

ถอดบทเรียน

โครงการสานพลังสร้างมาตรการองค์กร เพื่อความปลอดภัยทางถนน



สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ(สสส.)
แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด
(สอจร.)



ถอดบทเรียน

โครงการสานพลังสร้างมาตรการองค์กร เพื่อความปลอดภัยทางถนน

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ(สสส.)
แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด
(สจร.)

ถอดบทเรียน

โครงการสานพลังสร้างมาตรการองค์กร เพื่อความปลอดภัยทางถนน
คณะที่ปรึกษา:

- | | | |
|---------------|--------------|-------------------------|
| 1. นพ.วิทยา | ชาติบัญชาชัย | ประธาน คณะทำงาน สจร. |
| 2. นพ.วิวัฒน์ | ศีตมโนชญ์ | รองประธาน คณะทำงาน สจร. |
| 3. นพ.อนุชา | เศรษฐเสถียร | รองประธาน คณะทำงาน สจร. |
| 4. ดร.दनัย | เรืองสอน | รองประธาน คณะทำงาน สจร. |

บรรณาธิการ:

- | | | |
|---------------|-----------|-----------------|
| 1. คุณสุพัตรา | สำราญจิตร | นักวิชาการ สจร. |
|---------------|-----------|-----------------|

คณะทำงาน:

- | | | |
|-------------------|--------------------|--------------------------------------|
| 1. คุณศิริกุล | กุลเลียบ | เลขานุการ คณะทำงาน สจร. |
| 2. คุณนิตยาภรณ์ | สีหาบัว | ผู้ช่วยเลขานุการ คณะทำงาน สจร. |
| 3. คุณพรทิพา | สุริยะ | นักวิชาการ สจร. |
| 4. คุณเปรมปรีดิ์ | ชวนะนรเศรษฐ์ | หัวหน้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนล่าง |
| 5. พ.ต.อ.อานนท์ | นามประเสริฐ | หัวหน้าภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน |
| 6. คุณพิมพ์จันทร์ | โพธิ์สว่าง | หัวหน้าภาคเหนือตอนบน |
| 7. นพ.ประดิษฐ์ | รุ่งพิบูลย์โสภิชัย | หัวหน้าภาคเหนือตอนล่าง |
| 8. คุณชินวุฒน์ | มณีศรีขำ | หัวหน้าภาคกลาง |
| 9. ผศ.ดร.ดนุตา | จามจรี | หัวหน้าภาคตะวันออก |
| 10. คุณอรชร | อัฐทวีลาภ | หัวหน้าภาคใต้ |
| 11. คุณขวัญรักษ์ | เม่งตระกูล | สื่อ สจร. |
| 12. คุณธารทิพย์ | กาญจนาภา | สื่อ สจร. |
| 13. คุณอภิญา | มานิล | คณะทำงาน สจร. |
| 14. คุณจริยาภรณ์ | วงษ์สีเทพ | คณะทำงาน สจร. |

หน่วยงานที่จัดทำ แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สจร.)

สนับสนุนโดย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.)

พิมพ์ที่ หจก.ขอนแก่นการพิมพ์

64-66 ถนนรินรมย์ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น 40000

โทร.043-221-938 email: khonkaenprint@yahoo.com

คำนำ

อ้างอิงการรายงานจากองค์การอนามัยโลก หรือ WHO ที่ได้รายงานผลความปลอดภัยทางถนนของโลกปี 2561 พบว่า โท้วโลก มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงถึง 1 ล้าน 3 แสนคน แต่ปีนี้จำนวน ผู้เสียชีวิตของประเทศไทยกลับมีจำนวนลดลงตกลงมาจากอันดับ 2 ของโลกมาอยู่ที่อันดับ 9 โดยมีจำนวนผู้เสียชีวิต 22,491 คน ลดลง จากเดิม 2,000 คน ซึ่งนับว่าเป็นสัญญาณที่ดี เพราะเมื่อ 3 ปีที่ผ่านมา ตั้งแต่ปี 2558 -2560 ไทยมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยปีละ 24,326 คน เฉลยทีเดียว

ปรากฏการณ์ที่ว่านี้ หากประเมินผลสัมฤทธิ์ที่เกิดขึ้นว่ามี องค์ประกอบจากเหตุปัจจัยใดที่เข้ามามีส่วนผลักดัน curve ผู้เสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยให้ลดลงได้ องค์ประกอบสำคัญ ประการหนึ่งน่าจะพออนุมานได้ว่า เกิดจาก“มาตรการองค์กรเพื่อ ความปลอดภัยทางถนน” ที่เข้าไปมีส่วนควบคุมและกำกับพฤติกรรมเสี่ยง ของบุคลากรในองค์กร/สถานประกอบการ สถานศึกษา ชุมชนท้องถิ่น ที่อยู่ภายใต้กำกับดูแลของรัฐ และเอกชน ได้ถูกยกระดับให้มีความสำคัญ เพิ่มขึ้นขึ้นถือเป็นการปลดแอกจากมาตรการเดิมๆ ที่เน้นการบังคับ ใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการรับมือกับพฤติกรรมเสี่ยงของ คนไทยในทุกหย่อมหญ้าตลอดวัน/เดือน/ปี แต่โดยลำพังแบบในอดีต

การทำความรู้ในเรื่อง “มาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัย ทางถนน” ให้ปรากฏชัด โดยอาศัยการสรุปเนื้อหาจากการถอดบทเรียน การดำเนินงานในองค์กรต่างๆ จากทุกภูมิภาคที่ดำเนินการและประสบ ความสำเร็จเป็นรูปธรรม มีวัตถุประสงค์เพื่อที่ผู้บริหารและผู้เกี่ยวข้อง จะได้เกิดความเข้าใจ เปลี่ยนการรับรู้ ทศนคติในเรื่องความปลอดภัย ทางถนนว่าเป็นความรับผิดชอบของทุกภาคส่วนในเหตุแห่งทุกซ์ ที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งไม่ใช่เรื่องของเวรกรรม และไม่ควรถ่าย

ให้เป็นไปตามยุทธศาสตร์ แต่เป็นเรื่องที่ทุกองค์กรสามารถ “ทำได้” จนนำไปสู่การวางท่าทีที่เหมาะสม จึงเป็นเงื่อนไขเบื้องต้นที่สมควรแก่เหตุที่จะกระทำ

เอกสารการถอดบทเรียน “การมีส่วนร่วมของเครือข่ายความปลอดภัยทางถนน ผ่านมาตรการองค์กร” เล่มนี้ จึงเป็นความพยายามของคณะทำงานป้องกันและแก้ไขปัญหาคูอุบัติเหตุนานระดับจังหวัดหรือ สอจร. สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) โดยมุ่งหวังให้ผู้สนใจในแวดวงต่างๆ โดยเฉพาะกลุ่มผู้นำองค์กร ผู้บริหารภาคเอกชน ภาครัฐ และภาคสังคม ได้ใช้เป็นสื่อในการแลกเปลี่ยนความรู้เกี่ยวกับการวิเคราะห์สภาพปัญหา ปัจจัยเสี่ยงแรงจูงใจที่จะสร้างการมีส่วนร่วมจากคนในองค์กร และการมีส่วนร่วมจากพลังเครือข่ายนอกองค์กร เพื่อกำหนดแนวทางการป้องกันให้เหมาะสมกับบริบทหรือขอบเขตขององค์กรตนเอง ถือเป็นความรับผิดชอบต่อสังคมในภาพรวม โดยไม่ทิ้งให้ตกเป็นภาระของภาคส่วนใดภาคส่วนหนึ่ง

สุพัตรา สำราญจิตร

สารบัญ

	หน้า
คำนำ	
บทที่ 1 เกริ่นนำ	1
ในวันที่ “ความปลอดภัยทางถนน” ไม่ใช่เรื่องของใคร คนใดคนหนึ่ง	
บทที่ 2 แนวคิด กลยุทธ์ในการดำเนินงานมาตรการองค์กร	13
บทที่ 3 วิธีการดำเนินงาน เทคนิค เครื่องมือที่ใช้	31
บทที่ 4 ผลการดำเนินงาน	39
- ภาคเหนือ	39
- ภาคใต้	94
- ภาคกลางและภาคตะวันออก	140
- ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	200
บทที่ 5 สรุปผลและข้อเสนอแนะ	258

บทที่ 1

ในวันที่ “ความปลอดภัยทางถนน”

ไม่ใช่เรื่องของใครคนใดคนหนึ่ง

ในวันที่ประเทศไทยยังมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงติดอันดับโลก เราปฏิเสธไม่ได้ว่า ปัญหาดังกล่าวจากบรรทัดฐานและมาตรฐานของสังคมไทยในช่วงเกินกว่าทศวรรษที่ผ่านมาต้องการการทบทวนและวางแผนเพื่ออนาคตที่แตกต่าง นำมาซึ่งการสร้างการเปลี่ยนแปลงที่ยั่งยืน

การทบทวน หากเริ่มต้นด้วยคำถามว่า“อุบัติเหตุทางถนนเป็นความรับผิดชอบของใคร”..จากผลการสำรวจเรื่อง "อุบัติเหตุทางถนนเป็นเรื่องของใคร" โดยสำนักวิจัยซูเปอร์โพล มูลนิธิสถาบันวิจัยความสุขชุมชน และความเป็นผู้นำ¹เปิดเผยว่า เมื่อถามถึงการลงทุนแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นเรื่องของใคร อันดับแรกระบุ กระทั่ง

¹ <http://www.bltbangkok.com/CoverStory/%E0%B8%84%E0%B8%87%E0%B8%A2%E0%B8%84%E0%B8%A3%E0%B8%AD%E0%B8%87%E0%B8%84%E0%B8%8A%E0%B8%8B%E0%B8%8C%E0%B8%80%E0%B8%AA%E0%B8%B5%E0%B8%A2%E0%B8%8A%E0%B8%B5%E0%B8%A7%E0%B8%B4%E0%B8%85%E0%B8%8A%E0%B8%88%E0%B8%86%E0%B8%88%E0%B8%88%E0%B8%A4%E0%B8%B2%E0%B8%81%E0%B8%87%E0%B8%B5%E0%B8%88%E0%B8%AA%E0%B8%B4%E0%B8%84%E0%B8%83%E0%B8%88%E0%B8%A5%E0%B8%84>

คมนาคม ร้อยละ 63.9 รองลงมาคือ รัฐบาลและ คสช. ร้อยละ 56.4, องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ระดับพื้นที่ ร้อยละ 39.9, และภาคเอกชน ร้อยละ 21.5 สะท้อนให้เห็นว่าประชาชนเกินกว่าครึ่งมองว่าเป็น บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานรัฐที่ต้องเป็นกลไกหลักในการแก้ไขปัญหา และที่เหลือในสัดส่วนไม่ถึงครึ่งมองว่าเป็นบทบาทของท้องถิ่นและ ภาคเอกชนตามลำดับ โดยร้อยละศูนย์ไม่ได้มองว่าเป็นบทบาทหน้าที่ ของตนเองที่จะต้องให้ความร่วมมือและขับเคลื่อนร่วมกันกับกลุ่มคน องค์กร หน่วยงาน เครือข่ายต่างๆ

และหากทุกสถาบันข้างต้นตามที่ประชาชนคาดหวังให้เป็นผู้มี บทบาทหน้าที่ในการแก้ไขปัญหาถูกตั้งคำถามชี้ให้เข้มข้นว่า...“แล้วเรา ดำเนินการตามบทบาทหน้าที่ที่ถูกคาดหวังเพียงพอหรือยัง”.....

คงไม่เกินจริงถ้าจะกล่าวโดยมีหลักฐานเชิงประจักษ์ว่า อย่าง น้อยเราก็เห็นว่ารัฐบาลและภาคส่วนต่างๆ ของสังคม มีความมุ่งมั่นที่จะ แก้ไขปัญหาดังกล่าวสังเกตได้จาก.....

1. ความต่อเนื่องเกินกว่าทศวรรษที่ประเทศไทยมีมาตรการ เฉพาะกิจช่วงเทศกาลสงกรานต์และปีใหม่ล่าสุด ชัดเจนเหลือเกินว่าเราเห็นความจริงจิงจากผู้นำประเทศที่ ประกาศนโยบายผ่าน สื่อมวลชน ซึ่งทำหน้าที่เป็นสื่อกลาง สะท้อนข้อมูลสองทาง โดยการรายงานสถานการณ์ ความ สูญเสียที่เกิดขึ้น ประเมินตัวเลขผู้เสียชีวิตช่วงเทศกาลอย่าง

ต่อเนื่องตลอด 7 วันอันตราย และให้ข้อมูลความเคลื่อนไหว
แก่สาธารณะถึงมาตรการ ข้อสั่งการ และบทลงโทษของ
ผู้นำประเทศ ส่งผลให้ “สังคมจับจ้อง”การ
กำหนดให้มีเจ้าภาพหลัก และใช้ข้อมูลตัวเลขความ
สูญเสียจากอดีตเป็น **“ตัวชี้วัด”** ผลการดำเนินงานของผู้นำ
ระดับจังหวัดกระตุ้นให้ผู้นำในพื้นที่ทุกระดับ จำเป็นต้องเร่ง
มาตรการและระดมสรรพกำลังมาหาทางป้องกันเหตุแบบ
คึกคัก...ดังตัวอย่าง ข่าวหน้าหนึ่งไทยรัฐวันที่ 19 เมษายน
2561² เป็นตัวอย่างการเชือดไก่ให้ลิงดู ผบ.ตร.สั่งตั้ง 4 ผู้
บังคับการตำรวจภูธรที่ “ควบคุมตัวเลขแห่งความตาย
ในช่วงเทศกาลไว้ไม่ได้” **ฐานที่เกียร์ว่าง หย่อนยานละเลย
แก้ไขปัญหาราจร่วงสงกรานต์... ส่งผลกระทบต่อการ
รับรู้ของสังคมในวงกว้างสร้างกระแสตื่นตัวในเรื่องความ
ปลอดภัยอย่างไม่เคยปรากฏมาก่อนในรอบยี่สิบปี**

2. รัฐบาลไทยประกาศเข้าร่วมทศวรรษแห่งความปลอดภัยทาง
ถนน พ.ศ.2554 – 2563 (Decade of Action for Road
Safety 2011-2020) กับสหประชาชาติ ที่กำหนดให้
ประเทศต่างๆ ดำเนินมาตรการที่ได้รับการยอมรับระดับ
สากลเพื่อเพิ่มความปลอดภัยทางถนนโดยสมาชิกใหญ่แห่ง
สหประชาชาติได้มอบหมายให้องค์การอนามัยโลกติดตาม

² <https://www.thairath.co.th/content/๑๒๕๙๙๕๘๗>

ความก้าวหน้าเรื่องนี้ผ่านทางชุดเอกสารขององค์การอนามัยโลกที่เรียกว่า “รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน” (Global Status Report on Road Safety) เพื่อกระตุ้นให้ประเทศและประชาคมระหว่างประเทศตระหนักถึงความจำเป็นในการดำเนินมาตรการที่จริงจังและรวดเร็วยิ่งขึ้น

3. ตามมาด้วยการประกาศเจตจำนงค์กำหนดแนวทางมาตรการในการป้องกันปัญหาในนามของศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนผ่านไปยังหน่วยงานองค์กร ภาครัฐ ภาคเอกชน รัฐวิสาหกิจ องค์กรมหาชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นโดยคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ปี พ.ศ. 2554 เป็นปีแห่งการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ เพื่อความปลอดภัยทางถนน ตามที่นายชวรัตน์ ชาญวีรกูล รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ในฐานะรองผู้อำนวยการศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน ในขณะนั้นเสนอมา โดยให้หน่วยงานราชการ องค์กรมหาชน รัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น มีมาตรการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ดังนี้ 1) ให้หน่วยงานภาครัฐทุกแห่ง กำหนดให้บริเวณสถานที่ราชการเป็นพื้นที่สวมหมวกนิรภัย 100% ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 2) ให้หน่วยงานภาครัฐ องค์กรมหาชน

รัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองท้องถิ่น ถือปฏิบัติตามมติ ครม.วันที่ 28 เม.ย. 2546 ที่กำหนดมาตรการปฏิบัติตาม กฎหมาย นโยบายความปลอดภัยทางถนนของข้าราชการ และเจ้าหน้าที่รัฐ โดยให้ทุกหน่วยงานแจ้งกำกับให้ ข้าราชการและเจ้าหน้าที่ในสังกัดปฏิบัติตนเป็นตัวอย่างที่ ดีในการปฏิบัติตามกฎหมายนโยบายความปลอดภัยทาง ถนน เรื่องการขับซิ่งจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัย ทุกครั้ง หากไม่ปฏิบัติตามถือว่า ผ่าฝืนกฎหมาย ให้ ผู้บังคับบัญชาพิจารณาลงโทษทางวินัยต่อไป 3) เพื่อเป็น การลดความสูญเสียในกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูงต่อการ บาดเจ็บ เสียชีวิตจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ จึงขอให้ หน่วยราชการที่เกี่ยวข้องเช่น กระทรวงแรงงาน กระทรวงมหาดไทย กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวง สาธารณสุข ปฏิบัติตามนโยบายนี้อย่างเคร่งครัด

4. แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) สนับสนุนโดย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้าง เสริมสุขภาพ (สสส.) ซึ่งมีพันธกิจหลักในการดำเนินงาน ป้องกันและแก้ไขปัญหาคุอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด ขานรับนโยบายดังกล่าวของรัฐบาล ในฐานะเป็นภาคส่วน หนึ่งของสังคมที่มุ่งมั่นตั้งใจที่จะรับใช้สังคมในการใช้องค์ ความรู้ (Knowledge) และเทคนิคกระบวนการดำเนินงาน

(Knowhow) ผ่านภาคีเครือข่าย (Network) ระดับพื้นที่ เพื่อป้องกันชีวิตและทรัพย์สินของคนไทยที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนนให้ลดลงเป็นศูนย์ ภายใต้ยุทธศาสตร์มั่งคั่งก้าวหน้า โดยยุทธศาสตร์สำคัญจากหนึ่งในห้าคือการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนที่ส่งเสริมให้ภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรปกครองท้องถิ่น สถานศึกษา และภาคประชาสังคมทั่วประเทศ ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบ ด้วยความระมัดระวังอันตรายที่เกิดจากพฤติกรรมเสี่ยงอันจะนำมาซึ่งความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินจากปัญหาอุบัติเหตุทางถนนทั้งในงานและนอกรางทาง โดยกำหนดมาตรการและบังคับใช้หมวกนิรภัย เข็มขัดนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ รวมถึงการตรวจปริมาณแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถ การใช้เทคโนโลยีเพื่อตรวจจับความเร็ว มาตั้งแต่ปี พ.ศ.2558 ถึงปัจจุบัน ซึ่งมีองค์กรเข้าร่วม845องค์กร และดำเนินการสวมหมวกนิรภัย 100% ได้ถึง 350 องค์กรในปัจจุบัน

ผลของความพยายามจากทุกภาคส่วนด้วยวิธีที่หลากหลายข้างต้น นำมาซึ่งความน่ายินดีประมาณหนึ่ง เมื่อองค์การอนามัยโลก รายงานอันดับความปลอดภัยทางถนนของโลกปี 2561 พบว่า ปีนี้จำนวนผู้เสียชีวิตของประเทศไทยมีจำนวนลดลง ตกลงมาจากอันดับ 2 ของโลกมาอยู่ที่อันดับ 9 โดยมีจำนวนผู้เสียชีวิต 22,491 คน ลดลงจาก

เดิม 2,000 คน ซึ่งนับว่าเป็นสัญญาณที่ดี เพราะเมื่อ 3 ปีที่ผ่านมา ตั้งแต่ปี 2558 -2560 ไทยมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยปีละ 24,326 คน เฉพาะที่เดียว

แต่อย่างไรก็ตาม ถึงแนวโน้มนับจำนวนผู้เสียชีวิตจะลดลงแต่ อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นมีแนวโน้มความรุนแรงเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยยังคงมีกลุ่มวัยรุ่น ผู้ใช้แรงงาน ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ผู้ใช้รถกระบะ และกลุ่มจังหวัดที่มีรายได้ต่ำเป็นกลุ่มเสี่ยงที่สำคัญ³ ส่งผลให้ตัวเลขความสูญเสียก็ยังคงสูงมาก ทำให้สถานการณ์ในประเทศไทยยังน่ากังวล และจากการคาดการณ์ของ WHO ตั้งแต่ปี 2558 ว่า ประเทศไทยอาจวิกฤตและขยับอันดับขึ้นมาในอนาคต นั่นเป็นเพราะเรายังมีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุในเทศกาลต่างๆ เกินกว่า 50% เป็นหัวหน้าครอบครัวที่ทำงานขับเคลื่อนอยู่ในระบบเศรษฐกิจ และมีตัวเลขแฝงของจีดีพีที่เสียไปด้วย โดยมีการประเมินมูลค่าในปี 2549 คาดว่าประเทศไทยสูญเสียเงินไปกว่า 2 หมื่นล้านบาท ส่วนในปี 2559 คาดว่ามีมูลค่าประมาณ 3.4-4.5 แสนล้านบาท ซึ่งมีผลกระทบอย่างมากต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศโลก

การจัดการปัญหาที่มีความรุนแรงและซับซ้อนอย่างอุบัติเหตุทางถนนซึ่งไม่ใช่เรื่องของโชคชะตา จึงจำเป็นต้องอาศัยการทำงานที่ได้รับความร่วมมือจากทุกภาคส่วนอย่างต่อเนื่องเพื่อรับมือกับสถานการณ์ที่มีมิติซับซ้อนและปัญหาผันแปรไปตามยุคสมัยสัจจ. จึง

³มูลนิธิไทยโรดส์

เล็งเห็นความสำคัญของเครื่องมือและเทคนิคต่างๆ ที่ผ่านขั้นตอนการ
ลองผิดลองถูกจากหน่วยงานที่ร่วมขับเคลื่อนมาตรการองค์กร ภายใต้
นิยามว่า “มาตรการองค์กรเป็น วิธีการที่ตั้งเป็นกฎ ข้อกำหนด ระเบียบ
ในการดูแลบุคลากรในองค์กรของตน ที่ใช้ยานพาหนะทุกประเภทเพื่อ
สัญจรไปบนถนน สะพาน ทางเท้า รวมถึงขอบทาง ให้พ้นจากอันตราย
ภายใต้การดำเนินงานของบุคคล คณะบุคคลหรือสถาบัน/องค์กร ที่
พยายามบังคับใช้กฎระเบียบด้านความปลอดภัยทางถนน อย่างจริงจัง
และต่อเนื่องเพื่อสร้างความตระหนักรู้ของบุคลากร และเปลี่ยน
พฤติกรรมไปในเชิงบวกให้ได้มากที่สุด” นั้น มีความสำคัญอย่างยิ่งที่
สมควรแก่การถอดบทเรียนไว้เพื่อใช้เป็นตำราในการวางแผนและ
จังหวะก้าวของหน่วยงานองค์กรที่ต้องการลดพฤติกรรมเสี่ยงของ
บุคลากรที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนนในอนาคต

เอกสารชุดนี้จึงเป็นการถอดบทเรียนองค์กรที่ดำเนินงาน
มาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนภายใต้แผนงาน สอจร. โดย
องค์กรที่ได้รับการคัดเลือกจะเป็นองค์กรที่ประสบความสำเร็จมีผู้ใช้
จักรยานยนต์ (ทั้งผู้ขี่และผู้ซ้อน) สวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัย
100% ในปี พศ. 2561 จำนวนทั้งสิ้น 40 องค์กร ประกอบด้วย
หน่วยงานจากสถานศึกษา ภาครัฐ ภาคเอกชน และท้องถิ่นและมีบาง
องค์กรได้มีการขยายผลไปสู่มาตรการอื่นๆ ที่มีความท้าทายคนทำงาน
มากยิ่งขึ้น ได้แก่ ตรวจวัดแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่รถขนส่งสินค้าเป็นศูนย์

รวมถึงการใช้เทคโนโลยี GPS ตรวจสอบความเร็วโดยมีรายละเอียดดัง
ตารางที่ 1

ตารางที่ 1 รายชื่อหน่วยงานที่ได้รับการคัดเลือกแยกตามรายภาคและ
ประเภทองค์กร

หน่วยงาน			
สถานศึกษา	ภาครัฐ	ภาคเอกชน	ท้องถิ่น
ภาคเหนือ			
1. มหาวิทยาลัยแม่โจ้ จังหวัดเชียงใหม่	3. โรงพยาบาลพาน จังหวัดเชียงราย	5. บริษัทสยามแก๊สแอนด์ปิโตรเคมีกัลส จำกัด (มหาชน) จังหวัดลำปาง	9. อบต.บ้านดู่ จังหวัดพะเยา
2. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก องค์การบริหารส่วนตำบล ไชยสถานจังหวัดน่าน	4. สำนักงานป้องกัน และบรรเทาสาธารณ ภัยจังหวัดพะเยา	6. บริษัท ลักกี้ แครีเออร์ จำกัด จังหวัด ลำปาง	10. อบต.บ้านหนุน จังหวัดแพร่
		7. บริษัท นครเพชร กรีนเนอร์ยี จำกัด จังหวัดกำแพงเพชร	
		8. โรงพยาบาลหริภุญชัย แม่โมเรียล จังหวัดลำพูน	
ภาคใต้			
1. วิทยาลัยเทคนิคสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช	3. ศูนย์ ปก. เขต 12 จังหวัดสงขลา	4. โรงกรมปากคัย จังหวัดกระบี่	10. ชุมชนบ้านคลอง ขุดจังหวัด นครศรีธรรมราช
2. โรงเรียนอนุบาลวัดเขา สุวรรณประดิษฐ์ จังหวัด สุราษฎร์ธานี		5. บริษัท ลาภานาเซอร์วิส จำกัด จังหวัด ภูเก็ต	
		6. บริษัท นาเมืองเพชรพาราวิดี จำกัด จังหวัดตรัง	
		7. บริษัท ชัวร์เท็กซ์ จำกัด จังหวัดสุ ราษฎร์ธานี	
		8. บริษัท เอกชัย ดีสทริบิวชั่น ซิสเทม จำกัด สาขาสงขลา	
		9. บริษัท เอกชัย ดีสทริบิวชั่น ซิสเทม จำกัดสาขาหาดใหญ่ 1 และ 2 จังหวัด สงขลา	

หน่วยงาน			
ภาคกลาง และภาคตะวันออก			
1. โรงเรียนวัดราชภูริ สโมสร สังกัดสำนักงานเขต พื้นที่การศึกษา ประถมศึกษาชลบุรีเขต 1	3. โรงพยาบาลท่า หลวง จังหวัดลพบุรี	6. บริษัท สยาม โซล่า เพาเวอร์ จำกัด (มหาชน) จังหวัดอ่างทอง	10. ชุมชนรักษัคลอง บางพระเทศบาลเมือง ตราด
2. โรงเรียนมณีเสวตร อุปถัมภ์ จังหวัดปราจีนบุรี	4. โรงพยาบาล ประจวบคีรีขันธ์	7. บริษัท อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้ จังหวัดฉะเชิงเทรา	
	5. แขวงทางหลวง อ่างทอง	8. บริษัท ธวัช เทคโนโลยี ซิสเต็ม จังหวัด ปทุมธานี	
		9. โรงพยาบาลกรุงเทพ จันทบุรี	
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ			
1. วิทยาลัยการอาชีพบ้าน ไผ่ จังหวัดขอนแก่น	2. โรงพยาบาลท่าตูม จังหวัดสุรินทร์	6. บริษัท ตักสิลา การ์เมนต์ จำกัด จังหวัดมหาสารคาม	9. องค์การบริหาร ส่วนตำบลหนองคู จังหวัดยโสธร
	3. การขับเคลื่อน มาตรการองค์กร ระดับอำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น	7. โรงงานน้ำแข็งกรเดช สาขาโยธธ	10. องค์การบริหาร ส่วนตำบลสร้างถ่อ จังหวัดอุบลราชธานี
	4. รพ.สต.นางเต็ง จังหวัดสกลนคร	8. ห้างหุ้นส่วนจำกัด สุพัฒน์มอเตอร์ จังหวัดกาฬสินธุ์	
	5. สถานีตำรวจภูธร เขื่องใน จังหวัด อุบลราชธานี		

หน่วยงานทั้ง 40 หน่วยข้างต้น เป็นเพียงส่วนหนึ่งขององค์กร โดยรวมที่มีความรับผิดชอบเป็นกรณีพิเศษในการป้องกันการเสียชีวิตของบุคลากรตนเองจากอุบัติเหตุทางถนนก่อนเกิดเหตุหรือถูกจับปรับโดยกฎหมายบังคับ หน่วยงานที่ดำเนินธุรกิจเชิงรุกเช่นนี้สมควรได้รับการยกย่องและเผยแพร่ผลงาน เพราะแสดงให้เห็นถึงความเต็มใจที่จะดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายการลดการเสียชีวิตลงให้เหลือศูนย์

(Zero Road Death) ทั้งในการประกอบธุรกิจและการเดินทางไปมาของลูกจ้าง โดยดำเนินการร่วมกับภาครัฐร่วมจัดสรรเงินทุนและถ่ายทอดความรู้ความชำนาญเพื่องานป้องกัน เนื่องด้วยการบรรลุเป้าหมายดังกล่าวสามารถช่วยปรับปรุงการดำเนินธุรกิจให้ดีขึ้นเพราะช่วยลดต้นทุน/ค่าใช้จ่ายในกรณีที่พนักงานประสบอุบัติเหตุ ลดการสูญเสียวันทำงาน ถือเป็นการดำเนินธุรกิจในเชิงบวกสำหรับบริษัทเอกชนและเป็นกลไกสำคัญของทุกองค์กรในการพลิกผันแนวโน้มหรือการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้น⁴

⁴ สมุดปกขาวเพื่อถนนปลอดภัย ภายในปี พ.ศ. ๒๕๙๓ การประสบความสำเร็จในการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับการทำงานลงเหลือศูนย์

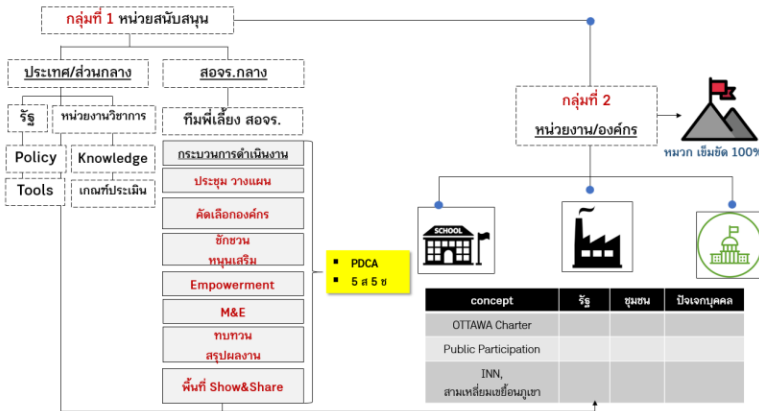
บทที่ 2

แนวคิด กลยุทธ์ ในการดำเนินงานมาตรการองค์กร

อย่างที่กล่าวไว้ในบทที่แล้ว ว่างานป้องกันและแก้ไขปัญหามลพิษทางถนนเป็นงานที่มีมิติซับซ้อน ต้องการแรงสนับสนุนจากทุกภาคส่วนเพื่อเสริมแรงกลไกการดำเนินงานหลักของหน่วยงานภาครัฐ รวมไปถึงความร่วมมือข้ามสาขา และเจ้าภาพในระดับพื้นที่ที่มีภาวะการผู้นำที่ต่อเนื่องและเข้มแข็งแบบสอดคล้องประสานกันกับยุทธศาสตร์ประเทศ

โดยหลักการจะเห็นได้ว่าการดำเนินงานที่มีมิติซับซ้อนต้องอาศัยแนวคิดและองค์ความรู้ที่มีอยู่มากำหนดกลยุทธ์ เพื่อแปรเป็นการปฏิบัติที่เพียงพอต่อการยับยั้งปัญหาจึงจะสามารถเอาชนะพฤติกรรมเสี่ยงและความเชื่อแบบเดิมๆ ที่ฝังรากลึกมานานของสังคมไทย

จากการทบทวนประสบการณ์การดำเนินงานมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานองค์กรต่างๆ ที่ได้รับทุนจากสอจร. มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558 เป็นต้นมา พบว่า โดยส่วนใหญ่ที่เสี่ยงสอจร. และหน่วยงานในพื้นที่จะดำเนินงานภายใต้กรอบแนวคิด กลยุทธ์ และปฏิบัติการดังรูปที่ 1



รูปที่ 1 แนวทางการดำเนินงานมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน สจร.

สำหรับรายละเอียดของแนวคิด และกลยุทธ์ ในการดำเนินงาน มีดังนี้

1.แนวคิดกลยุทธ์ และปฏิบัติการในงานส่งเสริมสุขภาพแนวใหม่ ที่เน้นมิติทางสังคม และสิ่งแวดล้อม อย่าง "กฎบัตรออตตาวา" (The OTTAWA Charter) ซึ่งถือว่าเป็นคัมภีร์ของการส่งเสริมสุขภาพแนวใหม่ที่เป็นกลยุทธ์สำคัญในการส่งเสริมสุขภาพในทุกมิติ เพื่อให้มนุษย์เราสามารถใช้ ศักยภาพของตน ในการทำให้สุขภาพดีให้นานที่สุดในวงชีวิต⁵

⁵โดยประเทศแคนาดาได้เริ่มบุกเบิกตั้งกรอบแนวคิด กลยุทธ์ และปฏิบัติการ จนองค์การอนามัยโลก ยอมรับแนวคิด และได้ร่วมกันจัดการประชุมนานาชาติครั้งแรกขึ้น ระหว่างวันที่ ๑๗-๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๒๙ ที่กรุงออตตาวา ประเทศแคนาดา มี

ซึ่งกฎบัตรออกติดตามว่าบัญญัติว่า การส่งเสริมสุขภาพ หมายถึง กระบวนการส่งเสริมให้ประชาชน เพิ่มสมรรถนะ ในการควบคุม และ ปรับปรุงสุขภาพของตนเอง ในการบรรลุซึ่งสุขภาวะอันสมบูรณ์ ทั้งทาง ร่างกาย จิตใจ และสังคม บุคคลและกลุ่มบุคคล จะต้องสามารถบ่งบอก และตระหนักถึงความมุ่งมาดปรารถนาของตนเอง สามารถตอบสนองต่อ ปัญหาของตนเอง และสามารถเปลี่ยนแปลงสิ่งแวดล้อม หรือปรับตนให้ เข้ากับสิ่งแวดล้อมได้ โดยกลยุทธ์การดำเนินงานการส่งเสริมสุขภาพ จำเป็นต้องได้รับการปรับ ให้เข้ากับความต้องการของท้องถิ่น และความ เป็นไปได้ของแต่ละประเทศ และภาค โดยคำนึงถึงระบบสังคม วัฒนธรรม และเศรษฐกิจที่แตกต่างกัน สำหรับ**ปฏิบัติการส่งเสริมสุขภาพ** กฎบัตรออกติดตามได้จำแนกวิธีปฏิบัติ ในการส่งเสริมสุขภาพ ออกเป็น 5 ประเภท

1. สร้างนโยบายสาธารณะเพื่อสุขภาพ (Build healthy public policy)
2. สร้างสรรค์สภาพแวดล้อม ที่สนับสนุนสุขภาพ (Create supportive environment for health)
3. สร้างความเข้มแข็งให้แก่ปฏิบัติการชุมชน (Strengthen community action)

ผู้เข้าร่วมประชุม ๒๑๒ คน จาก ๓๘ ประเทศ ที่ประชุมนี้ได้ประกาศ "กฎบัตรออกติดตาม" (The OTTAWA Charter) ซึ่งถือว่าเป็นคัมภีร์ของการส่งเสริมสุขภาพแนวใหม่

4. พัฒนาทักษะส่วนบุคคล (Develop personal skill)
5. ปรับเปลี่ยนบริการสุขภาพ (Re-orient health services)

ตารางที่ 2 แนวทางความรับผิดชอบของปัจเจกบุคคล ชุมชน

และรัฐบาล ภายใต้การดำเนินการส่งเสริมสุขภาพของกฎบัตรออตตาวา
ทั้ง 5 ประเภท

วิธีปฏิบัติ	รัฐบาล	ชุมชน	ปัจเจกบุคคล
สร้างนโยบาย สาธารณะเพื่อ สุขภาพ	- โดยเข้าไปอยู่ในวาระของผู้กำหนดนโยบายในทุกภาค และทุกระดับ - กำกับติดตามรักษานโยบายไว้	มีส่วนร่วมในการพัฒนาและดูแลนโยบาย	ปฏิบัติตามนโยบายที่กำหนดไว้
สร้างสรรค์สภาพแวดล้อมที่สนับสนุนสุขภาพ สร้างความเข้มแข็งให้แก่ปฏิบัติการชุมชน	- รับผิดชอบในการวางแผนการดำเนินงานและการจัดการโครงสร้างพื้นฐาน - มีส่วนร่วมร่วมกับชุมชนในการสร้างนโยบาย	- ช่วยรักษาสภาพแวดล้อม - ส่งเสริมพฤติกรรมที่ดีต่อสุขภาพ - มีส่วนร่วมและเป็นเจ้าของนโยบายที่ได้รับมอบอำนาจให้ดำเนินการและนำไปปฏิบัติ	- สร้างทางเลือกด้านสุขภาพที่ดีขึ้น - ใช้และรักษาสิ่งแวดล้อม - ส่งเสริมและมีส่วนร่วมในกิจกรรมที่ดีต่อสุขภาพของชุมชน
พัฒนาทักษะส่วนบุคคล ปรับเปลี่ยนบริการสุขภาพ	- พัฒนานโยบายและจัดหาเงินทุนเพื่อพัฒนาทักษะส่วนบุคคล - จัดหาทุน - ศึกษาวิจัยเพื่อกำหนดนโยบายที่ป้องกันและส่งเสริมสุขภาพ - โปรโมตแนวทางการส่งเสริมสุขภาพผ่านทุกช่องทาง, ฝึกอบรม ฯลฯ	- ดำเนินการตามโปรแกรมที่วางแผนไว้และฝึกอบรมเพื่อพัฒนาทักษะส่วนบุคคล - ดำเนินการวิจัยและมีส่วนร่วมในการส่งเสริมสุขภาพทางเลือก	- พยายามพัฒนาทักษะและค้นหาความรู้ที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพเพื่อดูแลตนเอง - แสวงหาทางเลือกเพื่อการมีสุขภาพชีวิตที่ดี - ช่วยเหลือผู้อื่นให้ปฏิบัติตามกัน - มีส่วนร่วมในการส่งเสริมสุขภาพ

โดยผู้เล่นในสามระดับข้างต้น (รัฐ ชุมชน ปัจเจกบุคคล) ยังสามารถแยกย่อยออกเป็น 5 กลุ่ม ได้แก่ 1) **องค์กรของรัฐ** 2) **องค์กรที่มิใช่รัฐ (Non-government organization หรือ NGOs)**จะเป็น "ผู้เล่น" ที่สำคัญมาก ในกระบวนการพัฒนาสุขภาพ องค์กรเหล่านี้ได้รับการยอมรับว่า เป็นผู้แทนสำคัญของประชาสังคม (Civil society) ตัวอย่างเช่น สถาบันวิจัยสาธารณสุขไทย ของมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ ได้ทำงานวิจัยสำคัญในเรื่องอุบัติเหตุจราจร และสามารถนำผลงานวิจัยเหล่านี้ มาชี้แนะผู้บริหาร และผู้กำหนดนโยบายได้เป็นอย่างดี 3) **ภาคเอกชน (Private sector)** 4) **ชุมชนวิชาการ (Academic community)**ด้วยการเป็นผู้แสวงหาความรู้ใหม่ๆ โดยการวิจัยเพื่อนำผลมาใช้ในกลยุทธ์ รวมไปถึงการพัฒนาบุคคลโดยการฝึกอบรมผ่านโครงการส่งเสริมสุขภาพต่างๆ 5) **องค์กรส่วนท้องถิ่น**

กล่าวโดยสรุปคือ งานส่งเสริมสุขภาพแนวใหม่ เป็นงานที่สำคัญ และมีความจำเป็นอย่างยิ่งต่อการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนน สำหรับประเทศไทย เนื่องจากความเปลี่ยนแปลงอย่างมากมาย ในสภาพแวดล้อมทางสังคม เศรษฐกิจ และการเมือง ซึ่งได้เกิดขึ้นแล้วตั้งแต่ในปลายศตวรรษนี้ และจะมีความรุนแรงมากขึ้นเรื่อยๆ งานนี้จำเป็นต้องมี "ผู้เล่น" ใหม่ ซึ่งจะเป็นภาคี และหุ้นส่วนสำคัญ อันประกอบด้วย ภาครัฐ องค์กรที่มิใช่รัฐ ภาคเอกชน องค์กรส่วนท้องถิ่น และชุมชนวิชาการ ด้วยกลยุทธ์ใหม่ และวิธีการใหม่ ตามกฎบัตรรอตตาวา "ผู้เล่น" ทั้งหมดจะต้องมีส่วนร่วมและส่งเสริมเพื่อให้เกิดความร่วมมือร่วมกัน

จนก่อให้เกิดพลังอันเข้มแข็ง ในงานส่งเสริมสุขภาพของประเทศ โดยเฉพาะงานอุบัติเหตุทางถนน

2. แนวคิดการสร้างการมีส่วนร่วม⁶

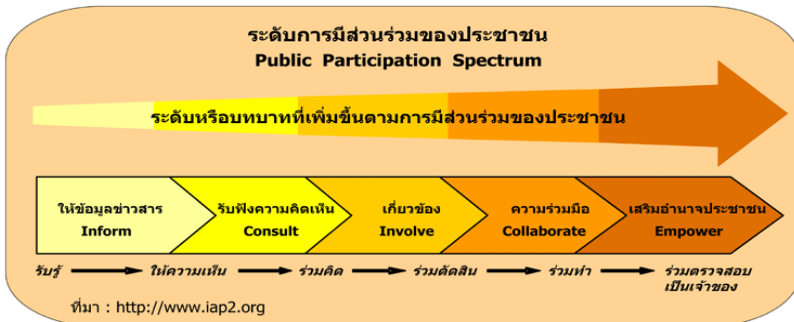
หลักการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชน หมายถึง การเปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนของสังคมได้เข้ามามีส่วนร่วมกับภาคราชการนั้น International Association for Public Participation ได้แบ่งระดับของการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนเป็น 5 ระดับ ดังนี้

1. การให้ข้อมูลข่าวสาร ถือเป็นการมีส่วนร่วมของประชาชนในระดับต่ำที่สุด แต่เป็นระดับที่สำคัญที่สุด เพราะเป็นก้าวแรกของการที่ภาคราชการจะเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้าสู่กระบวนการมีส่วนร่วมในเรื่องต่างๆ วิธีการให้ข้อมูลสามารถใช้ช่องทางต่างๆ เช่น เอกสารสิ่งพิมพ์ การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารผ่านทางสื่อต่างๆ การจัดนิทรรศการ จัดหมายข่าว การจัดงานแถลงข่าว การติดประกาศ และการให้ข้อมูลผ่านเว็บไซต์ เป็นต้น

⁶ บทบาทและการมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน, ศ.นพ.ไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล

2. **การรับฟังความคิดเห็น** เป็นกระบวนการที่เปิดให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการให้ข้อมูล ข้อเท็จจริงและความคิดเห็นเพื่อประกอบการตัดสินใจของหน่วยงานภาครัฐด้วยวิธีต่างๆ เช่น การรับฟัง/สำรวจความคิดเห็น การจัดเวทีสาธารณะ การแสดงความคิดเห็นผ่านเว็บไซต์ ฯลฯ
3. **การร่วมตัดสินใจ** เป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการปฏิบัติงาน หรือร่วมเสนอแนะแนวทางที่นำไปสู่การตัดสินใจ เพื่อสร้างความมั่นใจให้ประชาชนว่า ข้อมูลความคิดเห็นและความต้องการของประชาชนจะถูกนำไปพิจารณาเป็นทางเลือกในการบริหารงานของภาครัฐ เช่น การประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อพิจารณาประเด็นนโยบายสาธารณะ ประชาพิจารณ์ การจัดตั้งคณะทำงานเพื่อเสนอแนะประเด็นนโยบาย เป็นต้น
4. **ความร่วมมือ** เป็นการให้กลุ่มประชาชน ผู้แทนภาคสาธารณะมีส่วนร่วม โดยเป็นหุ้นส่วนกับภาครัฐในทุกขั้นตอนของการตัดสินใจ และมีการดำเนินกิจกรรมร่วมกันอย่างต่อเนื่อง (เป็นการร่วมแรง ร่วมทุน ร่วมคิด ร่วมตัดสินใจ)
5. **การเสริมอำนาจแก่ประชาชน** เป็นขั้นที่ให้บทบาทประชาชนในระดับสูงที่สุด โดยให้ประชาชนเป็นผู้ตัดสินใจ

เรื่อยไปจนถึงการกำกับ ตรวจสอบผลการตัดสินใจ เช่น การลงประชามติในประเด็นสาธารณะต่างๆ โครงการกองทุนหมู่บ้านที่มอบอำนาจให้ประชาชนเป็นผู้ตัดสินใจทั้งหมด เป็นต้น



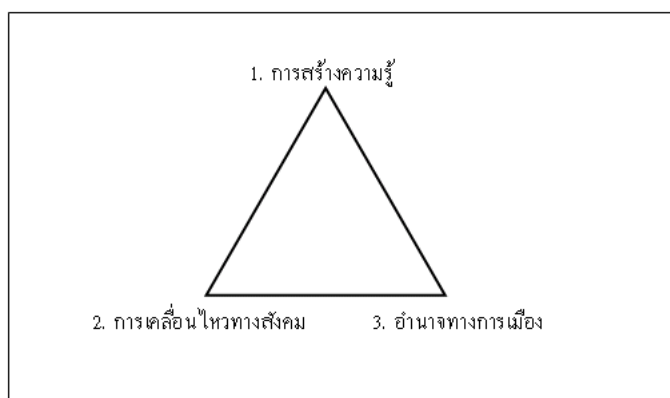
รูปที่ 2 ระดับการมีส่วนร่วมของประชาชน

ที่มา: กรมควบคุมมลพิษ http://www.pcd.go.th/info_serv/info_parti_pic01.html

โดยการมีส่วนร่วมเชิงสร้างสรรค์นั้น เป็นกระบวนการที่ให้ความสำคัญกับการสร้างความเข้าใจซึ่งกันและกัน ด้วยการสื่อสารสองทางอย่างทั่วถึง นำไปสู่ ความเข้าใจ เรื่อง สิทธิและหน้าที่ การเสียสละ ประโยชน์ส่วนตนเพื่อประโยชน์ส่วนรวม ด้วยเหตุนี้โครงการจึงมักจะเป็นที่พึงพอใจของทุกฝ่าย ประหยัดค่าใช้จ่าย เกิดการใช้ทรัพยากรร่วมกัน มีการแบ่งภาระหน้าที่ความรับผิดชอบ และเป็นจุดตั้งต้นของการพัฒนาโครงการในด้านอื่นต่อไป

3. หลักการดำเนินงานตามแนวคิด “สามเหลี่ยมเขยื้อนภูเขา” และ ทฤษฎี INN ,นพ.ประเวศ วะสี⁷

"ภูเขา" หมายถึง สิ่งยากที่ดูเหมือนเขยื้อนไม่ได้ สามารถจัดการให้เขยื้อนได้โดยโครงสร้างสามเหลี่ยม หรือ สามมุมเชื่อมกันดังรูปที่ 3



รูปที่ 3 แนวคิดสามเหลี่ยมเขยื้อนภูเขา

ดังนั้น สามเหลี่ยมเขยื้อนภูเขา ก็หมายถึง การจัดการความรู้เพื่อเคลื่อนสิ่งยากโดยการจัดการให้มีการสร้างความรู้ และจัดการให้มีการ

⁷ <http://www.bloggang.com/viewdiary.php?id=samrottri&month=01-2007&date=14&group=11&gblog=11>

เรียนรู้ร่วมกัน ที่เรียกว่า "การเรียนรู้ร่วมกันในการปฏิบัติ" ในการนี้ต้องมี "หน่วยจัดการความรู้ที่เป็นอิสระ" ที่จัดกระบวนการเรียนรู้ดังกล่าวข้างต้น ที่ไม่มีผลประโยชน์แอบแฝงของใคร นอกจาก ผลประโยชน์ของส่วนรวม เท่านั้นซึ่งสามมูม ประกอบด้วย **มูมที่ 1 การสร้างความรู้ ด้วยการวิจัย เพื่อหาความรู้ในการแก้ปัญหาสังคมที่ต้องการ** การวิจัย มี 3 รูปแบบ ใหญ่ๆ ได้แก่ 1.1) การวิจัยเชิงพรรณนา (Descriptive Research) ได้แก่ การศึกษาปัญหาเชิงบรรยายจากข้อมูลที่ได้มา นำมาประมวลเป็น ข้อมูลทางสถิติ เพื่อเข้าใจปัญหาได้มากขึ้น 1.2) การวิจัยเชิงวิเคราะห์ (Analytic Research) ได้แก่ การนำข้อมูลเชิงสถิติ จากการวิจัยเชิงพรรณนา ข้อ 1.1 มาวิเคราะห์ หาเหตุ-หาผลเพื่อนำมาใช้แก้ปัญหา นั้น และ 1.3 การวิจัยเชิงทดลอง (Experimental Research) ได้แก่ การนำ เหตุ-ผล จากการวิจัยเชิงวิเคราะห์ ข้อ 1.2 มาทำการทดลอง ว่าเป็นไปตามที่วิเคราะห์ หรือไม่ ผลที่ได้จะนำมาใช้ดำเนินการแก้ปัญหา ซึ่งต้อง ดำเนินการตามวงจรคุณภาพของเดมมิงส์ PDCA-P-Plan,D-Do,C-Check,,A-Act **มูมที่ 2 การเคลื่อนไหวทางสังคม** หมายถึงการที่สังคม เข้ามาร่วมเรียนรู้ ร่วมบอกความต้องการ นี่คือการจัดการเรียนรู้ ซึ่งต้อง แปรความรู้ในมูมที่ 1 ให้อยู่ในรูปที่สังคมจะเข้าใจได้ง่าย เข้าร่วมได้ เรียกว่าความรู้เพิ่มอำนาจให้สาธารณะ (empowerment) ถ้าปราศจาก ความรู้ที่ถูกต้อง สังคมจะเคลื่อนไปได้ยาก ไม่มีพลัง หรือเคลื่อนแล้ว เปลี่ยนไปทางอื่น โดยมีการรวมตัวกันของผู้มีความรู้ ตามมูมที่ 1.ของ "สามเหลี่ยมเขยื้อนภูเขา" นั้น ขึ้นเป็นกลุ่มคน โดยมี ผู้นำกลุ่ม ที่มี

ความสามารถนำความรู้นั้นให้ออกมาเป็นการปฏิบัติที่เป็นรูปธรรมได้ มুম ที่ 3 อำนาจรัฐ หรือ อำนาจทางการเมือง การเมืองเป็นองค์ประกอบที่ ขาดไม่ได้ เพราะเป็นผู้ใช้อำนาจรัฐ บริหารการใช้ทรัพยากรของรัฐ และเป็นผู้ออกกฎหมายมาบังคับใช้ให้เป็นไปตามความรู้ นั้นๆ สามเหลี่ยมทั้ง 3 มุม จะต้องประกอบกัน ไม่อ่อนมุมใดมุมหนึ่ง แม้มีนักการเมืองที่ดีเป็น มุมที่ 3 แต่ปราศจากมุมที่ 1 และมุมที่ 2 ก็ไม่สามารถแก้ปัญหาใดๆ ได้ เช่น ปัญหา หวยบนดิน ประชาชนยังหลงใหลในการพนันการยกเลิหวยบนดิน ยังถูกต่อต้านจากผู้ได้ประโยชน์จากหวยบนดิน เป็นต้นรูปแบบของ "สามเหลี่ยมเขยื้อนภูเขา" สามารถนำไปใช้ในปัญหาเรื่อง และ ระดับต่างๆ ได้ไม่ว่าระดับประเทศ ระดับภูมิภาค ระดับหน่วยงาน ระดับครอบครัว และ ระดับส่วนบุคคล ขอยกตัวอย่างระดับหน่วยงาน ที่ทำการรณรงค์ "สร้างสุขภาพทั้งหน่วยงาน" (ย้ายภูเขา)ด้วยการให้เจ้าหน้าที่ ทั้งหมดออกกำลังกาย สัปดาห์ละ 3 วัน วันละ 30 นาที ตามผลการวิจัย ว่าการออกกำลังกายทำให้สุขภาพแข็งแรง(มุมที่1)ได้นำมาใช้ในหน่วยงาน(มุมที่2)ให้คนในหน่วยงานออกกำลังกายตามความสมัครใจตามเกณฑ์ข้างต้น ปรากฏว่าเมื่อเวลาผ่านไปคนออกกำลังกาย จะลดลงเรื่อยๆ แต่เมื่อหัวหน้าหน่วยงาน นำสามเหลี่ยมเขยื้อนภูเขามาใช้(มุมที่3)มาใช้โดยการออกระเบียบของหน่วยงานว่าถ้าออกกำลังกายไม่ถึง80%ของกิจกรรมจะไม่ได้รับการพิจารณาความดีความชอบขั้นพิเศษ จะไม่ได้รับโบนัส จากการ

ทำงานเท่าผู้ทำกิจกรรมตามเกณฑ์ผลปรากฏว่าเมื่อใช้มุมที่ 3 นี้มาบังคับ ทำให้คนในหน่วยงานออกกำลังกายตามเกณฑ์ 100% ได้ เป็นต้น

4. ทฤษฎี INN การสร้างเครือข่าย⁸

สำหรับเรื่องยากและโจทย์ที่ทำหายอย่างอุบัติเหตุทางถนนคงไม่มีหน่วยงานไหนสามารถกระทำได้เพียงลำพัง ต้องมีการรวมตัวกัน อย่างไรก็ตาม เครื่องมือของรัฐมีลักษณะเป็นแท่งอำนาจใช้อำนาจมากกว่าปัญญา จึงไม่มีพลังในการออกจากโครงสร้างที่ซับซ้อน นพ. ประเวศ วะสี จึงเสนอโครงสร้างการทำงานใหม่คือ INN โดยมาจากคำว่า Individual หรือปัจเจกบุคคลที่มีจิตสำนึกในศักดิ์ศรีและคุณค่าความเป็นคน N มาจากคำว่า Nodes หรือการรวมกลุ่มที่มีวัตถุประสงค์ร่วมกัน รวมตัวกันทำเรื่องดีๆ และ N มาจากคำว่า Networks หรือเครือข่าย เชื่อมโยงกันระหว่างบุคคลและเครือข่าย ทั้งนี้ INN เป็นโครงสร้างที่คนไทยทุกคน ทุกกลุ่ม ทุกองค์กร ทุกสถาบัน จะร่วมปฏิรูปประเทศไทย ทั้งที่แยกกันทำและเชื่อมโยงกันทำให้เต็มประเทศก็จะสามารถทำเรื่องยากๆ ได้

⁸ "หมอประเวศ" เสนอปฏิรูปประเทศ ๑๐ ด้าน พร้อมเสนอโครงสร้าง INN เพื่อทางรอดพาประเทศไทยออกจากเข่ง "บวรศักดิ์" เผยที่มาของความขัดแย้ง ๓ ประการ, หนังสือพิมพ์คมชัดลึก, การเมือง, ข่าวการเมือง, ๑๑ กันยายน ๒๕๕๒

5. หลักการดำเนินงาน – PDCA⁹ หรือที่เรียกว่าวงจรเดมิง (อังกฤษ: Deming Cycle) หรือวงจรชูฮาร์ต (Shewhart Cycle) คือ วงจรการควบคุมคุณภาพ

5.1 Plan (วางแผน) หมายถึง การวางแผนการดำเนินงาน อย่างรอบคอบ ครอบคลุมถึงการกำหนดหัวข้อที่ต้องการปรับปรุง เปลี่ยนแปลง ซึ่งรวมถึงการพัฒนาสิ่งใหม่ๆ การแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติงาน อาจประกอบด้วย การกำหนดเป้าหมาย หรือ วัตถุประสงค์ของการดำเนินงาน Plan การจัดอันดับความสำคัญของเป้าหมาย กำหนดการดำเนินงาน กำหนดระยะเวลาการดำเนินงาน กำหนดผู้รับผิดชอบหรือผู้ดำเนินการและกำหนดงบประมาณที่จะใช้ การเขียนแผนดังกล่าวอาจปรับเปลี่ยนได้ตามความเหมาะสมของลักษณะการดำเนินงาน การวางแผนยังช่วยให้เราสามารถคาดการณ์สิ่งที่เกิดขึ้นในอนาคต และช่วยลดความสูญเสียต่างๆที่อาจเกิดขึ้นได้

5.2 Do (ปฏิบัติตามแผน) หมายถึง การดำเนินการตามแผน อาจประกอบด้วย การมีโครงสร้างรองรับ การดำเนินการ (เช่น คณะกรรมการหรือหน่วยงานของคณะ) มีวิธีการ ดำเนินการ (เช่น มีการประชุมของคณะกรรมการมีการจัดการเรียน การสอน มีการแสดงความจำนงขอรับนักศึกษาไปยังทบวงมหาวิทยาลัย) และมีผลของการดำเนินการ (เช่น รายชื่อนักศึกษาที่รับในแต่ละปี)

⁹ <https://th.wikipedia.org/wiki/PDCA>

5.3 Check (ตรวจสอบการปฏิบัติตามแผน) หมายถึง การประเมินแผน อาจประกอบด้วย การประเมินโครงสร้างที่รองรับ การดำเนินการ การประเมินขั้นตอนการดำเนินงาน และการประเมินผลของการดำเนินงานตามแผนที่ได้ตั้งไว้ โดยในการประเมินดังกล่าวสามารถทำได้เอง โดยคณะกรรมการที่รับผิดชอบแผนการดำเนินงานนั้น ๆ ซึ่งเป็นลักษณะของการประเมินตนเอง โดยไม่จำเป็นต้องตั้งคณะกรรมการอีกชุดมาประเมินแผน หรือไม่จำเป็นต้องคิดเครื่องมือหรือแบบประเมินที่ยุ่งยากซับซ้อน

5.4 Act (ปรับปรุงแก้ไข) หมายถึง การนำผลการประเมินมาพัฒนาแผน อาจประกอบด้วย การนำผลการ ประเมินมาวิเคราะห์ว่ามีโครงสร้าง หรือขั้นตอนการปฏิบัติงานใดที่ควร ปรับปรุงหรือพัฒนาสิ่งที่ดีอยู่แล้วให้ดียิ่งขึ้นไปอีก และสังเคราะห์รูปแบบ การดำเนินการใหม่ที่เหมาะสม สำหรับการดำเนินการ ในปีต่อไป

6. หลักการและแนวทางในการดำเนินงานของ สอจร.

6.1 หลักการดำเนินงาน 5ส. ประกอบด้วย

1) สารสนเทศ (Information) หมายถึง การพัฒนาและจัดการระบบข้อมูลที่เกี่ยวข้องประโยชน์กับการดำเนินงาน ที่จะชี้ให้เห็นถึงขนาดของปัญหา รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงตามเวลาของปัญหา และจัดให้ประชาชน โดยเฉพาะผู้มีส่วนร่วมในกิจกรรมได้สามารถเข้าถึงข้อมูลนั้นอาจจะเป็นช่องทาง Media สื่อต่างๆ ประชาสัมพันธ์ ทางวิทยุ โทรทัศน์ อินเทอร์เน็ต

2) สูงเสี่ยง (Priority) หมายถึงเลือกจากปัญหาสาเหตุที่สำคัญ มีความเสี่ยงสูงมาดำเนินการก่อน เป็นการให้ความสนใจเป็นพิเศษกับ กลุ่มเสี่ยงและสิ่งแวดล้อมที่เป็นอันตรายมากตัวอย่างเช่น องค์กร Injury Prevention Initiative for Africa ทำการฝึกอบรมบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการ ช่วยเหลือการบาดเจ็บให้มีความรู้พื้นฐานการป้องกันการบาดเจ็บ เบื้องต้นในแอฟริกา, กลุ่ม Mothers Against Drunk Drivers เพื่อ ต่อต้านการเมาแล้วขับในอเมริกา ซึ่งได้มีการนำเอาปัญหาในแต่ละพื้นที่ ของตนเองมาเรียงลำดับความสำคัญ แล้วดำเนินการแก้ไข โดยพิจารณา จากความรุนแรง ขนาดของปัญหา และความคุ้มค่า คุ้มทุนที่จะแก้ปัญหานั้น จนกระทั่งได้กำหนดออกมาเป็นมาตรการของสังคม หรือชุมชน เป็น แนวปฏิบัติร่วมกัน

3) สหสาขาวิชาชีพ (Multidisciplinary) หมายถึง การ ดำเนินงานต้องร่วมมือกันหลากหลายสาขาวิชาชีพเพื่อร่วมกันป้องกัน และแก้ไขปัญหา จึงจะเกิดผลลัพธ์เห็นเป็นรูปธรรม มีการจัดตั้งกลุ่มใดๆ ก็ตามในระดับต่างๆ เช่น อำเภอหรือตำบลหรือชุมชนหรือโรงเรียน โดยมีการเชื่อมโยงกับเครือข่ายที่ดำเนินการด้านต่างๆทั้งภาครัฐและเอกชน ตัวอย่างเช่นสหสาขาวิชาชีพของงานอุบัติเหตุ “ประเทศ” ได้แก่ กระทรวงต่างๆ เช่น กระทรวงคมนาคมออกใบอนุญาตขับขี่และดูแลทาง หลวงให้พร้อมใช้งานอยู่เสมอ ตำรวจบังคับใช้กฎหมายด้านการจราจร กระทรวงศึกษาธิการ ต้องบรรจุความรู้ด้านการใช้รถ ใช้ถนน เข้าไปใน สถานศึกษา กระทรวงแรงงาน กระทรวงสาธารณสุข มีหน้าที่ดูแลผู้ป่วย

และผู้พิการ ประชาชน ผู้เชี่ยวชาญ NGO องค์กรเอกชน อุตสาหกรรม มหาดไทย และกระทรวงการคลังมีหน้าที่สนับสนุนทุนแก่หน่วยงานหรือ องค์กรที่ดูแลความปลอดภัยทางถนน

4) สู้คุ้มค่า (Cost effective) หมายถึง เลือกมาตรการที่ ดำเนินการที่คุ้มค่า มีความเป็นไปได้ มาตรการที่เลือกสามารถดำเนินการ ระยะยาว โดยใช้ทรัพยากรปกติ งบประมาณปกติที่ท้องถิ่นต้องบริหารจัดการ อยู่แล้ว เพียงแต่ใช้ให้มีคุณค่า และให้เป็นประโยชน์ต่องาน และมีการกำหนดตัวบ่งชี้ความสำเร็จที่เหมาะสมเพื่อใช้เป็นตัววัดผลการ ดำเนินงานตัวอย่างเช่น ในประเทศสหรัฐอเมริกา มีการจัดตั้งกลุ่ม Mothers Against Drunk Drivers เพื่อต่อต้านการเมาแล้วขับ ซึ่ง องค์กรลักษณะนี้มีอยู่ในหลายประเทศ เช่น ออสเตรเลีย อังกฤษ นิวซีแลนด์ แคนาดา องค์กรได้ดำเนินการมาตรการต่างๆ ที่ผลักดันให้มี กฎและข้อบังคับ โดยผลักดันกฎหมายให้เพิ่มอายุการดื่มเหล้าที่ถูก กฎหมายเป็น 21 ปี ,คนที่ร่างกายไม่พร้อมขับก็ห้ามขับ ให้มีระดับ แอลกอฮอล์ในเลือดได้สูงสุด 0.08 % มีการเพิกถอนใบอนุญาตขับซี การชดใช้ค่าเสียหายให้กับผู้ได้รับความเสียหาย หรือ เหยื่อ และ มาตรการอื่นๆ

5) ส่วนร่วม คนในพื้นที่ ชุมชนและภาคีคนทำงาน (Community participation) หมายถึง มีส่วนร่วมในทุกกระบวนการทำงานของ พื้นที่และภาคีเครือข่าย เริ่มตั้งแต่มีส่วนร่วม ในการคิด วางแผน

ดำเนินงาน และประเมินผล รายละเอียดการดำเนินงานสรุปได้ดัง
รูปที่ 4



รูปที่ 4 แสดงความสัมพันธ์ขององค์ประกอบในการดำเนินงาน ที่นำ principle for
safe community มาประยุกต์

ที่มา : นพ.ธนพงศ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

6.2 หลักการดำเนินงาน 5 ข. ประกอบด้วย การ เชื่อม..คือ
กระบวนการชักชวนภาคีคนทำงานให้ได้มารู้จักกัน “คนที่ใช่” สำหรับ
งานอุบัติเหตุ คนที่เกาะติดกับการทำงาน โดยใช้ข้อมูลหรือสถานการณ์
อุบัติเหตุในพื้นที่ ตามด้วยกระบวนการ ข้อน..คือกระบวนการสรุป

ประเด็นร่วมกันของภาคีเครือข่ายเมื่อได้ประเด็นแล้วเราจะ “ชวน” ข้อมูลที่ใช้เข้ากระบวนการต่อไป หรือชวนงบประมาณแหล่งทุน หรือชวนสิ่งดีๆ ไปขยายผลต่อ คือ ชง.. หรือกระบวนการเสนอผลงานเพื่อขยายผล จากนั้น จะเป็นการ ชม.. หรือการให้กำลังใจภาคีเครือข่ายที่ทำงานร่วมกัน โดยการ “ชื่นชม” ผลความสำเร็จ สุดท้าย เราจะ เช็ก.. หรือการทำให้เกิดกระบวนการตรวจสอบและประเมินผลการทำงานเป็นระยะๆ ตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ

บทที่ 3

วิธีการดำเนินงาน เทคนิคเครื่องมือที่ใช้

วิธีการดำเนินการมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้จำเป็นต้องอาศัยการทำงานที่ได้รับความร่วมมือจากทุกภาคส่วนอย่างต่อเนื่องเพื่อรับมือกับสถานการณ์ที่มีมิติซับซ้อนและปัญหาผันแปรไปตามยุคสมัย วิธีการดำเนินงานจะมุ่งเน้นในเรื่องของ..

1) **การสร้างกระบวนการรับรู้ถึงสิทธิ บทบาท หน้าที่** ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นของหน่วยงาน องค์กรทุกระดับ ที่มีต่องานป้องกัน และแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ว่าทุกคนเป็นส่วนหนึ่งของวงจร และควรแสดงออกถึงความรับผิดชอบในประเด็นดังกล่าวต่อสังคม เพราะผลกระทบจากปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจะส่งผลโดยตรงต่อเศรษฐกิจ ขององค์กรและของประเทศ สภาพแวดล้อมที่ไม่เอื้อให้เกิดกิจกรรมด้าน เศรษฐกิจ การลงทุนผลิต ในกรณีพนักงานประสบเหตุ พิกัด สูญเสีย อวัยวะ นำมาซึ่งการหาแรงงานทดแทน การลงทุนพัฒนาศักยภาพ พนักงานใหม่ กระทบต่อภาพลักษณ์ขององค์กรในที่สุด

2) **การสร้างการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วนในสังคมการสร้าง** **เครือข่าย** เพื่อสนับสนุนภาครัฐซึ่งเป็นผู้ขับเคลื่อนกลไกหลัก โดย เครือข่ายจะอาศัยความรู้ทางวิชาการ ข้อมูล เทคโนโลยี ทรัพยากรที่มีอยู่ ทั้งบุคลากรและงบประมาณเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้ทุกภาคส่วนมี

การดำเนินงานมาตรการองค์กร เกิดความรับผิดชอบด้วยความระมัดระวัง (Duty of care) รวมถึงสร้างนโยบายและมาตรการต่างๆ เพื่อสร้างความปลอดภัยให้เกิดขึ้นในองค์กรของตนเองไม่ว่าจะเป็น การสร้างสภาพแวดล้อม ที่ก่อให้เกิดความปลอดภัยและเอื้อต่อการปรับปรุงพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ ให้ลดลง เช่น สนับสนุนที่จอดรถจักรยานยนต์ในบริเวณอาคาร มีที่เก็บหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันการสูญหาย การให้ความสำคัญกับกิจกรรมประเภทที่จะสร้างความเข้มแข็งให้แก่องค์กรและชุมชนรอบข้าง ตลอดจนการให้ความรู้ทั้งทฤษฎีและปฏิบัติเพื่อพัฒนาทักษะส่วนบุคคล (Develop personal skill) จนเกิดการยกระดับความรู้ นำไปสู่การเก็บข้อมูลและแชร์ข้อมูลอย่างเป็นระบบเพื่อให้องค์กรและส่วนกลางได้ร่วมเรียนรู้จากผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น เกิดการวางแผน และกำกับติดตามการดำเนินงานตามวงจร PDCA

3) กระบวนการนิเทศติดตามเสริมพลังให้กับคนทำงานโดยทีมบริหารภาคและพี่เลี้ยง สอจร.ผ่านวงพูดคุยแบบเป็นทางการและไม่เป็นทางการแบบมีส่วนร่วมเพื่อให้เกิดการเรียนรู้ไปพร้อมๆ กันเป็นการสร้างเป้าหมายร่วมของคณะทำงาน และผู้รับทุนให้มีความชัดเจน และทำให้เห็นเป้าหมายสุดท้าย พร้อมทั้งวิธีการที่ใช้ในการไปถึงเป้าหมายที่แต่ละคนตั้งไว้ร่วมกัน รวมไปถึงการให้ข้อเสนอแนะระหว่างดำเนินงาน โครงการผ่านกระบวนการนิเทศติดตามเสริมพลังที่จะดำเนินการทั้งต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ โดยรูปแบบที่ใช้อาจแตกต่างกันในแต่ละช่วงเวลา

4) **การประเมินผล** เพื่อค้นพบการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานโครงการ โดยข้อมูลที่ได้จากการประเมินจะนำมาประมวลเปลี่ยนแปลงเรียนรู้กับคณะทำงานที่ติดตาม เพื่อร่วมหารือและมีข้อเสนอแนะการพัฒนาต่างๆ ระหว่างทางและเมื่อสิ้นสุดโครงการ

5) **การถอดบทเรียน** เพื่อสร้างการเรียนรู้ร่วมโดยวิธีการ การเรียนรู้จากเพื่อน (Peer Assist-PA), การเรียนรู้หลังปฏิบัติการ (After Action Review: AAR) และการถอดบทเรียนแบบเล่าเรื่อง (Story telling) เพื่อสร้างการเรียนรู้จากบทเรียนที่ดีหรือวิธีปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practice) และนำมาประมวลผลเป็นการประเมินสรุปผลรวม (Summative evaluation) ทั้งในผลผลิต ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น

6) **การสร้างพื้นที่ในการแลกเปลี่ยนเรียนรู้** นำเสนอข้อมูล และผลการดำเนินงาน ต่อผู้บริหารในองค์กรและผู้บริหารประเทศ เพื่อให้เกิดกลไกการสะท้อนกลับ (Feed Back Loop) ระหว่างผู้ปฏิบัติและผู้สนับสนุน นำไปสู่การขยายผลและดึงดูดการมีส่วนร่วมในงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจากภาคธุรกิจและภาคเอกชนที่แต่เดิมมุ่งเน้นกิจกรรมด้านรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมขององค์กร (Corporate Social Responsibility, CSR) แต่ไม่ได้มุ่งเน้นเรื่องความปลอดภัยทางถนนเท่าที่ควร ให้เข้ามาร่วมสร้างความปลอดภัยทางถนนในอนาคต

เครื่องมือที่ใช้ในการขับเคลื่อนมาตรการองค์กร แบ่งออกเป็น
เครื่องมือที่ใช้ช่วงต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ มีรายละเอียดดังนี้

ช่วงต้นน้ำ

1. การสำรวจสถานการณ์ บริบทพื้นที่ โดยใช้
แบบฟอร์มในการสำรวจข้อมูลพื้นฐาน ได้แก่
ข้อมูลสถานการณ์การใชัรถจักรยานยนต์ (จำนวน)
และการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขี่และผู้ซ้อนท้าย การ
คาดเข็มขัดนิรภัยในผู้โดยสารตอนหน้า รวมไปถึง
การสำรวจพื้นที่เสี่ยงบริเวณรอบๆ ทั้งในและนอก
สถานประกอบการ (กรณีเป็นหน่วยงานองค์กรที่
ยกระดับมาตรการต่อการบังคับใช้หมวกนิรภัย
และเข็มขัดนิรภัย และหรือเป็นหน่วยงานองค์กรที่
ดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งที่ต้องเพิ่ม
ความระมัดระวังเป็นพิเศษ เช่น วัตถุอันตราย แก๊ส
ปิโตรเคมี ฯลฯ) ก่อนดำเนินการ
2. การทบทวนเอกสารที่เกี่ยวข้องกับนโยบายทุ
กระดับ (ประเทศ จังหวัด และนโยบายของผู้บริหาร
ในองค์กร) เพื่อค้นหาแรงสนับสนุน และช่องว่าง
ของนโยบายที่จะก่อให้เกิดอุปสรรคต่อการ
ดำเนินงาน รวมถึงโอกาสที่จะทำให้การดำเนินงาน
บรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้

3. สำรวจต้นทุนและทรัพยากรสนับสนุน (บุคลากร และงบประมาณ)ภายในองค์กร mapping ภาควิ ประกอบด้วย

- **ภาคีหลักในพื้นที่** ได้แก่ หน่วยงาน องค์กรตามโครงสร้างที่มีบทบาท เกี่ยวข้องกับงานป้องกัน เช่น สำนักงานป้องกันและบรรเทาสา ธารณภัย ตำรวจภูธรจังหวัด สาธารณสุขจังหวัด/อำเภอ แขวงการ ทาง และทางหลวงชนบทขนส่ง จังหวัด บริษัทประกันภัย NGO สื่อมวลชน มทบ. เครือข่ายภาค ประชาชน กู้ชีพ กลุ่มผู้ประกอบการ นิคมอุตสาหกรรม สถานศึกษา ผู้นำ ชุมชน ซึ่งมีบทบาทในการสนับสนุน ข้อมูล กิจกรรม ความรู้ งบประมาณ ทรัพยากรบุคคลตามบทบาทและ ความถนัดของแต่ละองค์กรรวมไปถึง การดึงเข้าร่วมเป็นคณะทำงาน

- **ภาคีหลักในองค์กร/ คณะทำงานตาม**
โครงสร้าง committee ระดับต่างๆ
ที่อยู่ในส่วนงานสายบริหาร หัวหน้า
งานระดับปฏิบัติการ จป.วิชาชีพ HR
รปภ. ฯลฯ

ช่วงกลางน้ำ

1. การสร้างพื้นที่และช่องทางในการสื่อสาร แบ่งออกตามวัตถุประสงค์ ประกอบด้วย เพื่อใช้ในการชี้แจงทำความเข้าใจเป้าหมายร่วม เพื่อใช้ติดตามผลการดำเนินงาน เพื่อการแลกเปลี่ยนเรียนรู้อย่างมีส่วนร่วม และเพื่อให้เกิดวงจรสะท้อนกลับทั้งเชิงบวกและลบ (Positive and negative feedback loops) ต่อการดำเนินงานแบบสั้นและเร็ว พื้นที่ดังกล่าว ประกอบด้วย เวทีประชุม มอบนโยบาย เวทีประชาคม เวทีนำเสนอผลการดำเนินงาน กิจกรรม เสียงตามสาย, morning talk & walk though, Line Group, Board ประชาสัมพันธ์ ฯลฯ
2. กิจกรรมเชิงสัญลักษณ์ที่มีผลต่อการให้ความร่วมมือในระดับปฏิบัติ และเพื่อให้เกิดการ

ดำเนินการตามมาตรการที่ได้ประกาศใช้ ได้แก่ การทำ MOU ระหว่างหน่วยงานการประกาศกฎบัตร policy and business plan โดยผู้บริหาร/ผู้บริหารประพุดิตนเป็นแบบอย่างที่ดีในการใช้อุปกรณ์ป้องกัน การแต่งตั้งคณะทำงานตามโครงสร้างซึ่งกำหนดไว้เป็นลายลักษณ์อักษรที่กำหนดบทบาทไว้ชัดเจนพร้อมแผนกำกับและกลไกการประเมินติดตามการปฏิบัติงานภายในองค์กร รวมไปถึงมาตรการเสริมเพื่อกระตุ้นให้เกิดการเปลี่ยนพฤติกรรม เช่น การให้รางวัลและบทลงโทษต่อพนักงานที่ไม่ปฏิบัติตามกฎ

3. กิจกรรมสร้างความสัมพันธ์ในรูปแบบต่างๆ
4. สื่อประกอบการให้ความรู้ประชาสัมพันธ์ และประกาศข้อบังคับใช้กฎ มาตรการต่างๆ ก่อนดำเนินการจับปรับหรือลงโทษทางวินัย (สื่อในที่นี้จะหมายถึง สื่อหลัก สื่ออิเล็กทรอนิกส์ สื่อบุคคล เช่น เครือข่ายชุมชน แกนนำผู้ใหญ่บ้าน อสม. ที่ทำหน้าที่เป็น direct sale เข้าถึงกลุ่มเป้าหมายแบบใกล้ชิด และสื่อเสริมต่างๆ ผ่าน application ที่นิยมในปัจจุบัน)

5. แบบฟอร์มในการประเมินติดตามผลการดำเนินงานระหว่างทางโดยใช้กระบวนการสร้างการมีส่วนร่วมในการแลกเปลี่ยนข้อมูลผลการดำเนินงานอย่างสร้างสรรค์เพื่อลดข้อขัดแย้งในทุก ระดับ (ระดับบริหาร ระดับปฏิบัติการ และกลุ่มเป้าหมาย) ด้วยการสื่อสารสองทางอย่างทั่วถึงนำไปสู่ ความเข้าใจ เรื่อง สิทธิและหน้าที่ การเสียสละประโยชน์ส่วนตนเพื่อประโยชน์ส่วนรวม เพื่อเป็นจุดตั้งต้นของการพัฒนาโครงการในด้านอื่นต่อไป

ช่วงปลายน้ำ

1. สำรวจสถานการณ์ข้อมูลพื้นฐานหลังดำเนินการ
2. การสรุปบทเรียน และถอดบทเรียน ผลการดำเนินงาน (หมายเหตุ การถอดบทเรียนในบางพื้นที่ สามารถดำเนินการได้ทั้งสามระยะ ได้แก่ ต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ)
3. สื่อสารผลการดำเนินงานทั้งในองค์กรและสู่สาธารณะเพื่อชื่นชมและเสริมพลังคนทำงานในฐานะคน/องค์กรต้นแบบ เพื่อกระตุ้นและสร้างความต่อเนื่องรวมถึงการขยายผลไปยังหน่วยงานอื่นๆ

บทที่ 4

ผลการดำเนินงาน

สำหรับผลการดำเนินงานสานพลังมาตรการองค์กรของทั้ง 40 องค์กร ที่ได้รับการคัดเลือก ผู้เขียนจะนำเสนอภายใต้การถอดบทเรียนใน 6 ประเด็นสำคัญ ประกอบด้วยสถานการณ์ บริบทพื้นที่/แรงจูงใจแนวคิด ในการดำเนินงานกระบวนการ/ขั้นตอน การดำเนินกิจกรรมตามแผน โครงการ ภาคิ/บทบาทผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนิน โครงการ และปัจจัยความสำเร็จ บทเรียน/ข้อค้นพบ จากการดำเนิน โครงการและจะขอสรุปบทเรียนการดำเนินงานแยกตามรายภาค เริ่มจาก ภาคเหนือ ภาคใต้ ภาคกลาง/ภาคตะวันออก และภาค ตะวันออกเฉียงเหนือซึ่งในบางองค์กรอาจมีข้อจำกัดในเรื่องของข้อมูลที่ไม่ครอบคลุมทั้ง 6 ประเด็นข้างต้น

และสำหรับการสรุปการดำเนินงานในภาพรวมจะยกไปไว้ใน ส่วนของ บทที่ 5 สรุปผลและข้อเสนอแนะ

ภาคเหนือ

มีหน่วยงานที่ดำเนินงานมาตรการองค์กรประสบความสำเร็จ มี ผู้สวมหมวกนิรภัย และคาดเข็มขัดนิรภัยและอุบัติเหตุฯ ลดลง ซึ่งได้ถอด บทเรียน 100% จำนวน 10 องค์กร แบ่งออกเป็น สถานศึกษา 2 แห่ง

หน่วยงานภาครัฐ 2 แห่ง ภาคเอกชน 4 แห่ง และท้องถิ่น 2 แห่ง
รายละเอียดดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 หน่วยงานองค์กรในภาคเหนือที่มีผู้สวมหมวกนิรภัยและคาด
เข็มขัดนิรภัย และอุบัติเหตุฯ ลดลง 100%

หน่วยงาน			
สถานศึกษา	ภาครัฐ	ภาคเอกชน	ท้องถิ่น
ภาคเหนือ			
1. มหาวิทยาลัยแม่ โจ้ จังหวัด เชียงใหม่	3. โรงพยาบาลพาน จังหวัดเชียงราย	5. บริษัทสยามแก๊สแอนด์ ปิโตรเคมีกัลส จำกัด (มหาชน) จ.ลำปาง	9. อบต.บ้านตุน จังหวัดพะเยา
2. ศูนย์พัฒนาเด็ก เล็ก องค์การ บริหารส่วนตำบล ไชยสถานจังหวัด น่าน	4. สำนักงาน ป้องกันและ บรรเทาสาธารณ ภัยจังหวัดพะเยา	6. บริษัท ลักกี้ แครเอร์ จำกัด จังหวัดลำปาง	10. อบต.บ้านหนุน จังหวัดแพร่
		7. บริษัท นครเพชร กรีน เน อ ร ยี่ จ า กั ด จ.กำแพงเพชร	
		8. โรงพยาบาลหริภุญชัย เม โมเรียล จังหวัดลำพูน	

1. มหาวิทยาลัยแม่โจ้

มหาวิทยาลัยแม่โจ้ เป็นสถาบันอุดมศึกษาในกำกับของรัฐ ตั้งอยู่ที่อำเภอสันทราย จังหวัดเชียงใหม่บนพื้นที่ จำนวน 790 ไร่ ก่อตั้ง เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน พ.ศ. 2477 โดยมีรากฐานจาก "โรงเรียนฝึกหัดครู ประถมกสิกรรมประจำภาคเหนือ" จนได้รับการเปลี่ยนสถานะเป็น มหาวิทยาลัยแม่โจ้เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน พ.ศ. 2539 เป็น มหาวิทยาลัยของรัฐลำดับที่ 20 ในประเทศไทยมีบุคลากรรวมทั้งสิ้น จำนวน 1,980 คน จำนวนรรมนัักศึกษาทุกชั้นปี ประมาณ 18,000 คน

แนวคิดในการดำเนินงาน

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

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม

ในปี พศ. 2555 หลังจากผู้บริหารลงนามในบันทึกข้อตกลงร่วมกับจังหวัด ได้จัดประชุมระดมความคิดเห็นทุกภาคส่วน (อบต. เทศบาล ตร.) เพื่อกำหนด เป้าหมายร่วม ภายใต้ความเชื่อที่ว่า เรื่องนี้ “ทำคนเดียวไม่ได้” ส่งผลให้มีการแต่งตั้งคณะทำงานตามโครงสร้าง โดยอธิการบดีมีนโยบายชัดเจน ให้ความสำคัญ ติดตามต่อเนื่อง ใกล้ชิดกับเจ้าหน้าที่ทุกระดับ และมอบอำนาจส่งต่อการบริหารจัดการไปที่กองกิจการนักศึกษาให้เป็นเจ้าภาพหลักและเริ่มผลิต spot ธรรมรงค์ ภายในช่วง 2-3 เดือนแรก โดยใช้กระบวนการสร้างการมีส่วนร่วม จัดประชุม คณะทำงานและดึงแกนนำนักศึกษาให้เข้ามามีส่วนร่วมในการขับเคลื่อน ผ่านการสื่อสารทางเดียว (one way communication) เริ่มจากผลิต คลิปประชาสัมพันธ์ ผลิตสื่อธรรมรงค์อื่นๆ เช่น ธงญี่ปุ่น (Japan Flag) เปิดคลิปธรรมรงค์ทุกเช้าโดยตั้งสื่อบริเวณประตูทางเข้าออก และเผยแพร่ผ่านเวทีประชุมของกิจการนักศึกษา ผ่านกิจกรรมสร้างสัมพันธ์ และสนทนากาการต่างๆ เช่น กิจกรรมพัฒนานักศึกษาที่เข้าใหม่ เพื่อเน้นย้ำในการสร้างระเบียบวินัย ก่อนจัดประชุมทำความเข้าใจกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ประกอบด้วย ผู้นำนศ.ทุกหน่วยแกนนำชุมชน ผู้นำท้องถิ่น (อบต.) เจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อ kick off ก่อนเริ่มดำเนินการบังคับใช้มาตรการโดยมีกระบวนการไล่เรียงดังนี้

1. สำรวจสถานการณ์ปัญหา การบาดเจ็บและเสียชีวิต จำนวนรถจักรยานยนต์ แบ่งผู้ใช้รถจักรยานยนต์ออกเป็นสองกลุ่มคือบุคลากรและนักศึกษา โดยใช้แบบฟอร์มสำรวจฯ เป็นเครื่องมือในการรวบรวม เพื่อวิเคราะห์ข้อมูลเปรียบเทียบก่อนและหลังดำเนินงานโครงการ ต่อมาถึงปัจจุบัน มหาวิทยาลัยได้จัดทำระบบข้อมูลและมีการจัดการฐานข้อมูลผู้กระทำความผิดซ้ำ (โดย Link กับฐานข้อมูลสำนักบริหารวิชาการทะเบียน) เพื่อนำผลที่ได้รายงานต่อผู้ปกครอง + คณะต้นสังกัด + สำนักบริหารวิชาการ ตามลำดับชั้นของผู้กระทำผิด
2. 20 ธันวาคมพ.ศ. 2555 แกลงข่าว เปิดตัว “โครงการ” ที่มหาวิทยาลัย
3. จัดเวทีประชุม 2 ระดับ คือ ระดับจังหวัด และภายในองค์กร โดยวัตถุประสงค์ของการจัดเวทีแต่ละครั้ง คือ เพื่อสร้างความร่วมมือ ทำความเข้าใจร่วม คืบข้อมูลผู้บริหาร ตลอดจนเผยแพร่ความรู้ต่างๆ ที่ได้จากส่วนกลางและนโยบายประเทศ
4. ประชาสัมพันธ์ แจ้งชุมชนรอบมหาวิทยาลัย
5. จัดหาและขายหมวกนิรภัยราคาประหยัดให้ นักศึกษา
6. ใช้เจ้าหน้าที่ รปภ. (ของบริษัทที่ผูกสัญญาและเงื่อนไขกับมหาวิทยาลัย ถึงบทบาทหน้าที่ของ รปภ. ที่จะเข้ามาปฏิบัติงาน จะต้องผ่านการอบรมจากเจ้าหน้าที่ตำรวจและมีความรู้เรื่องวินัยจราจร เพื่อให้สามารถดำเนินการกิจในเรื่องงานป้องกันและ

แก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุทางถนนนอกเหนือจากงานรักษาความปลอดภัยอื่นๆ ด้วย หากไม่ดำเนินการตามเงื่อนไข มหาวิทยาลัย มีสิทธิ์ยกเลิกจ้างบริษัทดังกล่าวได้) ร่วมกับ อสม.ตำรวจบ้าน หรือชุดสันติราษฎร์ที่ผ่านการอบรมจากเจ้าหน้าที่ตำรวจภูธร จังหวัดในการบังคับใช้มาตรการองค์กรที่ผ่านความเห็นชอบจากผู้บริหารมหาวิทยาลัยแล้วแบ่งเป็นกะกลางวันและกลางคืน มีรายละเอียดของมาตรการองค์กรดังนี้

- 1) ห้ามผู้ใช้รถจักรยานยนต์เข้าออกมหาวิทยาลัยทุกประตูหากไม่สวมหมวกนิรภัยและตัดคะแนนวินัยนักศึกษา 10 คะแนน หากเป็นบุคลากรจะถูกส่งชื่อไปต้นสังกัดเพื่อพิจารณาความดีความชอบประจำปี
- 2) ร่วมกับ สถานีตำรวจภูธรแม่โจ้ ห้ามผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ย้อนศร (นักศึกษาถูกตัด 20 คะแนน / ย้อนศร+ไม่สวมหมวก 30 คะแนน = เกิน 40 คะแนนพักการเรียน) โดย **step 1** ดำเนินคดีตามกฎหมายเทียบปรับ **Step2** ส่งรายชื่อดำเนินการทางวินัยนักศึกษา สำหรับการออกไปสั่งจะดำเนินการโดย เจ้าหน้าที่ รปภ.มหาวิทยาลัย+ชุดสันติราษฎร์ (ที่คัดเลือกผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการมหาวิทยาลัย)
- 3) สนับสนุนคนทำดีได้รับรางวัลเกียรติบัตรเชิดชู

หมายเหตุ การดำเนินมาตรการจะเข้มข้น ลงโทษจริง (ทั้งในและนอกมหาวิทยาลัย)

7. จัดเวทีประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้ปฏิบัติ เสนอผู้บริหาร/แลกเปลี่ยนบทเรียนการดำเนินงาน และคืนข้อมูลให้แก่คณะทำงานโครงการ เพื่อช่วยกันปรับปรุงและแก้ไขมาตรการที่ได้ดำเนินการบังคับใช้ไปแล้ว รวมถึงการร่วมกันค้นหามาตรการใหม่ๆ เพื่อให้มีผู้สวมหมวกนิรภัยครบ 100% และต่อยอดขยายผลการดำเนินงานไปสู่มาตรการอื่นๆ ได้แก่ เมาไม่ขับ ปัญหาบุหรีและยาเสพติด ยกกระดั้มมหาวิทยาลัยให้เป็น Green Office/Eco
8. ผู้บริหารตรวจเยี่ยมและเสริมพลังคนทำงานอยู่เป็นระยะ รวมไปถึงการสร้างโอกาสและค้นหาพื้นที่ระดับประเทศเพื่อนำเสนอผลการดำเนินงาน ความสำเร็จสู่สาธารณชน

ภาคี และบทบาทหน้าที่

ภาคีในการผลักดันมาตรการองค์กรในมหาวิทยาลัยแม่โจ้ แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่

- 1) ผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐ และท้องถิ่นซึ่งมีหน้าที่บทบาทที่เกี่ยวข้องในการป้องกันและแก้ไขปัญหาคูอุบัติเหตุทางถนน ทั้งทางตรงและทางอ้อม ในการป้องปรามและจับปรับเมื่อมีผู้กระทำความผิด รวมถึงแกนนำชุมชน อสม. ที่ร่วมเฝ้าระวัง

พฤติกรรมเสี่ยง เป็นเหตุเป็นตาในการสอดส่องพฤติกรรมเมื่ออยู่นอกรั้วมหาวิทยาลัย

- 2) ภาควิชาในองค์กร นับแต่ผู้บริหารถึงเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานทุกช่วงชั้น รวมไปถึงแกนนำนักศึกษาลำพังผู้นำให้มีความสำคัญและใช้บทบาทตนเองในการมอบนโยบายอย่างเดียวยังคงไม่ใช่ปัจจัยที่ทำให้มหาวิทยาลัยแม่โจ้ดำเนินงานแล้วประสบความสำเร็จ แต่การที่ผู้นำ **มอบอำนาจ ไปตามช่วงชั้นเพื่อกำกับติดตามวินัยของนักศึกษาและบุคลากร** เพื่อให้เกิดการบังคับใช้กฎแบบเข้มข้นและไม่สามารถต่อรองได้ เป็นกลยุทธ์ที่ควรระบุไว้ในบทบาทอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

มีนักศึกษาและบุคลากรสวมหมวกนิรภัยในปี พ.ศ. 2555 น้อยกว่า 30% จนกระทั่ง ปี พ.ศ. 2559 พุ่งขึ้นไปถึง 98.45% และ 100% ในปี พ.ศ.2560 ซึ่งสอดคล้องกับผลการประเมินเฝ้าระวังพฤติกรรมเสี่ยงในสถานศึกษาระดับประเทศของมูลนิธิไทยโรดส์ ที่พบว่ามหาวิทยาลัยแม่โจ้มีผู้สวมหมวกนิรภัย 100% รายละเอียดการเปลี่ยนแปลงอื่นๆ เพิ่มเติม

ดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต ระหว่างปี พ.ศ.2555 - 2560

ปี	จำนวนผู้บาดเจ็บ	ร้อยละ	จำนวนผู้เสียชีวิต	ร้อยละ
2555	694	5.78	11	0.90
2556	668	5.13	9	0.06
2557	630	4.50	7	0.05
2558	617	4.11	7	0.04
2559	282	1.76	4	0.02
2560	54	0.31	3	0.01

ปัจจัยความสำเร็จ บทเรียน / ข้อค้นพบ จากการดำเนินโครงการ

การดำเนินงานมาตรการองค์กรของมหาวิทยาลัยแม่โจ้ในทุกกิจกรรม ไม่ว่าจะเป็น การจัดตั้งคณะทำงาน การจัดวงประชุม การวางแผนกำหนดกิจกรรมสร้างการรับรู้และกระตุ้นจิตสำนึก การบังคับใช้และการเฝ้าระวังพฤติกรรมเสี่ยง การกำกับติดตามและสะท้อนผลลัพธ์ การดำเนินระหว่างทางจะอาศัยกระบวนการสร้างการมีส่วนร่วมในทุกระดับ จะเห็นได้จากโครงสร้างคณะทำงานมีผู้เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกองค์กร ตั้งแต่ระดับบริหาร ระดับปฏิบัติการ อาจารย์ที่มีหน้าที่ดูแลการเรียนการสอน และกิจการนักศึกษา/หอพัก รวมไปถึงแกนนำนักศึกษาซึ่งเน้นย้ำมากในการถ่ายทอดความรู้และกฎบัตรองค์กรเรื่อง

ความปลอดภัยทางถนนจากรุ่นสู่รุ่น จนกลายเป็นวัฒนธรรม “เกิดกฎที่กฎน้อง” ส่งผลให้มาตรการองค์กรมีความต่อเนื่องของกิจกรรมมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2555 ถึงปัจจุบัน ถึงแม้จะมีการเกษียณอายุราชการของอาจารย์ผู้ซึ่งเป็นผู้ก่อตั้งและริเริ่มโครงการรวมไปถึงการจบการศึกษาของรุ่นพี่ๆ ทำให้สามารถถอดปัญหาด้านช่องว่างของข้อมูลข่าวสาร (Information gap) ช่องว่างของอำนาจ (Power gap) หรือช่องว่างของนโยบาย (Policy gap) จนสามารถผลักดันนโยบายในการจัดการกับสิ่งแวดล้อมทางกายภาพและการจัดการพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ ซึ่งเป็นมาตรการด้านสุขภาพมาควบคุมบุคคล ส่งผลให้บุคคลเกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมและมีสุขภาพที่ดีได้

ที่น่าสนใจและเป็นข้อสังเกตคือ การออกกฎองค์กรจะอิงกับกฎหมายของประเทศและผู้บริหารในพื้นที่ เพื่อประโยชน์ในการอ้างอิงและลดข้อขัดแย้งของผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎองค์กร รวมถึงการประชุมเพื่อพิจารณา/weight น้ำหนักของมาตรการต่างๆ ต้องผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการ เพราะในอดีตเคยเจอแรงต้านจากบุคลากร และนักศึกษา ก่อให้เกิดความหวั่นไหวของผู้ปฏิบัติและบังคับใช้กฎ นำมาซึ่งการตั้งวงประชุมร่วมกันและการให้กำลังใจแบบประชิดตัวจากผู้บริหารมหาวิทยาลัย

สำหรับข้อค้นพบเพื่อนำไปปรับปรุงผลสัมฤทธิ์เพื่อให้มีผู้สวมหมวกนิรภัย 100% ทางมหาวิทยาลัยมีแนวคิดในการที่มหาวิทยาลัยจะ

ออกคำสั่งแต่งตั้งชุดสันติราษฎร์เพื่อปฏิบัติหน้าที่ /ออกใบสั่ง ประกบบกับชุดเจ้าหน้าที่ รปภ. และ เพิ่มจุดเฝ้าระวัง (ด่านลอยเจอที่ไหนเรียกที่นั่น)

4. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กสังกัดองค์การบริหารส่วนตำบลไชยสถาน อำเภอเมือง จังหวัดน่าน

องค์การบริหารส่วนตำบลไชยสถาน ตั้งขึ้นเมื่อ ปี 2539 มีพื้นที่ 27.50 ตารางกิโลเมตร ตำบลไชยสถาน ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกของอำเภอเมืองน่าน มีพื้นที่ 27.50 ตารางกิโลเมตร แบ่งพื้นที่การปกครองออกเป็น 11 หมู่บ้าน จำนวนประชากรรวมทั้งหมด 7,321 คน แยกเป็นชาย 3,941 คน คิดเป็นร้อยละ 53.83 ของจำนวนประชากรทั้งหมด และหญิง 3,380 คน คิดเป็นร้อยละ 46.17 ของจำนวนประชากรทั้งหมด จำนวนครัวเรือน 1,488 หลังคาเรือน ประชากรเฉลี่ย 5 คนต่อหลังคาเรือน ความหนาแน่นของประชากร 307 คนต่อตารางกิโลเมตร การศึกษามีโรงเรียนระดับประถมศึกษาและขยายโอกาส จำนวน 3 แห่ง และศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก จำนวน 3 แห่ง

จากข้อมูลทุนและศักยภาพของพื้นที่ พบว่า องค์การบริหารส่วนตำบลไชยสถาน เน้นการจัดการตนเอง โดยแบ่งออกเป็น 7 ระบบ แต่สามารถจัดเป็นแหล่งเรียนรู้ได้ 5 ระบบ จำนวน 13 แห่งเรียนรู้โดยทุกระบบของตำบลไชยสถานจะยึดหลักการมีส่วนร่วมของประชาชนในการขับเคลื่อนการดำเนินงานของกลุ่มองค์กรโดยมีเป้าหมายเพื่อให้ประชาชนตำบลไชยสถานสามารถดำรงชีวิตอย่างเป็นสุขทั้งทางกาย ใจ สังคม ปัญญา

แนวคิดในการดำเนินงาน

ด้วยแนวคิดการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนในการขับเคลื่อนงานต่างๆ ของชุมชน ภายหลังจากผู้บริหารได้เข้าร่วมประชุมกับคณะทำงานป้องกันและแก้ไขปัญหาคับขี่เหตุทางถนนในระดับพื้นที่และได้พบกับทีมพี่เลี้ยง สอจร. ภาคเหนือ จึงได้เล็งเห็นความสำคัญของปัญหาและเมื่อได้ทบทวนสถานการณ์ในพื้นที่ก็พบพฤติกรรมเสี่ยงที่เกิดจากการใช้รถจักรยานยนต์ของผู้ปกครองในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ที่มักจะไม่สวมหมวกนิรภัยให้ตนเองและบุตรหลานเพราะมีความเชื่อว่าระหว่างบ้านไปโรงเรียนมีระยะทางสั้นๆ ไม่น่าจะเกิดเหตุ ผู้ใช้รถยนต์ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ประกอบกับกายภาพของที่ตั้งศูนย์พัฒนาเด็กเล็กมีความเสี่ยงเนื่องจากตั้งอยู่ติดถนนใหญ่ที่มีช่องจราจรสี่เลน จึงตัดสินใจเข้าร่วมโครงการเมื่อพี่เลี้ยง สอจร. ชักชวนให้เข้าร่วมดำเนินการมาตรการองค์กร ณรงค์ให้ผู้ปกครองเด็ก คณะกรรมการชุมชน และบุคลากรศูนย์พัฒนาเด็กเล็กสังกัด 2 แห่ง คือ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กตำบลไชยสถาน ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กกองพันทหารม้าที่ 15 เห็นความสำคัญของหมวกนิรภัย เพื่อป้องกันการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม

1. สำรวจสถานการณ์จำนวนผู้ใช้รถจักรยานยนต์ จำนวนผู้ใช้หมวกนิรภัย เปรียบเทียบก่อนและหลังดำเนินงานโครงการ และพบว่าช่วงก่อนดำเนินการผู้ปกครองหลายท่านไม่มี

หมวกนิรภัยสำหรับเด็ก ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กจึงนำร่องลงทุนซื้อหมวกนิรภัยเพื่อให้นักเรียนที่ไม่มีมีใส่

2. ตั้งวงประชุมหารือร่วมกับผู้ปกครอง ซึ่งการประชุมจะเน้นความต่อเนื่องในทุกๆ ปี โดยมีผู้บริหาร นั่งหัวโต๊ะ เพื่อหาแนวทางในการบังคับใช้มาตรการในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก
3. พิจารณามอบบันทึกข้อตกลงร่วมระหว่างผู้บริหารศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ผู้นำทหาร ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ และบริษัทกลาง คัดกรองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด
4. ฝึกอบรมให้ความรู้โดยเชิญเจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าหน้าที่ขนส่งและผู้แทนจากบริษัทกลางฯ มาเป็นวิทยากรและสนับสนุนหมวกนิรภัยราคาประหยัด และบูรณาการกับบุคลากรของรัฐในพื้นที่ คือผู้นำทหารให้นำทหารใหม่เข้าร่วมอบรมและขอใช้สถานที่ของทหารในการฝึกปฏิบัติจำลองการขับขี่และข้ามทางม้าลาย
5. กำหนดมาตรการบังคับใช้และมาตรการเสริมพลังเพื่อสร้างแรงจูงใจ
 - **มาตรการใจสื่อใจ:** Role model โดย ผู้นำองค์กร และครูพี่เลี้ยงทั้ง 4 คน/ศพด. ประพติตนเป็นแบบอย่างที่ดี เพื่อกระตุ้นและเชิญชวนผู้ปกครองให้เห็นความสำคัญและร่วมสวมหมวกนิรภัยผ่าน

กิจกรรมในองค์กรและกิจกรรมสำคัญในจังหวัด

เช่น งานแห่เทียนพรรษา

6. จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ และป้ายประกาศเป็นเขตสวมหมวกนิรภัย 100% ที่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กทั้ง 2 ศูนย์
7. เริ่มบังคับใช้มาตรการองค์กร และใช้เทคโนโลยีช่วยกำกับพฤติกรรมและเฝ้าระวัง
8. จัดตั้งธนาคารความดี โดยมีสมุดบันทึกความดี เพื่อนำมาแลกหมวกนิรภัยที่สนับสนุนโดย บริษัท กลางฯ โดยไม่ลืมนั่นย่าและสื่อสารเผยแพร่ให้ผู้ปกครองและชุมชนรอบข้างทราบ พร้อมจัดทำรางวัลสำหรับผู้ปกครองต้นแบบเพื่อเสริมพลัง โดยมีการกำกับติดตามประเมินแบบสุ่มอยู่เป็นระยะ

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

จากการสำรวจและรวบรวมข้อมูลเปรียบเทียบก่อนและหลังดำเนินงานโครงการ พบว่า มีผู้สวมหมวกนิรภัยก่อนเริ่มโครงการจำนวน 25 คน หลังจากได้มีมาตรการองค์กรการสวมหมวกนิรภัย 100 % ในผู้ใช้รถจักรยานยนต์พบว่า มีผู้สวมหมวกนิรภัยสูงขึ้นจาก 25 คน เป็น 60 คน จากทั้งหมด 60 คน

ปัจจัยความสำเร็จ บทเรียน / ข้อค้นพบ จากการดำเนินโครงการ

จากความสำเร็จที่เกิดขึ้น พบว่า เกิดจากผู้บริหารเห็นความสำคัญและให้ความสนใจ เกาะติดปัญหาและติดตามผลอย่างต่อเนื่อง เพราะมีแนวคิดที่ว่า “เด็กเล็กคือจุดที่ควรเริ่มต้นและยังเป็นจุดขยายผลที่ดี” ภายใต้นโยบายที่จะพัฒนาคน โดยยึดคนเป็นศูนย์กลางของการพัฒนา มุ่งเน้นที่จะพัฒนาคนตั้งแต่เกิดจนถึงตาย ด้วยกระบวนการมีส่วนร่วม ร่วมคิด ร่วมทำ ร่วมทุน ผ่านความร่วมมือกับทุกภาคส่วน ทุกกลุ่ม และส่วนราชการต่างๆ ในการทำงานร่วมกันแบบบูรณาการ เน้นการขัดเกลาให้เด็กและเยาวชน ตระหนักและคำนึงถึงการดำเนินชีวิตประจำวันให้ได้อย่างปลอดภัย ผ่านกิจกรรมอย่างการรณรงค์และปลูกจิตสำนึกเรื่องความปลอดภัย และมาตรการทางสังคมเชิงรุกที่ช่วยป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอื่นๆ ที่ต้องอาศัยกลุ่มประชาชนให้ช่วยเหลือดูแลกันเองในชุมชน

ตัวชี้วัดคำพูดดังกล่าว เห็นผลเชิงประจักษ์ จากการที่ผู้บริหารมีมติให้มีการขยายผลโครงการ โดยเพิ่มจำนวนองค์กรที่จะเข้าร่วมดำเนินงานในปีถัดไป (โรงเรียน 3 แห่ง ภาคเอกชน ได้แก่ บิ๊กซี บริษัทโกลบอล อบต.ไทยสถาน) ปรับเสริมกิจกรรมที่ทำกับผู้ปกครอง โดยดึงผู้ปกครองให้เข้าร่วม MOU กับโครงการ เพื่อสร้างความเป็นเจ้าของร่วมโครงการ และสร้างสภาพแวดล้อมเพื่อให้เกิดการเรียนรู้เชิงปฏิบัติการ โดยจัดตั้งศูนย์เรียนรู้ด้านการจราจรขึ้นในบริเวณศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก

ทั้ง 2 ศูนย์ เพราะจากการดำเนินงานในช่วงที่ผ่านมาพบว่าการเรียนรู้ของเด็กเล็กจำเป็นต้องสอดแทรกความรู้ทั้งทางทฤษฎีและปฏิบัติ

และเพิ่มกิจกรรมสำรวจเส้นทางเสี่ยงจากบ้านมาโรงเรียนของเด็กนักเรียนเพิ่มเติม อย่างไรก็ตาม การแก้ไขจุดเสี่ยง ผู้บริหารตระหนักดีว่าต้องสร้างการมีส่วนร่วมเพื่อขอความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องซึ่งต้องใช้ผู้เชี่ยวชาญ

5. โรงพยาบาลพาน จังหวัดเชียงราย

เป็นโรงพยาบาลประจำอำเภอขนาด 120 เตียงอยู่ในสังกัดกระทรวงสาธารณสุข มีสายบังคับบัญชาขึ้นกับสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเชียงราย สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข ตั้งอยู่ที่ตำบลม่วงคำ อำเภอพาน จังหวัดเชียงราย บนพื้นที่ 56 ไร่ 2 งาน 76 ตารางวา จำนวนรวมประชากรในอำเภอพานทั้งหมดจำนวน 124,848 คน จาก 15 ตำบล 234 หมู่บ้าน

แนวคิดในการดำเนินงาน

ผู้บริหารโรงพยาบาลเห็นความสำคัญของปัญหาและต้องการให้ **องค์กรเป็นต้นแบบให้ประชาชน** เริ่มดำเนินการตั้งแต่ประเทศไทยประกาศเข้าร่วมทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนในปี พ.ศ. 2554 กิจกรรมในช่วงแรกยังคงเน้นการรณรงค์เป็นส่วนใหญ่ ซึ่งไม่ค่อยประสบผลสำเร็จ ต่อมาในปี พ.ศ. 2558 เริ่มดำเนินการสำรวจสถานการณ์และพบว่ายังมีบุคลากรในโรงพยาบาลไม่สวมหมวกนิรภัย และไม่มีใบอนุญาต

ข้อขัดแย้ง จึงเกิดแนวคิดในการเข้าร่วมโครงการมาตรการองค์กรเพื่อถนนปลอดภัย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างจิตสำนึก ความเข้าใจ มีทักษะในการขับขี่ให้กับพนักงาน เกิดเป็นองค์กรต้นแบบ 100%

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม

คณะทำงานโดยการแต่งตั้งจากผู้บริหารได้ร่วมกันกำหนดกิจกรรม โดยมีกระบวนการขั้นตอนการดำเนินงาน ดังนี้

1. ผู้นำประกาศเข้าร่วมโครงการและลงนามในบันทึกข้อตกลง ประกาศเป็นนโยบายองค์กร รมรณรงค์ให้บุคลากรสวมหมวกนิรภัยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554 ซึ่งยังไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควร จนถึง ปี พ.ศ. 2558 คณะทำงานได้เริ่มสำรวจสถานการณ์ภายในอย่างเป็นทางการ จากบุคลากรจำนวน 316 คน มีรถยนต์ 222 คัน คาดเข็มขัดนิรภัย 190 คัน มีรถจักรยานยนต์จำนวน 81 คัน สวมหมวกนิรภัย 72 คน ไม่สวมหมวก 9 คนจึงได้กำหนดให้มีกระบวนการประชาสัมพันธ์ภายในองค์กร เพื่อกระตุ้นพนักงาน และขยายกลุ่มเป้าหมายไปยังประชาชนที่เข้ามาใช้บริการทุกเข้าตรงงานผู้ป่วยนอก โดยใช้ข้อความเชิญชวน และให้ความรู้ผ่านโปสเตอร์ เสียงตามสายในวิทยุชุมชน เพื่อขอเชิญให้ประชาชนทุกคนเข้าร่วมโครงการ แทรกผ่านไปในทุกๆ กิจกรรมระดับอำเภอ นอกเหนือจากโปสเตอร์และเสียงตามสาย

- ทางโรงพยาบาลยังได้เดินสายตั้งบูธเพื่อรณรงค์ความปลอดภัยทางถนน ให้ความรู้เรื่องหมวกนิรภัย และผลจากการดื่มแล้วขับ
2. กำหนดให้มาตรการองค์กร เป็น KPI รายบุคคล เลื่อนขึ้นเงินเดือน โบนัสประจำปี (ตามยุทธศาสตร์ที่สอง ด้านความปลอดภัย ที่กำหนดไว้ 100%) และมีความผิดทางวินัย นำผลประเมินเป็นองค์ประกอบการประเมินผลการปฏิบัติงานราชการ
 3. จัดหาหมวกนิรภัยราคาพิเศษมาแจกให้บุคลากรในองค์กร Free...โดยได้รับงบประมาณจากผู้บริหารที่ได้อนุมัติงบประมาณของโรงพยาบาลมาครึ่งหนึ่ง สมทบด้วยการสนับสนุนจากบริษัทกลางฯ ครึ่งหนึ่ง
 4. จัดอบรม โดยแบ่งเนื้อหาที่อบรมตามบทบาทหน้าที่ให้ตรงตามวัตถุประสงค์ของโครงการ
 - a. กลุ่มแรกเป็นบุคลากรให้ความรู้เรื่องกฎหมายจราจร ทักษะการขับขี่ปลอดภัย โดยเชิญวิทยากรจาก สภ. ในพื้นที่มาให้ความรู้
 - b. กลุ่มที่สองดำเนินการฝึกอบรมเจ้าพนักงาน รปภ. ให้มีความรู้ การใช้สัญญาณมือและการจัดระเบียบหน้าโรงพยาบาลเนื่องจากบริเวณหน้าโรงพยาบาลเป็นพื้นที่เสี่ยง เกิดอุบัติเหตุบ่อยกับผู้ใช้บริการถึงขั้นเสียชีวิต ต่อมาภายหลังที่ได้รับการแก้ไขจุดเสี่ยง ไม่พบผู้เสียชีวิตบริเวณดังกล่าวอีกเลย

5. บังคับใช้มาตรการองค์กร

- a. จัดระเบียบการจราจรภายในและหน้าโรงพยาบาล
- b. โดยกำหนดระยะเวลาการดำเนินกิจกรรม ให้ช่วง **หกเดือนแรก**เป็นช่วงของการบังคับใช้แบบป้องกันปราม ไม่เน้นจับปรับ เน้นให้เจ้าหน้าที่ตำรวจเข้ามา **สัปดาห์ละครั้ง** เพื่อช่วยควบคุม ตักเตือนตามมาตรการ และเพื่อสร้างจิตสำนึก และลดเหลือเดือนละครั้ง ทำจนครบสามปี แต่ยังคงกำกับมาตรการโดยจะมีการสุ่มตรวจพฤติกรรมบุคลากรทุกๆ สามเดือนครั้ง
- c. **หกเดือน**หลังดำเนินการยกระดับมาตรการให้เข้มข้น แบ่งออกเป็น
 - i. มาตรการภายใน หากบุคลากรหรือผู้รับบริการที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัด จะต้องจอดรถด้านหน้าโรงพยาบาล เจ้าหน้าที่ รปภ. บันทึกประวัติ+รายงานชื่อไปตามสายงาน แต่มีข้อยกเว้น กรณีคนไข้ฉุกเฉินจะอนุโลมและดำเนินการตักเตือน
 - ii. มาตรการภายนอก ขอความร่วมมือให้เจ้าหน้าที่ตำรวจดำเนินการจับปรับและรายงานชื่อบุคลากรที่กระทำผิดนอกโรงพยาบาลมายังหัวหน้างานฝ่ายบริหาร และ

นำเข้าที่ประชุมประจำเดือนเพื่อรายงานผลให้
ผู้บริหารทราบ

6. สร้างการมีส่วนร่วมระดับอำเภอกับหน่วยงานภายนอกที่มี
บทบาทเกี่ยวข้องกับงานป้องกันและแก้ไขปัญา โดยจัดทำ
ข้อมูลและคืนข้อมูล พร้อมทบทวนสรุปบทเรียนการดำเนินงาน
ในภาพรวมระดับอำเภอ

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

หลังดำเนินการ ได้ผล 100% ในบุคลากรของโรงพยาบาล แต่
ผู้รับบริการได้เพียงร้อยละ 90 รายละเอียดดังตารางที่ 5

ตารางที่ 5 สถิติการใช้อุปกรณ์นิรภัยเพื่อป้องกันและจำนวนครั้งของการ
เกิดอุบัติเหตุทางถนน ระหว่างปี พ.ศ.2558 - 2561

	ธค. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	มีค. 2561
ไม่สวมหมวกนิรภัย	9	0	1	0
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	32	1	0	0
จำนวนครั้งการเกิด อุบัติเหตุ	0	0	0	0

ปัจจัยความสำเร็จ บทเรียน / ข้อค้นพบ จากการดำเนินโครงการ

การที่ผู้บริหารให้ความสำคัญ และมีความมุ่งมั่นในเรื่องความปลอดภัยที่ต้องการเป็นองค์กรต้นแบบให้กับประชาชนมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554 ส่งผลให้มาตรการที่กำหนดมีความชัดเจนใช้กลยุทธ์การสร้างการมีส่วนร่วมกับภาคีและผู้ปฏิบัติทั้งในและนอกองค์กรในทุกขั้นตอนการดำเนินงาน และบังคับใช้พร้อมแผนกำกับติดตามผ่านวงประชุมประจำเดือนออกมาเป็นสายลักษณะอักษร โดยการประกาศเป็นตัวชี้วัดขององค์กร ในยุทธศาสตร์ที่ 2 เรื่องความปลอดภัย มีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างจิตสำนึกให้กับบุคลากรในโรงพยาบาลได้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เป้าหมายที่ตั้งไว้ร้อยละ 100 ส่งผลให้โครงการประสบความสำเร็จและมีความยั่งยืน

อย่างไรก็ตาม โครงการมีข้อเสนอแนะให้ทุกองค์กรในพื้นที่เข้าร่วมดำเนินการมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน เพราะเห็นผลชัดเจนหากปฏิบัติได้ตามแผนที่วางไว้ นำไปสู่การร่วมกันสร้างสังคมให้ปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนน

6. สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดพะเยา

จังหวัดพะเยา เป็นจังหวัดชายแดน ตั้งอยู่ทางภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย นับเป็นเมืองที่มีขนาดเล็ก แต่มีอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้นบ่อยในพื้นที่ชุมชน จากสถิติพบว่า อุบัติเหตุมักเกิดบริเวณทางตรง ผู้ว่า

ราชการจังหวัดให้ความสนใจและประกาศวาระจังหวัด โดยหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ท้องถิ่น ประชาสังคมทุกหน่วยต้องร่วมกันดำเนินการหามาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาอย่างจริงจัง นำโดยท่านผู้ว่าราชการจังหวัดที่จะกำกับการอย่างใกล้ชิดและเข้าไปมีส่วนร่วมในงานป้องกันทุกบทบาท รวมไปถึงการดูแลการจัดตั้งด้านบูรณาการด้านพื้นที่ชุมชนทุกแห่งในช่วงเทศกาล ส่งผลให้สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวมลดลงทั้งจังหวัด และอำเภอเชียงใหม่มีผลการดำเนินงานที่ดีติดอันดับอำเภอที่ไม่มีผู้เสียชีวิตในช่วงเจ็ดวันอันตรายเทศกาลปีใหม่ พ.ศ.2561

แนวคิดในการดำเนินงาน

ด้วยสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มเพิ่มความรุนแรง ก่อให้เกิดความสูญเสียแก่ร่างกาย ชีวิต และทรัพย์สินประชาชนและมีผลกระทบต่อการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ รวมทั้งเศรษฐกิจและสังคมของประเทศอย่างมีนัยสำคัญ ดังนั้น เพื่อให้การกำหนดนโยบาย แผนงาน ยุทธศาสตร์ มาตรการ และการดำเนินการในการป้องกันและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ครอบคลุมทุกพื้นที่และมีความต่อเนื่อง โดยคำนึงถึงการมีส่วนร่วมทุกภาคส่วน นายกรัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีจึงวางระเบียบไว้ว่า ด้วย ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ.2554 โดยข้อความส่วนหนึ่งประกาศให้หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นกรรมการและเลขานุการ ศูนย์

อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด(ศปถ.จังหวัด) ขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนน ตั้งแต่จัดทำแผน อำนวยการ จัดทำข้อมูลพัฒนาบุคลากร ตลอดจนหน้าที่อื่นตามที่ได้รับมอบหมาย จึงถือเป็นภารกิจหลักในการขับเคลื่อนงานป้องกันและแก้ไขปัญหาคอรัปชั่นทางถนน ซึ่งที่ผ่านมาจังหวัดพะเยาได้ให้ความสำคัญและดำเนินการเฉพาะ **ช่วงเทศกาล**และเริ่มมีการขยายผลการดำเนินงานเชิงรุก โดยเข้าร่วมโครงการมาตรการองค์กรเพื่อถนนปลอดภัยกับ สอจร. โดยเลือกพื้นที่ดำเนินการในเขตเมือง เพื่อให้เกิดต้นแบบหมวกนิรภัย 100% เพราะเป็นพื้นที่ที่มีความสัมพันธ์ใกล้ชิด (คนในพื้นที่) ต้นทุนพื้นที่เข้มแข็ง ผู้นำสถานศึกษาให้ความสำคัญในเรื่องความปลอดภัย

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม

กิจกรรมที่กระตุ้น

1. ค้นหาองค์กรที่พร้อมเข้าร่วมดำเนินการและทำความเข้าใจในกระบวนการดำเนินงาน โดย 1 ใน 10 คือ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดพะเยา เพราะต้องการเป็นองค์กรต้นแบบก่อนขยายผลจากบุคลากรในองค์กรไปยังครอบครัวของพนักงานในอนาคต

2. ประกาศวาระจังหวัด 28 ธค. 59 พร้อมจัดทำพิธีลงนามบันทึกข้อตกลงร่วมระหว่างหน่วยงานที่เข้าร่วมโครงการ 10 องค์กร โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดและหัวหน้าส่วนราชการเข้าร่วม
3. จัดทำแบบฟอร์มเพื่อสำรวจข้อมูล
 - a. ก่อนเริ่มโครงการ ได้สำรวจสถิติการใช้อุปกรณ์ป้องกันในสำนักงาน ปก. พบว่า มีเจ้าหน้าที่ 19 คน ไม่คาดเข็มขัดและสวมหมวกนิรภัย 100% ยานพาหนะไม่มีอุปกรณ์ป้องกันเพราะเป็นรถรุ่นเก่า
4. จัดประชุมหารือภายในองค์กรอย่างจริงจังในการกำหนดมาตรการภายในเพื่อมุ่งหวังให้องค์กรตนเองเป็นต้นแบบ
 - a. กำหนดมาตรการให้หัวหน้าฝ่าย หัวหน้ากลุ่มงานเน้นย้ำบุคลากรในฝ่ายถึงความสำคัญของปัญหาและเป้าหมายรวมเพื่อเป็นต้นแบบ
 - b. ขณะเดียวกัน ปก.ก็เริ่มขยับงานป้องกันในมิติอื่นๆ เพื่อผลักดันให้เกิด ศปถ.อำเภอ โดยใช้ข้อมูลในการเชื่อมโยงปัญหาจากแต่ละพื้นที่/องค์กรในการประชุม (ลงพื้นที่ทุกอำเภอร่วมกับ บริษัท กลางฯ เพื่อสอดแทรกให้ความรู้ทั้งภัยทางถนน ข้อมูลการทำ พรบ. ผ่านการประชุมประจำเดือนของแต่ละอำเภอ รวมถึงความรู้ภัยอื่น) และในปี 60 จัดกิจกรรมร่วมกับทางหลวงขนส่ง ตำรวจ ประกาศ kick off ครั้งแรกปี 59

และดำเนินการในช่วงเทศกาล (เข้มข้นช่วงเทศกาล ทำ
สายตรวจวิ่งวน บังคับใช้จริงจัง ร่วมกับชุมชน ศาสนา
ประชาสัมพันธ์) ใช้เทคโนโลยี CCTV ลดแรงปะทะให้
เจ้าหน้าที่ตำรวจ

5. จัดเวทีคืนข้อมูลสถานการณ์ให้กับหัวหน้ากลุ่มงาน
6. จัดอบรมเสริมความรู้โดยหน่วยงานที่มีบทบาทเกี่ยวข้อง ได้แก่
เจ้าหน้าที่จากขนส่งจังหวัด และเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่ ให้แก่
บุคลากรในหน่วยงานองค์กร
7. ติดตามประเมินผล สำนักรวบรวมข้อมูลหลังดำเนินการ

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

บุคลากรในสำนักงานที่ใช้รถจักรยานยนต์ สวมหมวกนิรภัย
100% ซึ่งปัจจัยความสำเร็จ บทเรียน / ข้อค้นพบ จากการดำเนิน
โครงการ พบว่า เกิดจากนโยบายชัดเจน ประกาศวาระจังหวัด ผู้ว่า
ราชการจังหวัดกำกับติดตามงานอย่างต่อเนื่องทุกครั้งผ่านวงประชุม
อย่างไรก็ตาม ในอนาคต สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
จังหวัดมีแนวโน้มที่จะผลักดันให้เกิด ศปถ.อำเภอ ทุกอำเภอ รวมถึง
ศปถ.ท้องถิ่น รวมไปถึงการขยายเครือข่ายไปยังมิติอื่นที่มีต้นทุนเข้มแข็ง
อย่างสถานศึกษาและมูลนิธิเพื่อผู้บริโภค ซึ่งผลักดันเรื่องรถรับส่งนักเรียน
ที่อำเภอดอกคำใต้จนประสบความสำเร็จ โดยจะเริ่มเข้าไปดำเนินการใน
สถานศึกษา ชวนผู้บริหารให้ความสำคัญกับการใช้รถจักรยานยนต์ของ

นักเรียน นักศึกษา เพื่อช่วยลดความสูญเสียที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ในกลุ่มวัยรุ่น ถือเป็นมาตรการองค์กรอีกมาตรการหนึ่งที่สามารถเชื่อมโยงต่อยอดประสบการณ์และบทเรียนการทำงานในการดำเนินงานมาตรการองค์กรหมวกนิรภัย 100% ในปัจจุบันนี้ได้

7. บริษัท สยามแก๊ส แอนด์ปิโตรเคมีคัลส์ จำกัด (มหาชน) คลัง ลำปางและบริษัทในเครือ คือ บริษัทหลักี้แคร์ริเออร์ จำกัด จังหวัดลำปาง

บริษัท สยามแก๊ส แอนด์ ปิโตรเคมีคัลส์ จำกัด (มหาชน) ได้จดทะเบียนก่อตั้งเมื่อวันที่ 17 มกราคม 2544 เพื่อดำเนินธุรกิจเป็นผู้จำหน่ายก๊าซปิโตรเลียมเหลว(ก๊าซหุงต้มหรือLPG)ในส่วนสถานีบรรจุก๊าซและสถานีบริการก๊าซรถยนต์ โดยรับซื้อก๊าซมาจากผู้ค้าก๊าซตามมาตรา 7 (แห่งพระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ. 2543) และจากการที่บริษัทได้เล็งเห็นการขยายตัวของธุรกิจ เดือนธันวาคม 2547 บริษัทได้ซื้อกิจการ บริษัท ยูนิคแก๊ส แอนด์ ปิโตรเคมีคัลส์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทในเครือ ซึ่งเป็นการเสริมความมั่นคงและแข็งแกร่ง โดยเฉพาะการดำเนินธุรกิจต้นน้ำ ในฐานะผู้ค้าก๊าซเดือนเมษายน 2548 เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 670 ล้านบาทต่อมาในเดือนกันยายน 2548 บริษัทได้มีการขยายกิจการโดยได้ทำการซื้อสินทรัพย์หลักในการประกอบธุรกิจเป็นผู้ค้าก๊าซตามมาตรา 7 ทั้งหมดจากบริษัท อุตสาหกรรมแก๊สสยาม จำกัด และปัจจุบันได้ทำการขออนุญาตเป็นผู้ค้าก๊าซตามมาตรา 7 เรียบร้อยแล้ว

เมื่อรวมยอดขายทั้งกลุ่มแล้ว บริษัทฯมีส่วนแบ่งการตลาดเป็นอันดับสอง ซึ่งมีส่วนแบ่งอยู่ที่ประมาณร้อยละ 30 และมียอดขายประมาณ 70,000 ตันต่อเดือน ในเดือนพฤศจิกายน 2548 ได้แปลงสภาพเป็นบริษัทมหาชน กลุ่มบริษัทในเครือฯ ได้แก่บริษัท ยูนิคแก๊สแอนด์ปิโตรเคมีคัลส์ จำกัด (มหาชน) ผู้ค้าก๊าซตามมาตรา 7 บริษัท ยูนิค มารีน จำกัด บริการขนส่งทางเรือบริษัท ยูนิคแก๊ส เทรดิง จำกัด บริการขนส่งทางเรือ บริษัท ยูนิคแก๊ส อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด บริการขนส่งทางเรือบริษัท ยูนิคแก๊ส แครรีเออร์ จำกัด บริการขนส่งทางเรือบริษัท เคมิคัลส์แก๊สขนส่ง จำกัด บริการขนส่งทางรถบริษัท ลัคกี้มารีน จำกัด บริการขนส่งทางเรือ และ **บริษัท ลัคกี้แครรีเออร์ จำกัด**บริการขนส่งทางรถ

บริษัทสยามแก๊สแอนด์ปิโตรเคมีคัลส์ จำกัด (มหาชน) มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่กทม. และมีคลังตั้งอยู่ทุกภาคทั่วประเทศ โดยคลังภาคเหนือตั้งอยู่ที่จังหวัดลำปาง ภารกิจรับแก๊สจากโรงโม่ชลบุรี บรรทุกมาไว้ที่เป้าซ์

แนวคิดในการดำเนินงาน

จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนกับพนักงานและรถขนส่งในพื้นที่ภาคเหนือตอนบน ในความรับผิดชอบของคลังลำปาง พบว่า ในปี พ.ศ.2559 – 2560 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจากการขนส่งปีละ 1 ราย โดยช่วงเวลาตีสองของวันที่ 16 เมษายน พ.ศ.2559 รถขนส่งแก๊สของบริษัท พลิกคว่ำที่ อำเภอแม่พริก จังหวัดลำปาง จป.ได้ลงพื้นที่สอบสวนหา

สาเหตุเชิงลึกร่วมกับสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดพบว่า เกิดจากคนขับหลักในแต่พนักงานไม่เสียชีวิตเพราะคาดเข็มขัดนิรภัยต่อมา เดือนกรกฎาคม พ.ศ.2560 ระหว่างทางที่พนักงานขับรถบรรทุกแก๊สมาส่งที่โรงบรรจุที่อำเภอสารภี เกิดเหตุรถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์พุ่งชนเป็นเหตุให้คนขี่ขาหักห้าท่อน ซึ่งบริษัทต้องดูแลเยียวยาถึงแม้จะไม่ใช่อุบัติเหตุ

ถ้าดูจากสถิติจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุจะพบว่าเกิดน้อยมาก แต่ในการประกอบธุรกิจถือเป็นความสูญเสีย 100% ที่ไม่อาจยอมรับได้ โดยเฉพาะธุรกิจที่มีความเสี่ยงสูงในการขนส่งวัตถุอันตราย ซึ่งโดยปกติจะให้ความสำคัญกับความปลอดภัยในทุกๆ ด้าน ตามกฎหมายกำหนดให้มี จป.วิชาชีพ คลังละ 1 คน เมื่อสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดลำปางได้ประสานงานมายัง เจ้าหน้าที่ ปภ. เพื่อเข้าร่วมดำเนินงานโครงการขับเคลื่อนความปลอดภัย จึงเข้าร่วมโครงการ ซึ่งมีพนักงานทั้งหมดรวม 13 คน + เครือข่ายรถบรรทุก รถ semi-trailer 537 คัน

ภายใต้ความมุ่งมั่นที่จะเป็นเลิศในด้านการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย สุขภาพอนามัยและสิ่งแวดล้อมในการให้บริการด้านการขนส่ง ไม่มีภารกิจอื่นใดที่จะมีความสำคัญไปกว่าการสร้างสุขภาพอนามัยที่ดีและความปลอดภัยต่อพนักงานของบริษัทฯ ลูกค้า ผู้ส่งมอบ และชุมชน รวมทั้งการป้องกันผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่อาจจะเกิดขึ้นได้ การพัฒนาและปรับปรุงอย่างต่อเนื่องในเรื่องดังกล่าว

จะเป็นบรรทัดฐานที่ยั่งยืนและสำคัญสำหรับการเจริญเติบโตของบริษัท และจะเป็นสิ่งผลักดันให้เกิดความต่อเนื่องและสอดคล้องในการนำ โครงการและกระบวนการต่างๆ ในการดำเนินธุรกิจมาผนวกเข้าด้วยกัน ซึ่งถือว่าเป็นสิ่งที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญสูงสุด ในความมุ่งมั่นปฏิบัติงาน ขนส่งด้วยความปลอดภัย โดยประกาศให้พนักงานยึดถือตามนโยบาย อย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะเป้าหมายที่จะลดอุบัติเหตุจากการขนส่งและ การปฏิบัติงาน เนื่องจากเราเชื่อว่าการเสียชีวิต การบาดเจ็บและ อุบัติการณ์สามารถป้องกันได้

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนิน กิจกรรม

1. เข้าร่วมลงนามในบันทึกข้อตกลง MOU กับ ปภ.จังหวัด
ดำเนินงานมาตรการองค์กร คัดเข้มขันนิรภัยและสวม
หมวกนิรภัย100% กับพนักงานในองค์กร ส่วนคู่ค้าหรือผู้
เข้ารับบริการจะเน้นขอความร่วมมือ
2. ผู้บริหารจากสำนักงานใหญ่ประกาศกฎองค์กรบังคับใช้
ครอบคลุมบริษัทในเครือทั่วประเทศ

○ นโยบาย : ขนส่งปลอดภัย ใส่ใจบริการ

มาตรฐานสากล

- ควบคุมความเร็วไม่เกิน 60 กม./ชม. หาก
เกินจะส่งสัญญาณมาที่บริษัทและแจ้งมา
ที่ จป. : จป.ต้องลงตรวจสอบตามข้อ

ได้แย่งในการขับขี ที่มีความจำเป็นต้อง
เพิ่มความเร็มาจากสาเหตุอะไร

- ควบคุมพฤติกรรมเมาแล้วขับของ
พนักงานขับรถขนส่ง
- ควบคุมความเร็วโดยติดตั้ง GPS บนรถ
ขนส่งทุกคัน และควบคุมผ่านห้อง
control room ที่สำนักงาน
- ตรวจสอบความปลอดภัยของยานพาหนะ
ก่อนออกเดินทางโดยใช้ check list +
จป.ลงนามรับรองการตรวจสอบ
- ควบคุมพฤติกรรมเสี่ยงอื่นๆ เช่น ไม่สูบบุหรี่บนรถ
- ติดสติ๊กเกอร์สะท้อนแสงรอบรถ
- หากเกิดเหตุ จะต้องทำการสอบสวนหา
สาเหตุเชิงลึก โดยเจ้าหน้าที่ จป. และ
ผู้จัดการคลัง พร้อมด้วยทีม MSVC ของ
บริษัท ลัคกี้ จะลงพื้นที่เพื่อค้นสาเหตุและ
วางมาตรการแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ตรงจุด
รวมถึงการเพิ่มมาตรการเพิ่มความ
ปลอดภัยให้พนักงานขับรถ

- เน้นหนักมาตรการประชาสัมพันธ์ผ่านการฝึกอบรม และการติดยาประชาสัมพันธ์ด้านหน้าองค์กร โดยเฉพาะในเรื่องของการสวมหมวกนิรภัยภายใน องค์กร 100%
- กระตุ้นจิตสำนึกให้เพิ่มความระมัดระวังโดยใช้ Story telling ผ่าน case ที่เกิดขึ้น
- ฝึกอบรม
 - ชี้แจงนโยบายกฎความปลอดภัยทุกครั้งที่มีการรับพนักงานใหม่
 - อบรมพนักงานขับรถ เรื่องขับขี่ปลอดภัย โดยเชิญผู้เชี่ยวชาญมาเป็นวิทยากร พร้อม ทำการทดสอบหลังเรียน
 - ฝึกอบรมให้กับบุคลากรในองค์กรและ ลูกค้าในเรื่องการขับขี่ปลอดภัย มารยาท ในการใช้รถใช้ถนน ท่าทางในการนั่งขับ และการคาดเข็มขัดนิรภัยที่ถูกต้อง ตลอดจนมุมอับสายตาของรถแต่ละคัน
- กำหนดบทบาทและมอบหมายหน้าที่ “ผู้ ตรวจสอบ+เฝ้าระวัง” ให้กับเจ้าหน้าที่ รปภ.และ เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยอาชีวอนามัยและ สภาพแวดล้อมในการทำงานขององค์กรที่อยู่

ด้านหน้าประตูทางเข้า โดยการจดซื้อและถ่ายรูปบุคลากรที่ไม่ปฏิบัติตามข้อตกลงและสนับสนุนอุปกรณ์และเทคโนโลยีที่ช่วยในการทำงานและลดข้อขัดแย้งกับพนักงานที่ต่อต้าน ด้วยการติดตั้งกล้องวงจรปิด และ CCTV ในออฟฟิศ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ จป. สามารถตรวจสอบพฤติกรรมของบุคลากรว่าสวมใส่อุปกรณ์นิรภัยหรือไม่และให้บุคลากรทุกคนช่วยกันสอดส่อง และว่ากล่าวตักเตือนกันเอง

- เจ้าหน้าที่ จป. ติดตามและเฝ้าระวังความปลอดภัยระหว่างขับเคลื่อนเส้นทาง โดยการสุ่มตรวจพฤติกรรมพนักงานขับรถระหว่างทาง/จุดพักรถ (ทำถูกกฎ ได้รางวัล 500 บาท)
- CSR ลงพื้นที่มวชนสัมพันธ์ แจกหมวกนิรภัยแทนของที่ระลึกแบบอื่น
- นำเข้าที่ประชุม คปอ. ประจำเดือนเพื่อรายงานและกำกับติดตาม
- หากมีผู้กระทำความผิด มาตรการลงโทษขั้นแรกจะทำความเข้าใจและอธิบายด้วยวาจา ก่อนยกระดับมาตรการอย่างเป็นทางการเป็นลายลักษณ์อักษร ด้วยการทำหนังสือเตือน ซึ่งจะมีผลต่อเงินเดือน โบนัส เพราะ

ถูกกำหนดไว้เป็น KPI (มีการติดตามผลเดือนละครั้ง) ที่ผ่านมามีพนักงานที่ได้รับหนังสือเตือนปีละหนึ่งราย (ปี59-60)

ภาคี และบทบาทหน้าที่

บริษัทฯ ตระหนักดีว่า การดำเนินงานป้องกันและแก้ไขความเสี่ยงที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนนโดยเฉพาะกับธุรกิจที่ขนส่งวัตถุดิบทราย จำเป็นต้องได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานหลักและชุมชนท้องถิ่น การสร้างการมีส่วนร่วมกับหน่วยงานภาคีและชุมชนรอบข้างเป็นกิจกรรมสัมพันธ์ที่เป็นนโยบายหลักของบริษัท โดยเฉพาะการได้รับความร่วมมือจากผู้เชี่ยวชาญในการลงสอบสวนเหตุ ความรู้และการฝึกอบรมทั้งทฤษฎีและภาคปฏิบัติจากเจ้าหน้าที่ตำรวจและขนส่ง จะนำมาซึ่งความปลอดภัยแก่ชีวิตและทรัพย์สินขององค์กรที่อาจกระทบต่อภาพลักษณ์ และสร้างความเสียหายที่ประมาณการไม่ได้หากเกิดเหตุขึ้นหนึ่งครั้ง

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

บุคลากรภายในองค์กรเกิดความตระหนักและปฏิบัติตามมาตรการองค์กรในการสวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัย เพิ่มขึ้นเป็นลำดับ จนครบตามเป้าหมาย 100%

ปัจจัยความสำเร็จ บทเรียน / ข้อค้นพบ จากการดำเนินโครงการ

ภาวะการณำและมาตรการที่ชัดเจนก้ำกับการดำเนินงานจริงจ้ง ผสมกับกระบวนการสร้างการมีส่วนร่วมเป็นหัวใจของความสำเร็จ หากหลีกเลี่ยงได้ไม่ควรใช้มาตรการบังคับหักเงินเดือนหรือลดเงินเดือน เพราะผิดกฎหมายและ พรบ. ค้มครองแรงงาน และพนักงานก็ไม่เกรงกลัว

ในมุมมองผู้บริหาร ได้ข้อค้นพบหลังการดำเนินงานว่า “ต้องการให้บุคลากรเกิดความตระหนักด้วยตัวเองในด้านความปลอดภัย โดยเฉพาะในเรื่องการใช้รถใช้ถนน เพราะองค์กรสามารถดูแลได้แค่เฉพาะภายในองค์กรเท่านั้น แต่ภายนอกบุคลากรต้องดูแลและใส่ใจตัวเองรวมถึงคนในครอบครัว ดังนั้นการสร้างพฤติกรรมเฉพาะตัวบุคคลในด้านความปลอดภัยต่างๆ ที่ควรปฏิบัติจึงเป็นสิ่งสำคัญที่สุด ที่จะทำให้เกิดความปลอดภัยอย่างแท้จริง” และเห็นควรให้มีการดำเนินการใช้มาตรการองค์กรอย่างต่อเนื่องตลอดไป โดยให้มีการทบทวนมาตรการองค์กรเพื่อปรับปรุงให้เกิดความร่วมมืออย่างจริงจังต่อเนื่อง อีกทั้งขยายผลครอบคลุมไปยังครอบครัวของบุคลากรภายในองค์กรให้ตระหนักถึงความสำคัญของการสวมหมวกและคาดเข็มขัดนิรภัย ตลอดจนปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด

8. บริษัท นครเพชร กรีนเนอร์ยี จำกัด จังหวัดกำแพงเพชร

บริษัท นครเพชร กรีนเนอร์ยี จำกัด เป็นบริษัทผลิตกระแสไฟฟ้าจ่ายให้การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟภ.) และผลิตเพื่อใช้เอง โดยใช้กากอ้อยเป็นเชื้อเพลิงหลัก (พลังงานชีวมวล) โรงงานก่อตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ.2557 และสามารถผลิตไฟฟ้าออกขายได้ในปี พ.ศ.2559 โรงงานมีพื้นที่ 78 ไร่ ตั้งอยู่ที่ ตำบลเทพนคร อำเภอเมืองกำแพงเพชร มีบุคลากรรวม 70 คน แบ่งออกเป็นสี่ทีม สามกะ ผลัดเวรทำงานตลอด 24 ชม. พนักงานแบ่งออกเป็น แม่บ้านประจำโรงงานรวม 9 คน คนสวน 3 ช่อม บำรุง 4 คน ที่เหลือเป็นเจ้าหน้าที่ประจำออฟฟิศและหัวหน้าแผนกต่างๆ

แนวคิดในการดำเนินงาน

สืบเนื่องจากมีคณะกรรมการป้องกันและแก้ไขปัญหาคับัติเหตุทางถนนจังหวัด นำเอกสารโครงการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อถนนปลอดภัยเข้าหารือกับผู้บริหารเพื่อร่วมสร้างความปลอดภัยให้กับจังหวัด มาตั้งแต่อดีตผู้บริหารท่านเดิมที่เกษียณอายุไปซึ่งท่านยินดีให้การสนับสนุนทั้งงบประมาณและกิจกรรมอื่นๆ กับภาครัฐมาอย่างต่อเนื่อง เมื่อผู้บริหารคนปัจจุบันได้พิจารณาและเห็นความสำคัญรวมถึงประโยชน์ที่จะได้รับของพนักงานในองค์กรซึ่งส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ ประกอบกับพื้นที่ตั้งของโรงงานมีกายภาพเสี่ยง เพราะเป็นเส้นทางสองเลนสวนเล็กๆ ที่มีรถอ้อยจำนวนมากในการใช้เส้นทางนี้ ทำให้เกิดอุบัติเหตุ

บ่อยครั้ง รวมถึงภาพลักษณ์ที่ดีในการเป็นองค์กรต้นแบบและยังเป็นการสร้างการมีส่วนร่วมกับหน่วยงานในพื้นที่ จึงเข้าร่วมโครงการเมื่อ 1 มีนาคม พ.ศ.2560

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม

1. แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อรับผิดชอบโครงการและกำหนดมาตรการ
2. จป. ประชุมร่วมกับหัวหน้ากะ 4 ท่าน กำหนดกฎระเบียบมาตรการ นำข้อสรุป เสนอผู้บริหาร ประกาศนโยบายมาตรการความปลอดภัยทางถนน โดยมุ่งเน้นให้พนักงานมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามมาตรการความปลอดภัยขององค์กร โดย ดื่มไม่ขับ ลดความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม. คาดเข็มขัดนิรภัย และสวมหมวกนิรภัย หากไม่ปฏิบัติตามกฎ ครั้งที่ 1 ตักเตือนด้วยวาจา ครั้งที่ 2 เตือนด้วยหนังสือ ครั้งที่ 3 ห้ามนำรถเข้าบริเวณโรงงาน
3. ดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการหนึ่งเดือนล่วงหน้าก่อนบังคับใช้กฎ จัดทำสติ๊กเกอร์+ป้ายรณรงค์ โดยผู้บริหารเซ็นอนุมัติบสำหรับดำเนินการส่วนหนึ่ง และอีกส่วนหนึ่งได้รับบสนับสนุนจากภาครัฐ

4. มาตรการให้ความรู้ที่จำเป็นต่างๆ เช่น การทำ พรบ. ความสำคัญ ผ่านรูปแบบการอบรมบอร์ดประชาสัมพันธ์ โดยใน ส่วนของการอบรมจะจัดเป็นประจำทุกเดือน สลับกะวนให้ครบ
5. สำรวจ ตรวจสอบสภาพรถก่อนขึ้นทะเบียนรถทุกประเภท ในองค์กร (จยย.และ รถยนต์ 1 คัน/คน = 140 คัน)
6. การปรับปรุงสิ่งแวดล้อม โรงจอดรถ เพื่อเอื้อต่อนโยบายส่งเสริม สุขภาพ
7. ปรับปรุงกายภาพถนนทางเข้าโรงงานให้ปลอดภัย และป้องปรามพฤติกรรมเสี่ยงในการขับรถเร็วโดยทำลูกระนาด จัดช่องจราจรเข้าออกด้วยเครื่องหมายสากล (จัดซื้อจัดจ้างบริษัท เฉพาะ)
8. บังคับใช้กฎองค์กร โดยให้เจ้าหน้าที่ รปภ.ตรวจเช็คพฤติกรรม การสวมหมวกและคาดเข็มขัดนิรภัย ตรวจ พรบ. รถยนต์และ รถจักรยานยนต์ อุปกรณ์ส่วนควบของยานพาหนะ ใบขับขี่ และการแต่งกาย บริเวณทางเข้าออก
9. เฝ้าระวังเพิ่มเติมโดยการสุ่มตรวจพฤติกรรมเสี่ยงระหว่างทาง รวมถึงการตรวจสอบอุปกรณ์ส่วนควบของยานพาหนะให้อยู่ใน สภาพพร้อมใช้งาน หากมีพนักงานไม่ปฏิบัติตาม จะมีใบเตือนส่ง เวียนให้ผู้บริหารเซ็นทุกระดับเพื่อสร้างการรับรู้ที่มีผลต่อการ ประเมินรายปี

10. คณะกรรมการดำเนินโครงการฯ ขององค์กรเข้าร่วมประชุมการถอดบทเรียนกับภาครัฐ เพื่อแลกเปลี่ยนความรู้และเป็นแนวทางในการดำเนินงานขององค์กร

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

จำนวนผู้สวมหมวกและคาดเข็มขัดนิรภัย 100% รวมถึงรถยนต์และรถจักรยานยนต์มี พรบ. ครบทุกคัน จุดเสี่ยงและกายภาพถนนในพื้นที่หน้าโรงงานและโดยรอบโรงงานได้รับการปรับปรุงให้อยู่ในสภาพที่ไม่ก่อให้เกิดความรุนแรงซ้ำหากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับพนักงาน

ปัจจัยความสำเร็จ บทเรียน / ข้อค้นพบ จากการดำเนินโครงการ

ผู้บริหารและหัวหน้างานได้ให้มุมมองที่สำคัญหลังดำเนินงานประสบความสำเร็จว่า การได้รับเกียรติบัตรหรือโล่รางวัล ยังไม่สามารถสร้างความภูมิใจได้เท่ากับการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเสี่ยงของพนักงาน โดยเฉพาะเรื่อง เมาขับ ส่งผลให้ตั้งแต่ดำเนินการมายังไม่พบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับพนักงานทั้งในและนอกองค์กร

อย่างไรก็ตาม ในอนาคต องค์กรจะรักษามาตรฐาน ปรับปรุงสภาพแวดล้อมและกายภาพถนนให้เหมาะสมอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ การปรับปรุงกายภาพถนนทางเข้าออกจะติดตั้งลูกสะท้อนแสง แบบใช้

พลังงานแสงอาทิตย์ รวมไปถึงการให้ความร่วมมือกับภาครัฐเพื่อให้โครงการเกิดประโยชน์สูงสุดต่อไป

9. โรงพยาบาลหริภุญชัย เมโมเรียล จังหวัดลำพูน

โรงพยาบาลหริภุญชัย เมโมเรียล เป็นโรงพยาบาลเอกชนที่ดูแลผู้ป่วยทั่วไปขนาด 100 เตียง เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 ตั้งอยู่ในพื้นที่ห่างจากจังหวัดเชียงใหม่ 20 กิโลเมตร ใกล้ถนน Superhighway และนิคมอุตสาหกรรมลำพูน และได้เข้าเป็นเครือโรงพยาบาลรามคำแหงเมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2555

กลุ่มเป้าหมายที่มาใช้บริการของโรงพยาบาล ประกอบด้วย ลูกค้าทั่วไป ลูกค้าประกันชีวิต พรบ. สิทธิข้าราชการและ EMS จากประชากรที่แสนกว่าคนในจังหวัดลำพูนและจังหวัดใกล้เคียง

แนวคิดในการดำเนินงาน

ด้วยวิสัยทัศน์ขององค์กรเข็มมุ่ง พัฒนา P to P Safety, สร้างความประทับใจและความผูกพันแก่ผู้รับบริการ (Empression), และสร้างความผูกพันของบุคลากรต่อองค์กร (Engagement) ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ ที่เน้นเรื่องพัฒนาสิ่งแวดล้อม ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และประกอบกับโรงพยาบาลต้องมีการดำเนินงานให้ได้คุณภาพมาตรฐาน HA เมื่อผู้ว่าราชการฯ ประกาศนโยบายจังหวัดในการขับเคลื่อนงานป้องกัน

และแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตและ ผู้บาดเจ็บในพื้นที่ลง ผู้บริหารจึงลงนามเข้าร่วมโครงการกับพีทีเอส สอ จร. โดยกำหนดกลุ่มเป้าหมายแบ่งเป็นสองกลุ่ม คือ พนักงานหรือ บุคลากรในองค์กรจะบังคับใช้ตามมาตรการ100% ในกลุ่มผู้ใช้บริการที่ ส่วนหนึ่งเป็นผู้ประกันตนที่ทำงานในนิคมอุตสาหกรรมใกล้เคียง โรงพยาบาลยังบังคับใช้ได้ยากจึงเน้นขอความร่วมมือเท่านั้น โดยได้เข้าไปขอความร่วมมือไปยังฝ่ายบุคคลของนิคมเพื่อแจ้งทราบเกี่ยวกับการ ขับเคลื่อนมาตรการองค์กรที่โรงพยาบาลจะบังคับใช้กับพนักงานในฐานะ ผู้เข้ารับบริการ

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนิน กิจกรรม

1. ผู้บริหารลงนามบันทึกข้อตกลงร่วม MOU ในระดับจังหวัด
2. ผู้บริหารโรงพยาบาลเข้าร่วมประชุมกับพีทีเอส สอจร. และ บริษัท กลางฯ เพื่อกำหนดทิศทางการดำเนินงาน
3. ดำเนินการชี้แจงสื่อสารโครงการให้แก่พนักงานทราบผ่านบอร์ด เสียงตามสาย ไลน์กลุ่ม และบันทึกข้อตกลงอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร พร้อมจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ และติดตั้งเครื่องสแกน นิ้ว พร้อมจัดทำที่จอดรถเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่พนักงาน
4. กำหนดวาระการประชุมร่วมในระดับหัวหน้าแผนก เพื่อร่วมกัน กำหนดมาตรการลงโทษ

- ตักเตือน 1-3 ครั้ง ต่อไปบันทึกเป็นลายลักษณ์อักษร
เตือนเกินสี่ครั้งตัดโบนัส หากได้รับใบปรับจาก
หน่วยงานข้างนอก ถูกตัดโบนัส 10%

5. จัดกิจกรรมสัมพันธ์

- รณรงค์ อบรมให้ความรู้ผ่านเวทีปฐมนิเทศ P2P แทรก
นโยบายเข้าไปทั้งหมด 3 รุ่น (360 คน)
- จัดมหกรรมความปลอดภัยร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ
เอกชน โดยผู้บริหารให้การสนับสนุนงบประมาณ
ร่วมกับ บริษัท กลางฯ ที่สนับสนุนหมวกนิรภัย
- ส่งพนักงานเข้าร่วมอบรมความปลอดภัยในงาน safety
week กับบริษัทอื่นๆ ในนิคมฯ
- กิจกรรมเพื่อสร้างความยั่งยืน เกิดโครงการคาราวาน
หมอรอดเคลื่อนที่ มีรถพนักงานและพนักงานบริษัทใน
นิคมเข้าร่วมโดยช่างศูนย์โตโยต้าเข้าเช็คสภาพ ในงาน
ได้จัดให้มีแบบสอบถามพบว่าวันที่ทำกิจกรรมน้อย
เกินไปเนื่องจากติดภาระหน้างานไม่สามารถนำรถเข้า
ศูนย์ได้ทัน

6. การติดตามประเมินผล จะให้เจ้าหน้าที่ รปภ.และพนักงานช่าง
ซ่อมบำรุงติดตามสังเกตพนักงาน จดบันทึกส่งข้อมูลมายัง HR
สรุปทุกสิ้นเดือนส่งไปที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมและความ
ปลอดภัยเพื่อเสนอผู้บริหารพิจารณา

ภาคี และบทบาทหน้าที่

เนื่องจากบริบทพื้นที่ของในโรงพยาบาล ตั้งอยู่ใกล้กับนิคมอุตสาหกรรม ทำให้ภาคีที่เกี่ยวข้องขยายวงจากหน่วยงานหลักของภาครัฐและภาคเอกชนอย่างบริษัท กลางฯ ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักส่วนใหญ่ที่องค์กรอื่นเข้าไปเชื่อมเมื่อต้องขับเคลื่อนมาตรการองค์กร เข้าไปสู่ผู้บริหารนิคมอุตสาหกรรมซึ่งเป็นผู้ประกอบการภาคเอกชน ซึ่งต้องอาศัยทักษะการสร้างการมีส่วนร่วมที่สร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการและหัวหน้าแผนกทรัพยากรบุคคลเห็นความสำคัญ

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

จากผลการสำรวจผู้ใช้รถจักรยานยนต์ทั้งผู้ขับขี่และซ้อนท้าย พบผู้สวมหมวกนิรภัยหลังดำเนินงานโครงการ 100% เช่นเดียวกับผู้ใช้รถยนต์ที่มีจำนวนร้อยละการคาดเข็มขัดนิรภัย 100% และพนักงานส่วนใหญ่ได้ประเมินความพึงพอใจต่อกิจกรรมที่องค์กรดำเนินการโดยเฉพาะเรื่องการตรวจสภาพยานพาหนะอยู่ในระดับดี โดยเสนอให้เพิ่มวันทำกิจกรรมจาก 1 วันเป็น 2-3 วัน

ตารางสรุปจำนวนร้อยละของผู้บาดเจ็บ และผู้โดยสารที่นั่งตอนท้ายรถ

ที่ภาคเริ่มชีวิตวัย และไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

สถานที่ ถนนทางเข้าองค์กร... ร.พ. พิจิตร... วันที่ 6.12 เดือน ๖ พ.ศ. ๒๕๖๑

ผู้สำรวจ : พล.ต.ท. วรพงษ์ วรพินิต วันที่ 5.10.2561 เวลา 15.00 น. พ.ท. ฐิติ ฐิตินันท์										ผู้โดยสารนั่งตอนหัวรถยนต์				ผู้โดยสารนั่งตอนท้ายรถยนต์			
วัน	ช่วงเวลา	ประเภทรถ	จำนวนผู้โดยสาร	ผู้โดยสาร				จำนวนผู้โดยสาร	คาดเข็มขัด	ไม่คาดเข็มขัด		คาดเข็มขัด	จำนวนผู้โดยสาร	ไม่คาดเข็มขัด		คาดเข็มขัด	จำนวนผู้โดยสาร
				คาดเข็มขัด	ไม่คาดเข็มขัด		จำนวนผู้โดยสาร			จำนวนผู้โดยสาร							
					จำนวน	%					จำนวน			%			
วันพฤหัสบดี วันพุธราชการ	07.30 - 08.30 น.	รถตู้	120	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		รถจักรยานยนต์	22	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		รถตู้	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	16.30 - 17.30 น.	รถตู้	127	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		รถจักรยานยนต์	17	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		รถตู้	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		รวม	286	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

ผู้รายงาน... วันที่ 12/4/61

(นาย...)

ตำแหน่ง... พนักงานขับรถ

หมายเหตุ ข้อควรระวังในการขับขี่ของผู้โดยสาร - จำนวนผู้โดยสารทั้งหมด - จำนวนผู้โดยสารที่นั่งตอนท้ายรถ - จำนวนผู้โดยสารที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

จำนวนผู้โดยสารทั้งหมด

(ระบุประเภทรถ)

จากผลสำเร็จดังกล่าว ส่งผลให้ผู้บริหารมีนโยบายดำเนินงานโครงการนี้ต่อเนื่องและขยายผลไปยังมาตรการอื่นๆ ได้แก่ อบรมขับขี่ปลอดภัย งาน Suzuki Bike fire โครงการตรวจสอบสุขภาพรถ กับศูนย์ฮอนด้า สาขาลำพูน ร่วมกับชุมชนสันป่าฝ้าย รมรณรงค์ถนนชุมชนปลอดภัย

แต่อย่างไรก็ตาม ระหว่างที่ดำเนินกิจกรรม คณะทำงานได้พบอุปสรรคเล็กน้อยจากการที่โรงพยาบาลอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง โรงพยาบาลหริภุญชัย งามๆ ทำให้แต่เดิมมีที่จอดรถสองส่วน คือ สำหรับพนักงาน และผู้รับบริการ ภายหลังต้องนำมารวมกัน ทำให้มาตรการตรวจสอบพฤติกรรมเสี่ยงของพนักงานทำได้ยากขึ้น ประกอบกับสถานการณ์จำนวนและการใช้ยานพาหนะของบุคลากรในองค์กรมีการเปลี่ยนแปลงต้องสำรวจใหม่ และวางมาตรการในการแก้ไขปัญหาโดยจัดทำสตีกเกอร์เพื่อตรวจเช็คได้ครอบคลุมเช่นเดิมเพื่อความยั่งยืนของโครงการ

ปัจจัยความสำเร็จ บทเรียน / ข้อค้นพบ จากการดำเนินโครงการ

ปัจจัยความสำเร็จ พบว่า เกิดจากผู้อำนวยการโรงพยาบาล เคยเป็นคณะกรรมการการเลือกตั้ง นโยบายหรือมาตรการที่ผู้ว่าราชการจังหวัดหรือหัวหน้าส่วนราชการจังหวัดสั่งจึงตอบสนองในทุกเรื่อง และไม่

ว่าจะมีการเปลี่ยนผู้ว่าราชการจังหวัดตามยุคสมัย ก็ไม่มีผลกระทบต่อ การดำเนินงานโครงการผู้บริหารจะยังส่งเรื่องเข้าที่ประชุมและส่งต่อ หัวหน้าแผนก เพราะผู้บริหารเคยสูญเสียพนักงานในองค์กรจากอุบัติเหตุ ทางถนนมาก่อนในอดีต ทำให้เกิดความมุ่งมั่นต้องการให้พนักงานใน องค์กรและคนในภาพรวมจังหวัดล้าพูนปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนน โดยคณะทำงานได้มีข้อสังเกตว่า อีกหนึ่งปัจจัยที่ทำให้โครงการประสบ ความสำเร็จคือมาตรการหักเงินโบนัสของพนักงานมีผลอย่างมากในการ ป้องปรามพฤติกรรมเสี่ยง

10. องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านตู่ จังหวัดพะเยา

ที่ทำการองค์การบริหารส่วนตำบลบ้านตู่ ตั้งอยู่ ณ เลขที่ 115 หมู่ที่ 2 บ้านตู่กลาง ตำบลบ้านตู่ อำเภอเมือง จังหวัดพะเยา อยู่ห่าง จากตัวอำเภอเมืองพะเยาไปทางทิศตะวันตกประมาณ 12 กิโลเมตร และ มีถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1193 สายแม่จันเรื่อ –แม่ใจ เป็นถนน สายหลักตัดผ่านตำบลบ้านตู่ ซึ่งมีเนื้อที่ประมาณ 29.97 ตาราง กิโลเมตรหรือ 7,492,500 ตารางวา หรือประมาณ 18,731ไร่ มีจำนวน หมู่บ้านทั้งสิ้น 11 หมู่บ้าน และมีพื้นที่อยู่ในเขตองค์การบริหารส่วน ตำบลบ้านตู่เต็มพื้นที่ทุกหมู่บ้าน รวมประชากรทั้งหมด 4,993 คน

แนวคิดในการดำเนินงาน

เดิมจังหวัดพะเยาเป็นแชมป์ดื่มเหล้าประเทศไทยเป็นอันดับหนึ่ง ทำให้เกิดปัญหาสุขภาพและความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก ผู้ว่าราชการจังหวัดและหัวหน้าส่วนราชการจึงกำหนดนโยบายระดับจังหวัดให้ลดดื่ม โดย อบต.บ้านหนุนขับเคลื่อนจริงจังจนได้รับรางวัลของจังหวัด ทำให้นักดื่มลดลง แต่ อบต.ก็ยังคงขับเคลื่อนต่อนอกจากกิจกรรมรณรงค์ ก็ได้สร้างกฎ งานศพปลอดเหล้า หากงานไหนถ้ามีเหล้าเลี้ยงผู้ร่วมงาน ผู้นำจะไม่ไปร่วมงาน ถือเป็น**มาตรการกวดขันทางสังคม** (วัดทั้ง อบต.มี 7 วัด) ขยายผลไปยังงานบุญ งานกีฬา งานแต่งปลอดเหล้า (ประกาศล่วงหน้าให้ในงานไม่มีเหล้า = ไม่มีขยะในงาน งานสนุกเพราะไม่มีตีกัน ใครนำมาจำหน่ายถูกปรับห้าพันบาท) ขยายผลไปยาเสพติด (มอบรางวัลหมู่บ้านลดละเลิกจากเครือข่ายองค์กรงดเหล้า) และงานป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติดเหตุทางถนน โดยเข้าร่วมดำเนินงานมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน รณรงค์ให้สวมหมวกนิรภัย 100% แสดงให้เห็นถึงเจตนารมณ์ของผู้นำที่สอดคล้องกับพันธกิจการพัฒนาของ อบต.บ้านตุนที่เน้นให้มีการพัฒนาและส่งเสริมคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ของประชาชนโดยใช้กระบวนการสร้างการมีส่วนร่วมอย่างเข้มแข็ง

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม

มาตรการองค์กรในพื้นที่ อบต. จะเน้นบังคับใช้หมวกนิรภัย 100% และเมาไม่ขับ โดยมีผู้บริหารและแกนนำ อบต.เป็นผู้ขับเคลื่อนหลัก ผ่านเวทีประชุมประจำเดือน ร่วมกับหน่วยงานในพื้นที่ พระสงฆ์ ผู้นำชุมชน กลุ่มชมรม ผู้สูงอายุ ฯลฯ โดยเริ่มต้นจากการจัดทำข้อมูลสถิติ ก่อนหลังดำเนินการของผู้ใช้ยานพาหนะทั้งบุคลากรและผู้รับบริการที่ อบต. (จากการสำรวจพบรถจักรยาน 33 คัน รถจักรยานยนต์ 342 คัน มีผู้สวมหมวกนิรภัยเพียงครึ่งหนึ่ง 154 คน รถมอเตอร์ไซด์มีผู้คาดเข็มขัดนิรภัย 225 คน คิดเป็น 68%) ช่วงแรกมาตรการจะเน้นขอความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ให้สวมและคาดเข็มขัด แต่ก็ยังไม่ได้รับร้อยเปอร์เซ็นต์ ทำให้ต้องเพิ่มมาตรการโดยการตั้งด่านสกัดโดยใช้ อปพร. เริ่มที่ อบต. หากไม่สวม/คาดเข็มขัด จะต้องจอดรอไว้ด้านหน้า พร้อมจัดระเบียบที่จอดรถ จากมาตรการดังกล่าว ทำให้ได้รับความร่วมมือเพิ่มมากขึ้น

ตามมาด้วยกิจกรรมรณรงค์สวมหมวก/คาดเข็มขัดนิรภัยในชุมชนร่วมกับ บริษัท กลางฯ เทศกาล ให้ความรู้กับนักเรียนในการสร้างวินัยจราจรในสถานศึกษา และดำเนินการเฝ้าระวังพฤติกรรมเสี่ยงของคนในชุมชนโดยการจัดตั้งด่านตรวจช่วงเทศกาล รวมไปถึงการปรับปรุงสภาพถนนให้ปลอดภัยโดยใช้งบ อบต. มาดำเนินการซ่อมแซมถนน ติดตั้งป้ายสัญญาณไฟ กรณีต้องใช้งบประมาณจำนวนมากจำเป็นต้องชะลอไว้ยังไม่สามารถดำเนินการได้

โดยผู้บริหารได้กำหนดคะแนนของพนักงานไว้คนละ 120 คะแนนตลอดทั้งปี หากผู้ไม่ถูกหักคะแนนจากการมีพฤติกรรมเสี่ยงเลย จะได้รับรางวัลตอนสิ้นปี ในส่วนของผู้รับบริการจะมีการเรียกตรวจ เช่นเดียวกันแต่ยังไม่มีมาตรการบทลงโทษ ยังคงเน้นขอความร่วมมือ

ระหว่างที่ดำเนินกิจกรรม ผู้บริหารจะกำหนดให้มีการประชุม เพื่อรับทราบและติดตามผลการดำเนินงาน รวมทั้งการคืนข้อมูลให้ชุมชน รับทราบ

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

พนักงานใน อบต. สวมหมวกและคาดเข็มขัดนิรภัย 100% จากความสำเร็จดังกล่าว ทำให้ผู้นำเล็งเห็นโอกาสและวางแนวทางในการขยายผลไปยัง รพ.สต. และ รร.ท่ากว้าน โดยใช้มาตรการร่วมกันรวมไปถึงการขยายผลเข้าสู่ชุมชน

ปัจจัยความสำเร็จ บทเรียน / ข้อค้นพบ จากการดำเนิน

โครงการ

ความเข้มแข็งทุนเดิมในพื้นที่ นโยบายลดละเลิกเหล้า

11. องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านหนุน จังหวัดแพร่

ตำบลบ้านหนุนตั้งอยู่ทางทิศใต้ของที่ว่าการอำเภอสองอยู่ห่างจากอำเภอประมาณ 4 กิโลเมตร อยู่ห่างจากจังหวัดแพร่ประมาณ 54 กิโลเมตร มีพื้นที่ทั้งหมด 101.05 ตร.กม.หรือประมาณ 63,156 ไร่ เป็นที่

ราบลุ่มทำนาเกษตรเป็นส่วนใหญ่ วิถีชีวิตเป็นชนบทกิ่งเมือง จำนวนครัวเรือน 1,979 ครัวเรือน ประชากรทั้งหมด 5,112 คนทิศเหนือติดต่อกับเขตตำบลบ้านกลาง อ.สอง จ.แพร่ทิศใต้ติดต่อกับเขตตำบลทุ่งน้ำว อ.สอง จ.แพร่ทิศตะวันออก ติดต่อกับเขตตำบลทราย อ.ร้องกวาง จ.แพร่ และทิศตะวันตกติดต่อกับเขต อ.งาว จ.ลำปาง ทั้งตำบลมี 11 หมู่บ้าน แต่มีหนึ่งหมู่บ้าน (ม.3) อยู่ในเทศบาลตำบลสอง

แนวคิดในการดำเนินงาน

ด้วยนายวิทยา รองนายกเทศมนตรี อบต.บ้านหนุน และผู้บริหารระดับตำบลนำโดยนายกขจร เกยงค์ ซึ่งเป็นผู้บริหารสี่สมัย ที่ได้โดดเด่นเรื่องการทำงานด้านชุมชนมาโดยตลอด ได้รับทราบความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนโดยเฉพาะสถานการณ์ความรุนแรงในพื้นที่บ้านหนุนที่มีผู้เสียชีวิตสูงเป็นอันดับต้นๆ ของอำเภอสอง จังหวัดแพร่ ผ่านผู้แทนจากบริษัทกลางฯ และพีเลียง สอจร.ในพื้นที่ที่ต้องการขยายผลการดำเนินงานลงสู่ท้องถิ่นว่าเป็นวาระจังหวัดโดยผู้ว่าราชการจังหวัดได้จัดเวทีลงนามบันทึกข้อตกลงร่วมกับหัวหน้าส่วนราชการทุกหน่วย พร้อมประกาศวาระและมอบ 6 มาตรการสำคัญ (บังคับใช้กฎหมายเข้มงวด หมู่บ้านชุมชนเข้มแข็ง โดยคาดหวังให้ผู้นำท้องถิ่น (อบต.เทศบาล อบจ.) รับลูก โดยมีเป้าหมายที่เยาวชนแพร่ต้องสวมหมวกนิรภัย 100% หากไม่สวมหมวก จะใช้มาตรการเรียกผู้ปกครองเข้าพบ พร้อมฝากท้องถิ่นให้เข้มงวด กับโครงการรัฐร่วมใจเพื่อความปลอดภัยทางถนน และให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามนโยบายรัฐ เหมือนกับที่ภาคเอกชน

ในจังหวัดแพร่มีหอการค้า สมาคมฯ ตอบสนองนโยบาย ที่ต้องการเห็น จังหวัดแพร่ปลอดภัยจากอุบัติเหตุและประชาชนได้รับการกวาดล้างเพิ่ม วินัยจราจร ตามคำขวัญที่ผู้ว่าราชการจังหวัดสร้างไว้ คือ “รัฐร่วมใจ เพิ่ม ความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดแพร่”

ผู้บริหาร อบต. จึงเข้าร่วมโครงการและเข้าไปมีส่วนร่วมในการ ผลักดันเรื่องมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนขึ้นใน อบต. ตนเองก่อนซึ่งมีพนักงานรวมทั้งสิ้น 43 คน แบ่งเป็น เพศชาย 21 คน เพศ หญิง 23 คน และจากการเก็บรวบรวมสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในปี พ.ศ. 2559 พบว่ามีพนักงานเกิดอุบัติเหตุจำนวน 2 ราย ที่ได้รับบาดเจ็บ การใช้อุปกรณ์ยานยนต์

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนิน กิจกรรม

1. นำเรื่องเข้าสภาฯ ตกลงร่วมกันให้มีมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน (สมาชิกสภา 10 ม. 20 คน) ผู้บริหารเข้าร่วม พิธีลงนามบันทึกความร่วมมือ (MOU) เสริมสร้างมาตรการ องค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนและกิจกรรมรณรงค์ส่งเสริม การสวมหมวกนิรภัย
2. แต่งตั้งคณะทำงาน โดยมีคณะกรรมการประเมินโครงการ จากพี่ เลี้ยง สอจร. ในพื้นที่ ท่าน พ.ต.ท.มานพ อุ่นใจ ร.ต.อ.กังวาล เวียงทอง คุณ อภิขญา วรรณ ภัย ผจก.บ.กลาง ฯ สาขาแพร่

3. สร้างการรับรู้และการมีส่วนร่วมของบุคลากรในองค์กรเกี่ยวกับ มาตรการความปลอดภัยทางถนน ภาพรวมกิจกรรมที่ อบต. ได้ ดำเนินการมีดังนี้

- ปี 2559 รณรงค์ส่งเสริมการสวมใส่หมวกนิรภัย และ คาดเข็มขัดนิรภัย 100% ทั้งพนักงานและผู้มาติดต่อ กำหนดจุดจอดรถชัดเจน (ป้องกันการสูญหายของ หมวกนิรภัยและรถจักรยานยนต์) กิจกรรมขับขี่ปลอดภัย ภายในพื้นที่อบต.และภายนอก อบต. ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ ในพื้นที่ รับผิดชอบ และพิธีลงนาม MOU โครงการขับขี่ ปลอดภัยใส่ใจวินัยจราจรทางถนนร่วมกับ บริษัท กลาง คุ้มครองผู้ประสพภัยจากรถจำกัด สาขาแพร่ และ สถานีตำรวจภูธรสอง มีมาตรการประชาสัมพันธ์ ทำ พรบ. 100% โดยผู้นำ (นายกฯ จะถูกอัดคลิปไว้เป็น หลักฐานการพูดจริงทำจริง) จัดทำสติ๊กเกอร์สะท้อน แสงท้ายรถ
- ปี 2560 ความร่วมมือปฏิบัติตามกฎจราจรโดย เครื่องคิดการอบรมขับขี่ปลอดภัย ป้องกันอุบัติเหตุ กิจกรรม อบต.สัญจร พบประชาชน รณรงค์ทำพรบ. รถจักรยานยนต์ออนไลน์ ครบ 100 % มีการอบรมและ ขยายผลไปยัง ศพด. และโรงเรียนสองวิทยาคม (เกิด

ชมรมความปลอดภัยในสถานศึกษา 100%) วิทยาลัย
การอาชีพ ชุมชน

- ปี 2561 ...
 - ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรโดยเคร่งครัดเข้มข้น หากฝ่าฝืนลงโทษทางวินัย
 - สุ่มตรวจช่วงเช้าและเย็นเป็นเวลาต่อเนื่องกัน 5 วัน
 - ติดตั้งกล้อง CCTV เส้นทางหลัก และภายในหมู่บ้านทั้งหมด จำนวน 9 จุด
 - ขยายผลสู่โรงเรียนในพื้นที่รับผิดชอบ และอปท.ใกล้เคียง อำเภอสอง
 - ทำโครงการร่วมกับ บ.กลาง list รายชื่อชื่อหมวด
 - ตั้งด่านชุมชนช่วงเทศกาล ป้องกันเมาขึ้นถนน No Alc.+Tobacco (ได้งบประมาณหนึ่งแสนจาก สสส.)+ด่านนางฟ้า
 - ร่วมกับตำรวจแจกจ่ายลูกอมให้ประชาชน
 - บูรณาการงานในพื้นที่โดยใช้เวทีผู้สูงอายุจ่ายเบี้ยยังชีพในการขยายผลโครงการ
 - การจัดสภาพแวดล้อมในสถานที่ทำงานเพื่อให้เกิดความตระหนักเรื่องมาตรการองค์กรและ

- การสวมใส่หมวกนิรภัย 100% มีจุดจัดเก็บหมวกนิรภัย ติดตั้งป้ายเตือนบริเวณจุดเสี่ยง ปรับปรุงไฟส่องสว่างบริเวณข้างทาง
- จัดทีมกู้ชีพ อบต. ออกช่วยเหลือหลังเกิดเหตุ ตลอด 24 ชม.
 - จัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกับเครือข่าย พัฒนาให้เกิดโมเดลเมืองสอง(ความเร็วไม่เกิน 40 km./ชม. มีสายด่วน hotline)
 - ร่วมกับ สนง.ป้องกันควบคุมโรคที่ 1 เชียงใหม่ รพ.สองในโครงการส่งเสริม DRTI ขยายจาก ตำบลลงอำเภอ
 - จัดทำแผนที่เสี่ยงผ่าน application ของ สคร. 1 จุดเสี่ยงในพื้นที่อำเภอสอง(เกิดข้อมูลระดับพื้นที่)
 - ขยายโมเดลไปอำเภอเด่นชัย (พื้นที่สีแดง)

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

หลังการดำเนินมาตรการองค์กรในอบต.และชุมชนข้างเคียงจนมีผู้ใช้รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยและผู้ใช้รถยนต์คาดเข็มขัดนิรภัย 100% ส่งผลให้ได้รับโล่ประกาศเกียรติคุณ องค์กรต้นแบบเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ปี 2559 ในงานสัมมนาระดับชาติ ครั้งที่ 12 "ครึ่งทางทศวรรษก้าวต่อไปกับการจัดการที่เข้มแข็ง (Next

Steps : The second half of Decade of Action for Road Safety 2015 -2020) ณ ศูนย์นิทรรศการและการประชุม ไบเทค บางนา กรุงเทพมหานคร พร้อมทั้งรับมอบโล่ประกาศเกียรติคุณ ได้รับการรับรองทีมป้องกันอุบัติเหตุทางถนนระดับตำบลหรือหน่วยงาน (RTI team) ประจำปี 2560 ในระดับประเทศ จากนายแพทย์สุวรรณชัย วัฒนายิ่งเจริญชัย อธิบดีกรมควบคุมโรค ณ โรงแรมรามาการ์เดนส์ กรุงเทพมหานคร นำมาซึ่งความภาคภูมิใจและเป็นการเสริมพลังให้คนทำงานมีแรงจูงใจในการขับเคลื่อนงานป้องกันและแก้ไขปัญห อุบัติเหตุทางถนนต่อเนื่องต่อไป

ปัจจัยความสำเร็จ บทเรียน / ข้อค้นพบ จากการดำเนินโครงการ

- 1) ต้องมีผู้นำที่มีจิตใจที่ดี ทุ่มทำงานใกล้ชิดพื้นที่ ประกอบกับแรงเสริมจากการมีทีมงานที่ดี (รองนายกฯ) ช่วยผลักดันและเป็นที่ปรึกษาให้กับผู้นำ ส่งผลให้ อบต.บ้านหนองเป็นต้นแบบจิตสาธารณะแห่งความปลอดภัย เพราะผู้นำจะคำนึงถึงประชาชนมาเป็นอันดับหนึ่ง และไม่ได้ทำงานเพื่อหวังงบประมาณที่ต้องลงมา เนื่องจากการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ผู้บริหารไม่ได้งบบจาก อบต. เนื่องจากปัญหาอุบัติเหตุทางถนนไม่ได้บรรจุให้เป็นหน้าที่ของท้องถิ่น หากนำมาใช้ มีความเสี่ยงต่อการโดนตรวจสอบจากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

- 2) การสร้างความร่วมมือเพื่อให้เกิดเครือข่ายคนทำงาน โดยเฉพาะพันธมิตรในพื้นที่หรือพันธมิตรระดับ อบต. มีความจำเป็นอย่างมากที่จะทำให้โครงการประสบความสำเร็จและมีความต่อเนื่องยั่งยืน

ภาคใต้

มีหน่วยงานที่ดำเนินงานมาตรการองค์กรประสบความสำเร็จ โดยมีผู้สวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดและอุบัติเหตุฯ ลดลง 100% ซึ่งได้ถอดบทเรียน จำนวน 10 องค์กร แบ่งออกเป็น สถานศึกษา 2 แห่ง หน่วยงานภาครัฐ 1 แห่ง ภาคเอกชน 6 แห่ง และท้องถิ่น 1 แห่ง รายละเอียดดังตารางที่ 6

ตารางที่ 6 หน่วยงานองค์กรในภาคใต้ที่มีผู้สวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัยและอุบัติเหตุฯลดลง 100%

หน่วยงาน			
สถานศึกษา	ภาครัฐ	ภาคเอกชน	ท้องถิ่น
ภาคใต้			
1. วิทยาลัยเทคนิค ชล จังหวัด นครศรีธรรมราช	3. ศูนย์ ปภ. เขต 12 จังหวัด สงขลา	4. โรงแรมปากคัย จังหวัดกระบี่ 5. บริษัท ลา구나เซอร์วิส จำกัด จังหวัดภูเก็ต 6. บริษัท นาเมืองเพชร พาราวิด จำกัด จังหวัด ตรัง 7. บริษัท ชัวร์เท็กซ์ จำกัด จังหวัดสุราษฎร์ธานี 8. บริษัท เอกชัย ดีสทรี บิวชั่น ซิสเทม จำกัด สาขาสงขลา 9. สาขาหาดใหญ่ 1 และ 2	10. ชุมชนบ้านคลองขุด จังหวัด นครศรีธรรมราช
2. โรงเรียนอนุบาล วัดเขาสุวรรณ ประดิษฐ์ จังหวัด สุราษฎร์ธานี			

1. วิทยาลัยเทคนิคสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช

บริบทองค์กร วิทยาลัยเทคนิคสิชล ตั้งอยู่ที่ ม.5 อ.สิชล ตั้งอยู่ติดถนนสายหลักจากสุราษฎร์ธานีไปนครศรีธรรมราช ซึ่งมีจุดเสี่ยงจำนวนมาก สังกัดสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา มีนโยบายหลักในการผลิตกำลังพลด้านวิชาชีพสู่สากล เปิดสอน 9 สาขางาน มีบุคลากร 64 คน และนักเรียนจำนวนทั้งสิ้น 987 คน

แนวคิดในการดำเนินงาน

สืบเนื่องจากความรุนแรงของสถานการณ์ปัญหาที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนนมาตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2548 – 2550 มี นักเรียนเสียชีวิต 13 ราย (ส่วนใหญ่เป็น นร.ช่างยนต์ ปีหนึ่ง เข้าใหม่ มาจากโรงเรียนขยายโอกาส ขาดทักษะการใช้เส้นทางหลัก เป็นกลุ่มเสี่ยงในการใช้รถจักรยานยนต์ที่ขอความเร็ว การแต่งรถ ขาดความรู้ในเรื่องความปลอดภัย) ถึงแม้ว่านักเรียนส่วนใหญ่จะมีประกันคุ้มครอง แต่หลังเกิดเหตุ จะจ่ายค่าสินไหมทดแทนรายละไม่เกินห้าหมื่นบาท แต่เนื่องจากเก็บเงินค่าประกันจากนักเรียนได้แค่แสนกว่าบาท ซึ่งสวนทางกับจำนวนนักเรียนที่เสียชีวิตและต้องได้รับเงินประกัน ประกันจึงประสบภาวะขาดทุน ทำให้บริษัทประกันยกเลิก

ประกอบกับความสัมพันธ์ระหว่างอาจารย์และนักเรียนนักศึกษา เป็นเสมือนคนในครอบครัว เพราะนักเรียนส่วนใหญ่จะเป็นคนในพื้นที่ และมีความเกี่ยวข้องในฐานะเครือญาติด้วยการร่วมงานศพบรรพบุรุษ จึงสร้างความหดหู่ใจให้เกิดในกลุ่มครูและผู้บริหารโรงเรียน จึงเกิดแนวคิด หาทางป้องกันเพิ่มองค์ความรู้ในการขับขี้อย่างปลอดภัย เริ่มต้นจาก จัดทำโครงการรู้รถ รู้กฎ ลดอุบัติเหตุ ได้รับการสนับสนุนจาก บริษัท กลางฯ ในปัจจุบันที่วิทยาลัยมีนักเรียนรถจักรยานยนต์ทั้งหมด 465 คน และเมื่อวิเคราะห์สถานการณ์พบปัญหาเกิดจากนักเรียนกลุ่มเสี่ยงขาด ความรู้ในการขับขี้อาจจักรยานยนต์บนทางสายหลักอย่างปลอดภัย และ บุคลากรในองค์กรมีพฤติกรรมเสี่ยงโดยเดินทางไปใกล้ๆ จะไม่สวมหมวก นิรภัย เมื่อผู้อำนวยการรับทราบสถานการณ์ความรุนแรง เกิดความ ตระหนักในความรุนแรงของปัญหาจึงเข้าร่วมโครงการมาตรการองค์กร เพื่อถนนปลอดภัย

รายละเอียดสถานการณ์ที่สำรวจก่อนเริ่มโครงการ บุคลากรและ นักเรียน มีจำนวน 1,187 คน มีรถจักรยานยนต์ ทั้งหมด 465 คน สวม หมวกนิรภัย 216 คน ไม่สวมหมวกนิรภัย 249 คน มีรถยนต์ ทั้งหมด 42 คน คาดเข็มขัดนิรภัย 4 คน ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย 38 คนในช่วงเดือน มกราคม 59 – ธันวาคม 59 เกิดอุบัติเหตุฯ 7 ครั้ง เกิดจาก รถจักรยานยนต์ 6 ครั้งขณะเกิดอุบัติเหตุฯ สวมหมวกนิรภัย 3 คน บาดเจ็บ 4 คน สวมหมวกนิรภัย 3 คน ไม่พบคนขับขี่ดื่มสุราและขับรด เร็ว มีผู้เสียชีวิต 1 ราย สาเหตุที่เสียชีวิต เพราะประมาทร่วม

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม

1. สืบเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจสถานการณ์การใช้รถจักรยานยนต์และจำนวนผู้สวมหมวกนิรภัย เพื่อจัดทำโครงการเชิงรุก และกำหนดกฎระเบียบที่มีการบังคับใช้จริงจังเพื่อให้วิทยาลัยเป็นองค์กรต้นแบบ
2. กำหนดกิจกรรมภายในและภายนอกองค์กร ประกอบด้วย
 - **กิจกรรมภายนอกองค์กร** เชื่อมภาคีหลักในพื้นที่ (บริษัท กลางฯ ขนส่งจังหวัด) ทำหนังสือขอความร่วมมือไปยังขนส่งจังหวัดเพื่อขอความอนุเคราะห์วิทยากรในการฝึกอบรมขับขี่ปลอดภัยทั้งทฤษฎีและปฏิบัติ พร้อมจัดทำใบขับขี่ให้กับนักเรียนที่ยังไม่มีประสาทร. จั๊ปปรับจริง ไม่ส่งตัดคะแนน สร้างพื้นที่การมีส่วนร่วมกับหน่วยงานภายนอกองค์กรอย่างต่อเนื่องในรูปแบบเวทีเสวนาเรื่องความปลอดภัย
 - **กิจกรรมภายในองค์กร** จัดครูเวรหน้าประตูให้ความรู้หน้าเสาธง ด้วย Story Telling จัดหาและแจกหมวกนิรภัย พร้อมแผนกำกับติดตามประเมินผลการใช้หมวกนิรภัยที่ได้รับไปทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพ จัดประชุมร่วมกับผู้ปกครองพร้อมสำรวจความต้องการ+ขอความร่วมมือในการสวมหมวกนิรภัยในการเดินทางมารับส่ง

บุตรหลาน สร้างพื้นที่การรวมกลุ่มแกนนำนักเรียนโดยตั้งชมรมสถานศึกษา และสถานักเรียนและพัฒนาช่องทางการสื่อสารทั้งสื่อหลักและสื่อ social media เพื่อใช้ประชาสัมพันธ์ ประกาศนโยบายให้ครูและผู้ปกครองรับทราบ สอดแทรกความรู้ไว้ในแผนการเรียนการสอน สร้างสภาพแวดล้อมให้เอื้อต่อการนำหมวกมาใช้ โดยจัดทำที่เก็บหมวกเพื่อป้องกันการสูญหาย และจัดเวรครูยืนหน้าโรงเรียน นำโดยผู้บริหาร

- ใช้ความชำนาญและทักษะที่มีเป็นทุนเดิมขององค์กร สร้างนวัตกรรมด้านความปลอดภัย ได้แก่ หากผู้ขับขี่ไม่สวมหมวกนิรภัยรถจักรยานยนต์จะสตาร์ทไม่ติด เครื่องจุดไบอณุญาตขับขี่ สตาร์ทรถได้ + ป้องกันขโมย ประกาศเปิดร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ในวิทยาลัย

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

ผลสำรวจบุคลากรในองค์กร หลังดำเนินการ มีจำนวน 1,156 คน มีรถจักรยานยนต์ ทั้งหมด 486 คน สวมหมวกนิรภัย 654 คน ไม่พบผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยและผู้ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยเป็นศูนย์ จากจำนวนผู้ใช้รถยนต์ ทั้งหมด 37 คน และในช่วงเดือน มกราคม 60 – ธันวาคม 60 เกิดอุบัติเหตุลดลงจาก 7 ครั้ง เหลือ 3 ครั้ง เมื่อเทียบกับก่อนเริ่มโครงการในปี 59 โดยเกิดจากรถจักรยานยนต์ ลดลงเหลือ 2 จาก 6 ครั้ง

ขณะเกิดอุบัติเหตุฯ สวมหมวกนิรภัย 3คนและไม่พบผู้เสียชีวิตจาก
ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน มีเพียงนักเรียนนักศึกษาที่บาดเจ็บเล็กน้อย
เท่านั้น

หน่วยงานสูญเสียงบประมาณลดลงจากหนึ่งหมื่นบาทเหลือเพียง
1,500 บาท และไม่ต้องสูญเสียทรัพยากรบุคคลอันเนื่องมาจากการขาด
งานเพราะได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรเหมือนก่อนเริ่มโครงการ

ปัจจัยความสำเร็จ บทเรียน / ข้อค้นพบ จากการดำเนิน โครงการ

ปัจจัยที่ก่อให้เกิดความสำเร็จ ประกอบไปด้วย การมีเป้าหมาย
ชัดเจนร่วมกันนั่นคือสิ่งที่เรากำลังทำเกิดประโยชน์สูงสุดแก่นักเรียนและ
บุคลากรในองค์กร ซึ่งต้องอาศัยข้อมูล สถานการณ์มากระตุนการสร้าง
การมีส่วนร่วมทำให้เกิดการทำงานเป็นทีม และการหนุนเสริมจากสังคม
หน่วยงานเกี่ยวข้อง (เครื่องมือ วัสดุ งบประมาณ) ยังเป็นเรื่องที่จำเป็น
แต่อย่างไรก็ตาม การหนุนเสริมจากหน่วยงานต่างๆ จำเป็นต้องมีจุด
ร่วมที่ก่อให้เกิดสถานการณ์ Win-win Situation (เกิดประโยชน์ทั้งสอง
ฝ่าย) และบทเรียนสำคัญที่ได้รับจากการดำเนินงานโครงการ คือ ในการ
ดำเนินงานยังคงมีอุปสรรคในเรื่องของงบประมาณของผู้ปกครองที่
บางส่วนยังอยู่ในภาวะฟุ้งเฟ้อ ความไม่เข้มแข็งของการบังคับใช้กฎหมาย
งบประมาณในการฝึกอบรมไม่เพียงพอ และการสร้างความปลอดภัยให้
กลายเป็นวัฒนธรรมต้องอาศัยเวลาและความต่อเนื่อง

2. โรงเรียนอนุบาลวัดเขาสุวรรณประดิษฐ์ จังหวัดสุราษฎร์ธานี

ครูสายพิน ซึ่งเป็นคุณครูสายปฏิบัติการและดำรงตำแหน่งอีกหนึ่งตำแหน่งคือครูใหญ่ช่วงชั้น ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของทีมบริหาร ได้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับบริบทพื้นที่ของโรงเรียนอนุบาลวัดเขาสุวรรณประดิษฐ์ ว่าเป็นโรงเรียนรัฐบาลขนาดกลาง มีครู 28 คน มีนักเรียนจำนวนรวมทั้งสิ้น 651 คน บุคลากร 40 คน ตั้งอยู่ในชุมชนขนาดเล็ก ที่นิยมใช้รถจักรยานยนต์ในการสัญจรเป็นหลักในการรับส่งบุตรหลาน เนื่องจากบ้านเรือนของนักเรียนส่วนใหญ่จะอาศัยอยู่เขตเทศบาลดอนสัก รัศมีไม่เกิน 5 กม. หรืออยู่ระยะทางไกลสุดไม่เกิน 20 กม. ผู้ปกครองที่จะสัญจรด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลมีส่วนน้อย สำหรับรถนักเรียนที่ให้บริการมีจำนวนทั้งสิ้น 2 คัน

แนวคิดในการดำเนินงาน

ด้วยวิสัยทัศน์ของผู้บริหารที่เป็นโรงเรียนรัฐบาลคุณภาพ โดยเฉพาะในช่วงปฐมวัย ผู้บริหารจึงให้ความสำคัญในการปลูกฝังและสร้างจิตสำนึกเพื่อให้เกิดต้นแบบในเด็กที่ระดับนี้มาก เพื่อให้กลายเป็นผู้ใหญ่ที่ดีในวันข้างหน้า สำหรับการเข้าร่วมโครงการมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน ที่มาเกิดจากผู้อำนวยการได้มีโอกาสเข้าไปเข้าร่วมอบรมด้านความปลอดภัยกับ นพ.แท้จริง ศิริพานิชซึ่งท่านได้บรรยายข้อมูลความรุนแรงของสถานการณ์พร้อมภาพประกอบ จนผู้บริหารเห็นความสำคัญและเกิดแนวคิดที่จะเริ่มสร้างความปลอดภัยให้กับบุคลากรและนักเรียนของตนเอง ประกอบกับผู้บริหารสมัยอำเภอยู่ดอนสัก รว

ปี พ.ศ.2558 ช่วงนั้นพบว่า มีเหตุการณ์เสี่ยงที่เกิดจากคนสวมหมวกนิรภัยน้อยมาก และเจ้าหน้าที่ตำรวจก็ไม่บังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง เกิดวัฒนธรรม “เข้าเมืองตาหลิ่ว ต้องหลิ่วตาตาม” แต่สถานการณ์ความรุนแรงอาจจะพบไม่มากเนื่องจากผู้ขับขี่มีพฤติกรรมการขับขี่ไม่ใช้ความเร็ว จนกระทั่งผ่านไปหนึ่งปี เจ้าหน้าที่ตำรวจเริ่มให้ความสำคัญและบังคับใช้กฎหมายจริงจัง มีการเรียกตรวจครูและผู้ปกครอง โดยหลังเรียกตรวจตำรวจจะให้ข้อมูลเพื่อแสดงความห่วงใยเพราะต้องการเน้นสร้างจิตสำนึกในการเป็นต้นแบบให้นักเรียน ต่อมาในพื้นที่มีการดำเนินงานโครงการ “คนห่วงหัว” เพื่อเฉลิมพระเกียรติในหลวงรัชกาลที่ 10 นำโดย นพ.แท้จริง โรงเรียนจึงได้รับหมวกนิรภัยราคาพิเศษ มาบริการให้ทั้งนักเรียนและผู้ปกครองและตามมาด้วยกิจกรรมการอบรมให้ความรู้ผู้ปกครองเด็กปฐมวัย และนักเรียนชั้นปีที่ 1 พร้อมกับการสร้างสภาพแวดล้อมให้เอื้อต่อการใช้หมวกนิรภัยโดยการจัดทำที่เก็บหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันการสูญหาย

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม

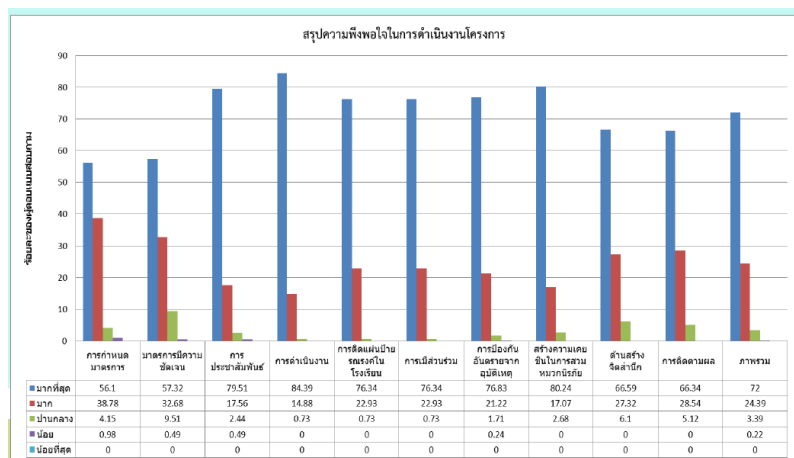
1. จัดประชุมผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งในองค์กร และภาคีที่เกี่ยวข้อง
2. แต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินงาน โดยสร้างการมีส่วนร่วมกับหน่วยงานหลักทุกฝ่าย เพราะในพื้นที่ตั้งของโรงเรียนมีความเสี่ยงทางกายภาพที่ต้องการหน่วยงานรัฐช่วยแก้ไขปัญหา

3. ออกมาตรการโรงเรียน ให้ความรู้แก่ผู้ปกครอง และให้ความรู้แก่นักเรียนหน้าเสาธงให้เห็นถึงความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัย โดยครูจะใช้ “ความรัก” ในการกระตุ้นนักเรียนจนสามารถตั้งใจเด็กเล็กซึ่งเป็นต้นกล้าจนพัฒนาไปเป็นผู้ใหญ่ที่ดีในอนาคต
4. คุณครู ผู้บริหาร และพนักงานมีความประพฤติดนเป็นแบบอย่างที่ดีให้กับเด็กและผู้ปกครองในการใช้อุปกรณ์ป้องกันและเคารพกฎจราจร
5. เก็บรวบรวมข้อมูลการเปลี่ยนแปลงเพื่อใช้รายงานผล
6. สรุปผลการดำเนินงานคืนข้อมูลให้แก่ผู้บริหาร ผู้ปกครอง โดยพบข้อที่ต้องทำเพิ่มเติมในอนาคต คือขยายภาคีเครือข่าย และเสริมการจัดอบรมในช่วงประชุมผู้ปกครองก่อนเปิดภาคเรียน เพื่อกระตุ้นการมีส่วนร่วมเพิ่มเติมโดยขอความอนุเคราะห์จากวิทยากร ผู้ทรงคุณวุฒิภายนอกมาให้ความรู้ และคิดว่าหากมีโอกาสจะขยายผลไปยังชุมชนข้างเคียง รวมไปถึงสนับสนุนการทำกิจกรรมรณรงค์เพื่อความปลอดภัยในภาพรวมจังหวัดและพื้นที่ต่อไป

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

ในเดือนมกราคม - ธันวาคม 2560 ครู บุคลากรและนักเรียนตลอดจนผู้ปกครองที่ใช้รถจักรยานยนต์ สวมหมวกนิรภัย 100% และไม่

มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นเลย และจากการสำรวจความพึงพอใจในการดำเนินงานโครงการ พบว่า มีความพึงพอใจในภาพรวมร้อยละ 72 และมีความพึงพอใจในการดำเนินงานสูงที่สุดถึง 84.39 และพึงพอใจในการสร้างความเคยชินในการสวมหมวกนิรภัยรองลงมาที่ร้อยละ 80.24



ปัจจัยความสำเร็จ บทเรียน / ข้อค้นพบ จากการดำเนินโครงการ

บทเรียนสำคัญที่ได้รับจากการดำเนินงานโครงการ คือ การปลูกฝังจิตสำนึกต้องเริ่มจากปฐมวัย และต้องไม่ลืมกระตุ้นพ่อแม่ผู้ปกครองคู่ขนานกันไป และควรมีการจัดเก็บข้อมูลรูปแบบการเดินทางตั้งแต่จากบ้านมาโรงเรียนของนักเรียนเพิ่มเพื่อใช้กระตุ้นพ่อแม่ผู้ปกครอง

ให้เห็นความเสี่ยงในมิติอื่นๆ พร้อมจัดเวทีคืนข้อมูลให้เทศบาล เพื่อแก้ไขจุดเสี่ยง

3. ศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เขต 12 สงขลา

ศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เขต 12 สงขลา เป็นหน่วยงานราชการสังกัดส่วนกลางสังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ปฏิบัติภารกิจหลักในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวก การให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัย ให้ความรู้ และสร้างเครือข่าย การป้องกัน บรรเทา พื้นที่พื้นที่ประสบสาธารณภัย ตลอดจนทั้งการสนับสนุนส่งเสริมกิจการอาสาสมัคร เพื่อป้องกันบรรเทาสาธารณภัย โดยมีพื้นที่รับผิดชอบ 5 จังหวัด ประกอบด้วยจังหวัดสงขลา จังหวัดสตูล จังหวัดปัตตานี จังหวัดยะลา และจังหวัดนราธิวาส รวมผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานในศูนย์ฯ ทั้งหมด 106 คน

แนวคิดในการดำเนินงาน

เป็นหน่วยงานระดับเขต ควบคุม 5 จังหวัด สตูล ยะลา ปัตตานี นราธิวาส สงขลา ผู้อำนวยการศูนย์ฯ เห็นความสำคัญของปัญหาและต้องการดำเนินงานจริงจังด้านความปลอดภัย ถึงแม้จำนวนและอัตราการเสียชีวิตจะมีแนวโน้มลดลง แต่ตัวเลขความสูญเสียก็ยังสูงมากเกินกว่าจะยอมรับได้ โดยในปี พ.ศ.2560 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 225 ราย และในปี พ.ศ. 2561 ลดลงเหลือ 183 ราย ซึ่งอำเภอลาดใหญ่เป็น

อำเภอที่มีผู้เสียชีวิตสูงสุด 32 ราย รองลงมาได้แก่อำเภอเทพา 17 ราย กลุ่มผู้เสียชีวิตสูงสุดอยู่ในวัยแรงงาน ตั้งแต่ 20-29 ปี และ 30 – 39 ปี เป็นเพศชายสูงถึง 138 รายพาหนะที่เกิดเหตุมากที่สุดคือรถจักรยานยนต์ จึงได้มอบนโยบายองค์กรต้นแบบให้ หัวหน้า ปภ.ในจังหวัดดำเนินการ ขับเคลื่อนมาตรการองค์กรพร้อมกำหนดกฎบัตรจำนวน 7 ข้อ ได้แก่ ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวก รยยนต์ต้องคาดเข็มขัดนิรภัย และไม่ดื่มแอลกอฮอล์ ไม่ขับเร็วเกินกำหนด ไม่ใช้โทรศัพท์ ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด และรถทุกคันต้องทำ พรบ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และได้จัดตั้งคณะทำงานเพื่อเชิญชวนหน่วยงานภาคเอกชนเข้าร่วมดำเนินการกับภาครัฐ (เน้นหน่วยงานภาคเอกชนที่มีสาขา = ทำน้อยได้มาก) ซึ่งหน่วยงานที่เข้าร่วมในระยะนี้ ได้แก่ บริษัท เอก-ชัย ดิสทริบิวชั่น ซิสเทม จำกัด หรือเทสโก โลตัส ทั้ง 9 สาขาในพื้นที่รับผิดชอบ

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนิน
กิจกรรม

กิจกรรมภายในองค์กร ศูนย์เขตฯ

1. บูรณาการการทำงานร่วมกับ สอจร. กองบังคับการตำรวจจราจร จังหวัด บริษัทเอก-ชัย ดิสทริบิวชั่น ซิสเทม จำกัด และ บริษัท
กลางฯ
2. จัดตั้งคณะทำงานขับเคลื่อนมาตรการองค์กรภายในองค์กร

3. สำรวจสถานการณ์ สถิติการสวมหมวกนิรภัย จำนวน รถจักรยานยนต์และรถยนต์ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุภายใน ศูนย์ฯ ก่อนเริ่มดำเนินงานโครงการ
4. กำหนดกฎบัตรให้ปฏิบัติตัวอย่างปลอดภัย ระบุบทบาทและการกำกับติดตามเป็นช่วงชั้น ระหว่างผู้อำนวยการศูนย์ฯ vs ส่วน , ส่วน vs ฝ่ายฯ (ส่วนยุทธศาสตร์และการจัดการ ส่วนป้องกัน และปฏิบัติการ ส่วนสนับสนุนและทรัพยากรกู้ภัย ส่วนฝึกอบรม และฝ่ายบริหารทั่วไป)
5. ประชุมภายในองค์กรมอบนโยบายให้ ผอ.ส่วน และหัวหน้าฝ่าย โดยหัวหน้าฝ่ายเผยแพร่ต่อให้บุคลากรในสายบังคับบัญชา เพื่อต่อยอดทำกิจกรรมภายในตนเอง กำชับ รปภ.ให้เข้มงวดมากยิ่งขึ้น ช่วงแรกควบคุมยาก เน้นตักเตือน
6. จัดกิจกรรมประชาสัมพันธ์ จัดทำป้ายเพื่อทำความเข้าใจก่อน บังคับใช้มาตรการ และให้เจ้าหน้าที่ รปภ.สอดส่องและกำชับ เจ้าหน้าที่ สามเดือนแรกเน้นตักเตือน สามเดือนหลังหากใครไม่สวมหรือไม่คาดเข็มขัดห้ามเข้าและออกจากศูนย์ฯ โดยมีการจัดตั้งแกนนำซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่ประจำส่วนและฝ่ายเผาระวังผู้ไม่ปฏิบัติตามกฎ วันละสองครั้ง เข้าและเย็นเป็นประจำทุกสัปดาห์ ก่อนนำข้อมูลที่ได้นำเสนอผู้อำนวยการส่วนและหัวหน้าฝ่ายเพื่อ ประชุมหาแนวทางการดำเนินงาน ปัญหา อุปสรรค ข้อเสนอแนะภายใน

โดยมีกิจกรรมภายในองค์กรที่ทำร่วมกับภายนอกองค์กร ได้แก่

7. ทำบันทึกข้อตกลง MOU เรียนเชิญ รองผู้ว่าราชการจังหวัดลงนามใน MOU ร่วมกับ ผู้จัดการเขตของเทสโก โลตัส และ ผู้อำนวยการศูนย์เขต 12
8. จัดประชุมเชิงปฏิบัติการ อบรมให้ความรู้และชี้แจงทำความเข้าใจโครงการสานพลังสร้างมาตรการองค์กร เรียนรู้กฎจราจรเบื้องต้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างการรับรู้ให้หน่วยงานที่เข้าร่วมจัดทำบัญชีรายชื่อให้กับ สก.ในพื้นที่ทั้งหมดที่มีเทสโก้ตั้งอยู่
9. เข้าพบผู้บริหารโลตัสเพื่อทบทวนและทำความเข้าใจการดำเนินงานมาตรการองค์กร (กระบวนการที่ชัดเจน)
10. ตั้งกลุ่มไลน์เพื่อใช้ในการสื่อสาร การแนะนำกิจกรรมหลัก
11. จัดทำป้ายกำหนดกฎบัตรให้พนักงานปฏิบัติตน เน้นเรื่อง หมวกนิรภัย เข็มขัดนิรภัย ไม่ใช่โทรศัพท์ขณะขับขี่ ไม่ดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับ ไม่ใช่ความเร็ว รถทุกคันจัดทำพรบ.ประกันตนตามพรบ.คุ้มครองผู้ประสบภัย เคารพกฎจราจร
12. จัดกิจกรรมประชาสัมพันธ์ในรูปแบบต่างๆ เพื่อกระตุ้นให้เกิดการมีส่วนร่วมและปฏิบัติตาม
13. สำนวณสถานการณ์การใช้รถ/สถิติการเกิดอุบัติเหตุในปีที่ผ่านมา (ก่อนและหลังดำเนินงาน)

14. ติดตามประเมินผลภายในองค์กรตนเอง และเชิญกรรมการซึ่งเป็นบุคคลภายนอกจากสภานายกเพื่อยืนยันผลซ้ำ โดยสร้างกติกาการวัดผลได้แก่ การรับรู้ของคนในองค์กร การสร้างสภาพแวดล้อมให้ปลอดภัย ความมีประสิทธิภาพและความยั่งยืนในการปฏิบัติของพนักงานในองค์กร กระบวนการควบคุมและกำกับติดตามมาตรการองค์กรของพนักงาน

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

หลังเดือนที่สาม พบ 4 หน่วยงานองค์กรมีผู้สวมหมวกนิรภัย 100% คือ ศูนย์เขต 12ฯ โลตัสหาดใหญ่ 1,2 และ โลตัสสงขลาแต่อย่างไรก็ตาม สำหรับผลสัมฤทธิ์ที่ได้มานั้น ถูกสะท้อนว่ายังไม่ได้อย่างที่ต้องการ อยากให้จังหวัดเกิดการขับเคลื่อน ศปถ.อำเภอ (ใช้ข้อมูลเป็นวิเคราะห์เป็น แก้ไขปัญหาได้ หรือความเสี่ยงที่เกิดขึ้นต้องเป็นเรื่องใหม่) เพื่อให้จังหวัดผลักดันเรื่องการป้องกันและแก้ไขปัญหาคับติดเหตุทางถนนต่อเนื่องอย่างยั่งยืน เพราะลำพังการดำเนินงานมาตรการองค์กรอย่างเดียวคงไม่เพียงพอ

ปัจจัยความสำเร็จ บทเรียน / ข้อค้นพบ จากการดำเนินโครงการ

1. องค์กรมีนโยบายเน้นความปลอดภัย ผู้บริหารสูงสุดให้ความสำคัญในเรื่องชีวิตและทรัพย์สินของบุคลากร ภายใต

แนวคิด “สวมหมวกเพื่อครอบครัว” ทำให้การดำเนินงานเกิดความต่อเนื่องยั่งยืน

2. วิธีการสื่อสารกับบุคลากรในศูนย์เขตฯ ให้ทราบและปฏิบัติตามมาตรการที่วางไว้ จะเน้นการสื่อสารที่ชี้ให้เห็นความสูญเสียที่เกิดขึ้น รวมถึงกิจกรรมที่กำหนดขึ้นจะเน้นการสร้างการมีส่วนร่วมให้ทุกส่วนเข้ามามีส่วนร่วมตั้งแต่เป็นคณะทำงานและลงมือปฏิบัติ ตัดสินใจ และร่วมประเมินผล โดยผู้อำนวยการศูนย์เขตฯ จะไม่ก้าวไกลและลงไปตัดสิน
3. พยายามนำผู้อำนวยการส่วน หัวหน้าฝ่ายสนับสนุนมารับรู้ เพื่อให้ยึดติดกับผู้บริหารสูงสุด ต้องสร้างแกนให้เกิดขึ้นภายในองค์กรเพื่อสืบทอดให้ได้ จะได้ช่วยขับเคลื่อนอย่างยั่งยืนหากมีการเปลี่ยนแปลงผู้บริหาร และสามารถขยายผลไปยังส่วนของบ้านพักซึ่งจะควบคุมกำกับพฤติกรรมเสี่ยงของคนในครอบครัวของพนักงานต่อไป พร้อมกำหนดบทลงโทษเจ้าพนักงานที่ไม่สามารถควบคุมพฤติกรรมเสี่ยงของบุคคลในครอบครัวได้
4. เชื่อว่าการนำบทเรียนจากพื้นที่หนึ่งไปปรับใช้อีกพื้นที่หนึ่งมีความเป็นไปได้ ถึงแม้บริบทของแต่ละพื้นที่ไม่มีความเหมือนกัน เพราะบทเรียนความสำเร็จหรือล้มเหลวของแต่ละที่อาจจะไปสำเร็จหรือล้มเหลวที่อื่นได้เท่าๆ กัน
5. การกำกับติดตามงานอย่างต่อเนื่องของพี่เลี้ยง สอจร.

4. โรงแรมปากศัย จังหวัดกระบี่

โรงแรมปากศัย จังหวัดกระบี่เป็นโรงแรมในเครือ MAR กระบี่ Collection ปัจจุบัน มีพนักงานรวมทั้งสิ้น 75 คน ใน 7 แผนก ภายใต้วิสัยทัศน์ของผู้บริหาร ที่เน้นกิจกรรมเพื่อสังคม จึงได้เริ่มดำเนินงานโครงการเน้นกิจกรรมเกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมเป็นส่วนใหญ่ กระตุ้นให้พนักงานตระหนักเรื่องการมีส่วนร่วมกับชุมชนภายนอก ส่งผลให้โรงแรมได้รับรางวัลมากมายด้านสิ่งแวดล้อม สำหรับด้านความปลอดภัย มีการใช้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตลอด 24 ชั่วโมง และ กล้อง CCTV จำนวน 26 ตัวเพื่อให้ความปลอดภัยเกิดขึ้นครอบคลุมทั้งพื้นที่ มีแผนรับเหตุฉุกเฉิน เช่น ธรณีพิบัติ หรือ อัคคีภัยการอบรมหนีไฟ มี First aid แต่ละแผนกประกันภัยทรัพย์สิน ของโรงแรมและแขกผู้เข้าพัก

ในแต่ละปีจะมีการจัดทำโครงการ โดยในปี พ.ศ. 2557 หลังจากได้รับทราบสถานการณ์ปัญหาความรุนแรงที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนนซึ่งเป็นภัยคุกคามต่อชีวิตและทรัพย์สินของคนในจังหวัดกระบี่ ผู้บริหารจึงให้ความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐในการเข้าร่วมโครงการสานพลังขับเคลื่อนมาตรการองค์กร และได้จัดตั้งคณะทำงานด้านความปลอดภัยเพื่อดำเนินงานโครงการขับเคลื่อนความปลอดภัยขึ้น มีการเก็บรวบรวมสถิติในองค์กร เน้นการสวมหมวกนิรภัยและการมีส่วนร่วมในระดับ supervisor เพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยของพนักงานภายในองค์กร และสร้างการมีส่วนร่วมกับหน่วยงานภายนอกในเรื่องขับเคลื่อนความปลอดภัย

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม

1. การดำเนินการด้านความปลอดภัยจะจัดทำในรูปแบบของตัว
โครงการ โดยมีการแต่งตั้งคณะกรรมการรับผิดชอบ และสรุปผล
จนกลายมาเป็นนโยบายของโรงแรมในการดำเนินการด้านความ
ปลอดภัยจากการขบขี้ อยู่บนความไม่ประมาท เน้นการมี
ส่วนรวมของพนักงาน โดยการจัดปฐมนิเทศให้กับพนักงาน
เกี่ยวกับกฎระเบียบปฏิบัติสำหรับการเป็นพนักงานโรงแรมส
เตียว และมีการสุ่มตรวจพฤติกรรมเสี่ยงของพนักงานในเครือ
โดย

พนักงาน: กวดขันเรื่องการสวมใส่หมวกกันน็อค, การติด
สติ๊กเกอร์ของโครงการขับขี่ปลอดภัย เพื่อแยกระหว่างรถของ
พนักงานและลูกค้า พร้อมสุ่มตรวจสติ๊กเกอร์ของ

รถจักรยานยนต์ หากไม่พบ จะไม่อนุญาตให้นำรถเข้ามาจอดภายในบริเวณโรงแรม เพื่อรับทราบถึงผลของการดำเนินการ

บริษัท ลูกค้าที่มาติดต่อจากภายนอก: เน้นรณรงค์และส่งเสริมให้สวมหมวกและคาดเข็มนิรภัย

2. ออกกฎเกณฑ์การสุ่มตรวจและจัดทำรายงานการสุ่มตรวจเป็นประจำทุกเดือน หากพบผู้กระทำความผิดจะดำเนินการปรับ 500 บาท และลื้อคล้อ
3. ปี 2561 ได้มีการดำเนินการตามนโยบายเรื่อยมา เพราะความปลอดภัยคือหัวใจหลักของการทำงาน การขับเคลื่อนปลอดภัย ใส่ใจทั้งตนเองและผู้อื่นก็เช่นเดียวกัน โดยจัดทำสัญลักษณ์สถานที่จอดรถให้มีความชัดเจน, จัดทำสติ๊กเกอร์สะท้อนแสง, จัดทำป้ายกฎระเบียบการจอดรถ ฯลฯ



4. มีการรายงานผล ข้อมูลทางสถิติ ในการประชุม และ บอร์ด
 ประชาสัมพันธ์พนักงาน และปรับปรุงวิธีการดำเนินงานอย่าง
 ต่อเนื่องภายใต้โครงการปกาภัยสร้างสุข โดยมี “สุปไร้อุบัติเหตุ”
 เป็นมาตรการสำคัญข้อหนึ่ง

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ
 พนักงานในเครือให้ความร่วมมือ สวมหมวกและคาดเข็มขัด
 นิรภัย 100%

ปัจจัยความสำเร็จ บทเรียน / ข้อค้นพบ จากการดำเนิน โครงการ

นโยบายผู้บริหารที่เห็นความสำคัญและตระหนักถึงพลังการมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาในทุกมิติ ไม่ว่าจะเป็นสิ่งแวดลอมความปลอดภัยในทุกเหตุ

5. บริษัท ลาгуน่าเซอร์วิส จำกัด จังหวัดภูเก็ต

บริษัท ลาгуน่าเซอร์วิส จำกัด จังหวัดภูเก็ต ตั้งอยู่แถวอำเภอเชิงทะเล เป็นหนึ่งในกลุ่มธุรกิจอีกหลายๆ ส่วน ประกอบด้วย โรงแรมบันยันทรี ลาгуน่าวิลเลจ อังศนา ลาгуน่าปาร์ค สนามกอล์ฟ และโรงเรียนอนุบาล (สำหรับลูกของพนักงาน) Estate service ให้บริการซ่อมบำรุงบ้าน สำหรับส่วนของลาгуน่าเซอร์วิส จะเป็นส่วนของการดำเนินธุรกิจผลิตน้ำประปาและซักอบรีดให้กับโรงแรมในกลุ่มลาгуน่าทั้งหมด มีระบบไอน้ำที่ผลิตมาจากหม้อต้มไอน้ำประมาณ 15 ตัน เพื่อ supply บริษัทในเครือและเกาะภูเก็ต มีพนักงาน 270 คน ส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ประมาณ 100 - 150 คัน/วัน (ช่วง high season) มีรถรับส่งพนักงานรถยนต์

ประสบการณ์ในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยของบริษัท ที่ผ่านมาจะดำเนินการภายใต้นโยบายความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสิ่งแวดลอม ซึ่งจะจัดทำเป็นโครงการย่อยต่างๆ ที่มีแนวคิดภายใต้ร่มเดียวกัน คือ “ทำงานปลอดภัย กลับบ้านก็ต้องปลอดภัย” จนกระทั่งเมื่อ

ต้นปี พ.ศ.2557 คณะทำงานแผนงาน สจร. และบริษัท กลาง ฯ ได้เข้าพบผู้บริหารและเชิญชวนให้เข้าร่วมโครงการ

แนวคิดในการดำเนินงาน

เมื่อผู้บริหารได้รับทราบสถานการณ์ความรุนแรงที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนน จึงเกิดความตระหนักและห่วงใยพนักงานในองค์กร โดยเริ่มต้นจากการขับเคลื่อนความปลอดภัยประเด็นหมวกนิรภัย สำหรับการคาดเข็มขัดนิรภัย ผู้บริหารถือเป็นมาตรฐานที่ต้องปฏิบัติตามอยู่แล้ว จึงมุ่งเน้นส่งเสริมเรื่องการใช้เข็มขัดนิรภัยในผู้ขับและลูกค้ายานยนต์

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม

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



มาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน

บริษัท ลาอูน่า เซอร์วิส จำกัด มีความห่วงใยต่อชีวิตและสุขภาพของพนักงานทุกคน ดังนั้นจึงเห็นควรให้มีการดำเนินงานมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน ควบคู่ไปกับหน้าที่ประจำของพนักงาน ทางบริษัทฯ จึงได้กำหนดมาตรการ ดังนี้

1. กำหนดให้ทุกหน่วยงาน ต้องปฏิบัติตามกฎจราจร ดังนี้
 - ผู้ขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง
 - ผู้ขับรถยนต์และผู้โดยสารต้องคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้ง
 - ไม่ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนและขณะขับ/ขึ้นยานพาหนะ
 - ไม่ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
 - ไม่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ/ขึ้นยานพาหนะทุกชนิด
 - ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด
2. ติดตั้ง GPS /กล้องติดรถ สำหรับรถโดยสารรับ-ส่งลูกค้า พนักงาน และรถบรรทุกรับ-ส่งผ้า
3. ติดตั้งเข็มขัดนิรภัยในรถบริษัททุกคัน
4. พื้นที่ถนนช่วงกลางที่บริษัทฯรับผิดชอบ
 - ติดตั้งสัญญาณ ติดตั้งตัวชะลอความเร็ว เช่น ลูกธนูขนาด เสากั้นจราจร บัวยจราจร ตามความเหมาะสมและเป็นไปตามมาตรฐานจราจร
 - ติดตั้งกล้องวงจรปิด จุดทางแยก และจุดอื่นๆตามความเหมาะสม
5. พนักงานทุกคน ให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามมาตรการข้างต้น เพื่อความปลอดภัยทางถนน
6. หัวหน้าหน่วยงานแต่ละระดับ เป็นแบบอย่างที่ดี และกำกับ ดูแล ติดตาม ให้ปฏิบัติตามมาตรการข้างต้น หากไม่ปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว ดำเนินการลงโทษตามระเบียบบริษัทฯต่อไป

จึงประกาศให้ทราบโดยทั่วกัน

ณ วันที่ 4 กรกฎาคม 2557

(นายเอนโทนี่ โก)

ผู้จัดการทั่วไป

4. กำหนดวันสร้างความสัมพันธ์เป็นประจำทุกสัปดาห์ มีการสื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูลที่อัปเดตตลอดเวลาผ่านบอร์ดประชาสัมพันธ์ที่มีชีวิต พร้อมกำหนดกิจกรรมต่างๆ เพื่อดึงความสนใจภายใต้ safety campaign เช่น ตอบคำถาม safety questions
5. ปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้เกิดความปลอดภัย แก้ไขจุดเสี่ยงโดยใช้งบประมาณขององค์กร เอื้อต่อการกระตุ้นจิตสำนึก ติดสติ๊กเกอร์และแยกที่จอดรถของพนักงานและลูกค้าชัดเจน
6. จัดอบรมความปลอดภัยให้พนักงานปีละสองครั้ง เน้นปลูกจิตสำนึกให้รักตนเอง+สร้างการมีน้ำใจในการใช้รถใช้ถนน และการมีส่วนร่วมทั้งภายในและนอกองค์กรโดยใช้ข้อมูลและภาพถ่าย และจัดอบรมพนักงานใหม่ประจำเดือน (ปฐมนิเทศ) ผ่านการให้ข้อมูลที่ชัดเจนลงลายมือรับทราบในแบบฟอร์มบันทึกเป็นลายลักษณ์อักษร
7. สุ่มตรวจทั้งในและนอกองค์กร
 - a. พฤติกรรมเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอทั้งเช้าและบ่าย ซึ่งพบว่าพนักงานยังสวมหมวกนิรภัยไม่ 100% จึงได้นำเข้าที่ประชุมและเปลี่ยนวิธีการตรวจโดยดูที่สติ๊กเกอร์แยกสี หากพบพนักงานไม่ปฏิบัติตามกฎ จะปรับจากค่า service chart 500 บาท โดยนำค่าปรับไปซื้อหมวกให้

พนักงาน รวมถึงการให้รางวัลพนักงานดีเด่นที่ปฏิบัติ
 ตนเป็นแบบอย่าง

- b. สุ่มตรวจยานพาหนะพนักงานให้เกิดความปลอดภัยโดย
 ข้างของโรงแรมเป็นตัวแทนในการทำกิจกรรมเบื้องต้น
 ก่อนประสานงานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น
 วิทยาลัยเทคนิค

8. กระตุ้นความตื่นตัวและสร้างการมีส่วนร่วมให้กับพนักงาน โดย
 จัดประกวดประจำปีโครงการต่างๆ ภายในบริษัท และให้รางวัล
 โครงการดีเด่น ซึ่งในปี 59 โครงการด้านความปลอดภัยได้รับ
 รางวัล

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2557 – 2561 มีพนักงานสวมหมวกนิรภัยเพิ่ม
 สูงขึ้นตามลำดับ โดยในปี 57 มีพนักงานสวมหมวกนิรภัย 60% ปี 58
 66% ปี 59 83% ปี 60 97% โดยในปี 2561 มีพนักงานในองค์กรสวม
 หมวกนิรภัย 100%

ปัจจัยความสำเร็จ บทเรียน / ข้อค้นพบ จากการดำเนิน โครงการ

1. การสร้างการมีส่วนร่วมทุกระดับ เป็น key success รวมถึงการ
 ทำให้เกิดวงแลกเปลี่ยนเรียนรู้ในเวทีระดับจังหวัด / ถอด
 บทเรียนระหว่างดำเนินงาน เป็นสิ่งจำเป็น

2. ปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางกายภาพ ก่อให้เกิดการมีส่วนร่วม
3. วัฒนธรรมองค์กรดี (สิ่งแวดล้อมดี คนจะดีตาม) ใช้มาตรการกดดันทางสังคม/ตำหนิแบบผู้ใหญ่
4. การทำให้เป็นน้ำหนึ่งใจเดียว ต้องใช้ความจริงใจ ความใกล้ชิด ระยะเวลา ระหว่างหัวหน้าแผนก และพนักงาน
5. การปรับ ลงโทษ เพิ่มข้อขัดแย้งเปลี่ยนนิสัยจากการใช้วิธีบังคับมาเป็นสมัครใจ....ใช้แนวคิด โมเดลที่ดีเพื่อเป็นต้นแบบให้นักท่องเที่ยวต่างชาติ ทำให้ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุในพนักงานเลยในช่วงสองปีที่ผ่านมา

6. บริษัท นาเมืองเพชรพาราวิวด์ จำกัด จังหวัดตรัง

แนวคิดในการดำเนินงาน

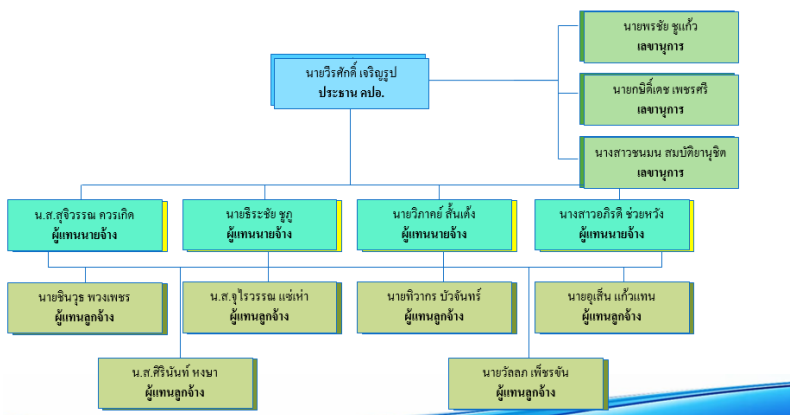
บริษัท นาเมืองเพชรพาราวิวด์ จำกัด เป็นบริษัทแปรรูปไม้ยางพาราส่งออกทั้งในและนอกประเทศ มีบริษัทที่ตั้งอยู่จังหวัดตรังสองแห่ง นครศรีธรรมราชหนึ่งแห่ง สุราษฎร์ธานีหนึ่งแห่ง บุคลากรส่วนใหญ่ ร้อยละ 67 เป็นแรงงานต่างด้าว (610 คน) ร้อยละ 33 สัญชาติไทย (300 คน) รวมพนักงาน 910 คน แรงจูงใจที่ทำให้ผู้บริหารเห็นความสำคัญและเข้าร่วมโครงการสานพลังมาตรการองค์กรเนื่องจากผู้บริหารบริษัทได้เข้าร่วมประชุมกับหัวหน้าส่วนราชการ นำโดยหัวหน้า ปก.จังหวัดตรัง เนื่องจาก บริษัทมีพนักงานต่างด้าวมกและส่วนใหญ่จะไม่รักษากฎระเบียบด้านความปลอดภัย (หมวกนิรภัยและเข็มขัดนิรภัย) เพราะมี

แนวคิดที่ว่าเดินทางใกล้ๆ ในพื้นที่ไม่เกิดอันตราย รวมถึงมีพฤติกรรมเสี่ยง ชี้อย่อนศรในเวลาพักกลางวัน ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร พนักงานขับรถบรรทุกใช้ความเร็วเกินกฎหมาย พนักงานในบริษัทขับรถเร็วในพื้นที่องค์กรเกินกฎที่กำหนดผู้บริหารจึงได้นำนโยบายความปลอดภัยอาชีวอนามัยมาปรับใช้ โดยเน้นเป็นอันดับต้น เนื่องจากพนักงานเป็นทรัพยากรอันมีค่า

การใช้รถบริษัทจะมีทั้งในส่วนรถที่ใช้งานในบริษัทเพื่อการขนส่ง และรถพนักงาน 100 คัน พนักงานมีรถจักรยานยนต์ประมาณ 200 คัน

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม

1. จัดตั้งคณะทำงาน โดยใช้โครงสร้างคณะกรรมการความปลอดภัยอาชีวอนามัย



2. สํารวจสถานการณ์และสถิติการสวมหมวกและคาดเข็มขัดนิรภัย ก่อนเริ่มโครงการ พบร้อยละ 25.71 คาดเข็มขัดนิรภัย และร้อยละ 32.50สวมหมวกนิรภัย มีจำนวนรถเพื่อใช้ขนส่งของบริษัท และรถพนักงานรวมกัน 160 คัน รถจักรยานยนต์ของพนักงาน อีก 344 คัน
3. ประกาศนโยบาย กำหนดระเบียบกฎการขับขี่ปลอดภัย เจาะจง เป็นเรื่อง การสวมหมวกนิรภัย รณรงค์จัดทำป้ายสวมหมวกและคาดเข็มขัดนิรภัย 100% ประชาสัมพันธ์ให้พนักงานทราบ โดยจัดทำป้ายสองภาษา (ไทย พม่า) ทำสติ๊กเกอร์ควบคุมความเร็ว ติดในรถบรรทุกทุกของบริษัทและรถพนักงาน และติดเบอร์โทรศัพท์สำหรับร้องเรียนพฤติกรรมเสี่ยงของพนักงาน ซึ่งเป็นสายตรงถึงผู้จัดการ



4. จัดทำคู่มือความปลอดภัยในการใช้รถให้กับพนักงานขับรถและ
อบรมสื่อสารกฎระเบียบการขับขี่ปลอดภัย และคู่มือความ
ปลอดภัยในการขับขี่ยานพาหนะให้กับพนักงานและผู้รับเหมา
5. จัดสภาพแวดล้อมให้ปลอดภัย โดยกำหนดเส้นทางการขับขี่ของ
รถยนต์และรถจักรยานยนต์ตามประกาศเส้นทางการสัญจรของ
บริษัท กำหนดความเร็วในการขับขี่ในพื้นที่บริษัทไม่เกิน 20
กม./ชม.
6. อบรมสื่อสารกฎระเบียบการขับขี่และคู่มือให้กับพนักงานและ
ผู้รับเหมา และพนักงานกลุ่มเสี่ยง (รถบรรทุก เทลเลอร์ อบรม
หกเดือนครั้ง) หากมีการตรวจพบพนักงานผิดกฎข้อบังคับมาก
จะเรียกพบรายบุคคล โดยมี “กฎเหล็ก” คือ ทำ “ผิดกฎปรับ
โดนจับจ่ายเอง” ตามข้อตกลงที่ลงนามไว้กับบริษัทเมื่อแรกเข้า
7. จัดพนักงานเข้าร่วมเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ระดับจังหวัด
8. มอบหมายให้หัวหน้าสังเกตและรายงานการไม่ปฏิบัติตามกฎ
ของพนักงาน บจก.นาเมืองเพชรขณะขับขี่บนถนนมอบให้ รปภ.
ตรวจเช็คการสวมหมวกและเข็มขัดนิรภัยทางเข้าออกบริษัท
9. ถอดบทเรียนผลการดำเนินงานร่วมกับองค์กรอื่น รวมเป็น 10
องค์กร
10. โครงการนี้ได้ขยายผลโดยสร้างเครือข่ายในส่วนของทีม อสม.
ชุมชน ประจำเดือน (เพราะทุกเดือน จป. จะต้องไปรับฟังข้อ
ร้องเรียนจากพื้นที่ชุมชนโดยรอบในประเด็นอื่นๆ เป็นประจำ) มี

safety talk หาก อสม. พบพนักงานขององค์กรมีพฤติกรรม
เสี่ยง อสม. สามารถแจ้งมายังองค์กรได้

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

สำหรับสถานการณ์อุบัติเหตุของพนักงาน พบว่า ในปี พ.ศ.
2558 เกิดอุบัติเหตุจำนวน 26 ครั้ง ปี พ.ศ. 2559 ลดลงเหลือ 17 ครั้ง
หลังเข้าร่วมโครงการ พนักงานให้ความร่วมมือในการสวมหมวกนิรภัย
และคาดเข็มขัดนิรภัยมากขึ้น ไม่มีการขับรถจักรยานยนต์ย้อนศรในเวลา
กลางวัน ไม่พบปัญหาการขับรถเร็วภายในพื้นที่บริษัท และสถิติการเกิด
อุบัติเหตุบนท้องถนนลดลง

อย่างไรก็ตาม ยังคงพบปัญหา อุปสรรค เนื่องจากลักษณะของ
การประกอบการ ไม่เอื้อต่อการจัดอบรมให้กับพนักงานจำนวนมากได้
ต้องทยอยอบรมเป็นกลุ่มย่อย เพราะก่อนหน้านี้ไม่เคยปฏิบัติถูกกฎหมายมาก่อน
ส่วนของแรงงานต่างด้าวพบปัญหาสื่อสารลำบาก (การแปลไม่ถูก
ใจความ) หลังดำเนินการไปสักระยะ ใช้ข้อมูลปัญหา จัดทำเป็นสื่อในการ
อบรมแรงงานต่างด้าว และใช้บทที่ได้จากโครงการไปซื้อหมวกนิรภัยเพื่อ
มาขยายผลต่อ

อย่างไรก็ตาม สำหรับมาตรการกับหน่วยงาน sub contract จะ
ใช้กฎเดียวกันกับพนักงาน โดยต้องมีการอบรมตามกฎหมายที่ตั้งไว้เหมือนกัน
เพียงแต่มีข้อยกเว้นไม่ได้ติดสติ๊กเกอร์ และบังคับ 100% เหมือนรถ

พนักงาน แต่ระบุไว้ในกฎข้อบังคับว่าสามารถปฏิเสธการติดต่อกับบุคคลภายนอกที่ไม่ปฏิบัติตามกฎบริษัท

ปัจจัยความสำเร็จ บทเรียน / ข้อค้นพบ จากการดำเนินโครงการ

การติดตามพฤติกรรมเสี่ยงของพนักงานโดยแผนก safety ตั้งแต่ประตูทางเข้า (หนึ่งเดือน) หากพบผู้ไม่สวมหมวกจะจัดโซนจอดรถที่ไกลออกไป ถือเป็นการลงโทษด้วยการเพิ่มระยะทางให้มีความลำบากมากขึ้น และให้สิทธิ์พนักงานที่ทำถูกกฎได้จอดรถบริเวณใกล้อาคารแทน ส่งผลให้อัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มสูงขึ้นจาก 25.71% เป็น 89% เข็มขัดนิรภัยเพิ่มขึ้นเป็น 85% เช่นกัน และจำนวนอุบัติเหตุปีพ.ศ.2560 ลดลง โดยอุบัติเหตุส่วนใหญ่ที่ยังคงเกิดขึ้นจะเกิดจากล้มเอง บาดเจ็บเล็กน้อย การขับรถยนต์หายไ้ และไม่พบปัญหาการขับเร็ว

และทางบริษัทได้สะท้อนจากบทเรียนการดำเนินงานถึงปัจจัยหนุนเสริมที่มีส่วนอย่างยิ่งที่จะทำให้โครงการประสบความสำเร็จ ได้แก่ ภาคราชการควรจัดให้มีการตรวจสภาพรถฟรี หรือ โปรโมชันพิเศษการบำรุงรักษารถประเภทต่างๆ ภายในสถานประกอบการ อยากรให้มีกองทุนให้กับสถานประกอบการ เพื่อสนับสนุนการสร้างแรงจูงใจเชิงบวกแก่พนักงาน เช่น นำเงินไปจัดซื้อหมวกนิรภัยแจกพนักงาน เป็นต้น

7. บริษัท ชัวร์เท็กซ์ จำกัด จังหวัดสุราษฎร์ธานี

บริษัท ชัวร์เท็กซ์ จำกัด เป็นบริษัทที่ดำเนินธุรกิจในการผลิตถุงยางอนามัยส่งออกทั่วโลกมาเกือบสามสิบปี โรงงานผลิตตั้งอยู่ที่จังหวัดสุราษฎร์ธานีบนพื้นที่ 126 ไร่ เป็นพื้นที่ที่ใช้สอย 15% โรงงานผลิตแบ่งเป็นสองประเภท ผลิตจากน้ำยางธรรมชาติและน้ำยางสังเคราะห์ แนวโน้มตลาดในอนาคตจะผลิตน้ำยางสังเคราะห์มากกว่า บริษัทมีกำลังผลิตถุงยางอนามัยจำนวนสามล้านชิ้นต่อวันตลอด 24 ชม. ไม่มีพัก วันช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปีใหม่ จำนวนพนักงานมี 1,000 คน แบ่งออกเป็นสัญชาติไทยเป็นหลัก และแรงงานต่างด้าวจากประเทศพม่าราว 100 คน

แนวคิดในการดำเนินงาน

เนื่องจากที่ตั้งของโรงงานมีทางหลวงสายหลักตัดผ่านบริเวณหน้าโรงงาน สภาพถนนมีความลาดชัน ทิศนวิสัยทางเข้าออกโรงงานไม่ดี รถช่วงลงเนินใช้ความเร็วสูง บ้านพักพนักงานอยู่คนละฝั่งกับโรงงาน ทำให้ต้องข้ามถนนไปมาบนเส้นทางหลัก

สำหรับการดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนน บริษัทมีต้นทุนค่อนข้างดี ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องเทคโนโลยีหรือองค์ความรู้ด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัยเพราะบริษัทดำเนินงานร่วมกันกับบริษัทเอนเซล ซึ่งมีแนวคิดในการดำเนินงานที่เน้นการสร้าง mind set ด้านความปลอดภัยให้กับคนในองค์กร มีการจัดการระดับความเสี่ยงที่ต้องการการแก้ไข วิธีการแก้ไข จัดการ แบบด่วน ไม่ด่วน

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

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม

1. ต่อยอดจากกระบวนการความปลอดภัยซึ่งเป็นนโยบายเดิมที่เข้มแข็ง แต่เพิ่มเรื่องมาตรการความปลอดภัยทางถนนเข้าไป
2. มีกระบวนการสร้างการรับรู้เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยอย่างเป็นระบบทั่วทั้งองค์กร
 - a. เรียนรู้ผ่านการปฏิบัติ (การเดินอย่างปลอดภัย : ภายในโรงงานและการเดินริมถนน)

- b. ว่ากล่าวตักเตือนก่อนเกิดเหตุ (ป้องกัน) + ทำข้อสอบเพื่อทดสอบความเข้าใจให้ตรงกัน
- c. มีความถี่ในการสื่อสาร Town hall meeting ทุก 3 เดือนสม่ำเสมอ
- d. สอดแทรกเรื่องความปลอดภัยทางถนนเข้าไปในทุกเรื่อง = เกิดเป็นระบบขององค์กรอย่างแท้จริง
บัตรเข้าออก บอร์ดกิจกรรมสื่อสาร การประชุมกะ
กิจกรรมสัปดาห์ความปลอดภัย วันหยุดสำคัญจะ
เน้นมากกว่าวันปกติเพราะมีความเสี่ยงสูง กิจกรรม
one week one message (ครบหนึ่งเดือนมีการ
ตั้งคำถาม จับรางวัล)
- e. เอื้ออำนวยให้พนักงานในองค์กรได้มีส่วนร่วมในทุก
ระดับชั้น (2 ways communication) สร้าง
feedback loop
 - i. การรายงานจุดเสี่ยง จุดอันตราย (Near miss & unsafe จะกำหนดให้มีการ
รายงานทุกเดือน) กำหนดเป็น KPI &
ประเมินผล (พบความเสี่ยง บริษัทจะ
อนุมัติงบประมาณเพื่อปรับปรุงกายภาพ)
- f. การจัดสภาพแวดล้อมในการทำงานให้เกิดความ
ตระหนักในเรื่องการสวมหมวก

- i. Safety first : Safety starts with me (ทุกที่สื่อสาร safety first ทุกการประชุมเริ่มต้นด้วย Safety) ปรับจาก u see u act ซึ่งขัดกับวัฒนธรรมไทย เมื่อเปลี่ยนค่านิยม ทุกอย่างดีขึ้น มี 3 ป.ปลอดภัย ปลุกสำนึกอันตราย ประเมินความเสี่ยง ปรับเปลี่ยนให้ปลอดภัย
 - ii. คนทำดี มอบรางวัลในที่แจ้ง คนทำไม่ดีจัดการในที่ลับ
 - iii. จัดที่พักสำหรับพนักงานที่ออกกะแล้งวงหรือเพลียต้องการพักผ่อนก่อนขึ้นรถกลับบ้าน
- g. การส่งเสริมให้มีสภาพแวดล้อมทั้งภายนอก ในองค์กรในเรื่องของความปลอดภัยทางถนน
- i. หน่วยงานเข้าไปร่วมกับตำรวจให้ความรู้กับโรงเรียนใกล้เคียง มอบหมวกนิรภัย ปรับปรุงกายภาพถนนโดยขีดสีตีเส้นจราจรให้ชัดเจนจัดอบรมให้กับชุมชนเน้นย้ำความตั้งใจทำต่อเนื่องเพื่อคืนความปลอดภัยให้ชุมชน

- h. สร้างกลุ่มไลน์ในการรายงาน สร้างกรู๊ปไลน์หัวหน้างาน เฝ้าระวังการสวมหมวกนิรภัยระหว่างทางของพนักงานจากบ้านมาโรงงานเจอแจ้งหัวหน้าต้นสังกัด ตกเตือนด้วยวาจา ลายลักษณ์อักษร พักงาน ตั้งแต่ดำเนินงานโครงการยังไม่พบว่ามีกรแจ้งผู้กระทำผิดอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร
- i. แผนงานและกรอบเวลาที่มีการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องและมั่นคงยั่งยืนเพื่อให้เกิดการดำเนินการตามแผนประจำปี
- j. ประสานงานกับตำรวจ (ติดตามทั้งในและนอกองค์กร) โดยดูรายงานการตรวจเยี่ยมประจำวันโดยตำรวจในท้องที่มีการสรุปติดตามผลตลอด (รายงานประจำเดือน) ต่อคณะกรรมการความปลอดภัย รายงานประจำเดือนต่อที่ประชุมพนักงานระดับจัดการขึ้นไป

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

ตั้งแต่เริ่มดำเนินงานโครงการจนปัจจุบันยังไม่พบผู้เสียชีวิต แต่มีพนักงานได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยอยู่บ้าง (ขณะเกิดเหตุสวมหมวกนิรภัยและขับไม่เร็ว) อย่างไรก็ตาม องค์กรยังมีความกังวลเรื่องความยั่งยืน จึงย้อนกลับไปที่มาตราการเน้นหนักตรวจเข้มให้ปฏิบัติตามกฎระเบียบ เพื่อ

บังคับ (Enforcement) พนักงานอย่างต่อเนื่อง (วน loop PDCA) หลังดำเนินมาตรการปรับปรุงแก้ไขกายภาพและการให้ความรู้ สื่อสาร ประชาสัมพันธ์)

ปัจจัยความสำเร็จ บทเรียน / ข้อค้นพบ จากการดำเนินโครงการ

1. ผู้บริหารให้ความสำคัญ
2. Team work พนักงานมีการปฏิบัติตามกฎบัตร
3. พบปัญหาสังคมรอบนอก (องค์กร) ชุมชนที่อยู่อาศัยไม่เอื้อต่อการทำดี
4. พนักงานมีความกล้าที่จะบอกความไม่พร้อมในการทำงาน หากพบความไม่ปลอดภัย : หัวหน้าไม่ว่า เพราะผู้บริหารให้นโยบายชัดเจนเรื่องความปลอดภัยมาเป็นอันดับหนึ่ง (วัฒนธรรมองค์กร)
5. ความเชื่อ : ถ้าปราศจากความรู้ ความตระหนักไม่มีทางที่จะเกิดขึ้นมา

8. บริษัท เอกชัย ดิสทริบิวชั่น ซิสเทม จำกัด สาขาสงขลา สาขาหาดใหญ่ 1 และ สาขาหาดใหญ่ 2

บริษัท เอก-ชัย ดิสทริบิวชั่น ซิสเทม จำกัด (Ek-Chai Distribution System Co., Ltd.) เริ่มก่อตั้งขึ้นโดยเครือเจริญโภคภัณฑ์ เมื่อปี พ.ศ.2537 เพื่อดำเนินธุรกิจค้าปลีกในรูปแบบไฮเปอร์มาร์เก็ต

(Hypermarket) โดยใช้ชื่อว่า “ห้างโลตัส” (Lotus Supercenter) เปิดให้บริการสาขาแรกที่ศูนย์การค้าซีคอนสแควร์ บนถนนศรีนครินทร์

เทสโก้ โลตัส ดำเนินธุรกิจค้าปลีกในประเทศไทย ด้วยนโยบายในการจำหน่ายสินค้าคุณภาพสูงในราคาที่เอื้อมถึงได้ พร้อมๆ กับการทำสิ่งที่ดีเพื่อลูกค้า เพื่อนพนักงาน และชุมชน ปัจจุบันเทสโก้ โลตัส ให้บริการลูกค้ากว่า 15 ล้านคนต่อสัปดาห์ ผ่านทั้งช่องทางที่เป็นสาขาและออนไลน์ โดยมีสาขาประมาณ 2,000 แห่งทั่วประเทศ ภายใต้ 5 รูปแบบร้านค้า ได้แก่ เอ็กซ์ตรา ไฮเปอร์มาร์เก็ต ดีพาร์ทเมนต์สโตร์ ตลาด และ เอ็กซ์เพรส เพื่อตอบสนองไลฟ์สไตล์ที่แตกต่างกันของลูกค้า พร้อมทั้งจำหน่ายสินค้าทางออนไลน์ 2 ช่องทางหลัก คือ เทสโก้ โลตัส ซ้อป ออนไลน์ จำหน่าย อาหารสด สินค้าอุปโภคบริโภค รวมกว่า 20,000 รายการ และร้านค้าของเทสโก้ โลตัส บนมาร์เก็ตเพลสต่างๆ อาทิ ลาซาด้า โดยจำหน่ายสินค้าหลากหลายชนิด อาทิ ผลิตภัณฑ์แม่และเด็ก สินค้าเพื่อสุขภาพและความงาม และเครื่องใช้ไฟฟ้า

แนวคิดในการดำเนินงาน

ด้วยนโยบายผู้บริหารระดับสูงที่เล็งเห็นความสำคัญของปัญหาที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนน เมื่อคณะทำงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด ได้เข้าไปให้ข้อมูลและเชิญเข้าร่วมดำเนินงานโครงการสานพลังมาตรการองค์กร จึงได้ประกาศเข้าร่วมโครงการทั้งหมด 9 สาขาในภาคใต้ พร้อมจัดทำโครงการ ภายใต้แนวคิด

“ใส่หมวก ใส่ใจ ขับขี่ปลอดภัย ตลอดการเดินทาง” โดยมีเป้าหมายในการเป็นองค์กรต้นแบบเรื่องความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดสงขลา ที่พร้อมขยายผลเรื่องความปลอดภัยไปยังชุมชนรอบข้างและกำหนดวัตถุประสงค์ไว้ดังนี้ 1) เพื่อให้สถานประกอบการ (TescoLotus-Extra) สาขาสงขลาเอ็กซ์ตรา ได้ให้ความสำคัญและป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นบนท้องถนน กับพนักงานในสาขา 2) เพื่อเสริมสร้างจิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยให้พนักงานในสถานประกอบการ มีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน 3) เพื่อส่งเสริมให้ความร่วมมือและประสานงานระหว่างสถานประกอบการ หน่วยงานของรัฐ และเอกชน และท้องถิ่น ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน และเพื่อป้องกันการสูญเสียชีวิตที่จะเกิดขึ้น กับพนักงาน และครอบครัว

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม

1. ลงนามในข้อตกลงบันทึกความร่วมมือ (MOU) กับรองผู้ว่าราชการจังหวัดสงขลา ผู้อำนวยการศูนย์ปภ. เขต 12 บริษัทกลางฯ และรองผู้บังคับการตำรวจภูธร โดยเอกสารที่ลงนามจะจัดตั้งที่จุดบริการลูกค้า เพื่อให้ทราบว่าเป็นสาขาต้นแบบ 100% และมีการอบรมให้ความรู้ขับขี่ปลอดภัยในวันลงนาม โดยศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เขต 12 สงขลา พร้อมสาธิตการใช้เครื่องมืออุปกรณ์ในรถกู้ภัยขนาด

เล็ก และขนาดใหญ่ และได้รับความร่วมมือจากภาคเอกชนในพื้นที่ บริษัทพิธานพาณิชย์ จำกัด เข้าร่วมสาธิตการขับขี่ปลอดภัย

2. จัดประชุมเชิงปฏิบัติการสร้างมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนภายในหน่วยงาน โดยมีสาขาในเขตเข้าร่วมประชุม และมีผู้บริหารจากหน่วยงานภาครัฐเข้าร่วมประชุมเพื่อให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการดำเนินงาน

3. สำนักรวจสถานการณ์การในองค์กร พบว่า ...เทสโก้โลตัส สาขา สงขลามีพนักงานทั้งหมด 159 คน เป็นพนักงานหญิง 91 คน และ พนักงานชาย 68 คน ซึ่งการทำงานของพนักงานแบ่งออกเป็น 3 กะ คือ กะเช้า กะบ่าย และกะดึก มีจำนวนพนักงานที่ใช้รถจักรยานยนต์ จำนวน 126 คัน รถยนต์ 23 คัน และไม่ใช้รถจำนวน 10 คน กระจายไปตามแต่ละกะทำงานเทสโก้ โลตัสสาขาหาดใหญ่ 1 มีพนักงานทั้งหมด 189 คน เป็นพนักงานหญิง 102 คน และ พนักงานชาย 87 คน ซึ่งการทำงานของพนักงานแบ่งออกเป็น 3 กะ คือกะเช้า กะบ่าย และกะดึก จำนวนพนักงานที่ใช้รถจักรยานยนต์ จำนวน 125 คัน รถยนต์ 45 คัน และไม่ใช้รถจำนวน 19 คน ซึ่งจะแบ่งออกไปแต่ละกะทำงาน

4.กำหนดบทลงโทษ สาขาสงขลา หากพบพนักงานไม่สวมหมวกนิรภัยหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรครั้งแรก ทางสาขาจะทำการตักเตือนด้วยวาจาจาก่อน หากไม่ปฏิบัติตามอีก ทางสาขาจะทำการ

ตกเตือนด้วยลายลักษณ์อักษรตามลำดับ และหากมีการกระทำความผิดซ้ำคำเตือน ทางบริษัทสามารถบอกเลิกสัญญาจ้างได้ทันที

5. จัดฝึกซ้อมซีปลดภัยให้กับพนักงาน lotus ในสงขลา ดังนี้ สาขาสงขลา สาขาหาดใหญ่1,2 สาขาสะเดา สาขาจะนะ สาขาจังโหล่น สาขานาทวี และเทศโก้ไค้ตัสสาขารัตภูมิ รวมถึงการจัดประชุมเพื่อให้ความรู้และกระตุ้นเตือนแก่พนักงานอย่างสม่ำเสมอ และใช้บอร์ดประชาสัมพันธ์ +application line ในการส่งข้อมูล ความรู้ และใช้สื่อสารระหว่างฝ่ายบุคคลกับพนักงานเพื่อกระตุ้นเตือนอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการจัดกิจกรรมสร้างสัมพันธ์ เช่น มอบคู่มือส่วนลดในการซื้อหมวกนิรภัยให้กับพนักงานแต่ละสาขาย่อยสม่ำเสมอ

6. ปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางกายภาพเพื่อเอื้อให้กับพนักงาน เกิดความสะดวกสบายและป้องกันการสูญหายของหมวกนิรภัย



7. ผู้บริหารองค์กรปฏิบัติตนเป็นแบบอย่างที่ดีให้แก่พนักงาน รวมถึงการตั้งคณะทำงานเพื่อกำกับติดตามเฝ้าระวังพฤติกรรมเสี่ยงของพนักงาน ตั้งแต่เข้างานจนกลับบ้าน และประสานขอความร่วมมือกับ สภ.ทุกสถานีในการช่วยเฝ้าระวังและไลน์แจ้งพฤติกรรมเสี่ยงของพนักงานเพื่อดำเนินการตามกฎหมายที่ได้ประกาศไว้

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

พนักงาน เทสโก้ โลตัส สาขาสงขลา ได้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ครบ 100 %

ปัจจัยความสำเร็จ บทเรียน / ข้อค้นพบ จากการดำเนินโครงการ

นโยบายผู้บริหารในทุกระดับที่เห็นความสำคัญ รวมถึงการขับเคลื่อนอย่างเข้มแข็งจริงจังในการสานพลังมาตรการองค์กรในภาคเอกชนของหน่วยงานภาครัฐของศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เขต 12 สงขลา รวมถึงการกำกับติดตามและให้ข้อชี้แนะอย่างใกล้ชิดของพี่เลี้ยง สอจร. จังหวัดสงขลา

9. ชุมชนบ้านคลองขุดจังหวัดนครศรีธรรมราช

ชุมชนบ้านคลองขุดตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลปากนคร ใกล้ฝั่งและใกล้ทะเล จึงเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวนิยม มีถนนประมาณ 20 กม. ประชาชนในพื้นที่นิยมใช้รถจักรยานยนต์และจักรยานยนต์พ่วงข้างใน

การสัญจรเข้าเมือง ซึ่งมีระยะทางจากหมู่บ้าน 10 กม. ถึงอำเภอเมือง
ชาวบ้านส่วนใหญ่ประกอบอาชีพประมง

แนวคิดในการดำเนินงาน

ผู้ใหญ่บ้านหมู่ 6 แนะนำตนเองว่าเป็นจิตอาสา ก่อนเจอ
คณะทำงาน ศปถ. จังหวัด ประกอบด้วยเจ้าหน้าที่จาก ปก.ขนส่ง และ
แขวงฯซึ่งได้ลงพื้นที่คลองซุด เป็นพื้นที่เสี่ยงเมื่อเกิดเหตุจะมีผู้เสียชีวิตใน
พื้นที่จำนวนมาก โดยเฉพาะถนนบริเวณปากนครตัดขวางด้วยความสนใจ
เฉพาะตัวเพราะนอกจากตนเองจะเป็นผู้ใหญ่บ้านแล้วยังเป็นแกนนำจิต
อาสา จึงเกิดความสนใจและร่วมลงพื้นที่เพื่อแก้ไขจุดเสี่ยงกับคณะทำงาน
ศปถ. จังหวัดนครศรีธรรมราช และเมื่อหน่วยงานภาครัฐชวนดำเนินการ
มาตรการองค์กร หมวกนิรภัย 100% จึงเข้าร่วมโครงการ

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนิน กิจกรรม

เริ่มจากค้นหาแกนนำและจัดตั้งเป็นคณะทำงานเพื่อขับเคลื่อน
โครงการสวมหมวกนิรภัย 100% โดยแบ่งคณะทำงานออกเป็นสองกลุ่ม
ได้แก่

ทีมขับเคลื่อน ประกอบด้วย แกนนำพี่เลี้ยง สอจร.

1. แกนนำพี่เลี้ยง สอจร. ใช้ความรู้และหลักการ 5 ส. 5 ช. ในการ
กระตุ้นและสร้างทีมพื้นที่

2. มองหาแกนนำระดับพื้นที่ เน้นไปที่ผู้นำชุมชน และแกนนำจิตอาสา อสม.
3. พัฒนาโจทย์ร่วมกันกับแกนนำในพื้นที่ กำกับติดตามในฐานะพี่เลี้ยงให้คำแนะนำปรึกษาระหว่างการดำเนินงาน
4. สร้างพื้นที่ Show & Share เพื่อให้มีการแลกเปลี่ยนผลการดำเนินงาน ค้นข้อมูลและสรุปบทเรียนผลการดำเนินงาน

ทีมพื้นที่ประกอบด้วย ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน แกนนำจิตอาสา และ อสม.

1. ชักชวน+สร้างทีมแกนนำ และร่วมกันเก็บข้อมูลสถานการณ์
2. เชื่อมภาคีระดับหน่วยงานจังหวัด (ขนส่ง ตร. ปก.) เพื่อช่วยเป็นพี่เลี้ยงให้คำปรึกษาและสนับสนุนองค์ความรู้และงบประมาณเท่าที่จำเป็น
3. อสม.สำรวจสถานการณ์ข้อมูลความต้องการ(เก็บเอง ทำเอง)
4. เวทีมีวาระเรื่องหมวกนิรภัยพูดคุยเป็นประจำทุกวัน ที่ 10 ของเดือน ภายใต้แนวคิด “อย่าฝากหัวไว้กับหมอ”
5. แกนนำผู้ใหญ่บ้าน จัดทำ MOU ตกลงกับชาวบ้านทุกคนต้องใส่หมวก+ ออกกฎหมายหมู่บ้าน+ คมกฎ หากถูกจับจะถูกปรับเต็มอัตรา สูงสุด 500 บาท
6. ขนส่งจังหวัดจัดทำแบบสอบถามก่อนมอบหมวกนิรภัย 1,000 ใบให้กับชุมชน โดยบนหมวกจะมีเลขหมายกำกับ ทำให้ทราบว่าผู้ที่เกิดเหตุเป็นคนของหมู่บ้านชุมชน

7. เปิดหมู่บ้านนำร่องหมวกนิรภัย 100% และให้คณะทำงาน
สำรวจข้อมูลก่อนและหลังดำเนินงาน
8. จัดทำป้ายพื้นที่สวมหมวกนิรภัย 100% เพื่อให้ประชาชนทราบ
ว่าเป็นการกวาดขันและบังคับใช้จริง
9. ตั้งด่านเฝ้าระวังจับปรับเป็นประจำที่ตลาดนัดทุกวันศุกร์ และมี
มาตรการสุ่มตรวจเพื่อติดตามประเมินผลเดือนละสองครั้ง หาก
พบว่าสวมจะมีรางวัลมอบให้ แต่หากสุ่มตรวจพบไม่สวมเกินสาม
ครั้งจะยึดหมวกคืนและให้ชื้อกลับในราคาหมวกที่ตั้งไว้สูงถึง
500 บาท
10. สร้างมาตรการกดดันทางสังคม (Social Sanction) งานศพใคร
ที่เสียชีวิตเพราะสวมหมวกนิรภัย ผู้ใหญ่บ้านจะไม่ไปร่วมงานศพ
11. ปัจจุบันหลังประสบความสำเร็จในการเป็นหมู่บ้านต้นแบบสวม
หมวกนิรภัย 100% ได้ขยายมาตรการไปจัดการแก้ไขจุดเสี่ยงใน
พื้นที่จนจุดเสี่ยงได้รับการแก้ไข ไม่เกิดเหตุอีก และจัดตั้งด่าน
ชุมชนช่วงเทศกาล สร้างเลนจักรยาน และรณรงค์ให้เกิดการ
แก้ไขภาพลักษณ์ให้มีความปลอดภัยต่อนักท่องเที่ยว

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

ตั้งแต่เริ่มดำเนินงานโครงการ ปี พ.ศ. 2554 เป็นต้นมา หมู่บ้าน
ประสบความสำเร็จในการเป็นหมู่บ้านต้นแบบสวมหมวกนิรภัย 100%
แต่ก็ยังพบว่ามียุบัติเหตุเกิดขึ้นบ้างแต่เป็นเหตุให้มีผู้บาดเจ็บเล็กน้อยไม่มี
ผู้เสียชีวิตและจากบทเรียนการดำเนินงานของคณะทำงาน ทำให้ทีม

ศปด.จังหวัด ชักชวนให้ขยายผลรณรงค์กระตุ้นให้ชุมชนสวมหมวกนิรภัย ไปยังพื้นที่ข้างเคียง เช่น อำเภอพิบูลย์ ฯลฯ

ปัจจัยความสำเร็จ บทเรียน / ข้อค้นพบ จากการดำเนิน โครงการ

ต้องทำให้เกิดการยอมรับการสร้างผู้นำที่ดีโดยเฉพาะผู้นำในท้องถิ่นจะช่วยจูงใจให้ประชาชนร่วมมือด้วยความเต็มใจเพื่อบรรลุเป้าหมายร่วมกัน (คิดเอง ทำเอง) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องให้การสนับสนุนข้อมูล องค์ความรู้ และสำคัญที่สุดคือ ต้องสร้างเป้าหมายร่วม/ มีความเชื่อร่วมกันภายใต้การนำของผู้บริหารทุกระดับ โดยเฉพาะแกนนำชุมชนที่มีความจริงใจจนสามารถปิดช่องว่างการบังคับใช้กฎหมาย ไม่มีการร้องขอเป็นส่วนตัว

ภาคกลางและภาคตะวันออก

มีหน่วยงานที่ดำเนินงานมาตรการองค์กรประสบความสำเร็จ โดยมีผู้สวมหมวกและคาดเข็มขัดนิรภัย 100% และอุบัติเหตุฯ ลดลง ซึ่งได้ถอดบทเรียน จำนวน 10 องค์กร แบ่งออกเป็น สถานศึกษา 2 แห่ง หน่วยงานภาครัฐ 4 แห่ง ภาคเอกชน 3 แห่ง และท้องถิ่น 1 แห่ง รายละเอียดดังตารางที่ 7

ตารางที่ 7 หน่วยงานองค์กรในภาคกลางและภาคตะวันออกที่มีผู้สวมหมวกและคาดเข็มขัดนิรภัย 100% และอุบัติเหตุฯ ลดลง

หน่วยงาน			
สถานศึกษา	ภาครัฐ	ภาคเอกชน	ท้องถิ่น
ภาคกลางและภาคตะวันออก			
1. โรงเรียนวัดราชบุรุษสมเสรสังักัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาลพบุรีเขต 1	3. โรงพยาบาลท่าหลวง จังหวัดลพบุรี	6. บริษัท สยาม โซล่าเพาเวอร์ จำกัด (มหาชน) จังหวัดอ่างทอง	10. ชุมชนรักษ์คลองบางพระเทศบาลเมืองตราด
2. โรงเรียนมณีเสวตรอุบลมณี จังหวัดปราจีนบุรี	4. โรงพยาบาลประจวบคีรีขันธ์	7. บริษัท อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (นครราชสีมา) จังหวัดฉะเชิงเทรา	
	5. แขวงทางหลวงอ่างทอง	8. บริษัท ธวัช เทคโนโลยีซิสเต็ม จังหวัดปทุมธานี	
		9. โรงพยาบาลกรุงเทพจันทบุรี	

1. โรงเรียนวัดราษฎร์สโมสร สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษา ประถมศึกษาชลบุรีเขต 1

โรงเรียนวัดราษฎร์สโมสร สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษา
ประถมศึกษาชลบุรีเขต 1 ตั้งอยู่ที่ ตำบลนาป่า อำเภอมือ จังหวัดชลบุรี
ระดับชั้นที่เปิดสอนตั้งแต่ระดับปฐมวัยระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 1-6
และมัธยมศึกษาปีที่ 1-3 มีเขตพื้นที่บริการ 4 หมู่บ้าน ได้แก่ หมู่ที่ 8-
11 ตำบลนาป่า อำเภอมือ จังหวัดชลบุรี ก่อตั้งเมื่อวันที่ 1
พฤษภาคม พ.ศ.2479 ปัจจุบันโรงเรียนวัดราษฎร์สโมสรเปิดทำการเรียน
การสอนตั้งแต่ระดับปฐมวัย ประถมศึกษาถึงระดับมัธยมศึกษาตอนต้นมี
นักเรียนจำนวน 256 คน ข้าราชการครู 14 คนครูอัตราจ้าง 2 คน
นักการ 1 คน สำหรับการเดินทางมาโรงเรียน ผู้บริหารได้อนุมัติให้
นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1-3 นำรถจักรยานยนต์มาโรงเรียนเองเนื่องจาก
ผู้ปกครองส่วนใหญ่ประกอบอาชีพในโรงงานนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร
ทำให้ไม่มีเวลาดูแลรับส่งบุตรหลาน

แนวคิดในการดำเนินงาน

เมื่อลองทบทวนสถานการณ์ความปลอดภัยในการเดินทางของเด็กนักเรียนชั้นมัธยม 1-3 ซึ่งอยู่ในช่วงวัยรุ่น พบว่า เด็กขาดทักษะด้านการขับขี่อย่างปลอดภัยรวมถึงวินัยจราจร ไม่ตระหนักถึงผลและความเดือดร้อน และยังขาดวุฒิภาวะในเรื่องความปลอดภัยขณะขับขี่ จึงมองไม่เห็นความจำเป็นในการสวมหมวกนิรภัย และจากการสอบถามนักเรียนที่ไม่สวมหมวกขณะขับขี่ให้เหตุผลว่าลืมหือเมื่อใส่แล้วจะทำให้เกิดความไม่สบายตัว ทั้งร้อนและคัน ประกอบกับสภาพถนนและสิ่งแวดล้อมระหว่างบ้านและโรงเรียนซึ่งตั้งอยู่ในชุมชน มีแยกและรถสัญจรที่สร้างความอันตราย เนื่องจาก สภาพถนนเล็กแคบ ฝนตกถนนลื่น

ผู้บริหารจึงเล็งเห็นความสำคัญและเข้าร่วมโครงการสานพลังมาตรการองค์กร เป้าหมายคือ ผู้บริหาร ครู นักเรียน และผู้มาติดต่อ และได้ประชุมหารือเพื่อกำหนดวิสัยทัศน์ ให้โรงเรียนเป็นองค์กรที่มีวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนเป็นเลิศ ... นโยบาย ส่งเสริมความปลอดภัยในโรงเรียน สร้างเครือข่ายอาสาจราจร (สภาเด็ก) สร้างจิตสำนึกดีในการใช้รถจักรยานยนต์อย่างมีวินัย สนับสนุนให้นักเรียนรักความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น พันธกิจ คือกำหนดมาตรการที่ชัดเจนเพื่อบังคับใช้กับนักเรียน ครู และบุคลากรทางการศึกษา สร้างเครือข่ายความปลอดภัยในโรงเรียนให้เกิดความยั่งยืน เข้มงวดกวดขันวินัยจราจร สม่่าเสมอต่อเนื่องลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับนักเรียน ครู และบุคลากรทางการศึกษา

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม

แบ่งการดำเนินงานเป็นสองส่วน

ส่วนที่ 1 การดำเนินงานของคณะทำงานพี่เลี้ยง สอจร. และเครือข่ายหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน: พี่เลี้ยง สอจร. ได้วางแผนการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเป็นสามระยะ ตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ โดยมีกิจกรรมสำคัญ ได้แก่ จัดเวทีประชุมคณะกรรมการเครือข่ายป้องกันและแก้ไขปัญหาคูอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่เพื่อ 1) สร้างความรู้ความเข้าใจ 2) สำรวจสถานการณ์ สถิติก่อนเริ่มโครงการ เพื่อใช้วางแผนและกำกับติดตาม รวมถึงเปรียบเทียบผลการดำเนินงานเมื่อสิ้นสุดโครงการ 3) จัดประชุมแบ่งบทบาทหน้าที่ โดยกำหนดให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจาก 4 สภ. ได้แก่ สภ.ดอนหัวฬ่อ สภ.แสนสุข สภ.เมือง และ สภ.เสม็ด ทำหน้าที่ลงไปเทศกกำกับติดตามสำรวจหน้าองค์กรที่เข้าร่วมขับเคลื่อนมาตรการองค์กร โดยฝ่ายเลขาประสานขอลงพื้นที่สู่สำรวจตามเวลาเข้าออกของแต่ละหน่วยงาน พบช่องว่างในหน่วยงานที่แตกต่างกัน เช่น ขาดความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน ความรู้ทางเทคนิคและความไม่สะดวกในการเข้าอบรม เนื่องจากลักษณะงานของพนักงานในองค์กร นิคมฯ เข้าเป็นกะ คณะทำงานเครือข่ายจึงต้องจัดรอบอบรมให้ครอบคลุมและตามประกบให้ความรู้กับบริษัทและหน่วยงานที่เข้าร่วม

พร้อมกันนี้ ทีมขับเคลื่อนได้ประสานสั่งซื้อหมวกนิรภัยราคาประหยัดจาก บริษัท กลางฯ และเติมความรู้ภาคปฏิบัติโดยเจ้าหน้าที่บริษัท ฮอนด้า

ส่วนที่ 2 การดำเนินงานในโรงเรียน

1. หลังจากผู้บริหารได้รับความชัดเจนในการขับเคลื่อน มาตรการองค์กรมาจากเครือข่ายภาคีจังหวัด ได้ใช้เครือข่าย องค์กรสำรวจต้นทุนเดิมที่มีอยู่ในเรื่องความปลอดภัยทาง ถนน ก่อนยกระดับให้เข้มข้น โดยเริ่มจากประกาศมาตรการ องค์กร เรียกประชุมอาสาจราจรและสภานักเรียน ประชาสัมพันธ์หน้าเสาธงและจัดตั้งกลุ่มไลน์เพื่อใช้สื่อสาร ระหว่างผู้ปกครองและโรงเรียนจัดการเรียนการสอนใน ชั่วโมงลดเวลาเรียน เพิ่มเวลา และมอบรางวัลแก่นักเรียน ที่ประพฤติตนดี มีการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ อบรมเพิ่ม ความรู้ให้อาสาจราจรเพื่อสร้างจิตสำนึกและความตระหนัก ทั้งในโรงเรียนและชุมชนรอบข้าง พร้อมค้นหาภาคีเครือข่าย เพิ่มเติม โดยผู้บริหารไม่ลืมที่จะทำตัวเป็นต้นแบบ
2. ปรับปรุงกายภาพและสิ่งแวดล้อมให้เอื้อต่อการปรับ พฤติกรรม โดยจัดบอร์ด ป้าย ทำที่จอดรถจักรยานยนต์เพื่อ สร้างแรงจูงใจในการนำหมวกนิรภัยมาใช้ จัดทำที่จอดรถให้ เป็นระเบียบ มีการจัดมุมให้ความรู้ให้นักเรียนใช้เวลาว่างใน การอ่าน

3. ติดกล้องวงจร 14 ตัว โดยใช้งบประมาณจากองค์กรภายนอกร่วมสนับสนุน โดยในกล้อง 14 ตัวสามารถดู real time online ได้ โดยผู้บริหารและมอบหมายให้กับครูอีกหนึ่งท่านเพื่อตรวจสอบพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยของเด็ก
4. สร้างการมีส่วนร่วมในกิจกรรมระหว่างครู นักเรียน และผู้ปกครอง
5. มาตรการลงโทษเริ่มตั้งแต่ว่ากล่าว ตักเตือน ยื่นหนังสือลงบันทึกภาพ รายงานผู้บริหาร
6. กำหนดตัวชี้วัดและจัดให้มีการประเมินผล โดยใช้แบบประเมินผล ประเมินจากสภาพจริง (ครู และบุคลากรในโรงเรียนเป็นผู้สำรวจตรวจตรา) และใช้แบบสอบถามจากผู้ปกครองประเมินความพึงพอใจ

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

ผลการดำเนินงานเชิงปริมาณ จำนวนอุบัติเหตุลดลง นักเรียนสวมหมวกนิรภัย 100% และสามารถดำเนินการกับกลุ่มผู้ปกครอง ได้ถึง 90%

ผลการดำเนินงานเชิงคุณภาพ

1. นิคมอุตสาหกรรมสนับสนุนงบประมาณและอุปกรณ์เพิ่มเติมเมื่อทราบว่าทางโรงเรียนได้รับรางวัลจากการดำเนินงานมาตรการองค์กรได้ 100%
2. เกิดเครือข่ายนักเรียนจิตอาสาจราจรกลายเป็นวัฒนธรรมที่ต้องมีการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง

ปัจจัยความสำเร็จ บทเรียน / ข้อค้นพบ จากการดำเนินโครงการ

1. กิจกรรมเชิงสัญลักษณ์อย่างการลงนาม MOU ร่วมกัน ได้รับความร่วมมือจากภาคเอกชน ภาครัฐ โดยบริษัทกลางฯ รับจัดการทำ MOU สพฐ. สนับสนุนพื้นที่เพื่อจัดเวที เจ้าหน้าที่ตำรวจสั่งการทุก สภ. ในเมือง 4 สภ. ให้เข้มข้นเรื่องบังคับใช้และสุ่มตรวจ โดยตำรวจระดับสารวัตรต้องมาเข้าร่วมรับทราบทุกคนตั้งแต่วันที่ดำเนินการ MOU ได้รับความร่วมมือจากเจ้าหน้าที่ขนส่งและ ปก. ในการอบรมให้ความรู้
2. ผู้บริหารให้ความสำคัญ และคิดว่าเป็นหน้าที่ในการผลิตเด็กนักเรียนให้มีคุณภาพซึ่งรวมถึงการมีวินัยจราจรทั้งในและนอกสถานศึกษา และสถานศึกษาควรทำตัวเป็นต้นแบบเป็นตัวอย่างที่ดีให้สังคมและชุมชน
3. มีต้นทุนสถานนักเรียนที่ดำเนินการเรื่องอุบัติเหตุทางถนนอยู่เดิม รวมถึงการขับเคลื่อนไปยังกลุ่มผู้ปกครองใช้วิธีละมุนละม่อมไม่บังคับ

4. การประชุมต่อเนื่องกับเด็ก การบอกว่าสิ่งที่ทำอยู่เป็นประโยชน์เป็นความดี ให้สม่ำเสมอเป็นกิจวัตรประจำวันเพื่อปลูกฝัง
5. มาตรการการโดนลงโทษหน้าเสาธงสร้างความรู้สึกลาย ทำให้นักเรียนตอนแรกที่ไม่สวมหมวกนิรภัยเพราะร้อน ค้นรวมถึงไม่เห็นความสำคัญ เปลี่ยนทัศนคติ

2. โรงเรียนมณีเสวตรอุปถัมภ์ จังหวัดปราจีนบุรี

โรงเรียนมณีเสวตรอุปถัมภ์ จังหวัดปราจีนบุรี จัดตั้งขึ้นตั้งแต่ พ.ศ.2519 โดยความร่วมมือระหว่างข้าราชการและประชาชน ภายใต้การนำของ ร.อ.อร่าม รัตนเดชสกุล นายอำเภอในสมัยนั้น เพื่อไม่ให้บุตรหลานต้องเดินทางไกลไปเรียนถึงอำเภอนาดี เพราะการคมนาคมไม่สะดวก โรงเรียนมณีเสวตรฯ เป็นโรงเรียนขนาดกลาง สอนตั้งแต่ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1-6 ประจำอำเภอนาดีตั้งอยู่รอยต่อระหว่างอำเภอกบินทร์บุรี – นครราชสีมา มีครูจำนวน 44 คน คนงาน 4 คน มี นักเรียน 668 คน มี นักเรียนที่ใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทางมาโรงเรียนประมาณ 60 คน ซึ่งเด็กนักเรียนที่จำเป็นต้องนำรถ จักรยานยนต์มาโรงเรียนคือนักเรียนที่เป็นนักกีฬาต้องฝึกซ้อม แต่หากนักเรียนคนไหนบ้านอยู่ไกลโรงเรียนจะมีรถไปส่ง

และเนื่องจากปัจจุบัน มีนิคมอุตสาหกรรมมาตั้งอยู่ใกล้โรงเรียน ห่างจากโรงเรียน 8 กิโลเมตร ทำให้ประชาชนในเขตอำเภอนาดีจำนวน

มากไปทำงานที่นิคมฯ และต้องใช้เส้นทางผ่านหน้าโรงเรียนในการเดินทางไปทำงานซึ่งเป็นช่วงเช้าเรียน ทำให้เกิดอุบัติเหตุบริเวณหน้าโรงเรียนขึ้นเนื่องจากความเร่งรีบ รถใช้ความเร็ว

แนวคิดในการดำเนินงาน

ด้วยสถานการณ์ปัญหาข้างต้น และจากการสำรวจสถิติการใช้อุปกรณ์ป้องกันหมวกนิรภัยขณะขับขี่ของนักเรียนและพนักงาน ครู ในโรงเรียน พบว่ามีการสวมหมวกและคาดเข็มขัดนิรภัยน้อย ผู้บริหารซึ่งมีแนวคิดก้าวหน้าและเห็นความสำคัญของบุคลากรและนักเรียน ไม่อยากสูญเสียจากเหตุที่ไม่ควรและป้องกันได้อย่างอุบัติเหตุทางถนน เพราะโรงเรียนถือหนึ่งโรงเรียนในฝันที่ได้รับการโหวตจากคนในพื้นที่ เพราะที่ผ่านมามีนักเรียนได้ทุนไปเรียนวิศวกรรมศาสตร์ยานยนต์ที่ประเทศญี่ปุ่น และกลับมาทำงานที่นิคมฯ จึงร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ สสส. และคณะทำงานพี่เลี้ยง สอจร. เข้าร่วมโครงการสานพลังมาตรการองค์กรเพื่อถนนปลอดภัย กำหนดกลุ่มเป้าหมายคือ ครู นักเรียน ผู้ปกครอง และรถรับส่งนักเรียนให้เกิดความปลอดภัย

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม

1. จัดตั้งคณะทำงาน โดยผู้อำนวยการโรงเรียนและเป็นประธาน
 อำนวยการ มีรองประธานเป็นหัวหน้ากลุ่มงานบริหารทั้ง 5 กลุ่ม
 คณะทำงานประกอบด้วยหัวหน้างานกิจกรรมนักเรียน ประธานสภา

นักเรียนและคณะกรรมการนักเรียนฝ่ายจราจรมีนักศึกษาวิชาทหารและลูกเสือจราจรทำหน้าที่ร่วมกับตำรวจจราจร สภ.นาดี และจัดให้มีการประชุมโดยสร้างการมีส่วนร่วมทุกระดับจากบุคลากรในโรงเรียน (ผู้บริหาร-นักการภารโรง สอดส่องและคอยตรวจตราโดยจัดให้มีเวรประจำวัน)

2. ประสานขอข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณหน้าโรงเรียนจนถึงหน้านิคมอุตสาหกรรมกบินทร์บุรี จาก สภ.นาดี เพื่อใช้เปรียบเทียบก่อนและหลังดำเนินงานโครงการ

3. ประสานหน่วยงานท้องถิ่น เทศบาลเพื่อใช้กล้องวงจรปิดในการเฝ้าระวังพฤติกรรมเสี่ยงของนักเรียนและบุคลากรบริเวณทางเข้าออกหน้าโรงเรียน เชื่อมกับภาครัฐ โรงพยาบาล ขนส่ง สาธารณสุข เจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยดาบตำรวจในพื้นที่ทำหน้าที่เป็นครูแด่ ให้ความรู้เรื่องยาเสพติดและวินัยจราจรตรวจสอบแอลกอฮอล์และสารเสพติดบริเวณหน้าโรงเรียนภาคเรียนละ 2 ครั้ง ปีการศึกษาละ 4 ครั้ง ประสานขนส่งจังหวัดให้ความร่วมมือส่งเจ้าหน้าที่มาอบรมและทำใบอนุญาตขับขี่และมอบหมวกนิรภัยให้ นักเรียน

4. เติมนรณรงค์ขับขี่ปลอดภัยร่วมกับการเดินขบวนยาเสพติด

5. ตั้งกลุ่มไลน์เพื่อใช้ในการสื่อสาร รายงานพฤติกรรมนักเรียนระหว่างโรงเรียนและผู้ปกครองรวมถึงการประชุมขอความร่วมมือกับ

ผู้ปกครองในการสวมหมวกนิรภัยให้ตนเองและบุตรหลานขณะขับขี่ทั้งในและนอกสถานศึกษา

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

ครูและนักเรียน สวมหมวกนิรภัย 100% ตลอดจนผู้ปกครองที่คณะทำงานได้ทำการสุ่มสำรวจในวันเดินทางมาเข้าร่วมอบรมปฐมนิเทศพบว่าให้ความร่วมมือสวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัย 100% แต่อย่างไรก็ตาม ยังพบว่ามียังนักเรียนประมาณ 5-7 คนที่ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะเดินทางไปตลาดในช่วงวันหยุด

ปัจจัยความสำเร็จ บทเรียน / ข้อค้นพบ จากการดำเนินโครงการ

ผู้บริหารให้ความสำคัญและมุ่งเป้าตามพันธกิจที่ได้กำหนดไว้ อย่างไรก็ตาม การดำเนินงานหากต้องการให้เกิดความยั่งยืนจำเป็นต้องได้รับงบประมาณและความร่วมมือจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชนอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดจิตสำนึกโดยไม่ต้องมีมาตรการบังคับใช้ต่างๆ มาร่วมปรับพฤติกรรม

3. โรงพยาบาลท่าหลวง จังหวัดลพบุรี

โรงพยาบาลท่าหลวง จังหวัดลพบุรี ก่อตั้งขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ.2538 อยู่ห่างจากอำเภอเมือง 80-90 กิโลเมตร มีทางเลียงไปจังหวัดนครราชสีมา ส่งผลให้มีปริมาณรถจำนวนมากในช่วงเทศกาล ประกอบ

กับมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ เช่น จำปาศิรินธร น้ำตกวังก้านเหลียง เมืองโบราณซำจำปา ทำให้มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาในพื้นที่ตลอดปี ประชาชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม ไร่อ้อย และมีโรงงานน้ำตาลตั้งอยู่ในเส้นทาง ซึ่งจะมีช่วงเปิดหีบเดือนพฤศจิกายน-มีนาคมของทุกปี

แนวคิดในการดำเนินงาน

สำหรับโครงการสานพลังมาตรการองค์กร โรงพยาบาลท่าหลวง เป็นผู้ขับเคลื่อนมาตรการองค์กรในระดับอำเภอ เนื่องจากพบว่า จากข้อมูลผู้เสียชีวิตระดับอำเภอ 3 ปีย้อนหลังค่อนข้างสูงระหว่างปี 2558 – 60 อยู่ที่ 10 ราย 12 รายและ 11 รายตามลำดับ ทั้งที่อำเภอมีกิจกรรมดำเนินการต่อเนื่อง กิจกรรมที่ผ่านมาเช่น ด้านชุมชน รณรงค์หมวกสร้างเครือข่าย เป็นต้น

จากสภาพปัญหา ผู้บริหารเล็งเห็นความสำคัญจึงได้เข้าร่วมดำเนินงานโครงการสานพลังมาตรการองค์กรเพื่อถนนปลอดภัยกับคณะทำงาน สอจร. ภาคกลาง โดยกำหนดกลุ่มเป้าหมายเป็นบุคลากรในโรงพยาบาลจำนวน 138 คน และองค์การบริหารส่วนตำบล 3 แห่ง เทศบาลตำบลบ้านท่าหลวง หมวดการทางท่าหลวง โรงเรียนท่าหลวง วิทยาคม รพ.สต. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กหัวลำและหนองผักแว่น

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม

1. กิจกรรมจึงเริ่มต้นจากประชุมระดับอำเภอ โดยนำมาตรการองค์กรเป็นหนึ่งในวาระการประชุมเพื่อหาแนวร่วม แต่ก่อนเริ่มประชุมคณะทำงานได้จัดทำข้อมูลหาหรือผู้บริหารขอความสมัครใจก่อนเข้าที่ประชุมคณะกรรมการ และได้องค์กรที่เข้าร่วมประกอบด้วย อบต. 3 ที่โรงพยาบาลท่าหลวง เทศบาลตำบลบ้านท่าหลวง หมวดการทางท่าหลวง โรงเรียนท่าหลวงวิทยาคม รพ.สต. ศพด.หัวลำและหนองผักแว่น หลังจากรับสมัคร ได้จัดเวทีประชุมโดยมีนายอำเภอเป็นประธานลงนามข้อตกลงร่วมกันก่อนจัดประชุมชี้แจงโครงการ และค้นหา key person ในการติดต่อจากแต่ละองค์กร ตามมาด้วยกิจกรรมการสำรวจสถานการณ์ความเสี่ยงของบุคลากรในองค์กรพบว่า มีผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัยไม่ครบ 100% ดื่มแล้วขับ และใช้ความเร็วขณะขับขี่ ผู้บริหารจึงได้จัดตั้งคณะทำงานโดยมีองค์ประกอบของคณะทำงาน ร่วมกันร่างนโยบายและกำหนดเป้าหมายให้แต่ละองค์กรเป็นกรอบในการดำเนินงาน และปรับใช้เพื่อจัดทำข้อบังคับความปลอดภัยทางถนนที่จะบังคับใช้ในองค์กรของตนเอง โดยโรงพยาบาลท่าหลวงซึ่งมีผลการดำเนินการครบ 100% มีกฎบังคับใช้ประกอบด้วย สวมหมวกทุกครั้งที่ใช้รถจักรยานยนต์ทั้งคนขี่และซ้อนท้าย ไม่ขับเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดและไม่ประมาท ต้องคาดเข็มขัดนิรภัยทุกคนรวมถึงผู้โดยสารทุกตำแหน่ง ไม่ดื่มสุราและสารเสพติดแล้วขับขี่ ไม่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ โดยบุคลากรเจ้าหน้าที่ต้องร่วมปฏิบัติตามแล้ว

ขยายผลไปยังครอบครัวชุมชน รวมถึงมีส่วนร่วมในการสำรวจ ค้นหา และแก้ไขจุดเสี่ยง จุดอันตราย แล้วรายงานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้รับทราบ

2. หลังจากจัดประชุมคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนน โรงพยาบาลท่าหลวงได้ค้นหา keyman รับผิดชอบหลักและคณะทำงาน ได้แต่งตั้ง “สารวัตรความปลอดภัย” เพื่อกำหนดกิจกรรมและระดมสมอง ในการจัดทำแผนร่วมกัน โดยเริ่มจากการจัดทำระบบข้อมูล สำรวจ สถานการณ์ พฤติกรรมเสี่ยงก่อนการดำเนินงานโครงการ เพื่อนำข้อมูล ไปใช้วางแผนและกำกับติดตามรวมถึงการคืนข้อมูลให้แก่ผู้บริหารทราบ เป็นระยะ

3. ทุกครั้ง key man รพ.ท่าหลวงจะเป็นผู้แทนในการร่วม ประชุมในเวทีคณะกรรมการบริหารระดับอำเภอ และร่วมลงนามความ ร่วมมือในบันทึกข้อตกลงกับหน่วยงานอื่นๆ ก่อนนำข้อมูลมาจัดประชุม ในองค์กรและชี้แจงรายละเอียดโครงการก่อนจัดตั้งกลุ่มไลน์และเฟสบุค เพื่อใช้เป็นช่องทางติดต่อสื่อสารและให้ความรู้ และจัดหาเทคโนโลยี CCTV เพื่อสนับสนุนการเฝ้าระวังพฤติกรรมเสี่ยงของบุคลากรในองค์กร

4. ใช้กลยุทธ์ 5 ข. ในการสร้างมาตรการองค์กรในโรงพยาบาล สร้างสภาพแวดล้อมให้กระตุ้นจิตสำนึกโดยจัดทำข้อมูลเพื่อใช้ในการ ประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางการติดป้ายประกาศ เสียงตามสาย รวมถึง กำหนดวาระประชุมเฉพาะเรื่องมาตรการองค์กร

5. อบรมให้ความรู้แก่บุคลากรโดยจัดทำคู่มือ แผ่นพับ โปสเตอร์ และจัดทำข้อมูลรายงานผ่านวาระการประชุม จัดวางอุปกรณ์เหล่านี้ให้เข้าถึงง่ายรวมถึงจัดหาหมวกนิรภัยราคาโรงงานมาจำหน่ายในองค์กร

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

7. นำเสนอผลการดำเนินงานโดยจัดป้ายนิทรรศการนำเสนอต่อ นายอำเภอท่าหลวง

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

มีผู้สวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัย 100% ส่งผลให้ขณะนี้มีการดำเนินงานต่อ ยอดขยายผลไปยังชุมชนรอบข้าง และจัดทำโครงการ อสม.และหนุน้อยต้นแบบในการสวมหมวกนิรภัยในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก

ปัจจัยความสำเร็จ บทเรียน / ข้อค้นพบ จากการดำเนินโครงการ

1. อำเภอลำปางมีการเชื่อมข้อมูลทั้ง สปอ.อำเภอ/สปอ.ท้องถิ่น 6 แห่ง โรงพยาบาล ดำรวจชุมชนและท้องถิ่น ซึ่งทำให้การดำเนินงานถูกขับเคลื่อนแบบมีทิศทางและถูกกำกับติดตามเป็นช่วงชั้นจากโครงสร้างแนวดิ่ง
2. Key man ที่รับผิดชอบงานมาตรการองค์กรในโรงพยาบาล มีความมุ่งมั่น ตั้งใจ สร้างความสัมพันธ์โดยใช้กลยุทธ์ในการโยกกับคนที่สามารถชักจูงภาคี/คนในพื้นที่เข้าร่วมโครงการอย่างตำรวจลงไปในพื้นที่ด้วยทุกครั้ง ทำให้การขยายผลไปยังชุมชน หน่วยงานท้องถิ่นให้ความร่วมมือ
3. การขับเคลื่อนมาตรการองค์กร ต้องค้นหา ช่องทางในการเข้าถึง**คนที่**จะ**เชื่อม** ไปยัง “ผู้มีอำนาจในการตัดสินใจ” ให้เจอ เพราะไม่ใช่เรื่องง่ายที่จะเข้าถึงผู้มีอำนาจตัดสินใจได้โดยตรง ก่อนสร้างช่องทางในการสื่อสารที่เข้าถึงง่ายและ feed back เร็ว อย่างกลุ่มไลน์
4. มีการประชาสัมพันธ์/เก็บข้อมูล และติดตามประเมินผล “ทุกวัน”

4. โรงพยาบาลประจวบคีรีขันธ์

โรงพยาบาลประจวบคีรีขันธ์ ตั้งอยู่บนถนนพิทักษ์ชาติ ในอำเภอเมืองประจวบคีรีขันธ์ มีบุคลากรในองค์กร จำนวน 736 คน และจากการสำรวจจำนวนรถจักรยานยนต์พบว่ามีทั้งหมด 239 คัน

โดยมีผู้ใช้รถจักรยานยนต์ (ผู้ขี่และผู้ซ้อนท้าย) สวมหมวกนิรภัย 280 คน ไม่สวมหมวก 10 คนมีจำนวนผู้ใช้รถยนต์ทั้งหมด 129 คน และ คาดเข็มขัดนิรภัยครบทั้ง 129 คน

สำหรับสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนน พบว่า ในช่วง เดือน มกราคม- ธันวาคม พ.ศ. 2559 เกิดอุบัติเหตุรวมทั้งสิ้น 3 ครั้ง โดยเกิดจากรถจักรยานยนต์ 2 ครั้ง และเกิดจากรถยนต์ 1 ครั้ง ขณะเกิดอุบัติเหตุผู้ใช้รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย โดยอุบัติเหตุที่เกิดจากรถยนต์มีความรุนแรงสูงส่งผลให้ผู้เสียชีวิตในที่เกิดเหตุ 2 ราย บาดเจ็บสาหัส 4 ราย หลังเกิดเหตุทีมสอบสวนอุบัติเหตุได้ลงสอบสวน พบว่า ขณะที่เกิดอุบัติเหตุ คนขับคาดเข็มขัดนิรภัย 1 คน ผู้โดยสารไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัย ส่งผลให้ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต ส่งผลให้หน่วยงานสูญเสียงบประมาณ ประมาณ 10,000 บาท สูญเสียบุคลากร 1 คน และมีพนักงานที่ได้รับบาดเจ็บไม่สามารถมาทำงานได้ 3 คน ซึ่งใช้วันลาคนละ 120 วัน หมดค่ารักษา 3 คน รวม 147,054 บาท

แนวคิดในการดำเนินงาน

จากความสูญเสียดังกล่าวข้างต้น ส่งผลให้ผู้บริหารเล็งเห็น ความสำคัญและเข้าร่วมโครงการสานพลังมาตรการองค์กร ซึ่งมีผู้กำกับ สถานีตำรวจภูธรเมืองประจวบคีรีขันธ์เป็นผู้รับทุนจาก สอจร. ในปีนี้ โดย กำหนดวัตถุประสงค์และเป้าหมายร่วมกัน ดังนี้ 1) เราจะเป็นองค์กรแห่ง

ความปลอดภัยทางถนน 2) เพิ่มอัตราการสวมหมวก /คาดเข็มขัดนิรภัย 100 % ทุกคนที่ขับรถเข้าออกในโรงพยาบาลประจวบคีรีขันธ์ 3) ลดการบาดเจ็บ ตายของบุคลากร/บุคคลภายนอก

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม

1. แต่งตั้งคณะกรรมการมาตรการองค์กรความปลอดภัยทางถนน โรงพยาบาลประจวบคีรีขันธ์
2. ประกาศพื้นที่สวมหมวกนิรภัย 100% และหากใครไม่ปฏิบัติตามต้องดับเครื่องและจูงรถเข้าไปในโรงพยาบาลเท่านั้น รายละเอียดนโยบายที่ประกาศโดยผู้บริหารสั่งการไปที่ฝ่ายอำนวยการและผู้คุมกฎ ประกอบด้วยผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ผู้ใช้รถยนต์ต้องคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้ง ไม่ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนและขณะขับขี่ยานพาหนะทุกชนิด ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด และไม่ใช่โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ยานพาหนะทุกชนิด
3. เข้าร่วมในพิธีลงนามบันทึกข้อตกลง (MOU) ของจังหวัดโดยมีหน่วยงานภาครัฐเป็นผู้ดำเนินการตามกลไกหลักและความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน

4. จัดทำแผนและกำหนดปฏิทินกิจกรรม โดยเข้มข้นในเรื่องการประชุมกำกับติดตาม และควบคุมให้ปฏิบัติตามกฎองค์กร นำโดยผู้บริหารองค์กร
5. ประชาสัมพันธ์ให้บุคลากรในองค์กรและผู้ใช้บริการรับทราบมาตรการ
6. บังคับใช้มาตรการองค์กร โดยมีเจ้าหน้าที่ตำรวจและหน่วยงานภาคีเครือข่ายในจังหวัดร่วมดำเนินการ ตั้งจุดตรวจบริเวณทางเข้าออกโรงพยาบาล สำหรับบtlองโทษผู้ไม่ประพฤติปฏิบัติตามกฎ จะเริ่มต้นจากเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยจุดบันทึกแจ้งหัวหน้าฝ่ายบริหารและผู้อำนวยการ และหากพบเจ้าหน้าที่ไม่สวมหมวกนิรภัยนอกเขตโรงพยาบาล เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถดำเนินการและแจ้งข้อมูลให้โรงพยาบาลทราบ โดยรายงานผลดังกล่าวจะถูกเสนอในที่ประชุมคณะกรรมการบริหารเป็นประจำทุกเดือน ถือเป็นกรกำกับติดตามผลการดำเนินงานอย่างใกล้ชิด อย่างไรก็ตาม หากเจ้าหน้าที่ปฏิบัติตนดีตามกฎองค์กร จะมีการมอบรางวัลเพื่อกระตุ้นการมีส่วนร่วม



ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

ผลจากการสำรวจบุคลากรในองค์กรหลังดำเนินงานโครงการพบว่า มีจำนวนบุคลากรเพิ่มมากขึ้นจากเดิม 736 เป็น 745 คน มีผู้ใช้รถจักรยานยนต์และสวมหมวกนิรภัยครบ 100% เช่นเดียวกับผู้ใช้รถยนต์ ทั้งหมด 138 คน คาดเข็มขัดนิรภัยครบทั้งหมด 138 คน และมีการแก้ไข จุดเสี่ยง 4 จุด คือจุดจอดรถ เส้นทางรถเดินรถ ป้ายสัญญาณการเดินรถทางเดียวและป้ายกระจกสะท้อนแสงในบริเวณโรงพยาบาล

อย่างไรก็ตาม การดำเนินงานมาตรการองค์กรของโรงพยาบาล ประจวบคีรีขันธ์ยังคงพบปัญหาและอุปสรรคเนื่องจากโรงพยาบาลเป็น

องค์กรที่มีผู้ป่วยและญาติเข้ามาใช้บริการเป็นจำนวนมาก ซึ่งต้องอาศัยเทคนิคการสร้างการรับรู้ของประชาชนเพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วม ซึ่งต้องการแรงสนับสนุนจากภาคีเครือข่ายร่วมลงพื้นที่ให้มากขึ้น และหากมีการขับเคลื่อนในภาพรวมจังหวัดนำโดยท่านผู้ว่าราชการจังหวัดน่าจะช่วยเสริมแรงคนทำงานแยกย่อยแต่ละองค์กรให้ประสบความสำเร็จเพิ่มขึ้น

5. แนวทางหลวงอ่างทอง

แนวทางหลวงอ่างทอง เป็นหน่วยงานภาครัฐ สังกัดกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม มีหน้าที่รับผิดชอบดูแลรักษาทาง ตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และแก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2549 จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 9 กันยายน 2546 ตามคำสั่งกรมทางหลวงที่ จ. 1.9/11/2546 โดยสังกัดสำนักทางหลวงที่ 10 (สุพรรณบุรี) เดิมชื่อ “สำนักงานบำรุงทางอ่างทอง” โดยมีวัตถุประสงค์ในการบริหารราชการแบบบูรณาการ เพื่อให้งานบำรุงรักษาทางหลวงมีประสิทธิภาพ และเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนในสังคมโดยรวม โดยรับสายทางมาจากแนวทางหลวงอยุธยา, แนวทางหลวงสุพรรณบุรีที่1, แนวทางหลวงลพบุรีที่1, กรมชลประทาน ตั้งสำนักงานชั่วคราวอยู่ที่บริเวณด่านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางบางปะหัน ที่ กม.42 + 450 (เกาะกลาง) ทางหลวงหมายเลข 32 (สายเอเชีย) ตอน บางปะอิน – นครสวรรค์ ในพื้นที่ของตำบลหันสัง อำเภอบางปะหัน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ต่อมา มีคำสั่งกรมทางหลวงที่ จ.1.9/12/47 ลงวันที่ 4 มิถุนายน 2548 ได้

เปลี่ยนชื่อจาก “สำนักงานบำรุงทางอ่างทอง” เป็น “สำนักงานบำรุงทางอ่างทอง – อยุธยา” เมื่อเดือนสิงหาคม 2552 ได้ย้ายแขวงทางหลวงอ่างทอง มาตั้งอยู่ที่ เลขที่ 128 หมู่ที่ 8 ตำบลโรงช้าง อำเภอป่าโมก จังหวัดอ่างทอง ที่ กม.43+000(ด้านซ้ายทาง) ทางหลวงหมายเลข 309 ตอน บางเสด็จ – แยกที่ดิน ในพื้นที่ตำบลโรงช้าง อำเภอป่าโมก จังหวัดอ่างทอง และตามคำสั่งกรมทางหลวง ที่ ว.1.9/7/2558 ลงวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 จึงเปลี่ยนชื่อจาก “สำนักงานบำรุงทางอ่างทอง – อยุธยา” เป็น “แขวงทางหลวงอ่างทอง” สังกัดสำนักงานทางหลวงที่ 12 (สุพรรณบุรี) โดยมีหมวดทางหลวงในความรับผิดชอบทั้งหมด 4 หมวดทางหลวง คือ หมวดทางหลวงป่าโมก, หมวดทางหลวงอ่างทอง , หมวดทางหลวงโพธิ์ทอง และหมวดทางหลวงบางปะหัน

แขวงทางหลวงอ่างทอง ปัจจุบันมีจำนวนสมาชิก แบ่งเป็น พนักงานรวมผู้บริหาร 80 คน และพนักงานในหมวดทางหลวง 40 คน รวม 120 คน มีผู้ใช้รถจักรยานยนต์ 45 คัน รถยนต์ 35 คัน เคยเกิดอุบัติเหตุในปี พ.ศ.2560 2 ครั้ง (รถยนต์และรถจักรยานยนต์อย่างละ 1 ครั้ง)

แนวคิดในการดำเนินงาน

สืบเนื่องจาก รองผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการแขวงทางหลวงอ่างทอง นายสมหมาย ศรีสุวรรณ ได้เล็งเห็นความสำคัญของปัญหาและตระหนักถึงความรุนแรงในเรื่องความปลอดภัยทางถนนมาตั้งแต่ปี พ.ศ.

2557จึงได้เข้าร่วมเป็นคณะทำงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด ร่วมขับเคลื่อนงานอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่องจนกระทั่งปี พ.ศ.2558 จึงได้เข้าร่วมเป็นพี่เลี้ยง สอจร. ภาคกลาง และสนับสนุนการดำเนินงานรวมถึงกิจกรรมต่างๆ ภายใต้ยุทธศาสตร์ สอจร. รวมถึงการร่วมขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม

1. คณะทำงานป้องกันฯ จังหวัด ได้ร่วมกันหารือในที่ประชุมเครือข่าย และกำหนดเป้าหมายร่วมในการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรในภาพรวมจังหวัด จากนั้นได้ร่วมกันคัดเลือกองค์กรที่อยู่ในเกณฑ์ความเสี่ยงและที่มีแนวโน้มจะเป็นต้นแบบหรือตัวอย่างที่ดี มีต้นทุนเดิมในการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยและผู้บริหารใส่ใจ แขนงนำเข้มแข็ง แบ่งออกเป็นหน่วยงานราชการและภาคเอกชน สถานศึกษา รวมทั้งสิ้น 10 องค์กร โดยมีแนวทางหลวงอ่างทอง รวมอยู่ด้วย
2. เครือข่ายจังหวัดได้จัดทำแบบฟอร์มเพื่อใช้ในการสำรวจสถานการณ์การใช้ยานพาหนะและอุปกรณ์นิรภัยหน้าสถานประกอบการทั้ง 10 แห่ง โดยมูลนิธิจิตอาสาทั้ง 4 มูลนิธิเป็นผู้ดำเนินการสำรวจ

3. เครือข่ายจังหวัดได้รวมตัวกัน นัดหมายเข้าพบและเชิญชวนองค์กรต่างๆ เข้าร่วมโครงการสานพลังมาตรการองค์กร โดยใช้ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจในข้อที่ 2 ผนวกเข้ากับข้อมูลโครงการชี้แจงผู้บริหาร สร้างความเข้าใจและชี้ให้เห็นความสำคัญของการบังคับใช้และกวดขันวินัยจราจรในสถานประกอบการ/องค์กร ต่อจากนั้นได้ ทำแบบฟอร์มสำรวจขึ้นมา และจัดให้ทีมคณะทำงานจังหวัด ไปสำรวจโดยที่องค์กรไม่ทราบว่าคณะทำงานได้เข้ามาสำรวจปริมาณการใช้อุปกรณ์นิรภัยก่อน
4. จัดเวทีชี้แจงโครงการในภาพรวมจังหวัด พร้อมจัดทำบันทึกข้อตกลงร่วม (MOU) ระหว่างหน่วยงานโดยมีรองผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธาน และใช้เวทีกินข้าวเล่าเรื่อง + กลุ่มไลน์เพื่อสื่อสารแลกเปลี่ยนข้อมูลและใช้ในการประสานและupdate ความเคลื่อนไหวในการดำเนินงานมาตรการองค์กรระหว่างคณะทำงานกับหน่วยงานองค์กรที่เข้าร่วม
5. รายละเอียดกิจกรรมภายใต้การดำเนินงานมาตรการองค์กรในแนวทางหลวง
 - a. ผู้บริหารโดยรองผู้อำนวยการแขวงฝ่ายปฏิบัติการได้เข้าชี้แจงต่อผู้อำนวยการให้เห็นความสำคัญของปัญหาและประโยชน์ของการเข้าร่วมโครงการ

- b. แต่งตั้งคณะทำงาน 4 ส่วน ประกอบด้วย หน่วยสารสนเทศ จัดทำสถิติ งานอำนวยความสะดวก ทำหน้าที่ดูแลเรื่องป้ายประชาสัมพันธ์โครงการป้ายสัญลักษณ์จราจรและความปลอดภัยต่างๆ หน่วย รปภ. เป็นผู้ขับเคลื่อนหลักในการป้องปรามพฤติกรรมเสี่ยงในองค์กรซึ่งมีบทบาทสำคัญมากที่สุด และสุดท้ายคือผู้บริหาร ทำหน้าที่คอยกำกับติดตามเพื่อให้เกิดความต่อเนื่องและผลสัมฤทธิ์ของโครงการ ซึ่งพบว่าช่วงแรกมีแรงต้านเล็กน้อย แต่เนื่องจากผู้บริหาร “ลงมากำกับเอง” และชี้แจงที่มาของแนวคิดว่าทำเพื่อ “ตัวพนักงานเอง” และย้ำให้ เจ้าหน้าที่ รปภ. ใช้วิธีโดยละม่อมในการป้องปราม “ด้วยรอยยิ้ม” และบันทึกชื่อผู้ฝ่าฝืนส่งให้ผู้บริหาร เพื่อเข้าไปชี้แจงตัวต่อตัวในภายหลัง
- c. กฎองค์กร ประกอบด้วย 1) หมวกและเข็มขัดนิรภัย เมา เร็ว แต่ focus เรื่อง หมวก เข็มขัดนิรภัย 2) มาตรการลงโทษทางสังคม ใช้การดำเนินและว่ากล่าวแต่ไม่ได้ตัดเงินเดือน และให้จัดทำรายงานชี้แจงต่อผู้บริหาร/ต้นตอ

ภาคี และบทบาทหน้าที่

ภาคีประกอบด้วยคณะทำงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด รวมถึงกู้ชีพ กู้ภัยทั้ง 4 มูลนิธิ ซึ่งมีส่วนสำคัญอย่างยิ่งในการผลักดันองค์กรต่างๆ ให้ดำเนินงานประสบความสำเร็จ โดยในส่วนของแนวทางหลวง ได้แต่งตั้ง สภ. และมูลนิธิกู้ชีพ กู้ภัย เป็นคณะกรรมการในโครงการ และบริษัท กลาง คู่มือครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ทำหน้าที่เป็นเลขานุการด้วย ถือเป็นการบูรณาการหน่วยงานภาคีเครือข่ายระหว่างในและนอกองค์กรแบบมีการกระจายและกำหนดบทบาทหน้าที่ตามความถนัดที่ชัดเจน

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

พนักงานสวมหมวกนิรภัยและเข็มขัดนิรภัย 100% รวมถึงการลดพฤติกรรมดื่มไม่ขับของพนักงานแนวทางหลวงอ่างทอง อย่างไรก็ตาม พบว่า มีอีก 4 หน่วยงานที่สามารถดำเนินการมาตรการองค์กรได้ครบ 100% ด้วยเช่นกัน

ผลการดำเนินการของ 10 องค์กรที่เข้าร่วมโครงการมาตรการองค์กรจังหวัดอ่างทอง										
ที่	รายชื่อองค์กร	บุคลากรทั้งหมด	จำนวน		ก่อนเข้าโครงการ (%)			หลังเข้าโครงการ (%) + I3-K16		
			จยย.	รถยนต์	รวมก	เข็มขัด	อุปนิสัย	รวมก	เข็มขัด	อุปนิสัย
1	แขวงทางหลวงอ่างทอง	80	45	35	53.53	61.54	2	100	100	1
2	โรงพยาบาลอ่างทอง	950	445	557	75.61	96.12	3	100	100	1
3	บริษัท สยาม โซล่า เทาเวอร์ จำกัด (มหาชน)	50	33	10	53.17	70.83	1	100	100	2
4	บริษัท ร่วมกิจอ่างทองคลังสินค้า จำกัด	71	52	7	63.54	73.81	1	100	100	1
5	บริษัท เล็งเฮงอริฟูดส์ จำกัด	350	152	29	47.59	75.90	3	100	100	1
6	โรงเรียนอ่างทองปัทมโรจน์	2941	184	123	50.23	67.63	3	71.55	79.92	2
7	วิทยาลัยเทคนิคอ่างทอง	2141	763	83	57.82	59.65	3	78.46	78.91	3
8	ชุมชนบ้านหนานาม	87	63	14	53.25	63.77	2	86.16	80.23	1
9	บริษัท บิ๊กซีเซ็นเตอร์ อ่างทอง	120	51	46	50.28	54.84	1	75.00	83.04	2
10	บริษัท โกลบอล เฮาส์ อ่างทอง	152	61	36	45.34	58.9	2	74.45	73.49	2
	รวม	6,942	1,849	940	550	683	21	886	896	16

ปัจจัยความสำเร็จ บทเรียน / ข้อค้นพบ จากการดำเนินโครงการ

Key man หรือผู้ดำเนินการ ผู้ติดตาม ประสานงานให้เกิดกิจกรรมและความต่อเนื่องยั่งยืน จะทำหน้าที่อธิบายและชี้แจงความสำคัญกับผู้ปฏิบัติงานและพนักงานในแขวง เพื่อให้เกิดจิตสำนึกในการเป็นต้นแบบข้าราชการที่ดี ปัจจุบันขยายมาตรการไปที่หมวดการทางซึ่งดำเนินการเรื่องหมวดนิรภัยจนมีพนักงานสวมหมวกครบ 100% แล้วเช่นกัน

อุปสรรคระหว่างดำเนินงานคือ ช่วงแรกๆ ขาดภาคีหลักอย่างปภ. เนื่องจากมีภาระงานอื่นในมือค่อนข้างมาก แต่ภายหลังภาพรวมคณะทำงานจังหวัดได้มีการรวมตัวกันแน่นแฟ้นมากขึ้นเนื่องจากมี key

man ที่เกิดเรื่องอุบัติเหตุและความปลอดภัยแบบไม่ปล่อย สามารถขยายภาคีไปยังท้องถิ่น ภาคเอกชนได้เพิ่มขึ้นนอกเหนือจากหัวหน้าส่วนราชการที่เข้าร่วมครบแล้ว

6. บริษัท สยาม โซล่า เพาเวอร์ จำกัด (มหาชน) จังหวัด อ่างทอง

ก่อตั้งในปี พ.ศ. 2553 เป็นการร่วมลงทุนระหว่างกลุ่มบริษัท SSG และ TTCL (PLC.) ประกอบกิจการเกี่ยวกับการผลิตพลังงานแสงอาทิตย์ตามพระราชบัญญัติการประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ.2550 โดยได้รับอนุญาตผลิตไฟฟ้าขนาดกำลังการผลิต 8 เมกะวัตต์ (AC) โดยได้รับอนุญาตให้ติดตั้งแผงโซล่าเซลล์แสงอาทิตย์รวมไม่เกิน 10.00 MW (DC) ผลิตไฟฟ้าโดยใช้พลังงานแสงอาทิตย์เพื่อจำหน่ายเข้าสู่ระบบจำหน่ายการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (PEA) ตั้งแต่เดือนมีนาคม 2556 เป็นต้นมา โดยใช้แผ่นโซล่าเซลล์ถึงสามชนิดด้วยกัน เพื่อเป็นการทดสอบว่าชนิดไหนให้กำลังการผลิตสูงสุดสำหรับภูมิอากาศในประเทศไทย

ด้วยบริษัทมีพื้นที่มากถึง 130 ไร่ ผู้บริหารได้ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยทุกมิติ จึงได้ดำเนินการติดตั้งกล้องวงจรปิดทุกพื้นที่เพื่อช่วยควบคุมกำกับความปลอดภัย รวมไปถึงการให้มีกล้องติดหน้ารถทุกคัน

ปัจจุบัน บริษัท มีพนักงานจำนวน 50 คน เป็นเพศชาย 39 คน และเพศหญิง 11 คน ช่วงอายุอยู่ระหว่าง 22-58 ปี พนักงานส่วนใหญ่จะเป็นคนท้องถิ่นในพื้นที่ มีบ้างที่อาศัยอยู่ห่างไกลแต่ก็ขยับขยายมาเช่าบ้านในพื้นที่ใกล้เคียงบริษัท จากการสำรวจพบว่า มีพนักงานใช้รถจักรยานยนต์มาทำงานจำนวน 33 คัน รถยนต์ 10 คัน และมีอุบัติเหตุเคยเกิดขึ้น 1 ครั้ง จนมีผู้เสียชีวิตเนื่องจากไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย เมื่อ ปี พ.ศ. 2560 กับผู้ใช้จักรยานยนต์

แนวคิดในการดำเนินงาน

สำหรับแนวคิดในการดำเนินงานเรื่องความปลอดภัยทางถนน เดิมบริษัทได้มีการใช้มาตรการนี้มาก่อน เพราะเป็นธุรกิจองค์กรเน้นงานวิศวกรรม (ไฟฟ้า เครื่องกล โยธา) ซึ่งต้องมีมาตรการและระบบการจัดการความปลอดภัยขั้นสูง (safety management) ตามที่มาตรฐาน ISO กำหนด โดยต้องมีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย หรือ จป.เทคนิค และ จป.บริหาร กำกับดูแล โดยเสริมกำลังความเข้มแข็งในงานปลอดภัยโดยได้มีการจ้างบริษัทรักษาความปลอดภัยให้ช่วยดูแลความปลอดภัยในส่วนของทรัพย์สินและความปลอดภัยด้านอื่นๆ จากบริษัท บิ๊กโจ อินเทอร์เน็ต จำกัด ซึ่งต่อมาภายหลังเมื่อบริษัทได้เข้าร่วมโครงการสานพลังมาตรการองค์กร ผู้อำนวยการสายงานบริหารโครงการ จึงได้มอบหมายให้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของบริษัท บิ๊กโจ ช่วยบริหารจัดการดำเนินการควบคุมกฎระเบียบเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนใน

พนักงานบริษัท ภายใต้การดูแลและควบคุมอย่างเคร่งครัดของนายพิเชฐ ขาวนาผล ในส่วนงานระบบรักษาความปลอดภัย

สำหรับประเด็นการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรหลังเข้าร่วมโครงการฯ จะมุ่งเน้นการป้องกันพฤติกรรมเสี่ยงของพนักงานในการไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย เมาไม่ขับและใช้ความเร็วขณะขับขี่ โดยยึดหลักและแนวทางการดำเนินงานที่สอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับเครือข่ายงานป้องกันและแก้ไขปัญหาคriminalอุบัติเหตุจังหวัดอ่างทอง โดยมีคุณสมหมาย ศรีสุวรรณ รองแขวงทางหลวงอ่างทอง ทำหน้าที่พี่เลี้ยงให้คำแนะนำและกำกับติดตามผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม

- 1) เข้าร่วมเวทีชี้แจงทำความเข้าใจกับองค์กรอื่นๆ ที่เข้าร่วมโครงการระดับจังหวัด
- 2) ลงนามในบันทึกข้อตกลง MOU ก่อนร่วมสำรวจสถานการณ์บริบทขององค์กรในเรื่องความปลอดภัยทางถนนกับพี่เลี้ยง สอจร. ประกอบด้วยสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุ จำนวนพนักงาน จำนวนรถยนต์และรถจักรยานยนต์ เพื่อใช้เปรียบเทียบผลการดำเนินงานก่อนหลังเข้าร่วมโครงการ อย่างไรก็ตาม การจัดการข้อมูล องค์กรมีต้นทุนซึ่งจัดเก็บอย่างเป็นระบบอยู่เดิม

- 3) ผู้บริหารองค์กรชี้แจงและทำความเข้าใจกับพนักงาน ให้หลักคิดโดยเน้นให้อุ่นดูตนเอง และชี้ให้เห็นเบื้องหลังแนวคิดซึ่งเป็นสาระสำคัญของการออกกฎบังคับใช้ที่ต้องการให้พนักงานของตนปลอดภัยมีชีวิตรื่นยาว “โดยทั่วไปคงไม่มีเจ้าหน้าที่หรือผู้บริหารคนไหนจับปรับหรือกำหนดบทลงโทษ หากเราไม่มีพฤติกรรมเสี่ยง เราเองก็绝不会ป่วยจากการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นเหตุที่ป้องกันได้” หลักคิดนี้จะถูกย้ำผ่านกิจกรรม morning talk ทุกครั้งระหว่างผู้บริหารกับพนักงาน
- 4) จัดตั้งคณะทำงานตามโครงสร้างและกำหนดบทบาทชัดเจน ประกอบด้วย ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการ กำหนดนโยบายระเบียบปฏิบัติ, ผู้จัดการฝ่ายสนับสนุน ให้ความรู้แก่พนักงาน , เตรียมข้อมูลเอกสารประชุมเจ้าหน้าที่ฝ่ายบุคคล สนับสนุนกิจกรรม สื่อสารแจ้งข่าวกับพนักงาน ร่องหัวหน้ารักษาความปลอดภัยควบคุมกำกับพฤติกรรมพนักงานตรงทางเข้าออกบริษัท เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยด้านเทคนิคไฟฟ้ารวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับมาตรการประสานทีมงานทุกคน และประเมินผลการดำเนินงานมาตรการ
- 5) “มาตรการองค์กรเป็นสิ่งที่ทำอยู่เดิม เพียงแต่เสริมกิจกรรมที่ “คนอื่นทำกัน” เข้ามา เพื่อความปลอดภัยของเรา” หนึ่งในแนวคิดสำคัญของผู้บริหาร แต่เพื่อให้เกิดความชัดเจนในการขับเคลื่อนมาตรการองค์กร ผู้บริหารจึงได้กำหนดโครงสร้าง

คณะทำงาน โดยให้ฝ่ายทรัพยากรบุคคล และผู้อำนวยการสายงานบริหารรับผิดชอบโครงการ มีประธาน และผู้จัดการเป็นฝ่ายสนับสนุน มีคณะทำงานเป็นเจ้าหน้าที่ฝ่ายบุคคล รองหัวหน้ารักษาความปลอดภัย และเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยด้านเทคนิคไฟฟ้ารับหน้าที่ในตำแหน่งเลขานุการ

- 6) ภายใต้ความห่วงใยของผู้บริหารและออกกฎบังคับใช้พร้อมมอบอำนาจให้ผู้ปฏิบัติอย่างชัดเจน ส่งผลให้เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยซึ่งรับหน้าที่เป็นผู้คุมกฎด่านแรกที่ประตูทางเข้าออกดำเนินการได้อย่างเข้มข้น บทบาทคือการตรวจสอบผู้ขับขี่และผู้ติดต่อกับมาในองค์กร แต่จะเน้นเข้มงวดกับพนักงานมากกว่า โดยจะให้ลดกระแวก่อนถึงจุด รปภ. หากพบว่าไม่สวมหมวกนิรภัยทั้งคนขี่ คนซ้อน จะตักเตือนหรือไล่กลับไปหยิบหมวกที่บ้านซึ่งส่วนใหญ่อาศัยอยู่บริเวณเคียง หากไม่คาดเข็มขัดนิรภัยจะเตือนแล้วให้คาดก่อนเข้าโรงงาน หากยังฝ่าฝืน ช่วงแรกจะทำการบันทึกส่งให้ฝ่ายบุคคล

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

พนักงานสวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัย 100%

ปัจจัยความสำเร็จ บทเรียน / ข้อค้นพบ จากการดำเนินโครงการ

ผู้บริหารให้ความสำคัญ ทำตนเป็นแบบอย่างที่ดี รวมถึงมี “ผู้ขับเคลื่อนข้างในองค์กรที่จะประสานกับพี่เลี้ยง สอจร.อย่างต่อเนื่อง” ซึ่งในที่นี้คือคณะทำงานและพนักงานรักษาความปลอดภัยในฐานะผู้คุมกฎ ทุกคนจะต้องสวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัย และเข้าร่วมทุกกิจกรรมที่ดำเนินการภายใต้โครงการสานพลังฯ

หนึ่งในปัจจัยความสำเร็จคือการสนับสนุนและเสริมพลังจากพี่เลี้ยง สอจร. ในทุกขั้นตอนของกิจกรรม เริ่มตั้งแต่การสำรวจข้อมูลก่อนและหลังดำเนินงานโครงการ จัดอบรมให้ความรู้ในองค์กรที่ประสานขอความช่วยเหลือ ประกอบไปด้วย หลักในการดำเนินงานมาตรการองค์กร ความรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนน ความรู้เรื่องการปฐมพยาบาลเบื้องต้น ความรู้เรื่องความสำคัญและประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัย การahunเสริมและติดตามการดำเนินงานผ่านช่องทางการสื่อสารอย่างไลน์กลุ่มและติดตามในพื้นที่จริง รวมถึงการจัดเวทีชี้แจง ใช้และคืนข้อมูลให้กับหน่วยงานองค์กรที่เข้าร่วมโครงการเพื่อกระตุ้นการมีส่วนร่วม



7. บริษัท อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด นิคม อุตสาหกรรมเกตเวย์ซิตี้

บริษัท อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด มีพันธกิจคือ การส่งมอบเครื่องยนต์ดีเซลที่สะอาด คุ่มค่า และประหยัดพลังงาน ซึ่งผ่านการคิดค้นและพัฒนาอย่างถี่ถ้วน โดยคำนึงถึงความรับผิดชอบต่อด้านปัญหาสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันสิ่งสำคัญในการทำธุรกิจรถเพื่อการพาณิชย์คือ การมองในมุมของลูกค้าเพื่อส่งมอบผลิตภัณฑ์และบริการที่ดีที่สุดเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า ในส่วนบทบาทของอีซูซุมอเตอร์คือการมีส่วนสนับสนุนรูปแบบการใช้ชีวิตที่สะดวกสบายด้วยการยกระดับการใช้ชีวิตด้วยเครื่องยนต์ดีเซลและรถเพื่อการพาณิชย์ทั้งภายในประเทศและทั่วโลก เราทำหายที่จะเติบโตอย่างต่อเนื่องเพื่อเป็นแรงขับเคลื่อนให้กับชีวิตของผู้คนทั่วโลก และบริษัทยังคำนึงถึงปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมและมลภาวะได้รับความสนใจมากยิ่งขึ้น ซึ่งอีซูซุสัญญาว่าจะส่งมอบเครื่องยนต์ที่มีประสิทธิภาพพร้อมไปกับการดูแลสิ่งแวดล้อมไม่เพียงแต่การพัฒนาผลิตภัณฑ์ให้ตรงกับความต้องการ แต่เรายังคำนึงถึงการบริการหลังการขายซึ่งเป็นสิ่งสำคัญในการดำเนินธุรกิจ ภายใต้แนวคิด “เรา ครอบครัวยีซูซุ จะขับเคลื่อนผลิตภัณฑ์และบริการ สำหรับความเป็นอยู่ที่เหนือระดับของคนทั่วโลก”

แนวคิดในการดำเนินงาน

สำหรับแนวคิดในการดำเนินงานภายใต้โครงการสานพลังองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนนั้น สอดคล้องกับในส่วนของนโยบายความ

ปลอดภัยอาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมในการทำงาน ข้อที่ 3 คือ “บริษัทจะสนับสนุนส่งเสริมให้มีกิจกรรมต่างๆ ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน และนอกเวลาการทำงานเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ โรคและการเจ็บป่วยจากการทำงาน” ภายใต้นโยบายใหญ่ซึ่งผู้บริหารตระหนักถึงประเด็นปัญหาความปลอดภัยในทุกมิติควบคู่ไปกับการดำเนินธุรกิจ โดยบริษัทจะจัดและดูแลสถานประกอบการให้มีสภาพการทำงานที่ปลอดภัยและถูกสุขลักษณะรวมทั้งการส่งเสริมและสนับสนุนการทำงานให้เกิดความปลอดภัยต่อร่างกาย จิตใจ และสุขภาพอนามัยอย่างต่อเนื่อง

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม

1. หลังจากผู้บริหารให้ความตระหนักต่อปัญหาความรุนแรงที่เกิดขึ้น จึงได้จัดทำประกาศเรื่องขอความร่วมมือพนักงานปฏิบัติตามกฎหมายจราจรโดยเคร่งครัด โดยเล็งเห็นความสำคัญในการเดินทางของพนักงานที่เดินทางโดยรถยนต์และรถจักรยานยนต์ จึงประสงค์และสนับสนุนให้พนักงานปฏิบัติตามกฎหมายจราจร รวมทั้งส่งเสริมให้เกิดจิตสำนึกในการขับขี่ ภายใต้การควบคุมดูแลของคณะกรรมการความปลอดภัย ดังนี้ 1) พนักงานต้องได้รับและพกพาใบอนุญาตขับรถจากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องตามประเภทของยานพาหนะตามที่กฎหมายกำหนดไว้ ห้ามมิให้ขับขี่โดยไม่มี

ใบอนุญาตที่เหมาะสม 2) ต้องจัดให้มีและคงไว้ซึ่งการประกันผู้ประสบภัยจากรถ ประกันภัยภาคบังคับ 3) ในกรณีรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้าย 4) ในผู้ใช้รถยนต์ต้องคาดเข็มขัดนิรภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร 5) ต้องปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจรและสัญญาณ กฎระเบียบโดยเคร่งครัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขับขี่ยานพาหนะในขณะมีเมา เป็นการกระทำที่ต้องห้ามโดยเด็ดขาด และ 6) ต้องปฏิบัติตามกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง กฎหมายสาธารณะ และกฎหมาย โดยมีความหมายเหตุท้ายข้อบังคับว่า “บริษัทขอแนะนำพนักงานทุกคนให้ปฏิบัติตามกฎระเบียบดังกล่าวอย่างเคร่งครัด ในกรณีที่พนักงานทราบหรือสงสัยว่ามีโอกาสที่จะปฏิบัติฝ่าฝืนกฎระเบียบตามที่ระบุไว้ข้างต้น พนักงานนั้นมีหน้าที่ต้องแก้ไขเหตุของการปฏิบัติ ฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าวเป็นอันดับแรก และใช้บริการรถรับส่งที่บริษัทจัดเตรียมไว้ให้แทนสำหรับการเดินทางมาทำงาน ทั้งนี้ จนกว่าการละเมิดกฎระเบียบดังกล่าวจะได้รับการแก้ไขให้ถูกต้องเรียบร้อยแล้ว”

2. จัดทำฐานข้อมูลเปรียบเทียบก่อน หลัง การดำเนินงานโครงการประกอบด้วย จำนวนผู้ใช้รถจักรยานยนต์และรถยนต์ ที่สวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัย จำนวนอุบัติเหตุที่เกิด “นอกงาน”

3. จัดให้มีทีมสอบสวนค้นหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของพนักงาน นำมาซึ่งการแก้ไขมาตรการที่ใช้ควบคุมพฤติกรรมให้เหมาะสม โดยจากการลงสอบเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมดรวม 47 ครั้ง พบสาเหตุที่เกิดจากพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่สูงเป็นอันดับที่ 1 ถึง 27 ครั้ง รองลงมาเป็นสภาพถนนและสัญญาณจราจรชำรุด คณะกรรมการสอบสวนประกอบด้วย 1) ส่วนงานความปลอดภัย 2) หน่วยงานสหภาพแรงงาน 3) ส่วนงานแรงงานสัมพันธ์ 4) ส่วนงานต้นสังกัด 5) กรรมการกลาง โดยจะมีการเสนอบทลงโทษต่อบริษัท ประกอบด้วย อันดับแรกจะทำหนังสือเตือน ตามมาด้วยหนังสือเตือน + พักงาน และมาตรการเด็ดขาดขั้นสุดท้ายจะพิจารณาโทษสูงสุดของบริษัท แต่อย่างไรก็ตาม บริษัทได้กำหนดให้มีกิจกรรมเพื่อรณรงค์สร้างการมีส่วนร่วมสำหรับคนทำดีมีรางวัลเอาไว้ด้วย รวมถึงมาตรการส่งเสริม เช่น การจัดหาหมวกนิรภัยแบบเต็มใบมาจำหน่าย โดยบริษัทสนับสนุนงบประมาณให้ 80% ของราคาหมวก ประสาน กศน.แปลงยาวจัดอบรมใบขับขี่เพื่อกระตุ้นให้จำนวนผู้มีใบขับขี่ครบ 100% มาตรการเพื่อนเตือนเพื่อน โดยให้ผู้ที่เคยมีประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุมาถ่ายทอดให้เพื่อนพนักงานด้วยกันฟังเพื่อเป็นอุทาหรณ์ให้กันและกัน
4. กำหนดมาตรการส่งเสริมความปลอดภัย แบ่งออกเป็น 3 ระดับ
 - ขั้นที่ 1) รณรงค์ ส่งเสริม ประชาสัมพันธ์
 - 2) ตรวจสอบ แนะนำ

ปรับทัศนคติโดยเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยระดับวิชาชีพ3) ตักเตือน ลงโทษ เช่น บำเพ็ญสาธารณประโยชน์ ตัดหญ้า ตัดแต่งกิ่งไม้ อย่างไรก็ตามเนื่องจากองค์การดำเนินงานเรื่องมาตรการความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556จึงมีวิวัฒนาการในการยกระดับมาตรการ ดังนี้

ปี พ.ศ. 25561) ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัย 100%โดยการณรงค์ตรงจุดรูดบัตร โรงจอดรถ และบอร์ดประชาสัมพันธ์ที่ร้านอาหาร ตรวจสอบและแนะนำโดยเน้นความถี่ คือ รปภ.ประจำโรงจอดรถตรวจสอบทุกวัน เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยสุ่มตรวจ 2 ครั้ง/เดือน ตัวแทนผู้จัดการแต่ละแผนงานสุ่มตรวจตามแผน2) มาตรการรายงานอุบัติเหตุจราจรและมาตรการสอบสวน/รายงานผู้กระทำผิดในที่ประชุม คปอ.กิจกรรมส่งพนักงานกลับบ้านปลอดภัย

ปี พ.ศ. 2557 ส่งเสริมสวมหมวกนิรภัยชนิดเต็มใบแทนชนิดครึ่งใบ และส่งเสริมการพกใบขับขี่ราชการ 100%

ปี พ.ศ. 2558 ส่งเสริมการเขียน KY เดินทางจากบ้านมาบริษัท และส่งเสริมให้ผู้มีรถใช้งาน (ที่บ้าน) ที่ต้องทำใบขับขี่ 100%

KY การเดินมาจากรถไฟหัวขบวนขึ้น

Diagram illustrating the route for passengers boarding the train at the front of the platform (KY การเดินมาจากรถไฟหัวขบวนขึ้น). The route is marked with numbers 1 through 10, indicating the sequence of steps and areas to be traversed.

Legend:

- 1: Stairs (บันได)
- 2: Ticket Gate (ประตูบัตร)
- 3: Fare Gate (ประตูเงิน)
- 4: Waiting Area (พื้นที่รอ)
- 5: Boarding Area (พื้นที่ขึ้นรถ)
- 6: Boarding Platform (แพลตฟอร์มขึ้นรถ)
- 7: Boarding Area (พื้นที่ขึ้นรถ)
- 8: Boarding Platform (แพลตฟอร์มขึ้นรถ)
- 9: Boarding Area (พื้นที่ขึ้นรถ)
- 10: Boarding Platform (แพลตฟอร์มขึ้นรถ)

Directional arrows indicate the flow: from the platform (platform) towards the stairs (บันได), then through the gates (ประตูบัตร, ประตูเงิน), and finally to the boarding areas (พื้นที่ขึ้นรถ) and platforms (แพลตฟอร์มขึ้นรถ).

- พนักงานเข้าใหม่ทุกคนต้องเขียน
- ย้ายที่อยู่ต้องเขียนใหม่



ปี พ.ศ. 2559 มาตรการทำบัตรอนุญาตจอดรถที่โรงจอดรถ
บริษัท

เอกสารประกอบการขอบัตรจอดรถ

Date: _____
Page No. _____

வினாக்கள்

பொருள்முறை அறிவு

1. ஐதரேட்
 a. வரைபடம் _____
 விவரம் _____
 (10) 1000 க்கு 1000 க்கு கிளர்வு _____
 (10) _____

2. ஐதரேட்

3. ஐதரேட்டின் விளைவுகள் (அல்லது விளைவுகள்)
 விவரம் (அல்லது) _____
☐ ஐதரேட்டின் _____
☐ ஐதரேட்டின் _____

குறிப்பு: 1. பகுப்பாய்வைக் கவனிக்கவும்.
 2. விவரம் விவரமாகக் கவனிக்கவும்.
 3. விவரம் விவரமாகக் கவனிக்கவும்.

பகுதி	பகுதி (அல்லது) விவரம்	பகுதி (அல்லது) விவரம்	பகுதி

வினாக்கள்

ISUZU



98765
ขบดี รักษากอด
Khabdee Raksakod

ถูกใช้เมื่อ: 01/01/2017

[illegible][illegible]

1.แบบฟอร์มขออนุญาต
จอตลอดภายในบริษัทฯ

2. บัตรพนักงาน

3. ใบอนุญาตขับขี่

4. คมมือทะเลเบียนรณ

ISUZU
PARKING CARD
07036
1กค 8261 กพพ
Authorized by 
Issue date 25-Sep-2012

PLANT GENERAL AFFAIRS DEPARTMENT
ISUZU MOTORS CO., (THAILAND) LTD.
(GATEWAY PLANT)

ISUZU
MOTORCYCLE PARKING PERMIT
 ทะเบียนรถ..... No. 0001
 วันหมดอายุ.....

หมายเหตุ แจ้งเตือนล่วงหน้า
3 เดือน เพื่อให้พนักงานไปต่อ
ใบขับขี่ใหม่ที่สำนักงานขนส่ง

ปี พ.ศ. 2560 ประกาศเรื่องขอความร่วมมือปฏิบัติตามกฎหมายจราจรโดยเคร่งครัด และการอบรมซ้ำชี้แจงคาดการณ์ ป้องกันอุบัติเหตุ โดยได้เชิญวิทยากรจากสถาบันพัฒนาองค์กรและทรัพยากรมนุษย์(ADDKUSA) กลุ่มเป้าหมายคือผู้ใช้รถจักรยานยนต์และเคยเกิดอุบัติเหตุ

ปี พ.ศ. 2561 ลงนาม MOU โครงการสานพลังเพื่อความปลอดภัยทางถนน และกำหนดมาตรการควบคุมการขับขี่เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรในโรงงาน ดังนี้

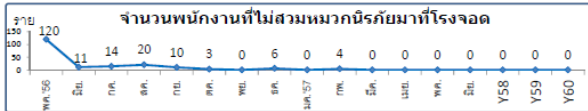
1. ผู้ขับขี่ยานพาหนะในโรงงาน ต้องผ่านการอบรมและทดสอบหลักสูตรซ้ำชี้แจงภายในบริษัท และต้องมี license และติดสติ๊กเกอร์ที่หมวก
2. กฎระเบียบการเคลื่อนยานพาหนะในโรงงาน กำหนดความเร็ว ภายนอกอาคารไม่เกิน 20 km./hour และภายในอาคารไม่เกิน 10 km./hour รถฟอร์คลิฟท์ไม่เกิน 10 km./hour
3. รถทุกประเภทที่วิ่งเข้ามาในบริษัทต้องเปิดไฟหน้ารถหรือ day light
4. รปภ.ตรวจเป่าระดับแอลกอฮอล์ที่ทางเข้าโรงงานทุกคัน
5. พนักงานจอดรถทำ KY มือชี้ ปากย้ำเมื่อถึงทางเลี้ยวและทางแยก

6. เจ้าหน้าที่ รปภ.ควบคุมความเร็วตามจุดต่างๆ ภายในโรงงาน

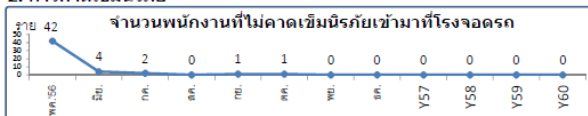
ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

พบว่า จำนวนผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยมาและจำนวนพนักงานที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยลดลงเป็นศูนย์ราย เช่นเดียวกับไม่มีพนักงานที่ไม่พกพาใบขับขี่เข้ามาที่โรงจอดรถเลยหลังดำเนินงานโครงการ และสถิติการเกิดอุบัติเหตุนอกงานของรถยนต์และรถจักรยานยนต์หลังดำเนินงานโครงการลดลงจากปี 2558 โดยในปี 2560 อุบัติเหตุในรถจักรยานยนต์จาก 21 ครั้ง เหลือ 6 ครั้ง รถยนต์ จาก 4 ครั้งเป็นศูนย์ครั้ง

1. การสวมหมวกนิรภัย



2. การคาดเข็มนิรภัย



3. การพกพาใบอนุญาตขับขี่ราชการ



8. บริษัท ธวัช เทคโนโลยี ซิสเต็ม จังหวัดปทุมธานี

บริษัท ธวัช เทคโนโลยี ซิสเต็ม เป็นบริษัทในเครือ D-Group ภายใต้การนำของคุณธวัช จินาพันธ์ ประธานกรรมการ โดยธุรกิจที่

ดำเนินการจะเป็นธุรกิจเกี่ยวข้องกับไฮโลอาหาร นม น้ำอัดลมอาหารสัตว์ รับเหมา งานบริการ (ที่ล้างรถ Car care, มินิมาร์ท ร้านกาแฟ ห้องสัมมนา ร้านอาหาร) มีพนักงานรวมประมาณ 100 กว่าคน รวม sub contract และผู้รับเหมาอีกประมาณ 80 คน มีรถยนต์ขององค์กรราว 40-50 คัน

แนวคิดในการดำเนินงาน

องค์กรพบปัญหา พนักงาน Care care ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีพฤติกรรมดื่มเหล้า สูบบุหรี่ และเคยมีพนักงานตีเด่นประสบอุบัติเหตุ เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและกระทบต่อครอบครัวจากการสวมหมวกนิรภัยไม่รัดคาง จึงได้เริ่มดำเนินงานขับเคลื่อนมาตรการองค์กรมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2557

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม

แบ่งออกเป็นขั้นตอนการดำเนินงานภายในองค์กรและภายนอกองค์กร โดยมีรายละเอียดดังนี้

ขั้นตอนภายใน

- 1) เข้าร่วมลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) กับ จังหวัดปทุมธานี

- 2) เขียนโครงการนำเสนอโครงการให้ผู้บริหาร/ คณะทำงาน
ความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อม/คณะทำงาน
ความปลอดภัยบนท้องถนน คปถ. ทราบ
- 3) และผู้บริหารกลับมาแต่งตั้งกรรมการ โดยมีคุณธวัช จินา
พันธ์ กรรมการผู้จัดการ บริษัท ธวัช ฯ และในกลุ่มบริษัทฯ
เป็นประธานโครงการและในการประชุมคณะกรรมการ
ความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการ
ทำงาน คปอ. ได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการความปลอดภัย
บนถนน คปถ. ขึ้น
- 4) สํารวจสถานการณ์ สถิติการเดินทางมาทำงานของกลุ่ม
พนักงานในบริษัท
- 5) กำหนดและออกกฎองค์กร พร้อมกำหนดบทลงโทษ (ใบ
เตือนด้วยวาจา หนังสือเตือนลงนามรับทราบ ใบรายงานผล
เพื่อรายงานโครงการให้ผู้บริหารทราบ หักคะแนน โบนัส
ประจำปี) หากมีพนักงานที่ให้ความร่วมมือและแจ้งเบาะแส
ผู้กระทำผิดต่อฝ่ายบุคคล/ผู้บริหาร จะได้แต้มคะแนนสะสม
ในปลายปีเพิ่ม
- 6) อบรมให้ความรู้ระดับหัวหน้างาน และจัดให้มีการอบรม
พนักงานเข้าใหม่ (อบรมความปลอดภัย) รวมถึงผู้รับเหมาที่
เข้ามาติดต่อกับบริษัททุกราย กิจกรรม morning talk
ประจำทุกวันพุธ และมีการเช็ครายชื่อในแบบฟอร์มการมี

ส่วนร่วมกับกิจกรรม morning talk ซึ่งการเข้าแถว มีผลต่อการประเมินปรับเงิน และโบนัสประจำปี “ ในหัวข้อประเมินเรื่องคะแนนความร่วมมือกับบริษัทฯ ”

- 7) การรณรงค์ส่งเสริมให้พนักงานทราบด้วยกิจกรรมส่งเสริมต่างๆ เพื่อสร้างการรับรู้และการมีส่วนร่วมของบุคลากรในองค์กร ผ่านทุกช่องทาง รวมถึง application line group Face book ได้แก่ พนักงาน มีส่วนร่วมเสนอความคิดเห็นในการออกกฎบัตร ผ่านมายัง ฝ่ายบุคคล หรือ แผนกความปลอดภัย เพื่อนำเสนอเข้าที่ประชุม คปถ.ในการออกกฎบัตร กิจกรรมประกวดสร้างสรรค์ คำขวัญประจำโครงการ” กิจกรรมสาธิตการสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้องและความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัย กิจกรรมตอบคำถาม เกี่ยวกับโครงการหมวกนิรภัย 100% ชิงรางวัล การสร้างสภาพแวดล้อมให้เอื้อต่อการสวมหมวกนิรภัย ทำการติดสติ๊กเกอร์ รถจักรยานยนต์ทุกคันที่เข้าร่วมโครงการ (ระบุเป็นป้ายรถ เพื่อต่อการตรวจสอบ และเห็นเลขทะเบียนชัดเจน) ติดประกาศแจ้งเกี่ยวกับกฎบัตร ข้อบังคับ ประกาศการลงโทษ และรายชื่อคณะกรรมการ คปถ. ณ จุดสแกนเวลาทำงานของพนักงานก่อนดำเนินมาตรการควบคุมตรวจสอบพนักงานโดย เจ้าหน้าที่ รปภ. ทุกวัน หาก

พบผู้กระทำความผิดจะดำเนินการแจ้งรายชื่อผู้ฝ่าฝืนให้ฝ่ายบุคคล/จป. ทราบ

- 8) จัดทำรายงานโครงการหน่วยงานต้นแบบการสวมหมวกนิรภัย 100 % ประจำแต่ละเดือน

ในที่ประชุมบริหารประจำทุกเดือน โดยกำหนดให้มีช่องทางของการจัดทำข้อมูลการแจ้งเบาะแสผู้กระทำความผิดดังนี้ จากคณะกรรมการ จากเจ้าหน้าที่ รปภ. จากร้านค้า ชุมชนในบริเวณรอบโรงงาน จากบันทึกผู้กระทำความผิดจาก สภ.ลำลูกกา และจากพนักงานมีส่วนร่วมในการแจ้งเบาะแส

ขั้นตอนการสร้างการมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรกับเครือข่ายภายนอก

- 1) จัดทำโครงการมอบหมวกนิรภัย ให้จักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อให้โครงการสานพลังมาตรการองค์กรภายในบริษัท เป็นไปตามเป้าหมาย 100 % โดยมีวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง 3 วิน เข้าร่วมโครงการ เป้าหมายหลักคือ ให้วินจักรยานยนต์เห็นความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัย นำมาซึ่งการมีหมวกนิรภัยให้ผู้ใช้บริการ ซึ่งรวมถึงพนักงานของบริษัทสวมใส่ทุกครั้งที่ใช้บริการ
- 2) ลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์โครงการพร้อมทำความเข้าใจและชี้แจงรายละเอียดของโครงการ โดยมี สภ.ลำลูกกาช่วย

อำนวยความสะดวกพร้อมแนะนำผู้ขับขึ้นวินถึงการเป็นส่วนหนึ่งของโครงการและประโยชน์ในการเข้าร่วมโครงการ นำข้อมูลจากการลงพื้นที่มาสรุปแจ้งในคณะกรรมการ คปถ. และเรียบเรียงสรุปในประชุมบริหาร เพื่อดำเนินโครงการ “มอบหมวกนิรภัย กับวินจักรยานยนต์รับจ้าง” ก่อนลงพื้นที่ติดตั้งตู้เก็บหมวกนิรภัย มอบหมวกนิรภัยจำนวน 3 ใบ/วิน และป้ายไว้นิลเพื่อประชาสัมพันธ์

- 3) จัดกิจกรรมร่วมกับชุมชน ร้านค้า โรงเรียน วัด เพื่อขอความร่วมมือชุมชนในการแจ้งเบาะแส

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

พบว่า ตั้งแต่เข้าร่วมโครงการจนถึงปัจจุบัน ไม่พบพนักงานมีพฤติกรรมเสี่ยงและทำผิดกฎจราจร (ไม่สวมหมวกนิรภัย) 0 ราย และไม่เกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับพนักงานในองค์กร

ปัจจัยความสำเร็จ บทเรียน / ข้อค้นพบ จากการดำเนินโครงการ

ปัจจัยความสำเร็จซึ่งมีผลต่อการขับเคลื่อนโครงการรวมถึงความยั่งยืนคือ การใช้และขงข้อมูลจน ผู้บริหารเกิดการยอมรับและเปลี่ยนแนวคิดและทัศนคติต่อเรื่องความปลอดภัยของพนักงานอยู่ในลำดับต้นๆ และลงมากำกับการดำเนินงานโครงการด้วยตนเอง มีมุมมองและเข้าใจระบบ safe system ที่ต้องดำเนินการอย่างเป็นระบบในการจัดการ

ความปลอดภัย นำมาซึ่งการตั้งองค์ประกอบจากภาคีเครือข่ายภายนอกองค์กรมาเสริมแรงให้การดำเนินงานโครงการประสบความสำเร็จ 100%

มีกระบวนการกำกับติดตามและใช้แบบฟอร์มในการรวบรวมข้อมูลอย่างรัดกุมในทุกขั้นตอนทั้งในและนอกองค์กร ทำให้มีหลักฐานเชิงประจักษ์เสนอต่อผู้บริหารเป็นประจำทุกเดือน นำมาซึ่งการแก้ไขปรับปรุงกิจกรรมที่ดำเนินการแล้วพบอุปสรรคระหว่างทางได้ทันการณ์

9. โรงพยาบาลกรุงเทพ จังหวัดจันทบุรี

โรงพยาบาลกรุงเทพ จันทบุรี มีพนักงานรวม outsource ทั้งหมดมากกว่า 1,000 คนซึ่งผู้บริหารได้กำหนดแผนกลยุทธ์ในการดำเนินงานไว้ดังนี้ Employee health ของพนักงานให้สุขภาพต้องแข็งแรง (วัคซีน ไม่แพง) แต่มีโรคที่ต้องใช้สูงในการดูแล โดยเฉพาะอุบัติเหตุทางถนน เนื่องจากจังหวัดจันทบุรีมีพื้นที่มีเนินเขามาก ก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ประชาชนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้ซ้อนท้ายไม่นิยมสวมหมวกนิรภัยทั้งที่มีกฎหมายออกมาบังคับใช้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538 แต่ก็ยังมีผู้ฝ่าฝืนให้เห็นตามถนนสายต่างๆ ทั้งที่มีการรณรงค์ บอกราม ตรวจจับจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอยู่เป็นประจำ จากการเก็บข้อมูลเฝ้าระวังการบาดเจ็บของกระทรวงสาธารณสุข พบว่าอุบัติเหตุจราจรทางบกเกิดจากรถจักรยานยนต์สูงสุดประมาณ 70% อีก 30% เกิดจากรถประเภทอื่นๆ และผู้เดินเท้าถูกรถชน ซึ่งจันทบุรีก็ประสบปัญหานี้เช่นเดียวกัน สำหรับผู้ที่เป็นลูกจ้างและขึ้นทะเบียนกับ

ประกันสังคมพบว่าการบาดเจ็บจากการทำงานในสถานประกอบการน้อยกว่าเกิดจากอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนนและความรุนแรงของการบาดเจ็บสูงกว่าการบาดเจ็บในการทำงาน

ประกอบกับ ปี พ.ศ.2558 พนักงาน (ช่าง) ขององค์กร เกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์และไม่สวมหมวกนิรภัยเพราะสาเหตุว่าเดินทางใกล้ๆ ซึ่งส่งผลกระทบต่อครอบครัวเนื่องจากตนเองเป็นเสาหลัก รวมถึงองค์กรต้องสูญเสียทรัพยากรงบประมาณในการบำรุงรักษาและหาแรงงานทดแทนขณะที่พนักงานหยุดพักรักษาตัว จึงเกิดแรงบันดาลใจให้ผู้บริหารและฝ่ายทรัพยากรบุคคลดำเนินการโครงการสานพลังมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนและเข้าร่วมเป็นแกนนำจังหวัด

แนวคิดในการดำเนินงาน

ผู้บริหารองค์กรจึงได้กำหนดยุทธศาสตร์ และจัดทำ Policy plan + HR plan จัดทำโครงการ“กรุงเทพจันทน์ ร่วมใจ ห่วงใคร ให้ใส่หมวก” สนองนโยบายมาตรการองค์กรผู้ว่าราชการจังหวัด รณรงค์เรื่องหมวกนิรภัย นำร่องด้วย CSR ทำให้จันทบุรีปลอดภัยด้วยรถจักรยานยนต์ ซึ่งกำหนดเป้าหมายไว้ดังนี้ เป้าหมายเชิงปริมาณ : บุคลากรโรงพยาบาลกรุงเทพจันทบุรี ที่ใช้ยานพาหนะรถจักรยานยนต์ในการเดินทางทั้งผู้ขับขี่ และผู้โดยสารนั่งซ้อนท้าย สวมหมวกนิรภัยครบ 100%เป้าหมายเชิงคุณภาพ : ปลูกฝังวินัยจราจรเพื่อลดความสูญเสียใน

ชีวิตและทรัพย์สินแก่บุคลากรโรงพยาบาลกรุงเทพมหานครจันทบุรี และขยายผลสู่ประชาชนชาวจังหวัดจันทบุรี

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม

1. แต่งตั้งคณะทำงานโดยมีหัวหน้าฝ่ายทรัพยากรบุคคลเป็น key person ก่อนประกาศนโยบายส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100% และMoral Commitment หรือ “จรรยาบรรณอ้าวงไว้” ด้านความปลอดภัยทางถนน รณรงค์ให้พนักงานทุกคนร่วมมือปฏิบัติตามกฎระเบียบและคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นสำคัญ โดยสวมใส่หมวกนิรภัยขณะใช้รถจักรยานยนต์ รายละเอียดนโยบายที่ประกาศ มีดังนี้ 1) เพื่อส่งเสริมการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกและเพื่อให้บุคลากรที่ปฏิบัติงานในโรงพยาบาลที่ใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทางอย่างปลอดภัย จึงส่งเสริมให้สวมหมวกนิรภัยเพื่อช่วยลดความเสี่ยงของบุคลากร 2) โรงพยาบาลจะดูแลสถานที่จอดรถ และระบบการจราจรให้ปลอดภัยเพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับซื่ออย่างเต็มความสามารถ 3) ส่งเสริมให้พนักงานมีจิตสำนึกด้านความปลอดภัย ด้วยการให้ความรู้และฝึกอบรมและอำนวยความสะดวกส่งเสริมให้บุคลากรได้ทดสอบเพื่อรับใบขับขี่จาก

- ขนส่งจังหวัดให้กับบุคลากรอย่างสม่ำเสมอ 4) จะป้องกันไม่ให้นักงงานเกิดการบาดเจ็บอันเนื่องมาจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ 5) จัดหาหมวกนิรภัยให้กับบุคลากร เพื่อสวมใส่และเพิ่มความปลอดภัยในการขับขี่ 6) เผยแพร่โครงการสู่สังคม
2. สร้างการมีส่วนร่วมทั้งในองค์กรและนอกองค์กรในฐานะองค์กรต้นแบบด้านการรณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100%โดยผู้บริหารระดับสูงให้ความร่วมมือในทุกกิจกรรม
 3. ประสานห้างร้านขอผลิตหมวกนิรภัย, ขอความร่วมมือร้านขาย. ขอราคาพิเศษจำหน่ายให้นักงงาน ให้ความรู้องค์กรนำในจังหวัด เช่น มหาวิทยาลัยราชภัฏรำไพพรรณี แจกหมวกนิรภัยให้กับวินรถจักรยานยนต์ในจังหวัด
 4. แฝงกิจกรรมรณรงค์หมวกนิรภัยไว้ในทุกกิจกรรมของโรงพยาบาลรวมถึงปลูกฝังวินัยจราจรเพื่อลดความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินแก่บุคลากรโรงพยาบาลกรุงเทพธนบุรี และขยายผลสู่ประชาชนชาวจังหวัดจันทบุรีได้อย่างประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ของโครงการ
 5. กำหนดมาตรการให้รางวัล ยกย่องชมเชยพนักงานที่ทำดี และกับพนักงานที่ไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ หลังประกาศวันดีเดียวโดยฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล จะดำเนินการสุ่มตรวจตามประตูทางเข้าออกและกล้องวงจรปิด ในระยะแรกเมื่อพบเจอผู้ไม่สวม จะมอบหมวกนิรภัยให้ บุคลากรโรงพยาบาลกรุงเทพ

จันทบุรี ที่ใช้ยานพาหนะรถจักรยานยนต์ในการเดินทางทั้งผู้ขับขี่ และผู้โดยสารซ้อนท้ายเพื่อให้การดำเนินงานโครงการสวมหมวกนิรภัยครบ 100% แต่หากยังพบพนักงานฝ่าฝืนนโยบายส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยกระทำผิดซ้ำจะถูกตัดโบนัส 10%

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

บรรลุวัตถุประสงค์ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ ตั้งแต่ปี 2558 – 2560 พบว่ามีพนักงานขี่รถจักรยานยนต์แล้วประสบอุบัติเหตุแต่ไม่รุนแรง ปีละ 2 ราย สาเหตุที่ไม่ได้รับบาดเจ็บรุนแรงเนื่องจากสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ และพบว่ามีผู้สวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัยครบ 100%

ปัจจัยความสำเร็จ บทเรียน / ข้อค้นพบ จากการดำเนินโครงการ

ผู้บริหารให้ความสำคัญและจริงจังต่อการแก้ไขปัญหา ส่งผลให้มีข้อสั่งการและมอบหมายกำหนดบทบาทให้มีส่วนรับผิดชอบชัดเจน ประกาศใช้กฎอย่างต่อเนื่องจริงจังภายใต้มาตรการกำกับดูแลที่แบ่งตามช่วงชั้น ประกอบกับได้รับการสนับสนุนและเสริมแรงจากภาคีเครือข่ายระดับจังหวัดในการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน

10. ชุมชนรักษัคลองบางพระเทศบาลเมืองตราด

ชุมชนคลองบางพระ เป็นชุมชนเมืองที่เก่าแกในอดีต ตั้งอยู่ในเขตเทศบาลเมืองตราดในสมัยรัชกาลที่ 1 (พ.ศ.2345) ผู้คนที่เข้ามาตั้งถิ่นฐานในพื้นที่ชุมชนรักษัคลองบางพระ มีทั้งคนไทยและจีน โดยเฉพาะคนจีนมีจำนวนไม่น้อยต่อมาชุมชนแห่งนี้ค่อยๆ พัฒนาเป็นชุมชนการค้า นอกจากคนจีนจะประกอบอาชีพค้าขายตามความถนัด ยังมีพฤติกรรมทางสังคมในการรวมกลุ่มอย่างเหนียวแน่น ทำให้บริเวณนี้กลายเป็นชุมชนย่านตลาดที่ประกอบด้วย บ้านเรือนที่อยู่อาศัย ศาสนสถานและย่านตลาดการค้าที่รวมกลุ่มอยู่ในบริเวณเดียวกัน จึงเป็นชุมชนการค้าที่มีลักษณะหันหลังให้กับคลองบางพระและหันหน้าเข้าหากันโดยมีถนนเล็กๆ เป็นดินคั่นสำหรับติดต่อกันภายในชุมชน ชุมชนการค้าเดิม ขยายกลายเป็นย่านการค้าใหญ่ขึ้น ปรากฏเป็นชื่อที่คนในชุมชนเรียกกันว่า "ตลาดใหญ่" ปัจจุบัน คือ ถนนหลังเมืองซีกตะวันออกในปัจจุบัน ผู้คนเหล่านั้นรวมทั้งลูกหลานบางส่วนคนในตลาดใหญ่อยังขยับขยายไปตั้งบ้านเรือนอยู่บริเวณทิศเหนือของตลาดใหญ่อีกแห่งหนึ่งของชุมชนขึ้นมา ซึ่งคนในชุมชนเรียกกันว่า "ตลาดขวาง" ในสมัยรัชกาลที่ 3 ยังมีคนญวนซึ่งเป็นคนอีกกลุ่มหนึ่งที่เข้ามาตั้งถิ่นฐานในตลาดขวาง คนญวนเหล่านี้ได้ถูกกวาดต้อนเข้ามาอยู่ในช่วงต้นสงครามระหว่างกับญวนเมื่อราวปี พ.ศ. 2476 ค้าขายทำมาหากินและแต่งงานกับคนในชุมชน ผสมกลมกลืนกลายเป็นชาวตลาดขวางในที่สุด ยังมีการสร้างวัดขึ้นในชุมชน คือ วัดชัยมงคลและวัดไฟไหม้ (ปัจจุบันไม่มีแล้ว) ต่อมาในรัชกาลที่ 5 ชุมชนรักษัคลองบางพระได้ค่อยๆ เจริญเติบโตกลายเป็นศูนย์กลางการค้าโดยมี

แหล่งแลกเปลี่ยนซื้อขายสินค้าที่สำคัญ มีการสร้างวัดขึ้นอีก 1 แห่ง ทางทิศตะวันออกของชุมชน คือ วัดบุรินทร์ประดิษฐ์ (ปัจจุบันนี้คือ วิทยาลัยสารพัดช่างตราด) มีการก่อสร้างอาคารและสถานที่ราชการภายในชุมชน เช่น ศาลข้าราชการ เรือนจำ ที่ทำการทหารเรือ ในสมัยพระยาพิพิธไสยสุนทรการ (เอี่ยม) ผู้ว่าราชการเมืองตราด คนที่ 8 (พ.ศ.2420-2442) ที่ว่าการอำเภอเมือง ที่ว่าการเมือง ที่ทำการไปรษณีย์ ที่פקจำเมือง ที่פקอัยการ ถนนกลางตลาดใหญ่และถนนตรอกตลาดขวาง ในสมัยพระยาพิพิธไสยสุนทรการ (สุข ปริษณานนท์) ผู้ว่าราชการเมืองตราด คนที่ 9 (พ.ศ.2442-2447) นอกจากนี้ ยังมีการสร้างโรงเรียนวัดขึ้น ที่วัดไผ่ล้อมเป็นครั้งแรก ซึ่งเป็นที่มาของโรงเรียนประจำจังหวัดในเวลาต่อมา ในสมัยพระบริรักษ์ภูธร ผู้ว่าราชการเมืองตราด คนที่ 11 (ต่อมาคือพระยาวิเศษสิงหนาท พ.ศ.2450-2452) มีการซ่อมสะพานที่ใช้ข้ามทางน้ำไหลลงสู่คลองบางพระ (บริเวณศาลาเอนกประสงค์ของชุมชนรักษ์คลองบางพระ) SML ให้ดีขึ้นเรียกว่า "สะพานหลวง" และสร้างศาลาขึ้นเคียงข้างกับสะพานดังกล่าวเรียกว่า "ศาลาท่าหลวง" (บริเวณแหล่งเรียนรู้วิสาหกิจชุมชนไบโอดีเซล) นอกจากนี้ยังมีการสร้างอาคารเรียนอย่างเป็นทางการขึ้นหลังแรกในชุมชน ชื่อ "โรงเรียนเวฬุสุนทรการ" ซึ่งได้พัฒนาจากโรงเรียนวัดไผ่ล้อมจนกระทั่งปี พ.ศ.2457 ได้มีการสร้างอาคารตลาดสดขึ้นในชุมชนบริเวณริมคลองบางพระ (โรงจ่ายผัก) ทำให้ผู้คนเคลื่อนย้ายมาสร้างบ้านเรือนและเปิดร้านค้าขายสินค้าต่างๆ จนเกิดเป็นย่านการค้าตลาดอีกแห่งหนึ่งของชุมชนชื่อว่า "ตลาดริมคลอง" (บริเวณถนนธน

เจริญในปัจจุบัน)หลังจากมีการสร้างอาคารตลาดสดหลังแรกบริเวณริมคลองไม่นาน ได้มีการสร้างตลาดสดขึ้นมาอีกหลังหนึ่งเป็นหลังที่ 2 ในบริเวณใกล้เคียงกัน (โรงจ่ายปลา) ทำให้ผู้คนเข้ามาตั้งบ้านเรือนในชุมชนตลาดริมคลองมากขึ้นเพื่อค้าขาย โดยส่วนใหญ่มักได้แก่ คนจีนและคนไทยเชื้อสายจีน ที่มีความถนัดทางการค้าขาย จึงได้มีการสร้างศาลเจ้าขึ้นในย่านนี้ เพื่อเป็นศูนย์รวมจิตใจ ดังปรากฏว่าเคยมีศาลเจ้าที่คนในชุมชนเรียกกันว่า "โรงกวน" ตั้งอยู่ บริเวณที่ปัจจุบันเป็นที่ว่างและเทศบาลเมืองตราดได้ยกอาคารชั้นเดียวเป็นศูนย์สาธารณสุขมูลฐานและนันทนาการชุมชนรักษ์คลองบางพระ เพื่อจัดเป็นศูนย์ส่งเสริมอาชีพประชาชน ถัดจากซอยริมคลองมาทางทิศตะวันออก

นอกจากนี้ ยังมีการสร้างถนนขึ้นในตลาดริมคลองตามมา ชื่อว่าถนน "ธนเจริญ" ตามชื่อของพระตราขบุรีสุศรีนทรเขตต์ (ธน ณ สงขลา) ผู้ว่าราชการเมืองตราด คนที่ 13 ในขณะนั้น ลักษณะของย่านตลาดริมคลองนี้ มีอาคารที่เป็นที่อยู่อาศัยและร้านค้าตั้งหันหน้าเข้าหากันเรียงรายไป 2 ฝั่งถนน โดยอาคารที่อยู่ติดริมคลอง จะหันหลังให้กับคลองและหันหน้าให้กับอาคารที่อยู่อีกฟากหนึ่งของถนน ในขณะที่ลักษณะของอาคารตลาดสดจะมีคนในย่านนี้และคนในชุมชนที่อยู่นอกตลาดริมคลองและคนนอกชุมชนนำสินค้าเข้ามาขายทั้งทางบกและทางน้ำ ซึ่งหากมาทางเรือก็จะแจวเรือเข้ามาตามคลองบางพระและนำสินค้าขึ้นมาจำหน่ายบนอาคารตลาดสด ลักษณะของตลาดริมคลองจึงเป็นตลาดบกไม่ใช่ตลาดที่มีการซื้อขายกันทางน้ำ อย่างเช่นตลาดน้ำหรือตลาดนัดในภาคกลาง

อย่างไรก็ดี แม้ความเจริญคับคั่งของการค้าจะย้ายมาสู่ย่านตลาดริมคลอง แต่ทว่าย่านตลาดใหญ่และตลาดขวางก็ยังถือเป็นย่านการค้าที่มีความจำเป็นอยู่เช่นกัน ตลาดใหญ่ยังเป็นสถานที่บริเวณต่างๆ ที่สำคัญ ไม่ว่าจะเป็น โรงแรม คิวรถ ร้านเสริมสวย ร้านซ่อมจักรยาน ร้านเสื้อผ้า ร้านเครื่องเขียนแบบเรียน

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าตลาดริมคลอง ตลาดใหญ่ ตลาดขวางจึงนับเป็นย่านตลาดที่เกื้อกูลซึ่งกันและกันในการทำหน้าที่ตอบสนองความต้องการของคนในเมืองตราดได้เป็นอย่างดี ในช่วงระยะเวลา 42 ปีนี้ นับเป็นระยะที่ชุมชนรักษัคลองบางพระเจริญอย่างมากโดยในปี พ.ศ. 2461 ชุมชนได้รับจัดตั้งเป็นสุขาภิบาลเมือง และในปี พ.ศ. 2478 ได้ยกระดับเป็นเทศบาลเมือง ทำให้คนในชุมชนได้เรียนรู้ที่จะจัดการดูแลตนเอง ในปี พ.ศ. 2499 เป็นปีที่จุดเปลี่ยนสำคัญของชุมชนรักษัคลองบางพระหรือชุมชนเมืองตราดเก่า ได้มีการสร้างอาคารตลาดสดขึ้นใหม่ทางทิศเหนือของชุมชนริมถนนสายตราด - จันทบุรี (ปัจจุบันเป็นศูนย์การค้าตลาดสด 1 เทศบาลเมืองตราด) ทำให้บรรดาผู้ที่ค้าขายอยู่ในตลาดริมคลองค่อยๆ อพยพโยกย้ายไปสร้างและเข้าร้านในบริเวณตลาดสดแห่งใหม่แทน ในขณะที่การค้าในย่านตลาดใหญ่ ตลาดขวางและตลาดริมคลองค่อยๆ ชบเซาลงและกลายสภาพเป็นชุมชนเมืองตราดเก่าไป โดยคงเหลือแต่ผู้คนอยู่อาศัยเป็นหลัก ที่ทำการค้าบ้างก็เป็นเพียงเล็กน้อย พัฒนามาเป็นธุรกิจบริการนักท่องเที่ยว (Guesthouse) ดังเช่นในปัจจุบันนี้

แนวคิดในการดำเนินงาน

ด้วยสภาพกายภาพถนนและวิถีชีวิตที่เปลี่ยนไปอย่างมากในพื้นที่ชุมชนรักษัคลองบางพระ ส่งผลให้ในพื้นที่ชุมชนประสบปัญหาที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนน ที่การเกิดอุบัติเหตุมักเกิดกับเด็ก เยาวชน และผู้สูงอายุ ที่ถูกรถเฉี่ยวชน ด้วยต้นทุนความเข้มแข็งของแกนนำเครือข่ายในพื้นที่ ประกอบกับการเชิญชวนให้เข้าร่วมโครงการสานพลังมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนของคณะทำงาน สอจร. คณะทำงาน จึงได้จัดทำโครงการชุมชนรักษัคลองบางพระร่วมใจป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุจากจุดเสี่ยงในชุมชน และโครงการสานพลังมาตรการองค์กรเพื่อสวมหมวกกันน็อกและคาดเข็มขัด 100 %ขึ้น ทั้งสองโครงการบริหารจัดการโดยคณะกรรมการในชุมชน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นต้นแบบชุมชนที่สามารถสร้างความปลอดภัย ให้เป็นรูปธรรมจากการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ทั้งหมด ที่มีสมาชิกรวม 671ครัวเรือน ประชากร 1,922คน ชาย 917 คนหญิง1,005 คนที่หาทางออกร่วมกัน เพื่อให้เส้นทางสัญจรมีความปลอดภัย น่ายุ่ ทุกคนในชุมชน และนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาในพื้นที่ ด้วยความร่วมมือของคณะกรรมการขับเคลื่อนงานป้องกันอุบัติเหตุภายในชุมชน เจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจภูธรเมืองตราด เจ้าหน้าที่ตำรวจท่องเที่ยว เจ้าหน้าที่กู้ภัย และชาวบ้านในชุมชนโดยกำหนดให้มีถนนสายวัฒนธรรม เพื่อ

ส่งเสริมเรื่องการท่องเที่ยวให้ปลอดภัย และเพื่อป้องกันไม่ให้อุบัติเหตุเหล่านี้เกิดกับคนในชุมชน

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนิน กิจกรรม

คณะกรรมการในชุมชน ได้จัดทำแผน“ถนนปลอดภัยในชุมชน
รักษัคลองบางพระ” โดยการจัดประชุมประชาคมนำร่องด้วยโครงการ
“ลดละเลิกการดื่มแอลกอฮอล์” เพราะคนเมาแล้วขับ รวมทั้งเข้มงวดใช้
กฎหมายจำกัดความเร็ว ในถนนชุมชนไม่เกิน 30กม./ชม. ผู้ขับขี่และผู้
ซ้อนจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกนิรภัย ส่วนรถยนต์ ต้องคาดเข็มขัด
นิรภัย และใช้ช่องทางเดินรถช่องทางเดียว สร้างกติกากับคนในชุมชน
บังคับคนนอกชุมชนที่ผ่านเข้ามาในชุมชนต้องปฏิบัติตามด้วย ผู้ที่ฝ่าฝืน
กฎจราจรต้องมาทำงานช่วยเหลือสังคม นอกจากนี้ยังมีกติกาห้ามดื่ม
แอลกอฮอล์ในที่สาธารณะ ให้ดื่มเฉพาะในบ้าน โดยการรณรงค์และ
ประชาสัมพันธ์ผ่านเสียงตามสายและเวทีประชุมประจำเดือนของชุมชน



สำหรับร้านค้าที่มีใบอนุญาตสามารถจำหน่ายสุราได้ในเวลาที่กฎหมายกำหนดเท่านั้น ส่วนในช่วงเทศกาลมีกำหนดห้ามจำหน่าย ที่สำคัญมีการหารือกับร้านค้าสะดวกซื้อเซเว่น ก่อนจะเข้ามาเปิดในชุมชนว่าขอไม่ให้ขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์อีกด้วย และในปีนี้จะใช้มาตรการขับขี่ยปลอดภัยกับสถานศึกษา 2 โรงเรียน 1 วิทยาลัย เพื่อขยายผลการทำงานต่อไป

ในด้านการบังคับใช้กฎหมายที่นี้ดำเนินการอย่างเข้มงวด แต่ด้วยชุมชนเข้มแข็ง ประชาชนส่วนมากปฏิบัติตามกฎหมาย ทำให้เป็นผลสำเร็จในการลดสถิติของอุบัติเหตุ และผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุได้อย่างต่อเนื่อง ผู้ที่ฝ่าฝืนมักเป็นคนต่างพื้นที่ที่เข้ามาใช้ถนนชุมชนเป็นทางลัด เลี้ยวรถติดบนถนนเส้นหลัก ส่วนชาวบ้านในชุมชนที่ประกอบธุรกิจที่พัก

ให้การยืนยันว่าที่ชุมชนมีการเข้มงวดวินัยจราจรมาก และตนเองก็ยินดีปฏิบัติตามตลอด โดยเฉพาะใส่หมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ เพราะหากเกิดอุบัติเหตุขึ้นมา แล้วไม่ใส่หมวกก็จะทำให้เป็นอันตรายกับศีรษะถึงขั้นเสียชีวิตได้¹⁰

สำหรับสภาพแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัยในเขตพื้นที่ชุมชน จากการลงพื้นที่สำรวจของคนในชุมชนพบว่าบริเวณที่เกิดเหตุบ่อยครั้งมีลักษณะเป็นโค้ง S จึงประสานขอความร่วมมือจากเทศบาลในการติดตั้งป้ายเตือนสัญลักษณ์จราจรต่างๆ เพื่อเป็นการเตือนผู้ขับขี่ให้ระวังและชะลอความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด โดยมีเจ้าหน้าที่ตำรวจจาก สภ.เมืองร่วมกวดขันวินัยจราจรคู่ขนานกับการให้ความรู้และประชาสัมพันธ์ และหนุนเสริมพลังใจให้เครือข่ายคนทำงานและให้คำชี้แนะปรึกษาโดยแกนนำจังหวัดและพี่เลี้ยง สอจร. อย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม คณะกรรมการได้ร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในการสำรวจสถิติข้อมูลยานพาหนะบริเวณทางเข้าชุมชนในการใช้อุปกรณ์นิรภัยเมื่อขับขี่ยานพาหนะ (หมวกนิรภัยและเข็มขัดนิรภัย) แก่เพื่อใช้เป็นข้อมูลวางแผน กำกับติดตาม และเปรียบเทียบผลการดำเนินงานก่อนและหลังโครงการ

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

หลังดำเนินงานโครงการ พบผู้สวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัยครบ 100% จุดเสี่ยงในชุมชนได้รับการแก้ไข ลดพฤติกรรมการดื่มแล้วขับของคนในชุมชน ไม่พบอุบัติเหตุทั้งในรถยนต์และรถจักรยานยนต์

ปัจจัยความสำเร็จ บทเรียน / ข้อค้นพบ จากการดำเนินโครงการ

ด้วยชุมชนมีต้นทุนความเข้มแข็งในการจัดการปัญหาแบบมีส่วนร่วมของคนในชุมชนเอง มาตั้งแต่ในอดีตตามบันทึกความเป็นมาในประวัติศาสตร์ สิ่งที่ทำเองได้ก็จะทำในทันทีโดยไม่ต้องรอความช่วยเหลือหรือการสนับสนุนจากภาครัฐ เว้นแต่ที่ต้องอาศัยระเบียบ กฎหมายจากทางราชการ เช่น การจัดทำป้ายจราจร ทำให้บทบาทในการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนนในชุมชนถูกกำหนดขึ้นมาเสริมกับการจัดการปัญหาอื่นๆ ในโครงสร้างชุมชนได้ไม่ยากนัก รวมไปถึงการขอความร่วมมือจากหน่วยงานภาคีในจังหวัดซึ่งมีบทบาทชัดเจนในการดำเนินงานป้องกัน ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจ ปก. อบต. กู้ชีพ สาธารณสุข จังหวัด ล้วนยินดีที่จะเข้ามาช่วยจัดการปัญหา และร่วมสร้างความปลอดภัยทางถนน เพราะทุกคนมีเป้าหมายเดียวกันคือ สร้างให้ชุมชนรักษาคล่องบางพระเป็นต้นแบบวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน จนกลายเป็นพื้นที่ศึกษาดูงานของชุมชนอื่นๆ ในปัจจุบัน

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

มีหน่วยงานที่ดำเนินงานมาตรการองค์กรประสบความสำเร็จ โดยมีผู้สวมหมวกผู้สวมหมวกและคาดเข็มขัดนิรภัย 100% และอุบัติเหตุฯ ลดลง ซึ่งได้ถอดบทเรียน จำนวน 10 องค์กร แบ่งออกเป็น สถานศึกษา 1 แห่ง หน่วยงานภาครัฐ 5 แห่ง ภาคเอกชน 3 แห่ง และ ท้องถิ่น 1 แห่ง รายละเอียดดังตารางที่ 8

ตารางที่ 8 หน่วยงานองค์กรในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ที่มีผู้สวมหมวก และคาดเข็มขัดนิรภัย 100% และอุบัติเหตุฯ ลดลง

หน่วยงาน			
สถานศึกษา	ภาครัฐ	ภาคเอกชน	ท้องถิ่น
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ			
1. วิทยาลัยการอาชีพบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น	2. โรงพยาบาลท่าตูม จังหวัดสุรินทร์ 3. การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรระดับอำเภอ น้ำพอง จังหวัดขอนแก่น 4. รพ.สต.นางเต็ง จังหวัดสกลนคร 5. สถานีตำรวจภูธรเชิงใน จังหวัดอุบลราชธานี	6. บริษัท ตักสิลา การ์เมนต์ จำกัด จังหวัดมหาสารคาม 7. โรงงานน้ำแข็งกรเดช สาขาไฮไฮไฮ 8. ห้างหุ้นส่วนจำกัด สุพัฒน์มอเตอร์ จังหวัดกาฬสินธุ์	9. องค์การบริหารส่วนตำบลหนองคู จังหวัดไฮไฮไฮ 10. องค์การบริหารส่วนตำบลสร้างถ่อ อำเภอเชิงใน จังหวัดอุบลราชธานี

1. วิทยาลัยการอาชีพบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น

ตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2539 วิทยาลัยการอาชีพบ้านไผ่ตั้งอยู่ที่ตำบลหนองน้ำใส อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น บนเนื้อที่ 71 ไร่และจากการสำรวจสถานการณ์การใช้ยานพาหนะในการเดินทางมาโรงเรียนของนักเรียนนักศึกษาพบว่า 90% จะขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียนซึ่งมีความเสี่ยงสูงมากเมื่อประกอบกับช่วงวัยและความรู้ในเรื่องการขับขี่ปลอดภัย

แนวคิดในการดำเนินงาน

ผู้บริหารเล็งเห็นความสำคัญของปัญหาและเข้าร่วมโครงการเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญห อุบัติเหตุทางถนนกับคณะทำงานระดับอำเภอ เพื่อป้องกันปัญหาที่เกิดขึ้นกับนักเรียนอย่างต่อเนื่อง และได้เข้าร่วมโครงการสานพลังสร้างมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน กับ สอจร. โดยเริ่มต้นจากการสำรวจสถานการณ์ปัญหาเพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐาน โดยในปี พ.ศ. 2559 ผลสำรวจบุคลากรในองค์กร หลังดำเนินการ มีจำนวน 1,006 คน มีรถจักรยานยนต์ ทั้งหมด 248 คน สวมหมวกนิรภัย 241 คน ไม่สวมหมวกนิรภัย 7 คน มีรถยนต์ ทั้งหมด 41 คน คาดเข็มขัดนิรภัย 37 คน ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย 4 คน เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับ ปี พ.ศ.2560 พบว่า จำนวนบุคลากรลดลงเหลือ 930 คน มีผู้ขี่รถจักรยานยนต์ลดลงเหลือ 196 คน สวมหมวกนิรภัยทั้งหมด แต่มีผู้ใช้รถยนต์เพิ่มขึ้นเป็น ทั้งหมด 46 คน คาดเข็มขัดนิรภัยทั้งหมด

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม

1. วิทยาลัยการอาชีพบ้านไผ่ประกาศแต่งตั้งคณะทำงานขับเคลื่อนความปลอดภัย สวมหมวกนิรภัยในสถานศึกษาขึ้น โดยตามคำสั่งคณะทำงานจะประกอบด้วยภาคีเครือข่ายงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด ระดับอำเภอ ท้องถิ่น และผู้บริหารวิทยาลัยโดยมีนายอำเภอเป็นประธาน พร้อมประกาศจัดตั้งชมรมนักเรียน นักศึกษา อาสาป้องกันอุบัติเหตุทางถนนระดับสถานศึกษาขึ้น โดยอาศัยระเบียบสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาว่าด้วยองค์การนักวิชาชีพในอนาคตแห่งประเทศไทย พ.ศ.2557
2. จัดให้มีเวทีประชุมคณะทำงานฯ ระหว่างผู้บริหาร ภาคีเครือข่ายใน นอกสถานศึกษา และนักศึกษา
3. จัดทำกิจกรรมตามแผน โดยเริ่มต้นจากกิจกรรมประชาสัมพันธ์ โดยชมรมขับเคลื่อนความปลอดภัย พร้อมประกาศมาตรการ โดยมาตรการที่ 1 เรื่องหมวกนิรภัย 2 เข็มขัดนิรภัย 3 ไม่มีและไม่พกใบอนุญาตขับรถ หากฝ่าฝืนจะตักเตือน บัณฑิตและแจ้งผู้ปกครองทราบ ก่อนไม่อนุญาตให้นำรถเข้ามาในบริเวณวิทยาลัย
4. บรรจุมตรการองค์กรลงในคู่มือนักศึกษาและแจ้งให้ผู้ปกครองทราบด้วย

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

- จัดครูเวรตรวจเรื่องการสวมหมวกนิรภัย ลูกเสือจราจรพี่เลี้ยง และนักศึกษาวิชาทหารเข้าแถว ตรวจสอบพฤติกรรมบริเวณหน้าโรงเรียน โดยลูกเสือจราจรพี่เลี้ยงและนักศึกษาวิชาทหาร (ลูกเสือพี่เลี้ยง “พี่สอนน้อง”) จะทำหน้าที่ “ทุกวัน” (ซึ่งลูกเสือจราจรจะได้รับการฝึกอบรมการปฏิบัติงานด้วยความปลอดภัย โดย เจ้าหน้าที่ตำรวจ) + ใช้ธงเป็นสัญลักษณ์เพื่อชะลอความเร็ว และไม่ยืนเกาะกลาง รวมถึงการตรวจการคาดเข็มขัดนิรภัย นักศึกษาและบุคลากร ซึ่งเป็นมาตรการที่ขยายผลต่อจากการขับเคลื่อนเรื่องหมวก และมีการจัดทำสถิติการใช้อุปกรณ์นิรภัยของบุคลากร ซึ่งขณะนี้พบว่าส่วนใหญ่คาดเข็มขัดนิรภัยสูงถึง 100% รวมถึงการขยับมาตรการไปแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่วิทยาลัยด้วย

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

9. จากผลการดำเนินงานที่สัมฤทธิ์ผล 100% ปัจจุบันวิทยาลัยได้นำเสนอผลงานจนได้รับรางวัลสถานศึกษาคุณธรรม : คุณธรรมอัตลักษณ์ ที่ใช้กระบวนการดำเนินงานแบบมีส่วนร่วม ตั้งแต่ผู้บริหาร บุคลากร นักศึกษา ทุกระดับ (ปัจจุบันไม่ใช้การบังคับ ใช้คำว่าสถานศึกษาคุณธรรมเป็นเกณฑ์จูงใจให้นักเรียนสวมหมวกนิรภัยทุกคนที่ คนซ้อน) อย่างไรก็ตาม ระหว่างการดำเนินงาน วิทยาลัยได้ส่งครูไปอบรมการขับขี่ปลอดภัย/ถอดบทเรียน

ปัจจัยความสำเร็จ บทเรียน / ข้อค้นพบ จากการดำเนินโครงการ

ผู้บริหารเห็นความสำคัญและมีความเชื่อว่าเมื่อทำสิ่งใดแล้วต้องทำให้ได้ผลดีอย่างต่อเนื่อง (ขึ้นหลังเสือแล้วต้องทำให้ดี) ส่งผลให้วิทยาลัยได้รับโล่เกียรติคุณจากหลายองค์กร คณะทำงานเกิดความภาคภูมิใจ และเชื่อว่านอกเหนือกว่าความเชื่อที่ต้องทำให้ดีแล้วนั้น เรายังจำเป็นต้องทำให้เป็นประจำ ทำซ้ำๆ โดยคิดว่ามันเป็น “หน้าที่” ทุกอย่างแฝงอยู่ในงาน ถือเป็นงานในหน้าที่ ไม่ใช่งานภารกิจมอบหมายพิเศษ

และให้ความสำคัญกับการทบทวน ถอดบทเรียนเพื่อทราบว่าจะมีบางที่ควรทำต่ออะไรที่ไม่ควรทำต่อ และอะไรที่จำเป็นต้องทำต่อแต่ต้องปรับปรุงวิธีการ เราจะทำอย่างนั้นได้อย่างไรใครต้องทำอะไร ทำอย่างไรเพื่อนสะกิดเพื่อน พี่บอกล้อง ถือเป็นอีกหนึ่งกลยุทธ์ความสำเร็จ

2. โรงพยาบาลท่าตูม จังหวัดสุรินทร์

โรงพยาบาลท่าตูม จังหวัดสุรินทร์ เป็นโรงพยาบาลขนาด 120 เตียง ระดับ F1 ตั้งอยู่ห่างจากตัวเมือง 52 กม. ภายในอำเภอประกอบไปด้วยตำบล 10 ตำบล 165 หมู่บ้าน 2 เทศบาล 9 แห่ง อบต. 17 แห่ง และ รพ.สต. 1 รพช. องค์การดำเนินการภายใต้วิสัยทัศน์ “พัฒนาเครือข่าย ขยายบริการ ผ่านมาตรฐานคุณภาพโรงพยาบาล” ปัจจุบันโรงพยาบาลตั้งอยู่ริมถนนหลวง ซึ่งมีลักษณะเป็นทางลงเนิน รถส่วนใหญ่จะใช้ความเร็วในการขับขึ้น ส่วนทางทิศใต้ติดกับวิทยาลัยการอาชีพ ในช่วงโมงเร่งด่วนจึงมีการจราจรคับคั่ง ประชาชนในพื้นที่และที่มาใช้บริการส่วนใหญ่จะใช้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะหลัก และมักพบปัญหาที่เกิดจากผู้รับบริการเลี้ยวเข้าประตูโรงพยาบาลแล้วประสบเหตุบ่อยเนื่องจากสิ่งแฉกแฉอมและการจัดการทางเข้าออกเสี่ยง ในอดีตเคยมีพนักงานเสียชีวิต 1 ราย สาหัส 1 ราย และยังคงมีผู้บาดเจ็บเล็กน้อยเกิดบ่อยครั้ง ส่วนกายภาพภายในโรงพยาบาล พบจุดเสี่ยงบริเวณรับส่งผู้ป่วยหน้าห้องฉุกเฉิน เพราะเป็นเนินลาดชัน ประกอบกับถนนในโรงพยาบาลมีรถวิ่งสวนไปมาเพื่อนำเข้าที่จอดรถต่อเนื่องตลอดวัน

แนวคิดในการดำเนินงาน

จากสภาพปัญหาและสถานการณ์ข้างต้น ผู้บริหารจึงเกิดแนวคิดในการดำเนินงาน โดยกำหนดกลุ่มเป้าหมายเป็นเจ้าหน้าที่ของ

โรงพยาบาลจำนวน 319 คน ซึ่งมีอายุระหว่าง 20-60 ปี จากการสำรวจพบว่า มีประเด็นความเสี่ยงหลักเกิดจากการไม่สวมหมวกนิรภัย และไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ตีมาแล้วขับ รวมถึงเรื่องการใช้ความเร็วกว่าที่กำหนด โดยเน้นการบริการจัดการภายใต้แนวคิดการสร้างการมีส่วนร่วมโดยจัดตั้งในรูปของคณะกรรมการดำเนินงาน เพื่อให้เกิดองค์กรต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนที่มาจากบุคลากรสาธารณสุข ประกอบด้วย แพทย์ พยาบาล เภสัชกร และเจ้าหน้าที่ในตำแหน่งงานอื่นๆ

ภายใต้คณะกรรมการดำเนินงาน ได้กำหนดบทบาทหน้าที่ไว้อย่างชัดเจน โดยมอบหมายให้หัวหน้างานบริหารเป็นผู้รับผิดชอบหลักในโครงการ หัวหน้าฝ่าย ER เป็นฝ่ายปฏิบัติการ (Action) และทำหน้าที่เลขานุการ เพื่อดำเนินกิจกรรมสำคัญ ดังนี้ กำหนดนโยบาย วางแผน ปฏิบัติเผยแพร่ประชาสัมพันธ์สำรวจและแก้ไขจุดเสี่ยง สำรวจพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย/คาดเข็มขัดนิรภัย สนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชน และกำกับติดตามและประเมินผล

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม

- 1) ผู้อำนวยการลงนามร่วมกับนายแพทย์สาธารณสุขจังหวัด ในปี พ.ศ.2559 และลงนาม MOU ร่วมกับผู้ว่าราชการจังหวัดในปี พ.ศ. 2560 และประกาศเป็นนโยบายอย่างเป็นทางการเป็นลายลักษณ์อักษร โดยใช้เงินบำรุงมาดำเนินการขับเคลื่อนกิจกรรมภายใต้โครงการ

- 2) กำหนดให้มีการประชาสัมพันธ์ทั้งต่อพนักงานในองค์กรและประชาชนผู้รับบริการทุกวัน เวลา 9.00 และ 15.00 น. และมีการขยายผลการประชาสัมพันธ์รณรงค์สู่ภายนอก โดยจัดให้มีขบวนรณรงค์ผ่านประเพณีต่างๆ รวมถึงการจัดนิทรรศการสอดแทรกเรื่องความปลอดภัย อบรมจิตอาสา ให้มีความรู้ในเรื่องการกู้ชีพเบื้องต้น CPR งาน อสม. งานกีฬา และแจ้งต่อที่ประชุมหัวหน้าส่วนอำเภอ ฯลฯ
- 3) กำหนดให้โรงพยาบาลมีมาตรการกำกับพนักงานขับรถที่ผ่านหลักสูตร มีใบรับรองตรวจวัดแอลกอฮอล์ทุกเวอร์ จัดทำประกันชั้นหนึ่งในโรงพยาบาลทุกคัน พร้อมติดตั้ง GPS ควบคุมความเร็วไม่เกิน 90 km./ชม. โดยพนักงานขับรถมีหน้าที่ตรวจเช็คความพร้อมประจำเดือนและตามรอบที่กำหนด
- 4) การจัดการสิ่งแวดล้อม ได้มีการติดป้ายรณรงค์ไว้ที่ป้อมยามทางเข้าเพื่อกระตุ้นและสร้างจิตสำนึกแห่งความปลอดภัยและด้านในจะติดป้ายจำกัดความเร็วไม่เกิน 30 km./ชม. ตามจุดต่างๆหาสี ตีเส้นจราจรใหม่เพื่อให้ความชัดเจนเกิดขึ้นเสมอ
- 5) กำหนดให้มีแผนการกำกับติดตามประเมินผลประจำวัน ประจำเดือน และประจำปี

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

พนักงานที่ขับซิ่งจักรยานยนต์และรถยนต์ใช้หมวกนิรภัยและเข็มขัดนิรภัยครบ 100% ในปี พ.ศ. 2561และโรงพยาบาลเกิดระบบการ

บริหารจัดการที่ดี จนได้รับโลโรงพยาบาลคุณธรรม บริหารงานดีเด่นเมื่อปี พ.ศ.2560

การกำกับรถพยาบาล ให้พนักงานขับรถเป่าแอลกอฮอล์เป็นศูนย์ในทุกเวอร์ โดยหัวหน้า ER รวมถึงการกำกับความเร็ว + ดูแลสภาพรถ ซึ่งมีหัวหน้างานบริหารทำหน้าที่ดูแลอย่างใกล้ชิด ช่วงอบรมพนักงานขับรถหัวหน้าให้ความสำคัญและลงไปเข้าร่วมเรียนรู้และกลับมาจัดระบบในองค์กรตนเอง เมื่อเวลามีนโยบายเรื่องความปลอดภัยเกี่ยวกับรถราชการ โรงพยาบาลท่าตุมจะตื่นตัวมาก เพราะ “เกิดความใส่ใจ” ท่าตุมมีการเก็บข้อมูลละเอียดลึกถึงระดับตำบลและคืนข้อมูลในเวที ศปถ. อำเภอต่อเนื่องลงไปถึง ศปถ.อปท. เวลาเกิดเหตุจะมีทีมลงสอบสวนจนเห็นการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมคือมีการขยายถนนให้กว้างขึ้น

ด้านคุณภาพ เกิดความภูมิใจที่เป็นองค์กรต้นแบบ เป็นตัวอย่างที่ดี โดยนายอำเภอจะนำไปขยายสู่หน่วยงานราชการในเขตท่าตุม เพื่อเพิ่มความปลอดภัยของบุคลากรและผู้ป่วย

แต่อย่างไรก็ตาม จากการดำเนินงาน ยังพบปัญหาการสวมหมวกนิรภัยไม่ครบ 100% ในผู้ซ้อนท้าย เพราะคิดว่าเดินทางระยะใกล้ ซึ่งต้องอาศัยเวลาและมาตรการเฉพาะเพิ่มขึ้นในอนาคต ส่วนประเด็นเมาขับ ขับไม่เร็ว ควบคุมได้เฉพาะพนักงานขับรถโรงพยาบาลเท่านั้น และพบปัญหาเรื่องการจัดเก็บข้อมูล พฤติกรรมเสี่ยงการขับขี่ภายนอก ที่จอด

รถไม่เพียงพอ ภาระงาน งบประมาณ ที่ผ่านมามีงบประมาณไปกับการปรับปรุงกายภาพและจุดเสี่ยงในพื้นที่องค์กรค่อนข้างมาก

และการควบคุมผู้รับบริการเข้าออก ที่ผ่านมายังเน้นขอความร่วมมือ อนาคตมีแผนที่จะขยายผลไปยังกลุ่มนี้ ภายใต้แนวคิดไม่เน้นการบังคับ เพราะผู้บริหารเชื่อว่า ผู้ป่วยและญาติคือคนที่มีความทุกข์มาแล้วอย่าไปบังคับเค้าอีก เสนอให้คำแนะนำกับผู้ป่วยที่ประสบเหตุ อย่างไรก็ตาม มาตรการนี้เคยนำเสนอในเวทีระดับอำเภอ/จังหวัด นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดให้ความสนใจและให้ขยายไปยังองค์กรหน่วยงานสาธารณสุขอื่นๆ สำหรับแผนในปีพ.ศ. 2562 จะจัดให้มีการขออาสาสมัครเพื่อจัดการพื้นที่เสี่ยงหน้าบริเวณหน้าโรงพยาบาลก่อนที่จะจัดสรรงบประมาณปรับปรุงขยายทางเข้าออกเพื่อให้เกิดความปลอดภัย

ปัจจัยความสำเร็จ บทเรียน / ข้อค้นพบ จากการดำเนินโครงการ

ผู้นำให้ความสำคัญ กำกับติดตามต่อเนื่อง บุคลากรให้ความสำคัญ การนำเทคโนโลยีมาใช้กำกับความเร็วของพนักงานขับรถ การมีกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ ที่ชัดเจนง่ายต่อการบังคับใช้ของผู้ปฏิบัติ ทำให้เกิดความสำเร็จได้

แนวโน้มความยั่งยืน การมีบุคคลต้นแบบ role model จากผู้บริหาร ประกอบกับหากกำกับติดตามอย่างใกล้ชิดและต่อเนื่อง เยี่ยมกระตุ้นเป็นระยะและสนับสนุนให้บุคลากรมีใบขับขี่ มี พรบ. ใน

ยานพาหนะทุกคัน จะช่วยให้องค์กรตระหนักและทำต่อเนื่อง สามารถขยายผลไปยังพื้นที่ข้างเคียงได้อย่างไม่ยาก แต่อย่างไรก็ตาม มีข้อเสนอให้มีเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ในส่วนกลางเพื่อเสริมพลังคนทำงาน รวมถึงการสนับสนุนสื่อเทคโนโลยี จาก สอจร.

3. การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรระดับอำเภอ น้ำพอง จังหวัด

ขอนแก่น

อำเภอ น้ำพอง อยู่ห่างจากจังหวัดขอนแก่น 33 กิโลเมตร ประกอบไปด้วยชุมชนจาก 12 ตำบล 168 หมู่บ้าน มี อบต. 8 แห่ง และเทศบาล 6 แห่ง จำนวนหลังคาเรือน 26,278 หลังคาเรือน ประชากรทั้งหมด 114,588 คน แบ่งเป็นเพศชาย 57,274 คน และหญิง 57,314 คน และอำเภอเป็นพื้นที่ที่มีถนนสายหลักตัดผ่าน คือถนนมิตรภาพ และถนนสายรองที่สามารถสัญจรเชื่อมไปยังพื้นที่อื่นๆ ได้แก่ ถนนกระนวน – น้ำพอง และถนนอุบลรัตน์ – น้ำพอง รวมไปถึงการเป็นแหล่งที่ตั้งนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ มีโรงงานประมาณ 16 แห่ง มีแหล่งท่องเที่ยวยอดนิยมอีกสองแห่ง ส่งผลให้มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงมากและทำให้อำเภอ น้ำพองติดอันดับ 3 ของการมีผู้เสียชีวิตจากปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด

แนวคิดในการดำเนินงาน

ด้วยความรุนแรงของสถานการณ์ปัญหา ประกอบกับความเสี่ยงที่เกิดจาก 3 ปัจจัย (คน รถ ถนน/สภาพแวดล้อม) มีแนวโน้มจะเป็น

ตัวเร่งปฏิกิริยา ทำให้ความรุนแรงเพิ่มสูงขึ้น ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ/น้ำพอง (ศปถ.อำเภอ) ซึ่งมีโครงสร้างแกนนำแนวตั้งซึ่งถือเป็นทุนเดิมที่สำคัญอย่างมาก (Back bone) ในการขับเคลื่อนงานป้องกันและแก้ไขปัญหาคับเหตุทางถนนมาอย่างต่อเนื่องของอำเภอ เล็งเห็นความสำคัญและการต่อยอดงานเข้ากับโครงการเดิมของอำเภอ จึงได้เข้าร่วมโครงการสานพลังมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน เพื่อระดมความรู้ ทรัพยากรบุคลากร งบประมาณ วัสดุต่างๆ จากหน่วยงานกลาง มาเสริมแรงให้กับคณะทำงานในพื้นที่ได้ขับเคลื่อนงานป้องกันต่อไปอีกมิติหนึ่งกับภาคเอกชนและสถานประกอบการ โรงงานในนิคมอุตสาหกรรม โดยตั้งเป้าหมายเฉพาะ คือลดจำนวนการบาดเจ็บสาหัส และจำนวนผู้เสียชีวิตในกลุ่มวัยแรงงานในสถานประกอบการ หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และนิคมอุตสาหกรรมที่ตั้งอยู่ในพื้นที่จำนวน 10 องค์กร บรรลุและเป็นไปตามเป้าหมายตัวชี้วัดของ สอจร. คือ เกิดมาตรการองค์กรในสถานประกอบการ พนักงานสวมหมวกนิรภัย 100% เป็น main point รองลงมาด้วยการบังคับใช้เข็มขัดนิรภัย ดื่มไม่ขับ จำกัดความเร็ว และวินัยจราจรอื่นๆ ได้แก่ การไม่ชื้อยอนศร รวมถึงการแก้ไขจุดเสี่ยงบริเวณทางเข้าออกโรงงาน ส่งผลให้ภาพรวมจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และเสียชีวิตของอำเภอ ลดลง

ในส่วนของการสร้าง ศปถ.อำเภอ/พขอ. น้ำพอง มีนายอำเภอเป็นประธานขับเคลื่อนการทำงานทุกโครงการที่เกี่ยวข้องกับงานป้องกัน

และแก้ไขปัญหาคับเหตุทางถนนซึ่งนายอำเภอได้จัดตั้งทีมสอบสวนสาเหตุเชิงลึก และคณะทำงาน ศปถ.ตำบลขึ้นมาเป็นคณะทำงาน/ทีมสนับสนุน ศปถ.อำเภอ ในภาพรวม ส่งผลให้การจับกุมข้อมูลในอำเภอ น้ำพองมีความละเอียดลงถึงระดับตำบลและมีเวทีคืนข้อมูลกำกับติดตามการทำงานอย่างต่อเนื่อง สม่่าเสมอ ใกล้ชิดกับพื้นที่และทำให้การวิเคราะห์สาเหตุเชิงลึกของปัญหาใกล้เคียงกับความเป็นจริงมากที่สุด ถือเป็นการสร้างการมีส่วนร่วมในแนวตั้ง ถึงแม้จะอาศัยข้อสั่งการและตั้งโต๊ะประชุมแบบเป็นทางการก็ตาม แต่กิจกรรมที่ดำเนินการร่วมกันนั้นเป็นการสร้างสัมพันธ์ภาพระหว่างคนทำงานในสองระดับ (การประชุมแบ่งออกเป็น ประชุมแบบเป็นทางการ เพื่อขับเคลื่อนงบประมาณที่ได้รับสนับสนุนจากหลายแหล่ง ประชุมหัวหน้าส่วนราชการ 12 ครั้งประชุมกำนันผู้ใหญ่บ้านประชุม พชอ.2 ครั้ง/เดือน และประชุม ศปถ.อำเภอ 2 ครั้ง/เดือน)

องค์ประกอบคณะทำงานทั้งสองโครงสร้างพร้อมบทบาทหน้าที่มีดังนี้

โครงสร้าง ศปถ.อำเภอ/พชอ. มีนายอำเภอเป็นประธาน และสาธารณสุขอำเภอเป็นรองประธาน โรงพยาบาลน้ำพองเป็นทีมเลขานุการ ตามมาด้วยทีมพี่เลี้ยงจากสหสาขา ดังนี้ ปลัดอำเภอ มีนักวิชาการสาธารณสุขเป็นผู้ช่วยเลขานุการ ปลัด ทีมพี่เลี้ยงที่ 2 คือ เทศบาลกุดน้ำใส เทศบาลน้ำพองและเทศบาลลำน้ำพอง ทีมที่ 3 คือทีมหมวด

การทาง และทีมที่ 4 คือตำรวจ โดยทีมที่เสี่ยงทั้งสามทีม จะมีทีม SRRT ทีม EMS และทีม รพ.สต. 18 แห่งร่วมเป็นคณะทำงาน

โครงสร้าง ศปอ.ตำบล ประกอบด้วย นายกเทศมนตรีตำบล/นายกอบต.ทุกแห่ง เป็นประธานคณะทำงาน ส่วนคณะทำงานประกอบด้วย เจ้าหน้าที่ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยทุก อบต. สายตรวจประจำตำบล ทุกตำบล พยาบาลชุมชนทุก รพ.สต. เจ้าพนักงานเวชกิจ พนักงานผู้ช่วยกู้ชีพทุก รพ.สต. สมาชิก อส. อำเภอน้ำพองที่ 9 ทุกนาย สมาชิก อปพร.ทุกตำบล ประธาน อสม.ทุก รพ.สต. กำนันผู้ใหญ่บ้านทุกหมู่บ้าน ผู้อำนวยการโรงพยาบาล รพ.สต.ทุกแห่งเป็นคณะทำงานและเลขานุการ เพื่อมีหน้าที่ในการดำเนินงานเน้น จัดเก็บข้อมูล mapping ความเสี่ยงสำคัญในพื้นที่ ส่งเสริมรณรงค์ สนับสนุนทรัพยากร ในการแก้ไขจุดเสี่ยง ตั้งด่านชุมชน สนับสนุนการทำงานของคณะกรรมการระดับอำเภอ

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม

- 1) วิเคราะห์ข้อมูลจากหลายฐานข้อมูลประกอบด้วย ฐานข้อมูล IS, ตำรวจ ชุมชน และข้อมูล EMS ทำการแยกข้อมูลออกเป็นสองส่วน
 - a. ส่วนแรก เป็นสถานการณ์ทั่วไปในระดับอำเภอ พบว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจาก

รถจักรยานยนต์ 88.43% และเสียชีวิตสูงถึง 95 % ส่วนใหญ่พบการบาดเจ็บที่ศีรษะอวัยวะ พบในวัยรุ่นและวัยทำงานอายุ 20 -25 ปี, 10 – 15 ปีปัจจัยส่งเสริมดื่มสุราก่อนขับขี่ 29.38 ไม่สวมหมวกนิรภัย 57.79 ใช้ความเร็วสภาพแวดล้อมที่เป็นอุปสรรคและไม่ปลอดภัย ไม่มีสัญญาณไฟจราจรบริเวณแยกที่สำคัญ ผิวทางชำรุดเสียหาย ไม่มีไฟฟ้าส่องสว่างนำทาง วิสัยทัศน์การมองเห็น ลดลง

b. ส่วนที่สอง เป็นสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุในสถานประกอบการ พบประเด็นปัญหาพฤติกรรมเสี่ยงดังนี้ ใช้ความเร็ว ไม่สวมหมวกนิรภัย ดื่มแอลกอฮอล์ หลับใน บรรทุกเกินกำหนด/จัดเก็บไม่เรียบร้อย

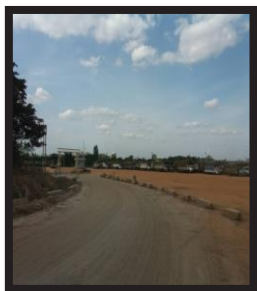
- 2) จัดทำแผนการดำเนินงานโครงการรวมถึงแผนกำกับติดตามทั้งในส่วนกลางและในพื้นที่ รวมถึงวางแผนการใช้งบประมาณสนับสนุนในแต่ละกิจกรรม
- 3) คัดเลือกกลุ่มเป้าหมายที่จะเข้าร่วมโครงการสานพลังมาตรการองค์กร และจัดพิธีลงนามบันทึกข้อตกลงร่วมระหว่างหน่วยงาน ศปถ.อำเภอ หน่วยงานภาครัฐ และสถานประกอบการ



- 4) จัดเวทีฝึกอบรม ชี้แจงความเข้าใจ ขั้นตอนการดำเนินงาน โครงการ และกระตุ้นการมีส่วนร่วมระหว่างหน่วยงานภาครัฐ และสถานประกอบการ จนเกิดกฎข้อบังคับด้านความปลอดภัย ในประเด็นการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย คาดเข็มขัดนิรภัย ต็มไม่ขับ ไม่ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ รวมถึงการสำรวจและ แก้ไขจุดเสี่ยงรอบๆ สถานประกอบการ ชุมชน และทางเข้าออก หน้าโรงงาน
- 5) สื่อสาร รณรงค์และประชาสัมพันธ์ พร้อมจัดกิจกรรมเพื่อสร้าง การรับรู้และเพื่อให้ผู้มีส่วนร่วมเข้าใจและตระหนักถึงปัญหาให้ ครบคลุมทั้ง 3 ปัจจัย
 - a. ปัจจัยด้านคน ตัวอย่างการจัดกิจกรรมส่งเสริมการขับช่ ้อย่างปลอดภัยของบริษัทที่เข้าร่วมโครงการ จะเน้น และส่งเสริมให้พนักงานมีใบอนุญาตขับชี้ถูกต้องตาม กฎหมาย โดยพนักงานได้รับสติ๊กเกอร์ของบริษัทฯ เพื่อ

บริษัทในการจัดบริเวณที่จอดรถของบริษัทฯ พนักงานได้รับแจกหมวกนิรภัยโดยใช้บงค์กร เพื่อส่งเสริมให้พนักงานสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ และกิจกรรมส่งเสริมการขับขี่อย่างปลอดภัยในช่วงเทศกาล สุ่มตรวจแอลกอฮอล์ในพนักงานขับรถ

- b. บัณฑิตด้านยานพาหนะ จัดให้มีการตรวจสอบสภาพรถ รับส่งพนักงาน รถยนต์ส่วนบุคคลรถพยาบาลที่ใช้สำหรับรับส่งผู้ป่วย ได้ทำการเช็คครัดและอุปกรณ์บนรถ ให้พร้อมก่อนใช้งานทุกเวอร์ในแต่ละวัน และทุกครั้งเมื่อปฏิบัติหน้าที่เสร็จสิ้น เพื่อความปลอดภัยของผู้รับบริการและบุคลากรบนรถพยาบาล
- c. บัณฑิตด้านกายภาพถนนและสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมให้มีการสำรวจ วิเคราะห์ และแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่ตัวอย่างของความสำเร็จคือทั้ง 12 ตำบล ร่วมกันสำรวจจุดเสี่ยงได้รวม 79 จุดนำมาวิเคราะห์และวางแผนแก้ไขระยะสั้น กลาง ยาว ผลการดำเนินงานที่เป็นรูปธรรม ทำให้ไม่เกิดอุบัติเหตุชนท้ายรถบรรทุก อ้อย ณ จุดนั้นอีก คือ การแก้ไขจุดจอดรถชนอ้อย พื้นที่แก้มลิงบริเวณหน้าโรงงานน้ำตาลโดยความร่วมมือของโรงงานอุตสาหกรรม เกิดภูมิปัญญาชุมชน โดยการนำไม้กั้นไม่ให้รถใหญ่เข้าบริเวณชุมชน



- 6) สรุบทบทเรียนร่วมกันในขณะทำงาน ก่อนคืนข้อมูลให้ชุมชนและ
 แกนนำ ผู้บริหารรับรู้

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

- 1) จำนวนผู้สวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัยใน
 องค์กรที่เข้าร่วมโครงการครบ 100% การแก้ไขจุดเสี่ยง
 สำคัญใน 12 ตำบลได้รับการแก้ไขเกินกว่าครึ่ง พร้อมมี
 งบประมาณและแผนการดำเนินงานต่อเนื่องในระยะ
 ยาว แสดงถึงความยั่งยืนในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ
 ทางถนนในพื้นที่
- 2) เกิดมาตรการความปลอดภัยในองค์กร
 - a. พนักงานขับรถของโรงพยาบาลน้ำพอง 12 คน
 ผ่านอบรมการขับรถพยาบาล เพื่อลด

- อุบัติเหตุรถบริการการแพทย์ฉุกเฉินและส่งต่อแล้วจำนวน 10 คน คิดเป็น 83.33 %
- b. เกิดมาตรการกำกับติดตามพฤติกรรมเสี่ยงของพนักงานขับรถของโรงพยาบาลน้ำพองอย่างใกล้ชิด โดยทุกคนขับรถพยาบาลที่ใช้สำหรับรับส่งผู้ป่วย ใช้ความเร็วไม่เกิน 90 กม./ชม. และปฏิบัติตามตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด
 - c. มีการจัดทำแผนการขับรถของพนักงาน เพื่อสับเปลี่ยนกันป้องกันการเหนื่อยล้าขณะขับรถ ดังนี้ เวรเช้ามีพนักงานขับรถ 4 คน สับเปลี่ยนกันตลอดเวรเวรบ่ายและเวรดึกมีพนักงานขับรถ 1 คน กรณีรับส่งผู้ป่วยต่อเนื่องกัน 2 รอบจะสับเปลี่ยนให้ผู้ช่วยกู้ชีพ (EMT-B) ขับแทนในรอบที่ 3 และ ใช้ระบบ On call

ปัจจัยความสำเร็จ บทเรียน / ข้อค้นพบ จากการดำเนินโครงการ

การใช้โครงสร้างสภ.อำเภอ/พขอ. และ สภ.ท้องถิ่น เป็น back bone ในการขับเคลื่อนงานป้องกัน ทำให้มีความก้าวหน้าและได้รับความร่วมมือ รวมถึงสามารถใช้ทรัพยากร (คน เงิน ของ) แบบบูรณาการ มีพื้นที่ในการใช้ คืบ และส่งต่อข้อมูล สร้างความสัมพันธ์ผ่านกิจกรรมที่ทุกหน่วยต้องร่วมคิดและลงแรงตามความถนัดและบทบาท

หน้าที่ของตนเอง (ทำในหน้าที่แต่ยกระดับให้ดีกว่าเดิม) มีเพื่อนช่วยกันทำงาน งานเดินหน้าและไม่เหนื่อยล้าพัง ท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมตั้งแต่ต้นโครงการ และมีส่วนร่วมในการเก็บข้อมูลในพื้นที่ตนเอง (ทำเอง ใช้เอง) จึงเกิดความเป็นเจ้าของและได้รับโอกาสในการตัดสินใจรวมถึงติดตามประเมินผลการดำเนินงาน รับรู้ถึงความภาคภูมิใจในความสำเร็จ ตลอดจนปัญหาอุปสรรคที่ยังต้องก้าวข้ามไปด้วยกัน

4. โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล (รพ.สต.) นางเต็ง จังหวัด สกลนคร

โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลนางเต็ง ตั้งอยู่ที่ตำบลโคกภู อำเภอกุสุมาลย์ จังหวัดสกลนคร มีประชากรทั้งหมด 36,698 คน ทั้งอำเภอประกอบไปด้วย 4 ตำบล มีสถานพยาบาล 9 แห่ง รพ.สต. 8 แห่ง

ขอบเขตของการให้บริการให้บริการระดับปฐมภูมิการส่งเสริมสุขภาพ ป้องกันโรค บริการรักษาพยาบาล และฟื้นฟูสุขภาพ รับผิดชอบ 11 หมู่บ้าน ประชากร จำนวน 9,871 คน มีบุคลากร จำนวน 13 คน นักวิชาการสาธารณสุข 3 คนพยาบาลวิชาชีพ 3 คน เจ้าหน้าที่งานทันตสาธารณสุข 1 คนเจ้าหน้าที่งานชันสูตร 1 คนนักการแพทย์แผนไทย 1 คน และพนักงานช่วยเหลือคนไข้ 4 คน

วิสัยทัศน์ระบบบริการได้มาตรฐาน เน้นบริการเชิงรุก ภาครัฐ เครือข่ายมีส่วนร่วม ในการดูแลสุขภาพ ครอบคลุมกลุ่มวัย ใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสม กับบริบทของพื้นที่ มีการคืนข้อมูลสู่ชุมชน

พันธกิจ บริการดี มีคุณภาพ ส่งเสริมสุขภาพ ป้องกันโรค ครอบคลุมทุกกลุ่มวัยในพื้นที่

จากข้อมูลปี พ.ศ.2561 พบว่า มีจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนจำนวน313 ราย (ส่วนใหญ่เป็นคนภายนอกหมู่บ้าน) เป็นเพศชาย214 รายซึ่งมากกว่าเพศหญิงที่บาดเจ็บจำนวนทั้งสิ้น 99 ราย ตามลำดับ (ข้อมูลจากการเข้ารับบริการ)และพบว่าจำนวนผู้เสียชีวิตในปี พ.ศ.2561 สูงถึง6 ราย สัดส่วนการคุ้มครองกรมธรรม์ ปี พ.ศ.2560 มีกรมธรรม์ 55.67% ในขณะที่ ปี พ.ศ. 2561 เหลือ 46.39% ทำให้โรงพยาบาลประสบภาวะการเป็นหนี้สูญ

แนวคิดในการดำเนินงาน

ผู้บริหารเห็นความสำคัญและตระหนักถึงปัญหา และเห็นควรให้ดำเนินกิจกรรมโครงการสานพลังเพื่อขับเคลื่อนมาตรการองค์กร เพราะบุคลากรในองค์กรเป็นทรัพยากรที่มีคุณค่า ควรต้องป้องกันก่อนเกิดเหตุการณ์ที่จะต้องสูญเสียชีวิตหรือทรัพย์สินเพื่อรักษาพยาบาล และเพื่อ

ขานรับนโยบายจากสาธารณสุขอำเภอในการลดจำนวนครั้ง จำนวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ประกอบกับได้แรงหนุนเสริมจากทางโรงพยาบาลพระอาจารย์แบน ธนากโร ซึ่งเป็นทีมพี่เลี้ยงในพื้นที่ได้ชักชวนและชี้แนะขั้นตอนการดำเนินงานโครงการฯ พร้อมจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ในพื้นที่ โดยใช้บจากโรงพยาบาลพระอาจารย์แบนที่ได้รับจาก สอจร.

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม

- 1) การดำเนินงานภายในองค์กร
 - a. กำหนดกลุ่มเป้าหมาย แบ่งเป็น เจ้าหน้าที่ในองค์กร จำนวน 13 คน อสม. 144 คน เพศชายจำนวน 15 คน เพศหญิงจำนวน 119 คน โดยคณะทำงานดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลกลุ่มเป้าหมาย พบว่า มีกลุ่มอายุ น้อยกว่า 20 ปี 0 คน กลุ่มอายุ 20 - 39 ปี 49 คน กลุ่มอายุ 40 - 59 ปี 85 คน และกลุ่มอายุ 60 ปีขึ้นไป 10 คน และเมื่อพิจารณาจากฐานข้อมูลพบว่ากลุ่มเป้าหมายมีพฤติกรรมเสี่ยง ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่ปฏิบัติตามกฎต่ออายุ พรบ. ไม่ครอบคลุม 100% หากเกิดอุบัติเหตุแล้วมาหาที่อานามัยจะต้องเสียค่าใช้จ่ายขั้นต่ำ 350 บาท รวมถึงการสำรวจจุดเสี่ยงในพื้นที่ พบจุดเสี่ยง

- บริเวณทางโค้งในหมู่บ้านเป็นโค้งหักศอก ซึ่งคนในหมู่บ้านส่วนใหญ่จะทราบดี แต่คนภายนอกจะไม่ทราบ
- b. คณะทำงานเริ่มมีการจัดการระบบข้อมูล ดำเนินการสำรวจพฤติกรรมเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ และการบาดเจ็บเพราะไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัด ก่อนและหลังเข้าร่วมโครงการ
 - c. ประชุมชี้แจงโครงการโดยผู้บริหารถึงรายละเอียดของการดำเนินงานให้กับเจ้าหน้าที่
 - d. จัดฝึกอบรมบุคลากรให้ความรู้เรื่องวินัยจราจรและความสำคัญของการใช้อุปกรณ์ป้องกันจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ รวมถึง ความสำคัญของ พรบ. การต่อทะเบียนรถ ก่อนนำไปขยายผลในพื้นที่โดยการอบรมความรู้ให้กับ อสม. ที่โรงเรียนทุกเดือน
 - e. กำหนดนโยบายความปลอดภัยในองค์กร ชี้แจงให้บุคลากรทราบและประชาสัมพันธ์กฎข้อบังคับต่างๆ ก่อนบังคับใช้ และเฝ้าระวังสังเกตพฤติกรรมการขับขี่ของเจ้าหน้าที่ และติดตามให้รถทุกคนต้องทำ พรบ. นำผลการติดตามประเมินและสรุปเสนอผู้บริหารหากพบจะทำการตักเตือน และจัดให้มีการนิเทศติดตามการดำเนินงานทั้งในและนอกองค์กร

2) การดำเนินงานภายนอกองค์กร

- a. ทำบันทึกข้อตกลงร่วมกับ อสม.ในพื้นที่ จำนวน 6 ข้อ โดย รถทุกชนิดต้องมี พรบ. สวมหมวกและคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้ง ใช้ความเร็วต่ำกว่า 90 กม./ชั่วโมงเมาไม่ขับ ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด
- b. ติดป้ายรณรงค์ ประชาสัมพันธ์เสียงตามสาย สอดแทรกความรู้ผ่านเวทีไทยนิยมและมอบให้ อสม.ในพื้นที่ช่วยกันประชาสัมพันธ์และสอดส่องพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของลูกบ้าน
- c. กำหนดให้มีการติดตามพฤติกรรมของแกนนำผ่านเวทีประชุมเจ้าหน้าที่ รพ.สต. และจัดให้มีการสรุปผลพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยประจำทุกเดือน เพื่อประเมินจิตพิสัยปีละหนึ่งครั้ง
- d. จัดประชุมและให้มีการเสนอความคิดเห็นและแก้ไขปัญหาร่วมกัน

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ (ก่อนดำเนินการปี 2560 หลังดำเนินการปี 2561)

พบว่า เจ้าหน้าที่ใน รพ.สต. สวมหมวกนิรภัยครบ 100% และคาดเข็มขัดนิรภัย 100% ในส่วนของ อสม. ก่อนดำเนินการสวมหมวก 25 คน ร้อยละ 17.36 หลังดำเนินการ 100% (สังเกตจากทางเข้าออก) และมีการใช้เข็มขัดนิรภัยก่อนเริ่มโครงการ 4 คนจาก 20 คน แต่เมื่อหลังดำเนินการพบ อสม. ใช้เข็มขัดนิรภัย 100% พบ. บุคลากร ก่อนเริ่มโครงการมีเพียง 10 คน หลังดำเนินการ มี พบ. ครบ 100% เครือข่าย อสม. ก่อนเริ่มโครงการมี พบ. 112 คน หลังดำเนินการมีครบ 100%

ในส่วนของข้อมูลอุบัติเหตุ บุคลากร 13 คนไม่พบอุบัติเหตุ ไม่มีผู้เสียชีวิต ในส่วนของ อสม. 144 คน พบอุบัติเหตุเป็นศูนย์

อย่างไรก็ตาม คณะทำงานยังคงพบปัญหาอุปสรรค ในการปรับพฤติกรรมซ้ำซึ่งปลอดภัย เช่น การสวมหมวกนิรภัย มีความแตกต่างกันในด้านเจตคติ ต้องใช้ระยะเวลาในการปรับ ผู้บริหารและการดำเนินงาน ต้องมีความชัดเจนในการกำหนดมาตรการและแนวทางการแก้ไข เสนอให้เพิ่มการอบรมให้มากขึ้น บังคับใช้ที่เข้มงวดขึ้นซึ่งที่ผ่านมาในเขตพื้นที่อำเภอ ซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานีตำรวจภูธร ซึ่งดำเนินการตั้งจุดตรวจเป็นประจำ ถือเป็นแรงเสริมทำให้ช่วยลดอุบัติเหตุลงได้อีกทางหนึ่ง รวมถึงการเอื้ออำนวยให้มีหน่วยงานอย่างบริษัทกลางฯ เข้ามาดำเนินการจัดทำ พบ.ในพื้นที่ เพราะประชาชนไม่สะดวกในการเดินทางเข้าไปยังตัวจังหวัด

ปัจจัยความสำเร็จ บทเรียน / ข้อค้นพบ จากการดำเนิน โครงการ

บทเรียนที่ได้รับ พบว่า ผู้บริหารต้องเป็นแบบอย่างที่ดี วินัย จรรยาต้องเริ่มที่ตัวเรา บุคลากรในองค์กร ครอบครัว ชุมชนจะทำตาม เกิดความยั่งยืน โดยเฉพาะเรื่องหมวกและเข็มขัดนิรภัย การจัดทำป้าย จราจร ป้ายรณรงค์ก็ยังคงมีความจำเป็นเพราะยังมีประชาชนบางคนไม่รู้ ข้อมูล เช่น วิธีการชำระเงินหากเกิดอุบัติเหตุ และในส่วนของกิจกรรม การรณรงค์ เนื่องจากอำเภอภูพานรับผิดชอบ 16 หมู่บ้าน ประชากร อาศัยอยู่อย่างกระจัดกระจาย การทำงานโดยหน่วยงานองค์กรเดียวจะ ค่อนข้างยากแต่เนื่องจากคณะทำงานได้ความร่วมมือจากเครือข่ายระดับ อำเภอ และจังหวัด ประกอบด้วย นายแพทย์ สสจ. ผู้ว่าและรองผู้ว่า ราชการจังหวัดที่กำกับติดตามต่อเนื่อง หน่วยงานต่างๆ จึงให้ความสำคัญ และเข้าร่วมกิจกรรมได้อย่างครอบคลุม

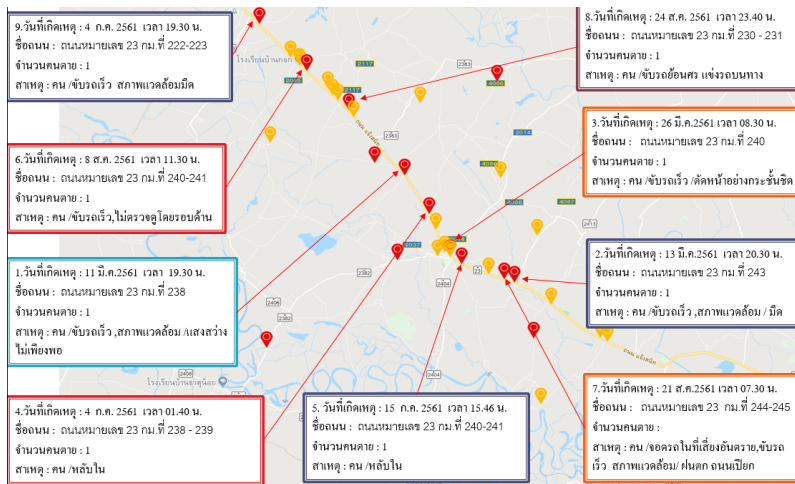
5. สถานีดำรวจภูธรเชิงใน จังหวัดอุบลราชธานี

สถานีดำรวจภูธรเชิงใน มีเขตพื้นที่รับผิดชอบทั้งสิ้น 772.8 ตารางกิโลเมตร ครอบคลุม 18 ตำบล 3 เขตเทศบาล 15 อบต. 183 หมู่บ้าน รวมจำนวนประชากรทั้งสิ้น 108,305 คน แบ่งเป็นเพศชาย 53,882 คน และเพศหญิง 54,423 คน และมีถนนสำคัญที่อยู่ในความ รับผิดชอบ แบ่งเป็นถนนสายหลัก คือ ถนนหมายเลข 23 (ถนนแจ้งสนิท) ระยะทางประมาณ 37 กิโลเมตร ซึ่งเป็นถนนที่มีอุบัติเหตุสูงสุด เดือน ก.พ.-ก.ย. 61 เกิดเหตุ 9 ครั้งส่งผลให้มีผู้เสียชีวิต 11 คนรองลงมาเป็น

ถนนสายรอง คือ ถนนหมายเลข 2383 (ดู่น้อย-ม่วงสามสิบ) ระยะทางประมาณ 12 กิโลเมตร และถนนระหว่างหมู่บ้าน มีผู้เสียชีวิตจำนวน 8 คน

แนวคิดในการดำเนินงาน

ด้วยความรุนแรงของสถานการณ์ในพื้นที่ ซึ่งรวบรวมภายใต้ฐานข้อมูลอุบัติเหตุระดับจังหวัด (อบถ.) โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นผู้รวบรวมและลงพื้นที่สอบสวนเชิงลึก ถูกนำไปใช้ประโยชน์เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจและเครือข่ายคณะทำงานป้องกันในพื้นที่ตลอดช่วงของการดำเนินโครงการ โดยข้อมูลจากฐานวิเคราะห์สาเหตุจากแผนที่จุดเกิดเหตุที่มีผู้เสียชีวิตของ สภ.เชื่องโน บนถนนสายหลัก(ถนนหมายเลข 23) และถนนสายรองระหว่างเดือน ก.พ.-ก.ย. 61 ที่พบว่ามี ความรุนแรงสูง เนื่องจากเกิดเหตุ 9 ครั้ง แต่มีผู้เสียชีวิต สูงถึง 11 คน นำมาซึ่งการประชุมและวางแนวทางการแก้ไขปัญหาาร่วมกันโดยใช้ข้อมูลเชิงลึกมากำหนดกิจกรรม



หากวิเคราะห์จากข้อมูลที่รวบรวมได้จะพบว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่มาเป็นอันดับหนึ่ง รองมาคือสภาพแวดล้อมและสภาพถนนมีความเสี่ยง รถถูกตัดแปลงสภาพตามลำดับ โดยส่วนใหญ่อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจะเป็นยานพาหนะประเภทรถจักรยานยนต์ โดยผู้ขับขี่ที่เสียชีวิตมีส่วนของการไม่สวมหมวกนิรภัยสูงเกินกว่าครึ่ง โดยช่วงเวลาที่เกิดเหตุสูงที่สุดคือช่วง 18.00 – 21.00 น.

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม

ชัดเจนอย่างมากว่า สภ.เชิงใน และภาคีเครือข่ายงานป้องกันฯ ในพื้นที่ใช้หลักคิดและกรอบการขับเคลื่อนงานโดยใช้สารสนเทศเป็นตัวนำไปสู่การสร้างความมีส่วนร่วมจากภาคีในวงประชุม จากการถอดบทเรียนพบว่าทุกขั้นตอนข้อมูลจะถูกสังเคราะห์และนำทางให้

คณะทำงานสามารถกำหนดกิจกรรมให้สอดคล้องกับกลุ่มเป้าหมาย รวมถึงการออกแบบแบบฟอร์มเพื่อใช้เก็บรวบรวมผลการดำเนินงานก่อน ระหว่าง และหลังดำเนินการเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ประเมินผล และใช้นำเสนอผู้บริหารเพื่อใช้กำกับติดตามการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง

โดยสรุป กิจกรรมที่คณะทำงานร่วมกันออกแบบ โดยมี เจ้าหน้าที่ตำรวจจากสภ.เชียงในเป็นผู้ขับเคลื่อนหลัก แบ่งออกเป็นสอง ส่วนคือ มาตรการแก้ไข ซึ่งได้แก่ การปรับปรุงกายภาพถนนและสภาพแวดล้อมให้เอื้อต่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่หลังตรวจพบว่าเป็นพื้นที่เสี่ยงและมาตรการเชิงรุก ซึ่งแบ่งออกตามเหตุปัจจัย โดยมี รายละเอียดการดำเนินงานและผลลัพธ์หลังดำเนินงาน ดังนี้

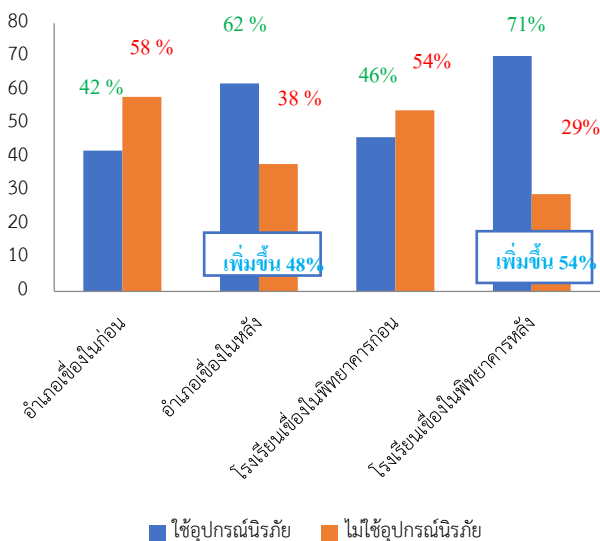
มาตรการในการบริหารจัดการทรัพยากร (คน เงิน ของ) ที่มีอยู่อย่างจำกัดให้เกิดประสิทธิภาพ

- 1) เนื่องจากกำลังพลของเจ้าหน้าที่ตำรวจมีน้อย ไม่สอดคล้องกับภาระงานประจำและงานเชิงรุกอย่างงานป้องกัน คณะทำงานจึงคิดสร้าง“นวัตกรรมทำคนน้อยให้เป็นคนมาก”โดยผู้บังคับบัญชาได้ออกคำสั่งให้ร้อยเวร 20 สาย ตรวจเป็นผู้ช่วยงานจราจร ออกตรวจตั้งจุดตรวจ/จุดสกัด ในเขตชุมชนและจุดเสี่ยง พร้อมทั้งกวดขันวินัยจราจรไม่ให้ ขับรถเร็ว ให้สวมหมวกนิรภัย มีเครื่องเป่าแอลกอฮอล์ ประจำรถสายตรวจ พร้อมทั้งกวดขันจับกุมรถจักรยานยนต์

ที่อุปกรณ์ไม่ครบถ้วน และออกตรวจในเขตชุมชน จุดเสี่ยง โดยเปิดสัญญาณไฟวับวาบเพื่อลดอุบัติเหตุ และ “นวัตกรรมบูรณาการภาคีเครือข่าย” เพื่อแสวงหาความร่วมมือในการหาแนวทางแก้ไขปัญหาเพื่อลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ร่วมกับหน่วยงานราชการและหน่วยงานเอกชนต่างๆ ในพื้นที่อำเภอเชียงใน ประกอบไปด้วย โรงเรียน สถานศึกษา หมวดยานพาหนะ กู้ชีพ โรงพยาบาล อำเภอ เทศบาล การไฟฟ้า บริษัทประกันชีวิต บริษัทเอกชนอื่นๆ เช่น รดก โดยดำเนินการจัดตั้งกลุ่มไลน์เพื่อใช้สื่อสารและ อัปเดตข้อมูล ผลการปฏิบัติ ตามมติที่ประชุมบูรณาการ ภาคีเครือข่าย โดยความร่วมมือกับเครือข่ายป้องกันและ แก้ไขฯ ระดับจังหวัด คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจได้ลงพื้นที่ ดำเนินการบนถนนสายหลักตลอดทั้งสาย ประกอบไปด้วย 1) มาตรการเชิงรุก ได้แก่ การตั้งด่านกวดขันวินัยจราจรใกล้ จุดเสี่ยง ปิดจุดกลับรถหน้า ธกส. และโรงพยาบาล ออก ตรวจและเปิดไฟสัญญาณตามถนนสาย23 รวมถึง 2) มาตรการแก้ไข คือ มีการดำเนินการแก้ไขไฟฟ้าส่องสว่างใน จุดเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ใช้รถใช้ถนนในเวลา กลางคืน



2) “นวัตกรรมขับเคลื่อนของหน่วยงานรัฐ” โดยการทำ MOU ร่วมกับส่วนราชการในพื้นที่อำเภอเชิงइन โดยได้ร่วมทำ MOU กับส่วนราชการ 5 แห่ง และ นายกเทศมนตรี นายก อบต. รวม 19 แห่ง เพื่อให้หน่วยงานรัฐเป็นต้นแบบของการขับเคลื่อนที่ปลอดภัย ผลจากการร่วมลงนามใน MOU สถิติก่อนและหลังหลังดำเนินการทำ MOU ขับเคลื่อนของหน่วยงานรัฐ สุ่มตรวจ ช่วงเวลา 14.00 -16.00 น. พบว่าหน่วยงานที่เข้าร่วมลงนามมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัดนิรภัยเพิ่มสูงขึ้นทุกหน่วยงาน



- 3) “นวัตกรรมร่วมใจเป็นหนึ่งใน ลดอุบัติเหตุจราจร” จากข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน (อบถ.) พบว่า กลุ่มเสี่ยงที่มีพฤติกรรมขับขี่ที่ประมาทจะอยู่ในช่วงอายุระหว่าง 21- 50 ปี โดยสูงสุดอยู่ในกลุ่ม 31-40 ปี คณะทำงานจึงได้กำหนดให้มีการจัดอบรม ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้กฎหมายจราจร ให้กับหน่วยงานของ 1.เทศบาล อบต. และหน่วยงานของรัฐในพื้นที่รับผิดชอบ 2.ประชาชนในพื้นที่โดยกำหนดอายุระหว่าง 20 – 50 ปี และ 3.โรงเรียนสถานศึกษา

- 4) “นวัตกรรมจุดจอดปลอดภัย”เพื่อบริการประชาชนที่เดินทางบนถนนหมายเลข 23 (แจ้งสนิท) ได้พักรถจุดจอดปลอดภัย หน้าบริเวณตุ้ยามพระเทพประสิทธิมนต์

มาตรการพัฒนาและปรับปรุงกายภาพถนนและสิ่งแวดล้อมถึงยานพาหนะให้ปลอดภัย

- 5) “นวัตกรรมมอเตอร์ไซค์คู่ใจวัยโจ๋”ใช้มาตรการยึดรถที่มีการดัดแปลงสภาพ โดยจะคืนให้เมื่อได้มีการแก้ไขให้อยู่ในสภาพที่ถูกต้องตามกฎหมายแล้ว
- 6) “นวัตกรรมสะท้อนแสงปลอดภัยใส่ใจอุบัติเหตุ”นำแผ่นซีดีเก่ามาติดท้ายรถที่ไม่มีไฟ ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุให้แก่ประชาชนและนำแผ่นสะท้อนแสงมาติดตามแบรีเออหลักถนน เสไฟฟ้าเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ บริเวณถนนแจ้งสนิท กม.243-244, 246-247
- 7) “นวัตกรรมยางสีชี้ขอบถนน”จัดทำยางรถยนต์เก่า ทาสีขาวแดงเพื่อนำไปวางทางตรง ทางโค้ง ที่เกิดอุบัติเหตุ เพื่อให้สังเกตเห็นขอบทางได้อย่างชัดเจน



เมื่อพิจารณาจากการบูรณาการความร่วมมือระหว่างเครือข่าย นำมาซึ่งกิจกรรมที่มีความสัมพันธ์กับเหตุของปัญหาซึ่งได้มีการวิเคราะห์เชิงลึกก่อนเริ่มดำเนินงานโครงการ ตัวกิจกรรมที่ได้ดำเนินการจึงครอบคลุมสาเหตุของอุบัติเหตุทั้ง 3 ปัจจัย รวมถึงแก้ไขปัญหาในเรื่องของการบริหารจัดการกำลังคนและงบประมาณที่มีอยู่อย่างจำกัดในการดำเนินงานด้วย เน้นให้เกิดการถ่ายทอดความรู้และบุคลากรกำลังคนให้ต่อยอดงานในหน้าที่ ส่งผลให้การทำงานเกิดประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และไม่ทำให้งานในหน้าที่ต้องบกพร่อง จากความสำเร็จของการดำเนินงานโครงการของสภ.เชียงใหม่ สะท้อนให้เห็นว่างานอุบัติเหตุซึ่งเป็นงานท้าทายและมีความซับซ้อน จำเป็นต้องได้รับการบูรณาการทั้งคน เงิน ของ และความรู้ วิชาการ ระหว่างภาคีเครือข่าย และต้องมีกรอบแนวคิด และทฤษฎีในการขับเคลื่อนงานเป็นตัวกำหนดให้การทำงานไม่หลงทิศ และมุ่งเป้า

6. บริษัท ตักสิลา การ์เมนต์ จำกัด จังหวัดมหาสารคาม

บริษัท ตักสิลา การ์เมนต์ จำกัด เป็นบริษัทในเครือวิทีกรุ๊ป ตั้งอยู่ที่อำเภอนาเชือก โดยบริษัทแม่ตั้งอยู่ที่กรุงเทพมหานคร บนถนนสาธุประดิษฐ์ และมี sub contract ไลน์ผลิตที่ประเทศพม่าจำนวนสี่โรง ธุรกิจของบริษัทคือการทำเสื้อผ้าสำเร็จรูปส่งออกต่างประเทศมีพนักงานจำนวน 220 คน เนื้อที่ 11 ไร่ผู้บริหารมีฐานคิดของการทำงานเป็นทีม และให้ความสำคัญกับความพึงพอใจของลูกค้าเป็นหลัก ทำให้บริษัทได้รับรางวัล เช่น โรงงานสีขาว และโรงงานปลอดภัยระดับทองแดง ระดับเงิน และสถานประกอบการดีเด่นด้านความปลอดภัยระดับจังหวัด

คำขวัญบริษัท “ตักสิลา ก้าวล้ำ นวัตกรรมก้าวไกล ใจคู่ค้า พัฒนาพนักงานมาตรฐานระดับโลก”

แนวทางการดำเนินงานของบริษัท 1) อำนวยความสะดวกเติบโตของบริษัทด้วยการพัฒนาผลิตภัณฑ์สปอร์ตแวร์และแอ้เตอร์แวร์ การสรรหาลูกค้าใหม่ 2) เสริมสร้างความแข็งแกร่งและความสามารถในการแข่งขันของโรงงานในภูมิภาคอาเซียนและเชื่อมโยงเครือข่ายในซัพพลายเชน 3) นำเครื่องมือบริหารคุณภาพระดับสากลมาประยุกต์ใช้ในองค์กร 4) สร้างสถานที่ทำงานให้มีคุณภาพชีวิตการทำงานที่ดี ส่งเสริมบุคลากรให้มีส่วนร่วมในการพัฒนาองค์กร และสนับสนุนการทำงานเป็นทีม

แนวคิดในการดำเนินงาน

ก่อนดำเนินงานโครงการสานพลังมาตรการองค์กร บริษัทมีพนักงานรวมทั้งสิ้น 262 คน ในปี พ.ศ. 2559 อายุเฉลี่ยของพนักงานอยู่ที่ 32 ปี มีพนักงานใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะจำนวน 130 คน สวมหมวกนิรภัย 90 คน และไม่สวม 40 คน มีจำนวนรถยนต์ 12 คัน คัดเข้มข้นนิรภัยครบ 100% โดยในปีที่ผ่านมาไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับพนักงานเลย แต่จากการลงพื้นที่สำรวจพบจุดเสี่ยงหน้าโรงงาน เนื่องจากทางเข้าเป็นถนนสองเลน (ทข.) ไหล่ทางมีพื้นผิวชำรุด ไม่มีป้ายสัญญาณจราจรชัดเจน พบพฤติกรรมเสี่ยงพนักงานขับรถย้อนศร เพราะมีร้านอาหารที่ขายให้พนักงาน ผู้บริหารจึงเข้าร่วมและจัดทำโครงการชาวตักศิลาปลอดภัย สวมหมวกนิรภัย ไม่ย้อนศรขึ้น เพื่อปรับปรุงพฤติกรรมเสี่ยงในพนักงานประเด็นเรื่องการสวมหมวกนิรภัยและขับรถย้อนศร โดยกำหนดวัตถุประสงค์ เพื่อสร้างวินัย จิตสำนึก เป้าหมายหลัก คืออุบัติเหตุในองค์กรต้องเป็นศูนย์ (zero accident) และเพื่อลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนลดความเสี่ยงให้กับบุคลากรในองค์กร และเพื่อเสริมสร้างการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วน

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม

จัดทำแผนงานและการตั้งงบประมาณ จัดตั้งคณะทำงาน ประกอบด้วยฝ่ายอำนวยการมีหน้าที่ให้คำปรึกษากับคณะกรรมการ ฝ่ายดำเนินงาน ทำหน้าที่ดำเนินงานตามขั้นตอนกิจกรรมที่ได้กำหนดไว้ ฝ่าย

อาคารสถานที่ เตรียมสถานที่ในการจัดกิจกรรม และฝ่ายประเมินผล ทำหน้าที่ติดตามประเมินผลการดำเนินงานโครงการ

ผู้บริหารประกาศเป็นนโยบายชัดเจนหลังสำรวจสภาพปัจจุบัน โดย เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยอาชีวอนามัย จป.วิชาชีพ บริเวณทางเข้าออกหน้าโรงงาน พบว่า พนักงานไม่สวมหมวกนิรภัยและชีย้อนศรจริง จึงได้จัดทำ check sheet จดชื่อพนักงานและดำเนินการตามมาตรการโดยสอบถามสาเหตุที่ไม่สวมหมวกนิรภัย พบว่า เกิดจากความหลังลืมและความมั่งง่าย

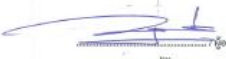


บริษัท สักสีลา อารัมย์ จำกัด
แผนการดำเนินงานโครงการรณรงค์ขับขี่ปลอดภัย ใส่หมวกนิรภัย ไม่ย้อนศร

ลำดับ	หัวข้อ / รายละเอียดแผน	จำนวนวัน	ค่าใช้จ่าย (บาท)	จำนวนคน	กลุ่มเป้าหมาย	ผู้รับผิดชอบ	จำนวนคนดำเนินการ ณ.บ. ๑๑ ถึง ๓๑.๑๑												
							เดือนมิถุนายน	เดือนกรกฎาคม			เดือนสิงหาคม			เดือนกันยายน			เดือนตุลาคม		
							ก1	ก2	ก3	ก4	ส1	ส2	ส3	ส4	ส1	ส2	ส3	ส4	
1	จัดตั้งชมรมโรงงาน สักสีลาอุตสาหกรรม สักสีลาเป็นชมรม	2	-	5	พนักงานทั้งหมด	ฝ่ายบริหาร/ช่าง	+	+											
2	จัดตั้งชมรมและชมรมเยาวชน	1	-	5	-	ฝ่ายบริหาร/ช่าง	+	+											
3	จัดตั้งชมรมเยาวชน สักสีลา	1	-	20	ช่างเทคนิค/ช่าง	ช่าง.ช่าง	+	+											
4	สำรวจข้อมูลปัจจุบันโดยพื้นที่จริง	2	-	2	พนักงานทั้งหมด	ช่างเทคนิค/ช่าง	+	+											
5	กำหนดระเบียบปฏิบัติและระเบียบ	1	-	4	พนักงานทั้งหมด	ช่างเทคนิค/ช่าง	+	+											
6	ศึกษา ประชาสัมพันธ์ เผยแพร่โครงการ	6	2,000	8	พนักงานทั้งหมด	ช่างเทคนิค/ช่าง	+	+											
7	จัดฝึกอบรมและระเบียบปฏิบัติ	63	-	8	พนักงานทั้งหมด	ช่างเทคนิค/ช่าง	+	+											
8	ประเมินผลสัมฤทธิ์เชิงโครงการ	4	-	3	พนักงานทั้งหมด	ฝ่ายบริหาร/ช่าง	+	+											
9	สรุปข้อมูลและสรุปรางวัลสัมฤทธิ์เชิงโครงการ	1	-	20	พนักงานทั้งหมด	ช่างเทคนิค/ช่าง	+	+											
รวม		81	2,000	-	-	-	+	+											


 ผู้จัดการโครงการ


 ผู้จัดการทั่วไป


 กรรมการผู้จัดการ

มาตรการในการดำเนินงาน แบ่งออกเป็นสองมาตรการ

- 1) ประกาศกฎ และบทลงโทษที่รุนแรง (จ่ายค่ารักษาพยาบาล ค่าชดเชยและไล่ออก) เป็นลายลักษณ์อักษร บทลงโทษจะเหมือนกฎบริษัท เพราะองค์กรเป็นบริษัทเอกชน หากพนักงานประสบเหตุ องค์กรจะเสียแรงงานเพียงแค่นี้นานาก็มีค่าหมดในไลน์การผลิต การหยุดงานเป็นอาบัติยหรือเดือน องค์กรสูญเสีย โดยเจ้าหน้าที่ จป./ยานยนต์ หากพบพนักงานไม่สวมหมวกและซี้อย่นครจะยึดบัตรพนักงาน คุยทำความเข้าใจ ลงบันทึกในครั้งที่หนึ่ง ครั้งที่สอง พนักงานคนเดิมฝ่าฝืน ตักเตือนด้วยวาจา ครั้งที่ 3 ตักเตือนลายลักษณ์อักษร และหากพบกระทำผิดครั้งต่อไปพักงาน แต่อย่างไรก็ตาม องค์กรทราบดีว่าการบังคับใช้มาตรการลงโทษจำเป็นต้องอาศัยระยะเวลา จึงได้กำหนดช่วงเวลาลงโทษเป็นสองระยะคือช่วงผ่อนผันจะเน้นทำความเข้าใจ และชี้ให้เห็นอันตรายที่จะเกิดขึ้น และช่วงบังคับใช้จริง
- 2) เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้ทราบ ทำป้าย เสียงตามสาย ติดป้ายหน้าบริษัท การควบคุมแบ่งเป็นสองช่วงคือระยะผ่อนผัน และลงโทษจริง โดยนำรายชื่อที่จป.จดมาเรียกพนักงานทำความเข้าใจอบรมเบื้องต้นให้เห็นความปลอดภัย ระดับที่สองคือออกไปเตือน

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

การประเมินหลังการดำเนินงานแบ่งเป็น 1) ในองค์กร ตรวจสามเดือนย้อนหลัง สวมหมวกนิรภัย100% ขับรถย้อนศรไม่พบอีกเลย 2) นอกองค์กร 3) เปรียบเทียบก่อนหลัง พบพนักงานมีวินัยจราจร ไม่ซึ่ย้อนศร ไม่พบอุบัติเหตุหน้าโรงงานอีกเลย พนักงานมีจิตสำนึกเพิ่มขึ้น มีการประเมินจากหน่วยงานภายนอก โดย บริษัท กลาง ฯ ปัญหาที่พบคือเร่งรีบ และยังมีง่าย ขาดจิตสำนึก

ปัจจัยความสำเร็จ บทเรียน / ข้อค้นพบ จากการดำเนินโครงการ

ผู้บริหารต้องเน้นในเรื่องของการสร้างความรู้ความเข้าใจต่อพนักงานและคนภายนอก ส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมเชิงสร้างสรรค์ และควรจัดหาหมวกราคาถูกที่มี มอก.จำหน่าย จัดทำป้ายสัญลักษณ์มาตรการองค์กรเพื่อถนนปลอดภัยหน้าโรงงาน และการกำกับติดตามหนุนเสริมของพี่เลี้ยง สอจร. รวมถึงมอบโล่รางวัลแก่องค์กรต้นแบบถือเป็นแรงจูงใจให้องค์กรขับเคลื่อนอย่างต่อเนื่องจนเกิดความยั่งยืน

7. โรงงานน้ำแข็งรเดช สาขาโยธธ

โรงงานน้ำแข็งรเดช ตั้งอยู่หมู่ที่ 7 ตำบลชุมเงิน อำเภอเมืองโยธธรมีทั้งหมด 22 สาขาครอบคลุมพื้นที่อำเภอใน 7 จังหวัดสุรินทร์ ศรีสะเกษ บุรีรัมย์ อุธรธานี ขอนแก่น อุบลราชธานี และโยธธรก่อตั้งเมื่อ 30 พฤศจิกายน พ.ศ.2560 โดยมีนายธจักร วรรณจารุณีกุล เป็นเจ้าของกิจการ ภายใต้วิสัยทัศน์ พันธกิจ คือ ส่งมอบสินค้าดีมีคุณภาพ

ขยายสาขา พัฒนาบริการ พนักงานเป็นมืออาชีพ ใส่ใจดูแลกันเหมือนคนในบ้านในครอบครัว

แนวคิดในการดำเนินงาน

เนื่องจากบริษัทตั้งอยู่ในเขตติดถนนสายหลักของจังหวัดที่ใช้ในการสัญจร ทำให้รถที่ใช้สัญจรบริเวณนั้นมีปริมาณมาก ประกอบกับตอนนั้นถนนถูกขยายและปรับเป็นสี่เลน จากอดีตเคยขับรถไปมาสะดวก พอปรับเป็นสี่เลนทำให้ชาวบ้านที่ต้องเดินทางไปโรงงานมีปัญหาในเรื่องการกลับรถไกล ทำให้มักมีผู้ประสบอุบัติเหตุ ณ จุดตรงข้ามโรงน้ำแข็ง (เนื่องจากชาวบ้านช่วยกันทำเป็นสะพานเพื่อเชื่อมถนนสี่เลน) เคสรุนแรงสุดคือรถจักรยานยนต์ชนกับรถปิกอัพ ทำให้มีผู้เสียชีวิตคาที่ ผู้ว่าราชการจังหวัดจึงสั่งปิดทันที

ด้วยความรุนแรงของสถานการณ์ เจ้าของกิจการจึงเห็นความสำคัญและให้ความร่วมมือสูงกับภาครัฐในเรื่องการป้องกันเพราะใส่ใจในความปลอดภัยของพนักงานในองค์กร จึงได้เข้าร่วมโครงการสานพลังมาตรการองค์กร โดยมีกลุ่มเป้าหมายเป็นพนักงานในโรงงานจำนวน 70 คน เป็นเพศชาย 60 เพศหญิง 10 คน โดยพนักงาน มีรถจักรยานยนต์จำนวน 33 คน และไม่สวมหมวกนิรภัยจำนวน 3 คน มีรถยนต์จำนวน 18 คัน โดยเป็น รถ 6 ล้อ ส่งน้ำแข็ง 15 คัน และรถบรรทุก 4 ล้อ สำรอง 1 คัน พบผู้ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย 6 คน

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม

หลังจากผู้บริหารได้เข้าร่วมลงนามในบันทึกข้อตกลงกับจังหวัด ก็ได้มีการจัดอบรมพนักงานในเรื่องของการขับขี่ปลอดภัย รมณรงค์ประชาสัมพันธ์ชี้แจงโครงการ พร้อมออกกฎระเบียบและประกาศใช้เพื่อควบคุมพฤติกรรมเสี่ยง ซึ่งกำหนดให้ดำเนินการในการพิจารณาพนักงานแรกเข้า พฤติกรรมเสี่ยงดังกล่าวไม่เฉพาะการสุ่มตรวจเรื่องหมวกและเข็มขัดนิรภัย แต่ยังตรวจทั้งยาเสพติด แอลกอฮอล์ (ก่อนและหลังขับของพนักงานขับรถ) โดยผู้บริหารองค์กรใช้งบลงทุนจัดหาเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ ซึ่งหากพบพนักงานฝ่าฝืนโดยเฉพาะตรวจพบปัสสาวะสีม่วงจะลงบันทึกความผิด พบเกินสามครั้ง สั่งพักงานและส่งบำบัดยาเสพติด หากพนักงานดื่มแล้วพบว่าแอลกอฮอล์เกินกำหนดจะไม่ให้ขับรถและให้ลงบันทึกพักหรือลางานและจัดให้มีการสำรวจประเมินผลโดยฝ่ายทรัพยากรบุคคล โดยใช้การสุ่มตรวจและติดตั้งกล้อง CCTV โดยรอบ

อย่างไรก็ตาม มาตรการนอกเหนือจากบทลงโทษ บริษัทได้จัดให้มีกิจกรรมส่งเสริมกำลังใจให้ผู้ประพฤติดี คือ หากพนักงานขับรถมีวินัย จราจร ขับรถตามกฎหมาย และไม่ใช้ความเร็วเกินกำหนด (ประหยัดน้ำมัน) ผู้บริหารได้จัดให้มีการให้รางวัลคืนเงินให้พนักงานซึ่งสร้างแรงจูงใจให้กับพนักงานได้อย่างมาก

เบิกจ่ายเงินค่าน้ำมันชดเชย ให้พนักงาน สาขารศช ยโสธร ปี 60-61													
เดือน	มค	กพ.	มีค.	เมย.	พค.	มิย.	กค.	สค.	กย.	ตค.	พย.	ธค.	รวม
เงิน/ บาท	3,600	5,781	4,000	4,300	4,600	3,856	5,451	8,529	6,601	6,140	4,427	4,671	6,1956

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

ไม่พบบุคลากรเกิดอุบัติเหตุทางถนน การบาดเจ็บและเสียชีวิต เป็นศูนย์ พนักงานสวมหมวกและคาดเข็มขัดนิรภัย 100% ได้รับโล่รางวัลและเสียงชื่นชมจากเวทีกรมการจังหวัด ผู้บริหารและบุคลากรเกิดความภาคภูมิใจแนวคิดต่อยอด ในการขยายผลโครงการนี้ให้ครอบคลุมทุกสาขา และขยายผลไปยังครอบครัวของพนักงาน

ปัจจัยความสำเร็จ บทเรียน / ข้อค้นพบ จากการดำเนินโครงการ

ผู้บริหารบริหารจัดการเน้นให้ใจพนักงาน จัดสรรงบประมาณ เพื่อประโยชน์และความสะดวกสบายของพนักงานเป็นสิ่งที่คำนึงถึงเป็นอันดับแรกรวมถึงการกำหนดให้มีสวัสดิการบ้านพักและครอบครัว ให้โบนัส ทำให้ได้รับความร่วมมือจากพนักงาน

8. ห้างหุ้นส่วนจำกัด สุปัทน์มอเตอร์ จังหวัดกาฬสินธุ์

ห้างหุ้นส่วนจำกัด สุปัทน์มอเตอร์ จังหวัดกาฬสินธุ์ ดำเนินธุรกิจมามากกว่า 12 ปี ในการเป็นผู้แทนจำหน่ายรถจักรยานยนต์ฮอนด้าโดยเฉพาะ มีบริษัทแม่คือชาญยนต์ที่จังหวัดสกลนคร และองค์กรได้รับนโยบายจากบริษัท เอพีฮอนด้าในการดำเนินนโยบายเข้มข้นเรื่องความปลอดภัยซึ่งกำหนดให้มีทีมเซฟตี้ของสาขาไปอบรมขับขี่ปลอดภัยและสอบใบอนุญาตที่ เอพี ฮอนด้า เพื่อกลับมาเป็นครูฝึก ทำหน้าที่อบรมขับขี่ปลอดภัยในพื้นที่ต่อไป ปัจจุบัน องค์กรมีครูฝึก 10 คน ผู้ช่วย 10 คน หัวหน้าครูฝึกระดับสูงสามารถอบรมครูฝึกได้อีก 1 คน

วิสัยทัศน์ขององค์กร “เราจะเป็นผู้นำการจำหน่ายรถจักรยานยนต์ฮอนด้าที่ใหญ่ที่สุดในจังหวัดกาฬสินธุ์ ที่สร้างสรรค์ความพึงพอใจให้กับลูกค้า ด้วยผลิตภัณฑ์และบริการที่ได้มาตรฐาน”

พันธกิจ : เป็นผู้นำทางธุรกิจจำหน่ายรถจักรยานยนต์ มียอดขาย และความสามารถในการสร้างกำไร โดยเน้น การบริการที่เป็นเลิศแก่ลูกค้าดำเนินธุรกิจโดยยึดหลักความต้องการของลูกค้าเป็นจุดศูนย์กลาง เพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้กับลูกค้า เป็นผู้นำทางธุรกิจจำหน่ายรถจักรยานยนต์ ด้านการบริหารจัดการอย่างมีระบบได้มาตรฐานและ เป็นผู้นำทางธุรกิจจำหน่ายรถจักรยานยนต์ ที่ให้ความสำคัญในการดำเนินการทำกิจกรรมต่างๆ ที่สร้างสรรค์เพื่อสังคม

แนวคิดในการดำเนินงาน

สืบเนื่องจากสถานปัญหาอุบัติเหตุทางถนน มีผลต่อธุรกิจขององค์กร เพราะเราคือตัวแทนจำหน่ายรถจักรยานยนต์ที่ใหญ่ที่สุดในจังหวัดกาฬสินธุ์ องค์กรให้ความสำคัญเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเรื่อยมา เพื่อลดการสูญเสียทั้งร่างกายและทรัพย์สิน หรือหนักสุดคือการเสียชีวิตของผู้ใช้รถใช้ถนน เพราะปัจจัยเสี่ยงที่ก่อให้เกิดปัญหาความปลอดภัย ที่องค์กรได้รวบรวม พบว่า เกิดจากมีพฤติกรรมเสี่ยงไม่สวมหมวกนิรภัยและไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่ ไม่เคารพกฎจราจร สภาพรถไม่พร้อมใช้งาน ผู้บริหารจึงได้เข้าร่วมโครงการสานพลังมาตรการองค์กรเพื่อถนนปลอดภัย โดยกำหนดกลุ่มเป้าหมาย คือ พนักงาน หจก.สุพัฒน์มอเตอร์ และหจก.ชูชูกิ รวม 160 คน นักเรียน นักศึกษา ในจังหวัดกาฬสินธุ์เป็นสถานศึกษาที่ ห้างฯ ทำ MOU ด้วยลูกค้าที่มาใช้บริการกับ หจก.สุพัฒน์ มอเตอร์ซึ่งมาตรการองค์กรจะเน้นหนักในประเด็นเรื่องส่งเสริมให้สวมหมวกและคาดเข็มขัดนิรภัยเมาไม่ขับ และการอบรมขี่ปลอดภัย

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม

- 1) การจัดทำฐานข้อมูล โดย ทำแบบสำรวจจากกลุ่มตัวอย่างการนำข้อมูลมาสังเคราะห์และนำไปใช้ ติดตามและประเมินผล และปรับปรุงแก้ไข

- 2) จัดกิจกรรม safety กลุ่มพนักงานทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ ปีละ 2-3 ครั้ง แบ่งเป็น 3 ระดับ (Gold silverplatinum) โดยจะจัดอบรมให้ความรู้พนักงานในฐานะดีลเลอร์ขายรถจักรยานยนต์เพื่อให้ข้อมูลความปลอดภัยต่อกับลูกค้า
- 3) กิจกรรม safety กลุ่มเป้าหมายหลักคือนักเรียนอาชีวะ (มัธยม ประถม อนุบาล จะเข้าไปอบรมด้วยในฐานะกลุ่มเป้าหมายรณรงค์เน้นสร้างการรับรู้แต่ไม่หวังผล) ที่ทางห้างทำ MOU- ให้ความรู้รวมถึงเทคโนโลยีต่างๆรวมถึงเงื่อนไขในการทำมาตรการองค์กร หากทำได้ จะได้รางวัลทุนการศึกษา win-win situation
- 4) PDI รถก่อนส่งมอบลูกค้า - จะแนะนำคู่มือการใช้งาน ความปลอดภัยในการขับขี่
- 5) การจัดการรวาน รณรงค์การขับขี่สวมหมวก 100% : ร่วมกับภาครัฐ และเอพีฮอนด้า
- 6) กระบวนการทำงานตาม PDCA ซึ่งกำหนดบทบาทกำกับไว้อย่างชัดเจน



- 7) บทบาทหน้าที่ของฝ่ายบุคคลโดยตรง กำหนดนโยบายในการทำงาน เสนอผู้บริหาร นำนโยบายไปบังคับใช้ ค้นหานักเรียนที่จะมอบทุนการศึกษา การติดตามดำเนินโครงการ เฝ้าสังเกตการณ์พนักงานด้วยกล้องวงจรปิด และบริเวณทางเข้าออกของพนักงาน ร่วมกับเจ้าหน้าที่ รปภ. จัดทำรายงานและนำเสนอในที่ประชุมคณะทำงานอำนาจหน้าที่คือการ ตักเตือนและหัก KPI ไม่ขึ้นเงินเดือนและอาจไม่ถูกพิจารณาให้โบนัสประจำปี (ผลงาน และอายุงาน) สำหรับ นักเรียนจะไม่ให้ถูกพิจารณาในการให้ทุนการศึกษา ในนักเรียน นักศึกษา ที่ไม่ปฏิบัติตาม
- 8) สำหรับงบประมาณ องค์กรเห็นความสำคัญจึงได้อนุมัติขอใช้งบประมาณจากผู้บริหารในการจัดอบรม และของบริษัท เอพี ฮอนด้า (ให้ทุนอุปกรณ์ หมวกนิรภัยและอุปกรณ์เซฟตี้อื่นๆ)

ทุนการศึกษาปีละหลายทุน หากวิทยาลัยร้องขอ จะต้องหาชื่อ และกำหนดกรอบ เกณฑ์การให้ทุน และศักยภาพของนักเรียน นักศึกษา

- 9) มีการจัดทำฐานข้อมูล ทำแบบสำรวจจากกลุ่มตัวอย่าง การนำ ข้อมูลมาสังเคราะห์และนำไปใช้ ติดตามและประเมินผล ปรับปรุงแก้ไข (ลูกค้าที่เข้ามาซ่อม ซั้อรถ: จะแนะนำกลุ่มลูกค้า ในการขับขี่ปลอดภัย ใช้เวลาก่อนส่งมอบมีพื้นที่เล็กๆ ให้ เจ้าหน้าที่ไปคุยเรื่องความปลอดภัยทางถนนโดยเฉพาะประมาณ 15 นาที)
- 10) และหากพบว่าสาขาไหนมียอดการขายตก จะสนับสนุนให้เกิด การทำกิจกรรม ร่วมกันทุกแผนงาน (HR+ฝ่ายตรวจสอบ+กลุ่ม อื่นๆ ฯลฯ) ขณะนี้ผลักดันให้ดีลเลอร์เข้าไปอยู่ในคณะกรรมการ ศปถ.อำเภอ

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

จากการดำเนินกิจกรรมอย่างต่อเนื่องในช่วงระยะที่ผ่านมา พนักงานห้างหุ้นส่วนจำกัด สุปัทน์ มอเตอร์ จำนวน 200 คนสวมหมวก นิรภัย 100 % รวม 19 สาขา 18 อำเภอ ในจังหวัดกาฬสินธุ์และเข้าไป ให้ความรู้กับกลุ่ม นักเรียนนักศึกษาที่เข้าร่วมกิจกรรมครบทุกสถาบัน โดยขณะนี้ได้ดำเนินการขยายผลไปยังผู้ประกอบการ อย่างไรก็ตาม ยังคงพบ ปัญหา ความร่วมมือของพนักงานบางครั้งอาจหลงลืม รวมถึงปัญหาใน

การถ่ายทอดข้อมูลและสร้างวัฒนธรรมขององค์กร (สร้างวัฒนธรรมตา
สัปรด)และข้อจำกัดในเรื่องงบประมาณ

ปัจจัยความสำเร็จ บทเรียน / ข้อค้นพบ จากการดำเนิน โครงการ

เนื่องจากผู้บริหาร มีนโยบายชัดเจนในการสร้างมาตรฐานความ
ปลอดภัยให้กับบุคลากร เพราะเห็นความสำคัญของคุณค่าในตัวบุคลากร
หากมีความสูญเสียเกิดขึ้นจะส่งผลกระทบต่อลูกหลานคนในครอบครัว
รวมถึงองค์กร และทำให้โครงการนี้มีโอกาสพัฒนาและต่อยอดได้อย่าง
ยั่งยืน รวมถึงขยายผลความสำเร็จไปยังหน่วยงานสถานศึกษาในพื้นที่ได้
อย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม องค์กรยังต้องการการสนับสนุนองค์ความรู้
และทรัพยากรอื่นๆ จากหน่วยงานกลาง อย่างเช่น สอจร.

9. องค์การบริหารส่วนตำบลหนองคู จังหวัดยโสธร

องค์การบริหารส่วนตำบลหนองคู จังหวัดยโสธร ตั้งอยู่ที่หมู่ 7
อ.เมือง ซึ่งอยู่ระหว่างจังหวัดยโสธรและจังหวัดอำนาจเจริญ ห่างจากตัว
จังหวัด 14 กม. มีพื้นที่ 18 ตร.กม. ประกอบด้วย 7 หมู่บ้าน 1,755
หลังคาเรือนประชากร 5,700 คน เป็นเพศชาย 2,793 คน เพศหญิง
2,907 คน จำนวนบุคลากรใน อบต.หนองคู ประกอบด้วยผู้บริหาร
จำนวน 4 คน สมาชิกสภา อบต. จำนวน 14 คนพนักงานส่วนตำบล/
ลูกจ้างประจำ/ครู/พนักงานจ้าง จำนวน 36 คน ภายใต้วิสัยทัศน์ของ

องค์การบริหารส่วนตำบลหนองคู “ตำบลหนองคูน่าอยู่ สร้างคน สร้างงาน ประสานสามัคคี”

แนวคิดในการดำเนินงาน

จากข้อมูลสถิติตั้งแต่ปี พ.ศ. 2557 พบว่า เกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ที่มีสาเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์จำนวน 1 ครั้ง รถยนต์ 4 ครั้ง ปี พ.ศ. 2558 เกิดเหตุในรถจักรยานยนต์ 31 ครั้ง รถยนต์ 4 ครั้ง ต่อมาในปี พ.ศ. 2560 เกิดในรถจักรยานยนต์ 37 ครั้ง และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี โดยเฉพาะช่วงเวลาพลบค่ำ ในฤดูฝน มีวัชพืชปกคลุมข้างทาง ต้นไม้ใหญ่ มักหักโค่นทับถนนปิดกั้นเส้นทาง สายไฟชำรุด ส่วนใหญ่พบบริเวณทางแยก ก่อให้เกิดความเสี่ยงทางกายภาพถนนและสภาพแวดล้อม ส่งผลให้อุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้งในชุมชน

และข้อมูลจากการสำรวจพฤติกรรมของพนักงานใน อบต. พบว่ามีพนักงานมีพฤติกรรมเสี่ยงขณะขับขี่ยานพาหนะ คือ ไม่สวมหมวกนิรภัยและไม่คาดเข็มขัดนิรภัยสูงมากเกือบ 100% ผู้บริหารซึ่งตระหนักถึงปัญหาที่เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของคนในพื้นที่และองค์กรและในฐานะเป็นกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัดด้วย จึงเห็นความสำคัญในการป้องกันและแก้ไขปัญหาในภาพรวม ไม่เฉพาะแต่บุคลากรในองค์กรเท่านั้น จึงได้กำหนดกลุ่มเป้าหมายในการดำเนินงานโครงการ แบ่งออกเป็น ประชาชนที่ติดต่อราชการในพื้นที่ 20% นักเรียนในโรงเรียน 10% ผู้สูงอายุ 10%

และบุคลากร พนักงาน เจ้าหน้าที่ในองค์กรอีก 60% โดยใช้หลักการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ 5 ส. 5 ข. ของ สอจร. และกลไกการดำเนินงานตามวงจร PDCA

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม

โครงการเริ่มจากลงนามในบันทึกข้อตกลงร่วม(MOU)กับ นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัด และหน่วยงานอื่นๆ หลังลงนามMOU ผู้บริหารได้มอบหมายเจ้าหน้าที่ในองค์กรจัดทำระบบข้อมูล โดยสุ่มสำรวจพฤติกรรมพนักงาน จัดบันทึกและนำไปรายงานในที่ประชุม ศปถ. ตำบล พบพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ โดยผู้ใช้รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัยทุกคน ไม่เปิดไฟหน้าขณะขับขี่ ยานพาหนะอยู่ในสภาพไม่ปลอดภัย ชุมชนมีทัศนคติเดินทางใกล้ๆ ไม่ต้องสวมหมวกนิรภัย ข้าราชการที่อยู่นอกพื้นที่ส่วนใหญ่จะคาดเข็มขัดนิรภัยเป็นส่วนมากแต่นั้นเป็นเพราะต้องผ่านด่านในเขตเมืองเข้ามายัง อบต.และยังพบพฤติกรรมเมาขับอยู่บ้างของพนักงาน เพราะเนื่องจากการทำงานในพื้นที่ชุมชน พบปะผู้นำ กิจกรรมงานประเพณีต้องมีการสังสรรค์และพบพฤติกรรมการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ซึ่งยังค่อนข้างควบคุมได้ยากเนื่องจากมีความจำเป็น พฤติกรรมเสี่ยงสุดท้ายที่พบคือพนักงานใช้ความเร็วขณะขับขี่ จากการสอบถามส่วนใหญ่ให้เหตุผลว่าเร่งรีบ และจากการสำรวจประชาชนในพื้นที่ที่ต้องไปไร่นาจะใช้รถจักรยานยนต์ที่ขาดทะเบียน

มีการสำรวจกายภาพถนนและสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เพราะพื้นที่ทั้งสามชุมชน มักพบว่าบริเวณข้างทางมีต้นไม้ใหญ่ ไฟฟ้าส่องสว่างน้อย ชำรุดบ้าง ตามทางแยกเข้าหมู่บ้านไม่มีสัญญาณไฟ และที่หน้า อบต. ยังเป็นจุดเสี่ยงที่ก่อเกิดอุบัติเหตุบ่อยเนื่องจากข้าง อบต.มีต้นยางนาขนาดใหญ่ตั้งทางแยก ระดับถนนและระดับพื้นดินมีความต่างระดับสูง ไม่มีไหล่ทางให้รถเล็กหลีกเลี่ยง

ด้านทรัพยากรบุคคล ภายหลัง นายก อบต.ทำ MOU ได้แต่งตั้ง **คณะทำงาน ศปถ.ตำบลขึ้น** โดยมี นายกฯ เป็นประธาน กำนันตำบลหนองคูเป็นรองประธานมีรองนายกฯ และหัวหน้าส่วนราชการอีก 5 คน ผู้อำนวยการ รพ.สต. พยาบาลวิชาชีพ นักวิชาการสาธารณสุข ประธานอปพร. อสม. เจ้าพนักงานป้องกันฯ และเจ้าหน้าที่ อบต.เป็นคณะทำงานร่วม พร้อมมอบบทบาทหน้าที่ชัดเจนเป็นลายลักษณ์อักษร

ประกาศวาระตำบล อบต. ปฏิบัติตามมาตรการ ประชุม ออกมาตรการบังคับใช้ เกิดเป็นธรรมเนียมหมู่บ้าน ทุกวันจันทร์ของเดือนผู้ใหญ่บ้าน ผู้ช่วย สารวัตร แพทย์ ชุด ชรบ. ที่ได้ฝึกอบรมจะออกปฏิบัติหน้าที่ร่วมกันในการตั้งจุดตรวจเพื่อให้คำแนะนำตามทางแยกเข้าหมู่บ้าน โดยเฉพาะบริเวณข้างที่ทำการ อบต. กรณีพบไม่สวมหมวกหรือไม่คาดเข็มขัดนิรภัย หรือดื่มสุรา จะตักเตือน ครั้งต่อไปจะกำหนดเป็นมาตรการหมู่บ้าน 1) ตักเตือน 2) ทำหนังสือแจ้งไปยังครอบครัว 3) ทั้งครอบครัวต้องบำเพ็ญประโยชน์ เช่น ล้างตลาด ลอกผักตบชวา กำหนดโดย

คณะทำงาน มีคณะทำงานเข้าร่วมทำกิจกรรมด้วย อบต.สนับสนุนรถและวัสดุอุปกรณ์) ส่วนของพนักงาน ครั้งแรกปรับ 20 ครั้งที่สองชูเรื่องพิจารณาความดีความชอบ เน้นสร้างจิตสำนึกและปลูกฝังเพื่อการเป็นต้นแบบให้ชุมชน

ระยะแรก : เน้นตกเตือน จากนั้นใครฝ่าฝืนปรับ 20 บาท/ครั้ง ช่วงแรกเก็บได้ ภายหลังมีการขอร้องเกิดขึ้น เงินที่ได้จะเข้ากองทุนเพื่อต่อยอดในการดำเนินโครงการนี้

ประชุมผู้บริหารร่วมกับพนักงานส่วนตำบลลูกจ้างทุกเดือน + ประชุมสัญจรร่วมกับกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ทุกเดือน เดือนละครั้ง ครบทั้ง 7 หมู่บ้าน นำมาตรการองค์กรไปกระจายให้ทราบในที่ประชุม (มีความโชคดี เรื่องมาตรการองค์กรเป็นนโยบายหลักของจังหวัด)งบประมาณสนับสนุน เนื่องจากสภาพถนนมีสภาพความเสี่ยง+พฤติกรรมเสี่ยง : จัดกิจกรรมรณรงค์ในระดับตำบล เชิญนายอำเภอเป็นประธานในพิธีเปิดทุกชุมชนมีผู้บริหารในพื้นที่เข้าร่วม) ตั้งงบประมาณสนับสนุนในทุกกิจกรรมเน้นสร้างจิตสำนึก ไม่เน้นลงโทษมีการติดตามผลการดำเนินงานในที่ประชุมทุกเดือน กำกับติดตามโดยหน่วยงานภายนอก คือ ปภ.ปรับปรุงสภาพถนนและอุปกรณ์ข้างทางเพื่อเสริมความปลอดภัยให้มากขึ้น + ติดตั้งกล้องวงจรปิดหน้า อบต.และอนาคตจะติดตั้งกล้องวงจรปิดให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ และนายก อบต. ยังได้จัดให้มีการตั้งจุดตรวจบริการประชาชนหน่วยบริการกู้ชีพ 1 หน่วย ในบริเวณพื้นที่ อบต. มีรถดับเพลิง และ

เจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ 24 ชม. บูรณาการร่วมกับกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน
อปพร. ออกตรวจ

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

เชิงปริมาณ พนักงานในอบต. สวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัด
นิรภัยมีใบขับขี่ครบ 100% พนักงานไม่มีพฤติกรรมดื่มแล้วขับ และใช้
โทรศัพท์ขณะขับขี่ ส่งผลให้นายกองคการบริหารส่วนตำบลหนองคู รับ
โล่ประกาศเกียรติคุณองค์กรแบบอย่างที่มีบุคลากรสวมหมวกนิรภัย คาด
เข็มขัดนิรภัย 100% และมีอุบัติเหตุลดลง ใน “เวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้
การสานพลังสร้างมาตรการองค์กร เพื่อความปลอดภัยทางถนน” จาก
สอจร.

เชิงคุณภาพ เกิดมาตรการและมีระบบเฝ้าระวังพฤติกรรมเสี่ยง
การสวมหมวกนิรภัย/คาดเข็มขัดนิรภัยของบุคลากร ร้อยละ 100
สามารถป้องกันอุบัติเหตุ การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุ
ทางถนนของบุคลากรในองค์กรเกิดชุดความรู้และองค์ความรู้ในการสร้าง
มาตรการองค์กรส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย คาดเข็มขัดนิรภัย เมาไม่
ขับ ไม่ขับเร็ว

ปัจจัยความสำเร็จ บทเรียน / ข้อค้นพบ จากการดำเนินโครงการ

- 1) มีคณะผู้บริหารที่มีวิสัยทัศน์และเป็นแกนนำหลักในการดำเนินการ ขับเคลื่อนงานผ่านโครงสร้างคณะทำงาน ศปถ.ตำบล
- 2) มีการประชุมต่อเนื่องโดยการประชุมนั้นต้องเป็นการประชุมแบบสร้างสรรค์ และใช้หลักการสร้างการมีส่วนร่วมระหว่างพนักงานทุกระดับและผู้บริหาร เพื่อให้เกิดความกล้าแสดงออกและเสนอแนะไอเดียใหม่ๆ
- 3) ระบบกำกับติดตามประเมินผลชัดเจน โดย ศปถ.ตำบลหนองคู แต่งตั้งคณะทำงาน ติดตามการดำเนินงานในพื้นที่ และ รายงานผลการดำเนินงานต่อ นายก.อบต.ทุกเดือน และ คณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการที่เกี่ยวข้อง
- 4) ควรมีแผนในการขยายผลไปดำเนินงานควบคุมกำกับคนในชุมชนข้างเคียง เพื่อความครอบคลุมและยั่งยืนของการดำเนินงานโครงการ

10. องค์การบริหารส่วนตำบลสร้างถ่อ อำเภอเขื่องใน จังหวัดอุบลราชธานี

องค์การบริหารส่วนตำบลสร้างถ่อ ตั้งอยู่ หมู่ที่ 12 ตำบลสร้างถ่อ อำเภอเขื่องใน จังหวัดอุบลราชธานี ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกของอำเภอเขื่องใน ระยะห่างจากอำเภอประมาณ 5 กิโลเมตร มีพื้นที่ประมาณ 75

ตารางกิโลเมตรหรือประมาณ 46,875 ไร่ มีประชากรรวม 9,565 คน
จำนวนหลังเรือน 2,408 หลังคาเรือน

จำนวนบุคลากรในองค์กรรวมผู้บริหาร พนักงานมีจำนวนทั้งสิ้น
73 คน แบ่งเป็นเพศชาย 48 คน เพศหญิง 25 คนโดยมีผู้ใช้
รถจักรยานยนต์จำนวน 19 คัน รถยนต์ 54 คัน ก่อนดำเนินงานโครงการ
พบพฤติกรรมเสี่ยงของพนักงานที่ไม่สวมหมวกและไม่คาดเข็มขัด นิรภัย

แนวคิดในการดำเนินงาน

ผู้บริหารองค์การบริหารส่วนตำบลสร้างถ่อมีแนวคิดในการ
ดำเนินงานนโยบายมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อ
สนองต่อนโยบายประเทศตามหลักธรรมาภิบาลของหน่วยงานรัฐที่ดีในการ
สร้างตนให้เป็นแบบอย่างที่ดีต่อประชาชน และช่วยส่งเสริมภาพลักษณ์ที่
ดีในเรื่องความปลอดภัยให้กับประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกัน
ปัญหาที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนน ตลอดจนเป็นการสร้างวัฒนธรรม
ความปลอดภัยทางถนนและปลูกจิตสำนึกรักความปลอดภัยให้กับ
บุคลากรในองค์กรและประชาชนในพื้นที่อย่างเป็นรูปธรรมและยั่งยืน

กระบวนการ / ขั้นตอน และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรม

1. ผู้บริหารประกาศนโยบายซึ่งแบ่งออกเป็นนโยบายที่ออกจากผู้บริหารองค์กรและนโยบายจากภายนอกคือนโยบายจากกระทรวงมหาดไทย สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ คณะทำงาน สอจร. ประกาศให้ปี พ.ศ.2561 มีการขับเคลื่อนงานมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน เน้นมาตรการองค์กรที่ต้องปฏิบัติตามกฎจราจร 1ร 2ส. 3ข. 4ม. และแต่งตั้งคณะทำงานขึ้นมาดูแลโครงการนี้โดยเฉพาะ โดยฝ่ายเลขาได้จัดทำบันทึกและลงนามรับทราบ และเน้นย้ำให้ผู้บริหารทุกระดับทำตนเป็นแบบอย่างที่ดี
2. จัดทำฐานข้อมูลโดยการสำรวจพฤติกรรมการใช้อุปกรณ์ป้องกันในผู้ใช้งานพาหนะทุกประเภท รวมถึงสถิติการเกิดอุบัติเหตุบาดเจ็บ และเสียชีวิต
3. จัดทำหนังสือเวียนภายในองค์กร และในชุมชน ดำเนินการประชาสัมพันธ์ผ่านเสียงตามสายเพื่อชี้แจงโครงการ และให้ความรู้ในประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องกับเรื่องงานป้องกันผ่านหอกระจายข่าว อย่างไรก็ตาม สำหรับมาตรการองค์กรของอบต. ผู้บริหารจะเน้นส่งเสริมและขอความร่วมมือจากพนักงานให้ปรับพฤติกรรมเน้นหนักในเรื่องของ “ป้องกัน” เพื่อไม่ต้องสูญเสียทรัพย์สินและชีวิตซึ่งไม่อาจแก้ไขได้ โดยมาตรการลงโทษจะใช้เมื่อจำเป็น ซึ่งพบว่าหลังจากได้ออกหนังสือเวียน ขอความ

- ร่วมมือ เกินกว่า 60% พบความร่วมมือในชุมชน โดยเฉพาะ
ผู้สูงอายุจะช่วยป้องปรามลูกหลานตนเอง
4. ดำเนินการเฝ้าระวังพฤติกรรมเสี่ยงของคนในชุมชนที่หมู่บ้านทุก
ทางเข้าออก เน้นกลุ่มเสี่ยงคือเยาวชน

ผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ

ผู้ใช้รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยและรัดคาง 100%
ผู้ใช้รถยนต์คาดเข็มขัดนิรภัย 100%

ปัจจัยความสำเร็จ บทเรียน / ข้อค้นพบ จากการดำเนิน โครงการ

ผู้บริหารให้ความสำคัญกับการดำเนินงานสนองนโยบายรัฐบาล
ประพัตติตนให้เป็นแบบอย่างที่ดี พร้อมกำชับให้หัวหน้าส่วนทุกส่วน
พนักงานในองค์กรเป็นต้นแบบให้ประชาชนในพื้นที่ปฏิบัติตาม โดยเน้น
ย้ำการขอความร่วมมือ และชี้ให้เห็นความสำคัญของการป้องกัน ไม่เน้น
บทลงโทษ

บทที่ 5

สรุปผลและข้อเสนอแนะ

อ้างอิงการรายงานจากองค์การอนามัยโลก หรือ WHO ที่ได้รายงานผลความปลอดภัยทางถนนของโลกปี 2561 พบว่า ทั่วโลกมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงถึง 1 ล้าน 3 แสนคน แต่ปีนี้จำนวนผู้เสียชีวิตของประเทศไทยกลับมีจำนวนลดลง ตกลงมาจากอันดับ 2 ของโลกมาอยู่ที่อันดับ 9 โดยมีจำนวนผู้เสียชีวิต 22,491 คน ลดลงจากเดิม 2,000 คน ซึ่งนับว่าเป็นสัญญาณที่ดี เพราะเมื่อ 3 ปีที่ผ่านมา ตั้งแต่ปี 2558 -2560 ไทยมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยปีละ 24,326 คน เฉยทีเดียว

ปรากฏการณ์ที่ว่านี้ หากประเมินผลสัมฤทธิ์ที่เกิดขึ้นว่ามีองค์ประกอบจากเหตุปัจจัยใดที่เข้ามามีส่วนผลักดัน curve ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยให้ลดลงได้ องค์ประกอบสำคัญประการหนึ่งน่าจะพออนุมานได้ว่า เกิดจาก “มาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน” ที่เข้าไปมีส่วนควบคุมและกำกับพฤติกรรมเสี่ยงของบุคลากรในองค์กร/สถานประกอบการ สถานศึกษา ชุมชนท้องถิ่น ที่อยู่ภายใต้กำกับดูแลของรัฐ และเอกชน ได้ถูกยกระดับให้มีความสำคัญเพิ่มมากขึ้น ถือเป็นการปลดแอกจากมาตรการเดิมๆ ที่เน้นการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการรับมือกับพฤติกรรมเสี่ยงของคนไทยในทุกหย่อมหญ้าตลอดวัน/เดือน/ปี แต่โดยลำพังแบบในอดีต นำมาซึ่ง

คุณประโยชน์มากมายทั้งในแง่องค์กรสามารถรักษาชีวิตบุคลากร ลดค่าใช้จ่ายขององค์กรในการดูแลบุคลากร พนักงาน ลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจของประเทศ ลดจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ลดจำนวนผู้พิการ ผู้สูงอายุมีคนเดียว ฯลฯ

การทำความรู้ในเรื่อง “มาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน” ให้ปรากฏชัด โดยอาศัยการสรุปเนื้อหาจากการถอดบทเรียนการดำเนินงานในองค์กรต่างๆ จากทุกภูมิภาคที่ได้รับทุนสนับสนุนจากคณะทำงานป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด หรือ สจร. และมีการดำเนินงานจนประสบความสำเร็จเป็นรูปธรรม สามารถเปลี่ยนวิถีคิดของผู้บริหารและผู้เกี่ยวข้องจนเกิดความเข้าใจ เปลี่ยนการรับรู้ ทศนคติในเรื่องความปลอดภัยทางถนนว่าเป็นความรับผิดชอบของทุกภาคส่วนในเหตุแห่งทุกข์ที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งไม่ใช่เรื่องของเวรกรรม และไม่ควรปล่อยให้เป็นไปตามยถากรรม แต่เป็นเรื่องที่ทุกองค์กรสามารถ “ทำได้” จนนำไปสู่การวางท่าทีที่เหมาะสมนั้น เป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์ของ สจร. ซึ่งตรงกับข้อเสนอของ Prof. Dr. Adnan A. Hyder, เลขาธิการ IOC องค์การจัดประชุมนานาชาติและเป็นผู้ทรงคุณวุฒิด้านสาธารณสุขและระบบสุขภาพระดับโลก ที่ต้องการแก้ไขปัญหาที่มีผลกระทบทางสังคมและต้องอาศัยทุนเดิมและความร่วมมือจากภาคีทุกหน่วยงานในการจัดการปัญหาเชิงประเด็นซึ่ง สจร. ได้ขับเคลื่อนงานมาตรการองค์กรอย่างต่อเนื่องร่วมกันกับภาครัฐภายใต้แผนงานประชารัฐเพื่อสังคม และหน่วยงานภาคีหลัก จนสามารถผลักดัน

เข้าสู่มาตรการองค์กรระดับประเทศอย่างหน่วยงานกระทรวงสาธารณสุข ภายใต้แนวคิดที่มุ่งเน้นความปลอดภัยที่เกิดจากตัวของเราเอง นำไปสู่คนในครอบครัว และบุคลากรทุกคนในหน่วยงาน องค์กร และสถานประกอบการของเรา

โดยมาตรการองค์กรเพื่อป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน จะประกอบไปด้วยมาตรการสำคัญ ดังนี้ จะใกล้ไกลซีรจักรยานยนต์ต้องเปิดไฟ ใส่หมวก ต็มไม่ขับเด็ดขาด ไม่ขับเร็ว ขับรถคาดเข็มขัดนิรภัย ง่วงไม่ขับ ขับซีรตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เดินทางกับหมู่คณะไม่ใช้รถโดยสารสองชั้น ติดตั้งเข็มขัดในรถตู้ของสถานประกอบการ ติดตั้งกล้องวงจรปิด ติด GPS ในรถ ฯลฯ และอื่นๆ อีกมาก แต่จะมี “key message” สำคัญที่เปรียบเสมือน “ท่าบังคับ” คือ ทุกคนในองค์กรต้องสวมหมวกนิรภัย 100% โดยใช้ตัวชี้วัดคือรายงานอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ของมูลนิธิไทยโรดส์เป็นเกณฑ์ประเมินความสำเร็จเป็นด้านแรก

สำหรับ Model การดำเนินงานมาตรการองค์กรที่ได้จากการถอดบทเรียนหน่วยงานองค์กรที่ประสบความสำเร็จ พบว่า จะมีการแบ่งความสัมพันธ์ของหน่วยงานออกเป็น 2 กลุ่ม ซึ่งทั้งสองกลุ่มจะดำเนินงานคู่ขนานกันไป โดยกลุ่มที่ 1 จะเป็นการดำเนินงานเชิงรุกของกลุ่มนโยบายหรือหน่วยสนับสนุน ให้กลุ่มที่ 2 คือองค์กรที่เป็นเป้าหมายสามารถดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพจนบรรลุวัตถุประสงค์ รายละเอียดดังรูปที่ 1 ในหน้าที่ 10



โดยบทบาของกลุ่มแรกจะเน้น 1) ขยายการดำเนินงาน
มาตรการองค์กรในภาคเอกชน สถานประกอบการ โรงงาน ทั้งเรื่อง
หมวกนิรภัย และพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ 2) กระตุ้นให้องค์กรเห็น
ความสำคัญในการออกนโยบาย กฎระเบียบ ประกาศ ขององค์กร เพื่อ
กระตุ้นให้บุคลากรเกิดการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย 3) ผลักดันให้เกิด
มาตรการองค์กรดูแลพนักงานในหน่วยงานอย่างจริงจัง มีหน่วยงาน
เจ้าหน้าที่ในองค์กรกำกับดูแล เพื่อให้พนักงานเกิดความปลอดภัย 4)
หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดหา สนับสนุนและบำรุงรักษาเครื่องมืออุปกรณ์
สำหรับการ ปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่และบุคลากร เช่น เครื่องตรวจวัด
ปริมาณแอลกอฮอล์ เครื่องตรวจจับความเร็ว กล้องวงจรปิด กล้องติด
รถยนต์ รวมไปถึงการสนับสนุน และพัฒนาศักยภาพคนทำงานให้มีการ
ยกระดับทางด้านเทคนิค (Know how) ความรู้ (Knowledge) ในการ
ดำเนินงาน

บทบาทของกลุ่มที่สอง หน่วยงาน องค์กร เน้น 1) การดำเนินงานที่สอดคล้องกับนโยบายหลักของประเทศภายใต้กรอบและทิศทางที่ได้รับการพิสูจน์แล้วว่าได้ผลดีจากระดับนานาชาติและประเทศมาประยุกต์ใช้ให้กับบริบทองค์กร 2) สร้างพื้นที่ในการดำเนินงานอย่างมีส่วนร่วม และเพื่อใช้กำกับติดตามตรวจสอบผลการดำเนินงานเพื่อแก้ไขปัญหา อุปสรรคที่เกิดขึ้นระหว่างดำเนินงาน เพื่อค้นหามาตรการที่ได้ผลดีและสามารถดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่องจนเกิดความยั่งยืน 3) เกิดต้นแบบองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน สามารถขยายผลภายในองค์กร สาขาที่อยู่ในสายบังคับบัญชา รวมถึงชุมชนหน่วยงานข้างเคียง 4) สรุปบทเรียนและเผยแพร่องค์ความรู้ที่ได้จากการทดลองปฏิบัติจริงสู่สาธารณชน

ทั้งสองหน่วยงานข้างต้นดำเนินงานภายใต้เป้าหมายเดียวกันคือ ลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงร้อยละ 50 ในปี 2563 ตามทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนโดยพยายามเพิ่มจำนวนหน่วยงาน องค์กร บริษัทเอกชนที่มีความทุ่มเทให้กับปัญหาความปลอดภัยทางถนน และรวมตัวกันขับเคลื่อนมาตรการองค์กรให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันได้มากที่สุด เพราะกลุ่มบริษัทเป็นผู้ทรงอิทธิพลทางการเมือง สามารถโน้มน้าวผู้นำ ผู้มีอำนาจตัดสินใจได้เนื่องจากคาบเกี่ยวกับระบบเศรษฐกิจประเทศ ปัจจุบันมีองค์กรที่เข้าร่วมดำเนินงานมาตรการองค์กรกับคณะทำงาน สอจร. จำนวน 845 องค์กร โดยครึ่งหนึ่งมีผู้สวมหมวกนิรภัยครบ 100% และอีกหลายองค์กรที่มีการตรวจสอบความปลอดภัย

ในยานพาหนะ และควบคุมพฤติกรรมเสี่ยงของพนักงานขับรถ โดยเฉพาะองค์กรที่มีประเภทรถจักรยานส่งสินค้าที่เป็นวัตถุอันตราย

และพบว่า การปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนโดยการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรจำเป็นต้องมีองค์ประกอบของการดำเนินงานที่ครบวงจร เริ่มจาก....

1. การวิเคราะห์สภาพปัญหาและสถานการณ์ปัญหาในพื้นที่
2. แนวคิดในการจัดการ
3. การวิเคราะห์ภาคี/บทบาท
4. เครื่องมือและขั้นตอนกระบวนการดำเนินงาน
5. สรุปบทเรียน

1 การวิเคราะห์สภาพปัญหาและสถานการณ์ปัญหาในพื้นที่

โดยจะแบ่งออกเป็นปัญหาทั่วไป และปัญหาในองค์กร มีรายละเอียดดังนี้

ปัญหาทั่วไป

1. ปัญหาที่เกิดจากยออดูเขาน้ำแข็ง
 - พฤติกรรมเสี่ยง เรามักพบว่าผู้ใช้รถยนต์และผู้ใช้รถจักรยานยนต์ (คนขี่และซ้อนท้าย) มักจะไม่สวมหมวกนิรภัยและคาดเข็มขัด

นิรภัย ด้วยเหตุผลคือไม่มีกำลังซื้อ/หลงลืมมีพฤติกรรมในการใช้ความเร็วขณะขับขี่ ตี๋มแล้วขับ ไม่เคารพกฎจราจร ชีร์ถย้อนศร ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่

- ยานพาหนะอยู่ในสภาพไม่พร้อมใช้งาน มีการดัดแปลงอุปกรณ์ส่วนควบ และสภาพรถ โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์
- กายภาพถนน/สิ่งแวดล้อมไม่เอื้อต่อความปลอดภัย จุดเสี่ยงอันตรายไม่ได้รับการแก้ไข

2. ปัญหาเชิงระบบหรือปัญหาได้ถูกเข้าน้ำแข็ง ประเทศไทยยังคงขาดเจ้าภาพหลักในการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนน ทำให้การดำเนินงานยังขาดมุมมองเชิงระบบ (Safe system) ขาดท้าวการณ้นำ ขาดศักยภาพในการตามหรือตอบสนองต่อเหตุการณ์ความรู้ความชำนาญทางเทคนิคซึ่งเป็นเรื่องใหญ่ประการแรกที่พึงคำนึง เพราะเป็นฐานของการวางแผนนำแผนสู่การปฏิบัติและกำกับติดตามประเมินผล เพราะอย่างทีทรวบกัันตีว่า อุบัติเหตุทางถนนมีความเกี่ยวเนื่องและสัมพันธ์กันของปัจจัยเสี่ยงสามปัจจัยข้างต้นเป็นห่วงโซ่ (Change of event)

ปัญหาเฉพาะที่พบในองค์กร

1. หน่วยงานซึ่งควบคุมดูแลโดยคณะผู้บริหารระดับสูง ภายในบริษัทเอกชนบรรดาผู้บริหารระดับสูงของบริษัทขาดความรู้ความเข้าใจและคิดว่าปัญหาอุบัติเหตุทางถนนไม่ใช่หน้าที่และความรับผิดชอบขององค์กรเพราะไม่เกี่ยวเนื่องกับในงาน (Out of the job) ขาดการกำหนดกลยุทธ์ที่ครอบคลุมและสอดคล้องกันทุกด้านเพื่อสนับสนุนให้เกิดความปลอดภัย
2. ผู้บริหารระดับสูงไม่เป้นต้นแบบหรือตัวอย่างที่ดี มีผลต่อการสร้างความมั่นใจให้กับพนักงานของบริษัท ว่าทุกคนล้วนเป็นส่วนหนึ่งที่ต้องมีความรับผิดชอบร่วมกันต่อสังคม ในการลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งแท้จริงแล้วมีความเกี่ยวเนื่องกับการทำงาน
3. ไม่สามารถกำกับติดตามและกำหนดบทลงโทษขั้นรุนแรงได้เนื่องจากขัดต่อกฎหมายแรงงาน โดยเฉพาะในองค์กรที่มีสหภาพ ซึ่งเป็นองค์การของลูกจ้างที่จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติแรงงานสัมพันธ์เพื่อแสวงหา และคุ้มครองผลประโยชน์เกี่ยวกับสภาพการจ้าง และส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีระหว่างนายจ้างกับลูกจ้าง และระหว่างลูกจ้างด้วยกันทำให้การบังคับใช้มาตรการองค์กรไม่ได้ผล

เท่าที่ควรเนื่องจากเน้นรณรงค์และสร้างจิตสำนึกเพื่อให้เกิดความร่วมมือเป็นหลัก

4. หลายหน่วยงานมีปัญหาในเรื่องการจัดการทางเข้าออกหน้าโรงงาน สถานประกอบการ เพราะตั้งอยู่ในพื้นที่เสี่ยงและมีสภาพถนนและสิ่งแวดล้อมที่ยากต่อการแก้ไขโดยลำพัง จำเป็นต้องได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานภาครัฐซึ่งเป็นเจ้าของถนน

2 แนวคิดในการจัดการ

การจัดการปัญหาอุบัติเหตุทางถนนซึ่งมีความรุนแรงและทำลาย จำเป็นต้องได้รับการมีส่วนร่วมจากทุกหน่วยงาน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม เพื่อสนับสนุนกลไกหลักของภาครัฐ โดยใช้ความรู้ เทคนิค เครื่องมือ งบประมาณ ทรัพยากร บุคคล ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดภายใต้แนวคิด ดังต่อไปนี้

- 1) การจัดการปัญหาความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นระบบ (Safe System Approach) มีผู้รับผิดชอบหลักเพื่อกระตุ้นให้เกิดการรวบรวมและสังเคราะห์ความรู้ใหม่ เกิดการเรียนรู้และใช้ประโยชน์จากข้อมูลเชิงปริมาณและข้อมูลเชิงคุณภาพ จากบทเรียนในอดีต จากต้นแบบที่ดี (Best Practice) เพื่อประโยชน์ในการวิเคราะห์ปัญหา วางแผน

กำหนดแนวทางแก้ไขที่ต้นเหตุกำกับติดตามประเมินผล
สรุปบทเรียนและนำกลับไปทำซ้ำใหม่ รวมถึงการขยายผล

2) การสร้างการมีส่วนร่วมจำเป็นต้องสร้างให้เกิดความสัมพันธ์
ทั้งสองระนาบ ได้แก่

- การมีส่วนร่วมตามโครงสร้างองค์กร (แนวดิ่ง) ในทุกระดับตั้งแต่ระดับผู้บริหาร หัวหน้างาน ผู้ปฏิบัติ ผู้บังคับใช้กฎ (HR, จป., รปภ.) ซึ่งต้องการพื้นที่สื่อสารและพูดคุยปัญหาได้อย่างเป็นอิสระไม่ถูกบีบบังคับแบบวงประชุมตามโครงสร้างแนวดิ่ง ถือเป็น การปฏิบัติการแนวราบในองค์กรทำให้พนักงานทุกระดับที่ได้รับการแต่งตั้งหรืออาสาเข้ามาพูดคุยกันผ่านเวทีที่จัดขึ้นอย่างสม่ำเสมอภายใต้สภาพแวดล้อมที่เอื้อให้เกิดความรู้สึกลดภัย (Safe Zone) ส่งต่อข้อมูลที่อาจส่งได้ยากในระบบแนวดิ่ง
- การมีส่วนร่วมกับเครือข่าย ชุมชน สาขา หน่วยงานข้างเคียง เพื่อสร้างเครือข่ายความร่วมมือที่ครอบคลุมพื้นที่ภายใต้เป้าหมายเดียวกัน มีลักษณะเป็น “กองทัพอาสาสมัคร” เกิดการรวมตัวกัน ภายใต้การนำและสนับสนุนของผู้นำใน

พื้นที่ เช่น ผู้ว่าราชการจังหวัด นายอำเภอ ผู้นำท้องถิ่น/อปท. จะยิ่งทำให้การขับเคลื่อนด้วยพลังจิตอาสาของเครือข่ายเข้มแข็งมากยิ่งขึ้นเกิดการเปลี่ยนแปลงให้เกิดขึ้นในสังคมอย่างเห็นได้ชัด

- 3) ทฤษฎี INN การสร้างเครือข่าย Individual- การเห็นคุณค่าของปัจเจก เคารพและเชื่อมั่นในความรู้ ทักษะมนุษย์สัมพันธ์ และประสบการณ์ส่วนบุคคล Node- คุณสมบัติของ Node พี่เลี้ยง (บุคลิก จิตอาสา/ใจสั่งมา) จนเกิดเป็น Network สร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน
- 4) ทฤษฎี Maslow เพื่อใช้กำหนดกิจกรรมในการสร้างแรงจูงใจให้พนักงานมีพฤติกรรมเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนนลดลง จนพนักงานเข้าใจในบริบทและเกิด ความรับผิดชอบ (Accountability) ในเรื่องความปลอดภัย เกิด passion ในงานความปลอดภัยและสามารถคิดกิจกรรมนอกกรอบใหม่ๆ ได้

3 การวิเคราะห์ภาคี/บทบาท

การวิเคราะห์ภาคี บทบาทความรับผิดชอบ วิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ (ผู้ใช้ประโยชน์ ผู้กำหนดนโยบาย ผู้สนับสนุน) เพื่อเข้าไปสร้างความร่วมมือในการขับเคลื่อนงานมาตรการองค์กร ถ่ายโอนองค์ความรู้และ

ทรัพยากรที่จำเป็นนั้น มีประโยชน์อย่างมาก คือเพื่อทำความเข้าใจ ทราบความสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องเชื่อมโยงกัน นำไปสู่การพัฒนากระบวนการทำงานและเรียนรู้ร่วมกันระหว่างภาคี เกิดการถ่ายโอนและสนับสนุนการดำเนินงาน (การมีส่วนร่วม) จาก การถอดบทเรียน พบว่า แบ่งออกเป็น 3 กลุ่มหลักๆ ดังนี้

- 1) กลุ่มที่มีบทบาทภารกิจในด้านการจัดการกลไก และระบบที่สนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลง พฤติกรรม ได้แก่คณะกรรมการนโยบายการ ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (นปถ.) เป็นผู้พิจารณาแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ของประเทศ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทาง ถนนทั้งสามระดับ (จังหวัด อำเภอ ท้องถิ่น) รับข้อ สั่งการไปดำเนินการตามโครงสร้างแนวดิ่ง และ สนับสนุนกิจกรรมแลกเปลี่ยนเรียนรู้และร่วมมือ กันระหว่างกลุ่มหน่วยงานและภาคีต่างๆเพื่อการ ขับเคลื่อนมาตรการองค์กรในพื้นที่
- 2) กลุ่มที่มีบทบาทสนับสนุนงานวิชาการทรัพยากรที่ จำเป็น (คน เงิน ของ) ส่งเสริมและสนับสนุน ความรู้ความเข้าใจ เพื่อให้เกิดการปฏิบัติการ ภายใต้กรอบการดำเนินงานที่พิสูจน์แล้วว่าได้ผล

จากระดับนานาชาติและการดำเนินงานในพื้นที่
ได้แก่

- มูลนิธิ สมาคม ได้แก่ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) คณะทำงาน สอจร. และ สมาคมส่งเสริมความปลอดภัยและอนามัยในการทำงาน (ประเทศไทย) ที่ทำหน้าที่ส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานและนอกงาน โดยทั้งสามหน่วยงาน ทำหน้าที่ จัดการ/พัฒนาองค์ความรู้ และพัฒนาคน ให้บริการวิชาการ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องผลิตและเผยแพร่ ตำรา สื่อ สิ่งพิมพ์ ข้อมูลข่าวสาร และ เอกสารวิชาการให้คำปรึกษาแนะนำ แลกเปลี่ยนประสบการณ์การอบรม จัดสัมมนา รณรงค์เสริมสร้างจิตสำนึกและวัฒนธรรมด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานและนอกงาน
- ภาคเอกชน ได้แก่ บริษัท กลาง คู่มือครอง ผู้ประสปภัยจากรถ จำกัด ผู้ผลิตและ

จำหน่ายรถยนต์และรถจักรยานยนต์ Honda Yamaha Toyota ฯลฯ ทำหน้าที่สนับสนุนอุปกรณ์ หมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานราคาประหยัด และการฝึกอบรมการขับขี่ปลอดภัยทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ

- หน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าหน้าที่สาธารณสุข (สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด อำเภอรพ.สต.) เจ้าหน้าที่ขนส่ง เจ้าหน้าที่ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กู้ชีพ กู้ภัย และผู้นำชุมชนท้องถิ่น ส่งเสริมและสนับสนุนทรัพยากรตามพันธกิจขององค์กรตามข้อสั่งการจากนโยบาย

- 3) กลุ่มที่มีบทบาทหน้าที่กำกับติดตาม และเฝ้าระวังสถานการณ์ ได้แก่ มูลนิธิไทยโรดส์ ทำหน้าที่พัฒนาตัวชี้วัดร่วมในงานป้องกันและแก้ไขปัญหาดูอุบัติเหตุทางถนน รวมถึงการเฝ้าระวังสถานการณ์พฤติกรรมเสี่ยงในเรื่องหมวกนิรภัยในสถานประกอบการและสถานศึกษา ซึ่งใช้เป็นเกณฑ์การ

ประเมินผลการดำเนินงานขององค์กรที่ร่วม
ขับเคลื่อนมาตรการองค์กร

4 เครื่องมือและกระบวนการดำเนินงาน

เครื่องมือและกระบวนการดำเนินงานแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ตามความสัมพันธ์ของหน่วยงานตามรูปที่ 1(หน้าที่ 2) โดยกลุ่มที่ 1จะเป็นการดำเนินงานเชิงรุกของกลุ่มนโยบายหรือหน่วยสนับสนุน ได้แก่ ภาครัฐ ภาคเอกชน หน่วยงานวิชาการ ศวปถ. มูลนิธิไทยโรดส์ คณะทำงาน สอจร. ฯลฯ และกลุ่มที่ 2จะเป็นการดำเนินงานในหน่วยงาน องค์กร เป้าหมายที่เข้าร่วมโครงการมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน ซึ่งสามารถจับกลุ่มกิจกรรมการดำเนินงานของกลุ่มที่ 1 และ 2 ได้ดังนี้ การพัฒนาองค์ความรู้และการจัดการความรู้ การพัฒนาระบบข้อมูล การสร้างภาคีเครือข่าย การพัฒนาศักยภาพผู้นำ/ภาคีเครือข่ายและการสร้างความรู้ รายละเอียดดังตารางที่ 9

ตารางที่ 9 เครื่องมือและกระบวนการดำเนินงานของสองกลุ่ม

กลุ่มที่ 1 กลุ่มนโยบาย/หน่วยงาน สนับสนุน	กลุ่มที่ 2 หน่วยงาน องค์กร เป้าหมาย
การพัฒนาองค์ความรู้และการจัดการความรู้	
1) ทบทวนเอกสารที่เกี่ยวข้องทั้งในและ	1) ศึกษาสถานการณ์ปัญหา บริบทในพื้นที่ของหน่วยงาน

ต่างประเทศ 2) รวบรวมชุดความรู้ที่เกี่ยวข้องให้เป็นหมวดหมู่ 3) วิเคราะห์กลุ่มเป้าหมายและความรู้ที่เหมาะสมกับบริบทปัญหาของแต่ละองค์กรที่เข้าร่วมโครงการ	องค์กรตนเอง เพื่อใช้กำหนด policy resources 2) สำรวจความต้องการ ชุดความรู้ที่ส่งเสริมให้เกิดการจัดการปัญหาในองค์กร
การพัฒนาระบบข้อมูล	
1) จัดการระบบข้อมูลความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศให้มีความน่าเชื่อถือ แม่นยำ และเป็นปัจจุบัน 2) จัดทำข้อมูลสถานการณ์และเฝ้าระวังสถานการณ์พฤติกรรมเสี่ยงในเรื่องหมวกนิรภัยในสถานประกอบการ และสถานศึกษา เพื่อใช้เป็นเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานขององค์กรที่	1) จัดทำเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล สถิติ การค้นหาปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญของหน่วยงานองค์กร 2) พัฒนาระบบข้อมูลและการจัดการข้อมูลภายในองค์กรเพื่อใช้วางแผน กำหนด policy and business plan กำหนดกิจกรรม กำกับติดตามเพื่อแก้ไขปัญหาระหว่างการดำเนินงาน และประเมินผลการดำเนินงาน 3) จัดทำฐานข้อมูลผู้กระทำ

ร่วมโครงการ	พิดข้าและฐานข้อมูลคนทำดี เพื่อกำหนดบทลงโทษและรับ รางวัลประจำเดือน
การสร้างภาคีเครือข่าย	
1) เข้าพบผู้นำของหน่วยงาน องค์กรที่เกี่ยวข้องเพื่อ ชี้แจงโครงการและขอ ความร่วมมือในการ ดำเนินงานทั้งในส่วนกลาง และหน่วยงานภายใต้ สังกัดในพื้นที่ 2) เข้าร่วมกิจกรรมและ สนับสนุนทรัพยากร บุคคล ความรู้ เทคโนโลยี	1) สร้างความร่วมมือและ ภาพอนาคตร่วมกัน (Road map) ระหว่าง หน่วยงานในพื้นที่ ผ่าน การลงนามบันทึก ข้อตกลงร่วมกัน (MOU) 2) กำหนดให้มีเวทีประชุม ระหว่างหน่วยงานอย่าง สม่ำเสมอ เพื่อสร้าง ความสัมพันธ์ตาม

ให้แก่หน่วยงานภาครัฐซึ่งเป็นกลไกหลัก และภาคีเครือข่าย 3) หนุนเสริมศักยภาพคนทำงานในระบบ ภาคีเครือข่าย ชุมชนในพื้นที่ โดยการจัดเวทีอบรมและพัฒนาศักยภาพที่จำเป็นต่อการขับเคลื่อนมาตรการองค์กร 4) รวบรวมและเผยแพร่ความรู้ที่เป็นสากลทั้งระดับนานาชาติและระดับประเทศในรูปแบบเอกสาร ผ่านช่องทางการสื่อสารสาธารณะ 5) ส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมที่กระตุ้นและสร้างจิตสำนึกในการลดพฤติกรรมเสี่ยงที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนให้กับหน่วยงาน องค์กร	โครงสร้าง และจัดเวทีกินข้าวเล่าเรื่องโดยใช้ความสัมพันธ์ส่วนบุคคลซึ่งทั้งสองเวทีอาศัยข้อมูลที่ได้จากการสำรวจ+ การคืนข้อมูล 3) จัดกิจกรรมที่น่าสนใจและสร้างการมีส่วนร่วมในช่วงเทศกาลและ event สำคัญ เช่น วันเหยื่อโลก ตัวอย่างกิจกรรมที่องค์กรดำเนินการ ได้แก่ การอบรมขับขี่ปลอดภัยโดยเชิญบุคลากรจากหน่วยงานผู้เชี่ยวชาญมาให้ความรู้ทั้งทฤษฎีและปฏิบัติ พร้อมจัดให้มีการสอบใบขับขี่โดยเจ้าหน้าที่ขนส่ง จัดให้มีรางวัลประจำเดือนขององค์กร ชุมชนหมู่บ้านที่มีผู้สวม
--	---

และภาคีภาคประชาชน	หมวกนิรภัย 100% และมอบรางวัลให้แก่ชุมชนที่ แ จ้ ง เ บ าะ แ ส แ ก่ คณะทำงานว่ามีสมาชิกหมู่บ้านที่ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ 4) จัดหาเทคโนโลยี กล้อง CCTV และ application ต่างๆ เช่น line, FB เพื่อใช้สื่อสารกระตุ้นการมีส่วนร่วมและเพื่อช่วยควบคุมพฤติกรรมเสี่ยง 5) บังคับใช้กฎองค์กรโดยผู้บริหาร หัวหน้าส่วนทุกช่วงชั้น เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย รวมถึงสมาชิก อสม. ในชุมชนใกล้เคียง วินรธจักรยานยนต์ ที่เข้าร่วมโครงการช่วยเป็นหูเป็นตาสอดส่องพฤติกรรม
-------------------	---

	พนักงาน (จัดซื้อส่ง หน่วยงาน)
การพัฒนาศักยภาพผู้นำและภาคีเครือข่าย	
1) สอจร.ส่วนกลาง จัดเวทีพัฒนาศักยภาพพี่เลี้ยง สอจร. และคณะทำงานในพื้นที่ ช่วงเริ่มดำเนินงาน โครงการ (ต้นน้ำ) : ทักษะการเป็นวิทยากร กระบวนการ ทักษะการสื่อสาร ฯลฯ 2) กำกับติดตามผลการดำเนินงานโดยการเข้าเยี่ยมเสริมพลังในพื้นที่ (กลางน้ำ) เพื่ออุดช่องว่างและปรับแก้ปัญหาและสถานการณ์ที่ไม่คาดคิด 3) จัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ผลการดำเนินงาน ปัญหาอุปสรรค ระหว่างภาคีเครือข่ายทั่วประเทศ	11. แต่งตั้งคณะทำงานตามโครงสร้าง กำหนดบทบาทมอบหมายหน้าที่ให้ชัดเจนเป็นลายลักษณ์อักษรเพื่อสร้างความรับผิดชอบ (accountability) 12. พัฒนาทักษะการเป็นผู้นำ (Leadership skill) ให้กับผู้นำทุกช่วงชั้นที่ได้รับมอบหมายหน้าที่ โดยผู้บริหารต้องสร้างน้ำหนึ่งใจเดียวให้เกิดขึ้นซึ่งต้องใช้ความจริงใจ ความใกล้ชิด เพื่ออุดช่องระหว่างระหว่างผู้บริหารและผู้ปฏิบัติซึ่งอาจจะต้องใช้ระยะเวลา ตัวอย่าง

	จากบริษัท ชัวร์เท็กซ์ จำกัด จังหวัดสุราษฎร์ธานี 13. การกำกับติดตามของผู้นำสร้างสิ่งแวดล้อมให้เอื้อต่อการทำดี และจัดพื้นที่ให้เกิดการสะท้อนข้อมูล (Feedback loop) ที่สั้น กระชับและเป็นกลาง
การสร้างองค์ความรู้	
1) ถอดบทเรียนรูปแบบการดำเนินงานมาตรการองค์กร 2) สังเคราะห์ความรู้เกี่ยวกับการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรในทุกระดับ เพื่อขยายผล	1) ถอดบทเรียนการดำเนินงานเมื่อสิ้นสุดโครงการ 2) ทบทวนปัญหา อุปสรรค ปัจจัยที่ก่อให้เกิดความสำเร็จ และสิ่งที่จะปรับให้ดีขึ้นในอนาคต

อย่างไรก็ตาม จากการถอดบทเรียนหน่วยงานองค์กรที่ประสบความสำเร็จ พบว่า การมีส่วนร่วมของพี่เลี้ยง สอจร. ในพื้นที่ โดยการกำกับติดตาม ให้คำแนะนำแบบเสริมพลังอย่างต่อเนื่องมีผลต่อ

ความสำเร็จสูง ดังตัวอย่างเช่น บริษัท เอกชัย ดีสทริบิวชั่น ซิสเทม จำกัด (Tesco Lotus) สาขาสงขลา สาขาหาดใหญ่ 1 และ 2 ชุมชนบ้านคลองขุดจังหวัดนครศรีธรรมราช บริษัทสยามแก๊สแอนด์ปิโตรเคมีกัลส์ จำกัด (มหาชน) และบริษัท ลัคกี้ แครีเออร์ จำกัด จังหวัดลำปาง

และกระบวนการที่สำคัญที่สุดซึ่งเป็น **key success factor** คือการลงนามในบันทึกข้อตกลงระหว่างหน่วยงาน และการบังคับใช้ที่เข้มข้นจริงจัง

5 การสรุปบทเรียน

หลายหน่วยงานสะท้อนตรงกันว่า การสรุปบทเรียนหลังการดำเนินงานเป็นการรวบรวมความรู้ ความคิดและความเข้าใจที่ยังอยู่อย่างกระจัดกระจายหรือสับสนให้แจ่มชัดมากขึ้น ช่วยให้เกิดการเรียนรู้และส่งผลต่อการดำเนินงานในอนาคต อย่างไรก็ตาม การสรุปบทเรียนของหน่วยงานองค์กรที่เข้าร่วมจะแบ่งเป็นการสรุปบทเรียนภายในองค์กรตนเอง และนำมาแลกเปลี่ยนเรียนรู้ในเวที สอจร.กลาง เพื่อสรุปเป็นความคิดรวบยอดและสัมพันธ์กับความรู้ใหม่ที่ได้จากผู้ประเมิน และผู้ทรงคุณวุฒิจาก สสส. สอจร.

จากการสรุปบทเรียนผลการดำเนินงานในหน่วยงาน องค์กรที่ประสบความสำเร็จพบว่าเกิดจากองค์กรมีวัฒนธรรมความปลอดภัยเป็นทุนเดิม เพราะผู้บริหารให้ความสำคัญกับเรื่องความปลอดภัยในทุกมิติทำให้สามารถกำหนดเป้าหมายในการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรเพื่อความ

ปลอดภัยทางถนนมีความชัดเจน โดยใช้ข้อมูลสถานการณ์เป็นหัวใจสำคัญในการวางแผน แต่งตั้งและมอบหมายบทบาทหน้าที่ให้กับผู้รับผิดชอบได้แม่นยำ (Put the right man on the right job) กำกับติดตาม และประเมินผล ส่งผลให้การสร้างการมีส่วนร่วมทั้งในและนอกองค์กรได้รับการหนุนเสริมทรัพยากรบุคคล ความรู้ เทคนิค วัสดุและงบประมาณ ภายใต้เป้าหมายร่วมและเกิดประโยชน์ทั้งสองฝ่าย (Win-win Situation) ทำให้มีการปรับปรุงสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการทำงาน และสร้างความร่วมมือในทุกระดับ **เพราะความเชื่อที่ว่า “สร้างสิ่งแวดล้อมให้เอื้อต่อการทำดี คนจะดีตาม”**

อย่างไรก็ตาม การพัฒนาศักยภาพภาคีเครือข่ายและคนทำงาน เป็นสิ่งที่ผู้บริหารต้องตระหนักและพึงกระทำ เราจะทราบได้อย่างไรว่าจะพัฒนาศักยภาพอะไรให้แก่คนทำงานเพื่อให้การดำเนินงานบรรลุเป้าหมาย นั่นคือเราจำเป็นต้องสร้างช่องทางการแลกเปลี่ยนข้อมูลผลการดำเนินงานและการสะท้อนกลับ (Feed back loop) ที่สั้นและตรงไปตรงมาได้ให้แก่คนทำงาน ซึ่งช่องทางดังกล่าวยังจะช่วยให้ผู้บริหารทราบถึงความสำเร็จและความล้มเหลวระหว่างทาง ตัวอย่างเช่นการขับเคลื่อนมาตรการองค์กรของโรงแรมปากศัย รีสอร์ททงหวัดกระบี่ ที่พบว่า การกำหนดให้มีบทลงโทษปรับเงินค่าจ้างกลับเป็นการสร้างแรงกดดันและต่อต้านจากพนักงาน จึงมีการปรับให้ลงโทษเน้นมาตรการทางสังคม ตาหนิแบบผู้ใหญ่ และการให้รางวัลจะเป็นการสร้างความร่วมมือได้ดีกว่า

และปัจจัยความสำเร็จประการสุดท้าย เราพบว่าการขับเคลื่อน มาตรการองค์กรโดยลำพังเป็นสิ่งที่กระทำได้ยากเพราะปัญหาอุบัติเหตุ ทางถนนมีความซับซ้อนและต้องอาศัยความเชี่ยวชาญจากหลายๆ ฝ่าย การสร้างการมีส่วนร่วมกับหน่วยงานภายนอก ชุมชนข้างเคียงเพื่อ สนับสนุนและถ่ายทอดทรัพยากร ความรู้ คน เทคนิควิธี งบประมาณ ฯลฯ เป็นปัจจัยสำคัญที่ต้องดำเนินการเป็นอันดับแรก เพราะท้ายที่สุดจะ นำมาซึ่งเครือข่ายเฝ้าระวังในการติดตามพฤติกรรมเสี่ยงของบุคลากรใน องค์กรด้วย

