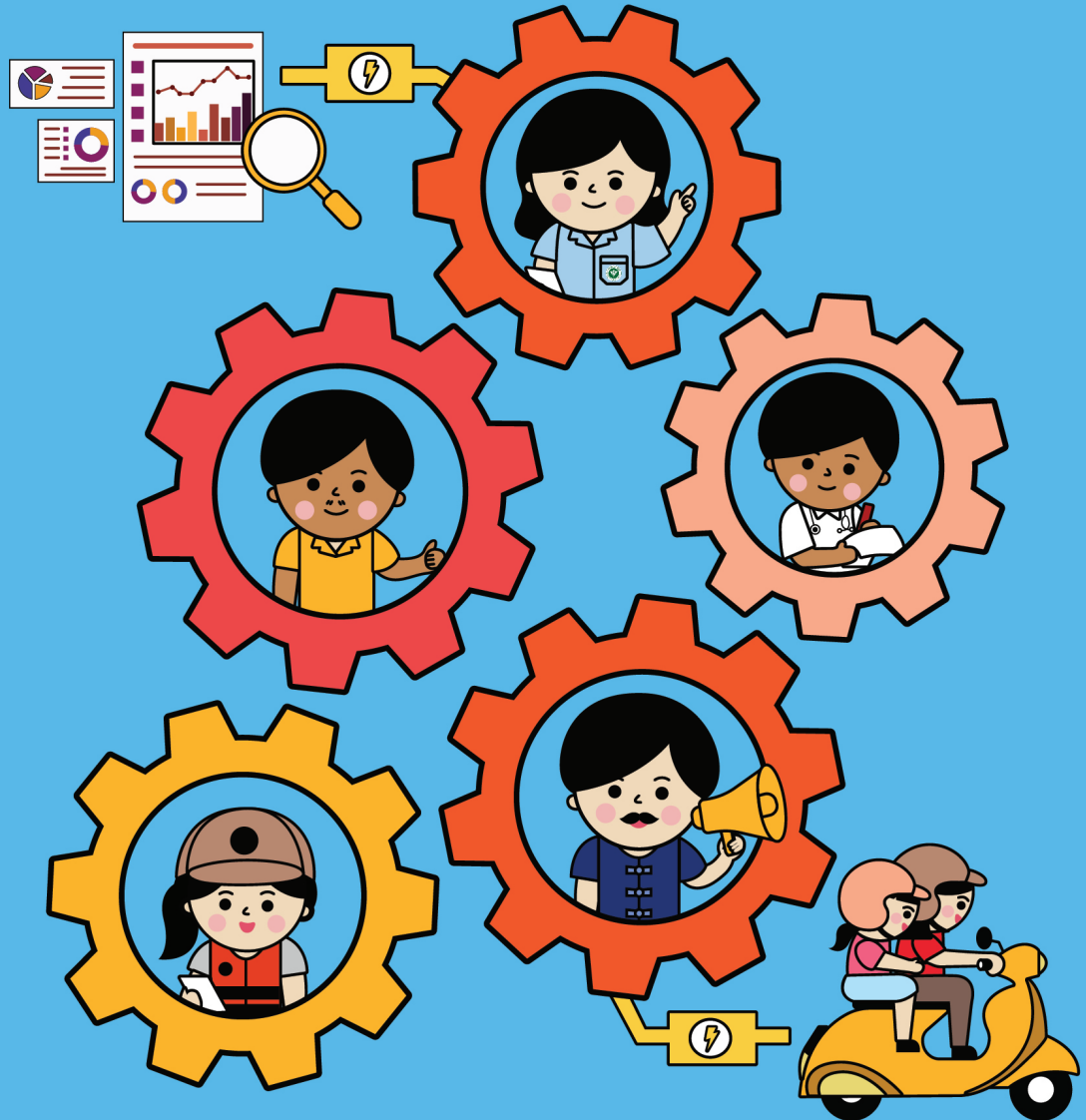


ข้อมูลและการสื่อสาร



เครื่องนำทาง

สู่เป้าหมาย ความปลอดภัยทางถนน



“5 km. Project”

ชุดความรู้การจัดการพฤติกรรมเสี่ยงจากการไม่สวมหมวกนิรภัยในระยะใกล้บ้าน
เล่มที่ 4: ข้อมูลและการสื่อสาร “เครื่องหมายทาง” สู่เป้าหมายความปลอดภัยทางถนน

ผู้เขียน

อรดี อินทร์คง

บรรณาธิการ

อรดี อินทร์คง

ออกแบบรูปเล่ม

อรดี อินทร์คง

ออกแบบปกและภาพประกอบ

ฉันทวรรณ มากพงษ์

สนับสนุนโดย

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

จัดพิมพ์โดย

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (มนป.)

เลขที่ 637/1 อาคารพร้อมพันธุ์ 1 ชั้น 4 ห้อง 402-403 ซอยลาดพร้าว 3

แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900

โทรศัพท์: 0-2938-8490

โทรสาร: 0-2938-8827

Email: admin@roadsafetythai.org

Website: <http://www.roadsafetythai.org>

คำนำ

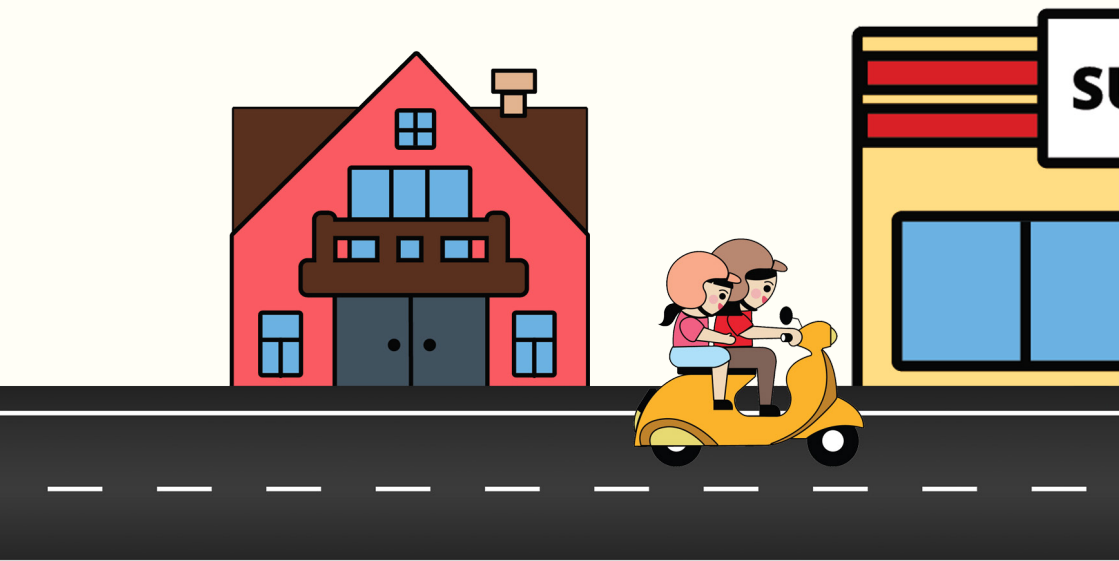
“รัศมี 5 กิโลเมตรใกล้บ้าน คือ ระยะอันตรายที่เจ็บและตายมากที่สุด”

ข้อมูลสถิติที่ส่งตรงจากห้องฉุกเฉิน โรงพยาบาลขอนแก่น เผยให้เห็นว่า กว่า 73% ของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจักรยานยนต์เกิดขึ้นภายในรัศมีไม่เกิน 5 กิโลเมตรใกล้บ้านหรือจุดสตาร์ท ตัวเลขผู้เสียชีวิต “ใกล้บ้าน” ยิ่งไต่ระดับสูงขึ้นในช่วงเทศกาลวันหยุดยาว อย่างปีใหม่และสงกรานต์ ที่ผู้คนเดินทางกลับบ้าน ข้อมูลสถิตินี้สะท้อนนัยสำคัญของ “พฤติกรรมการขับขี่” ที่ถูกกำกับด้วย “การรับรู้ระยะทาง” โดยเฉพาะในกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่มองว่า พื้นที่ “ใกล้บ้าน” เป็นพื้นที่ “คุ้นเคย” ทำให้ผู้ขับขี่ลดความระมัดระวังและประเมินความเสี่ยง จากการเกิดอุบัติเหตุในระดับต่ำ รัศมี 5 กิโลเมตรใกล้บ้านจึงกลายเป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด

รูปแบบหนึ่งของพฤติกรรมการขับขี่ “ใกล้บ้าน” ที่ประเมินความเสี่ยงในระดับต่ำ คือ การขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย ผลสำรวจของศูนย์ความร่วมมือด้านการป้องกันอุบัติเหตุ องค์การอนามัยโลก, คณะทำงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (สอจร.) และมูลนิธิไทยโรดส์ชี้ให้เห็นว่า 64% ของผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย เพราะมองว่าเดินทาง “ระยะใกล้” ไม่จำเป็นต้องใส่ ทั้งที่การสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน ช่วยลดความเสี่ยงในการบาดเจ็บศีรษะของผู้ขับขี่ได้ 43% และลดการบาดเจ็บศีรษะของผู้ซ้อนท้ายได้ 58% ที่สำคัญช่วยลดความเสี่ยงในการเสียชีวิตได้ถึง 39%

หากย้อนกลับไปทบทวนสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในรอบทศวรรษที่ผ่านมา จะพบว่า ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์สูงถึง 74.5% หรือประมาณ 15,000 รายต่อปี และในปี 2565 กว่า 86% เป็นผู้เสียชีวิตที่ไม่สวมหมวกนิรภัย โดยกลุ่มผู้เสียชีวิตสูงสุดอยู่ในช่วงอายุ 15-24 ปี ซึ่งเป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาประเทศในอนาคต การบาดเจ็บที่ศีรษะเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิต บาดเจ็บสาหัสและพิการ เมื่อตรวจสอบอัตราการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มเสี่ยงนี้ ยิ่งพบว่าอยู่ในระดับต่ำจนน่าใจหาย คือ มีเพียง 22% เท่านั้น ที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่

การเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มเสี่ยง จึงเป็นโจทย์ที่ท้าทายสำหรับผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งส่วนหนึ่งจำเป็นต้องสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับ “การประเมินความเสี่ยง” ให้กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะปรับเปลี่ยนการรับรู้ที่ว่า “ระยะใกล้บ้าน” คือ ระยะที่มีความเสี่ยงต่ำไปสู่ “ไม่มีระยะปลอดภัย” หากไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ การค้นหาปัจจัยเกี่ยวข้องเพื่อหาหนทางแก้ไข จำเป็นต้องอยู่บนฐานความรู้จากพื้นที่หรือชุมชน และการสนับสนุนทางด้านวิชาการที่ถูกต้องและครอบคลุมประเด็นท้าทาย

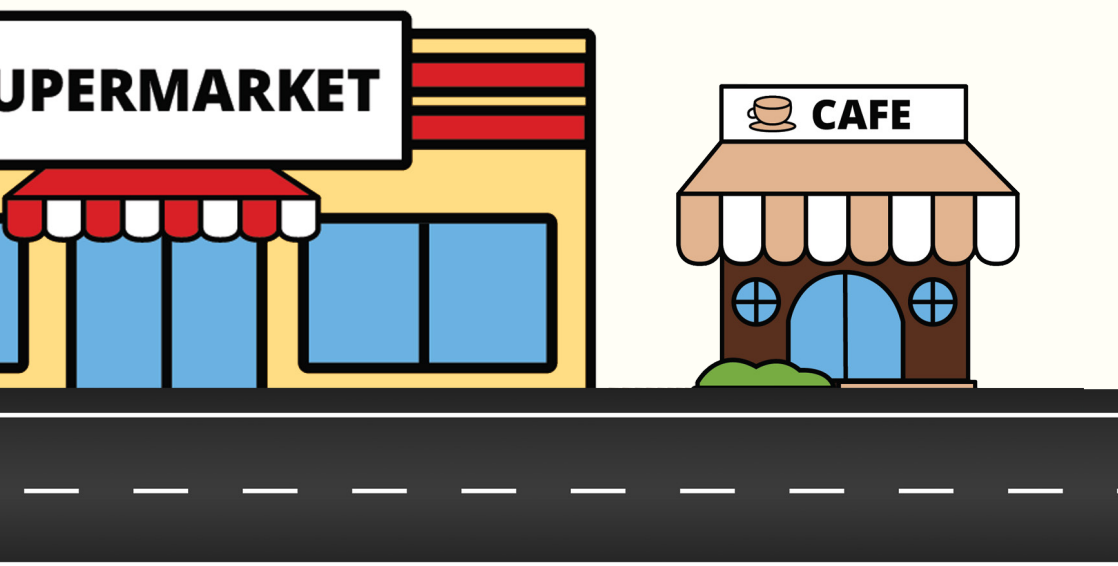


การผลิตชุดความรู้ “5 km. Project” เกิดจากความคิดในการใช้ข้อมูลเชิงวิชาการที่เข้าใจง่าย เพื่อสนับสนุนการทำงานขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนน ให้กับผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ต่างๆ โดยชุดคู่มือนี้ได้ถอดความรู้จากชุมชนและองค์กรที่ประสบความสำเร็จ เป็นตัวอย่างที่ดีในการจัดการพฤติกรรมเสี่ยงส่งเสริมให้กลุ่มเสี่ยงสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ มีการริเริ่มและสร้างความร่วมมือจากภาคส่วนต่างๆ ภายในชุมชน ซึ่งเป็นรากฐานสำคัญในการดูแลกลุ่มผู้ขับขี่ในฐานะสมาชิกของชุมชน

คณะผู้จัดทำคู่มือหวังว่า การถอดความรู้จากตัวอย่างที่ดีเหล่านี้ จะช่วยให้ผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนเกิดแรงบันดาลใจ และสามารถนำความรู้ไปประยุกต์ใช้ในพื้นที่การทำงานของตนเอง รวมถึงสามารถสร้างวิธีคิดใหม่ๆ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากจุดสตาร์ท การทำงานเชิงความคิดนี้ จะเป็นส่วนสำคัญในการสร้าง “วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน” ซึ่งสนับสนุนและสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์แห่งชาติ ที่มีเป้าหมายในการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนก่อนปี 2570

อรดี อินทร์คง

บรรณาธิการ



คำแนะนำการใช้คู่มือ

“5 km. Project” ชุดความรู้การจัดการพฤติกรรมเสี่ยงจากการไม่สวมหมวกนิรภัยในระยะใกล้บ้าน ประกอบด้วยคู่มือทั้งหมด 5 เล่ม ซึ่งแบ่งตาม “เครื่องมือ” ที่สามารถนำมาใช้สนับสนุนการทำงานในกลไกการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนน เครื่องมือที่อยู่ในหนังสือแต่ละเล่ม ได้แก่

- 1) การศึกษา
- 2) มาตรการองค์กร
- 3) การบังคับเชิงบวก หรือ BBS
- 4) ข้อมูลและการสื่อสาร
- 5) นวัตกรรม

อย่างไรก็ตามการใช้เครื่องมือต่างๆ เหล่านี้ ไม่จำเป็นต้องแยกขาดจากกัน ตรงกันข้าม ผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน สามารถบูรณาการเครื่องมือการทำงานต่างๆ เข้าด้วยกัน ตามแต่เงื่อนไขและบริบทของพื้นที่ ดังนั้นจึงไม่มีกฎเกณฑ์ตายตัว ว่าต้องเรียงลำดับการอ่านจากเล่มที่ 1 ไปถึงเล่มที่ 5 ผู้อ่านสามารถออกแบบเส้นทางการเดินทางได้เองอย่างอิสระ โดยอาจจะเริ่มจากเล่มที่ตรงความสนใจมากที่สุด แล้วจึงขยับไปสู่เล่มอื่นๆ เพื่อทำความรู้จัก “เครื่องมือ” และ “เพื่อนร่วมทาง” ที่กำลังเดินทางไปสู่จุดหมายเดียวกัน





เล่นที่ 4

ข้อมูลและการสื่อสาร
(คณะอนุกรรมการ
ศปท., อบท., อบต.)

เล่นที่ 3

การบังคับเชิงบวก
หรือ BBS
(คณะอนุกรรมการ
ศปท., ตำรวจ)



บ้าน



เล่นที่ 5

นวัตกรรม
(คณะอนุกรรมการศปท.,
อสม., อบท., อบต.)



เล่นที่ 1

การศึกษา
(คณะอนุกรรมการ
ศปท., คุณครู,
อบท., อบต.)



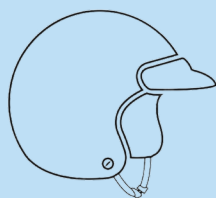
เล่นที่ 2

มาตรการองค์กร
(คณะอนุกรรมการ
ศปท., ผู้ประกอบการ,
จป. วิชาชีพ)

สารบัญ

เกริ่นนำ	10
• เครื่องนำทาง: งานสื่อสารความเสี่ยงระยะ “ใกล้บ้าน”	10
เรื่องเล่าจากพื้นที่ต้นแบบ	12
• เปลี่ยน “ความเชื่อ” ด้วย “ข้อมูล”	12
(องค์การบริหารส่วนตำบลปากอ่ดำ อำเภอแม่ลาว จังหวัดเชียงราย)	
• สร้าง ศปถ. ทุกระดับให้มีชีวิต	28
(ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น)	
บทเรียนจากเพื่อนร่วมทาง	40
• เริ่มต้นด้วย “ข้อมูลที่มีพลัง” เพื่อขับเคลื่อน “ฟันเฟือง”	40
• เปิดโอกาสให้สมาชิกในชุมชนร่วมเป็น “เจ้าของปัญหา”	42
• สร้างฐานข้อมูลเพื่อทำงานเชิงรุก	44
• ผูกมิตรกับเพื่อนร่วมทางใหม่ๆ เพื่อสร้างความต่อเนื่องให้ “วงจรคืนข้อมูล”	45

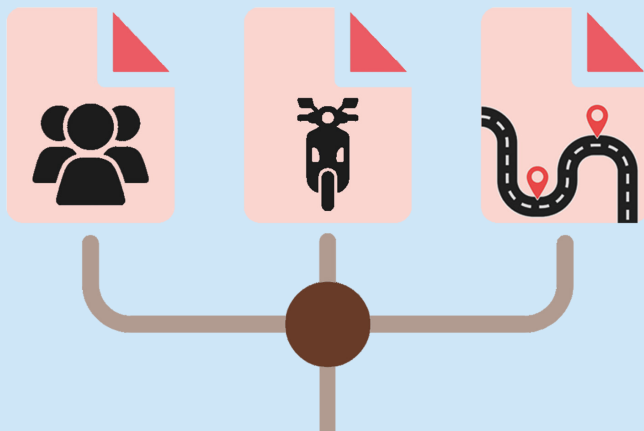




เกริ่นนำ

เครื่องนำทาง งานสื่อสารความเสี่ยงระยะใกล้บ้าน

หนึ่งในข้อได้เปรียบของผู้ปฏิบัติงานในกลไกศูนย์อำนวยความสะดวกปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ระดับตำบล และระดับอำเภอ คือ ความสามารถในการเข้าถึงข้อมูล “เชิงลึก” ของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ได้มากกว่าผู้ปฏิบัติงานในส่วนกลาง ข้อมูลเชิงลึกที่ว่านี้ เป็นข้อมูลที่ทำให้รายละเอียดนอกเหนือจากตัวเลขสถิติ โดยทำให้เห็นภาพว่า ผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บเป็นใคร บริบทของพื้นที่และสภาพแวดล้อมแบบใด ที่เป็นเงื่อนไขให้เกิดพฤติกรรมจราจรขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย ข้อมูลที่มีความเฉพาะเจาะจงซึ่งสัมพันธ์กับบริบทของพื้นที่ เปรียบได้กับ “เครื่องนำทาง” ที่ใช้จัดการกับพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ระยะใกล้บ้าน





คู่มือเล่มนี้ นำเสนอแนวทางการสื่อสาร “ข้อมูลเชิงลึก” เพื่อจัดการกับพฤติกรรมกร ขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยในชุมชนอย่างได้ผล โดย ถอดบทเรียนจาก “ต้นแบบ” ผู้ปฏิบัติงาน ในกลไก ศปถ. ระดับตำบล และระดับอำเภอ ซึ่งทำหน้าที่สื่อสารข้อมูลกับภาคีเครือข่ายใน ชุมชน งานสื่อสารข้อมูลความเสี่ยงไม่เพียง เป็นจุดเริ่มต้นที่ชักนำให้สมาชิกในชุมชน เข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา แต่ยังสร้าง “วงจรการคืนข้อมูล” ที่ทำให้การทำงานของ ศปถ. ทุกระดับเกิดความต่อเนื่องด้วย

“ผู้นำทาง” ของเราพร้อมที่จะพาไปดู แล้วว่า ข้อมูลที่พวกเขาได้อยู่ขับเคลื่อนฟันเฟือง ตัวแรก จนกระทั่งสร้างวงจรการทำงานที่ ต่อเนื่องได้อย่างไร

เรื่องเล่าจากพื้นที่ต้นแบบ

เปลี่ยน “ความเชื่อ” ด้วย “ข้อมูล”

องค์การบริหารส่วนตำบลปาก๋อตำ อำเภอมะลาว จังหวัดเชียงราย

“

“คนมันถึงคราวเคราะห์
ยังใจก็เลียงไม่ได้
ขับออกไปไกลบ้านแท้ๆ
ถึงที่ตาย ก็ต้องตาย...”

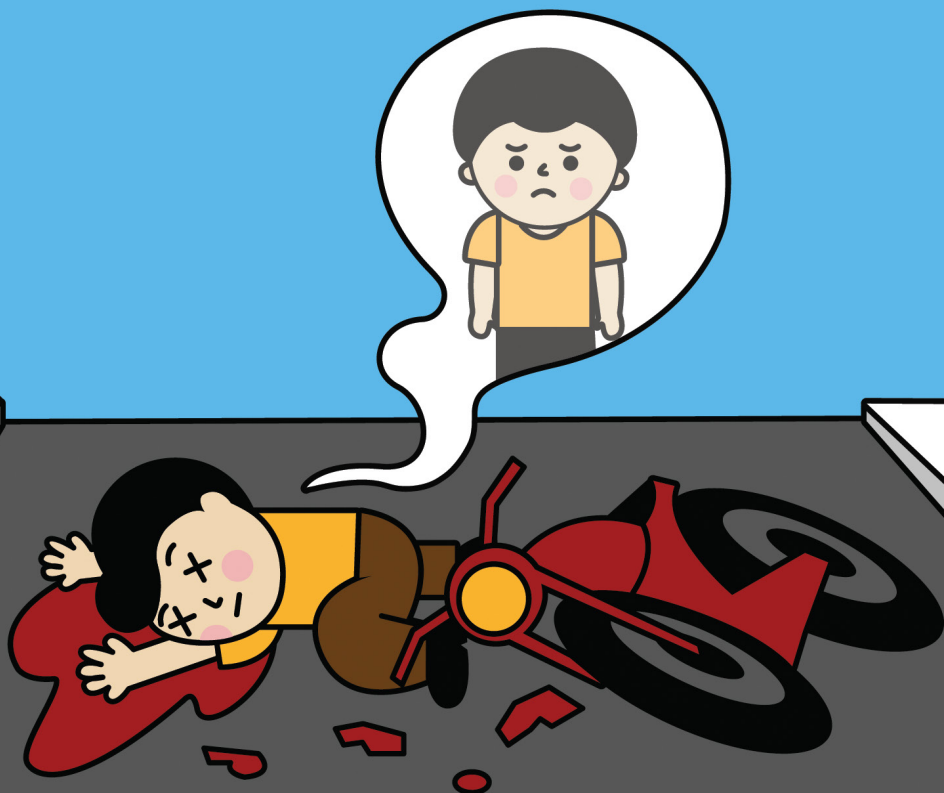
ส่วนหนึ่งของเสียงสะท้อนจากชาวบ้าน ที่อาจารย์สุริยัน ต้อยศ นายองค์การบริหารส่วนตำบลปาก๋อตำ อำเภอมะลาว จังหวัดเชียงราย ได้ยินอยู่บ่อยครั้ง เมื่อเกิดอุบัติเหตุทางถนนอย่างรุนแรง ถึงขั้นมีผู้เสียชีวิต หรือพิการ ทศนคติเบื้องต้นจากเสียงสะท้อนเช่นนี้ บ่งบอกว่า คนในชุมชน ยังคงมี “ความเชื่อ” ว่าอุบัติเหตุเป็นเรื่องของปัจเจกบุคคล เป็นโชคชะตาของผู้ประสบเหตุ ที่ใครคนอื่นก็ไม่สามารถต้านทานหรือช่วยเหลือได้

นี่เป็นโจทย์แรกๆ ที่ผู้รับผิดชอบและผู้ปฏิบัติงานป้องกันและแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุในชุมชนต้องเผชิญ หากชาวบ้านยังคงมีวิธีคิดเช่นนี้ ฟันเฟือง ตัวแรกของการทำงานเชิงป้องกัน คงยากที่จะขับเคลื่อน

ในทศวรรษที่ผ่านมา
สัดส่วนผู้เสียชีวิตที่ขับขี่รถจักรยานยนต์
คิดเป็น **74.5%** ของผู้เสียชีวิตทั้งหมด

และในปี 2565
กว่า **86.82%** เป็นผู้เสียชีวิตที่ไม่สวมหมวกนิรภัย

แต่รู้ไหมว่า...
เพียงเปลี่ยนวิธีคิด เราสามารถป้องกันความสูญเสียนี้ได้



แล้วจะสื่อสารอย่างไรให้ “วิธีคิด” เช่นนี้เปลี่ยนแปลง?

ก่อนหน้าที่ อาจารย์สุริยัน จะเข้ามารับหน้าที่นายกองค์การบริหารส่วนตำบลปากอ๋อตำ ในปี พ.ศ. 2564 อาจารย์เคยทำงานสอนและบริหารวิทยาลัยอาชีวศึกษาพาณิชย์การเชียงราย และเป็นอาจารย์ที่ปรึกษา “ชมรมดอกหญ้าอาสา” ซึ่งสนับสนุนให้เยาวชนได้ทำกิจกรรมจิตอาสา ในขณะเดียวกันอาจารย์มีประสบการณ์จากการเป็นพี่เลี้ยงสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (สจร.) ภาคเหนือ มีส่วนร่วมในการใช้ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุเชิงลึก เพื่อแก้ไขและป้องกันการเกิดเหตุซ้ำ ประสบการณ์การทำงานนี้ ทำให้อาจารย์สุริยันมีชุดข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ชุมชนปากอ๋อตำ รวมถึงข้อมูลเชิงพฤติกรรมของกลุ่มผู้ขับขี่ โดยเฉพาะกลุ่มเยาวชน ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยไม่สวมหมวกนิรภัยสูงสุด



อาจารย์สุริยัน ต่อยศ นำเสนอโครงการมาตรการชุมชนสร้างชุมชนต้นแบบทางเลือก เพื่อผู้ใช้จักรยานยนต์ปลอดภัย ในงานสัมมนา “ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัยในภาคเหนือ”



“อุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ และมักจะเกิดขึ้นบริเวณถนนสายรอง มากกว่าถนนสายหลัก ซึ่งมีผู้ขับขี่นอกพื้นที่ใช้เส้นทางนี้ เพื่อเลี่ยงถนนสายหลัก แต่ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตส่วนใหญ่เป็น คนในชุมชน ขับขี่โดยไม่สวมหมวกกันน็อก เพราะเขารู้สึกคุ้นเคยเส้นทาง และคิดว่าไป แค่ใกล้ๆ”

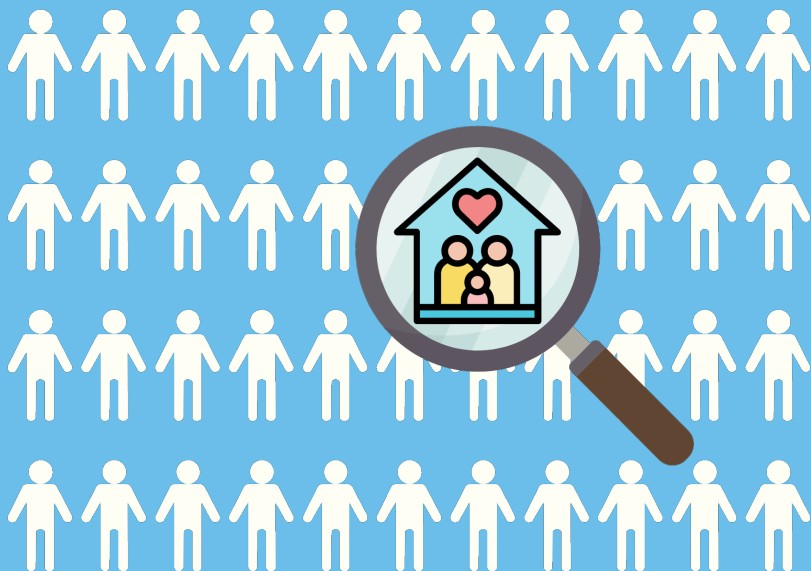


ข้อมูลเกี่ยวกับจุดเกิดเหตุและ พฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยของคน ในชุมชน สะท้อนวิธีคิดของผู้ขับขี่ที่ประเมิน “ความเสี่ยง” ของการเดินทางระยะใกล้บ้าน ต่ำกว่าที่เป็น ในความเป็นจริง ถนนสายรอง ในชุมชน ไม่ได้มีเพียงคนในชุมชนเท่านั้น ที่ใช้สัญจรไปมา แต่ยังมีผู้ขับขี่ต่างถิ่นที่ไม่ ชำนาญเส้นทางด้วย ดังนั้นการประเมิน “ความเสี่ยง” จึงไม่ควรถูกลดระดับ ไม่ว่า ใกล้หรือไกล ไม่มีระยะที่ปลอดภัย หาก คนในชุมชนยังไม่ตระหนักถึงการป้องกัน “ความเสี่ยง” ทุกครั้งที่เดินทาง

“

”

“เวลาที่เราเห็นข้อมูล มันไม่ใช่แค่ตัวเลขสถิติ
แต่เป็นคนในชุมชนที่เรารู้จัก เป็นเครือข่าย
เป็นลูกหลาน พวกเขาเสียชีวิตก่อนวัยอันควร
บางเคสก็กลายเป็นผู้พิการ ครอบครัวต้อง
รับผิดชอบ ดูแลกันไปตลอดชีวิต มันเป็น
ความทุกข์ของครอบครัว ความทุกข์ร่วมกัน
ของคนในชุมชน”



อาจารย์สุริยัน หยิบยกข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ มาคลี่ให้เห็นถึง “ชีวิต” และ “ความทุกข์” ของคนในชุมชนที่เกิดขึ้นร่วมกัน อย่างกรณีอุบัติเหตุรถกระบะชนรถจักรยานยนต์ และทำให้เด็กน้อยวัยเพียง 5 ขวบ ต้องเสียชีวิต เรื่องราวเบื้องหลังของครอบครัวผู้เกิดเหตุ นำไปสู่การสร้างวงคุยเพื่อถ่ายทอดหรือ “คืนข้อมูล” สู่ชุมชนอย่างเป็นระบบ ด้วยการส่งข้อมูลให้นายอำเภอ และเชิญผู้นำชุมชน อย่างผู้ใหญ่บ้าน รวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องมาร่วมสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก

“ในวงคุยจำเป็นต้องเชิญผู้นำชุมชนมาครับ โดยเฉพาะผู้ใหญ่บ้าน เพราะเขามีความใกล้ชิดกับลูกบ้าน หรือคนในชุมชน มากกว่า อบต. เขารู้สภาพพื้นที่ รู้จุดเสี่ยง แต่งบประมาณ อบต. เป็นผู้บริหาร เราต้องชวนเขามาคุย เพื่อหาทางแก้ไขร่วมกัน”



ทีมสืบสวนอุบัติเหตุ อำเภอแม่ลาว จังหวัดเชียงราย และผู้นำท้องถิ่น
ลงพื้นที่สำรวจจุดเสี่ยงบริเวณบ้านป่าอ้อย
เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์จุดเสี่ยงร่วมกับ ศปท. อำเภอ

การตั้ง “ทีมหลัก” (Core Team) ในการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุในชุมชน จึงต้องมี “เจ้าของชุมชน” มาร่วมด้วย ในกรณีของชุมชนปากอคำ อาจารย์สุริยันได้ชวนผู้ใหญ่บ้านมาร่วมเป็นพันธมิตร เพื่อทำการสำรวจพื้นที่เสี่ยงและพฤติกรรมเสี่ยง นำข้อมูลที่ได้คืนกลับสู่ชุมชน สร้างเวทีประชาคมให้ชาวบ้านได้ร่วมออกแบบแผนการจัดการความเสี่ยงร่วมกัน โดยการทำให้งบประมาณที่เคยมีมา มักเป็นการใช้งบประมาณเพื่อการก่อสร้างเป็นส่วนใหญ่ เมื่อนำข้อมูลคืนกลับสู่ชุมชน แผนการใช้งบประมาณได้ถูกนำมาใช้เพื่อการแก้ไขจุดเสี่ยง และการป้องกันอุบัติเหตุมากขึ้น เช่น การซ่อมแซมถนนที่เป็นหลุมเป็นบ่อ เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุภายในชุมชน



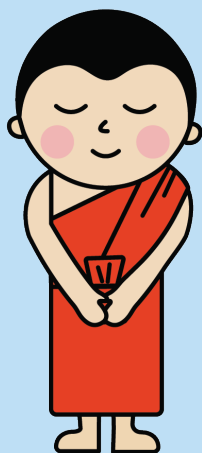
งานซ่อมแซมถนนที่เป็นหลุมเป็นบ่อ เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุภายในชุมชน



การจัดเวทีประชาคมระดับหมู่บ้าน
เปิดโอกาสให้คนในชุมชนมีส่วนร่วมในการออกแบบแผนการใช้งบประมาณ



หัวใจสำคัญของการคืนข้อมูลสู่ชุมชน คือ การทำให้คนในชุมชนรู้สึกเป็นเจ้าของพื้นที่ มีส่วนร่วมในการตัดสินใจและแก้ไขปัญหาด้วยตัวเอง และทำให้พวกเขาเห็น “สิทธิ” ในการจัดการถนนที่ปลอดภัยในชุมชน ที่สำคัญเมื่อเกิดอุปสรรคในการแก้ไขปัญหา “ข้อมูล” จากการทำงานเชิงป้องกันนี้เอง จะค่อยๆ ปรับเปลี่ยนและลดทอน “ความเชื่อเรื่องเคราะห์กรรม” ของคนในชุมชน



การสื่อสารเพื่อเปลี่ยน “วิธีคิด” ในการจัดการกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนปากอ่ำ ยังถูกสื่อสารผ่าน “พื้นเพื่อง” สำคัญของชุมชนอีกหลายกลุ่ม หนึ่งในนั้น คือ พระสงฆ์ซึ่งชาวบ้านเคารพในฐานะผู้นำทางจิตใจ

“

“เราขอความร่วมมือจากตุ้เจ้าให้ท่านช่วยสื่อสารกับชาวบ้านอีกแรงว่าอุบัติเหตุไม่ใช่เรื่องของเคราะห์กรรม แต่เป็นเรื่องที่ป้องกันได้เท่าที่ผ่านมา ก็ค่อนข้างได้ผลครับ

นอกจากตุ้เจ้า เราพยายามขอความร่วมมือจากทาง อสม. ให้ช่วยสื่อสารกับชาวบ้านด้วย แต่ต้องไม่ไปเพิ่มภาระงานให้เขา

เราคิดว่าในการสื่อสาร ถ้าจะให้สำเร็จต้องให้คนที่เข้าถึงชาวบ้านนั้นแหละ เป็นคนพูด”

อย่างไรก็ตาม การสื่อสารที่เกิดขึ้นระหว่างผู้ปฏิบัติงานและชาวบ้าน ไม่ได้เป็นการสื่อสารเพียงทางเดียวเท่านั้น ในการลงพื้นที่เพื่อสำรวจจุดเสี่ยง หรือ การทำแผนที่ภาษี ผู้ปฏิบัติงานจะได้รับข้อมูลจากชาวบ้านด้วย ในขณะเดียวกัน ผู้ปฏิบัติงานยังสามารถออกแบบการเก็บข้อมูลในพื้นที่ เพื่อจัดทำฐานข้อมูลชุมชนที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกันอุบัติเหตุได้ด้วย เช่น ข้อมูลการใช้รถ ข้อมูลการต่อ พ.ร.บ. ฯลฯ



ตัวอย่างข้อมูลที่สามารถนำมาใช้ประเมินความเสี่ยง

- ☒ วิธีการเดินทางมาโรงเรียน หรือสถานที่ทำงาน
- ☒ ระยะทางจากบ้านมาโรงเรียน หรือสถานที่ทำงาน
- ☒ จำนวนผู้ใช้รถจักรยานยนต์ / รถยนต์
- ☒ อัตราการสวมหมวกนิรภัย / การคาดเข็มขัดนิรภัย
- ☒ ใบขับขี่ / พ.ร.บ.
- ☒ การเคลมประกันอุบัติเหตุที่เกิดจากการเดินทาง

นอกจากการ “คืนข้อมูล” เพื่อสร้างการปรับเปลี่ยน “วิธีคิด” เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ และการจัดการแก้ไขจุดเสี่ยงแล้ว การสร้างผู้ขับขี่ที่มีวินัยจราจรยังสามารถเกิดขึ้นผ่านการคืนข้อมูลได้ด้วยเช่นกัน

ความคุ้นเคยกับพฤติกรรมของวัยรุ่น ตั้งแต่เมื่อครั้งที่ เป็นอาจารย์วิทยาลัยอาชีวศึกษาพาณิชย์การเชียงราย ทำให้อาจารย์สุริยันมองว่า การสร้างวินัยจราจรที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดควรเริ่มตั้งแต่วัยเด็กเล็ก เพราะหากรอจนถึงวันที่พวกเขาสามารถทำใบขับขี่ได้นั้นอาจจะสายเกินไป

วงการคืนข้อมูลสู่ชุมชน จึงถูกเชื่อมโยงไปถึงศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก อบต. ปากอตำ ด้วยการชักชวนคุณครูไปเรียนรู้ดูงานศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ที่ประสบความสำเร็จ และริเริ่มออกแบบหลักสูตรที่สอดแทรกความรู้ทางวินัยจราจรให้กับเด็กๆ โดยเชื่อมโยงกับ

การเรียนการสอนที่เน้นการพัฒนาทักษะสมอง หรือ Executive Function (EF) สำหรับเด็กวัย 2-6 ปี ซึ่งเน้นการเรียนรู้ผ่านการเล่น การเคลื่อนไหว ส่งเสริมความคิดสร้างสรรค์และความภูมิใจในตัวเด็ก เป็นการเรียนรู้อย่างสนุก และมีความสุข

(ลองดูแนวทางการพัฒนาแผนการสอนและการออกแบบกิจกรรมสำหรับเด็กปฐมวัยเพิ่มเติมในคู่มือเล่มที่ 1 การศึกษา: “ก้าวแรก” ของวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน)

นอกจากนั้นการสร้างการมีส่วนร่วมในชุมชน ยังลงลึกไปถึงตัวเด็กๆ เองด้วย พวกเขามี “ธนาคารหมวกกันน็อก” ให้เด็กๆ สามารถหยิบยืมไปใช้ หรือหากต้องการเป็นเจ้าของหมวกกันน็อก พวกเขาสามารถปันเงินออม เพื่อสมทบทุนเข้าธนาคาร ต่อยอดให้ธนาคารสามารถจัดซื้อหมวกกันน็อกให้เด็กๆ รุ่นต่อไป



บรรยากาศการเรียนรู้เพื่อสร้างวินัยจราจรในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก

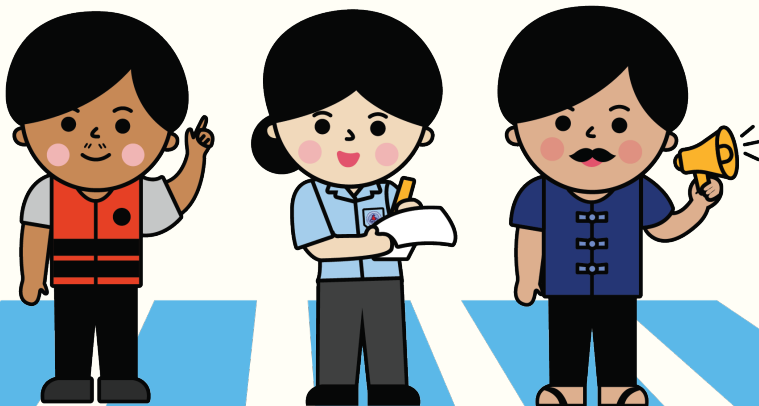


สส. สอจร. และสโมสรแบดมินตัน จัดโครงการ “ตีแบดเพื่อหัวน้อง”
ร่วมแบ่งปันหมวกนิรภัยสำหรับเด็กเล็กเข้าธนาคารหมวกกันน็อก ของศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก

การทำงานป้องกันอุบัติเหตุเชิงรุกจำเป็นต้องทำให้ “พื้นเฟื่อง” ทุกภาคส่วนขับเคลื่อนไปได้อย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นโจทย์ที่ท้าทาย อาจารย์สุริยันกล่าวทิ้งท้ายถึงบทเรียนเมื่อเข้ามารับหน้าที่ผู้บริหารไว้ว่า

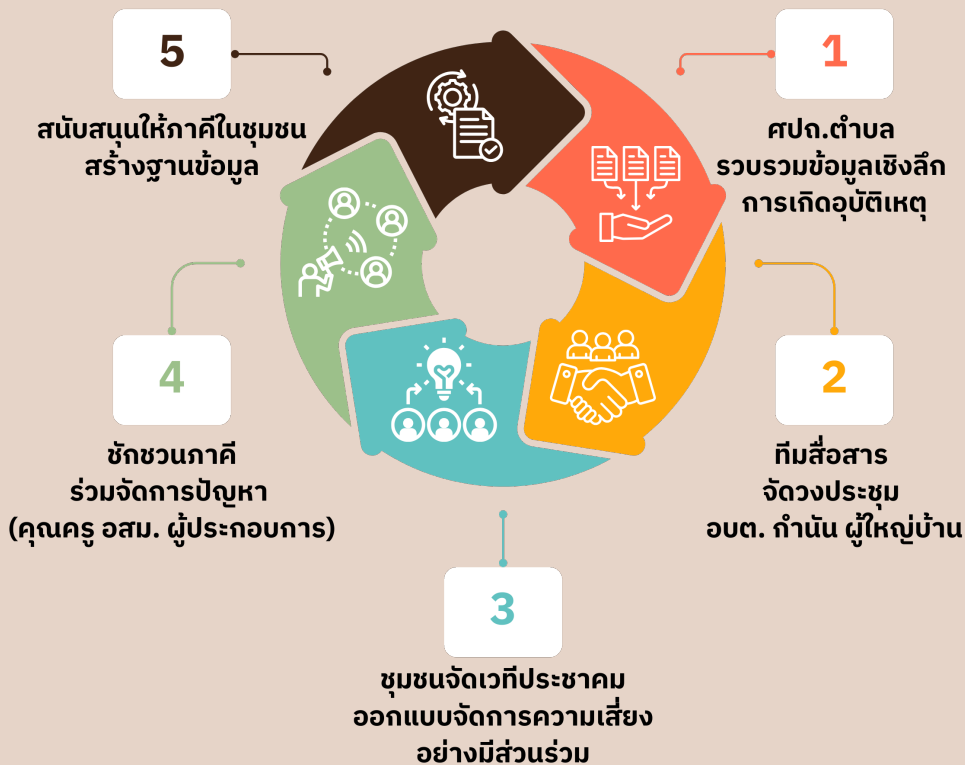
“การทำงานเรื่องอุบัติเหตุ มันไม่มีตัวชี้วัดที่ตรงตัว ผู้บริหารต้องมีความตั้งใจ เอาใจใส่เป็นธุระ อย่างงานแก้ไขจุดเสี่ยง จะถูกจัดอยู่ในหมวดบริการชุมชน ในขณะที่การสร้างวินัยจราจรให้เด็กและเยาวชน ถูกจัดอยู่ในหมวดการศึกษา การสร้างความยั่งยืนและทำให้ฝ่ายบริหารสามารถทำงานได้เต็มที จำเป็นต้องทบทวนกฎเกณฑ์ และระบุงานป้องกันอุบัติเหตุเข้าไว้เป็นส่วนหนึ่งในเกณฑ์การทำงานด้วยครับ”

We are a team!

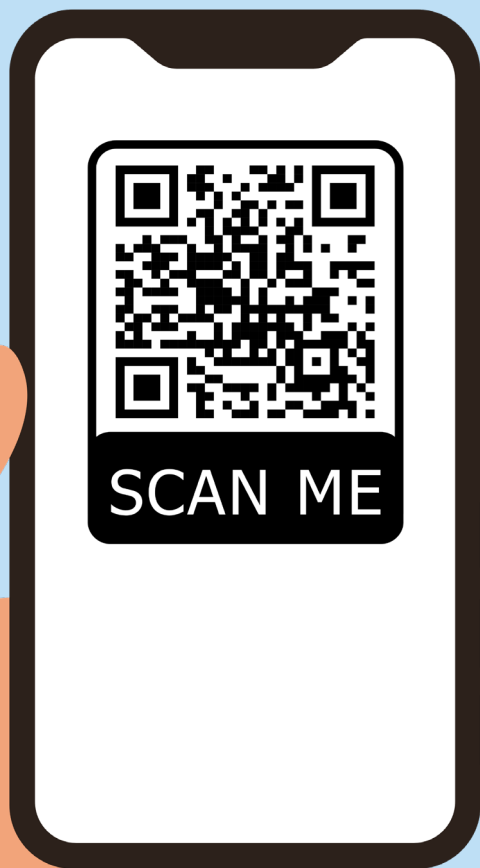


ตัวอย่างวงจรการคืนข้อมูล

ปาก่อดำโมเดล



การสนับสนุนให้ภาคีในชุมชนสร้าง “ฐานข้อมูล” ในขณะที่ดำเนินการจัดการพฤติกรรมที่ซับซ้อนซึ่งไม่สอดคล้องกับกลุ่มเป้าหมาย เป็นส่วนสำคัญของการทำงานเชิงรุก หรือการป้องกันก่อนที่จะเกิดอุบัติเหตุ โดยทีมสื่อสารในกลไก สปถ. ทั้งระดับตำบล และระดับอำเภอ สามารถใช้ฐานข้อมูลนี้ มาออกแบบกิจกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้อย่างตรงจุด ตัวอย่างที่เป็นรูปธรรม ได้แก่ “ปฏิทินความเสี่ยง” ซึ่งระบุแนวโน้มของช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุอย่างสัมพันธ์กับกิจกรรมในชุมชน เช่น เทศกาล, งานประเพณี, งานรับปริญญา ฯลฯ เจือปนเข้าไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ แนวทางการป้องกัน ตลอดจนภาคีที่เกี่ยวข้องลงสแกนคิวอาร์โค้ดด้านล่าง เพื่อดูตัวอย่างปฏิทินความเสี่ยง ที่จะช่วยให้ทีมสื่อสารสามารถออกแบบกิจกรรมป้องกันความเสี่ยงได้ตลอดทั้งปี



การสวมหมวกกันน็อกลดความสูญเสียได้

ลดการบาดเจ็บศีรษะของผู้ขับขี่ได้ประมาณ

43%

ลดการบาดเจ็บศีรษะของผู้ซ้อนท้ายได้ประมาณ

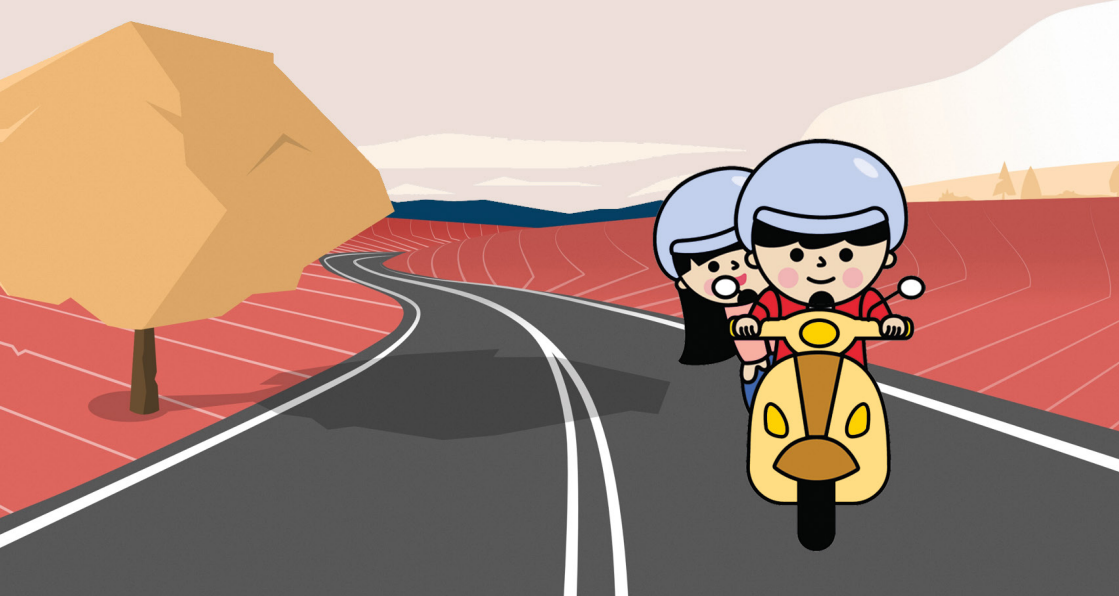
58%

ลดความเสี่ยงในการเสียชีวิตได้ถึง

39%

แต่ทั้งนี้หมวกกันน็อกจะช่วยปกป้องศีรษะได้อย่างเต็มที่
เมื่อขับขี่ด้วยความเร็ว

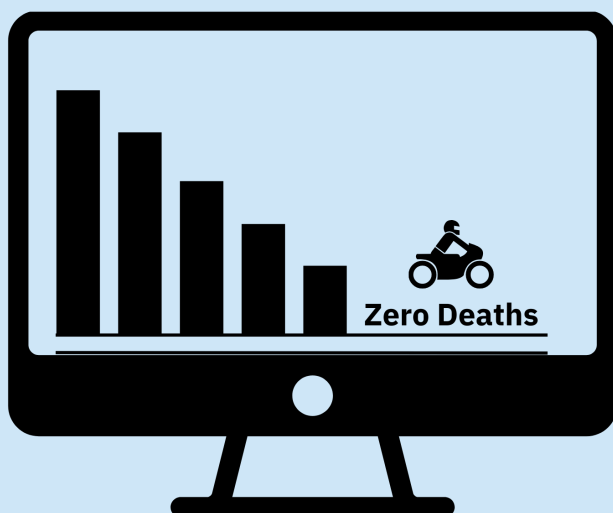
40 -50 กม. / ชม.



สร้าง ศปถ. ทุกระดับให้มีชีวิต

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน
อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น

ก่อนหน้าปี พ.ศ. 2560 อำเภอ “หนองเรือ” ติดอันดับ 1 ใน 6 อำเภอที่มีการตายจากอุบัติเหตุทางถนนสูงสุดในจังหวัดขอนแก่น โดยอุบัติเหตุที่คร่าชีวิตชาวหนองเรือมากที่สุดมาจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และเช่นเดียวกับอีกหลายพื้นที่ในประเทศไทย ช่วงอายุของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ที่เกิดเหตุคือ กลุ่มเยาวชนในวัย 15-19 ปี แต่ในปี พ.ศ. 2565 ที่ผ่านมามีตัวเลขเยาวชนที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ กลายเป็น 0 เบื้องหลังตัวเลขที่ลดลงนี้ ส่วนสำคัญมาจากกลไกการทำงาน ศปถ. ทุกระดับที่ขับเคลื่อนอย่างมีชีวิต



“ทางโรงพยาบาลเก็บข้อมูลสถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน มาตลอดอยู่แล้ว เรามีตัวเลขทุกเดือน เห็นทุกเดือนว่า มีเด็กนักเรียนตายจากอุบัติเหตุรถมอเตอร์ไซด์ ปีนี้ๆ หลายราย เหมือนที่คุณนง ศคร.7 บอก ถ้าเอาตัวเลขทั้งประเทศมารวมกัน เทียบได้กับเด็กนักเรียนหายไปโรงเรียนหนึ่งได้เลย ก่อนหน้าปี 60 ข้อมูลจากโรงพยาบาลไม่ได้ถูกนำมาใช้ มันก็กลายเป็นแค่ข้อมูลก่อนหน้าหนึ่ง ไม่เกิดประโยชน์อะไร ผมเลยขอข้อมูลจากโรงพยาบาลมาวิเคราะห์ แล้วลองเสนอในวงประชุม สปถ. อำเภอ”

คุณรัชชัย คำป้อม ผู้อำนวยการ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล บ้านเหมือดแอ่ อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น เลขาธิการคณะกรรมการ สปถ. อำเภอหนองเรือ เล่าถึงจุดเริ่มต้นในการขับเคลื่อนกลไกการทำงาน สปถ. การประชุมวง สปถ. ระดับอำเภอในช่วงแรกๆ เริ่มจากการชักชวนหัวหน้าส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องมารู้และร่วมกันวิเคราะห์ข้อมูล ทั้งข้อมูลสถิติและข้อมูลการสืบสวนกรณีเสียชีวิต





การประชุม สปท. อำเภอหนองเรือ



ต่อมาในปี พ.ศ. 2561 มีการตั้งคณะอนุกรรมการที่มาจากหลากหลายสาขาวิชาชีพ อาทิ โรงพยาบาล, ตำรวจ, กรมทางหลวง, คุณครู, เจ้าหน้าที่จากโรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่ ฯลฯ ทั้งหมด 11 คน เป็น “ทีมหลัก” (Core Team) ขนาดย่อยๆ ที่เข้าร่วมวงสับสวนอุบัติเหตุทุกครั้ง

“เวลาที่เรำทำหนังสือเชิญหน่วยงานมาเข้าร่วมประชุม เราจะส่งหนังสือถึงหัวหน้าหน่วยงานนั้นๆ ซึ่งเขาจะมอบหมายกันอีกทีว่า จะให้ใครมาเข้าร่วมเราก็คอยสังเกตดู คนที่มาเข้าร่วมประจำ คนนั้นแหละ keyman เขาอาจจะไม่ใช่หัวหน้าหน่วยงาน แต่เป็นคนทำงานจริง เราก็ดึงคนนั้นมาร่วมทีมหลักครับ”



คณะอนุกรรมการ ศปภ. อำเภอหนองเรือ
ลงพื้นที่สืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่เทศบาลหนองแก

การสร้าง “ทีมหลัก” เปรียบได้กับการเลือก “ฟันเฟือง” ที่ลงตัวเข้ามาสู่กลไก ฟันเฟืองเหล่านี้ คือ คนมีใจ ที่จะทำให้กลไกสามารถขับเคลื่อนไปได้อย่างมีพลัง ในแต่ละเดือนที่มีวงประชุมเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน จะมีการวิเคราะห์ข้อมูล และลงพื้นที่สำรวจจุดเสี่ยง เพื่อร่วมกันหามาตรการแก้ไขทันที “ทีมหลัก” ในคณะอนุกรรมการเหล่านี้ จะช่วยทำหน้าที่ประสานงานฝ่ายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุแต่ละกรณี นั้นทำให้การจัดการแก้ไขปัญหาเดินทางอย่างรวดเร็ว คล่องตัว

อย่างไรก็ตาม กลไก ศปภ. จะไม่มีชีวิตได้เลย หากวงจรการทำงานเช่นนี้ไม่เข้าไปสู่ “ชุมชน” ผู้เป็นเจ้าของพื้นที่การเกิดอุบัติเหตุ

แล้วจะสร้างวงจรชีวิตให้ ศปถ. ระดับชุมชน “ท้องถิ่น” และ “ท้องที่” ได้อย่างไร?

ย้อนกลับมาที่ชุดข้อมูลสถิติและการสืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ในอำเภอหนองเรือ ที่ทีมคณะอนุกรรมการได้รับจากทางโรงพยาบาลและตำรวจ พบว่า อุบัติเหตุส่วนใหญ่มักเกิดขึ้นบริเวณถนนสายรอง ถนนในหมู่บ้าน หรือ เขตชุมชน มากกว่าถนนทางหลวง ชุดข้อมูลเหล่านี้บ่งบอกถึง “ความเสี่ยง” ในละแวกบ้าน ที่หากวิเคราะห์ลึกลงไป เกิดจาก “พฤติกรรมเสี่ยง” ที่สัมพันธ์กับ “ทัศนคติ” ว่าด้วยความคุ้นเคย วางใจ ว่าการเดินทางระยะใกล้บ้าน มีความปลอดภัยมากกว่าการเดินทางระยะไกล ซึ่งสวนทางกับตัวเลขสถิติที่พบว่า รศมีไม่เกิน 5 กิโลเมตรใกล้บ้าน คือ ระยะเสี่ยงที่มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากการขับขีรถจักรยานยนต์สูงสุด ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ “ใกล้บ้าน” เป็นเสมือน GPS นำทางที่บ่งบอกว่า การจัดการ “ความเสี่ยง” ต้องได้รับความร่วมมือจาก ชุมชน



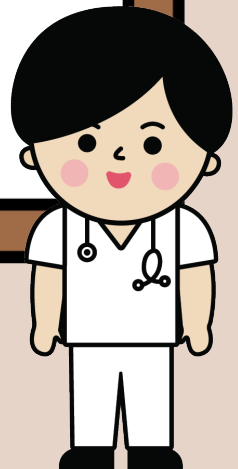
ข้อมูลสถิติผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต
จากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์
โดยห้องฉุกเฉิน โรงพยาบาลขอนแก่น

เกิดเหตุในรัศมี 1 กิโลเมตรจากบ้านหรือที่พัก
36.4%

เกิดเหตุในรัศมี 1-2 กิโลเมตรจากบ้านหรือที่พัก
22.7%

เกิดเหตุในรัศมี 2-5 กิโลเมตรจากบ้านหรือที่พัก
14.5%

เกิดเหตุในรัศมีเกิน 5 กิโลเมตรจากบ้านหรือที่พัก
26.4%



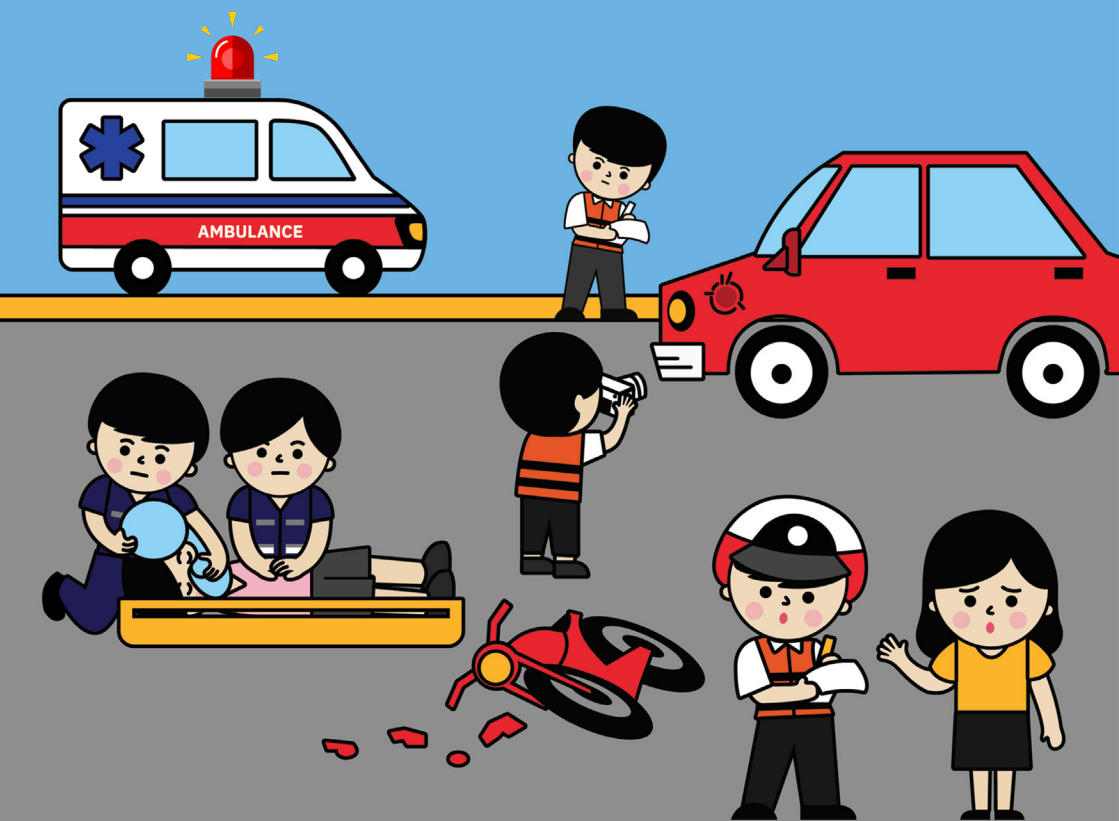
เด็กและเยาวชนช่วงอายุ 10 - 19 ปี
เป็นกลุ่มที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด

ปี 2554 - 2563 มีเด็กและเยาวชน

เดินทางแล้วไม่ได้กลับบ้าน

ถึง **28,444** คน

หรือเฉลี่ยปีละ **2,844** คน



“

“กลไก สปถ. อำเภอหนองเรือ จะทำงานร่วมกับ สปถ.ท้องถิ่น โดยหนองเรือมีทั้งหมด 10 ตำบล แต่เรามี สปถ. ท้องถิ่น 13 แห่ง เพราะบางตำบลมีการบริหารจัดการเฉพาะของเขาเอง เราให้ท้องถิ่นตั้งทีมขึ้นมา โดยที่เราเข้าไปทำหน้าที่ผู้ประสานและเป็นพี่เลี้ยง และเสนอให้ ผอ. รพสต. ในพื้นที่เป็นเลขาร่วมกับปลัดฝ่ายป้องกัน เพราะเขาใกล้ชิดพื้นที่ และมีข้อมูลที่แน่นมากอยู่แล้วครับ”

คุณรัชชัย เล่าถึงการเชื่อมต่อกันระหว่าง สปถ. ระดับอำเภอ และ สปถ. ท้องถิ่น และสะท้อนให้เห็นว่า การทำงานของ สปถ. ระดับท้องถิ่น เป็นวงจรเช่นเดียวกับ สปถ. ระดับอำเภอ โดยเริ่มจากการนำข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุมาคุยกันในวงประชุมทุกเดือน และลงพื้นที่เพื่อสำรวจ สืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุเชิงลึก เมื่อได้ชุดข้อมูลจากพื้นที่ จึงนำเข้าวงประชุมระดับอำเภออีกครั้ง เพื่อร่วมกันออกแบบมาตรการในการแก้ไขปัญหา โดยกระจายหน้าที่ให้ฝ่ายที่เกี่ยวข้องโดยตรง รวมถึงมองหาแนวทางการป้องกัน ซึ่งเป็นการทำงานเชิงรุกด้วย

“ในวงประชุม สปถ. ทุกเดือน เราจะเชิญผู้เกี่ยวข้องในพื้นที่เข้ามาร่วมด้วย บางเคสผู้เสียชีวิตไม่สวมหมวกกันน็อก เราไม่ได้เชิญแค่กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ตำรวจ แต่เราเชิญคุณครูเข้าร่วมด้วย เพราะเกี่ยวกับพฤติกรรมเสี่ยง เราก็ก่อนใจทยอยไปที่โรงเรียน ให้เขาคิดต่อ มีมาตรการหรือวิธีไหน ที่จะช่วยปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของเด็กนักเรียนได้บ้าง พยายามให้เขาเข้ามามีส่วนร่วมครับ”

“การคืนข้อมูลสู่ชุมชน” ในวงประชุมทุกเดือนของ ศปถ. เช่นนี้เองที่ทำให้เกิดวงจร ศปถ. ที่มีชีวิต รูปแบบกลไกการทำงานของ ศปถ. ในพื้นที่อำเภอหนองเรือ ยังขยายไปสู่หน่วยงานระดับย่อยส่วนอื่นๆ ด้วย ตัวอย่างที่เป็นรูปธรรม ได้แก่ การนำกลไก ศปถ. เข้าสู่บริษัทและโรงงานอุตสาหกรรม เช่น บริษัทขอนแก่นแหวน, โรงงานน้ำตาลมิตรภูเวียง และห้างสรรพสินค้าโลตัส หรือการนำกลไก ศปถ. เข้าสู่โรงเรียนในเขตพื้นที่อำเภอหนองเรือ โดยสร้างวงจรการทำงานจากการ “คืนข้อมูล” เช่นกัน



คืนข้อมูลผ่านวง “โซเหล่” กับห้างสรรพสินค้าโลตัส



เยาวชนจากโรงเรียนหนองเรือวิทยา เข้าร่วมวงประชุมแลกเปลี่ยนข้อมูล เพื่อหาแนวทางป้องกันอุบัติเหตุทางถนน



“เวลาที่เราเอากลไก ศปถ. เข้าไปที่โรงงาน หรือโรงเรียน เราก็เอาข้อมูลไปเล่าให้เขาฟัง เช่น ถ้ามีกรณีที่ผู้ประสบเหตุไม่ได้สวมหมวกกันน็อก แล้วบาดเจ็บที่ศีรษะอย่างรุนแรง หรือเสียชีวิต ถ้าเป็นพนักงานของโรงงาน ก็จะเป็นปัญหาในสายการผลิตของเขา หรือถ้าเป็นเด็กนักเรียน เราก็ใช้เรื่องเล่าให้เห็นว่า ครอบครัวของเด็กที่เสียชีวิตเป็นอย่างไร เราเสียลูกหลานที่เป็นที่รักของชุมชนไป มันประเมินค่าความเสียหายไม่ได้

เรื่องเล่าพวกนี้มีพลัง หลังจากนั้นเราก็ ‘โสเหล่’ ให้เขาช่วยคิดหามาตรการ ซึ่งที่ผ่านมาจากโรงงานและโรงเรียนก็ให้ความร่วมมือ อาจจะยังไม่สามารถบังคับให้สวมหมวกกันน็อกได้ 100% แต่ก็ดีขึ้นมากครับ ตอนนี้น่าจะได้ถึง 70%”

จากจุดเริ่มต้นของ “การคืนข้อมูล” ไปสู่การสร้างทีม “ฟินเฟือง” ที่มีใจ และขยายไปสู่ “วงจร” การทำงานทุกภาคส่วน ทำให้กลไก สปถ. ทุกระดับใน อำเภอนองเรือขับเคลื่อนอย่างมีชีวิต ผลสำเร็จที่คืนกลับมาตลอดการทำงาน กว่า 6 ปี คือตัวเลขอุบัติเหตุที่ลดลง ยิ่งไปกว่านั้น คือ การสร้างชุมชนที่มีส่วน ร่วมในการปกป้องชีวิตของคนในชุมชนด้วยตนเอง

“ในฐานะคนที่เห็นข้อมูลมาตลอด เรอบอกเลยได้ว่า โรงพยาบาลมีความสุข เพราะข้อมูลได้ถูกนำไปใช้สื่อสารกับชุมชน และเมื่อตัวเลขที่ย้อนกลับมา มันลดลงๆ มันเห็นชัดเจนว่า เราทำได้...” คุณธวัชชัยกล่าวทิ้งท้ายด้วยใบหน้าที่ เต็มไปด้วยความหวัง



สปถ. อำเภอนองเรือ รับเกียรติบัตร รางวัลดีเยี่ยม
การแก้ปัญหาการตายและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน

ตัวอย่างวงจรการคืนข้อมูล

หนองเรือโมเดล



บทเรียนจากเพื่อนร่วมทาง

1. เริ่มต้นด้วย “ข้อมูลที่มีพลัง” เพื่อขับเคลื่อนฟันเฟือง

กลไกการทำงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ทั้งในระดับตำบลและระดับอำเภอ ประกอบด้วยผู้ปฏิบัติงานจากหลากหลายสาขาวิชาชีพ ซึ่งมีความรู้และทักษะที่แตกต่างกัน ผู้ปฏิบัติงานเหล่านี้เปรียบเสมือน “ฟันเฟือง” ของกลไก ศปถ. บทเรียนจากพื้นที่ต้นแบบทั้งองค์การบริหารส่วนตำบลปากท่อ อำเภอแม่ลาว จังหวัดเชียงราย และ ศปถ. อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น สะท้อนให้เห็นว่า “ฟันเฟือง” ทุกภาค

ส่วนในกลไก ศปถ. ล้วนถูกขับเคลื่อนด้วย “ข้อมูล” ทว่าไม่ใช่ “ข้อมูล” ทุกประเภทที่จะมีพลังมากพอในการจุดประกายให้ฟันเฟืองเริ่มเดินหน้าทำงาน

ข้อมูลที่มีพลังขับเคลื่อนการจัดการพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ใกล้บ้าน คือ ข้อมูล “ใกล้ตัว” ที่สามารถสร้างความรู้สึก “ใกล้ชิด” กับผู้รับสารได้ ข้อมูลประเภทนี้มีมิติ “เชิงลึก” ที่ทำให้ผู้รับสารเห็นรายละเอียดชัดเจน หรือเกิดความรู้สึกร่วม

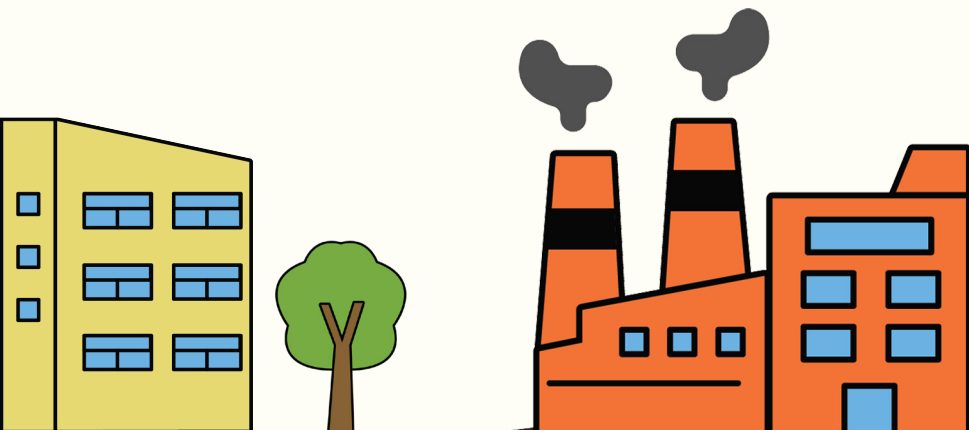


ตัวอย่างเช่น เรื่องราวชีวิตของผู้ประสบอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นสมาชิกในครอบครัวของคนในชุมชนเดียวกัน สามารถสร้างความรู้สึก “ใกล้ชิด” กับผู้รับสารได้มากกว่าข้อมูลสถิติตัวเลข ดังนั้นการเลือกใช้ “ข้อมูลที่มีพลัง” จึงเป็นสิ่งสำคัญที่ทีมสื่อสารสามารถนำไปปรับใช้ เพื่อสร้างความร่วมมือจากทั้งผู้ปฏิบัติงาน และกลุ่มเป้าหมาย

หนึ่งในเทคนิคที่ช่วยเพิ่มพลังให้กับข้อมูล คือ “เรื่องเล่า” เกี่ยวกับผู้ประสบเหตุ อาจเป็นเรื่องเล่าจากประสบการณ์ตรงของพวกเขาเอง หรือเรื่องเล่าจากครอบครัวและคนใกล้ชิด โดยเฉพาะหากผู้ประสบเหตุเป็นสมาชิกของชุมชน

ทีมสื่อสารอาจจะนำเรื่องเล่านี้ไปถ่ายทอดในวง “คืนข้อมูล” พลังของเรื่องเล่าจะช่วยเชื่อมโยงผู้ปฏิบัติงานและกลุ่มเป้าหมาย ให้เกิดความรู้สึกเป็น “เจ้าของปัญหา” ได้ง่ายขึ้น เช่นที่อาจารย์สุริยัน ต้อยศ นายกองการบริหารส่วนตำบลปาก่อดำสะท้อนว่า

“เวลาที่เราเห็นข้อมูล มันไม่ใช่แค่ตัวเลขสถิติ แต่เป็นคนในชุมชนที่เรารู้จัก เป็นเครือญาติ เป็นลูกหลาน พวกเขาเสียชีวิตก่อนวัยอันควร บางเคสก็กลายเป็นผู้พิการ ครอบครัวต้องรับผิดชอบ ดูแลกันไปตลอดชีวิต มันเป็นความทุกข์ของครอบครัว ความทุกข์ร่วมกันของคนในชุมชน”



2. เปิดโอกาสให้สมาชิกในชุมชน ร่วมเป็น “เจ้าของปัญหา”

การจัดการพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ระยะใกล้บ้านนั้น ไม่สามารถจัดการได้ด้วยแนวทางการบังคับใช้กฎหมายจากภาครัฐเพียงอย่างเดียว โดยปราศจากความเข้าใจจากมิติทางสังคม ผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนจำเป็นต้องเปิดโอกาส และเชื่อเชิญให้สมาชิกของชุมชนเข้ามามีส่วนร่วม นำเสนอความต้องการ และออกแบบแนวทางการจัดการปัญหาดังนั้นหัวใจสำคัญของ “การคืนข้อมูล” จึงเป็นการทำให้สมาชิกในชุมชนเกิดความรู้สึกเป็น “เจ้าของปัญหา” ต้องการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ แก้ไขปัญหาด้วยตัวเอง และทำให้พวกเขาเห็น “สิทธิ” ในการจัดการถนนที่ปลอดภัยในชุมชน

ข้อมูลที่เอื้อให้ภาคีในชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการปัญหานอกจากเป็น “ข้อมูลที่มีพลัง” แล้ว ยังจำเป็นต้องใช้ข้อมูลที่คลี่ให้เห็นปัจจัยรอบด้านในการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ คน, รถ, ถนน และสภาพแวดล้อม เพื่อให้ภาคีในชุมชนมองเห็นมิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอย่างเชื่อมโยงกัน ซึ่งการแก้ไขปัญหาก็จำเป็นต้องบูรณาการข้อมูลทุกส่วนเข้าด้วยกัน ไม่สามารถแยกส่วนได้ โดยข้อมูลเหล่านี้มาจากการร่วมกันสืบสวนวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้ง และที่สำคัญต้องไม่ลืมว่า การใช้ข้อมูลจากการสืบสวนอุบัติเหตุมีเป้าหมายเพื่อให้ภาคีเครือข่ายได้ใช้ข้อมูลเพื่อวิเคราะห์ความเสี่ยง และร่วมกันตัดสินใจจัดการปัญหาเชิงระบบ ไม่ใช่การโทษเหยื่อ



บทเรียนจากพื้นที่ต้นแบบทั้ง 2 แห่ง สะท้อนให้เห็นว่า ทีมสื่อสารให้ความสำคัญกับ “วิธีการทำงาน” มากพอๆ กับ “ความสำเร็จ” หรืออาจเปรียบได้ว่า ให้ความสำคัญกับ “การมีเพื่อนร่วมทาง” ไม่ยิ่งหย่อนไปกว่า “จุดหมายปลายทาง” ดังนั้น ในกระบวนการคืนข้อมูลให้กับพื้นที่ จึงเปิดโอกาสให้สมาชิกในชุมชนได้มีส่วนร่วม ทั้งในรูปแบบการประชุมวงย่อย, การจัดเวทีประชาคมในหมู่บ้าน หรือการสืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่ชักชวนผู้เกี่ยวข้องจากต่างสาขา และหน่วยงานมาเข้าร่วม

คุณูปการของการเปิดพื้นที่ให้สมาชิกในชุมชนเข้าร่วมแก้ไขปัญหา

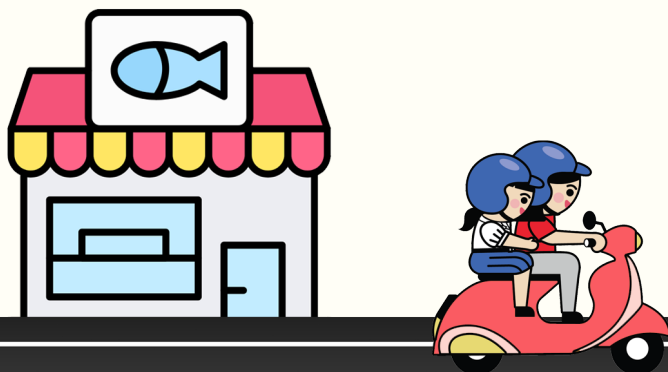
คือทำให้ข้อมูลมีรายละเอียดที่ครบถ้วนรอบด้านมากขึ้น บ่อยครั้งที่แนวทางการแก้ปัญหาเกิดจากการระดมความคิดของคนในชุมชนเอง และเป็นข้อเสนอที่ผู้ปฏิบัติงานจากส่วนกลางอาจนึกไม่ถึง นอกจากนั้นการคืนข้อมูลในวงประชุม ที่เปิดโอกาสให้กลุ่มเป้าหมาย ซึ่งมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย ได้เข้าร่วมเป็นส่วนหนึ่ง ยังสามารถเปลี่ยนมุมมองของพวกเขาให้เกิดความเข้าใจปัญหามากขึ้น จนนำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่ เป็นการเปลี่ยนแปลงที่เกิดจากการตระหนักรู้ด้วยตนเอง ซึ่งมีความยั่งยืนมากกว่าการถูกบังคับด้วยกฎหมาย



3. สร้างฐานข้อมูลเพื่อทำงานเชิงรุก

นอกเหนือไปจากการทำงานเพื่อแก้ไขปัญหาคับติดเหตุทางถนนแล้ว ทีมสื่อสารและผู้ปฏิบัติงานสามารถใช้ “วงจรการคืนข้อมูล” เพื่อทำงานเชิงรุกในการป้องกันอุบัติเหตุได้เช่นกัน บทเรียนจากพื้นที่ต้นแบบทั้ง 2 แห่งทำให้เราเห็นชัดเจนว่า ในกระบวนการคืนข้อมูลสู่ชุมชน ทีมสื่อสารและผู้ปฏิบัติงานไม่ได้ถ่ายทอดข้อมูลให้กับสมาชิกในชุมชนและกลุ่มเป้าหมายเท่านั้น ในทางกลับกันทีมสื่อสารยังได้รับข้อมูลจากสมาชิกในชุมชนด้วย

ผู้ปฏิบัติงานสามารถนำข้อมูลที่ได้รับกลับมาสร้าง “ฐานข้อมูล” อย่างเป็นระบบ เช่น กรณีของ อสม. ในชุมชนปากอ้อม ที่ลงพื้นที่เยี่ยมบ้านและรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการใช้รถ การต่อ พ.ร.บ. เพื่อจัดทำฐานข้อมูลชุมชนที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกันอุบัติเหตุ ฐานข้อมูลของชุมชน อาจบันทึกสถิติของการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละช่วงเวลาของปี ที่สัมพันธ์กับกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นในชุมชน เช่น เทศกาล, งานประเพณี ฯลฯ แล้วนำมาสร้าง “ปฏิทินความเสี่ยง” สำหรับออกแบบกิจกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี



4. ผู้มิตรกับเพื่อนร่วมทางใหม่ๆ เพื่อสร้างความต่อเนื่องให้กับ “วงจรคีนข้อมูล”

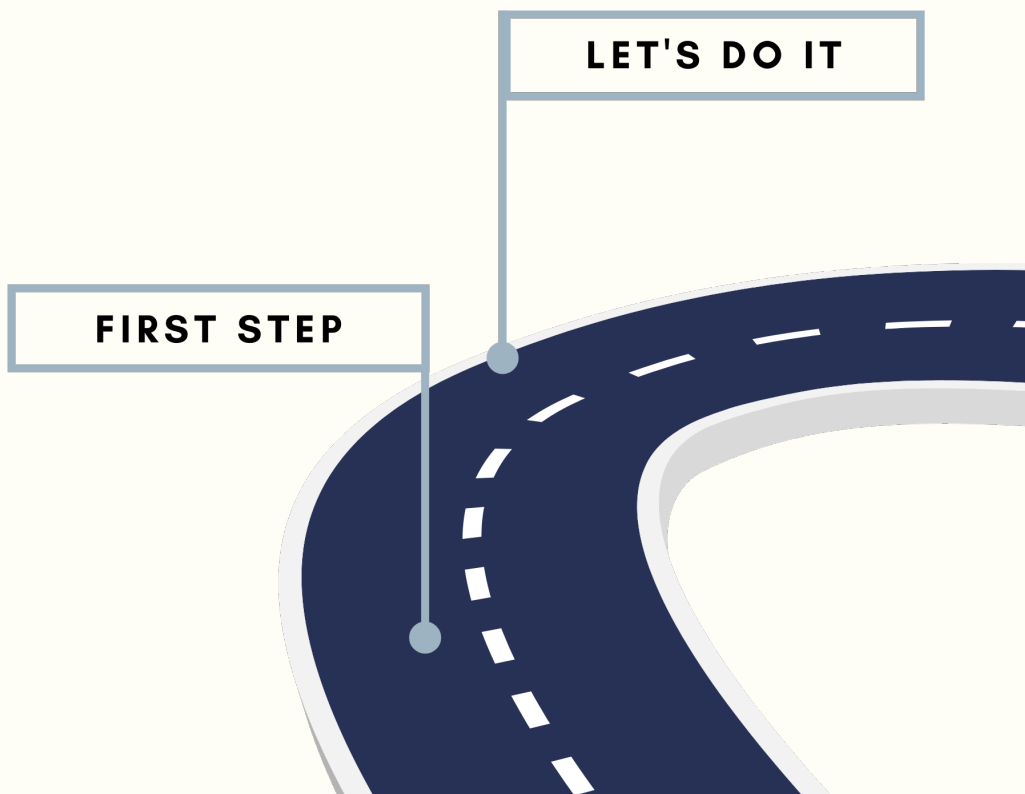
ปัจจัยหนึ่งที่ทำให้การจัดการ
พฤติกรรมเสี่ยงของการขับขี่ในระยะ
ใกล้บ้านประสบความสำเร็จ โดยเฉพาะ
การเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยใน
กลุ่มเสี่ยง คือ การคีนข้อมูลที่เกิดขึ้น
อย่างต่อเนื่อง บทเรียนจากพื้นที่
ต้นแบบทั้ง 2 แห่ง ทำให้เราเห็นว่า
การคีนข้อมูลอย่างต่อเนื่อง ทำให้
กลไกการทำงานของ สปถ. ทุกระดับ
สามารถขับเคลื่อนไปได้ราวกับมีชีวิต
สิ่งที่น่าสนใจคือ การคีนข้อมูลสู่ชุมชน
ไม่ได้เกิดขึ้นกับภาคีเครือข่ายกลุ่มเดิม

เท่านั้น แต่ยังขยายไปสู่ “เพื่อนร่วม
ทางหน้าใหม่” เสมอ เช่น กรณีของ
องค์การบริหารส่วนตำบลปากอ่ดำ
ที่คีนข้อมูลและสนับสนุนการดำเนิน
งานสร้างวินัยจราจรให้กับเด็กๆ ที่ศูนย์
พัฒนาเด็กเล็ก องค์การบริหารส่วน
ตำบลปากอ่ดำ หรือกรณีของ สปถ.
อำเภอหนองเรือ ที่นำกลไก สปถ.
เข้าสู่โรงเรียนและสถานประกอบการ
และหน่วยงานต่างๆ ในพื้นที่อำเภอ
หนองเรือ ผ่านวงจรการทำงานจาก
การ “คีนข้อมูล”

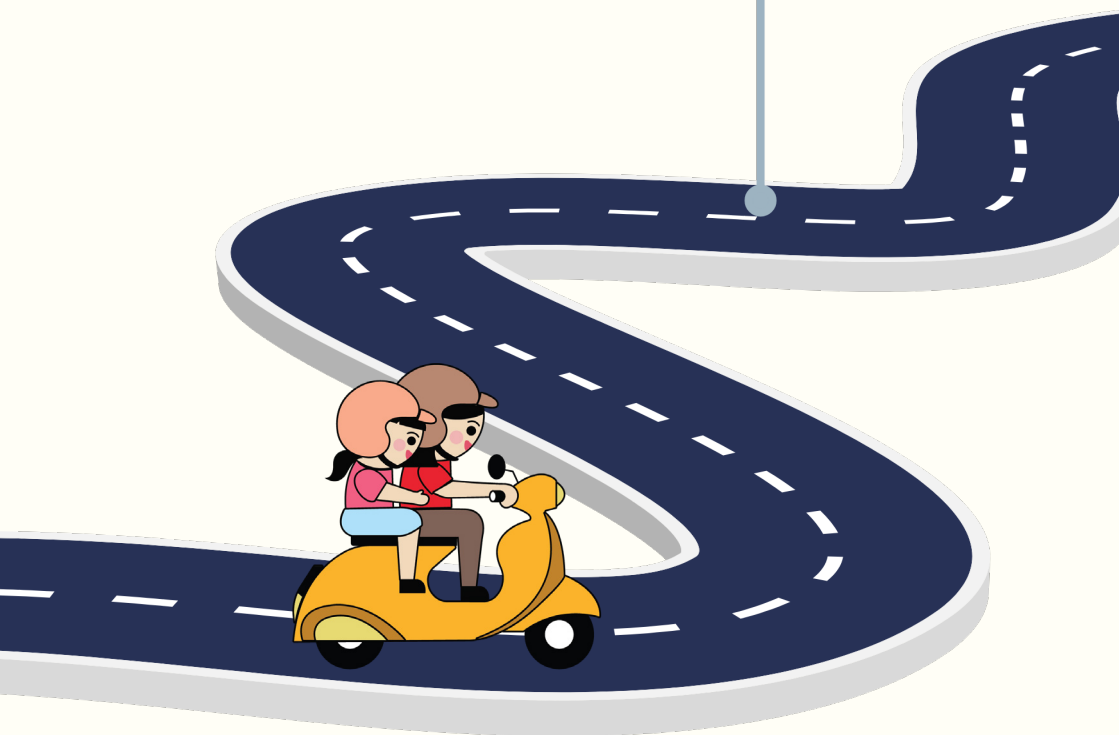


การคืนข้อมูลให้กับ “เพื่อนร่วมทางหน้าใหม่” อาจเป็นไปได้ในลักษณะการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ และให้ “เพื่อนใหม่” ได้ร่วมแบ่งปันแนวทางการแก้ปัญหาภายในองค์กรของตนเองด้วย เช่น กรณีของโรงเรียนหนองเรือวิทยาที่แกนนำเยาวชนคิดหาวิธีสื่อสารความเสี่ยงกับเพื่อนในโรงเรียน ผ่านการใช้สื่อออนไลน์ และคลิปหนังสือ นอกจากนี้ผู้ปฏิบัติงานในกลไก สปถ. อาจเสนอให้โรงเรียนหรือสถานประกอบการต่างๆ เก็บข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางของบุคลากรในหน่วยงาน เพื่อนำมาใช้ประเมินความเสี่ยงในการเดินทางภายในชุมชน

การผูกมิตรกับเพื่อนร่วมทางใหม่ๆ ช่วยสร้างความเข้มแข็งให้กับกลไก สปถ. ระดับท้องถิ่นมากขึ้น ในขณะเดียวกันก็สร้างความเป็นไปได้ใหม่ๆ ในการแก้ไขภัยพิบัติธรรมชาติเสี่ยงของการขับขีไกล้อบ้าน ที่มีความซับซ้อนมากขึ้นด้วย



KEEP GOING



ขอขอบคุณ

- คุณสุรียัน ต้อยศ
- องค์การบริหารส่วนตำบลปากอ่ดำ อำเภอแม่ลาว จังหวัดเชียงราย
- คุณธวัชชัย คำป่อง
- คณะทำงาน ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน
อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น
- สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 7 ขอนแก่น





ศวปถ.
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
www.road-safety-thai.org

