้การสอบสวนความผิดคดีจราจร (อุบัติเหตุการจราจรทางถนน) ได้ดำเนินการโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจรโดยตรง จึงจะเกิดความรู้และความเชี่ยวชาญในการแก้ไขปัญหา ในระดับพื้นที่ โรงพักอย่างแท้จริง.....

ตราด สงกรานต์ตายเป็นศูนย์

ร.ต.ท.พิทักษ์ ทัศนัย
สภ.บ้านเลื่อน จ.ตราด

จังหวัดตราดเป็นจังหวัดชายแดนสุดฝั่งทะเลตะวันออกติดกับประเทศกัมพูชาทั้งทางบกและทางทะเล มีพื้นที่รับผิดชอบประมาณ 2319 ตารางกิโลเมตร พื้นที่การปกครอง 7 อำเภอ มีพื้นที่เป็นเกาะ จำนวน 52 เกาะ ประชากรประมาณ 220,000 คน จังหวัดตราดมีแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลที่สวยงามและเป็นธรรมชาติ ในแต่ละปีจะมีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างประเทศ เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดตราด ไม่ต่ำกว่า 2 แสนคน ส่วนใหญ่จะเดินทางไปยังเกาะช้าง เกาะกูด มีถนนสายหลักที่นักท่องเที่ยวใช้เป็นเส้นทางจากบ้านท่าจอด อ.เขาสมิง ไปยังด่านชายแดนบ้านหาดเล็ก อ.คลองใหญ่ ประมาณ 120 กม. และไปยังท่าเรือ อ. แหลมงอบ เพื่อเดินทางไปเกาะช้าง เกาะกูด ระยะทางประมาณ 50 กม. นอกจากนี้ยังมีประชากรแฝงเป็นแรงงานต่างชาติเข้ามาทำงานในพื้นที่อีกประมาณ 2-3 หมื่นคน ส่งผลให้มีการจราจรคับคั่งและเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง

จากสภาพพื้นที่ จำนวนประชากร นักท่องเที่ยวและแรงงานต่างชาติที่เพิ่มจำนวนมากขึ้นในแต่ละปี ส่งผลให้มีปัญหาด้านการจราจรในภาพรวมของจังหวัด สถิติการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ปี พ.ศ. 2557- 2559 ปรากฏว่าสถิติการเกิดอุบัติเหตุมีแนวโน้มสูงขึ้น (ตามตาราง 1)

ตาราง1 สถิติการเกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลของจังหวัดตราด

	เทศกาลปีใหม่			**เทศกาลสงกรานต์**	
	ปี 2557	**ปี 2558**	**ปี 2559**	**ปี 2557**	**ปี 2558**
จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ	3	30	40	6	18
ผู้บาดเจ็บ	4	32	40	6	19
ผู้เสียชีวิต	-	4	3	1	1
อายุผู้ประสบเหตุ(ปี)	30-39	25-29	16-21	12-16	20-24
สาเหตุ	เมา,เร็ว	เมา,เร็ว	เมา,เร็ว	เมา,เร็ว	เมา,เร็ว
ยานพาหนะ	รถจักรยานยนต์	รถจักรยานยนต์	รถจักรยานยนต์	รถจักรยานยนต์	รถจักรยานยนต์
ถนน	ทางชนบท	ทางหลวง	ทางชนบท	ทางชนบท	ทางหลวง
ช่วงเวลา	18.00-20.00 น.	20.00-24.00 น.	16.00-21.00 น.	12.00-16.00 น.	20.00-24.00 น.

จากการวิเคราะห์สถิติการเกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ พบว่า การเกิดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดตราดมีแนวโน้มสูงขึ้น และสาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากเมาและขับรถเร็ว ยานพาหนะที่เกิดเป็นรถจักรยานยนต์ ช่วงเวลาเกิดเหตุเป็นช่วงเวลา 16.00-24.00 น. ถนนที่เกิดเหตุเป็นทางหลวงชนบท ผู้บาดเจ็บ-ตาย จะมีอายุในช่วง 15-16 ปี และ 50 ปีขึ้นไป ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้บูรณาการเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ในส่วนของจังหวัดตราดได้ดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการป้องกันและลด

อุบัติเหตุทางถนนและทางน้ำในช่วงเทศกาลต่างๆ เพื่อบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทางภาครัฐ เอกชน และอาสาสมัคร มาแก้ไขปัญหาในทุกด้าน แต่ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนก็ได้รับการแก้ไขได้เพียงระดับหนึ่ง โดยสถิติการตายในช่วงเทศกาลลดลง แต่สถิติการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นบทเรียนที่จะนำมาดำเนินการในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปีพ.ศ. 2559

การดำเนินการช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปีพ.ศ.2559 จังหวัดตราดได้กำหนดมาตรการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนและทางน้ำ ให้ลดลงจากปีที่ผ่านมา หรือเกิดเหตุน้อยที่สุด เพื่อไม่เป็นการกดดันผู้ปฏิบัติงาน โดยแต่งตั้งคณะทำงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนและทางน้ำช่วงเทศกาลสงกรานต์ ตั้งจุดตรวจ บังคับใช้กฎหมายทางถนน จำนวน 16 จุด ทางน้ำ 2 จุด จุดตรวจชุมชนในเส้นทางสายรอง จำนวน 38 ชุด คณะทำงานฯ โดย ผู้ว่าราชการจังหวัด รองผู้ว่าราชการจังหวัด ผู้บังคับการตำรวจ รองผู้บังคับการตำรวจ หัวหน้าส่วนราชการที่เกี่ยวข้องได้ออกตรวจเยี่ยมการปฏิบัติของจุดตรวจอย่างต่อเนื่อง วันละ 2-3 ครั้ง เพื่อให้ผู้ปฏิบัติมีการตื่นตัวตลอดเวลาและปฏิบัติตนอย่างเข้มแข็ง นอกจากนี้ยังเน้นการป้องกันในถนนสายรองตามหมู่บ้านต่างๆ มากขึ้น นอกจากจุดตรวจชุมชนแล้ว ยังจัดสายตรวจตำรวจ ออกตรวจป้องกันและบังคับใช้กฎหมายในถนนสายรองเพิ่มขึ้น มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังตามมาตรการ 10 รสขม โดยเฉพาะ เมา ขับเร็ว ย้อนศร และไม่สวมหมวกนิรภัย กำลังที่ใช้ในการปฏิบัติมีกำลังตำรวจ ขนส่งป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด สาธารณสุข กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน เป็นกำลังหลัก และมีกำลังสนับสนุนจากทหาร อปพร.ชรบ. อส.ตร. และกู้ภัย และกำหนดให้สาธารณสุขเตรียมความพร้อมด้านการแพทย์ฉุกเฉินตลอดเวลา

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและคณะทำงานฯ ได้ทำงานกันอย่างจริงจังตั้งแต่ก่อนถึงเทศกาลสงกรานต์ มีการซักซ้อมแผนการปฏิบัติ ตั้งจุดตรวจบังคับใช้กฎหมายตั้งแต่วันที่ 8-10 เมษายน พ.ศ. 2559 การปรับปรุงซ่อมแซมถนนที่เป็นจุดเสี่ยงต่างๆ การประชาสัมพันธ์รณรงค์ ประชุมคณะทำงาน ความร่วมมือของภาคเอกชน เช่น บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ผู้แทนจำหน่ายรถยนต์ รถจักรยานยนต์ บริษัทห้างร้าน อาสาสมัครกู้ภัย การบังคับใช้กฎหมายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กวดขันสถานที่และเวลาในการจำหน่ายอย่างเคร่งครัด เจ้าหน้าที่ทหารมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามคำสั่ง คสช. ที่ 46/58 ซึ่งเป็นมาตรการยึดรถที่สุ่มเสี่ยงต่อการการเกิดอุบัติเหตุอย่างเด็ดขาด

เทศกาลสงกรานต์ของจังหวัดตราด กำหนดให้มีการเล่นน้ำวันเดียวในวันที่ 13 เมษายน พ.ศ. 2559 ตั้งแต่เวลา 09.00-17.30 น. มีพื้นที่เล่นน้ำไว้อย่างชัดเจน ทุ่มเทกำลังคนทุกภาคส่วนในพื้นที่เล่นน้ำ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุบังคับใช้กฎหมายจราจร กฎหมายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์อย่างจริงจัง

จากการดำเนินงานอย่างจริงจังและต่อเนื่องเรื่อยมา ทำให้ช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี พ.ศ.2559 จังหวัดตราด ไม่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น 30 ครั้ง บาดเจ็บ 30 ราย เมื่อเทียบกับ ปี พ.ศ. 2558 แล้ว สถิติแรกเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น 12 ครั้ง ผู้บาดเจ็บเพิ่มขึ้น 11 ราย ผู้เสียชีวิตลดลง 1 ราย ถือว่าการดำเนินงานประสบผลสำเร็จในระดับหนึ่ง แต่จะต้องวิเคราะห์และปรับปรุงมาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ต่อไป

ผลสำเร็จของจังหวัดตราด ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี พ.ศ. 2559 ที่ไม่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในครั้งนี้ มูลนิธิรัฐบุรุษพลเอก เปรม ติณสูลานนท์ ได้มอบโล่เกียรติยศ ***"สงกรานต์ปลอดภัย ตายเป็นศูนย์"*** ให้กับจังหวัดตราด ซึ่งเป็น 1 ใน 5 ของประเทศ อันเกิดมาจากความร่วมมือร่วมใจของทุกภาคส่วน มูลนิธิเมาไม่ขับได้มอบเงินให้จังหวัดตราด จำนวน 30,000 บาทและผู้ว่าราชการจังหวัดตราดได้สั่งการให้ฝ่ายเลขาฯ ดำเนินการจัดทำโล่ มอบต่อให้อำเภอทั้ง 7 อำเภอ โดยมอบในที่ประชุมหัวหน้าส่วนราชการเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2559 ณ ห้องประชุมศาลาประชาคมจังหวัดตราด ซึ่งใช้งบประมาณของมูลนิธิเมาไม่ขับ

บทเรียนที่ได้จากการดำเนินงานในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี พ.ศ. 2559 ของจังหวัดตราดจนประสบผลสำเร็จ อันเนื่องมาจาก ความมีเอกภาพในการทำงานร่วมกันของภาคีเครือข่ายทั้งภาครัฐและเอกชน การจัดสรรบทบาทหน้าที่ตามขอบเขตความรับผิดชอบของภาคีต่างๆ ให้เป็นไปตามเป้าประสงค์ร่วม "ระดับจังหวัด" โดยมีผู้บริหารระดับสูงของจังหวัด คือ ผู้ว่าราชการจังหวัดตราดเป็นหัวเรือใหญ่ในการขับเคลื่อนนโยบายเพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติ สั่งการให้มีการตั้งจุดตรวจบังคับใช้กฎหมายตามมาตรการ 10 รสขมอย่างเข้มงวด ใช้มาตรการยึดรถที่สุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ตามคำสั่ง คสช.ที่ 46/58 โดยมีเจ้าหน้าที่ทหารมารวมปฏิบัติ การเน้นป้องกันในถนนสายรอง คณะทำงานนำโดยผู้ว่าราชการจังหวัดและรองผู้ว่าราชการจังหวัดออกตรวจเยี่ยมผู้ปฏิบัติงานตามจุดตรวจอย่างต่อเนื่อง เพื่อกระตุ้นให้เกิดการปฏิบัติงานอย่างเข้มข้น ทั้งนี้ด้วยความร่วมมือร่วมใจของทุกภาคส่วน จนประสบผลสำเร็จในครั้งนี้ รวมถึงมีการถอดบทเรียนหลังการดำเนินการ เพื่อจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายไปยังกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยต่อไป

จากความร่วมมือของภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วน ได้ร่วมกันสร้างความปลอดภัยในในการใช้รถใช้ถนนให้กับคนในพื้นที่จังหวัดตราดได้อย่างแท้จริง.

สานพลังภาคีเครือข่าย เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดกระบี่

นางธัญวรรณ ศรีรัตนโชติ
สำนักงาน ปภ.จังหวัดกระบี่

อุบัติเหตุ เจ็บ ตาย เกิดขึ้นรายวัน เราได้รับรู้รับทราบข้อมูลข่าวสารรายวันจากสื่อต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นสื่อทีวี วิทยุ หรือผ่าน social network เฟสบุคและไลน์กลุ่ม ภาพการสูญเสียชีวิต การบาดเจ็บแต่ละครั้งแต่ละเหตุการณ์สร้างความสลดเศร้าให้กับผู้ที่ได้รับข่าวสารในช่วงระยะเวลาหนึ่ง แต่แล้วก็ถูกมองว่าเป็นเรื่องของเวรกรรมที่เกิดแล้วก็มีเหตุให้ต้องจากไปเท่านั้นเอง จะมีสักกี่คนที่มองว่าการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เป็นเรื่องที่เราสามารถป้องกันได้ แล้วลุกขึ้นมามองหาสาเหตุหรือต้นตอของปัญหาที่แท้จริง และช่วยกันหาวิธีการเพื่อแก้ไขปรับปรุง..เพื่อไม่ให้เกิดเหตุ เจ็บ ตายจากอุบัติเหตุทางถนน ซ้ำแล้วซ้ำเล่า..รายวันอีกต่อไป

ภาคีเครือข่ายลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดกระบี่ เริ่มจากการทำงานของเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบโดยตรงของแต่ละหน่วยงานที่มีภารกิจด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เช่น สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด สำนักงานขนส่งจังหวัด กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัด บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และแขวงการทาง โดยแต่ละคนมุ่งทำงานเพื่อให้ภารกิจงานของตนสำเร็จตามตัวชี้วัดหรือเป้าหมายที่ต้นสังกัดกำหนดไว้ แต่ในความเป็นจริงการดำเนินโครงการหรือกิจกรรมหลายอย่างจะต้องมีการประสานงานหรือขอรับการสนับสนุนจากหน่วยงานเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง จึงจะเกิดการเชื่อมโยงภาคีกันอย่างจริงจัง เพื่อให้เกิดการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นรูปธรรม

สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดกระบี่ ในฐานะฝ่ายเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนของจังหวัด มีหน้าที่บูรณาการจัดทำแผน ประสานการปฏิบัติ ส่งเสริมและสนับสนุนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตพื้นที่ภายใต้นโยบายของผู้ว่าราชการจังหวัดและคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด ตามกรอบทศวรรษความปลอดภัยทางถนนทั้ง 5 มิติ ได้แก่ ด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management) ด้านถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย (Safer Road and Mobility) ด้านยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safer Vehicles) ด้านผู้ใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Safer Road Users) และด้านการตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ (Post Crash Response) การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดได้ดำเนินการมาอย่างต่อเนื่องตามภารกิจของหน่วยงาน แต่สถิติอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บ และตาย ยังไม่ลดลง ปัญหายังมีอยู่ และมีแนวโน้มที่จะมากขึ้นอย่างต่อเนื่องเช่นกัน ดังนั้นการทำงานตามกรอบภารกิจของหน่วยงานแต่เพียงฝ่ายเดียว คงไม่สามารถควบคุมสถานการณ์ความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนได้ จึงต้องค้นหารูปแบบแนวทางการทำงานใหม่ ๆ เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพในการทำงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

สอจร. หรือ คณะทำงานสนับสนุนวิชาการอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด ภายใต้การสนับสนุนจาก สสส. (สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ) เป็นโครงการที่ให้ความสำคัญกับการเสริมศักยภาพการทำงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดกระบี่ โดยการเสริมให้ภาคีเครือข่ายเรียนรู้และใช้กลยุทธ์ในการทำงานตามแนวทางของ สอจร. คือ กลยุทธ์ 5 ส. คือต้องอาศัย(สารสนเทศ มีทีมสหสาขา เลือกประเด็นที่สุดเสี่ยง สร้างการมีส่วนร่วม และงานนั้นๆ ต้องสุดคุ้ม)

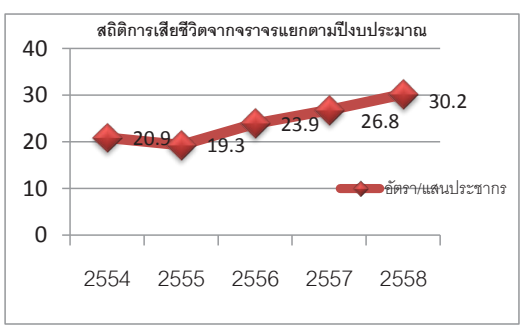
ภาคีเครือข่ายลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดกระบี่ จึงได้มีการพัฒนาทีมงานที่มีศักยภาพมาอย่างต่อเนื่อง เกิดภาคีเครือข่ายใหม่ๆ ทั้งภาคราชการ ภาคท้องถิ่น และเอกชน มีการแก้ไขปัญหาร่วมกันในหลายเรื่องหลายประเด็นอย่างสร้างสรรค์ โดยมุ่งให้เกิดผลงานนวัตกรรมใหม่ๆ มีการบูรณาการแผนงานโครงการเพื่อการแก้ไข

ปัญหาร่วมกันเป็นพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง ทั้งโดยใช้งบประมาณปกติของแต่ละหน่วยงาน ทั้งจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จากภาคเอกชน เกิดเป็นผลงานร่วมกันของภาคีเครือข่าย เกิดการขยายผลภาคีเครือข่ายระดับจังหวัดสู่ภาคีเครือข่ายระดับพื้นที่มากยิ่งขึ้น เนื่องจากทีมงานมองเห็นว่า การจัดการปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเพื่อให้ได้ผลและมีความยั่งยืนมากที่สุด จะต้องสร้างแนวร่วมในระดับพื้นที่ให้มีความรู้สึกเป็นเจ้าของปัญหา มีความตระหนักรู้ รู้วิธีการป้องกันและแก้ไขปัญหาในระดับพื้นที่ และเชื่อมโยงเป็นภาคีเครือข่ายต่อเนื่องกันไป โดยมุ่งเป้าพัฒนาศักยภาพศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ และระดับท้องถิ่น ซึ่งให้สอดคล้องกับระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ.2554 ที่กำหนดให้ทุกอำเภอและท้องถิ่นมีการจัดการปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่

การเชื่อมและพัฒนาภาคีเครือข่ายลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่ อาศัยการเชื่อมโยงจากภาคีเครือข่ายหลักของจังหวัด ทั้งในภาคราชการ เช่น สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด สามารถประสานงานและเชื่อมไปถึงกลุ่มภาคี สาธารณสุขอำเภอ โรงพยาบาลอำเภอ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล(รพ.สต.) และหน่วยกู้ชีพต่าง ๆ ทั้งนี้กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัด ก็สามารถหรือประสานถึงสถานีตำรวจภูธรในพื้นที่ทุกแห่ง ส่วนสำนักงาน ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด สามารถประสานงานถึงศูนย์อาสาป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ได้ในทุกอำเภอ เป็นต้น และในส่วนภาคเอกชน เช่น สื่อมวลชนจะมีเครือข่ายสื่ออาสาอยู่ทั่วทุกอำเภอ

การเสริมสร้างพลังภาคีเครือข่ายลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ นอกจากจะต้องให้ภาคีหลักเชื่อมให้แล้วยัง จะต้องสนับสนุนให้พื้นที่ได้มีการขับเคลื่อนตามกลยุทธ์ 5 ส. เช่นเดียวกัน และมีกิจกรรมบูรณาการเพื่อการป้องกันและแก้ไขปัญหาในระดับพื้นที่ให้มากขึ้น จัดเวทีพบปะแลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกันทั้งจังหวัดอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง เพื่อมาร่วมกันทบทวนบทเรียนและกระตุ้นการขับเคลื่อนงานป้องกันฯ อย่างต่อเนื่องต่อไป

แม้สถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่จังหวัดกระบี่ยังไม่ลดลง อ้างอิงจากข้อมูลสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดกระบี่ รายงานอัตราการเสียชีวิต ในปี 2558 สูงถึง 30.2 คนต่อแสนประชากร ซึ่งเพิ่มจาก 23.9 ต่อแสนประชากรในปี 2556 แต่จากการทำงานในแนวทางภาคีเครือข่ายทำให้เกิดการบูรณาการแผนงานป้องกันอุบัติเหตุฯ อย่างต่อเนื่อง ซึ่งเชื่อว่าในระยะยาวจะสามารถสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ ลดผู้บาดเจ็บ ลดผู้เสียชีวิตในที่สุด ซึ่งจะช่วยลดอัตราการเสียชีวิตลงได้ เพราะเรามีความเชื่อร่วมกันว่า..อุบัติเหตุทางถนน สามารถป้องกันได้ หากทุกภาคีร่วมทำงานกันต่อไป กระบี่จะเป็นเมืองปลอดภัย สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ของจังหวัด ที่ว่า “กระบี่เป็นเมืองท่องเที่ยวคุณภาพระดับนานาชาติ เกษตรอุตสาหกรรมยั่งยืน สังคมน่าอยู่ มีการปรับตัวเท่าทันต่อบริบทการเปลี่ยนแปลง”



ข้อมูลพื้นที่เป็นฐาน ..บูรณาการด้วย ทีมสหสาขาวิชาชีพ

นางเจนจิรา ศรีกระจ่าง
สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดกระบี่

ในแต่ละปีมีผู้สูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในโลกนี้มากกว่า 1.25 ล้านคน สำหรับประเทศไทย ข้อมูลกระทรวงสาธารณสุขปี 2556 พบวามีผูเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 15,045 คน (23.16 คนตอประชากรแสนคน) เฉลี่ย 40 คนตอวัน หรือ 2 คนตอชั่วโมง ผูบาดเจ็บที่ตองรักษาตัวในโรงพยาบาล มีจำนวนประมาณ 107,123 คนต่อปี ส่งผลให้องค์การอนามัยโลกได้รายงานว่าปี 2557 ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน สูงเป็นอันดับ 2 ของโลก

เมื่อวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึก พบว่าผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่ ร้อยละ36 อยู่ในช่วงกลุ่มวัยรุ่นและวัยแรงงานอายุตั้งแต่ 15-29 ปี บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์สูงถึงร้อยละ 16.06 นับว่าเป็นการสูญเสียที่สำคัญเพราะคนในวัยนี้เป็นกำลังหลักของครอบครัวและสังคม

สำหรับจังหวัดกระบี่ผลการวิเคราะห์สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก พบว่า ระหว่างปี ๒๕๕5–๒๕๕8 อัตราตายยังไม่ลดลงกลับมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจาก 29.51 ในปี 2555 เป็น 30.2 ต่อแสนประชากร ในปี 2558 และในปีงบประมาณ ๒๕๕9 เพียงแค่ 10 เดือนแรก อัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนนก็สูงถึง 36 คนต่อแสนประชากร และข้อมูลปี 2558 พบว่าผู้บาดเจ็บที่ขี่รถจักรยานยนต์ ไม่สวมหมวกนิรภัยถึง ร้อยละ 86 อุบัติเหตุในทุกอำเภอ

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดกระบี่ ภายใต้การนำของนายแพทย์ไพศาล เกื้ออรุณ นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดกระบี่กล่าวไว้ว่า “ทุกงานที่ลงสู่ชุมชนควรบูรณาการให้เป็นเรื่องเดียวกัน ซึ่งง่ายต่อการทำงานในระดับพื้นที่” จึงได้บูรณาการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน กับงานระบบสุขภาพอำเภอ โดย DHS ใช้หลักยุทธศาสตร์ 5 เสาหลักคือ เสาที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน เสาที่ 2 ถนนและการสัญจรปลอดภัย เสาที่ 3 ยานพาหนะปลอดภัย เสาที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย และเสาที่ 5 การตอบสนองหรือการช่วยชีวิตหลังเกิดเหตุ การทำงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ควรเป็นทีมสหสาขาเชื่อมกับคณะทำงานจังหวัดซึ่งมีการดำเนินงานถึงระดับพื้นที่ โดยการใช้ชุมชนเป็นฐานขับเคลื่อนผลักดันผ่านการดำเนินงานถึงระดับตำบลเป็นการจัดการสุขภาพแบบบูรณาการร่วม เพื่อส่งเสริมให้คนในชุมชนมีส่วนร่วม รับรู้ปัญหา เกิดกระบวนการแก้ปัญหาได้อย่างตรงจุดเกิดความร่วมมือของเครือข่าย นำไปสู่ระบบสุขภาพชุมชนที่ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแบบพึ่งตนเองได้อย่างเข็มแข็งและยั่งยืน

การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยใช้ข้อมูลในระดับพื้นที่ เริ่มจากการให้แต่ละตำบลสังเคราะห์ข้อมูลบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนที่มีในระดับโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล โรงพยาบาลชุมชน โดยจังหวัดสนับสนุนให้แต่ละอำเภอนำเสนอข้อมูล การบาดเจ็บและเสียชีวิตในที่ประชุมต่างๆ รวมทั้งการทำประชาคมในหมู่บ้าน และในกรณีเกิดเหตุการณ์เสียชีวิตในระดับพื้นที่ตามเกณฑ์ระบาดวิทยา ให้ทีมสหสาขาระดับตำบลร่วมกับทีมสหสาขาระดับจังหวัด สอบสวนหาสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิต โดยละเอียด เช่นตัวอย่างการปฏิบัติงานในจังหวัดกระบี่ ดังนี้

กรณีตัวอย่างที่ 1 เกิดกับนักเรียน กศน.ที่ตำบลลำทับประสบอุบัติเหตุ เสียชีวิต 3 ราย ได้มีการสอบสวนหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ โดยทีมสหสาขาวิชาชีพพร้อมกับการนำข้อมูลเข้าในการประชุมระดับอำเภอ ได้ข้อสรุปว่าผู้ประสบเหตุมีพฤติกรรมเสี่ยง ขับเร็วไม่สวมหมวกนิรภัย ประกอบกับสภาพแวดล้อมบริเวณเกิดเหตุมีปัญหาชุมชนจึงได้ปรับปรุงทัศนวิสัยข้างทาง เพิ่มการเข้มงวดทางวินัยจราจร มีข้อตกลงในที่

ประชุมให้เกิดการแก้ปัญหาระดับพื้นที่ได้ทันทีเช่น เทศบาลตำบลลำทับจะดำเนินการตัดหญ้าข้างถนนทุก 15 วัน หลังการดำเนินการถนนเส้นนั้น ยังไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอีก

กรณีตัวอย่างที่ 2 การนำข้อมูลเพื่อปรับปรุงจุดเสี่ยงบริเวณทางแยก หมู่ที่ 5 ตำบลคีรีวง อำเภอปลายพระยา หลังจากเกิดเหตุเฉลี่ยเดือนละ 3 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ 3-4 รายต่อเดือน ชุมชนเสนอติดตั้งไฟกระพริบทางแยกเข้าหมู่บ้าน จากข้อมูลการประชุมในระดับพื้นที่ ส่งข้อมูลไปให้ทีมสหสาขาระดับจังหวัดเชื่อมประสานภาคีนำไปสู่การติดตั้งไฟกระพริบทางแยกเข้าหมู่บ้าน หลังจากการติดตั้งไฟกระพริบ ไม่มีการเกิดเหตุซ้ำ

กรณีตัวอย่างที่ 3 ที่บริเวณโค้งวัดพรุดินนา อำเภอคลองท่อม จากการประชุมในคณะกรรมการตำบลจัดการสุขภาพระดับพื้นที่ พบว่ามีรายงานเกิดเหตุ 15 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ 16 ราย เคยมีการนำเสนอไปยังหน่วยงานหลายครั้งแต่ยังไม่เกิดการแก้ปัญหาที่ระดับพื้นที่ จึงส่งข้อมูลมาให้ทีมสหสาขาของจังหวัด เพื่อประสานงานและร่วมหาทางแก้ไข ผลสรุปว่าได้มีการบูรณาการ โดยขนส่งจังหวัดกระบี่ จัดทำป้ายเตือนข้างทางทันทีหลังการประชุม องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นดูแลความเรียบร้อย ขอพื้นที่ชาวบ้านในการติดตั้งป้ายและแขวงการทางจังหวัดกระบี่ ดำเนินการฉาบถนนด้วยสีพิเศษกันลื่น (red anti skid material) เป็นผลให้จุดเสี่ยงบริเวณนี้ได้รับการแก้ไข และไม่มีอุบัติเหตุรุนแรงเกิดขึ้นอีกเลย

จาก 3 กรณีตัวอย่างข้างต้นจะเห็นได้ว่าชุมชนหรือพื้นที่ได้เล็งเห็นปัญหาอุบัติเหตุทางถนน มีการใช้ข้อมูลเพื่อผลักดันให้มีการแก้ไขหรือนำเข้าสู่กระบวนการแก้ไขปัญหาให้ได้อย่างเป็นรูปธรรมสอดคล้องกับกลยุทธ์5 ส.ของ สอจร. คือ สารสนเทศ สหสาขา สุดเสี่ยง ส่วนร่วมและสุดคุ้ม จึงสามารถหยิบยกเป็นตัวอย่างให้กับชุมชน/พื้นที่อื่นๆ ต่อไป ถึงแม้ว่าการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในตำบลจัดการสุขภาพในระยะแรกคณะกรรมการระดับพื้นที่ยังไม่ค่อยเข้าใจบริบทและรูปแบบการขับเคลื่อนงานได้อย่างทั่วถึง แต่บทเรียนการดำเนินงานของพื้นที่ประสบความสำเร็จ ภายใต้กระบวนการ 5 ส. โดยใช้มูลพื้นที่เป็นฐาน การขับเคลื่อนงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ จะเป็นต้นแบบให้กับชุมชน/พื้นที่อื่นๆ ต่อไป ส่งผลให้ชุมชนมีความตื่นตัวมากขึ้น ทราบว่าเรื่องอุบัติเหตุไม่ใช่เรื่องไกลตัว อุบัติเหตุทางถนนป้องกันได้ถ้าทุกคนร่วมกันทำงานในแนวภาคีเครือข่าย

ถนนชนวัว

คุณบุญรอด โพชะเรือง
สนง.ปภ.จ.ปัตตานี

"ข่าวดังวันนี้ นายอำเภอเมืองปัตตานี นำกำลังหลายฝ่าย บุกจับวัว กว่า 30 ตัว" หลายคนฉงนฉงาย อุทาน...เอ้า...นายอำเภอไปจับวัวมาทำอะไรละวัวทำอะไรผิดหรือ หรือวัวไปขโมยของเค้า ร้อยแปดคำถาม??.. เครื่องหมายคำถามเต็มใบหน้าของหลายต่อหลายคนในพื้นที่อำเภอเมืองปัตตานี ความสงสัยขยายวงกว้างไปทั้งเมืองปัตตานี ชั่วข้ามคืน เจ้าหน้าที่ประกาศให้เจ้าของวัวมารายงานตัวด่วนที่ว่าการอำเภอเมืองปัตตานี

การเลี้ยงวัวชน เป็นวิถีชีวิตของชาวเมืองปัตตานี กีฬาชนวัวมีมาตั้งแต่สมัยโบราณ ถนนในสาย มอ. วิทยาเขตปัตตานี อำเภอเมืองปัตตานี จึงเต็มไปด้วยฝูงวัว เดินข้ามถนน หาอาหารหาหญ้าข้างทาง ขับถ่าย รอเจ้าของ แม้แต่แพะ แกะ ก็ยังมีมาเดินเพ่นพ่านบนถนนอยู่บ่อยๆ จนเป็นที่ชินตาของผู้คน แต่ก็ได้สร้างความเดือดร้อนให้ประชาชนมานานนับหลายปีด้วยเช่นกัน เนื่องจากวัวเหล่านี้กรีดขวางการสัญจรของผู้ใช้รถใช้ถนน ทำให้เกิดเหตุรถเฉี่ยวชนวัว แต่ประชาชนต้องยอมทนกับปัญหา โดยปีที่ผ่านมา เกิดอุบัติเหตุ รถชนกับวัวหลายครั้ง มีผู้บาดเจ็บ และถึงขั้นเสียชีวิตที่ประชาชนร้องเรียนไปยังอำเภอหลายครั้งแต่เหตุการณ์ดังกล่าว ยังไม่ได้รับการแก้ไขจากทุกหน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลถนนดังกล่าว เนื่องจากเห็นว่าเป็นวิถีชีวิตของชุมชน การแก้ปัญหาจึงไม่มีผู้นำใดหยิบยกขึ้นมา ร้านค้าบริเวณนั้นเดือดร้อนมาก อุบัติเหตุทางถนน "ถนนชนวัว" เกิดขึ้นซ้ำแล้วซ้ำอีก หลายต่อหลายราย วันแล้ววันเล่า รอการแก้ไข

จนกระทั่ง วันหนึ่ง นายสมนึก พรมเขียว นายอำเภอเมืองปัตตานี ได้ประสบเหตุกับตนเองในขณะนำรถประจำตำแหน่งไปตรวจราชการในพื้นที่ถนนสาย มอ. ปัตตานี รถคันดังกล่าวไปชนกับฝูงวัวบน "ถนนชนวัว"รถราชการเสียหาย แต่ไม่มีใครได้รับบาดเจ็บ นายอำเภอ จึงได้สั่งการขั้นเด็ดขาด ให้นำกำลังหลายฝ่ายลงพื้นที่"ถนนชนวัว"จับตัวต้นเหตุ คือ วัว ทั้งหมดไปไว้ในคอกที่จัดทำเป็นที่สำรองไว้ รองรับ วัว 30 กว่าตัว พร้อมส่งประกาศให้เจ้าของวัวที่มีหลักฐานชัดเจนมาแสดงตนและรับวัวกลับ เพื่อให้ร่วมกันจัดระเบียบพื้นที่ถนน แก้ปัญหาอุบัติเหตุบนถนนชนวัวดังกล่าว โดยเฉพาะเขตตำบลรูสะมิและและตำบลบานา อำเภอเมืองปัตตานี การจัดระเบียบใช้ถนนร่วมกันระหว่างคนเลี้ยงวัวและประชาชนทั่วไป นายอำเภอเมืองปัตตานีได้ออกมาตรการขั้นเด็ดขาดกับเจ้าของวัว โดยแจ้งกับเจ้าของวัว ให้มารับวัวคืน ถ้าไม่มารับคืนจะขาดทอดตลาด จะดำเนินการตามกฎหมายกับเจ้าของสัตว์เลี้ยงอย่างจริงจัง เข้มงวด และจัดระเบียบถนนสายต่างๆ ให้ปราศจากสัตว์เลี้ยง ซึ่งถือเป็นปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และจะไม่ยอมให้ "ถนนวัวชน" คงอยู่ในเมืองปัตตานี เช่นนี้ต่อไป

มาตรการ "ทันที รวดเร็ว เห็นผลและจริงจัง" ของนายอำเภอเมืองปัตตานี ผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนอำเภอเมืองปัตตานี แสดงถึงความเป็นผู้นำที่เข้มแข็ง กล้าคิดกล้าทำ และห่วงใยประชาชน โดยไม่เกรงกลัวต่อการต่อต้านใดๆ ก็เพื่อลบชื่อ "ถนนวัวชน" ให้หมดไป ผู้สัญจรไปมาบนถนนสายต่างๆของเมืองปัตตานี ห้างร้านค้า นักเรียน นักศึกษา ประชาชน เริ่มรู้สึกปลอดภัยและเบิกบานใจกับการจัดระเบียบครั้งนี้

ก่อนจะมาถึง....วันนี้ที่กาลิซา

คุณบุญรอด โพชะเรือง
สนง.ปภ.จ.ปัตตานี

ถนนสายหลักที่กาลิซาผ่านหน้าโรงเรียน เป็นเส้นทางโค้งแคบๆ ช่วงเช้าที่วุ่นวายของมูตูหรือ(รถมอเตอร์ไซด์)หลายคัน สวนกันไปมาทั้งถนนด้านซาย และขวา หน้าโรงเรียน ผู้ขับขี่มูตู เบาะหลังมีอาเด๊ะหรือลูกตัวน้อยเกาะเอวอีปู(แม่) หรือบาปะ(พ่อ) ต่างจอดรถหน้าโรงเรียนส่งอาเด๊ะเข้าโรงเรียน วันแล้ว...วันเล่า ....เป็นภาพที่ชินตา

แต่ภาพที่ตรึงใจไม่มีวันลืมเกิดขึ้นในวันหนึ่ง บนถนนทางโค้งเส้นเดิมห่างจากโรงเรียนไม่เกิน 100 เมตร เสียงโครม...ดังลั่นพร้อมกับเสียงมอเตอร์ไซด์ล้มบนถนนตรงล้อหน้าด้านซ้ายของรถยนต์คันนั้น ปรากฏภาพ แม่ขับมอเตอร์ไซด์ติดคาล้อรถยนต์ ศีรษะฟาดพื้นเลือดละเลงบนพื้นถนน ลูกน้อยกระเด็นไปอยู่ข้างถนนแขนขาบิดเบี้ยวผู้เป็นแม่ไร้ความรู้สึกใดๆ ส่วนเด็กน้อยแขนขาหัก นี่เป็นกรณีหนึ่งในจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดหน้าโรงเรียนนี้ แม้แต่หน้าโรงเรียนอุบัติเหตุก็เกิดได้ในครั้งแล้วครั้งเล่า แต่ละปีจนมีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต

ปัญหานี้ได้ถูกหยิบยกขึ้นมาให้ทุกคนเห็น เป็นข้อมูลที่ท่านผู้อำนวยการโรงเรียน นำไปเป็นวาระพูดคุยกับผู้ปกครองและผู้ใหญ่บ้านทั้ง 6 ชุมชน ของกาลิซาชี้ให้เห็นถึงปัญหาความปลอดภัยของพ่อแม่พี่น้องลูกหลานกาลิซา ในการใช้รถใช้ถนนอย่างจริง หาสาเหตุว่าทำไมถนนสายนี้จึงไม่ปลอดภัยกับผู้ใช้รถใช้ถนน ทำอย่างไรให้เกิดความปลอดภัยร่วมกัน ชาวบ้านตกลงกันว่าเบื้องตนเราต้องช่วยตัวเองให้ถึงที่สุดก่อน ด้วยการร่วมมือร่วมใจกันในบ้านเราเป็นแนวทางหลักที่ ผอ.โรงเรียนยืนหยัดกับผู้ปกครอง ผู้ใหญ่บ้านทั้ง 6 ชุมชน

ดังนั้น เมื่อทีมศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดนราธิวาส เข้าพบ ผู้อำนวยการโรงเรียนรับฟังความทุกข์ร้อนใจของคนกาลิซา ชาวบ้านและครูในโรงเรียนร่วมกันดำเนินการร่วมกันแก้ปัญหาจึงเกิดขึ้น

อันดับแรกที่จะต้องแก้ไขเร่งด่วน คือ การเพิ่มความรู้ให้แก่คนใน 6 ชุมชนอย่างจริงจัง คือ ความรู้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ถูกวินัยจราจร การสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง พร้อมมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องตามระเบียบของกฎหมายจราจร โดยการคัดเลือกแกนนำหมู่ บ้านละ 20 คน ให้แกนนำให้ได้เรียนรู้ ฝึกขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีเทคนิค ไม่สุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและให้นำความรู้นี้ไปแนะนำคนในบ้านตนเองให้ขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ด้วยสติและปัญญาอย่างถูกวินัย

ลำดับที่สอง ทำอย่างไร ให้คน ทั้ง 6 หมู่บ้านสร้างกติการ่วมกัน มิใช่บังคับ แต่เป็นกติกาที่ยอมรับร่วมกันถือปฏิบัติเช่นเดียวกันทุกคน ผู้ใหญ่บ้านพร้อมแกนนำ ร่วมกันกำหนดกติกา และจัดมาตรการเสริมด้วยการตั้ง“ด่านชุมชนคนกาลิซา” คอยแนะนำ ตักเตือนให้สวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ถูกวินัยจราจร แกนนำจะตั้งด่านเตือนอาทิตย์ละ 1 ครั้ง ในชั่วโมงเร่งด่วน ซึ่งมีการจราจรคับคั่ง กติการ่วมกัน หากผิดไม่ใส่หมวกนิรภัย ครั้งที่ 1 จะถูกตักเตือน ครั้งที่ ๒ ให้ไปทำงานสาธารณะประโยชน์ และครั้งที่ 3 ปรับเป็นเงิน 20 บาท เข้าชมรมพัฒนาหมู่บ้าน ผู้ใหญ่ทุกบ้านลงนามในคำสั่งติดประกาศให้ทราบทั่วกันและให้ถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด

เสียงสะท้อนจากแบกรีหรืออาสาสมัคร แกนนำในการตั้งด่านตรวจคนกาลิซา บ้านฮูลู “กลัวพรรคพวกจะว่าเอา” แบกรีพูดกับ ผอ.โรงเรียน “แบกรี..บอกชาวบ้านว่าอย่างไรละเมื่อโบกให้เขาจอดรถ” “ถ้าไม่ใส่หมวกกันน็อค เมื่อมูตู(มอเตอร์ไซด์)เกิดอุบัติเหตุจะเจ็บหรือตายหรือพิการ..เมียต้องเป็นหม้ายลูกไม่มีพ่อนะ...ถ้าเกิดพิการขึ้นมา...ลูกเมียแบจะเดือดร้อนนะ” แบกรีเล่าให้ ผอ.โรงเรียนฟัง

ความสำเร็จครั้งนี้ จะไม่เกิด หากไม่มีการชงข้อมูลสารสนเทศที่สุดเสี่ยง นำขึ้นมาพูดคุย มีตัวอย่างจริงให้เห็น มีการเชื่อมภาคีเครือข่ายสหสาขาที่หลากหลายมาช่วยกัน ชี้ให้เห็นว่าปัญหาเป็นของทุกคน และชวนกันมาแก้ ให้ทุกคนมีส่วนร่วม ได้ปฏิบัติ ผลที่ตามมา คือ สุดคุ้ม ไม่มีการสูญเสียหน้าโรงเรียนกาลิซาอีกเลย

ชาย.....ข้างถนนคนตานี

คุณบุญรอด โพชะเรือง
สนง.ปภ.จ.ปัตตานี

ถนนทุกสายที่เขาอาศัยอยู่เป็นเพิงพักเล็กๆ มอเตอร์ไซด์คู่ใจเขาเปลี่ยนที่พักตามเพิงต่างๆ ด้วย บางเพิงก็อยู่กันหลายคน สลับสับเปลี่ยนตามห้วงเวลาที่เหมาะสมของแต่ละคน บางเพิงเป็นศาลาพร้อมด้วยกาแฟ ผลไม้ หล่อเลี้ยง เปรียบเหมือน “ชายข้างถนน” เพื่อทำหน้าที่บริการรับส่งคนทุกเพศ ทุกวัย ตั้งแต่เด็กนักเรียนชั้นประถม มัธยม อุดมศึกษา ข้าราชการ พ่อค้าแม่ค้า และแม้แต่ชาวต่างชาติต่างก็ใช้บริการ “ชายข้างถนน” ปัญหาที่ตามมาของ “ชายข้างถนน”คือราคาค่าบริการที่ไม่คงที ปรับเปลี่ยนไปตามความรู้สึก มากบ้างน้อยบ้าง แล้วแต่ใครจะตั้งราคา อีกภาพที่ปรากฏจนร้าวรานใจของ “ชายข้างถนน” คือความสูญเสียบนถนนหลายสายจนเขาต้องสะท้อนว่า “ถ้าเรามีความรู้สักนิดเข้าไปช่วยเหลือผู้ที่ประสบอุบัติเหตุทางถนนแทนที่เขาจะต้องตายต่อหน้าต่อตาเราเขาอาจจะมีชีวิตรอดก็ได้นะ”

ปัญหา และความรู้สึกเหล่านี้ เป็นข้อมูลที่ถูกนำมาเล่าในเวทีแลกเปลี่ยนของคณะทำงานกองเลขานุการ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดปัตตานี โดยสารวัตรจราจรเมืองปัตตานี ร่วมระดมความคิด หาวิธีการ ทำให้เกิดระเบียบที่ถูกต้อง และให้การบริการของมอเตอร์รับจ้าง ประทับใจผู้รับบริการ มติที่ประชุมเห็นพ้องต้องกันว่า ต้องร่วมมือแสวงหาความร่วมมือจากทุกฝ่ายทั้งภาคราชการ มอเตอร์รับจ้างเองจะต้องสร้างการมีส่วนร่วม มิใช่มาจากการสั่งการจากทางราชการ ซึ่งจะเป็นการกดดันและบังคับให้กระทำตามโดยที่ไม่อยากจะทำ

การประชุมร่วมทั้งฝ่ายราชการ และทีมมอเตอร์ไซด์รับจ้างในพื้นที่จึงเกิดขึ้น โดยสิ่งแรกที่จะต้องให้แก่ทีมมอเตอร์รับจ้าง คือ ความรู้ เพื่อปกป้องชีวิต และการบาดเจ็บจากการประกอบอาชีพมอเตอร์รับจ้างจะต้องมีองค์ความรู้การขับขี่อย่างปลอดภัย ถูกต้องวินัยจราจร สวมหมวกนิรภัยป้องอันตรายของศีรษะเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางถนน นอกจากนี้ พื้นที่เมืองปัตตานีกว้างขวาง ยากต่อการดูแล จึงให้แบ่งพื้นที่เป็น 4 โซน 4 สี โดยใช้เสื้อกั๊กประจำตัวแยกตามสี สิ่งสำคัญคือ ต้องมีหัวหน้าโซนในการประสานงาน ควบคุม ดูแล และกำกับแนะนำ ที่ประชุมลงมติ ให้มีโซนสีส้ม น้ำเงิน เหหลือง และแดง ให้มีหัวหน้าโซน อีกปัญหา คือ การมีปากมีเสียงกับผู้รับบริการเรื่องมาตรฐาน ราคาค่าบริการที่ยุติธรรมจึงให้ขนส่งจังหวัดกำหนดค่าบริการ จึงให้มอเตอร์ไซด์ติดป้ายไวนิลบอกราคาไว้ทุกโซน และสิ่งที่ละเลยไม่ได้ คือ การสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อให้บริการลูกค้าและแนะนำให้ลูกค้าสวมหมวกนิรภัยเช่นเดียวกับตนเองด้วย

มาถึงภารกิจที่มาจากใจของ “ชายข้างถนน” ที่อาสาเข้ามาช่วยผู้ประสบเหตุเมื่อเกิดอุบัติเหตุบริเวณถนนที่พวกเขาประจำอยู่จะต้องรีบแจ้งหน่วยกู้ชีพ โรงพยาบาลเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยเร่งด่วน ให้เข้ามายังพื้นที่เกิดเหตุ และอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนบริเวณที่เกิดเหตุมิให้เกิดการจราจรติดขัด และที่จะต้องปฏิบัติอีกประการ คือ การจดบันทึกข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนนบริเวณที่ประจำอยู่เป็นรายวัน

จากมาตรการที่กำหนดให้ “ชายข้างถนนหรือมอเตอร์ไซด์รับจ้าง” ถือปฏิบัตินั้น มีคำถามว่า “แรงไปหรือไม่”เสียงจาก...แบรอมลี หัวหน้าโซนสีส้ม “ไม่แรงหรอกครับ...แต่เกิดระเบียบชัดเจนมาก มีความศักดิ์สิทธิ์เหมือนคัมภีร เมื่อก่อนต่างคนต่างทำไปวันๆ ได้แค่ค่าบริการ แต่เดี๋ยวนี้ รู้สึกภูมิใจ อิ่มใจได้เป็นส่วนหนึ่งในสังคมในการช่วยชีวิตเพื่อนมนุษย์ด้วยกัน ไม่ใช่แค่ “ชายข้างถนน” แต่ คือ ตาสับปะรดวินมอเตอร์ไซด์เมืองตานี

ร่วมด้วยช่วยกัน นาทวีปลอดภัย

คุณเมธา ราชพงศ์
โรงพยาบาลนาทวี จ.สงขลา

อำเภอนาทวี จังหวัดสงขลา แม้ว่าจะเป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดเหตุการณ์จากความไม่สงบแต่ก็เป็นพื้นที่เศรษฐกิจดี ประชาชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม มีกำลังในการซื้อยานพาหนะรถยนต์มาใช้ในชีวิตประจำวันและประกอบอาชีพ แต่ยังมีทัศนคติต่อการขับขี่ที่ไม่ดี เช่น ขับขี่รถจักรยานยนต์ในระยะทางใกล้ๆ ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย ขับรถฝ่าฝืนกฎจราจร คึกคะนอง ดื่มสุราแล้วขับรถ ฯลฯ นอกจากนี้สภาพถนนส่วนหนึ่งเป็นเส้นทางโค้ง คดเคี้ยว สูงชัน ขรุขระ ไม่มีไหล่ทางสำหรับรถจักรยานยนต์ ล้วนแต่เป็นปัจจัยเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้

จากข้อมูลการเสียชีวิตของโรงพยาบาลพระบรมราชินีนาถ อำเภอนาทวี ปี 2553 - 2554 มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร เพิ่มขึ้นจาก 33.99 เป็น 39.91 ต่อแสนประชากร เมื่อวิเคราะห์สาเหตุจากผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุที่เข้ารับการรักษาพบว่า ผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่เป็นในกลุ่มวัยรุ่น-วัยทำงาน ขับรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย เกิดเหตุบนถนนในหมู่บ้าน ดื่มสุราก่อนขับขี่ และสภาพรถไม่มีความปลอดภัยในการขับขี่

ปี 2555 เครือข่ายอุบัติเหตุจราจรอำเภอนาทวีเริ่มก่อตัวด้วยยุทธศาสตร์ 7 ช. (ชง เชื่อม ช้อน เช็ค ชม เชียร์ และแชร์) ในการขับเคลื่อนงาน โดยมีสาธารณสุขและสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นพี่เลี้ยง ได้ตั้งวง“กินข้าวเล่าเรื่อง” เชื่อมสหสาขา ประกอบด้วย ตำรวจ กู้ภัยอำเภอนาทวี สาธารณสุข แขวงการทาง หมวดการทาง บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัย ขนส่ง องค์กรบริหารส่วนท้องถิ่น เทศบาลตำบลนาทวี ชงข้อมูลการเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (IS) ของสาธารณสุขมาเป็นประเด็นพบปะพูดคุย

หลังการก่อตัวเครือข่ายอุบัติเหตุจราจรอำเภอนาทวี เกิดเวทีพบปะกันทั้งรูปแบบเป็นทางการและไม่เป็นทางการ ร่วมวิเคราะห์สาเหตุจากข้อมูล IS และ นาฬิกาอุบัติเหตุจราจรจากตำรวจ ร่วมด้วยช่วยกันแก้ไขตามศักยภาพของพื้นที่ โดยเริ่มจากทางเทศบาล และหมวดการทางเทพา ร่วมแก้ไขด้านวิศวกรรมจราจร ที่คณะทำงานพิจาณาว่าเป็นจุดเสี่ยงด้วยการจัดระบบทางรถ ปรับสภาพถนน เพิ่มไฟจราจร ความสว่าง ป้ายจราจร จำนวน 14 จุด

ด้านเจ้าหน้าที่ตำรวจช่วยกวดขันวินัยจราจร ร่วมดำเนินมาตรการองค์กรกับโรงพยาบาลพระบรมราชินีนาถ ณ. อำเภอนาทวีด้านการสวมหมวกนิรภัย โดยให้หัวหน้างานเป็นผู้ตรวจสอบวินัย หากบุคลากรไม่ปฏิบัติตาม สามารถแจ้งชื่อให้ปรับได้ อัตราค่าปรับเป็นไปตามลำดับตำแหน่งหน้าที่ เช่น เจ้าหน้าที่ 50 บาท หัวหน้างาน 100 บาท และผู้อำนวยการรพ. 500 บาท พร้อมทั้งส่งเข้ารับการอบรมที่สำนักงานขนส่งเป็นเวลา 2 ชั่วโมง เพื่อให้ข้าราชการเป็นตัวอย่างในการปฏิบัติตามกฎหมาย ภาคการศึกษาช่วยพัฒนาศักยภาพอาสาจราจร โรงเรียนสีขาว

นอกจากนี้หน่วยงานสาธารณสุขยังได้พัฒนาระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน ขยายภาคีเครือข่ายกู้ชีพ-กู้ภัยโรงพยาบาลชุมชน โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพ โรงพยาบาลตติยภูมิ หน่วยกู้ภัยอำเภอนาทวีและหน่วยอาสากู้ชีพขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่อำเภอรอยต่อ จัดระบบดูแลรักษาผู้ป่วยจากอุบัติเหตุจราจรด้วยระบบทางด่วน นักกายภาพบำบัด ทีมพยาบาลจิตเวช และทีมเยี่ยมบ้านร่วมดูแลฟื้นฟูสภาพ ผู้ป่วยที่มีความพิการ /มีอุปกรณ์ติดกายต่อเนื่องที่บ้าน พัฒนาศักยภาพในการดูแลตนเองของผู้ป่วยและผู้ดูแล

ผลจากการร่วมด้วยช่วยกันแบบบูรณาการ จุดเสี่ยงในพื้นที่ได้รับการแก้ไข ไม่มีผู้เสียชีวิตซ้ำ อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรของอำเภอนาทวี ลดลงจาก 33.98 ต่อแสนประชากรในปี 2555 เหลือ 10.36 ในปี 2558 และจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรลดลงจาก 1,910 รายเหลือ 1,479 ราย ผลสำเร็จนี้ไม่ได้มาด้วยเพียงข้ามคืน หรือการดำเนินงานเพียงหน่วยงานเดียว แต่อาศัยพลังจากการร่วมด้วยช่วยกันของภาคีเครือข่ายอุบัติเหตุจราจรอำเภอนาทวีซึ่งเริ่มก่อตัวมาตั้งแต่ปี 2555 ช่วยกันคนละไม้คนละมือมาอย่างต่อเนื่อง ใช้สิ่งที่มีอยู่แล้ว และหามาได้เองโดย ไม่รอจากงบประมาณ

พระแสงสัญจรปลอดภัย เด็กร่วมใจสวมหมวกนิรภัย

คุณจำนง สวัสดิ์วงศ์
สนง.ปภ.สุราษฎร์ธานี สาขาพระแสง

อำเภอพระแสง ตั้งอยู่ทางทิศใต้ของจังหวัดสุราษฎร์ธานีเส้นทางสายหลักที่ผ่านอำเภอพระแสงไปสู่อำเภออื่นๆ นั้น เป็นถนนมีความกว้าง 7 เมตร ไม่มีไหล่ทาง ซึ่งเป็นความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุในอำเภอพระแสงพบว่าปี 2557 มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน 88 ครั้งและผู้เสียชีวิต 5 ราย เพิ่มขึ้นจากปี 2556 ซึ่งเกิดอุบัติเหตุฯ 81 ครั้ง ผู้เสียชีวิต 4 ราย โดยพบว่าผู้บาดเจ็บ และผู้เสียชีวิตร้อยละ 32 มีอายุต่ำกว่า 20 ปี ส่วนใหญ่เป็นคนในพื้นที่ ยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุเกือบทั้งหมดเป็นรถมอเตอร์ไซด์ และมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 2

เมื่อมาทบทวนดูว่า การรณรงค์สวมหมวกฯที่ผ่านมาไม่ค่อยประสบผลสำเร็จ อาจเกิดจากกลุ่มเป้าหมายยังไม่เห็นความสำคัญของการสวมหมวกฯ ไม่คุ้นเคยกับการสวมหมวกนิรภัย คิดว่าไปใกล้ๆไม่ต้องใส่ก็ได้ ทางภาคีเครือข่ายการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน โดยมีสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสุราษฎร์ธานี สาขาพระแสง เป็นตัวหลักได้มาร่วมพูดคุยจึงได้เปลี่ยนกลุ่มเป้าหมายการสวมหมวกฯ ใหม่ โดยเริ่มจากเด็กอนุบาล เพื่อปลูกฝังการสวมหมวกตั้งแต่เล็ก ตามโบราณว่า ไม้อ่อนดัดง่าย จึงเป็นที่มาของโครงการฯ พระแสงสัญจรปลอดภัย เด็กร่วมใจสวมหมวกนิรภัย เริ่มด้วยการชงข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตแก่ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้อำนวยการโรงเรียนด้วยการพบปะพูดคุย ชวนเข้าร่วมโครงการ เพื่อให้นักเรียนปลอดภัยจากการใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งผู้บริหารโรงเรียนอนุบาลเทศบาลตำบลย่านดินแดง และองค์กรปกครองตำบลอิปัน อำเภอพระแสงสนใจเข้าร่วม ทางโรงเรียนสำรวจข้อมูล พบ มีเด็กนักเรียนซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์มาโรงเรียน จำนวน 215 คน โรงเรียนจึงได้เชิญผู้ปกครองทั้งหมดมาสร้างความเข้าใจ ว่าทำไมต้องมีการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เน้นการสวมหมวกนิรภัย ผ่านการเล่าเรื่อง นำคลิปVDO ภาพเหตุการณ์จริงให้ผู้ปกครองดูว่า หากสวมหมวกนิรภัยแล้วจะมีความปลอดภัยอย่างไร ถ้าไม่สวมหมวกนิรภัยแล้ว หากเกิดอุบัติเหตุจะมีผลกระทบอย่างไรกับตนเอง ครอบครัว ชุมชน สำหรับเด็กนักเรียนอนุบาล การพูดคุยใช้เทคนิคการเปรียบเทียบให้เป็นภาพเพื่อให้เด็กเกิดความเข้าใจว่า ถ้าไม่สวมหมวกฯอะไรจะเกิดขึ้นกับศีรษะตนเอง ด้วยการใช้ “ลูกแตงโม”เปรียบเสมือนศีรษะ เมื่อตกแล้วแตกได้แล้วให้เด็กๆปฏิญาณว่า “หนูจะสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง เมื่อซ้อนรถจักรยานยนต์”พร้อมแจกหมวกนิรภัย จำนวน 100 ใบ ที่ได้รับการสนับสนุนจาก บริษัทประกันภัย บริษัทA16จำกัด และอีก 60 ใบผู้ปกครองสนใจซื้อเพิ่มเติมจากบริษัทกลางฯ สาขาสุราษฎร์ธานี ใบละ 99 บาท ส่วนทางโรงเรียนได้จัดหาที่เก็บหมวกฯ ไว้ในห้องเรียน

เมื่อเด็กน้อยเข้าร่วมโครงการสวมหมวกนิรภัยไปโรงเรียนทุกวัน เริ่มส่องประกายความหวังให้กับทีมภาคีเครือข่ายพระแสง เมื่อมายืนหน้าโรงเรียนอนุบาลเทศบาลตำบลย่านดินแดงวันนี้พวกเราได้เห็นภาพเด็กๆที่สวมหมวกฯถึง 99 % ภาพที่ผู้ปกครองไม่สวมหมวกฯก็ลดน้อยลงเรื่อยๆ เป็นสิ่งที่ทำให้ทีมงานเกิดกำลังใจที่จะขยายผลไปสู่สถานศึกษาอื่นๆ แม้ว่าการปลูกฝังกับเด็กเล็กๆจะต้องใช้เวลาเพื่อให้เกิดดอกผล แต่จะเป็นความยั่งยืนถ้าทำได้

"หูขอสัญญาว่า จะสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อขี่จักรยานยนต์"

ติดอาวุธ.....สกัดอาชญากรบนท้องถนน

นางอรชร อัฐทวีลาภ
สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดภูเก็ต

ไข่มุกอันดามัน สวรรค์เมืองใต้ ภูเก็ตเมืองแห่งการท่องเที่ยวที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งไทยและต่างชาติเข้ามาเยี่ยมเยียนปีละเกือบสิบล้านคน ปัญหาการใช้รถ ใช้ถนน การเกิดอุบัติเหตุทางถนนจึงเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นตามมา จนทำให้ภูเก็ตแหล่งท่องเที่ยวยอดนิยม เรื่องการเกิดอุบัติเหตุฯ ติดอันดับ 1 ใน 5 ของประเทศมาตลอดสิบปีที่ผ่านมา

การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ภูเก็ต ส่วนใหญ่ยังคงเกิดจากรถจักรยานยนต์บางครั้งล้มเอง ไม่มีคู่กรณี 5 ปีที่ผ่านมา พบ ผู้ประสบเหตุดื่มแอลกอฮอล์ เฉลี่ยร้อยละ 30.72 โดยเฉพาะในเขตท่องเที่ยวและช่วงเทศกาล พบ อัตราการดื่มแอลกอฮอล์สูงกว่าค่าเฉลี่ย ซึ่งอาจเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดการล้มเอง การแก้ไขปัญหาเรื่องดื่มแล้วขับมักได้รับกระแสต่อต้านในพื้นที่การท่องเที่ยว แม้แต่ผู้บริหารระดับสูงของจังหวัดบางท่านยังพูดว่า “จะมาทำอะไรกับภูเก็ต ทำให้รถไม่ติดก็พอแล้ว...” ภูเก็ตจึงยังคงเน้นการรณรงค์ดื่มไม่ขับเฉพาะช่วงเทศกาลเช่นเดียวกับจังหวัดอื่นๆของประเทศ แม้ฝ่ายบังคับใช้กฎหมายจะเห็นความสำคัญของปัญหานี้ แต่ข้อกฎหมายต้องมีหลักฐานพิสูจน์เพื่อลงโทษกับผู้กระทำผิด เช่นเดียวกับการตรวจจับอาชญากรบนท้องถนนต้องมีอาวุธ ตำรวจหลายท่านมักบ่นให้ฟังเสมอว่า โรงพักไม่มีเครื่องมือ ถึงมีก็ใช้ไม่ได้ เพราะไม่มีการสอบเทียบที่จะใช้เป็นหลักฐานส่งฟ้องศาล

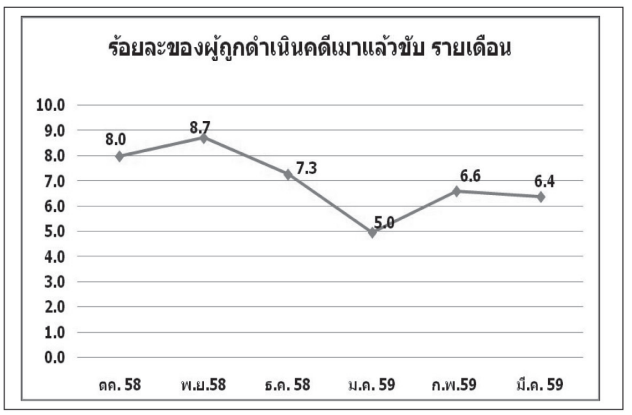
คณะกรรรมการพัฒนาระบบข้อมูลทางถนนร่วมกับภาคีเครือข่าย ในจังหวัด ซึ่งมีทีมสนับสนุน สอจร. ตำรวจ แขวงทางหลวง สาธารณสุข บริษัทกลางฯ เป็นแกนหลักในการชวนเชื่อมหน่วยงานเข้ามามีส่วนร่วม ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยเริ่มจากโจทย์ง่ายๆ เช่น การแก้จุดเสี่ยงทางกายภาพ ด้วยการขีดสี ตีเส้น ติดไฟ ติดป้ายก่อน ปีต่อมาจึงเริ่มจับโจทย์ที่ยากมากขึ้น จนในปี 2558 คณะกรรมการฯ เห็นพ้องต้องกันว่า เราควรมาทำเรื่องเมากันสักที เพื่อจะได้ลดอาชญากรบนท้องถนนลง แต่จะทำอย่างไรที่จะเดินหน้าการบังคับใช้กฎหมายให้เข้มงวดได้ เป็นโจทย์ที่คณะกรรมการฯ ต้องร่วมกันคิด

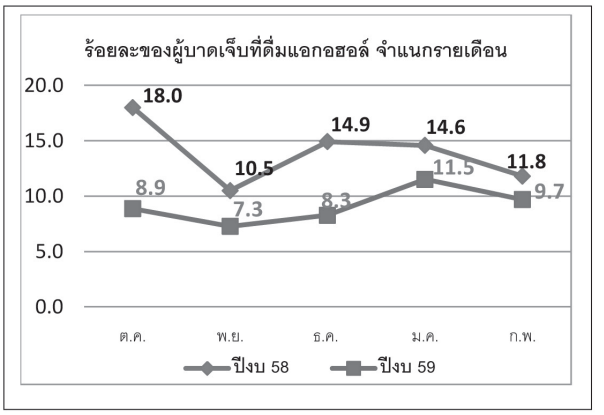
คณะกรรมการฯ ได้ใช้ข้อมูลอัตราการดื่มแอลกอฮอล์ของผู้ประสบเหตุและการเสียชีวิตเป็นข้อมูลชงสู่การเปิดประเด็นชวนเชื่อมให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในจังหวัดซึ่งได้แก่ (ชมรมสถานประกอบการ ผู้บริหารท้องถิ่น สื่อ มูลนิธิ ฯ)ด้วยการเปิดเวทีพูดคุย ชวนวางเป้าหมายและหาทางออกร่วมกัน ทำให้สามารถลดกระแสต่อต้านและสร้างความมีส่วนร่วมได้เป็นอย่างดี โจทย์ต่อไป คือ แล้วจะหาอาวุธหรือเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ให้ตำรวจเป็นเครื่องมือสกัดอาชญากรบนท้องถนนได้จากที่ไหนที่ต้องมีการสอบเทียบและวัสดุให้ใช้ได้ตลอดอายุการใช้งานของเครื่อง คำตอบนี้เป็นเรื่องไม่ยากถ้าเราพิสูจน์ให้เห็นว่า สิ่งที่ทำมีประโยชน์ คนทำมีความตั้งใจ มุ่งมั่น โปร่งใส สิ่งที่ต้องการก็จะได้รับการตอบสนอง เช่นเรื่องนี้คณะกรรมการฯได้รับการสนับสนุนเครื่องมือตรวจวัดแอลกอฮอล์จากมูลนิธิ Safer Road มูลค่า 1,143,00 บาท โดยผ่านการจัดซื้อจากสโมสรโรตารี่ทุ่งคา เพื่อความคล่องตัวในการบริหารจัดการและความโปร่งใส สโมสรโรตารี่ยังรับดูแลค่าใช้จ่ายการสอบเทียบเครื่องและวัสดุหลังหมดการประกันจากบริษัท ครั้งนี้เราได้เครื่องเป่าคัดกรอง จำนวน 30 เครื่อง เครื่องตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ จำนวน 9 เครื่อง กระจายประจำทุกโรงพัก และสิ่งหนึ่งที่ขาดไม่ได้ คือ อย่าลืมการสื่อประชาสัมพันธ์ คณะกรรมการฯ ได้เข้าพบท่านผู้ว่าฯ เพื่อนำเรียนความเป็นมา และเรียนเชิญเป็นประธานรับมอบเครื่องมือจากคุณไมเคิล วูดฟอร์ด ประธานมูลนิธิ Safer Road ก่อนการบังคับใช้กฎหมาย สโมสรโรตารี่และสื่อท้องถิ่นเป็นเจ้าภาพร่วมกันประชาสัมพันธ์ “ดื่มแล้วขับ ถูกจับแน่” เป็นเวลา 1 เดือน การ

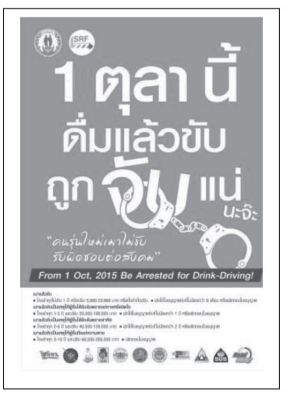
ตั้งด่านสกัดอาชญากรบนท้องถนนจึงเริ่มต้นขึ้น พร้อมกับการเก็บรวบรวมข้อมูลการตรวจจับรายงานผู้บริหารทุกวัน เพื่อใช้เป็นข้อมูลประเมินร่วมกับอัตราการดื่มแอลกอฮอล์ของผู้ประสบเหตุจากสาธารณสุข

ความเข้มงวดการสกัดอาชญากรบนท้องถนนในระยะเวลา 6 เดือนที่ผ่านมา สถิติการเรียกตรวจเพิ่มขึ้นกว่าสามเท่าตัว สามารถลดคนดื่มแล้วขับและอัตราการดื่มแอลกอฮอล์ของผู้ประสบเหตุลงได้

เคล็ดลับสำคัญ การชวนเชื่อมเครือข่ายด้วยการสร้างเป้าหมายร่วมกัน คือการติดอาวุธให้ผู้ปฏิบัติเป็นพลังสำคัญในการขับเคลื่อนการบังคับใช้กฎหมาย ลดกระแสต่อต้านและสร้างความยั่งยืน







แบบรายงานผลการปฏิบัติการตั้งจุดตรวจ วัดแอลกอฮอล์ในเลือดโดยวิธีเป่าลมหายใจ

ตามโครงการเมาแล้วขับถูกจับแน่ ของ สภ.เมืองภูเก็ต

ประจำวันที่ 2 สิงหาคม 2559

จำนวนกำลังปฏิบัติ (นาย	จำนวนที่เรียกตรวจ (ราย)	ตรวจพบแต่ไม่เกินตามที่กฎหมายกำหนด (ราย)	ตรวจพบจับถูกดำเนินคดี (ราย)	หมายเหตุ
6	24	5	2	

วงเวียนสุรินทร์ นริศร

นางอรชร อัฐทวีลาภ
สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดภูเก็ต

สี่แยกสุรินทร์-นริศร อยู่ในพื้นที่เทศบาลนครภูเก็ต จังหวัดภูเก็ต เป็นสี่แยกใจกลางศูนย์ราชการสำคัญของจังหวัดภูเก็ต ประกอบด้วย ศาลากลางจังหวัดภูเก็ต เทศบาลนครภูเก็ต สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดภูเก็ตและสนามชัย สนามกีฬาแห่งที่ 2 ของจังหวัด มีปริมาณรถสัญจรไปมาผ่านสี่แยกวันละกว่า 5,000 คัน

ในการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดภูเก็ตบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาภูเก็ต ได้รายงานข้อมูลจุดเสี่ยงต่างๆในจังหวัดภูเก็ตตั้งแต่ปี 2556 พบว่าข้อมูลบริเวณสี่แยกสุรินทร์-นริศร มีรายงานว่าในรัศมี 1 กิโลเมตรมีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะบริเวณจุดตัด โดยในปี 2558 (มกราคม-สิงหาคม 2558) ห้วงเวลาเพียง 8 เดือนมีจำนวนอุบัติเหตุและผู้บาดเจ็บเพิ่มขึ้นกว่าเท่าตัวจาก 16 ครั้ง เป็น 36 ครั้ง หรือเพิ่มขึ้นกว่าเท่าตัว และมีผู้เสียชีวิตมากถึง 5 ราย ส่วนใหญ่เกิดจากการผ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร เรื่องนี้สร้างความประหลาดใจผู้บริหารจังหวัดอย่างมาก จึงเป็นที่มาของการสร้างวงเวียนที่จะสามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ด้วยทฤษฎีการลดจุดตัด

นายแพทย์วิวัฒน์ ศีตมโนชญ์ รองประธาน สอจร. และเป็นผู้เชี่ยวชาญด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จึงได้ของบประมาณสนับสนุนจากมูลนิธิ Safer Road Foundation จำนวน 2,398,500 บาท เพื่อนำมาก่อสร้างวงเวียน การดำเนินงานอาศัยการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย เริ่มตั้งแต่การบริหารงบประมาณให้มูลนิธิSafer Road โอนผ่านสโมสรโรตารี่ทุ่งคา เพื่อความสะดวกในการเบิกจ่ายโดยทำในรูปคณะกรรมการ ทั้งภาครัฐและเอกชนมีส่วนร่วม การออกแบบด้านสถาปัตยกรรมโดยสถาปนิกจากสโมสรโรตารี่ทุ่งคา และมี ศ.ดร.พิชัย ธานีรณานนท์ จากมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมจราจรให้ความเห็นเชิงวิชาการ และได้รับการเห็นชอบแบบจากทางผู้บริหาร คือ ผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ตและนายกเทศมนตรีนครภูเก็ต การก่อสร้างอยู่ภายใต้การควบคุมของแขวงทางหลวงภูเก็ต เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จวงเวียนจะอยู่ในการดูแลและบำรุงรักษา ของเทศบาลนครภูเก็ต กำหนดเวลาก่อสร้างตั้งแต่วันที่ 15 มกราคม 2559-31 มีนาคม 2559 ใช้ระยะเวลารวม 77 วัน หลังเปิดใช้วงเวียนมีการติดตามข้อมูลอุบัติเหตุทั้งจาก บริษัทกลาง คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาภูเก็ตสถานีตำรวจภูธรเมืองภูเก็ต และสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดภูเก็ต

วงเวียนสุรินทร์-นริศร มีรูปแบบผ่านแนวคิด ดังนี้

- ด้านความปลอดภัย โปร่งสามารถมองทะลุเพื่อป้องกันการบดบังทัศนวิสัย
- บริเวณวงเวียน เป็นโครงสร้างอลูมิเนียมคอมโพสิท ซึ่งมีความแข็งแรง มีอายุการใช้งานยาว บำรุงรักษาได้ง่าย
- วงเวียนเป็นภูมิสถาปัตย์ 6 เหลี่ยม หมายถึง การประสานภาคีเครือข่ายที่มีความหมายหลายประการ
- ทรงกลม หมายถึง ไข่มุกแห่งอันดามัน
- รูปทรงสถาปนิกแบบเหลี่ยมเข้าได้กับทัศนียภาพด้านข้างซึ่งมีกำแพงหินลักษณะเหลี่ยมและสามารถให้ความหมายคล้ายหลังเต่าซึ่งเป็นสัญลักษณ์แห่งความมีอายุยืนยาว

หลังจากการเปิดใช้วงเวียน ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2559 -31 กรกฎาคม 2559 จากรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทั้ง 3 แหล่งข้อมูล พบว่ามี**สถิติการเกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชนบาดเจ็บเล็กน้อย เพียง 1 ราย** และมีเสียงเรียกร้องจากประชาชนทั่วไปให้สร้างวงเวียนในหลายๆทางแยก ที่มีปัญหาเรื่องอุบัติเหตุ แตกต่างจากในอดีตที่มักใช้วิธีแก้ไขโดยการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร

หยุดรถตกถนน...บนเขาพับผ้า

คุณฤทัย ก้งเส้ง
สนง.ปภ.จ.ตรัง

ถนนสายเพชรเกษมสายตรัง นาโยง อำเภอนาโยง จังหวัดตรัง เป็นเส้นทางที่เชื่อมการเดินทางจากจังหวัดตรังสู่จังหวัดพัทลุง และจังหวัดภาคใต้ตอนล่าง โดยเฉพาะช่องเขาพับผ้า เดิมเป็นถนน สองเลนส์ และในปี 2557 ได้รับการพัฒนาและการปรับปรุงเป็นถนนหกเลนส์ ซึ่งเป็นทางโค้งและคดเคี้ยว หลายจุดผ่านพื้นที่เขาสวยงาน อีกทั้งเป็นแหล่งท่องเที่ยวและจุดหยุดพักรถ “อันดามัน เกทเวย์” ซึ่งมีผู้เดินทาง และนักท่องเที่ยวจำนวนมาก โดยเฉพาะในช่วงวันหยุด ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุโดยสถิติตั้งแต่มีการก่อสร้างถนนหกเลนส์เสร็จเมื่อเดือนมิถุนายน 2557 ถึงตุลาคม 2558 มีอุบัติเหตุจำนวนกว่า 80 ครั้งเสียชีวิต 1 คน ส่วนมากอุบัติเหตุที่เกิดจะเป็นลักษณะรถตกถนนไถลลงข้างทาง บางครั้งวันละ 2-3 คัน โดยเฉพาะในช่วงที่มีฝนตกทำให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บ และทรัพย์สินเสียหาย และส่งผลกระทบต่อการเดินรถของรถคันอื่นๆ เป็นอย่างมาก

การทำงานของเครือข่ายความปลอดภัยทางถนนอำเภอนาโยงที่ผ่านมา พยายามแก้ไขปัญหาทั้งการติดตั้งป้ายเตือน ป้ายลดความเร็ว ป้ายระวัง เส้นชะลอความเร็ว การเฝ้าระวังตรวจจับความเร็ว และการให้ความรู้กับชุมชน 2 ข้างทาง แต่การเกิดอุบัติเหตุรถตกถนนลงข้างทาง ณ จุดเดิม ก็ยังเกิดขึ้น ทีมในการทำงานของอำเภอนาโยงจึงได้ลงพื้นที่เพื่อสังเกตการณ์ การใช้รถใช้ถนนบนเส้นทาง โดยเฉพาะก่อนที่จะถึงจุดที่รถตกถนนลงข้างทาง ซึ่งเห็นว่าปัจจัยสำคัญที่มีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุคือการใช้ความเร็ว หากใช้ความเร็วสูงนี้จะส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุรถไถลลงข้างทางหรือชนแบริเฮอร์ กลางถนน และเป็นที่สังเกตว่า กว่าร้อยละ 90 ของรถที่เกิดอุบัติเหตุ เป็นรถนอกพื้นที่

ความมุ่งมั่นที่จะแก้ไขจุดนี้ เครือข่ายจึงร่วมกันหาแนวทางในการป้องกันอีกครั้ง นั่นคือ แนวคิดที่ให้รถที่ใช้ถนนเส้นนี้ลดความเร็วลงให้ได้ โดยใช้การมีส่วนร่วมของเครือข่ายอำเภอนาโยง ประกอบด้วย อำเภอนาโยง หมวดการทางนาโยง สถานีตำรวจภูธรนาโยง สำนักงานขนส่งจังหวัดตรัง ร่วมบูรณาการในการตั้งจุดตรวจจับความเร็ว เส้นชะลอความเร็วและการแก้ปัญหาจัดช่องจราจร จาก 3 ช่องจราจรเหลือ 2 ช่องจราจร โดยใช้กรวยล้มลุกจัดแบ่งช่อง จากช่วงตรังไปพัทลุง ซึ่งผู้ใช้รถใช้ถนนจะลดความเร็ว และระมัดระวังในการขับรถมากขึ้น ทำให้ไม่เกิดอุบัติเหตุอีกเลย

จุดสำคัญของการหยุดรถตกถนนบนเขาพับผ้าคือความมุ่งมั่น ตั้งใจ ในการแก้ไขปัญหา โดยการปฏิบัติงานแบบวงจรของการวางแผนปฏิบัติและประเมินผล (Plan Do Check Act หรือ PDCA) ที่สำคัญบุคลากรในพื้นที่ ตั้งแต่นายอำเภอนาโยง และภาคีเครือข่ายของอำเภอต่างให้ความสำคัญ เมื่ออุบัติเหตุเกิดขึ้นจะประชุมหาสาเหตุ วางแผน แก้ไขปัญหาและร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ซึ่งจะพิจารณาวิธีแก้ปัญหาแล้วมาดำเนินการร่วมกันหากไม่สำเร็จ หรือมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นอีก ก็จะหาแนวทางที่สามารถแก้ไขได้ต่อไปเรื่อยๆ จนปรากฏว่าไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ณ จุดนี้อีกเลย

50
50
50

ชัยชนะที่ Cockpit : อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช

คุณวรรณี มีขวด
โรงพยาบาลมหาราชนครศรีธรรมราช

พ.ต.ท. กรกต พุฒนวล สวป. สภ.ทุ่งสง รู้สึกสลดใจทุกครั้งที่ต้องออกพื้นที่ร่วมชันสูตรศพผู้ตายจากอุบัติเหตุทางถนนที่บริเวณจุดกลับรถ Cockpit และอดตั้งคำถามกับตัวเองซ้ำซากไม่ได้ว่า ทำอย่างไรเขาจะหยุดการตายตรงจุดกลับรถที่ Cockpit ให้ได้เสียที

จุดกลับรถ Cockpit ตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข 41 ตอน ทุ่งสง – ร่อนพิบูลย์ ที่ กม.296+800 สภาพถนนเป็นถนนที่มี ผิวจราจรกว้าง 6 ช่องจราจร มีจุดกลับรถสองจุดอยู่ใกล้กัน สองฝั่งถนนรายล้อมด้วยชุมชน ตลาดเปิดท้ายและทางลัดเข้าตัวอำเภอ จึงเป็นจุดที่ชุมชนในพื้นที่ใช้ตัดกระแสจราจรเข้าไปยังตัวอำเภอและตลาดได้ง่าย โดยไม่ต้องขับรถไปใช้จุดกลับรถที่สอง ก่อให้เกิดพฤติกรรม การขับรถย้อนศรและการตัดกระแสจราจร นำมาซึ่งการชนจนกลายเป็นสาเหตุการบาดเจ็บและตายอยู่บ่อยครั้ง

ในช่วงเทศกาลทุกเทศกาลและทุกปี จุด Cockpit เป็นจุดที่ถูกจัดลำดับให้เป็นจุดอันตราย ต้องเฝ้าระวังและดำเนินการปรับแก้ไขชั่วคราวเสมอมา ตามนโยบายสำรวจจุดเสี่ยงในช่วงเทศกาลทุกเทศกาล วิธีการจัดการของอำเภอทุ่งสงคือ ปิดจุดกลับรถชั่วคราวด้วยแบริเออร์ ซึ่งให้ผลเป็นที่ประจักษ์ผ่านเทศกาลทุกเทศกาล มาหลายปีว่า “แค่ปิดจุดกลับจุดที่ Cockpit เสีย แล้วให้ผู้ใช้รถใช้ถนนไปใช้จุดกลับรถจุดที่สองซึ่งอยู่ถัดไป การบาดเจ็บ/ตายจากการชนในช่วงถนนเส้นนี้ก็จะเท่ากับศูนย์”

แต่ปัญหาก็คือตำรวจไม่สามารถใช้อำนาจหน้าที่ “ปิด” จุดกลับรถ Cockpit แบบถาวรได้เลย ดูเหมือนผู้ใช้รถใช้ถนนจะยอมให้ทางการปิดจุดดังกล่าวแค่ช่วงเทศกาล 7 วันเท่านั้น พอย่างเช้าวันที่ 8 แบริเออร์จะถูกยกออก และการกลับรถที่จุดดังกล่าวก็ดำเนินไปตามปกติ พร้อมๆกับการชนและการบาดเจ็บ ตาย ของคนในพื้นที่และต่างถิ่น และหากทางการยังแข็งขืนไม่ยอมเปิดจุดดังกล่าว ผู้ใช้รถใช้ถนนก็จะเริ่มแสดงความไม่พอใจและร้องเรียน จนราชการทนกระแสกดดันไม่ไหว ต้องเปิดทางให้ใช้เส้นทางต่อไป ส่งผลให้เกิดการบาดเจ็บและตายซ้ำในที่เดิมๆอีกครั้ง

ก่อนหน้านี้ตำรวจต้องทำงานคนเดียว ทำให้แม้จะรู้ปัญหาและวิธีการแก้ไขก็ไม่สามารถดำเนินการแก้ปัญหาได้อย่างราบรื่น แต่หลังจากทีมอำเภอทุ่งสงรวมตัวกันแบบสหสาขา ทุกสาขามีความชำนาญเฉพาะด้าน มีต้นทุนตามความถนัดและความรับผิดชอบ มีการประสานการทำงานแนวราบกันอย่างต่อเนื่อง ได้รู้จักวิธีการจัดการปัญหาแบบ 5ส 5ช ความเชื่อมั่นในอำนาจต่อรองและวิธีการจัดการก็มีมากขึ้น ดังนั้นทีมจึงวางแผนการดำเนินงาน ตั้งเป้าหมายที่จะแก้ไขจุดเสี่ยงที่ cockpit ให้ได้ โดยตั้งผลลัพธ์ไว้ที่ การตายเท่ากับ ศูนย์

การปฏิบัติการเริ่มหลังช่วงเทศกาลสงกรานต์ เพื่อดูท่าทีชุมชน ทีมทำงาน ‘แกล้งลืมเปิด’เส้นทางดังกล่าวให้ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างที่เคยเป็นเหมือนทุกๆปี แล้วก็เป็นอย่างที่คาด แบริเออร์ถูกยกออก แม้ว่ากู้ชีพซึ่งถูกทีมจัดเวรยามเฝ้าระวังจะไปยกแบริเออร์ไปปิดไว้เช่นเดิม มันก็จะถูกยกออกทุกครั้ง การร้องเรียนเริ่มตามมา ทีมฯถือโอกาสดังกล่าวเข้าพบนายกองค์การบริหารส่วนท้องถิ่น เพื่อขอปิดจุดดังกล่าว และด้วยความเข้าใจดีว่า ประชาชนคือฐานเสียงของนักการเมือง ดังนั้นเพื่อให้นักการเมืองสามารถทำงานที่เป็นประโยชน์กับพื้นที่ได้โดยไม่กระทบฐานเสียง ทีมฯจึงขออนุญาตทำความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ ขอทดลองปิดจุดดังกล่าว 3 เดือน หาก 3 เดือน ยังไม่สามารถลดการชน การบาดเจ็บ การตายลงได้จะเปิดจุดดังกล่าวให้ประชาชนไว้ทันที

ในช่วงสามเดือน ทีมได้เตรียมแผนงานโดยมีการแบ่งงานกันทำ คือ ให้มูลนิธิเฝ้าระวังการลักลอบเปิดจุดดังกล่าวของชาวชุมชน และตำรวจดำเนินการทางกฎหมายอย่างเข้มข้น ขณะที่โรงพยาบาลและบริษัทกลางเก็บข้อมูล แขวงการทางที่ 2 ทุ่งสง ทำหนังสือรายงานผู้บังคับบัญชา ของบประมาณปิดจุดบริเวณดังกล่าวถาวรไว้รองรับ

ผลการประเมินหลังเวลาผ่านไป 3 เดือน พบว่าไม่มีการชนในเพียงแค่จุด cockpit และยังรวมไปถึงช่วงถนนเส้นนั้น ทีมเข้าปรึกษาและส่งข้อมูลคืนองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อขอปิดจุดดังกล่าวถาวร โดยองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นได้ทำประชามติขอความคิดเห็นจากประชาชนในเขตชุมชน ในคำถาม 2 คำถาม คือ หลังปิดจุดดังกล่าวแล้วรู้สึกอย่างไร และยอมรับการปิดจุดดังกล่าวหรือไม่ คำตอบจากชุมชนคือ หลังจากปิดทำให้เกิดความไม่สะดวก แต่กลับพบว่าชาวชุมชนมีความปลอดภัย มติดังกล่าวนำไปสู่การปิดจุดกลับรถ cockpit ถาวรในที่สุดและปิดการตายถาวรที่จุดดังกล่าวมาร่วม 2 ปี

ชัยชนะที่ cockpit จึงเป็นชัยชนะที่เกิดจากการทำงานอย่างต่อเนื่อง มีการใช้ข้อมูลเป็นหลักฐานเชิงประจักษ์เพื่อชี้แจงกับพื้นที่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการสร้างส่วนร่วมจากชุมชน นักการเมืองท้องถิ่นโดยใช้หลักการประนีประนอมผลประโยชน์ร่วมกันเพื่อขอการสนับสนุนขณะเดียวกันก็ต้องไม่ทำให้นักการเมืองเสียฐานเสียง “ เราต้องการยืมมือนักการเมืองช่วยแก้ปัญหา ก็ต้องไม่ผลักภาระความเสี่ยงต่อฐานเสียงของเขา” ทั้งยังได้สร้างความมั่นใจแก่ทีมอย่างมาก นำไปสู่การเดินหน้างานป้องกันความปลอดภัยทางถนนอย่างมั่นใจของทีมต่อไป

ที่คิดว่ายาก....5 ส 5ช ช่วยได้ :อำเภอท่าศาลา จังหวัดนครศรีธรรมราช

คุณวรรณี มีขวด
โรงพยาบาลมหาราชนครศรีธรรมราช

บ่ายวันหนึ่ง ในช่วงรอยต่อของปี 2556-2557 มีโทรศัพท์จากพยาบาลรุ่นพี่ซึ่งทำงานที่ห้องฉุกเฉิน โรงพยาบาลมหาราชนครศรีธรรมราช โทรมาแนะนำตัวว่าเป็นพี่เลี้ยง สอจร. สร้างความรู้สึกอึดอัดใจให้กับฉันเป็นอย่างมาก เมื่อบอกว่า“อยากให้ช่วยเป็นแกนนำหลักในพื้นที่อำเภอท่าศาลาช่วยกันทำโครงการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนด้วยโมเดล 5ส5ช”

ไม่เพียงแต่ชั่วชีวิตการเป็นพยาบาลมาสิบกว่าปีจะไม่เคยได้ยินและไม่เคยรู้จัก โมเดลชุมชนปลอดภัยซึ่งพยาบาลรุ่นพี่เล่าว่าเป็นยุทธศาสตร์การทำงานของสอจร.ที่ดึงมาจากบทเรียนความสำเร็จในการทำงานชุมชนปลอดภัยขององค์การอนามัยโลกมาประยุกต์ให้เข้ากับบริบทของไทยเท่านั้น แต่ที่ฉันอึดอัดใจยิ่งกว่าคือที่ผ่านมาการทำงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในอำเภอท่าศาลาอยู่ในอาการท่าดีทีเหลวมาตลอด เข้าทำนอง ‘มีการประชุมแต่ไม่เคยได้งานที่เป็นรูปธรรมเป็นผลลัพธ์ออกมาให้เห็น ประชุมเสร็จทุกอย่างจบลงในห้องประชุม’ จนผู้อำนวยการโรงพยาบาลท่าศาลาซึ่งให้ความสำคัญกับปัญหาการตายทางถนนเป็นอย่างมากเริ่มถอดใจ

หรือว่าจะปฏิเสธดี ฉันคิด ขณะที่ทอดสายตาออกไปยังถนนเส้นนครศรีธรรมราช-สุราษฎร์ธานี ที่รถราวิ่งขวักไขว่ทั้งวัน แลเลยไปยังร้านเฟอร์นิเจอร์ของเจ้แต้วเพื่อนบ้านใกล้เรือนเคียงของโรงพยาบาล ร้านปิดมาหลายวันแล้ว เจ้แต้วคงไปเฝ้าสามีที่โรงพยาบาลมหาราช ดึงสายตากลับมาที่ท้องถนน ตรงจุดกลับรถหน้าโรงพยาบาล เห็นว่ามีรถรอกลับอยู่สามคัน สวนทางกัน คันหนึ่งจะเข้าโรงพยาบาล อีกสองคันจะออกไปยังถนนอีกฝาก แต่ละคันทำท่ากล้าๆกลัวค่อยๆแหย่หัวรถออกไปเพื่อรอเลี้ยว

เมื่อมารู้ว่าราวๆเกือบเดือนก่อน สามีเจ้แต้วขี่มอเตอร์ไซค์เอาอาหารมาส่งให้แม่ซึ่งนอนพักรักษาตัวด้วยโรคชราที่โรงพยาบาลท่าศาลา ขากลับขับรถออกจากโรงพยาบาลตรงจุดกลับรถถูกรถใหญ่ชนเอาบาดเจ็บสาหัสต่อหน้าต่อตาคนในโรงพยาบาล ตอนนี้นอนเป็นเจ้าชายนิทราอยู่ที่โรงพยาบาลประจำจังหวัด

เรื่องนี้สร้างความรู้สึกไม่สบายใจให้ผู้อำนวยการโรงพยาบาลอย่างมาก ท่านถึงกับปรารภว่าเป็นความรับผิดชอบที่จะต้องจัดการอะไรบางอย่างให้จุดกลับรถหน้าโรงพยาบาลปลอดภัย ฉันและเพื่อนร่วมงานทุกคนในโรงพยาบาลก็คิดเห็นเหมือนกับท่าน

ถนนสายนครศรี-สุราษฎร์ธานี ช่วงหน้าโรงพยาบาลท่าศาลาเป็นถนนสี่เลนมีเกาะกลาง และเปิดเป็นจุดกลับรถบริเวณหน้าโรงพยาบาล เมื่อโรงพยาบาลอยู่ในระหว่างก่อสร้างอาคารหลังใหม่ ทางเข้า-ออกค่อยข้างสับสน บนทางเท้ามีศาลาพักผู้โดยสาร เป็นที่ตั้งขายสินค้าของแม่ค้าพ่อค้าชิดทางเท้าจนครั้งหนึ่งมีอุบัติเหตุรถชนกันพุ่งมาชนคนขายของบนทางเท้า นอกจากนี้บริเวณดังกล่าวยังเป็นคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างและรถสองแถวที่จอดแช่รอรับผู้โดยสารกอให้เกิดกระแสจราจรคับคั่ง ด้านซ้ายมือติดกับรั้วโรงพยาบาล มีตลาดนัดเอกชนที่เปิดใหม่ให้บริการทุกวัน ตลอดเวลา ตลาดนัดนั้นเปิดเส้นทางเชื่อมต่อไปยังมหาวิทยาลัยแห่งหนึ่ง และเปิดทางเชื่อมสู่ถนนใหญ่ ทำให้เกิดความคับคั่งของการจราจร และเกิดพฤติกรรมย้อนศรและตัดกระแสจราจรของนักศึกษาที่ใช้เส้นทางดังกล่าว

หากสามารถแก้ปัญหาที่จุดกลับรถหน้าโรงพยาบาลได้ คงช่วยรักษาชีวิตคนไว้ได้หลายคน แต่ฉันยังมองไม่ออกว่าจะทำเรื่องยากๆ ให้สำเร็จได้ยังไง แต่ด้วยความเกรงใจรุ่นพี่ฉันตอบกลับไปว่า ขอให้ทางทีมจังหวัดเข้าคุยกับผู้อำนวยการโรงพยาบาลเอง หากท่านอนุญาตฉันก็พร้อมจะทำงานเต็มที่

ระหว่างนั้นฉันศึกษา โมเดลชุมชนปลอดภัย 5ส 5ช จากการพบปะและพูดคุยแลกเปลี่ยนความรู้กับทีมจังหวัดและเอกสาร จนพอจะเข้าใจ และลอง ‘เริ่มขยับไปทีละก้าว’ ตามคำแนะนำของทีมพี่เลี้ยง

เริ่มที่ ส. แรก ข้อมูลข่าวสาร เพื่อง่ายต่อการเริ่มต้น ฉันเริ่มจากครอบครัวเจ้แต้ว เดินทางไปโรงพยาบาลมหาราชเยี่ยมสามีเจ้แต้ว ได้ซึมซับความทุกข์ของคนที่ต้องดูแลคนพิการจากผลของอุบัติเหตุทางถนน จนสะท้อนความในใจออกมาให้ฟังว่า“ถ้าเลือกได้ เลือกให้ตายเสียดีกว่า” นี่เป็นครั้งแรกที่ฉันได้ประจักษ์ถึงพลังของข้อมูลเชิงคุณภาพ ดังนั้นเมื่อได้รับไฟเขียวจากผู้อำนวยการ รพ.ให้เป็นแกนนำหลักในการจัดการปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในอำเภอท่าศาลา นอกจากจะศึกษาข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนข้อมูลเชิงปริมาณของโรงพยาบาลจากทะเบียนของโรงพยาบาลและฐานข้อมูลของกู้ชีพในพื้นที่แล้ว ฉันยังได้ผนวกข้อมูลเชิงคุณภาพในนามเรื่องเล่า (Story telling)เตรียมพร้อมนำเสนอ

ต่อมา ส ที่สอง คือ สหสาขา ฉันลอง ค้นหากลุ่มบุคคลที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุทางถนน คน ถนน และรถ ตามคำแนะนำของพี่เลี้ยง ได้รายชื่อมา แต่ยังติดขัดที่ฉันไม่เคยคุยกับคนเหล่านั้น ไม่ได้รู้จักเป็นการส่วนตัว ทีมพี่เลี้ยงจังหวัดเข้ามาช่วยประสานคนกลุ่มดังกล่าวจนได้มานั่งทำความรู้จักและคุยกัน นับแต่ตำรวจ (ซึ่งเป็นเพื่อนบ้านชายคาแทบจะเกยกัน แต่ไม่เคยทำความรู้จักกันนอกเหนือหน้าที่การงาน) หมวดการทางท่าศาลา กู้ภัยในพื้นที่ ปภ.สาขาสิชล นำไปสู่กลุ่มความสัมพันธ์ ส สุดเสี่ยง แนวราบที่มีเป้าหมายในการทำงานร่วมกัน

เมื่อมีฐานข้อมูล มีทีมทำงาน ต่อมาคือการเลือก ส สุดเสี่ยง ฉันใช้เวทีกึ่งทางการในระดับอำเภอนำเสนอเรื่องของครอบครัวเจ้แต้วจนนำไปสู่บทสรุปการเลือกจุดเสี่ยงหน้าโรงพยาบาลท่าศาลาเป็น ปัจจัยเสี่ยงหลักที่จะลงมือแก้ไขปัญหา ในเวทีดังกล่าวฉันได้เชิญเจ้าของตลาดเอกชนเข้าร่วมรับฟังปัญหาจนนำไปสู่การเข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ปัญหาร่วมกับภาคีอย่างจริงจัง

ในการลงตรวจสอบพื้นที่นอกจากทีมอำเภอท่าศาลาแล้ว ทีมพี่เลี้ยงยังหนุนเสริมโดยการเชิญแขวงการทางและนักวิชาการจากมหาวิทยาลัยร่วมทำงาน จนสามารถสรุปข้อเสนอทางนโยบาย นำเสนอในเวทีระดับจังหวัดที่มีรองผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธานนำไปสู่การแก้ปัญหาอย่างเป็นรูปธรรมทั้งในระยะสั้นและระยะยาวทันที ดังนี้

1. การปรับโครงสร้างทางกายภาพ ระยะเร่งด่วน ประกอบด้วย

- รถที่ออกจากโรงพยาบาลเลี้ยวซ้ายตลอดห้ามเลี้ยวขวาออกย้อนศร ให้กลับรถสี่แยกไฟแดงโดยใช้กรวยกั้นบังคับเลี้ยวซ้าย
- ห้ามจอดรถหน้าโรงพยาบาล ตีเส้นขาวแดงตลอดแนวทางเข้าของเอกชนเป็นทางเข้าอย่างเดียว ให้ออกอีกช่องทาง
- จัดอัตรากำลังตำรวจบังคับใช้กฎหมายในจุดดังกล่าวเข้มข้น

2. การวางแผนระยะกลาง และระยะ ยาว

- เมื่อการก่อสร้างทางออกโรงพยาบาลเสร็จ บังคับให้เป็นทางออกทางเดียว (มีทางเข้าทางออก)
- มีจุดจอดรถโดยสารประจำทาง ที่เหมาะสม/ย้ายศาลาพักผู้โดยสารออกนอกพื้นที่
- มีการแบ่งช่องทาง เข้าโรงพยาบาล และทางเข้ามหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ เวลาผ่านไปสามปีถนนหน้าโรงพยาบาลเปลี่ยนแปลงโครงสร้างและกายภาพไปจนแทบจะไม่เหลือร่องรอยเดิม ที่น่าชื่นใจกว่านั้นในรอบ 3 ปี มีการชนเกิดขึ้นที่จุดดังกล่าวแค่ 3 ครั้ง (จากเดิม 12 ครั้ง/ปี) มีการบาดเจ็บแค่เล็กน้อย ทั้งหมดสร้างความประหลาดใจให้กับทีมศาลาอย่างมาก เพราะ จากเรื่องที่คิดว่ายาก ต้องใช้การลงทุนสูง แต่ “แค่ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมาช่วยกันทำงาน บนฐานของข้อมูล อย่างจริงจังและจริงใจ งานที่คิดว่าอยากจนแทบจะมองทางออกไม่เห็นกลับกลายเป็นเรื่องที่ง่ายและไม่ต้องลงทุนมากมายอะไรเลย” และความสำเร็จดังกล่าวกลายเป็นแรงบันดาลใจให้ทีมท่าศาลาเดินหน้างานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนต่อไปด้วยความเชื่อมั่น

ไม่จำเป็นต้องรู้สึกเป็นจำเลย : อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช (change Agent)

คุณวรรณี มีขวด
โรงพยาบาลมหาราชนครศรีธรรมราช

"ทุกครั้งที่ประชุมกับทีมทำงานการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนไม่ว่าระดับจังหวัดหรืออำเภอ จะจดบันทึกรายละเอียดทั้งหมดที่เป็นข้อเสนอแนะของคณะทำงานที่เกี่ยวกับความบกพร่องของถนน ทำเป็นรายงานเสนอผู้บังคับบัญชาเพื่อดำเนินการสืบค้นหาปัญหาและร่วมมือในการแก้ไขปัญหาต่อไป"

นี่คือหลักการทำงานของพี่เลี้ยง" แมว" ที่ช่วยหนุนเสริมเครือข่ายจากแขวงการทางนครศรีธรรมราชที่ 2 ทุ่งสง และทีมสหสาขาของอำเภอทุ่งสง หลักการทำงานของแมวกลายเป็นแบบอย่างที่ดีในการทำงานร่วมสหสาขาของทีมนครศรีธรรมราช ซึ่งมีผลอย่างมากต่อการขับเคลื่อนงานด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอทุ่งสงและเขตอำเภอในความรับผิดชอบของแขวงการทางนครศรีธรรมราชที่ 2 ทุ่งสง

เป็นที่รู้กันว่าจุดอ่อนไหวมากๆในการทำงานด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้อง ส่วนใหญ่จะเกี่ยวข้องกับการแก้ไขจุดเสี่ยง ซึ่งอาจจะต้องเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพของถนน ซึ่งคณะทำงานด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจึงระมัดระวังอย่างมาก คือ การทำอย่างไรไม่ให้ภาคีที่ แขวงการทาง ทางหลวง หรือทางหลวงชนบท ในฐานะผู้รับผิดชอบถนน เกิดความรู้สึกว่า นั่งเป็นจำเลยของเหตุการณ์ เพราะจะทำให้สถานการณ์การทำงานของทีมที่เพิ่งรวมตัวกันใหม่ๆเปราะบางทันที

แต่หลักการทำงานด้วยแนวคิดบวก เปิดใจยอมรับความคิดเห็นที่ต่าง ใช้หลักวิทยาศาสตร์ในการแก้ปัญหา ทำงานด้วยความว่องไว ติดตามผลลัพธ์อย่างใกล้ชิดของพี่เลี้ยง "แมว " กลายเป็นกุญแจแห่งความสำเร็จของทีม ไม่เฉพาะที่ทุ่งสง ยังรวมไปถึงอำเภอฉวางซึ่งแมวมีส่วนอย่างมากในการรับปัญหาจากพื้นที่นำเสนอต่อผู้รับผิดชอบ ลงพื้นที่ร่วมกับทีมตรวจสอบสภาพถนน ติดตามความก้าวหน้าของการแก้ไข ร่วมประเมินผลลัพธ์ภายหลังการแก้ไขแล้ว จนทำให้การแก้ไขปัจจัยหลักเรื่องจุดเสี่ยงในพื้นที่ดำเนินไปได้สำเร็จ และด้วยความเข้าอกเข้าใจกันของทีม

สายลับ ....มาตรการองค์กรที่อำเภอฉวาง จังหวัดนครศรีธรรมราช

คุณวรรณี มีขวด
โรงพยาบาลมหาราชนครศรีธรรมราช

“ จะมีคนกลุ่มหนึ่งคอยสอดแนมอย่างลับๆ แอบถ่ายรูปเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานในอำเภอที่ไม่สวมหมวกนิรภัยส่งไปยังต้นสังกัด เพื่อให้ลงโทษตามมาตรการองค์กรที่ทำข้อตกลงร่วมกันไว้ ที่นี่ก็มีสองคน....”

คำบอกเล่าของเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานภาครัฐคนหนึ่งยืนยันการ ทำงานจริง ของกลุ่มภาคีเครือข่ายการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอฉวางในการสนับสนุนให้เกิดมาตรการองค์กรหมวกนิรภัยในพื้นที่และต่อยอดมาตรการองค์กรตามโครงการนครปลอดภัยทุกวันทุกวัยสวมหมวกนิรภัย 100% ตามนโยบายระดับจังหวัด

นับแต่โครงการฯ เริ่มดำเนินการเข้าระยะที่ 3 คือระยะจับจริง ปรับจริง ข้าราชการที่ไม่สวมหมวกนิรภัย จะถูกส่งชื่อไปยังต้นสังกัดจริง เพื่อให้หน่วยงานดำเนินการลงโทษตามข้อตกลงร่วมที่ให้ไว้ ทำให้โครงการดังกล่าวดำเนินไปบรรลุวัตถุประสงค์เกิดมาตรการองค์กรจริงในพื้นที่กัน เป็นผลจากการที่ทีมสหสาขาอำเภอฉวางตั้งทีมลับๆ ขึ้นมาทีมหนึ่ง มีวัตถุประสงค์ที่จะทำงานเป็นหูเป็นตาให้กับองค์กรที่บุคคลากรไม่ปฏิบัติตามข้อตกลงร่วมซึ่งหน่วยงานได้ลงนามโดยผู้บริหารกับอำเภอ

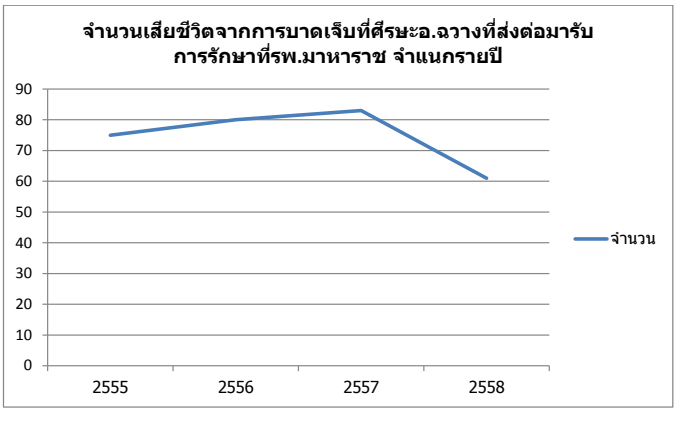
ไม่เป็นที่เปิดเผยว่า หน่วยสอดแนมลับกลุ่มนี้มีใครบ้าง แต่ที่รู้แน่ๆคือ คนกลุ่มนี้มีหน้าที่ ถ่ายภาพ คนที่ไม่สวมหมวกนิรภัยส่งไปยังหน่วยงานต้นสังกัด เพื่อให้ผู้บริหารดำเนินการลงโทษตามที่ได้ทำข้อตกลงร่วมไว้กับอำเภอ

“ที่หน่วยงานพี่มีสองคน” หัวหน้ากลุ่มงานรัฐแห่งหนึ่งให้ข้อมูล “ คนกลุ่มนี้จะเป็นคนส่งภาพถ่ายมาให้ผู้อำนวยการ เพื่อให้ลงโทษตามข้อตกลง ซึ่งหากมีแรงกดดันมาจากภายนอก เราจะนิ่งเฉยไม่ได้”

หน่วยสอดแหนมลับที่อำเภอฉวางนับเป็นตัวเร่งความสำเร็จเรื่องการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เกิดจากสำนึกร่วมกันของภาคประชาชนและไม่ปล่อยให้ภาระหนักตกอยู่ที่ตำรวจหน่วยเดียว และยังเป็นเครื่องมือในตั้งคำถามการทำตามข้อตกลงร่วมเรื่องหมวกนิรภัยขององค์กรที่ร่วมทำข้อตกลงร่วมอีกทางหนึ่งว่าไม่ควรเพิกเฉย

ผลของการทำงานร่วมกันกับทุกฝ่ายของภาคีอำเภอฉวางทุกฝ่าย ส่งผลให้เกิดผลลัพธ์ด้านสุขภาพของประชาชนในเรื่องการลดลงของการเสียชีวิตการการบาดเจ็บที่ศีรษะ ในปี 2558 ลดเหลือ 61 คน ลดจาก 75 คน ในปี 2555

แผนภูมิ แสดงแสดงจำนวนการเสียชีวิตการการบาดเจ็บที่ศีรษะ ในผู้ใช้รถจักรยานยนต์อำเภอฉวางที่ส่งต่อมารับการรักษาที่โรงพยาบาลมหาราช เปรียบเทียบปี 2555-2558



แยกโลตัส-จันดี วันนี้ปลอดภัย : อำเภอฉวาง จังหวัดนครศรีธรรมราช

คุณวรรณี มีขวด
โรงพยาบาลมหาราชนครศรีธรรมราช

" แจ้งเหตุ ว .40 หน้าโลตัส"เสียงเรียก แจ้งออกเหตุพื้นที่บริเวณพื้นที่รับผิดชอบออกเหตุของกู้ภัยสยาม เลยห้างสรรพสินค้าโลตัส อำเภอฉวาง ที่เพิ่งมาเปิดใหม่ใกล้สี่แยกจันดี ตั้งแต่มีห้างมักเกิดอุบัติเหตุอย่างน้อย 4 ครั้งต่อสัปดาห์ เลยบริเวณ 4 แยกจันดีเป็นต้นมา การถูกเรียกออกเหตุบริเวณดังกล่าวถี่ขึ้น มีการชน 4 ลักษณะการชน เป็นการชนเกาะกลางตอนขาขึ้นจากเนิน

ปัญหาอุบัติเหตุบนจุดเสี่ยงดังกล่าวได้นำสู่การประชุมเวทีเครือข่าย ศปถ.อำเภอฉวาง โดยการนำเสนอข้อมูลของแต่ละหน่วยงาน จนนำไปสู่การกำหนดให้ถนนดังกล่าวเป็นจุดเสี่ยงที่ต้องแก้ไขเร่งด่วน คณะทำงานอำเภอฉวางประสานความร่วมมือกับแขวงการทางนครศรีธรรมราชที่ 2 ลงพื้นที่ตรวจสอบสภาพทางกายภาพของถนนจนได้ข้อสรุปว่าส่วนหนึ่งของการชนมาจาก ลักษณะทางกายภาพของถนน ผลการตรวจสอบดังกล่าวนำไปสู่การขยายไหล่ทางสองด้านจากจุดที่เลยห้างสรรพสินค้าโลตัส พร้อมติดตั้งอุปกรณ์ไฟกระพริบ ตีเส้นจราจรเพิ่ม พร้อมป้ายจราจร

ผลการติดตามภายหลังปรับแก้ลักษณะทางกายภาพถนนพบว่า ไม่มีการเรียกออกเหตุที่บริเวณดังกล่าวอีกเลย

ถนนสายนคร-จันดีเป็นถนนสองเลนตลอดสาย ยกเว้นบริเวณสี่แยกจะเป็นสี่เลนตามมาตรฐาน เลยสี่แยกมาถนนก็เป็นกลับสภาพเข้าเป็นถนนสองเลน ห้างสรรพสินค้าโลตัสสร้างขึ้นบนถนนสองเลนซึ่งเลยจุดสี่แยกมา และได้ ขยายถนนเพิ่มเป็น 4 ช่องจราจร เพื่อ เปิดเป็นจุดกลับรถ เฉพาะบริเวณพื้นที่ห้าง ต่อจากห้างไปลักษณะกายภาพถนน เป็นสองเลนตามปกติ มีลักษณะทางกายภาพ เป็นเนินลาดลง เวลากลับรถกะทันหันสำหรับคนไม่คุ้นชิน จากสองเลนมาเจอสี่เลนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย อีกทั้งกลางคืนบริเวณดังกล่าวไม่มีไฟส่องสว่าง

ความร่วมมือบนถนนสายยมฑูตและโค้งร้อยศพ :เชียรใหญ่

ที่อำเภอทุ่งใหญ่ ชาวบ้านเรียก ถนนสายทุ่งใหญ่ – หลักช้าง ว่า "ถนนสายยมทูต" และเรียกถนนสายทุ่งใหญ่ – พระแสง ว่า "โค้งร้อยศพ " กล้วย เก๋ พยาบาลห้องฉุกเฉิน และ วิท ตำรวจจาก สภ.ทุ่งใหญ่ รู้ดีว่าในแต่ละปีมีการชนบนถนนสายดังกล่าวเป็นจำนวนมาก การบาดเจ็บมักจะรุนแรง คนเจ็บบางรายต้องส่งต่อไปรักษาต่อที่โรงพยาบาลมหาราช บางรายตายเสียที่จุดเกิดเหตุ

มีคนเล่าให้ฟังว่า ถนนทั้งสองเส้นมีลักษณะเป็นถนนสองเลน รถวิ่งสวนทาง ไหล่ทางแคบ กลางคืนถนนมืดมองไม่เห็นทาง พื้นถนนไม่เรียบ ฝนตกมีน้ำขัง

ก่อนหน้านี้กล้วยไม่เคยรวบรวมตัวเลขการบาดเจ็บการตายบนถนนสองเส้นดังกล่าว แต่พอทีมอำเภอทุ่งใหญ่รวมตัวกันแบบสหสาขาทำงานด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ก็เริ่มเอาข้อมูล จากแต่ละหน่วยงานมาวิเคราะห์ร่วมกัน ทั้งตำรวจ แขวงการทาง พบว่าบนถนนทั้งสองเส้นมีรถชนกันสูงถึง 70 – 76 ครั้ง/ปี และแต่ละครั้งจะทำให้เกิดการบาดเจ็บรุนแรงและมีผู้เสียชีวิต

การลดจำนวนบาดเจ็บและตายบนถนนท้องสองเส้น จึงถูกกำหนดเป็นเป้าหมายหลักของทีมภาคีแนวราบอำเภอทุ่งใหญ่ โดยแกนนำวางแผนการขับเคลื่อนเป็นขั้นตอนดังนี้

1. ตั้งโจทย์และกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจน คือ การลดการตายบนถนนทั้งสองเส้น ร้อยละ 50 %

2. หาคนทำงานร่วมกัน โดยเน้นไปที่เจ้าของงานที่ต้องรับผิดชอบปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะท้องถิ่น ชุมชนในพื้นที่ถนนตัดผ่าน อาสาสมัครสาธารณะสุข เข้ามามีส่วนร่วม

3. จัดการระบบข้อมูลเพื่อรายงานสถานการณ์ เฝ้าระวัง และประเมินผล

4. จัดเวทีการประชุมทั้งเครือข่ายในพื้นที่อำเภอทุ่งใหญ่ เน้นการประชุมไม่เป็นทางการผ่านเวที “กินข้าวเล่าเรื่อง” และไลน์กลุ่ม การทำงานระดับอำเภอ มีการเสนอตั้งคณะทำงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภออย่างเป็นทางการ

5. วางแผนการทำงาน ลงมือทำงานตามแผน ประเมินผล ติดตามและทบทวนผลลัพธ์

6. ผลักดันให้เกิดกติกาชุมชนในการสร้างส่วนร่วมในการดูแลถนนให้ปลอดภัย

ผลการขับเคลื่อนทำให้สามารถ ค้นหาปัญหาที่เป็นปัจจัยหลักทางกายภาพที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนในถนนทั้งสองเส้น นำไปสู่การวางแผนและลงมือปฏิบัติแก้จุดเสี่ยงทางกายภาพ ๆ ไม่ว่าจะเป็นการสร้างไหล่ทาง การปรับสภาพถนนให้ไม่มีน้ำขังโดยงบท้องถิ่น การทำให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมด้วยการปรับภูมิทัศน์รอบๆถนน เช่น จัดการทัศนียภาพข้างทาง โดยอาสาสมัครสาธารณสุข ซึ่งจะจัดเวรเฝ้าระวังและจัดเวรถางป่ารกข้างทาง รวมทั้งมีแผนการพัฒนาต่อเนื่องค้นหาจุดเสี่ยงและแก้ปัญหาอย่างต่อเนื่อง วางแผนสร้างความร่วมมือระหว่างสหสาขาอย่างยั่งยืน

ความสำเร็จดังกล่าวถือเป็นการเรียนรู้วิธีการทำงานที่มีการวางแผนบูรณาการอย่างเป็นระบบ กำหนดเป้าหมายชัด และการสร้างส่วนร่วมจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมทั้งประเมินผล

ชะอวด : อันดับหนึ่งอัตราการสวมหมวกนิรภัย

คุณวรรณี มีขวด
โรงพยาบาลมหาราชนครศรีธรรมราช

" ถ้าประชาสัมพันธ์อย่างทั่วถึง ผู้กำกับให้ความสำคัญ ลงพื้นที่พร้อมครูแม่ไก่ พบชาวบ้านทุกพื้นที่ ตำรวจกวดขันเต็มที่....ไม่ละเลย ทำทั้งสองอย่าง ให้ความรู้เพื่อสร้างความตระหนักให้ทั่วถึง ทั้งบังคับใช้กฎหมายให้เห็นว่าเอาจริง แต่ต้องยืดหยุ่น รู้ธรรมชาติของชาวบ้าน ก็ทำสำเร็จ"

คือบทสรุปถึงความสำเร็จของการดำเนินงานตามโครงการ นครปลอดภัย ทุกวันทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100 % ในพื้นที่อำเภอชะอวด จากปากของผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ ซึ่งประกอบด้วยตำรวจครูแม่ไก่ จำนวน 5 นาย และผู้บังคับบัญชา

อำเภอชะอวด เป็นหนึ่งใน 23 อำเภอของจังหวัดนครศรีธรรมราชและเป็นพื้นที่ดำเนินการโครงการ นครปลอดภัย ทุกวัน ทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100 % โดยลักษณะภูมิประเทศ เป็นอำเภอรอบนอก มีพื้นที่ชายแดนต่อเขตกับจังหวัดพัทลุง มีประชากร จำนวน 80317 คน แบ่งลักษณะการปกครองออกเป็น 11 ตำบล 87 หมู่บ้าน ประชากรประกอบอาชีพเกษตรกรรมเป็นส่วนใหญ่ มีโรงเรียน 5 แห่ง โรงงานอุตสาหกรรม 4 แห่ง มีทางหลวงสายหลักตัดผ่าน และเป็นเส้นทางสู่พัทลุงและหาดใหญ่ แม้ว่าจังหวัดนครศรีธรรมราชจะมีการรณรงค์และบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยมาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2551 แต่ผลการสำรวจการสวมหมวกนิรภัย ก่อนดำเนินโครงการ นครปลอดภัย ยังอยู่ที่ร้อยละ 60 และมีผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 39 เท่านั้น เมื่อเริ่มโครงการฯ ที่เน้นการร่วมมือของ 4 ภาคส่วน ตำรวจใช้วิธีเจาะลึกลงพื้นที่เพื่อให้เกิดมาตรการองค์กรในลักษณะ พื้นที่ดูแลคนของตัวเอง พบว่า ในอำเภอชะอวด

หลังจาก โครงการ นครปลอดภัย ทุกวันทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100 % ได้รับการประกาศเป็นนโยบายหลักของตำรวจภูธรจังหวัดนครศรีธรรมราช ตำรวจ 5 คนของสถานีตำรวจภูธรชะอวด ได้รับการติดอาวุธเรื่องเทคนิคการสอน การสร้างความร่วมมือกับประชาชน ให้ได้รับความรู้และทำความเข้าใจเรื่องสถานการณ์การบาดเจ็บทางถนนทั้งสถานการณ์ระดับโลก ระดับประเทศ และในพื้นที่ตัวเอง ในนามครูแม่ไก่ รวมทั้งรับนโยบายการทำงานที่มีทิศทางแน่นอน จนผู้ปฏิบัติเข้าใจดีแล้ว ตำรวจทำหน้าที่สร้างความตระหนักแก่ประชาชนพร้อมปฏิบัติหน้าที่ตามขั้นตอน***"1+4+4 หมายความว่าต้องประชาสัมพันธ์ก่อน 1 เดือน จากนั้นเตือนอีก 4 เดือน แล้วบังคับใช้กฎหมาย 4 เดือน"***

เดือน พฤษภาคม 2558 ภายใต้การบังคับบัญชาของผู้กำกับสถานีตำรวจภูธรชะอวด อำเภอชะอวดก็เริ่มโครงการ นครปลอดภัยฯ อย่างเข้มแข็ง จริงจัง ภายใต้บริบทการเข้าใจพื้นที่ ***"คนชะอวดถ้ากวดขันก็จะทำตาม ถ้าปล่อยก็จะหละหลวม"*** จนทำให้ภายในเวลา 4 เดือน ภายหลังเสร็จช่วงเวลาแห่งการประชาสัมพันธ์ ลงพื้นชักชวน 4 ภาคส่วนทำข้อตกลงร่วมเพื่อให้เกิดมาตรการองค์กร และเพิ่งจะเริ่มมาตรการจับ เตือน ให้รับการอบรมดูคลิปเรื่องการเกิดอุบัติเหตุฯ ไปไม่กี่วัน ผลการสำรวจการสวมหมวกนิรภัยในพื้นที่อำเภอชะอวดก็สูงขึ้นจนเป็นอำดับหนึ่งของจังหวัดนครศรีธรรมราช กล่าวคือ เดือนสิงหาคม 2558 มีผู้สวมหมวกนิรภัยถึงร้อยละ 94 ส่วนผู้ซ้อนท้าย ร้อยละ 34

ปัจจัยที่นำไปสู่ความสำเร็จ โดยสรุปดังนี้

1. **ประชาสัมพันธ์ให้ทั่วถึง :** ทีมอำเภอชะอวด **วางแผนการประชาสัมพันธ์** เพื่อสื่อสาร โครงการ นครปลอดภัย ทุกวันทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100% กับประชาชนกำหนดกลุ่มเป้าหมายและเนื้อหาที่จะสื่อสารชัดเจนดังนี้
   - ประชาชนทั่วไปในพื้นที่อำเภอชะอวด สื่อสารเรื่องมาตรการ 1+4+4 ซึ่งเป็นแนวทางเดียวกับระดับจังหวัด
   - ระดับหน่วยงาน ทั้งสี่ภาคส่วน ทำข้อตกลงร่วมกับผู้บริหาร และให้ความรู้บุคคลากรในหน่วยงานในเรื่อง สถานการณ์ของภัยบนท้องถนน กฎหมาย ความสำคัญของใช้หมวกนิรภัย และอื่นๆตามความเหมาะสม

โดยกลุ่มครูแม่ไก่ให้ข้อมูลว่า การทำการประชาสัมพันธ์และชักชวน 4 ภาคส่วนทำข้อตกลงร่วมนั้นต้องมีการวางแผนให้สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ ต้นทุนในพื้นที่ และทรัพยากรที่มีอยู่ ***"ต้องวางแผนและทำผังการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้และการชักชวนหน่วยงานทำข้อตกลงร่วมตลอด 4 เดือน ว่าจะใช้วิธีการไหนบ้าง ใช้หลายวิธี ไม่ได้ใช้วิธีเดียว"***

เทคนิคการประชาสัมพันธ์

" ไปด้วยตัวเองเลย"วิธีการเดินลงพื้นที่ เป็นหนึ่งในเทคนิคที่ครูแม่ไก่ใช้ในการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการในกลุ่มเป้าหมายที่วางไว้ ซึ่งหมายความว่าทีมครูแม่ไก่ เดินสายลงพื้นที่เป้าหมาย เข้าพบทั้งผู้บริหาร และบุคลากรในหน่วยงานนั้นๆด้วยตัวเอง หรือใช้ตัวบุคลเป็นสื่อพื้นที่นั้นอาจจะเป็นหน่วยงานราชการ โรงเรียน ภาคท้องถิ่น หรือภาคเอกชน ***"ไปทุกแห่ง ยกเว้น วัด"*** นอกจากนี้ยังมีเทคนิคการประชาสัมพันธ์ของอำเภอชะอวดเพิ่มเติม ดังนี้

1. ติดตั้งป้ายไวนิลรูปผู้นำทุกระดับสวมหมวกนิรภัยทั้งคนขับคนซ้อน เช่น ผู้ว่ากับผู้การ ผู้การกับผู้กำกับระดับอำเภอ เช่น ผู้กำกับกับนายอำเภอและหัวหน้าส่วนราชการระดับอำเภอ นายก อบต.กับลูกบ้าน กำนันกับลูกบ้าน ผู้ใหญ่บ้านกับลูกบ้าน
2. การใช้เสียงตามสาย เน้นไปที่หอกระจายข่าวในหมู่บ้านทุกพื้นที่ทุกสถานี โดยใช้หัวหน้าส่วนตำบลเป็นผู้กระจายข่าวทุกวันตามช่วงเวลาที่กำหนด
3. การไปเชิญชวนด้วยตัวเองของครูแม่ไก่ โดยเฉพาะในการประชุมหมู่บ้าน ทุกหมู่บ้าน **"ชาวบ้านประชุม เราก็เข้าไปนั่งร่วมประชุม แทรกวาระ นครปลอดภัย ทุกวันทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100% พร้อมกับให้ความรู้ *ใช้ความรู้จาก CD ที่ได้จากภูธรจังหวัดบรรยายให้เขาฟัง ทุกเรื่อง กฎหมาย หมวกนิรภัย การบาดเจ็บ การตาย เสร็จแล้วทำข้อตกลงร่วม"***
4. ผนวกงานเข้าไปกับงานประจำของตำรวจ เช่นครูแด (ยาเสพติด)
5. เดินรณรงค์ ผนวกเข้าไปกับทุกงานของทุกภาคส่วนราชการ ท้องถิ่น เอกชนในพื้นที่ เช่น งานกีฬาสี งานแข่งกีฬาท้องถิ่น งานประเพณีต่างๆ งานเทศบาล

2. ผู้นำหนุนเสริมให้งานสำเร็จ

เรี่ยวแรง กำลังใจ และความกระตือรือร้นของครูแม่ไก่และตำรวจทุกนายมาจากการที่ผู้กำกับฯสนับสนุนการทำงานตามนโยบายอย่างเต็มที่ เนื่องจากงานโครงการดังกล่าวเป็นนโยบายจากระดับจังหวัดประการหนึ่ง การเข้าใจปัญหาและให้ความสำคัญของผู้กำกับโรงพักประการหนึ่ง ***"ท่านลงพื้นที่ด้วยทุกครั้ง ไปประชุมหมู่บ้านท่านนำทีมเอง" พร้อมกำกับกระบวนการทำงานชัดเจน เช่น***

1. ระบุเป้าหมายชัด คือทำข้อตกลงครอบคลุมทุกพื้นที่อำเภอชะอวด
2. แจกจ่ายงาน โดย **"ท่านให้โจทย์ และต้องรายงานความคืบหน้าทุกวัน"**

3. ประเมินผลการดำเนินการ แก้ไข และปรับเปลี่ยนยุทธวิธีตามความเหมาะสม

3. สร้างการมีส่วนร่วมในพื้นที่

นอกจากป้ายไวนิลที่ได้รับการสนับสนุนจากจังหวัดแล้ว ในพื้นที่ได้ที่ได้มีการผลิตป้ายไวนิลเพิ่มขึ้น โดยการสนับสนุนงบประมาณจาก ผู้นำท้องถิ่นในพื้นที่ส่วนราชการ และภาคเอกชนตามที่ครูแม่ไก่ให้ข้อมูลว่า หน่วยงานทั้ง 4 ภาคส่วนร่วมทำงานจึงพร้อมใจสนับสนุนงบประมาณ**"คนละป้ายสองป้าย"**ในการนี้ยังรวมไปถึงพระสงฆ์ ซึ่งเห็นป้ายไวนิลเชิญชวนแล้วเห็นว่าเป็น**ประโยชน์ "พระท่านมาเอง มาออกงบสนับสนุนงบทำป้ายและจะร่วมรณรงค์ในกลุ่มผู้ที่ไปทำบุญโดยจะเสริมเรื่องการสวมหมวกนิรภัยลงไปในการแสดงธรรมเทศนาทุกครั้ง"** ทั้งนี้ยังรวมไปถึง โต๊ะอิหม่าม ผู้นำศาสนาอิสลามก็ออกมาผนวกกำลังร่วมด้วย

4. ทำจริงแต่ยืดหยุ่น

1. การทำงานแบ่งเป็น 3 ระยะ ชัดเจน 1+4+4 เป็นการให้เวลารับรู้โครงการใน 1 เดือนเวลาปรับตัว 4 เดือน ก่อนจะบังคับใช้กฎหมายเข้มข้น 4 เดือน แม้ระยะที่สองจะเป็นแค่ระยะเตือน แต่ก็เป็นระยะเริ่มต้นของการใช้กฎหมายซึ่งจะส่งผลกระทบโดยตรงต่อประชาชนในพื้นที่ เพราะคนขับที่ไม่สวมหมวกนิรภัยจะถูกจับปรับ 500 บาท พร้อมส่งชื่อไปยังหน่วยงาน และคนซ้อนจะถูกจับปรับเตือน ด้วยวิธีการจดชื่อไว้ แล้วนัดวันมาดูหนัง พร้อมทั้งส่งชื่อไปยังหน่วยงานด้วยความที่เข้าใจบริบทของพื้นที่ และต้องการลดกระแสการต่อต้านความไม่พอใจ จึงได้กำหนดวิธีการทำงานในระยะนี้อย่างชัดเจนดังนี้

" ไม่ได้เข้มงวดว่าเจอตรงไหนจับตรงนั้น แต่จะยืดหยุ่น กรณีที่ไม่ตั้งด่านจะไม่จับ แต่จะเตือน"คือวิธีการบังคับใช้กฎหมายเพื่อลดแรงต้านและความไม่พึงพอใจของประชาชนภายหลังสิ้นสุดระยะประชาสัมพันธ์และเข้าสู่ระยะจับ เตือน ปรับคนซ้อนเป็นดูหนังแต่ความเข้มในการบังคับใช้กฎหมายจะเต็มที่ในกรณีที่ตั้งด่าน จับจริง และนัดมาดูหนังตามโครงการ ***" ถ้าตั้งด่านจะไม่อนุโลม"***แม้จะรู้จักกับตำรวจเพราะเป็นคนในพื้นที่เดียวกัน นั่งกินน้ำชาด้วยกัน"ซึ่งวิธีดังกล่าวชาวบ้านรับรู้และยอมรับในบทบาทของตำรวจ แม้ว่าสังคมชะอวดจะยังเป็นสังคมชนบท ทุกคนรู้จักกันหมด หน่วยราชการก็รู้จักกัน ชาวบ้านกับตำรวจก็รู้จักกัน แต่เมื่อถึงเวลาต้องบังคับใช้กฎหมายก็จะทำเต็มที่ แต่ชาวบ้านรับได้เพราะได้มีการยืดหยุ่นมาก่อนแล้ว ทำสลับกันไปเพื่อไม่ให้บรรยากาศเครียดเกินไป"***ทำให้สนุกไม่เครียดทั้งคนทำงานและชาวบ้าน"***

2. แรงจูงใจสร้างวินัย :สร้างสีสันด้วยการลงขันแจกหมวก

เมื่อผู้ซ้อนท้ายจำนวนหนึ่งที่ถูกจับกรณีไม่สวมหมวกนิรภัย ถูกปรับด้วยการให้ดูหนัง "เรื่องการบาดเจ็บทางถนน"ที่โรงพัก นอกจากต้อนรับขับสู้อย่างดีในฐานะแขกมาเยือนบ้าน ตำรวจยังให้ความรู้ที่เป็นประโยชน์ ทั้งเรื่องกฎหมาย เรื่องประโยชน์หมวกนิรภัย แล้ว ครูแม่ไก่ให้ข้อมูลว่า ยังรู้สึกว่าให้เขาไม่พอ อยากให้การดูหนังมีสีสัน ให้คนมีรู้สึกประทับใจ ตำรวจทุกนายจึงลงขันกันคนละเล็กละน้อย **"ซื้อหมวกนิรภัยให้ชาวบ้านจับฉลาก"**

3. จับจริงปรับจริงทุกราย

" เมื่อสิ้นสุดระยะเตือน ตำรวจจับจริงปรับจริงทุกราย แม้ว่าในความเห็นค่าปรับจะสูงเกินไปสำหรับชาวบ้าน บางครั้งไม่อยากจะปรับเลยสงสาร แต่เมื่อเป็นกฎก็ต้องทำ" คือคำยืนยันของตำรวจจาก สภ.ชะอวดที่ยังมุ่งมั่นจะเดินหน้าโครงการนคร ปลอดภัย ทุกวัน ทุกวัย สวมหมวกนิรภัย 100% ต่อไป

<u>บทสรุปความสำเร็จของโครงการที่ชะอวด</u>

1. ความชัดเจนของตัวโครงการ ทั้งเชิงกระบวนการ และผลลัพธ์ที่คาดหวัง
2. นโยบายผู้บังคับบัญชาชัดทุกระดับ แสดงภาวะผู้นำเต็มที่
3. สร้างการมีส่วนร่วมกับพื้นที่ทุกภาคส่วน คือการระดมสรรพกำลัง 4 ภาคส่วน

4. ผู้ปฏิบัติทุกระดับเข้าใจบทบาทหน้าที่ของตัวเอง

5. พื้นที่ปรับแผนจากโครงการให้สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ แต่ยังคงขั้นตอนการทำงาน 1+4+4

6. เมื่อถึงเวลาต้องใช้การบังคับใช้กฎหมาย ต้องรักษากฎหมายให้ศักดิ์สิทธิ์ มีผลจริง แต่พร้อมจะยืดหยุ่น

7. การสนุกกับการทำงานใช้ความคิดสร้างสรรค์สร้างสีสัน ลดกระแสการคัดค้าน

8. สร้างแรงเสริมเชิงบวกเพื่อลดกระแสความตึงเครียด

CCTV มีดีกว่าที่คิด

คุณสริยา ทวีกุล
โรงพยาบาลเชียงรายประชานุเคราะห์

จากรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน ปี 2555 พบว่า 3 จังหวัดในภาคเหนือ ประกอบด้วย น่าน เชียงราย และพะเยามีอัตราการสวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 41 38 และ ร้อยละ 24 ตามลำดับบ่งชี้ให้เห็นว่าพฤติกรรมเสี่ยงก่อให้เกิดความรุนแรงของการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอันเนื่องมาจากการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ของประชาชนทั้ง 3 จังหวัดอยู่ในระดับค่อนข้างน้อยเกือบปานกลาง เมื่อผนวกกับกายภาพถนนและสิ่งแวดล้อมที่มีความเสี่ยงสูง (จุดตัด ทางร่วม ทางแยก จุดกลับรถ) โดยเฉพาะในพื้นที่ช่วงเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดซึ่งมีผู้ใช้ทางสัญจรค่อนข้างมาก โดยเฉพาะช่วงเทศกาลสำคัญเนื่องจากเป็นจังหวัดท่องเที่ยวสำคัญของประเทศไทยนับเป็นโจทย์ที่ท้าทาย หากทั้ง 3 จังหวัดจะร่วมกันขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนให้มีผู้เสียชีวิตลดลงครึ่งหนึ่งในปี 2563 ตามปฏิญญามอสโกว

การป้องปรามพฤติกรรมเสี่ยงของประชาชนด้วยการบังคับใช้กฎหมายโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจอาจไม่เพียงพอ จะเห็นได้จากสถิติการบังคับใช้กฎหมาย จำนวน 21,592 รายต่อปี เนื่องจากภารกิจที่เกี่ยวข้องกับบทบาทหน้าที่ที่มีอยู่มาก ประกอบกับกำลังพลที่น้อยเป็นทุนเดิม การนำเทคโนโลยี เช่น CCTV มาช่วยป้องปรามพฤติกรรมเสี่ยงๆ ต่าง จึงมีความจำเป็น

ดังเช่น จังหวัดเชียงราย พะเยา และน่าน ที่ได้นำ CCTV มาใช้ป้องปรามพฤติกรรมเสี่ยงด้านอุบัติเหตุทางถนนของประชาชน ในเขตเทศบาลนคร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อปลุกกระแส หนุนเสริม การสร้างวินัยจราจร โดยเฉพาะนโยบายหมวกนิรภัย 100% ภายใต้แนวคิด “ผิดถ้าไม่แก้ไข ผิดจะกลายเป็นถูก” ที่คณะทำงานนำมาผลักดันให้เกิดแรงใจในการยกระดับการทำงาน

กลวิธีดำเนินการ..... ที่สำคัญประกอบด้วย**5 ป**.คือประชุมประสาน ประชาสัมพันธ์ ประเมินและปรับปรุง มีรายละเอียดดังนี้

1. **ประชุม**ภาคีเครือข่ายเพื่อร่างโครงการเสนอผู้ว่าราชการจังหวัดเพื่อพิจารณา/ขับเคลื่อนการทำงาน

2. **ประสาน**แต่งตั้งคณะทำงาน/ตำรวจให้เจ้าพนักงานจราจรเกิดรูปแบบการออกใบสั่งทางไปรษณีย์และเฝ้าระวังติดตามพฤติกรรมเสี่ยง

3. **ประชาสัมพันธ์**ร่วมวางแผน ออกแบบการทำงานกำหนดขั้นตอนในการออกใบสั่งทางไปรษณีย์ประสานผู้เกี่ยวข้องดำเนินการ เช่นป้ายแผ่นพับสติ๊กเกอร์ออกรายการสถานีวิทยุ/สัมภาษณ์สด

4. **ประเมิน**ลงพื้นที่ พบปะ สนทนา เยี่ยมเยือน ร่วมในพื้นที่

5. **ปรับปรุงต่อเนื่อง**พัฒนาแลกเปลี่ยนเรียนรู้ถอดบทเรียนขยายผล

ผลลัพธ์ที่เกินคาด.... ของกล้อง CCTV ในการสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพ คือ 1) ใช้เฝ้าระวังจับปรับ**5 จอม** 2)มีความรวดเร็วภายใน 1 ชั่วโมง**100%**3) ใช้เฝ้าระวังติดตามการกระทำความผิด **24 ช.ม. 4)** ใช้ตัดสินความผิด**74 ครั้ง**5) ใช้ติดตามผู้กระทำผิด**1,013 ครั้ง**6) ช่วยระบุสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ**197 ครั้ง**7) ช่วยบันทึกภาพขณะตรวจพื้นที่**34 ครั้ง**และจากการสุ่มสำรวจ 5,737 ราย พบว่า มีระดับความพึงพอใจดังนี้

ตัวอย่าง	มากที่สุด–มาก	ปานกลาง–น้อย	ปรับปรุง
ประชาชน	86.09 %	12.67 %	1.24 %
ตำรวจ	72.29 %	18.07 %	9.64 %
เครือข่าย	86.49 %	13.51 %	0 %
ผู้ทำผิด	45.38 %	54.22 %	0.40 %
รวม	73.54 %	25.36 %	1.10 %

กุญแจสู่ความสำเร็จ..

- นโยบายและวิสัยทัศน์ของผู้นำเป็นตัวขับเคลื่อนหลักที่จำเป็น และ “เอาอยู่” เสมอ
- แรงหนุนจากภาคีเครือข่ายโดยเฉพาะองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นภาคเอกชนและประชาชน

- การออกแบบระบบการทำงานร่วมกันกติกา และการประชาสัมพันธ์
- ผู้รับผิดชอบ/ผู้ปฏิบัติที่มีใจรัก “สร้างตัวตายตัวแทน”

สิ่งที่ได้เรียนรู้... “ฝันให้ไกลไปให้ถึง”คือ การบังคับใช้กฎหมายด้วยรูปแบบที่หลากหลายอย่างต่อเนื่องสม่ำเสมอ “กัดไม่ปล่อย” ทั้งการตั้งจุดบริการประชาชนในพื้นที่เสี่ยง ตั้งจุดสกัดในหมู่บ้าน ตั้งด่านชุมชน/ด่านตรวจในเขตเมือง การใช้กล้อง Camera CCTV Mobile CCTV ตามสภาพปัญหาและบริบทของพื้นที่ในระยะยาวจะช่วยลดพฤติกรรมเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนนได้อย่างเป็นรูปธรรม

ทำทันที ...มีทางออก“องค์กรต้นแบบ”

คุณสุริยัน ตื้อยศ
วิทยาลัยอาชีวศึกษาพณิชยการเชียงราย

นับแต่ปี 2554 ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน โดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย สมาคมประกันวินาศภัย บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และภาคีเครือข่ายลดอุบัติเหตุทางถนนทั้งภาครัฐและเอกชน ได้เปิดตัวโครงการปีแห่งการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100% ขึ้น ณ สโมสรทหารบก เพื่อประกาศเจตนารมณ์และผลักดันนโยบายการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100% ในทุกพื้นที่ของประเทศ รวมทั้งสร้างกระแสให้สังคมเกิดการรับรู้เกี่ยวกับการรณรงค์ตามมาตรการดังกล่าวและเรียนรู้ถึงประโยชน์และการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกวิธี พร้อมนำร่องให้หน่วยงานภาครัฐ องค์การมหาชน รัฐวิสาหกิจ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทุกแห่งเป็นพื้นที่สวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการดำเนินงานตามทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ตามที่ทราบกันดีนั้น

จังหวัดเชียงราย โดยผู้ว่าราชการจังหวัดได้ขานรับมติและประกาศเป็นวาระจังหวัด เน้นสร้างจิตสำนึกและสร้างความปลอดภัย สวมหมวกนิรภัย 100 % อย่างเป็นรูปธรรมอย่างต่อเนื่องในทุกองค์กรของจังหวัด หนึ่งในองค์กรที่เข้าร่วมโครงการดังกล่าว ได้แก่ วิทยาลัยอาชีวศึกษาพณิชยการเชียงราย เป็นสถานศึกษาเอกชน มีนักศึกษาทุกระดับชั้นรวม 1,500 คน ซึ่งนิยมใช้ยานพาหนะคือรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 90 ของนักศึกษาไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 41 ไม่มีใบขับขี่ ทุกปีมีนักศึกษาเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร 1-2 คน

จากสถานการณ์ปัญหาที่เกิดขึ้น อาจารย์ สุริยัน ตื้อยศ และแกนนำนักศึกษา มีความมุ่งมั่นและต้องการที่จะลดจำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตของนักศึกษาในวิทยาลัยลงโดยเน้นการสร้างจิตสำนึก เสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในรูปแบบ **“วิทยาลัยอาชีวะศึกษาพณิชยการโมเดล”**ภายใต้ดำเนินการที่สำคัญ 5 ส. คือสำรวจ เสริมพลังสานเสาะหา และแสวงผล รายละเอียด มีดังนี้

1. **สำรวจวิ**เคราะห์ข้อมูล ชวนภาคีเครือข่ายและคณะกรรมบริหาร ร่วมพูดคุย หารือจัดทำโครงการเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในวิทยาลัยอาชีวศึกษาพณิชยการเชียงราย เน้นการสร้างจิตสำนึก สร้างการมีส่วนร่วม พัฒนาสู่ความปลอดภัย
2. **เสริมพลัง**จากนางสาว สริยา ทวีกุล พี่เลี้ยง สอจร. เชียงราย โดยเน้นข้อมูลการขับเคลื่อนผ่านกลยุทธ์ 5ส. 5ช.ให้กับ คณะครู ผู้บริหาร กลุ่มเป้าหมายในการดำเนินงานตามโครงการฯ เพื่อบรูณาการการทำงานให้ เกิด ความยั่งยืน ต่อเนื่อง และขยายผล
3. **สาน**การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย5E ครูและนักศึกษา โดยร่วมกันออกแบบการทำกิจกรรมตามบทบริบทและสภาพปัญหาในการใช้รถจักรยานยนต์ หมวกนิรภัย ใบอนุญาตขับขี่ บูรณาการการเรียนการสอนในห้องเรียนตามรายวิชา อย่างสอดคล้องกับหลักสูตรที่มีอยู่เดิม
4. **เสาะหา** คัดเลือกแกนนำ สมาชิกชมรมถนนปลอดภัยในกลุ่มเป้าหมายและจัดการอบรมให้แกนนำ หัวหน้าห้อง คณะกรรมการนักเรียน นักศึกษา จำนวน 2 วัน เพื่อให้เกิดความรู้ ความเข้าใจ ความตระหนัก สร้างบทบาทให้แกนนำนักเรียน นักศึกษา ที่ผ่านการอบรมจัดกิจกรรมKick Off การจัดนิทรรศการให้ความรู้ในห้องเรียน จัดการประกวดแข่งขัน และนิทรรศการรณรงค์ลดอุบัติเหตุสวมหมวกนิรภัย 100 %

5. **แสวงผล** โดยขอรับการสนับสนุนจากภาคี 5 E ในการร่วมทำ MOU จัดสิ่งแวดล้อมให้เป็นเขตสวมหมวกนิรภัยในสถานศึกษา กำหนดกฎ กติกา เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน มีบทลงโทษในกรณีที่ฝ่าฝืน สร้างการยอมรับ ขยายต่อให้แก่ครอบครัวและนักเรียน นักศึกษา และมอบใบประกาศนียบัตร มอบหมวกนิรภัยให้แก่ผู้ที่เป็นแบบอย่างที่ดี มีแผนการติดตามและประเมินผล โดยทีมงานภายใน และภายนอก **ผลลัพธ์**ของการสร้างจิตสำนึกเสริมสร้างความปลอดภัย สามารถทำให้การเสียชีวิตของนักศึกษาเป็นศูนย์ รายละเอียดดัง**ตารางที่ 1**

ปี	นักศึกษา	ใบขับขี่%	หมวกนิรภัย %	เกิดอุบัติเหตุ	บาดเจ็บ	เสียชีวิต
2558	1,458	95%	70.8 %	42	34	1
2559	1,368	98%	97.2%	26	16	-

จุดเด่นเพื่อความยั่งยืนอย่างเป็นรูปธรรม คือ

1. การใช้กระบวนการการมีส่วนร่วม ทั้งการร่วมคิด ร่วมทำ ร่วมประเมินสร้างบทบาทให้นักเรียน นักศึกษา เป็นตัวขับเคลื่อนการเปลี่ยนแปลง เสริมพลังโดยการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน ทั้งภาคีเครือข่าย ระดับผู้บริหาร ครูอาจารย์ นักเรียน นักศึกษาและพี่เลี้ยงสอจร. เพื่อให้ตระหนักถึงปัญหา ความสูญเสีย ของอุบัติเหตุทางถนนร่วมกัน
2. ลงมือทำอย่างเป็นระบบ กำหนดเป้าหมายชัดเจน เน้นการใช้ทุนทางสังคม/ทรัพยากรที่มีอยู่เป็นต้นทุน
3. บูรณาการเข้ากับการสอนในห้องเรียน ตามรายวิชา อย่างสอดคล้องกับหลักสูตร
4. จัดทำสื่อให้กับแกนนำนักเรียนเพื่อใช้ในการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ทั้งใน/นอกสถานศึกษาเพื่อให้เกิดการป้องกันแก้ไขปัญหาลดการเกิดความสูญเสียจากอุบัติเหตุอย่างยั่งยืนเป็นรูปธรรม

ทั้ง 4 ข้อข้างต้น ก่อให้เกิดเป็น“พณิชยการเชียงรายโมเดล”โดย ตลอดระยะเวลาที่ได้ทำโครงการสามารถลดการสูญเสียจากอบุติเหตุทางถนนของนักเรียน นักศึกษาลงอย่างชัดเจนเห็นผลเป็นรูปธรรม เกิดการยอมรับให้เป็นโครงการต้นแบบ ในการแก้ไขปัญหาขยายผลไปยังสถานศึกษา อื่นๆในจังหวัดเชียงรายจากรุ่นสู่รุ่นต่อไป

“มาตรการองค์กร....ต้องลงมือทำใช้ 5 ส 5 ช... ไม่ง่ายอย่างที่คิด”

คุณสริยา ทวีกุล
โรงพยาบาลเชียงรายประชานุเคราะห์

เนื่องจากปัญหาความปลอดภัยทางถนนเป็นปัญหาสำคัญในทุกพื้นที่ การแก้ไขปัญหาต้องเกิดจาก “ความอยากภายใน และใจที่มุ่งมั่น” ทีมงานสนับสนุนวิชาการอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (พี่เลี้ยง สอจร.) ได้ร่วมกันกำหนดยุทธศาสตร์ “มังกร 5 หัว” ประกอบด้วย 1) นโยบาย 2) พัฒนาภาคีเครือข่ายสร้าง Change Agent 3) มาตรการองค์กร 4) พัฒนาระบบข้อมูล MIS Ranking และ 5) สื่อสารสาธารณะ เพื่อใช้เป็นเข็มทิศในการป้องกันและแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนน

การเสริมสร้างมาตรการองค์กร เป็นยุทธศาสตร์สำคัญจาก 1 ใน 5 ยุทธศาสตร์ข้างต้น โดยทีมพี่เลี้ยง สอจร.ได้ร่วมกับภาคีเครือข่าย 6E และองค์กรต่างๆในหวัดเชียงราย ส่งเสริมและสนับสนุนให้องค์กรที่มีความพร้อม ร่วมคิด ร่วมทำกิจกรรมต่างๆเพื่อสร้างมาตรการองค์กรในองค์กรต้นแบบ 8 แห่ง ได้แก่1) องค์การบริหารส่วนตำบลรอบเวียง อำเภอเมืองเชียงราย 2) เทศบาลตำบลแม่สาย อำเภอแม่สาย3) เทศบาลตำบลห้วยไคร้ อำเภอแม่สาย 4) องค์การบริหารส่วนตำบลโป่งงาม อำเภอแม่สาย 5)โรงพยาบาลเชียงรายประชานุเคราะห์ 6) โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาพัฒนาการเชียงราย 7) วิทยาลัยอาชีวศึกษาพณิชยการเชียงรายและ 8) ศาลากลางจังหวัดเชียงราย โดยใช้กลยุทธ์ 5 ส.คือ สารสนเทศ สหสาขาส่วนร่วมสุดเสี่ยง และสุดคุ้ม ประกอบการใช้เทคนิค5 ช. ได้แก่ ชวน เชื่อม ชง เช็ค และช้อน รายละเอียดการนำเทคนิคไปใช้ มีดังนี้

1. **ชวน**ภาคีสหสาขา 5 Eเข้าพบปะพูดคุย ผู้บริหารขององค์กร/ เชิญชวนให้เห็นความสำคัญ
2. **เชื่อม**งาน เปิดโอกาสให้คนในองค์กรได้ตั้งเป้าหมายร่วมกับผู้บริหารอย่างอิสระและให้คำแนะนำ
   2.1 จัดตั้งคณะทำงานในการขับเคลื่อนงานขององค์กร
   2.2 จัดทำโครงการ/แผนรองรับกำหนดผู้รับผิดชอบ
   2.3 ออกแบบการจัดเก็บข้อมูลที่จำเป็นในการประเมินผล
   2.4 กำหนดมาตรการแบบมีส่วนร่วม เช่น MOU/กฎกติกา/การบังคับใช้กฎหมาย
   2.5 สื่อสาร ประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ รณรงค์
   2.6 กระตุ้น/สร้างการรับรู้ทั้งภายใน/ภายนอกองค์กรสานการยอมรับ
   2.7 ปฏิบัติตามมาตรการ/แผนที่กำหนด
3. **ชง**ข้อมูลสารสนเทศสุดเสี่ยงทุกเวที ร่วมประชุม ออกแบบการแก้ไขปัญหาตามความเหมาะสม
4. **เช็ค**ผลแบบมีส่วนร่วมโดยลงพื้นที่ พบปะ ตรวจเยี่ยม นิเทศติดตามรวมทั้งการส่งเสริม สนับสนุน สร้างแรงจูงใจในรูปแบบต่างๆ และให้คำปรึกษา
5. **ช้อน**ผลลัพธ์ ความคุ้มค่า คุ้มทุน พัฒนา ปรับปรุง ถอดบทเรียน ขยายผล/ต่อยอด สร้างความยั่งยืน

การเสริมสร้างมาตรการองค์กร....ไม่มีองค์กรใดจะทำสำเร็จได้ด้วยตนเอง จำเป็นต้องสานความร่วมมือ โดยใช้กลยุทธ์ 5 ส.เทคนิค 5ช.เชื่อมการทำงานร่วมกับภาคีเครือข่าย และรับการสนับสนุน กำกับติดตามนิเทศ ทั้งระบบภายในองค์กรและระบบภายนอกองค์กร ผู้บริหารองค์กรถือเป็นบุคคลสำคัญในการที่จะทำให้การขับเคลื่อนงานเป็นไปอย่างต่อเนื่อง และยั่งยืน การลงมือทำด้วยคนทุกคนในองค์กรด้วยความมุ่งมั่งในทิศทางเดียวกัน มีส่วนสำคัญในการเสริมพลังซึ่งกันและกัน เมื่อสามารถทำได้สำเร็จจะเป็นความหอมหวานสำหรับทุกคนในองค์กร ท้ายที่สุดการธำรงรักษาความดีเป็นสิ่งที่ท้าทายของผู้บริหารและบุคลากรทุกคน ไม่ใช่ผลงานของใครคนใดคนหนึ่ง

ใครเอาอยู่ “หมวกนิรภัย ในสถานศึกษา”

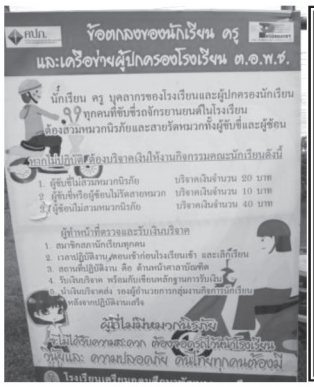
นายวันชัย ไชยรัตน์
โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาพัฒนาการ เชียงราย

จากปัญหาความรุนแรงด้านอุบัติเหตุทางถนนของสถานศึกษา**โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาพัฒนาการเชียงราย..**จากสถิติในอดีตเคยมีนักเรียนประสบอุบัติเหตุทางถนน เสียชีวิตเฉลี่ยปีละ 3 – 5 คน สาเหตุเกิดจากพฤติกรรมเสี่ยง ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ตามช่วงวัยที่ยังคึกคะนอง ในฐานะ “ครู” ที่อยากเห็นลูกศิษย์เดินทางมาโรงเรียนอย่างปลอดภัย จึงมุ่งมั่นในการทำให้นักเรียนมีจิตสำนึกด้านความปลอดภัย โดยเน้นการสร้างความตระหนักร่วมกันถึงความรุนแรงและอันตรายที่จะก่อให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ตลอดจนแนวทางการป้องกันความรุนแรงที่อาจเกิดขึ้นภายหลังประสบอุบัติเหตุ โดยใช้หมวกนิรภัยขยายผลไปยังบุคลากรในสถานศึกษา ครู และผู้ปกครอง

กระบวนการดำเนินงาน...เริ่มต้นจาก

1) มองหาแนวร่วม ปรึกษาพี่เลี้ยง เชื่อมสานเครือข่ายการประสาน และชวนภาคี**เครือข่าย 6 E และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในจังหวัด** เช่น สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยสำนักงานกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยสถานีตำรวจภูธรเมืองแขวงการทางเชียงราย สำนักงานขนส่งโรงพยาบาลเชียงราย ประชานุเคราะห์บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัดบริษัทอาคเนย์ประกันภัยจำกัด(มหาชน)ชมรมเครือข่ายผู้ปกครองนักเรียนโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาพัฒนาการ เชียงรายมาร่วมออกแบบ และ**กำหนดกิจกรรม**แนวทางการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นและ**ทำทันที** ภายใต้กิจกรรมร่วมที่สำคัญ 5 ขั้นตอน คือ

1) **สะท้อนภาพ/สำรวจ**จำนวนนักเรียนและผู้ปกครอง พบว่า ส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัย และสะท้อนข้อมูลที่สำรวจได้ให้นักเรียนทราบ
2) **เสริมความรู้**ในการป้องกันอุบัติเหตุ การปฐมพยาบาลเบื้องต้น วินัยจราจร ประชาสัมพันธ์
3) **ระดมสมองหาทางออก**/กำหนดแนวทางปฏิบัติ และมาตรการลงโทษโดยให้นักเรียนทำข้อตกลงร่วมกัน เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติและ**ลงโทษผู้ฝ่าฝืนข้อตกลงด้วยการบริจาคเงิน**
4) **สร้างการมีส่วนร่วม**ของครู บุคลากรในสถานศึกษา รณรงค์ทุกรูปแบบ ทุกเทศกาล นักเรียนทำหน้าที่ตรวจสอบพฤติกรรมเช้า-เย็น และรับเงินบริจาคจากผู้ฝ่าฝืนข้อตกลงนำส่งเข้ากองทุน
5) **ดูแลควบคุม กำกับ** ติดตาม ประเมินผล และสะท้อนผลในการประชุมทุกเดือน



ผลสัมฤทธิ์ที่เกิดขึ้นพบว่าครู บุคลากรสถานศึกษา นักเรียนและผู้ปกครองสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นจากปีที่เริ่มโครงการที่มีผู้ฝ่าฝืนโดยไม่ตั้งใจจำนวนมากและปัจจุบันทุกคนร่วมมือสวมหมวกนิรภัย 100 %ในสถานศึกษาและไม่มีนักเรียนเสียชีวิตจากการขี่รถจักรยานยนต์ไปและกลับได้มีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องเพื่อเป็นแบบอย่างที่ดี กลายเป็นวัฒนธรรม สานจากรุ่นสู่รุ่น ต่อยอดเพื่อให้เกิดความยั่งยืน โดยร่วมมือกับภาคีเครือข่ายในการรณรงค์ให้ความรู้ สนับสนุนกิจกรรมการป้องกันอุบัติเหตุเพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุในสถานศึกษาอย่างต่อเนื่องทุกปี

แค่คิดก็ปลอดภัย...รถโดยสารสาธารณะเช่าเหมา

คุณสริยา ทวีกุล
โรงพยาบาลเชียงรายประชานุเคราะห์

"การเรียนรู้นอกสถานที่"ของสถานศึกษาที่มุ่งเน้นการเรียนรู้เพื่อเพิ่มทักษะของนักเรียนจากประสบการณ์และสิ่งแวดล้อมภายนอกโรงเรียน ซึ่งปัจจุบันมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นโดยเฉพาะโรงเรียนขยายโอกาส โรงเรียนระดับมัธยม ที่นิยมพาออกนอกสถานที่/ต่างจังหวัด ตามสถานที่เรียนรู้สำคัญๆด้านต่างๆ นับเป็นการเรียนรู้ที่มากกว่าในชั้นเรียน/ตำราเรียน นักเรียนได้สัมผัสข้อเท็จจริง อย่างไรก็ตาม ในการออกไปเรียนรู้นอกสถานที่นั้น โรงเรียนจำเป็นต้องพึ่งพารถโดยสารเช่าเหมาของผู้ประกอบการในรูปแบบต่างๆกัน จากที่ผ่านมา การคัดเลือกของผู้บริหาร/ครู อาศัย1)ความคุ้นชินกับเจ้าของรถ 2)พิจารณาจากต้นทุนให้สอดคล้องกับงบประมาณที่โรงเรียนมีอยู่3)การทำข้อตกลงแบบง่ายๆ แต่ไม่ได้คำนึงถึงปัจจัยอีกหลายด้านโดยเฉพาะเรื่องความปลอดภัย

ศูนย์คุ้มครองผู้บริโภค จังหวัดเชียงราย เล็งเห็นปัญหาที่เกิดขึ้นจากปัจจัยหลายปัจจัยข้างต้น จึงเกิดแนวคิดในการทำให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจในการคุ้มครองสิทธิผู้บริโภคด้านรถสาธารณะ การเข้าถึงช่องทางเยียวยาและมีระบบส่งเสริมกลไกการคุ้มครองสิทธิผู้บริโภคด้านรถสาธารณะให้สามารถสนับสนุนกระบวนการคุ้มครองสิทธิผู้บริโภคและเชื่อมโยงการทำงานร่วมกันในระดับต่างๆได้

กระบวนการสำคัญของการดำเนินงาน นำร่องเฉพาะโรงเรียนในสังกัดเทศบาลนครเชียงราย 8 โรงเรียน ประกอบด้วย

1. ประชุมทำความเข้าใจกับทีมงานนำเสนอโครงการฯและทำความเข้าใจกับผู้บริหารเทศบาลนครเชียงรายให้ผู้บริหารมองเห็นว่าไม่ได้มาเพิ่มงานแต่เป็นการมาช่วยแบ่งเบาภาระ
2. ลงพื้นที่เป้าหมายสำรวจ สัมภาษณ์ จัดเก็บข้อมูล ผู้บริหาร / เจ้าหน้าที่โรงเรียน 8 โรงเรียน
3. นำข้อมูลมาวิเคราะห์ / สังเคราะห์ เรียบเรียง และคืนข้อมูล
4. จัดทำคู่มือการคัดเลือกรถโดยสารสาธารณะเช่าเหมาที่ปลอดภัย ที่ประกอบด้วย ขั้นตอนการเลือกรถโดยสารเช่าเหมาที่ได้มาตรฐาน สภาพรถ คนขับ ประกันภัย ภาคบังคับ ภาคสมัครใจ ต้องใช้รถป้ายเหลืองและที่สำคัญต้องจัดทำให้มีสัญญาเช่าเหมาขนส่งคน ระบุบเส้นทาง วัน เวลา และการเยียวยา
5. ผลัก และ ดัน ให้เป็นนโยบายสู่การปฏิบัติอย่างจริงจังเป็นรูปธรรม ในการเช่าเหมารถโดยสารที่ปลอดภัยและการเข้าถึงสิทธิ

ผลการดำเนินการพบว่า1) โรงเรียน 8 แห่งในสังกัดเทศบาลนครเชียงรายมีคู่มือการเช่าเหมารถโดยสาร เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาเลือกรถเช่าเหมาที่รวมถึงใช้สัญญาในการจ้างเช่าเหมารับคนโดยสารได้เหมาะสมและปลอดภัย 2) ผู้บริหารโรงเรียน และเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบรับรู้ระบบเยียวยาในสิทธิอันพึงได้ 3) ผู้บริหาร / ครู ผู้รับผิดชอบงาน มีความเข้าใจสิทธิผู้บริโภคในการใช้รถเช่าเหมาคันเพิ่มมากขึ้น 4) ผู้บริหารโรงเรียนให้ความสำคัญตระหนักถึงขั้นตอนการจัดหารถเช่าเหมาตามคู่มือ

สิ่งที่เกินความคาดหวังคือกลไกภาคี พี่เลี้ยงระดับจังหวัดทำให้การดำเนินงาน ประสบผลตามที่วางเป้าหมายไว้การได้มีโอกาส เข้าร่วมประชุมทั้งก่อน ระหว่าง หลัง การดำเนินการอย่างสม่ำเสมอ คอยให้คำปรึกษา แนะนำ ร่วมออกแบบ กำหนดกรอบการดำเนินงาน สู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม ของพี่เลี้ยงในพื้นที่ช่วยให้ภาคีมั่นใจและรู้สึกอบอุ่นอยู่เสมอ

ห่วงใคร...ให้ใส่หมวก

คุณสริยา ทวีกุล
โรงพยาบาลเชียงรายประชานุเคราะห์

ด้วยสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุ การเสียชีวิต และการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในปัจจุบันมีอัตราเพิ่มสูงขึ้น และมีแนวโน้มลดลงอย่างช้าๆ โดยเฉพาะสาเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์และไม่สวมหมวกนิรภัย ทำให้จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บทางศีรษะเพิ่มขึ้น

ประกอบกับคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 ได้มีมติเห็นชอบให้ ปี 2554 - 2563 เป็นปีแห่งทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) และถือเป็นวาระแห่งชาติที่ต้องดำเนินการให้เข้มข้นในทุกพื้นที่สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเชียงราย ในฐานะเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดเชียงราย ได้ประชุมร่วมกับทีมพี่เลี้ยงแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) ที่รับผิดชอบพื้นที่จังหวัดเชียงราย และหน่วยงานภาคีเครือข่ายด้านความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่จังหวัดเชียงราย ที่ประชุมได้พิจารณาคัดเลือก**ศาลากลางจังหวัดเชียงราย** เป็นองค์กรต้นแบบในการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100% และดำเนินการรณรงค์ ให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่ในศาลากลางและประชาชนผู้มาติดต่อราชการ เกิดความตระหนักในการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อให้ประเทศไทยบรรลุตัวชี้วัดทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety)

กลวิธีในการดำเนินงานประกอบด้วย

1. ประชุมร่วมกับทีมพี่เลี้ยงแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) ที่รับผิดชอบพื้นที่จังหวัดเชียงราย หน่วยงาน และภาคีเครือข่าย เพื่อวางแนวทาง ในการดำเนินงาน
2. แต่งตั้งคณะทำงาน“ ห่วงใครให้ใส่หมวก”
3. จัดทำประกาศจังหวัด เชิญชวนข้าราชการ พนักงาน เจ้าหน้าที่ในศาลากลางจังหวัดเชียงราย และประชาชนทั่วไปที่เข้ามาติดต่อราชการในศาลากลางจังหวัดเชียงราย ให้สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ และกำหนด กฎ ระเบียบฯ กำหนดวัน D-Day
4. จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ (ไวนิล) ปิดไว้บริเวณทางเข้า-ออก ศาลากลางจังหวัดเชียงราย เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ข้าราชการ พนักงาน เจ้าหน้าที่ และประชาชนทั่วไปรับทราบโดยทั่วกัน
5. ควบคุมกำกับ โดยขอความร่วมมือที่ทำการปกครองจังหวัดเชียงราย จัดสมาชิกกองอาสารักษาดินแดน (อส.) อยู่ประจำทางเข้าศาลากลางจังหวัดเชียงรายทำหน้าที่ตรวจตรา ตักเตือน จดบันทึกประวัติผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย บริเวณทางเข้า - ออก ศาลากลางจังหวัดเชียงราย หาก

พบว่ามีผู้มาติดต่อราชการไม่ได้สวมหมวก จะให้ยืมหมวกกันน็อคและให้คำแนะนำพร้อมตักเตือน กรณีที่เป็นเจ้าหน้าที่ของศาลากลางได้ทำการจดชื่อเสนอหัวหน้างานเพื่อทราบและให้การตักเตือน

ผลสัมฤทธิ์เชิงคุณภาพ1) ได้มีการลงนามบันทึกความร่วมมือ(MOU)ระหว่างหัวหน้างานทุกงานกับผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงรายครบ100%2) **ประชาสัมพันธ์**ให้บุคลากรทุกคนรับรู้และมีส่วนร่วม โดยมีผลการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นจากเดิม 27% เป็น 83%

ประกาศจังหวัดเชียงราย

เรื่อง เชิญชวน ข้าราชการ พนักงานราชการ เจ้าหน้าที่ นักศึกษาฝึกงาน หน่วยงานในศาลากลางจังหวัดเชียงราย และประชาชนทั่วไป ที่มาติดต่อราชการในศาลากลางจังหวัดเชียงราย ให้สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่ หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์

****

ตามที่ คณะรัฐมนตรีได้มีมติ เมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๕๓ เห็นชอบให้ ปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) เพื่อบูรณาการการดำเนินงานจากทุกภาคส่วน โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า ๑๐ คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนใน พ.ศ. ๒๕๖๓ และถือเป็นวาระแห่งชาติที่ต้องดำเนินการให้เข้มข้นในทุกพื้นที่ กอร์ปกับสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในปัจจุบันมีอัตราเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ โดยเฉพาะการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย ทำให้จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บทางศีรษะเพิ่มขึ้น

จังหวัดเชียงราย โดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดเชียงราย มีความห่วงใยผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ จึงขอเชิญชวน ข้าราชการ พนักงานราชการ เจ้าหน้าที่ นักศึกษาฝึกงาน หน่วยงานในศาลากลางจังหวัดเชียงราย และประชาชนทั่วไป ที่เข้ามาติดต่อราชการในศาลากลางจังหวัดเชียงราย ให้สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ โดยเริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๕๘ เป็นต้นไป และกำหนดกฎ ระเบียบ ดังนี้

๑. กรณีข้าราชการ พนักงานราชการ เจ้าหน้าที่ นักศึกษาฝึกงาน ผู้ใดไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ เข้ามาในศาลากลางจังหวัดเชียงราย จะดำเนินการดังนี้

- ครั้งที่ ๑ ตักเตือนให้สวมหมวกนิรภัยและบันทึกประวัติ
- ครั้งที่ ๒ บันทึกประวัติและมีหนังสือแจ้งหัวหน้าหน่วยงานในสังกัดพิจารณาดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ในเบื้องต้น
- ครั้งที่ ๓ บันทึกประวัติและมีหนังสือแจ้งหัวหน้าหน่วยงานในสังกัดพิจารณาดำเนินการนำไปประกอบการพิจารณาความดีความชอบ การเลื่อนขั้น เลื่อนเงินเดือน และการต่อสัญญาจ้างในแต่ละปี พร้อมทั้ง บันทึกนำเรียนผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงรายทราบ และประกาศในที่ประชุมประจำเดือนหัวหน้าส่วนราชการประจำจังหวัด ให้รับทราบโดยทั่วกัน

๒. กรณีประชาชนทั่วไป ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ เข้ามาในศาลากลางจังหวัดเชียงราย ให้ตักเตือนแนะนำให้สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์

จึงประกาศให้ทราบโดยทั่วกัน

ประกาศ ณ วันที่ ๒๑ กันยายน พ.ศ. ๒๕๕๘

(นายพงษ์ศักดิ์ รังสรรค์)
ผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงราย

ปัจจัยความสำเร็จ 1) ผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงรายออกประกาศจังหวัดเชียงรายเพื่อแจ้งให้ทุกส่วนราชการได้รับทราบ และสนับสนุนให้มีการปฏิบัติที่เป็นรูปธรรม 2)ความมุ่งมั่นของหัวหน้างานทุกงานในพื้นที่และมีภาคี เครือข่าย6E ที่ร่วมหนุนเสริมการประกาศ D-Day ซึ่งเป็นการแสดงความมุ่งมั่นให้ทุกคนได้ทราบเพื่อเป็นแบบอย่างที่ดี3)**ผสมผสาน**ความร่วมมือของผู้มาติดต่อราชการทุกคนโดยมีอาสารักษาดินแดนเป็นผู้คอยตรวจตรา “ห่วงใครใส่หมวก “ของศาลากลางจังหวัดเชียงราย ถือเป็นรูปแบบมาตรการองค์กรที่ง่ายชัดเจน เป็นรูปธรรม ทุกสิ่งล้วนเกิดจากความมุ่งมั่นของผู้บริหารที่มีความรักและห่วงใยในสุขภาพผู้ใต้บังคับบัญชาความเข้าใจและความร่วมมือของผู้ใต้บังคับบัญชา**ส่งผลให้ศาลากลางจังหวัดเชียงราย เป็นแบบอย่างที่ดีให้กับส่วนราชการอื่นๆในจังหวัด เพื่อให้ข้าราชการทุกคนได้เป็นแบบอย่างที่ดีแกประชาชนในจังหวัดเชียงรายต่อไป**

เด็กเล็กทำ... ผู้ใหญ่คิด

เทศบาลตำบลแม่สาย

จากปัญหาความสำคัญของอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ อำเภอแม่สายจังหวัดเชียงราย ที่พบว่ามีสาเหตุจากประชาชนส่วนใหญ่ใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น และพบว่า ส่วนใหญ่มีความแตกต่างของทักษะการขับขี่ ความรู้ การสื่อภาษา ซึ่งส่งผลต่อความปลอดภัยและการดำเนินชีวิตของคนในพื้นที่

โรงเรียนเทศบาลตำบลแม่สาย เป็นอีกหนึ่งองค์กรที่ประสบปัญหามีนักเรียนประสบอันตรายอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนน จากสถิติ พบว่า มีผู้ปกครองนำรถจักรยานยนต์มาส่งเด็กนักเรียน โรงเรียนเทศบาล จำนวน 800 คน/วันโดยเฉลี่ย นักเรียนนำรถจักรยานยนต์มาโรงเรียนเอง เฉลี่ยวันละไม่เกิน10 คน/วันนักเรียนมีอายุตั้งแต่ 3-12 ปี ผู้ปกครองยังคงใช้รถจักรยานยนต์ในการรับส่งเด็กนักเรียนเป็นส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 80 ของจำนวนเด็กนักเรียนและผู้ปกครองทั้งหมด ครู ผู้ปกครอง และนักเรียน

เทศบาลตำบลแม่สาย เล็งเห็นความสำคัญของปัญหา จึงได้จัดทำโครงการ “ร่วมคิด ร่วมทำ ร่วมสานความปลอดภัยทางถนนเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการจราจร” ขึ้น โดยมุ่งเน้นการกระทำตนเป็นแบบอย่างที่ดี รวมถึงการปลูกจิตสำนึก ให้ความรู้ แก่เด็กนักเรียนการและผู้ปกครอง จนก่อให้เกิดความเปลี่ยนแปลงในวิถีชีวิตประจำวัน เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน เพื่อให้สังคมกลายเป็นสังคมแห่งคนมีวินัย มีน้ำใจ

รูปแบบการดำเนินงานการแก้ปัญหาในระดับโรงเรียนของเทศบาลตำบลแม่สายประกอบด้วย

1. จัดประชุมระดมสมองให้กับโรงเรียนในสังกัดเทศบาลตำบลแม่สาย
2. แต่งตั้งคณะกรรมการรับผิดชอบ ประสานงานและวางแผนการดำเนินงาน
3. สำรวจครู ผู้ปกครองและนักเรียนโรงเรียนในสังกัดกองการศึกษาเทศบาลตำบลแม่สาย
4. ฝึกทักษะการขับขี่ปลอดภัยและการสวมหมวกนิรภัยแก่ครู ผู้ปกครอง และนักเรียน
5. จัดกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัย จำหน่ายหมวกนิรภัยทุกเดือนการฝึกอบรมวินัยจราจรให้ครูและผู้ปกครองอบรมยุวชนจราจร
6. จัดทำป้ายจราจรขนาดเล็กในจุดเสี่ยงภัย จัดซื้ออุปกรณ์ด้านการอำนวยความสะดวกจราจร เช่น กระบองไฟ ถุงมือ เสื้อสะท้อนแสง ธงหยุด
7. สรุปและประเมินผล ถอดบทเรียน และขยายผลอย่างต่อเนื่อง

กุญแจแห่งความภาคภูมิใจ

1. นายกเทศบาลตำบลแม่สายให้ความสำคัญอย่างมากกับนโยบายความปลอดภัยทางถนน การที่ **"ผู้ใหญ่ ร่วมคิด ร่วมทำ ร่วมผลักดัน และพาเด็กทำ"** ส่งผลให้เด็กในวันนี้เมื่อโตเป็นผู้ใหญ่ย่อมต้องเป็นผู้ใหญ่ที่ดี
2. **การสนับสนุนงบประมาณ** ให้กำลังใจคนทำงาน ตั้งแต่เริ่มดำเนินการจนถึงปัจจุบันอย่างจริงจัง ส่งผลให้การดูแลความปลอดภัยของคนในพื้นที่ และการดำเนินการต่างๆ สะดวก ง่ายดาย ต่อเนื่อง โดยเทศบาลตำบลแม่สายจะได้ขยายผลให้ครอบคลุมเต็มพื้นที่ทั้งในส่วนของเทศบาล โรงเรียน องค์กรต่างๆเพื่อให้เทศบาลแม่สายเป็นแบบอย่างของเทศบาลแห่งความปลอดภัยต่อไป

ด่านเสริมพลังสร้างวินัยจราจร

คุณสริยา ทวีกุล
โรงพยาบาลเชียงรายประชานุเคราะห์

จังหวัดเชียงรายเป็นจังหวัดท่องเที่ยว ที่มีนักท่องเที่ยวสัญจรไปมาตลอดทั้งปี โดยเฉพาะในช่วงเทศกาล อำเภอแม่ลาว ที่เปรียบเสมือนประตูสู่เชียงราย ซึ่งมีผู้ใช้รถใช้ถนนผ่านจำนวนมาก ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนสูง จากสถิติในปี 2555-2557พบว่าอำเภอแม่ลาว มีจำนวนผู้บาดเจ็บสูงเป็นอันดับ 2 รองจากอำเภอแม่สาย และจำนวนผู้เสียชีวิตสูงเป็นอันดับ 3 ของจังหวัดเชียงราย เมื่อเทียบต่อแสนประชากร ปีงบประมาณ 2558 เสียชีวิตจำนวน 10 ราย และปีงบประมาณ 2559 เดือนตุลาคม ถึง 10 ธันวาคม 2558 เสียชีวิตแล้ว 9 ราย

จากการวิเคราะห์ข้อมูลบาดเจ็บที่ผ่านมาพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์บาดเจ็บสูงสุดร้อยละ85.46 อวัยวะที่ทำให้เสียชีวิตสูงสุดคือศีรษะ ร้อยละ75.42 อายุช่วง 15–29 ปี มากที่สุด ถึงร้อยละ 49 ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือ 16.00 -22.00น. ร้อยละ 43.03 มีการดื่มสุรา ร้อยละ 42.85 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่บาดเจ็บไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 79

จากปัญหาที่พบทำให้ทีมงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดเชียงรายมีแนวคิดการเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เพื่อสร้างวินัยจราจร ลดความเสี่ยงในพื้นที่ ใน 3 รูปแบบตามบริบทของพื้นที่ คือ

รูปแบบที่ 1 พื้นที่ระดับชุมชนหมู่บ้านใช้**การตั้งจุดสกัด** โดยมีผู้นำชุมชนหรือผู้ใหญ่บ้าน แกนนำและอาสาสมัครชุมชนร่วมบูรนาการปฏิบัติ

รูปแบบที่ 2 พื้นที่ระดับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ใช้**การตั้งจุดตรวจ** มีนายกอบต.และหัวหน้าตำรวจประจำตู้ยาม ออกแบบการปฏิบัติ มีการบูรณาการงานร่วมกับอาสาสมัครอปพร. แกนนำ รพ.สต ในการ**ตั้งด่านตักเตือน**

รูปแบบที่ 3 ในระดับอำเภอใช้**การตั้งด่านชุมชน** มีนายอำเภอ ผู้กำกับการตำรวจภูธรแม่ลาว บูรณาการร่วม โรงพยาบาลแม่ลาว อปพร. แกนนำ และบนถนนสายหลัก**ใช้การตั้งด่านตรวจ ใช้กล้อง Camera ใช้กล้องCCTV กล้องตรวจจับความเร็วในการบังคับใช้กฎหมาย ตาม 10รสขม**

ภายใต้แนวคิด 5 ส.กลยุทธ์ 7 ช. เริ่มจากการ**ชง**ข้อมูลอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่ให้กับคณะกรรมการอุบัติเหตุระดับชุมชน ระดับอำเภอพบปะประชาชน ทำประชาพิจารณ์ ประชาสัมพันธ์ทำความเข้าใจ ให้ได้รับรู้ต่อด้วยการลงพื้นที่**ชวน**และ**เชื่อม**ภาคีเครือข่ายสหสาขาอาชีพให้มีส่วนร่วมในการคิดออกแบบกิจกรรม ร่วมเตรียม ร่วมทำแนวทาง ร่วมปฏิบัติ กำหนดกติกาหรือประกาศและทบทวนผล ตามด้วย**เชียร์**และ**เช็ค**โดยมีสหสาขาอาชีพ ในการติดตาม ตรวจเยี่ยมให้กำลังใจ เสริมพลัง เมื่อมีการกระทำผิดจะใช้การป้องปราม ตักเตือน ปิดท้ายด้วยการ**ช้อน**และ**ชื่นชม**ตลอดจนการประชุมเพื่อสรุปผล ถอดบทเรียนพร้อมคืนข้อมูลสู่ชุมชนพื้นที่ให้ได้รับทราบ นำสู่การพัฒนา แลกเปลี่ยน เรียนรู้ ต่อยอด และขยายผล

ผลการพัฒนาพบว่าการจัดตั้งด่านชุมชนใน 7หมู่บ้านนำร่อง ทำให้เกิดกระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชนในการดำเนินกิจกรรมร่วมกัน เกิดการสร้างแรงจูงใจในการทำให้ประชาชนในพื้นที่เกิดความตระหนักในการขับขี่ที่ปลอดภัย ส่งผลให้จำนวนอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่อำเภอแม่ลาว จังหวัดเชียงราย ลดลงเมื่อเปรียบกับข้อมูลในช่วงเวลาเดียวกันในปี 2558 จากบาดเจ็บ 15 คนลดลงเหลือ 12 คน เสียชีวิตจำนวน 2 คน ปีใหม่ 2559 ไม่พบผู้เสียชีวิต

มีการใช้จุดสกัด ในการเฝ้าระวังความเสี่ยง ควบคุมผู้ที่มีพฤติกรรมเมาแล้วขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย ขับรถเร็ว ไม่ให้ออกจากชุมชนได้ พบมีรถจักรยานยนต์ที่ผ่านด่านทั้งหมด จำนวน 5,088 ครั้ง จำนวนรถจักรยนต์ที่ถูกกัก หรือตักเตือน จำนวน 58 ราย สาเหตุจากเมาสุราจำนวน 16 ราย, ขับรถเร็ว จำนวน 14 ราย ไม่สวมหมวกนิรภัย จำนวน 28 ราย จำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ โดยเฉพาะช่วงเทศกาลปีใหม่ลดลงจากปีที่ผ่านมา ร้อยละ 33.33 และไม่พบการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุถนนในพื้นที่

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ

1. ผู้บริหารต้องให้ความสำคัญและสนับสนุนอย่างจริงจัง จริงใจ ภาคีเครือข่ายหลักควรเข้าพบนายอำเภอหรือผู้นำชุมชน และ 5 เสาหลักในพื้นที่เพื่อสานความร่วมมืออย่างเต็มที
2. การกำหนดนโยบายและประเด็นในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่ให้ชัดเจน ต้องใช้ข้อมูลด้านอุบัติเหตุที่เป็นระบบ และน่าเชื่อถือ เพื่อช่วยให้การตัดสินใจและชี้เป้าได้ชัดเจนยิ่งขึ้น
3. การประสานงานจะเป็นไปด้วยความรวดเร็ว คล่องแคล่ว สะดวกบางครั้งต้องอาศัยสัมพันธภาพส่วนตัวที่ดี ใช้ทั้งการสื่อสารทุกช่องทาง ทุกรูปแบบตามบริบทของพื้นที่
4. การทำประชาพิจารณ์ ประชาสัมพันธ์ ลงพื้นที่พบปะ ตรวจเยี่ยม เสริมพลัง กำลังใจให้คนทำงานด้วยวิธีการต่างๆ ระหว่างตั้งด่านชุมชนช่วยให้คนทำงานรู้สึกปิติ มีพลังมากขึ้น
5. การนำกลยุทธ์ 5 ส. เทคนิค 7 ช. มาช่วยในการทำงานร่วมภาคีในพื้นที่ ช่วยให้ค้นพบแกนนำคนทำงานหน้าใหม่มากขึ้น

สื่อสอนใจเด็กเวียงแหงเมาไม่ขับ

คุณสริยา ทวีกุล
โรงพยาบาลเชียงรายประชานุเคราะห์

"ผมได้เห็นตัวอย่างในหมู่บ้านที่มีคนแก่ดื่มเหล้า วัยรุ่นเมาเหล้าและมีการแข่งรถซิ่งกัน ตอนทำโครงการรู้สึกตื่นเต้น ไม่รู้ว่าจะสำเร็จหรือไม่ แต่ก็อยากทำเพราะงานนี้ทำแล้วได้ความปลอดภัยกับตัวเอง ..." เสียงบอกเล่าที่แฝงรอยยิ้มของน้องแมน หรือด.ช.ทีปกร โชคศักดิ์ศิริกุลหนึ่งในแกนนำเยาวชนที่เข้าร่วมโครงการ

อำเภอเวียงแหงเป็นอำเภอที่อยู่ติดชายแดนประเทศไทย-พม่า อยู่ห่างจากตัวเมืองเชียงใหม่เป็นระยะทาง 170 กิโลเมตร มีความหลากหลายของประชากรจาก 9 ชาติพันธุ์ ซึ่งส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรมและรับจ้างทั่วไป ลักษณะเส้นทางในพื้นที่ค่อนข้างคดเคี้ยวและสูงชัน เป็นถนนรถวิ่งสวนทางเดียว มีจุดเสี่ยงทางโค้งหลายจุดทั้งถนนสายหลักและมีจุดเสี่ยงในชุมชน 6 จุด ถนนมีความชำรุด ไม่มีสัญญาณไฟจราจร มีการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดโค้งทุกเดือน การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ เช่น ชาวบ้านมีการดื่มเหล้าหลังการทำงานช่วงเย็นแล้วเกิดอุบัติเหตุ ส่วนเยาวชนในพื้นที่ซึ่งมีพฤติกรรมขี่รถจักรยานยนต์ดัดแปลง และชักชวนกันแข่งรถซิ่งตามถนนในหมู่บ้านเป็นประจำจนเกิดรถล้มบาดเจ็บเล็กน้อย แต่ไม่ถึงขั้นเสียชีวิต รวมทั้งผู้ปกครองที่ไม่สวมหมวกกันน๊อกเวลาขี่รถในหมู่บ้านหรือในการมารับลูกหลานที่โรงเรียน เป็นต้น ประกอบกับเมื่อกลางปี 2558 เกิดเหตุการณ์เด็กเวียงแหงคนหนึ่ง มีพฤติกรรมเมาแล้วขับจนทำให้เกิดอุบัติเหตุหมู่ชนกลุ่มนักปั่นจักรยานบนถนนในเมืองเชียงใหม่ จนกลายเป็นเหตุการณ์สะเทือนขวัญและถูกกล่าวถึงอย่างกว้างขวางจึงเป็นที่มาของการทำโครงการเด็กเวียงแหง ร่วมลดปัญหาเมาไม่ขับ

เด็กนักเรียนในระดับมัธยมศึกษาจึงเป็นกลุ่มเป้าหมายของโครงการเพราะเป็นวัยที่อยู่ในช่วงหัวเลี้ยวหัวต่อและมีพฤติกรรมเสี่ยงดังกล่าว โดยมีแกนนำนักเรียนจาก 3 โรงเรียนเข้าร่วมโครงการ ได้แก่ โรงเรียนบ้านเปียงหลวงโรงเรียนเวียงแหงวิทยาคมและโรงเรียนบ้านนามน (ร.ร.ประจำ)รวมจำนวน 50 คนซึ่งสิ่งที่อยากเห็นจากงานนี้ คือ อยากให้เด็กมีความรู้ความเข้าใจและเปลี่ยนความคิดว่า **"อุบัติเหตุป้องกันได้" โดยเริ่มจากตัวเอง**สร้างการมีส่วนร่วมของเยาวชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับและต้องการ เผยแพร่ความคิดของเด็กและเยาวชนที่มีต่ออุบัติเหตุจากการดื่มสุรา งานนี้จึงเน้นการทำงานที่ให้เด็กได้คิด วางแผนและลงมือทำกิจกรรมด้วยตัวเอง จุดเริ่มต้นให้เยาวชนได้ใช้ศักยภาพที่มีทั้งด้านความคิดสร้างสรรค์บวกกับพลังกายพลังใจที่มีมาทำประโยชน์ให้กับตนเอง เพื่อนและสังคม เป็นการสร้างแรงบันดาลใจให้เยาวชนมีจิตอาสาโดยใช้ **"สื่อ"เป็นตัวกลางในการสร้างการเรียนรู้ให้กับเยาวชน**เพราะเป็นเรื่องที่เยาวชนให้ความสนใจและเข้าใจได้ง่าย ซึ่งในช่วงก่อนเริ่มโครงการทางพี่เลี้ยงโครงการจากศูนย์สร้างเสริมสุขเพื่อสังคม คณะครู และแกนนำนักเรียนทั้ง 3 โรงเรียนได้พูดคุยทำความเข้าใจ และรับฟังความคิดเห็นต่อความเป็นไปได้ของการทำงาน

ในกระบวนการเรียนรู้ของเด็กเวียงแหงในการลดปัญหาเมาไม่ขับ สิ่งที่มอง คือ 1) ผู้ส่งสาร(เยาวชนเป็นผู้ผลิตสื่อ)2) สาร(การสอดแทรกเรื่องราวเกี่ยวกับการขับขี่ไว้ในเรื่องราว)3)ช่องทางการสื่อสาร(โปสเตอร์และหนังสั้น) 4)ผู้รับสาร (เด็กเยาวชน และคนในชุมชน) กิจกรรมการเรียนรู้ของเด็กเวียงแหงจึงเริ่มจากการเข้าค่ายอบรม 2 วันเพื่อเติมความรู้ใน 2 เรื่อง ได้แก่ ความรู้

กฎหมายจราจร มีเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่เป็นวิทยากร และความรู้ในการผลิตสื่อรณรงค์ มีนักศึกษาจากมหาวิทยาลัยแม่โจ้มาสอนขั้นตอนการทำหนังสั้นและโปสเตอร์ และมีพี่ๆ จากบริษัทแคนนอนมาสอนวิธีและเทคนิคการใช้กล้องดิจิตอลในการผลิตสื่อ รวมทั้งเสริมในเรื่องการสร้างแรงบันดาลใจในการทำกิจกรรมเพื่อส่วนรวม จากนั้นได้ทำการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูลความคิดเห็นของกลุ่มเยาวชนในพื้นที่เพื่อให้รู้ว่าเยาวชนคิดอย่างไรกับการเกิดอุบัติเหตุจากเมาแล้วขับจะป้องกัน/ลดอุบัติเหตุอย่างไร เมื่อได้รับความรู้และรวบรวมข้อมูลเบื้องต้นเสร็จแล้ว เด็กเด็กจึงได้พูดคุยเพื่อวางแผนแบ่งหน้าที่ในแต่ละฝ่าย ฝ่ายเก็บรวบรวมข้อมูล ฝ่ายกองถ่ายทำตัดต่อ ฝ่ายช่องทางการเผยแพร่ และเริ่มดำเนินการผลิตสื่อตามสายงานที่แบ่งหน้าที่รับผิดชอบ ในส่วนของโปสเตอร์ มีการจัดประกวดโปสเตอร์โรงเรียนละ 3 แผ่น โดยให้ครูจากแต่ละโรงเรียนให้คะแนนและลง Face book ให้นักเรียนโหวตโปสเตอร์ที่ชอบ โปสเตอร์ที่ชนะรางวัลที่ 1-3 จะถูกนำมาจัดทำเป็นป้ายคัทเอ๊าท์ติดในจุดเสี่ยงในชุมชน 3 จุด และในตัวอำเภอเวียงแหง 3 จุด

ในส่วนของหนังสั้นเด็กแต่ละโรงเรียนกลับไปผลิตสื่อหนังสั้นของแต่ละโรงเรียน แต่ผลงานที่มีความโดดเด่นของผลงานที่มีความน่าสนใจและมีเนื้อหาที่มาจากเรื่องราวในชุมชน คือผลงานของโรงเรียนบ้านนามน ซึ่งเป็นโรงเรียนประจำที่จัดตั้งด้วยโครงการพิเศษเพื่อช่วยเหลือเด็กชนเผ่าและเด็กด้อยโอกาส พล๊อตหนังสั้นที่เด็กถ่ายทอดจากเรื่องราวที่เห็นในชีวิตประจำวัน เป็นเรื่องราวของเด็กนักเรียนชายคนหนึ่งที่เห็นพ่อของตนเองดื่มเหล้าเมาทุกวัน ทำให้ตนเองหันไปคบเพื่อนที่มีพฤติกรรมเสี่ยง คือ ดื่มเหล้า ขี่รถซิ่ง จนตนเองประสบอุบัติเหตุบาดเจ็บ จึงเกิดสำนึกผิด เพื่อนๆก็มาขอโทษพ่อแม่ของเด็กคนนั้น พ่อแม่เห็นลูกบาดเจ็บจึงฉุกคิดได้ พ่อปรับปรุงตัวเลิกดื่มเหล้า กลับมามีครอบครัวที่อบอุ่นอีกครั้ง... หนังสั้นเรื่องนี้ได้เผยแพร่ลงใน Social network ทั้งใน Face bookและYouTube

จากกิจกรรมเล็กเล็กในระยะเวลาไม่กี่เดือน ทำให้เด็กแกนนำได้รับความรู้เกี่ยวกับวินัยจราจร การทำโปสเตอร์ การทำหนังสั้น รวมทั้งการใช้กล้องถ่ายรูปและวิดีโอ เรื่องพวกนี้เป็นความรู้ใหม่สำหรับเด็ก จนทำให้เด็กนักเรียนที่ผ่านกระบวนการเรียนรู้เกิดการปรับวิธีคิดและพฤติกรรมอย่างเห็นได้ชัดในเรื่องการ สวมหมวกกันน๊อคทุกครั้ง เลิกดื่มเหล้าและขี่รถด้วยความระมัดระวัง “เมื่อก่อนขี่รถยังไงก็ได้ เราจะไม่สนใครยิ่งเสียงดังยิ่งมันส์ แต่ตอนนี้ไม่ขี่แบบนั้นแล้วต้องสนใจคนอื่นมากขึ้น และต้องใส่หมวกกันน๊อคทุกครั้ง” ส่วนมุมมองของผู้ใหญ่ใจดีที่คอยสนับสนุนเด็ก ในมุมมองของคุณครูมองว่าเด็กที่ได้เรียนรู้การผลิตสื่อจะเป็นกำลังสำคัญในการทำสื่อของโรงเรียนต่อไป ทั้งในการถ่ายภาพกิจกรรมของโรงเรียน การจัดทำหนังสั้นส่งประกวดซึ่งเป็นเรื่องราวของการอนุรักษ์ลำน้ำแม่หาด ซึ่งเป็นลำนำที่หล่อเลี้ยงคนในชุมชน สื่อที่เด็กทำขึ้นสามารถนำไปเผยแพร่ในงาน

ของชุมชน รวมทั้งใช้เป็นสื่อการเรียนการสอนได้อีกด้วย ในมุมของเจ้าหน้าที่ตำรวจมองว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเพราะคนในชุมชนเพราะส่วนใหญ่เป็นกลุ่มชาติพันธุ์ ไม่ได้เรียนรู้กฎจราจร และไม่มีใบขับขี่ เด็กได้ทำโครงการนี้ถือเป็นเรื่องที่ดีได้ทั้งความรู้ในการขับขี่ และสื่อที่เด็กทำก็จะนำไปสอนเรื่องจราจรให้กับนักเรียนในโรงเรียนอื่นๆต่อไปเพราะดูเข้าใจง่าย

แม้ตลอดระยะเวลาการทำงานที่ไม่ได้ราบรื่นนักเนื่องจากปัญหาเรื่องเด็กไม่ค่อยมีเวลา ทำให้การอบรมมีระยะเวลาสั้นเกินไปต่อการสร้างความเข้าใจในหลายเรื่องให้กับเด็ก การผลิตสื่อต้องจัดสรรเวลามาทำร่วมกันโดยต้องใช้ช่วงเลิกเรียน นอกจากนี้ยังมีปัญหาเรื่องความไม่พร้อมของอุปกรณ์ ฟ้าฝนไม่เป็นใจ และเด็กยังไม่ค่อยรู้เทคนิคในการทำสื่อ และยังขาดการติดตามผลว่าสื่อที่เผยแพร่ออกไปทั้งป้ายคัทเอาท์ที่ติดไว้ตามจุดเสี่ยงและหนังสั้นที่เผยแพร่ออกไปได้รับการตอบสนองเป็นอย่างไร

งานนี้เป็นจุดเริ่มต้นให้คนเห็นความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่อยากได้ โดยเริ่มจากกลุ่มเด็กที่มีพฤติกรรมเสี่ยง สร้างการเรียนรู้ผ่านการจัดทำ “สื่อ” ที่เหมาะสมกับพื้นที่และใช้ได้จริงไม่ใช่สื่อสำเร็จรูปทั่วไป แต่เป็นสื่อที่เด็กได้ร่วมคิด ลงมือทำ จนเกิดความรู้สึกการเป็นเจ้าของสื่อ จนก่อเกิดการเปลี่ยนแปลงจุดเล็กเล็กในกลุ่มเด็กซึ่งจะเติบโตไปพร้อมกับความตระหนักต่อการป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้ทุกวินาที

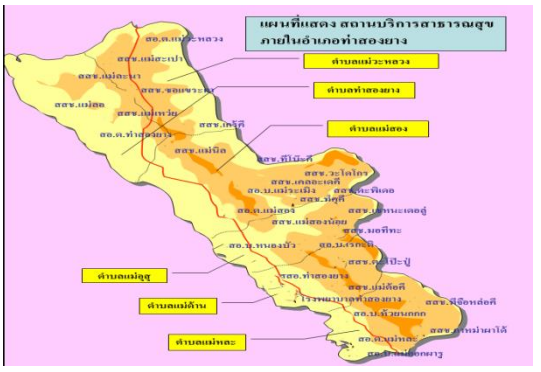
เสียงสะท้อนจากผู้ทำโครงการ

การทำโครงนี้มีเจตนาเพื่อให้เด็กและเยาวชนในพื้นที่อำเภอเวียงแหง ได้เข้าใจว่าอุบัติเหตุเป็นเรื่องที่เกิดขึ้นกับตัวเรา ต้องแก้ที่ตัวเราและเป็นเรื่องที่ป้องกันได้ “ถ้าเด็กเข้าใจเขาจะไม่เป็นต้นเหตุทำให้ใครเดือนร้อน ถึงขั้นเสียชีวิต” เหมือนบทเรียนที่เรารู้กันว่ามีเด็กเวียงแหงไปเรียนที่เชียงใหม่ แล้วไปดื่มเหล้าขับรถชนจักรยานเสียชีวิต มีการเผยแพร่เรื่องนี้ใน Social Media ทำให้สังคมภายนอกคิดว่าเด็กเวียงแหงเป็นเด็กบนดอย ไม่มีความรับผิดชอบเรื่องการขับขี่ ภาพพจน์ของเด็กเวียงแหงติดลบไปเลย

เมื่อได้มาทำงานก็ได้เน้นย้ำให้เด็กๆทั้ง 3 โรงเรียน คิดถึงเรื่องนี้ให้มากเราจะต้องช่วยกันสร้างชื่อเสียงกลับมาให้ได้ ทุกขั้นตอนของการทำงานจึงแฝงไปด้วยการปลูกฝังคุณค่าให้เด็กมีวินัย มีความรับผิดชอบ เห็นคุณค่าของคนอื่น เมื่อเด็กร่วมโครงการก็ได้ฝึกฝนจนทำให้พวกเขาเปลี่ยนแปลงได้มากบ้างน้อยบ้าง แต่ก็สามารถทำให้เข้าใจว่าคนทุกคนมีคุณค่า เด็กๆ เกิดการเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจากประมาทโลดโผน มาขับขี่อย่างปลอดภัย รู้จักรับผิดชอบตัวเองและไม่ทำให้ใครเดือดร้อน ตรงนี้เองที่คนทำงานรู้สึกว่า “เด็กๆสอบผ่านแล้ว เราเองก็สอบผ่านแล้วเช่นกัน” แม้จะทำได้ไม่มากแต่ก็คิดว่าคุณค่าที่เด็กได้ฝึกฝนจะติดตัวพวกเขาไปจนโต เป็นภูมิคุ้มกันให้พวกเขาดำเนินชีวิตไปในทางที่ดีต่อไป

เสียงเรียกร้องแห่งชีวิต ของคนพื้นที่สูง

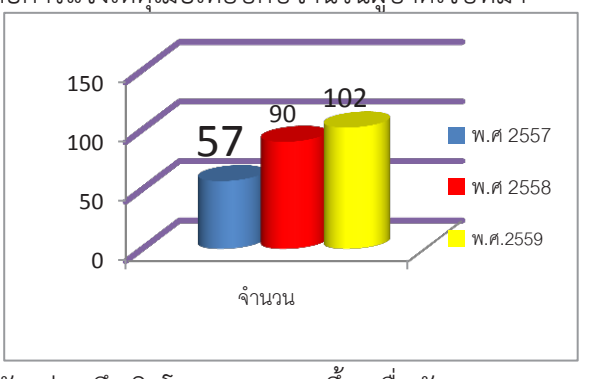
คุณสุภาพร พุ่มอยู่
โรงพยาบาลท่าสองยาง



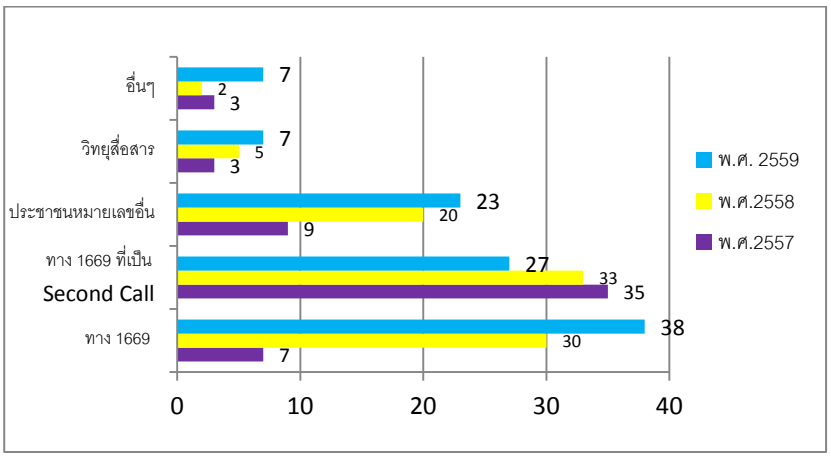
อำเภอท่าสองยาง เป็นอำเภอเล็กๆในฝั่งตะวันตก จาก 5 อำเภอชายแดน ของจังหวัดตาก มีประชากรทั้งหมด 17,022 หลังคาเรือน ราว 66,210 ชีวิต รวมทั้งพี่น้องชาวเขา ที่อยู่ในเขตพื้นที่สูง มีการสัญจรโดยใช้ ถนนสายแม่สอด-แม่สะเรียงที่เต็มไปด้วยความสมบูรณ์ของธรรมชาติ เส้นทางคดเคี้ยวลัดเลาะ ไปตามภูเขา บางพื้นที่การติดต่อสื่อสารด้วยสัญญาณโทรศัพท์เข้าไม่ถึง ประชาชนส่วนใหญ่เป็นชาวไทยภูเขาที่ทำงานหาเช้ากินค่ำ ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรค่อนข้างน้อย บ่อยครั้งที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นตามเส้นทางของถนนสายนี้

ค่ำคืนที่เงียบสงบของการทำงานเฉกเช่นหลายคืนที่ผ่านมา ทันใดนั้นเสียงรถขับเข้ามาจอดพร้อมทั้งช่วยกันประคองคนเจ็บ เสียงร้องขอความช่วยเหลือ “**ช่วยลูกผมด้วย ช่วยลูกผมด้วย ลูกชายรถคว่ำ**”เจ้าหน้าที่ห้องฉุกเฉินช่วยกันปฐมพยาบาลและทำการรักษา ระหว่างนั้นได้พูดคุยกับญาติคนเจ็บว่าทำไมไม่ติดต่อสายด่วน 1669 เพื่อให้รถกู้ชีพของโรงพยาบาลหรือรถกู้ชีพไปรับการคนป่วย แต่คำตอบที่ได้คือ “**ไม่รู้จัก**”ซึ่งประชาชนส่วนใหญ่เป็นชาวไทยภูเขา ยังไม่มีความรู้ในการแจ้งเหตุ เข้าไม่ถึงระบบการแพทย์ฉุกเฉิน จึงมักพบว่าการส่งผู้ป่วยไปโรงพยาบาลยังผิดวิธี ทำให้ การเคลื่อนย้ายผู้ป่วยได้รับผลกระทบที่มากขึ้นจากการเคลื่อนย้าย

จากการเก็บข้อมูลสถิติการรับแจ้งเหตุของชาวอำเภอท่าสองยาง ระหว่างปี 2556-2558 มีผู้ป่วยมารับการรักษาด้วยอุบัติเหตุฉุกเฉินและผู้ป่วยฉุกเฉิน รวม 611 ราย ซึ่งพบว่า มีการเข้าถึงระบบการแพทย์ฉุกเฉิน ในการแจ้งเหตุจำนวน 74 ครั้ง ซึ่งเห็นได้ว่า มีจำนวนน้อยครั้งต่อการแจ้งเหตุเมื่อเทียบกับจำนวนผู้บาดเจ็บที่มาโรงพยาบาล คิดเป็นร้อยละ 12.11% จากข้อมูลดังกล่าว บวกกับสภาพพื้นที่และประชากรที่อาศัยอยู่ขาดความรู้และยังเข้าไม่ถึงระบบการแพทย์ฉุกเฉิน ทางโรงพยาบาลได้เล็งเห็นความสำคัญกับสภาพปัญหาที่เกิดขึ้น จึงสะท้อนกับปัญหาดังกล่าว จึงเกิดโครงการ อฉช.ขึ้น เพื่อพัฒนาระบบงานการแพทย์ฉุกเฉินให้ครอบคลุมในพื้นที่ให้มากที่สุด จากการรวมสถิติที่เป็นปัญหาดังกล่าว ได้นำไปพัฒนาโดยการ สร้าง อฉช.ในแต่ละตำบลให้มีเครือข่ายในระบบการแพทย์ฉุกเฉินมากขึ้น โดยใช้กระบวนการ การมีส่วนร่วม การพูด การฟัง การปฏิบัติ การให้ความรู้ในการแจ้งเหตุ การประชาสัมพันธ์ การลงพื้นที่หาจุดเสี่ยงที่เกิดขึ้น การหาจุดอับสัญญาณในแต่ละพื้นที่ และให้ความสำคัญในการแจ้งเหตุให้มากขึ้นจากสถานการณ์ดังกล่าวปัญหาที่เกิดขึ้น โรงพยาบาลจึงได้เข้าร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ ไม่ว่าจะเป็นกลุ่ม



อสม. องค์การบริหารส่วนตำบล โรงเรียน เทศบาลท่าสองยาง ตำรวจภูธร กู้ชีพ และหน่วยงานการแพทย์ฉุกเฉิน ได้เข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา จากการสร้างเครือข่ายในระบบการแพทย์ฉุกเฉิน พบว่า แนวโน้มจากการแจ้งเหตุ ปี 2557-2559 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี



ผลจากการสร้างเครือข่ายการแพทย์ฉุกเฉินการเก็บข้อมูลย้อนหลัง 3 ปี ส่วนใหญ่ประชาชน-นักเรียนที่ได้รับการอบรม จะใช้ช่องทางในการแจ้งเหตุ ทางหมายเลข 1669 เพิ่มมากขึ้น ตามลำดับ ผลสถิติดังกล่าว เครือข่ายที่ได้เข้าการอบรมได้เห็นถึงความสำคัญของการแจ้งเหตุ และการเข้าถึงระบบการแพทย์ฉุกเฉิน มากขึ้น จึงมีการนำไปสู่การวางแผนการดำเนินงานต่อไป โดยคณะดำเนินงานยังมองเห็นว่า การสร้างเครือข่ายให้ครบทุกองค์กร ทุกหน่วยงาน และเข้าถึงประชาชนในทุกพื้นที่ ระบบการแพทย์ฉุกเฉิน สามารถช่วยเหลือ ดูแลประชาชนคนท่าสองยางได้ทันท่วงที

Safety zone กับการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม

คุณสุภาพร พุ่มอยู่
โรงพยาบาลท่าสองยาง

เสียงสัญญาณของรถกู้ชีพดังขึ้นแล้วค่อยๆ เลือนหายไป ครู่หนึ่ง line กลุ่มกู้ชีพ กู้ภัยเด้งขึ้น พร้อมกับภาพที่เกิดเหตุ รายละเอียดข้อมูลผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิต ตำแหน่งที่เกิดเหตุ มีให้เห็นเป็นประจำไม่เลือกช่วงเวลา โดยเฉพาะพื้นที่ในเขตเทศบาลเมืองตาก มีถนนสายหลัก เส้นทางเศรษฐกิจ รถยนต์ รถทัวร์ รถบรรทุก วิ่งกันอย่างหนาแน่น ประชาชนในพื้นที่สัญจรไปมา หาสู่กันผ่านทางแยก ทางร่วม พฤติกรรมในการใช้ชีวิตแบบคนในชุมชนเมือง เดินทางใกล้ๆ คิดว่าการใช้อุปกรณ์ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุไม่สำคัญ ประชาชนขาดวินัย ไม่ใส่ใจในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ทำให้มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ**สถิติยอดฮิต**การเกิดอุบัติเหตุในชุมชนเมืองจังหวัดตาก หลีกหนี รถจักรยานยนต์ ไปไม่พ้น สาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ คือ ขับรถไม่ระมัดระวังและไม่สวมหมวกนิรภัย

จากข้อมูลที่ได้รับและประสบการณ์ในการพบเห็น จึงเกิดคำถามขึ้นมาในใจของคนทำงานด้านอุบัติเหตุว่า ทำอย่างไรที่จะส่งเสริมให้ประชาชนที่ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองตาก มีความปลอดภัยและเกิดการปรับพฤติกรรมในการใช้ชีวิตแบบคนในชุมชนเมือง โดยไม่ต้องกังวลแต่ละวัน ว่าจะมีการกวดขันวินัยจราจรผ่านการบังคับใช้กฎหมายโดยการตั้งด่านของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ซึ่งไม่ก่อให้เกิดพฤติกรรมที่ยั่งยืนของประชาชนการป้องกันตนเอง

กลวิธีของคณะทำงานป้องกันอุบัติเหตุของจังหวัดตาก โดยนำกล้องดิจิตอลมาใช้ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการกระทำผิดกฎจราจร ลดการเผชิญหน้าระหว่างเจ้าพนักงานและผู้ใช้รถจักรยานยนต์ และเสริมสร้างพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยและสวมหมวกนิรภัย โดยกำหนดเขต Safety zone ตั้งแต่แยกทางหลวงจนถึงแยกจวนผู้ว่าราชการจังหวัด เนื่องจากเส้นทางนี้ประชาชนต่างจังหวัดจะมาสักการะศาลสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ซึ่งเป็นสถานที่สำคัญของจังหวัดตากและมีหน่วยงานสถานศึกษา ตั้งอยู่ ได้มีการเชื่อมประสานงานกับสำนักงานเทศบาลเมืองตาก หน่วยงานรัฐ เอกชนและรัฐวิสาหกิจ(อสมท.) ในลักษณะภาคีเครือข่ายความปลอดภัยทางถนน โดยการทำป้ายประชาสัมพันธ์ กุศโลบาย “**ถ่ายจริง แจ้งจริง ปรับจริง**” แจ้งข่าวเตือนและให้ความรู้กับประชาชนอย่างต่อเนื่อง ทำเป็นสกู๊ปข่าวต้นชั่วโมงการดำเนินงานเจ้าหน้าที่ตำรวจตั้งกล้องในแต่ละช่วงเวลา ต่างสถานที่ตลอดเขต Safety zone จากนั้นมีหนังสือแจ้งไปยังผู้กระทำผิดโดยเป็นจดหมายเชิญพบเจ้าหน้าที่ ตามที่อยู่ของผู้ครอบครองรถเพื่อรับทราบการกระทำผิดและเมื่อมารายงานตัวก็จะได้รับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและประโยชน์ของหมวกนิรภัย ตลอดจนสร้างข้อตกลงร่วมกันในการปฏิบัติตามกฎจราจร

ผลที่เห็นเป็นแรงใจการในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการกระทำผิดกฎจราจรเพื่อไปสู่เป้าหมาย “**เปลี่ยน**” ไม่ใช่เรื่องง่าย ภาพรวมของผลลัพธ์แตกออก ออกผลให้คนทำงานมีแรงบันดาลใจการดำเนินงาน กล้องดิจิตอลในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการกระทำ

ผิดกฎจราจรในเขต Safety zone ซึ่งเป็น “**เครื่องมือ**”การกระตุ้นการสร้างจิตสำนึกในการปรับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ไม่มุ่งหวังค่าปรับแต่อย่างใด มีเพียงจดหมายเชิญพบเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยที่ไม่มีมาตรการทางกฎหมาย ซึ่งทำให้ประชาชนจำนวน 1,080 รายได้รับความร่วมมือจากประชาชนที่กระทำความผิดมาพบเจ้าหน้าที่ 385 ราย (35.65%) ซึ่งนอกจาก Safety zone ที่คณะทำงานร่วมกันกำหนดพื้นที่ในการกวดขันวินัยจราจร **สิ่งที่ได้เพิ่ม**ขึ้นมาอันเนื่องจากเราไม่มุ่งเน้นการปรับ ก่อให้เกิด **Safety Mind** ระหว่างเจ้าหน้าที่และผู้กระทำความผิด ซึ่งจากการเก็บสถิติการสวมหมวกนิรภัยในเขต Safety zone ระหว่างดำเนินโครงการพบว่า ผู้ขับขี่คิดเป็นร้อยละ 69.13 ผู้ซ้อนท้าย คิดเป็นร้อยละ 38 สอดคล้องกับการสำรวจสถิติการสวมหมวกนิรภัยของมูลนิธิไทยโรดส์ ปี 2557 จังหวัดตากมีอัตราการสวมหมวกเป็นอันดับที่ 1 ของภาคเหนือ (62%)เขตชุมชนเมือง (51%)

ผลที่เกิดจากการเชื่อมประสานภาคีเครือข่าย บริหารจัดการข้อมูลก่อให้เกิดกลไกการขยับ ขับเคลื่อนการเปลี่ยนพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย โดยใช้กล้องดิจิตอลเป็นเครื่องมือ มีการประสานงานทั้งแนวราบและแนวดิ่งนำไปสู่การพัฒนาศักยภาพคนทำงานให้เกิดกระบวนการวิเคราะห์ข้อมูลนำไปสู่แนวทางการแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบ เป็นขั้นตอน นำไปสู่การวางแผนการดำเนินงานต่อไปโดยคณะทำงานมองเห็นว่า นอกจาก Safety Zone เดิมที่กำหนดไว้แล้วควรเพิ่มพื้นที่ Safety Zone ผสมผสาน Safety Mind (จิตสำนึกในความปลอดภัย) โดยให้แต่ละหน่วยงาน โรงเรียนร่วมกันคิด การสร้าง Safety Mind ของตนเอง เพื่อร่วมกันปลูกจิตสำนึกความปลอดภัยที่ยั่งยืนต่อไป

รัฐ ราษฎร์ร่วมใจสวมใส่หมวกกันน๊อก จ.ลำพูน

พ.ต.ท.อนุวัตร คำสาร
สถานีตำรวจภูธรเวียงหนองล่อง

จากการสำรวจพฤติกรรมการขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ในพื้นที่ พบว่า มีเพียงร้อยละ 50 ที่สวมหมวกนิรภัย จากการประเมินด้วยการตรวจจับที่ผ่านมา ซึ่งเป็นพฤติกรรมเสี่ยงสำคัญที่ส่งผลให้การบาดเจ็บอาจรุนแรงมากขึ้นจนถึงขั้นเสียชีวิตหากเกิดอุบัติเหตุขึ้น พฤติกรรมเสี่ยงนี้หากไม่ได้รับการแก้ไขอาจนำมาซึ่งความสูญเสียโดยเฉพาะกลุ่มเด็กและเยาวชนที่เป็นอนาคตของชาติ

ที่ผ่านมาสถานีตำรวจภูธรเวียงหนองล่อง จังหวัดลำพูน ได้ตระหนักถึงปัญหานี้เป็นอย่างมาก จึงได้มีการจัดทำโครงการในการรณรงค์และเสริมสร้างจิตสำนึกให้แก่ประชาชน โดยใช้วิธีการสร้างตัวอย่างที่ดี มีการนำอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้านมาเป็นแกนนำในการรณรงค์ให้ประชาชนสวมใส่หมวกกันน็อกขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ รวมถึงมาตรการในการบังคับใช้กฎหมาย มาตรการประชาสัมพันธ์เพื่อเสริมสร้างให้มีการสวมหมวกกันน็อกในพื้นที่ให้ทั่วถึงและถาวร แต่ก็ได้ผลเพียงในระดับหนึ่ง ยังไม่สามารถที่จะกระตุ้นให้ประชาชนเกิดจิตสำนึก และเห็นความสำคัญ จำเป็นในเรื่องนี้ได้อย่างเพียงพอ จึงจำเป็นที่จะต้องมีมาตรการในการดำเนินการอย่างจริงจังและต่อเนื่อง เพื่อให้ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเป็นวัฒนธรรมความปลอดภัยให้เกิดขึ้นในชีวิตประจำวันอย่างยั่งยืน โดยมี

กลวิธีในการดำเนินงาน เริ่มจาก กำหนดกลุ่มเป้าหมาย ประกอบด้วย 1) กลุ่มอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน ซึ่งได้มีการจัดตั้งไว้แล้ว จะเป็นกลุ่มตัวอย่างและต้นแบบในการรณรงค์ จำนวน 712 คน 2) กลุ่มข้าราชการและผู้นำชุมชนในพื้นที่อำเภอเวียงหนองล่อง จะใช้เป็นกลุ่มตัวอย่างในการรณรงค์ ในพื้นที่ 3 ตำบล ประกอบด้วย ตำบลหนองล่อง วังผาง และหนองยวง จำนวน 24 หมู่บ้าน 3) ผู้ใช้รถใช้ถนนในพื้นที่อำเภอเวียงหนองล่อง จะเป็นกลุ่มเป้าหมายสำคัญที่จะต้องมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยโดยการสวมใส่หมวกกันน็อก

ขั้นตอนการดำเนินการกำหนดไว้ 3 ขั้นตอน ประกอบด้วย ขั้นเตรียมการแต่งตั้งคณะทำงานขั้นดำเนินการ และขั้นตอนการประเมินผลกิจกรรมการดำเนินงาน

ผลสัมฤทธิ์ของโครงการ แบ่งออกเป็น**เชิงปริมาณ พบว่า** ผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้นร้อยละ 80มีภาคีเครือข่ายเฝ้าระวังอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่เพิ่มขึ้นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับคนในชุมชนลดลงจำนวนจุดเสี่ยงในพื้นที่หลายแห่งได้รับการแก้ไข**เชิงคุณภาพ พบว่า** พฤติกรรมการใช้รถ-ใช้ถนนของประชาชนในพื้นที่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรคุณภาพในชีวิตและความปลอดภัยของประชาชนเพิ่มขึ้นการกระทำผิดกฎหมาจราจรลดลง

ปัจจัยความสำเร็จ พบว่า เกิดจากผู้บริหารในพื้นที่ให้ความสำคัญและเป็นแบบอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรการสนับสนุนจากภาคีเครือข่ายในพื้นที่มีมากขึ้น และประชาชนในพื้นที่ให้ความร่วมมือ อย่างไรก็ตาม คณะทำงานพบ**ปัญหา/อุปสรรค**ในการดำเนินงาน เกิดจากงบสนับสนุนไม่ต่อเนื่องข้อมูลอุบัติเหตุที่ไม่เป็นเอกภาพผู้บริหารสถานประกอบการบางแห่งไม่ให้การสนับสนุน

ถึงแม้คณะทำงานจะพบปัญหาอุปสรรค แต่คณะทำงานยังคงกัดไม่ปล่อยและวางแผนจัดทำโครงการที่จะทำต่อเนื่องในอนาคต โดยขยายผลสู่ชุมชนอำเภออื่นๆ ต่อไป โดยมีข้อเสนอแนะของพี่เลี้ยง สอจร. ให้สนับสนุนงบให้กับชุมชน/หมู่บ้าน

“ชุมชนปลอดภัยทางถนนคนอุตรดิตถ์”

ธนสมบัติ สงวนรัตนเกษ

สนง.ปภ.จ.อุตรดิตถ์

“จังหวัดอุตรดิตถ์มีอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้นทุกวัน” ทุกอำเภอ ทุกตำบล ทุกหมู่บ้านทั้งพื้นที่เมืองและพื้นที่ชนบท ภายหลังอุบัติเหตุ มักปรากฏความสูญเสียชีวิต การบาดเจ็บสาหัส บาดเจ็บปานกลาง บาดเจ็บเล็กน้อย มีทรัพย์สินเสียหาย มีผู้พิการทุพลภาพ รวมทั้งได้สร้างความทรงจำที่เลวร้ายให้ผู้มีส่วนร่วมในเหตุการณ์อุบัติเหตุนั้น ถึงแม้เรารับรู้ได้ว่าอุบัติเหตุเกิดขึ้นต่อเนื่อง เกิดซ้ำ เกิดบ่อย แต่เรายังไม่สามารถรับมือ หรือ ป้องกัน มิให้มีเหตุการณ์เหล่านี้

ทีมเพื่อน สอจร.อุตรดิตถ์ โดยคุณสุรชัย สินสวัสดิ์มีความเห็นร่วมกันว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทุกครั้ง จะทิ้งร่องรอยข้อมูลรายละเอียดที่สำคัญไว้ ณ สถานที่เกิดเหตุเพื่อให้คนข้างหลังได้ทำการศึกษาหาวิธีการป้องกันถ้าหากเกิดอุบัติเหตุ 24 ชั่วโมงอย่างนี้ “ทำอย่างไรเราจึงจะสามารถนำข้อมูลนั้นมาใช้ประโยชน์ได้”

สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดอุตรดิตถ์ และ สำนักงานขนส่งจังหวัดอุตรดิตถ์ จัดฝึกอบรมประชาชนให้รู้หลักวิธีการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในชื่อโครงการว่า “ชุมชนปลอดภัย”จำนวน 4 หมู่บ้าน(พื้นที่เสี่ยงสุดๆ)

แต่เนื่องจากเป็นการฝึกอบรม จึงขาดความต่อเนื่อง ไม่มีงบประมาณในการขับเคลื่อนกิจกรรมให้กับประชาชนในหมู่บ้าน/ชุมชน ในด้านการสร้างความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน เมื่อประชาชนผ่านการฝึกอบรมแล้วจึงขาดโอกาสในการดำเนินโครงการต่อเนื่องระยะยาว

ดังนั้น ทีมเพื่อน สอจร.อุตรดิตถ์ จึงใช้ข้อมูลรายชื่อหมู่บ้านเสี่ยงอุบัติเหตุ 53 หมู่บ้านจากผลงานจัดเก็บสถิติอุบัติเหตุของโครงการนวตกรรมจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแบบมีส่วนร่วมในระดับจังหวัดเมื่อปี 2556 – 2557 UTTARADIT ACCIDENT DATA INNOVATION ซึ่งได้รับรางวัล “โครงการนวัตกรรมระดับยอดเยี่ยมของภาคเหนือ” จาก สสส. และ สอจร. เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2557มาใช้ประโยชน์ในการสร้าง “ชุมชนปลอดภัยทางถนน 53หมู่บ้าน”ตลอดปี 2559 เพื่อให้เห็นความแตกต่างว่า เราจะสามารถใช้ข้อมูลที่มีอยู่มาสร้างความเปลี่ยนแปลง “เปลี่ยนจากพื้นที่เสี่ยงอุบัติเหตุ 53 หมู่บ้าน” ให้เป็น “พื้นที่ปลอดภัย 53 หมู่บ้าน” โดยแสวงหาแนวทางว่าชุมชนหรือหมู่บ้านจะ “สร้างภูมิคุ้มกันตนเอง”จากอุบัติเหตุโดยมีวัตถุประสงค์ “สร้างความรู้ สู่ความปลอดภัย โดยชุมชน เพื่อชุมชน” ในแนวทางพื้นบ้านดังนี้

1.จัดตั้งชุมชนต้นแบบด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนน 4 มุมเมืองโดยเปลี่ยนอัตลักษณ์จากหมู่บ้านพื้นที่เสี่ยงอุบัติเหตุ เป็นหมู่บ้านพื้นที่ปลอดภัยจากอุบัติเหตุ สามารถบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนด้วยตนเองได้ โดยการ**สร้างองค์ความรู้การจัดระบบการจัดเก็บข้อมูลครัวเรือน ประชากรคน ประชากรรถ ความสามารถในการขับรถ พฤติกรรมการใช้เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ประสบการณ์อุบัติเหตุ ตั้งคณะกรรมการหมู่บ้าน เพื่อปฏิบัติงานในการตั้งด่านชุมชน กำหนดธรรมนูญหมู่บ้านเรื่องความปลอดภัยทางถนน ตั้งทีมสอดส่องดูแลและกำจัดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน ตั้งทีมสืบสวนอุบัติเหตุ กำหนดหน้าที่ให้มีผู้จัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุ สาระสำคัญของข้อมูล รวบรวมและรายงานข้อมูลให้ส่วนราชการนำไปใช้ประโยชน์ ใช้วิธีการตามบริบทในระดับชุมชน**ให้เป็นชุมชนต้นแบบ4 มุมเมือง

2. เปิดห้องเรียนชุมชนปลอดภัยทางถนน ให้ความรู้ประชาชน ค้นหาแกนนำจากปราชญ์ชาวบ้าน จัดตั้งหมู่บ้านนำร่องในการรับรู้วิธีการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจำนวน 49 หมู่บ้าน/ชุมชนสร้างสรรค์กิจกรรมที่คาดว่าจะได้รับการร่วมมือจากประชาชนมากที่สุด เมื่อกิจกรรมผ่านไป 1 หรือ 2 เดือน สอดแทรกการ

รณรงค์เปลี่ยนพฤติกรรมกลุ่มเสี่ยงโดยชุมชนเป็นผู้เลือกกำหนดเอง ยกตัวอย่างเช่น จักรยานปั่น ปั่นเล่นเพื่อลดเวลาเสี่ยง พัฒนาไปสู่จักรยานปั่นเพื่อสุขภาพ พัฒนาไปเป็นขบวนจักรยานปั่นรณรงค์ความปลอดภัยทางถนน พัฒนาไปเป็นพื้นที่จักรยานปั่น 100 เปอร์เซ็นต์ ในชีวิตประจำวัน

3.นำข้อมูลที่เกิดขึ้นจากผลผลิต ส่งให้ส่วนราชการนำไปใช้ประโยชน์ ผ่านช่องทางการประชุมคณะทำงานจัดทำแผนป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดอุตรดิตถ์ นำไปสู่การกำหนดเป็นแผนปฏิบัติราชการจังหวัดอุตรดิตถ์ประจำปี พ.ศ.2560-2563 ระดับจังหวัดและอำเภอ ให้สามารถลดอุบัติเหตุทางถนนได้ตามแนวทาง “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน”โดยสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดอุตรดิตถ์ ร่วมดำเนินการตลอดโครงการ ร่วมศึกษากระบวนการ ร่วมสร้างแบบเรียน และข้อกำหนดว่าจะต้องดำเนินการในกิจกรรมอะไรบ้าง แล้วนำไปเสนอของบประมาณในการดำเนินการให้หมู่บ้าน/ชุมชนปลอดภัยในปี 2560 – 2563 ให้ได้ครบทุกหมู่บ้าน

เมื่อถึงวันลงมือทำจริง คณะทำงาน เพื่อน สอจร.อุตรดิตถ์ร่วมกับคณะทำงาน ศปถ.จังหวัด จากพื้นที่ 4 มุมเมือง จึงตะลุยเปิดห้องเรียนหมู่บ้าน ทั้ง 53 หมู่บ้าน สอนเรื่องความปลอดภัยทางถนนถ่ายทอดนโยบายของรัฐ ให้ประชาชนฟัง แปลงนโยบายให้ประชาชนรับรู้ผลกระทบ สนับสนุนการจัดทำ พรบ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ หยิบยกสถานการณ์อุบัติเหตุใกล้ตัวมาให้ประชาชนฟัง สร้างแรงบันดาลใจให้มีความรักความห่วงใยชีวิตของคนในถิ่นเกิด ผลิตครู ก สร้างครู ข แสวงหาประเด็นพูดคุยในพื้นที่หมู่บ้านใช้กระบวนการในรูปแบบของชุมชนเป็นฐานในการจัดการCommunity Base Disaster Risk Management : CBDRM โดยคณะทำงานมีหน้าที่ “ชักชวนชุมชนสังเคราะห์หาต้นเหตุของปัญหาอุบัติเหตุทางถนน” สถานการณ์ในหมู่บ้าน ประชากร ทั้งคน และรถ,ยานยนต์ทุกชนิด

จัดทำแผนผังพื้นที่ชุมชนหมู่บ้านเพื่อบ่งชี้ให้เห็นจุดเสี่ยง ความเสี่ยง ชักชวนให้ประชาชนเสนอแนวคิดในการแก้ไขปัญหา ส่งเสริมให้ประชาชนแก้ไขปัญหา “ด้วยมติสังคมชุมชน” “การแก้ไขปัญหาแบบไม่ใช้งบประมาณ” “เชื่อม” ให้ อปท.เข้ามารับทราบปัญหาและนำปัญหาไปสู่การแก้ไข จัดให้มีศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนหมู่บ้าน จัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นในพื้นที่รับผิดชอบ “แนวกว้าง” และพยายาม “ชงเรื่อง” ให้ผู้ว่าราชการจังหวัดกำหนดเป็นแผนการปฏิบัติงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดอุตรดิตถ์ ให้ได้

“1 เดือนแห่งการเรียนรู้ ร่วมคิดร่วมทำ ร่วมนำเสนอ”พบว่าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดอุตรดิตถ์ นำข้อมูลไปรายงานผลให้ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ทราบ จนเกิดข้อสั่งการเป็นแนวทางในการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี อ้างอิงตามหนังสือที่ มท 0606/ว04448 ลงวันที่ 10 พฤษภาคม 2559 ซึ่งสั่งการให้ทุกจังหวัดดำเนินการ ดังนี้

1. ให้ ศปถ.จังหวัด แต่งตั้งคณะทำงานแก้ไขปัญหาในด้านต่างๆ
2. ให้ ศปถ.อำเภอ ใช้แนวทางประชารัฐมาทำประชาคมเพื่อตั้งด่านชุมชน
3. บังคับใช้กฎหมาย 10 รสขม. และยึดรถตามคำสั่ง คสช.46/2558 30ธันวาคม 2558
4. ให้มีการประชาสัมพันธ์ตลอดทั้งปี
5. ให้มีการแก้ไขจุดเสี่ยงจุดอันตราย
6. ให้มีการบูรณาการข้อมูล 3 ฐาน
7. ให้มีการประชุมเป็นประจำทุกเดือน

ความสำเร็จนี้จะนำไปสู่การสร้างความปลอดภัยให้พื้นที่ของการพัฒนาการเชื่อมโยงระบบการขนส่งสู่อาเซียนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 117 นครสวรรค์ สู่ด่านถาวรภูดู่อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์ เชื่อมต่อ

กับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ด้วยความมุ่งหวังให้ประชาชนในเส้นทางดังกล่าว มี **"วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน" ตลอดไป**

เปิดห้องเรียนชุมชน สร้างครู ก

การเปิดห้องเรียนชุมชน

ชุมชนสร้างกติกาความปลอดภัย

เสนอเป็นแผนงานจังหวัด

ผลักดันสู่เวทีผู้บริหาร

แผนผังศูนย์เรียนรู้ความปลอดภัยทางถนน 9 อำเภอ 53 หมู่บ้าน

“รังสรรค์สื่อสารแนวราบ”

คุณธนสมบัติ สงวนรัตนเกษ
สนง.ปภ.จ.อุตรดิตถ์

องค์ประกอบหลักของอุบัติเหตุทางถนน มีสาเหตุมาจาก คน ถนน และรถ การป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรในจังหวัดอุตรดิตถ์ จำเป็นจะต้องได้รับความร่วมมือจากผู้ใช้รถใช้ถนนทุกคนเพราะปัจจัยสำคัญที่สามารถเปลี่ยนแปลงให้เกิดอุบัติเหตุได้ตลอดเวลาที่มีการสัญจรบนถนนคือปัจจัยจากคน และปัจจัยจากคนสามารถเปลี่ยนแปลง ให้เกิดพฤติกรรม ในการขับรถที่แตกต่างไปได้ หรืออาจเรียกได้ว่าประสิทธิภาพของผู้ใช้รถขึ้นอยู่กับ อายุ ความรู้ อาชีพ ประสบการณ์ สุขภาพกาย สภาพจิตใจสภาพภูมิอากาศ

แต่ความเสี่ยงที่สามารถแก้ไขได้ทันทีคือ ความเสี่ยงของผู้ใช้รถ เราสามารถปรับพฤติกรรมคนให้มีความเสี่ยงลดน้อยลงได้ ด้วยการให้ความรู้ สร้างความตระหนักรู้ ซ้ำๆ ย้ำๆ จนกลายเป็นนิสัยการใช้รถที่คำนึงถึงความปลอดภัย

คุณสุรชัย สินสวัสดิ์ จึงกำหนดแผน “นวตกรรมรังสรรค์สื่อสารแนวราบ”ให้เป็นกระบวนการที่มีวัตถุประสงค์ มุ่งหวังในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของคน ในพื้นที่นำร่อง หมู่บ้านนำร่อง ของจังหวัดอุตรดิตถ์ กำหนดวิธีดำเนินการด้วยการจูงใจให้ประชาชนในชุมชน มีส่วนร่วมในการแสวงหาวิธีแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยง ด้วยระบบการสื่อสารตรง อาทิเช่น การแจ้งเตือนแบบ “ตัวต่อตัว”การแจ้งเตือนด้วยความหวังดีจาก “คนสู่คน” การประโคมโหมโรงแจ้งเตือนอุบัติเหตุ ณ พื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อให้เกิดการ “สื่อสารตรง” กับผู้มีความเสี่ยง

สาระสำคัญของสาร คือการใช้เรื่องราวอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในจังหวัดอุตรดิตถ์ มาสื่อสารตรงกับประชาชนทุกกลุ่มเป้าหมาย และใช้ระบบการจัดงานรณรงค์ในพื้นที่สาธารณะในชื่องานว่า “บ้านกลางสวน” ผ่านระบบการจัดงานแบบถนนคนเดินในชื่องานว่า “อุตรดิตถ์ติดยิ้ม” ซึ่งเป็นการจัดงานในสถานที่สาธารณะทุกแห่งที่มีโอกาส อาทิเช่น “จัดขบวนเดินเท้ารณรงค์ที่สี่แยกไฟแดงที่มีการจราจรมากหรือพื้นที่ที่มีผู้ฝ่าฝืนมาตรการสวมหมวกนิรภัยจำนวนมากมาก”“จัดกิจกรรมรณรงค์ในสวนสาธารณะของเทศบาล ในวันที่มีคนพลุกพล่าน” “จัดกิจกรรมรณรงค์ในศาลากลางหมู่บ้านในวันที่หมู่บ้านมีกิจกรรม” “จัดกิจกรรมข้างตลาดนัด” ซึ่งเป็นช่องทางสื่อสารที่เข้าใกล้ประชาชนมากที่สุด แสวงหาวิธีการสร้างการรับรู้ได้ตรงกลุ่มเป้าหมายที่สุด กระทั่งได้กลายเป็นช่องทาง “สื่อสารทางเลือก” ที่ประชาชนให้ความสนใจ ติดตามร่วมงานจำนวนมาก และมีผู้มาร่วมงานซ้ำๆ จนเกิดความต่อเนื่อง เหมาะสมกับชื่อโครงการว่า “นวตกรรมรังสรรค์สื่อสารแนวราบ”

บ้านกลางสวน งานกาชาดและอำเภอยิ้ม สวท.อุตรดิตถ์

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

พื้นที่ดี เราได้ใช้พื้นที่สร้างสรรค์ที่เหมาะสมตามสภาพของสังคม เราประชาสัมพันธ์รณรงค์ความปลอดภัยทางถนนทุกสถานการณ์ เราสร้างมุมความรู้ สอจร. ในห้องสมุด

ภูมิดี เราชักชวนให้ใช้ภูมิปัญญาท้องถิ่น ซึ่งมีลักษณะเฉพาะตัวมาใช้ในงานความปลอดภัยทางถนน โดยอาศัยพื้นฐานจาก หน่วยกู้ภัย ตำรวจท้องที่ ครู ข้าราชการบำนาญ กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน วิทยากรผู้เชี่ยวชาญ และกระบวนกรที่นำพากิจกรรมอย่างน่าสนใจ สร้างความตระหนักถึงเรื่องความปลอดภัยทางถนนให้เป็นเรื่องสนุกน่าสนใจและตระหนักใช้ในชีวิตจริงได้ด้วย

สื่อดี โดยประยุกต์ใช้การสื่อสารให้เข้ากับยุคสมัยนอกจากนี้ยังสร้างสื่อกิจกรรมจาก“วัสดุเหลือใช้” การสร้างสื่อบุคคล โดยบุคคลสาธารณะเป็นต้นทางของสื่อ ใช้สื่อออนไลน์ สื่ออิเล็กทรอนิคส์ คลิปวิดีโอ ประยุกต์ใช้อย่างเหมาะสม และการสื่อสารผ่านสถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทยทุกวันราชการเวลาในช่วงเวลา 17.00 น. ถึง 18.00 น. ในชื่อว่า “สัญจรปลอดภัย” โดยได้รับการสนับสนุน “สื่อบุคคล” จากรองผู้ว่าราชการจังหวัดอุตรดิตถ์(นายวีระชัย ภู่เพียงใจ) สำนักงานขนส่งจังหวัดอุตรดิตถ์ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดอุตรดิตถ์ อำเภอตรอน ตำรวจภูธรเมืองอุตรดิตถ์ สถานีตำรวจภูธรพญาแมน บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัดสาขาอุตรดิตถ์ บริษัทอุตรดิตถ์ฮอนด้าคาร์ มูลนิธิอุตรดิตถ์สงเคราะห์ วิทยาลัยการอาชีพพิชัย หน่วยกู้ภัยวังยาง หน่วยกู้ภัยคอรุม กลุ่มเยาวชนแมลงปอปีกแก้ว กลุ่มจิตอาสาคนบ้านนอก กู้ภัยน้ำปาด

ทั้งหมดทั้งปวง เป็นการสร้างระบบจิตสำนึกให้แก่ประชาชน โดยเน้นการสื่อสารแนวระนาบ และอาศัยหลักความคิด "การรังสรรค์สื่อสารแนวราบ" เพื่อปลูกจิตสำนึกความปลอดภัยทางถนนเน้นหนักพื้นที่ที่ทีมสอจร.จังหวัดอุตรดิตถ์ได้ไปสร้างองค์ความรู้Safety Community ในสี่มุมเมือง ครบพื้นที่ ๙ อำเภอ ของจังหวัดอุตรดิตถ์ การเสนอตัวเข้าไปมีส่วนร่วมในการออกร้านใน “งานกาชาด”“งานอำเภอยิ้ม”“งานจังหวัดเคลื่อนที่” เมื่อมีงาน “ส่วนราชการพบประชาชน”ก็จะเข้าไปแทรกแซง ในทุกพื้นที่ที่จัดงานส่งผลให้เกิดสิ่งต่างๆ ขึ้นในพื้นที่ ดังนี้

1. เกิดความรู้ความเข้าใจเรื่องความปลอดภัยทางถนน กระจายกับคนทุกระดับครอบคลุมทั้งจังหวัด
2. เกิดแกนนำภาคีคนรุ่นใหม่ในการขยายต่อองค์ความรู้ความปลอดภัยทางถนน
3. เกิดกระแสผ่าน “สื่อแนวราบ” มีการรับรู้และติดตามเรื่องความปลอดภัยทางถนนเพิ่มมากขึ้น
4. เกิดพื้นที่วินัยจราจรนำร่อง 100 เปอร์เซ็นต์ ในพื้นที่ สภ.เมืองอุตรดิตถ์
5. เกิดพื้นที่วินัยจราจรถนนสายปลอดภัยสู่ AEC เส้นทาง อุตรดิตถ์-ภูดู่ลาวทางหลวงหมายเลข 117 โดยผู้ค้าขายของริมทางหลวง “เกิดความตระหนัก” และย้ายไปขายในสถานที่ปลอดภัยที่ องค์การบริหารส่วนตำบลแสนตอ อำเภอน้ำปาด ได้จัดสถานที่ไว้ให้
6.เกิดความรู้พื้นฐาน “คนปลอดภัย” ให้เยาวชนทุกวัย
7. ถูกกำหนดเป็นแนวทางในการจัดทำแผนปฏิบัติราชการจังหวัดอุตรดิตถ์ ปี ๒๕๖๐

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

การสื่อสารริมทาง

“อรุณรุ่ง วันพรุ่งนี้ต้องปลอดภัย”

คุณธนสมบัติ สงวนรัตนเกษ
สนง.ปภ.จ.อุตรดิตถ์

คุณวารุณี จันทร์กลัด ครูผู้ดูแลเด็ก ศูนย์เด็กเล็กก่อนวัยเรียน “อรุณรุ่ง” เทศบาลเมืองอุตรดิตถ์มีความเห็นว่า “เด็กเป็นทรัพยากรที่สำคัญ” “การสร้างเด็กให้มีคุณภาพ” จะเป็นอนาคตของชาติที่ดีมีคุณภาพ จึงแสวงหาวิธีการสื่อสารกับคนที่มีส่วนเกี่ยวข้อง หมายถึง เด็กเล็ก ผู้ปกครอง ผู้บริหารเทศบาลเมืองอุตรดิตถ์ โดยใช้วินัยจราจรเป็นเครื่องมือในการขับเคลื่อน ปลูกฝังให้เด็กมีจิตสำนึกและตระหนักถึงความปลอดภัยจากการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่มีการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์กับผู้ปกครอง และต้องการให้ผู้ปกครองตระหนักว่า “หมวกนิรภัย” ช่วยป้องกันความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุไม่ให้รุนแรงจนบาดเจ็บสาหัส หรือเสียชีวิตเมื่อกลุ่มเพื่อน สอจร.อุตรดิตถ์ ได้รับทราบวัตถุประสงค์ของคุณวารุณี จันทร์กลัดแล้ว จึงมีมติเห็นชอบที่จะส่งเสริมให้มีการปลูกฝังวินัยการจราจรตั้งแต่วัยเด็ก โดยเริ่มต้นจาก “อรุณรุ่ง” ด้วยวิธีการ “ผู้ปกครองท้องถิ่น สอจร.” ช่วยสร้าง “ถังทุน” แล้วขยายพื้นที่ออกไปในแนวราบ โดยแสวงหาแนวร่วมในการดำเนินงานตระเวนขายความคิด วิธีการให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นข้างเคียง ในพื้นที่จังหวัดอุตรดิตถ์ ทุกแห่งจนสามารถสร้างโครงข่ายโยงใยกิจกรรม ได้หลายพื้นที่

ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กอรุณรุ่ง สังกัด กองการศึกษา เทศบาลเมืองอุตรดิตถ์ ให้ความสนใจในเรื่องความปลอดภัยทางถนน และเห็นว่าแนวทางของ เพื่อน สอจร.อุตรดิตถ์ เป็นแนวทางที่ดี จึงได้จัดทำโครงการ ”หนูน้อยร่วมใจสวมหมวกนิรภัย” เพื่อให้ผู้ปกครองและเด็กในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก “อรุณรุ่ง” ทุกคนสวมหมวกนิรภัยให้บุตรหลานขณะที่เดินทางมาเรียนที่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก โดยคาดหวังว่าจะส่งเสริมให้มีความปลอดภัย ตามที่ผู้ปกครอง ครู จนท.เทศบาลเมืองอุตรดิตถ์และกลุ่มเพื่อน สอจร. ร่วมกันกำหนดแนวทางเป็นเป้าหมายไว้ว่า

1. เพื่อเป็นการปลูกฝังให้เด็กปฐมวัยในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กอรุณรุ่งทุกคนตระหนักและเห็นความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัย เป็นการ“จุดประกายความคิด”
2. เพื่อให้ผู้ปกครองมีส่วนร่วมนำพาให้บุตรหลานสวมหมวกนิรภัย เพื่อลดความรุนแรงหากเกิดอุบัติเหตุเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะที่มารับ-ส่ง เด็กในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กทุกครั้ง
3. เด็กเล็กในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กอรุณรุ่ง ร้อยละ 80 สวมหมวกนิรภัย
4. เด็กเล็กได้ตระหนักและเห็นความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัย
5. เด็กเล็กได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและเกิดความมีวินัยในตนเอง

ครูผู้ดูแลเด็กได้แสวงหาวิธีในการจัดกิจกรรมปลีกย่อยหนุนเสริมโครงการ โดยการใช้วัสดุเหลือใช้ในองค์กรมาจัดทำที่แขวนหมวกนิรภัย จัดทำป้ายสัญลักษณ์เพื่อแสดงความเป็นเจ้าของเป็นรูปสัตว์ น่ารัก ทำให้เด็กมีความรับผิดชอบในการรักษา ใช้งาน และเป็นการสร้างระเบียบวินัย หมวกนิรภัยจึงกลายเป็นอุปกรณ์การศึกษา อีกหนึ่งชิ้นของ เด็ก

เมื่อทำกิจกรรมไปได้ระยะ 2 เดือน คณะทำงานจึงกำหนดแผนงานขยายเครือข่ายไปยังองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทั่วทั้งจังหวัดอุตรดิตถ์ ได้แก่ เทศบาลตำบลบ้านด่านนาขาม (๒ ศูนย์เด็กเล็ก) เทศบาลตำบลท่าปลา รวมทั้งสิ้น 4 แห่ง กลายเป็นเครือข่ายศูนย์เด็กเล็กสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์

เนื่องจากสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดอุตรดิตถ์ ได้นำเรื่องราวการดำเนินงานไปรายงานผู้ว่าราชการจังหวัด ส่งผลให้ผู้ว่าราชการจังหวัดหนุนเสริมการสร้างมาตรการองค์กร ในสถานศึกษาให้ครบทุกแห่ง กระทั่งเป็นการหนุนเสริมให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เสนอให้ผู้ว่าราชการจังหวัดประกาศจังหวัดเรื่องการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์

การดำเนินงานในลักษณะนี้เป็นการนำกิจกรรมง่ายๆที่เราต้องดำเนินการอยู่แล้ว เข้ามามีบทบาทในการสร้างเป็นกิจกรรม ทำให้มีความโดดเด่น และหนุนเสริมความสำเร็จให้แก่โครงการ “นวตกรรมรังสรรค์สื่อสารแนวราบ” ของ สอจร.ได้ประสบความสำเร็จ ฝ่ายนโยบาย สามารถสื่อสารตรงกับฝ่ายการศึกษา องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และสร้างกระแสเรื่องการสร้างมาตรการองค์กรในพื้นที่จังหวัดอุตรดิตถ์ ในการนี้ฝ่ายบังคับใช้กฎหมายหรือตำรวจ ได้เห็นประโยชน์ จากการจัดกิจกรรมส่งเสริมในครั้งนี้ จึงร่วมกันดำเนินโครงการ โดยกำหนดแผนให้มีการดำเนินการแบบนี้ตลอดไป

การขยายผล

ผลจากการดำเนินการ ส่งผลให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ได้กำหนดให้มีมาตรการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย คาดหวังว่าการดำเนินการนี้จะส่งผลให้เกิดการกำหนดมาตรการความปลอดภัยทางถนนขึ้นใน

การขยายผลการดำเนินงานไปยังเครือข่ายองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

คุณธนสมบัติ สงวนรัตนเกษ
สนง.ปภ.จ.อุตรดิตถ์

คำสั่งจังหวัดอุตรดิตถ์ ที่ 2072/2557 ลงวันที่13 ตุลาคม 2557 เรื่อง จัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดอุตรดิตถ์ และแผนการปฏิบัติงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดอุตรดิตถ์ ประจำปีงบประมาณ 2558 ในภารกิจด้านการบังคับใช้กฎหมาย เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพโดยมีการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดภายใต้การประชาสัมพันธ์ทำความเข้าใจให้ประชาชนเข้าใจเหตุของการบังคับใช้กฎหมาย โดยมุ่งเน้นการปฏิบัติตามหลักแห่งความปลอดภัยตามมาตรการ 3ม.2ข. 1ร.

พ.ต.ท.เจริญ แดงเรือง รองผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรเมืองอุตรดิตถ์ ในฐานะที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการบังคับใช้กฎหมาย รวมถึงการให้บริการประชาชนในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจร จึงมีนโยบายในการบังคับใช้กฎหมายตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตที่อำเภอเมืองอุตรดิตถ์ มีจิตสำนึกในความปลอดภัยโดยมีวินัยจราจรโดยให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการบริหารจัดการและปฏิบัติงานจึงเกิดแผนงาน “โครงการเคร่งครัดวินัยจราจรด้วยมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร. โดยกลุ่มอาสาจราจร ในชื่อกลุ่ม**คนกลางแดด**”เพื่อทำหน้าที่

- เป็นนักประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนทราบโดยกำหนดห้วงเวลาในการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายโดยเคร่งครัด
- ร่วมปฏิบัติงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ตั้งจุดตรวจกวดขันจับกุมผู้กระทำผิด โดยเน้นในพื้นที่เขตเทศบาลเมืองอุตรดิตถ์ และทางหลวงถนนหมายเลข 11
- ร่วมปฏิบัติงานอำนวยความปลอดภัยหน้าสถานศึกษา ในพื้นที่เมืองที่มีการจราจรคับคั่ง
- ร่วมกันทำนุบำรุงวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในงานจราจร เช่นการซ่อมแซมทาสี ทางม้าลาย

การดำเนินงานของอาสาจราจร คนกลางแดด ส่งผลให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องมีส่วนร่วมในการศึกษาและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรเกิดจิตสำนึกและสร้างวินัยจราจรให้แก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน เกิดการพัฒนาระบบการเรียนรู้ของบุคลากรในองค์กรที่เกี่ยวข้องให้เข้าใจถึงสาเหตุที่แท้จริงของการเกิดอุบัติเหตุและหามาตรการ/ วิธีการที่ใช้ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่นั้นๆได้อย่างเหมาะสม

อาสาจราจร คนกลางแดด ทำกิจกรรมกระทั่งส่งผลให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน มีความตระหนักถึงความสำคัญของอุบัติเหตุจราจร และมีจิตสำนึกแห่งความปลอดภัยโดยได้รับการปลูกฝังวินัยทางการจราจร สามารถสร้างทัศนคติที่ดีระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรและประชาชนประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน และสามารถสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในการปฏิบัติหน้าที่เพื่อบังคับใช้กฎหมายทำให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนเข้าใจถึงสาเหตุของการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่แท้จริง

อาสาจราจร พัฒนาซ่อมแซมปรับปรุงเครื่องมือเครื่องใช้ในงานจราจร จนส่งผลให้ราชการประหยัดงบประมาณจำนวนมาก อาสาจราจรสร้างกิจกรรมการทาสีตีเส้นจราจรในพื้นที่เทศบาลเมืองอุตรดิตถ์ และอาสาจราจรคนกลางแดด เป็นต้นแบบแห่งความเสียสละ สามารถกระตุ้นวงการจิตอาสาให้เกิดขึ้นอย่างกว้างขวางในพื้นที่จังหวัดอุตรดิตถ์

คนกลางแดด จึงเป็นที่กล่าวขานถึง ว่าเป็นจิตอาสาของคนอุตรดิตถ์โดยแท้จริง เป็นที่ชื่นชอบของผู้ปกครองที่มาส่งบุตรหลานเข้าโรงเรียนในช่วงเช้าและเย็น

คนกลางแดด เป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นภายใต้โครงการ “นวตกรรมรังสรรค์สื่อสารแนวราบ” ของ สอจร. ที่สามารถเป็น **“สื่อกลาง”** ระหว่างฝ่ายนโยบายจังหวัดอุตรดิตถ์กับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนได้โดยตรง แต่ทั้งนี้ หากพื้นที่ใดจะนำไปปฏิบัติตาม ควรสร้างความร่วมมือกับส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง ตัวอาสาสมัคร ให้ดีเสียก่อน จึงจะเป็นหนทางสู่ความสำเร็จ

สภ.เมืองอุตรดิตถ์ สภ.พญาแมน ให้โอกาสในการร่วมปฏิบัติงานแก่อาสาจราจร

ร่วมทาสีปรับปรุงเส้นจราจร เพื่อสร้างกระแสการมีส่วนร่วมของอาสาสมัคร

ขณะปฏิบัติงานจะให้ความรู้ผู้ใช้รถใช้ถนนไปด้วย

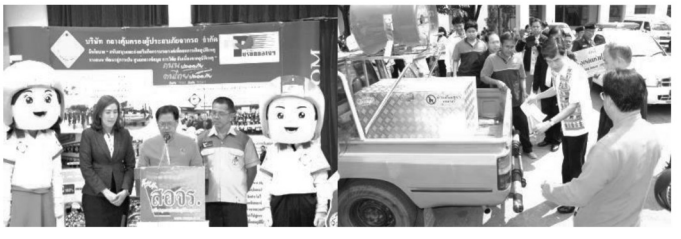
“100 ปีอุตรดิตถ์ เรียงร้อยชีวิตปลอดภัย”

คุณธนสมบัติ สงวนรัตนเกษ

สนง.ปภ.จ.อุตรดิตถ์

นายสมคิด ผานุการณ์ หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดอุตรดิตถ์ ได้รับนโยบายสำคัญจากกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เรื่องการสร้างมาตรการองค์กรความปลอดภัยทางถนนภายในหน่วยงาน และ พยายามขยายความร่วมมือไปยังส่วนราชการหน่วยงานในพื้นที่จังหวัด จึงกำหนดกลยุทธ์เป้าหมายว่า จะแสวงหาความร่วมมือจากภาคีเครือข่าย ศปถ.อุตรดิตถ์ ให้ได้แพร่หลายครบทุกพื้นที่จึงได้ขอรับการสนับสนุนจากแผนงานป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด “สอจร.”เรื่องการสร้างมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน พร้อมกันนี้ได้ร่วมกับ กลุ่มเพื่อน สอจร.อุตรดิตถ์ กำหนดแผนงานในการสร้างความปลอดภัยทางถนนให้แก่ ข้าราชการ เจ้าหน้าที่ ลูกจ้างประจำ บุคลากรของส่วนราชการหน่วยงาน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และองค์กรภาคเอกชน เพื่อเป็นการสร้างกระแสมาตรการองค์กรให้เกิดขึ้นโดยเร็ว และเสนอในวาระการประชุมของคณะทำงานจัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัด ให้มีการจัดทำประกาศจังหวัดอุตรดิตถ์ เรื่องการสวมหมวกนิรภัยและการคาดเข็มขัดนิรภัย 100% ในพื้นที่ศาลากลางจังหวัดอุตรดิตถ์และขยายผลไปยัง ส่วนราชการ สถานศึกษา องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ อำเภอ 9 อำเภอ และองค์กรภาคเอกชน โดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดอุตรดิตถ์ได้เห็นชอบในแนวทาง จึงได้บูรณาการร่วมกับ ส่วนราชการ สถานศึกษา องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ อำเภอ 9 อำเภอ และหอการค้าจังหวัด ในการดำเนินการดังนี้

1. ประกาศในที่ประชุมจังหวัดว่า “สนง.ปภ.จ.อุตรดิตถ์ เป็นต้นแบบความปลอดภัยทางถนน”
2. จัดพิธีลงนามความร่วมมือในการดำเนินกิจกรรม “มาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน” เน้นหนักการ สวมหมวกนิรภัยและการคาดเข็มขัดนิรภัย 100% จำนวนทั้งสิ้น 125 ส่วนราชการ/หน่วยงาน/องค์กรจากการจัดพิธีลงนามจำนวน 3 ครั้ง
3. จัดทำประกาศมาตรการองค์กรในการสวมหมวกนิรภัยและการคาดเข็มขัดนิรภัย 100 % ของจังหวัดอุตรดิตถ์ และขับเคลื่อนให้ผู้ลงนามได้จัดทำประกาศประจำหน่วยงาน จำนวน 125หน่วยงาน
4. จัดทำป้ายรณรงค์ “พื้นที่สวมหมวกนิรภัยและการคาดเข็มขัดนิรภัย 100 %” ติดตั้งหน้าหน่วยงานและในพื้นที่รับผิดชอบ จำนวน 125 หน่วยงาน



กลุ่มเพื่อน สอจร.อุตรดิตถ์ จึงจัดทำแผนกลยุทธ์ เพื่อขับเคลื่อนงานให้ 125 องค์กรดังนี้

1. จัดทำสรุปสาระสำคัญของระเบียบ กฎหมาย ข้อสั่งการของ ศปถ.ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ.2554 เน้นหนักหมวดที่ 3 ข้อ 16ข้อ 17 และ ข้อ 18เรื่องหน้าที่ที่ต้องปฏิบัติในด้านความปลอดภัยทางถนนของส่วนราชการ หน่วยงาน องค์กรที่เกี่ยวข้อง
2. สร้างแบบจัดเก็บข้อมูล และติดตามประเมินการสวมหมวกนิรภัยและรัดเข็มขัดนิรภัย 100 % ในองค์กร หน่วยงาน ส่วนราชการทุกไตรมาสให้เป็นรูปธรรมมีผลการปฏิบัติงานเป็นที่ประจักษ์ โดยสำรวจการสวมหมวก ก่อนดำเนินกิจกรรมและภายหลังการลงนามความร่วมมือ พบว่าหน่วยงานที่ร่วมการลงนามทั้ง ๑๒๕ แห่ง มีการดำเนินการตามกำหนด
3. กำหนดให้มีการประชุม ติดตามผลการปฏิบัติเป็นประจำทุกเดือน

ขอความเห็นชอบจากผู้ว่าราชการจังหวัดอุตรดิตถ์ ในการมอบหมายให้สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดอุตรดิตถ์ เป็นหน่วยงานติดตามการดำเนินการตามมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน ของส่วนราชการ สถานศึกษา องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานรัฐวิสาหกิจและอำเภอ ที่ลงนามความร่วมมือแล้วให้ดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง รายงานให้ผู้ว่าราชการจังหวัดอุตรดิตถ์ ทราบ

ผลการดำเนินการ: ผวจ.เห็นชอบและบรรจุเป็นโครงการ/กิจกรรมหลักในแผนปฏิบัติงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดอุตรดิตถ์ประจำปี ที่จะต้องดำเนินการ ให้เกิดความยั่งยืน โดยมอบหมายให้ สนง.ปภ.ร่วมรับผิดชอบกับภาคีเครือข่ายใช้ชื่อโครงการว่า “โครงการสร้างมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน”

ปัญหาอุปสรรค: ในพื้นที่จังหวัด ไม่มีสถานประกอบการขนาดใหญ่ หรือ ไม่มีภาคเอกชนที่มีจำนวนบุคลากรจำนวนมาก ที่จะร่วมกิจกรรมได้

วิธีการแก้ไข: สำรวจข้อมูลจำนวนบุคลากรในส่วนราชการ หน่วยงาน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่มีจำนวนมาก และเชิญชวนเข้าร่วมดำเนินการ เพื่อให้ดำเนินการครอบคลุมพื้นที่

การสำรวจความนิยมสวมหมวก ก่อน และ หลัง

“EMSปลอดภัย ใส่ใจสังคม”

คุณธนสมบัติ สงวนรัตนเกษ
สนง.ปภ.จ.อุตรดิตถ์

คำสั่งจังหวัดอุตรดิตถ์ ที่ 2072/2557 ลงวันที่13 ตุลาคม 2557 เรื่อง จัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดอุตรดิตถ์ และแผนการปฏิบัติงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดอุตรดิตถ์ ประจำปีงบประมาณ 2558 ในภารกิจการมีส่วนร่วมตามมาตรการ 3ม.2ข. 1ร.

คุณเรวัฒน์ บางเลี่ยม และ คุณวรวุฒิ อินแสน หน่วยกู้ภัยนครวังยาง และหน่วยกู้ภัยคอรุม เป็นเครือข่ายหน่วยกู้ภัยในแผนงานสี่มุมเมือง และเป็นสมาชิกกลุ่มเพื่อน สอจร.อุตรดิตถ์ ได้รับการปลูกฝังความรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนจาก กลุ่มเพื่อน สอจร.อุตรดิตถ์ มาโดยตลอด ได้นำเรื่องราวความปลอดภัยทางถนนไปต่อยอดด้วยการ เน้นหนักความปลอดภัยจากการขนส่งผู้ได้รับบาดเจ็บ จึงจัดทำแผนงานสร้างมาตรการองค์กรภายในหน่วยงานกู้ภัยคอรุม และ หน่วยงานกู้ภัยนครวังยาง โดยจัดกิจกรรมส่งเสริมการสร้างมาตรการองค์กรที่มีจุดมุ่งหมายในการสร้างความปลอดภัยในองค์กร และผู้ป่วย ผู้ได้รับบาดเจ็บ ที่ถูกนำส่งสถานพยาบาล เช่น การกำหนดข้อปฏิบัติภายในหน่วยงานเน้นหนักความปลอดภัยทางถนนเป็นบัญญัติ 10 ประการ ดังนี้คือ

1. รถกู้ภัยในหน่วยงานทุกคันต้องขึ้นทะเบียนกับตำรวจภูธรจังหวัดอุตรดิตถ์
2. อาสาสมัครกู้ภัยทุกคนต้องลงทะเบียนกับตำรวจภูธรจังหวัดอุตรดิตถ์
3. อาสาสมัครผู้ช่วยเหลือผู้ป่วยผู้บาดเจ็บต้องเป็นผู้ได้รับอนุญาตจากสำนักงานสาธารณสุข
4. อาสาสมัครทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับรถจักรยานยนต์
5. อาสาสมัครกู้ภัยทุกคนที่นั่งตอนหน้ารถยนต์ต้องคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้ง
6. ใช้สัญญาณไฟและเสียงตามที่กฎหมายกำหนด
7. พื้นที่หน่วยกู้ภัยเป็นพื้นที่ปลอดเหล้าและบุหรี่
8. รถกู้ภัยใช้ความเร็วไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
9. ต้องรับการตรวจวัดแอลกอฮอล์ และสารเสพติด เมื่อเจ้าหน้าที่เข้าตรวจ
10. ยึดมั่นในหลักการ “รถกู้ภัยขับขี่ปลอดภัย” ตลอดไป

ผลการดำเนินงาน เป็นองค์กรกู้ภัยต้นแบบที่มีมาตรการความปลอดภัยทางถนน ทั้งเรื่องสวมหมวกนิรภัย 100% และคาดเข็มขัดนิรภัย 100% ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน ได้รับรางวัลจาก สอจร.

"HONDA CAR Zero Accident"

คุณธนสมบัติ สงวนรัตนเกษ
สนง.ปภ.จ.อุตรดิตถ์

อุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนที่เกิดขึ้นได้ส่งผลกระทบทำให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากผู้ขับขี่ยวดยานพาหนะขาดจิตสำนึกความปลอดภัยไม่เคารพกฎหมายจราจร และที่สำคัญคือส่วนใหญ่มักจะไม่เกรงกลัวกฎหมายบ้านเมืองได้แก่**การดื่มสุราแล้วขับรถไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ไม่สวมหมวกกันน็อกทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายไม่มีใบอนุญาตขับขี่ขับรถด้วยความเร็วสูง**

จากปริมาณการสูญเสียจำนวนมากนี้ทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ตระหนักถึงปัญหาและพยายามหาทางออกกับปัญหาที่เกิดขึ้นโดยการกำหนดวาระในการลดอุบัติเหตุจราจรทางบกเป็นวาระสำคัญแห่งชาติ มีการวางแผนยุทธศาสตร์ต่างๆ อาทิเช่นมาตรการถนนที่ปลอดภัยมาตรการรถที่ปลอดภัยมาตรการคนขับที่ปลอดภัยมาตรการการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน

เมื่อจังหวัดอุตรดิตถ์ ได้จัดทำประกาศจังหวัดอุตรดิตถ์ เรื่องการสวมหมวกนิรภัยและการคาดเข็มขัดนิรภัย 100% ในพื้นที่ศาลากลางจังหวัดอุตรดิตถ์และขยายผลไปยัง ส่วนราชการ สถานศึกษา องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ อำเภอ 9 อำเภอ และองค์กรภาคเอกชน นั้น

คุณโตมร มาบัว ผู้จัดการฝ่ายบริการบริษัทอุตรดิตถ์ฮอนด้าคาร์ ซึ่งเป็นตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ยี่ห้อฮอนด้า ประจำจังหวัดอุตรดิตถ์ ได้เล็งเห็นประโยชน์ในโครงการ ว่าสามารถสร้างความปลอดภัยให้เกิดขึ้นได้ จึงตัดสินใจร่วมดำเนินการร่วมพิธีลงนามความร่วมมือในการดำเนินกิจกรรม "มาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน" เน้นหนักการ สวมหมวกนิรภัยและการคาดเข็มขัดนิรภัย 100% หลังจากนั้นได้จัดทำประกาศมาตรการองค์กรประจำบริษัท 7 ข้อ ดังนี้

1. ในการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ พนักงานทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัย
2. ในการเดินทางด้วยรถยนต์พนักงานทุกคนต้องคาดเข็มขัดนิรภัย
3. จัดทำป้ายรณรงค์ "พื้นที่สวมหมวกนิรภัยและการคาดเข็มขัดนิรภัย 100 %" ติดตั้งหน้าหน่วยงาน และภายในพื้นที่
4. ทุกพื้นที่ของบริษัทเป็นพื้นที่ปลอดเหล้า และบุหรี่
5. สุ่มตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของพนักงานช่างซ่อมหากเกินเกณฑ์ที่กำหนดให้มีการตักเตือนและพิจารณาโทษหนักขึ้นตามลำดับ
6. ห้ามทดลองรถลูกค้าด้วยความเร็วสูง ต้องปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด
7. ให้ความร่วมมือกับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดอุตรดิตถ์ ในการติดตามการดำเนินการตามมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน

ประโยชน์ที่ได้รับ ได้รักษาทรัพยากรบุคคล ซึ่งเป็นสิ่งมีค่ามากที่สุดของบริษัทได้รักษาทรัพยากรสิ่งของ ของบริษัท ซึ่งถือว่าเป็นอู่ข้าวอู่น้ำของพนักงานทุกคนได้การยอมรับจากลูกค้าว่ามีมาตรการภายในลูกค้าให้ความไว้วางใจและมีความศรัทธาและได้รับการยอมรับและได้รับการเชิดชูจากศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดอุตรดิตถ์

ผลการดำเนินงาน ผ่านเกณฑ์มาตรฐาน ได้รับรางวัลหน่วยงานสวมหมวกนิรภัย 100% จากแผนงานป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด หรือ สอจร.

การวัดแอลกอฮอล์พนักงานช่างซ่อม

“เมกะตรอน ศปถ.อำเภอ สู่ด่านชุมชนเข้มแข็ง”

คุณธนสมบัติ สงวนรัตนเกษ
สนง.ปภ.จ.อุตรดิตถ์

แผนป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดอุตรดิตถ์ มีความมุ่งหมายในการสนับสนุนให้ศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอำเภอ ได้มีการคัดกรองการทำผิดกฎหมายโดยด่านชุมชน

นายทวีศักดิ์ พุ่มมรดก ปลัดอำเภอ ได้รับคำสั่งการจากนายอำเภอตรอน จึงกำหนดแผนปฏิบัติงานเชิงรุก โดยเชิญประชุมหารือเรื่องการจัดตั้งด่านชุมชนหมู่บ้านตามแนวทางประชารัฐเพื่อเฝ้าระวังป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดปี และปฏิบัติงานเน้นหนักในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ โดยหารือแนวทางในการดำเนินการตลอดทั้งปี กับคณะกรรมการหมู่บ้าน จำนวน 5 ตำบล โดยเน้นว่า จำเป็นต้องช่วยกันแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นอย่างจริงจังจากการมีส่วนร่วมของชาวบ้านในพื้นที่ ที่ประชุมมติเห็นชอบควรจัดกิจกรรมตั้งจุดตรวจหมู่บ้านอยู่เวรยามขึ้นที่ทางเข้าออกหมู่บ้าน โดยมอบหมายภารกิจให้กรรมการหมู่บ้านรับผิดชอบอยู่เวรยามคุ้มละ 1 วัน(ใช้วิธีจับสลาก) ระหว่างเวลา 08.30น.- 24.00น. และเน้นการประชาสัมพันธ์ผ่านทางหอกระจายข่าวหมู่บ้านทุกวัน(วันละ 2 ครั้ง เช้าและเย็น)

ในการนี้คณะกรรมการหมู่บ้านมีมติเห็นชอบให้ดำเนินการในพื้นที่อำเภอตรอนอย่างน้อยตำบลละ 1 แห่ง เพื่อมุ่งหวังให้เกิดความปลอดภัยตลอดไป

ภายหลังจากการดำเนินงาน ตลอดทั้งปีงบประมาณ จนกระทั่งผ่านเทศกาลเข้าพรรษา พ.ศ.2559 คณะทำงานจังหวัดอุตรดิตถ์นำโดย พ.ต.ท.ไพศาล คงเพชรศักดิ์ รองผู้กำกับการฝ่ายอำนวยการ(ป้องกัน) ตำรวจภูธรจังหวัดอุตรดิตถ์ พร้อมด้วยเจ้าหน้าที่จากสำนักงานขนส่งจังหวัด สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ได้ร่วมกันถอดบทเรียนผลการดำเนินงานที่ประสบผลสำเร็จของศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอำเภอตรอน ที่สามารถป้องกันมิให้มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นตลอดช่วงเทศกาล โดยทำการประชุมถอดบทเรียนในวันเสาร์ที่ 23 กรกฎาคม 2559 ณ สถานีดับเพลิง เทศบาลตำบลบ้านแก่ง อำเภอตรอน มีคณะทำงานศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอำเภอตรอน ร่วมกันให้ข้อมูลประกอบด้วย ปลัดอำเภอ เจ้าหน้าที่สาธารณสุขอำเภอ เจ้าหน้าที่เทศบาล เจ้าหน้าที่องค์การบริหารส่วนตำบล อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อาสาสมัครสาธารณสุขมูลฐานและผู้นำชุมชนในเขตพื้นที่เทศบาลตำบลบ้านแก่ง อำเภอตรอน ร่วมกันให้ข้อมูล ปรากฏรายละเอียด ดังนี้

1. จุดแข็ง องค์ประกอบที่ทำให้งานประสบผลสำเร็จ

- ส่วนกลางระดับกระทรวง/กรม/จังหวัด มีหนังสือสั่งการ ถึงแม้กระชั้นชิดแต่สามารถปฏิบัติได้
- ได้รับแรงหนุนเสริมตามระบบราชการโดย นายอำเภอตรอนสั่งการ ทั้งเป็นเอกสาร และการประสานงาน
- มีการจัดทำแผนปฏิบัติงานประกอบด้วยแผนกำลังพล วิธีปฏิบัติงาน และ กำหนดวันเวลาปฏิบัติงานตามสถานการณ์ความเสี่ยงของพื้นที่ระดับตำบล
- ใช้ระบบสื่อสารผ่านอิเลคทรอนิคส์ ช่วยหนุนเสริมการประสานงานด้วยหนังสือสั่งการ

2. จุดอ่อน อุปสรรคในการปฏิบัติงาน

- เป็นเรื่องใหม่ ไม่มีเวลาในการเตรียมความพร้อมในระยะเริ่มต้น

3. การแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า

- ปลัดอำเภอ เป็นผู้นำการปฏิบัติในพื้นที่ มี อปพร. อสม. มาร่วมงานด้วย
- ปลัดอำเภอมาประชุมชี้แจงให้กำลังพลทราบทุกวัน มีการให้ความรู้เรื่องกำหนดเวลาเสี่ยง การตรวจเข้มข้น การเน้นหนักมาตรการสวมหมวกนิรภัย

4.ผลการปฏิบัติงาน ยกตัวอย่างบางส่วน ขณะปฏิบัติงานสามารถควบคุมตัวเยาวชนจากบ้านหม้อ อ.พิชัย จำนวน 2 คน (อายุ 13 และ 15 ปี) ในราย 15 ปี พบสารเสพติด แพทย์จากสาธารณสุขอำเภอจึงโทรศัพท์ประสานเชิญพ่อแม่ผู้ปกครองมารับตัว และส่งต่อเข้ากระบวนการบำบัด นอกจากนั้นมีการเรียกตรวจตามสภาพของความเสี่ยง เน้นรถทะเบียนต่างจังหวัด เลือกเรียกตรวจตามสภาพความเสี่ยงของคนขับ และสภาพรถ ตั้งขบวนเดินรณรงค์งดเหล้าเข้าพรรษา

5.ข้อคิดเห็นจากผู้มีส่วนร่วมในการดำเนินการ

- ผู้แทนสำนักงานสาธารณสุขอำเภอ แจ้งว่า อำเภอมีการประสานงาน แจกจ่ายตารางปฏิบัติงานและกำชับให้ รพ.สต.แจ้งรายชื่อผู้ปฏิบัติงาน ใช้หลักเสียสละของ จนท. รพ.สต. หน่วยงานใน อ.ตรอน ประสานงานง่าย หน่วยงานต่างๆ และเนื่องจากมีแนวทางพัฒนาพื้นที่อำเภอร่วมกันทุกหน่วยงานเลยทำงานง่าย
- เจ้าหน้าที่ตำรวจ สภ.ตรอน จุดบริการประชาชนบ้านแก่ง แจ้งว่าไม่ได้รับหนังสือราชการ แต่สามารถร่วมปฏิบัติงานได้จากการประสานงาน
- อบต.หาดสองแคว แจ้งว่าอำเภอขาดการประสานงานขอใช้กำลังฝ่ายปกครอง อปท.มีกำลังจำกัด แต่ส่วนใหญ่เป็นคนในท้องถิ่น ไม่ต้องไปต่างจังหวัด จึงสามารถปฏิบัติงานได้ อำเภอมีส่วนร่วมในการออกแบบการทำงาน การเรียกตรวจ เจ้าหน้าที่ป้องกันของ อบต. มีพื้นฐานวิชาชีพ (เป็นทหาร) จึงทำให้แนวทางการปฏิบัติงาน การเรียกตรวจ ทำงานง่าย อีกทั้งมีประสบการณ์เคยผ่านงาน 3 จังหวัดชายแดนใต้ มีการพูดคุยรณรงค์กับประชาชนต่อเนื่อง จึงบอกกันง่าย
- อำเภอตรอน มีการประชาสัมพันธ์ชัดเจน
- แผนปฏิบัติงานของอำเภอตรอน คำนึงถึงอาชีพของคนท้องถิ่น ถือหลักกฎหมายกับท้องถิ่นสามารถเดินไปด้วยกัน
- เลือกสถานที่ตั้งด่านชุมชน ในจุดเสี่ยงสูงสุด จึงได้ประโยชน์สูงสุด
- สภาพราชการอำเภอตรอน ปัจจุบันมีการสั่งการแบบบูรณาการ
- ควรมีการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน
- สนับสนุนวัสดุอุปกรณ์ ในการปฏิบัติงาน เช่น แผงกั้น เครื่องสัญญาณ เครื่องขยายเสียง อุปกรณ์ส่วนบุคคล อาทิเช่น ไฟฉาย เสื้อสะท้อนแสง สัญลักษณ์
- ต้องมีการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุ ที่มีประสิทธิภาพเพื่อหนุนเสริมแผนปฏิบัติงานระยะยาวในเชิงป้องกันเหตุ
- แสวงหาวิธีการขอรับการสนับสนุนเรื่องข้อสั่งการด้านงบประมาณ เน้นหนักเรื่องข้อสั่งการแนวทางการใช้งบประมาณขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
- กำหนดระบบสื่อสารให้ชัดเจนชัดเจนโดยเฉพาะในช่วงเทศกาล
- ควรกำหนดแผนปฏิบัติงานเชิงคุณภาพ ไม่เน้นปริมาณ
- พ.ต.ท.ไพศาล คงเพชรศักดิ์ ได้ตั้งข้อสังเกตว่าการปฏิบัติงานนี้ สามารถหนุนเสริมการป้องปรามอาชญากรรมได้ แต่ต้องมีเครื่องมืออุปกรณ์ที่จำเป็น แต่เนื่องจาก “ด่านชุมชน” ของอำเภอตรอนยังขาดเครื่องมืออุปกรณ์ในการปฏิบัติงาน จึงขอเรียกว่าด่านชุมชนตรอนเป็น “ด่านชุมชนที่มีการป้องปรามอย่างเข้มข้น”

- เสนอแนะให้ติดตั้งกล้องวงจรปิด หรือกล้องอื่นๆ ในขณะปฏิบัติงานตั้งด่านตรวจ

- เสนอให้ ศปถ.จังหวัด ควรกำหนดโครงสร้างให้อำเภอ เช่นสร้างรูปแบบการปฏิบัติงานเช่น แบบบันทึกปริมาณจราจร สร้างรูปแบบสื่อสารแนวราบ เข้าถึงได้ง่าย ติดต่อกันส่วนตัวไม่รอการประสานในรูปแบบราชการเพียงอย่างเดียว ทำงานกันแบบสื่อสารกลุ่ม สามารถสนับสนุนการปฏิบัติจากการร้องขอ

คณะทำงานหารือและกำหนดแผนปฏิบัติงาน
ใช้แนวทางประชารัฐ ทำประชาคมในหมู่บ้านทุกหมู่บ้าน ประชาชนเห็นชอบ

ลงมือปฏิบัติงาน มันง่ายมากมากครับ

“ชุมชนปลอดภัยบ้านท้ายคุ้ง”

คุณธนสมบัติ สงวนรัตนเกษ
สนง.ปภ.จ.อุตรดิตถ์

บ้านท้ายคุ้ง หมู่ที่ 3 ตำบลพญาแมน อำเภอพิชัย จังหวัดอุตรดิตถ์ เป็นพื้นที่ที่ประชากรในหมู่บ้านประสบอุบัติเหตุมากที่สุดของอำเภอพิชัย ในขณะเดียวกันได้รับทราบว่า มีกลุ่มคนในท้องถิ่นมีความพยายามจะแก้ไขปัญหาเหล่านี้ เพื่อมุ่งหวังปกป้องชีวิตของคนในหมู่บ้าน ไม่ให้ออกไปเป็นเหยื่อของอุบัติเหตุบนถนนหลวง มีการประชุมเป็นประจำเมื่อเกิดอุบัติเหตุ และทุกวันสิ้นเดือน

กลุ่มเพื่อน สอจร.อุตรดิตถ์ จึงเดินทางไปพบ ด.ต.รังสรรค์ บุญอิ่ม นายฉลอม แย้มสรวล ผู้ใหญ่บ้าน เพื่อเสนอความเห็นว่า มีความจำเป็นจะต้องดำเนินการให้ความรู้แก่คนในชุมชน โดยเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดอุตรดิตถ์ และมุ่งเน้นว่า จะสามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของคนในหมู่บ้านท้ายคุ้งในระดับ ผู้นำชุมชน กรรมการหมู่บ้าน และคณะทำงานระดับหมู่บ้าน ซึ่งถ้าหากดำเนินการได้จริง องค์ความรู้เหล่านี้ก็จะฝังตัวอยู่ในชุมชน หมู่บ้าน และเกิดความยั่งยืน ประชาชนในพื้นที่หมู่บ้าน ชุมชน สามารถดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในระดับเบื้องต้นได้ โดยอาศัยข้อมูลที่ชุมชนเป็นผู้รวบรวมจัดเก็บ ด้วยวิธีการง่ายๆ ดังนี้

1. ใช้ข้อมูลอุบัติเหตุจากผลผลิตโครงการนวัตกรรมการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแบบมีส่วนร่วมปี พ.ศ.2557มาเป็นสมมุติฐานในการทำงาน

2. ประชุมหัวหน้าครอบครัว อธิบายวัตถุประสงค์วิธีการ เชิญชวนเข้าร่วมกิจกรรม

3. เก็บข้อมูลครัวเรือน ประชากรคน และรถ

4. ดำเนินการต่อเนื่องในพื้นที่หมู่บ้านเริ่มจากการอบรมให้ความรู้-เก็บข้อมูล-เปิดห้องเรียนวันหยุดในหมู่บ้านทุก ๒ สัปดาห์

5. มุ่งหมาย ให้มีคณะทำงานความปลอดภัยทางถนนหมู่บ้าน เพื่อสร้างชุมชนปลอดภัย Safety Community หมู่บ้าน และสร้างหมู่บ้านต้นแบบ 4 หมู่บ้าน ในสี่มุมเมือง เมื่อดำเนินการแล้วชุมชนกลับกลายเป็นผู้เฝ้าระวัง จัดเก็บข้อมูล **ส่งกลับมายัง ศปถ.จังหวัดอุตรดิตถ์พร้อมไปกับการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยขึ้นในหมู่บ้าน** บ้านท้ายคุ้งเป้าหมายในการดำเนินการคือ“หมู่บ้าน/ชุมชนต้นแบบความปลอดภัยทางถนน”

หัวข้อกิจกรรมดำเนินการในศูนย์เรียนรู้หมู่บ้าน/ชุมชน

6. กำหนดกติกา รถทุกชนิดในหมู่บ้านใช้ความเร็วไม่เกิน 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

7. กำหนดเป้าหมายให้บ้านท้ายคุ้ง เป็นพื้นที่ปลอดเหล้าและบุหรี่ภายในปี พ.ศ.2563 เนื่องจากมติหมู่บ้านเห็นว่าอาจเป็นต้นเหตุของอุบัติเหตุและพฤติกรรมเสี่ยงอื่นๆ โดยเริ่มต้นจากคณะทำงานเป็นตัวอย่าง

8. ใช้กิจกรรมปั่นจักรยาน เป็นเครื่องมือขับเคลื่อน การสร้างความร่วมมือในหมู่บ้านทุกสัปดาห์

<u>พื้นที่ต้นแบบ บ้านท้ายคุ้ง ตำบลพญาแมน โดย ด.ต.รังสรรค์ บุญอิ่ม สภ.พญาแมน</u>

<u>คณะทำงาน ศปถ.จ.อต. และ ดาบตำรวจรังสรรค์ บุญอิ่ม สภ.พญาแมน เป็นครู ก.</u>

<u>อาจารย์ในโรงเรียน นายตำรวจจาก สภ.พญาแมน ปราชญ์ชาวบ้าน เป็นครู ข.</u>

<u>การกำหนดกติกาหมู่บ้าน โดยอาสาจราจรเป็นผู้ขับเคลื่อน ในพื้นที่โรงเรียนเป็นหลัก</u>

ผลจากการทำงานในรูปแบบของประชาชนคิด ประชาชนลงมือทำ ประชาชนออกความคิด กติกาโดยกลุ่มเพื่อน สอจร.ไปมีส่วนร่วมเพียงแค่หนุนเสริม ส่งผลให้บ้านท้ายคุ้งมีวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนใน อัตลักษณ์ ของหมู่บ้านริมน้ำ ประชากรเยอะ มีความเข้มแข็ง มีความเป็นเจ้าของเรื่อง เจ้าของงาน จึงปรากฏความยั่งยืนภายในหมู่บ้าน สามารถดำเนินการได้เอง โดยไม่รอข้อสั่งการแบบทางการแต่อย่างใด

“ความถี่แห่งความปลอดภัย”

คุณธนสมบัติ สงวนรัตนเกษ
สนง.ปภ.จ.อุตรดิตถ์

ได้รับทราบข่าวอุบัติเหตุทางถนน จากกลุ่มเพื่อน สอจร.อุตรดิตถ์ แล้วพบว่า มีพฤติกรรมการดื่มสุราแล้วขับรถการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยการไม่สวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายมีการขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่เนื่องจากไม่ผ่านเกณฑ์การสอบขอใบอนุญาตจากสำนักงานขนส่งจังหวัดหรือมีการขับรถด้วยความเร็วสูง เป็นประจำทุกวัน ส่งผลให้เกิดการสูญเสียจำนวนมาก และรับทราบว่าคณะทำงานจัดทำแผนป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดอุตรดิตถ์ พร้อมด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ตระหนักถึงปัญหา มีความพยายามแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นโดยการกำหนดให้การลดอุบัติเหตุจราจรทางบกเป็นวาระสำคัญของจังหวัดอุตรดิตถ์ และมีความพยายามรณรงค์ประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง

คุณยุวรรณดา พานทอง สวท.อุตรดิตถ์ ซึ่งเป็นภาคีของ สอจร. จึงมีความเห็นว่าเรื่องราวต่างๆเหล่านี้ควรได้รับการประชาสัมพันธ์ทำความเข้าใจให้ประชาชนเข้าใจเหตุของการปฏิบัติตามกฎหมายโดยมุ่งเน้นการปฏิบัติตามหลักแห่งความปลอดภัยตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร.ดังนั้น เพื่อให้การประชาสัมพันธ์ทำความเข้าใจแก่ประชาชน ให้เข้าใจเหตุผลของการบังคับใช้กฎหมาย ของจังหวัดอุตรดิตถ์ สวท.อุตรดิตถ์จึงมีความจำเป็นจะต้องถ่ายทอดความรู้ นำเสนอแนวทางความปลอดภัยทางถนน ให้เข้าถึงประชาชนได้มากที่สุด และเป็นการหนุนเสริม โครงการ “นวตกรรมรังสรรค์สื่อสารแนวราบ” ของ เพื่อน สอจร.อุตรดิตถ์ สวท.อุตรดิตถ์ ดังนั้นจึงกำหนดให้เวลา 17.00 น. ถึง เวลา 18.00 น. ของวันราชการ เป็นช่วงเวลาของการออกอากาศในชื่อรายการว่า “อุตรดิตถ์สัญจรปลอดภัย” สนับสนุนโดยสำนักงานขนส่งจังหวัดอุตรดิตถ์ เพื่อหนุนเสริมมาตรการของจังหวัดโดยมีจุดมุ่งหมายว่า สวท.อุตรดิตถ์จะเป็นสถานีวิทยุ “ความถี่แห่งความปลอดภัยทางถนน” 96.75 เมกกะเฮอร์ต ด้วยหลักและวิธีคิด ดังนี้

1. สวท.อุตรดิตถ์ เป็นส่วนหนึ่งในมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนจังหวัดอุตรดิตถ์
2. สวท.อุตรดิตถ์ เป็นหน่วยกระจายความรู้ที่ถูกต้องแก่ประชาชนอย่างทั่วถึง
3.ข้าราชการ เจ้าหน้าที่ สวท.อุตรดิตถ์ เป็นผู้ปฏิบัติตามกฎจราจร ทุกช่วงเวลา และทุกสถานที่

ทุกวันราชการช่วงเวลา 17.00 – 18.00 น. ภาคีเครือข่าย กลุ่มเพื่อน สอจร.อุตรดิตถ์ จึงผลัดเปลี่ยนหมุนเวียนกันไปร่วมจัดรายการ ในรูปแบบที่ไม่เป็นทางการ เป็นรายการจัดแบบสด ใช้ภาษาที่ง่าย ภาษาบ้านบ้าน สื่อสารแบบสนุกสนาน เปิดช่องทางให้ประชาชนโทรศัพท์เข้ามาร่วมแสดงความคิดเห็น

ผลการดำเนินงาน สามารถถ่ายทอดความรู้เรื่องการสัญจรปลอดภัย ของคนอุตรดิตถ์ โดยจัดรายการสดผ่านทางความถี่วิทยุ 96.75 เมกกะเฮอร์ต ด้วยวิธีการที่หลากหลายได้แก่

การรับข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาออกอากาศ

การเชิญข้าราชการเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาจัดรายการ

การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้เชี่ยวชาญ ผ่านทางโทรศัพท์

การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้บริหาร สสส. สอจร. เพื่อนำไปออกอากาศ

การสัมภาษณ์ผู้บริหาร สสส. และ สอจร. เพื่อนำไปออกอากาศ

การร่วมจัดรายการโดยกลุ่มเพื่อน สอจร.อุตรดิตถ์

การร่วมจัดรายการโดยกลุ่มเพื่อน สอจร.อุตรดิตถ์

“โลตัสอุตรดิตถ์ พิชิตอุบัติเหตุ”

คุณธนสมบัติ สงวนรัตนเกษ
สนง.ปภ.จ.อุตรดิตถ์

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดอุตรดิตถ์ ได้มีประกาศจังหวัดอุตรดิตถ์ เป็นวาระสำคัญในการลดอุบัติเหตุจราจรทางบกและมีการบังคับใช้กฎหมาย อย่างมีประสิทธิภาพโดยมุ่งเน้นการปฏิบัติตามหลักแห่งความปลอดภัยตามมาตรการ 3ม. 2ข. 1ร.โดยแจ้งให้เอกชนทุกแห่งได้พิจารณาดำเนินการเพื่อป้องกันมิให้เกิดความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจร

คุณกรกช พันสง่า ผู้จัดการห้างสรรพสินค้าโลตัส สาขาอุตรดิตถ์ จึงได้หารือกับ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัดสาขาอุตรดิตถ์ กลุ่มเพื่อน สอจร.อุตรดิตถ์ และกำหนดมาตรการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน ให้แก่พนักงานและลูกค้า ดังนี้

1. สำรวจข้อมูลการเดินทางของพนักงานทุกคนเพื่อให้ทราบว่าจำนวนพนักงานทุกแผนกทุกตำแหน่งเดินทางด้วยยานพาหนะประเภทใดบ้าง มีรายละเอียดดังนี้

พนักงานทั้งหมด 169 คน แยกเป็นหญิง 83 คน ชาย 86 คน

การเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลจำนวน 30 คน แยกเป็นหญิง 10 คน ชาย 20 คน

การเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลจำนวน 139 คน แยกเป็นหญิง 73 คน ชาย 66 คน

ซึ่งคิดสัดส่วนของผู้เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ เปรียบเทียบกับผู้เดินทางด้วยรถยนต์ เป็นจำนวนร้อยละ 82.24 ผู้เดินทางด้วยรถยนต์ คิดเป็นจำนวนร้อยละ 17.75 ซึ่งถือว่ามีพนักงานต้องเสี่ยงภัยทางถนนถึงร้อยละ 82.24

2. ห้างสรรพสินค้าโลตัสอุตรดิตถ์ ตระหนักว่าพนักงานทุกคนล้วนผ่านการฝึกอบรมมาอย่างเข้มข้นและมีหน้าที่รับผิดชอบงานที่สำคัญ จึงถือว่าพนักงานทุกคนเป็นทรัพยากรบุคคลที่สำคัญของห้างจำเป็นจะต้องรักษาความปลอดภัยไว้ให้ดีที่สุด และอีกประการหนึ่งที่สำคัญคือ ลูกค้าผู้อุปการคุณ เป็นส่วนสำคัญอันดับที่หนึ่งที่ทำให้ห้างสรรพสินค้าโลตัสมีความเป็นเลิศทางธุรกิจ

ดังนั้นห้างโลตัสอุตรดิตถ์ จึงได้กำหนดให้มีการทำกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัยในสองส่วนคือ

ส่วนที่ 1.กิจกรรมภายในเพื่อพิทักษ์รักษาชีวิตของพนักงานทุกคน

ส่วนที่ 2.กิจกรรมเพื่อลูกค้าและสังคมเน้นหนักโรงเรียน เพื่อปลูกฝังนักเรียนชั้นประถมศึกษา

3. กำหนดระเบียบวินัยความปลอดภัยจราจร เพื่อปกป้องพนักงานไว้ดังนี้

3.1 พนักงานทุกคนที่เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง

3.2 ห้ามดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และห้ามสูบบุหรี่ในเวลาและพื้นที่ปฏิบัติงาน

3.3 ให้คำแนะนำลูกค้าที่มาใช้บริการที่ห้าง หากเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกนิรภัย สำหรับลูกค้าที่เดินทางด้วยรถยนต์ ให้แนะนำการคาดเข็มขัดนิรภัยที่ถูกต้อง

4. จัดการจราจรในพื้นที่จอดรถ ให้สามารถบังคับการเดินรถได้เร็วไม่เกิน 10 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ทุกพื้นที่ในบริเวณห้างโลตัสอุตรดิตถ์และจัดพื้นที่ให้ผู้พิการ แม่และเด็ก ให้ปลอดภัยสูงสุด และมีพื้นที่พอเพียง

5. ทุกพื้นที่ของห้างโลตัส เป็นพื้นที่ปลอดการดื่มเหล้าและปลอดการสูบบุหรี่

6. ร่วมสนับสนุนการรณรงค์สวมหมวกนิรภัยกับกลุ่มเพื่อน สอจร.ทุกครั้ง ที่มีโอกาส โดยเน้นหนักการดำเนินการในสถานศึกษา เพื่อมุ่งหวังให้นักเรียนวัยประถมศึกษา ได้รับความรู้ความปลอดภัยอย่างถูกต้อง

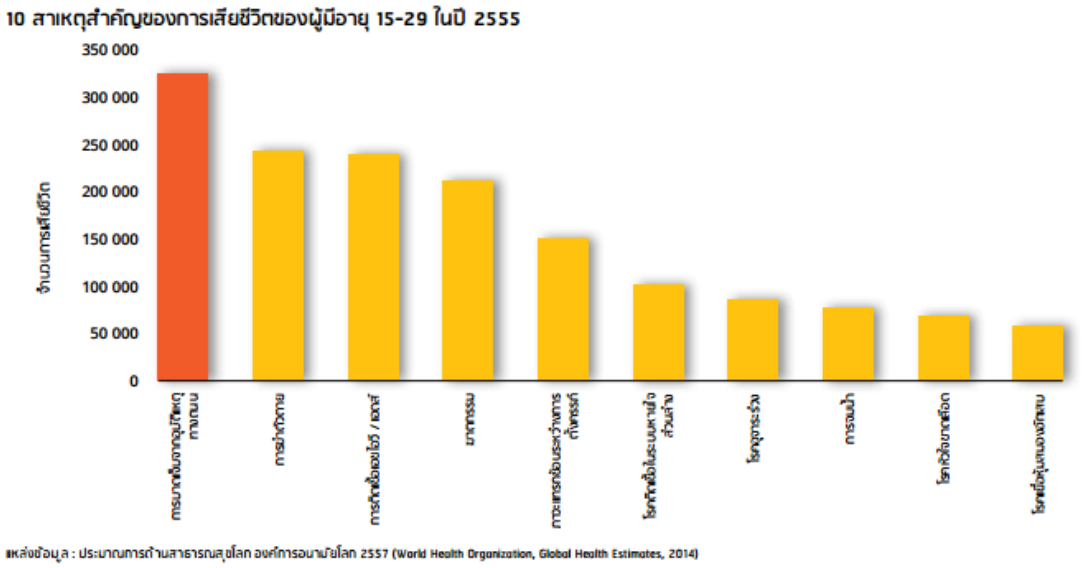
7. ติดตามข้อมูลการทำความผิดจราจร โดยประสานงานขอตรวจสอบรายชื่อพนักงานโลตัส ว่ามีชื่อในรายชื่อผู้ทำผิดกฎจราจร จากสถานีตำรวจภูธรเมืองอุตรดิตถ์ซึ่งปรากฏข้อมูลตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ.2558 ถึงเดือน กรกฎาคม พ.ศ.2559 ยังไม่พบพนักงานห้างโลตัสทำความผิดกฎหมายจราจร

ความสำเร็จจากการทำกิจกรรมครั้งนี้ ได้รับการสนับสนุนจากบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัดสาขาอุตรดิตถ์ กลุ่มเพื่อน สอจร.อุตรดิตถ์ ในการเชื่อมเครือข่ายกับคณะทำงานจัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดอุตรดิตถ์ ให้เข้ามามีส่วนร่วมในการให้ความรู้ ให้คำแนะนำวิธีการดำเนินการ จนกระทั่ง คณะทำงานของห้างโลตัสมีความเข้าใจ สามารถลงมือดำเนินกิจกรรมกับพนักงานภายในห้าง และกับลูกค้าได้อย่างสมบูรณ์แบบ พนักงานและลูกค้าให้ความร่วมมือ และได้รับการยอมรับจากสังคม

สอจร. ห่วงใยร่วมป้องกันภัยอุบัติเหตุจราจรในสถานศึกษา

พ.ต.ท.สกุลรัชช์ คงทอง
ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่

จากรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนนพ.ศ. 2558ขององค์การอนามัยโลก บ่งชี้ว่า 10 สาเหตุสำคัญของการเสียชีวิตของผู้มีอายุ 15-29 ซึ่งเป็นเยาวชนและวัยแรงงานตอนต้นในปี 2555 อันดับหนึ่งมีสาเหตุจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนรายละเอียดดัง**รูปที่ 1**



ส่วนข้อมูลในประเทศไทย จากศูนย์วิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและป้องกันการบาดเจ็บในเด็ก รพ.รามาธิบดี เปิดเผยว่า ผลการเฝ้าระวังความเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บในเด็กในรอบทศวรรษ (ปี 2546-2556) มีเด็กเสียชีวิตจากอุบัติเหตุและการบาดเจ็บ 34,877 คน การเสียชีวิตลดลงจาก 3,730 คน ในปี 2545 เหลือ 2,636 คนในปี 2556 โดย**สาเหตุการเสียชีวิตอันดับ 1 คือ การจมน้ำในเด็กอายุตั้งแต่ 1-9 ปี และ สาเหตุการเสียชีวิตอันดับ 2 คือ อุบัติเหตุจราจร**โดยปี 2545 เด็กวัย 1-14 ปี เสียชีวิต 827 ราย ลดลงเหลือ 670 รายในปี 2556 เด็กวัย 1-9 ปี มีอัตราการเสียชีวิตลดลง ขณะที่เด็กวัย 10-14 ปี มีอัตราการตายสูงขึ้นร้อยละ 12 สาเหตุหลักเป็นรถมอเตอร์ไซค์ ทั้งขับขี่ก่อนวัย เมาแล้วขับ ขับเร็ว และไม่ใส่หมวกนิรภัย

กลุ่มงานจราจรตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ นำโดยพ.ต.ท.สกุลรัชช์ คงทอง เล็งเห็นความสำคัญของปัญหาดังกล่าว จึงได้จัดทำโครงการ “**สอจร. ห่วงใยร่วมป้องกันภัยอุบัติเหตุจราจรในสถานศึกษา**” ขึ้น โดยได้รับคำแนะนำและคำปรึกษาจากพี่เลี้ยง สอจร. ภาคเหนือ และร่วมกับเครือข่ายดำเนินการ ประกอบด้วย 1) เจ้าหน้าที่ตำรวจกลุ่มงานจราจร ที่ได้รับคำสั่งแต่งตั้ง 2) นักจัดรายการและเจ้าหน้าที่ประจำสถานีวิทยุ เอฟเอ็ม 96.75 เมกะเฮิร์ตและกลุ่มโรงเรียน ได้แก่โรงเรียนมงฟอร์ตวิทยาลัย แผนกประถมโรงเรียนสารสาสน์วิเทศ

เชียงใหม่โรงเรียนมงฟอร์ตวิทยาลัย แผนกมัธยมโรงเรียนพระหฤทัยเชียงใหม่โรงเรียนเชียงใหม่คริสเตียน โรงเรียนเรยีนาเชลีวิทยาลัยและโรงเรียนวารีเชียงใหม่

คณะทำงานได้ร่วมกันกำหนดเป้าหมาย/วัตถุประสงค์ เน้นการป้องกันก่อนเกิดเหตุ ได้แก่ 1)เพื่อเป็นการปลูกฝังให้ความรู้เกี่ยวกับวินัยจราจรและสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนให้แก่เด็กนักเรียน นำไปใช้ในชีวิตประจำวัน ลดการเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน 2) เพื่อทราบสาเหตุ จุดเสี่ยง ที่อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุจากผู้ปกครองนักเรียน นักเรียน รวมทั้งอาจารย์ เพื่อนำมาแก้ไข 3) เพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดีภายในครอบครัวนักเรียนในการมีกิจกรรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุร่วมกัน

กลวิธีในการดำเนินงานแบ่งกลุ่มเป้าหมาย ออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้ 1) นักเรียนระดับชั้น ป.5 – ป.6 และ ม.1 – ม.3 ของโรงเรียน2) ผู้ปกครองนักเรียนและ 3)อาจารย์ฝ่ายปกครองที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร

ขั้นตอนการดำเนินการ เริ่มต้นจาก

1. ประชาสัมพันธ์ในสถานศึกษา (นำร่อง) เพื่อจัดนักเรียนผู้ปกครอง อาจารย์ เข้าร่วมกิจกรรมของโครงการ เพื่อให้ทราบถึงวัตถุประสงค์และประโยชน์ที่จะได้รับ
2. จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรระดับรองสารวัตรพร้อมทีมนักจักรายการสถานีวิทยุเอฟเอ็ม 96.75 เมกกะเฮิร์ต ทำกิจกรรมหลังเคารพธงชาติ เพื่อปลูกฝังวินัยจราจร ให้ความรู้ด้านการป้องกันอุบัติเหตุ และมีกิจกรรมสันทนาการ โดยแจกแผ่นพับประชาสัมพันธ์เพื่อให้นักเรียนแนะนำผู้ปกครองในการประสานข้อมูลเกี่ยวกับการจราจร
3. มีการสื่อสารข้อมูลเกี่ยวกับสภาพปัญหาการจราจร จุดเสี่ยงอุบัติเหตุ ผ่านทางรายการ ทางสถานีวิทยุและประชาชนผู้ฟังทั่วไปได้รับข้อมูลอันเป็นประโยชน์
4. นำสภาพปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุจราจรเพื่อประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการเพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ

ผลสัมฤทธิ์ของโครงการ- เชิงปริมาณพบว่า นักเรียนแต่ละโรงเรียนทั้ง 7 แห่ง ที่ร่วมกิจกรรมโครงการรับรู้โครงการในเบื้องต้นและพร้อมให้ความร่วมมือร่วมกิจกรรมต่อไป**เชิงคุณภาพ** พบว่านักเรียน มีความเข้าใจ รับรู้ในเบื้องต้นเกี่ยวกับสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุสอดคล้องกับแนวทางการวัดผลสำเร็จของโครงการทีกำหนดให้นักเรียนมีความรู้ความเข้าใจ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุและทราบแนวทางการป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ โดยให้แสดงออกโดยการฝึกหัดจัดทำรายการวิทยุเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ, จัดทำคลิปวีดีโอรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุ

ปัญหา/อุปสรรคในการดำเนินงาน ที่สะท้อนจากคณะทำงานโครงการ คืออยากให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ และเอกชน ให้ความสำคัญในด้านการปลูกฝัง ให้ความรู้ วินัยจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุ ตั้งแต่เป็นเยาวชน เพื่อสร้างจิตสำนึกที่ดีตั้งแต่วัยเยาว์

ปัจจัยความสำเร็จ เกิดจากอาจารย์ ผู้ปกครองนักเรียน นักเรียน ให้ความสนใจเข้าร่วมกิจกรรมโดยตอบรับเข้าร่วมกิจกรรมและลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ เปรียบเทียบสถิติการเกิดอุบัติเหตุก่อนเข้าร่วมกิจกรรมโครงการ เปรียบเทียบหลังเข้าร่วมกิจกรรมปรากฏว่าลดลง

จากความสำเร็จดังกล่าว คณะทำงานโครงการจึงกำหนดกิจกรรมที่จะทำต่อเนื่องในอนาคต เน้นประสานโรงเรียนเพื่อคัดเลือกตัวแทน หรือแกนนำ เข้าร่วมกิจกรรมโครงการต่อเนื่อง “โครงการถนนคนดี”

เพื่อให้มีส่วนร่วมในการณรงค์การป้องกันอุบัติเหตุจัดทำคลิปวีดีโอ คลิปเสียง รณรงค์การป้องกันอุบัติเหตุ โดยได้รับ**ข้อเสนอแนะจากพี่เลี้ยง สอจร.** ว่าโครงการต่อเนื่องควรมีการร่วมกันวางแผนกับอาจารย์แต่ละโรงเรียน เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน ให้ความสนใจโครงการและร่างโครงการให้สอดคล้องกับความต้องการของนักเรียน อาจารย์ ผู้ปกครองนักเรียน

คณะทำงานของโครงการ ได้เข้าร่วมประชุมและประสานการจัดกิจกรรมโครงการ เพื่อวางแผนการจัดกิจกรรมตามโครงการก่อนการทำกิจกรรม ดังภาพประกอบต่อไปนี้

โครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง
ทางหลวงหมายเลข 101 ตอน แยกบ้านฝ้าย - ร้องกวาง

พ.ต.ท.มานพ ใจอุ่น
สภ.ไผ่โทน จ.แพร่

ด้วยข้อจำกัดทางด้านวิศวกรรมจราจรและสิ่งแวดล้อมของ**ทางหลวงหมายเลข 101 ตอน แยกบ้านฝ้าย - ร้องกวาง** เป็นทางหลวงสายรองประธาน 4 ช่องจราจร โดยบริเวณดังกล่าวเป็นทางแยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 1134 และทางหลวงท้องถิ่นมีลักษณะเป็นสี่แยกเยื้องกันเชื่อมเข้าสู่ตำบล หมู่บ้านขนาดใหญ่ ที่มีปริมาณจราจรคับคั่ง เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งและเป็นทางสายหลักไปสู่ จังหวัดพะเยา จังหวัดเชียงราย และจังหวัดน่านมีการขนส่งสินค้าเข้าสู่กรุงเทพฯท่าเรือขนาดใหญ่ทางภาคตะวันออก และยังเป็นเส้นทางที่มุ่งสู่แหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัดแพร่คือ วนอุทยานแห่งชาติแพะเมืองผี บริเวณดังกล่าวยังมีการขยายตัวของศูนย์ราชการ เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางแยกโจโก้แม่หล่าย และรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต เป็นการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทางหลวง

คณะทำงานโครงการ ได้สำรวจสภาพพื้นที่ทางหลวงเดิม (ภาคสนาม) โดยงานแผนงานแขวงทางหลวงแพร่ เพื่อตรวจสอบปัญหาอุปสรรค และข้อจำกัดทางด้านวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม รวมถึงภาพรวมของกายภาพพื้นที่ เพื่อใช้ประกอบการทำแผนเสนอโครงการไปยังสำนักแผนงาน กรมทางหลวง และได้กำหนดวัตถุประสงค์ให้สอดคล้องกับสภาพปัญหาดังกล่าวข้างต้น ดังนี้ 1) เพื่อลดการตัดกันของกระแสการจราจรในทุกทิศทาง2) เพิ่มขีดความสามารถของทางหลวงสายดังกล่าวในการรองรับปริมาณจราจรที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต 3) อำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแก่ประชาชนผู้ใช้ทางและ 4) ลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางตลอดจนช่วยลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น

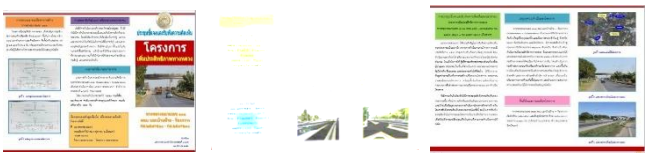
รายละเอียดการสำรวจ มีดังนี้

1. **ด้านกายภาพของพื้นที่**เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นทางสายหลัก มีสภาพเป็นเนินสูงถูกออกแบบความเร็วอยู่ที่ 80 km/h และลักษณะทางกายภาพของถนนมีความลาดเอียงบวกและลบ 4% ระยะมองเห็นอยู่ที่ 79.271 ม. ระยะหยุดรถปลอดภัยอยู่ 81.280 ม.
2. **สภาพพื้นที่ทางหลวงเดิม เป็นพื้นที่ชุมชมสำคัญ**ประกอบด้วยชุมชนขนาดใหญ่ คือ ตำบลแม่หล่าย ตำบลยม ตำบลน้ำชำ อำเภอหน่องม่วงไข่
3. **ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ**พื้นที่โจ้โกแม่หล่าย เป็นบริเวณจุดเสี่ยงที่สำคัญจุดหนึ่งของจังหวัดแพร่ที่เกิดอุบัติเหตุ สาเหตุสำคัญคือ ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด มีการตัดหน้าระยะกระชั้นชิด

ทางหลวงหมายเลข 101 ตอน แยกบ้านฝ้าย – ร้องกวาง
กม.258+472 (โจ้โก้แม่หล่าย)

4. **แนวทางแก้ไข**แขวงทางหลวงแพร่ ได้จัดทำโครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงเสนอไปยังสำนักแผน กรมทางหลวง จำนวน 2 โครงการคือ โครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข 101 ตอน แยกบ้านฝ้าย – ร้องกวางระหว่าง กม.255+210 – กม.258+497และโครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข 101 ตอน แยกบ้านฝ้าย – ร้องกวางระหว่าง กม. 257+290– กม. 259+200
5. **การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน**ดำเนินงานตามแนวทางด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เพื่อให้เกิดประโยชน์แก่หน่วยงานของรัฐและประชาชนรวมทั้งเป็นแนวทางให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการดำเนินการกิจกรรมของรัฐอย่างกว้างขวาง โดยให้ประชาชนมีส่วนร่วมตัดสินใจ ในการดำเนินการโครงการหรือกิจกรรมต่างๆ ของรัฐ โดยเฉพาะในด้านการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนนับว่ามีความสำคัญอย่างยิ่ง และรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2550 ได้ระบุไว้อย่างชัดเจนว่าบุคคลย่อมมีสิทธิ์ในการได้รับข้อมูล คำชี้แจง และเหตุผลจากหน่วยราชการ หน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ หรือราชการส่วนท้องถิ่น ก่อนการอนุญาตหรือดำเนินการโครงการหรือกิจกรรมใดที่อาจมีผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพอนามัย คุณภาพชีวิต หรือส่วนได้เสียอื่นใดที่เกี่ยวกับตนหรือชุมชนท้องถิ่นแขวงทางหลวงแพร่ ให้ความสำคัญในการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเป็นอย่างยิ่ง

เพราะการดำเนินงานตามโครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง จะบรรลุความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ ต้องดำเนินงานอย่างโปร่งใส ยุติธรรม และก่อเกิดประโยชน์สูงสุดต่อส่วนรวม โดยเปิดโอกาสให้**ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน ประชาชนในพื้นที่ดำเนินการ หน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจ สื่อมวลชน และประชาชนทั่วไปที่สนใจ** ได้รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับรายละเอียดของโครงการ พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นผ่านกระบวนการสื่อสารสองทางอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ จึงมีความจำเป็นต้องจัดให้มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนขึ้น เพื่อนำความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนไปเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินการโครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงดังกล่าวข้างต้น โดยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน



รูปภาพ การมีส่วนร่วมของประชาชนโครงการที่ 1 โครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ทางหลวงหมายเลข 101 ตอน แยกบ้านฝ้าย - ร้องกวาง กม.255+210 - กม.258+497

วันพุธที่ 5พฤศจิกายน 2557 เวลา 09.00 น. –12.00 น.

ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลแม่หล่าย ต.แม่หล่าย อ.เมือง จ.แพร่

บทสรุปการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนพบว่า 1) ประชาชนที่เข้าร่วมประชุมคิดว่าโครงการมีความสำคัญและเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวมในระดับมาก คือมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.79หรือร้อยละ 93.00%2) ท่านเห็นด้วยกับโครงการหรือไม่ (จำนวนแบบสอบถาม 170 ฉบับ)พบว่า เห็นด้วย (169) ร้อยละ99.41 %ไม่เห็นด้วย (0)ร้อยละ 0.00 %ไม่แสดงความคิดเห็น (1)ร้อยละ 0.59 %**หมายเหตุ**พบว่าประชาชนที่เข้าร่วมประชุมเห็นด้วยกับโครงการก่อสร้าง ร้อยละ 99.41 %

รูปภาพการมีส่วนร่วมของประชาชนโครงการที่ 2 โครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ทางหลวงหมายเลข 101 ตอน แยกบ้านฝ้าย – ร้องกวาง กม.257+510 - กม.259+200

วันพุธที่ 23 ธันวาคม 2558 เวลา 09.00 น. – 12.00 น.

ณ ห้องประชุมเทศบาลตำบลแม่หล่าย ตำบลแม่หล่าย อำเภอเมือง จังหวัดแพร่

บทสรุปการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนพบว่า 1) ประชาชนที่เข้าร่วมประชุมคิดว่าโครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง มีความสำคัญและเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวมในระดับมาก คือมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.43 หรือร้อยละ 90.00**2) ท่านเห็นด้วยกับโครงการหรือไม่ (จำนวนแบบสอบถาม 130 ฉบับ)**เห็นด้วย (130) ร้อยละ 100.00 %ไม่เห็นด้วย (0) ร้อยละ 0.00 %ไม่แสดงความคิดเห็น (0) ร้อยละ0.00 %**หมายเหตุ**พบว่าประชาชนที่เข้าร่วมประชุมเห็นด้วยกับโครงการก่อสร้าง ร้อยละ 100.00 %

คนลำปาง ร่วมใจ สวมหมวกนิรภัย มีวินัยจราจร

คุณพิมพ์จันทร์ โพธิ์สาวัง
หัวหน้าภาคเหนือตอนบน

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 เห็นชอบให้กำหนดให้ “ปี 2554– 2563เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) เพื่อบูรณาการการดำเนินงานจากทุกภาคส่วน และนโยบายคณะรัฐมนตรี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ข้อ 5 การยกระดับคุณภาพด้านบริการด้านสาธารณสุข และสุขภาพของประชาชน ข้อ 5.4ป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในการจราจร อันนำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิต โดยร่วมมือระหว่างฝ่ายต่างๆ ในการตรวจจับป้องกัน การรายงาน และการดูแลผู้บาดเจ็บ

จากสถิติอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดลำปาง ตั้งแต่ปี พ.ศ.2555– 2558 พบว่ายานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ รถปิคอัพ และรถยนต์เก๋งนั่งส่วนบุคคล มาจากสาเหตุการขับรถ ขณะเมาสุรา การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ขับรถย้อนศร และการไม่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งทำให้มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต เป็นจำนวนมาก โดยมีผู้บาดเจ็บทั้งหมด 55,267 คน ผู้เสียชีวิต ทั้งหมด 704 ราย และมีผู้เสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ ทั้งหมด 466 ราย และเมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนผู้เสียชีวิตจากโรคไข้เลือดออก ปี 2555– 2558 จังหวัดลำปาง พบว่ามีผู้เสียชีวิตทั้งหมด 2 คน ซึ่งจะเห็นได้ว่าสถิติอุบัติเหตุทางถนนมีจำนวนผู้เสียชีวิตมากกว่า โรคไข้เลือดออกเท่าตัว

ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดลำปาง ขับเคลื่อนได้อย่า มีผลสัมฤทธิ์ ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนมีความตระหนักและมีจิตสำนึกในความปลอดภัยอย่างยั่งยืน ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดลำปาง จึงได้จัดทำโครงการ “คนลำปาง ร่วมใจ สวมหมวกนิรภัย มีวินัยจราจร” เพื่อขับเคลื่อนมาตรการองค์กรในการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ และการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร

กลวิธีในการดำเนินงานคณะทำงานได้กำหนดกลุ่มเป้าหมายคือ หน่วยงานภาครัฐสังกัดส่วนกลาง/ส่วนภูมิภาค/อำเภอทุกอำเภอ/หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ/องค์กรอิสระ/องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และองค์กรภาคเอกชน ในพื้นที่ 13 อำเภอซึ่งประกอบด้วยโรงเรียนห้างฉัตรวิทยาโรงเรียนเสริมงามวิทยาคมโรงเรียนแม่พริกวิทยาโรงเรียนสบปราบพิทยาคมโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาพัฒนาการเขลางค์นครโรงเรียนเมืองปานวิทยาโรงเรียนแจ้

ห่มวิทยาโรงเรียนแม่ทะพัฒนศึกษาโรงเรียนเกาะคาวิทยาคมโรงเรียนแม่เมาะวิทยาโรงเรียนอัสสัมชัญลำปาง โรงเรียนลำปางกัลยาณีโรงเรียนเถินวิทยาและ โรงเรียนประชารัฐธรรมคุณ

ขั้นตอนการดำเนินการ

1. ประกาศเป็นวาระจังหวัดลำปาง "คนลำปาง ร่วมใจ สวมหมวกนิรภัย มีวินัยจราจร" ตลอดปี พ.ศ. 2559 ตาม 4 มาตรการ ประกอบด้วย การสวมหมวกนิรภัย การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การขับรถย้อนศร และการเมาแล้วขับ และใช้กลยุทธ์ในการขับเคลื่อนโดยถ้ามีผู้ถ่ายรูปหรือถ่ายคลิปผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าในสถานที่ราชการ รับรางวัลที่ผู้ว่าราชการจังหวัด 1,000 บาท
2. แจ้งให้ทุกส่วนราชการและสถาบันการศึกษาในพื้นที่ เป็นพื้นที่สวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ติดตั้งป้าย "ไม่สวมหมวกนิรภัยเข้าสถานที่ราชการ ปรับ 500 บาท" และให้ถือปฏิบัติอย่างเข้มงวดและจริงจัง ในเรื่องการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การขับรถย้อนศร และการเมาแล้วขับ โดยให้ตำรวจภูธรจังหวัดลำปาง ใช้มาตรการทางกฎหมายในโทษปรับสูงสุด ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2559 เป็นต้นไป
3. จัดกิจกรรมรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ โดยจัดพร้อมกันทั้งจังหวัด (KICK OFF) ในวันพุธที่ 23 ธันวาคม 2558 เวลา 09.00 น. 1) ระดับจังหวัด จัด ณ ข่วงนครลำปาง ห้าแยกหอนาฬิกา อำเภอเมืองลำปาง จังหวัดลำปาง 2) ระดับอำเภอ หน้าที่ว่าการอำเภอ นำหัวหน้าส่วนราชการ ข้าราชการ นักศึกษา นักเรียน กลุ่มพลังมวลชน ขับขี่รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ เปอร์เซ็นต์ รณรงค์ตามเส้นทางที่เหมาะสม
4. ให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรกับนักเรียน/นักศึกษา ในสถาบันการศึกษาต่างๆ
5. ขับเคลื่อนองค์กรต้นแบบสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ จังหวัดลำปาง
6. ประชาสัมพันธ์โครงการ "คนลำปาง ร่วมใจ สวมหมวกนิรภัย มีวินัยจราจร"
7. ติดตามผลการดำเนินงานโครงการ

และคณะทำงานได้กำหนดแนวทางการวัดผลความสำเร็จของโครงการ ดังนี้ 1) ประชาชนเกิดเกิดจิตสำนึกด้านความปลอดภัย (Safety Mind) และร่วมกันสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย (Safety Culture) ให้เกิดขึ้นในสังคม 2) จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บ และจำนวนผู้เสียชีวิต ลดลงมากที่สุด 3) กลุ่มเป้าหมายที่เข้าร่วมโครงการตระหนักถึงความปลอดภัยเป็นอันดับแรกและ 4) ประเมินกลุ่มเป้าหมายที่เข้าร่วมโครงการหลังจากดำเนินการเสร็จสิ้นภายใน 1 เดือน

ปัญหา/อุปสรรคในการดำเนินงานพบว่า กลุ่มเป้าหมายในการดำเนินการยังไม่ควบคุมถึงทุกโรงเรียน เพราะแต่ละสถานที่ไม่สามารถเอื้อเวลาต่อการดำเนินโครงการได้

ผลสัมฤทธิ์ของโครงการ1) เชิงปริมาณพบว่ากลุ่มเป้าหมายที่ยังไม่ได้เข้าร่วมโครงการยังมีความต้องการที่จะเข้าร่วมโครงการอีกมากในพื้นที่จังหวัดลำปาง2)เชิงคุณภาพพบว่า กลุ่มเป้าหมายที่เข้าร่วมโครงการมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนมากขึ้น

ปัจจัยความสำเร็จ เกิดจาก 1) บริหารสูงสุดของจังหวัดเอาจริง เอาจัง มีความเข้มข้น และประกาศเป็นวาระจังหวัด**2)** ส่วนราชการทุกแห่งให้ความร่วมมือ สนับสนุนเป็นอย่างดี 3) กลุ่มเป้าหมายที่เข้าร่วม

โครงการมีความสนใจในกิจกรรม ให้ความร่วมมือ 4) ผู้บริหารสถานศึกษาให้ความสนใจ ยินดีเข้าร่วมโครงการ และให้ความสำคัญและ 5) เครือข่ายและทีมงานมีความตั้งใจ เอาจริงเอาจัง

โครงการที่จะทำต่อเนื่องในอนาคต ได้แก่ การประเมินผลการดำเนินงานและการประชุมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ระหว่างโซนอำเภอ

สำหรับข้อเสนอแนะของพี่เลี้ยง สอจร.1) มีส่วนร่วมในกิจกรรม MOU 2) การประเมินแลกเปลี่ยนเรียนรู้และ 3)การนำผลงานโครงการไปโชว์และแชร์

ภาคผู้ใช้แรงงานร่วมใจลดอุบัติภัยบนท้องถนน จ.ลำพูน

นายประทวน ศรีสุข
บริษัท ลำพูนซิงเดนเก็น จำกัด

เป็นที่ทราบกันดีว่าจังหวัดลำพูนเป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ มีผู้เข้าสู่สถานประกอบการภาคอุตสาหกรรมจำนวนทั้งสิ้น 68,652 คน (ข้อมูลปี 2554) พาหนะที่ใช้ในการเดินทางมาทำงานโดยมากร้อยละ 80 เป็นรถจักรยานยนต์ ซึ่งในปี พ.ศ. 2556 - 2557 พบว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเขตนิคมอุตสาหกรรมมีความรุนแรงเพิ่มมาก ส่งผลให้พนักงานบาดเจ็บและเสียชีวิตเพิ่มสูงขึ้นตามระดับความรุนแรงภายใต้ข้อสันนิษฐานถึงสาเหตุปัจจัยน่าจะมาจากพฤติกรรมเสี่ยงของคน ได้แก่ การดื่มสุรา และขับรถเร็ว

ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ระดับสูงของบริษัท ลำพูนซิงเดนเก็น จำกัด เล็งเห็นวิกฤตปัญหาดังกล่าว และไม่ได้นิ่งนอนใจที่จะลดความสูญเสียทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สินของพนักงานลง จึงได้จัดทำโครงการ “ภาคผู้ใช้แรงงานร่วมใจลดอุบัติภัยบนท้องถนน จังหวัดลำพูน” ขึ้น โดยมีเป้าหมายให้สถานประกอบการที่เข้าร่วมโครงการ (สถานประกอบการที่เป็นสมาชิกของชมรมเจ้าหน้าที่ ความปลอดภัยในการทำงานในนิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือลำพูน นิคมของเครือสหพัฒน์ลำพูน) มีการดำเนินงานด้านความปลอดภัย ได้แก่ การสร้างเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยให้เกิดกับผู้ใช้แรงงานในสถานประกอบการ จังหวัดลำพูน และสร้างเครือข่ายการเฝ้าระวังอุบัติเหตุในสถานประกอบการ

โครงการฯ ได้กำหนดกลุ่มเป้าหมายไว้ 2 กลุ่ม คือ คนงาน และสถานประกอบการที่เข้าร่วมโครงการ และกำหนดขั้นตอนการดำเนินการ เริ่มต้นจากให้ข้อมูลแก่ผู้เกี่ยวข้องผ่านเวทีสัมมนา เพื่อชี้แจงโครงการให้กับ จป. ระดับวิชาชีพแต่ละสถานประกอบการ ร่วมกับภาคีเครือข่าย บริษัทกลาง คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ปภ. จังหวัดลำพูน และขนส่งจังหวัดลำพูน และกำหนดจัดกิจกรรมเสริมสร้างมาตรการองค์กรที่นำสู่การเกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถ ใช้ถนนของคนงาน โดยเน้นการสร้างเครือข่าย/การมีส่วนร่วมของสถานประกอบการ และกำหนดวันดีเดย์ในการขับขี่ปลอดภัย/สวมใส่หมวกนิรภัย ภายหลังดำเนินกิจกรรมแล้ว พบว่า

เชิงปริมาณ

1. มีสถานประกอบการที่ร่วมโครงการมาตรการองค์กรเพิ่มขึ้นร้อยละ 50
2. จำนวนพนักงานที่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรเพิ่มขึ้น
3. อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับพนักงานลดลง

เชิงคุณภาพ

1. จำนวนจุดเสี่ยงในพื้นที่หลายแห่งได้รับการแก้ไขเชิงคุณภาพ
2. พฤติกรรมการใช้รถ-ใช้ถนนของพนักงานปฏิบัติตามกฎหมายจราจร
3. ผลผลิตในภาคอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น
4. สุขภาพและความปลอดภัยของพนักงานเพิ่มขึ้น
5. การกระทำผิดกฎหมาจราจรลดลง

สอดคล้องกับตัวชี้วัดที่คณะทำงานได้กำหนดให้มีการประเมินผล ตามแนวทางการวัดผลความสำเร็จของโครงการที่กำหนดไว้ ดังนี้ <u>เชิงปริมาณ</u> ประกอบด้วย ผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ที่ร่วมโครงการสวมหมวกนิรภัย 100 %และ จำนวนสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์มาปฏิบัติงานยัง

สถานประกอบการลดลง เชิงคุณภาพ คือ ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์มีจิตสำนึกความปลอดภัยมากขึ้น และพฤติกรรมการขับขี่เปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดีขึ้น ปฏิบัติตามระเบียบวินัยจราจรในการใช้รถใช้ถนน

ปัญหา/อุปสรรคในการดำเนินงาน พบว่า งบสนับสนุนไม่ต่อเนื่องข้อมูลอุบัติเหตุที่ไม่เป็นเอกภาพ และผู้บริหารสถานประกอบการบางแห่งไม่ให้การสนับสนุน

ในส่วนของผลสัมฤทธิ์ของโครงการปัจจัยความสำเร็จ ที่พบ มีดังนี้ 1) ผู้บริหารในจังหวัดให้ความสำคัญ2) การสนับสนุนจากภาคีเครือข่ายในจังหวัดและพนักงานสถานประกอบการให้ความร่วมมือ จากผลสัมฤทธิ์ที่เกิดขึ้น คณะทำงานจึงมุ่งมั่นที่จะดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่อง เน้นการต่อยอดโครงการส่งเสริมมาตรการองค์กรให้ครอบคลุมทั้งจังหวัด และจะดำเนินการขยายผลจากมาตรการองค์กรสู่ชุมชนเป็นมาตรการชุมชน

ข้อเสนอแนะของพี่เลี้ยง สอจร. ที่มีต่อการดำเนินงานโครงการ เห็นควรสนับสนุนงบให้กับสถานประกอบการที่ร่วมโครงการและสนับสนุนงบให้กับชุมชน/หมู่บ้าน

การขับเคลื่อนและพัฒนาเครือข่ายการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดสุรินทร์

นางสิริรักษ์ ชมชื่น
สนง.ปภ.สุรินทร์

สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสุรินทร์

จากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนน 3 ฐานของจังหวัดสุรินทร์ (ตำรวจ สาธารณสุขและบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาจังหวัด) พบว่ามีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ปีงบประมาณ พ.ศ. 2557 จำนวน 364 คน คิดเป็นจำนวนผู้เสียชีวิตถึง 26 รายต่อประชากร 1 แสนคน และจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่ กลุ่มเสี่ยง คือ เยาวชน และคนทำงาน พฤติกรรมเสี่ยง เมาแล้วขับ ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด และไม่สวมหมวกนิรภัย พาหนะเสี่ยง รถจักรยานยนต์ เป็นประเด็นหลัก แต่อย่างไรก็ตาม จังหวัดสุรินทร์ดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดสุรินทร์ในเชิงการบรูณาการระหว่างหน่วยงานตลอดมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547 *“การทำงานรณรงค์เรื่องลดอุบัติเหตุเป็นเรื่องเก่าที่เราทำกันมานานแล้ว แต่ส่วนใหญ่เราก็ติดกับความเคยชิน ทำแบบเดิมๆ ระเบียบก็ออกมาเหมือนเดิมทุกปี พอมาทำในพื้นที่ก็ทำเหมือนเดิมให้เสร็จๆ อุบัติเหตุของบ้านเมืองเรามันจึงไม่ลดกันซักที ข้อมูลหลายต่อหลายปีชี้ชัดว่าปัญหาการเมาแล้วขับ เป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้นหากจะทำเรื่องอุบัติเหตุให้ได้ผลต้องแก้ปัญหาเรื่องเมาแล้วขับให้ได้ด้วยเช่นกัน...”*

การขับเคลื่อนงานอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดสุรินทร์ แบ่งได้เป็น 3 ระดับคือ

1. การขับเคลื่อนงานในระดับจังหวัด ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ (ศปถ.จ.สุรินทร์)
2. การหนุนเสริมการทำงานของ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ (ศปถ.อำเภอ)
3. การทำงานในระดับพื้นที่ตำบล ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับตำบล (ศปถ.อปท.)

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

เน้นการทำงานแบบแนวราบ โดยมีกระบวนการขับเคลื่อนงานในระดับจังหวัดในการขับเคลื่อนงานได้ดังนี้

1) กลไกความร่วมมือเครือข่ายลดอุบัติเหตุจังหวัดสุรินทร์

กลไกขับเคลื่อน โดยคณะอนุกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (ศปถ.จังหวัดสุรินทร์) ประกอบด้วย ตัวแทนเจ้าหน้าที่ตำรวจ ตัวแทนจากสำนักงานสาธารณสุขจังหวัด ตัวแทนโรงพยาบาลศูนย์จังหวัด ตัวแทนประกันสังคมจังหวัด ตัวแทนท้องถิ่นจังหวัด ตัวแทนแขวงทางหลวงจังหวัด ตัวแทนแขวง

ทางหลวงชนบทจังหวัด ตัวแทนจากสำนักงานขนส่งจังหวัด ตัวแทนจากสำนักงาน ตัวแทนสำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัด ตัวแทน สวท.สุรินทร์ ตัวแทน สพป.เขต 1 สุรินทร์ ตัวแทนมหาวิทยาลัยราชภัฏสุรินทร์ ตัวแทนเทศบาลเมืองสุรินทร์ ตัวแทน สภ.เมืองสุรินทร์ ตัวแทนประชาคมสังคมสุรินทร์สร้างสุข ตัวแทนจากสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด ซึ่งมีบทบาทเป็นคณะอนุกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (Core-team ศปถ.จังหวัด) โดยมีผู้แทนสำนักงาน ปภ.จังหวัดสุรินทร์ เกาะติดสถานการณ์อย่างจริงจังในช่องทางแนวราบ ผ่านกลุ่มไลน์ “Core-team” และนำเสนอข้อมูลผ่านกลุ่มไลน์เป็นทางการ กลุ่ม ศปถ.จังหวัด โดยมีรองผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธาน สมาชิกในกลุ่มถึง 103 คน การขยับแบบทางการ ไม่เป็นเรื่องน่ากังวล เนื่องจากมีการสั่งการทั้งส่วนกลางและส่วนของจังหวัดเอง คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (ศปถ.จ.สุรินทร์) จึงเน้นการขับเคลื่อนกลไกในแนวราบ ทำอย่างไรให้เราได้คนทำงานที่มีใจและขับเคลื่อนงานไปพร้อมๆ กัน โดยคนทำงานได้พบปะกันและแลกเปลี่ยนเรียนรู้การทำงานอย่างแท้จริง โดยการใช้ กลยุทธ 5 ช ในการเกาะติด คือ ชวน เชื่อม ช้อน เชียร์ และเช็คข้อมูลร่วมกัน ขยับกลไกทำงานสู่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) หรือหน่วยงานในระดับอำเภอ และตำบล บางแห่งที่ร่วมคิดและขับเคลื่อนงานร่วมกันมาอย่างต่อเนื่อง จุดเน้นสำคัญของการประสานให้เกิดกลไกคณะทำงานชุดนี้ คือ ตัวแทนของแต่ละหน่วยงานที่เข้ามาทำงานร่วมกันนั้น ล้วนแต่มีบทบาทการทำงานเกี่ยวข้องกับเรื่องอุบัติเหตุแทบทั้งสิ้น ดังนั้นภารกิจที่ทำงานร่วมกับเครือข่ายจึงเปรียบเสมือนการทำงานในภารกิจของตนเอง หากแต่ลดความเป็นทางการ และเน้นการทำงานเชิงรุกมากขึ้นเพียงเท่านั้น กลไกนี้เป็นคณะทำงานชุดเล็กที่มีความคล่องตัวในการทำงานและไม่ติดยึดกรอบหรือกระบวนการในทางโครงสร้าง การจัดระบบความสัมพันธ์ของกลไกเป็นลักษณะความสัมพันธ์แนวราบไม่มีอำนาจในการสั่งการหากแต่เป็นการแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

2) พัฒนาระบบข้อมูลและการจัดการองค์ความรู้

กลไกที่ทำงานเรื่องการจัดการระบบฐานข้อมูล 3 ฐาน และรวบรวมองค์ความรู้ที่เกิดจากกระบวนการทำงานของพื้นที่ต่างๆ และขยายบทเรียนผ่านการทำงานระหว่างเครือข่ายเป็นการถอดบทเรียนมีกระบวนการสำคัญที่ทำให้ได้มาซึ่งข้อมูลคือ

1. การจัดเวทีสรุปบทเรียนการทำงานร่วมกับเครือข่ายองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นหรือผู้ที่เกี่ยวข้อง ในระดับอำเภอ ซึ่งเป็นหน่วยปฏิบัติการสำคัญและสรุปเป็นฐานข้อมูลที่ต้องการนำไปทำงานต่อไป

2. ลงพื้นที่ให้คำปรึกษากลไกศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) อย่างใกล้ชิด

3. การลงพื้นที่สังเกตการณ์ การลงเก็บเคสอุบัติเหตุทางถนนที่สำคัญและเก็บข้อมูลการทำงานเฝ้าระวังอุบัติเหตุของพื้นที่ต่างๆ รวมถึงรับฟังข้อเสนอจากคนทำงานในระดับพื้นที่ที่เป็นผู้ปฏิบัติและรวบรวมเป็นชุดประสบการณ์ เสนอเป็นแนวทางในการทำงานต่อคณะทำงานในระดับจังหวัด โดยผ่านกลุ่มแนวราบ สื่อสารผ่านช่องทางไลน์กลุ่ม

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น

จากการติดตามและประเมินผลของคณะอนุกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (Core Team) พบว่าแต่ละพื้นที่อำเภอ หรือศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) มีกลไกการขับเคลื่อนเกิดขึ้นในอำเภออย่างที่เห็นได้ชัด เช่น อำเภอสังขะ อำเภอจอมพระ อำเภอปราสาท อำเภอศรีณรงค์ และอำเภอบัวเชด ในแต่ละพื้นที่อำเภอจะมีพื้นที่ต้นแบบกลไก ศปถ.อปท. ลงไปสู่ระดับตำบล ยกตัวอย่าง ศูนย์ปฏิบัติการฯ (ศปถ.อ.สังขะ) จะมีทีมสหสาขาวิชาชีพในพื้นที่มีการขับเคลื่อนงานอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งมีหน่วยหลักประกอบด้วย ปกครองอำเภอ ปลัดฝ่ายป้องกัน ขนส่งอำเภอ สาธารสุขอำเภอ โรงพยาบาลอำเภอ เทศบาลตำบล ไฟฟ้า และทีมกู้ชีพ โดยกลุ่มคณะอนุกรรมการ ศปถ.อำเภอสังขะ จะเป็นฝ่ายวิชาการคอยขยับงานและกระตุ้นเวทีระดับอำเภอ และเป็นทีมลงไปหนุนเสริมให้ ศปถ.อปท. ต่อไป

บทเรียนความสำเร็จ

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ (ศปถ.จังหวัดสุรินทร์) เป็นการขับเคลื่อนกลไกแบบสหสาขาวิชาชีพและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเรื่องนี้มาสะท้อนสิ่งที่ได้ทำและเกิดขึ้นจริง กลไกการทำงานในระดับจังหวัดส่งต่อสู่ระดับอำเภอเป็นกระบวนการดังกล่าวนอกจากจะทำให้ความรู้ที่เป็นของจริง ที่ผ่านการทดลองทำจนประสบความสำเร็จในพื้นที่ได้รับการบอกต่อเพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติแล้ว กระบวนการดังกล่าวยังถือว่าเป็นกระบวนการทำงานที่น่ายกย่อง เสริมแรงคนในทำงานในระดับปฏิบัติการเกิดความภาคภูมิใจ และมีกำลังใจในการทำงานให้เกิดความต่อเนื่องและเข้มข้นมากขึ้น พื้นที่ต้นแบบ ที่น่าสนใจประกอบด้วย “สำเภาลูนโมเดล” ต.สำเภาลูน อ.บัวเชด จุดเด่นในการขับเคลื่อนเรื่องเมาแล้วขับในชุมชน “ปราสาทโมเมล” ศปถ.อ.ปราสาท จุดเด่นในการขับเคลื่อนด่านชุมชน ศปถ.อำเภอจอมพระ ศปถ.อำเภอสังขะ และศปถ.อำเภอศรีณรงค์ จุดเด่นในการขับเคลื่อนกลไกสหสาขาวิชาชีพระดับอเภอ ทั้งนี้ การขับเคลื่อนงานอุบัติเหตุทางถนนในสถานศึกษา ที่เด่น เช่น โรงเรียนวีรวัฒน์โยธิน เป็นสถานศึกษาต้นแบบเรื่องมาตรกรองค์กร เน้นมาตรการสวมหมวกนิรภัย 100% และจัดเก็บข้อมูลสมาชิกทะเบียนรถจักรยานยนต์และหมวกนิรภัยแบบคิวอาร์โคท์ โรงเรียนระดับประถมศึกษา จำนวน 68 แห่ง ในเขตอำเภอสังขะ เป็นโรงเรียนต้นแบบนำหลักสูตรความปลอดภัยทางถนนไปใช้ในสถานศึกษา และสถานประกอบการต้นแบบ ตามมาตรการองค์กรหมวกนิรภัย 100% เช่น บริษัท HBI สุรินทร์ และโรงงานน้ำตาลสุรินทร์ ซึ่งได้ดำเนินงานกิจกรรมมาตรการองค์กรต้นแบบตามข้อเสนอของจังหวัดและทีมจังหวัดได้ลงไปติดตามอย่างต่อเนื่อง และเน้นการประชาสัมพันธ์ประกาศวาระจังหวัดสุรินทร์ โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดสุรินทร์ “นายอรรถพร สิงหวิชัย นักกีฬาโอลิมปิค นายสินธุ์เพชร กรวยทอง และดารานักแสดง ”จา พนม” เป็นต้นแบบประชาสัมพันธ์ทั่วทั้งจังหวัด

การติดตามประเมินผลโครงการ

ภาคีเครือข่ายได้รับทราบปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่แท้จริง และเกิดการร่วมกันคิดแก้ไขปัญหาอย่างต่อเนื่อง โดยจัดประชุมคณะกรรมการ ศปถ.จังหวัดเป็นประจำทุกเดือน ในปี 2559 จัดประชุมไปแล้ว 7 ครั้ง และประชุมเตรียมข้อมูลโดยคณะอนุฯ ศปถ.จังหวัด ก่อนการประชุมใหญ่ทุกครั้ง พร้อมมีการติดตามงานของทีมอำเภอโดยให้มีการนำเสนอผลงานของอำเภอจากเวทีประชุมใหญ่ ให้ ศปถ.อำเภอ นำเสนอผลงาน และองค์กรต้นแบบ ในการประชุมทุกครั้ง ทั้งนี้ ได้แต่งตั้งพี่เลี้ยงประจำอำเภอ ทั้ง 17 อำเภอ เพื่อทำหน้าที่หนุนเสริมและให้กำลังใจคนทำงานในระดับอำเภออย่างใกล้ชิด โดยใช้กลยุทธ 5 ช ในการลงพื้นที่ ชวน เชื่อม ช้อน เชียร์ และเช็คข้อมูลร่วมกัน เกิดภาคีเครือข่ายที่ยั่งยืนและขยายกลุ่มภาคีสู่ภาคเอกชน สถานศึกษา และสถานประกอบการ

ปัญหาอุปสรรค

พบว่าบางอำเภอยังไม่มีการขับเคลื่อนกลไก ศปถ.อำเภอ มีเพียงการจัดกิจกรรมรณรงค์หรือจัดฝึกอบรมในห้วงเทศกาลเท่านั้น เนื่องจากยังขาดผู้ประสานงานหรือคนทำงานยังไม่เต็มที่กับงานเห็นว่างานอุบัติเหตุทางถนนเป็นงานฝาก ประชาชนบางกลุ่มยังไม่ตระหนัก คิดว่าอุบัติเหตุทางถนนเป็นเรื่องปกติและคุ้นชิน

ข้อเสนอแนะ

การขับเคลื่อนงานอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด ควรกำหนดให้สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเป็นหน่วยงานกลางบูรณาการข้อมูลและเป็นหน่วยเชื่อมประสานระหว่างภาคี เพื่อความคล่องตัวในการทำงานควรกำหนดตัวบุคคลที่รับผิดชอบงานให้ชัดเจนและมีบทบาทในการติดตามงานในระดับจังหวัด อำเภอ และชุมชนด้วย

กลไกการขับเคลื่อนระดับอำเภอต้องทำต่อไป สิ่งที่ควรทำ คือ พี่เลี้ยงจังหวัดต้องมีการลงติดตามหนุนเสริมอย่างต่อเนื่อง ลงไปกระตุ้นพื้นที่อย่างสม่ำเสมอ

ปัจจัยความสำเร็จ

จากการขับเคลื่อนกลไก ศปถ.จังหวัดและ ศปถ.อำเภอ พบว่าปัจจัยความสำเร็จของการขับเคลื่อนไกล คือ ผู้บริหาร มีนโยบายสั่งการชัดเจนและติดตามต่อเนื่อง สิ่งสำคัญของกลไกการทำงาน คือ ทีมที่ร่วมกันขับเคลื่อนอย่างจริงจังและความต่อเนื่องของคนทำงาน และการชื่นชมคนทำงานของผู้บริหารในเวทีกลางจังหวัดอย่างสม่ำเสมอทุกเดือนในเวทีประชุมประจำเดือนหัวหน้าส่วนราชการประจำจังหวัด ทั้งเข้าร่วมประกวดผลงานในเวทีประเมินระดับเขตและประเทศด้วย

ศักยภาพทีมสหสาขาวิชาชีพ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์

นางสิริรักษ์ ชมชื่น

สนง.ปภ.สุรินทร์

การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ มีการรวมตัวกันของหลายๆภาคส่วนซึ่งกลไกชุดนี้ประกอบด้วย ตัวแทนจากภาครัฐ ภาคเอกชนและภาคประชาสังคม คือ เครือข่ายภาครัฐ/ภาคประชาชน องค์กรเครือข่ายงดเหล้า อีสานตอนล่างประชาคมสังคมสุรินทร์สร้างสุข ตำรวจภูธรจังหวัดสุรินทร์ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสุรินทร์ สำนักงานขนส่งจังหวัดสุรินทร์สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสุรินทร์ แขวงทางหลวงสุรินทร์ แขวงทางหลวงชนบทสุรินทร์ โรงพยาบาลสุรินทร์ สถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทยจังหวัด ประกันสังคมจังหวัดสุรินทร์ สำนักงานศึกษาธิการจังหวัดสุรินทร์ สำนักงานอาชีวศึกษาสุรินทร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุรินทร์ สำนักงานคุมประพฤติจังหวัดสุรินทร์ สำนักงานส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นจังหวัดสุรินทร์ และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาสุรินทร์ ซึ่งมีบทบาทเป็นคณะอนุกรรมการ ศปถ.จังหวัดสุรินทร์ รวมถึงมีแกนนำจาก อปท. หรือหน่วยงานในระดับอำเภอ และตำบล บางแห่งที่ร่วมคิดและขับเคลื่อนงานร่วมกันมาอย่างต่อเนื่องจุดเน้นสำคัญของการประสานให้เกิดกลไกคณะทำงานชุดนี้คือ ตัวแทนของแต่ละหน่วยงานที่เข้ามาทำงานร่วมกันนั้น ล้วนแต่มีบทบาทการทำงานเกี่ยวข้องกับเรื่องอุบัติเหตุแทบทั้งสิ้น ดังนั้นภารกิจที่ทำงานร่วมกับเครือข่ายจึงเปรียบเสมือนการทำงานในภารกิจของตนเองหากแต่ลดความเป็นทางการ และเน้นการทำงานเชิงรุกมากขึ้นเพียงเท่านั้น

กลไกนี้เป็นคณะทำงานชุดเล็กที่มีความคล่องตัวในการทำงานและไม่ติดยึดกรอบหรือกระบวนการในทางโครงสร้าง การจัดระบบความสัมพันธ์ของกลไกเป็นลักษณะความสัมพันธ์แนวราบไม่มีอำนาจในการสั่งการหากแต่เป็นการแลกเปลี่ยนความคิดเห็น เก็บรวบรวมข้อมูลสถานการณ์และองค์ความรู้ในการทำงานเฝ้าระวังอุบัติเหตุ เพื่อรวบรวมเป็นข้อเสนอต่อคณะกรรมการจังหวัดโดยเฉพาะอย่างยิ่งการที่มีตัวแทนจากสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสุรินทร์ที่ทำหน้าที่เป็นเลขานุการ ของ ศปถ.จังหวัดสุรินทร์ กลายเป็นโอกาสที่ดีที่ช่วยให้การทำงานมีความคล่องตัว และได้รับการยอมรับเพิ่มมากขึ้น ซึ่งนั่นหมายถึงโอกาสในการเสนอข้อเสนอและข้อคิดเห็นต่างๆในเวทีการประชุมอุบัติเหตุจังหวัดด้วยเช่นกัน

ที่มา: การประชุมคณะทำงานวางแผนการดำเนินงานลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสุรินทร์,2557

ขณะเดียวกันจังหวัดสุรินทร์มีความพยายามพัฒนากลไก ศปถ.ในระดับอำเภอ เริ่มมาตั้งแต่ปี 2553ในการผลักดันของคณะทำงานในสมัยคือ พล.ต.ต.รณพงษ์ ทรายแก้ว ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดสุรินทร์ ทำ

หน้าที่หัวหน้าคณะทำงาน ศปถ.จังหวัดสุรินทร์ ในขณะนั้น โดยมี นายอำนวย จันทรัฐ หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสุรินทร์ ทำหน้าที่เลขานุการ ศปถ.จังหวัดสุรินทร์ มีการขับเคลื่อนกลไกในระดับแนวราบ ได้รับสนับสนุนงบประมาณจากโครงการแผนงานสนับสนุนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจร (สอจร.) ภายใต้การสนับสนุนของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)สำหรับขับเคลื่อนและพัฒนาศักยภาพเครือข่ายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด ในงบประมาณปีละ 100,000 บาทเรื่อยมาตั้งแต่ปี 2550 จนปัจจุบันโดยมีการปฏิบัติงานเข้มข้นในการใช้ถนนสาย 24 อำเภอปราสาทเป็นพื้นที่สร้างการเรียนรู้ร่วมกันกลุ่มเป้าหมายในช่วงนั้นส่วนใหญ่เป็นเครือข่าย อปท. ที่มีพื้นที่ติดถนนสาย 24 เข้าร่วมในกระบวนการทำงานร่วมกันอย่างจริงจัง เห็นผลการเปลี่ยนแปลงที่ดีขึ้นเรื่อยๆซึ่งเน้นการร่วมกันวิเคราะห์และสรุปบทเรียนการทำงานของตนเอง คณะทำงานได้ทำงานความร่วมมือกับ ศปถ.อำเภอปราสาทและใช้เป็นพื้นที่ทดลองทำงานสร้างความร่วมมือระหว่างเครือข่ายกับกลไก ศปถ.อำเภอ อย่างเข้มข้นโดยเริ่มตั้งแต่ช่วงสงกรานต์ปี พ.ศ.2555 เป็นต้นมาโดยสรุปเป็นชุดบทเรียนผลักประสานเป็นนโยบายจังหวัดขยายผลสู่พื้นที่ ทั้งนี้ จังหวัดสุรินทร์ยังได้รับงบสนับสนุนในการขับเคลื่อนทีมสหสาขาวิชีพในโครงการเสริมศักยภาพทีมสหสาขาวิชาชีพ โดยสร้างกระบวนการเรียนรู้ของกลไก ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ จังหวัดสุรินทร์ จากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)เมื่อปี 2557 สำหรับขับเคลื่อนกลไก ศปถ.จังหวัดและ ศปถ.ระดับอำเภอภายใต้แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.)

ในปี 2557 จังหวัดสุรินทร์ได้รับการสนับสนุนโครงการเสริมสร้างกระบวนการเรียนรู้เพื่อยกระดับการพัฒนาการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดสุรินทร์ซึ่งเป้าหมายหลักในการขับเคลื่อนงานภายใต้โครงการนี้คือเกิดกลไก ศปถ.อำเภอ ในพื้นที่ทั้ง 17 อำเภอ ของจังหวัดให้เป็นกลไกในการขับเคลื่อนงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่อำเภอของตนเองได้อย่างมีประสิทธิภาพรวมถึงสถิติการเกิดอุบัติเหตุของจังหวัดสุรินทร์โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2557 และ ช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2557 มีจำนวนลดลงคิดเป็นร้อยละ 30 เมื่อเทียบกับสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากปีที่ผ่านมา

ผลจากการดำเนินงานโครงการฯ (ปี 1)ดังกล่าวพบว่าเกิดกลไก ศปถ.ที่สามารถขับเคลื่อนงานได้จริงองค์ประกอบการเป็นสหสาขาวิชาชีพและมีความต่อเนื่องในการดำเนินงานลดอุบัติเหตุทางถนนอยู่จำนวน 5 อำเภอคือ อำเภอปราสาท สังขะ สนมบัวเชด และอำเภอจอมพระ (30 %)ของอำเภอทั้งหมด 17 อำเภอจากที่ตั้งเป้าหมายไว้ในโครงการ 70 % ในส่วนรวมถึงสถิติการเกิดอุบัติเหตุของจังหวัดสุรินทร์ลดลง 26.30 % จากที่ตั้งเป้าหมายไว้ในโครงการ 30 %

ชุมชนต้นแบบด้านอุบัติเหตุทางถนน ในห้วงปี 2557-2558 ได้แก่ ต.สำเภาลูน อ.บัวเชด ชุมชนบ้านโชค หมู่ที่ 1 ต.ตาเบา อ.ปราสาท ชุมชนในพื้นที่ อ.สังขะ อ.สนม ทั้งอำเภอ ต.เกาะแก้ว อ.สำโรงทาบ ต.สลักได อ.เมืองสุรินทร์ เป็นต้น

โดยเน้นการตั้งด่านชุมชน สกัดกลุ่มเสี่ยง เสี่ยงอุบัติเหตุ “ด่านชุมชน คือ จุดตรวจหรือจุดสกัดบนถนนชุมชน/อบต. หมู่บ้าน โดยความร่วมมือขององค์กรกลุ่มต่างๆ ในชุมชนแบบสหสาขา เพื่อสกัดกลุ่มเสี่ยงและลดพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ป้องกันและป้องปรามกลุ่มเสี่ยงในชุมชน ดูแลความสงบเรียบร้อยในหมู่บ้าน เช่น การเมาสุรา การขับรถเร็ว ไม่สวมหมวกนิรภัย เป็นต้น

องค์ประกอบหลักของด่านชุมชน ประกอบด้วย อบต.ฝ่ายปกครอง กำนัน ผู้ใหญ่บ้านโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล (รพ.สต.)อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.)อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.)ชุดรักษาความปลอดภัยหมู่บ้าน (ชรบ.) ผู้ที่ได้รับการยอมรับนับถือในหมู่บ้าน เช่น ผู้สูงอายุ ครูอาจารย์กลุ่มอาสาสมัครอื่น ๆ เช่น กลุ่มเยาวชน ชมรมผู้สูงอายุ กลุ่มแม่บ้าน เป็นต้น

ในปี 2558 จังหวัดสุรินทร์ได้รับการสนับสนุนงบประมาณจาก โครงการแผนงานสนับสนุนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) ภายใต้การสนับสนุนของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)ตามโครงการเสริมสร้างศักยภาพทีมสหสาขาวิชาชีพ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ จังหวัดสุรินทร์ ซึ่งเป้าหมายหลักในการขับเคลื่อนงานภายใต้โครงการนี้คือ เกิดกลไกศปถ.อำเภอในพื้นที่ทั้ง 17 อำเภอของจังหวัดให้เป็นกลไกในการขับเคลื่อนงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่อำเภอกระจายสู่ระดับพื้นที่ ซึ่งสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสุรินทร์ในนามหน่วยรับทุนได้ลงพื้นที่ติดตามกลไกการขับเคลื่อน ศปถ.อำเภอ โดยเน้นการขับเคลื่อนในระดับแนบราบและการสั่งการในระดับแนวดิ่ง ผลักดันการทำงานแบบสหสาขาวิชาชีพเช่นกลไก ศปถ.จังหวัด ซึ่งเน้นการทำงานแบบทีมสหวิชาชีพกลไกศปถ.อำเภอ ให้มีทีมทำงานที่เป็นผู้นำการเปลี่ยนแปลงในด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในระดับอำเภอ เพื่อขับเคลื่อนสู่ระดับ ศปถ.อปท. และใช้ระบบสารสนเทศด้านอุบัติเหตุจราจรร่วมกันของทีมสหสาขาวิชาชีพ

ปัจจัยความสำเร็จ

1. ผู้นำเอาจริงเอาจัง และให้ความสำคัญ
2. มีผู้รับผิดชอบงานชัดเจน และคนในองค์กรร่วมกันสร้างพลัง
3. มีกิจกรรมหนุนเสริมสม่ำเสมอทั้งแนวดิ่งและแนวราบ

ชาวชัยภูมิ ภูมิใจ สวมหมวกนิรภัย 100%

งานจราจรตำรวจภูธรจังหวัดชัยภูมิ
นายยอดเยี่ยม คำมุงคุณ
สนง.ปภ.ชัยภูมิ
จ่าเอกโชติวงศ์ ทะมาดี
สนง.ขนส่งชัยภูมิ

ความสำคัญและความเป็นมา

จังหวัดชัยภูมิ มีพื้นที่ขนาดใหญ่เป็นอันดับ 7 ของประเทศ สภาพสังคมและสภาพภูมิศาสตร์อยู่อาศัยกันแบบสังคมชนบทเป็นส่วนใหญ่ อาชีพของประชากรเป็นสังคมเกษตรกรรม การสัญจรไปมาหาสู่กันในพื้นที่ระยะทางสั้น รถอันเป็นที่นิยมสูงสุดในปัจจุบันจึงเป็นรถจักรยานยนต์เป็นส่วนใหญ่ จากสถิติสำรวจพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของจังหวัดชัยภูมิ จากการสำรวจของมูลนิธิไทยโรดส์ ที่ผ่านมา จังหวัดชัยภูมิติด 10 อันดับรั้งท้ายของการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ โดยมีการสวมหมวกนิรภัยเพียง 26% ซึ่งส่งผลให้มีอัตราการเสียชีวิต 43 ราย ในปี พ.ศ.2557 และสูงขึ้นในปี พ.ศ.2558 ถึงจำนวน 98 ราย ซึ่งมากกว่า 128% จากปี พ.ศ.2557 พลังภาคีเครือข่ายในทุกองค์กรพยายามดำเนินมาตรการทางด้านการบังคับใช้กฎหมาย การประชาสัมพันธ์ การรณรงค์ที่หลากหลายรูปแบบทั้งการออกให้ความรู้แก่นักเรียนนักศึกษา ออกให้ความรู้กับชาวบ้านในชุมชนต่างๆ การประชาสัมพันธ์ผ่านสถานีวิทยุ ผ่านจอแอลอีดี ผ่านทางประกาศจังหวัด ป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์ต่างๆ ถูกติดแทบทุกมุมเมือง แต่หาได้ส่งผลให้ผู้ขับขี่ให้ความร่วมมือสวมหมวกนิรภัยไม่ ความรู้สึกและสำนึกรักความปลอดภัยยังไม่เกิดกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ จึงยังพบพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่แตกต่างไปจากเดิม และตลอดการดำเนินการหลายหน่วยงานได้พบกับปัญหาและอุปสรรคจากระดับนโยบายจากผู้บริหาร ปัญหางบประมาณในการดำเนินงาน ปัญหาการสร้างแรงจูงใจกับกลุ่มผู้ขับขี่ จนบางครั้งการดำเนินงานกับถูกมองในมุมลบกับหน่วยงานที่บูรณาการ จึงได้สร้างจิตสำนึกเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ให้สวมหมวกนิรภัย โดยใช้หลักธรรมนำวิถีชีวิต ควบคู่กับการปฏิบัติงานด้านการบังคับใช้กฎหมายและการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ที่ถูกต้อง

การดำเนินงาน

1. หน่วยงานที่มีภารกิจในการดำเนินงานตามมาตรการ 5E ร่วมบูรณาการวางแผนร่วมกัน เพื่อผลักดันให้เกิดแนวคิดร่วมระหว่างองค์กร และเพื่อสร้างแนวคิดเดียวกันระหว่างผู้ปฏิบัติสู่ผู้บริหาร โดยการใช้มติร่วมกัน หน่วยงานที่ร่วมดำเนินการ ประกอบด้วย สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณะภัยจังหวัดชัยภูมิ ตำรวจภูธรจังหวัดชัยภูมิ สำนักงานสาธารณะสุขจังหวัดชัยภูมิ สำนักงานขนส่งจังหวัดชัยภูมิ สำนักงานท้องถิ่นจังหวัดชัยภูมิ(อบต. เทศบาล) แขวงทางหลวงชนบทจังหวัดชัยภูมิ แขวงทางหลวงชัยภูมิ บริษัทกลางประกันภัย จำกัด สาขาชัยภูมิ

2 ผลักดันพันธกิจของแต่ละหน่วยงานไปสู่การลงมือปฏิบัติ ตำรวจภูธรจังหวัดชัยภูมิ โดยงานจราจรกำหนดมาตรการออกตรวจ

- ตั้งจุดตรวจตามถนนและเขตชุมชน
- สุ่มตรวจสอบตามจุดต่างๆ ในเขตชุมชนและจุดที่มีผู้ใช้รถจักรยานยนต์สูง

โดยดำเนินมาตรการบังคับใช้กฎหมาย อย่างเป็นลำดับขั้น เป็น 2 ช่วง

ช่วงที่ 1 ช่วงการประชาสัมพันธ์

1. ติดประกาศเชิญชวน แนะนำ อบรมตามสถานศึกษาต่างๆ

2. นิมนต์พระอาจารย์พินทุ มหาปัญโญ ซึ่งเป็นผู้นำการเปลี่ยนแปลงที่ประสบความสำเร็จอันเป็นที่ยอมรับทั้งภาครัฐและเอกชน เช่น การจัดทำโครงการ “ธรรมดี ได้ดี” โครงการ “นุ่งซิ่น ไม่นุ่งสั้น ทุกวันพระ” ตลอดจนท่านเป็นที่เลื่อมใสศรัทธาของประชาชนชาวจังหวัดชัยภูมิจำนวนมาก เนื่องจากเป็นพระนักปฏิบัติที่ขึ้นชื่อของจังหวัดชัยภูมิ อีกองค์หนึ่ง โดยนิมนต์ให้ท่านมาร่วมในการเทศนาธรรมตามสถานศึกษา ตามจุดตรวจของตำรวจขณะตรวจจับผู้กระทำความผิด เมื่อฟังเทศนาธรรมเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัยแล้ว เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานจึงได้ตักเตือนและปล่อยตัวไปเพื่อให้โอกาสแก้ไข โดยจดชื่อและนามสกุล เพื่อร่วมอนุโมทนาบุญด้วย และท่านได้มีแนวคิดในการออกบิณฑบาตตามห้างสรรพสินค้า ตามชุมชน หมู่บ้าน ในทุกอำเภอของจังหวัดชัยภูมิเพื่อนำจัตุปัจจัยที่ได้สมทบกับบริษัทกลางประกันภัย จำกัด จัดหาหมวกนิรภัยราคาถูกเพื่อมาจัดกิจกรรมส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยอีกทางหนึ่ง

ช่วงที่ 2 ช่วงการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด

เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้รับผิดชอบ จัดชุดออกตรวจจับทุกวัน โดยทำการตรวจและจับกุมผู้กระทำความผิดไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และดำเนินการเปรียบเทียบปรับอย่างจริงจัง และมีความต่อเนื่อง

3. นำเสนอผู้นำการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ ที่เป็นบุคคลอันเป็นที่เคารพและศรัทธาในขณะนั้นซึ่งมีผลงานโดดเด่นเป็นที่ประจักษ์แก่สายตาของสังคมในพื้นที่ เพื่อผลักดันแนวคิดไปสู่การเปลี่ยนแปลง

- นำเสนอแนวคิดการสวมหมวกนิรภัย 100% สู่เวทีการประชุมเครือข่ายป้องกันอุบัติเหตุทางถนน และนำไปสู่เวทีของท้องถิ่น โดยผู้บังคับบัญชาระดับนโยบายได้ปรับให้เป็นวาระสำคัญของจังหวัดชัยภูมิ โดยตั้งคำสั่งคณะทำงานและประสานงานเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ มีมติให้ประสานกับพระอาจารย์พินทุ มหาปัญโญ เพื่อเชื่อมโยงเครือข่ายนำการเปลี่ยนแปลงต่อไป

4. วางกรอบการปฏิบัติให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ โดยให้มีความต่อเนื่องเพื่อปลุกกระแสสังคมให้เป็นที่รู้จักและแพร่หลาย

- มีการดำเนินการโดยเริ่มในเขตอำเภอเมืองชัยภูมิ เพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติ แล้วจึงขยายสู่ท้องถิ่นในทุกอำเภอโดยอาศัยองค์กรที่มีภารกิจเกี่ยวข้องเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย เช่นสถานีตำรวจต่างๆ ที่อยู่ในพื้นที่ให้มีการดำเนินการในลักษณะเดียวกัน โดยจะมีทีมของคณะสงฆ์ของพระอาจารย์พินทุ มหาปัญโญ เข้าร่วมกิจกรรม ตามโอกาส

5. สร้างเครือข่ายสื่อสารมวลชน ให้นำเสนอภาพถ่ายระดับพื้นที่ และขยายผล โดยเน้นภาพลักษณ์ที่โดดเด่นในแต่ละกิจกรรม

- ผู้ว่าราชการจังหวัดชัยภูมิ จัดงานพบสื่อมวลชนและได้ให้นโยบายการนำเสนอภาพลักษณ์ของการรณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100% ให้แพร่หลายเพื่อเป็นการส่งเสริมความรู้ที่ถูกต้องและส่งเสริมหลักธรรมจากพระอาจารย์พินทุ มหาปัญโญ ให้กับประชาชนได้รับทราบผ่านสื่อมวลชน ซึ่งสื่อมวลชนมีการนำเสนอหลายแขนง เช่น ทีวี หนังสือพิมพ์ วิทยุ จนเป็นที่โด่งดังในสื่อระดับประเทศ

ผลสัมฤทธิ์และประโยชน์ที่ได้รับปัจจัยความสำเร็จ

จากการดำเนินงาน ภาพลักษณ์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้เปลี่ยนแปลงไป ประชาชนได้รับทราบข่าวสารในวงกว้างขึ้น มีการพูดและกล่าวถึงพระมาบิณฑบาตเรื่องหมวกที่จะทำให้ปลอดภัย ผู้ปกครอง บิดา มารดา ตระหนักคิดเกี่ยวกับหมวกนิรภัยมากยิ่งขึ้น ส่งผลให้ปัจจุบัน กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ มีพฤติกรรมเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมมากกว่าร้อยละ 70 มีการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ ก่อให้เกิดพฤติกรรมเคยชินง่ายต่อการบังคับใช้กฎหมายอีกด้วย

บทเรียนที่ได้รับ

หลักธรรมนำการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของคนได้ง่าย และสามารถสร้างความเชื่อและศรัทธาต่อภาพลักษณ์เรื่องความปลอดภัยทางถนน

พระอาจารย์พินทุ มหาปัญโญ
และรองผู้ว่าราชการจังหวัดชัยภูมิ
เป็นประธานการประชุมเครือข่าย

นำสู่ผู้นำในระดับนโยบายถ่ายทอดผ่านสื่อมวลชน

พระอาจารย์พินทุออกบิณฑบาตหมวกนิรภัยตามห้างสรรพสินค้า

พลังภาคีเครือข่ายสู่การลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดมหาสารคาม

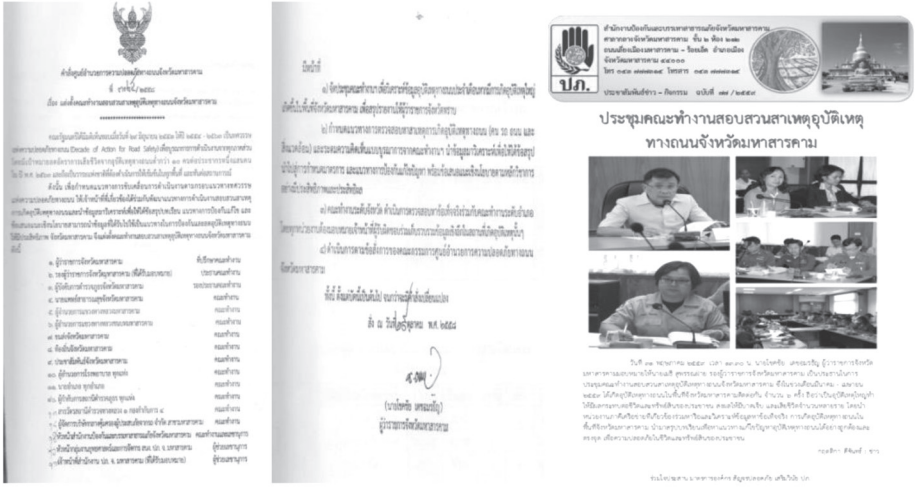
พ.ต.ท.จตุรงค์ มหิทธิโชติ
สภ.เมืองไหม จ.ขอนแก่น

จังหวัดมหาสารคาม เป็นจังหวัดศูนย์กลางด้านการศึกษา มีมหาวิทยาลัย 2 แห่ง สถาบันพลศึกษา 1 แห่ง ระดับอาชีวศึกษา 6 แห่ง มัธยมศึกษา 35 แห่ง มีสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษา จำนวน 3 เขต มีโรงเรียนในสังกัดรวมกันเกือบ100 แห่ง แบ่งการปกครองออกเป็น 13 อำเภอ มีประชากร จำนวน 964,363 คน และมีประชากรแฝงจากการเข้ามาศึกษาเล่าเรียน และประกอบอาชีพประมาณ 20,000 คน อีกทั้งยังเป็นจังหวัดที่อยู่บริเวณตอนกลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีพื้นที่ประมาณ 5,300 ตารางกิโลเมตร เป็นทางผ่านไปยังจังหวัดอื่นๆ อาทิเช่น จังหวัดกาฬสินธุ์ จังหวัดร้อยเอ็ด จังหวัดขอนแก่น จังหวัดบุรีรัมย์ เป็นต้น ทำให้เกิดอุบัติเหตุในพื้นที่บ่อยครั้ง ทั้งอุบัติเหตุรายใหญ่ และรายเล็ก จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุในปี พ.ศ.2557 เกิดจำนวน 288 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ 286 ราย เสียชีวิต 175 ราย ถือเป็นการสูญเสียทรัพยากรเป็นจำนวนมาก

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และแผนงานสนับสนุนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด (สอจร.) ได้เล็งเห็นความสำคัญจึงจัดสรรงบประมาณให้กับ จังหวัดมหาสารคาม ตามโครงการพัฒนาเครือข่ายขับเคลื่อนการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยมีเป้าหมายให้สถิติอุบัติเหตุทางถนน จำนวนผู้บาดเจ็บ และเสียชีวิตของจังหวัดมหาสารคามลดลง เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา มีการประชุมขับเคลื่อนงาน รวมทั้งมีการจัดตั้งการขับเคลื่อนศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด อำเภอและท้องถิ่น เพื่อให้เกิดกลไกการทำงานที่สำคัญในการขับเคลื่อนภารกิจด้านความปลอดภัยทางถนนในจังหวัด อำเภอและชุมชน

จากการติดตามถอดบทเรียนพบว่า จังหวัดมหาสารคามได้มีการขับเคลื่อนโครงการโดยท่านผู้ว่าราชการจังหวัดมหาสารคามได้ลงนาม แต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดมหาสารคาม โดยมีท่านผู้ว่าราชการจังหวัดมหาสารคามเป็นผู้อำนวยการศูนย์ฯ ท่านป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดมหาสารคาม เป็นเลขานุการศูนย์ฯ กรรมการศูนย์ประกอบด้วยผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดมหาสารคามนายแพทย์สาธารณะสุขจังหวัดมหาสารคามผู้อำนวยการแขวงการทางจังหวัดมหาสารคาม ผู้อำนวยการทางหลวงชนบทจังหวัดมหาสารคามขนส่งจังหวัดมหาสารคาม ผู้อำนวยการโรงพยาบาลมหาสารคาม,ผู้อำนวยการวิทยาลัยพยาบาลศรีมหาสารคาม นายอำเภอทุกอำเภอ ผู้กำกับการหัวหน้าสถานีตำรวจทุกแห่ง เป็นกรรมการ ซึ่งคณะกรรมการมีการประชุมประจำเดือน ในเวทีกรรมการจังหวัดมหาสารคามทุก ๆ สิ้นเดือน โดยมีการนำสถิติข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุแยกเป็นรายอำเภอ และมีการนำข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุรายสำคัญในแต่ละเดือนมานำเสนอ พร้อมทั้งผู้ว่าราชการจังหวัดมหาสารคามได้สั่งการ พร้อมทั้งกำหนดมาตรการในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุดังกล่าวในการประชุมในแต่ละครั้งในทันที

ซึ่งข้อมูลที่นำเสนอในการประชุมของหัวหน้าส่วนราชการดังกล่าวข้างต้น เกิดจากภาคีเครือข่ายของผู้ปฏิบัติงานในระดับล่าง ที่ได้มีการพบปะแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านอุบัติเหตุและมีความสัมพันธ์กันเป็นการส่วนตัว จากคนเพียงไม่กี่คน นำโดย พ.ต.อ.กิติพัฒน์ สุขา รองผู้บังคับการตำรวจภูธรมหาสารคาม นายคฑาวุฒิ มูลสมบัติ เจ้าพนักงานการเงินและบัญชีชำนาญงาน สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย นางสาวสิริมาศ ชูประสูติ ผู้จัดการบริษัท กลางและคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ สาขามหาสารคาม นางเกษศิรินทร์ ไชยลาภ เจ้าหน้าที่สาธารณสุขจังหวัดมหาสารคาม นายเทพฤทธิ์ ศักดิ์ฤทธิ์ เจ้าหน้าที่สำนักงานขนส่งจังหวัดมหาสารคาม เป็นต้น นำไปสู่การขยายเครือข่ายของผู้ปฏิบัติงานในระนาบเดียวกัน จนครอบคลุมทุกส่วนราชการ นำไปสู่การผลักดันให้เกิดคณะทำงานสอบสวนสาเหตุอุบัติเหตุจังหวัดมหาสารคาม โดยมีท่านรองผู้ว่าราชการจังหวัดมหาสารคาม เป็นประธาน ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดมหาสารคาม เป็นรองประธาน นายแพทย์สาธารณะสุขจังหวัดมหาสารคาม ผู้อำนวยการแขวงการทางจังหวัดมหาสารคาม ผู้อำนวยการทางหลวงชนบทจังหวัดมหาสารคาม ขนส่งจังหวัดมหาสารคาม ท้องถิ่นจังหวัดมหาสารคาม ประชาสัมพันธ์จังหวัดมหาสารคาม ผู้อำนวยการโรงพยาบาลทุกแห่ง นายอำเภอทุกอำเภอ ผู้กำกับการหัวหน้าสถานีตำรวจทุกแห่ง เป็นกรรมการ เพื่อวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุรายใหญ่ กำหนดแนวทางการตรวจสอบหาสาเหตุ กำหนดแนวทางการป้องกันแก้ไขปัญหา พร้อมเสนอแนะเชิงนโยบายตามหลักวิชาการ และร่วมกับคณะกรรมการระดับอำเภอรวบรวมข้อมูลเชิงลึกในสถานที่เกิดอุบัติเหตุนั้นๆ



นอกจากนี้ จังหวัดมหาสารคามได้นำการติดต่อสื่อสารผ่านทางSocial Media โดยการตั้งกลุ่ม Line ชื่อศูนย์อุบัติเหตุทางถนนจังหวัดมหาสารคาม โดยสมาชิกในกลุ่มได้แก่คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน นายอำเภอทุกอำเภอ หัวหน้าสถานีตำรวจทุกแห่ง ผู้จัดการบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ อาสาสมัครกู้ภัยทุกแห่ง รวมทั้งผู้ปฏิบัติงานภาคสนามทุกหน่วยงาน ร่วมเป็นสมาชิก โดยมีการส่งข้อมูลภาพถ่ายการเกิดอุบัติเหตุในขณะนั้น เมื่อสมาชิกเห็นภาพและได้รับข้อมูล ก็จะรีบเข้าไปช่วยเหลือ หรือแก้ไขปัญหาในทันทีรวมทั้งถ้าท่านผู้ว่าราชการจังหวัดทราบเรื่องจะสั่งการในทันที ทำให้บรรเทาเหตุร้ายซ้ำซ้อนที่อาจจะเกิดขึ้นได้ อีกทั้งผู้จัดการบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ก็จะตรวจสอบกรมธรรม์ของรถที่ประสบเหตุว่ามีหรือไม่ เพื่อจ่ายค่าคุ้มครองให้ทันที อีกทั้งมีการรายงานจุดเสี่ยงที่อาจเกิดอุบัติเหตุ และท่านผู้บริหารที่เห็นข้อมูลก็พร้อมที่จะดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงดังกล่าว โดยทันทีเช่นกันซึ่งเกิดจากการส่งข้อมูลผ่านทาง Social Media

จากการนำเสนอข้อมูลของภาคีเครือข่ายของจังหวัดมหาสารคามดังกล่าว ทำให้ท่านผู้ว่าราชการจังหวัดมหาสารคาม เห็นความสำคัญของงานอุบัติเหตุ ได้อนุมัติ “โครงการมหาสารคามเสริมสร้างวินัยจราจร” กระจายไปยังพื้นที่ทางการปกครองทั้ง 13 อำเภอ โดยจัดเป็นกลุ่มอำเภอ จำนวน 3 กลุ่ม ดังนี้ กลุ่มที่ 1 ประกอบด้วย อำเภอบรบือ อ.วาปีปทุม อ.แกดำ และอ.กุดรัง มี อ.บรบือ เป็นสถานที่จัดอบรม กลุ่มที่ 2 ประกอบด้วย อำเภอพยัฆภูมิพิสัย อ.นาดูน อ.ยางสีสุราช และอ.นาเชือก มี อ.พยัฆภูมิพิสัย เป็นสถานที่จัดอบรม กลุ่มที่ 3ประกอบด้วย อำเภอโกสุมพิสัย อ.เมืองมหาสารคาม อ.กันทรวิชัย อ.เชียงยืน และอ.ชื่นชม มี อ.โกสุมพิสัย เป็นสถานที่จัดอบรม โดยจัดอบรมรุ่นละ 160 คน จำนวน 3 รุ่น ผู้เข้าอบรมเป็นหัวน้ำส่วนราชการในอำเภอนั้น ผู้บริหารท้องถิ่น เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ตัวแทนประชาชนในชุมชน และตัวแทนนักเรียน นักศึกษา มาร่วมอบรมและประชุมจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอชุมชน ของตนเอง เป็นการสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนในการกำหนดแผนปฏิบัติการที่มาจากล่างขึ้นบน รวมทั้งเป็นการสานการดำเนินงานแนวราบ ทำให้เกิดแผนปฏิบัติการของพื้นที่ทางการปกครองในกลุ่มอำเภอทั้งสามกลุ่มขึ้น

<u>บทสรุป</u>จากงบประมาณของ สอจร.ที่มอบให้กับจังหวัดมหาสารคาม เพื่อใช้ในการพัฒนาเครือข่ายขับเคลื่อนการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน นั้น ถือได้ว่า จังหวัดมหาสารคามได้ดำเนินการได้เป็นอย่างดี เป็นไปตามวัตถุประสงค์ เกิดการติดต่อสื่อสารระหว่างภาคีเครือข่ายตลอดเวลา มีการประชุมขับเคลื่อนงานอุบัติเหตุประจำทุกเดือน เกิดคณะทำงานตรวจสอบข้อเท็จจริงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและอุบัติภัยรายใหญ่ในพื้นที่จังหวัดมหาสารคาม ซึ่งสามารถเรียกประชุมได้ทันที เมื่อเห็นว่าเป็นอุบัติเหตุรายสำคัญที่ต้องรีบดำเนินการ มีการใช้ระบบการติดต่อสื่อสารสมัยใหม่ผ่านทาง Social Media ระบบ Line มาช่วยในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุและจุดเสี่ยง มีการขับเคลื่อนจนนำไปสู่การได้รับอนุมัติงบประมาณและโครงการในการจัดทำแผนงานด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งเกิดจากพื้นที่อำเภอ ชุมชน ระดับล่างขึ้นสู่แผนระดับบน อีกทั้งจากตัวเลขสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดมหาสารคาม พบว่า มีสถิติแนวโน้มที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง ถือได้ว่าบรรลุตามเป้าหมายที่ตั้งไว้เป็นอย่างดี

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดมหาสารคาม

สถิติอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดมหาสารคามเปรียบเทียบ ๓ ปี ตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๕๗ – ๒๕๕๙

ช่วงเดือน	สถิติอุบัติเหตุทางถนน			จำนวนบาดเจ็บ						จำนวนผู้เสียชีวิต ปี พ.ศ.		
	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๕๗		๒๕๕๘		๒๕๕๙				
	จำนวน (ครั้ง)			ทั้งหมด	Admit	ทั้งหมด	Admit	ทั้งหมด	Admit	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙
มกราคม	๒๒	๒๐	๒๔	๑๒	๘	๑๒	๑๐	๒๐	๕	๑๗	๑๒	๑๖
กุมภาพันธ์	๒๔	๒๑	๓๕	๒๙	๒๐	๑๓	๕	๒๕	๑๐	๑๔	๙	๑๙
มีนาคม	๒๘	๒๔	๒๓	๒๓	๑๕	๑๘	๘	๑๖	๗	๑๙	๙	๑๕
เมษายน	๑๙	๒๗	๓๐	๑๓	๑๐	๑๕	๗	๒๒	๙	๑๘	๑๙	๑๔
พฤษภาคม	๒๔	๒๐	๓๔	๒๗	๑๐	๑๓	๑๐	๒๔	๑๑	๗	๘	๑๒
มิถุนายน	๓๑	๓๓	๓๓	๒๓	๑๒	๒๓	๑๕	๑๓	๖	๑๙	๑๖	๑๕
กรกฎาคม	๓๓	๒๓	๑๔	๓๖	๑๐	๑๐	๗	๗๖	๖	๙	๑๑	๑๘
สิงหาคม	๑๙	๒๔		๑๔	๘	๑๒	๑๐			๖	๑๔	
กันยายน	๒๐	๑๕		๒๐	๑๕	๑๓	๑๐			๒๐	๗	
ตุลาคม	๒๒	๒๕		๑๓	๑๑	๑๕	๑๐			๑๗	๒๐	
พฤศจิกายน	๒๒	๒๓		๒๓	๑๕	๑๖	๑๔			๑๔	๑๙	
ธันวาคม	๒๖	๒๔		๒๒	๑๕	๓๐	๓๒			๑๕	๑๖	
รวม	๒๘๘	๒๗๙	๑๙๓	๒๖๘	๑๓๘	๒๐๐	๑๓๒	๑๙๖	๕๔	๑๗๕	๑๖๐	๑๐๙

ข้อมูล ณ วันที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๕๙

คทาวุธ มูลสมบัติ ผู้จัดเก็บข้อมูล

เครือข่ายภาคีป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน หมู่บ้าน/ชุมชน ปลอดภัย จังหวัดบุรีรัมย์

นางศิริแข ขันทองคำ

สนง.ปภ.นครราชสีมา

จังหวัดบุรีรัมย์ มีพื้นที่ประมาณ 10,393.945 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 6.11 ของพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ การปกครอง 23 อำเภอ 188 ตำบล องค์การบริหารส่วนจังหวัด 1 แห่ง เทศบาลเมือง 3 แห่ง เทศบาลตำบล 51 แห่ง และ องค์การบริหารส่วนตำบล 155 แห่ง ประชากรตามทะเบียนสำมะโนครัว จำนวน 1,536,070 คน ด้วยบริบทของจังหวัดบุรีรัมย์ที่กำลังพัฒนาเมืองเป็นสถานที่ท่องเที่ยว มีสนามฟุตบอล ไอ-โมบาย สเตเดียม มีสนามแข่งรถเซปัง อินเตอร์เนชั่นแนล เซอร์กิต สวนดอกไม้เพลาเพลิน และแหล่งท่องเที่ยวอุทยานประวัติศาสตร์เขาพนมรุ้ง ส่งผลให้มีการเดินทางใช้รถใช้ถนนในพื้นที่จังหวัดบุรีรัมย์สูงขึ้น ซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่

สถิติอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่จังหวัดบุรีรัมย์ เปรียบเทียบ ปี 2556 กับ ปี 2557

หน่วยงาน	ปี 2556			2557			เพิ่ม/ลด		
	เกิด	เจ็บ	ตาย	เกิด	เจ็บ	ตาย	เกิด	เจ็บ	ตาย
ตำรวจภูธร จังหวัดบุรีรัมย์	459	381	215	1385	1242	264	+926	+861	+49

จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้น แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดบุรีรัมย์ยังอยู่ในระดับที่มีอัตราพฤติกรรมเสี่ยงสูง รถที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่จะเป็นรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นพาหนะที่นิยมใช้กันในกลุ่มของประชาชนทั่วไปและนิยมมากที่สุดในกลุ่มของเยาวชน รวมทั้งการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มักจะเกิดในถนนสายรอง ในชุมชนชนบทยังขาดจิตสำนึกในการรักษาคุณภาพชีวิตที่ถูกต้องเหมาะสม การดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุมักจะได้รับความสนใจอย่างจริงจังจากชุมชนเฉพาะช่วงเทศกาลสำคัญๆ แต่ก็ไม่ได้รับการตอบสนองเท่าที่ควร ดังจะเห็นได้จากสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2558 มีผู้เสียชีวิต 12 ราย บาดเจ็บ 52 ราย สาเหตุเกิดจากการเมาสุราขณะขับขี่ 12 ราย ขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด 5 ราย ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด 2 ราย ขับรถย้อนศร 1 ราย โทรศัพท์ขณะขับรถ 12 ราย และอื่นๆ 45 ราย ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ 47 คัน รถยนต์ 31 คัน ประเภทอื่น ๆ 2 คัน ถนนที่เกิดอุบัติเหตุเป็นถนนในหมู่บ้าน 4 ครั้ง ถนนทางหลวงชนบท 10 ครั้ง ถนนกรมทางหลวง 24 ครั้ง ถนนในเมืองและเทศบาล 4 ครั้ง (ข้อมูลจากสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดบุรีรัมย์) เมื่อหมดช่วงเทศกาลจังหวัดบุรีรัมย์ ยังขาดการมีส่วนร่วมจากท้องถิ่นหรือชุมชนอย่างจริงจังและต่อเนื่อง ไม่มีแกนนำในหน่วยงานหลักในลักษณะพหุภาคีมาเกาะติดและเรียนรู้สถานการณ์ เพื่อปรับวิธีการใหม่ ๆ มาใช้ในการแก้ปัญหา ขาดการกระตุ้นและเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ระหว่างภาคี และท้องถิ่นต่างๆ งบประมาณมีข้อจำกัดในระดับจังหวัด ซึ่งในระดับท้องถิ่นที่มีงบประมาณสนับสนุนไม่ได้นำมาแก้ไขอย่างเป็นระบบ

จังหวัดบุรีรัมย์ได้นำตัวแบบการพัฒนาจังหวัดบุรีรัมย์รายกรณี B-CM Model มาเป็นแนวทางการพัฒนาจังหวัดบุรีรัมย์ โดยกำหนดเป้าหมายสูงสุด “บุรีรัมย์สันติสุข บนความพอเพียง เพื่ออนาคตลูกหลานชาวบุรีรัมย์ ครอบครัวเดียวกัน สายเลือดเดียวกัน” ดังนั้น ตำรวจภูธรจังหวัดบุรีรัมย์ ในฐานะคณะทำงานศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดบุรีรัมย์ จึงได้บูรณาการความร่วมมือกับภาคีเครือข่าย จัดทำโครงการโครงการเครือข่ายภาคีป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน หมู่บ้าน/ชุมชนปลอดภัย โดยขยายการแก้ปัญหาทางถนน ทั้งระบบ และยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนระดับ ชุมชน หมู่บ้าน ให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในระดับหมู่บ้าน/ชุมชน ทั้ง 23 อำเภอ

กิจกรรมดำเนินการ

การดำเนินการตามโครงการเครือข่ายภาคีป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนหมู่บ้าน ชุมชนปลอดภัย จังหวัดบุรีรัมย์ ได้แต่งตั้งคณะทำงานจากหน่วยงานภาคีที่เกี่ยวข้องในการเป็นแกนนำหลักในการขับเคลื่อนโครงการ เพื่อนำไปสู่เป้าหมายให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ โดยมีหัวหน้าส่วนราชการทุกภาคส่วนเป็นคณะกรรมการที่ปรึกษาโครงการ ซึ่งมีแผนงานดำเนินการแบ่งเป็นขั้นตอน ดังนี้

1. ประชุมคณะทำงานที่เป็นเครือข่ายแกนนำหลัก เพื่อกำหนดแนวทางดำเนินงานมอบหมายงานหน้าที่ให้กับคณะทำงาน กำหนดหลักเกณฑ์องค์ประกอบของการประกวดหมู่บ้านนำร่อง(แผนชีวิตหมู่บ้าน) โดยเชิญหน่วยงานภาคีที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมหารือให้คำปรึกษารูปแบบการดำเนินการให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องเกิดความชัดเจนในการดำเนินการ

2. ประชุมเชิงปฏิบัติการผู้นำระดับอำเภอ ตำบล เพื่อวางแผนดำเนินการตามโครงการ ชี้แจงหลักเกณฑ์ การสร้างทัศนคติ การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน แลกเปลี่ยนเรียนรู้ **และการประกวดหมู่บ้านดีเด่น** โดยเชิญเครือข่ายระดับอำเภอ ตำบล โดยมีหน่วยงานหลัก ได้แก่ ตำรวจ ฝ่ายปกครอง สาธารณสุข กำนัน และคณะกรรมการหมู่บ้าน เข้าร่วมประชุม จำนวน 300 คน

3. จัดสรรงบประมาณให้แต่ละอำเภอไปประชุมชี้แจงแนวทางและมอบนโยบายในระดับอำเภอ ให้กับผู้ปฏิบัติด้านการบังคับใช้กฎหมาย การตั้งจุดตรวจ จุดสกัด (ผู้ปฏิบัติประจำด่านชุมชน) ได้แก่ กรรมการหมู่บ้าน ชุดคุ้มครองหมู่บ้าน(ชคบ.) ชุดรักษาความสงบเรียบร้อยหมู่บ้าน(ชรบ.) อาสาสมัครต่างๆ โดยมีแกนนำหลักที่ได้เข้าร่วมประชุมเชิงปฏิบัติการระดับอำเภอเป็นแกนนำในการประชุม มีเป้าหมายคือคัดเลือกหมู่บ้านที่ดำเนินการด้านการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนดีเด่นตามแบบประเมินอำเภอละ 5 หมู่บ้าน เข้าประกวด ในระดับจังหวัด ซึ่งจะมีคณะกรรมการประเมินผลของจังหวัดออกตรวจตามแบบประเมินที่กำหนด เพื่อให้ได้หมู่บ้านดีเด่น ที่ดำเนินการตามแผนชีวิตหมู่บ้านสันติสุข 9ดี ตามที่กำหนด

4. ประชุมคณะกรรมการประเมินผลการคัดเลือกหมู่บ้านที่ดำเนินการตามแผนชีวิตหมู่บ้านสันติสุข 9ดี ที่ได้รับการแต่งตั้งจากผู้ว่าราชการจังหวัดบุรีรัมย์ เพื่อเป็นการกระตุ้น การรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เกิดนวัตกรรมหรือได้บทเรียนที่ดีจาก 23 อำเภอ วางแผนการออกตรวจประเมินผลหมู่บ้านที่แต่ละอำเภอคัดเลือก

5. คณะกรรมการประเมินผลออกดำเนินการพิจารณาคัดเลือกหมู่บ้าน เพื่อคัดเลือกหมู่บ้านที่ดำเนินการครบถ้วนตามแบบประเมิน จำนวนทั้งสิ้น 71 หมู่บ้าน เพื่อให้เหลือ 23 หมู่บ้าน และเข้ารับรางวัลหมู่บ้านที่ดำเนินการตามแผนชีวิตหมู่บ้าน จากผู้ว่าราชการจังหวัดบุรีรัมย์

6. จัดเวทีเชิญหมู่บ้านที่ได้รับคัดเลือกดีเด่นมานำเสนอรูปแบบการทำงาน และรับมอบรางวัล จากผู้ว่าราชการจังหวัดบุรีรัมย์

7. ประชุมติดตามนิเทศงาน และถอดบทเรียน ตามโครงการ โดยเชิญตัวแทนหมู่บ้านที่ได้รับรางวัลแผนชีวิตหมู่บ้านสันติสุข 9ดี ที่ได้รับการคัดเลือกดีเด่นเข้าร่วมการประชุม

ผลผลิต/ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น

ผลผลิต

- ได้แกนนำระดับหมู่บ้าน ชุมชน ที่เข้มแข็ง จำนวน 23 แห่ง โดยใช้หลัก 9ดี เป็นกรอบแนวทางในการปฏิบัติ ทำให้เกิดความปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนน และการแก้ไขปัญหาสังคมด้านอื่น ๆ ของสมาชิกในหมู่บ้าน/ชุมชน นอกจากนี้ผู้ว่าราชการจังหวัดบุรีรัมย์ มีข้อสั่งการให้ทุกตำบลจัดทำแผนชีวิตโดยนำเรื่องความปลอดภัยทางถนนบรรจุเข้าไปในแผนชีวิตของตำบล มีเป้าหมายสูงสุด คือ ไม่มีอุบัติเหตุ ไม่มีคนบาดเจ็บ ไม่มีคนตาย จากอุบัติเหตุทางถนน โดยกำหนดปัจจัยเสี่ยงในแผนชีวิตตำบลไว้ 5 ด้าน ได้แก่ บุคคลเสี่ยง พื้นที่เสี่ยง ยานพาหนะเสี่ยง สถานการณ์เสี่ยง และความเสี่ยงจากการบริหารจัดการ ซึ่งแผนชีวิตของตำบล ถือเป็นแผนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี สามารถใช้งบประมาณขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนั้นได้
- เกิดแนวทางการปฏิบัติงานในด่านชุมชน ดังนี้

หน้าที่ของบุคคลในด่าน	บุคลากรที่รับผิดชอบ
๑. เฝ้าระวังดูแลรักษาความสงบเรียบร้อยและความปลอดภัยทางถนนให้แก่ประชาชนในหมู่บ้าน เช่น การประกบกลุ่มผู้มีพฤติกรรมเสี่ยง เป็นต้น	ตัวแทนฝ่ายปกครอง อปพร./ชรบ./ชคบ./กม./ตร. ชุมชน/ผู้ที่ได้รับการยอมรับนับถือในพื้นที่
๒. ควบคุมดูแลแนะนำประชาชนในหมู่บ้าน โดยเฉพาะกลุ่มผู้มีพฤติกรรมเสี่ยงให้ปฏิบัติตามกฎหมายหรือระเบียบแบบแผนเกี่ยวกับการจราจรของทางราชการ โดยบุคลากรที่ปฏิบัติงานภายใต้ด่านชุมชนต้องกระทำตนให้เป็นแบบอย่าง	ตัวแทนฝ่ายปกครอง อปพร./ชรบ./ชคบ./กม./ตร. ชุมชน/ผู้ที่ได้รับการยอมรับนับถือในพื้นที่ /มูลนิธิและอาสาสมัครอื่น ๆ
๓. อบรมหรือชี้แจงแก่ประชาชนให้มีความรู้ความเข้าใจในข้อราชการ กฎหมาย หรือระเบียบเกี่ยวกับการจราจรที่ปลอดภัย	ตัวแทนฝ่ายปกครอง อปพร./ชรบ./ชคบ./กม./ตร. ชุมชน/รพสต. /ผู้ที่ได้รับการยอมรับนับถือในพื้นที่ / มูลนิธิและอาสาสมัครอื่น ๆ
๔. จัดทำสถิติที่เกี่ยวกับการจราจรที่ปลอดภัยในพื้นที่ เช่น จำนวนยานพาหนะ สถานการณ์มีใบขับขี่ จำนวนหมวกนิรภัย จำนวนผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุทางถนน และสถิติอุบัติเหตุช่วงเทศกาล เป็นต้น	ตัวแทนฝ่ายปกครอง อปพร./ชรบ./ชคบ./กม./ตร. ชุมชน/รพสต./อสม./ผู้ที่ได้รับการยอมรับนับถือในพื้นที่ /ตัวแทนผู้มีพฤติกรรมเสี่ยง ผู้ปกครองผู้มีพฤติกรรมเสี่ยง/หน่วยทหารในพื้นที่
๕. สรุปบทเรียน ซึ่งประกอบด้วยผลการดำเนินงานและปัญหาอุปสรรค พร้อมจัดทำรายงานผ่านนายอำเภอ ในฐานะผู้อำนวยการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ	ตัวแทนฝ่ายปกครอง อปพร./ชรบ./ชคบ./กม./ตร. ชุมชน/รพสต./อสม./ผู้ที่ได้รับการยอมรับนับถือในพื้นที่ /ตัวแทนผู้มีพฤติกรรมเสี่ยง ผู้ปกครองผู้มีพฤติกรรมเสี่ยง/หน่วยทหารในพื้นที่
๖. แถลงผลการดำเนินงานต่อประชาชนในพื้นที่ผ่านช่องทางต่าง ๆ เช่น เสียงตามสาย หอกระจายข่าวหมู่บ้าน วิทยุชุมชน เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่	ตัวแทนฝ่ายปกครอง /ตัวแทนผู้มีพฤติกรรมเสี่ยง / ตัวแทนผู้ปกครองผู้มีพฤติกรรมเสี่ยง

ผลลัพธ์

- จากการติดตามเสริมพลังในพื้นที่จังหวัดบุรีรัมย์ พบว่าผู้นำชุมชนมีความเข้มแข็ง ไม่ว่าจะทำกิจกรรมอะไรในหมู่บ้าน/ชุมชน จะใช้หลัก 9ดี ที่ผู้ว่าราชการจังหวัดบุรีรัมย์(นายเสรี ศรีหะไตร) ได้กำหนดไว้ในธรรมนูญหมู่บ้าน ผ่านพื้นที่จำนวน 2,564 หมู่บ้าน 188 ตำบล ใน 23 อำเภอ หลัก 9ดี มีรายละเอียดพอสรุปได้ดังนี้

1. เป็นคนดี ด้วยการส่งเสริมให้เคารพกฎกติกา
2. ปัญญาดี ด้วยการอาศัยความร่วมมือยึดหลักบ้าน วัด และหน่วยงานราชการ
3. รายได้สมดุล ชุมชนสามารถพึ่งพาตนเองด้วยการนำหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงมาใช้
4. สุขภาพแข็งแรงดี ด้วยการร่วมมือจากหน่วยงานราชการและร.พ.ส่งเสริมสุขภาพตำบล
5. สิ่งแวดล้อมดี
6. สังคมอบอุ่น ทุกคนในหมู่บ้านได้ดูแลลูกหลานอย่างใกล้ชิด
7. หลุดพ้นอาชญากรรม จัดให้มีการเวรยามหมู่บ้าน คอยออกตรวจพื้นที่
8. การจัดตั้งกองทุนพึ่งพาตนเอง ให้ทุกคนในหมู่บ้านได้เข้ามามีส่วนร่วมในกองทุน และดีข้อสุดท้าย
9. การสร้างความเข้มแข็งของคณะกรรมการหมู่บ้าน ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการช่วยงานในหมู่บ้านเพื่อให้เกิดการพัฒนา โดยให้ชาวบ้านได้รับประโยชน์สูงที่สุดทุกกลุ่มอาชีพ

กระบวนการทำงานอย่างมีส่วนร่วมและบูรณาการทำงานในพื้นที่

การดำเนินโครงการของจังหวัดบุรีรัมย์มีการดำเนินงานอย่างมีส่วนร่วมในทุกระดับ ตั้งแต่ระดับจังหวัด คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดบุรีรัมย์ ได้ประชุมวางแผนการดำเนินงาน ชี้แจงกลุ่มเป้าหมายก่อนการดำเนินโครงการ ประกอบกับผู้ว่าราชาการจังหวัดบุรีรัมย์ได้กำหนดให้ทุกหน่วยงานจัดทำแผนชีวิต โดยให้นำข้อสั่งการหรือนโยบายของต้นสังกัดมาจัดทำให้ครอบคลุม ในระดับพื้นที่ก็เช่นเดียวกัน กำหนดให้ทุกหน่วยงานจัดทำแผนชีวิต ซึ่งแผนชีวิตของทุกหน่วยงานจะมีความเกี่ยวข้องกัน มีการบูรณาการทุกภาคส่วนเพื่อจัดทำเป็นแผนพัฒนาจังหวัดบุรีรัมย์

ในระดับหมู่บ้าน/ชุมชน ได้กำหนดแนวทางการปฏิบัติงานของด่านชุมชน ซึ่งจะเห็นว่ามีการ บูรณาการทุกส่วน รวมถึงการกำหนดธรรมนูญ 9 ดี สำหรับใช้เป็นแนวทางในการดำเนินกิจกรรมในหมู่บ้าน/ชุมชน ทั้งนี้ ในโครงการได้จัดประกวดหมู่บ้านในการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน แบบมีส่วนร่วม เป็นการกระตุ้นการทำงานแบบบูรณาการของหมู่บ้าน/ชุมชน ขับเคลื่อนโดยคณะกรรมการหมู่บ้าน (กม.)

บทเรียนความสำเร็จ

ปัจจัยเอื้อ

- จังหวัดบุรีรัมย์เป็นหนึ่งในจังหวัดนำร่องด้านคุณธรรม โดยผู้ว่าราชการจังหวัดได้กำหนดหลัก 9 ดี สำหรับให้ส่วนราชการในทุกระดับ รวมถึงประชาชนทุกคนยึดถือในการดำเนินงาน และใช้เป็นหลักในการดำเนินชีวิต

- ในระดับหมู่บ้าน/ชุมชน ได้กำหนดธรรมนูญหมู่บ้าน โดยใช้หลัก 9 ดีมาเป็นกรอบในการกำหนดธรรมนูญหมู่บ้าน และได้มีการติดตามผลการดำเนินงานโดยผู้บริหารระดับสูงของจังหวัดอย่างสม่ำเสมอ
- การใช้ พ.ร.บ.ลักษณะปกครองท้องที่ สนับสนุนคณะกรรมาการหมู่บ้าน (กม.)
- นโยบายของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ส่วนกลาง) ที่มีข้อสั่งการที่ต่อเนื่องตั้งแต่ต้นปี ทำให้คณะทำงานศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดบุรีรัมย์ มีส่วนร่วมในการดำเนินกิจกรรมตามโครงการ
- นโยบายของกรมควบคุมโรค ในเรื่องการจัดทำข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน การตั้งด่านชุมชน เป็นการกระตุ้นให้พื้นที่มีความตื่นตัวในการดำเนินกิจกรรมตามโครงการ

เงื่อนไขความสำเร็จ

- คณะกรรมการหมู่บ้าน (กม.) มีความเข้มแข็ง มีการใช้สัญญาลักษณ์โดยกำหนดเครื่องแบบเฉพาะให้กับคณะกรรมการหมู่บ้าน สร้างความภาคภูมิให้เกิดกับคณะกรรมการหมู่บ้าน โดยฝ่ายปกครองให้ความสำคัญกับคณะกรรมการหมู่บ้านเพราะเป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนกิจกรรม/นโยบาย ในหมู่บ้าน/ชุมชน
- หลัก 9 ดี เป็นหลักการในการดำเนินชีวิตของประชาชนในจังหวัดบุรีรัมย์ ประชาชนทุกคนมีความรู้ความเข้าใจ และภาคภูมิใจในหลัก 9 ดีของจังหวัดบุรีรัมย์

ปัญหา/อุปสรรค

- ผู้รับทุนของจังหวัดบุรีรัมย์เป็นผู้รับทุนใหม่ ในด้านบริหารจัดการยังไม่คล่องตัว ประกอบกับภาระงานของหน่วยงานที่รับทุนมีมาก ทำให้การดำเนินกิจกรรมช้ากว่าแผนที่กำหนด และบางกิจกรรมก็ทำไม่ทันเวลา

การติดตามประเมินผล

- การติดตามประเมินผลการดำเนินงานของโครงการฯ ใช้เวทีการประชุมคณะทำงานความปลอดภัยทางถนนจังหวัดบุรีรัมย์ การประชุมชี้แจงคณะทำงานโครงการฯ และการจัดเวทีประกวดหมู่บ้าน/ชุมชน ปลอดภัย

แนวทางการขยายผล /ความต่อเนื่องยั่งยืนของโครงการ

- ด้วยจังหวัดบุรีรัมย์ มีการจัดทำแผนชีวิตเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ปี 2560 ซึ่งเห็นควรสนับสนุนให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องปฏิบัติตามแผนชีวิต ดังกล่าวข้างต้น
- สนับสนุนคณะกรรมการหมู่บ้าน (กม.) ให้มีความเข้มแข็ง ทุกพื้นที่หมู่บ้าน/ชุมชน
- พัฒนาศักยภาพศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับตำบล (ศปถ.อปท.) เพื่อสนับสนุนคณะกรรมการหมู่บ้าน

ข้อเสนอแนะ

- จังหวัดบุรีรัมย์ มีพื้นฐานระดับหมู่บ้านชุมชนที่เข้มแข็ง โดยเฉพาะคณะกรรมการหมู่บ้าน (กม.) ที่มีบทบาทชัดเจนในการปฏิบัติหน้าที่ แต่จะทำอย่างไรให้คณะกรรมาการหมู่บ้านเข้าไปมีส่วนในศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับตำบล (ศปถ.อปท.)
- พี่เลี้ยงประจำจังหวัดได้ติดตามหนุนเสริมให้การดำเนินกิจกรรมบรรลุตามโครงการเป็นอย่างดี
- คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดฯ ควรเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินกิจกรรมตามโครงการฯ อย่างต่อเนื่อง เช่นใช้เวทีการประชุมศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดฯ เพื่อติดตามผลการดำเนินกิจกรรมตามโครงการ

โชคชัยถนนปลอดภัย โดยพลังเครือข่าย (CHOKCHAI ROAD SAFETY)

นางณัฐธยาน์ ทองย้อย
บ.กลางภาคอีสาน 1

อำเภอโชคชัย เป็นหนึ่งในจำนวน 32 อำเภอของจังหวัดนครราชสีมา ตั้งอยู่ทางใต้ของจังหวัดนครราชสีมาห่างจากตัวเมือง 30 กิโลเมตร มีพื้นที่ 503.90 ตารางกิโลเมตร ประกอบด้วย 10 ตำบล 128 หมู่บ้าน มีประชากร 83,749 คน และมีประชากรแฝงประมาณ 30,000 คน สภาพทั่วไปของพื้นที่ มีโรงงานอุตสาหกรรมจำนวน 64 แห่ง โดยเป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่หลายแห่ง และมีทางหลวงแผ่นดินสายหลักผ่านพื้นที่อำเภอโชคชัย คือ ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 24 (สีคิ้ว-เดชอุดม) ซึ่งเป็นปัจจัยหลักๆที่ทำให้อำเภอโชคชัยมีการเกิดอุบัติเหตุจำนวนมากเป็นอันดับต้นๆ ของจังหวัด ถือเป็นพื้นที่สีแดง โดยมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยปีละกว่า 35 ราย โดยมีปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุทางถนนหลายประการ ทั้งเรื่องของจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุและพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนนเอง ทำให้เกิดอุบัติเหตุจำนวนมาก

ปี 2557

พื้นที่	**ผู้เสียชีวิต (คน)**
อำเภอโชคชัย	35
อำเภอโนนสูง	33
อำเภอปากช่อง	32
สภ.โพธิ์กลาง	31
สภ.เมืองนครราชสีมา	29

และในช่วงเดือนธันวาคม พ.ศ.2557 พื้นที่อำเภอโชคชัย เกิดอุบัติเหตุทางถนนจำนวนมากเป็นอันดับ 1 ของจังหวัด มีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจำนวนมากถึง 35 คน จึงเป็นที่มาของการชักชวนคนทำงานกลุ่มเล็กๆ อย่างไม่เป็นทางการ โดยการนำของนายภัทราวุธ ปั้นดี อาสาฮุก31 จุดโชคชัย และนางปราณี ประสงคดี พยาบาลวิชาชีพ โรงพยาบาลโชคชัย ซึ่งทำงานเกี่ยวข้องกันในเรื่องของการช่วยเหลือหลังเกิดเหตุซึ่งมีผลกระทบในเรื่องของปริมาณงานที่ค่อนข้างหนักแทบทุกวัน ได้ปรึกษาหารือ ว่าจะแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในอำเภอโชคชัยอย่างไรเพื่อให้อุบัติเหตุลดลง เพราะในพื้นที่อำเภอโชคชัยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นอันดับหนึ่ง ของจังหวัดนครราชสีมา ทั้งสองคนจึงได้ชักชวนเครือข่ายกลุ่มคนทำงาน อาทิ ปลัดอำเภอ ตำรวจจราจร หมวดการทาง ตำรวจทางหลวง สสอ เทศบาล การไฟฟ้า และมีภาคเอกชน (บ.กลางฯ) เข้ามาเป็นพี่เลี้ยงที่ปรึกษา เป็นจุดเริ่มต้นของ “เครือข่ายป้องกันอุบัติเหตุอำเภอโชคชัย”

การรวมตัวของกลุ่มเป็นลักษณะง่ายๆ ไม่เป็นทางการไม่มีการแต่งตั้ง ทำให้สะดวก ง่าย คล่องตัว ที่สำคัญทุกคนเสมอภาคกันทำให้มีความผูกพันธ์ ประกอบกับตัวแทนของเครือข่ายที่มาร่วม สามารถตัดสินใจดำเนินการในความรับผิดชอบตามบริบทหน่วยงานได้ทันที กลุ่มได้ร่วมกันเขียนโครงการ **โชคชัยถนนปลอดภัย เครือข่ายป้องกันอุบัติเหตุอำเภอโชคชัย** โดยมีเป้าหมายลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน แก้ไขจุดเสี่ยง ดึงภาคเอกชนภาคประชาชนในพื้นที่เข้ามามีส่วนร่วม และสุดท้ายเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนให้กับประชาชนในพื้นที่และที่สัญจรผ่านเขตพื้นที่อำเภอโชคชัย วิธีการดำเนินการ ในทุกๆเดือนจะมีการรวมตัวคุยกันของทีมเครือข่าย เพื่อนำข้อมูล ปัญหาอุปสรรค์ จุดเสี่ยง จำนวนเหตุ มาพูดคุยกัน โดยแต่ละคนต้องนำสิ่งที่ตนมีมาคุยมาแลกเปลี่ยนกัน เช่น ฮุก31 ซึ่งเก็บข้อมูลสถิติจุดที่เกิดเหตุบ่อยๆ ซ้ำๆ โรงพยาบาลและตำรวจมีข้อมูลจำนวนเหตุ คนตาย เพศ อายุ และอื่นๆ ทางหลวง แขวง นำข้อมูลจุดเสี่ยง ซ่อมถนน และ

การแก้ไข เป็นต้น โดยกลุ่มมีมติให้มีการแก้ไขจุดเสี่ยงเป็นอันดับแรกๆ โดยกำหนดจุดเสี่ยงรวม 15 ที่ต้องแก้ไขรวม 15 จุด เมื่อได้จุดเสี่ยงทีมจะลงพื้นที่ดูสถานที่จริงเพื่อให้การแก้ไขสอดคล้องและแก้ได้ตรงจุด เนื่องจากแต่ละจุดจะแก้ไขแตกต่างกันไปตามสภาพความเสี่ยง ทั้งนี้ได้ทำควบคู่กับการประชาสัมพันธ์ให้กับหน่วยงานหรือประชาชนในพื้นที่รับรู้ถึงจุดเสี่ยงเพื่อระมัดระวังในช่วงที่ยังไม่ทำการแก้ไข และการมีส่วนร่วมในการช่วยกันแก้ไขจุดเสี่ยงจุดอันตราย โดยผ่านช่องทาง Social media กลุ่ม line face book และการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงานเอกชนเพื่อขอสนับสนุนงบประมาณและร่วมกำหนดมาตรการในหน่วยงาน อีกทางหลังลงพื้นที่วิเคราะห์พร้อมกำหนดแนวทางวิธีแก้ไข จะกลับมาประชุมและมอบหมายผู้ที่เกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไขทันที บางจุดจะแก้ไขได้ทันที 100% บางจุดแก้ไขได้บางส่วนเนื่องจากต้องรองบประมาณเพิ่มหรืออยู่ระหว่างการดำเนินการตามแผนหน่วยงาน แต่ทีมจะมีการติดตามต่อจนดำเนินการแก้ไขเสร็จสิ้น การแก้ไขจุดต่างๆตามสภาพพื้นที่ เช่น การสร้างสะพานลอย การติดตั้งไฟสัญญาณจราจรอัจฉริยะ การติดตั้งป้ายเตือน ไฟเตือน การปรับผิวจราจร เป็นต้น โดยการดำเนินการทั้งหมดนอกจากงบประมาณของหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบ ทีมจะดึงบริษัทห้างร้าน และชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการรับรู้และร่วมแก้ไข และการระดมทุนด้วยทุกครั้ง ที่สำคัญทีมจะมีการติดตามและมอบหมายให้มีคนเก็บข้อมูลสิ่งที่ดำเนินการ ไม่ว่าจะเป็นจุดเสี่ยง การแก้ไข จำนวนเหตุ คนเจ็บ ตาย เพศ วัย อื่นๆ รวมถึงจำนวนประชาชนที่เข้ามาแสดงความคิดเห็นผ่าน Social media เพื่อนำข้อมูลมาประชุมและแจ้งกับทีมคณะทำงานให้รับทราบทุกครั้ง

สิ่งที่เกิดหลังจากดำเนินกิจกรรม จำนวนผู้เสียชีวิตลดลง ธค 57- ตค 58 ลดลงเหลือ 14 ราย และ พย 58-พค 59 เหลือ 8 คน ตามลำดับ จุดเสี่ยงได้รับการแก้ไข 15 จุด ได้รับการสนับสนุนจัดสร้างสะพานลอยในจุดเสี่ยง 1 จุด(หน้าบริษัท CPF) ได้รับการปรับเปลี่ยนสัญญาณไฟแดงเป็นแบบอัจฉริยะ และที่ดำเนินการเพิ่มเติม

ทีมและประชาชนในพื้นที่ได้ปรับปรุงภูมิทัศน์ทาสีจราจรในเขตตลาดสดเทศบาลโชคชัย และสถานีตำรวจจัดอบรมกลุ่มเยาวชนเสี่ยงของอำเภอโชคชัย ภายใต้โครงการ”อาสาขาแรง” ได้รับการยอมรับ

จากประชาชนภาคประชาชน จากสื่อทั้งในพื้นที่และสื่อส่วนกลาง ลงมาทำข่าวการแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่ และจากการพยายามผลักดันโดยนำเสนอข้อมูล ในระดับอำเภออย่างต่อเนื่องทำให้มีการแต่งตั้งคณะทำงาน ศปถ อำเภออย่างเป็นทางการ โดยท่านนายอำเภอโชคชัย

ความสำเร็จปัจจัยที่เอื้อกลไกการขับเคลื่อน การกล้าที่จะริเริ่มรวมตัวคนทำงานกลุ่มเล็กๆ และมีนายภัทราวุธ ปั้นดี อาสากู้ภัยฮุก31 ซึ่งถือเป็นบุคคลที่เป็นหลักในการประสานการติดตามการเชื่อมอย่างจริงจังเข้มแข็งสม่ำเสมอ และอีกปัจจัยคือทีมที่มาร่วมแต่ละคนสามารถตัดสินใจแก้ไขหรือดำเนินการได้ทันที การให้เกียรติและเสมอภาค การเก็บข้อมูลอย่างต่อเนื่อง การประชาสัมพันธ์การคืนข้อมูล การนำเสนอ(กัดไม่ปล่อย) แล้วขยายไปยังกลุ่มสหสาขาที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันอุบัติเหตุ

แนวทางในการขยายผลการดำเนินการต่อในอนาคตปี พ.ศ. 2560 การส่งเสริมให้ประชาชนและชุมชนมีส่วนร่วม การส่งเสริมให้มีด่านชุมชนทุกตำบล การแก้ไขปัญหาทางกายภาพเพื่อเกิดความปลอดภัย ผ้าป่าถนนปลอดภัย เพื่อจัดทำทางเบี่ยงแก้ไขการขับรถย้อนศรหน้าโรงงาน ซีพีเอฟ กิจกรรมสนามจราจรสัญจรเคลื่อนที่ สำหรับออกให้ความรู้ทั้งภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติกับโรงเรียนระดับประถมและมัธยมในพื้นที่อำเภอโชคชัย โดยการดึงและผลักดันให้คณะทำงาน ศปถ อำเภอ เข้ามาร่วมรับผิดชอบและดำเนินการเพื่อให้เกิดความยั่งยืน ทั้งนี้สิ่งที่ควรระวังในการดำเนินการในลักษณะไม่เป็นทางการคือหากมีการโอนย้ายหรือเปลี่ยนตัวบุคคล หรือไม่มีบุคคลที่เป็นตัวหลักตัวเชื่อมที่เข้มแข็งจริงจังและสม่ำเสมอ ก็จะไม่สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องและเกิดผลในทางปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม

การพัฒนาระบบข้อมูลการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน 5 มิติ เพื่อจัดทำมาตรการชุมชนสำหรับแก้ไขปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน พื้นที่จังหวัดสุรินทร์ พ.ศ.2558-2559

นางศิริแข ขันทองคำ

สนง.ปภ.นครราชสีมา

สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2557 องค์กรอนามัยโลกคาดประมาณตัวเลขผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของไทย เป็นอันดับ 2 ของโลก มีจำนวนผู้เสียชีวิต จำนวน 24,237 คน คิดเป็นอัตราตาย 36.2 ต่อประชากรแสนคน และจากข้อมูลกระทรวงสาธารณสุข พบว่า มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 15,045 คน คิดเป็น 23.16 คนต่อประชากรแสนคน เฉลี่ย 40 คนต่อวัน หรือ 2 คนต่อชั่วโมง ในขณะที่ผู้บาดเจ็บที่ต้องเข้ารับการรักษาตัวในโรงพยาบาล (Admit) ทั้งหมดมีจำนวนถึงประมาณ 107,123 คน (ข้อมูลปี 2556)

ข้อมูลจากสำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุขในช่วงเวลา 15 ปี ที่ผ่านมา ตั้งแต่ พ.ศ.2543 – 2557 พบว่าจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ในช่วง10ปีก่อน มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง จนเมื่อปี พ.ศ.2553 เป็นต้นมาได้มีการนำข้อมูลมรณะบัตรมาสอบทานกับหนังสือรับรองการตายเพื่อปรับสาเหตุการตายให้ถูกต้องมากขึ้น ทำให้อัตราตายจากอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น จาก 15 ต่อประชากรแสนคน ในปี พ.ศ.2552 เป็น 21.61 ต่อประชากรแสนคน ในปี พ.ศ.2553 จนในปี พ.ศ.2557 อัตราตายจากอุบัติเหตุ ทางถนน เท่ากับ 23.16 ต่อประชากรแสนคน ซึ่งอัตราตาย 5 ปีย้อนหลัง (2553-2557) อยู่ที่ระหว่าง 21-23 ต่อประชากรแสนคน และจำนวนผู้เสียชีวิต อยู่ระหว่าง 13,000-15,000 คน

ข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดในเขตสุขภาพที่ 9 ปี พ.ศ. 2557 นครราชสีมา ชัยภูมิบุรีรัมย์ สุรินทร์ จำนวนผู้เสียชีวิต733คน 132 คน 334 คน 310คน และอัตราต่อแสนประชากร 28.03 11.62 21.19 22.30 ตามลำดับ

ถ้ามีการดำเนินการจัดเก็บข้อมูลอย่างเป็นระบบ โดยเฉพาะข้อมูลครบทั้ง 5 มิติ จะสามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการกำหนดมาตรการและการแก้ไขปัญหาได้ตรงกับปัญหาที่เกิดขึ้นในแต่ละพื้นที่ การจะได้มาซึ่งข้อมูลการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน นอกจากระบบเฝ้าระวังที่มีการจัดเก็บในโรงพยาบาลทุกแห่งแล้ว จะต้องมีการค้นหาข้อมูลเพิ่มเติมจากการสอบสวนหาสาเหตุและพฤติกรรมเสี่ยงรวมถึงปัจจัยเสี่ยงด้าน คน ถนน และสิ่งแวดล้อม และข้อมูลมิติอื่น ๆ รวม 5 มิติ

เป้าหมาย

1. เพื่อพัฒนาระบบข้อมูลการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน 5 มิติ เพื่อจัดทำมาตรการชุมชนสำหรับแก้ไขปัญหาการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน
2. เพื่อติดตามประเมินศักยภาพของพื้นที่ในการประยุกต์ใช้ฐานข้อมูล 5 มิติ และนำไปจัดทำมาตรการชุมชนอุบัติเหตุทางถนน

การดำเนินงาน

ดำเนินการคัดเลือกพื้นที่แบบเจาะจง โดยเลือกอำเภอในจังหวัดสุรินทร์ที่มีอัตราบาดเจ็บสูงสุดในจังหวัด จำนวน 12 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมือง อำเภอท่าตูม อำเภอชุมพล**บุรี** อำเภอสำโรงทาบ อำเภอบัวเชด อำเภอกาบเชิง อำเภอสังขะ อำเภอจอมพระ อำเภอศรีณรงค์ อำเภอปราสาท อำเภอรัตนบุรี และอำเภอศรีขรภูมิ เมื่อคัดเลือกพื้นที่เรียบร้อยแล้ว ได้ดำเนินการพัฒนาศักยภาพบุคลากรที่รับผิดชอบการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน แบ่งเป็น 2 ระดับ ดังนี้

- ระดับจังหวัด ได้แก่ เครือข่ายศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุรินทร์ 10 คน
- ระดับอำเภอ ได้แก่ ผู้รับผิดชอบงานระบาดวิทยาของโรงพยาบาลและสำนักงานสาธารณสุข ตำรวจขนส่ง หมวดการทาง ผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น อำเภอละ 5 คน รวม 50 คน

รวมผู้ร่วมเวทีเสริมศักยภาพ จำนวน 60 คน ดำเนินการอบรม 2 วัน เนื้อหาการอบรมเรื่องการจัดทำระบบข้อมูล 5 มิติ ประกอบด้วย

1. ระบาดวิทยาการบาดเจ็บและมาตรการดำเนินงานแก้ไขปัญหา
2. ระบบข้อมูลการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน 5 มิติ
3. แบ่งกลุ่มปฏิบัติการจัดการข้อมูลการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน 5 มิติ
4. การเขียนรายงานสถานการณ์ และแบ่งกลุ่มฝึกปฏิบัติการเขียนรายงานสถานการณ์การบาดเจ็บ
5. การนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ในการแก้ปัญหาการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ

เครื่องมือสำหรับใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุ 5 มิติ

Risk		Prevention	Health outcomes	
Determinants	Behaviors	Program response	Morbidity/ Mortality	Event-based
1. การเพิ่มขึ้นของจำนวนรถที่จดทะเบียนรายปีแต่ละประเภท 2. จำนวนจุดอันตรายและจุดเสี่ยง	3. พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย 4. พฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัย 5. พฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ 6. พฤติกรรมการขับรถเร็ว 7. พฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์	8. อัตราการบาดเจ็บศีรษะในกลุ่มผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 9. จำนวนนโยบายระดับประเทศที่เกี่ยวกับการจัดการอุบัติเหตุทางถนน 10. สัดส่วนการดำเนินงานได้ตามมาตรฐาน Response time EMS 11. คุณภาพการดูแลผู้บาดเจ็บใน 5 กลุ่ม (bleeding ,splint ,C-splint, airway,fluid) 12. การตรวจจับ 10 ข้อหาหลักของตำรวจ 13. จำนวนจุดเสี่ยงที่ได้รับการแก้ไข 14. จำนวนหน่วยปฏิบัติงานการแพทย์ฉุกเฉิน	15. อัตราป่วย อัตราตาย อัตราป่วยตายแยกรายจังหวัด รายภาค แยกเป็นรายสัปดาห์ รายเดือน รายปี	16. การแจ้งข่าวจากหนังสือพิมพ์ ทีวี สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ 17. รายงานเบื้องต้นจากสำนักงานสาธารณสุขจังหวัด ,สคร. 18. รายงานการสอบสวนการบาดเจ็บ

แหล่งข้อมูลสืบค้น

ข้อ 1 ได้จากข้อมูลรายงานจำนวนรถจดทะเบียน กรมการขนส่งทางบก

ข้อ 2 ได้จากระบบสานสนเทศอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบท (ARMS) และระบบสารสนเทศอุบัติเหตุบนทางหลวง (HAIMS) ของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท รวมถึงจากระบบสารสนเทศการแพทย์ฉุกเฉินจากสถานบันการแพทย์ฉุกเฉิน

ข้อ 3 ได้จากข้อมูลรายงานผลการสำรวจพฤติกรรมเสี่ยงโรคไม่ติดต่อและการบาดเจ็บ (BRFSS) จากสำนักโรคไม่ติดต่อ และข้อมูลจากการสำรวจการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้จักรยานยนต์ในประเทศไทย จากมูลนิธิไทยโรดส์และระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บของสำนักระบาดวิทยา

ข้อ 4 ได้จากข้อมูลจากการสำรวจการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ใช้รถยนต์ในประเทศไทย จากมูลนิธิไทยโรดส์และระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บของสำนักระบาดวิทยา

ข้อ 5 ได้จากระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บของสำนักระบาดวิทยา

ข้อ 6 ได้จากระบบสานสนเทศอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบท (ARMS) และระบบสารสนเทศอุบัติเหตุบนทางหลวง (HAIMS) ของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท ระบบบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (POLIS) จากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ข้อ 7 ได้จากระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บของสำนักระบาดวิทยา

ข้อ 8 ได้จากระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บของสำนักระบาดวิทยา

ข้อ 9 ยังไม่มีการจัดทำฐานข้อมูล

ข้อ 10ได้จากระบบสารสนเทศการแพทย์ฉุกเฉินจากสถานบันการแพทย์ฉุกเฉิน

ข้อ 11ได้จากระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บของสำนักระบาดวิทยา

ข้อ 12ได้จากระบบบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (POLIS) จากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ข้อ 13ได้จากระบบสานสนเทศอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบท (ARMS) และระบบสารสนเทศอุบัติเหตุบนทางหลวง (HAIMS) ของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท

ข้อ 14 ได้จากระบบสารสนเทศการแพทย์ฉุกเฉินจากสถานบันการแพทย์ฉุกเฉิน

ข้อ 15 ได้จากข้อมูลการให้บริการสุขภาพและส่งเสริมสุขภาพป้องกันโรครายบุคคล (43 แฟ้ม) รายงานข้อมูลผู้ป่วยในรายบุคคล 3 กองทุน ข้อมูลใบมรณะบัตร จากสำนักนโยบายและแผนยุทธศาสตร์ และข้อมูลจากการเชื่อมข้อมูล 3 ฐาน จากกรมควบคุมโรค

ข้อ 16 อยู่ระหว่างพัฒนาฐานข้อมูลร่วมของกรมควบคุมโรคปี 2558

ผลลัพธ์

จากการติดตามผลการดำเนินงานของอำเภอที่เข้ารับการอบรม พบว่ามี 10 อำเภอที่ใช้การวิเคราะห์ข้อมูล 5 มิติ ดังนี้

1. อำเภอเมือง มีการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้มิติปัจจัยต้นเหตุ ได้แก่ สภาพรถไม่เหมาะสม ไม่มีป้ายเตือน พฤติกรรมเสี่ยงเมาสุรา มีการนำเสนอข้อมูลเข้าที่ประชุมศูนย์อำนวยความปลอดภัยทางถนน ทำให้เกิดการแก้ปัญหาด้านจุดเสี่ยง ทางถนน โดยจัดทำป้ายเตือน ด้านจัดทำมาตรการชุมชน ได้แก่ มีจุดตรวจในชุมชน งานบุญปลอดสุรา

2. อำเภอกาบเชิง มีการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้มิติปัจจัยต้นเหตุ ได้แก่ ไม่มีไฟส่องสว่าง ไม่มีสัญญาณไฟจราจร และมีการนำเสนอข้อมูลเข้าที่ประชุมศูนย์อำนวยความปลอดภัยทางถนน ทำให้เกิดการ

แก้ปัญหา ด้านจุดเสี่ยง ทางถนน โดยจัดวางยางรถยนต์แบ่งช่องข้ามเลนที่บริเวณหน้าตลาด และติดไฟกระพริบที่สี่แยกปราสาท สามแยกหินโตน และสามแยกบ้านด่าน ด้านพฤติกรรม รณรงค์เมาไม่ขับในช่วงเทศกาลปีใหม่ ด้านจัดทำมาตรการชุมชน ได้แก่ จัดทำด่านชุมชนตำบลโคกกระเทียม

3. อำเภอสำโรงทาบ มีการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้มิติปัจจัยต้นเหตุ ได้แก่ ถนนเป็นหลุม พฤติกรรมเสี่ยงเมาแล้วขับ มีการนำเสนอข้อมูลเข้าที่ประชุมศูนย์อำนวยความปลอดภัยทางถนน ทำให้เกิดการแก้ปัญหาด้านจุดเสี่ยง ทางถนน โดยแจ้งหมวดการทางให้แก้ไข ด้านพฤติกรรม รณรงค์เมาไม่ขับ และขับขี่ปลอดภัย

4. อำเภอท่าตูม มีการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้มิติปัจจัยต้นเหตุ ได้แก่ ถนนโค้ง พฤติกรรมเสี่ยงเมาแล้วขับ มีการนำเสนอข้อมูลเข้าที่ประชุมศูนย์อำนวยความปลอดภัยทางถนน ทำให้เกิดการแก้ปัญหาด้านพฤติกรรม รณรงค์เมาไม่ขับ ด้านจัดทำมาตรการชุมชน ได้แก่ จัดทำประชาคมในหมู่บ้าน

5. อำเภอบัวเชด มีการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้มิติปัจจัยต้นเหตุ ได้แก่ ถนนแคบ สัญลักษณ์ไม่ชัดเจน มิติด้านพฤติกรรม ได้แก่ เมาสุรา มิติด้านการตอบสนอง ได้แก่การจัดทำโครงการความปลอดภัยบนท้องถนน มีการนำเสนอข้อมูลเข้าที่ประชุมศูนย์อำนวยความปลอดภัยทางถนน ทำให้เกิดการแก้ปัญหาด้านจุดเสี่ยงทางถนน มีการจัดทำป้ายเตือนให้ชัดเจน และประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบ ด้านสิ่งแวดล้อม ปรับปรุงสภาพสิ่งแวดล้อมที่รกร้าง ไม่ให้กีดขวางสายตา ปรับทัศนวิสัย ด้านพฤติกรรม รณรงค์ความปลอดภัยทางถนน ใส่หมวกนิรภัย และสวมเข็มขัดนิรภัย ด้านจัดทำมาตรการชุมชน ได้แก่ จัดทำด่านชุมชนตำบล

6. อำเภอสังขะ มีการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้มิติปัจจัยต้นเหตุ ได้แก่ พื้นถนนไม่เรียบ ไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ ไม่มีป้ายเตือน ต้นไม้และหญ้าบดบังทัศนวิสัย มิติด้านพฤติกรรม ได้แก่ เมาสุรา มิติด้านข้อมูลการบาดเจ็บ และรายงานการสอบสวนการบาดเจ็บมีการนำเสนอข้อมูลเข้าที่ประชุมศูนย์อำนวยความปลอดภัยทางถนน ทำให้เกิดการแก้ปัญหาด้านจุดเสี่ยง ทางถนน ปรับพื้นผิวถนน ด้านสิ่งแวดล้อม ตัดต้นไม้ ตัดหญ้าริมถนน ติดป้ายเตือนจุดเสี่ยง ปรับทัศนวิสัย ด้านพฤติกรรม อบรมการขับขี่ความปลอดภัย ด้านจัดทำมาตรการชุมชน ได้แก่ จัดทำด่านชุมชนในเทศกาลต่าง ๆ ด้านจัดทำมาตรการทางกฎหมาย ได้แก่ การตั้งด่านบังคับใช้กฎหมายเพิ่มขึ้น

7. อำเภอปราสาท มีการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้มิติ ได้แก่ ถนนทางแยกหมู่บ้านตัดกับสายหลักมีจำนวนมาก ถนนที่อยู่ในช่วงการก่อสร้าง ไม่มีป้ายไฟแสดงชัดเจน ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ถนนแคบ ไม่มีจุดพักรถ ไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ เครื่องหมายจราจรลบเลือน ไม่มีป้ายเตือน ต้นไม้และหญ้าบดบังทัศนวิสัย มิติด้านพฤติกรรม ได้แก่ เมาสุรา ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่สวมเข็มขัดนิรภัย ขับรถย้อนศร ขับรถเร็ว มิติด้านการตอบสนองของแผนงานควบคุมโรค ได้แก่ มาตรการทางสังคมของแต่ละหมู่บ้าน การจัดตั้งด่านชุมชน ศูนย์สร่างเมา มิติด้านข้อมูลการบาดเจ็บ รายงานการสอบสวนการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน
มีการนำเสนอข้อมูลเข้าที่ประชุมศูนย์อำนวยความปลอดภัยทางถนน ทำให้เกิดการแก้ปัญหาด้านจุดเสี่ยง ทางถนน ปรับปรุงถนนบริเวณที่เป็นจุดเสี่ยง ติดสัญญาณไฟเพิ่มเติม ด้านสิ่งแวดล้อม ตัดต้นไม้ ตัดหญ้าริมถนน ติดป้ายเตือนจุดเสี่ยง ด้านพฤติกรรม อบรมการขับขี่ความปลอดภัย จัดหาหมวกกันน็อคราคาถูกให้ประชาชน ด้านจัดทำมาตรการชุมชน ได้แก่ จัดทำด่านชุมชนและศูนย์สร่างเมาในเทศกาลต่าง ๆ

8. อำเภอรัตนบุรี มีการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้มิติปัจจัยต้นเหตุ ได้แก่ ไม่มีป้ายเตือน มิติพฤติกรรมเสี่ยงเมาแล้วขับ และมีการนำเสนอข้อมูลเข้าที่ประชุมศูนย์อำนวยความปลอดภัยทางถนน ทำให้เกิดการแก้ปัญหาด้านจุดเสี่ยง ทางถนน ทำป้ายเตือนบริเวณตากข้าวเปลือก ติดสัญญาณไฟเพิ่มเติม ด้านพฤติกรรมให้ความรู้เรื่องการขับขี่ปลอดภัย การสวมหมวกกันน็อคให้กับประชาชน

9. อำเภอจอมพระ มีการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้มิติปัจจัยต้นเหตุ ได้แก่ ไม่มีป้ายเตือน ริมถนนมีหญ้ารกมิติพฤติกรรมเสี่ยงเมาแล้วขับมิติด้านข้อมูลการบาดเจ็บ รายงานการสอบสวนการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนมีการนำเสนอข้อมูลเข้าที่ประชุมศูนย์อำนวยความปลอดภัยทางถนน ทำให้เกิดการแก้ปัญหา-

ด้านจุดเสี่ยง ทางถนน ติดสัญญาณไฟเพิ่มเติม ห้ามติดป้ายโฆษณาบริเวณทางแยก ด้านพฤติกรรมรณรงค์เรื่องการสวมหมวกกันน็อคในกลุ่มนักเรียน ด้านจัดทำมาตรการชุมชน ได้แก่ จัดทำด่านชุมชนและศูนย์สร่างเมาในเทศกาลต่าง ๆ

10. อำเภอศรีณรงค์ มีการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้มิติปัจจัยต้นเหตุ ได้แก่ ไม่มีป้ายเตือน มิติด้านการตอบสนองของแผนงานควบคุมโรค ได้แก่ การจัดตั้ง ศปถ.อำเภอ มิติด้านข้อมูลการบาดเจ็บ รายงานการสอบสวนการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนมีการนำเสนอข้อมูลเข้าที่ประชุมศูนย์อำนวยความปลอดภัยทางถนน ทำให้เกิดการแก้ปัญหาด้านจุดเสี่ยง ทางถนน แก้ไขจุดเสี่ยง รวม 13 จุด ปรับปรุงสิ่งแวดล้อม ด้านพฤติกรรม อบรมเจ้าหน้าที่และผู้นำชุมชนเรื่องการเฝ้าระวังพฤติกรรมการขับขี่ของประชาชนในชุมชน

บทเรียนความสำเร็จ

ปัจจัยเอื้อ

ด้วยจังหวัดสุรินทร์ มีการดำเนินโครงการพัฒนาศักยภาพเครือข่าย ศปถ.อำเภอ โดยสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสุรินทร์ เป็นผู้รับผิดชอบหลักร่วมกับภาคีเครือข่าย ศปถ.จังหวัดอื่น ๆ ทำให้พื้นที่ที่ได้รับการพัฒนาศักยภาพการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนโดยใช้ข้อมูล 5 มิติ นำองค์ความรู้ที่ได้รับไปใช้ในพื้นที่ ศปถ.อำเภอ และนำเสนอมาตรการ แนวทางแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุผ่านการประชุมศูนย์อำนวยความปลอดภัยทางถนน โดยมาตรการที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงาน ได้แก่

1. การปรับปรุงจุดเสี่ยง ปรับสภาพแวดล้อม
2. การจัดตั้งด่านชุมชน ในช่วงเทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์
3. การให้ความรู้แก่ประชาชน เรื่องการขับขี่ปลอดภัย
4. การจัดหาหมวกกันน็อคจำหน่ายให้ประชาชนราคาถูก

เงื่อนไข

ในการที่จะนำแนวทางการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนแบบ 5 มิติ ไปใช้ให้สมบูรณ์ สิ่งสำคัญก็คือข้อมูลที่จะนำมาวิเคราะห์ ซึ่งจะต้องสืบค้น สอบสวน จากหลายแหล่ง เพราะฉะนั้นเครือข่ายในพื้นที่ต้องมีความเข้มแข็งและมีความตั้งใจที่จะร่วมกันแก้ไขปัญหาอย่างจริงจัง โดยแกนนำในพื้นที่หรือผู้ประสานงานหลักต้องเป็นคนเชื่อมเครือข่ายให้มาร่วมมือกัน

การพัฒนาระบบการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางการจราจร โดยทีมสุขภาพระดับอำเภอ จังหวัดนครราชสีมา

นางสาวจิราภรณ์ ปะธรรมโย

ม.วงษ์ชวลิตกุล

นครราชสีมา หรือที่เรียกว่า “โคราช” เปรียบเสมือนประตูสู่ภาคอีสาน อยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ประมาณ 259 กิโลเมตร เป็นเมืองใหญ่บนดินแดนที่ราบสูง แบ่งการปกครองออกเป็น 32 อำเภอ 289 ตำบล 3743 หมู่บ้าน เนื้อที่รวม 20,493.968 ตารางกิโลเมตร จังหวัดนครราชสีมา เป็นพื้นที่ทางผ่านหลักของถนนและทางหลวงที่สำคัญหลายสาย ที่มีความสำคัญในเรื่องการคมนาคม ขนส่ง และการเชื่อมต่อไปยังพื้นที่จังหวัดต่างๆ ทั้งในภาคอีสาน ภาคเหนือ ภาคกลาง หรือภาคตะวันออก รวมทั้งมีเส้นทางที่ยาวประกอบกับบางช่วงมีภูเขา ร่วมด้วย เช่น ถนนมิตรภาพ ถนนสาย บายพาสช่วงต่างๆ ซึ่งล้วนแล้วแต่เป็นเส้นทางหลักๆ 25 สาย 201 สาย 304 ที่ใช้เชื่อมต่อไปยังพื้นที่และจังหวัดต่างๆ ปริมาณรถยนต์และยานพาหนะที่ผ่านไปมาในแต่ละวันจึงมีจำนวนมาก ด้วยเหตุนี้จึงทำให้พื้นที่จังหวัดนครราชสีมา ยังคงเป็นจังหวัดที่จัดอยู่ในพื้นที่ ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางการจราจรได้มาก ไม่เฉพาะเพียงในช่วงเทศกาลเท่านั้น แต่อุบัติเหตุสามารถพบได้ทุกวันในช่วงเทศกาลสงกรานต์ที่ผ่านมาเมื่อสรุปข้อมูลในระดับเขตของสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเขต 5 พบว่าเขต 5 มีจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ238 ครั้ง บาดเจ็บ คน สำหรับจังหวัดนครราชสีมา 38 คน และเสียชีวิต 321 คน โดยสาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากเมาสุรา ขับรถเร็วรวมถึง 13 คน และเสียชีวิต 115 ครั้ง บาดเจ็บ 106 เกิดเหตุการตัดหน้าอย่างกระชั้นชิด ซึ่งจากข้อมูลดังกล่าวจะเห็นได้ว่าจังหวัดนครราชสีมามีสถิติการเกิดเหตุ บาดเจ็บและเสียชีวิต อยู่ในระดับสูงเมื่อเทียบในระดับเขต

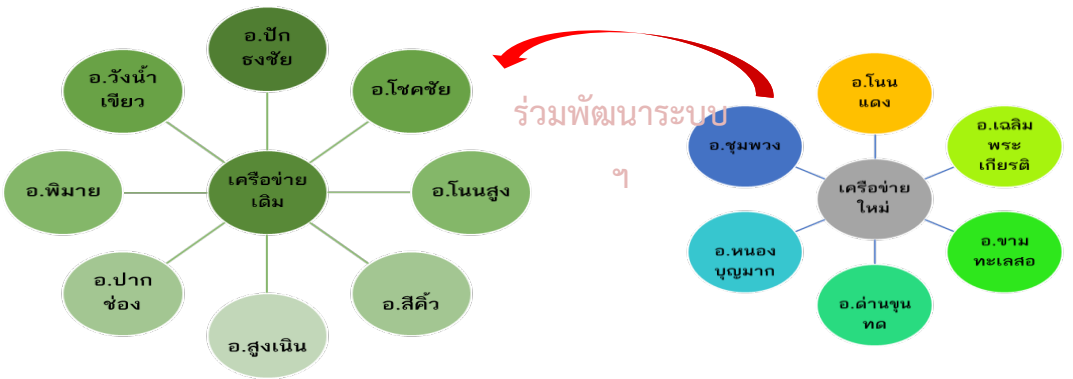
ต้นทุนเดิม...

จากทุนเดิมที่มีอยู่แล้ว ในปี 2557 ได้จัดทำโครงการพัฒนาเครือข่ายเฝ้าระวังและสอบสวนอุบัติเหตุทางถนนเพื่อขับเคลื่อนนโยบายและการป้องกันอุบัติเหตุในระดับอำเภอ จังหวัดนครราชสีมามีกระบวนการทำงาน 5 ขั้นตอน คือ 1) การวางแผนการประเมินความต้องการจำเป็นของชุมชน 2) การดำเนินการประเมินความต้องการจำเป็นชุมชน 3) การวิเคราะห์ข้อมูลที่เก็บรวบรวมได้ 4) การนำเสนอข้อมูลต่อคณะกรรมการหรือคณะทำงาน และ 5) กระบวนการจัดทำแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการ ***เกิดพื้นที่ต้นแบบ***ในการดำเนินงานการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ 10อำเภอได้แก่อำเภอปากช่อง สีคิ้ว สูงเนิน วังน้ำเขียว ปักธงชัย โชคชัย โนนสูง พิมาย บัวลาย และอำเภอเมือง**นำแนวคิด Change Model**มาประยุกต์ใช้ ร่วมกับการใช้แบบสอบสวนการเกิดอุบัติเหตุที่ได้รับการพัฒนาขึ้น **ผลที่ได้**พบว่ามีบางพื้นที่ ที่สามารถดำเนินกิจกรรมตามกระบวนการของโครงการและเกิดผลอย่างชัดเจน เช่น เกิดคณะทำงานที่มาจากหน่วยงานที่หลากหลาย ที่มีการนำข้อมูลในพื้นที่มาทบทวน จนนำไปสู่การแก้ไขปัญหาร่วมกันอย่างชัดเจน ***ในขณะที่***บางพื้นที่ยังไม่สามารถดำเนินการได้เต็มที่เนื่องจากแนวคิดที่นำมาใช้จำเป็นต้องใช้การเก็บข้อมูลที่หลากหลายและเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน ในปี 2558 จึงได้คัดเลือกเอาพื้นที่เดิม และขยายพื้นที่เพิ่มเพื่อพัฒนาระบบการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางการจราจรโดยทีมสุขภาพระดับอำเภอ จังหวัดนครราชสีมา

การเกิดเครือข่าย

❒ **กระบวนการทำงานในระดับจังหวัด** ตัวแทนจากพื้นที่โครงการ อำเภอละ 5 คน ประกอบด้วย ผู้ประสานงานหลักของอำเภอ 1 คน, ผู้รับผิดชอบงานข้อมูลระบาดวิทยา 1 คน ตัวแทนทีม SRRT ระดับอำเภอ 1 คน และตัวแทนทีมสุขภาพอำเภอซึ่งเป็นสหสาขาวิชาชีพ 2 คน

❒ **กระบวนการทำงานในระดับอำเภอ** ผู้รับผิดชอบหลักของอำเภอ, ผู้รับผิดชอบงานข้อมูลระบาดวิทยา และทีมสุขภาพอำเภอทุกคน ใน พื้นที่ 14 อำเภอ



ภาคีเครือข่าย ร่วมดำเนินงานโครงการ

แบบอย่างการขับเคลื่อนงานของอำเภอต้นแบบ

อำเภอ	รายละเอียด
อำเภอโชคชัย	◆เริ่มจากการทำงานกลุ่มเล็ก ◆ตั้งสหสาขาวิชาชีพ โดยมีนายอำเภอเป็นที่ปรึกษา แกนหลัก คือ โรงพยาบาลโชคชัย ภาคีร่วม ประกอบด้วย ขนส่ง ตำรวจทางหลวง แขวงการทาง ปภ. ผอ.กองช่างเทศบาล เป็นต้น ◆ใช้ศปถ.อำเภอและDSH เคลื่อน ◆แต่งตั้งคณะทำงาน ◆ให้ประชนชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในโครงการ ◆เก็บข้อมูล 3 ฐาน และประเมินผล เมื่อเกิดอุบัติเหตุมีการสอบสวนทุกเครส (7 เครส) เกิดปัญหาจากคน ◆ มีการประชุมทุก 3 เดือน เพื่อแก้ไขจุดเสี่ยง พบจุดเสี่ยง 15 จุด ส่วนใหญ่มีการแก้ไข อุบัติเหตุลดลง เช่น 1.บริเวณหน้าโรงงานซีพี แก้ไขโดยการสร้างสะพานลอยคอนกรีต ลื้อสะพานลอยไม้ออก และทำการประชาสัมพันธ์ให้มีการใช้สะพานลอย 2.โครงการผ้าป่าถนนปลอดภัย แก้ปัญหาขับรถย้อนศร

อำเภอ	รายละเอียด
	◆มีกิจกรรมต้นแบบ คือ ***"อาสาขาแรง"*** ◆มีการคืนข้อมูลผ่านสื่อต่างๆ ให้ประชาชนได้รับทราบ และมีการลงพื้นที่สอบถามประชาชน จุดเสี่ยงแก้ไขถนนสายหลัก เริ่มขยับสู่ชุมชน
อำเภอชุมพวง	◆มีคณะกรรมการชุดใหญ่ระดับอำเภอ มีคำสั่งแต่งตั้งที่ชัดเจน ◆.ใช้ DSH เคลื่อน ◆คณะกรรมการ คือนายอำเภอและปลัดอำเภอ ฝ่ายความมั่นคง สสอ. เป็นฝ่ายสนับสนุนข้อมูล ◆เครือข่าย ประกอบด้วย ตำรวจ การไฟฟ้า อปท. หมวดการทาง และปภ. ◆Core team คือ โรงพยาบาล และสสอ. ◆ติดต่อสื่อสารการทำงานผ่านทาง line group ◆ มีการประชุมศปถ. ทุกเดือน หัวหน้าส่วนราชการ และประชุมผู้ใหญ่บ้าน นำเสนอข้อมูลโดยปภ. (ข้อมูลผู้เสียชีวิต ด่านชุมชนทุกตำบล ด่านช่วงเทศกาล) ◆ศปถ.อำเภอ ขับเคลื่อนสู่ ศปถ.ชุมชน ◆มีเวทีถอดบทเรียน มีเครือข่ายสหสาขาเข้าร่วม กู้ภัยมีบทบาทสำคัญ
อำเภอโนนสูง	◆ใช้ ศปถ.อำเภอ และDSH เคลื่อน ◆ปี 2557 สำรวจข้อมูลอุบัติเหตุ ปี 2558 เริ่มดำเนินการและตั้งทีมทำประชาคม =>อปท. แขวงการทาง ประชาชน โรงเรียน และสาธารณสุขอำเภอ ปี 2559 จุดด่านชั่งน้ำหนัก เกิดอุบัติเหตุ ทำการสอบสวน ◆ RIT team เป็นคณะกรรมการชุดเล็ก ◆ศปถ.อำเภอ ประชุมเฉพาะช่วงเทศกาล ◆คณะกรรมการชุดใหญ่ นำเสนอในวาระประชุมระดับอำเภอ ◆อบต. ร่วมแก้ไข แยกโตนด
อำเภอโนนแดง	◆เสนอฝ่ายแผนของโรงพยาบาล ◆เน้นค้นหาจุดเสี่ยง ◆คณะกรรมการชุดใหญ่ มีนายอำเภอเป็นประธาน เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประชุม ชงกับทางตำรวจก่อน ◆การประชุม : วาระพิเศษ (อุบัติเหตุ/ไข้เลือดออก) : วาระปกติ (ยังไม่เข้มข้น) ◆คณะกรรมชุดเล็ก แกนหลัก โรงพยาบาล และสสอ. ◆คณะกรรมชุดกลาง ประชุม 2 ครั้ง ◆เกิดภาคเครือข่าย และมีการคืนข้อมูลสู่ชุมชน ◆ปี 2560 จัดทำแผนตำบล งบสปสช. ◆ประชาชนมีส่วนร่วม
อำเภอขามทะเลสอ	◆ศปถ.อำเภอ แต่ยังไม่เข้มแข็ง ◆จุดเสี่ยง 13 จุด ได้รับการแก้ไข 3 จุด

อำเภอ	รายละเอียด
	◆นายอำเภอ เป็นประธาน และปลัดอำเภอ ฝ่ายความมั่นคง ทำคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการ กำหนดบทบาทหน้าที่ ◆ในการนำเสนอข้อมูลอุบัติเหตุ ให้ทางโรงพยาบาล และตำรวจดำเนินการ ◆คณะกรรมการชุดใหญ่ ประชุมช่วงเทศกาล และร่วมแก้ปัญหา ◆คณะกรรมการชุดเล็ก ขับเคลื่อนงาน ◆มีหน่วยงานท้องถิ่นเข้าร่วม จัดโครงการ “ขับขี่ปลอดภัยใส่ใจอุบัติเหตุ” ใช้งบประมาณของทางเทศบาล

บทเรียนความสำเร็จ

1. การป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางการจราจรถูกนำไปดำเนินการในระบบการทำงานปกติของหน่วยงาน

- หน่วยงานสาธารณสุขมีกิจกรรมที่หลากหลายมากขึ้น
- หน่วยงานเสริม (ภาคเครือข่าย) เกิดการรับรู้บทบาทและมีส่วนร่วมในกระบวนการทำงานมากขึ้น

2. พัฒนาให้เป็นพื้นที่ต้นแบบเพื่อการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ให้กับพื้นที่ต่างๆ ได้ โดยพบว่ามี 7 อำเภอ ที่มีความชัดเจนและสามารถพัฒนายกระดับได้

3. ถูกนำเสนอเป็นนโยบายระดับจังหวัด เข้าสู่ระบบการทำงานตามปกติของหน่วยงาน มีรูปแบบและแนวทางการดำเนินงาน

4. การพัฒนาศูนย์ข้อมูลด้านอุบัติเหตุให้เป็นศูนย์ข้อมูลที่สามารถใช้ประโยชน์ได้ มีความชัดเจนใน 8 อำเภอ (มีการเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงาน)

5. ทีมสุขภาพระดับอำเภอ (DHS) มีความเข้มแข็ง และสามารถดำเนินกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง 7 อำเภอ

ปัจจัยสู่ความสำเร็จ

1. เกิดอำเภอต้นแบบในการพัฒนาระบบป้องกันพัฒนาระบบการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางการจราจร

2. มีการรวบรวมข้อมูลจากหลายหน่วยงานตามปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรและมีศูนย์ข้อมูลหลักอยู่ที่ สสอ.

3. มีการร่วมประชุมคณะทำงาน เป็นประจำอย่างต่อเนื่อง ทุกฝ่ายต่างระดมสมอง เพื่อแก้ปัญหา และนำสภาพปัญหา ทรัพยากรที่มีอยู่ในพื้นที่มาวิเคราะห์เพื่อให้การแก้ไขปัญหาได้อย่างทันท่วงที

4. มีเวทีนำเสนอข้อมูลที่หลากหลาย และนำเสนอต่อผู้บริหารระดับสูง

5. มีการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง

6. มีการสร้างทีมเครือข่ายการทำงานสหสาขาวิชาชีพ โดยกำหนดบทบาทหน้าที่รับผิดชอบอย่างชัดเจน

7. มีการแต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินงาน โดยแบ่งเป็นระดับส่วนกลาง ระดับจังหวัด ระดับอำเภอ และระดับชุมชน

แนวทางในการพัฒนาในอนาคต

1. ต้องมีการพัฒนาการเข้าถึงข้อมูลให้ครอบคลุมและทั่วถึงทุกอำเภอ เพื่อจะได้ทราบถึงปัญหา และสาเหตุต่างๆ ของการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ เพื่อจะได้หาแนวทางในการแก้ไข
2. ต้องมีการนำข้อมูลรอบด้านมาใช้ในการทำงานให้มากขึ้น
3. การเปิดพื้นที่ให้เกิดเวทีที่ชัดเจน สำหรับตัวหลักหัวโต๊ะที่ยังไม่ชัดเจน
4. การนำประเด็นเข้าสู่องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อให้เกิดการเชื่อมงานลงสู่ชุมชน
5. การพัฒนาศักยภาพของทีมงานเกี่ยวกับแนวคิดการทำงานให้ชัดเจน ตรงกัน
6. การสร้างการมีส่วนร่วมของทุกภาคี หน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้หลากหลาย
7. ขยับพื้นที่ที่กำลังเกิดความชัดเจนของการทำงาน ให้เกิดความต่อเนื่อง

ปัญหาและอุปสรรค

1. ปัจจัยด้านความไม่สมบูรณ์ของข้อมูล ระบบของข้อมูลไม่เชื่อมโยงกันของข้อมูลระหว่างหน่วยงาน
2. งบประมาณที่มีอยู่อย่างจำกัด
3. คณะทำงานในแต่ละระดับมีภาระงานมาก ทำให้ไม่สามารถทุ่มเทเวลาให้กับโครงการได้อย่างเต็มที่

ภาคีเครือข่ายสถานศึกษาจังหวัดมหาสารคามร่วมใจขยายผลวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนปี 2558

นางศิริแข ขันทองคำ

สนง.ปภ.นครราชสีมา

จุดเริ่มต้น ฐานคิด หลักการทำงาน คืออะไร

จังหวัดมหาสารคามได้ดำเนินการขับเคลื่อนงานในรูปแบบของภาคีเครือข่ายตั้งแต่ปี 2555 โดยวิทยาลัยพยาบาลศรีมหาสารคาม ในบทบาทของสถาบันการศึกษาด้านสุขภาพอนามัยของประชาชนได้เห็นความสำคัญกับปัญหานี้จึงได้ร่วมมือกับทางจังหวัดในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุและในบทบาทของสถาบันที่เป็นต้นแบบด้านสุขภาพ ได้ดำเนินการจัดทำโครงการเจาะใจ เปลี่ยนความคิด ปลูกจิตสำนึก ความปลอดภัยเพื่อนำไปสู่วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนโดยการมีส่วนร่วมของสถานศึกษากับชุมชน จังหวัดมหาสารคาม ผลการดำเนินงานสามารถพัฒนาชุดความรู้เพื่อใช้ในการเรียนการสอนในโรงเรียนต้นแบบ 8 แห่ง ในปี 2557 ขยายผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษา โดยการมีส่วนร่วมของสถานศึกษากับชุมชนจังหวัดมหาสารคาม เพื่อนำไปสู่การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนและลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิต ในกลุ่มนักเรียน นักศึกษา ที่จะเป็นทรัพยากรที่มีคุณค่าในอนาคต โดยรูปแบบการดำเนินงานสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมจากภาคีเครือข่ายและกระบวนการศึกษาวิจัยแบบมีส่วนร่วม(Participatory action research =PAR) จากการดำเนินงานได้ผลลัพธ์ที่มีการขับเคลื่อนงานแบบพี่เลี้ยงโรงเรียนต้นแบบ(Coaching) และรูปแบบที่มีส่วนในการผลักดันให้โรงเรียนภาคีเครือข่ายสามารถดำเนินการได้ด้วยตนเองและสารถจัดกิจกรรมในการแก้ปัญหาของตนเองได้ตามบริบทคือรูปแบบของHEART MODELประกอบด้วย H= HADDON MATRIX E= Evaluation Context A= Attitude Change R= Responsibility and T= Teamwork กิจกรรมเปิดโอกาสให้นักเรียน/นักศึกษากลุ่มแกนนำเดิมของโรงเรียนต้นแบบ 8 โรงเรียนในปี 2556 ได้แสดงศักยภาพของการเป็นพี่เลี้ยงในการทำงานร่วมกันของเครือข่ายโรงเรียนที่จับคู่กัน(Coaching) อีก 9 โรงเรียนในปี 2557 และในการดำเนินงานสะท้อนให้เห็นถึงศักยภาพของกลุ่มเยาวชนที่มีความมุ่งมั่นในการเป็นต้นแบบของการทำงานด้านจิตอาสาแกนนำอาสาจราจร/ แกนนำนักเรียนในการขับเคลื่อนงาน ตระหนักถึงความสำคัญของวัฒนธรรมการขับขี่ปลอดภัย มีวินัยจราจร ทำงานเพื่อส่วนรวมและเป็นการสร้างรากฐานทางความคิดจิตสำนึกที่ดีด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยที่ดีในด้านการป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุเพื่อเติบโตในวันข้างหน้าเป็นประชากรที่มีคุณภาพของสังคม

ทุนเดิมที่มีอยู่แล้ว / จุดแข็ง จุดอ่อนของพื้นที่

มีโรงเรียนต้นแบบ 17 แห่ง โรงเรียนโกสุมวิทยาสรรค์ โรงเรียนเขื่อนพิทยาสรรค์ โรงเรียนมัธยมวัดกลางโกสุม โรงเรียนศรีโกสุมวิทยามิตรภาพ ที่ 209 โรงเรียนหนองเหล็กศึกษา โรงเรียนบรบือ โรงเรียนเหล่ายาววิทยาคาร โรงเรียนบรบือวิทยาคาร โรงเรียนบ้านบรบือ โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยมหาสารคาม โรงเรียนท่าขอนยางพิทยาคม โรงเรียนเชียงยืนพิทยาคม โรงเรียนบ้านเชียงยืน โรงเรียนผดุงนารี โรงเรียนมหาวิชานุกูล โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม และโรงเรียนสารคามพิทยาคม

ใช้รูปแบบการดำเนินงาน HEART MODELประกอบด้วย H= HADDON MATRIX E= Evaluation Context A= Attitude Change R= Responsibility and T= Teamwork

การมีส่วนร่วมจากทีม /ชุมชน/ กลุ่มเป้าหมาย/ภาคีเครือข่าย

ใช้เวทีประชุมภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องเพื่อร่วมกันดำเนินการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนและร่วมกันวางแผนดำเนินงาน เสริมสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมเพื่อสร้างวัฒนธรรมความ

ปลอดภัย ร่วมกันระหว่าง โรงเรียนและหน่วยงานทุกภาคส่วน คัดเลือกทีมแกนนำจากสถานศึกษา เพื่อเข้าร่วมขับเคลื่อนงานโครงการในรูปแบบพี่เลี้ยง ด้วย เทคนิค Coaching และวางบทบาทนักศึกษาแกนนำวิทยาลัยพยาบาลฯ เป็น START HEART MODEL

คณะทำงานมีใครบ้าง / ภาคีเครือข่ายมีใครบ้าง และมีบทบาทอย่างไร

สถานศึกษาโรงเรียนต้นแบบเดิมปี 2556และ2557 จำนวน 17 แห่ง สถานีตำรวจภูธร 7 อำเภอ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด โรงพยาบาลจังหวัด ผู้ประกอบการจำหน่ายรถจักรยานยนต์ ประชาสัมพันธ์จังหวัด/ สื่อมวลชน ขนส่งจังหวัด วิทยาลัยพยาบาลศรีมหาสารคาม บริษัทกลางฯ

กิจกรรมที่ทำมีอะไรบ้าง

1. จัดเวทีประชุมผู้บริหารสถานศึกษาและคณะกรรมการดำเนินงานของโรงเรียนต้นแบบเดิมทั้ง 17 โรงเรียน เพื่อชี้แจงวัตถุประสงค์โครงการ คัดเลือกทีมแกนนำจากสถานศึกษา เพื่อเข้าร่วมขับเคลื่อนงานโครงการในรูปแบบพี่เลี้ยง ด้วย เทคนิค Coaching กับ HEART MODEL

2. ประชุมภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องเพื่อร่วมกันดำเนินการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนและร่วมกันวางแผนดำเนินงาน เสริมสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมเพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย ร่วมกันระหว่าง โรงเรียนและหน่วยงานทุกภาคส่วน

3. แกนนำนักเรียนและพี่เลี้ยง ทำการสำรวจข้อมูลและรวบรวม ฐานข้อมูลพื้นฐานด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น จำนวนรถมอเตอร์ไซด์ การมีหมวกนิรภัย การสวมนิรภัย การมี พรบ. ประกันภัย การมีใบขับขี่ รวมถึง กลยุทธ์ของสถานศึกษาที่มีการกำหนดมาตรการบังคับเพื่อให้นักเรียนกลุ่มเสี่ยงมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยง

4. จัดทำรูปเล่มคู่มือในการขยายผลการดำเนินงานด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยให้กับโรงเรียนพี่เลี้ยงทั้ง 17 แห่งพร้อมเอกสารแบบฟอร์มที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นแนวทางในการขับเคลื่อนงาน

5. คณะกรรมการดำเนินงานจัดประชุมเตรียมความพร้อมในการดำเนินงานตาม HEART MODEL ร่วมกับอาจารย์ที่ปรึกษาโรงเรียน และแกนนำนักศึกษาพี่เลี้ยงโรงเรียนเดิมที่จะทำการขยายผล เพื่อสร้างความเข้าใจ รับทราบบทบาทหน้าที่ที่ต้องทำ

6. อาจารย์ที่ปรึกษาและแกนนำนักศึกษาพี่เลี้ยงจากวิทยาลัยพยาบาลศรีมหาสารคาม นัดหมายประชุมทำความเข้าใจและวางแผนร่วมกันกับพี่เลี้ยงโรงเรียนเดิม ก่อนเริ่มกิจกรรมในโรงเรียนใหม่ พร้อมมอบหมายให้แกนนำนักเรียนโรงเรียนใหม่แบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบในการดำเนินการจัดทำพิธีลงนามบันทึกข้อตกลงและประชุมเชิงปฏิบัติการขับเคลื่อนงานด้วย HEART MODEL

7. จัดพิธีลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือการดำเนินงานของกลุ่มโรงเรียนต้นแบบเดิมปี 2556-2557 กับโรงเรียนต้นแบบใหม่ ปี 2558 โดยเรียนเชิญนายอำเภอหรือผู้กำกับการสถานีตำรวจในพื้นที่รับผิดชอบ เป็นประธานในพิธีลงนามกับผู้อำนวยการโรงเรียนที่เข้าร่วมโครงการ พร้อมทั้งภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง เพื่อสร้างความร่วมมือจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน

8. จากนั้นโรงเรียนเดิมขับเคลื่อนงานในโรงเรียนของตน ส่วนโรงเรียนใหม่นำผลการวิเคราะห์ HADDON Metrix และมาตรการทางสังคมที่ได้ ไปประกาศมาตรการเพื่อสร้างวัฒนธรรมปลอดภัยทางถนนของสถานศึกษา จัดอบรมและสอบใบขับขี่ให้กับนักเรียนที่ใช้รถจักรยานยนต์ การกวดขัน พฤติกรรมเสี่ยงและบังคับใช้มาตรการ สวมหมวกนิรภัย พร้อมเชิญทีมพี่เลี้ยงร่วมในกิจกรรม

ใช้หลักการทำงาน 5 ส 5 ช ด้วยหรือไม่ อย่างไร

ใช้หลัก 5 ส. ดังนี้ ด้าน**สารสนเทศ**ใช้ข้อมูลฐานข้อมูลการขับขี่ยานพาหนะของนักเรียน/นักศึกษาในสถานศึกษาและสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ในการวางแผนการดำเนินงานในสถานศึกษา ด้าน**สหสาขาวิชาชีพ** มีหน่วยงานภายนอกทั้งระดับอำเภอและระดับจังหวัดให้การสนับสนุนกิจกรรมโดยเฉพาะกิจกรรมการ

ให้ความรู้ การค้นหา**สุดเสี่ยง** ให้นักเรียนและสถานศึกษาวิเคราะห์จุดเสี่ยง พฤติกรรมเสี่ยงในสถานศึกษาเป้าหมาย **สุดคุ้ม** การดำเนินงานแก้ไขจุดเสี่ยงและการขับเคลื่อนงานช่วยกระตุ้นให้นักเรียนสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น ลดการเกิดอุบัติเหตุ สุดคุ้มกับกิจกรรมที่ดำเนินการ **ส่วนร่วม** ภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วนและทุกกลุ่มมีส่วนร่วมในการดำเนินการ

ใช้หลัก 5 ช. เป็นกระบวนการทำงานของ Coaching **และ** START HEART MODEL

ชง วิทยาลัยพยาบาลศรีมหาสารคามชงโครงการขับเคลื่อนงานในเวทีความมั่นคงและการประชุมคณะกรรมการบริหารในการบรรจุเข้าเป็นแผนการขับเคลื่อนงานอย่างต่อเนื่องและชงให้กับสถานศึกษาในการขับเคลื่อนงานต่อ

เชื่อม ทุกสถานศึกษาทำหน้าที่ในการเชื่อมต่อ ประสานความร่วมมือทั้งกับภาคีเครือข่ายเดิม พี่เลี้ยงและภาคีเครือข่ายใหม่

ช้อน ทุกสถานศึกษาทำการช้อนโครงการ/งานประจำเดิมที่มีอยู่ที่เกี่ยวกับการขับขี่ปลอดภัยมาเป็นงานในการบูรณาการการขับเคลื่อนงาน

เชค ทุกสถานศึกษาดำเนินการติดตามประเมินผลการดำเนินงาน สถานศึกษาพี่เลี้ยงและวิทยาลัยพยาบาลทำหน้าที่ในการติดตามตรวจสอบการขับเคลื่อนงานและผลการดำเนินงาน

ชม จัดให้มีเวทีชื่นชมผลงานในเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้และนำเสนอผลการดำเนินงาน รับมอบเกียรติบัตรและส่งภาพกิจกรรมเข้าไลน์เพื่อร่วมชื่นชม

ผลผลิต/ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น

สรุปผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่โรงเรียน ได้ดำเนินการในปีการศึกษา 2558 ประกอบด้วยกิจกรรม ดังนี้

1.นโยบายการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของผู้บริหาร จากการสรุปถอดบทเรียนสามารถสรุปภาพรวมของนโยบายดังนี้

1. ผู้บริหารเป็นที่ปรึกษาโครงการและสนับสนุนงบประมาณในการดำเนินงานตามโครงการ
2. รณรงค์ให้นักเรียนสวมหมวกนิรภัย 100%
3. เน้นจัดให้มีการให้ความรู้เรื่อง วินัยด้านการขับขี่ กฎหมายจราจร ภาคเรียนละ 1 ครั้ง
4. ส่งเสริมสนับสนุนให้นักเรียนขอใบอนุญาตขับขี่
5. จัดระเบียบการจอดรถในโรงรถภายในโรงเรียน
6. สร้างวินัยในการขับขี่ปลอดภัยภายในโรงเรียน
7. สร้างความปลอดภัยด้านการขับขี่
8. มอบหมายคณะทำงานเพื่อขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วยครูที่ปรึกษาและนักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ
9. เพื่อสร้างวัฒนธรรมการขับขี่ปลอดภัยในสถานศึกษา 100%
10. เพื่อปรับปรุงเส้นทางจราจรในสถานศึกษา
11. เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเรื่องเกี่ยวกับการขับขี่ของนักเรียนและบุคลากรโรงเรียน
12. เพื่อจัดทำและป้องกันอุบัติภัยบนท้องถนน
13. เน้นการสวมหมวกนิรภัย มีใบขับขี่ ให้ขับขี่ปลอดภัย
14. ทุกคนที่ขับรถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกนิรภัยมาโรงเรียน
15. ขับรถยนต์ทุกคน ต้องคาดเข็มขัดนิรภัยมาโรงเรียน
16. มีครูเวรและสารวัตรนักเรียนควบคุมการขับรถเข้าโรงเรียน
17. สนองนโยบายของชาติ จังหวัด และเขตพื้นที่การศึกษาเกี่ยวกับการลดอุบัติเหตุ

18. มีโครงการเปิดไฟใส่หมวก เพื่อรองรับการลดอุบัติเหตุภายในโรงเรียนและนอกโรงเรียน

19. เคารพกฎหมายจราจร

20. สำรวจข้อมูลการใช้ยานพาหนะของนักเรียนในภาพรวม / นักเรียนหอ เดิน-รถสาธารณะ รถส่วนตัว จักรยาน จักรยานยนต์ รถยนต์จ้างเหมารับ-ส่ง

21. นำข้อมูลยานพาหนะอุบัติเหตุมาวิเคราะห์ความเสี่ยง

22. กำหนดนโยบายด้านนักเรียนในมิติต่าง ๆ ให้สัมพันธ์กัน เช่น การรณรงค์/การอ่านเตือนด้านวินัย การจัดการด้านข้อมูลสารสนเทศ

รูปแบบดำเนินงานในภาพรวมของโรงเรียนด้านการขับขี่ปลอดภัย มีดังนี้

- ทุกโรงเรียนมีการสำรวจข้อมูลการขับขี่ยานพาหนะ

ผลจากการวิเคราะห์ด้วย HADDON MATRIX พฤติกรรมเสี่ยงของนักเรียนที่พบในปัจจุบันที่อาจก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ มีพฤติกรรมเสี่ยงดังนี้

1. นักเรียนขาดแคลนทุนทรัพย์ในการดำเนินการจัดซื้อหมวกนิรภัย
2. นักเรียนบางส่วนยังไม่ตระหนัก เห็นความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัย
3. ไม่มีเงินต่อ พรบ. รถจักรยานยนต์
4. ไม่สวมหมวกนิรภัย
5. นักเรียนระดับชั้น ม.ต้นไม่มีใบอนุญาตขับขี่
6. นักเรียนขับรถย้อนศร ขับรถด้วยความคึกคะนอง
7. นักเรียนขับรถซ้อน 3 คน
8. การดัดแปลงรถจักรยานยนต์
9. ไม่นำรถจักรยานยนต์เข้ามาจอดในโรงเรียน
10. ขับรถโดยประมาท ไม่เคารพวินัยจราจร
11. ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็ว ทั้งในโรงเรียนและนอกโรงเรียน
12. ใช้มือถือขณะขับขี่รถ
13. การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น การไม่เปิดไฟแสดงสัญญาณเลี้ยวซ้าย-ขวา
14. ขับรถผาดโผนแข่งขันกัน
15. ขับรถข้ามถนนโดยไม่มีการหยุดหรือชะลอรถให้ฝั่งที่สวนมา
16. ขาดอุปกรณ์ในการทำงานจราจรโรงเรียน เช่น เสื้อจราจร กรวยจราจร
17. ไม่ให้สัญญาณไฟเลี้ยว
18. ขับรถแซงกัน

แนวทางแก้ปัญหาการขับขี่ไม่ปลอดภัยและพฤติกรรมเสี่ยง เพื่อเป็นแนวทางสำหรับแกนนำในการดำเนินงานของโรงเรียน นักเรียนมีส่วนร่วมในการเสนอ ดังนี้

1. อบรมให้นักเรียนเห็นและตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่และการสวมหมวกนิรภัย
2. หาหน่วยงานที่สนับสนุนและแจกหมวกนิรภัย
3. รณรงค์ให้นักเรียนสวมหมวกนิรภัย
4. รณรงค์ให้นักเรียนทำใบอนุญาตขับขี่
5. ให้ความรู้นักเรียนเรื่องวินัยจราจร ภาคเรียนละ 1 ครั้ง
6. จำกัดจำนวนนักเรียนไม่เกิน 2 คน / คัน
7. รณรงค์ให้ความรู้ด้านกฎจราจรจากหน่วยงานต่าง ๆ

8. ทำความเข้าใจกับนักเรียนกลุ่มเสี่ยง

9. ไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง

10. จัดอบรมเกี่ยวกับทักษะการขับขี่ปลอดภัย

11. จัดอบรมเกี่ยวกับกฎหมายจราจร และ พรบ.

12. การรณรงค์ขับขี่ปลอดภัยในสถานศึกษา เช่น การประกวดหนังสั้น วาดภาพ จัดป้ายนิทรรศการ

13. มีมาตรการตรวจสอบการสวมหมวกนิรภัยของสารวัตรนักเรียน และนักเรียนแกนนำ โดยมีการตักเตือนและการจัดอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร การปฏิบัติตัวเมื่อเกิดอุบัติเหตุ และทักษะการขับขี่ปลอดภัย

14. จัดอบรมเกี่ยวกับจราจร

15. รณรงค์การขับขี่ปลอดภัย

16. เปิดวิดีทัศน์ตัวอย่างการเกิดอุบัติเหตุ ผลกระทบจากการไม่รักษากฎจราจร

17. ตรวจสอบการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนทุกครั้งก่อน-หลังเลิกเรียน

18. รถจักรยานยนต์หรือรถยนต์ทุกคนต้องทำ พรบ.

19. นักเรียนแกนนำนำเสนอรายงานทุกเดือนเกี่ยวกับงานจราจรโรงเรียน

20. ตั้งข้อตกลงในการสวมหมวกกันน็อค ถ้าไม่สวมจะต้องมีการทำกิจกรรมบำเพ็ญประโยชน์ หรือมีการจ่ายค่าปรับ

21. ปฏิบัติตัวเป็นแบบอย่าง

22. ปลูกฝังจิตใต้สำนึก

23. ฝ่ายวินัยโรงเรียนและคณะกรรมการนักเรียนสอดส่องดูแลความประพฤติ

24. ร่วมกับสมาคมผู้ปกครองในการจัดอบรมใบขับขี่ให้กับนักเรียน (รถจักรยานยนต์)

25. จัดทำป้ายจราจรและเครื่องหมายจราจร เพื่อเป็นการบังคับใช้ในโรงเรียน

26. มีบทลงโทษด้านวินัยสำหรับนักเรียนที่ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรในสถานศึกษา

และจากการประเมินผลในกระบวนการดำเนินงานตามรูปแบบการขับเคลื่อนงาน โดยใช้ Heart Model พบว่า **กระบวนการดำเนินงานด้านการรณรงค์ขับขี่ปลอดภัย สวมหมวกนิรภัย 100% ในโรงเรียนในปี 2558 โดยใช้ Heart Model กลุ่มเป้าหมายแสดงความคิดเห็น ดังนี้**

การบูรณาการกับการเรียนการสอนรายวิชา

โรงเรียนวังยาวศึกษาวิทย์

1. กิจกรรมจิตอาสา
2. กิจกรรมแนะแนว
3. กิจกรรมลูกเสือ เนตรนารี นักศึกษาวิชาทหาร
4. วิชาจริยธรรม
5. วิชาสุขศึกษา

โรงเรียนกันทรวิชัย

1. วิชาสังคมศึกษา หน้าที่พลเมือง
2. ลูกเสือ
3. นักศึกษาวิชาทหาร

โรงเรียนบรบือวิทยาคาร

1. วิชาสุขศึกษา ในการลดอุบัติเหตุและการขับขี่ปลอดภัยตามกฎจราจร
2. วิชาหน้าที่พลเมือง ในการมีระเบียบวินัยและการเคารถกฎหมาย

3. กิจกรรมชุมนุม นักเรียนแกนนำให้ความรู้เกี่ยวกับวัฒนธรรมขับขี่ปลอดภัย โดยจะมีการแทรกเข้าไปในทุกกลุ่มสาระ เนื่องจากการขับขี่ปลอดภัยเป็นข้อสำคัญที่ทุกคนตระหนักและร่วมกันรับผิดชอบ

โรงเรียนท่าขอนยางพิทยาคม

1. วิชาหน้าที่พลเมือง เป็นการบรรยายสิ่งที่ควรปฏิบัติ เป็นพลเมืองที่ดีด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร
2. สุขศึกษา เป็นการสอนในเรื่องผลกระทบต่ออวัยวะต่าง ๆ ในร่างกาย

โรงเรียนมหาชัยพิทยาคาร

1. วิชาหน้าที่พลเมือง กฎหมายน่ารู้
2. วิชาสุขศึกษา กฎจราจร
3. วิชาภาษาไทย เรียงความการขับขี่ปลอดภัย

โรงเรียนโนนแดงวิทยาคม

1. วิชาสุขศึกษาและพลศึกษา มีการอบรมขับขี่ปลอดภัยจากบริษัท เอ เอส มอเตอร์

โรงเรียนชื่นชมพิทยาคาร

1. วิชาภาษาไทย = เรียงความเรื่องความปลอดภัย
2. วิชาสังคม = กฎหมายน่ารู้
3. วิชาสุขศึกษา = กฎจราจร
4. วิชาคอมพิวเตอร์ = สารคดี (ภาพยนตร์สั้น)
5. วิชาศิลปะ = วาดภาพเครื่องหมายจราจร

โรงเรียนสาธิต มมส. (ฝ่ายมัธยม)

1. วิชาสุขศึกษาและพลศึกษา
2. วิชาลูกเสือ
3. กิจกรรมส่งเสริมวิชากากร “การขับขี่ปลอดภัย”
4. วิชาสังคมศึกษาในบางเนื้อหา

จุดเด่นในการพัฒนาโครงการ ที่เกิดขึ้น คืออะไร

การใช้เครื่องมือ Heart Model โดยเทคนิค Coaching **และ** START HEART MODEL ในการขับเคลื่อนกิจกรรมของโครงการ จากการดำเนินโครงการตั้งแต่ปี 2557 วิทยาลัยพยาบาลศรีมหาสารคามได้รูปแบบการดำเนินงาน คือ Heart Model และได้สร้างพี่เลี้ยง Coaching จากนักศึกษาวิทยาลัยพยาบาลเพื่อทำหน้าที่ติดตามผลการดำเนินงานของสถานศึกษากลุ่มเป้าหมาย 17 แห่ง ในปี 2558 จึงได้เกิดพี่เลี้ยง 2 ระดับ คือ Coaching แกนนำนักเรียนโรงเรียนเดิม 17 แห่ง กับ START HEART MODEL ซึ่งเป็นนักศึกษาวิทยาลัยพยาบาล โดยพี่เลี้ยงทั้ง 2 ระดับต้องร่วมมือกันนำเครื่องมือ Heart Model ไปเสริมศักยภาพให้กับโรงเรียนกลุ่มเป้าหมายใหม่ ได้แก่

พื้นที่โกสุมพิสัย

1. โรงเรียนโกสุมวิทยาสรรค์ เป็นพี่เลี้ยงโรงเรียนเขวาไร่ศึกษา อำเภอโกสุมพิสัย
2. โรงเรียนเขื่อนพิทยาสรรค์ โรงเรียนมัธยมวัดกลางโกสุม โรงเรียนศรีโกสุมวิทยามิตรภาพ ที่ 209 เป็นพี่เลี้ยงโรงเรียนวังยาวศึกษาวิทย์ อำเภอโกสุมพิสัย
3. โรงเรียนหนองเหล็กศึกษาเป็นพี่เลี้ยงโรงเรียนนาโพธิ์พิทยาสรรพ์ **อำเภอกุดรัง**

พื้นที่บรบือ

1. โรงเรียนบรบือ และโรงเรียนเหล่ายาววิทยาคาร เป็นพี่เลี้ยงโรงเรียนโนนราศีวิทยา
2. โรงเรียนบรบือวิทยาคารและ โรงเรียนบ้านบรบือ เป็นพี่เลี้ยงโรงเรียนโนนแดงวิทยาคม

พื้นที่กันทรวิชัย

1. โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยมหาสารคาม(ฝ่ายมัธยมและโรงเรียนท่าขอนยางพิทยาคมเป็นพี่เลี้ยงโรงเรียนกันทรวิชัย

พื้นที่เชียงยืน

1. โรงเรียนเชียงยืนพิทยาคม โรงเรียนบ้านเชียงยืน เป็นพี่เลี้ยงโรงเรียนชื่นชมพิทยาคาร อำเภอชื่นชม

พื้นที่อำเภอเมือง

1. โรงเรียนผดุงนารี เป็นพี่เลี้ยงโรงเรียนเทศบาลบูรพาพิทยาคาร
2. โรงเรียนมหาวิชานุกูลเป็นพี่เลี้ยงโรงเรียนเทศบาลบ้านส่องนางใย
3. โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม เป็นพี่เลี้ยงโรงเรียนเทศบาลศรีสวัสดิ์วิทยา
4. โรงเรียนสารคามพิทยาคม เป็นพี่เลี้ยงโรงเรียนมหาชัยพิทยาคาร

บทเรียนความสำเร็จ คืออะไร (How to)

กระบวนการประเมินบริบทของโรงเรียนกลุ่มเป้าหมายใหม่โดยพี่เลี้ยง ทั้งนี้วิทยาลัยพยาบาลศรีมหาสารคามได้จัดทำ**คู่มือสำหรับพี่เลี้ยง** เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการดำเนินกิจกรรมกับโรงเรียนใหม่ ดังนี้

1. การละลายพฤติกรรม โดยกิจกรรมการละลายพฤติกรรมเป็นกิจกรรมที่มีความสำคัญ เนื่องจากเป็นกิจกรรมที่ส่งผลให้พี่เลี้ยงทั้งของโรงเรียนเดิม นักศึกษาของวิทยาลัยพยาบาลศรีมหาสารคามและนักเรียนแกนนำ นักเรียนกลุ่มเป้าหมายโรงเรียนขยายผลได้รู้จักกัน คุ้นเคย สร้างสัมพันธภาพกัน เป็นกิจกรรมที่ทำให้ได้ทราบ และเปิดโอกาสให้กล้าแสดงออก เพื่อให้กล้าพูด กล้าคิด แสดงความคิดเห็น สร้างความสนิทคุ้นเคยเพื่อทำให้สามารถเกิดความกล้าในการตอบแสดงความคิดเห็นถึงศักยภาพในตัวนักเรียน

2. การวิเคราะห์บริบทของสถานศึกษา โดยพี่เลี้ยงดำเนินก**ารพาสมาชิกกลุ่มวิคราะห์บริบทสถานศึกษา** โดยการล้อมวงเป็นวงกลมพูดคุยกันเรื่องอุบัติเหตุและการแก้ปัญหาในโรงเรียน พร้อมการสร้างมาตรการทางสังคม ในรูปแบบสุนทรียสนทนา กลุ่มเป้าหมายสะท้อนให้เห็นภาพ แบ่งเป็น 5 กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มที่ 1 จุดเสี่ยง

กลุ่มที่ 2 พฤติกรรมเสี่ยง

กลุ่มที่ 3 การมีส่วนร่วม

กลุ่มที่ 4 มาตรการในการแก้ปัญหา

กลุ่มที่ 5 รายวิชาที่สอดแทรกเนื้อหาการขับขี่ปลอดภัย

พี่เลี้ยงคอยแนะนำ แชร์ประสบการณ์แต่จะไม่เป็นการชี้นำให้ทำให้แต่ละโรงเรียนคิดวิเคราะห์โรงเรียนของตนเอง เพราะบริบทแต่ละโรงเรียนจะไม่เหมือนกัน

3. กลุ่มส่งตัวแทนนักเรียนของสถานศึกษาใหม่นำเสนอผลงาน

จากการดำเนินกิจกรรมนี้พบว่า การระดมความคิด ระดมสมอง ช่วยกันวิเคราะห์ปัญหา หาสาเหตุ และแนวทางแก้ไขที่หลากหลาย เป็นกิจกรรมที่ได้วิเคราะห์ เสนอ แสดงความคิดเห็น โดยทำเป็นกลุ่มได้ข้อสรุปในการปฏิบัติร่วมกัน เป็นการทำงานร่วมกันแบบมีส่วนร่วม ได้พัฒนาทั้งส่วนของผู้นำและผู้ร่วมนำไปสู่ความยั่งยืนในการดำเนินงานในสถานศึกษา **การเปิดโอกาสให้นักเรียนใหม่ได้นำเสนอผลการวิเคราะห์บริบทโรงเรียนและการฝึกการนำเสนอแบบมีส่วนร่วม** เป็นการเปิดเวทีแลกเปลี่ยนความคิดเห็น เปิดโอกาสให้แต่ละกลุ่มนำปัญหา แล้วหาแนวทางแก้ปัญหา จากที่ระดมความคิดแล้วให้แต่ละกลุ่มส่งตัวแทนนำเสนอสิ่งที่แต่ละกลุ่มได้ระดมความคิด ทั้งปัญหาและวิธีแก้ปัญหา นำมาเขียนเป็นแผนภาพ และส่งตัวแทนแต่ละกลุ่มนำเสนอถือว่ารับฟังคำ ข้อเสนอ ผลงาน สรุปงานแล้วร่วมกันสรุปเป็นมาตรการ เป็นการทำมาตรการแบบมีส่วนร่วม นักเรียนมีส่วนร่วมที่ดี เป็นกิจกรรมที่ทำให้นักเรียนใหม่กล้าที่จะแสดงออกทางความคิดเห็น ได้เสนอ

แนวคิด บริบทของโรงเรียน นักเรียนแสดงความคิดเห็นในการเสนอแนวทางการแก้ปัญหาภายในโรงเรียน การสร้างมาตรการทางงสังคมที่เกิดจากการร่วมเสนอแนะของนักเรียนเองจะเป็นแนวทางที่จะทำให้การทำงานได้ผลงานที่ทำได้จริง อีกทั้งทางส่วนของผู้บริหารเองก็ต้องรับแนวทางไปพิจารณารวมถึงการปฏิบัติได้จริงหรืออไม่มีการประชุมสภานักเรียน โดยการดำเนินงานของกรรมการนักเรียนและมีการนำเสนอปัญหาและช่วยกันคิดวิธีการแก้ปัญหาด้านการจราจรในสถานศึกษา

พัฒนาเครือข่ายเพื่อขับเคลื่อนการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดบุรีรัมย์

นางนภัสวรรณ บรรจงอักษร
บ.กลาง บุรีรัมย์

จังหวัดบุรีรัมย์ โดยผู้ว่าราชการจังหวัดบุรีรัมย์ (นายเสรี ศรีหะไตร) ได้นำตัวแบบระบบการบริหารจัดการรายกรณีที่เรียกว่า Buriram Case Management Model (BCM-Model) B-CM Model มาใช้ในการขับเคลื่อนการพัฒนาจังหวัด ซึ่งกำหนดเป้าหมายสูงสุด คือ “บุรีรัมย์สันติสุข บนความพอเพียง เพื่ออนาคตลูกหลานชาวบุรีรัมย์ ครอบครัวเดียวกัน สายเลือดเดียวกัน” และกำหนดปัจจัยความสำเร็จ 9 ประการ (9 ดี) ภายใต้ธรรมนูญหมู่บ้านสันติสุข 9 ดี (1 เป็นคนดี 2 มีปัญญา 3 รายได้สมดุล 4 สุขภาพแข็งแรง 5 สิ่งแวดล้อมสมบูรณ์ 6 สังคมอบอุ่น 7 หลุดพ้นอาชญากรรม 8 กองทุนพึ่งพาตนเอง 9 สร้างความเข็มแข็งให้คณะกรรมการหมู่บ้าน (กม.) เป็นกลไกการขับเคลื่อน

จากสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปีในพื้นที่จังหวัดบุรีรัมย์ ข้อมูลรวมทั้งช่วงเทศกาลและช่วงปกติ เปรียบเทียบระหว่างปี พ.ศ. 2557 เปรียบเทียบ พ.ศ. 2558 พบว่า

-จำนวนอุบัติเหตุทางถนนปี 2558 เกิดขึ้น 1,708 ครั้ง ลดลงจากปี 2557 จำนวน 410 ครั้ง

-ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนปี 2558 จำนวน 1,155 คน ลดลงจากปี 2557 จำนวน 603 คน

-ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนปี 2558 จำนวน 270 คน ลดลงจากปี 2557 จำนวน 21 คน

ถึงแม้ว่าจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บ จำนวนผู้เสียชีวิตปี 2558 จะมีจำนวนลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2557 แต่เป้าหมายสูงสุดของจังหวัดบุรีรัมย์ คือ “ต้องไม่เกิดอุบัติ ไม่มีคนบาดเจ็บ ไม่มีคนตาย” ดังนั้น เพื่อให้การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดบุรีรัมย์เกิดประสิทธิภาพสูงสุด บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ ขอให้หมู่บ้านทุกหมู่บ้านต้องจัดทำแผนชีวิตหมู่บ้านสันติสุข 9 ดี เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี (village Plan) ซึ่งหากประชาชนในหมู่บ้านปฏิบัติตามแผนชีวิตหมู่บ้านฯ ให้เป็นวิถีชีวิตประจำวันแล้ว จะทำให้หมู่บ้านนั้นปลอดภัยจากอุบัติตลอดทั้งปี

ดังนั้น ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดบุรีรัมย์ ได้ดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนจังหวัดบุรีรัมย์ โดยบูรณาการการทำงานกับภาคส่วนต่าง ๆ ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม เช่น ตำรวจภูธรจังหวัดบุรีรัมย์ สาธารณสุขจังหวัด ขนส่งจังหวัด แขวงทางหลวงจังหวัด แขวงทางหลวงชนบทจังหวัดบุรีรัมย์ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัดสาขาบุรีรัมย์ โดยมีหัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดบุรีรัมย์เป็นเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดบุรีรัมย์ ภายใต้การสนับสนุนงบประมาณจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และภายใต้การหนุนเสริมกระบวนการทำงาน ภายใต้แผนงานการสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (สอจร.) และงบประมาณจากกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

การดำเนินงาน

การดำเนินงานเริ่มจากการจัดทำแผนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ โดยกำหนดมาตรการทั่วไป เช่น มาตรการด้านการบริหารจัดการภัยทางถนน มาตรการด้านถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย มาตรการด้านยานพาหนะที่ปลอดภัย มาตรการด้านผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย มาตรการด้านการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ (กู้ชีพ กู้ภัย) มาตรการเน้นหนัก เช่น การบังคับใช้กฎหมาย ความปลอดภัยทางถนน สังคมและชุมชน การดูแลความปลอดภัยให้แก่นักท่องเที่ยวและประชาชน

มาตรการการแก้ไขปัญหา เช่น การแก้ไขปัญหาจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งและจุดที่เกิดอุบัติเหตุใหญ่ ปัญหาจุดตัดทางรถไฟ มาตรการการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์ ปี 2559 และการออกตรวจเยี่ยมจุดตรวจ/จุดบริการประชาชนในช่วงเทศกาล และการจัดกิจกรรมวันป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติปี 2558 เพื่อเสริมสร้างความตระหนัก สร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัย ให้ประชาชนรู้จักการป้องกันตนเองให้พ้นภัย และเตรียมความพร้อมชุมชนในการรับสถานการณ์ภัยพิบัติทั้งที่เกิดจากธรรมชาติและการกระทำของมนุษย์

กิจกรรมวันอุบัติภัย และวันเปิดศูนย์เหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2559

กิจกรรมการป้องกันอุบัติเหตุช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2559

การดำเนินการประชุมคณะกรรมการและคณะทำงานเพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปีในพื้นที่จังหวัดบุรีรัมย์ โดยประชุมร่วมกันกับนายอำเภอ ผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธร และสาธารณสุขอำเภอทุกแห่ง โดยผ่านระบบ VDO Conference ณ สถานีตำรวจภูธรในพื้นที่ เพื่อรายงานผลการดำเนินงานให้คณะกรรมการระดับจังหวัดทราบ และหากมีปัญหาในการปฏิบัติจะได้หาแนวทางการป้องกันแก้ไขร่วมกัน ด้วยการนำตัวแบบระบบการบริหารจัดการรายกรณี B-CM Model และการบังคับใช้

ธรรมนูญหมู่บ้านสันติสุข 9 ดี มาขับเคลื่อนการดำเนินการเพื่อให้เกิดกระบวนการมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างแท้จริง ในทุกมิติของกระบวนการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดบุรีรัมย์ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดบุรีรัมย์ (ศปถ.จังหวัดบุรีรัมย์) จึงได้กำหนดให้ทุกหมู่บ้านดำเนินการ ดังนี้ ให้ปฏิบัติตามธรรมนูญหมู่บ้านสันติสุข 9 ดี ให้เป็นวิถีชีวิตประจำวัน จัดทำแผนชีวิตหมู่บ้านสันติสุข 9 ดี เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี จัดทำประชาคมหมู่บ้านเพื่อกำหนดกติกาหรือธรรมนูญชุมชน/หมู่บ้านด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนประจำปี 2559 ด้วยความร่วมมือของสมาชิกในชุมชน/หมู่บ้านทุกคน และทุกภาคส่วน

จัดทำกิจกรรมรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
ในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2559 และวันป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ ปี 2558

การจัดตั้งด่านชุมชน เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ชุมขน “ด่านชุมชน”หมายความว่า จุดคัดกรองผู้มีพฤติกรรมเสี่ยงบนถนนในพื้นที่หมู่บ้านหรือชุมชนที่เชื่ยมโยงกับถนนสายหลัก ซึ่งด่านชุมชนดังกล่าวสามารถเคลื่อนย้ายได้อย่างยืดหยุ่นตามพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ของหมู่บ้าน หรือชุมชน

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น

1. ชุมชน โดย คณะกรรมการชุมชน ชุดคุ้มครองหมู่บ้าน คณะกรรมการหมู่บ้าน สมาชิกของชุมชนทุกระดับร่วมกันจัดทำแผนชีวิตหมู่บ้าน เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดชาติ โดยมีเป้าหมายสูงสุด คือ คนในชุมชนต้อง “ไม่เกิดอุบัติ ไม่มีคนบาดเจ็บ ไม่มีคนตาย” และร่วมกันกำหนดกติกาหรือธรรมนูญชุมชน/หมู่บ้าน ด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ขึ้น เพื่อใช้เป็นบทลงโทษสมาชิกของชุมชน/หมู่บ้านที่ไม่ปฏิบัติตามกติกาหรือธรรมนูญชุมชน/หมูบ้าน โดยดำเนินการจัดทำแผนชีวิตหมู่บ้านครบทุกหมู่บ้าน (จำนวน 2,546 หมู่บ้าน)

2. มีการปรับปรุงสภาพถนนที่เป็นจุดเสี่ยงโดยการตีเส้นชะลอความเร็ว ติดตั้งเสาจราจรล้มลุกร่วมกับแขวงทางหลวง แขวงทางหลวงชนบทจังหวัดบุรีรัมย์และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน 22 จุด ปรับปรุงภูมิทัศน์ข้างทาง และติดป้ายประชาสัมพันธ์รณรงค์เรื่องความปลอดภัยทางถนนโดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่จังหวัดบุรีรัมย์

3. เพิ่มภาคีเครือภายในหมู่บ้าน จำนวน 2,546 หมู่บ้าน

4. ได้รับงบประมาณปกติของแต่ละหน่วยงานและงบภาคเอกชนที่เป็นภาคีเครือข่ายการดำเนินงาน

บทเรียนความสำเร็จ

1. ผู้ว่าราชการจังหวัดบุรีรัมย์ (นายเสรี ศรีหะไตร) ได้นำตัวแบบระบบการบริหารจัดการรายกรณีที่เรียกว่า Buriram Case Management Model (BCM-Model) B-CM Model มาใช้ในการขับเคลื่อนการพัฒนาจังหวัด ซึ่งกำหนดเป้าหมายสูงสุด คือ “บุรีรัมย์สันติสุข บนความพอเพียง เพื่ออนาคตลูกหลานชาวบุรีรัมย์ ครอบครัวเดียวกัน สายเลือดเดียวกัน” และกำหนดปัจจัยความสำเร็จ 9 ประการ (9 ดี) ภายใต้ธรรมนูญหมู่บ้านสันติสุข 9 ดี (1 เป็นคนดี 2 มีปัญญา 3 รายได้สมดุล 4 สุขภาพแข็งแรง 5 สิ่งแวดล้อมสมบูรณ์ 6 สังคมอบอุ่น 7 หลุดพ้น

อาชญากรรม 8 กองทุนพึ่งพาตนเอง 9 สร้างความเข็มแข็งให้คณะกรรมการหมู่บ้าน (กม.) เป็นกลไกการขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดบุรีรัมย์อย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง

2. เกิดความร่วมมือและบูรณาการทำงานของทุกภาคส่วน สามารถสนับสนุนการทำงานซึ่งกันและกัน ลดความซ้ำซ้อน และเกิดความสัมพันธ์ที่ดีต่อการทำงาน

ปัญหา/อุปสรรค

1. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นซึ่งเป็นหน่วยงานในระดับพื้นที่ ยังไม่เห็นความสำคัญต่อปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเท่าที่ควร ส่วนใหญ่ยังเน้นการให้ความช่วยเหลือประชาชนในด้านอื่น

2. ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนไม่ปฏิบัติตามวินัยจราจร และขาดจิตสำนึกที่ดีในการใช้รถใช้ถนน

3. สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดบุรีรัมย์ ในฐานะเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดบุรีรัมย์ ซึ่งทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงาน มีภารกิจประจำเป็นจำนวนมาก และข้าราชการที่รับผิดชอบงานการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนโยกย้ายบ่อย ทำให้การทำงานไม่ต่อเนื่อง

การติดตามประเมินผล

1. ผู้ว่าราชการจังหวัดบุรีรัมย์ (นายเสรี ศรีหะไตร) ติดตามผลการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนด้วยตนเอง และสั่งการผ่านทางระบบ line Application อย่างต่อเนื่องทุกวัน

2. ประชุมคณะกรรมการและคณะทำงานเพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานอุบัติเหตุทางถนนทั้งปีในพื้นที่จังหวัดบุรีรัมย์ เพื่อรับทราบและรายงานผลการดำเนินงานตามมาตรการด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนทุกเดือน

3. คณะกรรมการหมู่บ้าน ชุดคุ้มครองหมู่บ้าน มีการติดตามประเมินผลภายในชุมชน หากมีสมาชิกในชุมชนไม่ปฏิบัติตามกติกาชุมชน/แผนชีวิตหมู่บ้าน จะต้องขอความร่วมมือ ว่ากล่าวตักเตือน และหากยังฝ่าฝืนต้องถูกปรับเป็นเงินตามกติกาชุมชนที่กำหนดไว้

ข้อเสนอแนะ

1. การบริหารจัดการข้อมูลในการรวบรวมข้อมูล 3 ฐาน สามารถนำมาใช้เป็นข้อมูลตั้งต้นในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่ได้

2. ควรเพิ่มการมีส่วนร่วมของชุมชนและท้องถิ่น เพื่อเป็นการกระตุ้นให้มีส่วนร่วมในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่อีกทางหนึ่ง โดยเน้นโครงการที่เข้าถึงประชาชน เช่น โครงการฝึกอบรม จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์

เปลี่ยนจุดเสี่ยงด้วยพลังคนทำงาน

นางสาวจิราภรณ์ ปะธรรมโย
ม.วงษ์ชวลิตกุล
นายวรวุฒิ พละบุตร
สนง.ปภ.จ.ยโสธร

บริบทพื้นที่

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 23 หรือชื่อเรียกว่า “ถนนแจงสนิท” เปนเสนทางสำคัญผานจังหวัดยโสธร ไปจังหวัดอุบลราชธานี และไปจังหวัดร้อยเอ็ด ซึ่งเป็นถนนที่มีจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจำนวนมาก ในพื้นที่ของจังหวัดยโสธร โดยเฉพาะบริเวณหนาเทศบาลตำบลตาดทอง ชวงความยาวประมาณ 2 กิโลเมตร ลักษณะถนนเรียบตรง จำนวน 4 เลนไมมีเกาะแบงกลางถนน สองขางทางประกอบด้วยสวนราชการ โรงเรียน บริษัท หางราน ปมน้ำมัน ตลาด และชุมชน รถยนตและรถจักรยานยนตสวนใหญใชความเร็วเกินกวาที่กฎหมายกำหนด ซึ่งเปน สาเหตุสำคัญประการหนึ่งที่ทำใหเกิดอุบัติเหตุทางถนน นำมาซึ่งการสูญเสียชีวิต และทรัพยสินของผู้ใช้รถ ใช้ถนน ซึ่งสถานีวิทยุกระจายเสียงแหงประเทศไทยจังหวัดยโสธร เดิมเป็นผู้ได้รับทุนนวัตกรรมจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ในการดำเนินโครงการวิทยุจราจร ในปี 2556-2557 จึงมีแนวคิดที่จะทำการต่อยอดโครงการเดิมในเรื่องของการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อวิทยุ ดำเนินการควบคู่ไปกับการใช้วิธีการ มาตรการอื่นๆ ร่วมกันในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จึงได้มีการระดมความคิดเห็นจากหน่วยงานภาคีเครือข่ายของจังหวัดเพื่อพิจารณาจุดเสี่ยงที่จะดำเนินการ ซึ่งทุกฝ่ายได้ลงความเห็นร่วมกันในการกำหนดให้ถนนแจ้งสนิท บริเวณหนาเทศบาลตำบลตาดทอง ไปจนถึงสี่แยกศาลาแดง รวมประมาณ 2 กิโลเมตร เป็นพื้นที่ดำเนินการยโสธรรวมใจสรางความปลอดภัยทางถนนบานตาดทอง ป 2558 ขึ้น เพื่อบูรณาการ ความรวมมือระหวางภาครัฐและเอกชน ตลอดจนขยายความรวมมือไปสูภาคประชาชนในการสรางพื้นที่ตนแบบ (นำรอง) รวมรณรงควินัยและน้ำใจบนทองถนน โดยจะเปนแนวทางหนึ่งในการชวยปองกัน สงเสริม การลดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตบนทองถนนของภาคประชาชน และผูใชรถใชถนนอยางยั่งยืนภายใตแนวคิด การใชความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด กำหนดหัวขอในการรณรงค คือ **" Slow down Save Your Life "** หรือ **" ชาลงอีกนิด ชีวิตปลอดภัย "** ผานกิจกรรมความรวมมือตาง ๆ ที่ครอบคลุมกลุมเปาหมาย ตั้งแตเด็ก เยาวชน สื่อมวลชน ขาราชการ พนักงานบริษัท ตลอดจนประชาชนผูใชรถใชถนนทั่วไป

การขับเคลื่อนงานในพื้นที่เป้าหมาย

ถนนแจ้งสนิทบริเวณหนาเทศบาลตำบลตาดทอง หรือเรียกว่า ถนนบ้านตาดทอง พื้นที่ดำเนินการเป็นช่วงบริเวณที่มีชุมชนหนาแน่น มีหน่วยงานราชการ โรงเรียน และภาคเอกชนจำนวนมาก รวมทั้งเทศบาลตำบลตาดทองที่เป็นองค์กรที่มีศักยภาพในพื้นที่ แต่ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จากการสอบถามประชาชน ผู้นำชุมชน ในพื้นที่ รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านอุบัติเหตุ ปรากฏว่ามีการเกิดอุบัติเหตุจำนวนหลายครั้งต่อเดือน แต่ยังไม่มีหน่วยงานหลักดำเนินการในเรื่องการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างจริงจังและต่อเนื่อง รวมทั้งเรื่องข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติและเสียชีวิต เฉพาะพื้นที่ถนนดังกล่าว หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านข้อมูล ไม่ได้แยกรายละเอียดการเกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิตเฉพาะพื้นที่ทำให้การจัดการเรื่องข้อมูลมีปัญหาในการปฏิบัติงาน และบริเวณหน้าตลาดตาดทอง มีการจอดรถยนต์ทั้งสองข้างทางทำให้เกิดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ประชาชนผู้มาใช้บริการตลาดตาดทองก็ยังขาดความร่วมมือในการรักษาวินัยจราจร และเป็นปัญหาเรื่องมวลชนในการแก้ไขปัญหาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น ในการดำเนินการในครั้งนี้ทางสถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทยจังหวัดยโสธร มีกระบวนการดำเนินงานตามหลักวงจรคุณภาพ (PDCA) มีการวางแผน (Plan) การดำเนินงานอย่างเป็นขั้นตอน มีการจัดทำ รวบรวม

ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุ เชิญหน่วยงานของจังหวัดร่วมประชุมเพื่อพิจารณาในการดำเนินงาน **(Do)** จะเน้นเรื่องการมีส่วนร่วมทั้งภาคราชการ ผู้นำชุมชน และภาคประชาชน เป็นหลักในการจัดการ โดยทั้งกิจกรรมที่ดำเนินการร่วมกับชุมชน มีการแต่งตั้งคณะทำงานจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ทั้งในระดับจังหวัด และระดับพื้นที่ มีหน่วยงานภาคีเครือข่ายจำนวน 15 หน่วยงาน เข้าร่วมประกอบด้วย สำนักงานประชาสัมพันธจังหวัดยโสธร สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดยโสธร โรงพยาบาลยโสธร แขวงทางหลวงยโสธร สำนักงานขนสงจังหวัดยโสธร ตำรวจภูธรจังหวัดยโสธร เทศบาลตำบลตาดทอง บริษัท สยามแม็คโคร จำกัด (มหาชน) สาขายโสธร สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดยโสธร โรงเรียนยโสธรพิทยาสรรค์ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขายโสธร ผู้นำชุมชนบ้านตาดทอง นายกสมาคมนักจัดรายการวิทยุจังหวัดยโสธร ผู้สื่อข่าวหนังสือพิมพ์เดลินิวส์ประจำจังหวัดยโสธร ซึ่งได้กำหนดแนวทางมาตรการในการปองกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่เป้าหมาย 6 มาตรการ พร้อมมอบหมายภาคีเครือขายฯ ที่เขารวม จำนวน 15 หนวยงานรับผิดชอบดำเนินการตามขอตกลงในแตละมาตรการตามบทบาทหน้าที่ประจำของหน่วยงาน โดยมีการรายงานผลการดำเนินงานของแต่ละหน่วยงานให้ที่ประชุมทราบทุกเดือน (**Check**) ดังนี้

1. มาตรการดานการบริหารจัดการ
2. มาตรการดานการรณรงคประชาสัมพันธถนนและการสัญจรอยางปลอดภัย
3. มาตรการดานสังคม และชุมชน
4. มาตรการบังคับใชกฎหมายอยางเขมงวด จริงจังและตอเนื่อง
5. มาตรการการแกไขปญหาจุดที่เกิดอุบัติเหตุบอยครั้ง (บริเวณหนาตลาดตาดทอง)
6. มาตรการตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ

เมื่อมีการติดตามและประเมินผลในการดำเนินการตามมาตรการแล้ว ก็สรุปรายงานผลการปฏิบัติงาน พร้อมทั้งนำข้อมูลที่ต้องปรับปรุงการทำงาน นำเสนอให้ผู้บริหารระดับจังหวัดทราบ และแจ้งสั่งการให้หน่วยงานผู้รับผิดชอบนำไปถือปฏิบัติต่อไป (**Action**) ในส่วนของงบประมาณในการดำเนินโครงการ ไดรับสนับสนุนงบประมาณจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสรางเสริมสุขภาพ (สสส.) และแผนงานสนับสนุนการดำเนินงานปองกันอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (สอจร.) และในส่วนการดำเนินงานตาม 6 มาตรการที่กำหนดให้แต่ละหน่วยงานในคณะทำงานไปดำเนินการนั้น ได้จากงบประมาณปกติของแต่ละหน่วยงาน โดยมีกิจกรรมตามแผนงานที่กำหนดไว้ มีพิธีเปิดโครงการจัดแถลงข่าว พิธีเปิดถนนปลอดภัย และมีการถ่ายทอดสดทางสถานีวิทยุหลัก กิจกรรมจัดอบรมเชิงปฏิบัติการให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนแก่ประชาชน กลุ่มเป้าหมาย จำนวน 150 คน ประชุมคณะทำงาน จำนวน 10 ครั้ง และสนับสนุนเครือข่ายสื่อมวลชน จัดทำสื่อ และสื่อสารความเสี่ยง จำนวน 5 แห่ง ในการดำเนินงานได้มีการนำหลักการทำงาน (5ส= สารสนเทศ/ข้อมูล สหสาขาวิชาชีพ สุดเสี่ยง สุดคุ้ม ส่วนร่วม) และ (5ช= ชง เชื่อม ช้อน เช็ค ชม) เป็นหลักในการทำงานในครั้งนี้ ทั้งในเรื่องสารสนเทศ/ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่โครงการฯ คณะทำงานมอบหมายให้หน่วยกู้ภัยฮุก 31 จุดยโสธร โรงพยาบาลยโสธร สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด และบริษัทกลางฯ เป็นผู้รวบรวมข้อมูล และรายงานที่ประชุมทุกเดือน การดำเนินงานตาม 6 มาตรการที่กำหนดเป็นการดำเนินงานตามบทบาทหน้าที่ประจำของแต่ละหน่วยงานในลักษณะสหสาขาวิชีพและหลักการมีส่วนร่วมของหน่วยงานในระดับจังหวัด ระดับพื้นที่ชุมชนในการจัดกิจกรรม การประชุมคณะทำงาน ไดมีการบูรณาการทั้งดานงบประมาณ บุคลากร และวัสดุอุปกรณ์ สำหรับการดำเนินงานของหน่วยงานตาม 6 มาตรการ ข้อมูลการดำเนินงานโครงการ สำนักงาน ปภ.จังหวัดยโสธร ในฐานะเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดยโสธร มีการชงข้อมูลในวาระการประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปอลดภัยทางถนนจังหวัดยโสธร (ศปถ.จังหวัด) ทราบและให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเช็คตรวจสอบเพื่อนำไปปฏิบัติ

ภาพกิจกรรมสนับสนุนเครือข่ายสื่อมวลชน จัดทำสื่อ และสื่อสารความเสี่ยง

ภาพกิจกรรมผลการดำเนินการตามมาตรการที่คณะทำงานโครงการฯ กำหนด

ผลผลิต/ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น

ผลผลิตและผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงของโครงการเกิดขึ้นทั้งในระหว่างดำเนินโครงการ และหลังดำเนินการ จากการติดตามประเมินผลโดยคณะทำงาน พบว่า สถิติการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่เป้าหมาย ยังมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นเป็นประจำทุกเดือน แต่ความรุนแรงและอัตราการเสียชีวิตลดลง บริเวณหน้าตลาดตาดทอง ไม่มีการจอดรถบริเวณสองข้างทาง โดยเทศบาลตาดทองได้จัดสถานที่จอดรถให้และจัดอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (สมาชิก อปพร.) อำนวยความสะดวก โดยวางแท่งแบริเออร์และกรวยสะท้อนแสงตามแนวถนนหน้าตลาดซึ่งเป็นจุดเสี่ยงเพื่อลดความเร็วรถทำให้อุบัติเหตุหน้าตลาดลดลง และมีการตั้งด่านของตำรวจภูธรเมืองยโสธรเป็นประจำทุกวันบนถนนแจ้งสนิทบริเวณเป้าหมาย แขวงทางหลวงยโสธร ได้ทำการปรับปรุงขยายถนนช่วงบริเวณด้านหน้าตลาด ซึ่งขณะนี้ดำเนินการช่วงที่หนึ่งแล้วเสร็จ คงเหลืออีกหนึ่งช่วงอยู่ระหว่างการจัดสรรงบประมาณจากส่วนกลาง ในส่วนของเทศบาลตาดทองเจ้าของพื้นที่เข้ามามีบทบาทในการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุในพื้นที่มากขึ้น โดยมีการจัดสรรงบประมาณเข้ามาดูแลเรื่องความปลอดภัยทางถนนบ้านตาดทองในปีงบประมาณ 2560 และมีการขยายผลการดูแลอำนวยความสะดวกผู้ใช้รถใช้ถนนจากตัวอย่างตลาดตาดทอง ไปยังบริเวณหน้าโรงเรียนยโสธรพิทยาสรรค์ โดยผู้นำชุมชนบ้านตาดทองและผู้ปกครอง ครู นักเรียนโรงเรียนยโสธรพิทยาสรรค์ **บทเรียนความสำเร็จของโครงการในครั้งนี้** คือ ทำให้ทราบว่าการทำงานในการแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่มีความหลากหลายอย่างกรณีถนนบ้านตาดทอง ต้องใช้หลักการทำงาน 5ส 5ช โดยต้องอาศัยแรงขับจากทุกภาคส่วนร่วมกัน และปัจจัยของความสำเร็จที่สำคัญ คือ ในระดับนโยบายของจังหวัด และเจ้าของพื้นที่ให้ความสำคัญในการดำเนินโครงการทำให้เกิดการขับเคลื่อนงาน รวมทั้งการเสียสละในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานต่างๆ ในส่วนปัญหาอุปสรรคต่อความสำเร็จและความยั่งยืนของโครงการ คือ ความต่อเนื่องของการจัดสรรงบประมาณสนับสนุน และขาดหน่วยงาน หรือบุคคลแกนนำในการขับเคลื่อนงานในโอกาสต่อไปเมื่อโครงการสิ้นสุด ข้อเสนอแนะในการขยายผลเพื่อให้เกิดความยั่งยืนต่อการแก้ไขปัญหาดังกล่าว คือ ด้านเครือขายประชาสัมพันธ ควรจะมีการพัฒนากลุมเครือขายฯ อยางตอเนื่อง และเพิ่มเครือขายเขาไปในระดับตำบล และหมูบาน ใหครอบคลุมพื้นที่ ดานการปฏิบัติงานของหนวยงานในพื้นที่ เชน องคกรปกครองสวนทองถิ่น ตองเขามามีบทบาทในการดูแลเรื่องความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่อยางจริงจังและตอเนื่อง โดยการสนับสนุนทั้ง บุคลากร เครื่องมือ และงบประมาณ

ความปลอดภัยสร้างที่วินัยจราจร

นางสาวคุณชนะอนันต์ พันธุ์ศิริ
สนง.ปภ.จ.ศรีสะเกษ

สถานการณ์

จังหวัดศรีสะเกษ มีประชากร 1,443,976 คน แบ่งการปกครองส่วนภูมิภาค/ท้องที่ จำนวน 22 อำเภอ 206 ตำบล 2,626 หมู่บ้าน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์การบริหารส่วนจังหวัด เทศบาลเมือง 2 แห่ง เทศบาลตำบล 23 แห่ง องค์การบริหารส่วนตำบล 191 แห่ง รวม 217 แห่ง มีพื้นที่ 8,839,976 ตารางกิโลเมตร เส้นทางคมนาคม มีทางหลวงแผ่นดินติดต่อกับจังหวัดต่างๆ ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 226 จากจังหวัดนครราชสีมา ผ่านจังหวัดศรีสะเกษ ไปจังหวัดอุบลราชธานี และทางหลวงหมายเลข 24จากอำเภอโชคชัย จังหวัดนครราชสีมา ผ่านจังหวัดศรีสะเกษ ไปจังหวัดอุบลราชธานี ปริมาณการใช้รถใช้ถนนแปรผันโดยตรงกับประชากร จังหวัดศรีสะเกษเป็นจังหวัดที่เป็นทางผ่านของการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรม และเกษตรกรรมระหว่างจังหวัด มีสภาพการจราจรที่หนาแน่นในช่วงเทศกาลสำคัญๆ เช่น เทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ เข้าพรรษา และวันหยุดต่อเนื่อง ซึ่งมีปริมาณการใช้รถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมาก ทั้งในเขตเทศบาลเมือง อำเภอ ตำบลและหมู่บ้านต่างๆ สถิติการเกิดอุบัติเหตุของจังหวัดศรีสะเกษ มีค่อนข้างมากตามสัดส่วนประชากร 7.59 คนต่อแสนประชากร สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในจังหวัดศรีสะเกษ สรุปได้ดังนี้

1. ร้อยละ 96.74 สาเหตุจาก พฤติกรรมของคน เช่นขับรถเร็ว, เมาแล้วขับ, ฝ่าฝืนสัญญาไฟจราจร, ตัดหน้ากระชั้นชิด, แซงรถผิดกฎหมาย และอื่นๆ

2. ร้อยละ 2.19 สาเหตุเกี่ยวกับถนนและสิ่งแวดล้อม เช่น ถนนลื่น, ถนนชำรุด, ถนนมืด, มีฝนตก, มีหมอกควัน, มีสิ่งกีดขวาง และอื่นๆ

3. ร้อยละ 1.07 สาเหตุเกี่ยวกับรถ เช่น ระบบห้ามล้อขัดข้อง, ล้อ/เพลาหลุด, ยางเสื่อมสภาพ , ระบบบังคับเลี้ยวขัดข้อง และอื่นๆ

ในปี 2558 ผู้ว่าราชการจังหวัดศรีสะเกษ จึงมีนโยบายให้บรรจุการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นหนึ่งในวาระการขับเคลื่อนจังหวัดศรีสะเกษปลอดภัยทางถนนตลอด 365 วัน โดยมอบหมายให้ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดศรีสะเกษ และองค์กรภาคีเครือข่าย ร่วมกันดำเนินการสำรวจจุดเสี่ยงในพื้นที่จังหวัดศรีสะเกษ และหาแนวทางแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงร่วมกันเพื่อให้จำนวนอุบัติเหตุลดลง และเป็นการบูรณาการความร่วมมือกับองค์กรภาคีเครือข่ายในระดับจังหวัดตามคำสั่งจังหวัดศรีสะเกษ ที่ 1145/2558 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดศรีสะเกษและคณะอนุกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดศรีสะเกษ ลงวันที่ 28 เมษายน 2558

จากการประชุมศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดศรีสะเกษ เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2559 ได้สรุปจุดเสี่ยงจากลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุ สภาพแวดล้อม สิ่งอำนวยความปลอดภัยต่างๆ ที่มีผลให้เอื้อต่อการเกิดอุบัติเหตุมาเป็นข้อสรุปจุดเสี่ยงทั้งหมด พร้อมการลงพื้นที่โดยมีทีมสหสาขาภาคีเครือข่ายงานด้านอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดศรีสะเกษ เมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2559 และวันที่ 28 มิถุนายน 2559 เพื่อหาข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องมาประกอบการพิจารณา ทั้ง 20 จุด ในพื้นที่ 8 อำเภอ ดังนี้

สรุปจุดเสี่ยงอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดศรีสะเกษ ปีงบประมาณ 2559

อำเภอ	จุดเสี่ยง (ปรับใหม่)	พื้นที่ในความรับผิดชอบ	ไตรมาส
เมืองศรีสะเกษ	1. จุดกลับรถบริเวณหน้าห้างบิ๊กซี ศรีสะเกษ	เทศบาลเมืองศรีสะเกษ	1
	2. หน้ามหาวิทยาลัยเฉลิมกาญจนา จังหวัดศรีสะเกษ	แขวงทางหลวง ศก. ที่ 1	
กันทรลักษ์	3. แยกธงชัยมอเตอร์	แขวงทางหลวง ศก. ที่ 2	
	4. โค้งบ้านกระแซง	แขวงทางหลวง ศก. ที่ 2	
ขุนหาญ	5. สี่แยกบ้านกราม	แขวงทางหลวง ศก. ที่ 2	
	6. สี่แยกบ้านกุดนาแก้ว	แขวงทางหลวง ศก. ที่ 2	2
อุทุมพรพิสัย	7. ทางโค้งหน้าโรงเรียนกำแพง (226)	แขวงทางหลวง ศก. ที่ 1	
	8. ทางโค้งบ้านหนองสะเต็ง	แขวงทางหลวงชนบท ศก.	
ราษีไศล	9. สามแยกคูโบต้า	แขวงทางหลวง ศก. ที่ 1	
กันทรารมย์	**10. <u>สี่แยกบ้านคล้อ</u>** ★	**<u>แขวงทางหลวง ศก. ที่ 1</u>**	
เมืองศรีสะเกษ	11. โค้งร้านลาบโพ้นค้อ	แขวงทางหลวง ศก. ที่ 2	3
กันทรลักษ์	12. ค่ายทหารพราน 23	แขวงทางหลวง ศก. ที่ 2	
ขุขันธ์	13. จุดยูเทิร์นหน้าโลตัส ขุขันธ์	แขวงทางหลวง ศก. ที่ 1	
	14. บ้านสมบูรณ์ (ขุขันธ์ – ภูสิงห์)	แขวงทางหลวง ศก. ที่ 1	
พยุห์	15. หน้าร้านสะดวกซื้อ (7-11) ตรงข้ามร้านยอดอ้อ	แขวงทางหลวง ศก. ที่ 2	
เมืองศรีสะเกษ	16. สามแยก อสมท.	แขวงทางหลวง ศก. ที่ 2	4
	17. หน้าโรงสีไฟเจียเม็ง	แขวงทางหลวง ศก. ที่ 2	
	18. ทางโค้งเข้าบ้านหนองไผ่	แขวงทางหลวง ศก. ที่ 2	
	19. สี่แยกกองร้อยอาสารักษาดินแดน (อส.)	แขวงทางหลวง ศก. ที่ 2	
	20. หน้าโรงเรียนบ้านกุดโง้ง	แขวงทางหลวง ศก. ที่ 2	

แนวทางการแก้ไขจากการประชุม กำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าแก้ไขปัญหาของจุดเสี่ยงในเบื้องต้น ขึ้นอยู่กับบริบทของจุดเสี่ยง ซึ่งการแก้ไขดังกล่าว จะมีทั้งที่ต้องใช้งบประมาณและหน่วยงานภาครัฐเข้าไปดำเนินการ บางจุดไม่ต้องใช้งบประมาณเพียงแต่มีการรณรงค์ให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบว่า พื้นที่จุดนี้เป็นจุดเสี่ยง ให้เฝ้าระวังในการขับขี่ สำหรับแนวทางการแก้ไขจุดเสี่ยง อาทิ แก้ไขโดยการติดตั้งไฟกระพริบ ป้ายสัญญาณเตือน ไฟฟ้าแสงสว่าง ซึ่งในแต่ละจุดเสี่ยง หน่วยงานเจ้าของพื้นที่สามารถดำเนินการได้เอง หากแต่พื้นที่จุดเสี่ยงที่มีความจำเป็นต้องใช้หลักวิศวกรรมจราจรเข้ามาแก้ไขปัญหา จึงจำเป็นต้องให้หน่วยงานที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะ ได้แก่ แขวงทางหลวง และแขวงทางหลวงชนบท เข้ามาดำเนินการ พื้นที่จุดเสี่ยงที่ได้รับการแก้ไข อาทิ

มาตรการดำเนินการด้านวิศวกรรมทางถนน การแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงจังหวัดศรีสะเกษ

ที่	บริเวณ	ลักษณะของพื้นที่	มาตรการที่ดำเนินการด้านวิศวกรรมทางถนน	ภาพการดำเนินการแก้ไข	
1	โค้งบ้านโพนค้อ	ลักษณะเป็นทาง 2 ช่องจราจร กายภาพเป็นทางโค้งปกติผิวทางลาดยางสภาพดี มีเครื่องหมายจราจร ครบถ้วน ปุ่มสะท้อนแสงป้ายเตือนทางโค้ง สถาพข้างทางภูมิทัศน์ชัดเจน	- ตรวจสอบอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยให้ใช้งานได้ปกติ ตลอดเวลา - ดูแล ผิวทางปรับภูมิทัศน์ ตัดหญ้า แต่งต้นไม้ ให้มองเห็นชัดเจน - ได้ทำเครื่องหมายจราจร (ตีเส้น) ใหม่เพิ่มความชัดเจน - อยู่ระหว่างเสนอแผนของบประมาณทำการติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง บริเวณนี้		
2	สามแยก อส.มท	ลักษณะเป็นทาง 2 ช่องจราจร กายภาพเป็นทางโค้งปกติ ผิวทางลาดยางสภาพดี มีทางแยกบริเวณทางโค้งมีเครื่องหมายจราจร ครบถ้วน ป้ายเตือนทางโค้ง ไฟฟ้าแสงสว่างสถาพข้างทางภูมิทัศน์ชัดเจน	- ตรวจสอบอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยให้ใช้งานได้ปกติตลอดเวลา - ดูแลผิวทาง ปรับภูมิทัศน์ตัดหญ้า แต่งต้นไม้ ให้มองเห็นชัดเจน - ได้ทำเครื่องหมายจราจร (ตีเส้น) ใหม่เพิ่มความชัดเจน - ได้ทำการเพิ่มป้ายเตือนทางแยก ทางแยกข้างหน้าโปรดระมัดระวังพร้อมไฟกระพริบเตือนแบบเสาสูง มีแขนยื่นเพื่อผู้ใช้ทางได้เห็นชัดเจน - เสนอแผนของบประมาณแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงบนทางหลวง โดยทำการขยายเพิ่มพื้นที่จราจรทำจุดกลับรถให้ปลอดภัย อยู่ระหว่างรอการพิจารณา จัดสรรงบประมาณ		
3	หน้าโรงสีเจียเม้ง	เป็นทาง 4 ช่องจราจร ชนิดเกาะสี ผิวทางสภาพดี กายภาพทางตรงมีเครื่องหมายจราจรครบถ้วน เดิมไม่มีไฟฟ้าแสงสว่าง สถาพข้างทางภูมิทัศน์ชัดเจน	- ตรวจสอบอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยให้ใช้งานได้ปกติตลอดเวลา - ได้ทำเครื่องหมายจราจร (ตีเส้น)ใหม่เพิ่มความชัดเจน - ได้ทำการติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่างเพิ่มความปลอดภัยในช่วงนี้ - เสนอแผนทำการก่อสร้างเกาะแบบยกพร้อมทำจุดกลับรถเป็นแห่งๆ เพื่อเพิ่มความปลอดภัย		

4	หน้าโรงเรียนกุดโง้ง	ลักษณะกายภาพของถนนเป็นคอขวดจุดสิ้นสุดทาง 4 ช่องจราจรผิวทางสภาพดี มีไฟฟ้าแสงสว่าง มีทางแยกเข้าชุมชน มีโรงเรียน สถานที่ราชการ สถาพข้างทางภูมิทัศน์มองเห็นชัดเจน	- ตรวจสอบอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยให้ใช้งานได้ปกติตลอดเวลา - ทำเครื่องหมายจราจร (ตีเส้น) ใหม่เพิ่มความชัดเจน - ได้ทำการติดตั้งป้ายเตือนทางแยก พร้อมไฟกระพริบเตือนแบบเสาสูงมีแขนยื่นเพื่อผู้ใช้ทางได้เห็นชัดเจน - เสนอแผนของบประมาณเพื่อทำการขยายเพิ่มช่องจราจร ปรับปรุงบริเวณทางเข้าชุมชนทำจุดกลับรถเพื่อความปลอดภัยอยู่ระหว่างรอการพิจารณา จัดสรรงบประมาณ		

มาตรการดำเนินการด้านวิศวกรรมทางถนน การแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงจังหวัดศรีสะเกษ (ต่อ)

ที่	บริเวณ	ลักษณะของพื้นที่	มาตรการที่ดำเนินการด้านวิศวกรรมทางถนน	ภาพการดำเนินการแก้ไข	
5	แยกธงชัยมอเตอร์	ลักษณะกายภาพเป็นทางตรง 4 แยกในย่านชุมชน เกาะยกแบบดินถม ผิวทางสภาพดี มีไฟฟ้าแสงสว่างสถาพข้างทางภูมิทัศน์มองเห็นชัดเจน	- ตรวจสอบอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยให้ใช้งานได้ปกติตลอดเวลา - วางแบริเออร์เพื่อชลอรถให้ระมัดระวังบริเวณแยก - ได้ทำการติดตั้งป้ายเตือนทางแยกป้ายชนิดไฟกระพริบบริเวณหัวเกาะทั้งสองด้านเพื่อให้ผู้ใช้ทางมองเห็นชัดเจน - อยู่ระหว่างเสนอของบประมาณทำการติดตั้งไฟสัญญาณจราจร		
6	สี่แยกบ้านคล้อ	เป็นทางตรง ยานพาหนะที่ขับขี่ผ่านเส้นทางนี้ วิ่งด้วยความเร็วเกิดกว่าที่กฎหมายกำหนด และมีปริมาณการจราจรมากเฉลี่ยถึง 13,524 คันต่อวัน รวมไปถึงไหล่ทางของถนนทั้งสองข้างเป็นทางลาดชัน	- ถนนสายรอง ซึ่งเป็นถนนของกรมทางหลวงชนบท ทำป้ายเตือนว่าข้างหน้ามีทางแยก - ถนนสายหลัก (สาย 226) ทำเกาะสี ติดตั้งลูกระนาดสี ติดตั้งไฟกระพริบ และป้ายเตือนข้างหน้ามีทางแยก - ถนนสายหลัก (สาย 226) ก่อสร้างเกาะยกทาสี วางแบร์ริเออร์หัวเกาะ และติดตั้งป้ายเตือนครบถ้วน ไฟกระพริบไฟฟ้าแสงสว่าง ตลอดความยาวของเกาะ		

7	สี่แยกบ้านกราม	ลักษณะเป็นทาง 4 ช่องจราจร กายภาพทางตรง มีทางแยกจากชุมชนบรรจบเป็น 4 แยก ผิวทางลาดยางสภาพดี เครื่องหมายจราจรชัดเจน มีไฟฟ้าแสงสว่างสถาพข้างทาง ภูมิทัศน์มองเห็นชัดเจน	- ตรวจสอบอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยให้ใช้งานได้ปกติครบถ้วนตลอดเวลา - ดูแล ผิวทางปรับภูมิทัศน์ ตัดแต่งหญ้า ต้นไม้ ให้มองเห็นชัดเจน ตลอดเวลา - ได้ทำการติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง ติดตั้งป้ายเตือนเพิ่มเติมเพิ่มความปลอดภัย - ได้รับงบประมาณทำการบูรณะก่อสร้างเป็นทาง 4 ช่องจราจร ดำเนินการในปี 2560 มีการปรับปรุงทางแยกจุดนี้พร้อมทำการติดตั้งไฟสัญญาณจราจร		

ซึ่งในการแก้ไขจุดเสี่ยงประจำปีงบประมาณ 2559 ทางทีมสหสาขาภาคีเครือข่ายงานด้านอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดศรีสะเกษได้เลือกจุดเสี่ยงบริเวณสี่แยก บ้านคล้อ ตำบลดู่ อำเภอกันทรารมย์ บริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 226 กับถนนทางหลวงชนบทจังหวัดศรีสะเกษ 3012ซึ่งเป็นหนึ่งในจุดเสี่ยงของจังหวัด ที่พบว่าเป็นบริเวณที่เกิดเหตุซ้ำซากทุกปี มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจังหวัดศรีสะเกษในปี 2555 - 2559 มีดังนี้

สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ณ จุดเสี่ยงสี่แยกบ้านคล้อ ต.ดู่ อ.กันทรารมย์
ย้อนหลัง 5 ปี (2555-2559)

พ.ศ.	2555	2556	2557	2558	2559
อุบัติเหตุ (ครั้ง)	10	3	8	8	3
ผู้เสียชีวิต (คน)	2	0	1	2	0
ผู้บาดเจ็บ (คน)	8	3	7	6	3

สาเหตุส่วนใหญ่ของการเกิดอุบัติเหตุ เกิดจากถนนสายหลัก (สาย 226) เป็นทางตรง ยานพาหนะที่ขับขี่ผ่านเส้นทางนี้ วิ่งด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด จากการตรวจจับความเร็วประมาณ 120 กม./ชม. ซึ่งกฎหมายกำหนดไม่เกิน 90 กม./ชม. และมีปริมาณการจราจรมากเฉลี่ยถึง 13,524 คันต่อวัน รวมไปถึงไหล่ทางของถนนทั้งสองข้าง เป็นทางลาดชัน ทำให้ยานพาหนะที่มาจากถนนสายรอง ต้องเร่งเครื่องขึ้นมาทำให้เกิดอุบัติเหตุกับยานพาหนะที่มาจากถนน สายหลัก และถนนสายรองมีชาวบ้านสัญจรกันไปมาอย่างไม่มีระเบียบ รวมถึงการนำสัตว์เลี้ยงข้ามบนถนนสายหลัก

การดำเนินงาน

โดยที่ประชุมคณะกรรมการฯ กำหนดให้มีการสำรวจและสอบถามข้อมูล ทั้งก่อนและหลังดำเนินการและกำหนดแนวทางการแก้ไขแบ่งออกเป็น 2 ระยะ ดังนี้

การแก้ไขระยะที่ 1

- ถนนสายรอง ซึ่งเป็นถนนของกรมทางหลวงชนบท ทำป้ายเตือนว่าข้างหน้ามีทางแยก
- ถนนสายหลัก (สาย 226) ทำเกาะสี ติดตั้งลูกระนาดสี ติดตั้งไฟกระพริบ และป้ายเตือนข้างหน้ามีทางแยก
- ประชาชนในพื้นที่จัดตั้งด่านชุมชนในช่วงวันหยุดเทศกาล เพื่อเตือนประชาชนที่สัญจรไปมาระหว่างหมู่บ้านและถนนสายหลัก

การแก้ไขระยะที่ 2

- ถนนสายหลัก (สาย 226) แขวงทางหลวงศรีสะเกษ ได้ใช้งบปกติประมาณแปดแสนบาทเศษ ก่อสร้างเกาะยกทาสี วางแบร์ริเออร์หัวเกาะ และติดตั้งป้ายเตือนครบถ้วน ไฟกระพริบ ไฟฟ้าแสงสว่างตลอดความยาวของเกาะ ซึ่งตรงตามหลักวิศวกรรมจราจรทั้งสิ้น และเป็นการอำนวยความปลอดภัยด้านถนนให้กับประชาชนที่สัญจรไปมา

ผลการดำเนินงาน

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดศรีสะเกษ ได้นำแนวทางการแก้ไขเข้ารายงานที่ประชุมให้ทราบในเบื้องต้น หลังจากที่มีการดำเนินการแก้ไข ทั้งในระยะที่ 1 และ ระยะที่ 2 ซึ่งคณะทำงานสหสาขาภาคีเครือข่ายงานด้านอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดศรีสะเกษได้มีการสำรวจจำนวนอุบัติเหตุ หลังจากที่มีการแก้ไขในระยะที่ 1 พบว่าจำนวนอุบัติเหตุลดลง โดยมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจำนวน 1 ครั้ง เมื่อวันที่

29 สิงหาคม 2559 มีผู้บาดเจ็บ 1 ราย ลักษณะของอุบัติเหตุคือ ขับรถชนเกาะกลางถนน การเกิดอุบัติเหตุครั้งนี้ เกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ไม่เคารพกฎจราจรโดยไม่ทำตามป้ายสัญญาณเตือนว่า ให้ระวังทางข้างหน้ามีทางแยก และจากการแก้ไขในระยะที่ 2 ยังไม่มีการเกิดอุบัติเหตุขึ้น ทั้งนี้จากการสอบถามประชาชนที่ใช้รถสัญจรบริเวณนี้พบว่า เมื่อขับรถมาถึงบริเวณจุดนี้แล้วเห็นป้ายสัญญาเตือน และไฟกระพริบ ทำให้ชะลอความเร็วลง อัตราการเกิดอุบัติเหตุจึงไม่มี และประชาชนในพื้นที่ได้ร่วมกำหนดจุดให้สัตว์เลี้ยงข้ามผ่านเฉพาะบริเวณ อีกทั้งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ ได้เข้าร่วมจัดตั้งด่านชุมชน พร้อมทั้งให้คำแนะนำและตักเตือนการใช้รถใช้ถนนในช่วงเทศกาล วันหยุดต่อเนื่องกับประชาชนที่สัญจรไปมา ซึ่งก็เป็นการช่วยให้สถิติจำนวนอุบัติเหตุลดน้อยลง

จากการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงในครั้งนี้ รายการถนนปลอดภัย ซึ่งออกอากาศทาง ช่อง 7 สี โดยเนื้อหารายการ เป็นการนำเสนอการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงในการลดจำนวนอุบัติเหตุ เพื่อเป็นตัวอย่างให้กับจังหวัดอื่นๆ และเป็นการขอบคุณคณะทำงาน ภาคีเครือข่ายที่ร่วมบูรณาการในการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง โดยทางทีมงาน ช่อง 7 สี ได้เข้ามาลงพื้นที่ถ่ายทำรายการ เมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2559 และกำหนดออกอากาศในวันพฤหัสบดีที่ 22 กันยายน 2559 เวลา 17.40 น.

บทเรียนความสำเร็จ

ปัจจัยเอื้อ

- จากปัญหาอุบัติเหตุ และการสัญจรไปมาอย่างไม่เป็นระบบ ประชาชนในพื้นที่ได้เข้ามามีส่วนร่วมในการจัดตั้งด่านชุมชน ซึ่งก่อให้เกิดการมีส่วนร่วมระหว่างประชาชนกับผู้นำท้องถิ่นดังเช่น ตัวอย่างสี่แยกบ้านคล้อ ทำให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดศรีสะเกษ เห็นปัญหา และให้ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหา จึงได้มีข้อสั่งการให้ใช้หลักวิศวกรรมจราจรแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง ดังกล่าว ในขณะเดียวกันกระทรวงคมนาคม ได้จัดสรรงบประมาณจำนวน แปดแสนเศษ เพื่อใช้ในการดำเนินการ ต่อในระยะที่ 2 ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

การติดตามประเมินผล

มีการติดตามและประเมินผลโดยการสำรวจ และสอบถามข้อมูลจากประชาชนในพื้นที่ และประชาชนที่สัญจรไปมาบนท้องถนน พร้อมทั้งเปรียบเทียบผลในการแก้ไขระหว่างเดือนเมษายน 2559 ถึงเดือนกรกฎาคม 2559 ทำให้ทราบว่าจำนวนอุบัติเหตุลดลง

ปัญหา / อุปสรรค

งบประมาณในระดับจังหวัดมีจำกัดสำหรับการแก้ไขปัญหาให้เป็นรูปธรรมได้ทันเหตุการณ์สอดรับกับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและสังคมเมืองศรีสะเกษ การแก้ไขปัญหาจึงต้องเกิดจากการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน และงบประมาณสนับสนุนจากส่วนกลาง

แนวทางการขยายผล/ความต่อเนื่องยั่งยืนของโครงการ

- นำแนวทางการแก้ไขโดยการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและประชาชนในพื้นที่ไปขยายผลให้กับจุดเสี่ยงอื่นๆ ในพื้นที่จังหวัดศรีสะเกษ
- รณรงค์ประชาสัมพันธ์พร้อมอบรมให้ความรู้ในรูปแบบของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ และระดับท้องถิ่นกับประชาชนในพื้นที่ในลักษณะสื่อสาธารณะอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดความตระหนักในเรื่องพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

ข้อเสนอแนะ/อื่นๆ

- ให้ผู้นำชุมชนมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงในพื้นที่ โดยเจ้าหน้าที่ประจำด่านชุมชนสามารถตักเตือน และให้ความรู้กับประชาชน โดยอาศัยความใกล้ชิดและความคุ้นเคย
- ควรมีการบูรณาการแผนงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ตลอดทั้งปี เพื่อให้สอดคล้องกับวาระจังหวัด ที่ให้จังหวัดศรีสะเกษปลอดภัยทางถนนตลอด 365 วัน
- มีการใช้ข้อมูลสารสนเทศเพื่อการวางแผนและประชาสัมพันธ์
- ควรให้มีการประชุมคณะทำงานอย่างต่อเนื่อง

เพราะอุบัติเหตุ(จังหวัดร้อยเอ็ด) ไม่ใช่.....เรื่องของเวรกรรม

สุภาภรณ์ ทัศนพงศ์
สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดร้อยเอ็ด

สถานการณ์

จังหวัดร้อยเอ็ดเป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่กึ่งกลางภาคอีสาน มีทางหลวงหลายสายพาดผ่าน เพื่อมุ่งสู่จังหวัดอุบลราชธานี มุกดาหาร นครพนม ฯลฯ จำนวนยานพาหนะที่สัญจรในจังหวัดร้อยเอ็ด มีมากทั้งในช่วงเทศกาลและช่วงเวลาปกติ ทำให้มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 27.59 ต่อแสนประชากร (รายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนประเทศไทย ในปี 2557) เป็นสาเหตุการตายลำดับที่ 3 รองจากมะเร็งและหลอดเลือดหัวใจ นั่นเป็นสาเหตุที่ทำให้ นายอนุสรณ์ แก้วกังวาล ผู้ว่าราชการจังหวัดร้อยเอ็ด ประกาศนโยบาย “ร้อยเอ็ด 7 มาตรการ” และ กำหนดให้จังหวัดร้อยเอ็ดเป็นจังหวัดปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนน “ร้อยเอ็ดเมืองแห่งความปลอดภัย (Roi et Healthy City)” กลไกในการขับเคลื่อนนโยบายดังกล่าว ประกอบด้วย การจัดตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ระดับจังหวัด และศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอำเภอทั้ง 20 อำเภอ และกำหนดให้มีการขับเคลื่อน ศปถ.อปท. ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554 แต่.....อุบัติเหตุก็ยังไม่ลด

นายชยันต์ ศิริมาศ รองผู้ว่าราชการจังหวัดร้อยเอ็ด ได้ขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนโดยการตั้งคณะอนุกรรมการด้านข้อมูลข่าวสารเพื่อรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ ปัจจัยเสี่ยง ในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนทั้งจังหวัด ผลการประชุมพบว่า หน่วยงานที่มีหน้าที่หลักในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน(เครือข่าย 5 E) มีผลการดำเนินงานตลอดทั้งปี แต่ยังขาดการเชื่อมโยงที่ดี รวมทั้งการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนยังขาดการมีส่วนร่วมของพื้นที่หรือผู้มีส่วนได้ ส่วนเสียของผู้ใช้รถใช้ถนน ทำให้การดำเนินงานดังกล่าวขาดพลังที่จะทำให้ลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนลงได้ จากปัญหาดังกล่าวจึงได้เกิดกระบวนการชักชวนผู้ที่มีหน้าที่หลักในการทำงานดังกล่าวพูดคุยทั้งในรูปแบบการประชุม การเสนอข้อมูลทางกลุ่มไลน์ การส่งข้อมูลทางอีเมลล์ การกินข้าวเล่าเรื่อง หรือแม้แต่การพูดคุยในงานต่างๆที่มีโอกาสได้พบปะกัน โดยได้รับงบประมาณสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และการหนุนเสริมจากแผนงานป้องกันอุบัติเหตุจราจร (สอจร) รวมทั้งงบสนับสนุนจาก บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เพราะทุกภาคส่วน ทุกภาคีเครือข่ายมีแนวคิดเดียวกันว่า “อุบัติเหตุไม่ใช่.....เรื่องของเวรกรรม” แต่สามารถป้องกันได้ โดยพยายามช่วยกันลดปัจจัยเสี่ยงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุ

กิจกรรมการดำเนินงาน

นำเสนอข้อมูลการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน โดยบูรณาการข้อมูล 3 ฐาน นำไปสู่การกำหนดจุดเสี่ยง การเสนอแนวทางแก้ไขจุดเสี่ยง มอบหมายผู้มีหน้าที่ในการจัดการจุดเสี่ยงไปดำเนินงาน และให้นำเสนอผลการดำเนินงานในการประชุมครั้งต่อไป นอกจากนั้น ประธานคณะอนุกรรมการด้านข้อมูลการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ยังเน้นหนักไปที่สถานศึกษา โดยให้เลขาคณะอนุกรรมการ เชิญผู้บริหารหรือผู้แทนจากสำนักงานการประถมศึกษาเขตทั้ง 3 เขต และเขตมัธยมศึกษา จำนวน 1 เขต ให้เข้าร่วมประชุมเพื่อนำเสนอข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุในสถานศึกษาในเขตรับผิดชอบ แก่คณะอนุกรรมการ ในส่วนตัวแทนจากท้องถิ่นองค์การบริหารส่วนตำบลเหนือเมือง อำเภอเมือง จังหวัดร้อยเอ็ด มีการดำเนินงานมาตรการองค์กรโดยเน้นหนักการสวมหมวกนิรภัย 100% ในองค์กร และยังมีการขับเคลื่อนโดยการกำหนดธรรมนูญหมู่บ้านในเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในตำบลหนองหิน อำเภอเมืองสรวง เมื่อผนวกรวมกับการขับเคลื่อน

ถนนปลอดภัยในสถานศึกษาของบริษัทกลาง อีก 5 แห่ง ร่วมกับการสนับสนุนหมวกนิรภัยแก่สถานประกอบการและสถานศึกษาจาก สำนักงานขนส่งจังหวัด จำนวน 100 ใบ ทำให้การดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนมีการขยับพร้อมๆกันหลายภาคส่วน

ผลผลิต/ผลลัพธ์ การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น

ผลผลิต

มีศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ระดับอำเภอ 20 อำเภอ มีแผนปฏิบัติการระดับอำเภอทั้ง 20 แห่ง เพื่อเป็นกลไกในการขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และเป็นเวทีบูรณาการการทำงานและการบูรณาการงบประมาณในการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ทั้งงบปกติและงบสนับสนุนระดับอำเภอ จังหวัด ทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐและเอกชน

ผลลัพธ์

จากการประกาศนโยบายของผู้ว่าราชการจังหวัดร้อยเอ็ด ทำให้หน่วยราชการทุกหน่วยต้องมีมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ของหน่วยงาน รวมทั้งบทลงโทษกรณีไม่ปฏิบัติตามมาตรการ ปี 2558 มีจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน 7,848 คน ปี 2559 จำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน 7,935 คน ถึงแม้จำนวนการบาดเจ็บไม่ลดลง แต่จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง โดยปี 2558 มีผู้เสียชีวิต 223 คน ปี 2559 (ต.ค 58 ถึง ก.ค 59) จำนวน 197 คน

- การดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนดังนี้

หน่วยงาน	กิจกรรม	งบประมาณ
สนง.ปภ.จังหวัด	-ตั้ง ศปถ.จังหวัด และมีการประชุม ทุกเดือน -ตั้ง ศปถ.อำเภอ 20 อำเภอ และกำหนดให้มีการประชุมทุกเดือน	-งบจาก กรมฯ จำนวน 400,000 บาท
	-ตั้ง ศปถ.จังหวัด และมีการประชุม ทุกเดือน -ตั้ง ศปถ.อำเภอ 20 อำเภอ และกำหนดให้มีการประชุมทุกเดือน -MOU หน่วยงานราชการและสถานศึกษาทุกแห่ง	-งบสนับสนุนจาก สอจร. จำนวน 150,000 บาท
อบต.เหนือเมือง สำนักงานขนส่งจังหวัดร้อยเอ็ด บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดร้อยเอ็ด	-การส่งเสริมมาตรการองค์กรเพื่อการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย -สนับสนุนงบประมาณกินข้าวเล่าเรื่อง 2 ครั้ง -แก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่ที่ได้จากการวิเคราะห์ ข้อมูล 3 ฐาน -สนับสนุนหมวกนิรภัยในองค์กรที่กำหนดมาตรการการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย -สนับสนุนงบประมาณกินข้าวเล่าเรื่อง 2 ครั้ง -สนับสนุนหมวกนิรภัยในองค์กรที่เข้าร่วมกำหนดมาตรการความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน -ประกาศนโยบายมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในหน่วยบริการทุกระดับ	-งบสนับสนุนจาก สอจร. จำนวน 189,000 บาท 10,000 บาท

โรงพยาบาลร้อยเอ็ด สำนักงานบำรุงทางจังหวัดร้อยเอ็ด / สำนักงานทางหลวงชนบท	-สุ่มสำรวจการสวมหมวกนิรภัยในสถานบริการทุกระดับ และรายงานทุก 3 เดือน -จัดทำข้อมูล 3 ฐาน และนำเสนอในที่ประชุม คณะอนุ ศปถ.จังหวัด -กำหนดมาตรการองค์กรในการสวมหมวกนิรภัย พร้อมจำหน่ายหมวกนิรภัยราคาถูกในโรงพยาบาล -ซ่อมแซมผิวถนนที่ชำรุด -ปรับปรุงภูมิทัศน์ไหล่ทาง -ปรับปรุงจุดเสี่ยงที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูล 3 ฐาน	

บทเรียนความสำเร็จ

ปัจจัยเอื้อ

ผู้ว่าราชการจังหวัดให้ความสำคัญกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยการประกาศนโยบายจังหวัดปลอดภัยจาก

อุบัติเหตุทางถนน ทำให้หน่วยงานอื่นๆ ตอบสนอง และกำหนดมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน มีคณะอนุกรรมการด้านการจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ทำให้เป็นการประชุมเฉพาะวาระเรื่องของอุบัติเหตุ มีเวลาในการนำเสนอ และวิเคราะห์ข้อมูลที่สามารถนำไปสู่การแก้ปัญหาอุบัติเหตุได้ กระทรวงมหาดไทย มีหนังสือสั่งการให้มีการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ระดับอำเภอ และระดับ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ทำให้มีการขยับการดำเนินงานด้านการป้องกัน แก้ไขปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ถูกแก้ไขโดยอาศัยบริบทของพื้นที่โดยตรง

เงื่อนไข

การตั้งศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ระดับอำเภอ เป็นการสั่งการให้ดำเนินการพร้อมกันทั้งจังหวัด แต่ยังขาด

การขับเคลื่อน ให้เกิดกลไก การดำเนินงานที่ต่อเนื่องตลอดทั้งปี ไม่ใช่เฉพาะช่วงเทศกาล คณะกรรมการหลายอำเภอยังไม่มีการดำเนินงานที่เป็นรูปธรรม เนื่องจากขาดความรู้ ความเข้าใจ จึงควรจะชี้แจงกลวิธีดำเนินงาน พร้อมกำหนดกิจกรรม และ มีการติดตาม ควบคุมกำกับ รวมทั้งคัดเลือกอำเภอที่มีความพร้อม เป็นพื้นที่นำร่อง เพื่อให้เห็นผล และเป็นพื้นที่แลกเปลี่ยนเรียนรู้ ภายในจังหวัดได้ การแก้ไขจุดเสี่ยง ควรให้พื้นที่รับทราบข้อมูล โดยการสะท้อนข้อมูลจากการวิเคราะห์ทั้งระดับจังหวัดและระดับอำเภอ เพื่อให้สามารถจัดการในการป้องกัน และแก้ไขปัจจัยที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้ทั้งระดับตำบลและอำเภอ และควรให้มีช่องทางในการนำเสนอปัจจัยที่ไม่สามารถแก้ไขได้ในระดับพื้นที่ เพื่อให้คณะกรรมการอำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน พิจารณาให้การช่วยเหลือ

ปัญหา/อุปสรรค

คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ระดับอำเภอขาดกลไกการขับเคลื่อน จึงยังไม่เกิดการ

ดำเนินงานที่ต่อเนื่องตลอดทั้งปี ผู้บริหารระดับอำเภอ ตำบล บางแห่ง ยังขาดความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับการดำเนินงานของศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ระดับอำเภอ ทำให้ยังไม่มีการดำเนินงาน

การติดตามประเมินผล

ยังไม่มีการติดตามผลการดำเนินงานของคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอ

แนวทางขยายผล

คัดเลือกอำเภอที่มีความพร้อมในการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เป็นพื้นที่นำร่อง โดยกำหนดให้มี องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในอำเภออย่างน้อย 2 ตำบลเพื่อให้สามารถดำเนินกระบวนการสร้างกลไกการขับเคลื่อนศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอ กำหนดให้มีการศึกษาดูงาน การขับเคลื่อน ศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอ ตำบล ที่สามารถขับเคลื่อนได้อย่างเป็นรูปธรรม เพื่อให้คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอ ตำบล มีความรู้ ความเข้าใจในการดำเนินงาน เพื่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนทัศนคติ กำหนดกลไกการขับเคลื่อน ศปถ.อำเภอ เช่น กำหนดให้มีการประชุมทุกเดือน นำเสนอการดำเนินงานของ ศปถ.อำเภอในที่ประชุม ศปถ.จังหวัดทุกเดือน จัดตั้งอนุกรรมการ ศปถ.อำเภอเพื่อให้สะดวกต่อการขับเคลื่อน รวมทั้งการขับเคลื่อนใน อปท.ต้นแบบ

ข้อเสนอแนะ

การขับเคลื่อนทุกอำเภอทั้งจังหวัด จะทำให้ไม่สามารถติดตาม สนับสนุนได้อย่างเต็มที่ควร มีอำเภอที่เน้นเป็นการเฉพาะเพื่อให้สามารถดำเนินงานได้ และสามารถเป็นต้นแบบเพื่อถ่ายทอดไปยังอำเภออื่นๆ ควรแต่งตั้งคณะอนุกรรมการระดับจังหวัดเพื่อเป็นพี่เลี้ยง คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอ ตำบล และควรแต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อการขับเคลื่อนระดับอำเภอ

การสร้างมาตรการองค์กรในการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100% (ห่วงใครให้ใส่หมวก)ตำบลเหนือเมือง จังหวัดร้อยเอ็ด ปี 2559

นางสาววรวรรณ หนึ่งด่านจาก
ศูนย์สุขภาพจิตที่9 นครราชสีมา
สุภาภรณ์ ทัศนพงศ์
สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดร้อยเอ็ด

ตำบลเหนือเมือง เป็นตำบลที่มีพื้นที่ติดต่อกับเทศบาลเมืองร้อยเอ็ด จึงมีบริบทเป็นสังคมเมือง จำนวนยานพาหนะ ที่สัญจรไปมาในแต่ละวันมีจำนวนมาก ทั้งรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ การเกิดอุบัติเหตุจึงมีมากเป็นเงาตามตัว จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุในรอบ 3 ปี ที่ผ่านมา (พ.ศ. 2555-2557) จำนวน 159 120 และ 329 ครั้ง ตามลำดับ ส่วนใหญ่เป็นอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะในกลุ่มเด็กวัยรุ่น (15-29 ปี) องค์การบริหารส่วนตำบลเหนือเมือง จึงร่วมกับบริษัทกลาง และภาคีเครือข่าย เช่นสำนักงานขนส่งจังหวัดร้อยเอ็ด สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดร้อยเอ็ด กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดร้อยเอ็ด สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดร้อยเอ็ด ห้างสรรพสินค้าบิ๊กซี สาขาร้อยเอ็ด โรงเรียนไพโรจน์วิชชาลัย จัดทำโครงการ องค์กรต้นแบบสวมหมวกนิรภัยขึ้น โดยระยะเริ่มต้นมีองค์กรเข้าร่วมประกอบด้วย องค์การบริหารส่วนตำบลเหนือเมือง โรงเรียนไพโรจน์วิชชาลัย ห้างสรรพสินค้าบิ๊กซี โดยมีเกณฑ์ประเมินที่บริษัทกลางร่วมกับคณะภาคีเครือข่าย กำหนดขึ้น เมื่อมีการนำมาประเมินผลพบว่าผู้บริหารทั้ง 3 แห่ง มีความพึงพอใจ และต้องการให้มีการดำเนินการต่อ เพื่อให้เกิดความต่อเนื่อง และยั่งยืน ในขณะเดียวกัน ผู้ว่าราชการจังหวัดร้อยเอ็ดก็ชื่นชมและขอให้องค์การบริหารส่วนตำบลเหนือเมือง ขยายพื้นที่ การดำเนินการออกไปให้กว้างขวางมากขึ้น เนื่องจากบุคลากรในองค์กรดังกล่าว มีพฤติกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัยเพิ่มมากขึ้น ไม่มีการเกิดอุบัติเหตุของบุคลากรในองค์กรทั้ง 3 แห่งในรอบปีที่ผ่านมา

เป้าหมาย

1. เพื่อส่งเสริมการสร้างมาตรการองค์กรในการสวมหมวกนิรภัย 100 %สำหรับผู้ใช้รถจักรายานยนต์ในหน่วยงานและองค์กรต่างๆ ในเขตตำบลเหนือเมือง และตำบลอื่นที่สนใจ
2. เพื่อลดจำนวนผู้บาดเจ็บที่ศีรษะ ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของบุคลากรในองค์กรที่เข้าร่วมโครงการ
3. ค้นหาองค์ความรู้ในการสร้างมาตรการองค์กรการจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

พื้นที่เป้าหมาย

1 องค์การบริหารส่วนตำบลเหนือเมือง
2 ห้างสรรพสินค้าบิ๊กซีร้อยเอ็ด
3. โรงเรียนไพโรจน์วิชชาลัย
4. บริษัทแทร็กซ์ อินเตอร์เทรด จำกัด (อำเภอจังหาร)
5. บริษัทหุ้นส่วนจำกัดไทยเพิ่มพูนโฮมช็อป
6. สำนักงานสาธารณสุขอำเภอเมืองร้อยเอ็ด
7. โรงพยาบาลร้อยเอ็ด
8. สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดร้อยเอ็ด

ตัวชี้วัด

1. เกิดมาตรการองค์กรสวมหมวกนิรภัย 100% อย่างน้อย 5 องค์กร

2. ร้อยละ 50 ขององค์กรที่เข้าร่วมโครงการฯมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยในผู้ใช้รถจักรยานยนต์ของบุคลากรในองค์กร 100%

3 ร้อยละ 50 ขององค์กรที่เข้าร่วมโครงการฯ สามารถลดอุบัติเหตุฯ การบาดเจ็บ และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของบุคลากรในองค์กร จากปีที่ผ่านมา

4 เกิดชุดความรู้ และองค์ความรู้ ในการสร้างมาตรการองค์กรส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100%

ผลการดำเนินงาน

ก.ผลที่ได้ตามตัวชี้วัด

ผลการดำเนินงานตามโครงการดังกล่าว บรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ คือ เกิดมาตรการองค์กรในการสวมหมวกนิรภัย 100 % จำนวน 5 องค์กร เกิด องค์กรต้นแบบ ในการสวมหมวกนิรภัย 100% สามารถผลักดันให้เกิดการดำเนินงานทั้งในส่วนของห้างสรรพสินค้าที่มีผู้ใช้รถจักรยานยนต์จำนวน 200-400 คันต่อวัน และ ในองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่ดำเนินการเป็นองค์กรต้นแบบตัวอย่าง และ ผ่านการรับรองโดยเกณฑ์มาตรฐานระดับประเทศ ในขณะเดียวกัน ยังมีสถานศึกษาขนาดใหญ่ที่กำลังรอรับการรับรองเป็นองค์กรต้นแบบอีก 1 แห่งและมีการขับเคลื่อนในองค์กรอื่นๆ ตามมา รวมทั้งมีการสั่งการให้ขยายจากระดับอำเภอ ลงสู่ระดับท้องถิ่น รวมทั้งจะดำเนินการเข้ม ในสถานศึกษา เป็นลำดับต่อไป เป็นโครงการที่ผู้ว่าราชการจังหวัดร้อยเอ็ดให้ความสนใจ และ ให้ขยายไปในตำบลอื่นๆให้ครอบคลุมทั้งจังหวัด จากการติดตามผลการดำเนินงานพบว่าในระยะเวลา 1 ปี ไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บสาหัส หรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

ข.ผลอื่นๆที่ได้นอกเหนือจากเป้าหมายที่คาดการณ์ไว้

นายอนุสรณ์ แก้วกังวาน ผู้ว่าราชการจังหวัดร้อยเอ็ด มีนโยบายให้สถานที่ราชการทุกแห่ง เป็นเขตสวมหมวกนิรภัย 100% และกำหนดให้มีการบันทึกความร่วมมือในการดำเนินการดังกล่าว มีการติดตามกำกับและขยายผลไปยังสถานศึกษา เพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนเป็นองค์กรสวมหมวกนิรภัยทุกแห่ง

6.ชุดความรู้ในการสร้างมาตรการองค์กรการส่งเสริมหมวกนิรภัย "องค์ความรู้ในการต่อยอด การขับเคลื่อนงานมาตรการองค์กร" กระบวนการขับเคลื่อนผ่าน (ผ่าน 5 ส 5 ช) จากการถอดบทเรียน ในภาครัฐพบว่า

รูปแบบการดำเนินงาน ใช้ – ความรู้ - ทัศนคติ- Situation - พรบ.- วินัย กฎหมาย

วิธีการ การมีส่วนร่วมในทุกๆกระบวนการ ให้ผู้เกี่ยวข้องทุกระดับ มีส่วนร่วม คิด ทำ ในองค์กร เปิดโอกาสในการนำเสนอแนวทางร่วมกัน การให้ความรู้อย่างต่อเนื่อง ต่อยอดความรู้ ข่าวสาร เห็นตัวอย่างเพื่อนได้รับบาดเจ็บ บทลงโทษสำหรับผู้ละเมิด ข้อตกลงในองค์กร ได้แก่การตักเตือน การประเมินในการต่อสัญญาจ้าง ใช้การประชุมต่อเนื่อง ให้ข้อมูลทุกเวที เชื่อมกับงานปกติ

สำหรับภาคเอกชนใช้แนวคิด ว่า "การเสียชีวิต บาดเจ็บ มีผลกระทบต่อองค์กรและธุรกิจ และการเห็นคุณค่าตนเอง เป็นนโยบายผู้บริหาร ในหน่วยงานตนเอง เป็นความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน" มีขั้นตอนดังนี้

1. คืนข้อมูลและเสนอผลกระทบจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ จากบทเรียนความสำเร็จ ใน 3 องค์กร ต้นแบบ ในเวทีประชุมประจำเดือนหัวหน้าส่วนราชการ และการประชุมภาคีแบบเคลื่อนที่ของทีมตำรวจ /ปภและ รพ.ร้อยเอ็ด เพื่อการ ชง เชียร์ เชื่อมกับผู้บริหารในด้านนโยบาย

2. ผู้ว่าราชการจังหวัด เพื่อมอบ นโยบาย MOU สั่งการ เป็นหนังสือสั่งการ ใน 8 หน่วยงานและสถานศึกษา สพฐ /สพม ทั้งจังหวัด ดำเนินการมาตรการองค์กร 100% และ**หน่วยงาน 8 องค์กร** เข้าร่วมองค์กรต่อยอด ขยายผล พร้อมเก็บข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ บาดเจ็บ เสียชีวิต การสวมหมวกนิรภัย ก่อน หลังดำเนินงาน โดยผ่านการ ประชุมคณะกรรมเดือนละ 1 ครั้ง นำมาตรการ การเกิดอุบัติเหตุ กำหนดกฎบัตร กำหนดแผนงาน มาตรการองค์กร โดยมีผู้บริหารรับรองและสนับสนุน สำรวจ จักรยานยนต์ ใบขับขี่ พรบ และสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ใช้ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ 3 ฐาน โดยคณะกรรมการ มีหลักคิดการดำเนินงาน 3 หลักการ “รณรงค์/ปลุกจิตสำนึก และสร้างกระแส”

3. ร่วมกันจัดเวทีเชื่อมนโยบายและงบประมาณ ภาครัฐ เอกชน ทุกอำเภอ รวมทั้งกรมทางหลวงชนบท และแผ่นดิน

4. ขับเคลื่อนผ่านการมีส่วนร่วม ให้ความรู้ ข่าวสาร จัดทำมาตรการ ข้อตกลง กติกา ภายในองค์กรต่อเนื่อง โดยการถ่ายทอดความรู้ ในสถานประกอบการที่สามารถดำเนินการสร้างมาตรการองค์กรได้ พบว่า

4.1 มีการกำหนดกฎบัตร และมีการหาภาคีเครือข่ายเพิ่มขึ้น

4.2 การส่งเสริมความรู้ด้านความปลอดภัย และข่าวสารต่างๆในโรงงาน

4.3 มีการติดตาม ควบคุมตรวจสอบ เช่น ใน ห้างสรรพสินค้าBig Cหากละเมิด มีฝ่ายบุคคลเข้าดูแลกำกับ

4.4 เสริมภูมิคุ้มกัน และเพิ่มและขยายเครือข่ายในหน่วยงานย่อยขององค์กรเอกชนในโรงงาน โดย

- ประชาสัมพันธ์ นโยบาย ติดกฎบัตร กำหนดพื้นที่สวมหมวก ติดป้ายรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ด้านนอก ในชุมชน และ ในโรงงาน ติดสติ๊กเกอร์ร่วมโครงการ หากไม่ปฏิบัติตาม มีการลงโทษและมีบันทึกกฎบัตร ผู้กระทำผิดจะได้รับการปรับทัศคติ โดยการสื่อสาร พูดคุย สาเหตุไม่ปฏิบัติตาม ชี้แจงประจำเดือนในการประชุม คนงานจำนวน 1,800 คน ชี้แจงให้พนักงานเห็น ผลดี ผลเสียของการปฏิบัติหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรการองค์กร ผู้บริหารทำตัวเป็นต้นแบบ มีสหกรณ์หมวกนิรภัย ติดต่อหน่วยงานภายนอก มาทำ พรบ. และ จำหน่ายหมวกนิรภัยแก่พนักงาน

ผลงานเด่นในสถานประกอบการ

1. อบรมให้ความรู้แกนนำ จนท.รักษาความปลอดภัย

2. ใช้ระบบ C-TPAT เป็นระบบความปลอดภัยมาตรฐานขององค์กรเอกชน มาประยุกต์ใช้การควบคุมกำกับ ในงานปกติ

3. พัฒนาองค์กรและขยายเครือขายภายใน มีเครื่องตรวจวัดปริมาณ Alc พนักงานขับรถรับส่ง และได้รับรางวัล ที่จังหวัดนนทบุรี และผู้ว่าราชการจังหวัดร้อยเอ็ด โรงเรียน ไพโรจน์วิชชาลัย เพราะเกิดอุบัติเหตุมาก โรงเรียนทำมาตรการ 100% โดยการจัดการสิ่งแวดล้อม จัดสถานที่จอดรถ ทำป้าย โลโก้ ขีดสี ตีเส้นเกิดถนนตัวอย่าง เด็กนักเรียน มีกองทุนหมวก โรงเรียนมี กฎบัตร(รร.) เชื่อมกับการคิด คะแนนจิตพิสัย ในคู่มือนักเรียน

โดยทีมงานระดับจังหวัด (ปภ./ขนส่ง/บ.กลาง/อบต.เหนือเมือง) **จั**ดงานรณรงค์ ให้ความรู้ ในโรงเรียน ในโรงงาน และติดตาม เป็นพี่เลี้ยง การดำเนินในโรงงาน ร่วมตรวจสอบ กองทุน ป้าย และการมีที่จอดรถ มีรถรับส่งพนักงาน มีเครื่องเป่าแอลกอฮอล์ จากการถอดบทเรียน แลกเปลี่ยนเรียนรู้และติดตามประเมินผล โดยคณะกรรมการและคณะพี่เลี้ยง ร่วมกัน ใน 8 องค์กรต้นแบบ/ โรงงาน พบหน่วยงานที่ผ่านการประเมิน 7 แห่ง

ไม่ผ่าน 1 แห่ง สาเหตุที่ไม่ผ่านการประเมิน เพราะการเชื่อมต่อระหว่างผู้บริหาร หัวหน้างาน ไม่ชัดเจน เน้นธุรกิจ มีเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ และมีการเปลี่ยนเจ้าหน้าที่เข้า-ออก ตลอด ไม่ต่อเนื่องในการทำงาน

ข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนา

การดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เป็นภารกิจที่ต้องใช้ทรัพยากร ในการดำเนินงาน จำนวนมาก ทั้งภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง การรับรู้ และการสร้างความตระหนัก ในการใช้รถ ใช้ถนนที่ปลอดภัยให้กับกลุ่มบุคคลทั่วไป โดยเฉพาะกลุ่มเด็กวัยเรียน เยาวชนทั้งในและนอกสถานศึกษา และวัยทำงาน ที่มีพฤติกรรมการใช้รถ ใช้ถนนที่ยังไม่ถูกต้อง ขาดจิตสำนึก ในการขับขี่ที่ปลอดภัย จึงควรช่วยกันรณรงค์การขับขี่ที่ปลอดภัย โดยจัดทำเป็นหลักสูตรสอนในโรงเรียนทุกระดับตั้งแต่ระดับอนุบาล จนถึงระดับอุดมศึกษา โดยกำหนดเป็นวิชาบังคับที่มีหน่วยกิต และ ควรเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย เช่น การกวดขันในการมีใบขับขี่รถทุกชนิด เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้ที่มีอายุยังไม่ถึงเกณฑ์ขับขี่รถบนถนน และป้องกันผู้ที่ไม่รู้กฎจราจร ใช้รถ ใช้ถนน อันเป็นอันตรายต่อผู้ใช้รถใช้ถนน คนอื่นๆ

การกำหนดให้สถานประกอบการที่มีผู้ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการไปทำงานเป็นเขตสวมหมวกนิรภัย 100 % เป็นอีกช่องทางหนึ่งที่จะช่วยลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการใช้รถใช้ถนน

การจัดการปัญหาอุบัติเหตุในชุมชนแบบมีส่วนร่วม“โพธิ์ใหญ่ โมเดล”

นางสาววรวรรณ หนึ่งด่านจาก
ศูนย์สุขภาพจิตที่ 9 นครราชสีมา
นายสมบูรณ์ เพ็ญพิมพ์
สปสช.สาขาอุบลราชธานี

สภาพพื้นที่

ตำบลโพธิ์ใหญ่ อำเภอวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี เป็นชุมชนกึ่งเมืองกึ่งชนบทชาวบ้านมีวิถีการดำรงชีวิตความเป็นอยู่ค่อนไปทางชนบท ดังนั้นสภาพปัญหาและผลกระทบที่เกิดจาอุบัติเหตุจึงมีความแตกต่างกัน แต่ปัจจัยส่งเสริมสำคัญที่พบในทั้งสองพื้นที่คือ การยึดมั่นในประเพณี วัฒนธรรมและมีความเป็นอยู่แบบสังคมไทยภาคอีสานดั้งเดิมที่มีความเอื้ออาทรต่อกัน ช่วยเหลือเกื้อกูลกันและพร้อมที่จะร่วมแรงร่วมใจกันเพื่อสร้างประโยชน์ให้กับส่วนรวม ซึ่งจะเป็นปัจจัยบวกที่หนุนเสริมให้การดำเนินงานประสบผลสำเร็จได้

ในสภาพปัจจุบันการรุกคืบของกระแสทุนนิยมที่หลั่งไหลเข้าสู่ชุมชนความเจริญด้านวัตถุลัทธิการบริโภคที่มาพร้อมกับปัญหาทางคมต่างๆ ส่งผลกระทบต่อความเป็นอยู่ของคนตำบลโพธิ์ใหญ่ คือการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เมื่อได้เก็บข้อมูลและติดตามผลกระทบตามมาจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรแต่ละครั้งในตำบลโพธิ์ใหญ่พบว่า ส่วนใหญ่การเกิดอุบัติเหตุมีความเกี่ยวข้องกับการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ปัจจัยเสริมที่นำไปสู่การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ มีความเกี่ยวพันกับประเพณีวัฒนธรรมหรืองานบุญต่างๆ โดยเฉพาะวันขึ้นปีใหม่และวันสงกรานต์

จากข้อค้นพบดังกล่าวทำให้ชุมชนเกิดแนวคิดที่จะแก้ปัญหาด้วยกันโดยใช้ฐานคิดของการสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนในการขับเคลื่อนการดำเนินงาน ซึ่งประกอบด้วย การวิเคราะห์สภาพปัญหาของชุมชนเองรวมถึงการวางแผนการแก้ไขปัญหาของชุมชน โดยชุมชนและเพื่อชุมชน ไม่ต้องรอนโยบายจากหน่วยงานอื่นมาสั่งการ ปัญหาในพื้นที่คนในพื้นที่จะรู้ดีและมีทางแก้ได้อย่างถูกต้องและยั่งยืนที่สุด

ชาวบ้านในตำบลโพธิ์ใหญ่ยังเป็นชุมชนที่มีความช่วยเหลือเกื้อกูลยึดถือประเพณีวัฒนธรรมดั้งเดิมเชื่อเรื่องบุญกรรม ให้ความสำคัญกับสถาบันศาสนา และระบบการศึกษาที่มีในท้องถิ่นและจุดแข็งคือเป็นพื้นที่ฝึกงานของนักศึกษาจากสถาบันการศึกษาด้านสุขภาพคือ วิทยาลัยพยาบาลสรรพสิทธิประสงค์แลมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี ซึ่งเป็นหน่วยงานนอกที่มาเพิ่มศักยภาพองค์ความรู้ให้แก่ชุมชนในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่โดยได้รับการสนับสนุนอำนวยความสะดวกจากองค์การบริหารส่วนตำบลโพธิ์ใหญ่ทั้งด้านงบประมาณและสถานที่ในการจัดประชุมเสวนาของชาวบ้านซึ่งแตกต่างจากการดำเนินงานที่ผ่านมาส่วนใหญ่เป็นการสั่งตรงจากหน่วยเหนือ ขาดความร่วมมือจากชาวบ้านในการเข้าถึงปัญหาที่เป็นรูปธรรม

จากบริบทข้างต้น ชุมชุนโพธิ์ใหญ่ได้ร่วมกับภาคีเครือข่ายสี่เส้า ประกอบด้วยวิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนีสรรพสิทธิประสงค์ องค์การบริหารตำบลโพธิ์ใหญ่ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลโพธิ์ใหญ่ องค์กรกำนันผู้ใหญ่บ้านตำบลโพธิ์ใหญ่ได้ขับเคลื่อนกิจกรรมป้องกันปัญหาอุบัติเหตุจราจรโดยใช้กลยุทธ์บันไดสามขั้น คือ “สร้างความตระหนักปัญหาที่เกิดทำความรู้จักปัญหาอุบัติเหตุอย่างถ่องแท้ ร่วมแก้ปัญหาแบบมีส่วนร่วม” โดยกลยุทธ์ทั้งสามขั้นตอนจะถูกนำไปใช้โดยการสอดแทรกในกิจกรรมการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกันอย่างกลมกลืนระหว่างผู้ดำเนินโครงการและประชาชน ผ่านการจัดเวทีประชาคมทั้งในระดับหมู่บ้านและระดับตำบล โดยการจัดเวทีประชาคมรายหมู่บ้านทุกหมู่บ้าน สาระของการประชาคมประกอบด้วย การสร้างความตระหนักต่อปัญหาอุบัติเหตุ ด้วยบทเรียนสะท้อนคิดเรื่องชีวิตหลังอุบัติเหตุ ตามหลักการเรียนรู้จาก

สภาพการณ์จริง(Authentic Learning) ซึ่งเป็นการสะท้อนเรื่องราวที่เกิดขึ้นจริงของบุคคลที่ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุอย่างรุนแรงจนไม่สามารถกลับมาใช้ชีวิตอย่างปกติได้ ให้ผู้เข้าร่วมประชุมสร้างบทเรียนชีวิตสำหรับตนเองและร่วมแลกเปลี่ยนเรียนรู้กับสมาชิกคนอื่น เก็บรวบรวมบทเรียนชีวิตของทุกคนไว้เพื่อนำไปประมวลเป็นภาพรวมของระดับตำบลต่อไป

การค้นหาปัจจัยเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุในชุมชนโดยกระบวนการระดมความคิดเห็นแบบมีส่วนร่วมโดยอาศัยหลักการเรียนรู้ที่อิงกับหลักฐานเชิงประจักษ์(Evidence Based) นำเสนอแนวทางที่เป็นไปได้ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในชุมชน ตามแนวทาง AIC (Appreciation Influence Control)

คัดเลือกตัวแทนชุมชน จำนวน 10 คน ซึ่งประกอบไปด้วย ตัวแทนฝ่ายปกครอง(กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน) จำนวน 2 คน ตัวแทนฝ่ายพัฒนา(สมาชิกสภาเทศบาล) จำนวน 2 คน ตัวแทนกลุ่มอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้านหรือกลุ่มอาสาสมัครอื่นในชุมชน จำนวน 4 คน และประชาชนทั่วไป 2 คน รวม 10 คน เพื่อเข้าร่วมอบรมและเรียนรู้การจัดการปัญหาอุบัติเหตุของชุมชน

จัดการอบรมเชิงปฏิบัติการการจัดการปัญหาอุบัติเหตุในชุมชนแบบมุ่งผลสัมฤทธิ์ สำหรับตัวแทนแต่ละหมู่บ้าน จำนวน 130 คน ระยะเวลา 2 วันเพื่อเรียนรู้เกี่ยวกับการจัดการปัญหาอุบัติเหตุโดยชุมชนมีการแลกเปลี่ยนบทเรียนชีวิตและแนวทางที่เป็นไปได้ในการจัดการปัญหาอุบัติเหตุ ที่ได้จากเวทีระดับหมู่บ้าน สังเคราะห์แนวทางการจัดการปัญหาอุบัติเหตุในชุมชนในภาพรวมของตำบลที่สอดคล้องกับบริบทของชุมชน

จัดเวที Kick off ขับเคลื่อนระดับตำบล โดยความร่วมมือกันระหว่างผู้นำชุมชนทุกหมู่บ้าน เทศบาล/องค์การบริหารส่วนตำบลโรงเรียนประถมศึกษา โรงเรียนมัธยมศึกษา วัดในพื้นที่ ชมรมอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้านและกลุ่มองค์กรในชุมชนและประชาชนทั่วไป กิจกรรมประกอบด้วย

1 การประกาศวาระตำบลว่าด้วยการจัดการปัญหาอุบัติเหตุแบบยั่งยืน

2 การนำเสนอเส้นทางการพัฒนาจากระดับหมู่บ้านสู่ระดับตำบล

3 การลงนามความร่วมมือ(MOU) ระหว่างหน่วยงานและองค์กรในชุมชน

ผลลัพธ์

การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นได้ชุดข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ ทราบจุดเสี่ยงในชุมชนทั้งหมด 9 จุด ปัจจัยลักษณะ/ความรุนแรง การเกิดอุบัติเหตุมาจากความมึนเมาและขับรถเร็วฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นหลัก ข้อเสนอแนะจากชุมชนในการแก้ไขปัญหาอย่างยั่งยืนโดยทำ MOU ของแต่ละชุมชน ทำข้อเสนอให้ อบต.โพธิ์ใหญ่ ในการตั้งงบประมาณเพื่อขับเคลื่อนการดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในระดับตำบลอย่างยั่งยืน

ผลสำเร็จของการขับเคลื่อนแนวทางโพธิ์ใหญ่ โมเดล *โดยกลยุทธ์บันได 3 ขั้นถือเป็นทางออกของการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุของชุมชนนี่มีรากเหง้ามาจาก การรับรู้ปัญหาและการมีส่วนร่วมของคนในชุมชนอย่างแท้จริงโดยบูรณาการความร่วมมือกับภาควิชาการจากสถาบันการศึกษาในท้องถิ่นเข้ามาหนุนเสริมพลังในท้องถิ่นให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในการแก้ปัญหาในชุมชนอย่างเป็นระบบมีความยั่งยืน และเป็นต้นแบบให้ท้องถิ่นชุมชนอื่นได้แลกเปลี่ยนเรียนรู้ให้นำไปประยุกต์ใช้ได้ เพื่อจะลดอัตราการสูญเสียที่มีผลมาจากอุบัติเหตุจราจรในระดับประเทศได้ในที่สุด*

ชุมชนร่วมใจสร้างความปลอดภัยทางถนนตำบลโนนโหนน อำเภอวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานีปี 2559

นางสาววรวรรณ หนึ่งด่านจาก
ศูนย์สุขภาพจิตที่9 นครราชสีมา
นายสมบูรณ์ เพ็ญพิมพ์
สปสช.สาขาอุบลราชธานี

เขตตำบลโนนโหนน มีถนนทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 2178 ผ่าน มีรถสัญจรไปมาจำนวนมากและในรอบปีที่ผ่านมาเกิดอุบัติเหตุ สูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน จำนวนหลายรายส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัยและเขตพื้นที่ตำบลโนนโหนน มีจุดเสี่ยง 2 แห่ง เกิดอุบัติเหตุบ่อย จากพฤติกรรมการขับรถย้อนศร จะมาโนนโหนน ทำให้เกิดอุบัติเหตุ เสียชีวิตในรอบปีที่ผ่านมา เสียชีวิต 3 ราย บาดเจ็บสาหัส 5 ราย บาดเจ็บเล็กน้อย 13 ราย

ด้วยเหตุนี้ องค์การบริหารส่วนตำบลโนนโหนน จึงเล็งเห็นความสำคัญของชีวิตและทรัพย์สินของราษฎรในตำบลและประชาชนทั่วไปในการสัญจรไปมา ประกอบกับอำนาจหน้าที่ขององค์การบริหารส่วนตำบล มาตรา 67 (4) ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย องค์กรบริหารส่วนตำบลโนนโหนน จึงได้จัดอบรมและประชุมผู้นำหมู่บ้าน เพื่อร่วมกันค้นหาปัญหาและปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ และหาแนวทางแก้ไขปัญหา โดยมีกระบวนการดำเนินงานดังนี้

1. การใช้เวทีผู้นำชุมชน(ท้องที่และท้องถิ่น)ในการขับเคลื่อนงานต่อเนื่อง โดยมี ม.อุบลฯ/สสจ.อุบลฯ/บ.กลางฯ เป็นที่ปรึกษาสร้างความร่วมมือทุกภาคส่วน เพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุบนถนน

2. ร่วมกันแก้ไข กำจัดจุดเสี่ยง องค์ความรู้ที่ใช้ในการขับเคลื่อนมีการให้ความรู้การขับขี่ปลอดภัยและการปฐมพยาบาลผู้ประสบอุบัติเหตุแก่ประชาชนในหมู่บ้าน 12 หมู่บ้าน/จนท.รัฐ/ครู/นักเรียนและพนักงานโรงงานบริษัทก้าวหน้า ไก่สด (จำนวน 7,241 คน) ทำประชาคมตำบล เพื่อทำความเข้าใจค้นหาปัญหา สาเหตุและหาแนวทางการแก้ไขทุกหมู่บ้านค้นหาจุดเสี่ยงและแก้ไขจุดเสี่ยงในหมู่บ้าน โรงเรียน ชุมชน ถนนสาย 2174 ต่อเนื่องจากปี 2558 บ.กลางฯ เป็นที่ปรึกษาในกลุ่มครูผู้นำทั้ง 12 หมู่บ้าน ผู้ประกอบการขับรถรับส่งเอกชน ระดมความคิดเห็น **และจัดเวทีสัญจร**เข้าไปในหมู่บ้าน กิจกรรมระดมความคิดเห็น ค้นหาจุดเสี่ยงในหมู่บ้าน ถนนหลัก และถนนรอง โดยให้เขียนแผนที่หมู่บ้านตนเอง ติดสติ๊กเกอร์ และหาแนวทางร่วมกัน แก้ไขจุดเสี่ยงในชุมชน

- จัดเวทีระดมมาตรการสังคมเพื่อตั้งกฎข้อบังคับของสังคม เกิด <u>มาตรการ 6 ข้อ</u>*ไม่เมาขับ ไม่ย้อนศร สวมหมวกนิรภัย ตรวจสภาพรถก่อนขับขี่ ห้ามขับขี่บนเกาะกลางถนน และห้ามซ้อน 3(มอเตอร์ไซด์)* ออกเมื่อ 29 เมษายน 2559 มีข้อตกลง ในเดือนพฤษภาคม ประชาสัมพันธ์ในเดือน กรกฎาคม และบังคับใช้ ตักเตือน

- รณรงค์ ขับขี่ปลอดภัยเชิญวิทยากรให้ความรู้การขับขี่ปลอดภัย จากกู้ภัยรพ.วารินชำราบ สร้าง**<u>บทบาทของแกนนำ</u>** *“บทบาทหน้าที่เป็นผู้นำชุมชน และอาสาสมัคร 3 คน ในหมู่บ้าน แต่ละหมู่ทำกฎของหมู่บ้าน ผู้นำชุมชนดูแลลูกบ้านของตนเอง“**เขาทำได้ดูแลลูกบ้านของตนเอง มีการตักเตือน ย้อนศรเวลาเร่งรีบ**”*

- จัดทำข้อมูล กฎบัตร ให้บริการยืมหมวกนิรภัย แผนที่จุดเสี่ยง และ<u>สำรวจการใช้รถของหมู่บ้าน</u>(รถมอเตอร์ไซด์ 60% บริษัทก้าวหน้าทำไก่ส่งออกต่างประเทศ เกาหลี ญี่ปุ่น) และรถยนต์ ซึ่งอยู่ระหว่าง

รวบรวมรายงานจากหมู่บ้าน เป็นศูนย์วิทยุ ในศูนย์ข้อมูลความปลอดภัยทางถนน ตั้งอยู่ใน อบต.โนนโหนน โดยมีการรายงาน การเกิดอุบัติเหตุ บาดเจ็บ เสียชีวิต ตามแบบรายอุบัติเหตุ

-ประชาสัมพันธ์ผ่านเสียงตามสาย สื่อ spot ในชุมชนสร้างจิตสำนึก ในเวทีสัญจร เช่น ป้ายให้บริการ เรื่องให้ความรู้วินัยจราจรสติ๊กเกอร์ แผ่นพับ *บอร์ดมาตรการความปลอดภัยทางถนน* ติดทุกหมู่บ้าน

บทบาทหน้าที่ของภาคีเครือข่าย

1. คณะทำงานระดับจังหวัด (สสจ.) สนับสนุน ให้ความรู้
2. มหาวิทยาลัยอุบล มาเป็นที่ปรึกษา
3. บ.กลาง มาตรการองค์กร
4. สถานีตำรวจ

ผลผลิต

1. เกิดแกนนำ อาสาสมัครลดอุบัติเหตุ ประกอบด้วยอาสาสมัครอุบัติเหตุ ปลัดอบต.กำนันสมาชิก อบต. ผู้ใหญ่บ้าน เครือข่ายมีครูในโรงเรียน และศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ร่วมดำเนินการใน 12 หมู่บ้าน
2. จุดเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้รับการแก้ไข ร้อยละ 70
3. เกิดภาคีเครือข่าย ภาครัฐ เอกชน

เกิด Change agent ระดับตำบล

- ประชาชนมีส่วนร่วมในการค้นหาจุดเสี่ยงและจัดทำมาตรการสังคม
- จนท.รัฐและแกนนำ ต้นแบบ

Medium term

- อบต.บูรณาการงบประมาณในงบปกติ แก้ไขจุดเสี่ยงและใช้มาตรการทางสังคมพิจารณาความดีความชอบ
- บริษัทก้าวหน้าไก่สดใช้มาตรการทางสังคมเชื่อมกับโทษทางวินัย การสร้างแกนนำอาสาสมัครลดอุบัติเหตุและดำเนินงานในศูนย์ข้อมูล ความปลอดภัยทางถนน ต.โนนโหนน อ.วารินชำราบ จ.อุบลราชธานี ภาคีเครือข่ายหลากหลาย ร่วมเรียนรู้บทบาท/วิธีการดำเนินงานและ มีเจ้าภาพชัดเจน จนท.รัฐ/แกนนำอาสาสมัครลดอุบัติเหตุ ต้นแบบที่เป็นผู้เฝ้าระวังอุบัติเหตุในชุมชน

เกิดมาตรการทางสังคม

องค์การบริหารส่วนตำบลโนนโหนน ดำเนินการจัดกิจกรรมเวทีระดมความ คิดเห็นหามาตรการทางสังคมของตำบลโนนโหนน เพื่อตั้งกฎข้อบังคับตำบลในการสวมหมวกนิรภัย และวินัยจราจรต่างๆเพื่อสร้างความร่วมมือทุกภาคส่วนในเขตตำบลโนนโหนนทั้งหน่วยงานราชการ โรงเรียน ผู้นำหมู่บ้าน และประชาชน เข้ามามีส่วนร่วมในเรื่องความปลอดภัยทางถนน และร่วมกันกำหนดมาตรการทางสังคมของตำบลโนนโหนน ให้เป็นที่ยอมรับและปฏิบัติร่วมกัน เพื่อความปลอดภัยในการขับขี่ของประชาชน ดำเนินการในวันที่ 29 เมษายน 2559 ณ วัดบ้านคอนสายหมู่ที่ 3 มติที่ประชุม ได้กำหนดตั้งกฎข้อบังคับตำบลและมาตรการเพื่อลดอุบัติทางถนนตำบลโนนโหนน ดังนี้

1) ห้ามขับรถฝ่าฝืนทิศทางการเดินรถ (ย้อนศร)
2) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้โดยสารต้องสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์
3) เมาไม่ขับ
4) ตรวจสภาพอุปกรณ์ของรถให้พร้อมก่อนการขับขี่
5) ห้ามขับขี่บนเส้นทางห้ามใช้รถ เช่น ข้ามเกาะกลางถนน

6) ห้ามบรรทุกเกินจำนวนที่กฎหมายกำหนด (ซ้อนสาม)

ข้อค้นพบ เพื่อความยั่งยืนใน

จุดแข็ง

- ผู้นำ ท้องถิ่น(ร่วม)-อบต. สอบต.(ตัวแทนชุมชนปฏิบัติหน้าที่ในสภาองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น วาระละ 4 ปี)

- ผู้นำ ท้องที่ (หลัก)-กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ช่วยฯ แพทย์ประจำตำบล ผู้ช่วยรักษาความสงบ(ผรส.) (อายุ 60 ปี) มีส่วนร่วม และประชุมสัญจร ทุกหมู่บ้าน อบต. มีอะไรช่วยกัน เป็น unit เดียวกัน 12 หมู่บ้านเดือนละ 1 ครั้ง ประสานความร่วมมือ

- ตัวแทนระดับอำเภอ : มีปลัดอำเภอ ร่วมประสานระดับอำเภอและตำบล เป็นตัวแทนอำเภอ เกษตร กศน. ประมง ปศุสัตว์

การประเมินผล

วัดผลจากการดำเนินโครงการฯ พฤติกรรมการเปลี่ยนแปลงเป็นอย่างไร พฤติกรรมการขับขี่ ตามมาตรการสังคมประชาชนเห็นเป็นความปลอดภัยตนเอง มีผลต่อการต่อทะเบียน ความเคยชินของพฤติกรรมเปลี่ยนไปของประชาชน และมีผู้นำเป็นตัวอย่าง

ชุมชนต้นแบบ.....สู่การขยายผล

นางสาวจิราภรณ์ ปะธรรมโย
ม.วงษ์ชวลิตกุล

ในปี 2557 เทศบาลตำบลท่าช้างร่วมกับชุมชน ได้จัดทำ โครงการ***"ท่าช้างร่วมใจป้องกันอุบัติภัยและพัฒนาเครือข่าย การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน"***โดยได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)3,000,000 บาท เกิดเป็นเครือข่ายในการทำงานเสริมสร้างพลังความร่วมมือบูรณาการร่วมกับทุกภาคส่วน ขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนสู่ระดับตำบล/ชุมชนในพื้นที่ให้เป็นรูปธรรมที่ชัดเจน มีประสิทธิภาพและเกิดความยั่งยืน ทำให้เกิดการกระตุ้นตระหนักและปลุกกระแสชุมชนในตื่นตัวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับตำบล/ชุมชนของตนเองให้มีความเข้มแข็ง เกิดพลังชุมชนต้นแบบขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และเกิดการแข่งขันนำไปสู่การขยายผลไปยังตำบลอื่นๆในพื้นที่ให้มีลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และการเสียชีวิตให้ลดลงเหลือน้อยที่สุดเพื่อให้การดำเนินการดังกล่าวเป็นไปอย่างต่อเนื่อง ในปี 2558 จึงได้ขยายผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในเขตเทศบาลตำบลท่าช้างโดยได้รับสนับสนุนงบประมาณดำเนินการจากกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และงบประมาณสมทบจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาครัฐ/เอกชนที่เกี่ยวข้อง ทำให้การดำเนินโครงการเพื่อขยายผลของรูปแบบการดำเนินงานและนำความรู้ด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยบนถนนของหมู่บ้านที่ได้รับรางวัลหมู่บ้านปลอดภัยทางถนนไปสู่ดำเนินงานในกลุ่มนักเรียนในระดับเด็กก่อนวัยเรียน เด็กประถมศึกษา , มัธยมศึกษา , และผู้ประกอบการ และเพื่อให้เกิดผู้นำการเปลี่ยนแปลง Change Agent ที่จะเป็นเจ้าของงานเพื่อขับเคลื่อนต่อเนื่อง

สร้างคน สร้างเครือข่าย เพื่อลดอุบัติเหตุ และเพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชน

การเชิญชวนประชาชนเข้ามาเป็นคณะทำงาน ที่ทำให้เกิดการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานราชการซึ่งเป็นผู้ดำเนินโครงการ กับภาคเอกชน และประชาชน ก่อให้เกิดความใกล้ชิด และความสัมพันธ์ที่ดีต่อกัน จะเป็นการตอบสนองการแก้ปัญหาตรงตามความต้องการของกลุ่มเป้าหมายได้เป็นอย่างดี และทำให้ทราบว่ากลุ่มเป้าหมายต้องการอะไร ไม่ต้องการอะไร และมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ที่จะก่อให้เกิดผลในมิติต่างๆต่อโครงการ จึงได้ค้นหาเครือข่าย ที่จะมาร่วมกันขับเคลื่อนงานเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ โรงเรียนในพื้นที่ตำบลท่าช้างและโรงงาน ตลอดจนหมู่บ้านที่เป็นทางผ่านเส้นทางเศรษฐกิจ ประกอบด้วย

1. เทศบาลตำบลท่าช้าง
2. โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลคำนกเปล้า
3. โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลคำโพธิ์
4. โรงพยาบาลสว่างวีระวงศ์
5. สถานีตำรวจภูธรสว่างวีระวงศ์
6. โรงเรียนบ้านท่าช้าง เขตการทางนครราชสีมาสงเคราะห์
7. โรงเรียนบ้านบัวเทิง
8. โรงเรียนบ้านบัวท่า
9. โรงเรียนบ้านคำโพธิ์โคกก่อง
10. โรงเรียนศิริอุบลวรรณ
11. ศูนย์การศึกษานอกระบบและการศึกษาตามอัธยาศัยอำเภอสว่างวีระวงศ์

12. สมาคมผู้สื่อข่าวจังหวัดอุบลราชธานี

ผลลัพธ์สร้างการเปลี่ยนแปลง

ค้นหาจุดเสี่ยงหน่วยงานภาคีและทีมสหวิชาชีพที่ร่วมกันกำหนดทิศทางการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในเขตเทศบาลตำบลท่าช้าง ทำให้ทราบปัญหาหลัก และจุดเสี่ยง

จุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุ	**จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุ**	**ผลที่เกิด**
เส้นทางสายหลัก		
ทางแยกทางร่วมบริเวณหน้าโรงเรียนบ้านท่าช้างอุบัติเหตุ	10 ครั้ง	บาดเจ็บสาหัส
สถานีพัฒนาที่ดินจังหวัดอุบลราชธานี	5 ครั้ง	บาดเจ็บสาหัสและเสียชีวิต 1 คน
ทางแยกเข้าออกบริเวณปั้มน้ำมัน ปตท.	5 ครั้ง	เสียชีวิต 1 คน
ทางแยกเข้าออกบริเวณปั้มน้ำมัน พีที	4 ครั้ง	บาดเจ็บสาหัส
ใต้ทางต่างระดับบริเวณปากทางเข้าหมู่ที่ 4 บ้านบัวเทิง	4 ครั้ง	บาดเจ็บสาหัส
บริเวณทางเลี่ยงเมืองบริเวณโรงเรียนบ้านบัวเทิง	2 ครั้ง	
บริเวณทางเข้าหมู่บ้านหมู่ที่ 5 บ้านบัวท่า	2 ครั้ง	บาดเจ็บสาหัส
เส้นทางสายรอง		
ทางเข้าหมู่ที่ 20 บ้านฮ่องอ้อ บริเวณบึงท่าช้างเชื่อมหมู่ที่ 6	5 ครั้ง	บาดเจ็บเล็กน้อย
ทางแยกทางร่วมบริเวณหมู่ที่ 8 บ้านคำโพธิ์	5 ครั้ง	บาดเจ็บเล็กน้อย

จัดกิจกรรมอบรมเพื่อให้ความรู้และป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจร โดยให้ความรู้ แก่เครือข่ายสร้างความปลอดภัยทางถนน และกลุ่มเด็กเยาวชนในสถานศึกษา ระดับประถมและมัธยมศึกษา

❒กลุ่มเครือข่ายสร้างความปลอดภัยทางถนน ให้ความรู้เรื่องเทคนิคการเป็นนักประชาสัมพันธ์ที่ดีและการปฏิบัติตามกฎจราจรและการปฐมพยาบาลช่วยฟื้นคืนชีพ

❒กลุ่มเด็กเยาวชนในสถานศึกษาระดับประถมศึกษาและมัธยมศึกษา จำนวน 5 โรงเรียน ได้แก่ โรงเรียนบ้านท่าช้าง โรงเรียนบ้านบัวท่า โรงเรียนบ้านบัวเทิง โรงเรียนบ้านคำโพธิ์โคกก่อง โรงเรียนศิริอุบลวรรณให้ความรู้เรื่องกฎหมายจราจรเบื้องต้นและการปฏิบัติตัวตามกฎหมายทั่วไป และการฝึกวินัยจราจร การโบกรถ การปล่อยรถ การใช้นกหวีด การฝึกวินัยของอาสาจราจร***วิทยากรหลัก*** คือ จนท.ตำรวจจากสถานีตำรวจภูธรสว่างวีระวงศ์

ศึกษาดูงานแลกเปลี่ยนเรียนรู้

ณ โรงพยาบาลท่าหลวง มีผู้เข้าร่วมศึกษาดูงาน จำนวน 60 คน ความร่วมมือในทุกสหวิชาชีพเป็นหลักสำคัญในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนนำเอาความรู้มาปรับใช้ในการพัฒนามาตรการในลดความเสี่ยงหลักในชุมชน เพื่อกระตุ้นและค้นหาหรือสร้างแหล่งเรียนรู้ของชุมชนให้เป็นชุมชนแห่งความปลอดภัยทางถนน และสามารถนำมาสังเคราะห์ความรู้เพื่อสร้างมาตรการหลักในการลดความเสี่ยงในชุมชนได้ในระดับดี

กิจกรรมรณรงค์ลดอุบัติเหตุ

"ง่วงไม่ขับ เมาไม่ขับ โทรไม่ขับ"มีผู้ร่วมกิจกรรม จำนวน 200 คน

❒การบูรณาการฝึกการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยระดับกลุ่มจังหวัดของศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเขต ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2559 เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2559 ณ บริเวณหน้าโรงเรียนบ้านท่าช้าง มีการสมมติเหตุการณ์รถบรรทุกชนกันเกิดสารเคมีรั่วไหลมีบริษัทอุบลไบโอเอธานอล จำกัด ร่วมจำลองเหตุการณ์ , มีหน่วยกู้ชีพ 1669 ร่วมประสานงานส่งต่อผู้บาดเจ็บมีนายคันฉัตร ตันเสถียร รอง ผวจ.อุบลราชธานี เป็นผู้สังเกตการณ์ มีนายอำเภอสว่างวีระวงศ์เป็นผู้บัญชาการเหตุการณ์ เพื่อให้พัฒนากลไกการเข้าร่วมปฏิบัติการให้มีศักยภาพในการเผชิญเหตุ

❒การบูรณาการซ้อมแผนเตรียมความพร้อมรับอุบัติเหตุหมู่ระดับอำเภอสว่างวีระวงศ์ เมื่อวันที่ 7 มีนาคม 2559 และวันที่ 23 มีนาคม 2559 ณ โรงพยาบาลสว่างวีรวงศ์พบว่า มีการพัฒนากลไกความร่วมมือให้มีความพร้อมรับอุบัติเหตุหมู่ได้ในระดับดี ได้รับความสนใจจากประชาชน เด็กและเยาวชนเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดความเกรงกลัวจะได้รับผลกระทบที่รุนแรงหากเกิดอุบัติเหตุหมู่ จึงสังเกตการณ์ในทุกเหตุการณ์จำลอง (ไทยมุง)

กิจกรรมอาสาจราจรสถานศึกษาผู้ร่วมกิจกรรม จำนวน 208 คนสามารถวิเคราะห์จุดเสี่ยงเพื่อสร้างมาตรการหลักในการลดความเสี่ยงในสถานศึกษาได้ในระดับดี และทำสื่อจราจรในโรงเรียนให้ชัดเจน เช่นการกำหนดเส้นทางจราจร ทางเข้า ทางออก ทางแยกทางร่วม เขตชุมชนโปรดลดความเร็ว

กิจกรรมอาสาจราจรของหมู่บ้านโดยการจัดทำกิจกรรมปลูกป่าเป็นแนวกั้นระหว่างถนนและริมน้ำ จัดทำคอกไม้กั้นเป็นระยะ ๆ เว้นระยะตามแนวปลูกป่า และจัดทำแนวกันตกระหว่างสะพานกั้นบึงท่าช้าง เพื่อให้ผู้ขับขี่ไปมาสังเกตุเห็นได้ง่ายเพื่อลดอุบัติเหตุ

กิจกรรมประกวดคำขวัญ นักเรียน จำนวน 5 โรงเรียน ทำให้กระตุ้นเตือนจิตสำนึกในการขับขี่ปลอดภัยสวมใส่หมวกนิรภัย พบว่า นักเรียนส่งผลงานเข้าประกวดเป็นจำนวนมากเพื่อชิงรางวัล จึงกำหนดจำนวนรางวัลให้ครอบคลุมทุกโรงเรียนในเขตเทศบาลตำบลท่าช้าง

เกิดผู้นำการเปลี่ยนแปลง

บทเรียนความสำเร็จ

1. อบต. ผู้นำการเปลี่ยนแปลง

2. ตำรวจ โรงเรียน กศน. อบต. การมีส่วนร่วมความมุ่งหวัง ต่อเด็กที่มีในอนาคตร่วมกัน

- ตำรวจ มีความภาคภูมิใจ ที่เด็กมีความรู้จารจร มีประโยชน์ เด็กสามารถใช้ในชีวิตประจำวัน ไปกับพ่อแม่ บอกพ่อแม่ได้

- **โรงเรียน** ได้ป้ายจราจร 20 ป้าย ถาวรใช้ในโรงเรียน งบประมาณที่ได้รับการสนับสนุน จากโรงเรียนไม่สามารถบริหารจัดการในกิจกรรมอย่างอื่นได้ เพราะได้กำหนดมาให้แล้วในโครงการ ยกเว้นทางโรงเรียนจะไปหางบประมาณจากแหล่งอื่นๆ การขยายผลในโรงเรียน ต่อยอดในลูกเสือ เนตรนารี และใช้เด็กทำหน้าที่และเพิ่มเติมความรู้ และบูณาการลูกเสือ เนตรนารี ต่อเนื่อง และทางผอ.โรงเรียนเป็นเครือข่ายกับมหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานีจะนำมาขยายผลต่อโดยจะเขียนของบประมาณ สสส.

- **กศน.** ให้ทางตำรวจต่อยอด กับเด็กรอบนอก 15-59 ปี จบป. 6 ไปแล้ว เป้าหมาย โรงเรียนเป็นหลักสนับสนุนอุปกรณ์ และป้าย

- ต่อยอดท่านพี่เลี้ยงจากสถิติอุบัติเหตุที่ผ่านมาไม่ลด เพราะตามสภาพรถมากขึ้น เสียชีวิตมากขึ้นจึงหาแนวแก้ไขในรูปแบบใหม่ ***กลุ่มเด็ก*** ส่งเสริม ป้องกัน ***ผู้ใหญ่***ลดความเสี่ยง จุดเสี่ยง
หากเข้ากับโรงงาน ให้สวัสดิการจังหวัด กับคนงานของเขา และรถขนส่ง (ขนส่งจังหวัด ตำรวจ)

<u>ข้อสังเกต</u>

เปิดอาเซียน มีรถเพื่อนบ้าน ใช้ความเร็ว สภาพรถดี รถในชุมชนเพิ่มขึ้นมาก รถการขนส่งสินค้า ไทย-ลาว บริบทเปลี่ยนแปลง เส้นทางยาวไม่มีไฟแดง

เส้นทางสะพานต่างระดับ พนักงานบริษัททำผิดกฎจราจร โรงงานอุบลออโต้ กระทิงแดงร้านค้าริมทาง เป็นจุดเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น

ปัจจัยความสำเร็จ

1. มีความเข้มแข็งของผู้นำและแกนนำ ภายใต้แนวคิด ***"ผู้นำทำก่อน"***มีการแลกเปลี่ยน สนทนาร่วมกันทั้งในรูปแบบที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการอย่างต่อเนื่อง
2. มีการใช้ข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์มาเป็นแนวทางในการดำเนินงาน
3.มีกระบวนการในการผลักดันในหน่วยงานทั้งส่วนภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชนในชุมชน มีการดำเนินตามแผนที่จัดทำขึ้น เช่น การตรวจสอบจุดเสี่ยงร่วมกัน การจัดประชุมคณะทำงาน การอบรมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ตลอดจนการติดตามประเมินผลโครงการ
4.มีการสนับสนุนงบประมาณจากหน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานอื่นๆที่เกี่ยวข้อง ทำให้การดำเนินเป็นไปอย่างราบรื่น
5. มีการกระตุ้นให้หน่วยงานที่เข้าร่วมโครงการนำเสนอความก้าวหน้าของโครงการ ตลอดจนปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงาน สามารถนำแนวทางปฏิบัติที่ดี ของโครงการไปประยุกต์ใช้ในพื้นที่อื่นๆได้
6.ร่วมกันสร้างกระบวนการอย่างมีส่วนร่วม ในโครงการทุกกิจกรรมการมีส่วนร่วม มีนายอำเภอ MOU สสอ. เป็นเจ้าภาพ เป็นหนังสือสั่งการ ซ้อมแผน 3 ครั้ง รับอุบัติเหตุหมู่กับกลุ่มเป้าหมายโรงเรียน ประสานเป็นการส่วนตัวไปยังผู้บริหาร และมีกิจกรรมเดิมที่มีอยู่แล้ว เช่น วันเด็ก กีฬา ภาคีหลัก โรงพยาบาลสว่าง/ กศน./ ผอ. ผู้สื่อข่าวในจังหวัดอุบล /โรงเรียน 5 แห่ง ไม่ว่ารัฐหรือเอกชน ช่องทางการสื่อสาร FB โทรศัพท์ กศน. เป็นทีมประเมิน

การติดตามประเมิลผล

1. ด้านความรู้ความเข้าใจของผู้เข้าอบรม ต้องผ่านเกณฑ์แบบทดสอบความรู้ อย่างน้อย 60% (จำนวน 100 คน)มีความรู้ความเข้าใจในกฎจราจร และ การใช้รถใช้ถนน อยู่ในเกณฑ์ดีมาก (ค่าคะแนน 80-100) คิดเป็น ร้อยละ 70 เกณฑ์ดี (ค่าคะแนน 60-79) คิดเป็น ร้อยละ 24 เกณฑ์พอใช้(ค่าคะแนน 50-69) คิดเป็น ร้อยละ 6

2. ความพึงพอใจ มีความพึงพอใจมาก

3. อัตราการสวมหมวกกันน๊อค เพิ่มขึ้นจากเดิมไม่ต่ำกว่า 70%

4. จำนวนเยาวชนแกนนำอาสาจราจร/ผู้นำอาสาจราจร เพิ่มขึ้นจากเดิมไม่ต่ำกว่า 50% พบว่า แกนนำเยาวชนอาสาจราจร จากโรงเรียน 5 แห่ง เป้าหมายกำหนดไว้ 100 คน หลังดำเนินโครงการมีอาสาจราจร จาก 5 โรงเรียน จำนวน 208 คน แกนนำอาสาจราจร เป้าหมายกำหนดไว้จากหมู่บ้านแห่งละ 10 คน จำนวน 20 หมู่บ้านรวม 200 คน จากกิจกรรมอาสาจราจรหมู่บ้านมีการวัดผลเชิงปริมาณผู้เข้าร่วมกิจกรรมมากกว่า 200 คน

ปัญหาและอุปสรรค

1. การประเมินสถานการณ์ ไม่เป็นไปตามแผนงาน เนื่องจากขอรับการสนับสนุนโครงการ ฯ เมื่อปี 2558 และได้รับการสนับสนุนงบประมาณ เมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2558 มีสถานการณ์การตรวจสอบการหักภาษี ณ ที่จ่ายที่ทำให้เกิดความสับสน ผู้ประสานงานยังไม่เข้าใจอย่างชัดเจนจึงชะลอการดำเนินการไว้ระยะหนึ่ง และเป็นช่วงที่สถานศึกษาปิดภาคเรียนทำให้ต้องหยุดกิจกรรมไปโดยปริยาย ทำให้การดำเนินโครงการล่าช้ากว่าที่กำหนด

2. ตำบลท่าช้าง มีแหล่งท่องเที่ยวอเล็กซานเดอร์มหาราช ที่เปิดให้บริการนักท่องเที่ยวตั้งแต่วันที่ 20 พฤศจิกายน 2557 ทำให้ประชาชนในพื้นที่เกิดความตระหนักรู้และปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนเพื่อรองรับสถานการณ์ไว้ล่วงหน้าในการเป็นเจ้าของพื้นที่แหล่งท่องเที่ยว จำเป็นต้องประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องให้ประชาชนสร้างความร่วมมือในการเป็นเจ้าของพื้นที่ที่ดีในการสร้างอาสาสมัครช่วยเหลือด้านอุบัติเหตุทางถนนและทางน้ำ (กรณีเกิดพื้นที่ริมแม่น้ำมูลถูกน้ำท่วม) เพิ่มมากขึ้น โดยประสานสนธิกำลังร่วมกับ มทบ.22 , สภ.สว่างวีระวงศ์ และผู้นำชุมชนให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนและทางน้ำ

ข้อเสนอแนะ

1. มีการแก้ไขจุดเสี่ยงในชุมชน ลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุในจุดเสี่ยงเดิม

2. คนในชุมชน มีส่วนร่วมในการลดและป้องกันอุบัติเหตุได้ ช่วยเป็นหูเป็นตาแก่ตำรวจ แจ้งเบาะแสผู้กระทำผิดกฎจราจร ช่วยเหลืองานเจ้าหน้าที่ตำรวจด้านอาสาสมัคร อำนวยความสะดวกด้านการจราจร

3. ขยายเครือข่ายและรูปแบบการดำเนินโครงการให้กับชุมชนและท้องถิ่นอื่นๆ

4. ทรัพยากรที่มีในพื้นที่ทั้งด้านบุคลากรและงบประมาณ ถือเป็นต้นทุนที่สำคัญในการแก้ไขปัญหาควรค้นหาและชักชวนมาร่วมเป็นภาคีเครือข่าย

5. ชุมชนควรเรียนรู้ที่จะเก็บข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุ และวิเคราะห์ข้อมูลที่เกิดขึ้นได้

6. ควรมีนักวิชาการให้ความรู้ในการแก้ปัญหาจุดเสี่ยงที่ถูกต้อง เหมาะสมให้กับคนในชุมชนและหน่วยงานในพื้นที่

การแก้ไขจุดเสี่ยงโดยการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย จังหวัดกาฬสินธุ์

พ.ต.ท.สรวิชญ์ ภูวเศรษฐ์นนท์
ตำรวจภูธรจังหวัดกาฬสินธุ์

ในปี พ.ศ.2558 – 2559 จังหวัดกาฬสินธุ์ ได้ดำเนินโครงการ กิจกรรมเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยมีศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดกาฬสินธุ์ เป็นศูนย์กลางในการปฏิบัติ มีเครือข่าย 5 E ที่ร่วมทำงานแบบบูรณาการจากทุกหน่วยงานเป็นสหสาขา ซึ่งมีสำนักงานป้องกันและบรรเทา สาธารณภัยจังหวัดกาฬสินธุ์ เป็นเลขาศูนย์ฯ ในการดำเนินการขับเคลื่อน และร่วมกับหน่วยงาน ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน รวมทั้งได้รับความร่วมมือจากองค์กรภาคเอกชน รัฐวิสาหกิจ และมีมูลนิธิกู้ชีพกู้ภัยร่วมขับเคลื่อนกิจกรรมการป้องกันและลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

จากข้อมูล ในปี 2556 เกิดอุบัติเหตุ จำนวน 172 ราย เสียชีวิต 105 คน บาดเจ็บ 178 คน ปี 2557 เกิดอุบัติเหตุ 217 ราย เสียชีวิต 128 คน บาดเจ็บ 181 คน ซึ่งมีข้อมูลว่าส่วนหนึ่งอุบัติเหตุได้เกิดซ้ำในจุดเดิมของถนน ที่สามารถเรียกได้ว่าเป็นจุดเสี่ยงและในเวลาที่ผ่านมายังคงมีอุบัติเหตุเกิดซ้ำในที่เดิม จึงได้จัดตั้งคณะทำงาน โดยมีรองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัด เป็นประธาน รองแขวงการทาง เป็นรองประธาน เพื่อสืบสวนสอบสวนสาเหตุอุบัติเหตุที่เกิดซ้ำในจุดเดิม แล้วนำข้อมูลปัจจัยทุกด้าน มาสรุปในรูปของคณะทำงาน เพื่อวิเคราะห์หาสาเหตุเชิงลึก และกำหนดแนวทางการแก้ไข เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ ทั้งระยะสั้น และระยะยาว

การดำเนินการ มีโดย

ประชุมคณะทำงานในระดับจังหวัด/อำเภอ/ท้องถิ่น เพื่อทำความเข้าใจบทบาทหน้าที่ของคณะทำงานและวางแผนการดำเนินงาน การวิเคราะห์ปัญหาจากข้อมูลอุบัติเหตุเดิม คณะทำงานทุกระดับได้ร่วมวิเคราะห์ปัญหาและข้อมูลสถิติเดิมที่มีอยู่ในปีที่ผ่านมา ของจังหวัดกาฬสินธุ์ และกำหนดจุดเสี่ยงที่ควรแก้ไขก่อน เร่งด่วน และกำหนดแนวทางในการดำเนินงาน ลงพื้นที่ เพื่อการสำรวจสภาพจุดเสี่ยงที่สำคัญเร่งด่วน

วันที่ 6 ตุลาคม 2558 คณะทำงานระดับจังหวัดร่วมกับระดับอำเภอ/ท้องถิ่นร่วม 40 คน ได้ร่วมกันสำรวจสภาพจุดเสี่ยง รวมทั้งสภาพการจราจร การใช้รถใช้ถนน ที่จุดเสี่ยงสำคัญ ถนนกาฬสินธุ์-สมเด็จ แยกหามแหโพนทอง อ.เมืองกาฬสินธุ์ ที่เกิดอุบัติเหตุในห้วงปี 2558 จำนวน 5 ครั้ง บาดเจ็บสาหัส 7 คน เสียชีวิต 3 คน และที่ถนนกาฬสินธุ์-กมลาไสย แยกเตาไหไผ่ทอง อ.เมืองกาฬสินธุ์

เก็บข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดบนจุดเสี่ยงห้วงเวลาตั้งแต่เดือนตุลาคม 2558 ถึงเดือนพฤษภาคม 2559 คณะสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุ จว.กาฬสินธุ์ ทั้งระดับจังหวัดและระดับอำเภอ/ท้องถิ่น ร่วมลงพื้นที่ เพื่อเก็บข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นที่จุดเสี่ยงเดิม หรืออุบัติเหตุใหญ่มีผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิตจำนวนมากที่จุดเสี่ยงใหม่ ครั้งละ 10 คน เพื่อนำมาร่วมประชุมวิเคราะห์หาสาเหตุเชิงลึก เดือนละ 2-5 ราย และพิจารณากำหนดแนวทางแก้ไข ทั้งการแก้ไขในระยะสั้น และระยะยาว

วันที่ 8 ตุลาคม 2558 เวลา 08.30 น.รถบรรทุกคว่ำกลางถนนเมือง ไปสมเด็จ-ช่วง กม.541 มีผู้โดยสารบาดเจ็บ 17 คน

วันที่ 29 ตุลาคม 2558 เวลา 20.30 น.รถตู้โดยสารชนท้ายรถปิกอัพที่ถนนสมเด็จ-เมือง กส.บาดเจ็บ 4 คน

วันที่ 2 พฤศจิกายน 2558 เวลา 07.00 น. รถส่งนักเรียนพลิกคว่ำ ที่ถนนห้วยผึ้ง-สมเด็จ นักเรียนบาดเจ็บ 17 คน

วันที่ 6 พฤศจิกายน 2558 เวลา 15.20 น. รถปิคอัพชนรถ จยย. ถนนหนองแคน อ.ดอนจาน เด็กที่ขับและซ้อนเสียชีวิต 2 คน นายวินัย วิทยานุกูล ผู้ว่าราชการจังหวัดกาฬสินธุ์ เยี่ยมคนเจ็บที่โรงพยาบาล

วันที่ 16 มกราคม 2559 รถ จยย. เฉียวชน รถเก๋งทีถนนเมืองกส.- สมเด็จ จุดทางเข้ามหาวิทยาลัยกาฬสินธุ์ (ส่วนนามน) มีผู้บาดเจ็บ 3 คน

วันที่ 7 มีนาคม 2559 เวลา 07.35 น.รถปิกอัพชนรถปิกอัพ ที่ถนนเมืองกส.-สมเด็จ จุดทางเข้ามหาวิทยาลัยกาฬสินธุ์ (ส่วนนามน) *มีผู้บาดเจ็บ สาหัส 2 คน*

วันที่ 14 มีนาคม 2559 รถยนต์ ชนกับรถ จยย.ที่ถนนเมือง กส.- สมเด็จ จุดทางเข้ามหาวิทยาลัยกาฬสินธุ์(ส่วนนามน)มีผู้บาดเจ็บ 2 คน

วันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2559 เวลา 15.20 น. รถยนต์ชนรถ จยย.*ที่ถนนเมือง กส.-สมเด็จ จุดหน้าปั้ม ปตท.สมเด็จ สาหัส 2 คน*

การประชุมคณะทำงานประจำเดือน ห้วงเวลาตั้งแต่เดือนตุลาคม 2558 ถึงเดือนพฤษภาคม 2559 คณะทำงานโครงการฯ ซึ่งเป็นคณะสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุ จว.กาฬสินธุ์ ทั้งระดับจังหวัดและระดับอำเภอ/ท้องถิ่น ร่วมประชุมทุกเดือน เพื่อเสนอข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเดือนนั้น และพิจารณาวิเคราะห์หาสาเหตุเชิงลึก รวมทั้งพิจารณากำหนดแนวทางแก้ไข แล้วสรุปผลการประชุม ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นำไปพิจารณาแก้เบื้องต้นเป็นระยะสั้น และนำเสนอคณะกรรมการรักษาความมั่นคงและความสงบ จว.กาฬสินธุ์ เพื่อทราบและมอบหมายหน่วยงานรับผิดชอบต่อไป

การแก้ไขจุดเสี่ยงเพื่อลดอุบัติเหตุ คณะทำงานได้แจ้งผลการพิจารณากำหนดแนวทางแก้ไขให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นำไปพิจารณาดำเนินการ เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาระยะสั้น และระยะยาว ต่อไป ซึ่งหน่วยงานภาคีเครือข่าย ได้ดำเนินการแก้ไขปัญหา สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ที่ จุดเสี่ยงต่างๆ ในห้วงเดือนตุลาคม 2558 ถึงเดือนพฤษภาคม 2559 ร่วม 10 จุด เช่น ตัวอย่างจุดที่แก้ไข

จุดเสี่ยง-จุดอันตราย ที่ได้รับการแก้ไขแล้ว

หลังจากที่ได้ทำงานตามกิจกรรมดังกล่าวข้างต้น ด้วยยุทธวิธี 5ส 5ช ของ สอจร.ได้แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงจำนวน 10 จุด คิดเป็น 25 เปอร์เซ็นต์ จากจุดเสี่ยงเดิมทั้งหมด 40 จุด ดังนี้

1.จุดเสี่ยง-จุดอันตรายสามแยกห้วยสีทน ถนนหมายเลข 227ระหว่าง อ.เมืองกาฬสินธุ์ ไป อ.สหัสขันธ์ งบประมาณในการแก้ไขปัญหา จำนวน 200,000 บาท

2.จุดเสี่ยงหน้าห้างสรรพสินค้าโลตัส ถนนหมายเลข 12 เขตเทศบาลเมืองกาฬสินธุ์ งบประมาณในการแก้ไขปัญหา จำนวน 300,000 บาท

3.จุดเสี่ยงหน้าห้างสรรพสินค้าบิ๊กซี ถนนสาย 12 เขตเทศบาลซึ่งมีเหตุรถออกจากบิ๊กซีจะตัดกระแสเพื่อเข้าจุดกลับรถ ชนกับรถทางตรงจึงแก้ไข งบประมาณในการดำเนินการ รวม 250,000 บาท

4. จุดเสี่ยงจุดกลับรถ หน้าตลาดเทศบาลโคกสี ถนนสาย 12เทศบาลตำบลโคกศรี(แยกกอไผ่น้อย)กม. 622 + 832 งบประมาณในการดำเนินการ รวม 300,000 บาท

5. จุดเสี่ยง-จุดอันตราย แยกหามแหโพนทอง อ.เมืองกาฬสินธุ์ ถนนสาย 12 เมืองกาฬสินธุ์ ไป อ.สมเด็จ งบประมาณในการดำเนินการรวม300,000 บาท

6. จุดเสี่ยง-จุดอันตราย สามแยกบายพาสโนนตาลถนนสาย 12 จุดไฟแดงใกล้ปั้ม ปตท.งบประมาณ 250,000 บาท

7. จุดเสี่ยงแยกฮ่องฮี-ห้วยเม็ก ถนนสาย 12 โดยให้จราจร สภ.ยางตลาด ปัจจุบัน ได้รับงบประมาณโครงการติดตั้งชุดไฟสัญญาณเขียวแดง รวม 2 ล้านบาท โดยได้ดำเนินการติดตั้งเสร็จสิ้นและเปิดใช้แล้ว ซึ่ง<u>ยังไม่เกิดอุบัติเหตุอีกเลย</u>

8. จุดเสี่ยง ช่วงหน้าวิทยาลัยสารพัดช่างกาฬสินธุ์ ไปถึง สี่แยกเตาไหไผ่ทอง ซึ่งมีรถสัญจรคับคั่ง ปัจจุบันได้รับงบประมาณ รวม 9,000,000 บาท สำหรับโครงการก่อสร้างเกาะกลางถนนและส่วนควบช่วงจุดเสี่ยงนี้แล้ว ซึ่งขณะนี้ก่อสร้างเสร็จแล้ว

9. จุดเสี่ยง-จุดอันตราย สามแยกยอดแกง ทางเข้ามหาวิทยาลัยกาฬสินธุ์ (นามน) ปัจจุบัน แขวงทางหลวงกาฬสินธุ์ ได้รับอนุมัติงบประมาณจำนวน 20,000,000 บาท สำหรับโครงการก่อสร้างขยายผิวถนน และติดตั้งชุดสัญญาณไฟเขียวแดง พร้อมอุปกรณ์ส่งเสริมความปลอดภัยซึ่งปัจจุบันได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างแล้ว

10. จุดเสี่ยง-จุดอันตราย สี่แยกร้านอีฮงมอเตอร์อ.สหัสขันธ์ถนนสาย 227จุดแยกไปสะพานเทพสุดา ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยว มีรถยนต์ใช้เส้นทางจำนวนมาก เป็นจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง โดยระยะสั้นใช้งบประมาณ 250000 บาท

การแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง บนถนนกาฬสินธุ์-สมเด็จ ที่สามแยกทางเข้ามหาวิทยาลัยกาฬสินธุ์ (ส่วนนามน) โดยแขวงทางหลวงกาฬสินธุ์ ร่วมกับภาคีเครือข่าย 5E ซึ่งเป็นการใช้ชุดจัดช่องจราจร ได้แก่ ตัวล้มลุกสะท้อนแสงขาวแดง แบริเออร์สะท้อนแสง ไฟกระพริบเตือนป้ายสัญญาณเตือนการจัดช่องจราจร หลังจากแก้ปัญหาระยะสั้นแล้ว ยังไม่เกิดอุบัติเหตุที่ทำให้บาดเจ็บหรือเสียชีวิตอีกเลย

บทเรียนที่ได้รับ จากการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง ทุกจุดที่ดำเนินการแก้ไข ทำให้ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุลดลง หรือไม่เกิดอุบัติเหตุในจุดเสี่ยงนั้นเลย เป็นที่น่าพอใจ จนส่งผลให้สื่อมวลชน รายการโทรทัศน์ ให้ความสนใจมาถ่ายทำรายการ

บทเรียนที่ปรากฏ เห็นได้ว่า การแก้ปัญหาเบื้องต้น หรือการแก้ไขปัญหาระยะสั้น ก็สามารถลดอุบัติเหตุหรือป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้ผลเป็นที่พอใจ สมควรนำไปใช้ในจุดเสี่ยงอื่นๆ ที่มีสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่คล้ายกันได้

การประเมินผล

ผนวก ก สถิติการเกิดอุบัติเหตุเปรียบเทียบก่อนและหลังดำเนินการ
ตามโครงการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน จ.กาฬสินธุ์ (กำจัดจุดเสี่ยง)
แก้ไขแล้ว 10 จุดเสี่ยง/จุดอันตราย จาก 40 จุดเสี่ยง/จุดอันตราย

ลำดับ	ชื่อจุดเสี่ยงที่แก้ไขแล้ว	ส.ค 57 ก่อนวันแก้ไข			หลังแก้ไข 31 พ.ค 59			ลดลง%			เพิ่มขึ้น%		
		เกิด	ตาย	บาดเจ็บ	เกิด	ตาย	บาดเจ็บ	เกิด	ตาย	บาดเจ็บ	เกิด	ตาย	บาดเจ็บ
1	จุดเสี่ยงสามแยกห้วยสีทน อ.เมือง จ. กาฬสินธุ์				แก้ไข 30 ก.ย 58								
		5	1	4	0	0	0	100	100	100			
2	จุดเสี่ยงหน้าห้างโลตัส อ. เมือง กาฬสินธุ์				แก้ไข 15 ก.ย 58								
		4	0	5	0	0	0	100	100	100			
3	จุดเสี่ยงหน้าห้างบิ๊กซี อ. เมืองกาฬสินธุ์				แก้ไข 15 ต.ค 58								
		6	0	8	1	0	0	83	0	100			
4	จุดเสี่ยงจุดกลับรถหน้าตลาดโคกสี (กอไผ่น้อย)				แก้ไข 10 พ.ย 58								
		5	1	5	0	0	0	100	100	100			
5	จุดเสี่ยงแยกหามแห-โพนทอง อ.เมือง6กาฬสินธุ์				แก้ไข 15 พ.ย 58								
		6	3	7	0	0	0	100	100	100			
6	สามแยกบายพาสโนนตาล อ.เมืองกาฬสินธุ์				แก้ไข 15 ธ.ค 58								
		4	0	4	0	0	0	100	100	100			
7	จุดเสี่ยงแยกฮ่องฮีห้วยเม็ก อ.ยางตลาด				แก้ไข 10 เม.ย 59								

ลำดับ	ชื่อจุดเสี่ยงที่แก้ไขแล้ว	ส.ค 57 ก่อนวันแก้ไข			หลังแก้ไข 31 พ.ค 59			ลดลง%			เพิ่มขึ้น%		
		เกิด	ตาย	บาดเจ็บ	เกิด	ตาย	บาดเจ็บ	เกิด	ตาย	บาดเจ็บ	เกิด	ตาย	บาดเจ็บ
		7	2	11	0	0	0	100	100	100			
8	จุดเสี่ยงหน้า ว.สารพัดช่าง-แยกเตาไห อ.เมืองฯ				แก้ไข 11 เม.ย 59								
		6	1	7	0	0	0	75	0	71			
9	จุดเสี่ยงสามแยกยอดแกง อ.ยางตลาด				แก้ไข 15 มี.ค 59								
		22	0	28	0	0	0	100	100	100			
10	จุดเสี่ยงสี่แยกอีฮง มอเตอร์ อ.สหัสขันธ์				แก้ไข 1 มิ.ย 59								
		3	0	5	0	0	0	100	100	100			

บทสรุป

จากการถอดบทเรียนเรื่องเด่นของจังหวัดกาฬสินธุ์ ในห้วงปี พ.ศ.2558-2559 จะเห็นได้ว่า สิ่งสำคัญ ที่จะทำให้การขับเคลื่อนการป้องกันอุบัติเหตุได้ผลนั้น ได้แก่การที่ทุกหน่วยงานภาคีเครือข่ายป้องกันและลดอุบัติเหตุจังหวัดกาฬสินธุ์ ได้ร่วมมือร่วมใจดำเนินการขับเคลื่อนกิจกรรม แผนงาน และโครงการ เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ ด้วยความเสียสละ ใกล้ชิด สามัคคี และต่อเนื่อง เป็นคณะทำงานที่เข้มแข็ง และมีผู้บริหารที่ให้ความสนใจกับปัญหาอย่างจริงจัง สมควรขยายความร่วมมือไปยังหน่วยงานต่างๆ เช่น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กลุ่มพลังชุมชน ผู้นำต่างๆ จึงจะทำให้การแก้ปัญหาประสบความสำเร็จอย่างยั่งยืน

อาสาจราจรช่วยป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดบึงกาฬ

พ.ต.ท.สันติสุข สิทธิกุลสมบัติ
ตำรวจภูธรจังหวัดบึงกาฬ

สถิติข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจราจรในเขตพื้นที่จังหวัดบึงกาฬ ปี 2556 ทั้ง 8 อำเภอ มีผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนโดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ 623 ราย เสียชีวิต 23 รายและ ใน ปี 2557 มีผู้ได้รับบาดเจ็บ 797 ราย เสียชีวิต 49 ราย ถนนที่เกิดเหตุส่วนใหญ่เกิดเหตุบนถนนใน อบต./หมู่บ้าน/ชุมชน ซึ่งเป็นถนนสายรอง กว่าร้อยละ 60 (ข้อมูลจากบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัดมหาชน) ผู้ประสบเหตุส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผู้ใช้แรงงานและเยาวชน รถที่เกิดเหตุส่วนใหญ่ยังเป็นรถจักรยานยนต์ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจร ขาดความรู้ในเรื่องกฎจราจรอย่างแท้จริง ร่วมถึงการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ไม่รู้หลักการขับขี่อย่างปลอดภัย ดื่มสุราขณะขับรถ และผู้ขับขี่ไม่สวมหมวกนิรภัย

ตำรวจภูธรจังหวัดบึงกาฬ ได้จัดกำลังตำรวจจราจรลงไปในพื้นที่จัดการจราจรในชุมชน แต่กำลังตำรวจจราจรไม่เพียงพอที่จะเข้าไปจัดการจราจรบนถนนใน อบต/หมู่บ้าน/ชุมชน /ได้อย่างทั่วถึง ทำให้ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนมีเพิ่มมากขึ้น จึงมีแนวคิดที่จะสร้างเครือข่ายอาสาจราจรภาคประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในอบต./หมู่บ้าน/ชุมชน จัดระเบียบการจราจรบนถนนในชุมชน การบังคับใช้กฎหมายแบบบูรณาการ ส่งเสริมพัฒนาชุมชนให้เรียนรู้กฎจราจร การขับขี่อย่างปลอดภัย ทั้งนี้เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจราจรบนถนนใน อบต./ชุมชน/หมู่บ้าน ลดการบาดเจ็บ และเสียชีวิตของคนในชุมชน สร้างเครือข่ายอาสาจราจรที่เป็นเยาวชนในสถานศึกษาให้เข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันแก้ไขปัญหาจราจรในโรงเรียน และจัดการจราจรหน้าโรงเรียน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยกับเยาวชนในวัยศึกษาเล่าเรียน

วัตถุประสงค์

1. เพื่อเสริมสร้างภาคีเครือข่ายทุกระดับในจังหวัดบึงกาฬ ให้เข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนใน อบต./ชุมชน/หมู่บ้าน
2. เพื่อพัฒนาเครือข่ายฝ่ายปฏิบัติการให้เป็นอาสาจราจร ทำหน้าที่เป็นผู้ช่วยตำรวจในการจัดระเบียบการจราจรให้สอดคล้องกับวิถีชีวิตในชุมชนโดยยึดหลักการมีส่วนร่วมของชุมชน
3. เพื่อให้อาสาจราจรเข้าไปพัฒนา/ปลูกจิตสำนึกประชาชนในชุมชน/หมู่บ้าน/สถานศึกษา ให้มีวินัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องและปลอดภัย
4. เพื่อลดปัญหาการบาดเจ็บ เสียชีวิต จากอุบัติเหตุบนถนนใน อบต./หมู่บ้าน/ชุมชน เพื่อเป็นโครงการนำร่อง ให้องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามาสนับสนุนสร้างเครือข่ายอาสาจราจรเป็นของตนเอง

พัฒนาศักยภาพอาสาจราจร ซึ่งคัดเลือกอาสาจราจรภาคประชาชนจาก อปพร. ใน 10 พื้นที่ อปท. (อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน) และประชาชนที่สมัครใจในพื้นที่ดำเนินการค้นหาทุนเดิมในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ดำเนินการ

1. จัดเวทีสะท้อนข้อมูล/ปัญหา การบูรณาการทำงานร่วมกันระหว่างตำรวจพี่เลี้ยง อปท.นำร่องทั้ง 10 อปท. และคณะทำงาน
2. การฝึกอบรมอาสาจราจรเพื่อทำหน้าที่จัดการจราจร โดยใช้หลักสูตรการอบรมให้เป็นไปตามระเบียบข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่องกำหนดคุณสมบัติรายละเอียดเกี่ยวกับการฝึกอบรมหลักสูตร หน้าที่เครื่องแบบและเครื่องหมายอาสาจราจร พ.ศ. 2555 และแนวทางการฝึกอบรมอาสาสมัครต้นแบบเกี่ยวกับกับการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน กำหนดบทบาทหน้าที่อาสาสมัครจราจรดำเนินการตามบทบาทหน้าที่ โดยมีเจ้าหน้าที่

ตำรวจเป็นพี่เลี้ยงในการควบคุมวินัยจราจร หน้าโรงเรียน ตลาด และด่านสกัดในชุมชน ร่วมออกหน่วยเคลื่อนที่เร็วของทุก สภ.ในช่วงสงกรานต์

3. ฝึกอบรมอาสาจราจรชุมชน อปท.นำร่อง ทั้ง 10 อปท. ๆ ละ 10 คน

การติดตามประเมินผล

1. จัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ทั้งจังหวัดโดยให้ อปท. นำร่องทั้ง 10 อปท.นำเสนอผลงานประกวดโดยนำเสนอ power point โดยมีภาคีเครือข่าย อปท.จากทุก อปท.เข้าร่วมเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้

ผลลัพธ์ พบว่า

สถิติอุบัติเหตุในพื้นที่องค์กรปกครองส่งวนท้องถิ่นนำร่องลดลง

สถิติอุบัติเหตุโดยภาพรวมของแต่ละองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนำร่อง ก่อนและหลังการดำเนินโครงการ ลดลงสูงสุด ร้อยละ 53.57

เปรียบเทียบสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในพื้นที่ อปท.นำร่อง ระหว่างปี พ.ศ.2558 กับ ปี พ.ศ.2559

พื้นที่ อปท.นำร่อง	สถิติอุบัติเหตุ ปี 2558(ครั้ง)	สถิติอุบัติเหตุ ปี 2559 (ครั้ง)	หมายเหตุ
1. เทศบาลตำบลปากคาด	44	36	ลดลงร้อยละ 18.18
2. เทศบาลตำบลหอคำ	52	45	ลดลงร้อยละ 13.46
3. เทศบาลตำบลพรเจริญ	93	58	ลดลงร้อยละ 37.63
4. เทศบาลตำบลท่าสะอาด	84	45	ลดลงร้อยละ 53.57
5. องค์การบริหารส่วนตำบลดงบัง	63	57	ลดลงร้อยละ 9.52
6. องค์การบริหารส่วนตำบลนาสะแบง	31	26	ลดลงร้อยละ 16.13
7. องค์การบริหารส่วนตำบลหนองพันทา	10	3	ลดลงร้อยละ 30
8. องค์การบริหารส่วนตำบลหนองหัวช้าง	11	9	ลดลงร้อยละ 18.18
9. องค์การบริหารส่วนตำบลโคกกว้าง	27	22	ลดลงร้อยละ 18.52
10. องค์การบริหารส่วนตำบลชัยพร	16	8	ลดลงร้อยละ 50

<u>หมายเหตุ</u> ข้อมูลสถิติจากศูนย์นเรนทร 1669 โรงพยาบาลบึงกาฬ/ตำรวจภูธรจังหวัดบึงกาฬ/บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยอันเกิดจากรถ จำกัด สาขาบึงกาฬ

ภาพประกอบตารางเปรียบเทียบสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในพื้นที่ อปท.นำร่อง ระหว่าง ปี พ.ศ.2558 กับ ปี พ.ศ.2559

สถิติการเสียชีวิตในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ที่เกิดจากสาเหตุการดื่มสุรา เมาแล้วขับลดลงได้ 100% เปรียบเทียบก่อนและหลังการดำเนินโครงการ(อาสาจราจรร่วมปฏิบัติงานกับตำรวจพื้นที่ตรวจจับผู้ขับขี่รถ ในข้อหาเมาแล้วขับเพิ่มขึ้น) สถิติการจับกุม ปี 2558 จับกุม 83 ราย และ ปี 2559 จับกุม 118 ราย ในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2559 เสียชีวิต 6 ราย ด้วยสาเหตุอื่นๆ

ตารางเปรียบเทียบการจับกุมข้อหาเมาแล้วขับในช่วงเทศกาลสามารถ หยุดการเสียชีวิตด้วยสาเหตุนี้ได้ 100 %

สถิติเปรียบเทียบในช่วงเทศกาลหลังการดำเนินโครงการ					
สถิติการเกิดอุบัติเหตุเทศกาลปีใหม่ 59			**สถิติการเกิดอุบัติเหตุเทศกาลสงกรานต์ 59**		
เกิด/ครั้ง	**เสียชีวิต**	**บาดเจ็บ**	**เกิด/ครั้ง**	**เสียชีวิต**	**บาดเจ็บ**
26	6	21	4	1	3
สถิติการเกิดลดลง ร้อยละ 84.61/ตาย ร้อยละ 83.33/บาดเจ็บ ร้อยละ 85.72					
หมายเหตุ การเสียชีวิตทั้งสองเทศกาลเกิดจากสาเหตุอื่นๆ ไม่ใช่สาเหตุจากเมาแล้วขับ					

สถิติเปรียบเทียบในช่วงเทศกาลสงกรานต์ก่อน - หลังการดำเนินโครงการ					
สถิติการเกิดอุบัติเหตุเทศกาลสงกรานต์ 59			สถิติการเกิดอุบัติเหตุเทศกาลสงกรานต์ 59		
เกิด/ครั้ง	เสียชีวิต	บาดเจ็บ	เกิด/ครั้ง	เสียชีวิต	บาดเจ็บ
9	2	7	4	1	3
สถิติการเกิดลดลง ร้อยละ 44.44/ตาย ร้อยละ 50/บาดเจ็บ ร้อยละ 42.86					
หมายเหตุ 1. การเสียชีวิต ปี 58 เสียชีวิตด้ายสาเหตุเมาแล้วขับ 2. การเสียชีวิต ปี 59 เกิดจากสาเหตุผู้ตายสติไม่สมประกอบเดินถนนในเวลากลางคืนถูกรถบรรทุกชนเสียชีวิต					

ภาพประกอบตารางเปรียบเทียบการจับกุมข้อหาเมาแล้วขับในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2558 และ ปี 2559 ทำให้สถิติการเกิดอุบัติเหตุ บาดเจ็บ**และ**เสียชีวิตลดลง

<u>หมายเหตุ</u> สถิติข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บและเสียชีวิต จากสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดบึงกาฬ

สถิติการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น

จากการให้ตำรวจพี่เลี้ยงสุ่มตรวจในเขตพื้นที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนำร่อง ก่อนการดำเนินการโครงการและหลังดำเนินการโครงการ(การสำรวจใช้เวลาช่วงเช้าตั้งแต่เวลา 07.30 น. ถึง เวลา 09.30 น.ก่อนดำเนินการโครงการและใช้เวลาเดียวกันหลังดำเนินการโครงการ) พบว่าอัตราการสวมหมวกนิรภัยในพื้นที่เพิ่มขึ้นจำแนกตามพื้นที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนำร่อง จำนวน 10 แห่ง ดังนี้

1. เทศบาลอำเภอปากคาด อำเภอปากคาด จังหวัดบึงกาฬ เพิ่มขึ้น ร้อยละ 60
2. เทศบาลตำบลชัยพร อำเภอเมืองบึงกาฬ จังหวัดบึงกาฬ เพิ่มขึ้น ร้อยละ 50
3. เทศบาลตำบลหอคำ อำเภอเมืองบึงกาฬ จังหวัดบึงกาฬ เพิ่มขึ้น ร้อยละ 45
4. เทศบาลตำบลพรเจริญ อำเภอพรเจริญ จังหวัดบึงกาฬ เพิ่มขึ้น ร้อยละ 60
5. เทศบาลตำบลท่าสะอาด อำเภอเซกา จังหวัดบึงกาฬ เพิ่มขึ้น ร้อยละ 45
6. องค์การบริหารส่วนตำบลดงบัง อำเภอบึงโขงหลง จังหวัดบึงกาฬ เพิ่มขึ้น ร้อยละ 46
7. องค์การบริหารส่วนตำบลนาสะแบง อำเภอศรีวิไล จังหวัดบึงกาฬ เพิ่มขึ้น ร้อยละ 50
8. องค์การบริหารส่วนตำบลหนองพันทา อำเภอโซ่พิสัย จังหวัดบึงกาฬ เพิ่มขึ้น ร้อยละ 60
9. องค์การบริหารส่วนตำบลหนองหัวช้าง อำเภอพรเจริญ จังหวัดบึงกาฬ เพิ่มขึ้น ร้อยละ 40
10. องค์การบริหารส่วนตำบลโคกกว้าง อำเภอบุ่งคล้า จังหวัดบึงกาฬ เพิ่มขึ้น ร้อยละ 60

ตางรางเปรียบเทียบอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่และซ้อนรถจักรยานยนต์ในพื้นที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนำร่องก่อนและหลังการดำเนินการโครงการ

สถานที่	ก่อนการดำเนินการ				หลังการดำเนินการ				อัตราส่วนสวมหมวกนิรภัย ร้อยละ	
	ผู้ขับขี่		ผู้ซ้อนท้าย		ผู้ขับขี่		ผู้ซ้อนท้าย			
	สวม	ไม่สวม	สวม	ไม่สวม	สวม	ไม่สวม	สวม	ไม่สวม	ก่อน	หลัง
1. เทศบาลอำเภอปากคาด	25	70	4	40	60	17	27	40	24.16	60.41
2. เทศบาลตำบลชัยพร	9	27	-	18	20	10	8	18	16.67	50
3. เทศบาลตำบลหอคำ	12	30	2	17	20	9	7	24	27.45	45

4. เทศบาลตำบลพรเจริญ	24	44	6	32	46	19	10	17	28.30	60.87
5. เทศบาลตำบลท่าสะอาด	10	18	1	12	11	6	8	17	26.83	45.24
6. องค์การบริหารส่วนตำบลดงบัง	9	20	1	14	15	8	7	17	22.73	46.81
7. องค์การบริหารส่วนตำบลนาสะแบง	6	11	-	12	10	7	4	7	20.69	50
8. องค์การบริหารส่วนตำบลหนองพันทา	14	25	2	12	18	12	12	8	30.19	60
9. องค์การบริหารส่วนตำบลหนองหัวช้าง	6	12	-	10	14	10	4	2	21.43	60
10. องค์การบริหารส่วนตำบลโคกกว้าง	5	11	1	7	12	6	6	6	25	60

ภาพที่ 34 ภาพประกอบตารางเปรียบเทียบอัตราการสวมหมวกนิรภัยในพื้นที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนำร่อง ก่อนดำเนินการโครงการ และหลังดำเนินการโครงการ

ปัจจัยสู่ความสำเร็จ

1. มีภาคีเครือข่ายที่เป็นอาสาสมัครจราจรเพื่อช่วยเหลืองานตำรวจด้านอำนวยความสะดวกจราจร ป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนและงานด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนเพิ่มขึ้น จำนวน 100 คน ทำให้ประชาชนในพื้นที่มีความปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนนมากขึ้น
2. ทำให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมในการดำเนินการกับปัญหาที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบของตนเอง สามารถแก้ไขปัญหาได้ถูกต้องตามวิถีของท้องถิ่นนั้นๆ อย่างยั่งยืน
3. เกิดหมู่บ้านนำร่อง มีอาสาจราจรเข้ามาทำหน้าที่จัดระเบียบการจราจรรักษาความปลอดภัยในชุมชน
4. เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้และแนวทางการทำงานที่สามารถนำไปประยุกต์ใช้ในแต่ละพื้นที่
5. มีการขยายเครือข่ายการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนไปยังชุมชนอื่น ๆ
6. ปัญหาการบาดเจ็บ เสียชีวิต ที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนลดลง
7. ลดปัญหาข้อขัดแย้งระหว่างประชาชนกับเจ้าหน้าที่ของรัฐได้ในระดับหนึ่ง
8. ปัญหาอาชญากรรมและยาเสพติดในพื้นที่ลดลง จากการข่าวที่ได้รับจากกลุ่มอาสาสมัครจราจร

ขยายผล ได้รับงบจาก อบจ. ขยายไปทุกหมู่บ้านและงบจากจังหวัดดำเนินการอาสาจราจรหญิง (กองร้อยน้ำหวาน)

พิชิตจุดเสี่ยงโค้งร้อยศพด้วยพลังภาคีเครือข่ายจังหวัดนครพนม”

นายวัฒกานต์ ลาภสาร
สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดนครพนม
ว่าที่ ร.ต.ยอดเพ็ชร คำแสงดี
แขวงทางหลวงนครพนม

ด้วยตามสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่จังหวัดนครพนม ในรอบ 3 ปีที่ผ่าน ปี 2555 เกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้น จำนวน 528 ครั้ง บาดเจ็บ 551 ราย ผู้เสียชีวิต 123 ราย ปี 2556 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น จำนวน 486 ครั้ง บาดเจ็บ 525 ราย ผู้เสียชีวิต 128 ราย และในปี 2557 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น จำนวน 531 ครั้ง บาดเจ็บ 585 ราย ผู้เสียชีวิต 76 ราย โดยจำนวนผู้บาดเจ็บบางส่วนได้เป็นผู้พิการ ตกเป็นภาระของคนในครอบครัวและสังคม

จากการศึกษาจุดอันตรายพบว่าโค้งบ้านกล้วยซึ่งเป็นจุดอันตรายเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง อยู่บนทางหลวงหมายเลข 212 ตอน นครพนม-ธาตุพนม ระหว่าง กม.330+054-กม.330+354 ตำบลขามเฒ่า อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม เป็นโค้งราบที่มีรัศมีแคบและจำกัดความเร็ว 60 กม./ชั่วโมง ถนนเส้นนี้แต่เดิมเป็น 2 ช่องจราจร มีอุบัติเหตุมาก เรียกได้ว่าเป็นโค้งร้อยศพเป็นที่กล่าวขานของคนในจังหวัดนครพนม และได้ปรับปรุงขยายเป็น 4 ช่องจราจรเมื่อ ปี 2547 ยังมีการเกิดอยู่นำมาซึ่งความสูญเสียและการบาดเจ็บอย่างต่อเนื่อง

จากข้อมูลสารสนเทศ ตั้งแต่ ปี 2550 -ปี 2558 พบการเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 8 ครั้ง บาดเจ็บ 25 ราย เสียชีวิต 2ราย และเป็นที่สนใจของคนจังหวัดนครพนม ซึ่งเป็นข่าวในสื่อต่างๆ ทั่วประเทศและต่างชาติ กรณีที่มีชาวต่างชาติที่มาเสียชีวิตและบาดเจ็บในจุดนี้รถกระบะอีซูซุพุ่งข้ามเลนชนประสานงานรถฟอร์จูนเนอร์เหตุเกิดเวลา 15.30 น. วันที่ 17 กรกฎาคม 2558 ยิ่งเป็นสิ่งตอกย้ำให้เกิดแรงจูงใจ ที่จะทำอย่างไรให้มีการเจ็บการตายหรือการลดจำนวนของการเกิดอุบัติเหตุในจุดนี้ให้ได้เป็นสิ่งที่ท้าทาย

จึงเป็นจุดเริ่มที่มีการรวมตัวจากสหสาขาวิชาชีพ ประกอบด้วย

(1) แขวงทางหลวงนครพนม
(2) แขวงทางหลวงชนบทนครพนม
(3) สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนครพนม
(4) สำนักงานขนส่งจังหวัดนครพนม
(5) สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดนครพนม
(6) บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ สาขานครพนม
(7) กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดนครพนม
(8) องค์การบริหารส่วนตำบล/ผู้นำชุมชนในพื้นที่
(9) อาสาสมัครกู้ชีพกู้ภัย
(10) ประชาสัมพันธ์จังหวัดนครพนม/สถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทย/สื่อมวลชน

เข้าไปหาสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุฯ ขยายผลไปสู่การป้องกันและแก้ไขไม่ให้เกิดอุบัติเหตุฯ หรือลดการสูญเสีย โดยทีมงานเข้าไปสืบสวนในจุดโค้งบ้านกล้วย ซึ่งเชิญองค์การบริหารส่วนตำบลขามเฒ่าและผู้นำชุมชนได้สะท้อนปัญหา และร่วมเสนอแนวทางแก้ไข เพื่อไม่ต้องการให้มีการเสียชีวิตและการบาดเจ็บในชุมชน จากการวิเคราะห์และลงพื้นที่ได้ศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลทั้งในรูปแบบลักษณะการชน การเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งมีสาเหตุหลักๆ มาจากการใช้ความเร็วมากกว่าที่โค้งนี้กำหนดไว้ในการออกแบบเป็น ผลให้เกิดอุบัติเหตุทั้งในรูปแบบการหลุดโค้งชนอุกปกรณ์ข้างทางและข้ามเลนมาชนรถอีกฝั่งหนึ่ง ทีมงานร่วมวิเคราะห์ข้อมูลหาสาเหตุแนวทางการป้องกัน

อุบัติเหตุฯ สรุปแนวทางจากการร่วมรับฟังความต้องการของคนในพื้นที่ แล้วนำเข้าสู่การประชุมของศูนย์ความปลอดภัยทางถนนของจังหวัด และมอบหมายให้หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการแก้ไขดังนี้ โดยให้แขวงทางหลวงนครพนมปรับปรุงสภาพทางวิศวกรรมถนน ให้โค้งสามารถรับความเร็วที่ใช้เพิ่มขึ้นให้สอดคล้องกับพฤติกรรมของคนใช้รถใช้ถนน สรุปการวิเคราะห์เสนอให้มีการติดตั้งราวกันอันตรายเพื่อลดความรุนแรงของอุบัติเหตุบริเวณเกาะกลางถนน การติดตั้งป้ายเตือนขนาดใหญ่เพื่อเป็นการเน้นย้ำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนลดความเร็ว เนื่องจากเป็นโค้งอันตราย การปรับภูมิทัศน์ที่บดบังการมองเห็น และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องการบังคับใช้กฎหมายมีการตรวจจับความเร็วและเผยแพร่ข่าวประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างความตระหนักจากอันตรายในการใช้ความเร็ว แล้วทีมงานได้นำยุทธวิธีที่ 5ช+5ส

หลักการชุมชนปลอดภัยของ WHO ๕ส.ประกอบด้วย

1) สารสนเทศ (Information) นำข้อมูลมาวิเคราะห์วางแผนแก้ปัญหา
2) สุดเสี่ยง (Priority) นำความเสี่ยงสูงมาแก้ก่อน
3) สหสาขาวิชาชีพ (Multidisciplinary) ต้องดำเนินการหลากหลายสาขาวิชาชีพ
4) สุดคุ้ม (Cost effective) เลือกมาตรการที่ทำแล้วได้ประโยชน์มากที่สุด
5) ส่วนร่วม คนในพื้นที่ ชุมชนและภาคีคนทำงาน (Community participation) ดำเนินการที่พื้นที่ไหน คนในพื้นที่ต้องร่วมดำเนินการ

๕ ช.เป็นเทคนิคในการทำงาน

๑) เชื่อม คนที่เกี่ยวข้องมีใจ
๒) ช้อน ตั้งแต่ PDCA วางแผนทำประเมินและปรับแก้นำผลส่งนโยบาย
๓) ชง โดยชงข้อมูลให้เห็นความสำคัญชัดๆ
๔) ชม ให้กำลังใจการทำงาน ชื่นชมผลสำเร็จร่วมกัน
๕) เช็ค กระบวนการตรวจสรุปประเมินผล

ตามหลักการทำงานของ สอจร. ที่ทำให้หน่วยงานภาคีเครือข่ายในงานป้องกันละลดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดนครพนม และในหน่วยงานแขวงทางหลวงนครพนมที่รับความรับผิดชอบถนนเส้นนี้ ได้ดำเนินการแก้ไขปรับปรุงมาตรการระยะสั้นแผนงานที่สามารถทำได้ทันที แขวงทางหลวงนครพนมได้ดำเนินการเชิงป้องในการปรับปรุงผิวทาง ติดตั้งราวกันอันตราย,ป้ายเตือนแนวทาง,เป้าสะท้อนแสง,ไฟฟ้าแสงสว่าง และคณะทำงานได้ลงพื้นร่วมกับพื้นที่ พบว่าผลการเก็บข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุภายหลังปรับปรุงจุดเสี่ยงตั้งแต่ เดือน ธันวาคม 2558 จนถึงปัจจุบัน ไม่มีการเกิดอุบัติเหตุฯ เลย และการปรับปรุงในระยะยาวปรับปรุงสภาพวิศวกรรมทางถนน การขยายโค้งยกระดับหลังโค้งที่นำไปสู่การแก้ไขจุดอันตรายจุดนี้อย่างยั่งยืนต่อไป แต่อย่างไรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนคงต้องใช้การขับเคลื่อนจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง คงไม่อาศัยแค่เพียงการแก้ไขทางวิศวกรรมจราจร เพราะอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่มาจากพฤติกรรมของคน

ความร่วมมือสู่ความสำเร็จ โครงการมาตรการองค์กร จังหวัดสกลนคร

คุณศศินันท์ อัครนนท์ชัยกิจ
บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ สาขาสกลนคร

จากที่สามารถชวนองค์กรมาร่วมโครงการได้ เกิดจากการสังเคราะห์ข้อมูลที่ได้จาก 3 ฐาน (ข้อมูลจากตำรวจ ข้อมูลจากสาธารณสุข และข้อมูลจาก บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ) แล้วนำข้อมูลกลับมาใช้อย่างคุ้มค่า และเกิดผล โดยคณะทำงานประกอบด้วย สหสาขาวิชาชีพได้คืนข้อมูลกลับสู่สังคม จากการสังเคราะห์ข้อมูลพบว่า กลุ่มที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุเริ่มเปลี่ยนจาก กลุ่มเยาวชนเป็นกลุ่มวัยทำงานมากขึ้นว่า เหตุที่กลุ่มนี้มีสถิติช่วงหลังเลิกงาน มีสาเหตุเกิดจากหลายปัจจัย เช่น ดื่มแล้วขับ เป็นต้น และนับวันเพิ่มขึ้น คณะทำงานนำข้อมูลและผลกระทบดังกล่าว นำเสนอผู้บริหารองค์กร ชี้ให้เห็นความสำคัญ เพราะหากบุคลกรเหล่านั้นสูญเสีย นั่นคือองค์กรเกิดความเสียหายอย่างไร มีผลกระทบที่ตามมานอกจากที่ทำงานงานแล้ว ยังส่งผลกระทบต่อครอบครัวของเขา และความเป็นอยู่ของเขาอย่างไร

(นำเสนอกรณีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจริงๆของพนักงานองค์กรนั้นๆ และขออนุญาตนำเสนอให้นำเสนอข้อมูลนั้นกับหน่อยงานอื่นๆที่คล้ายๆกัน เพื่อให้ทราบผลกระทบ และเกิดความตระหนัก)

จุดขายง่ายๆที่เสนอแล้วผู้บริหารองค์กรซื้อคือ

ทำอย่างไรให้พนักงานที่เดินทางออกจากบ้านมาถึงที่ทำงานถึงที่หมายอย่างปลอดภัย

และทำอย่างไรพนักงานที่เลิกงานแล้วถึงบ้านได้เห็นหน้าครอบครัวอย่างปลอดภัย

องค์กรที่เข้าร่วมดำเนินการ โดยได้ไปตั้งคณะทำงานและจัดทำมาตรการองค์กร โดยการมีส่วนร่วมของบุคลากรในองค์กรและประกาศใช้พร้อมมีผู้เฝ้าระวังติดตามประเมินผลและเก็บข้อมูลทั้งก่อนและหลังดำเนินการในเรื่องพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย/สถิติอุบัติเหตุฯ มีองค์กรที่มีพนักงานสวมหมวกนิรภัย 100% ขณะใช้รถจักรยานยนต์และอุบัติเหตุฯ ลดลงจากก่อนดำเนินการ จำนวน 9 องค์กร

ปัจจัยความสำเร็จ

1. มีคณะทำงานที่เป็นภาคีเครือข่าย และคณะประเมินที่ถูกแต่งตั้งโดยท่านผู้ว่าราชการจังหวัดที่มีใจ และเอาใจใส่ มีจิตเป็นสาธารณะในการทำงาน ไปในทิศทางเดียวกัน
2. มีการคัดเลือกองค์กรในการดำเนินงานเพื่อให้นำร่องได้ตรงเป้าหมาย ตรงจุด โดยใช้กรณีศึกษาจากความล้มเหลวที่ผ่านมา มาเป็นบทเรียนในการทำงาน (เคยลงนามพร้อมกัน 250 หน่วย ทั้งจังหวัด แล้วไม่ได้ผล)
3. มีแผนลงพื้นที่เพื่อพบปะทำความเข้าใจกับผู้บริหารองค์กรก่อนดำเนินโครงการ เพื่อหาแนวร่วม
4. มีโอกาสได้ใช้ข้อมูลที่ได้จาก 3 ฐาน และข้อมูลที่มีอยู่ให้คุ้มค่าประเมินผลได้เชิงคุณภาพ เพราะมีกรณีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับพนักงานขององค์กรเป้าหมายเสียชีวิต
5. มอบโจทย์ให้องค์กร เขียนโครงการร่วม เพื่อความยั่งยืนและต่อเนื่องโดยมีคณะทำงานเป็นพี่เลี้ยง และมีเป้าหมายเดียวกัน ซึ่งอาจจะมีวิธีการที่แตกต่างกัน
6. ให้องค์กรดำเนินกิจกรรมด้วยตนเอง โดยการใช้งบประมาณตัวเอง ข้อมูลตนเอง โดยเริ่มจากการสำรวจรถของพนักงาน ตามแบบฟอร์ม พร้อมเก็บสถิติอุบัติเหตุ ก่อนทำ หลังทำเพื่อให้สามารถประเมินผลเชิงคุณภาพให้ได้โดยมีคณะทำงานเป็นพี่เลี้ยง สามารถติดต่อสื่อสารกันโดยการตั้งกลุ่มไลน์ “มาตรการองค์กรสกลนคร”
7. เปิดโอกาสให้องค์กรที่เข้าร่วมโครงการนำเสนอผลงานใน เวที ศปถ. ระดับจังหวัด เพื่อแลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกัน

8. ประสานสื่อมวลชนในระดับจังหวัดเข้าร่วมรับฟังองค์กรนำเสนอผลงาน เพื่อเผยแพร่ผลงานขององค์กรผ่านสื่อทุกช่องทาง ถือเป็นกิจรรมเพื่อสังคม
9. กำหนดแผนการติดตามประเมินผล โดยคณะติดตามประเมินผล ปีละ 2 ครั้ง
10. มีการสร้างแรงจูงใจ โดยการมอบรางวัลให้องค์กรที่ผ่านการประเมิน ในระดับเวที ศปถ. และระดับประเทศ

เยาวชนอาสาจราจร

โรงเรียนโนนสะอาดพิทยาสรรค์ ตำบล/อำเภอโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี

พ.ต.อ.อำนาจ ถนอมทรัพย์

สภ.โนนสะอาด จ.อุดรธานี

เยาวชนถือว่าเป็นอนาคตของชาติ หากเยาวชนมีจิตสำนึกที่ดีย่อมนำมาสู่อนาคตของชาติที่มั่นคงและยั่งยืน ดังสุภาษิตที่ว่า “ไม้อ่อนดัดง่ายไม้แก่ดัดยาก” การปลูกฝังวินัยจราจรจึงต้องเริ่มจากเด็กและเยาวชน เพื่อสร้างจิตสำนึกและความรับผิดชอบในการใช้รถใช้ถนนที่ถูกต้องตั้งแต่วัยเยาว์ย่อมส่งผลเมื่อเขาเหล่านี้โตขึ้นจะกลายเป็นทรัพยากรบุคคลที่มีคุณค่าของสังคม

สถานีตำรวจภูธรโนนสะอาด จึงได้ร่วมกับโรงเรียนโนนสะอาดพิทยาสรรค์ และภาคีเครือข่ายลดอุบัติเหตุจังหวัดอุดรธานี ได้แก่ สำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานี แขวงทางหลวงจังหวัดอุดรธานีที่ ๑ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ สาขาอุดรธานี โรงพยาบาลโนนสะอาด เทศบาลตำบลโนนสะอาด และอาสาสมัครกู้ภัย ตำรวจทางหลวง จุดบริการโนนสะอาด จัดทำ “โครงการเยาวชนอาสาจราจร” โดยเน้นกลุ่มเป้าหมายโรงเรียนมัธยมประจำอำเภอโนนสะอาด คือโรงเรียนโนนสะอาดพิทยาสรรค์ ซึ่งเป็นโรงเรียนที่ประสบความสำเร็จในการส่งเสริมให้มีการสวมหมวกนิรภัย ๑๐๐ เปอร์เซ็นต์ นอกจากนี้ยังมีมาตรการองค์กร แต่เมื่อเวลาผ่านไปภูเขาไฟลูกนี้ใกล้ดับมอดลง จึงจำเป็นอย่างยิ่งต้องปลุกให้ปะทุอีกครั้งด้วยต้นทุนเดิมที่มีอยู่แล้ว จึงเป็นเรื่องไม่อยากที่จะดำเนินการ โดยอาศัยกระบวนการสร้างศูนย์การเรียนรู้ด้านการใช้รถใช้ถนนผ่านสถานีตำรวจภูธรโนนสะอาด (สถานีย่อยในสถานศึกษา) ซึ่งศูนย์การเรียนรู้ประกอบด้วยศูนย์การเรียนทางด้านทฤษฎีและเนื้อหาวิชาการ ซึ่งประกอบด้วยเนื้อหาวิชาการ หลักและหัวใจการใช้ถนนอย่างปลอดภัย กฎและวินัยจราจร การแจ้งเหตุ การช่วยเหลือผู้ประสบเหตุและการส่งกลับ การเยียวยาหลังเกิดเหตุ เพื่อให้นักเรียนได้มองเห็นภาพการจราจรทั้งระบบ นอกจากนี้ยังมีกิจกรรมทาสีตีเส้น ปรับปรุงเครื่องหมายจราจรภายในสถานศึกษา ซึ่งสามารถใช้เป็นสถานที่ทดสอบการขับขี่เบื้องต้นเพื่อให้นักเรียนสามารถเรียนรู้และซึมซับสิ่งที่ถูกต้องทุกวันจนเป็นนิสัย แต่ทุกอย่างจะเป็นไฟไหม้ฟางและเสื่อมไปตามการเวลา เราจึงต้องสร้างคนที่จะรักษาสืบไป จากรุ่นสู่รุ่นโดยการอบรมอาสาจราจร เพื่อเป็นผู้ช่วยเหลือเจ้าพนักงานจราจรในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจรและจัดการจราจรในสถานศึกษา นอกจากนี้เยาวชนอาสาจราจรที่เป็นกลุ่มแกนนำยังเป็นวิทยากรรุ่นเยาว์ประจำศูนย์การเรียนรู้ สามารถถ่ายทอดความรู้ให้กลุ่มเพื่อน ๆ ในโรงเรียน และยังสามารถเป็นพี่เลี้ยงให้กับเพื่อนนักเรียนในระดับเดียวกัน หรือรุ่นน้องระดับประถมศึกษาที่จะมาศึกษาดูงาน นอกจากนี้ศูนย์การเรียนด้านการจราจรในสถานศึกษายังเป็นแหล่งเรียนรู้ของชุมชนได้อีกด้วย ทั้งมีการรวบรวมสื่อการสอนทางอิเลคทรอนิคและสื่ออื่น ๆ ไว้ด้วย จึงง่ายต่อการใช้และการถ่ายทอดโดยเยาวชนอาสาจราจร ซึ่งหากสามารถพัฒนาต่อยอดไปได้ สำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานีมาประเมินอาจมีการลดชั่วโมงอบรมในการสอบใบอนุญาตขับรถได้อีกด้วย ซึ่งเชื่อว่าสามารถดำเนินการได้ในอนาคตอันใกล้นี้

จุดเด่นของโครงการ คือการสร้างศูนย์การเรียนด้านการจราจรภายในสถานศึกษา ผ่านสถานีตำรวจภูธรย่อย มีการอบรมอาสาจราจรนอกจากจะเป็นผู้ช่วยเหลือเจ้าพนักงานแล้ว ยังสามารเป็นวิทยากรประจำศูนย์การเรียนรู้ได้อีกด้วย ซึ่งศูนย์การเรียนรู้นี้มีทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ สามารถเป็นแหล่งการเรียนรู้ได้ในระดับอำเภอได้เป็นอย่างดี

ปัจจัยแห่งความสำเร็จความร่วมมือร่วมใจของภาคีเครือข่ายลดอุบัติเหตุจังหวัดอุดรธานีที่ช่วยเติมเต็มในส่วนที่ขาด โดยการนำข้อดีของแต่ละองค์กรมาร่วมกันไว้ที่ศูนย์การเรียนรู้นี้

จุดตรวจชุมชนเพื่อความปลอดภัยบนถนนใน อบต./หมู่บ้าน/ชุมชน จังหวัดหนองบัวลำภู

นายทองปาน ยอดคีรี

สนง.ปภ.จ.หนองบัวลำภู

“จุดตรวจชุมชน”

มีการบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่าง ตำรวจ (ตำรวจพี่เลี้ยง) , ท้องถิ่น , อาสาจราจร และเครือข่ายในพื้นที่ โดยตั้งจุดตรวจในเขตชุมชนของตนเองเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ รวมถึงการแก้ไขจุดเสี่ยงต่างๆ ซึ่งจะใช้อาสาจราจรที่ผ่านการอบรมอยู่แล้วและฝึกอบรมเพิ่มเติม สามารถออกคำสั่งเป็นจ้พนักงานช่วยงานตำรวจได้ปฏิบัติหน้าที่ มาเป็นกำลังหลักในการตั้งจุดตรวจ จากแนวคิด **"ยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง"** ในการปฏิบัติงาน ตาม พ.ร.บ. ตำรวจ 2547 มาตรา 7 ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติส่งเสริมให้ท้องถิ่นและชุมชนมีส่วนร่วมในกิจการตำรวจ เพื่อป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางอาญา รักษาความสงบเรียบร้อยและรักษาความปลอดภัยของประชาชนตามความเหมาะสม และความต้องการของแต่ละพื้นที่ (การสร้างมาตรการชุมชน) ทั้งนี้การดำเนินการมีส่วนร่วมให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ก.ต.ช. กำหนด จากการสนับสนุนของ สสส. ซึ่งสอดคล้องกับโครงการจราจรพระราชดำริ แก้ไขปัญหาการจราจร โดยทำกำลังพลน้อยให้เป็นกำลังพลมาก นำ **ด่านชุมชน** และ **จุดตรวจตำรวจ** มาบูรณาการเข้าด้วยกัน เป็น **“จุดตรวจชุมชน”** นำอาสาออกมาช่วยงานตำรวจ ในชุมชน หมู่บ้าน อบต. ซึ่งจุดแตกหักอยู่ที่ชุมชน เมื่อมีจุดตรวจร่วมมาตรการที่ร่วมกันระหว่างประชาชนและตำรวจ เกิดความสมดุลลดปัญหาความขัดแย้ง ตามนโยบาย ผบ.ตร. คนปัจจุบันที่ยกเลิกด่านลอย ด่านผี ไม่มีการกล่าวหา กลั่นแกล้งใดใด จึงเกิดจุดตรวจชุมชน โดยประชาชน เพื่อประชาชน ใช้หลักการใช้อำนาจของเจ้าพนักงานกระทำตามกรอบของกฎหมาย และความผิดต่อร่างกายทางอาญา มีเจ้าหน้าที่ร้อยเวรประจำการ

ผลการดำเนินงาน

อาสาจราจรช่วยงานตำรวจสกัดจับ นอกเหนือจากงานจราจร ยังสามารถช่วยงานอาชญากรรม ยาเสพติด และอื่นๆ ได้ด้วย จากการดำเนินการชัดเจน อุบัติเหตุทางถนน หลังดำเนินการของแต่ละ สภ.ลดลง

ผลการประเมินจาสถิติอุบัติเหตุจราจรทางบก จังหวัดหนองบัวลำภู

จุดตรวจชุมชน	เกิดอุบัติเหตุ		บาดเจ็บเล็กน้อย		เสียชีวิต	
	ธ.ค 57-เม.ย58	ธ.ค 58 – เม.ย 59	ธ.ค 57-เม.ย58	ธ.ค 58 – เม.ย 59	ธ.ค 57-เม.ย58	ธ.ค 58 – เม.ย 59
สภ. หนองบัวลำภู	13	13	1	1	14	14
สภ.โนนสัง	39	21	42	19	2	2
สภ.นากลาง	41	35	36	36	7	7
สภ.ศรีบุญเรือง	10	6	1	0	7	6
สภ.สุวรรณคูหา	16	17	11	9	6	5
สภ.นาวัง	32	32	33	33	4	2
สภ.โนนเมือง	6	6	8	8	0	0
รวม	**157**	**130**	**132**	**106**	**40**	**36**

จุดเด่นของโครงการ

1. เกิดพันธสัญญา เป็นการบังคับใช้กฎหมายให้มีความเหมาะสม มีการปรับตามสภาพความเป็นจริง เพื่อให้การจราจรเป็นระเบียบเรียบร้อย

2. เกิดการสมดุลลดปัญหาความขัดแย้ง ความหวาดระแวง การกลั่นแกล้งใดใดที่เกิดขึ้น

จากโค้งร้อยศพเป็นศูนย์ศพ แก้อย่างไร?

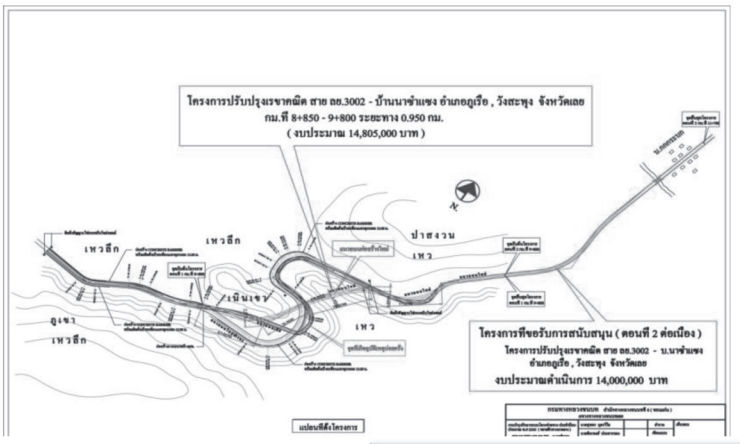
นายกิตติเดช ศรีสุวรรณ
สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเลย

จากการประชุมคณะกรรมการศูนย์ความปลอดภัยทางถนนของจังหวัด มีการนำเสนอข้อมูลจุดเสี่ยง สถิติการเกิดอุบัติเหตุฯ บาดเจ็บ เสียชีวิต โดย นายกิตติเดช ศรีสุวรรณ จากสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเลย (ทีมสนับสนุน สอจร.)

พบว่าจากข้อมูลถนนสาย ลย.3002 (โค้ง 100 ศพ) ซึ่งเป็นเส้นทางลัดเชื่อมระหว่างอ.ภูเรือ- อ.วังสะพุง ซึ่งร่นระยะทางถึง 30 กม.ในการเดินทางของประชาชนแต่เส้นทางดังกล่าวเป็นโค้งอันตราย และพื้นที่ลาดชัน เป็นเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง และเกิดความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก คณะทำงานศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดเลย ซึ่งประกอบด้วยหัวหน้าส่วนราชการที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนน สนง.ป้องกันและบรรเทา สาธารณภัยจังหวัดเลย แขวงทางหลวงเลยที่ ๑,๒ สนง.ประชาสัมพันธ์จังหวัดเลย แขวงทางหลวงชนบทเลย สนง.ขนส่งจังหวัดเลย ตำรวจภูธรจังหวัดเลย สนง.สาธารณสุขจังหวัดเลย บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด สาขาเลย มูลนิธิกู้ชีพกู้ภัยในจังหวัดเลย ได้ลงพื้นที่ศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลและร่วมประชุมศปถ.จังหวัด หาแนวทางแก้ไขที่ประชุมมีมติที่จะขับเคลื่อนการแก้ปัญหาจุดเสี่ยงดังกล่าว ทางด้านวิศวกรรมจราจร โดย นายเกษม สัจจารักษ์ แขวงทางหลวงชนบทเลย ได้ทำเรื่องขอเสนอรับงบประมาณจากกรมทางหลวงชนบท ขออนุมัติงบประมาณจำนวน ๑๘ ล้านบาท เพื่อออกแบบถนนเพื่อลดอุบัติเหตุฯ ที่เกิดขึ้นบ่อยครั้ง โดยใช้มติที่ประชุมคณะทำงานศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดเลย ในการดำเนินการขับเคลื่อนโครงการดังกล่าว เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่จังหวัดเลย หลังการแก้ไขจนถึงปัจจุบัน พบว่า ไม่เกิดอุบัติเหตุทางถนนบริเวณดังกล่าวเลย และมีการตั้งกลุ่มไลน์ “365 วันลดอันตรายเลย”โดยมีภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นการประสานงานในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนกรณีเร่งด่วน ตั้งแต่ปี 2556 เป็นต้นมา

ก่อนดำเนินการ

หลังดำเนินการ



พัฒนาการมีส่วนร่วมของชุมชนบ้านค้ออำเภอเมืองจังหวัดขอนแก่น ในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

คุณนิตยาภรณ์ สีหาบัว
โรงพยาบาลขอนแก่น

บริบทของหมู่บ้าน“ชุมชนบ้านค้อ หมู่ที่ 3 มี 223 หลังคาเรือน ประชากรทั้งหมด 1,076 คน เป็นชาย 543 คน และหญิง 533 คน ในชุมชนมีโรงเรียน ขยายโอกาส 1 แห่ง โรงเรียนอนุบาล เอกชน 1 แห่ง วัด 1 แห่ง เทศบาล 1 แห่ง หมู่บ้านตั้งอยู่ชานเมือง ห่างจาก จ.ขอนแก่น 10 กม. มีทางหลวงชนบทตัดผ่านหมู่บ้าน โรงเรียนติดกับถนน หมู่บ้านอยู่ตรงข้ามกับโรงเรียน นักเรียนเดินข้ามถนนทุกวัน เป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง ปีที่ผ่านมามีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน1ราย บาดเจ็บ 10 ราย ประชากรส่วนมากประกอบอาชีพเกษตรกรรม คนในพื้นที่ส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทาง

แนวคิดหลักวิธีการ การแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนไม่อาจทำได้เพียงลำพังหรือเพียงองค์กรใดองค์กรหนึ่งได้ จำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ซึ่งเป็นภารกิจที่ทุกฝ่ายต้องร่วมมือและช่วยกันขับเคลื่อนเพื่อให้เกิดพลัง อันนำไปสู่เป้าหมายเดียวกันคือการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่มีผลลัพธ์เป็นรูปธรรม ทั้งนี้การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนมีตั้งแต่ระดับชุมชนไปจนถึงระดับประเทศ โดยอาศัยกลยุทธ์ในการดำเนินการ ดังนี้

1) การแสวงหาทีมภาคีเครือข่ายคนทำงาน ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญในการดำเนินงาน โดยการชักชวนให้มาร่วมเป็นเครือข่ายเดียวกัน ซึ่งทุกคนและทุกหน่วยงานที่ได้มาร่วมเป็นภาคีต่างได้มีการชักชวนกลุ่มคนและหน่วยงานอื่นๆ เข้าร่วมเป็นเครือข่ายด้วย

2) การสร้างความเป็นกันเอง เป็นกัลยาณมิตรที่ดีต่อกันโดยใช้หลักทำด้วยใจ ด้วยความศรัทธา เป็นการช่วยเหลือคนทำแล้วได้บุญได้กุศลอย่างแรงกล้า ทำให้เกิดสัมพันธภาพที่ดีต่อกัน

3) การสร้างการมีส่วนร่วม โดยการดำเนินงานใดๆ ก็ตาม ต้องให้ภาคีเครือข่ายมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นในทุกกระบวนการของการดำเนินงานด้วยเสมอ

4) การสร้างผู้นำการเปลี่ยนแปลง โดยการหาเจ้าภาพใหม่ๆ ให้เป็น Change agent ที่เข้มแข็ง ได้แก่ ผู้นำหน่วยงานท้องถิ่น เป็นต้น

5) การวางแผนงาน การควบคุมกำกับและการติดตามประเมินผล การดำเนินงานของผู้รับผิดชอบงานและผู้บริหาร โดยการประชุมคณะทำงานทุกเดือน ซึ่งส่งผลทำให้โครงการมีการดำเนินไปตามแผนที่กำหนดไว้จนสำเร็จลุล่วงไปได้ และยังนำไปสู่แนวทางการแก้ไขปัญหาหรืออุปสรรคที่เกิดขึ้น เพื่อให้เกิดการพัฒนารูปแบบของกิจกรรมและวิธีการดำเนินการที่มีประสิทธิภาพและมีความต่อเนื่องยั่งยืน

6) การสื่อสารสาธารณะ ให้กับประชาชนได้รับทราบอย่างทั่วถึง โดยมีการประชาสัมพันธ์ที่มีรูปแบบที่มีความหลากหลายและใช้หลักการ 5ช.ในการขับเคลื่อนงานในพื้นที่ ได้แก่ 1) ชง การชงข้อมูลประเด็นสำคัญของสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุ เพื่อชี้ให้เห็นถึงปัญหา สาเหตุ และผลกระทบที่เกิดขึ้น 2) เชื่อม การติดต่อประสานงานระหว่างหน่วยงานของภาคีที่ทำงานให้เกิดงานที่เป็นรูปธรรม 3) ช้อน นำรูปแบบที่ดีมาปรับใช้ในพื้นที่และนำไปขยายผล 4) เช็ค มีการตรวจสอบ ประเมินผลนำปัญหามาปรับแก้ให้เกิดประสิทธิผลและประสิทธิภาพ และ 5)ชม ให้กำลังใจ ชื่นชมคนทำงาน เป็นต้น และอาศัยกระบวนการชุมชนปลอดภัยขององค์การอนามัยโลก ซึ่งเป็นต้นแบบการทำงานในระดับชุมชนให้เกิดความสำเร็จและความยั่งยืนประกอบด้วย 5 ส. ได้แก่ 1) สารสนเทศ (Information) เป็นการพัฒนาระบบข้อมูลที่เอื้อประโยชน์ นำข้อมูลมาใช้ให้เกิดประโยชน์ในการแก้ไขปัญหาในระดับพื้นที่ 2) สุดเสี่ยง (Priority) เลือกปัญหาที่มีความสำคัญมาดำเนินการ

ก่อน จากการวิเคราะห์ข้อมูล 3) สหสาขาวิชีพ (Multidisciplinary) ต้องร่วมมือกับสหสาขาวิชาชีพจึงจะเกิดผลสำเร็จเป็นรูปธรรม 4) สุดคุ้ม (Cost effective) การเลือกวิธีการและมาตรการที่มีความคุ้มค่าในการแก้ไขปัญหา และ 5) ส่วนร่วม (Community participation) การให้ประชาชนในชุมชนมีส่วนร่วมทำงานในทุกกระบวนการ

การดำเนินการ

1. การเตรียมชุมชน ประกอบด้วย

1) เตรียมทีมงานประกอบด้วย บุคลากรในโรงพยาบาล/เจ้าหน้าที่ในระดับตำบล/เทศบาลตำบลบ้านค้อมีการให้ความรู้เรื่องความปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนนและแนวทางในการป้องกัน

2) ในชุมชน – เข้าพบผู้นำท้องถิ่น (นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลบ้านค้อ)/หัวหน้าสถานีอนามัยพูดถึงความสำคัญของโครงการและวัตถุประสงค์ของการดำเนินงานในชุมชนเป้าหมาย – เจ้าหน้าที่สถานีอนามัยคัดเลือกแกนนำในชุมชนที่จะร่วมโครงการฯซึ่ง ประกอบด้วย ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน แกนนำ อสม. กลุ่มแม่บ้าน ครู ผู้ทรงคุณวุฒิ และ แกนนำเยาวชน และกลุ่มอื่นๆ - ให้ความรู้กลุ่มแกนนำชุมชนเรื่อง ความปลอดภัยและแนวทางในการป้องกัน

2. กระบวนการทำประชาคมในชุมชน แบ่งกลุ่มทำภาพฝันความปลอดภัย ที่ชุมชนอยากจะเป็นและปัจจุบันมีปัญหาอะไรและมีแนวทางแก้ไขปัญหาอะไร แล้วให้แต่ละกลุ่มมีการนำเสนอผลการประชุมกลุ่ม

3. กระบวนการค้นหาปัญหาในชุมชน ปัญหาของชุมชนได้จากการทำประชาคม โดยนำภาพฝันของแกนนำให้ประชาชนมีมติการทำงานร่วมกัน และมีการสำรวจข้อมูล โดยให้ชุมชนได้มีส่วนร่วมในการสำรวจข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูลคืนข้อมูลที่วิเคราะห์สู่ชุมชนได้รับทราบ

4. กระบวนการทำแผนชุมชนแกนนำชุมชนจัดทำแผนชุมชน (แผนปฏิบัติการ) แกนนำชุมชนนำแผนปฏิบัติการไปทำประชาพิจารณ์เพื่อเห็นชอบแผนฯ ในชุมชน

5. ชุมชนดำเนินการตามแผนปฏิบัติการ

6. การประเมินผล หลังดำเนินการ - มีการจัดประชุมแลกเปลี่ยนเรียนรู้หลังดำเนินการ โดยการถอดบทเรียน นำปัญหาจากการถอดบทเรียนนำเสนอปัญหาสะท้อนกลับชุมชน เพื่อวางแผนในการปรับแผนในการแก้ไขปัญหาต่อไป – สุ่มสำรวจพฤติกรรมเสี่ยงของคนในหมู่บ้านก่อนและหลังดำเนินการ - จุดเสี่ยงต่างๆได้รับการปรับแก้ไขให้เกิดความปลอดภัย - สถิติการเกิดความไม่ปลอดภัยในชุมชน โดยการเฝ้าระวังข้อมูลรายงานจากชุมชน โดยการเก็บรวบรวมของกลุ่มแกนกลางการทำงานและเปรียบเทียบก่อนและหลังดำเนินโครงการ – การถอดบทเรียนการทำงาน โดยการใช้กระบวนการการสัมภาษณ์เชิงลึก กลุ่มแกนกลาง ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ผลการดำเนินงาน

1. ผลสรุปภาพฝันที่แกนนำชุมชนอยากให้ชุมชนเกิดในชุมชนของตนเอง
   1) อยากจะเห็นชุมชนปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนน
   2) มีกฎกติกาของชุมชนปฏิบัติตามกฎร่วมกัน
   3) อยากเป็นชุมชนต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นที่ดูงานทั้งในและต่างประเทศ
   4) ปรับปรุงศาลากลางบ้านเป็นที่ทำการ ของข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนน
   5) เจ้าหน้าที่เป็นพี่เลี้ยงให้การสนับสนุน ด้านต่างๆอย่างต่อเนื่อง
2. สรุปที่ชุมชนมองปัญหาด้านการจราจรของชุมชนตนเอง
   1) เคยมีผู้ได้รับการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนยังเป็นปัญหาของชุมชน
   2) มีจุดเสี่ยงตามแยก ต่างๆหลายจุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน
   3) ไฟฟ้าสว่างไม่เพียงพอ กลางคืนมืดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

4) พฤติกรรมการขับขี่ ขับรถเร็ว รถดัดแปลง/ขับรถรถเสียงดัง สวมหมวก คาดเข็มขัด ยังน้อย

5) การข้ามถนนของเด็กนักเรียนทุกวันเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ (ถนนติดโรงเรียน) เด็กเคยได้รับบาดเจ็บ

-3. อบรมเชิงปฏิบัติการในกลุ่มเป้าหมายหลักดังนี้ แกนนำชุมชน/แกนนำเยาวชนที่ใช้รถใช้ถนนการสวมหมวกนิรภัย อบรมผู้ปกครอง/นักเรียนชั้นอนุบาล /ประถมนักเรียนมัธยม /อบรมผู้ที่ไม่มีใบขับขี่อบรม อสจร. ให้กับแกนนำนักเรียนในโรงเรียน ให้ร่วมกับ อพปร.ของชุมชนร่วมกันทำงานด้วย /จัดหาไฟกระพริบ /เสื้อสะท้อนแสง ร.ร จัดมีที่เก็บหมวก/แก้ไขจุดเสี่ยงในชุมชน หน้าโรงเรียนชุมชนร่วมกันตั้งกฎในหมู่บ้าน

ผลการดำเนินงาน

ก่อนดำเนินการ	หลังดำเนินการ
- อัตราการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 36	- อัตราการสวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 90.1
- ใช้เข็มขัดนิรภัย ร้อยละ 59	- อัตราการคาดเข็มขัดนิรภัย ร้อยละ 90.5
- ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 51 ผู้ขับรถยนต์ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ร้อยละ 41.5	- มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ร้อยละ 100
- รถจักรยานยนต์ไม่มี พรบ. ร้อยละ 57.69	- มีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ ร้อยละ 100
- จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ 15 จุด ผู้บาดเจ็บ 10 ราย เสียชีวิต 1 ราย	- รถจักรยานยนต์ ทำ พรบ. ร้อยละ 100

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นหลังการดำเนินงาน

- เกิดการทำงานร่วมกันของเครือข่ายในระดับเจ้าหน้าที่จากโรงพยาบาลขอนแก่น เทศบาลตำบลบ้านค้อ รพ.สต.หนองปอ และรพ.สต.ซำจาน ในการทำงานร่วมกันที่จะเป็นพี่เลี้ยงในการสนับสนุนการดำเนินงานในพื้นที่
- เกิดแกนนำชุมชนที่เข้มแข็ง มีกลุ่มแกนนำชุมชน(ผู้ใหญ่บ้าน ครูกลุ่ม อสม. กลุ่มแม่บ้าน และกลุ่มเยาวชน) ที่เป็นแกนหลักในการขับเคลื่อนงานแกนนำชุมชน ร่วมกับเจ้าหน้าที่ในการสำรวจข้อมูลความปลอดภัย จุดเสี่ยง ทำแผนที่เดินดินอย่างง่าย ระบุจุดเสี่ยง แก้ไขจุดเสี่ยง
- เกิดการแก้ไขในโรงเรียน ผู้บริหาร ได้แก้ไขจุดเสี่ยงที่ไม่ปลอดภัยในโรงเรียนๆติดถนนทางหลวงชนบท เช่น ทำป้ายเตือนจุดเสี่ยง มีป้ายสัญญาณจราจรไฟกระพริบกำหนดมาตรการความปลอดภัยในโรงเรียน มีอาสาจราจรร่วมกับ อพปร. ดูแลเด็กข้ามถนน ทุกวันเช้า/ หลังเลิกเรียนอบรมกลุ่มนักเรียน ผู้ปกครองผลกระทบที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนน ประโยชน์การสวมหมวกนิรภัยทั้งหมวกเด็กและหมวกผู้ใหญ่ สนับสนุนหมวกนิรภัยให้กับเยาวชนทุกคน ผลพฤติกรรมการขับขี่ดีขึ้น
- กลุ่มเยาวชน และผู้ใช้แรงงานในหมู่บ้าน อบรมความปลอดภัย กลุ่มนี้เน้นอุบัติเหตุทางถนน เพราะมีตัวอย่างเด็กในชุมชนเสียชีวิต เน้นการปฏิบัติตามกฎจราจร สวมหมวกนิรภัย เน้นการใช้เข็มขัดนิรภัย กลุ่มผู้ใช้รถยนต์ และนำทีมดูงานผู้ป่วยที่ตึกอุบัติเหตุของโรงพยาบาลขอนแก่น และร่วมกับขนส่งอบรมอนุญาตใบขับขี่รถ การทำพรบ.ผู้ประสบภัยจากรถ
- ในชุมชน เกิดการแก้ไขจุดเสี่ยงทุกจุด เช่น ด้านอุบัติเหตุทางถนน ตามแยก มีป้ายเตือน ทำกระจกนูน ลูกระนาด

กลุ่มแกนนำมีความสนใจชุมชนตนเอง ในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน รู้จักการทำงานเป็นทีม เกิดความเชื่อมโยงองค์กรภายนอก สามารถ เสนอแผนเข้างบประมาณเทศบาล ขบวนการทำแผนชุมชน ชุมชนมีส่วนร่วมทุกกระบวนการ ทำให้สามารถค้นหาพฤติกรรมเสี่ยง สิ่งแวดล้อมเสี่ยง /ผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้อง นำมาวิเคราะห์

วางแผนแก้ไขปัญหา ลำดับความสำคัญของปัญหา แก้ปัญหาและประเมินผลด้วยชุมชนเอง เกิดการเฝ้าระวังการบาดเจ็บในชุมชน ด้วยชุมชนเอง รู้จักการใช้อุปกรณ์เสริมความปลอดภัย (หมวก/ เข็มขัด/) มีความรู้และทักษะในการช่วยฟื้นคืนชีพ ปฐมพยาบาลผู้ประสบอุบัติเหตุฯ ได้

เจ้าหน้าที่ ได้บทเรียน

1. พบว่าชุมชนมีศักยภาพที่จะพัฒนากระบวนมีส่วนร่วมของชุมชน สามารถดำเนินการทุกกระบวนการเองได้
2. เป็นผู้สนับสนุนการดำเนินงานประสานงานให้เกิดความคล่องตัวมากขึ้น
3. ได้ประสบการณ์ในการทำงานอย่างมีส่วนร่วมกับประชาชน
4. การทำงานกับชุมชน ต้องยึดชุมชนเป็นหลัก (ไม่ใช่ยึดตนเองเป็นหลัก) เวลาในราชการชาวบ้านจะไม่ว่าง ต้องปรับเวลาช่วงเย็น

สรุปผลการดำเนินงานการพัฒนากระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชน สู่ชุมชนปลอดภัย โดยให้ชุมชนมีส่วนร่วมทุกกระบวนการ โดยเจ้าหน้าที่ เป็นที่ปรึกษาสนับสนุน ด้านวิชาการและประสานงานช่วยส่งผลให้ชุมชนเกิดความร่วมมือ แสดงความเป็นเจ้าของทำให้ชุมชนเกิดความตระหนักด้านความปลอดภัยดีขึ้น ส่งผลให้การบาดเจ็บและเสียชีวิตลดลงข้อเสนอแนะ เจ้าหน้าที่ สาธารณสุข และเทศบาล ในพื้นที่ ต้องเข้ามาเป็นที่ปรึกษาให้แก่ชุมชนเพื่อให้เกิดการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ควรขยายเครือข่ายไปสู่ตำบลอื่นใกล้เคียง

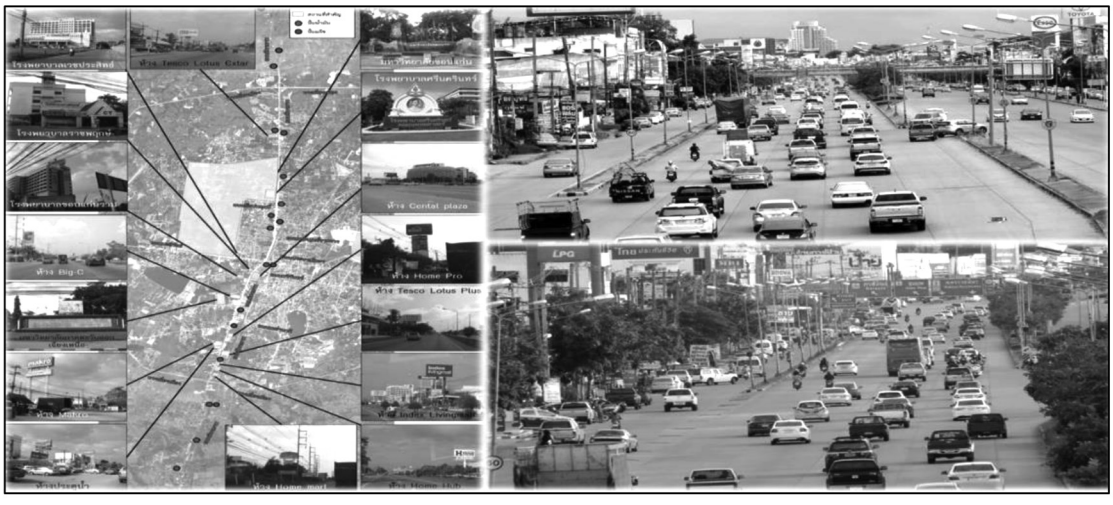
ผลงานที่น่าภูมิใจ ชุมชนบ้านค้อ เป็นชุมชนต้นแบบด้านความปลอดภัยของตำบล เป็นที่ดูงานทั้งในและต่างประเทศชนะเลิศการประกวด จัดนิทรรศการมหกรรมสุขภาพของตำบลบ้านค้อได้รับรางวัลชนะเลิศจากนายกองค์การบริหารส่วนจังหวัด ในการพัฒนามีการขยายครอบคลุม ทั้ง 20 หมู่บ้าน ปี 2559 ได้รับรางวัล ปราชญ์ชุมชนปลอดภัยจราจรดีเด่น ของสมาคมวิจัยวิทยาการขนส่งแห่งเอเชียก้าวต่อไปจะเป็นการเตรียมความพร้อมในการประเมินจากองค์การอนามัยโลกให้รับรองเป็นชุมชนปลอดภัยในปีต่อไป

การควบคุมความเร็วด้วยกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ บนถนนมิตรภาพช่วงผ่านเขตเมืองจังหวัดขอนแก่น

ผศ.ดร.ธเนศ เสถียรนาม
มหาวิทยาลัยขอนแก่น

ที่มาของปัญหา

จังหวัดขอนแก่นเป็นจังหวัดหนึ่งที่ประสบปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่มีสาเหตุเกิดจากความเร็ว โดยเฉพาะถนนมิตรภาพ ช่วงผ่านเขตเมืองขอนแก่น ระยะทาง 14 กิโลเมตรในปี 2555-2556 มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุเฉลี่ยสูงถึง 500-600 รายต่อปี โดยมีผู้บาดเจ็บเฉลี่ยวันละ 1-2ราย มีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยเดือนละ 1–2รายสภาพกายภาพของถนน มีจำนวนช่องจราจร12 ช่องจราจร มีช่องเปิดกลับรถเป็นจำนวนมาก ลักษณะ2ข้างฝั่งถนนเป็นแหล่งที่ตั้งของมหาวิทยาลัย ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ โรงพยาบาลจึงทำให้มีปริมาณการจราจรจำนวนมาก เฉลี่ยรวมทั้งสองทิศทาง ประมาณ แสนคันต่อวัน ทำให้ถนนเส้นนี้มีทั้งรถท้องถิ่นซึ่งเป็นรถขนาดเล็กใช้ความเร็วต่ำ และรถขนาดใหญ่ใช้ความเร็วสูง ใช้ถนนร่วมกันและก่อให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งและรุนแรง



จากปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่มีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง หน่วยงานภาครัฐที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องร่วมกับภาคีเครือข่ายของจังหวัดขอนแก่นจึงได้ริเริ่มมาตรการควบคุมความเร็วบนถนนมิตรภาพ ช่วงผ่านเขตเมือง โดยการดำเนินมาตรการควบคุมความเร็ว แบ่งเป็น 4 ช่วง ดังนี้

ช่วงที่หนึ่ง เดือนตุลาคม 2555 คณะกรรมการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดขอนแก่น ร่วมกับภาคีเครือข่ายได้ประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อผลักดันมาตรการควบคุมความเร็วในเขตเมือง โดยกำหนดความเร็วจำกัดที่60ก.ม./ช.ม. (เพื่อเป็นสัญลักษณ์ให้ใช้ความเร็วในเขตเมือง แต่ไม่มีผลบังคับใช้ทางกฎหมาย) มีการติดตั้งป้ายจำกัดความเร็ว(ป้ายวงกลม) ตลอดเส้นทาง และมีการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ ผ่านสื่อท้องถิ่นต่างๆมีการเพิ่มความเข้มงวดกวดขันบังคับใช้กฎหมายควบคุมความเร็วโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจตรวจจับความเร็วด้วยกล้องตรวจจับความเร็วแบบพกพาแต่มาตรการดังกล่าวยังไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร ประชาชนส่วนใหญ่ไม่ปฏิบัติตาม ซึ่งเป็นผลมาจากข้อจำกัดหลายๆ ด้าน เช่น เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายความเร็วจำกัดที่ 60 กม./ชม. ได้เนื่องจากไม่มีกฎหมายรองรับ การบังคับใช้กฎหมายขาดความเข้มงวดเนื่องจากการขาดแคลนกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจและเครื่องมือตรวจจับความเร็ว

ช่วงที่สองปี 2556 คณะกรรมการมีแนวคิดติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วแบบอัตโนมัติแต่หน่วยงานภาครัฐไม่มีงบประมาณ ต่อมามีบริษัทจากต่างประเทศมาเสนอการควบคุมความเร็วด้วยกล้องตรวจจับความเร็วแบบอัตโนมัติ โดยทางบริษัทเสนอเป็นผู้ลงทุนติดตั้งระบบให้ทั้งหมด แต่ขอรับส่วนแบ่งค่าปรับเป็นงบดำเนินการ ซึ่งคณะกรรมการฯและภาคีเครือข่ายฯ ได้มีการประชุมเพื่อพิจารณามติที่ประชุมสรุปว่าไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากขัดกับข้อกฎหมายของประเทศไทยจึงล้มเลิกแนวคิดดังกล่าวไป

ช่วงที่สาม ปี 2556-2557 มีการศึกษาเพื่อประเมินมาตรการควบคุมความเร็วของเมืองขอนแก่นและสำรวจทัศคติต่อการดำเนินมาตรการ ผลการศึกษาทำให้ทราบถึงสถานการณ์การใช้ความเร็วบนถนนมิตรภาพ ช่วงผ่านเขตเมืองขอนแก่น สถานการณ์อุบัติเหตุตลอดจนทัศคติต่อการดำเนินมาตรการควบคุมความเร็ว ทั้งจากประชาชนทั่วไปและเจ้าหน้าที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ซึ่งข้อเสนอแนะจากผลการศึกษาครั้งนี้ คือ การเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายควบคุมความเร็วของเจ้าหน้าที่ตำรวจด้วยกล้องตรวจจับความเร็วแบบอัตโนมัติซึ่งจัดหาโดยเทศบาลท้องถิ่นเจ้าของพื้นที่ แต่ก็ไม่สามารถดำเนินการได้

ช่วงที่สี่ ปี 2558 จุดเริ่มต้นของการควบคุมความเร็วด้วยกล้องแบบอัตโนมัติ จังหวัดขอนแก่น ได้นำเสนอโครงการควบคุมความเร็วโดยใช้กล้องตรวจจับความเร็วแบบอัตโนมัติตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อขอรับงบประมาณสนับสนุนจาก Mr. Michael Woodfordประธานมูลนิธิถนนที่ปลอดภัยกว่า (Safer Roads Foundation) จากประเทศอังกฤษ ซึ่งได้รับอนุมัติงบประมาณสนับสนุนการดำเนินโครงการฯ ทั้งสิ้น 17.3 ล้านบาท (ระยะที่ 1)

การดำเนินงานโครงการเขตขับขี่ปลอดภัย 14 กม.

คณะกรรมการฯ ได้ดำเนินโครงการฯโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดอุบัติเหตุบนถนนมิตรภาพช่วงเขตเทศบาลนครขอนแก่น โดยกำหนดความเร็วจำกัดในเขตเมือง ที่ 80 กม./ชม. ตามพ.ร.บ.จราจรทางบก และประชาสัมพันธ์ให้รถผ่านเมืองไปใช้ทางเลี่ยงเมืองซึ่งมีความเร็วจำกัด ที่ 90 กม./ชม.โดยโครงการได้เปิดดำเนินโครงการตั้งแต่วันที่ 1 พ.ย. 2558 ตำแหน่งติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วบริเวณตำแหน่งก่อนถึงจุดอันตรายและตำแหน่งก่อนเข้าเมือง โดยได้ติดตั้งกล้องบนโครงเหล็กคร่อมถนน ในระยะที่ 1 มีการตั้งกล้อง4 ตำแหน่ง ในเขตเทศบาลเมืองศิลา 2 ตำแหน่ง และเทศบาลตำบลเมืองเก่า2 ตำแหน่ง ส่วนระยะที่ 2 มีแผนจะของบประมาณสนับสนุนติดตั้งกล้องเพิ่มอีก 2 ตำแหน่ง ในเขตเทศบาลนครขอนแก่น ในอนาคต

ศูนย์ปฏิบัติการควบคุมตรวจจับความเร็ว (Control room) จัดตั้งขึ้น ณ สถานีตำรวจทางหลวงขอนแก่น ใช้เป็นห้องบัญชาการและปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ในการออกใบสั่งและการชำระค่าปรับตลอดจนใช้เป็นศูนย์การเรียนรู้และศูนย์ศึกษาดูงานจากหน่วยอื่นที่สนใจ โดยข้อมูลที่บันทึกได้จากกล้องทั้งหมดจะถูกส่งไปยังระบบสั่งการและรายงานผลที่ถูกติดตั้ง ณ ศูนย์แห่งนี้โดยระบบที่ถูกพัฒนาขึ้นให้สามารถวิเคราะห์และรายงานผลการวัดความเร็วของยานพาหนะแบบเวลาจริง (Real time) แบ่งตามประเภทของยานพาหนะ3 ประเภทหลัก คือ รถยนต์ 4 ล้อ (รถเก๋ง/ กระบะ/ตู้/แวน) รถจักรยานยนต์ และรถขนาดใหญ่ (รถโดยสาร/รถบรรทุก/รถบรรทุกพ่วง)

การรณรงค์ประชาสัมพันธ์และให้ความรู้มีการจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ติดตั้งบนสะพานลอยและข้างถนนตลอดเส้นทางของโครงการฯ ในช่วงเวลาก่อนเปิดโครงการฯ จัดทำโปสเตอร์และแผ่นพับประชาสัมพันธ์และให้ความรู้เกี่ยวกับความเร็วและอุบัติเหตุ โดยแจกจ่ายให้ผู้มาเสียค่าปรับ ที่สถานีตำรวจทางหลวงขอนแก่น พร้อมทั้งรณรงค์ผ่านสื่อต่างๆ เช่น ทางโทรทัศน์ วิทยุและสื่อออนไลน์

การลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) ระหว่างหน่วยงานที่ร่วมดำเนินโครงการ เพื่อความยั่งยืนของโครงการ คณะกรรมการฯ จัดพิธีลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) ระหว่างหน่วยงานประกอบด้วย มูลนิธิเพื่อถนนที่ปลอดภัยกว่า กองบังคับการตำรวจทางหลวง มหาวิทยาลัยขอนแก่น เทศบาลเมืองศิลา เทศบาลตำบลเมืองเก่า มหาวิทยาลัยขอนแก่น พร้อมทั้งจัดเตรียมงบประมาณในการดำเนินการโครงการและซ่อมบำรุงระบบต่อไปหลังครบกำหนดระยะเวลาดำเนินโครงการโดยคณะกรรมการฯ เจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวงใช้ระบบเพื่อบังคับใช้

กฎหมาย มหาวิทยาลัยขอนแก่นทำการศึกษาเพื่อประเมินผลการดำเนินโครงการฯ ซึ่งได้รับทุนสนับสนุนการศึกษาจากศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

ผลการบังคับใช้กฎหมาย

การตรวจจับความเร็วด้วยกล้องแบบอัตโนมัติประกอบกับการจัดการระบบการออกใบสั่งโดยคอมพิวเตอร์ (e-ticket) เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถออกใบสั่งได้เฉลี่ยเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 7 เท่า (เมื่อเทียบกับช่วงก่อนดำเนินโครงการ) กล่าวคือในช่วงก่อนดำเนินโครงการ เจ้าหน้าที่ตำรวจออกใบสั่งได้เฉลี่ย 60-80 ใบต่อวัน แต่หลังจากดำเนินโครงการ เจ้าหน้าที่ตำรวจออกใบสั่งได้มากขึ้นเฉลี่ยประมาณ 400-600 ใบต่อวัน โดยในช่วงต้นของการดำเนินโครงการระบบสามารถตรวจวัดรถวิ่งเร็วเกินกำหนดได้เป็นจำนวนมาก แต่ในช่วงเวลาต่อมา จำนวนรถวิ่งเร็วเกินกำหนดลดลงอย่างต่อเนื่อง สามารถสรุปได้ว่า โครงการนี้สามารถเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการใช้ความเร็วของผู้ขับขี่ตามความเร็วจำกัดที่กฎหมายกำหนดได้

ผลงานการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนน จาก โรงพยาบาลที่เกี่ยวข้อง 4 แห่ง ประกอบด้วย รพ.ขอนแก่น รพ.ศรีนครินทร์ รพ.ขอนแก่นราม และรพ.ราชพฤกษ์ ได้รวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุก่อนและหลังมีมาตรการ ระยะเวลา 12 เดือน ดังแสดงในตารางที่ 1 ถึงตารางที่ 3 ผลการประเมินพบว่าจำนวนอุบัติเหตุลดลงเฉลี่ยร้อยละ 9.35 (จาก 278 ครั้ง เหลือ 252 ครั้ง) จำนวนผู้บาดเจ็บลดลงเฉลี่ยร้อยละ 7.56 (จาก 357 ราย เหลือ 330 ราย) จำนวนผู้เสียชีวิตสูงขึ้น2 รายโดยเฉพาะอย่างยิ่งเดือนธันวาคมและเดือนมกราคม (ช่วงเทศกาลปีใหม่) ที่มีจำนวนสูงกว่าเดือนอื่น ดังแสดงในตารางที่ 3 ทั้งนี้หากพิจารณาจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุในเดือนอื่นจะเห็นได้ว่ามีจำนวนลดลง ทั้งจำนวนอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิต จากการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุที่ทำให้มีผู้เสียชีวิต ส่วนใหญ่เกิดในช่วง 00:00-04:00 น. และเป็นกรณีรถจักรยานยนต์ชนท้ายรถบรรทุกพ่วง หรือมีสาเหตุร่วมจากการจอดรถผิดกฎหมายของคนขับรถพ่วง และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เมาแล้วขับดื่ม ดังนั้น มีความจำเป็นต้องมีมาตรการเสริมอื่นเพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการป้องกันอุบัติเหตุอย่างไรก็ตาม ควรใช้ระยะเวลาในการประเมินโครงการด้านการลดอุบัติเหตุมากขึ้น เช่น 1-3 ปี เป็นต้น เพื่อให้เห็นแนวโน้มที่ชัดเจนมากขึ้น

ตารางที่ 1 จำนวนอุบัติเหตุจราจร (ครั้ง) ในพื้นที่โครงการช่วงก่อนและหลังดำเนินโครงการ

ข้อมูล	ช่วงเวลา (พ.ศ.2558-2559)												
	ตค.	พย.	ธค.	มค.	กพ	มีค.	เมย	พค	มิย.	กค.	สค.	กย.	รวม
ก่อนฯ	15	22	28	18	16	28	27	20	28	36	35	20	278
หลังฯ	18	18	38	36	16	27	26	17	24	20	19	11	252
แตกต่าง	+3	-4	+10	+18	0	-1	-1	-3	-4	-16	-16	-9	-26

ตารางที่ 2 จำนวนผู้บาดเจ็บรวม (ราย) ในพื้นที่โครงการช่วงก่อนและหลังดำเนินโครงการ

ข้อมูล	ช่วงเวลา (พ.ศ.2558-2559)												
	ตค.	พย.	ธค.	มค.	กพ	มีค.	เมย	พค	มิย.	กค.	สค.	กย.	รวม
ก่อนฯ	22	26	26	21	20	34	33	26	31	46	40	26	351
หลังฯ	21	20	48	40	15	30	28	20	25	35	21	27	330
แตกต่าง	-1	-6	+22	+19	-5	-4	-5	-6	-6	-11	-19	+1	-21

ตารางที่ 3 จำนวนผู้เสียชีวิต (ราย) ในพื้นที่โครงการช่วงก่อนและหลังดำเนินโครงการ

ข้อมูล	ช่วงเวลา (พ.ศ.2558-2559)												
	ตค.	พย.	ธค.	มค.	กพ	มีค.	เมย	พค	มิย.	กค.	สค.	กย.	รวม
ก่อนฯ	0	2	1	1	1	2	1	2	1	2	1	0	14
หลังฯ	0	0	4	7	1	0	0	0	1	2	1	0	16
แตกต่าง	0	-2	+3	+6	0	-2	-1	-2	0	0	0	0	+2

กลไกที่นำไปสู่ความสำเร็จของโครงการ

ภาคีเครือข่ายที่มีความเข้มแข็งมีการประชุมติดตามความก้าวหน้าในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่องทุกเดือนมีหน่วยงานหลักที่เข้าร่วม เช่น ตำรวจทางหลวง ตำรวจภูธร เทศบาลท้องถิ่น โรงพยาบาล แขวงทางหลวง มหาวิทยาลัย หน่วยงานเอกชนและสื่อมวลชน เป็นต้น ทั้งนี้ตัวแทนของหน่วยงานจะต้องเป็นผู้ที่มีความรู้ความสามารถ หรือเครือข่ายที่จะนำไปสู่การแก้ไขปัญหา อีกทั้งจะต้องเป็นผู้ที่มีจิตอาสา เสียสละการทำงานเพื่อส่วนร่วม

ผู้นำของเทศบาลท้องถิ่นเป็นผู้ที่มีวิสัยทัศน์ เรื่องปลอดภัยทางถนนของประชาชนในพื้นที่เป็นสิ่งสำคัญ โดยเป็นผู้นำเสนอและชี้แจงโครงการฯ ต่อสภาเมืองของเทศบาลเพื่อตั้งงบประมาณในการดำเนินโครงการในส่วนของการซ่อมบำรุงอุปกรณ์และสนับสนุนจัดหาเจ้าหน้าที่ช่วยดำเนินโครงการ

ผู้บังคับใช้กฎหมาย เป็นส่วนที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องมีทัศนคติที่ดีต่อโครงการช่วยลดอุบัติเหตุที่เกิดกับประชาชน เข้มงวดกวดขันในการบังคับใช้กฎหมาย ทั้งนี้ภาคีเครือข่ายจำเป็นที่จะต้องสนับสนุนการดำเนินงาน ทั้งในด้านวิชาการ ร่วมชี้แจงหรือตอบข้อสงสัยของประชาชนเพื่อลดความกดดันจากภาคประชาชนที่มีต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจ

งบประมาณ เป็นส่วนสำคัญที่ทำให้โครงการเกิดขึ้นได้ งบประมาณที่ได้รับอาจมาจากหน่วยงานในท้องถิ่นเอง เช่น องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น องค์การปกครองส่วนจังหวัด เป็นต้น หรือจากภาคเอกชน หรือมูลนิธิในต่างประเทศ ซึ่งหากพิจารณาถึงการลงทุนถือว่ามีความคุ้มค่ามาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นการลงทุนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุลดการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน ตลอดจนเป็นโครงการต้นแบบในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน

ปัญหาอุปสรรคที่พบ ดังนี้

ก่อนการจัดตั้งโครงการ

1. มีความกังวลถึงภาระค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาค่อนข้างสูง จึงทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีความกังวลถึงภาระค่าใช้จ่ายในระยะยาวจึงต้องมีการชี้แจงงบประมาณต่อสภาส่วนท้องถิ่น ซึ่งมีส่วนที่เกี่ยวข้องกับการอนุมัติงบประมาณ
2. ขั้นตอนในการขออนุญาตติดตั้งอุปกรณ์ ตลอดแนวเส้นทาง จึงจำเป็นต้องขออนุญาตหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ติดตั้งเป็นรูปแบบใหม่ เจ้าหน้าที่จึงมีความกังวลถึงมาตรฐานและความปลอดภัยจึงต้องมีการตรวจสอบหลายขั้นตอนทำให้ใช้เวลาในการพิจารณานาน
3. ขั้นตอนตำแหน่งที่ติดตั้งโครงเหล็กสำหรับติดตั้งกล้องฯ เนื่องจากตลอดแนวเส้นทาง เป็นพื้นที่ในเขตเมือง โดยพื้นที่รอบข้างของถนนส่วนใหญ่เป็นของเอกชน ทำให้ไม่สามารถติดตั้งโครงเหล็กคร่อมถนนในพื้นที่ที่ต้องการได้ ซึ่งจะส่งผลต่อประสิทธิภาพในการควบคุมความเร็วก่อนถึงจุดอันตราย
4. ความเข้าใจของภาคประชาชนในพื้นที่มีความกังวลในเรื่องของการถูกควบคุมการใช้ความเร็ว และความไม่เข้าใจต่อการใช้ความเร็วที่เหมาะสม หรือใช้ความเร็วไม่เกินค่าจำกัดความเร็ว จึงส่งผลทำให้คณะกรรมทำงานของภาคีเครือข่าย ได้รับแรงกดดันจากภาคประชาชนอย่างมากในช่วงแรก

ปัญหาระหว่างการดำเนินโครงการ

1. ข้อจำกัดด้านกฎหมาย ไม่สามารถกำหนดค่าความเร็วจำกัดความเร็วให้เหมาะสมสภาพแวดล้อมในเขตเมือง (ในต่างประเทศจะกำหนดความเร็วในเขตเมืองที่ 60 หรือ 50 กม./ชม.)
2. ปัญหาช่องว่างการบังคับใช้กฎหมาย เมื่อผู้กระทำผิด ได้รับเอกสารเรียกปรับจากตำรวจทางหลวง แล้วไม่มาเสียค่าปรับ ระบบที่มีอยู่ก็ไม่สามารถจัดการกับปัญหาดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ แม้จะมีความพยายามให้ขนส่งจังหวัด แจ้งผู้กระทำความผิดไปชำระค่าปรับก่อนต่ออายุทะเบียนรถ แต่ด้วยการขาดความเชื่อมต่อของกฎระเบียบระหว่างหน่วยงาน (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรมการขนส่งทางบก) จึงไม่สามารถดำเนินการได้ เช่น เมื่อผู้กระทำผิดได้รับเอกสารเรียกปรับจากตำรวจทางหลวง แต่ผู้กระทำผิดนั้นยังคงสามารถต่อทะเบียนยานพาหนะได้ตามปกติ และอายุความของคดีมีเวลา 1 ปี จึงทำให้อัตราการจ่ายค่าปรับมีจำนวนน้อย ประมาณร้อยละ 20-30
3. กฎหมายและผู้บังคับใช้กฎหมายต้องทันต่อสถานการณ์ของปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน จึงควรพิจารณาหามาตรการให้ผู้กระทำความผิดจะต้องชำระค่าปรับหรือรับโทษอย่างใดอย่างหนึ่งให้ได้ทั้งหมด เพื่อความศักดิ์สิทธิ์และความเท่าเทียมกันของการบังคับใช้กฎหมาย
4. ข้อจำกัดตรวจจับป้ายทะเบียนของระบบเช่น ไม่สามารถตรวจจับรถจักรยานยนต์ได้ เนื่องจากป้ายทะเบียนของรถจักรยานยนต์ติดอยู่ด้านหลังตัวรถ (ระบบปัจจุบันตรวจจับความเร็วจากด้านหน้าของยานพาหนะ) ยานพาหนะป้ายแดง ป้ายต่างประเทศ ป้ายทะเบียนปลอม ความคมชัดของรูปถ่ายในช่วงเวลากลางคืน เป็นต้น
5. ข้อจำกัดด้านจำนวนเจ้าหน้าที่ในการออกใบสั่ง ไม่สามารถออกใบสั่งได้ตามจำนวนรถที่วิ่งเร็วเกินกฎหมายกำหนด
6. อุบัติเหตุจากสาเหตุอื่น เช่น ปัญหาการจอดพักของรถบรรทุกในช่วงเวลากลางคืนบนถนนมิตรภาพในเขตเมืองขอนแก่น โดยรถบรรทุกมักจะจอดพักรถ บนช่องทางด้านซ้ายสุดของช่องจราจรหลักหรือไหลทาง ก่อให้เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ชนท้ายรถบรรทุก เสียชีวิตเป็นจำนวนมาก ในช่วงเวลากลางคืนหลัง 24:00 น.(ช่วง ธ.ค. 58 ถึง ก.ย. 59 ระยะเวลา 8 เดือน มีอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ชนท้ายรถบรรทุก จำนวน 4 ครั้ง มีผู้เสียชีวิตจำนวน 5 ราย)

แผนของโครงการต่อไปในอนาคต

ในปัจจุบัน โครงการฯ สามารถลดอุบัติเหตุทางถนนที่มีสาเหตุมาจากความเร็วได้ในระดับหนึ่ง แต่ยังมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบนช่วงถนนจากสาเหตุอื่น เช่น รถบรรทุกพ่วงจอดรถผิดกฎหมายบนช่องจราจรหลักส่งผลให้รถจักรยานยนต์ขับชนท้ายในช่วงเวลากลางคืน เมาแล้วขับ ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร เป็นต้น ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรต้องกำหนดมาตรการเพิ่มเติมในการลดอุบัติเหตุเป็นศูนย์เช่น จัดหาพื้นที่จอดพักของรถบรรทุก ตั้งด่านตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ โดยเฉพาะในช่วงเวลากลางคืน จัดหาเทคโนโลยีที่ทันสมัยให้ตำรวจบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

บทเรียนการจัดการปัญหาอุบัติเหตุทางถนน “อำเภอน้ำพอง”จังหวัดขอนแก่น

คุณฐิติมา แสนโชติ
โรงพยาบาลน้ำพอง

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในสังคมไทย เป็นปัญหาวิกฤตที่ได้รับผลกระทบในสังคมวงกว้าง ครอบคลุมทั้งสังคมเมืองและ “สังคมชนบท”ตัวเลขความสูญเสียอย่างต่อเนื่องด้วยสาเหตุข้างต้นพาไทยติดอันดับ 2 ของโลก อย่างไม่ยากเย็น...แต่มากกว่า 30ปี กับการผลักดันมาตรการและภายใต้ภาวการณ์นำของ นพ.วิทยา ชาติบัญชาชัย และคณะทำงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดขอนแก่น **ชี้ให้เห็นความสำเร็จของ Unit ย่อยระดับจังหวัด**ตัวอย่างความสำเร็จหลายแง่มุมได้แก่การรณรงค์บังคับใช้กฎหมายสวมหมวกนิรภัยและการพัฒนาบริการดูแลผู้บาดเจ็บทางถนนที่อำเภอเมืองจังหวัดขอนแก่นในช่วง 2530-2545 จนได้รับการยกย่องจากองค์การอนามัยโลกและไจก้า[i]ภายใต้ภาพใหญ่ระดับประเทศ ที่ดูยังคงห่างไกลกับการลดอัตราการเสียชีวิตของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนตามมาตรฐานสากลให้เหลือครึ่งหนึ่ง หรือปีละ 14.15 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนตามคำประกาศเจตนารมณ์ปฏิญญามอสโก (2554 – 2563) เพราะความซับซ้อนของระบบและองค์ประกอบที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่ผันแปรไปตามเหตุและปัจจัยในปัจจุบัน เช่น ความนำสมัยของเทคโนโลยียานยนต์ กายภาพถนนที่สะดวกและเหมาะแก่การใช้ความเร็ว

วิกฤตการณ์ภาพใหญ่ระดับประเทศที่ยังปรากฏชัด เป็นจุดเริ่มต้นให้ภาคีเครือข่ายงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนระดับประเทศ ประกอบด้วย ผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม องค์กรต่างๆ สสส. สอจร. ศวปถ. ฯลฯ ร่วมกันค้นหา ยุทธวิธี และมาตรการที่เหมาะสมมาประยุกต์ใช้เคลื่อนภูเขาลูกใหญ่ หนึ่งในนั้นคือ **การขยับจุดจัดการ หรือจุดคานงัด** โดยใช้ความรู้และปัญญาในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนไปใกล้ที่เกิดเหตุให้มากที่สุด ลดหลั่นจากระดับประเทศ จังหวัด อำเภอ ตำบล ไปสิ้นสุดที่ท้องถิ่น (The Last Unit) สร้างพลังท้องถิ่นในการจัดการปัญหาของตนเองโดยอาศัยทรัพยากร องค์ความรู้ ทั้งจากทุนเดิมของตนและจากองค์กรภายนอก สอดคล้องกับหลักคิดทางกลศาสตร์ของอาร์คีมินิสที่ว่า **“หากหาจุดที่เหมาะสม หาจุดคานงัดที่ถูกจุด งานยกก้อนหินก็ไม่ใช่เรื่องยาก และเขาจะงัดโลกให้ดู”**[ii].....เราลองมาดูบทเรียนเล็กๆ ที่ชาวอำเภอน้ำพองได้พยายามหาไม้มาทำเป็นคานงัด..เพื่อสอดเข้าไปใต้ก้อนหิน...ก่อนที่จะหาอะไรมารองใต้คานให้เป็นจุดคานงัด...แล้วใช้แรงเพียงเบาๆ เพื่อกดคาน ให้ก้อนหินนั้น...เคลื่อนไหวกัน

ภาวะวิกฤตปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนของชุมชนชนบทในสังคมไทย : สถานการณ์โดยรวมของอำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น

ด้วยอำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น เป็นอำเภอขนาดใหญ่ แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 12 ตำบล 168 หมู่บ้าน มีประชากร 114,588 คน(ทะเบียนราษฎร์ 2558)เป็นอำเภอที่มีทางหลวงมิตรภาพ และทางหลวงชนบทหลายสายสำคัญที่มีไว้สำหรับใช้ในการสัญจรไปยังจังหวัดใกล้เคียงแถบภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ปัจจุบันอำเภอน้ำพอง เป็นแหล่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ได้แก่ โรงงานผลิตไฟฟ้า โรงงานSCG ผลิตกระดาษ AAA โรงงานขนส่งแก๊ส NGV โรงงานน้ำตาล ฯลฯ การที่มีแหล่งอุตสาหกรรมในพื้นที่ชุมชน ทำให้มีการใช้รถใช้ถนนเพิ่มมาก และก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนในเขตชุมชนบ่อยครั้งโดย**ร้อยละ 97.33 เกิดกับคนในชุมชน บนถนนของชุมชน**ร้อยละ 2.67 เกิดจากคนนอกพื้นที่ และมักจะเสียชีวิตบนทางสายหลัก (ถนนมิตรภาพ)รายละเอียดจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน อำเภอน้ำพอง ตั้งแต่ ปี พ.ศ.2555 – 2557 ดัง**ตารางที่ 1**[iii]

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

ถึงแม้จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ในช่วง 2 – 3 ปี ที่ผ่านมา มีแนวโน้มลดลง แต่ความรุนแรงของการบาดเจ็บกลับเพิ่มสูงขึ้น โดยกลุ่มอาการที่พบบ่อยและรุนแรงคือ การบาดเจ็บที่ศีรษะ (SevierHead Injury)ซึ่งเป็นสาเหตุการเสียชีวิตนอกโรงพยาบาลอันดับ 1 และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น (อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 88.43 และในจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมดเป็นรถจักรยานยนต์ ถึงร้อยละ 95)

องค์ประกอบที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ พบว่าเกิดจากดื่มสุราขณะขับขี่ ร้อยละ 29.38และพฤติกรรมเสี่ยงอื่นๆ ที่เกิดจากการไม่เคารพกฎจราจรกายภาพถนนไม่ปลอดภัย ส่วนปัจจัยที่ก่อให้เกิดความรุนแรง พบว่า ไม่สวมหมวกนิรภัย ถึงร้อยละ 57.8

การสร้างการรับรู้อย่างเข้าใจ... ปัญหา เป้าหมาย และความต้องการของชุมชน

ความรุนแรงของวิกฤตการบาดเจ็บและเสียชีวิตในความรับรู้ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องข้างต้นสสอ. และรพ. ในฐานะผู้ถือข้อมูลและเป็นหน่วยงานที่มีบทบาทหน้าที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับพันธกิจงานป้องกัน เริ่มต้นจาก...

2546		2554	2556
งานระบบการแพทย์ฉุกเฉิน (EMS) รวบรวมข้อมูลการบาดเจ็บ และวิเคราะห์ปัญหาที่เกิด แต่ยังขาดการแก้ไขเชิงลึกเป็นเพียงการสะท้อนข้อมูลในเวทีการประชุมราชการ	เรียนรู้แนวทางการแก้ไขโดยการมีส่วนร่วม จากตำบลกุดน้ำใส ซึ่งเทศบาลได้ทำแผนอุบัติเหตุไปพร้อมกับงาน EMS มีนวัตกรรมการแก้ไขฯ เป็นภูมิปัญญาในชุมชน ซึ่งสามารถลดอุบัติเหตุในชุมชนได้เป็นอย่างดีจึงเริ่มมีงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนรวมอยู่ในงานระบบการแพทย์ฉุกเฉิน	จังหวัดขอนแก่นได้จัดอำเภอนำร่องในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุโดยทีมประกอบด้วย รพ. ตำรวจ หมวดการทาง อปท. ปลัดอำเภอ โดยใช้กระบวนการ TEACH VIP สอนการเป็นพี่เลี้ยงโดยใช้กระบวนการมีส่วนร่วมในระดับอำเภอ	นำเสนอข้อมูลจากระบบการจัดเก็บของรพ.น้ำพอง + วิเคราะห์ปัญหาอุบัติเหตุในชุมชน เสนอต่อผู้บริหาร อปท. เริ่มชุมชนนำร่อง โดยการแก้ไขจุดเสี่ยง ใน ตำบลน้ำพอง 2 แห่งคือ ชุมชนตลาดน้ำพองและหมู่บ้านหนองหญ้ารังกา (เกิดมาตรการชุมชนที่ใช้ทุนเดิมด้านวัฒนธรรมของพื้นที่ได้แก่ การห้ามรถเข้าออกหมู่บ้านในวันพระ

ยุทธวิธีเริ่มต้นโดยการเปรียบเปรยปัญหาที่ถาโถมเข้ามาเสมือนหินก้อนใหญ่ (ปัญหาใหญ่) และโยนเข้าสู่ชุมชนให้รับรู้ โดยการนำเสนอข้อมูลผ่านเวทีชุมชนในตำบล/เวทีประชาคมเพื่อให้พื้นที่มีส่วนร่วมในการค้นหาจุดคานงัดที่เหมาะสม ร่วมแรงร่วมใจ โดยใช้องค์ความรู้ แก้ปัญหาและเรียนรู้โดยการลงมือทำ (Learning by doing) เพื่อให้ปัญหาถูกแก้ไขตรงจุด โดยเป้าหมายแบ่งเป็น 2 ระดับ ได้แก่ เป้าหมายในภาพรวม และเป้าหมายภาพย่อยเฉพาะจุด

1.ตั้งเป้าหมายในการทำงาน

ตั้งเป้าหมายในการลดจำนวนอุบัติเหตุ ผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บแบ่งเป็น 2 ระดับ

1) เป้าหมายในภาพรวม
   - CUP น้ำพอง : KPI ปี 2559 อัตราตายจากอุบัติเหตุทางถนนไม่เกิน 18 ต่อ 100,000 ประชากรของอำเภอน้ำพอง
2) เป้าหมายภาพย่อยเฉพาะจุด– สร้างการมีส่วนร่วม
   - 12 ตำบล มีการวิเคราะห์จุดเสี่ยง
   - จุดเสี่ยงในลำดับที่ 1-2 ของตำบล ได้รับการแก้ไขเกิดมาตรการองค์กร (มีกฎบังคับใช้) ในชุมชนของตนเอง

2.การสร้างการมีส่วนร่วม

1. ทำความเข้าใจสถานการณ์ความรุนแรงที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอ ผ่านเวทีประชุม โดยอาศัยฐานข้อมูลประกอบด้วย

1) ข้อมูลผู้บาดเจ็บ walk in มา รพ.กรอกลงในแบบฟอร์มของงานระบาด กรมคร. Keyเข้า ISWIN
2) ข้อมูลสืบสวนการบาดเจ็บของทีม SRRT
3) ข้อมูลจุดเสี่ยงจากท้องถิ่น (ใช้วิธีจำ+บันทึกอย่างง่าย) และชุมชน
4) ข้อมูลจากกู้ชีพ (ใบออกเหตุทีรับผู้ป่วย) ภาพถ่าย

2.จัดเวทีวิเคราะห์ข้อมูลร่วมกันก่อนนำข้อมูลเข้า ศปถ.อำเภอ โดย ใช้เทศบาลเป็นที่จัดประชุมประกอบด้วย ผู้นำสมาชิกสภา ผู้นำชุมชน อุตสาหกรรม/สิ่งแวดล้อม แรงงานจังหวัด โรงพยาบาลเทศบาล และภาคเอกชน เช่น โรงงานน้ำตาล โรงงานเหล้า โรงงานผลิตแอมโมเนีย

<u>มติที่ประชุม</u>

1) ที่ประชุมเห็นตรงกันในการเลือกใช้เครื่องมือ “ค้นหาจุดเสี่ยง” เพื่อสร้างการมีส่วนร่วม โดยใช้ข้อมูลกำหนดจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เพื่อหาแนวทางแก้ไขและปรับปรุง ครอบคลุมทั้ง 12 อำเภอ

สร้างการมีส่วนร่วมในชุมชน+ สร้างเครือข่าย + มติข้อตกลง กฎชุมชน

2.1 การแก้ไขจุดเสี่ยง

1)ประชุมพี่เลี้ยง ศปถ.ระดับอำเภอ เพื่อคัดเลือกแกนนำชุมชนในแต่ละตำบล ตำบลละ 6 คน ประกอบด้วยผู้อำนวยการ รพ.สต ปลัดงานป้องกันบรรเทาสาธารณภัย อปท.กำนันผู้ใหญ่บ้านกรรมการหมู่บ้าน และ อส.ตร

2) วิธีการเลือกพื้นที่จุดเสี่ยงโดยแกนนำชุมชน 12 ตำบล

<u>2.1)การเตรียมข้อมูล</u> ประกอบด้วย

1.ข้อมูลอุบัติเหตุในแต่ละตำบล (ข้อมูลพื้นฐานจากโรงพยาบาลน้ำพอง)

2.แผนที่ชุมชนในแต่ละตำบล

3.ข้อมูลอุบัติเหตุในตำบล (ข้อมูลจากแกนนำชุมชน /รพ.สตและ อปท.ที่มีการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นในพื้นที่ตนเอง)

<u>2.2)วิธีที่ใช้ในการกำหนดจุดเสี่ยง</u>

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

<u>2.3)วิเคราะห์แบบแผนการชน</u>ผ่านเวทีประชุม/ประชาคม แยกเวที 12 ครั้ง 12 ตำบล มี รพ.น้ำพองเป็นพี่เลี้ยง ผู้แทนแต่ละตำบลประกอบด้วย หัวหน้ารพ.สต. ปลัดป้องกัน ซึ่งมีงบประมาณ และตำรวจ (สอ.ตร.) อาสาตำรวจบ้าน กำนัน ซึ่งเป็นผู้มีจิตอาสา/มีใจ

- ลักษณะการชนเป็นแบบไหน ช่วงเวลาใดโดยใช้ collision diagram + HiyariHatto(เรียนรู้กับ ดร.วิชุดา มหาวิทยาลัยขอนแก่น)
- กำหนดแนวทางการแก้ไขร่วมกัน และให้ชุมชนเป็นผู้นำข้อมูลสะท้อนตรงไปยังนายกฯ เองก่อนพานายกฯ ลงพื้นที่นั้น + ทำประชาคม จัดทำแผน ใน อปท.เพื่อขอรับจัดสรรงบประมาณ รองรับการแก้ไขพื้นที่จุดเสี่ยงลำดับถัดมา

<u>ตัวอย่างแนวทางการแก้ไข</u>ปัญหารถขนอ้อยโรงงาน KSL จอดพักริมทาง

- จากการสำรวจข้อมูลและการลงพื้นที่จริง พบปัญหาที่เกิดจากการจราจร ฝุ่น ยาเสพติด ผู้หญิงบริการ ผู้บริหารตั้งเป้าแก้ไขภายใน 2 ปี
- นายกฯ ขอข้อมูลชนท้ายจากรพ.+เทศบาล- นำเสนอนายอำเภอ - เข้าหารือตลาดหลักทรัพย์
- ใช้อำนาจท้องถิ่นสั่งปิด 30 วัน
- ปัญหาคลี่คลายเพราะรง.เปลี่ยนผู้บริหารใหม่ (รุ่นลูก) เชิญผู้บริหารรง.มาประชุมที่เทศบาล ได้รับความร่วมมือ 1) โรงงานซื้อพื้นที่แก้มลิงทำจุดพักรถของรง. 2)ทำมาตรการองค์กรกับชาวไร่เรื่องการบรรทุก เปิดหีบ ทำสายรัดอ้อยเพื่อความปลอดภัย 3)หยุดหีบช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ แก้ไขปัญหาการบรรทุกอ้อยเกิน ตกเกลื่อนกลาดถนน การจัดเก็บไม่เป็นระเบียบ

จำนวนอุบัติเหตุลดลง ความรุนแรงหายไป แต่ปัญหาชนท้ายยังคงอยู่บ้าง เพราะเหตุจำเป็นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

- เช่น รถขนอ้อยเสียและต้องจอดข้างทาง

ทำ Prevention เรื่องการเผาอ้อย 1) เน้นการลุกขึ้นมาทำเองของชุมชน (ต้นทาง) 2) สร้างจิตสำนึก 3) ต้นทางจากตัวบุคคลเพื่อไม่ต้องแก้ปัญหาที่ปลายเหตุ 4) เน้นความต่อเนื่องผนวกเข้าไปในงานปกติ ไม่เน้นเฉพาะช่วงเทศกาล และใช้งบทศ.ไม่มากในการแก้ไข แต่เน้นดึงภาคเอกชนเข้าร่วม

2.2 สร้างการมีส่วนร่วมในชุมชน+ สร้างเครือข่าย + มติข้อตกลง กฎชุมชนรายละเอียดและขั้นตอนกระบวนการดำเนินงาน ประกอบด้วย

1.ประชุมแกนนำตำบล คัดเลือก 1 หมู่บ้านเข้าร่วมโครงการ โดยใช้กฎชุมชน ชี้แจงวัตถุประสงค์โครงการและสะท้อนปัญหาอุบัติเหตุทางถนนสู่ชุมชน

2.จัดกลุ่มตามหมู่บ้าน หาข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนและวิเคราะห์ปัญหา สาเหตุ ของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในหมู่บ้านโดยแกนนำชุมชน

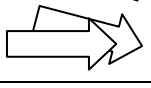
3.พี่เลี้ยงและแกนนำสะท้อนข้อมูลโดยการทำประชาคมในหมู่บ้าน เพื่อชุมชนร่วมกันหาทางแก้ไขปัญหาและข้อตกลงในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

4.จัดทำมติข้อตกลงในการใช้กฎชุมชน โดยมีผู้นำในชุมชนและกรรมการในชุมชนเป็นพยาน ในการใช้ข้อตกลง

5.จัดเวทีนำเสนอการดำเนินงานและผลการดำเนินงาน โดยมีนายอำเภอน้ำพอง เป็นประธาน

6.จัดทำเครือข่าย 12 หมู่บ้าน ใน 12 ตำบล เพื่อการขับเคลื่อนการใช้กฎของชุมชน ในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่อง

<u>ตัวอย่างแนวทางการแก้ไข</u>หน้าตลาดโลตัส พบปัญหา 1) จอดซ้อนคัน เลยเข้าไปใน เลนส์ ถนนมิตรภาพ2) จอดปิดช่องทางออก จากในตลาดน้ำพอง เพื่อออกมาถนนมิตรภาพ3) เกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชน เฉลี่ย 2-3 ครั้ง/เดือน แต่ไม่มีผู้เสียชีวิต

ลักษณะการชน		ช่วงเวลาที่เกิด	ข้อมูลสนับสนุน
1.	ชนด้านข้าง	ช่วงเช้า06.00 – 09.00น. ช่วงเย็น15.00 – 18.00	-ย้อนศร -ขับเร็ว
2. 	ชนท้าย		-จอดรถซ้อนคันมองไม่เห็นรถด้านหลัง -จอดรถขวางทางออก

<u>แนวทางการแก้ไข</u>จัดเวทีชวนชาวบ้านในชุมชนวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ที่ผ่านมามีการกำหนดจุดห้ามจอดโดยใช้งบจากเทศบาลกลุ่มงานจราจรของกองช่าง และเมื่อวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุพบว่า เกิดจากพฤติกรรมเสี่ยงจากคนนอกพื้นที่ ที่ประชุมเสนอให้ “ผลักดันให้เกิดมาตรการของชุมชนร่วมกับการบังคับใช้กฎหมายโดยมุ่งไปที่การแก้ไขพฤติกรรมผู้ขับขี่ของคนในและนอกชุมชน” โดยปรับบริเวณจุดจอดที่เป็นวันคู่วันคี่และจุดเหลืองแดงโดยทีม อปท.ร่วมกับหมวดการทางน้ำพองโดยไม่รองบประมาณ การติดตามประเมินผล**<u>หลังการแก้ไข</u>**ยังพบการจอดรถ2 ช่องจราจร มาทาง

ถนนมิตรภาพ คณะทำงานจึงเพิ่มมาตรการโดยให้ตำรวจจราจร กวดขัด จับ ปรับช่วงเวลาเร่งด่วนในตอนเช้า **แต่**ไม่พบการจอดขวางช่องทางออกจากตลาดน้ำพอง เนื่องจากมีการขีดสีตีเส้น ช่องห้ามจอดชัดเจน

<u>จุดเด่นของการสร้างการมีส่วนร่วม</u> ก่อให้เกิดแนวคิดหลากหลาย เกิดกระบวนการคิดที่ลงรายละเอียด เช่น ผู้เสียชีวิตเป็นบุคคลใน/นอกพื้นที่ ปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุ ลักษณะการชน โครงสร้างถนนที่มีข้อจำกัด เกิดข้อตกลง กฎกติกาความปลอดภัยในชุมชน<u>จุดด้อย</u>การทำประชาคมต้องประชุมหลังเลิกงานเพราะชุมชนส่วนใหญ่เป็นเกษตรกร/พนักงานโรงงาน ทำให้ผู้บริหารบางพื้นที่ไม่สะดวกเข้าร่วมการหารือเพื่อกำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหาที่ต้องใช้งบประมาณและแผนงานในการดำเนินการ จึงต้องรอนำเสนอในที่ประชุมผู้บริหาร อปท.

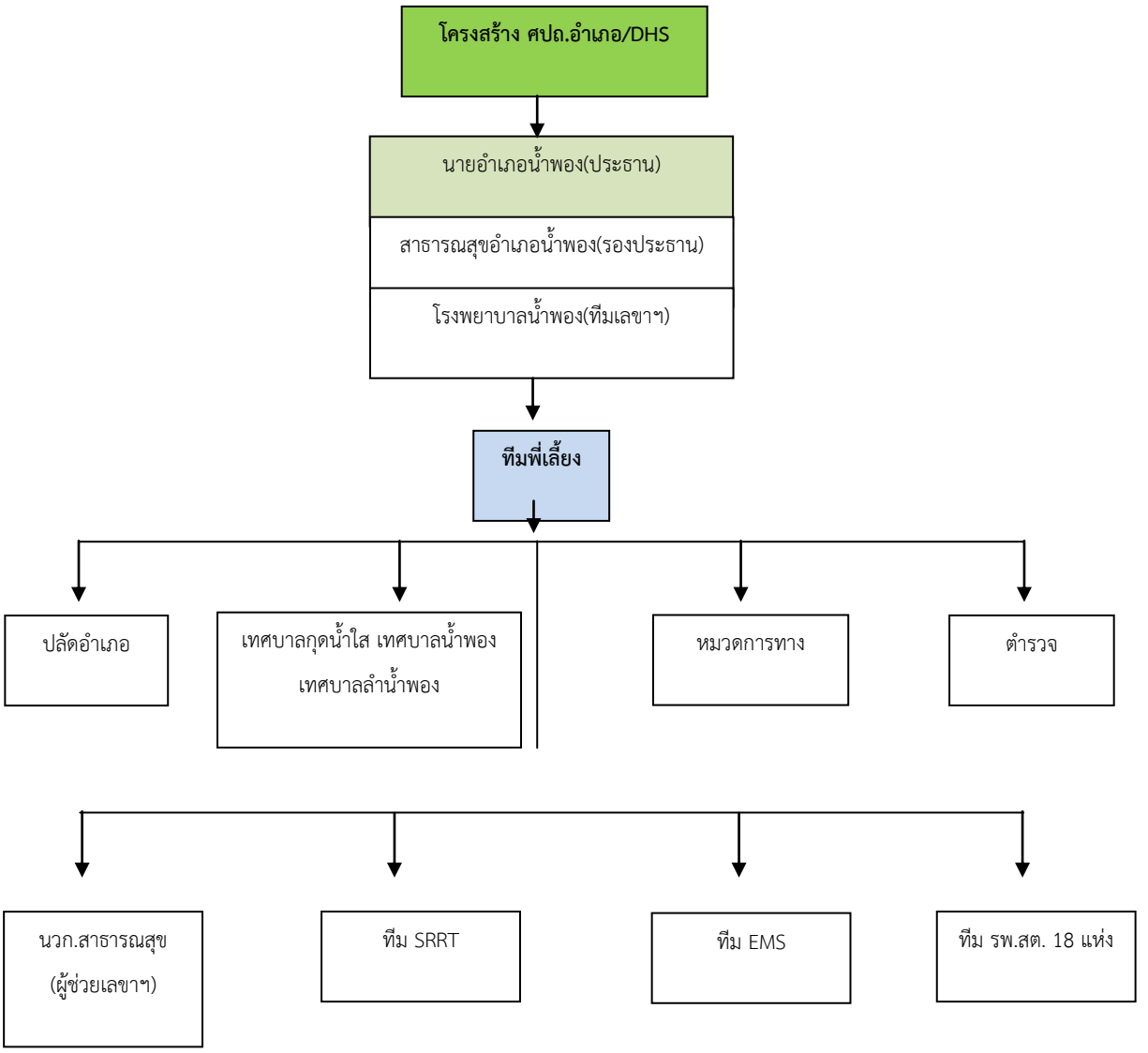
การติดตามประเมินผล

<u>ผลการประเมินติดตาม</u>พบว่า

1. มีแนวโน้มความรุนแรงลดลงชัดเจน**<u>แต่</u>**อุบัติเหตุเจ็บ+ตาย คงที่สถิติเมาขับลดลง 50% อัตราการสวมหมวกนิรภัย 40% (บาดเจ็บรุนแรง 30% อายุเฉลี่ย 22-35 ปี เกิดสูงสุดช่วงเวลา 18.00 – 22.00 น. เพศชายมากกว่าเพศหญิงเท่าตัว และมักเกิดบนถนนสานหลัก) และยังพบปัญหาชนท้ายที่ยังคงมีอยู่บ้าง ในส่วนของการป้องปรามพฤติกรรมการใช้ความเร็ว พบปัญหาขาดอุปกรณ์ตรวจจับความเร็วอย่างไรก็ตาม พี่เลี้ยงรพ.น้ำพอง+เทศบาล ได้จัดเตรียมนำเสนอผลการดำเนินงานที่ผ่านมาว่าได้ดำเนินการอะไรไปบ้าง และจะทำอะไรต่อไป ให้ที่ประชุมในทุกระดับทราบ
2. การแก้ไขพฤติกรรมด้วยการบังคับใช้กฎหมายหรือกฎชุมชน ยังต้องอาศัยเวลา โดยเฉพาะชุมชนเมือง ด้วยเหตุปัจจัยของความเป็นเมือง สร้างการมีส่วนร่วมในกลุ่มวัยรุ่นหรือวัยแรงงานได้ค่อนข้างน้อย ที่ผ่านมาได้เฉพาะกลุ่มผู้สูงอายุและแม่ค้าเป็นส่วนใหญ่
3. ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลง 3 ระดับ ได้แก่
   3.1 ระดับชุมชนพบว่าเกิดความกระตือรือร้น+มีความคิดว่า “เรื่องอุบัติเหตุเป็นเรื่องของทุกคน” และมีความท้าทายต่อการทำงานเรื่องอุบัติเหตุเนื่องจากที่ผ่านมาเคยแก้ไขปัญหาแต่ไม่สำเร็จ เมื่อได้เห็นแนวทางการดำเนินงานที่เป็นรูปธรรมมากขึ้น อนาคตข้างหน้า น่าจะบรรลุเป้าหมายได้ดียิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม ยังพบแรงต้านต่อการทำงานในบางกลุ่มที่เป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียนั่นคือกลุ่มแม่ค้าและกลุ่มนักการเมืองบางกลุ่ม
   3.2 ระดับคนทำงาน (Change Agent) พบว่ามีการพูดคุยกันมากขึ้น กำหนดแนวทางแก้ไขโดยใช้ข้อมูลจากสภาพปัญหาจริง ผ่านการวิเคราะห์รอบด้าน (อบรมจากดร.วิชุดามหาวิทยาลัยขอนแก่น)การทำงานลงลึกถึงชุมชนมากขึ้น ได้เห็นศักยภาพของชุมชนในการแก้ไขปัญหา+ ความร่วมมือของผู้นำ+ การกำหนดมาตรการชุมชนใช้ทุนเดิมด้านวัฒนธรรมของพื้นที่ (หญ้าลังกา) เช่นห้ามรถเข้าออกหมู่บ้านในวันพระ
   3.3 ระดับบุคคล พบว่า ยังต้องอาศัยเวลาและความต่อเนื่องในการปรับพฤติกรรมเสี่ยงของคนในชุมชน
4. มีการตั้งงบประมาณเข้าไปในข้อบัญญัติขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในการป้องกันอุบัติเหตุ แผนกองทุนสุขภาพทั้ง 18 รพ.สต รวมถึงแผนการพัฒนาใน การแก้ปัญหาของหมวดการทางน้ำพอง จนถึงแขวงการทางจังหวัดขอนแก่นที่ต้องตั้งงบประมาณในการแก้ไขและพัฒนาด้านวิศวะกรรมทางจราจรของอำเภอน้ำพองเพื่อให้ประชาชนมีถนนที่ปลอดภัยในการขับขี่

เงื่อนไขความสำเร็จ ที่ช่วยให้บรรลุผลผลิตระยะสั้น

1. “หน้าต่างแห่งโอกาส”(windows of opportunity)
   - โครงสร้าง + KPI + งบประมาณ
     นโยบาย Quick win ของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุขกำหนด KPI : อัตราตายจากอุบัติเหตุทางถนนไม่เกิน 18 ต่อแสนประชากร ของอำเภอ (งบปี 2559)
   - กลไกนโยบาย ศปถ.อำเภอเป็นเงื่อนไขให้เกิดความร่วมมือระหว่างหน่วยงานต่างๆ ในการทบทวนและแก้ไขจุดอ่อนของการแก้ไขจุดเสี่ยงและการกำหนดมาตรการอื่นๆ



2. กำหนดแผนการทำงานและเป้าหมายร่วมกัน (MOU 8 ข้อ) กับหน่วยงานที่มีบทบาทเกี่ยวข้องในการหาจุดสำเร็จ เน้นให้ทุกคนได้ประโยชน์ร่วมกัน (ประโยชน์ส่วนรวม) = ทุกคนจะช่วยเป็นหูเป็นตา + ความสม่ำเสมอในการจัดเวทีประชุม
3. เครื่องมือที่ใช้ดำเนินการ(เทคนิค 5 ส.)
   - การจัดการข้อมูลสารสนเทศ- การเชื่อมโยงบทบาทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นกับงานความปลอดภัยทางถนน โดยใช้ความรู้เป็นฐานและให้ความสำคัญกับ “ข้อมูลพื้นฐาน” ก่อนการตัดสินใจ

   - การกำหนดพื้นที่เสี่ยงและการแก้ไขจุดเสี่ยง
     - แผนที่จุดเสี่ยง “ฮิยาริ-ฮัตโตะ (Hiyari-Hatto)”
     - เครื่องมือวิเคราะห์แบบแผนการชน (Collision Diagram)
     - ตาราง Haddon Matrix เพื่อใช้กำหนดมาตรการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอ
4. Key person – คุณฐิติมา แสนโชติ พยาบาลวิชาชีพ ER รพ.น้ำพอง
   - <u>เห็นโอกาส</u>ในการทำงาน Prevention
   - <u>เห็นเงิน</u> (รพ.สต.มีงบ+อปท.มีงบทั้งปีในการทำงานป้องกันภัย)
   - <u>เห็นคน</u> (ทุก 12 ตำบลมีหน่วยกู้ชีพ)

เกิดจุดเปลี่ยนเพราะมองเห็นทั้ง งาน เงิน คน มีครบในพื้นที่ = สสอ. Pull งาน EMS+Prevention (เทคนิค 5 ช.)

5. มีการติดตามและประเมินผลผ่านเวทีและลงพื้นที่ตรวจสอบ+ข้อมูลที่นำเสนอ
6. มีระบบสอดส่องดูแล และแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า เช่น กรณีรถจอดเสียข้างทาง อ้อยหล่น กู้ชีพกู้ภัยต้องเร่งเคลียร์พื้นที่เพื่อความปลอดภัย
7. สร้างแกนนำหลัก (อำเภอ จังหวัด) ในการสร้างเครือข่ายตำบล
8. ผู้นำมีวิสัยทัศน์ ก้าวตามและคำนึงถึง Trend ที่เปลี่ยนไป (ในอดีต เทศบาล ทำงานเน้นความพึงพอใจของชุมชนชาวบ้าน ต่อมาเน้น “งานบริการ” แต่ปัจจุบัน เทศบาล ต้องยกระดับการทำงานโดยลุกขึ้นมา “เป็นตัวอย่างของจิตสาธารณะ”)

ข้อเสนอแนะ/ข้อสังเกตจากพื้นที่

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

การพัฒนาศักยภาพของคนในชุมชน โดยการเรียนรู้จากการปฏิบัติ ให้คนในชุมชนได้ร่วมกันคิด ตั้งคำถาม วิเคราะห์ปัญหาที่ชุมชนเผชิญ ทบทวนสถานการณ์ที่ได้จากการรวบรวมข้อมูล (เชิงปริมาณ/คุณภาพ) ทดลองทำ หาคำตอบ สรุปบทเรียน และประเมินตนเอง โดยมีพี่เลี้ยงคอยประคับประคอง ผ่านการบันทึก นิเทศติดตามของอำเภอน้ำพอง ชี้ให้เห็นการก่อตัวในการนำภูมิปัญญาชาวบ้าน โครงสร้างทางสังคม การดำเนินงานเชิงโครงสร้างที่มีอยู่ ดังเช่น มาตรการทางสาธารณสุขบวกกับทฤษฎีความรู้มาประยุกต์ใช้ให้เกิดองค์ความรู้ใหม่ที่เหมาะสมกับชุมชนตนเอง กลายเป็นต้นทุนทางสังคมที่มีแรงมากพอในการใช้งัดคาน (ปัญหาอุบัติเหตุ) สำหรับชุมชนตนเอง จนส่งผลต่อการปรับลดพฤติกรรมเสี่ยง และส่งเสริมพฤติกรรมเชิงบวกที่มีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน ภายใต้เงื่อนไขบริบทสังคมที่ผันแปรอย่างรวดเร็ว

---

[i] ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล,โค้งใหม่ สิบปีหน้า ถนนปลอดภัยไทย

[ii] https://www.gotoknow.org/posts/53067

[iii] รายงานการเฝ้าระวังการบาดเจ็บ โรงพยาบาลน้ำพอง 2557

พิธีเปิดประชาคมการวิเคราะห์จุดเสี่ยงทางท้องถนนในชุมชนตำบลวังชัย

วันที่ 11 เมษายน 2559 ณ องค์การบริหารส่วนตำบลวังชัย

จุดเสี่ยงที่ 1

ทางแยกวัดมหาชัย (ทางเข้าบ้านโคกกลาง ม.14 ต.วังชัย)

จุดเสี่ยงที่ 2

สี่แยกไฟแดง ปตท.

จุดเสี่ยงที่ 3

ทางโค้งหน้า อบต.วังชัย (บ้านวังชัย หมู่ที่ 6 ต.วังชัย