



กรณีศึกษา : อบต. เป็นสุข อำเภोजอมพระ จังหวัดสุรินทร์

ทำความเข้าใจบริบทของ ตำบลเป็นสุข

ตำบลเป็นสุขเป็น 1 ใน 9 ตำบลของอำเภोजอมพระ ประกอบด้วย 10 หมู่บ้าน ถนนภายในตำบลเป็นถนนลูกรัง ทำให้การใช้รถใช้ถนนค่อนข้างลำบาก แม้จะมีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง แต่งบประมาณมีจำกัด ขณะเดียวกัน มีถนนทางหลวงชนบทผ่านตำบล รถขับด้วยความเร็วสูง ไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ การแก้ไขจุดเสี่ยงมีความล่าช้าเพราะต้องประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อขออนุญาตดำเนินการ คนในตำบลเองมีพฤติกรรมไม่สวมหมวกกันน็อคและมีการรวมกลุ่มเยาวชนแข่งรถภายในพื้นที่อีกด้วย

ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุที่ได้จากโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเป็นสุขเป็นข้อมูลผู้ที่ประสบอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์และรถจักรยานเข้ามาทำการรักษา ในปี 2556 มี 12 ราย ปี 2557 เพิ่มขึ้นเป็น 18 ราย แต่ไม่มีการเก็บข้อมูลสาเหตุแต่อย่างใด ขณะที่ข้อมูลของชุมชน พบว่าในปี 2556 – 2557 มีอุบัติเหตุบนถนนสายอำเภोजอมพระไปอำเภอสตึกและถนนสายบ้านระวีไปบ้านกระหาด รวม 16 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ 18 ราย เสียชีวิต 2 ราย เนื่องจากถนนแคบ เป็นทางโค้ง เป็นเขตชุมชนหนาแน่น ผู้ขับขี่ไม่สวมหมวกกันน็อค ดื่มสุราและใช้ความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด

เดิมอบต.เป็นสุขไม่มีการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนแต่อย่างใด จนกระทั่งเมื่อปี 2547 อำเภอมินโยบายให้มีการตั้งด่านในตำบลในช่วง 7 วันอันตราย (เทศกาลปีใหม่และสงกรานต์) จึงมีการตั้งด่าน 1 จุด โดยมีผู้นำชุมชน อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน เจ้าหน้าที่ อบต.ประจำด่านเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนและอาจตั้งด่านในช่วงที่มีงานบุญ แล้วรายงานให้อำเภอทราบถึงข้อมูลผู้มาปฏิบัติงานในแต่ละวันและจำนวนผู้มารับบริการเท่านั้น

พัฒนาการในการสร้างกลไกขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนของ อบต.เป็นสุข

ขั้นแรก : ระยะก่อตัว (Formation)

ตำบลเป็นสุขมีจุดแข็งตรงที่นายก อบต. มีศักยภาพในการบูรณาการกับส่วนราชการต่างๆ ภายในตำบล มีปลัด อบต.ช่วยกำกับการทำงานและติดตามประเมินผล มีการทำงานร่วมกับฝ่ายต่างๆ อาทิ โรงเรียน 5 แห่ง โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล 1 แห่ง กลุ่มพัฒนาสตรี และ อสม.โดยที่ภายในอบต.เป็นสุขเองมีส่วนป้องกันสาธารณภัย หน่วยกู้ชีพตำบล (EMS) และอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ที่พร้อมจะปฏิบัติงานช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุอยู่แล้ว

หลังจากที่มีการแต่งตั้งคณะกรรมการ ศปถ.อำเภोजอมพระ และคณะกรรมการ ศปถ.อำเภोजอมพระ ซึ่งมีปลัด อบต.เป็นสุขเข้าไปร่วมเป็นอนุกรรมการ และได้มีการทำข้อตกลง (MOU) กับนายกอำเภोजอมพระในการขับเคลื่อนงานด้านอุบัติเหตุแล้ว ปลัดอบต.เป็นสุขได้เข้าร่วมประชุมรับทราบแนวทางการดำเนินงาน เข้าร่วมเวทีเสริมพลัง ร่วมคลี่โครงการ “พัฒนากลไกการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวด อุบัติเหตุ อำเภोजอมพระ จังหวัดสุรินทร์” พร้อมทั้งกำหนดเป้าหมายการดำเนินงานร่วมกัน มีการแบ่งบทบาทหน้าที่และกำหนดปฏิทินการทำงานร่วมกัน

ต่อมามีการประชุมประชาคมเพื่อคัดเลือกกรรมการ ศปถ.อปท.โดยพิจารณาจากหน่วยงานที่มีการเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุและมีประสบการณ์การทำงานร่วมกันมาก่อน มีคณะกรรมการ ศปถ. อำเภोजอมพระมาร่วมชี้แจงขั้นตอน

และได้คัดเลือกกรรมการจากทุกหมู่บ้านจำนวน 25 คน โดย อบต.เป็นสุขได้ออกคำสั่งเพื่อจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และแต่งตั้งคณะกรรมการ ศปถ.อบต.เป็นสุข

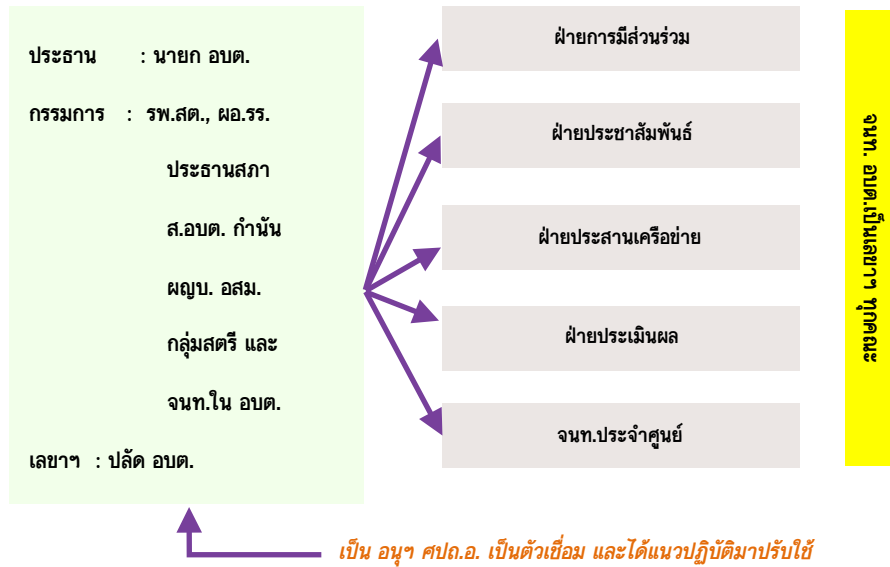
ขั้นที่ 2 : การพัฒนาโครงสร้างและกลไก (Maintenance)

หลังจากที่มีการแต่งตั้งคณะกรรมการ ศปถ.อบต.เป็นสุข เพื่อทำหน้าที่จัดทำแผนป้องกันแก้ไขปัญหาคอขวด เร่งรัดดำเนินการ ส่งเสริมการมีส่วนร่วมจากชุมชน จัดให้มีศูนย์ข้อมูล เผยแพร่ข่าวสาร และเสนอความเห็นต่อ ศปถ.อำเภोजอมพระประสานความช่วยเหลือ กำกับดูแลและติดตามประเมินผล ได้แบ่งการทำงานออกเป็น 4 ฝ่าย ได้แก่

- ฝ่ายการมีส่วนร่วม 4 คน (ครู ประธาน อสม. ส.อบต. และพัฒนาชุมชน)
- ฝ่ายประชาสัมพันธ์ 5 คน (กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ประธาน อสม. และเจ้าหน้าที่ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย)
- ฝ่ายประสานเครือข่าย 3 คน (ผอ.รพ.สต. ส.อบต. และนิติกร)
- ฝ่ายติดตามประเมินผล 3 คน (รองนายก อบต. รองประธานสภาฯ และหัวหน้าสำนักปลัด)
- จนท.ประจำศูนย์ปฏิบัติการฯ 2 คน (เจ้าพนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และเจ้าพนักงานธุรการ)



โครงสร้าง สปถ.อบต.เป็นสุข



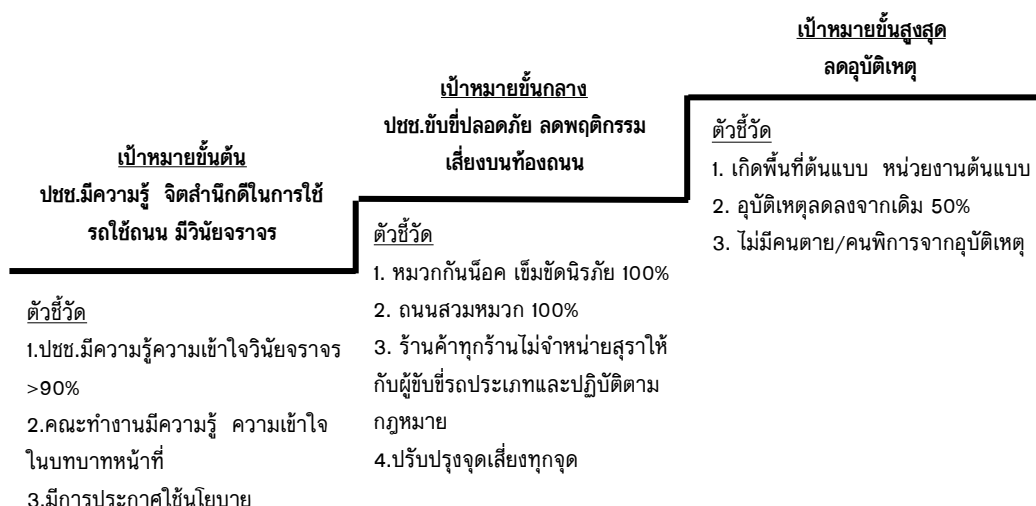
เป็น อนุฯ สปถ.อ. เป็นตัวเชื่อม และได้แนวปฏิบัติตามปรับใช้

อบต.เป็นสุขได้จัดประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อสร้างความตระหนักและสร้างความสัมพันธ์อันดีใน คณะกรรมการ สปถ อบต.เป็นสุข หลังจากนั้น ได้มีการดำเนินงานสำคัญ ดังนี้

- จัดทำระบบข้อมูล คืบข้อมูล กำกับติดตามผล และรายงานผลการดำเนินงานในที่ประชุมประจำเดือน เพื่อพัฒนาระบบข้อมูลให้สอดคล้องและเชื่อมโยงกับ สปถ.อำเภอ จึงมีการจัดประชุมผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนด

ข้อมูล ผู้รับผิดชอบ วางระบบการไหลเวียนของข้อมูลและการนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์

- จัดทำแผนงานเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรและบรรจุเข้าแผนพัฒนา อบต. ปี 2558 และปี 2559 ผ่านการรับรองจากสภา อบต.โดยมีการกำหนดเป้าหมายการดำเนินงาน แนวทางการปฏิบัติงานที่เป็นรูปธรรม และปฏิทินการทำงานร่วมกันเพื่อให้บรรลุบันไดผลลัพธ์ความสำเร็จที่กำหนดไว้ ดังนี้



- มีกระบวนการสร้างและพัฒนาแกนนำอย่างต่อเนื่อง ด้วยการอบรมให้ความรู้ที่จำเป็นต่อการขับเคลื่อนงาน (เช่น การสอบสวนที่เกิดเหตุ การวิเคราะห์สถานการณ์ การจัดเก็บข้อมูล การส่งต่อข้อมูลการช่วย

เหลือผู้ป่วย การปฐมพยาบาลเบื้องต้น) มีการสร้างสัมพันธ์ภาพที่ดีต่อกัน ประชุมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ซึ่งกันและกัน รวมทั้งมีการกำกับติดตามผลในพื้นที่



ขั้นที่ 3 : ระยะยั่งยืน (Institutionalization)

การดำเนินงานที่ผ่านมาประมาณ 10 เดือน (พ.ย. 57- ก.ย. 58) ทำให้หน่วยงานในพื้นที่และชุมชนเกิดความตื่นตัวในการขับเคลื่อนงานมีการเปลี่ยนแปลงในเชิงกระบวนการและเกิดผลลัพธ์สำคัญ ดังนี้

1) เกิดชุมชนขับเคลื่อนนโยบายและร่วมกันแก้ปัญหาจนทำให้อุบัติเหตุลดลง ในการประชุมหมู่บ้านทุกเดือน ศปด.อปท.ตำบลเป็นสุขจะนำนโยบายและข้อประชุมจากอำเภอมาบอกต่อ ขณะเดียวกัน คนในชุมชนช่วยกันแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นด้วยตนเอง ยกตัวอย่างบ้านโนนจำปา ศปด.อบต.เป็นสุขได้วิเคราะห์ปัญหาร่วมกับชุมชน เมื่อพบว่าเยาวชนในชุมชนขับซิ่งจักรยานยนต์เร็วเกินกำหนด คณะกรรมการชุมชนจึงมีมติร่วมกับประชาคมในชุมชน จัดทำกฎระนาดเป็นคณลนณเพื่อชะลอความเร็ว ทำให้การขับรลเร็วลดลงเป็นอย่างมาก

ในภาพรวม ตำบลเป็นสุขมีอุบัติเหตุลดลงเหลือเพียง 5 ครั้งในปี 2558นอกจากนี้ ยังมีผลลัพธ์จากการดำเนินงาน ดังนี้

- **การวิเคราะห์และแก้ไขจุดเสี่ยง** มีการกำหนดจุดเสี่ยงหลักและรองที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งในพื้นที่ตำบลเป็นสุขรวม 33 จุด พิจารณาคัดเลือกจุดเสี่ยงที่มีความสำคัญ 11 จุด แล้วสะท้อนข้อมูลในวาระการประชุมผู้นำชุมชนประจำเดือน นายก อบต. ประกาศนโยบายแก้ไขจุดเสี่ยงในพื้นที่ และให้ผู้นำชุมชนไปประชาสัมพันธ์ให้ชาวบ้านรับทราบ ผลที่เกิดขึ้นคือ ในปี 2558 มีการแก้ไขจุดเสี่ยงได้แล้ว 9 จุด (บริเวณถนนทางแยกโดยใช้กระຈกโค้ง 5 จุด ติดไฟกระพริบเตือน 4 จุด)และประสานกับกรมทางหลวงเพื่อเพิ่มไฟส่องสว่างบริเวณทางหลวงสายจอมพระ- สติค

- **การรณรงค์สถานที่ราชการสวมหมวกกันน็อก 100 %** โดยนายก อบต. ประกาศเป็นนโยบายชัดเจน มีการแจ้งในที่ประชุมประจำเดือนประชาสัมพันธ์เวลาปฏิบัติงานทุกครั้ง และติดป้ายใส่หมวกกันน็อก 100% ในที่ทำการ อบต. และสถานที่ราชการอื่น ๆ อีก 8 แห่ง (รพ.สต. 2 แห่ง โรงเรียน 4 แห่ง และศูนย์เด็กเล็กตำบล 1 แห่ง) ผลที่เกิดขึ้น คือ ผลการสำรวจผู้นำและประชาชนสวมหมวกกันน็อกมากขึ้นจาก 23.07%ในเดือนกรกฎาคม 2558 เป็น 92.68% ในเดือนพฤศจิกายน 2558

- **การขับเคลื่อนนโยบายถนนสีขาว** คือ ถนนสายอำเภอจอมพระไปอำเภอสตึก ซึ่งมีรถสัญจรไปมามากและเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง คนในตำบลที่ขับขีรถจักรยานยนต์ผ่านถนนสายนี้ต้องสวมหมวกกันน็อกทุกคน

2) มีโอกาสที่จะเกิดความยั่งยืนในการดำเนินงานด้านอุบัติเหตุทางถนนเนื่องจาก

(1) มีโครงสร้างการบริหารจัดการในชุมชนและการกำหนดภารกิจที่ชัดเจน ผู้บริหาร ปลัด อบต.และทีมงานมีภาวะผู้นำ มีความพร้อมในการทำงานและมีความสามารถในการขับเคลื่อนงาน มีการแบ่งการทำงานตามความสามารถ ทั้งทางด้านการเชื่อมประสาน ด้านวิชาการและด้านเทคโนโลยี มีการสร้างการมีส่วนร่วมและกำหนดปฏิทินการทำงานร่วมกัน โดยเฉพาะอย่าง

ย่งเมื่อนายก อบต. ให้ความสำคัญกับเรื่องนี้มาก หมั่นซักถาม ชวนคิด ชวนทำงาน ส่งผลให้แต่ละหน่วยงานเกิดความตื่นตัวในการทำงานมากขึ้น

(2) มีการรวบรวมข้อมูลจากแหล่งต่างๆ ทั้งการแจ้งข่าวจากผู้นำชุมชน ตำรวจ กู้ชีพและรพ.สต. โดย ศปด.อบต.เป็นสุขทำการวิเคราะห์ข้อมูลจำนวนการเกิดเหตุ บุคคล เวลา สถานที่ รวมทั้งเหตุและปัจจัยที่เกี่ยวข้อง แล้วนำเสนอต่อที่ประชุมทุกเดือน

(3) มีแผนการจัดการงานด้านอุบัติเหตุตลอดปี มีการจัดทำแผนงาน 3 ปี บรรจุโครงการเป็นข้อบัญญัติของ อบต. และมีนโยบายขับเคลื่อน 3 ประเด็น คือ แก้ไขจุดเสี่ยง รณรงค์สวมหมวกกันน็อก รณรงค์เพิ่มความระมัดระวังและปฏิบัติตามกฎจราจร

(4) การจัดทำข้อตกลง (MOU) อย่างละเอียดมีส่วนร่วมทำให้การดำเนินงานมีความชัดเจนเป็นรูปธรรมมากขึ้น ดังนี้

- สนับสนุนการขับเคลื่อนกิจกรรมในพื้นที่เพื่อแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุจราจรทางถนน โดยมีนโยบายการขับเคลื่อนงาน มีการแต่งตั้งคณะกรรมการ ศปด.อปท. มีแผนงานโครงการที่สอดคล้องกับพื้นที่ มีการดำเนินงานและกำกับติดตามประเมินผลอย่างต่อเนื่อง หน่วยราชการเป็นพื้นที่สวมหมวกนิรภัย 100 % ข้าราชการและผู้นำเป็นต้นแบบในการ 3 ม 2 ข 1 ร มีการดำเนินการของระบบกู้ชีพ กรณีเกิดเหตุให้รายงาน ศปด.อำเภอทราบทุกครั้ง และรายงานผลการดำเนินงานให้ ศปด.อำเภอจอมพระทราบทุกเดือน

- รณรงค์สร้างจิตสำนึกแก่ประชาชนในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน โดยให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร สร้างจิตสำนึกที่ดีในการป้องกันอุบัติเหตุทุกกลุ่มวัย จัดกิจกรรมรณรงค์ช่วงเทศกาลสำคัญ

- มีมาตรการทางสังคมบังคับใช้ในพื้นที่เพื่อลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งติดตามประเมินผลและรายงานผลอย่างต่อเนื่อง

- จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนตำบล เพื่อเก็บรวบรวมวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง (การเกิดเหตุในพื้นที่ แผนที่จุดเสี่ยงในแต่ละพื้นที่ ยานพาหนะที่ไม่ปลอดภัย พฤติกรรมเสี่ยงส่วนบุคคล ทีมกู้ชีพ เครือข่ายการทำงาน ทรัพยากรและวัสดุอุปกรณ์ในการดำเนินงาน) พร้อมทั้งจัดทำแผนการดำเนินงานเชิงป้องกัน แก้ไข เยียวยาฟื้นฟูที่สอดคล้องกับพื้นที่ กิจกรรมการดำเนินงานและรายงานผลให้อำเภอทราบทุกเดือน

- ประชาสัมพันธ์การดำเนินงานโครงการ โดยมีการผลิตสื่อที่ถูกต้อง มีการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องเหมาะสม เข้าถึงทุกกลุ่มวัย จัดทำช่องทางการสื่อสารการติดต่อเมื่อเกิดเหตุให้ชัดเจนครอบคลุมและเข้าถึงได้สะดวก

(5) เกิดภาคีเครือข่ายจากทุกภาคส่วนมาร่วมขับเคลื่อนงานอุบัติเหตุตั้งแต่การร่วมวิเคราะห์ปัญหาอุบัติเหตุของตำบล กำหนดจุดเสี่ยงและเสนอแนวทางแก้ปัญหา การพัฒนาบุคลากร แกนนำ เยาวชนและผู้ขับขี่ยานพาหนะให้มีความรู้ความเข้าใจ รณรงค์ป้องกันลดอุบัติเหตุและสร้างจิตสำนึกการปฏิบัติตามกฎจราจรในพื้นที่



กิจกรรมสำคัญและเงื่อนไขที่นำไปสู่ความสำเร็จ

- 1) การเข้าพบผู้บริหารในพื้นที่ตั้งแต่ต้น เพื่อทำความเข้าใจและขอรับการสนับสนุนให้การดำเนินงานให้เป็นไปตามเป้าหมาย โดยที่คณะกรรมการ ศปถ.อบต.ต้องเป็นแบบอย่างที่ดีในการทำงานทุกเรื่อง
- 2) การสื่อสารภายในทีมงานควรใช้ทั้งการสื่อสารที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการควบคู่กันไป
- 3) การกำหนดเป้าหมายการทำงานต้องเกิดจากการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐและกลุ่มและองค์กรในชุมชน โดยจะต้องจัดประชุมเพื่อร่วมกันออกแบบ กำหนดทิศทางการพัฒนา นำแนวทางการทำงานที่ตกลงร่วมกัน (MOU) ระดับอำเภอมาปรับใช้ในพื้นที่ตำบล และไปสู่การจัดทำแผนงาน/โครงการ เป็นข้อบัญญัติของ อบต.
- 4) การเก็บรวบรวมวิเคราะห์ข้อมูลมีความจำเป็นอย่างยิ่งในการนำไปใช้จัดทำแผนงาน/โครงการให้สอดคล้องกับสภาพปัญหาและบริบทของชุมชน เช่น การสำรวจและกำหนดจุดเสี่ยงในตำบล ฯลฯ
- 5) การรณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างกระแสและความตระหนักถึงความสำคัญของการป้องกันปัญหาอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่อง โดยประสานขอความร่วมมือจากกำนันผู้ใหญ่บ้านและสถานศึกษาในพื้นที่ มีการสนับสนุนป้ายรณรงค์การสวมหมวกกันน็อคให้กับส่วนราชการในพื้นที่
- 6) การประสานงานกับหน่วยงานภายนอกมีความสำคัญ โดยเฉพาะเมื่อหน่วยงานภายในพื้นที่ไม่สามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้เพราะเกินอำนาจหน้าที่และขีดความสามารถในการจัดการ เช่น การแก้ปัญหาจุดเสี่ยงบนถนนสายหลัก

