



เสาหลัก สร้างถนนปลอดภัย

สัมมนาระดับชาติ
ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 10
'ทศวรรษแห่งการลงมือทำ :
Time For Action'
25-26 สิงหาคม พ.ศ.2554
ณ ศูนย์นิทรรศการ
และการประชุมไบเทค บางนา
กรุงเทพมหานครฯ

**“5 เสาหลัก”
สร้างถนนปลอดภัย**

“5 เสาหลัก” สร้างถนนปลอดภัย

รวบรวมและเรียบเรียงจาก โครงการสัมมนาระดับชาติ

เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 10

“ทศวรรษแห่งการลงมือทำ : Time For Action”

25-26 สิงหาคม พ.ศ.2554

ณ ศูนย์นิทรรศการและการประชุมไบเทค บางนา กรุงเทพมหานคร

ผลิตและเผยแพร่โดย

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.)

สนับสนุนโดย

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ 1168 ซ.พหลโยธิน 22 แขวงจอมพล

เขตจตุจักร กทม. 10900

โทร. 02-511-5855 โทรสาร 02-9392122

อีเมล thainhf@thainhf.org [www](http://www.thainhf.org)



คำนำ

“5 เสาหลัก” สร้างถนนปลอดภัย เป็นเอกสารเพื่อรวบรวมและประมวลเนื้อหา จากการจัดสัมมนาระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 10 “ทศวรรษแห่งการลงมือทำ : Time For Action” วันที่ 25-26 สิงหาคม พ.ศ.2554 ณ ศูนย์นิทรรศการและการประชุมไบเทค บางนา กรุงเทพมหานคร ซึ่งครั้งนี้ ทางศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ ร่วมกับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) แผนงานสนับสนุนการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด (สอจร.) มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค (มพบ.) และภาคีหลักต่างทั้งภาครัฐ ได้แก่ กระทรวงคมนาคม มหาดไทย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สาธารณสุข สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ NECTEC และภาคีสำคัญจากองค์กร และ ภาคเอกชน ได้แก่ บ.กลางประกันภัยฯ สันนิบาตเทศบาล สมาคมองค์การบริหารส่วนตำบลแห่งประเทศไทย สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ สภาวิศวกร มูลนิธิกู้ชีพกู้ภัยต่างๆ Toyota, AP Honda องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สถานีโทรทัศน์ไทยพีบีเอส และภาคีอื่นๆ

แม้ว่าผลจากเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ได้มีการนำข้อสรุป ข้อเสนอแนะ และข้อมูลองค์ความรู้ใหม่ๆ ที่เป็นประโยชน์ ไปขับเคลื่อนและประยุกต์ใช้

โดยหน่วยงานต่างๆ ในบางส่วนแล้ว เช่น ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย นำเสนอให้กับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งได้มีการรวบรวมและเผยแพร่โดยหน่วยงานต่างๆ ไปบางส่วนแล้วนั้น แต่ทางคณะทำงานที่จัดทำเห็นว่า ความรู้หลายๆ อย่าง ยังคงมีความน่าสนใจ จึงได้จัดทำเป็นประมวลข้อมูล/องค์ความรู้ ที่อ่านง่าย ไว้สำหรับภาคีต่างๆ ได้นำไปปรับใช้และต่อยอดการดำเนินงาน และเป็นแนวทางสำหรับการจัดเวทีในแต่ละพื้นที่ และครั้งต่อไป

คณะผู้จัดทำ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าองค์ความรู้ที่ได้จากเอกสารฉบับนี้ จะช่วยเป็นแรงผลักดันให้ผู้สนใจการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน ใช้ในการต่อยอดกับฐานการทำงานเดิม รวมทั้งใช้พัฒนาศักยภาพในการทำงานต่อไป ให้เป็น “ทศวรรษแห่งการลงมือทำ Time for Action” อย่างแท้จริง

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

สารบัญ

ปาฐกถาพิเศษ	8
วิสัยทัศน์รัฐบาล: ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน	
ถึงเวลาที่ต้องลงมือทำ	
<i>นายชนม์ชื่น บุญญานุสาสน์</i>	
การบรรยาย ความปลอดภัยบนท้องถนน	15
<i>ดร.มาวรีน เบอมีงแฮม</i>	
อภิปราย Road map Time for Action:	22
“ทศวรรษแห่งความปลอดภัย พร้อมแก้ไขกับทศวรรษที่รอการลงมือทำ”	
1) แผนที่นำทาง...ทิศทางการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน	
<i>นายศรีสมบัติ พรประสิทธิ์</i>	
2) Road map 10 ปี คมนาคมปลอดภัย	
<i>นายชาญชัย สุวิสุทธิตระกูล</i>	
3) ทศวรรษแห่งความปลอดภัยกับมิติใหม่การบังคับใช้กฎหมาย	
<i>พล.ต.ต.ศักดิ์ดา เตชะเกรียงไกร</i>	
เสวนาห้องย่อย 5 เสาหลัก (5 Pillars)	41
ห้องย่อย 1 “เส้นทางปลอดภัย ไม่วิกอลเกินฝัน”	43
• ตลาดปลอดภัย สร้างได้ด้วยการจัดการ	44
• ไปมาโรงเรียนสะดวกและปลอดภัย ร่วมมือร่วมใจจัดระบบจราจร	54
• ชวนคิดชวนคุยเพื่อนำไปสู่การลงมือทำ	63
• เมืองกับการส่งเสริมระบบขนส่งมวลชน	68
• การจัดการจุดเสี่ยง	76

ห้องย่อย 2 “พลังผู้บริโภคเพื่อลดการละเมิดความปลอดภัย”	85
• ความร่วมมือเพื่อความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ	86
• ความร่วมมือเพื่อความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ	102
• ความจำเป็นที่ต้องมีกองทุนคุ้มครองสิทธิผู้ใช้รถโดยสาร	114
ห้องย่อย 3 “ลดอุบัติเหตุทางถนน เริ่มต้นด้วยกฎหมาย สุดท้ายรวมใจชุมชนท้องถิ่น”	127
• ฝ่ามติดการบังคับใช้กฎหมายจราจร ภาพสะท้อนสังคมไทย	128
(1) ภาพรวมของการบังคับใช้กฎหมายจราจร	
(2) รูปแบบความร่วมมือกับท้องถิ่นในการบังคับใช้กฎหมาย	
(3) มิติใหม่ในการสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายในบทบาทของท้องถิ่น	
• ท้องถิ่นและตำรวจ รวมพลังหยุดยั้งอุบัติเหตุ	143
ห้องย่อย 4 “1669 ทางเลือก ทางรอด (การแพทย์ฉุกเฉิน: เมื่อถนนปลอดภัย)”	159
• การแพทย์ฉุกเฉินในทศวรรษความปลอดภัยทางถนน	160
• การแพทย์ฉุกเฉิน: อุบัติเหตุจากรถจากจุดเกิดเหตุ สู่การป้องกัน	176
• ปีต่อไป คนไทยจะได้อะไรจากระบบการแพทย์ฉุกเฉิน: การป้องกันอุบัติเหตุจากรถ	190
ห้องย่อย 5 “สถานประกอบการปลอดภัย กังไกลอุบัติเหตุทางถนน”	197
• การป้องกันอุบัติเหตุจากรถในสถานประกอบการ แนวโน้มนำ ข้อจำกัด ความเป็นไปได้ และ ISO-39001	198
• อุบัติเหตุจากรถ: ป้องกันและแก้ไขได้ในโรงงาน	212
- บทเรียนความสำเร็จการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย	
- การใช้เทคนิคเสริมพลังกับการส่งเสริมพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุ จากรถในวัยทำงาน	
“ตัวเล็ก ใจใหญ่ ปลอดภัยทางถนน”	232
• เสวนา: บทบาทองค์กรเอกชนในการส่งเสริมพลังอำนาจ ของเยาวชนให้เป็นผู้สร้างความปลอดภัย	233
• การนำเสนอ: ผลงานเด่นในรอบปีของชมรมถนนปลอดภัย ในสถานศึกษา (RSC: Road Safety Camp)	240
• เสวนา: ตัวเล็ก ใจใหญ่ ปลอดภัยทางถนน	255

อภิปราย รวมพลังภาคีเครือข่าย เพื่อเกาะติดการขับเคลื่อนทศวรรษความปลอดภัยทางถนน	272
1) พลังภาคประชาชนและสื่อมวลชน กับการเฝ้าระวังและติดตามกำกับนโยบาย ในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	273
2) พลังเครือข่ายด้านข้อมูล เพื่อเฝ้าระวัง เจาะลึกและสะท้อนปัญหา-สาเหตุ	279
(2.1) โครงการพัฒนาระบบสืบสวนอุบัติเหตุเพื่อการแก้ไข และป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างบูรณาการ	
(2.2) ทีมวิเคราะห์เหตุการณ์บนถนน	
(2.3) Road Safety Watch	
นำเสนอเวลาสรุป Time for Action: ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนกับสิ่งที่ทุกคนจะลงมือทำ นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน	292

ปาฐกถาพิเศษ

วิสัยทัศน์รัฐบาล:
ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน
ถึงเวลาที่ต้องลงมือทำ

ทศวรรษแห่งการลงมือทำ : Time for Action



ภาคีเครือข่ายความปลอดภัยทางถนน



เราจะทำให้เป้าหมาย
ใน 10 ปีข้างหน้าที่ว่า
คนไทยจะต้องเสียชีวิต
ไม่เกิน 10 คน
ต่อประชากร 1 แสนคน
บรรลุผลงได้



ปาฐกถาพิเศษ

วิสัยทัศน์รัฐบาล: ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ถึงเวลาที่ต้องลงมือทำ

นายชนม์ชื่น บุญบุญอุบลานันท์ รองปลัดกระทรวงมหาดไทย

รัฐบาลปัจจุบันภายใต้การนำของ ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี นางสาว ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ได้ให้ความสำคัญกับปัญหาความปลอดภัยทางถนน โดยถือเป็นนโยบายสำคัญของรัฐบาลที่ได้แถลงต่อรัฐสภา และบรรจุไว้ในนโยบายด้านสังคมและคุณภาพชีวิตที่จะดำเนินการด้านความปลอดภัยและลดความสูญเสียเรื่องอุบัติเหตุจราจรให้น้อยที่สุด ส่งเสริมการเรียนรู้ การเดินทาง และใช้การขนส่งอย่างปลอดภัย รวมทั้งน้อมนำหลักการแก้ไข ปัญหาจราจรตามแนวพระราชดำริไปดำเนินการแก้ไขปัญหา โดยถือเป็นวาระแห่งชาติที่จะต้องดำเนินการอย่างจริงจังในทุกพื้นที่ของประเทศ

รัฐบาลตระหนักดีว่า อุบัติเหตุทางถนนเป็นสิ่งที่ป้องกันและลดความสูญเสียได้หากทุกฝ่ายช่วยกัน ขณะนี้ทราบว่า องค์การสหประชาชาติ โดยองค์การอนามัยโลก ได้เรียกร้องให้ทุกประเทศในโลกร่วมกันจัดทำแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action

for Road Safety) สำหรับประเทศไทยได้ดำเนินการโดยร่วมมือกับประชาคมโลกมาเป็นลำดับ ในการวางแผนปฏิบัติการอีก 10 ปีข้างหน้า ภายใต้กรอบข้อเสนอกับที่เรียกว่า **5 เสาหลัก** (5 Pillars) ประกอบด้วย

เสาหลักที่ 1 การปรับปรุงการบริหารจัดการด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพ (Road Safety Management) ขณะนี้ได้มีการประกาศใช้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ.2554 ซึ่ง**ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน** (ศปถ. - สังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย) จะผลักดันให้กลไกภายใต้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีดำเนินการอย่างจริงจังเพื่อลดความสูญเสียที่จะเกิดขึ้น

เสาหลักที่ 2 การสร้างความปลอดภัยด้านโครงสร้างถนน และสภาพแวดล้อมริมทาง (Safer Roads and Mobility) โดยกระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จะต้องร่วมกันสร้างถนนที่มีความปลอดภัย เริ่มตั้งแต่การวางผังเมือง การตรวจสอบความปลอดภัยของถนน การแก้ไขจุดเสี่ยง จุดอันตราย ทั้งนี้ต้องส่งเสริมให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมมากที่สุด

เสาหลักที่ 3 การส่งเสริมให้กักยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safer Vehicles) ปัจจุบันยานพาหนะที่อันตรายและสร้างความสูญเสียมากที่สุดคือ รถจักรยานยนต์ ดังนั้นจะต้องลดอัตราการสูญเสียที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ให้เหลือน้อยที่สุด โดยการส่งเสริมมาตรการต่างๆ เช่น การสวมหมวกนิรภัย การฝึกการขับขี่ปลอดภัยในเด็กและเยาวชน นอกจากนี้รถโดยสารสาธารณะ โดยเฉพาะรถตู้ จะต้องมีมาตรฐานความปลอดภัยที่สูงขึ้น รวมทั้งต้องส่งเสริมให้ผู้ประกอบการผลิตยานพาหนะให้ได้มาตรฐานสากล ที่สำคัญคือ การส่งเสริมให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นร่วมมือกับ

โรงเรียนต่างๆ จัดให้มีรถรับส่งนักเรียน เพื่อลดการใช้รถจักรยานยนต์ในเด็กและเยาวชน

เสาหลักที่ 4 การสร้างวินัยจราจรให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน (Safer Road Users) ดำเนินการตามแนวพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เพื่อแสวงหาแนวทางให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีมารยาทและเคารพกฎจราจร ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจะเสนอต่อรัฐบาลให้สนับสนุนการทำหน้าที่ของตำรวจจราจรในการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนผลักดันให้มีการเรียนการสอนเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนทั้งในและนอกสถานศึกษา โดยเฉพาะอย่างยิ่งจะพัฒนาคุณภาพของผู้ขอใบอนุญาตขับขี่ให้มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจรมากยิ่งขึ้น

เสาหลักที่ 5 การช่วยเหลือและรักษาผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน (Post Crash Response) ส่งเสริมระบบการแพทย์ฉุกเฉินให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น จัดให้มีศูนย์อุบัติเหตุ การฝึกอบรมอาสาสมัครกู้ชีพกู้ภัย ให้สามารถช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุได้อย่างรวดเร็วและปลอดภัยตามมาตรฐานสากล ตลอดจนส่งเสริมให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสนับสนุนภารกิจด้านนี้มากยิ่งขึ้น

จากการที่ประเทศไทยได้ประกาศให้ 10 ปีต่อจากนี้เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ขณะนี้จึงถือเป็นนิมิตหมายที่ดีของรัฐบาลและทุกภาคส่วน ตลอดจนประชาชนที่จะต้องร่วมมือกันดำเนินการอย่างจริงจังเพื่อลดความสูญเสีย เราจะทำให้เป้าหมายใน 10 ปีข้างหน้าที่ว่า คนไทยจะต้องเสียชีวิตไม่เกิน 10 คนต่อประชากร 100,000 คน บรรลุผลจริงได้

ในภูมิภาค

เอเชียตะวันออกเฉียงใต้
ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีสถิติ
การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ
บนท้องถนนสูงที่สุด



ทศวรรษแห่งการลงมือทำ

การบรรยาย

ความปลอดภัยบนท้องถนน

ดร.มารีน เบอมีงแฮม ตัวแทนจากองค์การอนามัยโลก (World Health Organization)

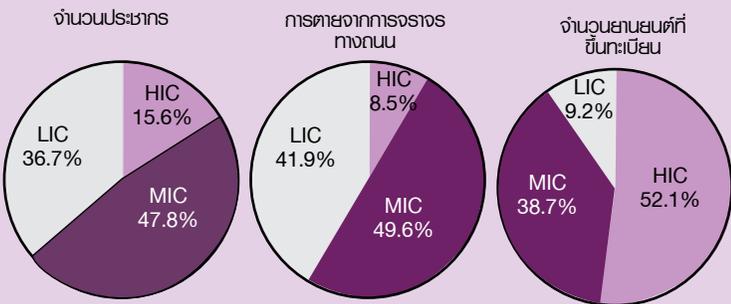
ดร.มารีน เบอมีงแฮม ตัวแทนจากองค์การอนามัยโลก (World Health Organization) บรรยายเรื่องสถานการณ์ความปลอดภัยทางท้องถนนในกรณีของประเทศไทย และแผนทศวรรษของการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางท้องถนน (Decade of Action for Road Safety)

แผนทศวรรษของการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางท้องถนน (Decade of Action for Road Safety) มีเป้าหมายที่จะลดยอดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกในอีกสิบปีข้างหน้า

ในขณะนี้ ยอดผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกมีจำนวนราว 1.3 ล้านคน และบาดเจ็บอีกกว่า 20-50 ล้านคน โดยมีแนวโน้มที่จะพุ่งสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว เทียบได้กับสาเหตุการเสียชีวิตจากโรคร้ายชนิดอื่น ๆ เช่น เอชไอวี/เอดส์และมาลาเรีย ที่สำคัญคือ อุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุการตายหลักของคนหนุ่มสาวอายุระหว่าง 15-29 ปี ทั่วโลก นอกจากนี้ร้อยละ 46 ของการเสียชีวิตทางถนนทั่วโลกเป็นผู้เดินถนน คนใช้จักรยาน และจักรยานยนต์ ซึ่งล้วนแต่เป็นผู้ใช้ถนนที่มีความเสี่ยง โดยเฉพาะคนขับจักรยานยนต์

การตายกับความเป็นเจ้าของยานยนต์

90% ของการตายและบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน เกิดขึ้นในประเทศ รายได้ต่ำและประเทศรายได้ปานกลาง ซึ่งรวมกันแล้วมีจำนวนยานยนต์ที่ขึ้นทะเบียนเพียง 48% ของจำนวนยานยนต์ที่ขึ้นทะเบียนทั่วโลก



กลุ่มประเทศที่มีรายได้ต่ำ

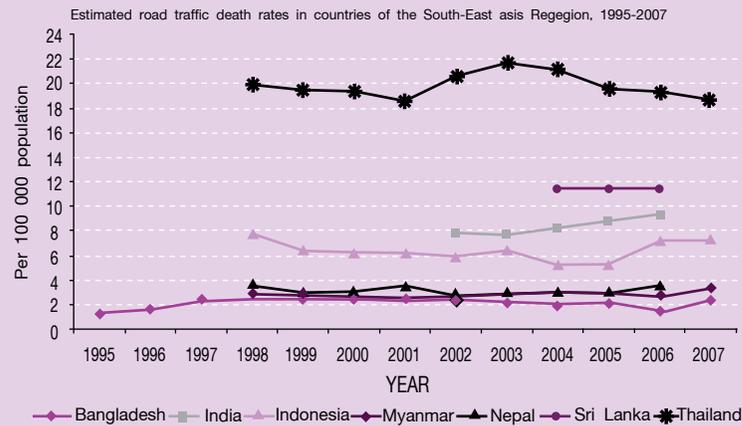
กลุ่มประเทศที่มีรายได้ปานกลาง

กลุ่มประเทศที่มีรายได้สูง

ในโลกนี้ ร้อยละ 90 ของการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน เกิดขึ้นในประเทศที่มีรายได้ต่อหัวต่ำถึงปานกลาง ซึ่งมีการจดทะเบียนยานพาหนะเพียงร้อยละ 48 เท่านั้น ดร.มารินชี้ว่า หากไม่มีมาตรการป้องกันแล้ว สถานการณ์จะแย่ลงอย่างแน่นอน โดยในปี 2004 อุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุการเสียชีวิตสูงที่สุดลำดับที่ 9 ของโลก และพอถึงปี 2030 หากว่าไม่ทำอะไร ก็อาจจะเป็นสาเหตุการตายอันดับที่ 5 ของโลก

ในกรณีของประเทศไทย จากการรวบรวมสถิติที่เกี่ยวข้อง ชี้ให้เห็นว่า อุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุการตายสูงสุดลำดับที่ 2 ของชายไทย และลำดับที่ 6 ในประชากรหญิง ส่วนเมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้แล้ว ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีสถิติการเสียชีวิต

อัตราตายจากการจราจรทางถนนในประเทศไทย สูงที่สุดในภูมิภาค



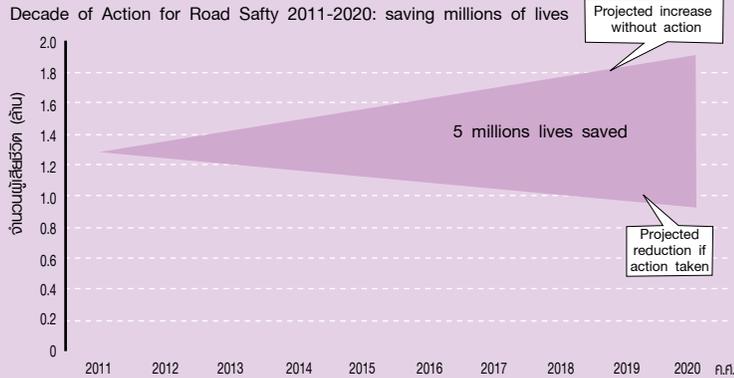
Source: Regional report on status of Road Safety: the South East Asia Region. A Call for Policy Direction, 2009 (modeled estimates based on government-approved data from participating countries)

จากอุบัติเหตุบนท้องถนนสูงที่สุด ซึ่งเป็นการสูญเสียทรัพยากรมนุษย์และเศรษฐกิจที่มีค่าสำหรับประเทศชาติ อาจกล่าวได้ว่า ในประเทศไทยมีประชาชนเสียชีวิตจากท้องถนนถึงวันละ 25 คน หรือชั่วโมงละหนึ่งคน และทำให้เกิดความเสียหายถึง 230,000 ล้านบาท คิดเป็น ร้อยละ 2.8 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ และทำให้คนหนุ่มสาวต้องเสียชีวิตเกินสัดส่วนที่ควรเป็น

ดังนั้น แผนงาน “ทศวรรษแห่งการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนน” จึงได้ริเริ่มขึ้นในปี 2011 และไปสิ้นสุดแผนในปี 2020 โดยมีจุดมุ่งหมายในการลดอัตราการเสียชีวิตจากถนนทั่วโลกให้ลดลงตามเป้าหมายให้ได้

เป้าประสงค์

เป้าประสงค์ของทศวรรษศอกการทำให้จำนวนคนตายจากการจราจรทางถนนทั่วโลกไม่เพิ่มขึ้นตามที่คาดการณ์ไว้ว่าในอีก 10 ปีข้างหน้า (ปี พ.ศ.2563) จะเพิ่มขึ้นเป็นประมาณ 1.9 ล้านคนหากไม่ทำอะไร และหลีกเลี่ยงเหลือประมาณ 0.9 ล้านคนโดยการทำงานอย่างจริงจัง จะรักษาชีวิตคนได้ 5 ล้านคน



กราฟนี้แสดงให้เห็นว่า หากไม่มีการปฏิบัติตามแผน จะทำให้มี ยอดเสียชีวิตสูงขึ้นมาก แต่หากแผนการปฏิบัติงานดังกล่าวถูกนำไปใช้ ก็อาจจะช่วยให้ยอดเสียชีวิตลดลงถึง 5 ล้านคนในอีก 10 ปีข้างหน้า ใน ส่วนนี้จะมี 5 ข้อเสนอนะหลักๆ 5 ประการ ได้แก่

- 1) การจัดการความปลอดภัยบนท้องถนนที่จำเป็นจะต้องมีการประสานงานร่วมกันจากฝ่ายรัฐ เอกชน ภาคประชาสังคมและปัจเจกบุคคล เพื่อให้ระบบการจัดการท้องถนนมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น
- 2) คือการทำให้ท้องถนนและการเคลื่อนย้ายบนถนนปลอดภัย
- 3) คือการทำให้ยานพาหนะมีความปลอดภัยมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ รถเมล์ หรือจักรยานยนต์
- 4) คือการทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนตระหนักถึงมาตรการความปลอดภัยที่จำเป็นในการพิทักษ์ตนเอง และ
- 5) คือการจัดการและดูแลเหตุหลังการเกิดอุบัติเหตุ

ดร.มารวินชี้ว่า นอกเหนือไปจากข้อเสนอแนะหลัก 5 ข้อที่กล่าวไปแล้ว ยังมีข้อพึงปฏิบัติอีก 5 ข้อที่ได้พิสูจน์มาแล้วว่าประสบความสำเร็จในทุกประเทศทั่วโลก ได้แก่ การลดความเร็ว การคาดเข็มขัดนิรภัย ที่นั่งพิเศษสำหรับเด็ก หมวกนิรภัย การไม่เมาแล้วขับ ซึ่งข้อควรปฏิบัติที่กล่าวไปนี้ จำเป็นจะต้องมีการบังคับทางกฎหมายและบังคับใช้ และเป็นเรื่องสำคัญที่สุดที่รัฐบาลจำเป็นต้องผลักดันเพื่อให้บรรลุผล นอกจากนี้ ยังมีข้อพึงปฏิบัติอีก 5 ข้อ ซึ่งได้แก่ มาตรการทางวิศวกรรมราคาต่ำ การใช้ยานพาหนะที่ปลอดภัย การปฐมพยาบาล การจัดการความปลอดภัยในระดับโลก และการจัดการระบบฐานข้อมูล

คะแนน 5 มาตรการ

การประเมินสถานการณ์การบังคับใช้กฎหมายของประเทศไทยทั้ง 5 ด้าน โดยเริ่มจากการควบคุมความเร็วในการขับขี่ ซึ่งโดยทั่วไปแล้วความเร็วของยานพาหนะที่ขับขี่ในตัวเมืองไม่ควรเกิน 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อย่างไรก็ตาม ร้อยละ 29 ของประเทศในโลกนี้เท่านั้นที่มีการออกกฎหมายในเรื่องดังกล่าว ส่วนในประเทศไทย สถิติของปี 2009 ชี้ให้เห็นว่า ส่วนใหญ่อยานพาหนะยังคงขับอยู่ที่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง กระนั้นก็ตาม จากการให้คะแนนประเมินตามเงื่อนไขนี้ ก็พบว่าประเทศไทยได้คะแนนเพียง 2 ใน 10 เท่านั้น ประเทศไทยจึงจำเป็นต้องมีการบังคับใช้ที่ดีกว่าที่เป็นอยู่

ในส่วนของการสวมใส่หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ โดยทั่วไปแล้ว การใส่หมวกนิรภัยคุณภาพดีจะช่วยให้ลดความเสี่ยงของการเสียชีวิตได้ร้อยละ 40 และลดการบาดเจ็บได้ร้อยละ 70 อย่างไรก็ตาม มีเพียงร้อยละ 40 ของประเทศทั่วโลกเท่านั้นที่มีกฎหมายนี้บังคับใช้ ในประเทศไทย

ในปี 2009 มีเพียงร้อยละ 27 จากทั่วประเทศเท่านั้นที่ปฏิบัติตามกฎหมาย และการให้คะแนนประเมินตนเองก็ได้เพียง 4 จาก 10

ด้านการขับขี้อย่างปลอดภัยไม่ดื่มแอลกอฮอล์ ซึ่งมาตรฐานความเข้มข้นไม่ควรจะเกิน 0.05 ของผู้ขับขี่โดยทั่วไป ต่อเรื่องนี้ ประเทศไทยได้คะแนนการประเมิน 5 เต็ม 10

ต่อมา เรื่องการคาดเข็มขัดนิรภัย ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงการเสียชีวิตของผู้ที่นั่งด้านหน้าร้อยละ 40-65 และผู้ที่นั่งด้านหลังร้อยละ 25-75 นั้น สถิติพบว่า มีเพียงร้อยละ 57 ของประเทศทั่วโลกเท่านั้นที่มีการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าว ในประเทศไทยนั้นมีข้อบังคับทางกฎหมายให้สวมใส่เข็มขัดนิรภัยสำหรับที่นั่งด้านหน้า หากแต่ไม่มีด้านหลัง ไทยจึงจำเป็นต้องคำนึงถึงข้อนี้ด้วย การบังคับใช้กฎหมายข้อนี้ในไทยสำหรับเบาะด้านหน้า มีอัตราสำเร็จอยู่ที่ร้อยละ 56 และร้อยละ 3 สำหรับที่นั่งด้านหลัง การให้คะแนนในข้อนี้จึงอยู่ที่ 5 เต็ม 10 คะแนน

ในส่วนการใช้ที่นั่งพิเศษสำหรับเด็ก สถิติได้แสดงให้เห็นว่า มาตรการนี้ช่วยลดอัตราการเสียชีวิตของทารกได้ถึงร้อยละ 70 ลดการเสียชีวิตของเด็กเล็กได้ระหว่างร้อยละ 54-80 หากแต่มีประเทศต่ำกว่าร้อยละ 50 ทั่วโลกที่มีกฎหมายบังคับใช้มาตรการข้อนี้ ส่วนประเทศไทย ยังไม่มีกฎหมายบังคับใช้ข้อนี้ จึงไม่มีการประเมินให้คะแนน

ท้ายสุดนี้ ตลอดช่วงที่ผ่านมา การเปิดตัวแผนทศวรรษเพื่อความปลอดภัยทางท้องถนนและกิจกรรมต่างๆ ที่ได้ดำเนินมาแล้วในหลายประเทศ

ประกอบด้วยการจัดทำคู่มือ การเสริมสร้างศักยภาพ และการทำแนวทางการร่างกฎหมายเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน เป็นต้น และการรณรงค์ในทั่วโลกยังคงดำเนินต่อไปอย่างเข้มข้น เพื่อลดความสูญเสียบนถนนให้ได้ตามเป้าหมาย

อภิปราย

Road map Time for Action

“ทศวรรษแห่งความปลอดภัย
พร้อมแต่ไหนกับการลงมือทำ”

ทศวรรษแห่งการลงมือทำ : Time for Action



Road map Time for Action “ทศวรรษแห่งความปลอดภัย พร้อมแต่ไหนกับการลงมือทำ”

แบ่งการนำเสนอเป็น 3 หัวข้อดังนี้

1) แผนที่นำทาง...ทิศทางทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน

โดย นายศรีสมบัติ พรประสิทธิ์ รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

2) Road map 10 ปี คมนาคมปลอดภัย

โดย นายชาญชัย สุวิสุทธะกุล รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและ
แผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

3) ทศวรรษแห่งความปลอดภัยกับมิติใหม่การบังคับใช้กฎหมาย

โดย พล.ต.ต.ศักดิ์ดา เตชะเกรียงไกร รองผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค 4

ดำเนินรายการโดย

ดร.สุปรีดา อุดุลยานนท์

รองผู้จัดการสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

(1)

แผนที่นำทาง..ทิศทางทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน

โดย นายศรีสมบัติ พรประสิทธิ์ รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

องค์การสหประชาชาติได้ให้การรับรองเจตนารมณ์ปฏิญญามอสโก และประกาศให้ปี 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) เรียกร้องให้ประเทศสมาชิกยก ระดับการแก้ปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระสำคัญของทุก ประเทศทั่วโลก เสนอให้กำหนดเป้าหมายลดอุบัติเหตุลงร้อยละ 50 ใน 10 ปีข้างหน้า รวมทั้งจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อดำเนินการอย่างจริงจัง (Time for Action) โดยกำหนดมาตรการและเป้าหมายการลดอัตราการเสียชีวิตที่ เหมาะกับบริบทของประเทศตนเอง คาดว่า หากไม่มีการดำเนินการใดๆ ปี ค.ศ.2030 (พ.ศ.2573) อุบัติเหตุจะเป็นสาเหตุที่ทำให้ประชากรโลกตายเป็น อันดับที่ 5 เลื่อนขึ้นจากอันดับที่ 9 ในปี ค.ศ.2004 (พ.ศ.2547)

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) จึงได้เสนอต่อ รัฐบาลให้ปี 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน โดยมีมติ คณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 มิ.ย. 2553 ใน 3 ข้อดังนี้

ข้อที่ 1 เป้าหมายการลดอุบัติเหตุใ้ได้ครึ่งหนึ่ง คืออัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของคนไทยลดลงต่ำกว่า 10 คน ต่อแสนประชากร ในปี 2563 จากปัจจุบันซึ่งอยู่ที่ 16.8 คน ซึ่งถือเป็นเรื่องท้าทาย

ข้อที่ 2 แนวทางการแก้ปัญหา 5 เสาหลัก 8 แนวทาง เป็นการแปลง ข้อเสนอ 5 เสาหลัก (5 Pillars) ออกมาเป็น 8 เรื่องคือ 1) ส่งเสริมการ สวมหมวกนิรภัย 2) ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการเมาแล้วขับ 3) แก้ ปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตรายบนท้องถนน 4) ปรับพฤติกรรมการใช้

ความเร็ว 5) ยกมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย เพราะยานพาหนะส่วนใหญ่ชอบดัดแปลงทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ 6) พัฒนสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน เช่น ความรู้ความเข้าใจในเรื่องกฎหมาย การขอมิใบอนุญาตขับขี่ต้องมีขั้นตอนการฝึกฝนให้เกิดความชำนาญก่อนที่จะขับขี่จริง 7) พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน เนื่องจากคนที่ไปช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุถ้าไม่มีความรู้ก็อาจจะทำให้เกิดการบาดเจ็บเพิ่มมากขึ้น รวมทั้งเป็นการขยายความรู้เรื่องการปฐมพยาบาลเบื้องต้นให้กับประชาชนทั่วไปสามารถปฏิบัติได้ และ 8) การพัฒนาระบบบริหารจัดการของรัฐ ตอนนี้ได้ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2554-2563

ข้อที่ 3 สปท. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนที่นำทาง (Strategic Map) ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ซึ่งทางสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และภาคีเครือข่ายได้เข้ามาร่วมกันจัดทำแผนที่นำทาง เพื่อกำหนดทิศทาง เป้าหมาย สิ่งที่จะทำ และแนวทางในการปฏิบัติ โดยได้เรียนเชิญ ผศ.ดร.ทวิศักดิ์ เตชะกระโทก ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร มาเป็นที่ปรึกษา รวมทั้งมีนักวิชาการและผู้แทนจากหน่วยงานหลักต่างๆ เข้ามาร่วมแรงช่วยกันทำ

การจัดทำแผนครั้งนี้จะนำข้อเสนอ 5 เสาหลักขององค์การอนามัยโลก และแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย รวมทั้งมติของสมัชชาสุขภาพแห่งชาติ ตลอดจนมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องต่างๆ มากำหนดเป็นวิสัยทัศน์ **ร่วมกันสร้างการสัญจรที่ปลอดภัยตามมาตรฐานสากล** (Achieving the Standard of Safe Journey “Together”) นี่คือนโยบายของเรา

ส่วนของการวางกลไกเพื่อนำแผนไปสู่การปฏิบัติ เริ่มตั้งแต่รัฐบาลเรามีคณะกรรมการชุดใหญ่คือ **คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ** โดยนายกรัฐมนตรีมอบให้รัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องเป็นประธาน อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ ส่วนกรรมการจะประกอบด้วย ภาครัฐและเอกชน รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำนวนหลายสิบแห่ง จากคณะกรรมการชุดใหญ่ก็มีการตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นประธาน นั่นคือระดับชาติ ส่วนในระดับจังหวัด ก็มีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นผู้อำนวยการ ศปถ. จังหวัด ลงมาระดับอำเภอก็มีนายอำเภอเป็นผู้อำนวยการ ศปถ. อำเภอ ส่วนในระดับท้องถิ่น เราก็มีนายกองค์การบริหารส่วนตำบล นายกเทศมนตรี เป็นผู้อำนวยการ ศปถ. อปท. เป็นการเรียงร้อยกันทุกระดับตั้งแต่ระดับบนลงไปถึงระดับล่าง การถ่ายทอดนโยบาย โครงการต่างๆ จะเป็นการสั่งการจากข้างบน

เป้าหมายในปีแรกที่เราทำคือ ประกาศให้ปี 2554 เป็นปีที่มีการ **สวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์** ซึ่งได้เริ่มดำเนินการมาตั้งแต่ต้นปี แต่คิดว่า ปีเดียวคงไม่สำเร็จ เป้าหมายนี้คงต้องดำเนินการเป็น 10 ปีเพราะว่าการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยมีปัจจัยหลายอย่างเข้ามาเกี่ยวข้อง ที่ผ่านมามีได้รับความร่วมมือจากหลายภาคส่วนช่วยกันรับลูกโดยนโยบายไปแปรเป็นกิจกรรมต่างๆ ตามความรู้ความสามารถของแต่ละท้องถิ่น ซึ่งถือเป็นนิมิตหมายที่ดี

กลับมาทางด้านรูปธรรมของการขับเคลื่อนเพื่อนำไปสู่การลดอุบัติเหตุให้ได้ถึงครึ่งหนึ่ง จากการศึกษาวิจัย ในอีก 10 ปีข้างหน้าจะต้องมีการเปลี่ยนแปลงถึง 5 ประการ ได้แก่ 1) **จะต้องมีโครงสร้างการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพ** คือมีทั้งอำนาจ

หน้าที่ ทรัพยากร และงบประมาณ รวมทั้งมีกลไกในการติดตามประเมินผล ทุกหน่วยงานจะต้องนำผลการประเมินมาปรับปรุงการทำงานอย่างจริงจัง

2) **ระบบกฎหมายและกระบวนการยุติธรรมจะต้องได้รับการปรับปรุง** เพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของหน่วยปฏิบัติให้เกิดความคล่องตัว ยก ระดับมาตรฐานความปลอดภัยด้านคน ถนน ยานพาหนะ ให้เป็นไปตาม มาตรฐานสากล ทั้งการอำนวยความสะดวกของผู้ประสบเหตุให้ทั่วถึงและ เท่าเทียม ซึ่งเป็นเรื่องที่ยังมีปัญหา เช่น การหาพยานหลักฐาน แต่ปัจจุบัน เรามีกล้อง CCTV ที่ติดตามสถานที่ต่างๆ สามารถใช้เป็นพยานหลักฐานได้ รวมทั้งมีการสร้างกลไกการเยียวยาและฟื้นฟู ให้ครอบคลุมและเพียงพอ ต่อการส่งเสริมให้ผู้ประสบเหตุสามารถเข้าถึงสังคมได้อย่างปกติ เพราะ ผู้ประสบเหตุนั้นไม่ได้มีเพียงผู้เสียชีวิต แต่ยังมีผู้บาดเจ็บหรือพิการ ซึ่งเป็นภาระสูง จะต้องได้รับการฟื้นฟู ต่อไปอาจจะมีการกำหนดว่า บริษัทหนึ่ง จะต้องรับผู้พิการเป็นจำนวนร้อยละ 5 หรือ 10 ของพนักงาน เป็นต้น

3) **แนวทางการแสวงหาแหล่งเงินทุน** การอาศัยงบประมาณจากรัฐเพียง อย่างเดียวคงเป็นไปได้ อาจจะต้องมีหลายภาคส่วนเข้ามาช่วย ดังจะเห็น ได้จากการมีบริษัทห้างร้านที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะ หรือองค์กรอื่นๆ ที่ไม่ ได้เกี่ยวข้องแต่เห็นความสำคัญ เข้ามาช่วยเหลือเพื่อให้งานเกิดการขับเคลื่อน

นอกจากนี้ยังต้องมี 4) **การจัดตั้งกลไกการทำงานที่เป็นอิสระ (R&D)** ในการพัฒนาความรู้ด้านการวิจัย มาตรฐานต่างๆ ทั้งคน ถนน ยานพาหนะ มีการถ่ายทอดความรู้ไปสู่การปฏิบัติ มีกลไกเข้ามากำกับ ประเมิน และติดตามผล และ 5) **เรื่องสุดท้ายที่เราอยากเห็นคือ วัฒนธรรมความปลอดภัยที่เป็นวิสัยทัศน์ร่วมของคนในสังคม** ให้ทุกคนมีบทบาท ร่วมกัน ตั้งแต่ชุมชนท้องถิ่น ภาครัฐ ภาคเอกชน จะต้องมีการตอบสนอง

อย่างจริงจัง ซึ่งตอนนี้เรากำลังประสานกับกระทรวงศึกษาธิการให้นำเรื่อง ความปลอดภัยทางถนนเข้าไปบรรจุอยู่ในหลักสูตร รวมทั้งทางสมาคม ผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์ไทยและฮอนด้าก็ยิ่งให้การสนับสนุนนามบัตรขี่ รถจักรยานยนต์ที่ได้มาตรฐาน กระจายอยู่ 12 แห่งทั่วประเทศ สามารถ ติดต่อไปเรียนได้ ในอนาคตอาจจะให้ทางโรงเรียนต่างๆ พานักเรียนมา ฝึกหัด ถึงแม้อายุจะยังไม่ถึงเกณฑ์ที่จะมีใบขับขี่แต่จะต้องมาเริ่มต้นเรียนรู้ ก่อนเพื่อให้เห็นว่า การขับขี่รถจริงๆ นั้นเป็นอย่างไร ซึ่งการสร้างวัฒนธรรม เหล่านี้เป็นเรื่องที่ต้องใช้เวลา และอาจจะเกิน 10 ปี

(2)

Road map 10 ปี คมนาคมปลอดภัย

โดย นายชาญชัย สุวิสุทธกุล รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

โรดแมป (Road map) 10 ปีจริงๆ นั้นยังไม่ได้ทำ เพราะเราเพิ่งเริ่มต้นนี้กำลังทำแผนของ 5 ปีอยู่คือ **แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ.2554-2558** โดยเป็นแผนที่ได้รวบรวมแผนงานโครงการของทั้ง 5 เสากลาง ซึ่งหน้าที่และความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมจะไปอยู่ในเสากลางที่ 2 การออกแบบถนนที่ปลอดภัยและความสามารถในการสัญจร (Safer Roads and Mobility) เสากลางที่ 3 ยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safer Vehicles) และเสากลางที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Safer Road Users) ส่วนของเสากลางที่ 1 การสร้างความสามารถในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management) และเสากลางที่ 5 การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ (Post Crash Response) จะเป็นการร่วมมือกับหน่วยงานอื่นเพื่อผลักดันนโยบาย

อย่างไรก็ตามต้องยอมรับว่าในอดีต แผนงานด้านอุบัติเหตุเป็นแผนงานที่ได้รับความสนใจน้อย บางครั้งเวลาก่อสร้างถนนแล้วมีการตัดงบประมาณก็มักจะไปตัดในส่วนของอุปกรณ์ที่จะนำมาเสริมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ เมื่อเริ่มทำโรดแมป (Road map) กระทรวงคมนาคมจึงหันมาให้ความสำคัญกับความปลอดภัยทางถนนทุกระดับ และพยายามให้ครอบคลุมไปถึงผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม รวมทั้งจัดให้มีการบริหารจัดการเพื่อความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน โดยเน้นเรื่องการขนส่งสาธารณะ ซึ่งจะต้องมีระบบที่ช่วยให้มีความปลอดภัยมากขึ้น ตั้งแต่เข็มขัดนิรภัย เครื่องจำกัดความเร็ว

มาตรฐานรถ รวมทั้งจะจัดให้มี**มาตรฐานความปลอดภัยทั้งคน รถ ถนน เทียบเคียงกับระดับสากล** เพราะต่อไปเมื่อ**ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC)** เกิดขึ้น มาตรฐานสากลต่างๆ คงจะต้องมีมากขึ้น

เรื่องต่อมาคือ **ความร่วมมือและการสนับสนุนจากทุกภาคส่วน** โดยเฉพาะภาคเอกชนและองค์กรต่างๆ ซึ่งที่ผ่านมาได้ดำเนินการมาพอสมควร นอกจากนี้ยังมีเรื่องของการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนนเพื่อสร้างวัฒนธรรมการเดินทางในวิถีชีวิตให้ปลอดภัย รวมทั้งการพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายในความรับผิดชอบที่ส่งผลต่อความปลอดภัยและความเคร่งครัดในการบังคับใช้กฎหมาย ตลอดจนการนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการติดตามตรวจสอบ การพัฒนาระบบฐานข้อมูลในเรื่องอุบัติเหตุและมาตรฐานต่างๆ ซึ่งในเบื้องต้นได้บรรจุเรื่องเหล่านี้เป็นแผนระยะสั้น-กลาง-ยาว เข้าไปอยู่ในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2552-2555 ของกระทรวงคมนาคม

ขอยกตัวอย่างที่เป็นรูปธรรมในการผลักดันเรื่องการขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะรถตู้และรถโดยสารขนาดใหญ่ซึ่งกรมการขนส่งทางบกให้ความสนใจเป็นพิเศษ เราจะมี การดูแลเรื่องมาตรฐาน โดยต่อไปรถสาธารณะจะต้องมีเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง มีอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ในการตรวจจับความเร็วที่ปลอดภัยว่าควรจะมีอยู่ ณ จุดใด อีกส่วนหนึ่งจะ**ต้องมีการเชื่อมโยงไปถึงท้องถิ่นและชุมชนต่างๆ** เนื่องจากบ้านเรา การขับขีในเขตชุมชนมักเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งเพราะเราไม่ทราบถึงความเร็วที่กำหนดว่าควรจะเป็นเท่าไร ถ้าเราเคยเดินทางไปในหลายๆ ประเทศจะพบว่า ในเขตชุมชนเขาจะมีการกำหนดไว้ที่ 50-60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่ของไทย อย่างในกรุงเทพฯ ยังวิ่งกันเกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งตรงนี้คงไม่ใช่กระทรวง

คมนาคมฝ่ายเดียวที่จะมาดูแล แต่ต้องรวมไปถึงท้องถิ่น และสำนักงาน ตำรวจแห่งชาติด้วย

แผนงานโครงการของกรมการขนส่งทางบกจะเน้นในเรื่องของการให้ข้อมูล การฝึกอบรมตั้งแต่คนรถ เจ้าหน้าที่ ผู้กึ่งไปถึงพนักงานขับรถ โรงเรียนและรถสาธารณะ ซึ่งงานฝึกอบรมและการรณรงค์เหล่านี้ เป็นสิ่งที่ต้องทำงานร่วมกัน ทั้งจังหวัด ขนส่ง และตำรวจ นอกจากนี้**ระบบข้อมูลของแต่ละหน่วยงานที่แยกกันอยู่คนละส่วนควรจะต้องเชื่อมโยงเข้ามาอยู่ในฐานข้อมูลเดียวกัน** ซึ่งทางสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมก็มีศูนย์ที่จะดูแลเรื่องข้อมูลจราจรและการขนส่งต่างๆ รวมทั้งที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรก็มีการจัดทำฐานข้อมูลเรื่องการจราจรและการขนส่ง มีรูปแบบจำลองซึ่งจะเน้นในเรื่องการวางแผนเป็นหลัก ซึ่งตอนนี้ฐานข้อมูลมีการรวมกับภาคเอกชนในเรื่องจุดอันตรายต่างๆ รวมทั้งประสานข้อมูลร่วมกันกับหน่วยงานในศูนย์ของกระทรวงคมนาคม เช่น เรื่องจุดตัดของการรถไฟฯ ว่าจุดไหนมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุอันตรายหรือเป็นทางแยก ทางข้าม สัญญาณไฟต่างๆ ระบบ ITS (*Intelligent Transport System - ระบบขนส่งและจราจรอัจฉริยะ คือระบบด้านจราจรและขนส่งซึ่งเกิดจากการนำเอาเทคโนโลยีทางด้านสารสนเทศและการสื่อสารโทรคมนาคม มาช่วยปรับปรุงหรือเพิ่มประสิทธิภาพในด้านต่างๆ ให้ดีขึ้น*) ในตอนนี้เหมาะที่หน่วยงานต่างๆ จะเข้าไปเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนเพื่อให้เป็นฐานข้อมูลเดียวกัน

นอกจากนี้**การบูรณาการแผนงานโครงการ**ก็ถือเป็นเรื่องที่สำคัญ เพราะบางทีก็มีการทำงานซ้อนกันไปมา ในหลายๆ หน่วยงานซึ่งเหมือนจะทำเรื่องนั้นๆ กันอยู่แล้ว หรือบางทีก็ไม่สามารถไปผูกโยงกับอีกหน่วยหนึ่งได้ ทำให้ไม่ค่อยได้ทำงานร่วมกันเท่าที่ควร หรืออย่างที่รองอธิบดี

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยได้พูดถึงแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2554-2563 ทางเราก็จะต้องนำตรงนี้ไปเป็นกรอบเพื่อดำเนินการเพิ่มเติม

ถึงแม้กระทรวงคมนาคมจะไม่ใช่อำนาจหลัก โดยเฉพาะในเสาหลักที่ 1 การสร้างความสามารถในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน แต่เราก็มีโครงการสั้น-กลาง-ยาว ภายใน 5 ปีนี้ประมาณ 70 โครงการที่อยากจะทำ เรื่องหลักๆ ก็คือ **การจัดตั้งหน่วยวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนน**โดยกรมการขนส่งทางบก ซึ่งจะทำทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาคหรือ**การจัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนแบบถาวรบนถนนสายหลัก** โดยถ้าสามารถเชื่อมโยงไปถึงท้องถิ่น ก็จะเป็นการต่อยอดกันในเชิงระบบ นอกจากนี้จะมีการ**ประเมินแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยประจำปี** ซึ่ง สนข.จะพิจารณาว่า ในแต่ละปีมีอะไรที่ต้องชูขึ้นมาเป็นจุดเด่นหรือทิศทางการรณรงค์มีอะไรที่จะต้องเปลี่ยนไป รวมทั้ง**การจัดทำยุทธศาสตร์และนโยบายเพื่อลดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์**

ในเสาหลักที่ 2 การออกแบบถนนที่ปลอดภัยและความสามารถในการสัญจร ทางกรมทางหลวงมี**โครงการที่จะศึกษาอันตรายข้างทาง**เพื่อยกระดับมาตรฐาน อย่างที่เห็นกันว่า บางเส้นทางนั้นเกาะกลางถนนมีการปลูกต้นไม้อยู่ ซึ่งแรกๆ ไม่เป็นไร แต่เมื่อปลูกไปนานเข้าก็เหมือนกับเสาไฟฟ้าต้นหนึ่ง อาจทำให้เกิดอันตรายได้หากมีการหักโค่นลงมา ถนนหลายสายตอนนี้จึงต้องเปลี่ยนมาเป็นคันหินแทน และอีกเรื่องคือ **รถบรรทุกที่จอดข้างทางในบางบริเวณที่มีดีหรืออันตราย** ต่อไปจะมีจุดจอดบรรทุก ซึ่งควรจะมี 200-300 กิโลเมตรต่อแห่งสำหรับทำเป็นจุดพักรถ รวมทั้งอาจจะใช้เป็นที่พักผ่อนโดยสาธารณะด้วย นอกจากนี้ยังมีเรื่องของการ**จัดความปลอดภัยบริเวณเขตโรงเรียน** กรมทางหลวงอาจจะมีความมาตรฐานขึ้น

มาใหม่เพื่อให้มีรูปแบบเดียวกัน เช่น เรื่องป้าย การจัดการทางข้าม เป็นต้น ส่วนในเรื่องความปลอดภัยของรถ กรมการขนส่งทางบกกำลังพิจารณาเรื่องที่นั่งของผู้โดยสารอย่างทีกล่าวไปตอนต้น ขณะที่ในเสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย คงจะต้องมาศึกษาเรื่อง**ความเร็วที่ปลอดภัยบนทางด่วน** เพราะประเทศไทย รถขับด้วยความเร็วไม่เท่ากันแต่มีการวิ่งปะปนกัน ซึ่งทำให้ต้องเปลี่ยนทั้งความเร็วที่กำหนดและทำการรณรงค์เพื่อให้ผู้คนทราบถึงกฎระเบียบจราจร

ทางด้านของ**เด็กและเยาวชน** ก็จะมีเรื่องของสวนจราจรหรือการจัดฝีกอบรมต่างๆ ซึ่งเป็นเรื่องในแต่ละหน่วยได้ดำเนินการอยู่แล้ว ส่วน**การดูแลรักษาผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ** ทางกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทก็กำลังพยายามทำการศึกษาเส้นทางหลักที่จะนำส่งผู้บาดเจ็บไปถึงสถานพยาบาลแห่งแรกให้ได้อย่างรวดเร็ว รวมทั้งจะมีการบริหารจัดการอุบัติเหตุและการช่วยเหลือฉุกเฉิน ซึ่งเรื่องต่างๆ เหล่านี้ทั้งหมดล้วนต้องทำงานบูรณาการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(3)

ทศวรรษแห่งความปลอดภัยกับมิติใหม่การบังคับใช้กฎหมาย

โดย พล.ต.ต.ศักดิ์ เทษะเกษโยทโร รองผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค 4

สำนักงานตำรวจแห่งชาติมีหน้าที่โดยตรงในการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งมีผลการวิจัยระบุว่า การบังคับใช้กฎหมายมีผลทำให้ประชาชนเคารพกฎจราจรมากที่สุด

เมื่อก่อนการทำงานเรื่องการจราจรเป็นงานที่ตำรวจทุกคนไม่ชอบ เพราะเป็นงานที่สร้างภาพลบให้กับตำรวจ ทุกคนอยากเป็นมือปราบจับโจรผู้ร้ายมากกว่าเพราะทำให้เกิดความภาคภูมิใจ แต่ ณ วันนี้ สำนักงานตำรวจแห่งชาติมองเห็นความสำคัญของการรักษาชีวิตมนุษย์ เนื่องจากเราเชื่อว่า การช่วยชีวิตมนุษย์เป็นมหากุศล ตำรวจต้องปฏิบัติหน้าที่ด้านนี้เพื่อให้เกิดภาพลักษณ์ด้านบวกในตัวตำรวจทุกคน

จากการทำงานที่โดดเด่นบนท้องถนน ทุกวันนี้สำนักงานตำรวจแห่งชาติมีภาคีเครือข่ายจากหลากหลายองค์กรเข้ามาร่วมแนวทางการช่วยชีวิตมนุษย์ ทำให้ตำรวจทำงานได้ดีขึ้น และมีการต่อต้านน้อยลง

ต้องยอมรับอย่างหนึ่งว่า คนไทยกลัวตำรวจแต่ไม่กลัวกฎหมาย ยกตัวอย่างเรื่องหมวกนิรภัยจะสวมเฉพาะจุดที่มีตำรวจอยู่ แต่พอไปถึงชานเมืองก็จะไม่สวมแล้ว เรื่องนี้เป็นเรื่องที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติให้ความสำคัญว่า เราจะมีวิธีคิดอย่างไรที่จะทำให้ประชาชนมีความเกรงกลัวกฎหมาย ขณะเดียวกันก็ไม่หนักเกินไป จนทำให้ประชาชนเกิดการต่อต้าน

ที่ผ่านมา เราจับกุมคนสวมหมวกนิรภัยมากขึ้นถึง 200 เปอร์เซ็นต์ แต่จำนวนคนตายกลับมากกว่าเดิม เพราะรถเพิ่มมากขึ้น ปีละเกือบ 1 ล้านคัน ประชาชนที่เสียชีวิตส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณชานเมือง และอำเภอ

เล็ก ๆ ตามชนบท ซึ่งแทบจะไม่สวมหมวกนิรภัยเลย ถ้าตำรวจไปบังคับใช้กฎหมายตรงบริเวณนั้น ตำรวจย่อมมอดม้วย โชคดีที่มีภาคีเครือข่ายมาช่วยเหลือ เช่น ที่จังหวัดนครศรีธรรมราชได้ภาคีเครือข่ายมาช่วยเจรจาทำความเข้าใจให้ ทางภาคอีสาน ครู-นักเรียนล้นมโรงพัก ก็มีสื่อมวลชนภาคีเครือข่ายมาช่วยเจรจา เพราะถ้าขยายผลเรื่องนี้มากเกินไปภาพลักษณ์ด้านลบของตำรวจจะยิ่งหนักมากขึ้น ตัวชีวิตจะถูกปรับตกทันที

ตอนนี้กำลังปรับเรื่องตัวชีวิตของตำรวจ โดยให้ความสำคัญกับการกวัดขັນวินัยจรรยา เราได้เปลี่ยนยุทธศาสตร์การทำงานของตำรวจภูธรภาค 4 ซึ่งนำเสนอต่อผู้บังคับบัญชาว่า การทำยุทธศาสตร์ด้านเดียวโดยเอาแต่ยอดจับกุมรายงานนั้นผิด ประชาชนเกลียดขัง ไปที่ไหนก็มีแต่เสียงต่อว่า ครูก็บอกว่า จับจนนักเรียนไม่กล้าไปโรงเรียนแล้ว แม่ค้าก็ว่า คนไม่กล้ามาซื้อของ แต่ ณ วันนี้ตำรวจภูธรภาค 4 เป็นต้นแบบในการเปลี่ยนยุทธศาสตร์การทำงานมาเป็นแบบพกน้ำหนัก สิ่งที่จะสะท้อนให้เห็นได้ชัดเจนคือ มีภาคีเครือข่ายเข้ามาช่วยเป็นจำนวนมากเนื่องจากเขาเริ่มเข้าใจ ไม่ว่าจะอย่างไรสิ่งเหล่านี้ตำรวจย่อมทำคนเดียวไม่ได้ และสิ่งที่สุขใจอีกอย่างหนึ่งคือ ได้เห็นองค์กรท้องถิ่นเข้ามาช่วยงานด้านความปลอดภัยบนท้องถนนมากขึ้น ซึ่งจะช่วยให้เกิดการกระจายการช่วยเหลือไปสู่ภูมิภาคได้

ตัวอย่างรูปธรรมของการทำงานเชิงบวกที่ได้มีการทดลองทำ ยกตัวอย่างที่จังหวัดขอนแก่น ทางผู้ว่าราชการจังหวัดและตนเองซึ่งเป็นผู้ช่วยได้ประชุมวางแผนประชาสัมพันธ์ร่วมกันเพื่อให้ประชาชนเข้าใจและเกิดความร่วมมือ วิธีการประชาสัมพันธ์ เช่น การแต่งมาสคอต (Mascot) เข้าไปในชุมชน สถาบันการศึกษาต่างๆ ไปทำกิจกรรม เอาวีดิทัศน์ไปฉาย ทำอยู่เป็นระยะเวลา 1 เดือน และกำหนดวันดีเดย์ (D-Day) ให้ประชาชนทราบล่วงหน้า 7 วัน นี่คือการงานเชิงบวก จากนั้นตามด้วยการทำงาน

เชิงลบอย่างจริงจังคือ ทุกหน่วยงานลงถนนวันดีเดย์ในวันที่ 1 กันยายน โดยทางตำรวจจะเป็นผู้รับผิดชอบ นี่คือนี่ที่ทำให้เห็นว่า ถ้าเราแย้งเอาแต่จับกุมอย่างเดียวเหมือนเมื่อ 30 ปีที่แล้ว อีก 30 ปีก็คงไม่มีทางทำสำเร็จ แต่ถ้าเราทำงานโดยเอาบวกนำหน้าลบจะทำให้การทำงานประสบผลสำเร็จได้จริง

เมื่อเรื่องความปลอดภัยทางถนนถูกจัดให้เป็นวาระแห่งชาติ ในทศวรรษหน้า สำนักงานตำรวจแห่งชาติมีความหวังอยู่ 3 ประการคือ **ประการที่ 1** เราเห็นชัดแล้วว่า สาเหตุของอุบัติเหตุเกิดจากพฤติกรรมของมนุษย์เป็นส่วนใหญ่ถึงร้อยละ 70 ทุกภาคส่วนก็คงอยากให้ตำรวจมีความเข้มงวดกวัดขັນ แต่การที่ตำรวจจะเข้มงวดกวัดขັນได้จะต้องมีการร้องขอความร่วมมือ ร้องขอแนวร่วมในการแสดงออกของทุกภาคส่วนที่เห็นพ้องต้องกันแล้วว่า ต้องเข้มงวดกวัดขັນ ถ้าตำรวจโดดเดี่ยวอย่างที่ผ่านมา ก่อนที่จะมีองค์กรต่างๆ มาช่วย ตำรวจไม่มีทางทำได้สำเร็จ และเป็นภาพลักษณ์ที่ทำให้เกิดภาพลบแก่ตำรวจ ตำรวจก็เกิดการต่อต้านกันเอง ไม่อยากให้ไปเข้มงวดในเรื่องนี้ แต่ตอนนี้ทุกคนเห็นแล้วว่า เป็นการรักษาชีวิตมนุษย์ จึงร้องขอให้การ**แสดงออกของภาคีเครือข่ายช่วยร่วมอยู่ในแนวทางเพื่อให้เรานั้นมีแรงในการทำงานอย่างเข้มงวดกวัดขັນมากกว่านี้**

ประการที่ 2 ตำรวจจะออกไปทำงานได้ต้องมีวัสดุอุปกรณ์ในการปฏิบัติงาน คนที่ตายเพราะอุบัติเหตุทุกวันนี้มี 3 คำคือ เมา หมวก และเร็ว เรื่องหมวกนั้นกวัดขັນจับกุมไม่ยาก แต่เมากับเร็ว ยกตัวอย่างเช่น อุปกรณ์ที่ใช้ในการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ เรามีโรงพักละประมาณ 1 เครื่องเศษๆ เฉพาะแต่ในอำเภอเมืองเท่านั้นที่จะมีหลายเครื่อง ส่วนเรื่องความเร็ว แทบไม่มีอุปกรณ์เลย มีเพียงของกรมทางหลวง ในช่วง 1-2 ปี

ที่ผ่านมาเพิ่งได้รับการสนับสนุนเป็นบางแห่ง ดังนั้นถ้าเรามีอุปกรณ์ต่างๆ เหล่านี้กระจายไปสู่ภูมิภาคยอดการตายจะลดลง จึงอยากขอให้รัฐบาล เอกชน หรือท้องถิ่นช่วยให้การสนับสนุน

ประการที่ 3 กฎหมายต้องมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลง จะเห็นได้จากคนไทยเวลาไปต่างประเทศ ขับรถเคารถพกฏจราจรไม่เหมือนตอนอยู่ในเมืองไทย หรือชาวต่างประเทศที่มาอยู่ในเมืองไทยจากที่เคยเคารถพกฏจราจร ก็เปลี่ยนแปลงพฤติกรรมไป สิ่งเหล่านี้เกิดจากการที่กฎหมายของเรามีปัญหาจึงต้องมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลง ถ้าหนักหรือเบาเกินไปก็ต้องปรับเปลี่ยนวิธีการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติกำลังพิจารณาในเรื่องนี้กันอยู่ และยังไม่รู้ว่าจะเกิดแรงดันแค่ไหน หากนำมาปฏิบัติจริง



เสาที 1

เดินทางปลอดภัย โมโกลเกินฝัน

อภิปราย: ตลาดปลอดภัย สร้างได้ด้วยการจัดการ

อภิปราย: ไปมาโรงเรียนสะดวกและปลอดภัย ร่วมมือร่วมใจจัดระบบจราจร

อภิปราย: ขวนคิดชวนคุยเพื่อนำไปสู่การลงมือทำ

อภิปราย: เมืองกับการส่งเสริมระบบขนส่งมวลชน

อภิปราย: การจัดการจุดเสี่ยง



อภิปราย

ตลาดปลอดภัย สร้างได้ด้วยการจัดการ

วิทยากรโดย

- นายชัยอนันต์ สุทธิกุล นายกเทศมนตรีเมืองกะทู้ จ.ภูเก็ต
- นายโชคก วริยะพงษ์
ผู้ประกอบการศูนย์ มา'ยอง โอท็อป จ.ระยอง
- นายวิททยา บริบูรณ์ทรัพย์ ผู้ประกอบการร้านโปรดปราน
ตลาดเก่าปราณบุรี
- นายประโพธิ์ อุปลัมภ์ ฝ่ายความมั่นคง ความปลอดภัย
อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)

ดำเนินรายการโดย

นายมนตรี ปิโนบุตร บรรณาธิการข่าวท่องเที่ยว
หนังสือพิมพ์ผู้จัดการรายวัน

นายชัยอนันต์ สุทธิกุล

นายกเทศมนตรีเมืองกะทู้ จ.ภูเก็ต

จังหวัดภูเก็ตเป็นเมืองที่มีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว ด้วยศักยภาพของจังหวัดที่มีผู้คนอาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก การมีตลาดจึงถือเป็นสิ่งจำเป็นต่อความต้องการพื้นฐานของประชาชน แต่เมื่อมีตลาดเกิดขึ้นก็ย่อมมีปัญหาการจราจรตามมา ซึ่งเป็นเรื่องที่แก้ปัญหาค่อนข้างลำบาก ถ้าไม่มีระเบียบหรือการวางยุทธศาสตร์ในการจัดการ

ตลาดนัดของเมืองกะทู้รองรับผู้คนที่เข้ามาจับจ่ายซื้อของในแต่ละวันค่อนข้างมาก และนิสัยของพ่อค้าแม่ค้ามักชอบตั้งแผงอยู่ริมฟุตบาทหรือใกล้กับบริเวณที่สัญจรทำให้รถติดขัด เมื่อได้รับการร้องเรียนมาจึงเข้าไปหาวิธีการแก้ไขปัญหา ซึ่งพบว่า ตลาดนัดบริเวณด้านหลังยังมีที่ว่างค่อนข้างเยอะ ขาดแต่การจัดการและการพูดคุยกับผู้ประกอบการให้เกิดความเข้าใจ

หากบริเวณตลาดนัดมี**การจัดที่จอดรถอย่างเหมาะสม** จะทำให้ไม่เสียพื้นที่ผิวการจราจรจากการที่มีคนมาจอดรถเพื่อซื้อของ การสัญจรไปมากก็จะเกิดความสะดวก รวมทั้งการซื้อขายของในตลาดนัด ถ้าคนมีเวลาในการเดินจับจ่ายสินค้าก็จะทำให้มีโอกาสขายของได้มากขึ้น ซึ่งช่วงแรกพ่อค้าแม่ค้าอาจจะไม่เข้าใจ มีการรวมกลุ่มประท้วงกันเยอะมาก จึงได้ปรึกษาหารือกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ สาธารณสุข และทางอำเภอ มีการเรียกประชุมกัน 2-3 รอบ และพยายามขอร้องพ่อค้าแม่ค้า โดยขอเวลา 2-3 เดือน ถ้ายอดขายทั้งตลาดไม่ดีขึ้น ก็จะมีการเปลี่ยนแปลงวิธีการจัดการ พอเวลาผ่านไป 2 เดือน ผลปรากฏว่า เงินที่หมุนเวียนในตลาดเริ่มดีขึ้นอย่างที่คาดการณ์ไว้ จากเมื่อก่อนเงินหมุนเวียน 500,000-700,000 บาท ปัจจุบันคำนวณแล้ววันละเป็นล้านบาท เพราะมีรถจอดมากขึ้น มีคนไปเดินมากขึ้น

วิธีการในการจัดการเรื่องนี้ที่อยากจะแนะนำคือ การพูดคุยทำความเข้าใจกับผู้ประกอบการและผู้ซื้อ โดยเฉพาะผู้ซื้อนั้นถือเป็นกลุ่มคนสำคัญ เพราะถ้าผู้ซื้อจ่อรถบนพื้นที่ผิวจราจรย่อมจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย และทำให้รถที่สัญจรไปมาเกิดการติดขัด เป็นเหตุให้เกิดการทะเลาะเบาะแว้งกัน จนนำไปสู่การบาดเจ็บและสูญเสีย ซึ่งเหตุการณ์แบบนี้แทบไม่มีแล้วในปัจจุบัน การแก้ปัญหาจึงต้องมองก่อนว่า เมื่อแก้ปัญหาแล้วใครได้ประโยชน์อย่างไรในกรณีนี้คนที่ได้ประโยชน์ก็คือ ผู้ซื้อ ผู้ประกอบการ และเจ้าของตลาด ตลอดจนผู้ใช้รถใช้ถนนที่สัญจรไปมา

อีกเรื่องที่สำคัญคือ ที่ผ่านมา จังหวัดภูเก็ตมีการเจริญเติบโตและเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว แต่สิ่งหนึ่งที่ไม่ค่อยได้เพิ่มขึ้นเลยคือ **การพัฒนาทางด้านจิตใจและความรับผิดชอบต่อสังคม** ทุกหน่วยงานจึงควรเข้ามาร่วมมือกันทั้งสาธารณสุข ท้องถิ่น จังหวัด ตลอดจนสถานศึกษา เพื่อช่วยกันขัดเกลาให้คนมีความรับผิดชอบต่อสังคม ใส่ใจและมีจิตสำนึกมากขึ้น ลดความเห็นแก่ตัว ปัญหาต่างๆ ก็ดีขึ้น นอกจากนี้การที่เราจะทำอะไรสักอย่างเพื่อให้สังคมดีขึ้น ย่อมต้องกระทบกับกลุ่มคนที่เสียผลประโยชน์ เราจึงต้องพยายามทำให้เขาเกิดความเข้าใจและมองกลับว่าเป็นการทำงานเพื่อประสานผลประโยชน์ร่วมกัน

ภายใต้ชื่อ **วิธีแพงษ์**

ผู้ประกอบการศูนย์มา'ยอง โอทอป จ.ระยอง

จังหวัดระยองเป็นจังหวัดที่มีนักท่องเที่ยวและผู้มาทัศนศึกษาปีละประมาณ 4.5 ล้านคน ปริมาณคนจึงมีความคับคั่ง และถนนสาย 36 ถือเป็นเส้นเลือดใหญ่ รวมทั้งเป็นที่ตั้งของศูนย์มา'ยอง โอทอป จากปริมาณคนที่มีความคับคั่งดังกล่าวจึงทำให้มีโอกาสหรือความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากรถค่อนข้างมาก โดยแต่ละวันจะมีรถผ่านหน้าศูนย์ฯ ประมาณ 40,000 คัน อาจจะแยกได้ว่า เป็นรถยนต์และรถกระบะ ประมาณ 25,000 คัน รถบรรทุกและรถเทรลเลอร์ ประมาณ 5,000 คัน และรถจักรยานยนต์ 10,000 คัน ซึ่งค่อนข้างสูง โดยเปิดศูนย์ฯ มา 4 เดือนไปงานเผาศพลูกน้องมาแล้ว 2 คน เป็นยาม 1 คนและแม่บ้าน 1 คน ซึ่งสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุคงจะไม่พูดถึงในที่นี้

เรื่อง “นักช้อปข้างทาง” ถือเป็นวัฒนธรรมการชื้อขายของคนไทย ซึ่งคงจะหลีกเลี่ยงไม่ได้ เพียงแต่จะหาอย่างไรที่จะสร้างความปลอดภัยให้แก่ประชาชน นั่นจึงเป็นที่มาของการเสนอโครงการจัดทำ **ศูนย์มา'ยอง โอทอป (ศูนย์แสดงและจำหน่ายสินค้าอุตสาหกรรมและผลิตภัณฑ์ชุมชนจังหวัดระยอง)** ขึ้น โดยความร่วมมือระหว่าง อบจ.ระยองกับจังหวัดระยอง เพิ่งดำเนินการมาได้ 4 เดือนกว่า ยอมรับว่า ยังไม่ประสบความสำเร็จมากนัก

ตลาดแห่งนี้มีวัตถุประสงค์สำคัญในการเป็นจุดพักรถ (Rest Area) ซึ่งประเทศไทยไม่ได้มีกฎหมายบังคับในเรื่องดังกล่าว ผิดกับต่างประเทศที่กำหนดว่า คนที่ขับรถเป็นเวลา 1 ชั่วโมงครึ่ง หรือ 100 ไมล์จะต้องมีจุดสำหรับให้พักรถ

การทำจุดพักรถจึงถือเป็นเรื่องที่ดี คนที่มาแล้วขับ ่วงแล้วจะหลับ ก็มาพักรถตรงจุดนี้ได้ โดยเรามีห้องน้ำสะอาดรองรับ ผ้าเย็น ร้านกาแฟก็มี

ให้บริการ รวมทั้งมีการบูรณาการกับหน่วยงานอื่น อาทิ กรมการพัฒนาชุมชน (พช.-สังกัดกระทรวงมหาดไทย) ซึ่งถือเป็นหน่วยงานหลักในการพัฒนาเรื่องสินค้าโอท็อป รวมทั้งมีการร่วมมือกับสำนักงานพาณิชย์จังหวัดในเรื่องสินค้าธงฟ้า ทางด้านสำนักงานเกษตรจังหวัดก็มีเรื่องวิสาหกิจชุมชน 109 แห่ง รวมตัวเพื่อให้เกิดการทำงานร่วมกัน

มาถึงเรื่อง**การจัดระเบียบนักซ้อปข้างทาง** ต้องทำดังนี้ 1) เราจะต้องรณรงค์เพื่อเปลี่ยนพฤติกรรมผู้บริโภค เพราะโดยปกติผู้บริโภคหรือผู้ซ้อปที่ขวยขวานมักจะนิยมความสะดวกโดยละเลยความปลอดภัย 2) ต้อง**เปลี่ยนทัศนคติของผู้บริโภค**ว่า สินค้าข้างทางไม่ใช่ว่าถูกเสมอไป ส่วนใหญ่เป็นของคละไซส์ เช่น ผลไม้ต่างๆ ซึ่งไม่มีคุณภาพ ทางศูนย์มา'ยองโอท็อปจึงพยายามรักษามาตรฐานตรงนี้ โดยการนำสินค้าที่มีคุณภาพเข้ามา ผู้บริโภคจะได้สบายใจว่าไม่ถูกเอาเปรียบ ส่วนราคาก็เป็นไปตามกลไกตลาด

3) การแก้ไขปัญหาด้านกฎหมาย เนื่องจากเทศบาลสามารถออกใบอนุญาตการจำหน่ายสินค้าบนทางสาธารณะได้ ซึ่งจะบอกว่าเป็นความผิดของเทศบาลก็คงไม่ใช่เนื่องจากกฎหมายเปิดช่องให้สามารถทำเช่นนั้น การที่สามารถออกใบอนุญาตดังกล่าว ทำให้มีร้านค้ากระจายอยู่เต็มไปหมด โดยเป็นการอนุญาตปีต่อปี บางที่เป็น 10 ปี จนอาจเรียกว่า เป็นการครอบครองปกปักรักษาของทางหลวง เพราะถึงแม้จะไม่ใช่เจ้าของที่ดินทางนิตินัย แต่ก็ยังเป็นโดยพฤตินัย และยังมีกรนำไปแข่งต่อกัน ซึ่งเรื่องนี้ต้องมีการหารือกับหลายฝ่ายเพื่อแก้ปัญหาต่อไป

ทางด้านแผนในอนาคตของศูนย์มา'ยอง โอท็อป เราต้องขับเคลื่อนทั้งยุทธศาสตร์ของจังหวัดและ อบจ. ซึ่งมีหลากหลายยุทธศาสตร์ เนื่องจากศูนย์แห่งนี้เป็นบริษัทจำกัด การขับเคลื่อนจึงทำได้สะดวก ไม่ติดระเบียบราชการมากมายนัก

นายวิทยา บริบูรณ์ทรัพย์

ผู้ประกอบการร้านโปรดปราน ตลาดเก่าปราณบุรี

ตลาดนัดของเมืองกะทู้และศูนย์มา'ยอง โอท็อป อยู่ในช่วงรุ่งเรืองต่างจากตลาดเก่าปราณบุรีซึ่งอยู่ในช่วงร่วงโรยและกำลังปรับฟื้นขึ้นมาใหม่

คนที่เดินทางไปหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ คาดว่า คงต้องเคยผ่านสี่แยกปราณบุรี เมืองแห่งนี้เป็นเมืองเก่าแก่ย้อนยุคไปถึงอยุธยาตอนปลายสมัยพระบรมไตรโลกนาถ เป็นเมืองจัตวาเล็กๆ ริมหายทะเล โดยแถวนั้นมีเมืองเล็กๆ อยู่หลายเมือง เช่น เมืองคลองวาฬ เมืองบางนางรม เมืองกุยบุรี มีแม่น้ำปราณบุรีไหลผ่าน พอมาในสมัยรัชกาลที่ 4 ก็มีการยกฐานะเมืองบางนางรมเป็นเมืองประจวบคีรีขันธ์ อีกฝั่งหนึ่งก็มีเมืองปัจจันตคิรีเขตรหรือเกาะกงเป็นเมืองคู่กัน จนปี 2449 มีการสร้างทางรถไฟสายใต้ขึ้น ทำให้มีคนเข้ามาสร้างบ้านแปงเมือง เมืองปราณบุรีจึงยิ่งเจริญรุ่งเรือง มาถึงสมัยรัชกาลที่ 6 ก็มีการโปรดเกล้าให้รวมเป็นจังหวัด ตั้งเป็นเมืองประจวบคีรีขันธ์ และปราณบุรีก็คงความเป็นเมืองเรื่อยมา

ชุมชนปราณบุรีแห่งนี้เติบโตมายาวนานเป็น 100 ปี จนปี 2493 ก็มีการสร้างถนนเพชรเกษมสายใหม่ขึ้น ทอดยาวจากกรุงเทพฯ ผ่านลงไปยังจังหวัดภาคใต้ ห่างจากตัวเมืองเก่าปราณบุรีประมาณ 5 กิโลเมตร

พอมีถนนสายใหม่ เส้นทางคมนาคมก็มีการเปลี่ยนแปลง จากสมัยก่อนที่เคยอาศัยทางน้ำ คนก็เริ่มย้ายออกจากตลาดเดิมที่เมืองปราณบุรีเก่ามาอยู่ที่ถนนเพชรเกษม ในช่วงนั้นแถวปราณบุรีจะมีตลาดอยู่ 2-3 แห่ง คือ ตลาดเก่าปราณบุรี และตลาดปากน้ำปราณ ผ่านมาจนถึงปี 2520 ตามนโยบายของกระทรวงมหาดไทย ก็มีการย้ายที่ว่าการอำเภอ เทศบาล โรงพยาบาล ส่วนราชการต่างๆ ออกจากพื้นเดิมไปอยู่ที่ถนนใหม่รวมเป็นศูนย์ใหญ่ เป็นผลให้ผู้คนพากันย้ายออกไปจนหมด

ณ ปัจจุบันตลาดเก่าเมืองปราณบุรีก็ร้างโรยไปตามวิถีสงสาร อย่างไรก็ตามตลาดแห่งนี้ถือเป็นตลาดที่มีความปลอดภัยที่สุด ไม่ค่อยมี อุบัติเหตุ เพราะแม้แต่บั้งน้ำมันยังเล็กกิจการ รดราหายากไม่ค่อยมีวิ่ง (หัวเราะ) เป็นตลาดร้าง มีแต่บ้านเก่าๆ ปิดอยู่

แต่จากการที่ตลาดเก่าปราณบุรีนั้นเป็นเมืองปราณบุรีเดิม ดังที่มี ศาลหลักเมืองปรากฏให้เห็นอยู่ และยังมีคนดั้งเดิมที่มีเทือกเถาเหล่ากอ อาศัยอยู่ที่นั่น จึงมองกันว่า น่าจะมีการรื้อฟื้นความเป็นปราณบุรีกลับมา ประจวบกับที่ผ่านมามีอำเภอในที่ต่างๆ พัฒนาตลาดเก่ากลับมาเป็นตลาด แห่งการท่องเที่ยว จึงทำให้เกิดการรวมตัว โดยเอาคนในตลาดเก่ามาเป็น คณะทำงานช่วยกันคิดช่วยกันทำ **จัดบรรยากาศตลาดเก่าปราณบุรีให้ กลับมามีชีวิตชีวาอีกครั้ง** ซึ่งเริ่มดำเนินการมาตั้งแต่วันที่ 14 สิงหาคม 2553 นับถึงวันนี้รวมได้ 1 ปี 11 วัน

ในอนาคต ถ้าเราจะมีการเปลี่ยนแปลงหรือพัฒนาพื้นที่ใดๆ ก็ตามให้เป็นที่ไปตามยุคโลกาภิวัตน์ แน่แน่นอนว่า การสกัดกันย่อมเป็นไปได้ แต่เมื่อพัฒนาสิ่งใหม่ก็ไม่ควรทอดทิ้งสิ่งเก่า ควรช่วยกันอนุรักษ์ทั้งวัฒนธรรม ประเพณี และวิถีชีวิตให้คงอยู่ ตลาดเก่าปราณบุรีเป็นตัวอย่างหนึ่งของการ พัฒนา ซึ่งต่อไปพื้นที่อื่นๆ ก็ย่อมจะประสบปัญหาในลักษณะนี้ ถ้าไม่มีการ พลิกฟื้นให้กลับมาเย็นหยัดได้อีกครั้ง คำว่า เมืองร้าง บ้านร้าง ก็ย่อมเกิด ขึ้น เมื่อผู้คนต่างพากันละทิ้งถิ่นฐานไป เป็นเรื่องที่ยากฝากข้อคิดให้ภาค รัฐคิดคำนึงให้รอบคอบก่อนตัดสินใจ

นายประโพรธิ อุปกัมภ์

ฝ่ายความมั่นคง ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)

ผู้ใช้รถใช้ถนนมักจะใช้สถานีบริการน้ำมันเป็นจุดพักรถ และต่อมา ตอนหลังก็เริ่มมีคนให้ความสนใจเรื่องของธุรกิจเสริมต่างๆ ภายในสถานี ซึ่งมีการพัฒนาขึ้นมาเพื่อสนับสนุนธุรกิจของ ปตท.

วิวัฒนาการของสถานีบริการน้ำมัน ปตท. เราเริ่มต้นมาจากการ ปีโตรเลียมแห่งประเทศไทย ซึ่งถ้าย้อนกลับไปอีกก็เป็นองค์การเชื้อเพลิง หลายท่านที่มีอายุหน่อยคงจะคุ้นเคยกับ “บิ๊มสามทหาร” ซึ่งตอนนั้นยังเป็น สถานีรูปแบบเก่า ต่อมาในปี 2535 เรามีการปรับปรุงภาพลักษณ์เป็นสถานี บริการ รูปแบบ Landor ที่กลายเป็นภาพค่อนข้างคุ้นตา พอหลังปี 2546 มีการปรับปรุงอีกครั้งและสร้างเป็นสถานีรูปแบบ Premium คือเป็นสถานีที่มี บริการที่หลากหลาย มีการออกแบบตั้งแต่เริ่มต้นโดยคำนึงถึงประโยชน์ใน สอยต่างๆ ต่อมาปี 2547 มีการเปิดตัวแนวคิดสถานีบริการที่เรียกว่า PTT Park มาปี 2550 เราก็มีการควบรวมกิจการกับ JET-Jiffy จัดตั้งเป็นบริษัท PTT RM หรือ Retail Management ตอนหลังก็มีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงเป็น Minor Change มาโดยตลอด ซึ่งรวมแล้ว ปตท.ดำเนินธุรกิจ มานานมากกว่า 30 ปี

ด้านส่วนแบ่งทางการตลาดขายปลีก ปตท. ครองส่วนแบ่งการ ตลาดผลิตภัณฑ์เชื้อเพลิงเป็นอันดับ 1 ต่อเนื่องมาเป็นเวลาถึง 18 ปี และ กำลังจะก้าวขึ้นสู่ปีที่ 19 ในปี 2554 ถึงส่วนแบ่งทางการตลาดจะมาก แต่ กำไร (Margin) ในธุรกิจน้ำมันนั้นไม่ค่อยมีเท่าไร เพราะยิ่งขายเยอะ กำไร ก็ยิ่งน้อย

ขณะที่จำนวนสถานีบริการน้ำมันของเรามีกระจายอยู่ทั่วประเทศ ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 เรามีจำนวนสถานีบริการน้ำมันจำนวน 1,308 แห่ง ซึ่งมีรูปแบบและสถานะที่แตกต่างหลากหลาย โดยรูปแบบหลักของสถานีบริการน้ำมัน ปตท. จะมี 3 รูปแบบคือ 1) PTT Park มีจำนวน 22 สถานี 2) Platinum มีจำนวน 192 สถานี และ 3) Standard มีจำนวน 1,094 สถานี นอกจากนี้เรายังมีบริการเสริมรูปแบบต่างๆ ที่เราวางไว้ภายใต้คอนเซ็ปต์ความสุขหลากหลายสไตล์ในทีเดียว (Life is Different)

วิศวกรรมและการออกแบบสถานีบริการน้ำมัน ปตท.นั้นเราจะคำนึงถึงเรื่องความปลอดภัย การจัดแบ่งพื้นที่ภายในสถานีบริการน้ำมัน และระยะห่างที่ปลอดภัย การกำหนดมาตรฐานวิศวกรรมสถานีบริการน้ำมันของ ปตท. และการดำเนินการออกแบบให้สอดคล้องกับข้อกำหนดกฎหมายของหน่วยงานต่างๆ เช่น กรมธุรกิจพลังงาน กรมทางหลวง

สถานีบริการน้ำมันของ ปตท.ต้องมีการออกแบบ Layout ตั้งแต่เริ่มก่อสร้างสถานีบริการ โดยคำนึงถึงเรื่องความปลอดภัย ทั้งอาคารเกาะจ่าย อาคารธุรกิจค้าปลีก และ Surrounding ต้องเป็นรูปแบบมาตรฐานของ ปตท. ตั้งอยู่ในระยะห่างที่ปลอดภัยตามที่กรมธุรกิจพลังงานและทางราชการกำหนดคือ 20 เมตร ขณะที่สถานีซึ่งตั้งอยู่บริเวณทางหลวงก็จะต้องมีป้ายบอกระยะทาง และมีเลนชะลอความเร็ว-เลนเร่งความเร็ว ให้ผู้ขับขี่สามารถเลี้ยวเข้า-ออกภายในสถานีได้อย่างปลอดภัย ช่วยลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุได้

การบริหารจัดการด้านความปลอดภัยของสถานีบริการน้ำมัน ปตท. เรามีการจัดทำคู่มือและฝึกอบรมให้กับพนักงานผู้ปฏิบัติงาน เรียกว่า QSH (Quality, Safety, Health and Environment) รวมทั้งมีการจัดทำคู่มือแผนฉุกเฉิน และการซ้อมแผนฉุกเฉินในสถานีบริการน้ำมัน

ทางด้านการบริหารจัดการธุรกิจค้าปลีกภายในสถานีบริการน้ำมัน จากเมื่อก่อนคนมักจะเคยชินกับการจอดรถซื้อของริมทางทำให้เกิดอุบัติเหตุมาตอนหลังเราจัดให้มีรูปแบบธุรกิจเสริมต่างๆ ภายในสถานีบริการน้ำมัน มีทำเลที่ดี มีที่จอดรถ ผู้เดินทางส่วนใหญ่ก็จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ไม่เดินออกมาซื้อของข้างทาง ทำให้ลดอุบัติเหตุที่เกิดหน้าสถานีบริการน้ำมันลงไป ส่วนธุรกิจต่างๆ ที่เคยอยู่ด้านหน้าก็ค่อยๆ หายหายไปเอง

ในเรื่องของกิจกรรม CSR (Corporate Social Responsibility) เป็นอีกกิจกรรมหนึ่งที่ ปตท.ให้ความสำคัญ และถือว่าเป็นการตอบแทนสู่สังคม เรามีกิจกรรมหลากหลายเกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนน เช่น ช่วงเทศกาลวันหยุดยาวจะมี โครงการ “เดินทางอุ่นใจไปกับ ปตท.” มีการแจกใบปลิวประชาสัมพันธ์ให้กับผู้ใช้รถใช้ถนนเพราะคนส่วนใหญ่จะต้องแวะพักที่สถานีบริการน้ำมันข้างทาง มีโครงการ PTT Engine Tune Up ในการตรวจเช็คเครื่องยนต์ให้กับผู้เดินทางโดยไม่คิดค่าบริการ และมีโครงการอบรม “ขับขี่ปลอดภัย...รักวินัยจราจรกับ กลุ่ม ปตท.” โดยผู้ที่ผ่านการอบรมสามารถขอใบอนุญาตขับขี่จากกรมทางหลวงได้ นอกจากนี้ยังมีการมอบกรวยยางจราจร ซึ่งเป็นส่วนที่เราได้ช่วยเหลือทางสำนักงานตำรวจแห่งชาติมาโดยตลอด

อภิปราย

ไปมาโรงเรียนสะดวก และปลอดภัย ร่วมมือร่วมใจจัดระบบจราจร

วิทยากรโดย

- นายบุญยืน เอี่ยมน้อย
ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน)
- นายสุวิทย์ เทียมทัต รองผู้อำนวยการโรงเรียนหัวหินวิทยาลัย
- นายนิวัฒน์ สุระโชติเกรียงไกร วิศวกรโยธาชำนาญการ
สำนักงานทางหลวงที่ 13 ประจวบคีรีขันธ์
- ตัวแทนนักเรียนชั้น ม.6 จากโรงเรียนหัวหินวิทยาลัย
(น.ส.สิรินดา เกียรติคง, น.ส.อริสรา บุญก่อเกื้อ
และนายสรวิศ แก้วมทิทธิ)
- นายเฉลิมพล ไชยแก้ว อาจารย์ประจำ สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา
คณะวิศวกรรมศาสตร์และสถาปัตยกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์
วิทยาเขตเวียงไกลกังวล

ดำเนินรายการโดย

ดร.दनัย เรืองสอน สำนักงานทางหลวงที่ 13 จังหวัด
ประจวบคีรีขันธ์

นายบุญยืน เอี่ยมน้อย

ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน)

แขวงทางหลวงประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน) เป็นหน่วยงานดูแลเส้นทางหลวงแผ่นดินในพื้นที่ความรับผิดชอบ จึงมีส่วนร่วมรับผิดชอบในการจัดการจราจรเพื่อความสะดวกและความปลอดภัย ในการเดินทางไปมาโรงเรียนของนักเรียนและผู้ปกครอง โดยมีเป้าหมายสำคัญคือ **การปลูกฝังเด็กและเยาวชนในเรื่องความปลอดภัย**

ทางแขวงฯ ได้ดำเนินการจัดทำโครงการต่างๆ เพื่อช่วยเหลือและสนับสนุนการจัดการจราจรหน้าโรงเรียน ซึ่งโครงการดังกล่าวเกิดจากความร่วมมือกันของ 4 หน่วยงานหลักในกระทรวงคมนาคมคือ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งทางบก และกรมเจ้าท่า

โครงการต่างๆ มีดังนี้ 1) **โครงการทางหลวงพบประชาชน จัดที่โรงเรียนอรุณวิทยา** ทับสะแก มีการแนะนำ ชี้แจงปัญหาในการขับขี่ให้ปลอดภัย และมีการรณรงค์ให้นักเรียนสวมหมวกนิรภัย โดยการนำหมวกนิรภัยไปแจก ซึ่งได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากกิจการห้างร้านที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ยังมีการส่งเสริม จัดโครงการรณรงค์ขับขี่ปลอดภัยสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ ภายในสำนักงานแขวงฯ และมีการติดตั้งป้ายเตือนทั้งภายในและนอกสำนักงาน

2) **ชุดจัดการจราจรหน้าโรงเรียน** เป็นอุปกรณ์ติดตั้งได้ง่าย เมื่อจัดทำและแนะนำให้แล้ว โรงเรียนสามารถดำเนินการได้เอง อุปกรณ์ดังกล่าวจะนำไปติดตั้งในช่วงเวลาที่นักเรียนและผู้ปกครองเดินทางมาโรงเรียนในช่วงเช้า และเดินทางกลับในช่วงเย็น โดยมีวัตถุประสงค์คือ ช่วยผู้ขับขี่รถสัญจรไปมาสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน และลดความเร็วการ

ขับขีไ้ได้ในระยะไกล ทำให้เกิดความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ตอนนี้นำเนินการ อยู่ 2 โรงเรียนคือ **โรงเรียนวังไกลกังวล** และ**โรงเรียนสมถวิล** หัวหิน รวมทั้งยังได้รับความร่วมมือจากโรงพยาบาลกรุงเทพอีกด้วย อุปกรณ์ชุดจัดการจราจรหน้าโรงเรียนนี้เคลื่อนที่ได้สะดวก สามารถนำไปใช้ในพื้น ที่อื่น ๆ ได้ ต้นทุนไม่แพง ถ้าดำเนินการแล้วได้ผลก็จะทำเป็นการถาวร การขยายผลในลำดับต่อไป เราจะมีเจ้าหน้าที่ของทางแขวงฯ ไปเป็นพี่เลี้ยงให้ คำปรึกษาในโรงเรียนต่างๆ และถ้ามีโรงเรียนไหนยังไม่มีความพร้อม ทาง แขวงฯ ก็จะจัดทำอุปกรณ์และมอบให้โรงเรียนนำไปใช้

3) โครงการปรับปรุงทางข้าม ทำการปรับปรุงทางข้ามบริเวณหน้าโรงเรียน โดยการตีเส้นทางม้าลายให้เห็นเด่นชัด **ทาพื้นของเส้นทางม้าลายเป็นสีแดง** และมีการติดไฟกระพริบ ให้ผู้ขับขี่มองเห็นได้ชัดเจน และลดความเร็วรถได้ในระยะไกล เพื่อความปลอดภัยของนักเรียนและผู้ปกครอง ไม่เฉพาะหน้าโรงเรียนเท่านั้น แต่ทางม้าลายในลักษณะนี้ยังทำในบริเวณอื่น ด้วย เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยวสูงอายุชาวต่างประเทศซึ่ง มาพักอาศัยในพื้นที่เป็นจำนวนมาก อีกทั้งตอนนี้ที่หัวหินยังมีการ**ปรับช่อง การจราจรใหม่**ให้กว้างขึ้น ทำให้การจราจรเกิดความคล่องตัว และมีการ **ขยายเกาะกลางถนน** เนื่องจากพื้นที่ค่อนข้างมีตรอกซอกซอยเยอะ เกาะ กลางที่แคบทำให้รถเลี้ยวได้ลำบาก จึงออกแบบเกาะกลางสำหรับรถอเลี้ยว โดยขยายจาก 1.20 เมตร เป็น 4.20 เมตร ทำเป็นเส้นประแบบสีตีเส้น มีการ ตั้งวางอุปสรรคไว้เพื่อป้องกันไม่ให้คนใช้เกาะกลางวิ่งเป็นทางจราจร ส่งผล ให้การจราจรที่ถนนเกิดความสะดวกมากขึ้น

4) โครงการถนนชุมชน มีการจัดทำเป็นเส้นทางลาลอง เลียบ ถนนเพชรเกษม จากหัวหินไปปราณบุรี เพื่อหลีกเลี่ยงการใช้ทางสายหลัก โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ ให้มีความปลอดภัย ลดความเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุ

ออกแบบให้ใช้ความเร็วต่ำ รวมทั้งไม่ต้องตัดต้นไม้ ทำให้เกิดความสุนทรีย์ ในการเดินทาง

และ 5) **โครงการสีตีเส้น** ตีเส้นจราจรให้ชัดเจน เช่น ในบริเวณ จุดรอเลี้ยว เพื่อช่วยในการจัดการจราจรบริเวณหน้าโรงเรียน

นายสุวิทย์ เกียมกัต

รองผู้อำนวยการโรงเรียนหัวหินวิทยาลัย

จากการได้มีโอกาสไปศึกษาดูงานด้านสิ่งแวดล้อมในหลากหลาย ประเทศ และด้วยความที่เป็นครูจึงมีความสนใจเรื่องของโรงเรียนเป็นพิเศษ พบว่า **บางประเทศจะมีการจัดพื้นที่ต่างหากเพื่อรวมนักเรียนไว้ด้วยกัน** ยกตัวอย่างประเทศในแถบเอเชีย เช่น ฮองกง ผู้ปกครองจะนำเด็กไป รวมนักเรียนไว้ที่แห่งหนึ่ง จากนั้นก็จะมีรถมารับเข้าโรงเรียน แต่ถ้าเป็นประเทศใน แถบยุโรป เช่น ประเทศเนเธอร์แลนด์ ประเทศเบลเยียม เขาจะพานักเรียน ขึ้นรถไปส่ง ณ ที่ๆ หนึ่ง และพากันเดินไปยังโรงเรียน โดยมีระบบการ จราจรที่ปลอดภัยคอยรองรับ

โรงเรียนหัวหินวิทยาลัย อยากจะแบ่งเบาภาระของกรมทางหลวง และมีส่วนช่วยเหลือสังคม จึงให้**ผู้ปกครองขับรถเข้ามาส่งนักเรียน ภายในโรงเรียน** อย่างน้อยที่สุด เด็กเมื่อมาถึงโรงเรียนแล้วน่าจะปลอดภัย ไม่หนีเรียน ขณะที่บริเวณหน้าโรงเรียนก็ไม่จอแจ ปัญหาการจราจรลดลง เจ้าหน้าที่ตำรวจมีความสุข แขวงทางฯ ก็สบายใจที่รถไม่ติดขัด

การเดินทางภายในโรงเรียนที่จัดไว้ จะมีการทำทางให้ยาว เป็น One Way พื้นที่ในโรงเรียนสามารถจอดรถยนต์ได้ประมาณ 80 คัน ส่วน รถที่จอดเฉพาะรับ-ส่ง จะมีบริเวณให้ประมาณ 200 ตารางวา ซึ่งค่อนข้าง ปลอดภัย

นายวิวัฒน์ สุโรษติกรียงไกร

วิศวกรโยธาชำนาญการ สำนักงานทางหลวงที่ 13 ประจวบคีรีขันธ์

ก่อนหน้านี้เคยเข้าใจผิดว่า การอนุญาตให้ผู้ปกครองนำรถมาจอดในโรงเรียนนั้นทำให้เกิดอันตราย ดังข่าวที่ได้พบเห็นตามหน้าหนังสือพิมพ์ แต่ความจริงแล้ว **รถกับคนสามารถอยู่ร่วมกันได้ เพียงแต่สิ่งที่ต้องนำออกไปคือ ความเร็ว** เพราะถ้ารถวิ่งมาช้าๆ ถึงจะเกิดอุบัติเหตุ การได้รับบาดเจ็บก็จะไม่หนัก **และการถอยรถ** เนื่องจากเด็กมีขนาดตัวเล็ก ทำให้มีโอกาสที่รถจะถอยมาทับได้

เราจะให้รถเข้าไปจอดในโรงเรียนอย่างไรโดยไม่ส่งผลกระทบต่อ นักเรียน อันดับแรกคือ **ลดความเร็ว ถนนในโรงเรียนจะต้องมีขนาดพอเหมาะกับรถ** ไม่ควรออกแบบให้ใหญ่ รู้สึกสบาย อยากจะขับเร็ว ต้องออกแบบให้รู้สึกว่ามี **สิ่งกีดขวาง** มีเกาะ มีต้นไม้ และอันดับต่อมาคือ **เส้นทางการเดินของรถในโรงเรียนเมื่อเปิดให้เข้าแล้วต้องเป็นทาง One Way เพื่อหลีกเลี่ยงการถอยรถ**

จากที่ได้เข้าไปในโรงเรียนหัวหินวิทยาลัย เห็นว่า ทางโรงเรียนได้มีการจัดสถานที่สำหรับจอดรถ ซึ่งในส่วนของเด็กอนุบาล เมื่อพ่อแม่จอดรถแล้วก็ต้องเดินลงมาพร้อมกับเด็ก จูงมือกันไปถึงอาคารเรียน จึงต้องมีระยะเวลาในการจอดรถนานพอสมควร ถามว่า การออกแบบเส้นทางการเดินรถให้เข้าไปยังที่จอดรถจะส่งผลอะไรหรือเปล่า แน่นนอน ย่อมจะส่งผล เพราะรถมีการถอยเข้าและออก ซึ่งต้องใช้ระยะเวลา ทำให้เกิดคิวของรถสะสมจนล้นออกมาที่ถนนใหญ่ ฉะนั้นเราต้องแยกประเภทระหว่างรถที่ **จอดรอ กับรถที่จอดเฉพาะรับ-ส่งนักเรียน** โดยจัดไม่ให้อยู่ในพื้นที่เดียวกัน สิ่งกับทางโรงเรียนหัวหินวิทยาลัยได้ทำไว้ จึงช่วยแก้ไขปัญหาคารจรจรบนถนนเพชรเกษมให้ลดลงได้เยอะสมควร

ในอนาคต อาจจะแนะนำให้โรงเรียน **ทำทางข้ามสำหรับนักเรียน** เพราะผู้ปกครองบางคนไม่ได้ขับรถเข้ามาในโรงเรียน แต่จะส่งเด็กที่หน้าประตู เพราะฉะนั้น **ทางเดินต้องมีแนวทางที่ชัดเจนว่า จะให้เด็กเดินไปทางไหน** และเมื่อจะต้องตัดกับเส้นทางเดินรถ ก็จะต้องมีจุดตัดที่ปลอดภัย ส่วนนี้ก็จะทำให้การจัดระบบการจราจรในโรงเรียนมีความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น

ขณะที่การวัดผลของโครงการที่ได้ดำเนินการไป ได้มีการแจกแบบสอบถามผ่านทางนักเรียนและผู้ปกครอง ได้ผลที่น่าสนใจ เช่น คำถามว่า **ท่านได้รับความสะดวกในการจอดรถตามที่โรงเรียนจัดให้ในระดับใด** ผู้ปกครองตอบว่า **พึงพอใจมาก ร้อยละ 55 พึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 44.6 และพึงพอใจน้อย ร้อยละ 0** สำหรับความคิดเห็นของนักเรียนตอบว่า **พึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 76.7 พึงพอใจมาก ร้อยละ 16.7 และพึงพอใจน้อย ร้อยละ 6.7** กล่าวโดยรวม ทั้งนักเรียนและผู้ปกครองตอบว่า **พึงพอใจมาก ร้อยละ 44 พึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 53.8 และพึงพอใจน้อย ร้อยละ 1.9** หรือคำถามว่า **ท่านได้ใช้ช่องรอแล้วและได้รับความสะดวกมากน้อยแค่ไหน** (แยกตามประเภทรถ) รถยนต์ ตอบว่า **พึงพอใจมาก ร้อยละ 38 พึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 34.9 และพึงพอใจน้อย ร้อยละ 27** แต่ถ้าเป็นรถจักรยานยนต์ ตอบว่า **พึงพอใจมาก ร้อยละ 47.8** ขณะที่รถโดยสารก็พึงพอใจมากเช่นกัน โดยอยู่ที่ร้อยละ 41.2 โดยรวมรถทั้ง 3 ประเภทมีความพึงพอใจมาก อยู่ที่ร้อยละ 40.4 พึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 35.6 และพึงพอใจน้อย ร้อยละ 23.1 สรุปว่า การพยายามจัดการจราจรในโรงเรียนที่ผ่านมาได้ผลในระดับหนึ่ง และสิ่งที่ต้องดำเนินการต่อไปตามข้อคิดเห็นที่ได้มาจากแบบสอบถามคือ **ยังมีความไม่เข้าใจถึงเครื่องหมายจราจรว่าหมายความว่าอย่างไร** ซึ่งเป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องประชาสัมพันธ์และสร้างความรู้ให้กับผู้ใช้รถมากยิ่งขึ้น

ตัวแทนนักเรียนชั้น ม.6 จากโรงเรียนหัวหินวิทยาลัย

อ.ส.สิรินดา เกียรติคง

ตนเองเดินทางมาโรงเรียนโดยรถประจำทางที่กลุ่มชาวบ้านเป็นคนจ้างรถมาให้ หรือบางทีโรงเรียนจะมีการจัดรถรับ-ส่งอาจารย์ ก็จะอาศัยโดยสารมาด้วย โดยเมื่อก่อนการจราจรหน้าโรงเรียนจะติดขัดมาก เมื่อมีการปรับระบบจราจรและมีที่จอดรถในโรงเรียนมากขึ้น ทำให้การจราจรในโรงเรียนติดขัลดน้อยลง ความปลอดภัยในการมาโรงเรียนมีมากขึ้น เนื่องจากรถหน้าโรงเรียนก็ลดจำนวนไป ทำให้ลดการเฉี่ยวชน รวมทั้งมีการแยกทางสำหรับรถวิ่งและคนเดินโดยเฉพาะ ทำให้ไม่เกิดอันตรายหรืออุบัติเหตุขึ้น

อ.ส.อริสรา บุญก่อเกื้อ

เดินทางมาโรงเรียนโดยรถจักรยานยนต์ รู้สึกว่า การจราจรมีความคล่องตัวมากขึ้นเมื่อได้มีการปรับระบบจราจรและปรับปรุงภูมิทัศน์ของโรงเรียนใหม่ โดยหน้าโรงเรียนจะมีการทำเส้นประ เมื่อขับรถจักรยานยนต์มาถึงก็จะใช้เป็นจุดพักรถเพื่อรอเลี้ยว และมีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรคอยอำนวยความสะดวก พอถึงเวลาที่จะสามารถเข้าโรงเรียนได้โดยรถไม่ต้องเบียดเสียดกัน เวลาเข้าไปในโรงเรียนแล้วก็จะมีคุณครูและเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยคอยดูแล โดยจะมีเส้นทางการเดินรถของโรงเรียนและมีป้ายบอกอย่างชัดเจน ทำให้เดินทางได้โดยสะดวก ตนเองมีน้องสาวซึ่งเป็นเด็กอนุบาลโดยสารมาด้วย พอลงจากรถก็จะมีคุณครูมาช่วยพาน้องข้ามถนน ทำให้เกิดความปลอดภัยได้ในระดับหนึ่ง

นายสรวิศ แก้วบึกศรี

ตนเองเดินทางมาโรงเรียนโดยรถยนต์ส่วนตัว บางครั้งก็มีน้องโดยสารมาด้วย ซึ่งแต่ก่อนที่หน้าโรงเรียนจะไม่มีเส้นประ มีแค่เส้นธรรมดาเป็นเหมือนเกาะกลาง ทำให้เวลาเลี้ยวรถเข้าโรงเรียนล่าช้ามาก เพราะรถที่ตามมาด้านหลังก็จะมาจี้ท้าย ขณะที่อีกฝั่งก็จะมีรถวิ่งสวนมา แต่เมื่อมีการทำเส้นประซึ่งมีความกว้างพอดีกับตัวรถ ทำให้รถสามารถจอดพักเพื่อรอเลี้ยวเข้าโรงเรียนได้ เมื่อเข้าไปในโรงเรียนก็มีการจัดที่จอดรถไว้ให้ ถ้าเดินทางมากับน้องก็จะไปที่จุดจอดรถเพื่อส่งน้องลง จากนั้นก็จะมีคุณครูมาคอยรับเข้าอาคารเรียน หรือในเวลาที่มาคนเดียวก็จะมาลงจอดจุดที่จอดรถเฉพาะรับ-ส่ง ซึ่งเป็นทาง One Way ทำให้ไม่เกิดอันตราย รวมทั้งมีการจัดแยกทางเดินของคนกับทางเดินรถชัดเจน ซึ่งพอปรับเปลี่ยนทั้งข้างนอกและข้างในโรงเรียนดังที่กล่าวมา ทำให้การเดินทางมีความสะดวกมากยิ่งขึ้น

นายเฉลิมพล ไชยแก้ว

อาจารย์ประจำ สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์
และสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี
วิทยาเขตดวงใจกาญจนา

โรงเรียนหัวหินวิทยาลัยหรือที่คนพื้นที่เรียกว่า “ซาเลเซียน” เป็นโรงเรียนเอกชน ผู้ปกครองที่มีฐานะตั้งแต่หัวหิน ปรานบุรี สามร้อยยอด ชะอำ ต่างก็ส่งลูกมาเรียนที่นี่ จากเหตุผลดังกล่าวจึงเป็นที่มาของรถประจำทาง โดยถ้ามาจากตลาดหัวหินก็จะเป็นรถจักรยานยนต์เป็นส่วนใหญ่ ส่วนพวกที่อยู่บริเวณชานเมืองก็จะมาด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลและรถประจำทางที่เป็นรถตู้

โรงเรียนนี้เปิดสอนตั้งแต่ระดับอนุบาลจนถึง ม.6 ความต้องการของผู้ปกครองที่มาส่งลูก ถ้าเป็นเด็กอนุบาลก็ต้องส่งให้ถึงมือคุณครูประจำชั้น ซึ่งทางโรงเรียนจะมีรั้วอีกชั้นหนึ่งเป็นรั้วสำหรับโรงเรียนอนุบาลโดยเฉพาะ ฉะนั้นถ้าไม่ให้จอดรถในโรงเรียน เราก็ต้องจอดรถที่ด้านนอกและจูงลูกเดินเข้าไป กว่าจะกลับมาที่รถต้องใช้เวลานานเป็น 10 นาที ถ้าผู้ปกครองทำอย่างนี้ทุกคน ย่อมจะเกิดปัญหา เมื่อบวกรวมกับเด็กมัธยมที่โดยสารรถยนต์และรถประจำทางมา จึงส่งผลให้ปริมาณการจราจรเกิดความคับคั่ง

จากเมื่อก่อนที่ยังไม่มีการปรับปรุงข้างในโรงเรียน บางจังหวะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน แถวของรถที่จอดคอยก็จะล้นออกมาบริเวณหน้าโรงเรียน สร้างปัญหาให้กับตำรวจจราจรและเกิดอุบัติเหตุชนท้ายรถกันเพราะรถบริเวณนั้นวิ่งเร็ว เมื่อโรงเรียนได้มีการปรับปรุงลักษณะทางกายภาพข้างใน จึงทำให้การจราจรเกิดความคล่องตัวเพิ่มมากขึ้น ขณะเดียวกันกรมทางหลวงก็มีการปรับปรุงภูมิทัศน์ข้างนอก การแก้ปัญหาจึงเป็นไปอย่างสอดคล้องต้องกัน ระยะเวลาต่อไปก็คงจะเป็นเรื่องการวัดผล และพิจารณาถึงข้อดี-ข้อเสียของสิ่งที่ได้ดำเนินการไป

อภิปราย

ชวนคิดชวนคุย เพื่อนำไปสู่การลงมือทำ

วิทยากรโดย

- ดร.อภิชาติ สระมูล
ผู้แทนสมาคมวิศวกรที่ปรึกษาแห่งประเทศไทย
- ผศ.ดร.กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์ มูลนิธิไทยโรดส์
(หน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน)

ดำเนินรายการโดย

นายชิษณุ อัมพรายณ์ ผู้ช่วยคณบดีฝ่ายกิจการนักศึกษา
คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม

ดร.อภิชาติ สระมูล

ผู้แทนสมาคมวิศวกรที่ปรึกษาแห่งประเทศไทย

ปัญหาเรื่องความปลอดภัยทางถนนถ้ามองในระดับท้องถิ่น คงจะเกิดขึ้นจากปัญหา 3 ประการคือ ประการที่ 1 ถนนตามหมู่บ้านไม่ได้มีความกว้างมากนัก **ระยะปลอดภัยที่อยู่ข้างทางอาจจะแคบเกินไป** ประการที่ 2 บ้านบางหลังที่ปลูกสร้างอยู่ริมถนนอาจจะรั้ว เมื่อเราขับไปถึงทางแยก เวลาที่จะเลี้ยวซ้ายหรือเลี้ยวขวาจึงแทบมองไม่เห็นรถที่มาจากอีกทางหนึ่งเพราะรั้วบังไว้ นั่นก็คือ **ระยะมองเห็นบนทางแยกไม่เพียงพอ** และประการที่ 3 ลักษณะทางกายภาพของถนน เนื่องจากพื้นที่จำกัด **ทำให้การออกแบบให้เป็นที่ไปตามหลักวิศวกรรมจริงๆ ทำได้ยาก** จึงต้องออกแบบไปตามความเหมาะสมกับพื้นที่ที่มีอยู่

แนวทางการแก้ไขปัญหาลักษณะนี้ขึ้นอยู่กับว่า เราจะใช้ความพยายาม (Push Effort) หรืองบประมาณลงไปแค่ไหน เช่น ปัญหาเรื่องความเร็ว อาจจะทำให้มีตำรวจจราจรมาคอยโบกรถซึ่งแก้ปัญหาได้ในระดับหนึ่ง แต่วิธีการที่ทำแล้วได้ผลมากพอสมควรคือ การติดตั้งกล้องวงจรปิด ซึ่งอาจจะดูเหมือนง่าย แต่ก็สามารถทำให้คนเปลี่ยนพฤติกรรมได้เหมือนกัน เพราะกลัวจะมีผลย้อนหลังเรื่องการเสียค่าปรับ

ส่วนการแก้ปัญหาในแนวทางของวิศวกรรม ปรกติเวลาเราแก้ปัญหา มักจะแก้แค่ที่จุดๆ หนึ่ง แต่จริงแล้วปัญหามันกระทบหลายจุดต่อเนื่องกัน สมมติในเมืองอย่างกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นท้องถิ่นขนาดใหญ่ เวลา**แก้ปัญหาจราจรจะต้องมีการศึกษาทั้งระบบว่า** มีผลกระทบต่อกันอย่างไร เมื่อศึกษาแล้วจึงจะโยกมาสู่การบริหารจัดการจราจรในบริเวณนั้น ถ้าการบริหารจัดการจราจรไม่เพียงพอ ก็อาจจะมีการแก้ปัญหาอื่นร่วมด้วย เช่น กรณี

บริเวณที่เป็นจุดตัด ทำวงเวียนอย่างเดียวไม่พอ อาจจะต้องทำทางลอดสะพานข้าม เหล่านี้เป็นต้น ถ้าเราแก้ปัญหาเรื่องการจราจร ให้รถสามารถเคลื่อนไปได้ตลอด พฤติกรรมของผู้ใช้รถก็จะเปลี่ยนไป จิตใจเย็นลง ความปลอดภัยก็จะตามมา

อย่างไรก็ตาม การแก้ปัญหาถ้าเป็นโครงการขนาดใหญ่จะมีบริษัทที่ปรึกษาคอยให้คำแนะนำ แต่ถ้าเป็นการแก้ปัญหาในระดับที่งบประมาณมีจำกัด มหาวิทยาลัยก็มีส่วนที่จะช่วยเหลือได้ รวมไปถึงกรมทางหลวงหรือกรมทางหลวงชนบท ซึ่งจะมีศูนย์ความปลอดภัยหรือสำนักบริหารบำรุงทางอยู่ ถ้าขอความอนุเคราะห์ไป ก็อาจจะได้คำแนะนำที่ดี

พศ.ดร.กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์

มูลนิธิไทยโรดส์ (หน่วยเพื่อวิจัยและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน)

อุบัติเหตุทางถนนนั้นเกิดขึ้นจากสาเหตุหลัก 3 อย่างคือ คน รถ และถนน หากจะเน้นไปในระดับท้องถิ่น เริ่มจากเรื่องของ**คน** ก็คือ **พฤติกรรมเสี่ยง**ต่างๆ ซึ่งการบังคับใช้กฎหมายอาจจะเข้าไปไม่ถึง เช่น **การใช้ความเร็ว** ปัญหานี้เป็นปัญหาที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงที่สุด เพราะถนนในท้องถิ่น ส่วนใหญ่มักจะไม่มีการจำกัดความเร็ว หรือถ้าว่ากันตามกฎหมาย ก็จะมีบอกไว้แค่ 2 ระดับ ได้แก่ ความเร็วตามกฎหมายกำหนดที่ใช้ในเขตเมืองและนอกเขตเมือง ซึ่งความเร็วในเขตเมืองที่กำหนดไว้ก็กว้างมากคือ ขับได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เพราะฉะนั้นในท้องถิ่นเราจะขับเท่าไรก็ได้ที่ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ขณะที่บางจุดขับ 60-70 กิโลเมตรต่อชั่วโมงก็ทำให้เกิดอันตรายแล้ว ส่วนปัญหาพฤติกรรมเสี่ยงอื่นๆ ก็คงหนีไม่พ้น**การเมาแล้วขับ** และ**การไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย**เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ

ต่อมาคือ ถนน ก็คงจะเป็นปัญหา**ลักษณะทางกายภาพของถนน**เป็นหลัก เนื่องจากเป็นถนนที่ก่อสร้างกันเองภายในท้องถิ่น ซึ่งมาตรฐานการก่อสร้างอาจจะไม่เทียบเท่ากับถนนของกรมทางหลวงหรือกรมทางหลวงชนบท และยังมีปัญหาเรื่องของการยกโค้ง สีแยกที่มีระยะการมองเห็นไม่เพียงพอ รวมไปถึงอุปกรณ์ที่ใช้บนถนนที่อาจจะไม่ได้มาตรฐาน

เรื่องสุดท้ายคือ รถที่ใช้กันในชุมชน บางครั้งอาจจะมี**การต่อเติมดัดแปลงรถ** ทำเครื่องใหม่ หรือมีการ**บรรทุกของเกินกว่าที่ตัวรถจะสามารถบรรทุกได้** ทำให้เกิดความไม่ปลอดภัย เหล่านี้คือ ปัญหาหลักที่พบในท้องถิ่น

แนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าว **ปัญหาที่จะแก้คืออะไร** ยกตัวอย่างเรื่องคน เราทราบว่าเป็นปัญหาเกิดจากพฤติกรรมเสี่ยงเป็นหลัก เช่น การใช้ความเร็ว เราก็ต้องรู้ว่า คนในท้องถิ่นนั้นๆ ใช้ความเร็วกันขนาดไหน และส่วนใหญ่ขับรถเร็วบนถนนเส้นใด เมื่อรู้ว่าเป็นถนนเส้นใด ก็ต้องมี**วิธีการเก็บข้อมูล**เพื่อนำไปสู่การแก้ปัญหา อย่างการวัดความเร็วของรถที่วิ่งอยู่บนถนน หรือการหาข้อมูลว่าในเวลากลางวันกับกลางคืน ผู้ใช้รถมีพฤติกรรมการใช้ความเร็วแตกต่างกันอย่างไร ถ้าคนขับรถในเวลากลางวัน เร็วกว่ากลางวัน เราจะต้องหา**วิธีการจัดการ**อย่างไรเพื่อจะลดความเร็วในช่วงเวลาดังกล่าว หรือเราจะศึกษาพฤติกรรมของคนที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ก็จะต้องมีข้อมูลว่า ปัจจุบันในชุมชน มีอัตราผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นเท่าไรแล้วเมื่อมีนโยบายการรณรงค์ต่างๆ ลงไป สามารถที่จะ**ทำการประเมินผล**ได้ใหม่ว่า ได้เพิ่มจำนวนผู้สวมหมวกนิรภัยให้มากขึ้นแค่ไหน สิ่งต่างๆ เหล่านี้เป็นข้อมูลที่ต้องได้มาก่อนที่จะคิดวิธีการแก้ไขปัญหาดังต่อไป

ส่วนเรื่องถนน ซึ่งเป็นด้านวิศวกรรมจราจร คงจะหนีไม่พ้นเรื่อง**ความรู้ที่จะต้องมีก่อนเป็นอันดับแรก** บางที่ตอนนี้อาจจะมีการลองผิดลอง

ถูกกันอยู่ ข้อดีของการลองผิดลองถูกคือ ชุมชนสามารถแก้ไขปัญหาดังได้ด้วยตนเอง แต่ข้อเสียคือ ถ้าทำโดยไม่ถูกวิธีกลับกลายเป็นการเพิ่มปัญหามากขึ้น ดังนั้น**ความรู้ทางด้านวิศวกรรมจราจร** ไม่ว่าจะเป็นการออกแบบถนน การปรับปรุงจุดเสี่ยง และการจัดการจราจร จึงเป็นเรื่องสำคัญ

วิธีการในการขับเคลื่อนความรู้เหล่านี้คือ **การเพิ่มความรู้ให้กับบุคลากร** ไม่ให้อยู่กับคนที่มีความรู้เรื่องวิศวกรรมจราจรแต่เพียงอย่างเดียว โดยเราอาจจะให้หน่วยงานที่เป็นเทศบาลทุกแห่งของประเทศไทย ส่งตัวแทนเข้ารับการฝึกอบรมจากส่วนกลาง หลังจากนั้นเมื่อพวกเขา**มีความรู้**แล้ว ต่อไปเมื่อเทศบาลมีปัญหา ก็สามารถเข้าไปปรึกษาหารือกับคนกลุ่มนี้ได้

อภิปราย

เมืองกับการส่งเสริมระบบขนส่งมวลชน

วิทยากรโดย

- ศ.ดร.ทาคาชิ นากาสึจิ (Prof. Dr. Takashi Nakatsuji)
คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยฮอกไกโด
(Faculty of Engineering, Hokkaido University)
ประเทศญี่ปุ่น
- ผศ.ดร.สิทธา เจนศิริศักดิ์ คณะวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี

ดำเนินรายการโดย

ดร.มนตรี เดชาสกุลสม ผู้อำนวยการสำนักวิจัยและพัฒนางานทาง
กรมทางหลวง

ผ.ดร.ทาคาชิ นากาสึจิ (Prof. Dr. Takashi Nakatsuji)

คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยฮอกไกโด

(Faculty of Engineering, Hokkaido University) ประเทศญี่ปุ่น

ในประเทศญี่ปุ่นมีการบังคับใช้กฎหมายเมาไม่ขับ หรือ Road and Traffic Act โดยกฎหมายดังกล่าวเกิดขึ้นมาจากอุบัติเหตุที่สำคัญ 2 กรณี กรณีแรก การชนโดยคนที่เมาแล้วขับ อุบัติเหตุเกิดขึ้นบนทางด่วนโทเม (Tomei) คนขับรถบรรทุก 12 ตัน ชนท้ายรถเก๋งที่มากันทั้งครอบครัว เกิดเพลิงลุกไหม้ ลูกสาววัย 1 และ 3 ขวบ ถูกไฟคลอกเสียชีวิต และอีกกรณี คนเมาแล้วขับรถขึ้นไปชนนักศึกษามหาวิทยาลัย 2 คนตายบนทางเท้า ทั้ง 2 เหตุการณ์จึงกลายเป็น “จุดเปลี่ยน” สำคัญที่ทำให้เกิดกฎหมายเมาไม่ขับขึ้นมา

เมื่อก่อน ความผิดในลักษณะดังกล่าวนี้จะเป็นเรื่องของกฎหมายจราจรคือ “ประมาท” ทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ซึ่งโทษจะเบา แต่**เมื่อมีกฎหมายเมาไม่ขับ** กรณีดังกล่าวจะเข้าข่ายการจงใจฆาตกรรม เป็น **“อาชญากรรม”** ซึ่งโทษจะมีความรุนแรงกว่า

นอกจากนี้ยังมีกรณีศึกษาอีกกรณีที่ดีว่ารุนแรงที่สุดในประเทศญี่ปุ่น โดยมีคนเมาแล้วขับรถไปชนรถของครอบครัวหนึ่งที่กำลังจะข้ามแม่น้ำ ทำให้รถตกน้ำและมีผู้เสียชีวิตเป็นจำนวนมาก ครอบครัวของผู้เสียชีวิตได้ยื่นเรื่องต่อรัฐสภาว่า ในอนาคตขอให้มีการลงโทษผู้ขับที่รถที่เมาแล้วขับอย่างรุนแรง เพราะกรณีนี้สำหรับประเทศญี่ปุ่นเป็นเรื่องที่รุนแรงมาก

บทลงโทษตามกฎหมายเมาไม่ขับ หรือ Road and Traffic Act ก่อนปี ค.ศ.2002 คนที่ต้องรับผิดชอบคือ **คนขับ** โดยแบ่งเป็น 3 ประเภท คือ เมา (DUI: Drive Under Influence of alcohol) เมาหนัก (DWI: Drive While Intoxicated) และชนแล้วหนี (Hit and Run) ซึ่งโทษค่อนข้างต่ำ อย่างคนขับประเภทที่เมา จะมีโทษจำคุก 3 เดือนหรือปรับไม่เกิน

50,000 เยน แต่มาในปี ค.ศ.2002 โทษเพิ่มขึ้นเป็นจำคุก 1 ปีหรือปรับไม่เกิน 300,000 เยน พอมาในปี ค.ศ.2007 ได้มีการเพิ่มข้อพิจารณาขึ้นมา 2 เรื่อง คือ นอกจากคนขับแล้ว คนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับกรณีเมาไม่ขับ เช่น **ผู้จัดการรถหรือเจ้าของรถ**ที่ให้คนเมาขับรถไปขับ **คนขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์** ในร้านอาหาร รวมทั้ง**ผู้โดยสารที่นั่งไปกับคนขับรถ** แม้จะไม่ได้เมาถือว่ามีสมรั่วมคิดด้วย ดังนั้นกฎหมายในปี ค.ศ.2007 จึงออกแบบมาให้มีรายละเอียดครอบคลุมมากขึ้น

การพิจารณากฎหมายเมาไม่ขับจะมีหลักการลงโทษ 2 แบบ หลักการแรก **การกระทำผิดหรือการฝ่าฝืนที่เมาแล้วมีผลกระทบต่อ การขับรถ (Drunk Driving Offense)** เนื่องจากคนขับแต่ละคนคองแข็งไม่เท่ากัน จึงให้อยู่ในดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ถ้าคนขับยังไม่เสียการทรงตัว การมองพร่ามัว หรือการพูดติดขัด ก็ไม่ลงโทษ ให้สามารถขับรถต่อไปได้ อีกหลักการหนึ่งที่ใช้ในปัจจุบันและได้รับการยอมรับทั่วโลกคือ **การกระทำผิดหรือการฝ่าฝืนที่เป็นไปโดยตัวเอง (Per Se Offense)** ไม่ขึ้นอยู่กับว่าคนขับแต่ละคนจะคองอ่อนหรือคองแข็ง โดยจะใช้การทดสอบจากปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด ซึ่งปัจจุบันจะยึดถือหลักการที่ 2 นี้เป็นหลักเนื่องจากเป็นหลักการทางวิทยาศาสตร์และไม่มีผลโต้แย้งในชั้นศาล

อย่างไรก็ตาม **การมีบทลงโทษสถานหนัก**ของกฎหมายเมาแล้วขับกลับทำให้เกิดผลตรงกันข้าม ดังจะเห็นได้จาก**จำนวนการชนแล้วหนีเพิ่มขึ้นถึงเกือบ 2 เท่า**ในช่วงปี ค.ศ.2000 ถึง 2010 เมื่อเทียบกับในช่วงทศวรรษ 1990 รวมทั้งอัตราการจับกุมได้ก็ลดลงอย่างมาก เนื่องจากกฎหมายมีบทลงโทษกรณีที่เกิดอุบัติเหตุแล้วมีผู้เสียชีวิตต้องจำคุกนาน 15-20 ปี คนจึงเลือกที่จะไม่รับผิดชอบเพราะหวาดกลัว พอมาถึงปี ค.ศ.2007 รัฐบาลญี่ปุ่นจึง**แก้ไขกฎหมายให้มีความละเอียดขึ้น** ด้วยแนวคิดใหม่เรื่อง

อาชญากรรมของการขับรถโดยประมาท (the Crime of Negligent Driving) โดยให้มีการ**แบ่งบทลงโทษตามความรุนแรงของอุบัติเหตุ** และกรณีความผิดจากการขับที่โดยประมาทให้แก้กฎหมายเป็นจำคุกไม่เกิน 7 ปี แต่ค่าปรับจะแพงขึ้นเป็น 1 ล้านเยน การพิจารณาแยกความผิดนี้มีผลให้การชนแล้วหนีลดลง และอัตราการจับกุมได้ดีขึ้น

นอกจากจะมีบทลงโทษที่รุนแรงกับผู้ขับที่เมาแล้วขับ รัฐบาลญี่ปุ่นยังบังคับใช้นโยบายกับ**บุคคลหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการขับที่ จะต้องมีความปลอดภัย** เช่น เจ้าหน้าที่รัฐบาลส่วนกลาง เจ้าหน้าที่ส่วนภูมิภาค เจ้าหน้าที่ตำรวจ-ทหาร และคนขับรถบรรทุก โดยนโยบายจะถูกนำไปออกเป็นกฎระเบียบของบริษัท **บุคคลเหล่านี้จะต้องถูกคาดหวังสูงกว่าบุคคลทั่วไป** ถึงขนาดไล่ออก ทำทัณฑ์บน หรือตัดเงินเดือน มีกรณีหนึ่งที่เจ้าหน้าที่ตำรวจกลายเป็นผู้กระทำผิดเสียเอง แม้จะประสบอุบัติเหตุแค่ทรัพย์สินเสียหายเท่านั้น แต่ถือว่าประพตติผิดทางวินัยจึงต้องถูกไล่ออกไม่เพียงเท่านั้นยังมีการดำเนินการทางวินัยกับผู้บังคับบัญชาสายตรงในลำดับเหนือขึ้นไปอีก 3 ชั้น รวมทั้งหัวหน้าสถานีตำรวจด้วย เพราะตำรวจเปรียบเหมือนกับซามูไร (Samurai) ถ้าเป็นสมัยก่อนบทลงโทษคือ ต้องคว้านท้อง (Harakiri) สถานเดียว ทั้งนี้เพื่อสร้างความไว้วางใจให้กับประชาชน กระนั้นในบางกรณีที่บทลงโทษมีความรุนแรงไม่สมเหตุผล ก็มีการฟ้องร้องกันเพื่อขอให้ยกเลิกการดำเนินการของหน่วยงาน เนื่องจากบทลงโทษสูงเกินไปและใช้อำนาจมากเกินไป

อย่างไรก็ตาม ในท้ายที่สุด การบังคับใช้กฎหมายไม่ใช่คำตอบสำหรับทุกอย่าง แต่การสร้าง "Thinking Driver" หรือ**ผู้ขับที่มีจิตสำนึกในการขับที่ปลอดภัย**และคำนึงถึงผู้คนที่ใช้รถใช้ถนนร่วมกันเป็นสิ่งที่มีความสำคัญมากที่สุด

พศ.ดร.สิทธา เจนศิริศักดิ์

คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี

ที่ผ่านมา เรามักจะดู “ข้อมูลจากในอดีต” แล้วนำมาวางแผนโครงสร้างพื้นฐานของเมือง ซึ่งก็ไม่ผิด ข้อมูลบอกเราว่า รถมันเพิ่มขึ้น ทำให้การเดินทางติดขัด เราจึงต้องขยายถนน พอขยายถนนคนก็ยิ่งใช้รถ เพราะถนนมันสะดวกสบาย และพอถนนกว้างขยายใหญ่โต คนก็ยิ่งขับรถเร็ว นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ หรือข้อมูลบอกว่า คนใช้ทางจักรยาน คนเดินเท้ามีน้อย รัฐจึงไม่สร้างทางจักรยาน ทางเท้าจึงถูกลดลงไปให้เหลือน้อยที่สุด เพราะคนต้องการขับรถยนต์ นั่นคือ **พฤติกรรมของคนที่ตอบสนองต่อโครงสร้างพื้นฐาน** ถ้าเราไปวางแผนตามข้อมูลดังกล่าวก็จะทำให้เกิดพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสม

แต่ถ้ามองกลับกันโดยมาตั้งต้นที่ “พฤติกรรม” ของคน เราก็ต้องมาพิจารณาว่า จะปรับโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่อย่างไร เพื่อจะไปสู่การสร้างพฤติกรรมที่เหมาะสมในการขับขี่ อย่างนี้ข้อมูลจึงจะเปลี่ยนเป็น “ข้อมูลใหม่” ได้

เราจะวางแผนโครงสร้างพื้นฐานอย่างไรเพื่อให้เกิดการเดินทางที่เหมาะสมและปลอดภัยสำหรับคนทุกกลุ่มในสังคม จากปฏิญญามอสโก ของสหประชาชาติ ซึ่งได้มีมาตรการที่ถือเป็น 5 เสาหลัก (5 Pillars) ในเสาหลักที่ 2 เป็นเรื่องของการสัญจรอย่างปลอดภัย ตนเองอยากเน้นเรื่อง “การสัญจร” มากกว่า “ถนน” เพราะมันหมายถึง ทุกๆ วิธีในการเดินทาง

สถิติจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทย ปัจจุบันเรายังอยู่ในระดับที่หนักกว่ารายต่อปี ขณะที่ประเทศญี่ปุ่นลดลงเหลือไม่ถึง 5,000 รายต่อปี ทั้งที่ประชากรญี่ปุ่นมีจำนวนมากถึงร้อยละกว่าล้านคน ขณะที่

ประชากรไทยมีแค่ 60 กว่าล้านคน ถ้ามองในแง่ร้าย จะเห็นว่า 10-15 ปีที่ผ่านมาตัวเลขของประเทศไทยก็ทรงตัวอยู่ในระดับนี้ หรือถ้ามองในแง่ดีหน่อย ช่วง 4-5 ปีหลังแนวโน้มก็ค่อนข้างดี มีอัตราการลดประมาณร้อยละ 4 ต่อปี แต่ปัญหาคือ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นเกี่ยวข้องกับรถยนต์และรถจักรยานยนต์ค่อนข้างเยอะ โดยจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งปีมีรถจักรยานยนต์เข้าไปเกี่ยวข้องกับสาเหตุประมาณร้อยละ 70 และรถยนต์มีส่วนเกี่ยวข้องกับประมาณร้อยละ 40 ซึ่งอัตราการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าวสอดคล้องกับจำนวนรถที่จดทะเบียน นั่นคือ รถยิ่งเยอะ อุบัติเหตุก็ยิ่งมากตามไปด้วย

ขณะที่เมื่อมาดูอุบัติเหตุซึ่งเกิดในลักษณะรุนแรง มีรถจักรยานยนต์เข้าไปเกี่ยวข้องถึงร้อยละ 80 และมีคนเดินเท้ากับคนขี่จักรยานรวมอยู่ด้วยร้อยละ 10 คำถามคือ คนเดินเท้ากับคนขี่จักรยานที่เราบอกว่ามีจำนวนไม่มาก แต่ทำไมจึงเกิดอุบัติเหตุกับคนกลุ่มนี้เยอะและรุนแรง แสดงว่าโครงสร้างพื้นฐานของเราไม่มีความปลอดภัย

จากที่กล่าวมา เราจึงต้องมียุทธศาสตร์ในการเพิ่มทางเลือกอื่นในการเดินทางเข้ามาทดแทนในระยะยาว และลดการเฉี่ยวชนให้ได้มากที่สุด รวมทั้งจัดระเบียบโครงสร้างพื้นฐานให้ดีขึ้น

การวางแผนต้องมีความเหมาะสมกับขนาดของเมือง เมืองขนาดใหญ่อย่างเมืองหลวง หรือเมืองที่เป็นศูนย์กลางของภูมิภาค มีการจราจรหนาแน่น รูปแบบการวางแผนก็ต้องมีความแตกต่างกับเมืองขนาดเล็กๆ ที่มีการเติบโตน้อย เมืองเล็กเหล่านี้ทำไมคนยังขี่รถจักรยานยนต์ทั้งที่ถนนก็ว่างอยู่ ถ้าเราไปส่งเสริมการใช้รถจักรยานอาจจะสำเร็จง่ายกว่าในเมืองใหญ่ เพราะฉะนั้นแนวโน้มการพัฒนามาจะแตกต่างกัน

ตัวอย่างการจัดระบบขนส่งสาธารณะของต่างประเทศพบว่า การขนส่งในเมืองและระหว่างเมือง จะมีการส่งเสริมให้คนต้องใช้การเดินทางเท้าหรือทางเลือกอื่นมากขึ้น โดยมีการจัดจุดหรือช่องทางให้การเดินทางเท้า ทางรถจักรยาน ทางรถขนส่งสาธารณะ มีความสะดวกสบายกว่าการใช้รถยนต์ หรือมีการจัดช่องทางการเดินทางที่สะท้อนว่า ให้ความสำคัญกับการขนส่งมวลชน เช่น ในประเทศสิงคโปร์ มีการจัดช่องเดินรถประจำทางขาเข้าและขาออกทิศทางละ 2 ช่องทาง รวมแล้วถึง 4 ช่องทาง หรือผู้ว่าเมืองฯ แทนที่จะกู้เงินมาสร้างรถไฟฟ้าใต้ดิน ซึ่งได้แค่สายเดียว เขาเลือกที่จะนำเงินมาสร้างระบบรถประจำทางซึ่งสร้างได้ 200 กว่ากิโลเมตร และมาสร้างทางจักรยานได้อีกหลายร้อยกิโลเมตรทั่วมือเมือง ขณะที่ในบางประเทศแถบยุโรปก็มีการกำหนดพื้นที่ห้ามรถยนต์เข้า เป็น “Car Free City” เหล่านี้เป็นต้น

เพราะฉะนั้นในแต่ละชุมชนจะต้องมานั่งคุยและวางแผนร่วมกันว่าอยากจะทำให้เมืองของตนเองเป็นอย่างไร ยกตัวอย่างจังหวัดขอนแก่น อาจจะแก้ปัญหาโดยกำหนดให้ทางรถยนต์ซึ่งเดิมมีอยู่หลายช่องทาง ต้องแบ่งปันกับทางรถจักรยาน และทางเดินเท้า เมื่อโครงสร้างพื้นฐานมันบีบ ช่องทางจราจรแคบลง พฤติกรรมคนขับรถก็จะต้องวิ่งช้าลงโดยอัตโนมัติ ทำให้สามารถลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุลงได้

กล่าวโดยสรุป ที่ผ่านมา การขนส่งโดยรถสาธารณะในประเทศไทยนั้นยังไม่ตอบสนองต่อวิถีชีวิต คุณภาพไม่ดี ราคาไม่ถูก ทางเลือกอื่นไม่มี ปัญหาอุบัติเหตุที่สูงขึ้นจึงเกิดตามมา มาตรการในปัจจุบันที่เราพยายามลดอุบัติเหตุ มีภาคส่วนต่างๆ เข้ามาเกี่ยวข้องมากมาย แต่ในเรื่องโครงสร้างพื้นฐานเรากลับทิ้งให้ภาครัฐอย่างเดียว โดยภาคประชาสังคมไม่ยอมเข้าไปยุ่งกับการจัดการโครงสร้างพื้นฐาน หรือเข้าไปช่วยนำเสนอต่อ

ภาครัฐว่า เราจะออกแบบโครงสร้างพื้นฐานอย่างไร เพื่อให้เกิดการเดินทางอย่างสะดวกปลอดภัย มีระบบการขนส่งที่ได้มาตรฐาน มีโครงสร้างพื้นฐานที่ดี ส่งเสริมให้เกิดการปรับพฤติกรรมคนให้มาใช้รถสาธารณะหรือทางเลือกอื่นมากขึ้น ซึ่งระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ดีย่อมจะช่วยปรับพฤติกรรมคนได้

การจัดการจุดเสี่ยง

วิทยากรโดย

- ผศ.ดร.วิชุดา ไคว์ธนพานิช คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม
- นายนิวัฒน์ สุระโชติเกรียงไกร วิศวกรโยธาชำนาญการ สำนักงานทางหลวงที่ 13 ประจวบคีรีขันธ์
- นายบรรพต กำไลแก้ว นายกองดีการบริหารส่วนตำบลถ้ำรงค์ อ.บ้านลาด จ.เพชรบุรี

ดำเนินรายการโดย

รศ.ดร.วัฒน์วงศ์ รัตนวราห อาจารย์ประจำภาควิชาวิศวกรรมจราจร และขนส่ง มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ผศ.ดร.วิชุดา ไคว์ธนพานิช

คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม

ชุมชนที่ทำการศึกษารื่องจุดเสี่ยงอันตรายในจังหวัดมหาสารคาม เป็นชุมชนเล็กๆ ขนาดประมาณ 200-300 ครอบครัว โดยประเด็นที่จะกล่าวถึงวันนี้มี 3 ประเด็นคือ 1) จุดเสี่ยงอันตรายคืออะไร 2) การตัดทวงโซ่อุบัติเหตุ และ 3) ขั้นตอนในการสำรวจและวิเคราะห์จุดเสี่ยง

จุดเสี่ยงอันตรายคืออะไร คือตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง และมีความสูญเสียจากอุบัติเหตุสูง ซึ่งมักจะอยู่บริเวณช่วงทางโค้ง ทางแยกที่เป็นจุดตัดระหว่างทางหลวงต่างๆ ส่วนจุดเสี่ยงอันตรายที่มีอยู่ในชุมชน เช่น โค้งหักศอก แยกวัดใจ ซึ่งเราพบเห็นได้ทั่วไป

จากสถิติการศึกษาของประเทศออสเตรเลียพบว่า ปัจจัยขับเคลื่อนอุบัติเหตุมีด้วยกัน 3 ปัจจัย คือ **คน** ร้อยละ 95 **ถนนและสิ่งแวดล้อม** ร้อยละ 28 และ**รถ** ร้อยละ 8 ทั้ง 3 ปัจจัยนี้รวมกันทำให้เกิดอุบัติเหตุ เรียกว่า **ห่วงโซ่อุบัติเหตุ** ถ้าเราตัดส่วนใดส่วนหนึ่งออกจากวงจรนี้ก็จะลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุลง

ขั้นตอนการจัดการจุดเสี่ยงในชุมชน เริ่มต้นจากการค้นหาว่ามีจุดเสี่ยงจุดอันตรายอยู่ตรงไหนในชุมชนบ้าง จากนั้นก็นำมาวิเคราะห์ว่าจุดเสี่ยงนั้นเสี่ยงหรืออันตรายอย่างไร ต่อมาก็ร่วมมือกันปรับปรุงจุดเสี่ยงในบริเวณนั้น และขั้นตอนที่ขาดไม่ได้คือ การประเมินผล ติดตามผล และเฝ้าระวัง

ขั้นตอนที่ 1 การค้นหา เริ่มต้นจากการที่แกนนำร่วมกันสร้าง “แผนที่ชุมชน” แล้วนำแผนที่ไปทำความเข้าใจในเวทีชุมชนกับสมาชิก ให้สมาชิกชุมชนร่วมกันระบุจุดเกิดอุบัติเหตุในรอบ 3 ปี จนเกิดเป็น “แผนที่

จุดเสี่ยง” จากนั้นรวมกลุ่มกันไปลงพื้นที่เพื่อตรวจสอบและคัดเลือกบริเวณที่ ต้องการปรับปรุงแก้ไขก่อน-หลัง

ขั้นตอนที่ 2 การวิเคราะห์ ชุมชนร่วมกันวิเคราะห์จุดเสี่ยงที่ คัดเลือกโดยค้นหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นบ่อยๆ สรุปปัจจัยที่เกี่ยวข้อง โดย เน้นปัจจัยจากถนนและสิ่งแวดล้อม ซึ่งก่อนจะมีการประชุม ก็จะพาแกนนำ ไปอบรมร่วมกันเพื่อให้เข้าใจเบื้องต้นว่า ปัจจัยจากถนนและสิ่งแวดล้อมนั้น มีอะไรบ้าง ด้วยการตั้งคำถามง่ายๆ เพื่อให้เกิดการขบคิดร่วมกัน ซึ่ง แนวทางการแก้ปัญหาจะเน้น 2 ประเด็นคือ **การกำจัดปัญหา และการ ทำปัญหาให้เห็นชัด** ในกรณีที่ปัญหานั้นเกินกำลังที่ชุมชนจะจัดการได้ หลังจากการวิเคราะห์แล้วก็มาร่วมกันวางแผนปฏิบัติการ เพื่อกำหนด แนวทางแก้ไขและวิธีดำเนินงาน

ขั้นตอนที่ 3 การปรับปรุง หลังจากวางแผนแล้วก็นำมาสู่การ ลงมือทำโดยชุมชนร่วมกันปรับปรุงจุดเสี่ยง

และ**ขั้นตอนที่ 4 การประเมินผล ติดตามผล และเฝ้าระวัง** เป็นขั้นตอนที่มีความสำคัญมากเพื่อวิเคราะห์ว่า สิ่งที่ได้ดำเนินการไปนั้นตรง ตามเป้าหมายที่วางไว้หรือไม่ ทั้งการติดตาม ตรวจสอบ จุดเสี่ยง การ ดูแลบำรุงรักษา อุปกรณ์ และการเฝ้าระวังจุดเสี่ยง ติดตามจำนวนอุบัติเหตุ ในชุมชน

นายนิวัฒน์ สุโรชเทกรียงไกร

วิศวกรโยธาชำนาญการ สำนักงานทางหลวงที่ 13 ประจวบคีรีขันธ์

การออกแบบอะไรก็ตามโดยพื้นฐานต้องรู้ว่า จะออกแบบ เพื่ออะไร กรมทางหลวงของเราออกแบบถนนเพื่อให้รถเดินทางได้สะดวก ใช้ความเร็วได้สูง ขนส่งได้ง่าย โดยไม่ได้คำนึงถึงชุมชนข้างทาง ฉะนั้น หลายครั้งที่เราออกแบบภายใต้กรอบแนวคิดแคบๆ นี้เราก็จะได้ถนนที่ดี สำหรับรถอย่างเดียว ขณะเดียวกันคนส่วนใหญ่ก็มีทัศนคติว่า ถนนเข้าถึงที่ ไหนความเจริญไปถึงที่นั่น จึงมักจะย้ายเมืองมาอยู่ริมถนน จนเกิดชุมชนที่ หนาแน่น มีการเชื่อมทางต่างๆ มากมาย ทางที่เคยออกแบบสำหรับการ ขนส่งระหว่างเมือง ระหว่างภูมิภาค ก็ไม่เป็นที่คิดไว้ เพราะต้องอนุญาต ให้สองข้างทางสามารถเข้า-ออกได้ด้วย ขณะที่ระบบกลับรถ (U-Turn) ก็ถูก ออกแบบมาสำหรับรถขนาดใหญ่ที่วิ่งด้วยความเร็วสูง ซึ่งไม่เหมาะสมกับรถ ของชุมชนที่วิ่งด้วยความเร็วต่ำ ความเร็วที่แตกต่างกันทำให้มีโอกาสที่รถจะ ชนกันสูงมาก

เมื่อเราไม่สามารถพัฒนาถนนให้ใช้สำหรับการขนส่งและการเดินทางโดยเฉพา เราจึงทำการตัดถนนใหม่ เรียกว่า **ถนนสาย Bypass หรือสายเลี่ยงเมือง** เพราะต้องการจะให้เป็นการขนส่งและการเดินทาง อย่างเดียว ไม่ต้องมาติดกังวลกับชุมชนสองข้างทาง แต่ถึงอย่างนั้นก็ยังมื อบต. อำเภอ หลายแห่งย้ายตามไปอยู่ที่ถนน Bypass อีก ทำให้เกิดปัญหา ไม่สิ้นสุด

เมื่อเป็นเช่นนี้ทำอย่างไรเราจึงจะอยู่ร่วมกันได้ แน่แน่นอนว่าคงจะไม่ สามารถลดความเร็วของรถที่วิ่งบนถนนสายหลัก แต่จะ**ทำอย่างไรไม่ให้ รถของชุมชนต้องมาอยู่บนถนนสายหลัก**ด้วย ฉะนั้นทางรอดได้สะพาน

จึงเป็นทางออกที่ดีทางหนึ่ง **ทำให้คนในชุมชนสามารถขับรถลอดผ่านไปได้** ขณะที่วิถีของชุมชนก็กลับมาเหมือนเดิม ผู้ปกครองไม่ต้องเอารถยนต์ไปส่งบุตรหลาน ขับแค่รถจักรยานยนต์ไปส่งได้ หรือถ้าเป็นเด็กโตก็สามารถขี่จักรยานไปโรงเรียนเอง เพราะไม่ต้องกังวลกับอันตรายบนถนนสายหลัก

อีกเรื่องที่ยากกล่าวถึงคือ เรื่องของ**การสร้างวงเวียน** สมมติว่ามีถนนเส้นหนึ่งเป็นทางโค้ง แล้วมีทางเล็กๆ ของท้องถิ่นมาเชื่อมต่อตรงโค้งพอดี วันเวลาผ่านไปท้องถิ่นได้งบประมาณปรับปรุงให้ถนนมีขนาดใหญ่ รูปลักษณะที่ออกมาจะกลายเป็นสามแยกรูปตัว Y เมื่อปริมาณรถแต่ละขาเริ่มเท่ากัน ถ้าปล่อยไปบริเวณนั้นจะกลายเป็นจุดเสี่ยง เราจึงนำเรื่องการสร้างวงเวียนมาใช้ หลักการคือ 1) การลดความเร็วก่อนเข้าวงเวียน โดยแนวเส้นทางก่อนจะเข้าสู่วงเวียนจะเป็นทางโค้ง ส่งผลให้ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วโดยอัตโนมัติ 2) เมื่อเข้ามาแล้วต้องให้ทางรถในวงเวียนไปก่อน 3) ถ้าวงเวียนมีหลายช่องจราจร บนผิวทางจะมีเครื่องหมายบอกทางให้เลือกช่องก่อนจะเข้าวงเวียนเพื่อไม่ให้รถไปตัดกันในวงเวียน ข้อดีที่เกิดขึ้นคือ **ในวงเวียนจุดตัดระหว่างรถกับคนเดินจะน้อยกว่าสี่แยก และแนวทางของรถที่มาเจอกันจะกระทบกันด้านข้าง ไม่เหมือนกับสี่แยกที่ชนกันกลางลำ** ถ้าเกิดอุบัติเหตุจึงทำให้เจ็บน้อยกว่า

มาในส่วนของความปลอดภัยของชุมชน เรื่องนี้ยังมีข้อขัดแย้งในแง่กฎหมาย ที่กำหนดว่า เราสามารถใช้รถยนต์ส่วนตัวขับในพื้นที่เมืองและเทศบาลด้วยความเร็ว 80 กม./ชม. ซึ่งคิดว่า มากเกินไป **ในต่างประเทศมีการรณรงค์ว่า ให้ขับรถด้วยความเร็ว 20 ไมล์/ชม. หรือ 40 กม./ชม. เพราะถ้าเราลดความเร็วลงมา ปัญหาอุบัติเหตุก็จะลดลง** เมื่อขับ

รถเข้าหากเข้าไปบริเวณทางแยกหรือทางโค้งเราก็ยังมีระยะเวลาในการตัดสินใจมากขึ้น เรื่องของความเร็วจึงต้องลดลงเป็นอันดับแรก

อีกเรื่องที่ต้องทำความเข้าใจคือ คนในชุมชนไม่มีใครต้องการถนน 4 เลนตัดผ่านหน้าบ้าน แล้ววิ่งด้วยความเร็ว 100 กม./ชม. เพราะความเร็วมันคุกคามชีวิตคน เราไม่มีทางยอมให้ลูกหลานไปขี่รถจักรยานเล่นในบริเวณนั้นเป็นแน่ ไม่ว่าคุณจะยืนยันว่าขับรถด้วยความระมัดระวังอย่างไรก็ตาม ฉะนั้น**การออกแบบถนนในพื้นที่ของชุมชน ถนนจึงต้องลดสิทธิลงมา โดยให้สิทธิกับชุมชนเป็นหลัก** ถ้าชุมชนเคยอยู่อย่างปลอดภัยอย่างใดก็ต้องคงอยู่อย่างนั้น รถเมื่อเข้าชุมชนต้องลดความเร็ว บริเวณไหนชุมชนหนาแน่น รถเข้าไม่ได้ ก็ปิดทางเสีย ให้เป็นทางเท้าหรือทางจักรยานแทน หลักการจึงมีอยู่ง่าย ๆ เพียงแค่ว่า เราจะออกแบบเพื่ออะไร

บายสรุปทัก โกลไกว

บายกองคการบรการส่วนตบถการงค อ.บ้านลาด จ.เพชรบุรี

คำถามสำคัญคือ **วันนี้ ชุมชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต่างๆ จะมีแนวทางในการรวบรวมและแก้ไขปัญหาส่วนร่วมอย่างไร** โดยจะขอเล่าย้อนถึงโครงการ “**ทางลดร่วมใจปลอดภัยทุกชีวิต**” ซึ่งเป็นโครงการก่อสร้างทางลดเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุโครงการแรกในจังหวัดเพชรบุรี เพื่อเป็นตัวอย่างให้เห็นถึงแนวทางในการแก้ปัญหาด้วยการสร้างการมีส่วนร่วมกับชุมชนและหน่วยงานต่างๆ

เดิมที ถนนเพชรเกษมที่ผ่านชุมชนนั้นมีเพียง 2 เลน ชาวบ้านทั้ง 2 ฝั่งของถนนสามารถไปมาหาสู่กันได้ จนกระทั่งกรมทางหลวงขยายถนนเส้นนี้เป็น 4 เลน และขยายเพิ่มเติมอีกเป็น 7 เลน เพื่อรองรับปริมาณรถที่

มีการสัญจรมากขึ้น ส่งผลให้ชุมชนถ้ำรงค์ มีสภาพเป็นชุมชนนอกแดน ชาวบ้านยากที่จะเดินทางไปหากันและกัน โดยหากจะไปเยี่ยมเยียนกันแต่ละครั้งต้องไปกลับรถไกล 2-3 กิโลเมตร

ชาวบ้านจึงใช้วิธีการข้ามถนนตรงบริเวณที่ตั้งของชุมชน แต่รถมีมาก กว่าจะได้ข้ามถนนใช้เวลาานาน บริเวณดังกล่าวจึงกลายเป็นจุดเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย จากรถที่วิ่งด้วยความเร็วสูง เนื่องจากเป็นถนนสายใหญ่ เมื่อชาวบ้านรับรู้ปัญหาพร้อมกันเช่นนี้ จึงทำประชาคมท้องถิ่น จนเห็นพ้องตรงกันว่า ต้องการ**ทางลอดสำหรับใช้เป็นทางข้ามถนน** ซึ่งมีความปลอดภัยต่อคนในชุมชนที่ใช้งานมากกว่าการทำเพียงจุดกลับรถ เพราะชาวบ้านที่ใช้ถนนมีทั้งนักเรียนที่ต้องปั่นจักรยานไปโรงเรียนหรือคนสูงวัยที่ต้องเดินทางไปวัดที่อยู่ฝั่งตะวันตก

โชคดีที่มีโอกาสได้พบกับเจ้าหน้าที่กรมทางหลวงระหว่างที่เจ้าหน้าที่สำรวจพื้นที่เพื่อขยายถนน และได้แจ้งความต้องการของชุมชนเมื่อปี 2546 และติดต่อประสานงานกับกรมทางหลวงเรื่อยมา จนได้ทางลอด ณ จุดที่ตั้งชุมชนสนใจ ส่งผลให้สถิติการเกิดอุบัติเหตุของชุมชนถ้ำรงค์ลดลง จากที่มีอุบัติเหตุ 5 ครั้ง ผู้เสียชีวิต 3 ราย บาดเจ็บ 7 ราย ในปี 2545 เหลืออุบัติเหตุ 2 ครั้ง ไม่มีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บเพียง 4 ราย ในปี 2552 การสร้างทางลอดดังกล่าวยังส่งผลให้ อบต.ถ้ำรงค์ ได้รับรางวัลชนะเลิศประเภทองค์การบริหารส่วนตำบล โครงการชุมชนร่วมใจ สร้างความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 5 ประจำปี 2552 จากนายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ นายกรัฐมนตรี ณ ขณะนั้นอีกด้วย

ข้อสรุปจากการทำงานที่ผ่านมาพบว่า **ท้องถิ่นต้องมีการประสานงานกับทุกหน่วยงาน อย่าคิดว่าตัวเองใหญ่** เราต้องทำงานร่วมกันแบบบูรณาการ ทั้งท้องถิ่น ชาวบ้าน และหน่วยงานต่างๆ ภายใต

จุดประสงค์หลักคือ **ทำอะไรให้คนในชุมชนมีความสุข เกิดความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินมากที่สุด**

หลังจากทำเรื่องทางลอดจนประสบผลสำเร็จ ได้ดำเนินการเรื่องการป้องกันและแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดเพชรบุรีอย่างต่อเนื่อง ด้วยการร่วมมือกับกรมทางหลวงและสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) จัดทำ **“โครงการบูรณาการแบบองค์รวม อุทยานจราจรในแหล่งท่องเที่ยวปายางนาบ้านถ้ำรงค์”** ซึ่งอุทยานจราจรดังกล่าวจะแบ่งฐานการเรียนรู้ออกเป็นทั้งหมด 9 ฐาน และมีวิทยากรคอยประจำแต่ละฐาน โดยนำนักเรียนจากโรงเรียนต่างๆ ในอำเภอบ้านลาด มาร่วมเรียนรู้กฎระเบียบจราจร เพราะคนไทยส่วนใหญ่มักจะขับซัดแบบ “ตามใจฉัน” จึงต้องมีการปลูกฝังวินัยตั้งแต่เด็กเพื่อให้เป็นนิสัย นอกจากนี้เรื่องอุทยานจราจร เรายังมีการจัดอบรมอย่างต่อเนื่อง เพราะเวลาจะทำงานอะไรก็ตาม ต้องทำแบบซ้ำๆ อย่าคิดว่า จัดอบรมเสร็จแล้วก็จบ ยังต้องมีโครงการต่อเนื่องไปตลอด

องค์การบริหารส่วนตำบลถ้ำรงค์ทำงานโดยเน้นเรื่องคนเป็นหลัก ไม่เน้นเรื่องโครงสร้างพื้นฐาน ท้องถิ่นอะอะก็บอกว่า ไม่มีงบประมาณ สะพาน ต้องทำให้น้ำไหล ไฟสว่าง ทางดี อันนั้นเขาคิดมาตั้งแต่สมัย ม.ร.ว.คึกฤทธิ์ ปราโมช เป็นนายกรัฐมนตรี แต่วันนี้เราต้องคิดว่า **ทำอะไรจริงจะให้คนเข้าไปมีส่วนร่วมในการแก้ปัญหาขององค์กรนั้นๆ** เรื่องนี้เป็นเรื่องสำคัญ ถ้าเราสร้างถนนราคา 10 ล้านบาท แต่ไม่มีคนเข้าไปร่วมดูแลรักษา ก็ไม่มีประโยชน์ นอกจากนี้**ผู้นำท้องถิ่นต้องเป็นนักบริการที่ดี** ไม่ใช่เป็นนักบริหารแล้วหมาวิ่งหนีกันหมดเพราะกลัวนายกฯ ต้องเปลี่ยนพฤติกรรมใหม่ ให้เป็นนักบริการ เป็นนักประชาสัมพันธ์ การที่ตนเองได้รับ

การเลือกตั้งมา ไม่ได้คิดว่าการเป็นนายกฯ จะใหญ่โตอะไร ก็เป็นแค่ส่วนหนึ่งของชุมชนเท่านั้น

นอกเหนือจากโครงการที่ได้กล่าวมา ตอนนี่ยังทำงานร่วมกับ สสส. อีกหลายโครงการ เช่น **ตำบลสุขภาวะ** ทำอย่างไรให้กินอยู่อย่างมีความสุข รวมทั้งเป็นประธานเรื่องลดเหล้า-บุหรี่ ทำโครงการ **“อาจารย์ใหญ่กินเหล้าตาย”** อาจารย์ใหญ่ในที่นี้หมายถึง ศพที่ใช้สอนนักศึกษาแพทย์ ที่ทำอย่างนี้ไม่ได้เป็นการประจาน แต่ให้เอาไปสอนคนอื่นว่า พอกินเหล้าแล้วจุดจบจะเป็นอย่างไร โดยนำข้อมูลการวินิจฉัยของแพทย์มาให้ชาวบ้านได้เรียนรู้

เสาที่ 2 พลังผู้บริโภค เพื่อรณรงค์ลดภัย

อภิปราย: ความร่วมมือเพื่อความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ
อภิปราย: ความร่วมมือเพื่อความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ
อภิปราย: ความจำเป็นที่ต้องมีกองทุนคุ้มครองสิทธิผู้ใช้รถโดยสาร



อภิปราย

ความร่วมมือเพื่อความปลอดภัย ของรถโดยสารสาธารณะ

วิทยากรโดย

- ดร.ศาสตราจารย์ พลบูรณ ศุภชัยวิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT: Asian Institute of Technology)
- ผศ.ดร.ปริญญา เทวานฤมิตรกุล อาจารย์ประจำคณะนิติศาสตร์ และรองอธิการบดีมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- นายอุดม อุกฤษฏ์ดุษฐ์ ผู้อำนวยการสำนักวิศวกรรมยานยนต์ กรมการขนส่งทางบก
- นายวุฒิชชาติ กัลยานมิตร กรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท ขนส่ง จำกัด

ดำเนินรายการโดย

น.ส.จุฑาทภรณ์ คำขำ สถานีโทรทัศน์ไทยพีบีเอส (ThaiPBS)

ดร.ศาสตราจารย์ พลบูรณ

ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT: Asian Institute of Technology)

ในระดับสากลยอมรับว่า การเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะ **ถือว่าปลอดภัยที่สุด** โดยเป็นรองจากรถไฟเท่านั้น และถ้าเทียบจำนวน ชม.หรือระยะทางพบว่า รถโดยสารสาธารณะมีความปลอดภัยกว่าเครื่องบิน ขณะที่ตัวเลขของสหภาพยุโรปบอกว่า การเดินทางด้วยรถโดยสารปลอดภัยกว่ารถจักรยานยนต์ถึง 250 เท่า กรมทางหลวงก็ยืนยันเช่นเดียวกันว่า อุบัติเหตุที่เกิดจากรถโดยสารมีเพียงแค่ร้อยละ 3-4 สอดคล้องกับตัวเลขของสำนักงานตำรวจแห่งชาติที่พบว่า อุบัติเหตุจากรถโดยสารขนาดใหญ่มีเพียงร้อยละ 2 เท่านั้น

แม้ว่า ตัวเลขการเกิดอุบัติเหตุจะน้อย แต่ทุกท่านคงไม่ลืมเหตุการณ์อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถโดยสารสาธารณะในช่วง 3-4 ปีที่ผ่านมา ซึ่งมีผู้เสียชีวิตเป็นจำนวนมาก ตัวเลขรวมกันแล้วเท่ากับเครื่องบินตก 1 ลำ ตั้งแต่เหตุการณ์เครื่องบินตกที่สุราษฎร์ธานีจนมาตกที่ภูเก็ต โอกาสเกิดคือ 10 ปี ต่อ 1 ครั้ง แต่อุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะนั้นเกิดอย่างต่อเนื่อง แม้จะมีจำนวนน้อยแต่ก็มีการสูญเสียมาก เราจึงต้องให้ความสำคัญ

งานป้องกันอุบัติเหตุนั้นมีอยู่ 2 ส่วนหลัก ส่วนแรกคือ ทำอย่างไร ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ และอีกส่วนที่ยังไม่ค่อยมีการพูดถึงคือ ถ้าเกิดความผิดพลาดหรือรถชนกันจริง จะทำอย่างไรให้ผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บน้อยที่สุด

ก่อนอื่นต้องเข้าใจตรงกันก่อนว่า **เข็มขัดนิรภัยไม่ได้ช่วยลดอุบัติเหตุ** และพึงระลึกไว้เสมอว่า ในการเกิดอุบัติเหตุ ที่เราเจ็บและ

ตาย มักเกิดจากการชนครั้งที่ 2 นั่นคือ เรากะเด็นไปชนกับอุปกรณ์ต่าง ๆ ภายในตัวรถ ทำให้อวัยวะภายในชนกันเอง จึงทำให้เราเจ็บและตาย การลดการบาดเจ็บ มีที่มาที่ไปอย่างไร ขออ้างอิงถึงเรื่องของ “แรง” ในทางฟิสิกส์ ตามกฎของไอแซก นิวตัน ที่คิดไว้เมื่อ 500 ปีก่อน ดังนี้

$$F = ma$$

$$F = m\Delta v/t$$

$$Ft = m\Delta v$$

Impulse Momentum

(F คือแรง/ m คือ มวล/ a คือความเร่ง/ t คือเวลา/ v คือความเร็ว)

อุตสาหกรรมยานยนต์นำสูตรนี้มาใช้จนสามารถพลิกโฉมวิวัฒนาการยานยนต์ได้ ซึ่งอธิบายได้ดังนี้ a หรือ ความเร่งคือการเปลี่ยนแปลงของความเร็ว ถ้าย้าย t จากฝั่งขวามาอยู่ฝั่งซ้ายมือ ฝั่งซ้ายจะเรียกว่า Impulse (การดล) ส่วนฝั่งขวาจะเรียกว่า Momentum (โมเมนตัม) เมื่อสมการฝั่งซ้ายและขวาเท่ากัน หมายถึงว่า **ถ้าเราเพิ่มระยะเวลาในการชน เราจะลดแรงกระแทกได้มากขึ้น**

ยกตัวอย่าง รถ 2 คัน ชับด้วยความเร็วเท่ากัน คันหนึ่งชนกำแพง อีกคันชนกองทรายหรือกองฟาง รถคันแรกที่ชนกำแพง เนื่องจากกำแพงมีความแข็ง ดังนั้น F จะมากและ t จะน้อย หมายความว่า รถชน บัง! ภายใน 0.5 วินาที แรงจะเยอะมาก แต่ถ้ารถชนกองฟางหรือกองทราย ระยะเวลาที่รถจะลดความเร็วลงจะมาก นั่นคือ พอ t มาก F จะน้อยลงโดยอัตโนมัติ

เพราะฉะนั้นในอุตสาหกรรมยานยนต์เขาจึงเอาของที่มีความอ่อนไปไว้หน้ารถ เรียกว่า Crumple Zone (พื้นที่ยืดหยุ่น รับแรงปะทะ) เรามักจะคิดกันเสมอว่า รถยนต์ของยุโรปเป็นรถที่มีความแข็ง ซึ่งถูกแค่ครั้งเดียว

เพราะส่วนแข็งของรถนั้นจะอยู่ในห้องผู้โดยสาร ส่วนที่มีความอ่อนจะอยู่หน้ารถ นั่นคือ ต้องทำให้รถยุบมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ เพื่อเพิ่ม t ซึ่งจะทำให้ความแรงในการปะทะหรือ F น้อยลง ดังนั้นรถสมัยใหม่จึงพัฒนาให้ห้องผู้โดยสารกับห้องเครื่องยนต์มีความแข็งแรงแตกต่างกัน

ปัจจุบัน เราจึงพยายามเอาของที่มีความอ่อนไปไว้บนถนนและรถให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ เช่น Guardrail (ราวเหล็กลูกฟูก) Crash Cushions (อุปกรณ์สำหรับทำหน้าที่รับแรงกระแทกจากรถที่เสียหลัก) ถังน้ำ ถังทราย ถูกลมนิรภัย หมวกนิรภัย และสิ่งที่เราต้องการคุยกันในวันนี้คือ เข็มขัดนิรภัย

จากการศึกษาล่าสุดของสถาบัน AIT พบว่า **เข็มขัดนิรภัยสามารถลดโอกาสการเสียชีวิตได้ร้อยละ 67.5** นี่เป็นตัวเลขจากกระทรวงสาธารณสุขที่ทางเรานำมาวิเคราะห์กันอีกรอบหนึ่ง ซึ่งหมายความว่า ในรอบหลายปีที่ผ่านมา **ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 35 คนจาก 100 คนไม่ควรเสียชีวิตหากใช้เข็มขัดนิรภัย**

ลองจินตนาการดูว่า ถ้าเราคาดเข็มขัดนิรภัยแบบสมัยก่อนที่รัดคนชับไว้กับเบาะนั้น เมื่อรถขับไปชนต้นไม้ มีการยุบตัว 1 ฟุต จะมีแรงกระทำของคนๆ นั้น 2.4 ตัน แต่ถ้าเป็นเข็มขัดนิรภัยสมัยใหม่ที่สามารถยืดได้ จะทำให้เพิ่ม t และส่วนของ F ลดลงอัตโนมัติ แรงกระทำจะเหลือแค่ 1.6 ตัน แต่ถ้าคนๆ นั้นไม่คาดเข็มขัดนิรภัยเลย ชับไปชนต้นไม้ แล้วพุ่งไปชนกับวัตถุภายในรถ เช่น กระชกหน้า พวงมาลัย จะมีแรงกระทำที่อวัยวะของเขาถึง 12 ตัน แต่สิ่งที่แตกต่างกันอย่างยิ่งคือ แรงกระทำจากการคาดเข็มขัดนิรภัยจะเป็นแรงแบบกระจายตัว แต่ศีรษะที่พุ่งไปชนกับกระชกหน้าโดยที่ไม่ได้คาดเข็มขัด มันเป็นจุด (Point) จึงทำให้มีแรงปะทะเป็นจำนวนมาก

คนส่วนใหญ่รู้เรื่องเหล่านี้หรือเปล่า คงมีทั้งคนทราบและไม่ทราบ แต่กระนั้น ผู้ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่ยังคงมีอัตราการใช้เข็มขัดนิรภัยน้อยมาก ข้อมูลเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (IS) กระทรวงสาธารณสุข ซึ่งมาจากโรงพยาบาลศูนย์ 33 จังหวัดทั่วประเทศ แสดงให้เห็นถึงสัดส่วนผู้ขับขี่ที่ประสบอุบัติเหตุแล้วไปโรงพยาบาล คนที่คาดเข็มขัดมีประมาณร้อยละ 10-20 ซึ่งคงไม่ต้องถามถึงผู้โดยสารที่มาที่รถว่า มีการคาดเข็มขัดนิรภัยหรือไม่

กฎหมายในประเทศไทยที่มีการบังคับใช้เรื่องเข็มขัดนิรภัย เรามีกฎหมายย้อนกลับไปได้ตั้งแต่ปี 2531 ซึ่งบังคับให้รถติดตั้งเข็มขัดนิรภัยบังคับให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารคาดเข็มขัดนิรภัย รวมทั้งมีอัตราการจับและปรับที่แน่นอน ปัญหานี้จึงไม่แน่ใจนักว่าเป็นปัญหากฎหมาย หรือเป็นปัญหาจิตสำนึกและความปลอดภัยของคน

ทางสหภาพยุโรป มีการออกกฎหมายเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัยเพิ่มเติมในปี ค.ศ.2006 (พ.ศ.2549) จากเดิมที่บังคับให้มีการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยในรถยนต์หรือรถกระบะ โดยขยายไปที่รถบรรทุกและรถโดยสารสาธารณะด้วย ซึ่งกฎหมายไม่ได้บังคับเฉพาะตัวเข็มขัดนิรภัยอย่างเดียว แต่ยังรวมถึงที่นั่งและตัวยึดติดเบาะนั่งที่มีความสำคัญเช่นกัน

ย้อนกลับมาที่ประเทศไทย เรามีการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยบนรถโดยสารสาธารณะหรือไม่ จากอุบัติเหตุบนรถโดยสารสาธารณะที่เราได้ไปเก็บข้อมูลมา 100 เปอร์เซ็นต์ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย คำถามคือ ไม่คาดเพราะไม่มีให้คาด หรือเขาไม่คาดเอง คำตอบคือ เข็มขัดมีการติดตั้งไว้แต่หลายต่อหลายต่อกรณีถูกดึงไปพันไว้ข้างหลัง เช่น กรณีอุบัติเหตุรถชีวิตชนรถตู้บนทางด่วนโทลล์เวย์ เมื่อไปตรวจสอบก็พบว่า มีเข็มขัดนิรภัยซ่อนอยู่

ทำไมคนไทยถึงไม่คาดเข็มขัดนิรภัย จากการสำรวจของมูลนิธิไทยโรดส์เมื่อปี 2553 ในกรณีของรถยนต์และรถกระบะ (เนื่องจากกฎหมายของเรายังไม่ครอบคลุมไปถึงรถประเภทอื่น) พบว่า ร้อยละ 51 เพราะเดินทางระยะทางไกล ร้อยละ 29 เพราะไม่ได้ขับออกถนนใหญ่ ร้อยละ 28 เพราะเร่งรีบ หรือต้องขึ้นลงรถบ่อย ร้อยละ 22 ลืม และร้อยละ 20 รู้สึกอึดอัด ไม่สบายก็ไม่อยากคาด

หากเป็นเช่นนั้น ถ้าเราจะเอาเข็มขัดนิรภัยไปติดตั้งบนรถโดยสารสาธารณะทั้งขนาดใหญ่และขนาดเล็ก สาเหตุ 3-4 ข้อแรกนั้นจะหายไปหรือไม่ เพราะคนจะอ้างไม่ได้ เนื่องจากถ้าขึ้นรถโดยสารสาธารณะก็ต้องเป็นการเดินทางระยะไกล ออกถนนใหญ่ และนั่งรถในระยะทางที่ยาว จะเหลือก็แค่ข้ออ้างเล็กๆ น้อยๆ เท่านั้น เช่น ตำรวจไม่จับ กลัวเสียผ้ายับ เป็นต้น นี่คงเป็นโจทย์ที่เราต้องร่วมด้วยช่วยกันแก้

ขอสรุปทิ้งท้ายไว้ว่า **เข็มขัดนิรภัยนั้นที่จริงไม่มีอะไรมาก มันแค่เปลี่ยน “ความตาย” ให้เป็น “ความเป็น”** เปลี่ยนจาก “คนตาย” ให้เป็น “คนเจ็บ” เปลี่ยนจาก “คนเจ็บ” ให้เป็น “คนไม่เจ็บ” เท่านั้นเอง การใช้เข็มขัดนิรภัยมีโอกาสที่จะลดการเสียชีวิตได้กว่าร้อยละ 60 ในขณะที่เราซื้อหวย โอกาสถูกแค่ร้อยละ 1 คนก็ยังซื้อได้ แต่กับเข็มขัดนิรภัย เราจะไม่ยอมลงทุนกับมันเลยหรือ

พศ.ดร.ปริญญา เทวานุกิติกรกุล

อาจารย์ประจำคณะนิติศาสตร์ และรองอธิการบดี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

สิ่งที่จะนำเสนอเป็นกรณีศึกษาในสิ่งที่ไม่ควรที่จะเกิดและป้องกันได้ แต่เมื่อมันเกิดไปแล้ว จะทำอย่างไรไม่ให้มีเหตุการณ์ที่เศร้าสลดแบบนี้ขึ้นอีก

อุบัติเหตุรถชีวิตคนรถตู้บนทางด่วนโทลล์เวย์ ซึ่งมีผู้เสียชีวิตถึง 9 คน ผู้เสียชีวิตทั้งหมดคือ ผู้ที่กระเด็นออกมาจากรถ ส่วนคนที่รอดชีวิตคือคนที่อยู่ในรถ เบื้องต้นจะเห็นว่า ถ้าเขาไม่กระเด็นออกมาหรือมีการ **คาดเข็มขัดนิรภัย เขาอาจจะไม่เสียชีวิต** อีกประเด็นสำคัญที่อยากชี้ให้ดูคือ รถคันนี้พันไว้บริเวณด้านข้างว่า รถยนต์นั่งไม่เกิน 13 คน แต่รวมจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากรถคันนี้มี 15 คน ซึ่งเป็นการนั่งเกินโดยมีเก้าอี้เสริมให้นั่งได้ 15 ที่นั่ง

สิ่งที่เกิดขึ้นนี้จึงไม่ใช่ครั้งแรกและไม่ใช่ครั้งสุดท้าย

ประเด็นวันนี้ที่จะนำเสนออาจไม่ใช่เรื่องเข็มขัดนิรภัยเสียทั้งหมด แต่อยากมุ่งเน้นไปที่เรื่องรถตู้โดยสารสาธารณะ ซึ่งเป็นปัญหาใหญ่ **ประเทศที่เจริญแล้วในโลกนี้ไม่มีประเทศไหนที่ใช้รถตู้โดยสารคน** ทั่วโลกเขาใช้รถบัสทั้งสิ้น จะเป็นขนาดเล็ก กลาง หรือใหญ่ ก็สุดแท้แต่ ข้อต่อมาคือ ความเร็ว **รถตู้ที่วิ่งกันอยู่ส่วนใหญ่วิ่งด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด** รวมไปถึงรถโดยสารสาธารณะ ถ้าวิ่งตามที่กฎหมายกำหนด โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุย่อมน้อยกว่า

แล้วความเร็วสำหรับรถที่กฎหมายจำกัดไว้จริงๆ คือเท่าไร แม้นตนเองจะเป็นนักกฎหมาย แต่การเข้าถึงความจริงเรื่องนี้ก็ไม่ง่าย เพราะประเทศเรามีกฎกระทรวงที่ซับซ้อน

กฎกระทรวงที่เป็นหลักคือ **กฎกระทรวงฉบับที่ 6 (พ.ศ.2522) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522** ระบุว่า

“(1) สำหรับรถบรรทุกที่มีน้ำหนักกรด รวมทั้งน้ำหนักบรรทุกทุกเกิน 1,200 กิโลกรัม หรือรถบรรทุกคนโดยสาร ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ 60 กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ 80 กิโลเมตร”

ถามว่า รถตู้เป็นรถบรรทุกคนโดยสารด้วยใช่หรือไม่ ข้อที่ซับซ้อนขึ้นมาคือ

“(3) สำหรับรถยนต์อื่นนอกจากรถที่ระบุไว้ใน (1) หรือ (2) หรือรถจักรยานยนต์ ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ 80 กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ 100 กิโลเมตร”

ก็เริ่มงงว่า ตกลงมันคือเท่าไรกันแน่ หรือมาดูอีกฉบับหนึ่ง

กฎกระทรวงฉบับที่ 6 (พ.ศ.2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ให้ยกเลิกความในข้อ 1 (3) แห่งกฎกระทรวง ฉบับที่ 6 (พ.ศ.2522) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(3) สำหรับรถยนต์อื่นที่นอกจากระบุไว้ใน (1) หรือ (2) หรือรถจักรยานยนต์ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ 80 กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ 90 กิโลเมตร”

นอกจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ยังมีพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 ซึ่งให้อำนาจกับรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีกระทรวงมหาดไทยเป็นคนกำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะ

ซึ่งทางหลวงตามพระราชบัญญัติฉบับนี้กินความกว้างมาก หมายถึง เส้นทางที่จัดให้มีการสาธารณะทางบกทั้งหมด

กฎกระทรวงฉบับที่ 2 (พ.ศ.2542) ออกตามความในพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535

“ข้อ 2 อัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงชนบทมีดังต่อไปนี้

(1) รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ ให้ใช้ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละ 90 กิโลเมตร”

หรือกฎกระทรวงฉบับที่ 3 (พ.ศ.2542) ออกตามความในพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 กำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ทางสายกรุงเทพมหานคร-เมืองพัทยา และทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก) ทางสายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ดังต่อไปนี้

“(1) รถบรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 1,200 กิโลกรัม หรือรถบรรทุกทุกคนโดยสาร ให้ใช้ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละ 100 กิโลเมตร

(2) รถบรรทุกอื่นนอกจากรถที่ระบุไว้ใน (1) รวมทั้งรถบรรทุกหรือรถยนต์ขณะที่ลากจูงรถพ่วง ให้ใช้ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละ 80 กิโลเมตร

(3) รถยนต์อื่นนอกจากรถที่ระบุไว้ใน (1) หรือ (2) ให้ใช้ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละ 120 กิโลเมตร”

จะเห็นว่า บนทางด่วน รถบรรทุกทุกคนโดยสาร ให้ใช้ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละ 100 กิโลเมตร ประเด็นคือ ทางด่วนอื่นๆ นอกเหนือจากนี้ที่มีได้ระบุไว้ เช่น ทางยกระดับอุดรธานี หรือดอนเมืองโทลล์เวย์ จำกัดความเร็วที่เท่าไร

เจตนาที่ต้องการจะบอกคือ กติกาที่กำหนดว่าตรงไหนรถจะวิ่งได้เท่าไรก็ยังยากอยู่สำหรับความเข้าใจของประชาชนในการปฏิบัติ และไม่ว่าจะเป็นกฎหมายฉบับไหน จะเป็นทางอะไรก็แล้วแต่ **รถบรรทุกทุกคนโดยสารใช้ความเร็วได้ไม่เกินชั่วโมงละ 100 กิโลเมตร** แต่ทุกวันนี้เราวิ่งกันเกินจากที่กฎหมายกำหนดทั้งสิ้น โดยเฉพาะรถตู้โดยสารสาธารณะ

ข้อสรุปในประเด็นแรกนี้คือ ตนเองไม่เห็นด้วยกับการใช้รถตู้มาโดยสารคน ซึ่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์วางแผนว่า ภายใน 1-2 ปีนี้เราจะยกเลิกรถตู้ให้หมด และเปลี่ยนเป็นรถบัสขนาดกลางแทน ทั้งนี้เพื่อความปลอดภัยของบุคลากรของเราเองโดยไม่ต้องรอกฎหมาย

แต่ทำอย่างนี้ปัญหาก็คงไม่จบ เนื่องจากรถตู้มันเกิดขึ้นมาเพราะทางอื่นมันเดินทางไม่สะดวก ทำให้เกิดช่องว่าง ถ้าไม่มีทางเลือกที่ดีกว่าประชาชนจะเดินทางอย่างไร รถตู้ในปัจจุบันเองก็วิ่งไกลขึ้นเรื่อยๆ บางสายวิ่งไปถึงต่างจังหวัด

ประเด็นต่อมาคือ **เรื่องเข้มขันนิรภัย** ซึ่งจะช่วยผ่อนหนักให้เป็นเบาได้ แต่ตอนนี้กฎหมายบังคับเฉพาะรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและรถกระบะ ส่วนรถโดยสารสาธารณะยังไม่มีการกติกานี้ ก็คงต้องตั้งคำถามว่า ถึงเวลาหรือยังที่เราจะมีกฎกระทรวงในเรื่องนี้ออกมา

แล้วถ้าไม่มีกฎหมาย กฎกระทรวงยังไม่ออก ประชาชนจะทำอะไรได้บ้าง เรื่องนี้ประชาชนไม่จำเป็นต้องรอ ดังเช่นที่มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์เราต้องรับผิดชอบต่อสังคม เรื่องไหนที่คิดว่าทำได้ ทำเลย ไม่ต้องรอใครมาบังคับ

กรณีรถตู้โดยสารสาธารณะของที่ธรรมศาสตร์ เรามีมาตรการดังนี้ 1) ให้ทุกคนคาดเข็มขัดนิรภัยสำหรับรถที่มีเข็มขัดอยู่แล้ว ส่วนรถที่ยังไม่มี เข็มขัดบังคับ โดยใช้เวลา 1 เดือนในการให้มีเข็มขัดจนครบหมดทุกคัน

- 2) คนขับจะไม่สตาร์ทรถ ถ้าผู้โดยสารทุกคนยังไม่คาดเข็มขัดนิรภัย
- 3) จำกัดความเร็วให้วิ่งได้ไม่เกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยมาตรการคือ เราติด GPS (Global Positioning System) ทุกคัน ซึ่งไม่ได้ควบคุมแค่ว่า รถอยู่ตรงไหน แต่ยังรู้ว่ารใช้ความเร็วเท่าไรอีกด้วย

ดังนั้นประชาชนไม่ต้องรอกฎหมาย เราทำได้เลย รถของท่านมีเข็มขัดอยู่แล้วไม่ต้องรอให้ใครมาบังคับ และไม่ใช่ว่าประชาชน สิ่งสำคัญไม่แพ้กันคือ ผู้ประกอบการรถโดยสาร ท่านก็ต้องรอกฎกระทรวงมารับผิดชอบต่อสังคมร่วมกันได้ไหม และผลดีก็เกิดขึ้นกับท่านเอง เพราะเมื่อเกิดเหตุ คนที่รับผิดชอบชัดใช้ก็คือ ผู้ประกอบการ

ปัญหาของประเทศไทยเรื่องใหญ่ไม่ใช่การขาดกฎหมาย เรามีกฎหมายที่ดีพอสมควร ขอเพียงบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่ทุกข้อ แต่เรื่องใหญ่ก็คือ การไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของคนไทย ถึงมีกฎหมายใหม่ออกมาแต่เราไม่ทำตามก็คงไม่มีประโยชน์

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 43 ระบุว่า

“ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ... (2) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น... (4) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน... (8) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น... (9) ในขณะที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่”

ลองคิดว่า ถ้าเราเคารพและปฏิบัติตามกฎหมายข้างต้นนี้ อุบัติเหตุต่างๆ บนท้องถนนคงจะหายไปเกือบทั้งหมด

นายอุดม อุภยกุลชัย

ผู้อำนวยการสำนักวิศวกรรมยานยนต์ กรมการขนส่งทางบก

ระบบรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่ที่นำพาผู้โดยสารเดินทางไปทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ มีรถให้บริการทั้งสิ้นของบริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) และรถร่วมบริการ รวมแล้วประมาณ 10,000 คัน มีผู้ให้บริการไม่ต่ำกว่า 20 ล้านคนต่อปี การเกิดอุบัติเหตุกับรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่จึงสร้างความสูญเสียค่อนข้างมาก เพราะจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางมีจำนวนเยอะ

เราจึงมีการรณรงค์ โดยเริ่มจากความเป็นองค์กร มีการจัดฝึกอบรมผู้มีหน้าที่ให้บริการ โดยเฉพาะคนขับรถซึ่งถือเป็นบุคลากรที่มีความสำคัญ จะต้องสร้างให้เกิดจิตสำนึกการขับขี่ที่ปลอดภัย

ผลปรากฏว่า สถิติการเกิดอุบัติเหตุด้วยรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่ หมวด 2 ซึ่งหมายถึง รถที่วิ่งจากกรุงเทพฯ ไปต่างจังหวัด ทุกวันนี้ลดลง และสิ่งที่เราภาคภูมิใจคือ การเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลตลอดระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมา ไม่ว่าจะเป็นปีใหม่ สงกรานต์ สถิติการเกิดอุบัติเหตุของเราเป็นศูนย์

อยากเรียนให้ทราบว่า ทุกเรื่องที่เราพูดกัน มีกฎหมายออกมารองรับหมดแล้ว ไม่ว่าจะเป็กฎหมายเรื่องการคาดเข็มขัดนิรภัย การขับขี่อย่างปลอดภัย หรือการกำหนดอัตราความเร็วในการขับขี่

ปัจจุบัน รถโดยสารขนาดใหญ่ของ บขส. มีเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง ทุกคัน ด้านของรถร่วมบริการ รถบางมาตรฐานที่กฎหมายไม่ได้บังคับ ผู้ประกอบการที่มีจิตสำนึกก็จะนำมาติดตั้งเอง ส่วนการคาดเข็มขัด

นิรภัย เราให้เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องคอยแจ้งเตือนผู้โดยสารเพื่อความปลอดภัยในระหว่างเดินทาง แต่ถ้าไปบังคับมากก็อาจจะถูกตำหนิ

ขณะที่เรื่องของการขับรถเร็ว นั้น ระหว่างการเดินทางในทุกเส้นทาง **เราจะมีมาตรการตรวจเพื่อคอยควบคุมความเร็วในการเดินทาง** และมีระยะเวลาที่กำหนดไว้ เช่น กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ จะอนุญาตให้วิ่งอยู่ที่ 10 ชม. และทางคนขับรถก็จะมีการบินที่กัอัตราการความเร็วของระยะเวลาที่ออกเดินทางตั้งแต่ต้นทางจนกระทั่งถึงปลายทางไว้

ดังนั้นตอนนี้จึงมีเพียงบางเรื่องเท่านั้นที่ยังเป็นปัญหา เช่น กฎหมายที่ยังมีความทับซ้อนกัน ก็ต้องมาพิจารณาแก้ไข

แต่สิ่งที่สำคัญกว่าคือ ณ วันนี้ ไม่ว่าจะใครก็ตาม เรามีสิทธิของตนเองในการเลือกใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ตาม **สิทธิของผู้บริโภคบริการรถสาธารณะ 10 ข้อ** ที่ประกาศโดยมูลนิธิเพื่อผู้บริโภค สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ และศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (*อ่านรายละเอียดใน คู่มือสิทธิผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ, 2551*)

เมื่อขึ้นรถแล้วรู้สึกไม่ปลอดภัย เรามีสิทธิที่จะปฏิเสธการให้บริการ เพราะการให้บริการรถสาธารณะในปัจจุบันไม่ได้ผูกขาด ในหนึ่งเส้นทางอย่างน้อยจะต้องมีผู้บริการ 2-3 รายแข่งขันกันอยู่ สิ่งหนึ่งที่เห็นมาตลอดในระยะหลังคือ ผู้โดยสารในส่วนของ บขส. เริ่มเลือกและรักษาสีสิทธิของตนเองในการใช้บริการมากขึ้น หากมีปัญหา ก็มีช่องทางร้องเรียนให้หน่วยงานที่รับผิดชอบเข้าไปปรับปรุงดูแลได้ **การสร้างจิตสำนึกจึงต้องดำเนินควบคู่ไปทั้ง 2 ทางคือ ผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ** ไม่ควรรณรงค์ฝ่ายเดียว ผู้โดยสารก็ที่จะต้องรักษาสีสิทธิความปลอดภัยของตนเองด้วย

ส่วนเรื่องของการนำรถตู้มาใช้เป็นรถโดยสารสาธารณะ ขอเห็นแย้งกับ อ.ปริญญา จากผลการศึกษาของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยพบว่า ก่อนที่กรมการขนส่งทางบกจะจัดให้รถตู้ที่ผิดระเบียบเข้ามาอยู่ในระบบ มีรถตู้ให้บริการอยู่ทั้งหมด 1,000 คัน แต่หลังจากนั้น ผ่านมา 5 ปี เมื่อมีการเริ่มจัดระเบียบตั้งแต่ปลายปีที่ผ่านมา เพื่อจะได้บังคับใช้กฎหมายและควบคุมมาตรฐานการให้บริการ ผลสำรวจล่าสุดพบว่า **มีรถตู้ให้บริการในปัจจุบัน 6,000 กว่าคัน** ถ้าความนิยมของการใช้บริการไม่มีก็คงเกิดไม่ได้ เรื่องของรถตู้มันจึงเกิดจากการตอบสนองของทั้ง 2 ฝ่าย

เห็นด้วยว่า การนำรถตู้มาใช้บริการเป็นรถโดยสารสาธารณะมีความปลอดภัยน้อยกว่ารถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่ กฎหมายถึงกำหนดให้ระยะทางการวิ่งสูงสุดแค่ 250-300 กม./ชม. และมีการควบคุม ไม่ว่าจะเป็นเรื่องความเร็ว หรือการติดตั้งเข็มขัดนิรภัย โดยตั้งแต่มีการจัดระเบียบรถตู้โดยสารสาธารณะเข้าสู่ระบบ ใน 1 ปีที่ผ่านมา เรายกเลิกสัญญารถเหล่านี้ไปแล้วประมาณร้อยละกว่าครึ่ง เนื่องจากไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบที่กำหนด รวมถึงการที่รถตู้ต้องบรรทุกผู้โดยสารไม่เกิน 13 ที่นั่ง เราก็คุมเข้มในเรื่องเหล่านี้ เพราะคำนึงถึงความปลอดภัยในขณะที่เดินทางของผู้โดยสารเป็นสำคัญ

แต่**ปัญหาสำคัญที่เกิดกับรถตู้ในปัจจุบัน** ซึ่งคล้ายกับกรณีของรถมินิบัสเมื่อสมัยอดีตคือ **การแย่งรับผู้โดยสาร** ซึ่งปัญหานี้เป็นปัญหาของการจัดระบบการขนส่ง ทางกรมการขนส่งทางบกคงต้องหามาตรการป้องกันหรือลดความเสียหายที่จะเกิดจากอุบัติเหตุในส่วนของรถโดยสารสาธารณะขนาดเล็กหรือรถตู้ต่อไป ส่วนรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่ ณ วันนี้ คิดว่า เราทำได้ค่อนข้างดีแล้ว

นายวุฒิชาติ กัลยาณมิตร

กรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท ขนส่ง จำกัด

กรมการขนส่งทางบก มองเรื่องความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ โดยแยกออกเป็น 2 ด้าน ด้านแรกคือ ทำอย่างไรให้รถมีความปลอดภัย และอีกด้านคือ ถ้ารถเกิดอุบัติเหตุแล้ว จะไม่ไปทำให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำสองได้อย่างไร

ด้านที่ 1 รถโดยสารสาธารณะวันนี้มีความปลอดภัยแล้วหรือยัง
เราพูดกันว่า ประเทศไทยเป็นดีทรอยต์แห่งเอเชีย (Detroit of Asia) แต่ในความเป็นจริง ประเทศไทยเป็นแค่สถานที่ประกอบชิ้นส่วนรถเท่านั้น เบาะที่นั่งรถที่มีอยู่ปัจจุบัน ส่วนหนึ่งไม่ได้มาตรฐาน เพราะทำโดยไปลอกเลียนเขา ส่วนเข็มขัดนิรภัย สมัยก่อนเราก็ไปซื้อของมือสองมา ซึ่งไม่มีคุณภาพและใช้งานไม่ได้เต็มที่

ณ วันนี้เราจึงมีการกำหนดมาตรฐานของรถโดยสารสาธารณะทุกคัน โดยประกาศว่า วันที่ 1 เมษายน 2555 รถตู้โดยสารสาธารณะทุกคันจะต้องมีเข็มขัดนิรภัยและจุดยึดเข็มขัดที่สมบูรณ์และได้มาตรฐาน ส่วนรถบัสหรือรถโดยสารขนาดใหญ่ จะต้องมีการกำหนดที่นั่งรถโดยสาร เข็มขัดนิรภัย และจุดยึดเข็มขัดที่สมบูรณ์และได้มาตรฐาน ภายในวันที่ 1 มกราคม 2556

เหตุผลที่ต้องกำหนดเป็นเดือนเมษายน เนื่องจากทางสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.) จะมีการออกมาตรฐานเข็มขัดนิรภัย ภายในเดือนกุมภาพันธ์ 2555 ซึ่งมาตรฐานดังกล่าวจะใช้บังคับกับรถโดยสารสาธารณะทุกคัน

ด้านที่ 2 การลดความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุ ทำให้บาดเจ็บล้มตายน้อยลง เรามองถึงการทำให้โครงสร้างตัวถังรถให้มีความแข็งแรง

เพราะปัญหาคือ อยู่แต่ละอยู่ มีมาตรฐานคนละแบบ ขึ้นอยู่กับช่างแต่ละชุด ตอนนี้เราจึงได้มีการออกแบบโครงสร้างรถแบบใหม่ เพื่อป้องกันไม่ให้เวลาเกิดอุบัติเหตุแล้วมีชิ้นส่วนหล่นลงมาทำให้ผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บ โดยเรากำหนดไว้ว่า **รถโดยสารทุกคันจะต้องมีโครงสร้างของตัวถังรถที่ได้รับความเห็นชอบจากกรมการขนส่งทางบก** และรถที่เป็นรถต้นแบบจะต้องผ่านการทดสอบทุกคัน เช่น การทดสอบเข้าโค้ง การลองกับเครื่องทดสอบพื้นเอียง การทดสอบระบบเบรก เป็นต้น ซึ่งขณะนี้บางส่วนได้เริ่มบังคับใช้สำหรับรถเล็กที่เข้าจำหน่ายในประเทศไทยแล้วว่า ต้องมีระบบเบรกที่ได้มาตรฐาน

ส่วนรถทั่วไปจะผ่านแค่เรื่องตรวจสภาพ เนื่องจากมีข้อจำกัดด้านเวลาและบุคลากรเพราะในการทดสอบแต่ละครั้งต้องใช้เวลามากกว่า 1 วัน โดยการทดสอบนี้จะเริ่มจากรถใหม่ เพื่อจะได้เริ่มต้นในแต่ละจุดที่ทางกรมการขนส่งทางบกกำหนด หลังจากนั้นรถเก่าก็จะทยอยออกจากระบบไปเอง

สำหรับอายุรถว่าควรจะเป็นเท่าไรจึงจะถือว่าเป็นรถเก่านั้น จากที่ได้ให้มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ทำการศึกษา พบว่า **อายุการใช้งานของรถแต่ละคันจะอยู่ที่ประมาณ 15 ปี** แต่ก็มีข้อถกเถียงกันอยู่ ยังไม่ได้ข้อสรุปที่แน่ชัด เพียงแต่มีการกำหนดไว้เบื้องต้นว่า รถจะต้องทำการตรวจสภาพตามระบบปกติทุกปี แต่ถ้ารถมีอายุการใช้งานมากแล้วจะต้องมีการ **“ตรวจใหญ่” เพื่อทดสอบในแต่ละจุด** ถ้าผ่านการทดสอบ อีก 3 ปีข้างหน้า ก็ต้องกลับมาทดสอบใหม่

กล่าวโดยสรุปก็คือ ความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะในประเทศไทยจะยึดตามมาตรฐานยุโรป เพราะเราต้องการคุ้มครองผู้บริโภค รถที่ผ่านซื้อมาต้องปลอดภัย

ความร่วมมือเพื่อความปลอดภัย ของรถโดยสารสาธารณะ

วิทยากรโดย

- ดร.เฉลิมพล สายประเสริฐ ศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ (NECTEC: National Electronics and Computer Technology Center)
- นายประเทศ สังข์บุญลือ ผู้ตรวจการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก
- นายปฏิวัติ เฉลิมชาติ สมาคมคุ้มครองผู้บริโภค จังหวัดขอนแก่น
- นายเฉลิมพงษ์ กลับดี หัวหน้าศูนย์ทนายความอาสาเพื่อผู้บริโภค มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค

ดำเนินรายการโดย

นายอิฐบูรณ์ อ้นวงษา มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค

ดร.เฉลิมพล สายประเสริฐ

ศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ

(NECTEC: National Electronics and Computer Technology Center)

ประเด็นที่จะนำเสนอเป็นเรื่องของการนำเทคโนโลยีมาใช้เพื่อ
ทำให้การเดินทางบนท้องถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น

เมื่อปีที่แล้ว มีกรณีอุบัติเหตุรถชีวิตชนรถตู้บนทางด่วนโทลล์เวย์
ซึ่งมีสาเหตุสำคัญมาจากการขับรถเร็ว ทำให้ สวทช. (สำนักงานพัฒนา
วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ) ต้องสูญเสียบุคลากรไปหลายท่าน
เราจึงคิดจะนำเทคโนโลยีที่มีอยู่มาช่วยทำให้อุบัติเหตุลักษณะนี้ลดน้อยลง
แต่ถ้ารถโดยสารสาธารณะเหล่านั้นยังไม่มีติดตั้งอุปกรณ์ GPS (Global
Positioning System) เราจะนำเทคโนโลยีอะไรมาใช้ทดแทนเพื่อจะประเมิน
ระดับความปลอดภัย ทำให้เกิดความคิดว่า **โทรศัพท์มือถือในกลุ่มสมาร์ต-
โฟน (Smart Phone) ซึ่งใช้ระบบปฏิบัติการแอนดรอยด์ (Android)**
ต่างก็มี GPS อยู่ในโทรศัพท์อยู่แล้ว เราจึงนำโทรศัพท์มือถือมาใช้เป็น
เครื่องมือ โดยที่รถโดยสารสาธารณะเองก็ไม่จำเป็นต้องติดตั้งอะไรเพิ่มเติม

ทางศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ
(NECTEC: National Electronics and Computer Technology Center)
ได้เขียนแอปพลิเคชันบนโทรศัพท์มือถือ (Mobile Application) ชื่อว่า
Trafy bSafe เพื่อนำมาใช้ในการตรวจวัดค่า GPS Data ต่างๆ เช่น ค่า
ความเร็ว ค่าพิกัด ว่ามาตรฐานควรอยู่ที่กี่กิโลเมตรต่อชั่วโมง เพื่อนำข้อมูล
ดังกล่าวมาเก็บเป็นหลักฐาน และสามารถส่งเรื่องร้องเรียนถ้ามีการ
ขับรถเร็วเกินกว่าความเร็วที่กำหนด ซึ่งสามารถดาวน์โหลดแอปฯ ฟรี
ได้ที่ www.traffy.in.th

ลองนึกภาพว่า ตอนนี้เรากำลังนั่งอยู่ในรถตู้ และอยากจะทราบว่ารถที่นั่นอยู่วิ่งด้วยความเร็วเท่าไร แอปฯ ตัวนี้จะทำหน้าที่เสมือนมีหน้าปัดของคนขับรถตู้อยู่ในมือของเรา เช่น หากรถขับด้วยความเร็วเกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ก็จะมีแถบสีแดง หากอยู่ในระดับการระวังก็เป็นแถบสีเหลือง หรือถ้าขึ้นเป็นแถบสีเขียวจะอยู่ในระดับปลอดภัย

โดยแอปฯ ดังกล่าวจะทำการส่งข้อมูลที่ตรวจวัดได้ไปที่ System Server ของ NECTEC เพื่อทำการประเมินผล หากตรวจเกินความเร็วที่กำหนด ระบบจะส่ง Pop Up แจ้งเตือน (Alert System) จากนั้นผู้โดยสารก็สามารถส่งข้อมูลแจ้งกลับไปยัง NECTEC ซึ่งจะทำให้ทราบว่า ความเร็วสูงสุดอยู่ที่เท่าไร เวลาไหน พิกัดที่เท่าไร ผู้โดยสารเองก็สามารถเพิ่มเติมข้อมูลได้ว่า ต้นทาง-ปลายทางที่ขึ้นรถคือที่ไหน หรือหากทราบป้ายทะเบียนรถก็สามารถระบุลงไปได้ด้วย

ก่อนหน้านี้การร้องเรียนต่างๆ จะมีแค่โทรศัพท์หรือ SMS ยังไม่มีหลักฐานเบื้องต้นที่จะยืนยันว่า รถคันนี้ขับเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดจริง เทคโนโลยีนี้จึงเป็นการเพิ่มช่องทางในการส่งเรื่องร้องเรียนให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

โดยเมื่อมีการส่งข้อมูลการร้องเรียนกลับมาทาง NECTEC ก็จะเก็บไว้เป็นหลักฐาน และประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการต่อผ่านทาง **เครือข่ายศูนย์เฝ้าระวังภาคประชาชน ในความร่วมมือกับมูลนิธิคุ้มครองผู้บริโภค** และหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เช่น **ศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารสาธารณะ 1584 กรมการขนส่งทางบก** ภายใต้คำขวัญที่ว่า “ร้องทุกข์ 1 ครั้ง ดีกว่าบ่น 1,000 ครั้ง”

นายประเทศ สังข์บุญถือ

ผู้ตรวจการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก

กระทรวงคมนาคมกำหนดให้ปี 2554 เป็นปีแห่งความปลอดภัย ภายใต้คำขวัญที่ว่า “คมนาคมปลอดภัย สังคมไทยเป็นสุข” ซึ่งเดิมทีดำเนินการมาตั้งแต่ปี 2553 และก็จะดำเนินการต่อเนื่องเป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัย

ศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารสาธารณะ 1584 กรมการขนส่งทางบก เกิดขึ้นจากนโยบายของกระทรวงคมนาคมที่ต้องการยกระดับมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ จึงมีนโยบายให้กรมการขนส่งทางบกจัดตั้งศูนย์ฯ แห่งนี้ขึ้น เริ่มดำเนินการมาตั้งแต่ปี 2549 โดยมีศูนย์ฯ ครอบคลุมทั่วประเทศ ทั้งในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด

ศูนย์ฯ ที่ตั้งอยู่ส่วนกลาง จะมีเจ้าหน้าที่อยู่ทั้งหมด 14 คน ซึ่ง 10 คนแรกจะทำหน้าที่รับเรื่องทั่วไป ไม่เฉพาะแต่เรื่องรถโดยสารสาธารณะ แต่รวมถึงภารกิจต่างๆ ที่เกี่ยวกับกรมการขนส่งทางบก และเจ้าหน้าที่อีก 4 คน จะทำหน้าที่รับเรื่องร้องเรียนในส่วนของการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ รวมทั้งเรายังมีการจัดให้มีผู้ตรวจการ ทำหน้าที่ตรวจการขนส่งทางบก โดยศูนย์ฯ จะมีเจ้าหน้าที่อยู่ประจำตลอด 24 ชม.

ขั้นตอนการร้องเรียน เมื่อโทรมาที่เบอร์ 1584 เราจะมีศูนย์วิทยุคอยประสาน และมีผู้ตรวจการอยู่ในชุดที่เข้าเวร เป็นชุดเฉพาะกิจ เรื่องที่รับเข้ามาจะพิจารณาตามลำดับความสำคัญ ถ้าเป็นกรณีเร่งด่วน เช่น มีผู้โดยสารแจ้งมาว่า รถโดยสาร ณ จุดใดมีไม่เพียงพอ เจ้าหน้าที่ก็จะเข้าไปดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริงและประสานงานเพื่อแก้ปัญหาในทันที

กรณีการร้องเรียนเกี่ยวกับคนขับรถและผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะที่กระทำผิดกฎหมายความปลอดภัย ส่วนใหญ่จะมาจากกรุงเทพฯ เป็นหลัก ทางด้านต่างจังหวัดนั้นกรณีร้องเรียนค่อนข้างน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับ ส่วนเรื่องที่มีการร้องเรียนเข้ามา ช่วงแรก จะเป็นเรื่องรถประจำทางปล่อยควันดำ แต่มาช่วงหลัง เมื่อรัฐบาลมีการปรับเปลี่ยนโดยการจัดหาเชื้อเพลิงทางเลือกมาทดแทน ปัญหานี้ก็ลดน้อยลง ณ ปัจจุบัน เรื่องร้องเรียนจึงจะเป็นเรื่องรถแท็กซี่เสียเป็นส่วนใหญ่

ที่ผ่านมา การที่จะนำผู้กระทำผิดมาลงโทษตามกรณีที่มีการร้องเรียนมาค่อนข้างมีปัญหา เพราะมีทั้งเรื่องผู้ร้องเรียนจดเลขทะเบียนไม่ครบหรือจดผิด หรือว่าจำไม่ได้ จึงอยากขอความร่วมมือผู้ใช้บริการให้จดหมายเลขให้แม่นยำ หรือถ้าสะดวกก็ถ่ายรูปไว้เป็นหลักฐาน เพื่อให้ง่ายต่อการดำเนินคดี ซึ่ง ณ ขณะนั้นนอกจากหมายเลขโทรศัพท์ 1584 แล้ว เรายังเปิดให้มีการร้องเรียนผ่านทางเว็บไซต์ของกรมการขนส่งทางบกด้วย (เข้าถึงได้ที่ <http://apps.dlt.go.th/1584complain/frmMain-User.php>)

ส่วนเรื่องของการขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ทางกรมการขนส่งทางบกกำลังดำเนินการจัดซื้อกล้องตรวจจับความเร็ว (Speed Detector Camera) ซึ่งมุ่งเน้นไปที่รถโดยสารสาธารณะเป็นหลัก ทั้งในส่วนกลางและปริมณฑล ด้านรายละเอียดเรากำลังหาวิธีดำเนินการจากที่ปรกติจะติดตามตรวจสอบเฉพาะในเวลาจราจร แต่ต่อไปเราจะมีนวัตกรรมใหม่ ตั้งเป็นจุดตรวจสอบ 24 ชม. ซึ่งจะทำเฉพาะช่วงก่อนเทศกาล หากมีการร้องเรียนในบริเวณที่มีการตั้งจุดสกัด ก็จะดำเนินการทันที อย่างที่ตำรวจเรียกว่า “ปะ ฉะ ตะ” ก็คือ “เจอปั๊บจับปั๊บ”

อย่างไรก็ตาม มองว่า การจับกุมดำเนินคดีนั้นเป็นการแก้ที่ปลายเหตุ ทางกรมการขนส่งทางบก เรามุ่งเน้นที่ต้นเหตุ คือการพัฒนา

ยกระดับผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะ โดยถ้ามีการมาขอใบอนุญาตประกอบการ เราต้องดูว่า ผู้ประกอบการมีการบริหารจัดการภายในองค์กรอย่างไร หากมีการพัฒนาเรื่องคน รถ ให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยก็จะมีการให้แต้ม แต่ถ้าแต้มไม่ถึงก็ไม่น่าพิจารณาให้ใบอนุญาต เพราะการกระทำผิดหลายอย่างเกี่ยวข้องกับทั้งคนขับรถและผู้ประกอบการที่ จะต้องมีส่วนร่วมรับผิดชอบ

นอกจากมีการติดตามตรวจสอบ ทางกรมการขนส่งทางบกยังจัดอบรมให้ความรู้ในเรื่องต่างๆ จากกรณีที่ได้รับการร้องเรียนมา เช่น มีการจัดอบรมผู้ประกอบการเกี่ยวกับเรื่องรถแท็กซี่ ให้มีการคัดเลือกและกลั่นกรองผู้ที่มาขับรถ ถ้าใครมีใบขับขี่ที่ผิดประเภทหรือไม่ถูกต้องก็ไม่ควรให้เข้า เพราะผู้ประกอบการไม่ควรเห็นแก่ผลประโยชน์ทางธุรกิจเพียงอย่างเดียว

นายปฏิวัติ เอลิมชาติ

สมาคมคุ้มครองผู้บริโภค จังหวัดขอนแก่น

ทางด้านของผู้บริโภค ในแต่ละภูมิภาคเรามีเครือข่ายเฝ้าระวังภาคประชาชนทำหน้าที่เป็นศูนย์เฝ้าระวังคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารสาธารณะ รวม 5 พื้นที่ 27 จังหวัด ซึ่งเริ่มดำเนินการมาตั้งแต่ปี 2552 เป้าหมายคือ การส่งเสริมให้เกิดเครือข่ายผู้ใช้บริการที่มีความเข้มแข็งปกป้องสิทธิของตนเอง ภารกิจหลักจึงเป็นการไปสร้างความตื่นตัวให้กับผู้บริโภคในการพิทักษ์สิทธิตนเอง รวมถึงการรับเรื่องร้องเรียน ให้ความช่วยเหลือ และเยียวยาผู้ที่ได้รับความเสียหายอย่างเหมาะสมและเป็นธรรม

บทบาท ภารกิจที่ผ่านมา เรามีการรณรงค์ ให้ความรู้ความเข้าใจในเรื่องสิทธิผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ มีการรับเรื่องร้องเรียนให้

คำปรึกษา ประสานงานแก้ไขปัญหา และมีการศึกษาสำรวจข้อมูล โดย**จ้างอาสาสมัครในแต่ละภูมิภาคทดลองนั่งรถโดยสารสาธารณะจากหมอบิตไปยังภูมิภาคต่างๆ** ทั้งเหนือ อีสาน กลาง ใต้ ทำให้พบเจอปัญหามากมาย ซึ่งได้มีการรวบรวมนำเสนอให้กับนักวิชาการ และอีกส่วนหนึ่งก็มีการจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ให้มีระบบป้องกันเฝ้าระวัง ระบบร้องเรียน และระบบการชดเชยเยียวยาความเสียหาย

ปัญหาที่พบ มีสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ 4 ด้านหลักคือ 1) เกิดจากคนขับ ขาดความชำนาญด้านเส้นทาง ความเหนื่อยล้า อ่อนเพลีย 2) จากสภาพรถ ไม่ได้มาตรฐาน 3) จากสภาพถนน ทักษะนิสัยไม่เหมาะสม และ 4) จากสภาพแวดล้อม ซึ่ง**ปัญหาส่วนใหญ่สามารถป้องกันได้ โดยใช้การเฝ้าระวังจากผู้โดยสาร ทั้งก่อนซื้อตั๋ว ก่อนเดินทาง และระหว่างเดินทาง**

ในช่วงก่อนเดินทาง สิ่งที่เราควรระวังก็คือ การจดหมายเลขข้างรถ ทะเบียนรถ ตรวจสอบสภาพของล้อรถ การประกันภัย และอุปกรณ์ป้องกันภัยต่างๆ เช่น ค้อนทุบกระจก ถังดับเพลิง สิ่งเหล่านี้เป็น**ทักษะพื้นฐานของผู้บริโภค**ในการช่วยกันเป็นเครือข่ายเฝ้าระวังภาคประชาชน

ด้านบทเรียนของเครือข่ายเฝ้าระวังภาคประชาชน เรามี**ศูนย์ทนายความอาสา**ของมูลนิธิเพื่อผู้บริโภค จัดหาทนายความอาสาที่มีความรู้ความสามารถมาช่วยเหลืองานด้านกฎหมายและคดีความ เพื่อให้ผู้เสียหายได้รับการเยียวยาพอสมควรกับความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งในช่วงระยะเวลา 2 ปี **มีคดีที่สามารถดำเนินการช่วยเหลือผู้บริโภคฟ้องคดีได้จำนวนทั้งสิ้น 124 คดี**

มีคำถามว่า **ทำไมเราต้องฟ้องร้องเป็นคดีผู้บริโภค** นั่นเพราะมีปัญหาดังกล่าวเกิดขึ้น เช่น การเตะถ่วงในการชดเชยความเสียหายจากบริษัทประกันภัยและบริษัทรถ การไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหายที่เป็นธรรม

การไม่ได้รับความเป็นธรรมในกระบวนการคดีอาญา เป็นต้น (ซึ่งคุณเฉลิมพงษ์กลับดี หัวหน้าศูนย์ทนายความอาสาเพื่อผู้บริโภค จะมาให้รายละเอียดเพิ่มเติม)

มาถึงประเด็นที่ว่า **แต่ละเครือข่ายจะเข้าไปมีผลในการเปลี่ยนแปลงบริการของรถโดยสารสาธารณะได้อย่างไร** ยกตัวอย่างกรณี**ที่จังหวัดขอนแก่น** เราได้เข้าไปเป็นคณะกรรมการของจังหวัดในส่วนของ การดูแลเฝ้าระวังความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะ มีการจัดวงประชุมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 2 เดือนต่อครั้ง **ความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นคือ** เราได้เสนอให้มีการรับเรื่องร้องเรียนที่ไม่เป็นภาระของผู้บริโภค มากจนเกินไปนัก การให้มีอาสาสมัครของแต่ละตำบล และความร่วมมือขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่จะเข้ามาเป็นหน่วยเฝ้าระวังร่วมกับภาคประชาชน **ด้านความตื่นตัวในพื้นที่** ผู้บริโภคก็รู้ช่องทางว่า ณ วันนั้นมีศูนย์เฝ้าระวังคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารสาธารณะ สามารถที่จะส่งเรื่องร้องเรียนให้กับหน่วยงาน หรือดำเนินการด้วยตนเองเบื้องต้น และอยากเข้ามามีส่วนร่วม ดูจากกรณีเมื่อวานนี้ มีรถโดยสารสาธารณะของบริษัทหนึ่งคว่ำที่ อ.หนองเรือ จ.ขอนแก่น ก็มีความตื่นตัวของเครือข่ายในพื้นที่ในการช่วยติดตามข้อเท็จจริง ตรวจสอบข้อมูลว่า มีผู้โดยสารเท่าไร บาดเจ็บกี่คน เข้าโรงพยาบาลที่ไหนบ้าง เหล่านี้เป็นต้น

บทบาทอีกอันหนึ่งคือ การพัฒนาศักยภาพเครือข่ายและการรวบรวมปัญหา ตอนนี้เรามีเครือข่ายวิทยุ CB 245 MHz วิทยุประชาชน Citizen Band Radio หรือที่จังหวัดขอนแก่นเองก็มี**สถานีวิทยุศูนย์ข่าวทันตะวัน FM 98 MHz** ซึ่งเป็นเครือข่ายเฝ้าระวังอุบัติเหตุ ถือเป็นอีกเครื่องมือหนึ่งที่จะเพิ่มเข้ามา ส่วนการเชื่อมต่อประสานกับหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง คงเป็นเรื่องที่ต้องดำเนินการต่อไป

ภายใต้ลมพองซ์ กลับดี

หัวหน้าศูนย์ทนายความอาสาเพื่อผู้บริโภค มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค

ศูนย์ทนายความอาสาเพื่อผู้บริโภค มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค เกิดขึ้นมาจากการดำเนินการโครงการส่งเสริมสนับสนุนสิทธิผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ที่สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ให้การสนับสนุนด้านงบประมาณ มีบทบาทหน้าที่คือ ช่วยเหลือในการเรียกร้องค่าเสียหายหรือการดำเนินการด้านกฎหมายหลังจากเกิดอุบัติเหตุกับผู้ใช้โดยสาร ตั้งแต่เริ่มจนกระทั่งจบคดี ทั้งคดีอาญาและคดีแพ่ง

ในคดีอาญา เราจะมีทนายความเข้าไปให้ความช่วยเหลือตั้งแต่เจรจาเรียกร้องค่าเสียหาย และเข้าเป็นโจทก์ร่วมในคดีอาญาที่ทางรัฐดำเนินการกับผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดความเสียหาย มีผู้บาดเจ็บล้มตาย ส่วนด้านคดีแพ่งเรามีการฟ้องร้องผู้เกี่ยวข้องในกิจการรถโดยสารสาธารณะตั้งแต่คนขับ นายจ้าง ผู้ให้สัมปทาน ตลอดจนบริษัทประกันภัย

ระยะเวลา 2 ปีที่ผ่านมา มีคดีที่ทางศูนย์ฯ ให้ความช่วยเหลือไปแล้วทั้งสิ้น 124 คดี ซึ่งเป็นคดีที่ต้องนำขึ้นสู่ชั้นศาลเนื่องจากเจรจาไม่จบจากทั้งหมดกว่า 1,000 คดี

บทเรียนที่ได้รับ ในขั้นต้น เราทำให้**ผู้บริโภคได้รับรู้ถึงสิทธิของตนเอง** ว่าหลังจากเกิดความเสียหายขึ้นแล้ว มีสิทธิเรียกร้องความเสียหายและดำเนินคดีอะไรได้บ้างจากผู้กระทำละเมิด ส่วน**ปัญหาที่เรามักจะเจอคือ เรื่องการเจรจา** เนื่องจากคดีที่เกิดขึ้นกับรถโดยสารสาธารณะส่วนใหญ่ ไม่ค่อยเกิดต้นทางหรือปลายทาง แต่มักจะไปเกิดบริเวณกลางทาง เวลาเกิดอุบัติเหตุขึ้นในท้องที่ไหน ตำรวจโรงพักนั้นก็เป็นคนทำคดี สมมติบ้านอยู่จังหวัดพะเยา แล้วไปเกิดอุบัติเหตุที่จังหวัดพิจิตรหรือ

กำแพงเพชร เมื่อต้องเจรจาเรียกร้องค่าเสียหายแต่ละครั้งก็ต้องเดินทางมายังจังหวัดที่เกิดเหตุ ทำให้ผู้เสียหายได้รับความเดือดร้อน จนเกิดความย่อท้อทางเราก็กังขาปัญหาว่า หากเกิดคดีความเช่นนี้ เราคงไม่เจรจาในชั้นโรงพัก แต่ตัดปัญหาโดยฟ้องคดีไปยังศาลที่มูลคดีเกิด หรือที่จำเลยมีภูมิลำเนา เพื่อมิให้การเจรจาเกิดความยืดเยื้อและไม่เป็นธรรม

การดำเนินการเรียกร้องค่าเสียหาย ตอนนี้ผู้บริโภคเริ่มมีความรู้มากขึ้น ว่าในการเจรจา ถ้าคิดว่ายังมีค่าเสียหายอื่นๆ อย่าเพิ่งไปลงชื่อในสัญญาเพื่อทำข้อตกลงใดๆ กับผู้ประกอบการธุรกิจทั้งนั้น เพราะสัญญาเหล่านี้มักจะมีข้อความในทำนองเป็นการประนีประนอมยอมความ ซึ่งจะทำให้ผู้บริโภคเสียสิทธิในการฟ้องร้อง และมีผลทางกฎหมายทำให้ผู้ประกอบการธุรกิจ ผู้ให้สัมปทาน ตลอดจนผู้ประกันภัย หลุดพ้นจากความรับผิดชอบไปทั้งหมด

การฟ้องคดีของศูนย์ฯ ไม่ได้เป็นการเยียวยาความเสียหายแก่ผู้บริโภคเพียงอย่างเดียว แต่ยังเป็น**การป้องปรามไม่ให้เหตุเช่นนี้เกิดขึ้นอีก** เพราะค่าเสียหายที่เราเรียกร้องไปมีจำนวนสูง ถ้าผู้ประกอบการธุรกิจแพคดี จะมีผลกระทบต่อผู้ประกอบการ เหมือนกับการ**ฟ้องร้องเพื่อไล่ผู้ประกอบการที่ไม่ดีออกจากระบบ** เหลือแต่ผู้ประกอบการที่เอาใจใส่ผู้บริโภค และดำเนินกิจการโดยคำนึงถึงความปลอดภัย

หลังจากมีการฟ้องคดี **ความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นคือ** ในกรณีที่ถูกโดยสารแค่บาดเจ็บเล็กน้อย แต่ก่อนบริษัทประกันภัยจะจ่ายแค่หลักร้อยหรือหลักพันบาท แต่ตอนนี้**ถ้ามีการฟกช้ำดำเขียว ต้องเจรจาให้จบกันอย่างน้อย 50,000 บาท** และในคดีที่มีการบาดเจ็บสาหัส ต้องจ่ายในหลักแสนหรือหลักล้านบาทขึ้นไป

สำหรับการดำเนินคดี เดิมทีเราใช้ข้อเท็จจริงจากคดีอาญาที่ตำรวจดำเนินการสอบสวนว่าใครประมาท มาเป็นข้อเท็จจริงหลักในการดำเนินคดีทางแพ่ง แต่ภายหลังการดำเนินคดีได้มีการนำสหวิทยาการต่างๆ เข้ามาช่วยด้วย

ยกตัวอย่าง **คดีที่เกิดขึ้นเมื่อ 2 ปีที่แล้วของบริษัท เชิดชัย มอเตอร์เซลล์ จำกัด** ซึ่งเป็นบริษัทให้บริการรถทัวร์และรถโดยสารประจำทางเจ้าใหญ่ในภาคอีสาน แต่จากการตรวจสอบพบว่า ไม่มีประกันภัยค้ำจุน (หรือ ประกันภัยความรับผิด คือการที่ผู้รับประกันภัยตกลงว่าจะใช้เงินค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกผู้ต้องเสียหายจากการกระทำของผู้เอาประกันหรือผู้และผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิด) มีแต่ประกันภัย พ.ร.บ. หรือประกันภัยบุคคลที่สาม ซึ่งในคดีนั้นมีคนตายถึง 20 กว่าศพ เหตุเกิดจากรถ 2 คันของบริษัทเดียวกัน คันหนึ่งวิ่งจากโคราชเข้ากรุงเทพฯ อีกคันย้อนจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปโคราช รถเกิดวิ่งปายมาข้ามเกาะกลางถนนไปชนอีกคันหนึ่ง และไปชนกับรถปิคอัพของบุคคลอื่นด้วย คนขับตายหมดทั้ง 3 คน ถึงแม้ตำรวจจะสอบสวนแล้วพบว่า รถฝั่งขาขึ้นกรุงเทพฯ เป็นฝ่ายประมาท แต่เนื่องจากคนขับตายหมด เราจึงนำสหวิทยาการเข้ามาช่วย โดยได้นักวิชาการจากทางสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT: Asian Institute of Technology) มาอธิบายให้ศาลฟังถึงสาเหตุของอุบัติเหตุ และนำสืบให้เห็นว่า ทำไมถึงมีคนตายเป็นจำนวนมาก ทั้งจากสภาพของรถที่ไม่มั่นคง ปัญหาการยึดเบาะที่นั่งกับตัวรถ แสดงว่า รถที่นั่งนั้นไม่มีความปลอดภัยจริงๆ จึงทำให้ศาลพิจารณาให้ค่าเสียหายค่อนข้างสูง อย่างคนที่ได้รับบาดเจ็บกระดูกข้อเท้าหัก ได้รับเงินไปประมาณ 1.4-1.5 ล้านบาท

อย่างไรก็ตาม ใจจริงแล้วเราไม่อยากจะให้มีการฟ้องร้องดำเนินคดีต่างๆ แต่อยากให้มีการป้องปรามไม่ให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น ทางศูนย์ฯ จะได้มีเวลาไปทำงานอย่างอื่น ไม่ใช่มาคอยแต่ดำเนินคดีเรื่องรถโดยสารสาธารณะอย่างที่เป็นอยู่

อภิปราย

ความจำเป็นที่ต้องมีกองทุน คุ้มครองสิทธิผู้ใช้รถโดยสาร

วิทยากรโดย

- ดร.สุเมธ องกิตติกุล สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI: Thailand Development Research Institute)
- นายวัลลภ งามสอน หัวหน้าสำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.)

ดำเนินรายการโดย

นายอิฐบูรณ์ อ้นวงษา มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค

ดร.สุเมธ องกิตติกุล

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย

(TDRI: Thailand Development Research Institute)

การคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถในปัจจุบัน ผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุทางถนน ได้รับความคุ้มครองจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม เมื่อเกิดอุบัติเหตุทางรถ ผู้ประสบภัยทำเรื่องร้องขอไปที่บริษัทประกันวินาศภัย บริษัทจะดำเนินการจ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัย ซึ่งการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นสามารถดำเนินการโดยไม่ต้องรอพิสูจน์ถูกผิด ส่วนค่าเสียหายที่เกินจากค่าเสียหายเบื้องต้น สมัยก่อนต้องรอพิสูจน์ถูกผิด หากในปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงแล้ว สามารถเบิกค่าเสียหายได้เลยเช่นกัน

โดยผู้ประสบภัยที่เป็นฝ่ายถูกจะได้รับค่าเสียหาย ดังนี้ กรณีบาดเจ็บไม่เกิน 50,000 บาทต่อราย ส่วนกรณีเสียชีวิตและทุพพลภาพ แต่เดิมกฎกระทรวงกำหนดไว้ไม่เกิน 100,000 บาทต่อราย ปัจจุบันเพิ่งได้เพิ่มเป็น 200,000 บาทต่อราย แต่หากผู้ประสบภัยเป็นฝ่ายผิดก็จะได้รับเพียงค่าเสียหายเบื้องต้นเท่านั้น

อย่างไรก็ดี ภายใต้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ได้มีรายงานของคณะกรรมการการสาธารณสุข สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ศึกษาค้นคว้าถึงปัญหาเรื่องการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2550 ระบุว่า “ปัญหาของระบบประกันภัยรถภาคบังคับ ภายใต้พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม นั้น เกิดขึ้นตั้งแต่ขั้นตอนแรก คือการรับทำประกันภัยรถภาคบังคับ ไปจนถึงขั้นตอนสุดท้ายคือการจ่ายค่าเสียหาย หรืออาจกล่าวได้ว่า ระบบประกันภัยรถภาคบังคับมีปัญหาตั้งแต่ขั้นตอนแรกจนถึงขั้นตอนสุดท้าย”

สรุปง่าย ๆ ว่า ปัญหาสำคัญของระบบประกันภัยรถภาคบังคับมีอยู่ 2 ประการคือ ประการที่ 1 **สัดส่วนของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานสูงถึงร้อยละ 38 ของเบี้ยประกันภัย** ซึ่งในความจริงควรมีสัดส่วนที่ต่ำ และมีการชดเชยให้กับผู้เสียหายในสัดส่วนที่สูง

จากผลประกอบการประกันภัยภาคบังคับ ปี 2542-2548 ถ้าดูตัวเลขค่าใช้จ่ายดำเนินงานโดยเฉลี่ย จะพบว่า สูงถึงร้อยละ 38 บวกรวมกับกำไรอีกร้อยละ 18 ขณะที่สินค้าสินไหมทดแทนเพียงแค่อ้อยละ 43 ซึ่งน้อยเกินไป

ประการที่ 2 ปัญหาการเบิกจ่ายค่ารักษาพยาบาล เมื่อผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุทางรถเข้ารับการรักษาในสถานพยาบาล ผู้ประสบภัยเหล่านี้จะต้องทดรองจ่ายค่ารักษาพยาบาลด้วยตัวเองก่อน แล้วจึงทำเรื่องขอเบิกต่อมายังบริษัทประกันวินาศภัย การต้องทดรองจ่ายไปก่อนนี้ก่อให้เกิดปัญหาต่อผู้ประสบภัยโดยเฉพาะผู้ที่มีฐานะยากจน อย่างไรก็ตาม มีสถานพยาบาลบางแห่งโดยเฉพาะสถานพยาบาลของรัฐบาลที่จัดการทำเรื่องขอเบิกให้แก่ผู้ประสบภัยโดยตรง

สืบเนื่องจากปัญหาที่กล่าวมา กอปรกับในปัจจุบันประเทศไทยได้ก้าวเข้าสู่การมี**หลักประกันสุขภาพถ้วนหน้า** ซึ่งเป็นหนึ่งใน 3 ระบบหลักประกันสุขภาพที่ทำหน้าที่ชดเชยเกี่ยวกับค่ารักษาพยาบาลในประเทศไทย ส่วนอีก 2 ระบบที่เหลือ ได้แก่ ระบบประกันสังคม สำหรับผู้ใช้แรงงาน และระบบสวัสดิการรักษายาบาลข้าราชการ ปัญหาที่เกิดขึ้นคือ เนื่องจากการเบิกจ่ายค่าพยาบาลที่มีความยุ่งยากและวงเงินจำกัด ทำให้เมื่อเกิดอุบัติเหตุทางรถ ผู้ประสบภัยมากกว่าร้อยละ 50 **ได้เลียงไปใช้สิทธิสวัสดิการรักษายาบาลอื่นๆ แทน** ซึ่งหมายถึง ผู้ประสบภัยจากรถได้ไปเบียดบังเงินส่วนอื่น ที่ควรจะนำไปใช้รักษาพยาบาลการเจ็บป่วยของประชาชนทั่วไป

ถือเป็นการใช้เงินผิดที่ผิดทาง ทั้งที่เงินส่วนที่จำเป็นต้องใช้รักษาพยาบาลผู้ประสบภัยจากรถกลับไม่ได้ถูกนำมาใช้

จากปัญหาเหล่านี้ คณะกรรมการการสาธารณสุข สภานิติบัญญัติแห่งชาติ จึงมีข้อเสนอเมื่อปี 2550 จัดทำร่าง**พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถภาคบังคับ พ.ศ. ...** โดยมีสาระสำคัญคือ

1) ให้กรมการขนส่งทางบกจัดเก็บเบี้ยประกันภัยพร้อมการต่อทะเบียนรถ

2) **ให้กรมบัญชีกลางจัดการกองทุนคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถภาคบังคับ** เพื่อจ่ายชดเชยความเสียหายแก่ผู้ประสบภัยและจ่ายค่ารักษาพยาบาลแก่สถานพยาบาล เหตุผลเพราะกรมบัญชีกลางเป็นหน่วยงานที่จ่ายเงินให้กับ สปสช. (สำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ) ซึ่งดูแลระบบหลักประกันสุขภาพถ้วนหน้า และสามารถประสานการจ่ายเงินกับระบบประกันสังคม รวมทั้งเป็นหน่วยงานที่ดูแลกองทุนเกี่ยวกับระบบสวัสดิการรักษายาบาลข้าราชการด้วย

3) กำหนดให้กองทุนฯ นำเงินส่วนเกินไปใช้ประโยชน์ต่อผู้ทำประกันภัย หรือลดเบี้ยประกัน หรือนำเงินส่งภาครัฐเป็นรายได้แผ่นดิน

4) ไม่ต้องมีการพิสูจน์ถูกผิด เนื่องจากกองทุนเป็นผู้จ่ายค่ารักษาพยาบาลและค่าเสียหายเพียงผู้เดียว

5) การได้รับค่าเสียหายขั้นต้นจากกองทุน ไม่ตัดสิทธิผู้ประสบภัยที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ตัวอย่างการเปรียบเทียบรายได้/ค่าใช้จ่ายกับการเปลี่ยนแปลงวงเงินสินไหมทดแทน ระหว่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม กับร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถภาคบังคับ พ.ศ. ...

ข้อเสนอหลักของร่างพระบัญญัติฉบับนี้คือ การเพิ่มวงเงินในการรักษาพยาบาล ซึ่งพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถฉบับเดิมมีวงเงินที่กำหนดไว้ค่อนข้างต่ำ เมื่อมีการประสบอุบัติเหตุเกิดขึ้น กรณีบาดเจ็บจะเบิกได้ไม่เกิน 50,000 บาทต่อราย ถึงแม้ความจริง การเกิดอุบัติเหตุของคนแต่ละคนจะไม่บ่อยนัก แต่เมื่อเกิดแล้วค่อนข้างสาหัส เงิน 50,000 บาทใช้รักษาอะไรแทบไม่ได้ ร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถฉบับฉบับใหม่ จึงเสนอให้เพิ่มวงเงินเป็น 150,000 บาท และถ้าวงเงินในการรักษาพยาบาลเกิน ก็ยังสามารถไปเบิกเพิ่มเติมจากระบบประกันสุขภาพระบบอื่นได้ เพราะฉะนั้นวงเงินที่เพิ่มขึ้นมา จึงทำให้เกิดความสมเหตุสมผลในการรักษาพยาบาลมากขึ้น

ทางคณะกรรมการการสาธารณสุข ยังได้อ้างอิงข้อมูลจากการประมาณการของสำนักงานพัฒนานโยบายสุขภาพระหว่างประเทศ ซึ่งวิเคราะห์ว่า ถ้ามีการเพิ่มวงเงินในการรักษาพยาบาลก็ไม่น่าจะก่อให้เกิดปัญหาทางการเงินเท่าไรนัก โดยที่เบี้ยประกันนั้นยังคงเดิม อย่างไรก็ตาม ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้อาจจะไม่ต้องนำมาใช้ ถ้าคิดว่า เราสามารถปรับปรุงเปลี่ยนแปลงระบบที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ให้มีประสิทธิภาพและสามารถนำมาเทียบเคียงกับร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวได้

นอกจากนี้ **ทางมูลนิธิเพื่อผู้บริโภค**ยังได้มีการสรุปปัญหาการเรียกร้องค่าเสียหายของผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ค่าเสียหายที่ได้รับจากกรมธรรม์ประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 เป็นการคุ้มครองเฉพาะด้านการบาดเจ็บและเสียชีวิต มีวงเงินต่ำ อาจไม่เพียงพอต่อการรักษาพยาบาล ซึ่งผลกระทบให้กับการประกันสุขภาพระบบอื่นๆ

- การที่ผู้ประสบภัยต้องรอพิสูจน์ถูกผิด ทำให้การช่วยเหลือล่าช้า ซึ่งปัจจุบันได้มีการแก้ไขแล้ว แต่อย่างไรก็ดี วงเงินชดเชยก็ยังเป็นอัตราที่ต่ำ
- การขาดใจความเสียหายจากกรมธรรม์ประกันภัยภาคสมัครใจ บริษัทประกันภัยจะพิจารณาตามหลักฐานอนุรูป สภาพหนักเบาของการบาดเจ็บและค่ารักษาพยาบาล ฐานะหรือรายได้ของผู้ประสบอุบัติเหตุ ซึ่งมีโอกาสที่จะไม่ได้รับความเป็นธรรมได้
- ค่าเสียหายของผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุไม่มีการเยียวยา ค่าเสียหายด้านอื่น เช่น การไร้ค่าอุปการะ การเยียวยาความเสียหายทางด้านจิตใจ
- ผู้ประสบภัยไม่ได้รับการแจ้งสิทธิ หรือรายละเอียดของกรมธรรม์โดยตรงจากหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้อง
- ผู้ประสบภัยส่วนใหญ่ไม่ทราบว่า จะขอค่าปรับรักษาได้จากที่ไหน หลายรายต้องยอมรับค่าสินไหมทั้งๆ ที่เห็นว่าไม่เป็นธรรม
- การทำสัญญาประนีประนอมยอมความเพื่อรับค่าสินไหมในขั้นตอนเจรจากับบริษัทประกันภัย มีโอกาสตัดสินใจทำให้ผู้เสียหายไม่สามารถไปฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายเพิ่มเติมในคดีทางแพ่งได้อีก

ขอยกตัวอย่างค่าเสียหายจากการพิจารณาของศาลไทย ซึ่งเป็นข้อมูลจากสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย เมื่อปี 2553 ได้ทำการศึกษา เรื่อง การวิเคราะห์กฎหมายด้วยวิธีทางเศรษฐศาสตร์: การคิดค่าเสียหายในคดีละเมิด ระหว่างปี 2528-2551 (ตัวเลขดังกล่าวได้ปรับแก้ให้มีมูลค่าปัจจุบันแล้ว) พบว่า ค่าเสียหายต่อชีวิต จำนวนกรณี 18 คดี มีค่าเฉลี่ย 700,161 บาทต่อราย และค่าเสียหายในกรณีทุพพลภาพ จำนวน

กรณี 23 คดี มีค่าเฉลี่ย 1,205,726 บาทต่อราย ซึ่งในรายงานวิจัยดังกล่าว ตั้งข้อสังเกตว่า ค่าเฉลี่ยของค่าเสียหายในกรณีทุพพลภาพสูงกว่าค่าเสียหายต่อชีวิต ซึ่งเป็นการส่งสัญญาณที่ไม่ดีต่อผู้กระทำผิดว่า หากจะกระทำความผิด ต้องให้เสียชีวิตมากกว่าจะทำให้ทุพพลภาพ

อย่างไรก็ดี ตัวเลขนี้แสดงให้เห็นว่า **ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจริงนั้น สูงกว่าการชดใช้จากกรมธรรม์ประกันภัยภาคบังคับ** ซึ่งควรจะต้องมีการเปลี่ยนแปลง

หากลองไปดูกรณีศึกษาการประกันภัยบุคคลที่สามในต่างประเทศ โดยเฉพาะสหภาพยุโรป พบว่า 1) มีการกำหนดวงเงินขั้นต่ำไว้สูงมาก คือ 5 ล้านยูโร (ประมาณ 210 ล้านบาท) ต่ออุบัติเหตุ 1 ครั้ง ประเทศที่น่าสนใจคือ ประเทศเนเธอร์แลนด์ มีการกำหนดวงเงินการประกันภัยบุคคลที่สามแตกต่างกัน 2 ส่วน โดยรถส่วนบุคคล กำหนดวงเงินขั้นต่ำไว้ 5 ล้านยูโร (ประมาณ 210 ล้านบาท) และรถโดยสาร กำหนดวงเงินขั้นต่ำไว้ 10 ล้านยูโร (ประมาณ 420 ล้านบาท) ต่ออุบัติเหตุ 1 ครั้ง

2) การพิจารณาค่าเสียหาย (Damages) มิได้จำกัดอยู่แค่เพียงค่ารักษาพยาบาล หากรวมถึงค่าเสียหายอื่นด้วย เช่น ค่าเสียหายด้านจิตใจ ค่าเสียหายด้านการเสียโอกาสในการทำงาน ซึ่งในแต่ละประเทศมีวิธีการพิจารณาที่แตกต่างกันออกไป โดยการพิจารณาค่าเสียหายที่ไม่ใช่ค่ารักษาพยาบาล ก็มีกรณีที่ต้องเรียกร้องในชั้นศาลเช่นเดียวกัน

ประเด็นที่น่าเสนอมายังต้นจะเชื่อมโยงกับการพัฒนาระบบขนส่งรถโดยสารสาธารณะอย่างไร สิ่งสำคัญคือ การพัฒนาคุณภาพการให้บริการ รถโดยสารสาธารณะต้องมีความปลอดภัยเป็นหลัก และถ้าเรายก

ระดับการเยียวยาช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากรถ ผู้ประกอบการก็สามารถจะยกระดับความปลอดภัยของตนได้

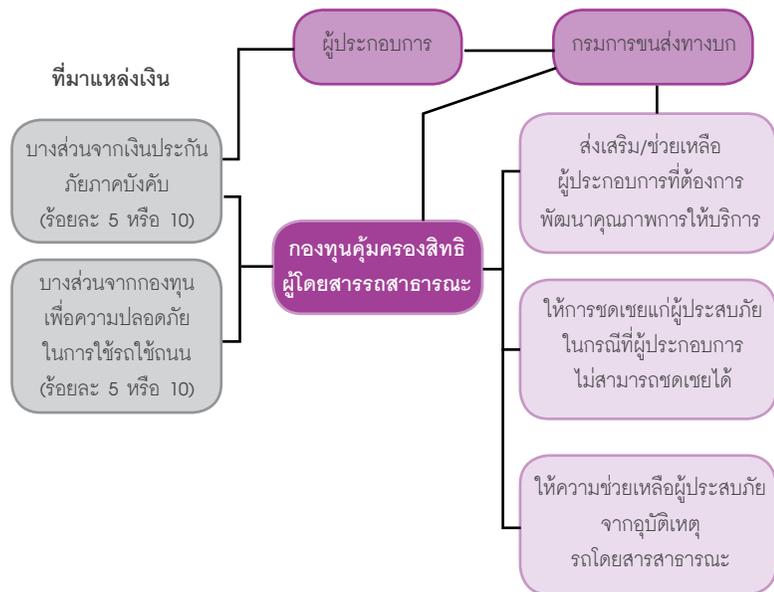
ข้อเสนอการจัดตั้งกองทุนคุ้มครองสิทธิผู้ใช้รถโดยสารสาธารณะ จึงเกิดขึ้น โดยมีที่มาดังนี้ 1) ผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะมีข้อจำกัดและความยากลำบากหลายประการ เมื่อประสบอุบัติเหตุ 2) ประกันภัยภาคบังคับขาดเคยไม่เพียงพอต่อความยากลำบากเมื่อประสบอุบัติเหตุ 3) รูปแบบของการประกอบการในปัจจุบัน โดยเฉพาะผู้ประกอบการรถร่วมบริการ รายย่อย ทำให้การเรียกร้องค่าเสียหายเป็นไปได้อย่างยากลำบาก เช่น ถ้าผู้ประกอบการรถร่วมเป็นเจ้าของรถและเป็นคนขับรถ เกิดเป็นผู้กระทำผิดด้วยความประมาทเองและเสียชีวิตในที่เกิดเหตุ การเรียกร้องค่าเสียหายถือว่าจบ เรียกร้องได้เพียงแค่ค่าเสียหายจากประกันภัยภาคบังคับเท่านั้น ผู้โดยสารจึงไม่มีหลักประกันใดๆ ที่จะได้รับการชดเชยอย่างเหมาะสม และ 4) ถ้ามีการบังคับให้มีการทำประกันภัยภาคสมัครใจ อาจทำให้ผู้ประกอบการบางรายไม่สามารถประกอบการได้ ภายใต้ภาวะการประกอบการในปัจจุบัน

ลักษณะผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทาง หากดูข้อมูลของสำนักงานสถิติแห่งชาติ ปี 2553 (สำรวจปี 2551) จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่มีใบอนุญาต จำแนกตามจำนวนรถโดยสารที่ใช้ในการประกอบกิจการ พบว่า ร้อยละ 60 ไม่มีรถโดยสารเป็นของตนเอง เป็นแค่ผู้ถือใบอนุญาตเท่านั้น และผู้ประกอบการรถร่วมบริการรายย่อย เป็นเจ้าของรถคันเดียว มากถึงร้อยละ 94 เพราะฉะนั้นโอกาสที่เราจะได้ขึ้นรถประเภทนี้จึงมีสูงมาก

ข้อเสนอหลักของกองทุนคุ้มครองสิทธิผู้ใช้รถโดยสารสาธารณะ จึงมีดังนี้ 1) ส่งเสริมและช่วยเหลือผู้ประกอบการที่ต้องการ

พัฒนาคุณภาพการให้บริการ 2) ให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ และ 3) ให้การชดเชยแก่ผู้ประสบภัยในกรณีที่ผู้ประกอบการไม่สามารถชดเชยได้ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับประกันภัยภาคบังคับ แนวทางคือ การผลักดันร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถภาคบังคับ หรือให้มีการปรับปรุงกลไกการจ่ายเงินค่ารักษาพยาบาล การพิสูจน์อุบัติเหตุ และเพิ่มวงเงินการรักษาพยาบาล การชดเชยต่างๆ ให้ความเหมาะสม

โดยกลไกการทำงานของกองทุนคุ้มครองสิทธิผู้ใช้รถโดยสารสาธารณะ มีรูปแบบตามแผนภาพด้านล่าง



ส่วนแนวทางการคุ้มครองผู้ประสบภัยรถโดยสารสาธารณะ แสดงข้อมูลเปรียบเทียบกรณีกฎหมายปัจจุบันกับข้อเสนอตามแนวทางกองทุน ดังตาราง

	กรณีกฎหมายปัจจุบัน	ข้อเสนอตามแนวทางกองทุน
ความเสียหายเกี่ยวกับสุขภาพอนามัย และร่างกาย	ค่าเสียหายเบื้องต้น จาก พ.ร.บ. ภาคบังคับ และภาคสมัครใจ (มีวงเงินจำกัด/ส่วนที่เกินต้องรอพิสูจน์อุบัติเหตุ)	ผ่านกลไก ร่าง พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถภาคบังคับ หรือให้มีการปรับปรุงกลไกการจ่ายเงิน ค่ารักษาพยาบาล การพิสูจน์อุบัติเหตุ และเพิ่มวงเงิน
ความเสียหายด้านทรัพย์สิน	ต้องรอพิสูจน์อุบัติเหตุ/ส่วนที่เกินวงเงิน ต้องฟ้องร้องจากผู้ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ	จัดตั้งหน่วยงานอิสระ เพื่อช่วยเหลือผู้โดยสารที่ประสบเหตุ โดยเฉพาะในส่วนของความช่วยเหลือทางด้านกฎหมาย
ค่าขาดโอกาสการทำงาน	ประกันภัยไม่ให้ความคุ้มครองต้องเรียกร้องจากผู้กระทำผิด/ผู้ประกอบการผ่านการเจรจาหรือต้องฟ้องร้องเป็นคดีแพ่งหรือคดีผู้บริโภค	ให้การชดเชยส่วนต่างของค่าเสียหายบางส่วนที่ผู้ประกอบการไม่สามารถชดเชยได้
ค่าขาดไร้อุปการะ		
ความเสียหายด้านจิตใจ		

ลายลักษณ์ งามสอน

หัวหน้าสำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.)

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) เป็นกองทุนหนึ่งของกรมการขนส่งทางบก จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 12) พ.ศ.2546 มีวัตถุประสงค์ตามกฎหมาย เพื่อสนับสนุนส่งเสริม การดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และเพื่อช่วยเหลือผู้พิการที่ประสบภัยจากรถ ด้วยการสนับสนุนเงินเป็นค่าอุปกรณ์ที่จำเป็นต่อการยังชีพ ในส่วนที่นอกเหนือจากค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 โดยมีแหล่งที่มาของเงินทุนจากเงินค่าธรรมเนียมพิเศษที่ได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนรถซึ่งเป็นที่ต้องการหรือเป็นที่นิยมทั่วประเทศ แรกเริ่ม กปถ.มีเงินรายได้ปีละประมาณ 200 ล้านบาท จนถึงปัจจุบันเพิ่มขึ้นมาเป็น 600-700 ล้านบาท

จากปัญหาต่างๆ ตามที่ ดร.สุเมธ ได้กล่าวมา ทำให้เห็นว่า เรามีความจำเป็นต้องมีกองทุนเพิ่มขึ้นอีกกองทุนชื่อว่า กองทุนคุ้มครองสิทธิผู้ใช้รถโดยสารสาธารณะ ซึ่งเมื่อฟังวัตถุประสงค์ของกองทุนแล้ว **อยากเปลี่ยนชื่อเป็น กองทุนพัฒนาการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ** เพราะมีวัตถุประสงค์หลัก 3 ข้อด้วยกันคือ การช่วยเหลือผู้ประกอบการขนส่ง การให้ความช่วยเหลือผู้โดยสารในเรื่องของการเรียกร้องสิทธิประโยชน์ และการชดเชยให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถในส่วนที่นอกเหนือจาก พ.ร.บ. ได้ให้การชดเชย โดยกองทุนนี้เข้าไปมีบทบาทในลักษณะเป็นผู้เรียกร้อง ดำเนินการแทน หรือช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งแต่เดิมเราก็มีกลไกอีกกลไกหนึ่งคือมูลนิธิเพื่อผู้บริโภค แต่ที่ผ่านมาอาจจะยังทำงานได้ไม่ดีเท่าที่ควร

คำถามคือ เราจะพัฒนากลไกต่างๆ ที่มีอยู่ให้ดีขึ้น หรือจะตั้งอีกหน่วยงานหนึ่งขึ้นมาใหม่ มองว่า สิ่งเหล่านี้เริ่มต้นจากแนวคิดที่เราต้องการ

จะดูแลผู้โดยสารและผู้ประกอบการขนส่ง ดังนั้นเงินก็ควรจะมาจากจุดตั้งต้นของมัน คือ ผู้ประกอบการขนส่งและผู้โดยสาร ดูแลซึ่งกันและกัน ผู้โดยสารจ่ายเงินในรูปของค่าโดยสาร ขณะที่ผู้ประกอบการก็จ่ายเป็นเงินประกันภัยตาม พ.ร.บ. ฉะนั้นเราจะนำเงินเหล่านั้นกลับมาพัฒนาผู้ประกอบการ และทำให้การเยียวยาผู้โดยสารมีประสิทธิภาพได้หรือไม่ อาจจะขอตั้งเป็นคำถามไว้

ในส่วนของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน หากจะมองว่า เราสามารถเข้ามาช่วยเหลือตรงส่วนนี้ได้หรือไม่ ก็คงต้องกลับไปตีความวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งกองทุน โดยมองว่า **ด้านของสิทธิที่พึงมีพึงได้ของผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ** เช่น ค่ารักษาพยาบาล ค่าชดเชย การขาดโอกาสต่างๆ **กองทุนของเราจะไปก้าวเข้าไปดูแลช่วยเหลือได้ภายใต้ขอบข่ายของการทำให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน**

นอกจากนี้ ที่ผ่านมากปถ. ได้เข้าไปดูแลกิจกรรมต่างๆ ในเรื่องการใช้รถใช้ถนนหลายประการด้วยกัน โดย**มุ่งเน้นการป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ** เช่น กรมการขนส่งทางบกมีการจัดโครงการแอลกอฮอล์เป็นศูนย์ กปถ.ก็เป็นหน่วยที่เข้าไปสนับสนุนการดำเนินกิจกรรม รวมถึงโครงการรณรงค์เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนช่วงเทศกาลสำคัญ โครงการตรวจรถก่อนใช้ ปลอดภัยแน่นอน ฉะนั้นโดยส่วนใหญ่กองทุนจะไม่ได้เข้าไปช่วยเหลือในส่วนของผู้ประสบอุบัติเหตุ เพราะเรามุ่งหวังไปที่การทำให้อุบัติเหตุที่นั่นไม่เกิด หรือเกิดน้อยที่สุด

และอยากจะเน้นย้ำว่า กรมการขนส่งทางบกและ กปถ. มีการทำงานโดยมองปัญหาอย่างเป็นระบบ ในลักษณะของ Safety Management นั่นคือ **การสนับสนุนให้เกิดความปลอดภัยในการขนส่งผู้โดยสารเป็นสำคัญ**

เสาที 3

ลดอุบัติเหตุทางถนน เริ่มต้นด้วยกฎหมาย สุดท้ายรวมใจชุมชนท้องถิ่น

อภิปราย: ฝ่ายนิติการบังคับใช้กฎหมายจราจร ภาพสะท้อนสังคมไทย

- (1) ภาพรวมของการบังคับใช้กฎหมายจราจร
- (2) รูปแบบความร่วมมือกับท้องถิ่นในการบังคับใช้กฎหมาย
- (3) มิติใหม่ในการสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายในบทบาทของท้องถิ่น

อภิปราย: ท้องถิ่นและตำรวจ รวมพลังหยุดยั้งอุบัติเหตุ



ผ่านมิตการบังคับใช้กฎหมายจราจร ภาพสะท้อนสังคมไทย

(1) ภาพรวมของการบังคับใช้กฎหมายจราจร

วิทยากรโดย

- พล.ต.ต.วิสุทธิ์ เปล่งขำ ผู้บังคับการกองกฎหมาย สำนักงานกฎหมายและคดี

(2) รูปแบบความร่วมมือกับท้องถิ่นในการบังคับใช้กฎหมาย

วิทยากรโดย

- พล.ต.ต.ภาณุ เกิดลาภผล รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล
- พล.ต.ต.อุทัยวรรณ แก้วสอาด ผู้บังคับการตำรวจจราจร

(3) มิตใหม่ในการสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายในบทบาทของท้องถิ่น

วิทยากรโดย

- นายไพบุลย์ อุบัติศฤงค์ นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต

ดำเนินรายการโดย

นายพรหมมินทร์ กัณธิยะ สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ

(1) ภาพรวมของการบังคับใช้กฎหมายจราจร

พล.ต.ต.วิสุทธิ์ เปล่งขำ

ผู้บังคับการกองกฎหมาย สำนักงานกฎหมายและคดี

เรื่องที่จะกล่าวถึงวันนี้มี 2 เรื่องหลักคือ 1) แนวทางปฏิบัติในการบังคับใช้กฎหมาย สู้ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน และ 2) ปัญหาที่พบบ่อย และแนวทางการแก้ไขในประเด็นการบังคับใช้กฎหมาย

ในแต่ละปีมีคนจำนวนมากที่ต้องเสียชีวิต และได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุบนท้องถนน ดังนั้นความพยายามที่จะไม่ให้อุบัติเหตุร้ายแรงเกิดขึ้นจึงเป็นหน้าที่และความรับผิดชอบโดยตรงขั้นพื้นฐานของผู้ขับขี่รถยนต์ยานทุกคน เนื่องจากรถยนต์เพิ่มมากขึ้น ทำให้การจราจรคับคั่ง อุบัติเหตุจึงมีมากขึ้น ผู้ขับขี่ควรมีมารยาทในการขับขี่ที่ดี เอื้อเพื่อซึ่งกันและกัน

แนวทางปฏิบัติในการบังคับใช้กฎหมายจราจร มีวัตถุประสงค์เพื่อความสะดวกและปลอดภัยของประชาชนที่ใช้รถใช้ถนน รวมทั้งประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนน และพิธีสารว่าด้วยเครื่องหมายและสัญญาณตามถนน จึงต้องมีแนวทางปฏิบัติตามหลักสากล นอกจากนี้ ปัจจุบัน ปัญหาการจราจรยังเป็นปัญหาสำคัญที่สร้างความเสียหายทางเศรษฐกิจปีละกว่าแสนล้านบาท ประชาชนเสียชีวิตปีละกว่า 10,000 คน สรุปก็คือ การดำเนินการที่ผ่านมาถือว่า ยังไม่บรรลุวัตถุประสงค์

เมื่อมองสภาพการจราจรใน 10 ปีข้างหน้า พบว่า ปริมาณประชากรเพิ่มมากขึ้น เมื่อประชากรมีจำนวนเพิ่ม จำนวนรถยนต์ รถจักรยานยนต์ก็เพิ่มขึ้นตามไปด้วย ทำให้ความคับคั่งแออัดของคนในเมืองมีมากขึ้น ซึ่งส่งผลให้ในอนาคต สภาพปัญหาด้านการจราจรย่อมตึงเครียดและคับคั่งมากกว่า

ที่เป็นอยู่อีกหลายเท่า ก่อให้เกิดความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินเพิ่มขึ้นตามสัดส่วนของประชากร และรถยนต์ รถจักรยานยนต์ที่เพิ่มขึ้น

แนวทางเตรียมรองรับการแก้ไขปัญหาที่จะเกิดขึ้นคือ 1) ให้ประชาชนมีความรู้เรื่องกฎจราจร ความปลอดภัยจากการใช้รถใช้ถนนให้ถ้อย ไม่ถือโทษโกรธกันบนท้องถนน **การขับรถก็เหมือนกับการเล่นกีฬาที่จะต้องฝึกติกการมายาท** ไม่ใช่แค่มีเงินซื้อรถมาแล้วก็ขับ วัฒนธรรมทางวัตถุไปไกลแต่วัฒนธรรมทางจิตใจตกต่ำ บางทีแค่ขับรถสวนกันไม่มีใครยอมถอยสุดท้ายก็คว่ำป็นมายิงตาย มันเรื่องอะไรต้องมาเสียชีวิตด้วยเรื่องไม่เป็นเรื่อง การเรียนรู้ที่จะใช้รถใช้ถนนร่วมกันจึงเป็นสิ่งจำเป็น ใช้เพียงแค่กฎหมายอย่างเดียวไม่พอ ต้องมีจิตใจที่มีความเมตตาต่อกัน เพราะคนอยู่บนถนนมีความทุกข์ทั้งนั้น เราแก่ เขาก็แก่ ถ้ามีเมตตาต่อกัน ปัญหาที่เห็นทุกวันนี้จะคลี่คลาย

2) **ฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรให้เข้าใจเป้าหมาย** วัตถุประสงค์ รวมทั้งองค์ความรู้ที่แท้จริงของกฎหมายจราจร และมีทัศนคติที่ดีต่อการบังคับใช้กฎหมาย ยอมรับว่า ข้อนี้ยังเป็นจุดอ่อน แต่ก่อนไม่มีใครกล้าเถียงตำรวจ แต่เดี๋ยวนี้อีก้า มีคติความฟ่องร้องกันมากมาย เพราะประชาชนมีความรู้มากขึ้น

3) **ปรับปรุงการขนส่งมวลชนให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ**

4) **แก้ไขกฎหมายให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของสังคมและเศรษฐกิจ**

5) **กระจายอำนาจเรื่องการบังคับใช้กฎหมายไปสู่ท้องถิ่น** ตำรวจอยากให้ท้องถิ่นรับภารกิจเรื่องงานจราจรไป แต่ท้องถิ่นบอกว่า ยังไม่พร้อม เนื่องจากมีข้อจำกัดเรื่องการรักษาความปลอดภัยให้กับ

บุคคลสำคัญ แต่สำหรับภารกิจอื่นๆ เช่น การออกไปสั่ง ซึ่งท้องถิ่นสามารถทำได้ คงจะต้องมีการประชุมพูดคุยเพื่อหาแนวทางร่วมกัน

6) **พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพอาสาจราจรให้มากขึ้น**

7) **นำเทคโนโลยีทันสมัยมาใช้ในการควบคุมการจราจร** เช่น ติดตั้งกล้องวงจรปิด CCTV ให้ครบทุกทางแยกและบริเวณถนนที่มีอุบัติเหตุด้านการจราจรบ่อยๆ

และ 8) **รณรงค์ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนสวมหมวกนิรภัย คาดเข็มขัดนิรภัย ไม่ดื่มสุรา หรือเมาแล้วขับรถ**

ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายที่ผ่านมา แยกเป็น 2 ส่วนคือ ปัญหาที่เกิดจากตัวกฎหมายเอง และปัญหาที่เกิดจากตัวผู้บังคับใช้กฎหมาย

ปัญหาเกิดจากตัวกฎหมายเอง เนื่องจาก**พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522** มีการบังคับใช้มานานกว่า 30 ปี ทำให้ช่องว่างต่างๆ มากมาย เช่น ให้อำนาจตำรวจจราจรออกใบสั่งผู้ฝ่าฝืนไปพบพนักงานสอบสวนเพื่อเสียค่าปรับ หากไม่พบผู้ขับขี่ก็ผูกหรือติดใบสั่งไว้ที่รถ แต่ถ้าขณะตำรวจปฏิบัติหน้าที่พบคนขับรถฝ่าไฟแดง หรือกล้องวงจรปิด CCTV สามารถบันทึกหมายเลขทะเบียนรถไว้ ตำรวจไม่สามารถออกไปสั่งได้ เพราะกฎหมายไม่มีการระบุไว้ จะเห็นได้ว่า แม้จะมีการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย แต่ถ้ากฎหมายไม่มีการปรับเปลี่ยนก็ทำให้เกิดปัญหา หรือการตรวจปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดผู้ขับขี่ **ไม่ให้อำนาจตำรวจเจาะเลือดมาตรวจได้** แม้แต่แพทย์ก็ตาม รวมถึงการเป่าเครื่องวัดแอลกอฮอล์ ถ้าผู้ขับขี่ไม่ยินยอม ก็ตรวจไม่ได้ ทำได้เพียงขอความร่วมมือ หากไม่ยินยอมปฏิบัติตาม ก็เอาผิดได้แค่ปรับในข้อหาไม่ทำตาม

คำสั่งเจ้าพนักงาน ซึ่งทั้ง 2 กรณีนี้กำลังดำเนินการขอแก้กฎหมายอยู่ แต่ค่อนข้างลำบาก เนื่องจากมีบางประเด็นขัดต่อกฎหมายรัฐธรรมนูญ

ส่วน**ปัญหาที่เกิดจากตัวผู้บังคับใช้กฎหมาย** มีเรื่องร้องเรียนตำราวจรจรรยาที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติจำนวนมาก สรุปได้ว่า ใช้อำนาจหน้าที่ในทางทุจริต เช่น เรียกเงินค่าปรับโดยไม่ออกใบเสร็จ รับผลประโยชน์โดยไม่ดำเนินการกับผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย พบผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจรรยาแล้วไม่ดำเนินการ ดำเนินการกับผู้ขึ้นบัญชีครัดเงินไป ทั้งๆ ที่กฎหมายให้อำนาจว่ากล่าวตักเตือนได้ เลือกปฏิบัติด้วยเหตุอันไม่เป็นธรรม หวังเงินค่าปรับมาแบ่งกัน (มีระเบียบ กฎหมายให้ทำได้) ออกใบสั่งแล้วเรียกเก็บบัตรประจำตัวประชาชน และออกใบสั่งโดยเขียนเงินค่าปรับเกินกว่าที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนด

ท้ายสุดขอสรุปด้วยการยกคาถาสุภาสิตของ พระสารีบุตรเถระ ความว่า “ความตายนี้มีแน่นอนในสองคราวคือ เวลาแก่หรือในเวลาหนุ่ม ที่จะไม่ตายเลยย่อมไม่มี เพราะฉะนั้น ท่านทั้งหลายจงบำเพ็ญแต่สัมมาปฏิบัติเถิด (...) ขณะอย่าได้ล่วงเลยท่านทั้งหลายไปเสีย เพราะผู้มีขณะอันล่วงเลยไปเสียแล้ว ต้องพากันไปเสวรัโศกยัดเยียดอยู่ในนรก” ที่มา: ชุ.เถร.มก.53/232/396 (พระไตรปิฎก เล่มที่ 26 พระสุตตันตปิฎก เล่มที่ 18 ขุททกนิกาย วิมาน-เปตวัตถุ เถร-เถรีคาถา)

(2) รูปแบบความร่วมมือกับท้องถิ่นในการบังคับใช้กฎหมาย

พล.ต.ต.ภาณุ เกิดลาภผล
รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล

ความร่วมมือระหว่างตำรวจกับท้องถิ่นต้องมีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกันอย่างมาก โดยเรามีพระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ.2547, ระเบียบ ก.ต.ช. ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการส่งเสริมให้ท้องถิ่นและชุมชนมีส่วนร่วมในกิจการตำรวจ พ.ศ.2549 และ พ.ศ.2551 รวมทั้งมีพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

งานจราจรเป็นงานส่วนสำคัญที่ทางสำนักงานตำรวจแห่งชาติอยากให้ท้องถิ่นมาร่วมกันทำงาน เพราะลำพังตำรวจฝ่ายเดียวย่อมไม่สำเร็จถามว่าท้องถิ่นจะช่วยอะไรได้บ้าง ในที่นี้มีกรณีศึกษารูปแบบความร่วมมือระหว่างตำรวจจราจร กับกรุงเทพมหานคร (กทม.) มานานเสนอให้แต่ละท้องถิ่นนำไปพิจารณา

กรุงเทพมหานครและท้องถิ่นต่างๆ มีการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งมาตรา 146 เรื่องของ**เงินค่าปรับ** ตามระเบียบต้องส่งให้ กทม. หรือเทศบาลในจังหวัด ร้อยละ 50 หรือครึ่งหนึ่งของจำนวนเงินค่าปรับ หรือถ้าเป็นท้องถิ่นตามประกาศของกระทรวงมหาดไทย เงินค่าปรับจะตกเป็นของท้องถิ่นทั้งหมด **เงินพวกนี้สามารถที่จะนำมาใช้สนับสนุนเครื่องมือเครื่องมือดำเนินงานจราจร** ซึ่งทางตำรวจนครบาลกับ กทม.ได้มีข้อตกลงความร่วมมือกันในเรื่องนี้อยู่

นอกจากการคืนเงินค่าปรับแล้ว ท้องถิ่นยังสามารถนำเงินภาษีรถยนต์ หรือเงินส่วนอื่นๆ ที่ได้รับงบประมาณพัฒนาเกี่ยวกับงานจราจร นำ

มาใช้สนับสนุนเพื่อคนในชุมชนท้องถิ่นนั่นเอง เพราะสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นหน่วยงานขนาดใหญ่ที่มีภารกิจหลักในการป้องปรามอาชญากรรม งบประมาณด้านงานจราจรจึงเป็นเรื่องรอง ต้องอาศัยความร่วมมือจาก ท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมอย่างมาก

ตัวอย่างการได้รับการสนับสนุนจากกรุงเทพมหานคร เช่น ระบบตรวจจับรถยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร (Red Light Camera), กล้องตรวจจับความเร็ว (Speed Detector Camera), การควบคุมและจัดการจราจรโดยระบบโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV), เครื่องมือออกใบสั่งออนไลน์ (E-ticket), ระบบตู้ชุมสายโทรศัพท์อัตโนมัติ PABX หรือ Call Center 1197, ระบบป้ายสลับข้อความ (ป้าย LED), เว็บไซต์และสถานีวิชวลชุมชนด้านการจราจร เป็นต้น เหล่านี้ล้วนแล้วแต่เป็นสิ่งที่เราได้รับการสนับสนุนจากท้องถิ่นทั้งสิ้น

ท้องถิ่นในจังหวัดอื่นๆ น่าจะลองหันมาลงทุนในเรื่องเหล่านี้ เพราะงบประมาณที่ใช้จ่ายไป ถือว่าเป็นเรื่องคุ้มค่าอย่างยิ่งสำหรับการรักษาชีวิตคน

ไม่เฉพาะแต่การจัดหาเครื่องมือ แต่ยังรวมถึงเรื่องของการดูแลรักษา เมื่อเวลาผ่านไปหลาย ๆ ปี งบประมาณของตำรวจต้องนำไปใช้กับเรื่องอื่น ไม่มีใครดูแล สุดท้ายก็ต้องขอความร่วมมือจากท้องถิ่น ใน กรุงเทพมหานคร โทรทัศน์ที่ใช้อยู่ทุกเครื่องนั้น ท้องถิ่นเป็นฝ่ายให้การสนับสนุนทั้งหมด จอโทรทัศน์เก่า รองผู้ว่าฯ ก็เปลี่ยนให้ จัดการทำให้ใหม่ การบำรุงดูแลรักษาระบบ หากมีระบบส่วนใดเกิดการชำรุดขึ้นมาก็ต้องตามช่างของ กทม.

หลักการที่จะทำให้การทำงานระหว่างตำรวจกับท้องถิ่นเป็นไปอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพคือ ท้องถิ่นต้องใจกว้าง ถ้าใจแคบซื้อเครื่องมือมาแล้วเก็บไว้ที่ กทม.หรือเทศบาลอย่างเดียว แล้วจะมีใคร

สามารถนำไปใช้ได้ จะใช้ทีก็แค่ตอนเกิดเหตุ ซึ่งเกิดประโยชน์น้อยมาก เราจึงต้องทำให้ข้อมูลเกิดการเชื่อมโยงกัน ยกตัวอย่างเช่น **การควบคุมและจัดการจราจรโดยระบบโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV)** เรามีศูนย์อยู่ทั้งที่ กทม. และกองบัญชาการตำรวจนครบาล สามารถใช้ได้ทั้ง 2 ที่ มีการเชื่อมโยงข้อมูล Leased Line เข้าหากัน (การเชื่อมโยงการรับส่งข้อมูล ภาพ และเสียง ด้วยการใช้โครงข่ายใยแก้วนำแสงดิจิทัล) โดยหน้าที่ในการควบคุมทางตำรวจจะเป็นคนทำ ส่วน กทม.จะสนับสนุนเรื่องงบประมาณและการดูแลรักษา ซึ่งจุดสำคัญคือ **ตำรวจเองก็ต้องมีองค์กรหรือหน่วยงานที่สามารถรองรับได้ เพื่อดูแลเรื่องนี้เป็นการเฉพาะ** เหมือนกับกองบังคับการตำรวจจราจร (บก.จร.) ของกองบัญชาการตำรวจนครบาล (บช.น.)

นอกจากนี้ ยังมีเครื่องมือบางอย่างที่จะเกิดประโยชน์มากหากมีการเชื่อมโยงกัน เช่น **เครื่องมือออกใบสั่งออนไลน์ (E-ticket)** ซึ่งเป็นการเชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบออนไลน์ไปยังเจ้าหน้าที่ตำรวจ ทำให้สามารถตรวจสอบทะเบียนรถ ตลอดจนประวัติอาชญากรรมต่างๆ **ถ้าท้องถิ่นสามารถนำไปใช้ได้เหมือนกันทั่วประเทศ ก็จะทำให้ข้อมูลเกิดการเชื่อมโยงเป็นระบบเครือข่าย** ไม่ว่าบุคคลนั้นจะทำผิดกฎจราจรในพื้นที่ใดของประเทศก็สามารถตรวจสอบได้ ทำให้ระบบต่างๆ ที่เราพยายามนำมาใช้อย่าง การตัดแต้มใบขับขี่ เกิดประสิทธิภาพมากขึ้น รวมทั้งเป็นการทำให้กฎหมายมีความศักดิ์สิทธิ์อีกด้วย

ไม่เพียงแต่ท้องถิ่นเท่านั้นที่เข้ามามีส่วนร่วม แต่ยังมีความร่วมมือของภาคเอกชนในการช่วยสนับสนุนการทำงานของตำรวจด้วย เช่น **หุ่นจำลองตำรวจจราจร** ซึ่งเขาได้ทำมามอบให้ และตอนนี้ทาง **เนคเทค (NECTEC: National Electronics and Computer Technology Center)** ก็กำลังนำหุ่นไปผ่าตัดเพื่อติดกล้องไว้ภายใน จาก “จ่าเฉย” ที่ผู้คนเรียกกัน

ต่อไปก็จะกลายเป็น “เจ้าอัจฉริยะ”

ในส่วนของ**การศึกษาอบรม** **ดูงาน** แต่ละปีจะมีการพาเจ้าหน้าที่ ตำรวจประมาณ 100 นาย ไปดูงานทั้งภายในและภายนอกประเทศ เช่น จีน เกาหลีใต้ สิงคโปร์ เวียดนาม เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพกำลังพล และสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างตำรวจจราจรกับหน่วยอื่นๆ ซึ่งเงินที่นำไปใช้ในการศึกษาดูงานก็มาจากท้องถิ่นในส่วนของค่าปรับที่ได้รับกลับคืนมา

การอบรมอาสาจราจรเพื่อช่วยเหลือสังคม ก็เป็นอีกส่วนหนึ่งที่ท้องถิ่นสามารถมีส่วนร่วมได้อย่างเต็มที่ ด้วยการทำงานด้านการจราจรโดยไม่หวังสิ่งตอบแทนใดๆ มีหน้าที่จัดการจราจรเพื่อให้เกิดความสะดวกปลอดภัย และรายงานการกระทำผิดของผู้ขับขี่ การขำรุคเสียหาย สัญญาณไฟจราจรขัดข้อง และเป็นผู้ช่วยพนักงานตามกฎหมาย

การประชาสัมพันธ์สำหรับประชาชน ท้องถิ่นก็สามารถเข้ามา มีบทบาทได้ในการสร้างเครือข่าย ชมรมต่างๆ เช่น การจัดทำเว็บไซต์ด้านการจราจร, คู่มือประชาชน, สื่อ/กฎหมายออนไลน์, การประชาสัมพันธ์ผ่านวิทยุ/โทรทัศน์, การรณรงค์เทศกาลต่างๆ หรือระบบป้ายสลับข้อความ (ป้าย LED) ตลอดจนการจัดตั้งสถานีวิทยุชุมชนต่างๆ ซึ่งสถานีตำรวจแห่งชาติมีอยู่ด้วยกัน 3 สถานีหลัก ประกอบด้วย สวพ. FM 91 Traffic Pro, จส.100 และสถานีจราจรเพื่อสังคม FM 99.5 MHz (Traffic Radio Society)

สำหรับตัวอย่างเครื่องมือที่ต่างประเทศนำมาใช้ เช่น เรือเหาะ (Air Ship) ของ**ประเทศญี่ปุ่น** ที่นำมาใช้ในการควบคุมและบัญชาการจราจร หรือใน**ประเทศอังกฤษ** มีการใช้เครื่องบินที่ไม่มีนักบิน ควบคุมด้วยรีโมทคอนโทรล เรียกว่า “UAVs” เพื่อสนับสนุนการทำงานและลดงานที่เสี่ยงอันตรายของตำรวจ ทั้งยังสามารถรวบรวมพยานหลักฐานให้กับตำรวจ และอัยการได้อีกด้วย

พล.ต.ต.อุทิศวรรณ แก้วสะอาด

ผู้บังคับการตำรวจจราจร

สำนักงานตำรวจแห่งชาติมีการนำเทคโนโลยีต่างๆ มาใช้เป็นเครื่องมือในการป้องกันและลดอุบัติเหตุ เพื่อลดความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้รถใช้ถนน และประชาชนทั่วไป รวมทั้งสร้างความเชื่อมั่นในความปลอดภัยสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนที่ปฏิบัติตามกฎจราจร นอกจากนี้ เครื่องมื่อดังกล่าวยังทำหน้าที่แทนตำรวจจราจร เพื่อสวัสดิภาพความปลอดภัย และลดการเผชิญหน้าระหว่างตำรวจจราจรกับประชาชน เพราะผู้คนทั่วไปต่างก็ให้การยอมรับกับสิ่งที่เป็นวิทยาศาสตร์ มากกว่าการตัดสินใจโดยลำพังของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

ผลจากการนำเครื่องมือต่างๆ มาใช้ในการจัดการงานด้านการจราจร นอกเหนือจากที่รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาลได้กล่าวถึงไป มีรายละเอียดดังนี้

ระบบตรวจจับรถยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร (Red Light Camera) เดิมทีรัฐบาลใช้งบกลางสนับสนุนให้เริ่มทำ 30 ทางแยก ซึ่งเมื่อดำเนินการปีแรก (ปี 2552) ในเวลา 24 ชม./1 ทางแยก จะมีการฝ่าฝืนประมาณ 2,000 รายขึ้นไป แต่พอผ่านไปปีเศษ มีการฝ่าฝืนลดน้อยลงมาเหลือ 1,000 ราย จนปัจจุบันเหลือประมาณ 500 ราย

ผลที่ตามมาคือ สถิติอุบัติเหตุตามแยกต่างๆ ลดลง ตำรวจกับชาวบ้านไม่ต้องทะเลาะกันเพราะมีหลักฐานแสดงให้เห็น พฤติกรรมการขับขี่ของผู้คนก็เปลี่ยนไปจากเดิม นอกจากนี้กล้องยังช่วยบันทึกภาพอาชญากรรมและอุบัติเหตุต่างๆ ที่เกิดบริเวณทางแยก ซึ่งทางกรุงเทพมหานครเห็นความสำคัญตรงจุดนี้ จึงเข้ามาสนับสนุนโดยขยายเพิ่มเติมใน 7 ทางแยก

และวันนี้ สภา กทม.เพิ่งผ่านงบประมาณจัดหาล้อจี้ให้อีก 60 ทางแยก ด้วยวงเงินงบประมาณ 400 ล้านบาท

กล้องตรวจจับความเร็ว (Speed Detector Camera) สาเหตุที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บบนท้องถนนสูงที่สุดคือ ความเร็ว ซึ่งเทคโนโลยีที่นำมาใช้จัดการนี้เป็นเทคโนโลยีใหม่ล่าสุดของประเทศสหรัฐอเมริกา ราคาค่อนข้างสูงประมาณ 1 ล้านบาท แต่ใช้ประโยชน์ได้หลายอย่าง ทั้งบันทึกภาพนิ่งและวิดีโอ รวมทั้งสามารถต่อเชื่อมได้กับทุกระบบ กล้องตัวนี้ใช้ดูตอนกลางวันได้ในระยะ 1.8 กิโลเมตร คือ สามารถมองเห็นเลขทะเบียนรถ และดูตอนกลางคืนในเวลามืดสนิทได้ ภายในระยะ 180 เมตร มีอัตราขยาย 4 ล้านพิกเซล ซึ่งคมชัดมาก นอกจากเรื่องการจราจรแล้ว ยังมีการนำมาใช้กับปัญหาอาชญากรรมและยาเสพติดด้วย

เครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด (BAC Test Devices) การตรวจเรื่องเมาแล้วขับเป็นสิ่งที่ยากสำหรับกรณีต่างจังหวัด เนื่องจากส่วนใหญ่จะมีสายสัมพันธ์กันในกลุ่มชน ตำรวจจึงไม่ควรปฏิบัติเรื่องนี้โดยลำพัง ต้องมีสาธารณสุข อปพร. (อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน) และท้องถิ่น มาทำงานร่วมกัน ส่วนเครื่องมือที่ใช้ ความจริงก็มีหลายหน่วยงานให้การสนับสนุน เช่น มูลนิธิเมาไม่ขับ และการลงทุนก็ไม่สูงมาก ในส่วนของ กทม. มีการจับกุมกรณีนี้เดือนละ 2,000-3,000 ราย ซึ่งโดยปกติเราจะไม่ปรับในข้อหาขัดคำสั่งเจ้าพนักงาน เนื่องจากการตรวจวัดเราทำกันหลายหน่วยงาน บางครั้งก็มีสื่อมวลชนร่วมอยู่ด้วย และเรามีการตรวจ Pre-Test ก่อนว่า ผู้ขับขี่มีแอลกอฮอล์อยู่ในตัวหรือไม่ ถ้ามี จึงจะให้เป่าเครื่องวัดแอลกอฮอล์ หากไม่ยินยอม ก็จะใช้วิธีการคือ ทำเป็นรูปสำนวนส่งฟ้องกับพนักงานสอบสวน แล้วค่อยไปสู้ต่อที่ชั้นศาล ซึ่งสุดท้าย ส่วนใหญ่ร้อยละ 90 ก็ยอมเป่า

เครื่องมือตรวจวัดมลภาวะที่เกิดจากควันขาว-ควันดำของรถยนต์ มีเพียงไม่กี่ประเทศในเอเชียที่ยังต้องตรวจเรื่องควันดำอยู่ เช่น ไทย อินโดนีเซีย นอกนั้นจะไปตรวจเรื่องควันขาวกันหมดแล้ว แต่ประเทศเราปัญหามลภาวะจากการเผาไหม้ยังสูง โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร

เครื่องมือตรวจวัดมลภาวะทางเสียงที่เกิดจากรถยนต์ การวัดเสียงเป็นเรื่องค่อนข้างยาก เพราะต้องตรวจวัดในสถานที่ที่เงียบจริงๆ ถึงจะมีค่าที่เที่ยงตรงถูกต้อง เราจึงดูมาตรฐานเรื่องของไส้กรองเป็นหลักมากกว่า นอกจากเสียงดังจริงๆ จึงจะวัดและดำเนินการ

ระบบตู้ชุมสายโทรศัพท์อัตโนมัติ PABX หรือ Call Center 1197 แต่เดิมใช้ผู้ชายทำหน้าที่รับโทรศัพท์ ทำให้มีการร้องเรียนกันมาก เพราะพูดจาแข็งกระด้าง จึงเปลี่ยนมาใช้พนักงานที่เป็นผู้หญิง และให้บริษัทที่เป็นมืออาชีพมาดำเนินการ จากนั้นก็ไม่มีการร้องเรียนอีกเลย ทำให้กลายเป็นเพื่อนเดินทางของผู้ใช้รถใช้ถนน ตลอด 24 ชม.

การจัดซื้อหมวกนิรภัย เมื่อ 4 ปีที่แล้วตอนที่ตนเองยังเป็นรองผู้บังคับการตำรวจจราจร ทางประเทศเวียดนามได้มาศึกษาดูงานที่ บก.จร.02 และขอข้อมูลเรื่องหมวกนิรภัยของเราไป เราก็ตีใจที่เขาเอาของเราไปทำ มาถึงวันนี้ เวียดนามสามารถผลักดันเรื่องการสวมใส่หมวกนิรภัยได้ 100 เปอร์เซ็นต์ แต่ประเทศไทยกลับยังไม่ถึงไหน น่าคิดว่าการที่ประเทศเราจะลุ่มลุ่มล่าช้ากันเกินไป ก็ทำให้งานบรรลุเป้าหมายตามเขาไม่ทันเหมือนกัน และวันนี้เราเองก็กลับกลายเป็นฝ่ายต้องไปศึกษาดูงานประเทศเขาแทน

รถยก กรุงเทพมหานครให้การสนับสนุนรถยกกับทางตำรวจทุกปี รวมทั้ง บริษัท วิริยะประกันภัย จำกัด ก็สนับสนุนให้นารถยกมาใช้ในการดำเนินการของตำรวจจราจรโครงการพระราชดำริ ซึ่งส่วนนี้เป็นเครื่องมือที่ท้องถิ่นส่วนใหญ่สามารถให้การสนับสนุนได้ดีที่สุด

(3) มิติใหม่ในการสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมาย ในบทบาทของท้องถิ่น

นายไพบุลย์ อุบัติศฤงค์ นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต

จังหวัดภูเก็ตเป็นจังหวัดที่เล็กมาก เรามีงบประมาณขององค์การบริหารส่วนจังหวัด (อบจ.) แค่ 900 กว่าล้านบาท ขณะที่จังหวัดชลบุรี มีงบประมาณเกือบ 2,000 ล้านบาท หรือถ้าเทียบกับกรุงเทพมหานคร (กทม.) นั้นมีถึง 20,000 กว่าล้านบาท

ท่านรองผู้บัญชาการตำรวจนครบาลบอกว่า ท้องถิ่นทำได้ทุกอย่าง แต่ความจริง กทม.กับท้องถิ่นในต่างจังหวัดใช้กฎหมายคนละฉบับ มีเฉพาะ กทม.กับพัทยาเท่านั้นที่ใช้กฎหมายการปกครองส่วนท้องถิ่นรูปแบบพิเศษ จะนำไปใช้กับจังหวัดอื่นๆ ไม่ได้ ที่ท่านบอกว่า กทม.อุดหนุนรถให้ แต่ท้องถิ่นเราทำไม่ได้ เราไม่มีอำนาจอยู่ในมือ ต่างคนต่างเป็นดาวฤกษ์ของตัวเอง การทำงานในต่างจังหวัดจึงต้องใช้ใจทำงาน ปัจจัยที่จะทำให้ประสบความสำเร็จก็แตกต่างจาก กทม. หรือประเทศอื่นๆ

จุดสำคัญที่สุดที่ท้องถิ่นต้องทำให้ได้คือ **การนำผู้ว่าราชการจังหวัดมานั่งเป็นประธานคณะกรรมการจราจร** ถ้าสามารถทำให้ผู้ว่าฯมานั่งเป็นประธาน ก็จะสามารถนำเอา อบจ. ตำรวจ แขวงทางหลวง กรมทางหลวง ขนส่งจังหวัด ตลอดจนทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจรในต่างจังหวัดมาประชุมร่วมกันได้

องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต เป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่ได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรอย่างจริงจัง มีการร่วมกันประชุมวางแผนแก้ไขปัญหาจราจรและปัญหาอุบัติเหตุจราจร โดยนำข้อมูลปัญหา

จากหลายหน่วยงานมาวิเคราะห์ วางแผน รวมทั้งมีการวิเคราะห์ความต้องการของประชาชน เพราะสิ่งสำคัญคือ การแก้ปัญหาโดยเข้าใจลักษณะเฉพาะและความต้องการของแต่ละท้องถิ่น จนเกิดเป็นแผนงานพัฒนาแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยบนท้องถนนในจังหวัดภูเก็ตอย่างยั่งยืน (Development of Sustainable Road Safety) ซึ่งผลจากการดำเนินงานโครงการต่างๆ ขององค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต สามารถช่วยลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรได้ ร้อยละ 30 ภายในระยะเวลา 3 ปี

การแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตเมืองขององค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต ได้ดำเนินการปรับปรุงพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในเขตเมืองภูเก็ต โดยจัดทำโครงการต่างๆ ได้แก่ **โครงการรถขนส่งประจำทาง (รถเมล์ไฟฟ้า)** ให้บริการสาธารณะด้านกิจการขนส่งมวลชนแก่ประชาชนนักท่องเที่ยว ให้ได้รับความสะดวก ปลอดภัย ลดปัญหาการจราจรในเขตเมือง ตลอดจนรองรับการเจริญเติบโตด้านการคมนาคมขนส่ง โดยมีการติดตั้งระบบติดตามยานพาหนะ (GPS) เพื่อควบคุมเวลาและบริหารจัดการการเดินทางของรถไฟฟ้า ทั้งยังเพิ่มความปลอดภัยในการรักษาระยะเวลาการวิ่งของรถให้ขาวภูเก็ต

โครงการติดตั้งไฟสัญญาณจราจรนับเวลาก่อนหยุด (Count Down) ตามบริเวณจุดแยกที่สำคัญตามเส้นทางสายหลักของจังหวัดภูเก็ตให้มีประสิทธิภาพ เพื่อเป็นการสร้างหลักประกันความปลอดภัย และสร้างความตระหนักในการรักษาวินัยจราจรให้แก่ประชาชน ตลอดจนนักท่องเที่ยวที่ใช้ยานพาหนะประเภทรถยนต์และรถจักรยานยนต์เป็นหลัก

โครงการติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ในพื้นที่สำคัญที่เป็นจุดเสี่ยง โดยความร่วมมือของสำนักงานเทศบาลนครภูเก็ต กองบังคับการตำรวจจังหวัดภูเก็ต ซึ่งดำเนินการติดตั้งกล้องคุณภาพสูงในพื้นที่

ซึ่งเป็นจุดเสี่ยงสำคัญ และให้ผู้ที่เป็นเหยื่อของผู้ที่เมาแล้วขับมาทำ
หน้าที่ตรวจสอบดูแลผ่านกล้องวงจรปิด

โครงการก่อสร้างเกาะกลางถนนสาย 4233 กมลา-ป่าตอง
(ตอนพื้นที่ตำบลกมลา) โดยร่วมมือกับแขวงทางภูเก็ต เพื่อเป็นการ
แก้ไขปัญหาคอขวด และยกระดับมาตรฐานการก่อสร้างถนนในพื้นที่แหล่ง
ท่องเที่ยวให้ได้ระดับมาตรฐาน

นอกจากนี้องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ตยังสนับสนุนงบประมาณ
ในการจัดซื้อกล้อง Speed Camera เพื่อตรวจจับความเร็วรถ และ
สนับสนุนโครงการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่ 100
เปอร์เซ็นต์ ทุกพื้นที่ ทั้งจังหวัด โดยร่วมมือกับจังหวัดภูเก็ต กอง
บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ต สำนักงานขนส่งจังหวัดภูเก็ต สำนักงาน
สาธารณสุขจังหวัดภูเก็ต และภาคีเครือข่ายการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุ
อุบัติภัยบนท้องถนน ทำให้ปัจจุบันอัตราการสวมหมวกนิรภัยในจังหวัด
ภูเก็ตสูงในอันดับต้นๆ ของประเทศ

สุดท้าย ขอเน้นย้ำเรื่องการสร้างความร่วมมือของทุกภาคส่วน
โดยการเปิดใจคุยกับทุกฝ่าย เพื่อแก้ปัญหาของประชาชนได้อย่างเป็นรูป
ธรรมโดยให้ทุกหน่วยงานเห็นถึงความสำคัญของชีวิตและความปลอดภัย
ของประชาชน และให้ประชาชนได้รับประโยชน์มากที่สุด

อภิปราย

ท้องถิ่นและตำรวจ รวมพลังหยุดยั้งอุบัติเหตุ

วิทยากรโดย

- พล.ต.ต.ศักดิ์ดา เตชะเกรียงไกร รองผู้บัญชาการตำรวจภูธร ภาค 4
- พ.ต.อ.กิตติศักดิ์ จำรัสประเสริฐ รองผู้บังคับการตำรวจภูธร
จังหวัดบึงกาฬ
- พ.ต.อ.วันไชย เอกพรพิชญ์ รองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัด
ระนอง
- นายวัฒน์ศักดิ์ จังจรรยา นายองค์การบริหารส่วนตำบลเขาสวน
กว้าง จ.ขอนแก่น

ดำเนินรายการโดย

นายสุรสิทธิ์ ศิลปงาม มูลนิธิเมาไม่ขับ

พล.ต.ต.ศักดิ์ดา เตชะเกรียงไกร

รองผู้บัญชาการตำรวจภูธร ภาค 4

เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีต้นทุนทางสังคมไม่สูงนัก แม้แต่ในองค์กรตำรวจด้วยกันเอง ก็ยังมองว่า งานการแก้ไขปัญหารจราจรเป็น “ภาพลบ” มากกว่า “ภาพบวก” เมื่อมีการจัดสรรงบประมาณในแต่ละครั้ง การจัดลำดับความสำคัญให้กับงานทางด้านนี้จึงค่อนข้างอยู่ในลำดับท้ายๆ

ขณะเดียวกัน ประชาชนที่ทำผิดกฎหมายจราจร ก็มองว่า เรื่องดังกล่าวเป็นเรื่องเล็กน้อย ทั้งที่ในความเป็นจริง สถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุนั้นมีอัตราที่สูงมาก จากเหตุผลที่กล่าวมา **ตำรวจจึงต้องมีพันธมิตร ภาคีเครือข่าย มาร่วมมือเพื่อขับเคลื่อนงานไปด้วยกัน** โดยเฉพาะตำรวจที่อยู่บริเวณชานเมือง โอกาสที่จะทำงานให้ได้ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย โดยไม่ได้รับความช่วยเหลือเลยนั้น ค่อนข้างลำบาก การท้อถอยหรือการปกปิดร่องรอยทางอื่นหลายแห่งหันมาให้ความสำคัญกับงานด้านการจราจร จึงทำให้การทำงานดีขึ้นมาก

พื้นที่ของตำรวจภูธรภาค 4 มีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบการจราจรในเขตภาคอีสานตอนบน ครอบคลุม 12 จังหวัด ซึ่งมีโครงข่ายถนนเชื่อมโยงเป็นตาข่ายร่างแหที่มีความสมบูรณ์มาก แต่ขณะเดียวกันก็มีคนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุตมามากเช่นกัน เนื่องจากถนนที่ดีทำให้คนขับรวดเร็ว และปริมาณรถที่เข้า-ออกมีจำนวนมาก

มีคำกล่าวว่า **“การช่วยชีวิตมนุษย์เป็นมหากุศล”** ตนเองนั้นเติบโตมากับการทำงานด้านการสืบสวนปราบปราม ภูมิใจกับการไล่ล่าจับผู้ร้าย แต่เมื่อได้มีโอกาสมาทำงานด้านการจราจร จนสามารถลดจำนวนอุบัติเหตุในแต่ละท้องที่ลง สิ่งที่ได้มาไม่ใช่ความภูมิใจ แต่กลับเป็นความสุขใจที่ได้ช่วยชีวิตผู้คน

แนวคิดที่อยากนำเสนอในวันนี้คือ **การเปลี่ยนยุทธศาสตร์การทำงานมาเป็นแบบบวกนำหน้าลบ** ซึ่งตำรวจภูธรภาค 4 จะทำเป็นต้นแบบในเรื่องนี้

เมื่อก่อนนโยบายด้านการจราจรของเราสนใจแต่ยอดจับกุมเพียงอย่างเดียว ทำให้เกิดแต่ภาพลบในการทำงาน จึงต้องการผลักดันให้เกิดการทำงานที่เป็นภาพบวก ด้วยการให้ข้อมูล สร้างความรู้ความเข้าใจแก่ประชาชน โดยได้กำหนดยุทธศาสตร์ขึ้นมา 3 ยุทธศาสตร์คือ **1) การสวมใส่หมวกนิรภัย** ซึ่งถือเป็นจุดเริ่มต้นที่มีความเป็นรูปธรรม และจะช่วยทำลายงานของการต่อต้านกฎหมายจราจรได้ **2) กลุ่มมวลชน** กลุ่มคนที่ใช้รถจักรยานยนต์ อันดับแรกคือ เยาวชน นักเรียน นักศึกษา และอันดับต่อมาคือ กลุ่มคนที่มีรายได้ปานกลาง เนื่องจากยังมีเงินมากพอที่จะซื้อรถยนต์ขับ เราจึงต้องเลือกพวกเขาเหล่านี้เป็นกลุ่มเป้าหมายหลัก และ **3) บุกเข้าไปหาถึงที่** สถานที่ที่อยู่ของคน 2 กลุ่มนี้คือ โรงเรียนและโรงงาน ในกลุ่มของนักเรียน นักศึกษา เราต้องเข้าไปพูดคุยหารือกับผู้อำนวยการ โรงเรียนและครูอาจารย์ ส่วนกลุ่มของคนที่มีรายได้ปานกลาง เราต้องเข้าไปคุยกับผู้บริหารโรงงาน ไปทำบันทึกความร่วมมือ (MOU: Memorandum of Understanding) ร่วมกัน จากนั้นจึงเริ่มดำเนินการ โดยกำหนดวันดีเดย์ (D-Day) ให้ประชาชนทราบล่วงหน้า 7 วัน เพื่อให้การต่อต้านลดน้อยลง เพราะประชาชนมีเวลาเตรียมตัว

นอกจากยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ดังกล่าว เรายังมีการวางแผนประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องเพื่อให้ประชาชนเกิดความเข้าใจและร่วมมือกับตำรวจ เช่น ให้ตำรวจแต่งมาสคอต (Mascot) เข้าไปในชุมชน เป็นตัวการ์ตูนน่ารัก ไม่ใช่ภาพลักษณ์ที่น่าหวาดกลัวอีกต่อไป หรือการคัดสรร

ตำรวจที่หน้าตาดิเข้าไปทำหน้าที่ประชาสัมพันธ์เรื่องการสวมใส่หมวกนิรภัยตามโรงเรียนและโรงงานต่างๆ เป็นต้น

ขอยกตัวอย่าง โรงเรียนโนนสะอาดพิทยาสรรค์ จังหวัดอุดรธานี ซึ่งถือเป็นโรงเรียนต้นแบบ ในการนำร่องณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ โดยมาตรการที่ทางโรงเรียนนำมาใช้ณรงค์ ได้แก่ 1) บุคลากรในโรงเรียนทุกคนตั้งแต่ครูอาจารย์จนถึงภารโรง ถ้าขับขีรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัย 2) การแก้ปัญหาคนที่ไม่ยอมสวมหมวก จะใช้วิธีตัดคะแนนความประพฤติ เรียกมาพูดคุย 3) มีการรณรงค์บริเวณหน้าโรงเรียน เช่น รถที่มาขายไอศกรีมถ้าไม่สวมใส่หมวกนิรภัยจะไม่ให้มาจอดขายหน้าโรงเรียนอีก 4) การจอดรถ และกรณีหมวกนิรภัยหาย ตำรวจต้องเข้าไปช่วยสอดส่องดูแล อีกทางหนึ่งท้องถิ่นก็ให้การสนับสนุนด้วยการทำที่จอดรถและมีแนวสำหรับเป็นที่แขวนหมวกนิรภัยให้ และ 5) การนำความรู้จากโรงเรียนไปสู่ชุมชน ด้วยการคัดเลือกนักเรียนที่มีความรู้ความสามารถไปเข้าร่วมกิจกรรมการแข่งขันเกี่ยวกับการรักษาสุขภาพและความปลอดภัย เพราะถ้าจะส่งเสริมให้เด็กได้เรียนรู้สิ่งใหม่ เราต้องทำให้เกิดความสนุกด้วย นอกจากนี้ยังมีการประกวดและมอบรางวัลให้กับโรงเรียนที่สวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ในส่วนของภาคอีสาน โดยการเชื่อมโยงประสานกันอย่างดีระหว่างตำรวจกับผู้อำนวยการโรงเรียน คณะครูอาจารย์ และนักเรียน

ดังนั้นการที่เราจะบุกไปทำงานในพื้นที่ไหนเราต้องมุ่งหามวลชนก่อน แล้วค่อยขยายการดำเนินการออกไปทีละเขตพื้นที่ (Zone) จึงจะประสบความสำเร็จ และอีกเรื่องที่สำคัญคือ ต้องมีการแจ้งให้ประชาชนทราบล่วงหน้า เพราะนิสัยของคนไทยนั้น จะทำอะไรขอให้บอกให้รู้ตัวล่วงหน้าก่อน จึงจะทำให้ไม่เกิดปัญหาการต่อต้าน

แนวคิดที่จะทำต่อไปคือ ต้องการจะผลักดันให้มีจัดสรรงบประมาณในการทำงานด้านบวก สำหรับเข้าไปทำโครงการนำร่องในพื้นที่ต่างๆ เพิ่มมากขึ้น แต่จะขอจบจากองค์กรตำรวจด้วยกันเองคงยากก็ต้องไปขอจากท้องถิ่น ซึ่งที่ผ่านมาท้องถิ่นที่เข้าใจแล้วยอมช่วยก็มี แต่ที่เข้าใจแล้วไม่ยอมช่วยมีเยอะกว่า เพราะเขายังนิยมการชูดถนน ลอกคูคลองอย่างไรก็ตาม เชื่อว่า ถ้าการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาภมูหนึ่งถือไม่เรียว อีกมือหนึ่งถือขนม ย่อมจะทำให้ประสิทธิภาพการทำงานสูงขึ้น แม้ว่าการเอาขนมมาจากมือคนอื่นจะไม่ง่ายดายนักก็ตาม

พ.ต.อ.กิตติศักดิ์ จรัสประเสริฐ รองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดบึงกาฬ

เวลาพูดถึงท้องถิ่น ขอให้แยกเป็นบริบทระหว่างเมืองกับชนบท เพราะว่าแต่ละท้องถิ่นมีรูปแบบการปกครองที่แตกต่างกัน ถ้าตำรวจทำงานร่วมมือกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เราจำเป็นต้องขอความร่วมมือจากท้องถิ่น เพราะเขาเป็นเจ้าของงบประมาณ ตนเองเรียกว่า “เก้าแอกตำบลด”

พื้นที่ของสถานีตำรวจภูธรโนนสะอาด จังหวัดอุดรธานี ซึ่งเคยประจำการอยู่ก่อนจะย้ายมาที่จังหวัดบึงกาฬ สมัยก่อนมีปัญหาการไม่สวมใส่หมวกนิรภัยกว่าร้อยละ 90 และชาวบ้านส่วนใหญ่ก็ไม่ชอบใจนักที่ตำรวจไปจับกุมดำเนินคดีกับพวกเขา เราจึงต้องคิดหาวิธีการว่าจะทำอย่างไรให้ท้องถิ่นเข้าใจการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ และเกิดการสร้างความร่วมมือร่วมกัน

โชคดีที่ผู้บังคับบัญชา ซึ่งก็คือ พล.ต.ต.ศักดิ์ดา เตชะเกรียงไกร รองผู้บัญชาการตำรวจภูธร ภาค 4 มีนโยบายและแนวปฏิบัติที่ชัดเจน จน

เป็นที่มาของการริเริ่มโครงการโรงพักรักโรงเรียน ซึ่งถือเป็นโครงการต้นแบบของตำรวจภูธร ภาค 4

โครงการดังกล่าวเป็นการรณรงค์เรื่องการสวมใส่หมวกนิรภัย ซึ่งถือเป็นการกระทำเชิงสัญลักษณ์ที่มองเห็นได้ชัด และการที่ต้องเริ่มต้นทำที่โรงเรียนก่อน เนื่องจากผู้กระทำความผิดส่วนใหญ่เป็นเยาวชน โดยโรงเรียนที่ทางตำรวจเลือกเข้าไปดำเนินการ เป็นโรงเรียนที่เคยเข้าร่วมอบรมเยาวชนอาสา กับทางสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ซึ่งเดิมมี 20 แห่ง แต่ปัจจุบันเหลืออยู่เพียงโรงเรียนเดียวคือ โรงเรียนโนนสะอาดพิทยาสรรค์

การเลือกกลุ่มเป้าหมาย เราเลือกที่จะทำโครงการกับ “เด็กกลุ่มเสี่ยง” ซึ่งมีพฤติกรรมและแรงจูงใจในการทำสิ่งต่างๆ มากกว่าเด็กปกติ เนื่องจากเขาต้องการได้รับการยอมรับ เราจึงชวนเขามาเข้าร่วมอบรมและจัดตั้งเป็นชมรมเยาวชนอาสาจราจร โดยความร่วมมือระหว่างโรงเรียนโนนสะอาดพิทยาสรรค์กับสถานีตำรวจภูธรโนนสะอาด

งานด้านการจราจรนั้น แม้ว่าจะต้องใช้ทฤษฎีหรือทฤษฎีสองด้าน ยุทธศาสตร์แบบวงกลมหน้าลบ หรือการให้ความรู้ความเข้าใจกับประชาชน แต่อย่างไรก็ตาม การบังคับใช้กฎหมาย ก็เป็นเรื่องที่สำคัญที่สุด

เยาวชนอาสาจราจรเหล่านี้จะทำหน้าที่ช่วงโรงเรียนเข้าและเลิกเรียน โดยจะคอยตรวจตราคนที่ไม่ใส่หมวกนิรภัย ด้วยการจดบันทึกชื่อไว้ แม้แต่ผู้อำนวยการโรงเรียนก็ไม่มีการละเว้น จากนั้นถ้าคนที่ได้รับการจดชื่อไม่ยอมเสียค่าปรับ ก็จะต้องไปเข้าร่วมการอบรมในวันจันทร์ตอนเที่ยง เพื่อดูภาพยนตร์เกี่ยวกับกฎจราจรและการลดอุบัติเหตุ เด็กๆ ก็จะเรียนรู้ว่า ถ้าไม่สวมหมวกมาโรงเรียน จะอดเตะบอล เพราะต้องมานั่งอบรมแทน

ในส่วนของโครงการแจกหมวกนิรภัย เราก็มีการแจกอย่างมีศิลปะ และให้กับคนที่ทำความดี เช่น แข่งขันตอบปัญหาธรรมะ ถ้าใครชนะก็จะได้หมวกนิรภัยเป็นการตอบแทน หรือเราต้องการทำให้กลุ่มพ่อแม่ ผู้ปกครองที่ขับซิ่งรถจักรยานยนต์และนำบุตรหลานซ้อนท้ายโดยไม่มีหมวกนิรภัยสวมใส่ ได้เห็นถึงอันตรายของการไม่สวมหมวกนิรภัย และหันมาให้ความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัย จึงทำการรณรงค์ด้วยการติดดาวแปดแฉกบนหมวก ซึ่งตามประสาเด็กอนุบาล-ประถมมักจะชอบได้ดาว ก็จะมารับพ่อแม่ ผู้ปกครองให้สวมหมวก โดยถ้าใครได้ถึง 5 ดาว ก็สามารถมารับหมวกนิรภัยไปได้ นอกจากนี้ เรายังมีธนาคารหมวกนิรภัย สำหรับเด็กที่ไม่มีหมวก แต่มีความจำเป็นต้องซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ของเพื่อนออกไปนอกโรงเรียน สามารถที่จะมายืมกับทางโรงเรียนได้

ไม่เพียงเท่านั้น ทางโรงเรียนยังมีการจัดสถานที่จอดรถ โดยแยกเป็นที่จอดรถจักรยานยนต์สำหรับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย จะให้จอดบริเวณด้านนอกโรงเรียนที่มีแดดร้อน ส่วนผู้ที่สวมหมวกนิรภัยมาจะได้จอดในบริเวณที่จอดรถสำหรับผู้สวมหมวกนิรภัย VIP ซึ่งเป็นที่ร่ม มีหลังคาคลุม และมีที่แขวนหมวกนิรภัยให้อย่างเรียบร้อย

ปัจจุบัน ผู้ว่าราชการจังหวัดอุดรธานีมีคำสั่งให้ทุกอำเภอในจังหวัดอุดรธานี นำโครงการดังกล่าวไปดำเนินการร่วมกับโรงเรียนมัธยมทุกโรงเรียน รวมทั้งมีการขยายผลโครงการไปที่จังหวัดสกลนครและจังหวัดอื่นๆ อีกด้วย

ด้านเยาวชนอาสาจราจรเอง ถ้าเขายังมีพลังในการทำงานอยู่ ก็จะเป็นตำรวจจราจรที่ดีต่อไปในวันข้างหน้า

ขณะที่เรื่องของใบขับขี่ ตำรวจที่อื่นเขาขึ้น “จับ” ใบขับขี่ แต่ที่นี้ “แจก” ใบขับขี่ หากด้วยความที่สถานีตำรวจภูธรแต่ละสถานีมีงบดำเนินการในเรื่องนี้เพียง 600 บาท จึงต้องไปขอความร่วมมือกับนายกเทศมนตรี เพื่อ

จัดทำโครงการเรียนรู้กฎจราจร ลดอุบัติเหตุ และโครงการพาน้องสอบใบขับขี่ โดยมีการประสานงานขอรถโมบาย E-exam ซึ่งเป็นการให้บริการทดสอบเพื่อขอรับใบขับขี่ขึ้นนอกสถานที่ ตามนโยบายอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนของกระทรวงคมนาคม มาให้บริการที่โรงเรียน และเราให้โควตาแก่นักงานของทางเทศบาลได้เข้ามาร่วมเรียนรู้และสอบใบขับขี่บนรถโมบาย E-exam ด้วย ซึ่งกลุ่มของเยาวชนอาสาจราจรเป็นกลุ่มแรกที่ได้รับใบขับขี่จากโครงการนี้

ทางด้านของเจ้าหน้าที่ตำรวจ เราก็มียุทธศาสตร์สืบเวรเข้มแข็งให้คอยดูแลตรวจตราบุตรและภรรยาของตำรวจที่ไม่ยอมสวมหมวกนิรภัยก่อนออกจากแพลตฟอร์ม หรือครอบครัวของตำรวจเอง ถ้าใครมีปัญหาเรื่องการไม่สวมหมวกนิรภัย ก็จะไม่ให้ทำเรื่องกู้เงินกับสหกรณ์ เหล่านี้เป็นต้น

นอกจากนี้ กต.ตร.สถานีตำรวจ หรือคณะกรรมการตรวจสอบและติดตามการบริหารงานตำรวจ (ประกอบด้วย ภาคประชาชนและเจ้าหน้าที่ตำรวจ) ก็เป็นอีกหนึ่งหน่วยงานสำคัญที่เข้ามาร่วมเป็นภาคีเครือข่าย และถือเป็นทางออกที่ช่วยเหลือตำรวจในการแก้ปัญหาด้านการจราจร เพราะเวลาที่มีการจับกุมคนที่ทำผิดกฎจราจร จากสมัยก่อนที่ทำให้ชาวบ้านเกิดความไม่พอใจ แต่เมื่อเราพาทุกคนออกไปจับกุมด้วยกัน กลับกลายเป็นว่าตอนนี้ทั้งอำเภอต่างอยู่ให้จับ และให้ปรับเพิ่มขึ้นเพื่อคนจะได้เข็ดหลาบ

พ.ต.อ.วันไชย เอกพรพิชญ์ รองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดระนอง

การรณรงค์ให้ผู้ขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ จากกรณีตัวอย่างของจังหวัดภูเก็ต เป็นเรื่องของกรนำนโยบายไปปฏิบัติ ท้องถิ่นไม่ว่าจะเป็นที่แห่งใด ถ้าเราเป็นฝ่ายเดินเข้าไปหาตามวัฒนธรรมของคนไทย เขาย่อมจะให้การต้อนรับ แม้ว่าบางเรื่องทำแล้วอาจจะกระทบต่อฐานคะแนนเสียง แต่เราต้องทำให้เห็นว่าเรื่องที่ทำนั้นเป็นเรื่องที่ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อส่วนรวม ต้องสร้างให้เกิดความเชื่อถือศรัทธาซึ่งเชื่อในศักยภาพของตำรวจว่า มีความเป็นมืออาชีพ เราจึงต้องให้ความสำคัญกับท้องถิ่น และปรับตัวเข้าหาเพื่อร่วมทำงานไปด้วยกัน

จังหวัดภูเก็ตมีอัตราการบาดเจ็บและตายจากอุบัติเหตุจราจรสูงเป็นอันดับ 1-5 ของประเทศไทยมาเป็นเวลาหลายปี ในปี 2552 มีผู้บาดเจ็บจำนวน 14,854 คน คิดเป็นอัตราการบาดเจ็บ 4,945.18 คนต่อแสนประชากร และมีผู้เสียชีวิตประมาณปีละ 200 คน คิดเป็นอัตราการเสียชีวิต 66.58 คนต่อแสนประชากร

ที่ผ่านมา เราแก้ปัญหาโดยการบังคับใช้กฎหมายเพียงอย่างเดียว หน่วยงานยังขาดการนำข้อมูลมาจัดระบบและใช้ประโยชน์จากข้อมูล หากเป็นเช่นนั้น ต่อให้ดำเนินการอีก 20-30 ปีก็คงไม่มีทางสำเร็จ เพราะสิ่งที่สำคัญมากกว่าการบังคับใช้กฎหมายคือ “ความรู้” คนส่วนใหญ่ไม่เข้าใจว่าทำไมต้องสวมใส่หมวกนิรภัย ทำไมตำรวจจึงไม่ไปจับเรื่องยาเสพติดหรือการพนัน นั่นเพราะเขามองไม่เห็นความรุนแรงของปัญหา ไม่รู้ว่าอุบัติเหตุทางถนนนั้นทำให้คนเสียชีวิตชั่วโม่งละเท่าไร เราจึงต้องทำความรู้จักกับประชาชนก่อน

โครงการการรณรงค์ให้ผู้ขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยในเขตเทศบาลนครภูเก็ต 100 เปอร์เซ็นต์ มีวัตถุประสงค์ดังนี้ 1) เพื่อสร้างตัวแบบการรณรงค์ให้ผู้ขับขี่และคนโดยสารรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย 2) เพื่อปลุกฝังและสร้างจิตสำนึกให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย 3) ลดการบาดเจ็บและสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน จากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ที่ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะ และ 4) เป็นการนำร่องในการใช้ตัวแบบการรณรงค์ให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยในประเทศไทย

ปัจจุบัน โครงการดังกล่าวประสบความสำเร็จจนขยายไปทั่วทั้งจังหวัด ซึ่งอันที่จริง “ภูเก็ตโมเดล” สามารถนำไปใช้กับจังหวัดอื่นได้ทุกแห่งทุกที่ ทุกเวลา เพราะเป็นระบบการทำงานที่มีการกำหนดวิธีการไว้อย่างเป็นขั้นเป็นตอน โดยลำดับแรกต้องทำความเข้าใจกับความหมายและคำถามต่างๆ ที่เกิดขึ้นกับโครงการ ดังนี้

หมวกกันน็อก 100 เปอร์เซ็นต์ หมายถึง การที่ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารเมื่อถึงภูเก็ต สวมหมวกกันน็อก 2 คน

การให้ความรู้ หมายถึง ขั้นตอนการให้ความรู้ 3 ประการคือ 1) ผ่านการชมวีดิทัศน์เกี่ยวกับข้อมูลการขับขี่และซ้อนท้ายโดยไม่สวมหมวกว่ามีผลอย่างไร 2) การบรรยายถึงที่มาสาเหตุของการเจ็บ พิการและเสียชีวิตจากการไม่สวมหมวก และ 3) การชมภาพยนตร์ที่สร้างจากเรื่องจริงซึ่งสะท้อนให้เห็นพิษภัยสภาพการบาดเจ็บ พิการ และเสียชีวิตจากการไม่สวมหมวก

ขั้นตอนการให้ความรู้นี้อยู่ในมาตรการด้านการประชาสัมพันธ์ ซึ่งได้มีการทำอย่างเข้มข้น ตัวอย่างที่น่าสนใจ เช่น การสร้างเครือข่าย

วางรปิดภาคประชาชนด้วยการยกนิ้วให้กำลังใจแก่ผู้ขับขี่ และซ้อนท้ายที่สวมหมวกนิรภัย

ถัดมาเป็น**บันทึกข้อตกลง** หมายถึง การทำบันทึกข้อตกลงกันระหว่างผู้บังคับการตำรวจ ผู้กำกับ สารวัตรใหญ่ กับหัวหน้าส่วนราชการภาครัฐ ภาคท้องถิ่น และภาคเอกชน เพื่อสร้าง “วาระทางสังคม” ที่ได้กำหนดเงื่อนไขให้แก่หน่วยงานของจังหวัดดำเนินการไปพร้อมกัน ซึ่งจะเป็นตัวขับเคลื่อนจากทุกภาคส่วน

การบังคับใช้กฎหมาย หมายถึง การบังคับใช้กฎหมายเป็นเวลา 1 ปี หลังจากที่ประชาสัมพันธ์ผ่านมาแล้ว 3 เดือน หากผู้ซ้อนท้ายไม่สวมหมวกจะถูกจับและปรับ 1 ชั่วโมง 30 นาที ด้วยการให้ความรู้ จากนั้นจะส่งรายชื่อบุคคลดังกล่าวไปยังหน่วยงานเพื่อดำเนินการตามข้อตกลงที่ได้ทำกันไว้

ฟรีเซ็นเตอร์ หมายถึง การให้บุคคลซึ่งเป็นที่ยอมรับของผู้พบเห็นถ่ายภาพสวมหมวกให้เห็นใบหน้าชัดเจนทั้งผู้ขับขี่และซ้อนท้าย และแสดงสัญลักษณ์การยกนิ้วชี้หมวก

การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยบนท้องถนนของคนภูเก็ต หรือโครงการสวมหมวก 100 เปอร์เซ็นต์ของคนภูเก็ต หรือภูเก็ตโมเดล จะต้องมีการสร้างผู้นำความปลอดภัยใส่หมวก 100 เปอร์เซ็นต์ ซึ่งตำรวจต้องเป็นเจ้าของหลักและทำงานร่วมกับภาคีเครือข่าย โดยต้องร่วมกันเพื่อให้เป็น “วาระจังหวัด” เริ่มจากพื้นที่เป้าหมายที่ไม่ใหญ่เกินไป ฟรีเซ็นเตอร์ที่ใช้ก็เริ่มจากผู้ว่าราชการจังหวัด ผู้บังคับการตำรวจ หัวหน้าส่วนราชการจนถึงผู้นำชุมชน แม้บุคคลดังกล่าวจะไม่ได้ขับขี่จักรยานยนต์แต่นำมาเป็นฟรีเซ็นเตอร์เพื่อเป็นสัญลักษณ์การขับเคลื่อน

ตำรวจซึ่งเป็นหน่วยงานหลักต้องทุ่มเทในการให้ความรู้ ต้องเดินไปพบบุคคล กลุ่มคน ชุมชน โรงเรียนหรือองค์กรต่างๆ เพื่อนำความรู้การเกิดอุบัติเหตุทางถนนจนทำให้มีคนเจ็บ พิการ เสียชีวิตจากการไม่สวมหมวกไปถ่ายทอดบอกต่อทุกภาคส่วนให้เห็นความสำคัญ

ตำรวจและครอบครัวตำรวจต้องเป็นผู้นำรณรงค์การปฏิบัติ ด้วยการจัดหมวกให้ตำรวจและครอบครัวสวมใส่เป็นตัวอย่าง

ผู้ประกอบการอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างเป็นอีกกลุ่มที่ต้องทำความเข้าใจ เพราะเป็นกลุ่มที่ต้องนำร่องการสวมหมวกเช่นกัน และต้องทำบันทึกข้อตกลงกรณีรับส่งผู้โดยสาร หากผู้โดยสารไม่สวมหมวกก็จะไม่รับส่ง ซึ่งตำรวจก็ต้องมอบหมวกให้ทุกคนทุกคิวไว้สำหรับผู้โดยสาร

ส่วนนโยบายจับແຫລก แจกหมวกนั้นใช้ได้จริงหรือ **การรณรงค์ของกฎเเกิดไม่มีการจับແຫລกแล้วแจกหมวก** เพราะตลอด 20 ปีที่ผ่านมาหลังการบังคับใช้กฎหมายเรื่องนี้ ไม่สามารถที่จะทำให้คนไทยสวมหมวกได้ **กระบวนการที่สำคัญที่สุดคือการให้ความรู้เท่านั้น**ที่จะทำให้ผู้ขับขี่และซ้อนท้ายหันมาสวมหมวก อย่างไรก็ตาม การจะให้ทั้งผู้ขับขี่และซ้อนท้ายสวมหมวกในเชิงของการบังคับใช้กฎหมายได้อย่างรวดเร็วนั้น **รัฐบาลจะต้องกำหนดสิทธิทางกฎหมาย** เช่น หากเกิดอุบัติเหตุทางถนนกับผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวก ก็จะตัดสิทธิจากประกันอุบัติเหตุทุกชนิด เป็นต้น

นายวัฒน์ศักดิ์ จังจรรูญ

นายกองค์การบริหารส่วนตำบลเขาสวนกวาง จ.ขอนแก่น

เป็นผู้นำท้องถิ่นมาตั้งแต่ปี 2525 นับถึงวันนี้ก็ร่วม 30 ปี ก่อนหน้าไม่เคยสนใจงานด้านอุบัติเหตุเพราะคิดว่าเป็นเรื่องของตำรวจ แต่เมื่อเกิดอุบัติเหตุกับลูกหลานของชาวบ้านในท้องที่มากขึ้น ก็เริ่มรู้สึกว่าเป็นหน้าที่ของเราเหมือนกัน ที่จะต้องดูแลชีวิตและทรัพย์สินให้กับประชาชน อีกทั้งเรายังเป็นเจ้าของบ้าน เจ้าของปัญหา ใครจะรู้และทำเรื่องนี้ได้ดีไปกว่าเรา จึงได้เริ่มทำงานร่วมกับ **พ.ต.อ.อานนท์ นามประเสริฐ ผู้กำกับ การสถานีตำรวจภูธร อ.เขาสวนกวาง** ตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา

การทำงานเรื่องอุบัติเหตุ **เราไม่ได้เอาเรื่องการบังคับใช้กฎหมายขึ้นมาเป็นตัวนำ แต่มุ่งเน้นเรื่องการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นหลัก** เช่น การตั้งจุดตรวจคนที่ไม่สวมใส่หมวกนิรภัย จะเป็นการทำงานร่วมกันระหว่างตำรวจกับกรรมการหมู่บ้าน ถ้าคนไหนไม่มีหมวกสมมติว่า กำลังจะไปตลาด ก็จะเรียกมาแล้วให้ยืมหมวกไป พอเสร็จแล้วค่อยเอามาคืน ไม่ได้จับหรือปรับ พอทำอย่างนี้ก็ทำให้ชาวบ้านเกิดความศรัทธาในตัวตำรวจ

ชาวบ้านคือเจ้าของ ตำรวจกับ อบต.คือเจ้าภาพ การเริ่มต้นทำงานต้องใจถึงใจก่อน วิธีการทำงานจึงจะมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยได้นำเสนอที่ประชุมสภา อบต.ให้รับทราบถึงปัญหาที่เกิดขึ้นว่า เราต้องการงบประมาณมาช่วยเหลือตำรวจจราจรให้เข้ามาจัดการจราจรในชุมชน

ในแต่ละปี งบประมาณของ อบต.เขาสวนกวาง มีประมาณ 12-13 ล้านบาท แบ่งเป็นงบภายในร้อยละ 70 เหลือเพียงร้อยละ 30 ที่เป็น

งสำหรับการพัฒนา ถึงอย่างนั้นก็ยังพอจัดสรรได้ จึงได้ของงบประมาณช่วยเหลือจาก อบต.ให้สนับสนุนต่อเนื่องเป็นระยะเวลา 2 ปี เมื่อผ่านที่ประชุมแล้ว ก็มีการจัดทำโครงการชุมชนปลอดภัย และตั้งคณะกรรมการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ และตั้งคณะกรรมการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรขึ้น โดยการสรรหาแกนนำชุมชนมาทำหน้าที่เป็นกรรมการ รวมทั้งได้นิมนต์หลวงพ่อกมาเป็นแกนนำด้วย ทำให้ชาวบ้านเกิดความเชื่อถือศรัทธา และอีกทางหนึ่ง หลวงพ่อก็ได้ช่วยเผยแพร่โครงการด้วยการนำเรื่องราวไปเทศนา ทำให้การดำเนินการได้ผลดียิ่งขึ้น

คณะกรรมการฯ ที่เป็นแกนนำดังกล่าว จะประชุมสัมมนาร่วมกับเจ้าหน้าที่ของรัฐ (ปกครอง, สธ., อปท, ครู, ตำรวจ) เพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน หลังจากนั้น ก็มีการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมด้วยการทำประชาคมในชุมชน เพื่อแสวงหาความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุจราจร เพราะคนในชุมชนย่อมรู้ว่า บริเวณไหนที่เป็นจุดเสี่ยง และยังสามารถที่จะบอกกล่าวลูกหลานซึ่งเป็นเยาวชนกลุ่มเสี่ยงให้ได้รับทราบถึงปัญหาที่เกิดขึ้น

ไม่เพียงแต่การจัดตั้งคณะกรรมการฯ แต่เรายังมีการอบรมอาสาจราจร (อส.จร.) หรือ ตำรวจบ้าน เพื่อทำหน้าที่จัดระเบียบการจราจรในชุมชน โดยคัดเลือกจากแกนนำชุมชน อปพร. (อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน) มาฝึกอบรมเป็นอาสาจราจรชุมชน ซึ่งอาสาจราจรไม่ได้ทำแค่เรื่องจราจรอย่างเดียว แต่ยังรวมถึงการป้องกันปัญหาเสพติดด้วย โดยคนที่มาเป็นอาสาจราจร ส่วนหนึ่งก็คือ วิทยุชุมชนใจในหมู่บ้าน พอมาทำงานตรงนี้ก็ทำให้เขาเกิดความภาคภูมิใจกับรูปแบบที่สวมใส่ เพราะ อส.จร.ทำหน้าที่เป็นผู้ช่วยเจ้าพนักงานตำรวจ มีอำนาจจับกุมผู้กระทำผิดกฎจราจรตามคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุใน

ชุมชน เสมือนว่า เป็นผู้ถือกฎหมายคนหนึ่ง ดังนั้นเขาจึงอยากจะปฏิบัติหน้าที่ให้ดี

การดำเนินโครงการในครั้งแรกนั้นได้รับงบประมาณมา 30,000 บาท ทางผู้กำกับฯ ก็นำเงินจำนวนดังกล่าวไปจัดอบรมเพื่อให้ประชาชนรับรู้ถึงกฎ-กติกาจราจรต่างๆ ซึ่งเราได้ให้สมาชิก อบต.ไปเข้าร่วมอบรมด้วย จะได้สามารถนำเรื่องราวไปบอกต่อได้ และเมื่อดำเนินการไประยะหนึ่ง ก็ต้องมีการจัดหาที่ทำการเพื่อใช้ในการทำงานของอาสาสมัคร ทาง อบต.จึงตั้งงบประมาณที่ดินจำนวน 100,000 บาท และร่วมกับหลวงพ่อดังกล่าว ฝ่าป่าสามัคคีเพื่อระดมเงินมาสร้างอาคาร เพราะต้องการจะจัดตั้งเป็นศูนย์ประสานงาน อส.จร.สำหรับบริการชุมชนแบบถาวร

ขณะที่อีกด้านหนึ่งก็มีการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างวินัยจราจรให้กับคนในชุมชน ทั้งการติดป้ายประชาสัมพันธ์ การสร้างเครือข่ายร่วมรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจราจร การเผยแพร่ความรู้อุบัติเหตุจราจร และเสียงตามสายในชุมชน ซึ่งในส่วนของ การประชาสัมพันธ์บริเวณที่เป็นจุดเสี่ยง ชาวบ้านก็ร่วมมือกันโดยใช้วัสดุที่หาได้ในท้องถิ่น เช่น ยางรถยนต์เหลือใช้ มาทำเป็นป้ายเตือนตามจุดต่างๆ

ทางตำบลเขาสวนกวางได้ดำเนินโครงการชุมชนปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง จนขยายครอบคลุมไปทุกหมู่บ้าน กระทั่งมีการประกาศธรรมนูญชุมชน เรื่อง มาตรการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน จากทางประชาคมหมู่บ้าน จำนวน 6 ข้อ โดยข้อที่มีความสำคัญคือ อาสาจราจรร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจทำหน้าที่ในการเปรียบเทียบปรับผู้กระทำผิดตามประกาศธรรมนูญชุมชน และนำเงินค่าปรับเข้ากองทุนชุมชนปลอดภัย ต.เขาสวนกวาง

ปัจจุบัน คนในชุมชนถือว่า สวมใส่หมวกนิรภัยเกือบ 100 เปอร์เซ็นต์ โดยถ้าใครจะเดินทางไปอำเภอ หากขับขีรถจักรยานยนต์แล้วไม่สวมหมวกจะไม่ได้รับอนุญาตให้เข้าไปติดต่อราชการ ถ้าจะเข้าก็ต้องเสียค่าปรับ ในวันสำคัญต่างๆ เช่น วันปีใหม่ ตรุษสงกรานต์ ใครโดนปรับ 100 บาท ให้เอาใบเสียค่าปรับมารับหมวกนิรภัยไป ไม่ได้ขาย แต่แจกฟรี นี่ถือเป็นกลยุทธ์อย่างหนึ่ง

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการพบว่า ชาวบ้านผู้ใช้รถใช้ถนนในชุมชนมีวินัยในการขับขีรถมากขึ้น และการมีส่วนร่วมของประชาชนในชุมชนก็มีมากขึ้นด้วย โดยเฉพาะอาสาจราจรจะสับเปลี่ยนหมุนเวียนมาเข้าเวรทุกวันตลอด 24 ชม. ขณะเดียวกันประชาชนก็ยอมรับที่จะปฏิบัติตามกฎข้อบังคับที่ชุมชนตั้งขึ้น รวมทั้งให้ความร่วมมือกับอาสาจราจร ที่สำคัญที่สุดคือ ชาวบ้านในชุมชนมีความปลอดภัยจากอุบัติเหตุบนท้องถนนจนสามารถกล่าวได้อย่างเต็มปากเต็มคำว่า หลังจากดำเนินโครงการมาปีเศษ ในชุมชนยังไม่มีอุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้น ทั้งกรณีบาดเจ็บและเสียชีวิต นอกจากนี้ในอนาคต เราจะมีผลกีดกันเรื่องการป้องกันและแก้ไขปัญหาคู่อุบัติเหตุจราจรเข้าไปเป็นข้อบัญญัติของ อบต. เพื่อตั้งงบประมาณสนับสนุนร่วมกับตำรวจในการขับเคลื่อนการทำงานระยะยาว

เสาที่ 4

1669 ทางเลือก ทางรอด

(การแพทย์ฉุกเฉิน: เพื่อถนนปลอดภัย)



การแพทย์ฉุกเฉินในทศวรรษ ความปลอดภัยทางถนน

วิทยากรโดย

- นพ.ชาติรี เจริญชีวะกุล เลขาธิการสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.)
- นพ.ศราวุธ สันตินันตรักษ์ นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดหนองบัวลำภู
- นายประสิทธิ์ ทองทิพย์เจริญ รองประธานมูลนิธิสว่างบริบูรณ์ธรรมสถาน เมืองพัทยา จ.ชลบุรี
- ร.ต.ต.ชัยยุทธ โมลิวิสัย นายกเทศมนตรีตำบลคำป่าหลาย อ.เมือง จ.มุกดาหาร

ดำเนินรายการโดย

น.ส.ศิวพร ญาณวิทยากุล ผู้ดำเนินรายการสถานีวิทยุ จส.100

นพ.ชาติรี เจริญชีวะกุล

เลขาธิการสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.)

1669 จะเป็นทางเลือก ทางรอด ให้แก่ประชาชน โดยเฉพาะผู้ประสบภัยได้แค่ไหน เพียงไร คงต้องย้อนกลับไปว่า ความจริงงานด้านระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน (EMS: Emergency Medical Services) หรือการกู้ชีพ อยู่ในมือของภาคเอกชนมาตั้งแต่เริ่มแรกเมื่อ 100 ปีที่แล้วมีการก่อตั้งมูลนิธิปอเต็กตึ๊งขึ้นมา โดยคนจีนกลุ่มหนึ่งที่มาอยู่บนผืนแผ่นดินไทย ต่อมาก็มีสภาอากาศไทย กระทั่งเกิดมูลนิธิร่วมกตัญญูในปี 2513 อันที่จริงยังมีอีกหลายมูลนิธิที่ช่วยเหลือสังคมแบบปิดทองหลังพระมาโดยตลอด โดยภาคราชการเพิ่งจะมีบทบาทเข้ามาช่วยงานกู้ชีพ ตั้งแต่ปี 2520 เป็นต้นมา

ปี 2538 โรงพยาบาลราชวิถีได้เริ่มต้นโครงการต้นแบบระบบการรักษาพยาบาลก่อนถึงโรงพยาบาลแก่ผู้เจ็บป่วยฉุกเฉินในพื้นที่บริการ โดยได้อัญเชิญพระนามของสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมพระยาชัยนาทนเรนทร องค์สถาปนากกระทรวงสาธารณสุข มาเป็นชื่อของหน่วยปฏิบัติการ ที่เรียกว่าหน่วยกู้ชีพ “นเรนทร” ซึ่งต่อมาได้ยกระดับมาบริหารจัดการระดับกระทรวงสาธารณสุข

ระบบการแพทย์ฉุกเฉินหรือ EMS ของประเทศไทยมีพัฒนาการอย่างค่อยเป็นค่อยไป จนมาถึงในช่วงปี 2545-2550 สำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ (สปสช.) ได้เข้ามามีส่วนร่วมบริหารจัดการ วางระบบ EMS โดยใช้ระบบ Financial Management และมีการสร้างการมีส่วนร่วมกับภาคีต่างๆ ทำให้ระบบการแพทย์ฉุกเฉินในระยะหลังเกิดการพัฒนาก้าวหน้าไปอย่างรวดเร็ว

โดยเฉพาะหลังเกิดเหตุการณ์สึนามิถล่มภาคใต้ ถือเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญ ทำให้ทุกฝ่ายมองเห็นร่วมกันว่า ระบบการบริหารจัดการทางการแพทย์ของไทยจำเป็นต้องได้รับการพัฒนาอย่างเร่งด่วน จึงเกิดการตราพระราชบัญญัติการแพทย์ฉุกเฉิน พ.ศ.2551 และเป็นที่มาของการยกฐานะของศูนย์เรนทรขึ้นเป็นสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.)

ภายใต้หลัก 5Es ได้แก่ Education, Law Enforcement, Engineering, Evaluation และ EMS จะเห็นว่า EMS เป็นตัวสุดท้ายเรียกว่า เป็นฝั่งตรงข้ามกับขบวนการที่ต้องซักเยือกกันเพื่อยื้อชีวิตไว้ งานนี้จึงเป็นทั้งความคาดหวัง ความฝัน และจินตนาการ ที่จะทำให้ประเทศไทยมีระบบการแพทย์ฉุกเฉินที่มีคุณภาพ และได้มาตรฐานสากล ให้คนทุกคนสามารถเข้าถึงอย่างเท่าเทียม โดยไม่แบ่งแยกชั้นวรรณะหรือเชื้อชาติ ศาสนา

ความฝันจะเป็นจริงได้ ต้องมีการพัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉินให้ได้มาตรฐานสากล มีการพัฒนาเครือข่ายและส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคีต่างๆ โดยตอนนี้นเรากำลังรณรงค์ให้หนึ่งครอบครัวต้องมีหนึ่งคนรู้เรื่องการแพทย์ฉุกเฉิน เพราะสิ่งสำคัญที่สุดคือ **การทำให้การแพทย์ฉุกเฉินเป็นเรื่องของทุกคน** รวมทั้งต้องมีการพัฒนาระบบบริหารจัดการการแพทย์ฉุกเฉินที่มีประสิทธิภาพ ตลอดจนการมีศูนย์ประสานงานการแพทย์ฉุกเฉินกรณีเกิดภัยพิบัติ

ระบบการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ มีเป้าหมายหลัก 2 ประการคือการป้องกันการเจ็บป่วยฉุกเฉินให้เกิดน้อยที่สุด และการจัดการให้ผู้ป่วยฉุกเฉินได้รับการปฏิบัติการฉุกเฉินที่ได้มาตรฐานจนพ้นภาวะฉุกเฉิน หรือได้รับการบำบัดรักษาเฉพาะอย่างทันที่ โดยมีการกำหนดยุทธศาสตร์ทั้ง 5 เพื่อตอบสนองต่อองค์ประกอบระบบการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ ประกอบด้วย 1) การสร้างและจัดการความรู้และพัฒนาระบบสารสนเทศ

2) การพัฒนาระบบการเงินการคลัง 3) การพัฒนาระบบปฏิบัติการฉุกเฉิน 4) การส่งเสริมศักยภาพและการมีส่วนร่วม และ 5) การพัฒนาโครงสร้าง กลไกการจัดการ และการอภิบาล

ในส่วนของยุทธศาสตร์ที่ 3 ระบบปฏิบัติการการแพทย์ฉุกเฉินจะต้องมีการเตรียมพร้อมตลอดเวลา เบอร์โทรศัพท์ 1669 เป็นเบอร์ฟรีโทรได้ตลอด 24 ชม. ถือว่า เป็นมันสมองของระบบ EMS หน่วยงานนี้จะทำหน้าที่เป็นศูนย์รับแจ้งเหตุและสั่งการ ประจำอยู่ในแต่ละจังหวัดทั่วประเทศรองรับทั้งอุบัติเหตุและการเจ็บป่วยฉุกเฉินต่างๆ ซึ่งเป็นการให้บริการที่ไม่มีค่าใช้จ่าย โดยแบ่งออกเป็น

การปฏิบัติการฉุกเฉินทางบก เรามีรถให้บริการเป็นหมื่นคัน ทั้งรถพยาบาลฉุกเฉินของท้องถิ่นและโรงพยาบาล ปัจจุบัน **ความครอบคลุมในเรื่องการแพทย์ฉุกเฉินของ อปท.** (องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น) ทั่วประเทศมีมากถึงร้อยละ 62.37 (จากจำนวน อปท. 7,852 แห่ง มี อปท.ที่ดำเนินงาน EMS 4,897 แห่ง) แต่ขณะนี้นี้ยังมีคนใช้บริการน้อย แค่อ้อยละ 25 ซึ่งโดยปรกติอัตราการเกิดอุบัติเหตุและเจ็บป่วยฉุกเฉินในประเทศไทยจะมีประมาณ 4 ล้านครั้งต่อปี แบ่งเป็นคนที่ถูกส่งมาด้วยระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินเพียง 1 ล้านครั้งต่อปี ส่วนที่เหลือจะมีญาติและพลเมืองดีเป็นผู้นำส่ง

การปฏิบัติการฉุกเฉินทางน้ำ การให้บริการครอบคลุมทุกพื้นที่ที่มีเขตติดต่อกับบึง หนอง แม่น้ำ และทะเล โดยทาง **สพฉ.มีการทำบันทึกความร่วมมือ (MOU: Memorandum of Understanding) กับ 11 หน่วยงานหลัก** เนื่องจากตอนนี้เรายังไม่มีงบประมาณในการซื้อเรือ จึงใช้วิธีจ่ายค่าน้ำมันให้กับเรือที่มาช่วยเหลือ ซึ่งอัตราการขาดเซยบริการชุดปฏิบัติการฉุกเฉินทางน้ำ จะจ่ายตั้งแต่ 1,200-50,000 บาท

และการปฏิบัติการฉุกเฉินทางอากาศ ได้ทำบันทึกความร่วมมือกับภาคเอกชน กระทรวงกลาโหม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในการลำเลียงผู้ป่วยทางอากาศ รวมทั้งมีการลงนามสัญญาการดำเนินงานช่วยเหลือผู้ป่วยฉุกเฉินในพื้นที่ห่างไกลคมนาคม พื้นที่ทุรกันดาร และพื้นที่พิเศษระหว่างสำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ และบริษัทกรุงเทพดุสิตเวชการ จำกัด (มหาชน) โดยปฏิบัติการดังกล่าวมีการจ่ายเงินอุดหนุนหรือชดเชยค่าบริการตามระเบียบคณะกรรมการการแพทย์ฉุกเฉิน ว่าด้วยการรับเงิน การจ่ายเงิน และการเก็บรักษาเงินกองทุน พ.ศ.2552 โดย สพฉ. พิจารณากรณีให้บริการการแพทย์ฉุกเฉินเพื่อส่งผู้ป่วยจนพ้นวิกฤติและฉุกเฉิน อัตรา 40,000 บาทต่อชั่วโมง

ปัจจุบัน ผู้ปฏิบัติการในระบบการแพทย์ฉุกเฉิน ตั้งแต่เริ่มต้นจนถึงปี 2553 มีผู้ที่ผ่านการอบรมไปแล้วจำนวนทั้งสิ้น 109,941 คน

สุดท้ายเรื่องสำคัญที่อยากเน้นย้ำคือ การจัดการภัยพิบัติ ซึ่งทวีความสำคัญมากขึ้นทุกขณะ เราจึงมีความจำเป็นจะต้องจัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกประสานการปฏิบัติการด้านการแพทย์ฉุกเฉินตอบโต้ภัยพิบัติแห่งชาติ ซึ่งตนเองต้องการผลักดันให้มีการนำพื้นที่บริเวณดอนเมืองที่ถูกทิ้งร้างไว้กลับมาใช้ประโยชน์ โดยตอนนี้กำลังประสานกับบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด เพื่อขอความร่วมมืออยู่

พ.ศ.รณัฐ สันตินันตรักษ์

นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดหนองบัวลำภู

สถานการณ์ของระบบบริการทางการแพทย์ในชนบท ย้อนหลังไปเมื่อหลายปีก่อน เราจะพบเสมอว่า อุปสรรคอย่างหนึ่งก็คือ การเดินทางมาถึงโรงพยาบาลของคนไข้มีความล่าช้า ซึ่งคนไข้ก็มักจะตอบหมอลงกลับว่า มาถึงได้ก็บุญแล้ว ไม่ตายที่บ้านไปซะก่อน หรือเวลาเกิดอุบัติเหตุขึ้น ก็จะไม่พบว่ามีระบบให้ความช่วยเหลือที่ไปถึงที่เกิดเหตุได้ในเวลาอันรวดเร็ว ผู้ประสบเหตุไม่จำเป็นต้องเสียชีวิต เหล่านี้คือ ความเป็นจริงที่เกิดขึ้น จึงไม่ต้องพูดไปถึงเรื่องมาตรฐาน เพราะทุกอย่างเต็มไปด้วยข้อจำกัด ดังนั้นจังหวัดที่อยู่ส่วนปลายที่สุดอย่างจังหวัดหนองบัวลำภูจึงยังคงมีความขาดแคลนค่อนข้างสูง แตกต่างจากภาพในระดับประเทศที่มีความสมบูรณ์พร้อม การมี 1669 เกิดขึ้น จึงเป็นเสมือนเครื่องมือที่จะเข้ามาช่วยลดความเหลื่อมล้ำ สร้างความเป็นธรรมให้กับคนในชนบท ทำให้รู้สึกได้ว่า รัฐยังเหลียวแลผู้ที่อยู่ห่างไกลอยู่

จังหวัดหนองบัวลำภู เป็นจังหวัดที่เกิดขึ้นใหม่ เพิ่งมีอายุ 17 ปี แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 6 อำเภอ มีประชากรทั้งสิ้น จำนวน 501,577 คน ในจำนวนนี้เป็นผู้พิการทั้งหมด 14,612 คน ซึ่งสาเหตุของความพิการส่วนหนึ่งมาจากอุบัติเหตุจราจร หากคนเหล่านี้ได้รับการช่วยเหลืออย่างทันท่วงที ก็น่าจะลดจำนวนผู้ที่จะต้องกลายเป็นผู้พิการลงได้

สถิติผู้ประสบอุบัติเหตุจากการจราจรของจังหวัดหนองบัวลำภู ในปี 2551 มีจำนวนคดีอุบัติเหตุ 344 คดี โดยมีผู้เสียชีวิตจำนวน 67 คน และในปี 2552 มีจำนวนคดีอุบัติเหตุ 283 คดี ซึ่งลดลง แต่จำนวนผู้เสียชีวิตก็ยังมีมากอยู่คือ 67 คน เฉลี่ยแล้วมีผู้เสียชีวิตประมาณร้อยละ 15 ต่อปี

ขณะที่ทางด้านสถิติการนำส่งผู้ป่วยและผู้บาดเจ็บ ส่วนใหญ่ญาติหรือผู้เห็นเหตุการณ์เป็นผู้นำส่ง ร้อยละ 65.91 เพราะคนในชนบทต่างต้องดิ้นรนช่วยเหลือกันเอง ส่วนที่นำส่งโดยหน่วยบริการการแพทย์ฉุกเฉิน หรือ EMS จะมีแค่ร้อยละ 8.40

บทบาทหน้าที่ขององค์การบริหารส่วนจังหวัดในเรื่องของการแพทย์ฉุกเฉิน ตามพระราชบัญญัติองค์การบริหารส่วนจังหวัด พ.ศ.2540 ได้ระบุว่า “มาตรา 45 องค์การบริหารส่วนจังหวัดมีอำนาจหน้าที่ดำเนินกิจการภายในเขตองค์การบริหารส่วนจังหวัด ดังต่อไปนี้...(9) จัดทำกิจการอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอื่นกำหนด ให้เป็นอำนาจหน้าที่ขององค์การบริหารส่วนจังหวัด ฯลฯ” และ **พระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้องค์การบริหารส่วนจังหวัด พ.ศ.2542** ได้ระบุว่า “มาตรา 17 ภายใต้อำนาจมาตรา 16 ให้องค์การบริหารส่วนจังหวัดมีอำนาจและหน้าที่ในการจัดระบบบริการสาธารณะเพื่อประโยชน์ของประชาชนในท้องถิ่นของตนเอง ดังนี้...(19) การจัดให้มีโรงพยาบาลจังหวัด การรักษาพยาบาล การป้องกันและควบคุมโรคติดต่อ ฯลฯ”

รวมทั้ง **พระราชบัญญัติการแพทย์ฉุกเฉิน พ.ศ.2551** ซึ่งเพิ่งเกิดขึ้นเมื่อไม่นานนี้ ได้ระบุเช่นกันว่า “มาตรา 33 ให้จัดตั้งกองทุนขึ้นกองทุนหนึ่งในสถาบัน เรียกว่า “กองทุนการแพทย์ฉุกเฉิน” มีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานด้านการแพทย์ฉุกเฉิน ฯลฯ เพื่อส่งเสริมการมีบทบาทตามความพร้อม ความเหมาะสม และความจำเป็นของประชาชนในท้องถิ่น ให้ กพฉ. (กรมการแพทย์ฉุกเฉิน) สนับสนุนและประสานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ให้องค์กรดังกล่าว

เป็นผู้ดำเนินงานและบริหารจัดการระบบการแพทย์ฉุกเฉินในระดับท้องถิ่นหรือพื้นที่โดยอาจได้รับการอุดหนุนจากกองทุน”

จังหวัดหนองบัวลำภู มีโรงพยาบาลประจำจังหวัด 1 แห่ง และโรงพยาบาลประจำอำเภอ 6 แห่ง (อำเภอละ 1 แห่ง) เดิมทีในอดีตโรงพยาบาลเป็นผู้ทำหน้าที่ดูแลในเรื่องของการแพทย์ฉุกเฉิน แต่โครงสร้างระบบบริการดังกล่าวมีความห่างไกล คนไข้ต้องใช้เวลาในการเดินทางยาวนานกว่าจะมาถึงโรงพยาบาล และเทียบอัตราส่วนแล้ว โรงพยาบาลประจำอำเภอ 1 แห่งต้องดูแลประชากรเกือบ 100,000 คน การเจ็บไข้ได้ป่วยจึงเป็นเรื่องของประชาชนล้วนๆ ที่จะต้องดิ้นรนเพื่อช่วยเหลือตัวเอง ขณะที่ระบบการแจ้งเหตุต่างๆ ก็ไม่มี ประชาชนจึงขาดการมีส่วนร่วมในทุกด้าน การประเมินผลในเรื่องการบริหารจัดการก็วัดได้ยาก ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นคือ มีการใช้เวลามาก ขาดการดูแลก่อนและขณะนำส่งที่ถูกต้อง ค่าใช้จ่ายสูง ส่งผลให้ประชาชนเกิดความพึงพอใจน้อย

ต่อมาระยะหลัง ช่วง 4-5 ปีที่ผ่านมา ระบบการบริการทางการแพทย์มีการพัฒนาขึ้นอย่างมาก เกิดการชักชวนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามาเป็นอาสาสมัครในการกู้ชีพ จากที่เคยมีแต่โรงพยาบาล จึงเกิดหน่วยกู้ชีพอาสาสมัคร เรียกว่า **ผู้ปฏิบัติการฉุกเฉินเบื้องต้น (FR: First Responder) กระจายไปอยู่ทั่วทุกพื้นที่ในจังหวัดหนองบัวลำภู** ด้านการบริหารจัดการก็เริ่มมี 1669 เข้ามาเป็นระบบในการแจ้งเหตุ **รวมทั้งมีระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินระดับท้องถิ่น** ขณะเดียวกันการมีส่วนร่วมของประชาชนก็เพิ่มมากขึ้น ทั้งในเรื่องขององค์ความรู้ และการขอขยับบริการการแพทย์ฉุกเฉิน ทำให้ผลลัพธ์ที่ดีขึ้น ทั้งการลดระยะเวลาในการนำส่ง มีระบบการดูแลเบื้องต้น ค่าใช้จ่ายลดลง ส่งผลให้ประชาชนเกิดความพึงพอใจ

หลังปี 2553 องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดหนองบัวลำภู มีการมาประชุมระดมความคิดร่วมกันว่า ระบบอาสาสมัครกู้ชีพที่มีกระจาย อยู่ในพื้นที่อาจจะมีจำนวนไม่เพียงพอในการรองรับกับเหตุฉุกเฉินต่างๆ ซึ่ง จำเป็นจะต้องใช้ความรู้ เทคนิควิธีการ ตลอดจนความรวดเร็วเพิ่มมากขึ้น อีกทั้งระบบอาสาสมัครเองอาจจะไม่มีความพร้อมในการทำงานตลอด 24 ชม. ดังนั้นทาง อบจ.กับท้องถิ่น จึงได้ร่วมกันจัดให้มีระบบบริการการแพทย์ ฉุกเฉินที่มีมาตรฐานเพิ่มมากขึ้น เรียกว่า **ผู้ปฏิบัติการการแพทย์ฉุกเฉิน ระดับต้น (BLS: Basic Life Support)** ซึ่งทำงานเป็นเครือข่าย มีการให้บริการ 24 ชม. เหมือนกับห้องฉุกเฉิน เพียงแต่รถพยาบาลฉุกเฉินเหล่านี้ จะกระจายออกไปอยู่ตามเทศบาล หรือ อบต. ที่อยู่ในพื้นที่รอบนอก ด้านการมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน ก็มี ทุกฝ่าย ทั้ง อบจ. อบต. โรงพยาบาล สาธารณสุข ปก. ตำรวจ สื่อมวลชน และภาคประชาชน มาร่วมมือช่วยเหลือกัน ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นคือ สามารถ ลดระยะเวลานำส่งจนถึงใกล้เคียงกับมาตรฐานที่กำหนดไว้ ประมาณร้อยละ 80 การดูแลเบื้องต้นก่อนและขณะนำส่งก็ดีขึ้น การบริการฟรีไม่มีค่าใช้จ่าย มีแต่ รอยยิ้มให้กัน ส่งผลให้ประชาชนเกิดความพึงพอใจในระดับสูง

สำหรับในอนาคต ทางจังหวัดหนองบัวลำภูจะมีการกระจาย รถพยาบาลฉุกเฉิน 24 ชม. ให้ครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่ เพราะการดำเนินงาน ที่ผ่านมา พบปัญหาในเรื่องของการขาดการประสานเชื่อมต่อกัน ต่อไปจึง จะมีการพัฒนาระบบแจ้งเหตุให้แจ้งศูนย์ในพื้นที่โดยตรง โดยมี รถประจำอยู่ทุกจุด และมีระบบการให้คำปรึกษากับผู้ป่วยแบบออนไลน์ ในลักษณะคล้ายกับ จส.100 รวมทั้งกระจายศูนย์บริการการแพทย์ ฉุกเฉินไปทั่วทั้งจังหวัด อาจไม่จำเป็นต้องมีทุก อบต. เช่น 2 ตำบล 1 แห่ง แล้วให้ทรัพยากรร่วมกัน

นอกจากนี้ แม้ในระดับชาติ จะมีกองทุนบริการการแพทย์ฉุกเฉิน 1669 แต่ถ้าพึ่งแต่เงินชดเชยของ สพฉ. เพียงอย่างเดียวอาจจะทำให้ได้ มาตรฐานการบริการที่ไม่ดีเพียงพอ ทาง อบจ.กับท้องถิ่น จึงร่วมกันทำ กองทุนของเราเอง โดยกำหนดให้สมทบเงินไม่น้อยกว่า 1 บาทต่อหัว ประชากร เพื่อให้เกิดการบริหารจัดการโดยระบบกองทุนอย่างมีส่วนร่วม **ตลอดจนจะต้องมีการพัฒนาระบบข้อมูลผู้ป่วยฉุกเฉิน** และที่สำคัญ ที่สุดคือ การพัฒนาระบบการป้องกัน ซึ่งเป็นหัวใจที่มีความสำคัญไม่แพ้การ เข้าไปให้การช่วยเหลือผู้ป่วยอย่างทันท่วงที

นายประสิทธิ์ ทองกิตต์เจริญ

รองประธานมูลนิธิสว่างบริบูรณ์ธรรมสถาน เมืองพิทยา จ.ชลบุรี

ประเทศไทยเราโชคดีที่มีมูลนิธิต่างๆ มากมาย ต่างประเทศไม่มีใครเหมือนเหมือนของเรา ซึ่ง **มูลนิธิสว่างบริบูรณ์ธรรมสถาน เมืองพิทยา** ถือเป็นหนึ่งในของมูลนิธิป่อเต็กตึ๊ง เราก่อตั้งมาจนถึงปัจจุบัน รวมระยะเวลา 60 กว่าปีแล้ว ขณะที่ในส่วนของ **หน่วยกู้ภัยสว่างบริบูรณ์ฯ** ดำเนินการมาได้ประมาณ 30 ปี สมัยแรกนั้น เป็นการ “กู้ภัย” ต่อมาจึงร่วมกับศูนย์ นเรนทรทำในเรื่องของการ “กู้ชีพ” ตั้งแต่ปี 2547

วัตถุประสงค์ในการจัดตั้งหน่วยกู้ภัยสว่างบริบูรณ์ฯ มีดังนี้ 1) การให้การช่วยเหลือสงเคราะห์ผู้ด้อยโอกาสและอุบัติภัยต่างๆ 2) การช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุทั้งทางน้ำและทางบก 3) การช่วยเหลือและเคลื่อนย้ายผู้ป่วยฉุกเฉิน 4) การช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุต่างๆ ที่เกิดขึ้นทั้งในและนอกพื้นที่ และ 5) ช่วยเหลือองค์กรการกุศลในเครือสว่างฯ และมูลนิธิอื่นๆ

ซึ่งในการดำเนินงาน มูลนิธิฯ ไม่ต้องเสียค่าใช้จ่าย เพราะมีทาง สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติคอยให้การสนับสนุน

บทบาทและหน้าที่ในการช่วยเหลือผู้ประสบเหตุของทางมูลนิธิฯ มีทั้งทางบกและทางน้ำ โดยมุ่งที่จะช่วยเหลือผู้ประสบเหตุให้เกิดความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินน้อยที่สุด รวมทั้งมีการร่วมมือกับหน่วยงานราชการ เช่น อำเภอ ตำรวจท้องที่ ตำรวจทางหลวง ทางน้ำ กรมเจ้าท่า เป็นต้น ในการเตรียมแผนป้องกันและซักซ้อมเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ นอกจากนี้ยังมีการจัดอบรมให้กับหน่วยงานต่างๆ ในเมืองพัทยา ไม่ว่าจะเป็นโรงเรียน โรงแรม ห้างสรรพสินค้า สถานประกอบการฯ ให้มีความรู้ความเข้าใจ และสามารถให้ความช่วยเหลือผู้อื่นได้เมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินในระดับที่ไม่เกินขีดความสามารถหรือรุนแรงเกินไป

โดยทางมูลนิธิฯ มีการจัดระบบการให้บริการการแพทย์ฉุกเฉินในการช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ ซึ่งมีองค์ประกอบดังนี้

1) **ด้านการสื่อสาร** เมื่อเกิดเหตุขึ้นสามารถโทรศัพท์แจ้งได้ 2 ทางคือ **ศูนย์สั่งการจังหวัดชลบุรี 1669 และ ศูนย์รับแจ้งเหตุและสั่งการสว่างฯ 038-222474** ซึ่งจะทำหน้าที่ประสานให้ชุดปฏิบัติการที่เป็นรถพยาบาลของมูลนิธิฯ หรือรถอาสากู้ชีพเดินทางไปยังจุดเกิดเหตุ เพื่อรับท่านไปส่งโรงพยาบาลโดยปลอดภัย นอกจากนี้หมายเลขโทรศัพท์ที่ติดต่อได้ หากใครมีวิทยุสื่อสาร ยังมีช่องความถี่ในการรับแจ้งเหตุ คือ 168.475 MHz, 168.275 MHz, 168.775 MHz และ 155.375 MHz โดยมีการจัดเจ้าหน้าที่ประจำเวรเครื่องมือสื่อสาร เวิร์ด 2 คน 3 ผลัด ตลอด 24 ชม.

2) **ด้านบุคลากร** เรามีเจ้าหน้าที่เวชกรฉุกเฉินระดับต้น (EMT-B: Emergency Medical Technician - Basic) จำนวน 10 คน และกำลังอบรมเพิ่มอีก 19 คน รวมทั้งมี**ผู้ปฏิบัติการฉุกเฉินเบื้องต้น (FR: First Responder)** จำนวน 450 คน กระจายกำลังออกเป็น 26 จุดทั่วอำเภอบางละมุง และเกาะล้านอีก 1 จุด รวมเป็น 27 จุด

3) **ด้านยานพาหนะรถและเรือ** ทางนายกเมืองพัทยาได้ให้การช่วยเหลือจุนเจือกับทางมูลนิธิฯ โดยบริจาครถมา 2 คัน และมีผู้ใจบุญชาวต่างประเทศบริจาคให้อีก 1 คัน รวมกับของมูลนิธิที่มีอยู่ 1 คัน เราจึงมีรถพยาบาลซึ่งเป็นระดับ BLS หรือ หน่วยปฏิบัติการการแพทย์ฉุกเฉินระดับต้น (BLS: Basic Life Support) จำนวน 4 คัน และยังมีรถของอาสาสมัครซึ่งเป็นรถกู้ชีพ ระดับ FR จำนวน 45 คัน รวมทั้งมีรถอุปกรณ์สมบูรณ์แบบ จำนวน 1 คัน ส่วนยานพาหนะที่เป็นเรือ เรามีเรือสปีดโบ๊ท (Speed Boat) และเรือยางกู้ภัย จำนวน 3 ลำ และเรือท้องแบน จำนวน 2 ลำ ซึ่งกำลังจะจัดซื้อเรือเพิ่มอีกลำหนึ่ง

4) **ด้านการร่วมมือระหว่างมูลนิธิฯ กับองค์กรท้องถิ่น** เมื่อปีที่แล้ว ทางมูลนิธิฯ ได้มีการทำบันทึกความร่วมมือ (MOU: Memorandum of Understanding) กับเมืองพัทยา และสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ ในโครงการกู้ชีพกู้ภัย ด้วยหัวใจความเป็นมนุษย์อย่างครบวงจร และในปีนี้ได้มีการร่วมลงนามกับองค์การบริหารส่วนจังหวัดชลบุรี ในโครงการพัฒนาศักยภาพระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินจังหวัดชลบุรี อีกด้วย

เป้าหมายในการดำเนินงานของทางมูลนิธิฯ มีดังนี้ 1) การช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุต่างๆ ในพื้นที่และนอกพื้นที่รับผิดชอบ 2) การช่วยเหลือผู้เจ็บป่วยทั้งฉุกเฉินและไม่ฉุกเฉินให้ปลอดภัยทั้งในชีวิตและทรัพย์สิน และ 3) การให้การสนับสนุน มูลนิธิ องค์กร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยไม่หวังผลตอบแทน โดยให้การสนับสนุนหน่วยงานทั้งในและนอกเครือข่ายฯ ซึ่งปัจจุบัน เครือสว่างฯ มีมูลนิธิและสมาคมต่างๆ รวมทั้งหมด 55 แห่งทั่วประเทศ

ในปี 2553 ที่ผ่านมา ผลการดำเนินงานหน่วยกู้ภัยในเครือข่ายฯ ทั่วประเทศ เราสามารถช่วยเหลืออุบัติเหตุไปแล้วทั้งหมด 41,290 ราย

สิ่งที่หน่วยกู้ภัยสว่างบริบูรณ์ฯ มุ่งหวังในอนาคตคือ 1) พัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพและความรู้ในการช่วยเหลือผู้บาดเจ็บและผู้ป่วยฉุกเฉิน 2) พัฒนายานพาหนะ อุปกรณ์ในการช่วยเหลือที่มีคุณภาพเพื่อความปลอดภัยต่อผู้บาดเจ็บมากที่สุด และ 3) พัฒนาเครื่องมือสื่อสารที่สามารถติดต่อกับองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

ร.ต.ต.ชัยยุทธ โมลีวิสัย

นายกกณมนตรีตำบลคำป่าหลาย อ.เมือง จ.มุกดาหาร

เทศบาลตำบลคำป่าหลาย มีทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 ตอนอำเภอเมืองมุกดาหาร-อำเภอธาตุพนม ซึ่งเป็นถนน 4 ช่องจราจร ตัดผ่านพื้นที่เป็นระยะทาง 15 กิโลเมตร มีหมู่บ้านที่ติดกับทางหลวง 11 หมู่บ้าน สถานศึกษา 4 แห่ง ซึ่งบริเวณดังกล่าวยังไม่มีสะพานลอยและการใช้รถใช้ถนนมีความเร็วค่อนข้างสูง เสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากสถานศึกษาแต่ละแห่งตั้งอยู่คนละฟากถนนกับหมู่บ้าน บุตรหลานของชาวบ้านต้องเดินทางข้ามถนนไปโรงเรียนในเช้าและเย็น รวมทั้งคนในชุมชนต้องใช้ทางในการสัญจรไปมาตลอดวัน

จากเหตุผลดังกล่าวจึงเป็นที่มาของ**โครงการท้องถิ่น ชุมชนร่วมใจ สร้างความปลอดภัยจราจร** ซึ่งเริ่มดำเนินการมาตั้งแต่ปี 2552 เบื้องต้นมีอาสาจราจรที่ปฏิบัติงานจำนวน 30 คน ต่อมาคนในชุมชนเล็งเห็นความสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุจราจร จึงสมัครเข้ามาเป็นอาสาจราจร ไม่ว่าจะเป็น ผู้นำชุมชน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน รวมถึงสมาชิกสภาเทศบาลในปัจจุบันมีอาสาจราจรร่วมปฏิบัติงาน 180 คน

วิธีการดำเนินงานมีดังนี้ 1) เชิญผู้นำชุมชน กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้บริหารสถานศึกษา สถานีตำรวจ โรงพยาบาลชุมชน และอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ประชุมแจ้งแนวคิด ปรึกษาหารือกันในการค้นหาจุดเสี่ยง รวมถึงแนวทางการแก้ไขต่างๆ จากนั้นนำไปเขียนเป็น**แผนชุมชน เพื่อบรรจุไว้ในแผนพัฒนาเทศบาล**ต่อไป 2) ฝึกอบรมให้ความรู้แก่บุคลากรที่ปฏิบัติงานทั้งภาคทฤษฎีและปฏิบัติ ในหลักสูตรอาสาสมัครจราจร 3) ออกคำสั่งให้อาสาสมัครจราจรที่ผ่านการฝึกอบรมปฏิบัติงานอำนวยความสะดวกด้านจราจรบริเวณจุดเสี่ยงหน้าสถานศึกษาจำนวน 4 จุด จุดละ 3 คน แบ่งการปฏิบัติออกเป็น อปพร. 2 คน โบกและคอยให้สัญญาณจราจร และอีก 1 คนพานักเรียน-นักศึกษาข้ามถนนทุกวันในเวลาราชการ 4) ด้านหมู่บ้านและชุมชน ช่วยกันตัดวัชพืชและกิ่งไม้ที่บดบังทัศนวิสัยในการขับขี่บริเวณทางโค้งหรือทางแยกที่มักเกิดอุบัติเหตุบ่อยๆ รวมทั้งช่วยกันสำรวจตรวจสอบถนนที่ชำรุด มีน้ำท่วมขัง รายงานให้ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องทราบเพื่อหาแนวทางแก้ไขปรับปรุงต่อไป

บทบาทการแพทย์ฉุกเฉินต่อการสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ปัจจุบัน เทศบาลตำบลคำป่าหลายมีหน่วยแพทย์ฉุกเฉินในลักษณะของ**กู้ภัยกู้ชีพเทศบาล** มีรถยนต์รวมถึงเครื่องมือและอุปกรณ์ในการปฏิบัติงานอย่างครบถ้วน ผ่านการตรวจสอบและรับรองจากสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดมุกดาหาร มีบุคลากรที่ผ่านการฝึกอบรม**หลักสูตรกู้ชีพกู้ภัย** ภายใต้โครงการหนึ่งตำบลหนึ่งทีมกู้ชีพกู้ภัย (OTOS: One Tembon One Search and Rescue Team) และ**หลักสูตรผู้ปฏิบัติการฉุกเฉินเบื้องต้น (FR: First Responder)** จำนวน 31 คน กระจายอยู่ทุกหมู่บ้าน มีระบบ Call Center เพื่อรับแจ้งเหตุ และมีระบบอยู่เวรยาม พร้อมที่จะออกช่วยเหลือตลอด 24 ชม. โดยแบ่งการปฏิบัติออกเป็น 2

ผลัด ผลัดละ 6 คนทุกวัน ซึ่งในปี 2553 ที่ผ่านมา มีการนำผู้ป่วยฉุกเฉินในพื้นที่ไปสู่สถานพยาบาลจำนวน 336 ราย และในปี 2554 จำนวน 132 ราย

ด้านงบประมาณดำเนินการ ที่ผ่านมาเทศบาลตำบลคำป่าหลาย ได้บรรจุกิจกรรมไว้ในแผนพัฒนา 3 ปีของเทศบาล และบรรจุไว้ในเทศบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี ตั้งแต่ปี 2552 เป็นต้นมาจนปัจจุบัน โดยมีการจ่ายค่าตอบแทนให้แก่อาสาสมัคร ค่าเครื่องมือและอุปกรณ์ในการปฏิบัติงาน ค่าฝึกอบรมทบทวนความรู้ในพื้นที่และต่างพื้นที่ ค่าวัสดุการแพทย์และยาเวชภัณฑ์ในการปฏิบัติงาน ค่าตั้งจุดตรวจ-ด่านตรวจเพื่อลดอุบัติเหตุช่วงเทศกาล รวมถึงจัดสวัสดิการต่างๆ ให้แก่ผู้ปฏิบัติงาน เช่น การทำประกันชีวิต การจัดตั้งฌาปนกิจสงเคราะห์ภายในศูนย์ รวมถึงการจัดหาเครื่องแต่งกายสำหรับอาสาสมัครที่ปฏิบัติงานอย่างน้อยปีละ 1 ชุด

ทางด้านภาคีเครือข่ายในการดำเนินงาน เกิดความร่วมมือของภาคส่วนต่างๆ ดังนี้ 1) ชุมชนกับท้องถิ่น มีการเขียนเป็นแผนชุมชนเพื่อเสนอบรรจุไว้ในเทศบัญญัติทุกปี 2) สถานศึกษาในพื้นที่เห็นความสำคัญ มีการจัดฝึกอบรมการใช้รถใช้ถนน และกฎหมายจราจรต่างๆ รวมถึงบรรจุไว้ในรายวิชากิจกรรมของโรงเรียน 3) สถานีตำรวจภูธรคำป่าหลาย ฝึกอบรมให้ความรู้เรื่องกฎหมายจราจร การบริหารจัดการงานจราจร ให้กับอาสาจราจรและคนในชุมชน จนสามารถปฏิบัติหน้าได้อย่างเข้มแข็ง 4) สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดมุกดาหาร และสำนักงานขนส่งจังหวัดมุกดาหาร สนับสนุนวิทยากรในการฝึกอบรม พร้อมวัสดุอุปกรณ์ในการปฏิบัติงาน 5) โรงพยาบาลมุกดาหาร และโรงพยาบาลชุมชน สนับสนุนความรู้ทั้งด้านทฤษฎีและปฏิบัติ ในการปฏิบัติงานการ

แพทย์ฉุกเฉิน เช่น การปฐมพยาบาลเบื้องต้น การเคลื่อนย้ายผู้ป่วยหรือผู้ประสบเหตุ ตลอดจนสนับสนุนยาและเวชภัณฑ์ และเครื่องมือการแพทย์สำหรับปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง 6) ภาคเอกชนในพื้นที่ เช่น บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาภูคดาหาร บริษัท พรีเมียร์ควอลิตี้ สตาร์ช จำกัด (โรงงานแปงมัน) บริษัทศรีตรังกรุ๊ป และบริษัท เอ็นเทคโพลิเมอร์ จำกัด (โรงงานผลิตยางพาราในพื้นที่) ได้ให้การสนับสนุนงบประมาณและวัสดุอุปกรณ์ในการดำเนินงานเพิ่มเติม

ผลจากการดำเนินโครงการพบว่า ทำให้อุบัติเหตุในพื้นที่ลดลง ไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นในช่วงเวลาที่ปฏิบัติงาน ทำให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับความปลอดภัย สามารถดำเนินชีวิตได้อย่างปกติสุข และมีชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น

ในส่วนของขยายผล เทศบาลคำป่าหลายได้จัดทีมอาสาสมัครที่ผ่านการฝึกอบรมไปให้ความรู้ตามหมู่บ้านชุมชนต่างๆ รวมถึงสถานศึกษา และโรงงานในพื้นที่ เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน กฎหมายจราจร การปฐมพยาบาล การเคลื่อนย้ายผู้ป่วยเบื้องต้น เป็นประจำสม่ำเสมอ และในด้านการพัฒนาศักยภาพบุคลากร มีการฝึกอบรมทบทวน เพิ่มเติมความรู้ให้กับผู้ปฏิบัติงาน ทั้งอบรมในที่ตั้งและส่งไปอบรมต่างพื้นที่หลายหลักสูตร รวมถึงมีการซ้อมแผนร่วมระดับจังหวัดเป็นประจำเพื่อให้เกิดความชำนาญ เมื่อเกิดสถานการณ์จริงสามารถปฏิบัติได้อย่างปลอดภัยทั้งผู้ให้และผู้รับบริการ เช่น ซ้อมแผนช่วยเหลืออุบัติเหตุหมู่ทางถนน ซ้อมแผนอัคคีภัยในอาคารสูงและสถานศึกษา รวมถึงจัดกิจกรรมรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุ จนมีหน่วยงานหลายแห่งเข้ามาขอศึกษาดูงาน เพื่อนำไปปฏิบัติในพื้นที่ของตน และได้รับรางวัลความสำเร็จอีกเป็นจำนวนมาก

การแพทย์ฉุกเฉิน: อุบัติเหตุจากรางจากจุดเกิดเหตุ สู่การป้องกัน

วิทยากรโดย

- นายประยูร เข็มวิวัฒน์
นายกเทศมนตรีตำบลดงลิง อ.กมลาไสย จ.กาฬสินธุ์
- นพ.ประยูร โกวิทช์
ผู้อำนวยการโรงพยาบาลบ้านไผ่ อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น
- นพ.ต่อพงศ์ ครองไตรเวทย์
โรงพยาบาลมหาราชนครศรีธรรมราช

ดำเนินรายการโดย

นพ.อนุชา เศรษฐเสถียร โรงพยาบาลอุดรธานี

นายประยูร เข็มวิวัฒน์

นายกเทศมนตรีตำบลดงลิง อ.กมลาไสย จ.กาฬสินธุ์

“ด้วยประชาชนล้นค้ำมหาศาล ขาดติระการพันพู่อยู่เป็นสุข ขาด
จะร่มเย็นสิ้นเข็ญหมดสิ้นทุกข์ ได้ถึงยุคกู้ชีพกู้ภัย ไกลตัวไกลใจ สร้างความ
เชื่อมั่น เชื่อมือ เชื่อถือ เชื่อใจ และไว้วางใจพวกเราให้ดูแล ...หนึ่งชีวิตมี
ค่าเสมอ

“โทร 1669 คราวเจ็บป่วย กู้ชีพช่วยด้วยเต็มใจไม่เคยฝัน บริการ
เร่งรัดคือจุดยืน หลายคนฟื้นคืนปลอดภัย คือหัวใจเรา”

หน่วยกู้ชีพเทศบาลตำบลดงลิง เริ่มก่อตั้งเมื่อเดือนเมษายน ปี
2549 ด้านความพร้อมของหน่วยกู้ชีพในการบริการประชาชนนั้น ช่วงเริ่มต้น
6 เดือนแรก เรามีโอกาสดูแลประชาชนไปได้เพียง 19 ราย เนื่องจากความ
เชื่อถือ เชื่อใจยังอยู่ในระดับต่ำ ประชาชนจึงให้ความสนใจน้อย

สิ่งสำคัญที่เราเล็งเห็นคือ จะต้องมีการพัฒนาศักยภาพของ
บุคลากร เพื่อสร้างความไว้วางใจให้กับประชาชน ซึ่งหน่วยกู้ชีพเทศบาล
ตำบลดงลิง ได้มีการจัดส่งบุคลากรเข้ารับการอบรมพัฒนาความรู้ทั้งในระดับ
อำเภอ และกลุ่มอำเภออย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เรียนรู้งานด้านการป้องกันและ
บรรเทาสาธารณภัยจนเกิดความเชี่ยวชาญ

เมื่อบุคลากรมีความพร้อมแล้ว สิ่งที่สำคัญลำดับต่อมาคือ อุปกรณ์
เครื่องมือ วิทยุสื่อสาร และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ก็ถืออีกเป็น
ปัจจัยที่จะต้องมีการดำเนินการอย่างควบคู่กัน ซึ่งเราก็ได้มีการจัดตั้งศูนย์
อำนวยการ ภายใต้ชื่อ ศูนย์ประสานงาน อปพร. ตำบลดงลิง เพื่อ
ให้การทำงานด้านการกู้ชีพกู้ภัย มีความพร้อมตลอด 24 ชม.

ความพร้อมดังกล่าวมีความสำคัญอย่างยิ่งยวด เนื่องจากระยะห่างของเทศบาลดงลิง ตำบลเอโกมกลาไสย และโรงพยาบาล มีระยะทางถึง 14-15 กิโลเมตร การจะเดินทางจากโรงพยาบาลไปถึงจุดเกิดเหตุแต่ละครั้ง ต้องใช้เวลายาวนาน ในขณะที่เมื่อมีหน่วยกู้ชีพ หรือหน่วย EMS (Emergency Medical Services) เข้าไปกระจายอยู่ในพื้นที่ เราสามารถไปถึงจุดเกิดเหตุได้ภายในเวลาไม่กี่นาที ลองคิดว่า คนเรานั้น ถ้าหัวใจหยุดเต้น 4-5 นาที ก็เสียชีวิตแล้ว ความรวดเร็วในการนำส่งผู้เจ็บป่วยอย่างทัน่วงทีจึงเป็นสิ่งสำคัญ

นอกจากนี้ สิ่งที่เราให้ความสำคัญอีกประการหนึ่งคือ การ **ประชาสัมพันธ์** เพื่อให้ประชาชนมอบความไว้วางใจให้เราได้ช่วยดูแล ซึ่งกระบวนการที่ใช้ในการประชาสัมพันธ์นั้น มีความหลากหลายและลุ่มลึก เช่น ขึ้นป้ายประชาสัมพันธ์ ประกาศทางเสียงตามสาย แจกแผ่นพับใบปลิว ทำสปอตโฆษณาหน่วยกู้ชีพและช่องทางการให้บริการ ซึ่งฟรีตลอด 24 ชม. และกลยุทธ์ที่ถึงเนื้อถึงตัวที่สุดคือ **การเดินไปเคาะประตูบ้าน** เวลาไปมอบเงินเบี้ยยังชีพ ระหว่างนั้นก็จะมีโอกาสเรื่องการกู้ชีพกู้ภัย เพื่อเป็นการจุดประกายและสร้างความเข้าใจให้กับพี่น้องประชาชนในพื้นที่

ในการดำเนินงาน เราไม่เพียงมีทีมงานหน่วยกู้ชีพเทศบาลตำบลดงลิง ซึ่งมีสมาชิกอยู่ประมาณ 20 คนเท่านั้น แต่ยังมี อปพร. (อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน) อีกจำนวน 206 นาย คอยดูแลพื้นที่รับผิดชอบร่วมกัน ทำให้ศักยภาพของหน่วยกู้ชีพ อปท. ต่อการจัดการระบบ **ป้องกันการบาดเจ็บทางถนน เพื่อลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร มีความเข้มแข็ง**

ที่ผ่านมา กิจกรรมที่เราได้ประสานความร่วมมือกัน เช่น การประสานกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจตั้งจุดสกัดในช่วงเทศกาลต่างๆ การมี

โครงการสายตรวจ อปพร. ประจำตำบล ซึ่งจุดเด่นคือ เรามีการจัดตั้ง “กองทุน อปพร.” ไว้เพื่อใช้ในการบริหารจัดการและมีคณะกรรมการกองทุนฯ เป็นผู้ดูแล ทำให้เกิดความสะดวกรวดเร็วกว่าการใช้งบประมาณของทางราชการ สำหรับที่มาของกองทุนดังกล่าว มาจากการบริจาคเป็นหลัก ซึ่งถือเป็นการสร้างศรัทธาและการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยได้เริ่มดำเนินการมาตั้งแต่ปี 2549 ขณะนี้มีเงินอยู่แสนกว่าบาท

ทางด้านการกระตุ้นให้ประชาชนรู้จักป้องกันการบาดเจ็บทางถนนและป้องกันการเสียชีวิต เรามีการจัดทำ **โครงการอบรมขับขี่ปลอดภัย สร้างวินัยจราจร และทำใบอนุญาตขับขี่เคลื่อนที่** ในเทศบาลให้กับพี่น้องประชาชน โดยได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) เข้ามาช่วยเหลือดำเนินการจนประสบความสำเร็จ

สถิติผลการดำเนินงานหน่วยกู้ชีพเทศบาลตำบลดงลิง จากปีงบประมาณ 2549 ที่กล่าวไปข้างต้นว่า มีแค่เพียง 19 ราย แต่เมื่อมีการพัฒนาศักยภาพในด้านต่างๆ ตลอดจนการเร่งรัดประชาสัมพันธ์ ทำให้ในปี 2550-2552 สถิติการใช้บริการเพิ่มขึ้นหลายเท่าตัว มากถึงเกือบ 500 ราย (บางปีมี 700-800 ราย) จนทำให้ได้รับรางวัลหน่วยกู้ชีพดีเด่น 3 ปีซ้อน ซึ่งตัวเลขโดยสรุปคือ หลังจากที่มีหน่วยกู้ชีพมา ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2549-2554 เรามีสถิติรวมทั้งหมด 3,001 ราย

อันที่จริง ผลการดำเนินงานคงจะไม่ไปตัวชี้วัดที่สำคัญ มากเท่ากับการวางระบบและกระบวนการ โดยเมื่อเปรียบเทียบ **สถิติอุบัติเหตุในภาพรวมของเทศบาลตำบลดงลิง ปี 2552-2554** ระหว่างอุบัติเหตุที่เกิดจากการจราจร และอุบัติเหตุทั่วไป จะพบว่า อุบัติเหตุจากการจราจรต่ำกว่าอุบัติเหตุทั่วไปในทุกๆ ปี และมีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งแตกต่าง

จากท้องถิ่นโดยรอบในเขตอำเภออมลาลัย ซึ่งส่วนใหญ่จะมีสถิติอุบัติเหตุจราจรสูงกว่า โดยเฉพาะในท้องถิ่นที่ไม่มีหน่วยกู้ชีพจะมีสถิติอุบัติเหตุสูงกว่าพื้นที่อื่นๆ สิ่งเหล่านี้ล้วนสะท้อนให้เห็นความสำคัญของการวางระบบและกระบวนการในการกู้ชีพกู้ภัย และอยู่ที่วิสัยทัศน์ ความมุ่งมั่นตั้งใจ ในการให้ความสำคัญกับการทำหน้าที่ดูแลชีวิตและทรัพย์สินของพี่น้องประชาชน

ซึ่งผลงานทั้งหมดของเทศบาลตำบลลงถึงเกิดขึ้นภายใต้วิสัยทัศน์ที่ว่า “ทำให้ชุมชนตำบลลงถึงเป็นชุมชนน่าอยู่ ผู้คนน่ารัก ยึดหลักคุณธรรม นำพัฒนาสิ่งแวดล้อม พร้อมให้บริการ ประสานแก้ไข ก้าวไกลการศึกษา ชาวประชาปลอดภัย มุ่งให้ชุมชนเข้มแข็งอย่างยั่งยืน”

พ.พ.ประยูร โกวิทย์

ผู้อำนวยการโรงพยาบาลบ้านไผ่ อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น

ชีวิตของการทำหน้าที่เป็นแพทย์ดูแลประชาชนนั้น ต้องอยู่กับความเครียด ความโศกเศร้า และเหตุการณ์ซึ่งทำให้รู้สึกไม่สบายใจ การดูแลคนไข้ที่มาด้วยอุบัติเหตุฉุกเฉินแต่ละครั้ง ทำให้ออดสะทอนใจไม่ได้ว่าทำไมเรื่องราวแบบนี้ต้องเกิดขึ้น สิ่งที่ต้องทนเห็นในแต่ละวันไม่เคยทำให้เรารู้สึกชิน ตรงข้าม เมื่อยิ่งเห็นกลับยิ่งเกิดการตั้งคำถาม

ถ้าคิดว่า อุบัติเหตุเป็นเรื่องของเวรกรรม ก็อาจจะจบ ไม่มีอะไรเกิดขึ้น แต่มันมีคำถามที่เกิดขึ้นในกลุ่มคนทำงานเล็กๆ ที่อำเภอบ้านไผ่ว่า **มีอะไรที่เราจะทำให้ดีกว่านี้ได้มั๊ย**

พวกเรามีข้อมูลอยู่ในมือ มีสถิติที่เก็บมาจากพื้นที่จริง เราน่าจะเอาสิ่งเหล่านี้มาใช้ให้เป็นประโยชน์ และเมื่อเริ่มพูดคุยกันในทีมงาน ก็พบว่า เราทุกคนต่างมีความคิด มีความตั้งใจอะไรเล็กๆ เกี่ยวกับอุบัติเหตุมาใน

อดีตทั้งนั้น แรงบันดาลใจเหล่านี้จึงเป็นที่มาของการผนึกกำลังเพื่อแก้ปัญหา

ร่วมกัน
อำเภอบ้านไผ่โชคดีที่มีหน่วยงานมากมายที่อยากเข้ามาช่วยคิดร่วมทำ ทั้งแขวงกรทางฯ ขนส่ง อาสาสมัครหน่วยกู้ชีพพุทธญาณสมาคมโรงพยาบาล ตำรวจซึ่งประจำอยู่ในพื้นที่ๆ แต่เมื่อกลุ่มคนเหล่านี้เข้ามาทำงาน ก็พบว่า ยังมีอะไรบางอย่างที่ขาดไป ทำให้ไม่สามารถวิเคราะห์หาสาเหตุได้ว่า จะแก้ปัญหาที่ต้นเหตุอย่างไร

ดังนั้น เราจะต้องมี **Complete Case Investigation หรือ การสอบสวนโรคอย่างสมบูรณ์ให้รอบด้าน**

เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นแต่ละครั้ง แต่ละหน่วยงานที่ออกไปยังที่เกิดเหตุ ไม่ว่าจะ อาสาสมัคร ตำรวจ หรือแพทย์ จะต้องเก็บข้อมูลในแต่ละส่วนของตนเองมาอย่างละเอียด รอบด้าน จากนั้นจึงนำข้อมูลมารวมกันเพื่อร่วมกันวิเคราะห์หาสาเหตุ ว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในครั้งนั้นๆ เกิดจากอะไร แก้ไขปัญหาได้หรือไม่ อย่างไร ทำให้ข้อมูลเปลี่ยนจาก Data เป็น Information ซึ่งประกอบด้วย สาเหตุและการแก้ไขปัญหา จนกระทั่งเกิดเป็น **เครือข่าย MIS (Management Information System)**

ซึ่งข้อมูลเหล่านี้เราไม่ได้เก็บไว้กับทีมเครือข่าย แต่จะส่งมอบข้อมูลไปยังส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็น เทศบาล อบต. สถานศึกษา โรงเรียน กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน สาธารณสุข และสื่อมวลชน แม้กระทั่งคณะกรรมการรักษาความมั่นคงอำเภอก็ต้องทราบข้อมูลเหล่านี้

เมื่อส่งมอบข้อมูลแล้ว ก็ทำให้หลายหน่วยงานเกิดความสนใจ แต่เนื่องจากปัญหามันเยอะมาก เราจึงต้องมาช่วยกัน ทำให้เกิด **ภาคีเครือข่ายขยายวงกว้างออกไป** ดึงคนที่มีความสนใจคล้ายกันเข้ามาช่วยมอง ทั้ง อบต.หนองน้ำใส โรงเรียนบ้านไผ่ (ขก.5) วิทยาลัยการอาชีพบ้านไผ่ โอบีอิงฯ

จนเกิดการขับเคลื่อนเพื่อแก้ปัญหาในแต่ละหน่วยงานของตนเองขึ้น เช่น อบต.หนองน้ำใส มีการจัดทำโครงการป้องกันอุบัติเหตุโดยชุมชน วิทยาลัยการอาชีพบ้านไผ่ จัดทำโครงการขับขี่ปลอดภัย เข้าใจกฎ เพื่อรณรงค์กับนักเรียนในวิทยาลัย ขณะที่โรงพยาบาลก็ดำเนินการเรื่องโครงการหมวกนิรภัย และโครงการปรับพฤติกรรมขับขี่ เหล่านี้เป็นต้น

สิ่งสำคัญคือ เราใช้ข้อมูลเหล่านี้ผลักดันเข้าไปในกลไกระบบการบริหารงานปกติ นั่นคือ ที่ประชุมหัวหน้าส่วนอำเภอ ซึ่งมีนายอำเภอเป็นประธาน และคณะกรรมการรักษาความมั่นคงอำเภอ ซึ่งมีภาคส่วนจากภายนอกเข้ามาร่วมในการจัดการปัญหา กลไกหลักเหล่านี้จะมีส่วนช่วยในการขับเคลื่อนการจัดการปัญหาให้ดำเนินต่อ

ยกตัวอย่าง หากดูสถิติจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร ของโรงพยาบาลบ้านไผ่ ปี 2549-2552 จะพบว่า อัตราผู้เสียชีวิตขึ้นๆ ลงๆ ซึ่งถ้าดูแค่นั้นมันก็ได้แค่นี้ แต่ถ้าเราลองลงไปดูในรายละเอียดเฉพาะกรณีการเสียชีวิต และพล็อต (Plot) จุดว่า บนถนนมีตรารูป เกิดอุบัติเหตุจราจรที่ทำให้มีผู้เสียชีวิต ณ จุดใดบ้าง และมีจำนวนกี่ราย จะเห็นว่า โนนศิลา มีอุบัติเหตุสูงถึง 10 ราย แต่เมื่อมาดูบริเวณบ่อหมายม บั้ม น้ำมัน ปตท. ซึ่งแต่ละจุดใกล้กันมาก จนเหมือนกับเป็นจุดเดียวกัน หากลองนำจุดเหล่านี้มารวมกันจะสูงถึง 10 กว่าราย เราจึงลงพื้นที่ไปสำรวจดูว่า ตรงจุดนั้นเกิดอะไรขึ้น

สิ่งที่พบก็คือ มีรถเทอร์เลอร์มาจอดแช่อยู่บริเวณนี้เป็นเวลานาน เนื่องจากบั้ม ปตท.มีให้บริการก๊าซ NGV ซึ่งก็มีบั้มไม่มีบ้าง บางทีถ้าขาดก็อาจต้องรอข้ามวันข้ามคืน รถเหล่านี้จึงต้องมาจอดทิ้งไว้ และเมื่อย้อนกลับไปดูข้อมูลผู้เสียชีวิต 10 กว่าราย ก็ตรงกันว่า เกิดจากรถจักรยานยนต์

ชนท้ายรถเทอร์เลอร์ทั้งสิ้น และเป็นเหตุที่เกิดในเวลากลางวัน เนื่องจากบริเวณนี้ไม่มีแสงไฟ

ดังนั้นสาเหตุของอุบัติเหตุก็คือ ไม่มีแสงสว่างที่เพียงพอในบริเวณดังกล่าว ข้อมูลเหล่านี้จึงถูกส่งไปยังคณะกรรมการรักษาความมั่นคงอำเภอ จากนั้นนายอำเภอจึงเรียกผู้มีส่วนเกี่ยวข้องมาร่วมประชุมทันที รวมทั้งเจ้าของปั้มน้ำมัน ปตท. เพื่อหาแนวทางการแก้ไข เจ้าของปั้มน้ำมันบอกว่า “พอรู้ข่าวแล้ว รู้สึกเป็นบาปในหัวใจผมมาก” ดังนั้นเขาจึงยินดีจ่ายค่าใช้จ่ายทั้งหมด รวมทั้งค่าไฟฟ้าแต่ละเดือน ซึ่งมีจำนวนหลายหมื่นบาท โดยขอเพียงแค่ให้การไฟฟ้าขยายเขตไฟฟ้าสาธารณะมาให้ หลังจากนั้น บริเวณหน้าบั้ม ปตท.จึงได้มีเสาไฟฟ้าสูง มีแสงสว่างส่องถนนได้ตลอดทั้งวันทั้งคืน และไม่มีเหตุรถจักรยานยนต์ชนท้ายรถเทอร์เลอร์เสียชีวิตอีกเลยแม้แต่รายเดียว

อีกกรณีตัวอย่างหนึ่งคือ สีแยกหนองน้ำใส ซึ่งเป็นสีแยกวัดใจเดิมเป็นถนน 2 เลนธรรมดา ก็ไม่มีอุบัติเหตุอะไร แต่พอขยายเป็นถนน 4 เลนขึ้นมา ทำให้เกิดความสับสนวุ่นวายอย่างหนัก สัญญาณไฟจราจรไม่มี มีแต่ไฟกระพริบที่บอกว่า เป็นทางแยกเท่านั้น ทำให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินอยู่เสมอ

เราจึงสรุปกันว่า จุดนี้จะต้องปิดสีแยก แล้วทำที่กักลับรถ (U-Turn) ข้อเสนอจะถูกส่งผ่านไปยังคณะกรรมการหัวหน้าส่วนอำเภอ ท่านนายอำเภอเซ็นชื่อ และมีคณะกรรมการฯ เซ็นต่อท้ายเป็นมติชี้ทางว่า ส่งไปยังกรมทางหลวง รออยู่หลายเดือน คำตอบคือ ทำไม่ได้ เนื่องจากไม่เข้าเงื่อนไขและติดระเบียบต่างๆ เช่น ถนนไม่มีรถสัญจรมากพอ สภาพถนนไม่เข้าเกณฑ์ทำที่กักลับรถ ติดสัญญาณไฟจราจรก็ไม่ได้ ดังนั้นเราจึงได้แต่เฝ้ารอ

จนเกิดอุบัติเหตุกรณีสุดท้ายที่เราออกไปชั้นสุตรพลีกศพ เป็น ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน ตายคาที่ เราจึงเอาข้อมูลนี้ผลักดันเข้าไปอีกครั้ง แต่คราวนี้ ผ่านไปทางหัวหน้าแขวงทางขอนแก่นที่ 3 (บ้านไผ่) ซึ่งเพิ่งมารับ ตำแหน่ง ท่านเองเข้าใจสิ่งที่อำเภอบ้านไผ่ทำมาตลอด และบอกว่า ปีนี้ได้ รับบทำที่กลับรถมาแล้ว จึงตัดสินใจสั่งการในพื้นที่ให้ปิดสี่แยกด้วย **ตนเอง** การขับเคลื่อนในเรื่องนี้ เราใช้ระยะเวลายาวนานเกือบ 2 ปี นาย อำเภอย้ายไป 4 คนกว่าที่จะทำสำเร็จ และจากวันที่ปิดสี่แยก เปลี่ยนเป็นที่ กลับรถ จนมาถึงปัจจุบัน อุบัติเหตุบริเวณนั้นเป็นศูนย์

ความสำเร็จที่เกิดขึ้นมาจากปัจจัยหลายประการ ดังนี้ 1) **เครือข่ายที่เข้มแข็ง** มีหัวใจเดียวกัน นึกถึงประโยชน์ของประชาชนเป็นสำคัญ 2) **ข้อมูลที่ดีพอ รอบด้าน** 3) **การพบปะกันอย่างไม่เป็นทางการ** (Informal Regular Meeting) ประชุมโดยไม่ต้องมีหนังสือเชิญ ยกหูโทรศัพท์คุยกันได้ตลอดเวลา และ 4) **เกาะติด อดทน**

อย่างไรก็ตาม ปัญหายังมีอีกเยอะ จุดเสี่ยงยังมีอีกมากที่ยังไม่ได้รับ การแก้ไข และระบบที่จะพึ่งพาได้ก็ยังมี ทั้งระบบสัญญาณไฟจราจร ที่ กลับรถ สะพานข้าม สะพานลอดต่างๆ ล้วนมีเพียงพอที่จะทำให้เกิดความ ปลอดภัย แต่พฤติกรรมของคน เป็นสิ่งที่เรายังไม่สามารถปรับเปลี่ยนให้เขา มีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยได้

บ.พ.ต่อพงศ์ กรองไตรมาส

โรงพยาบาลทหารนครศรีธรรมราช

บทบาทของโรงพยาบาลจังหวัดในการป้องกันอุบัติเหตุ ความ ทำหายในการทำงานมีอยู่ 2 เรื่องหลัก ความทำหายที่ 1 การใช้ข้อมูลเพื่อ ทำให้เกิดนโยบาย และความทำหายที่ 2 การพัฒนาระบบบริการการแพทย์ ถูกเงินให้ดูแลคนไข้ได้ดี รวดเร็ว ปลอดภัย และแทรกงานป้องกันอุบัติเหตุ เข้าไปในการปฏิบัติงานประจำ

ความทำหายที่ 1 การใช้ข้อมูลเพื่อทำให้เกิดนโยบาย ความ ทำหายข้อนี้เกิดมาจาก “ความทุกข์” แพทย์ทุกคนที่ทำงานอยู่ในโรงพยาบาล ล้วนมีความทุกข์ ทุกข์เพราะคนไข้ที่ประสบอุบัติเหตุจนต้องเข้ามารับการ รักษาในแต่ละวันมีจำนวนมาก ทำให้ดูแลไม่ทัน ซึ่งเป็นปัญหาที่ต้องได้รับ การแก้ไข

ทำไมอุบัติเหตุจึงเกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก ข้อสงสัยนี้ทำให้ต้องไป หาข้อมูลมายืนยัน ทั้งในส่วนของข้อมูลเฝ้าระวังการบาดเจ็บระดับจังหวัด (IS: Injury Surveillance) และข้อมูลจากระบบสารสนเทศการแพทย์ฉุกเฉิน (ITEMS) พบว่า **จังหวัดนครศรีธรรมราชมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นประมาณ 17,000 รายต่อปี** ซึ่งเป็นข้อมูลเฉพาะที่โรงพยาบาลชุมชนส่งต่อผู้ป่วย มายังโรงพยาบาลทหารราชเท่านั้น

ขณะที่จำนวนของการบาดเจ็บและตายจากทุกสาเหตุ ระหว่างปี 2546-2550 ก็มีสูงมาก และเมื่อแยกเป็นจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุขนส่ง จังหวัดนครศรีธรรมราช ปี 2546-2551 จะพบว่า อยู่ที่ประมาณ 200-250 คน หรือเฉลี่ยแล้ว 2 วันต่อ 1 คน

จากข้อมูลดังกล่าว จึงจำเป็นต้องหาวิธีการ “ดับทุกข์” ซึ่งก็ต้องเริ่มต้นจากการหา “เพื่อนร่วมทุกข์” ก่อนเป็นอันดับแรก ไม่ว่าจะเป็นการตรวจ หรือ ปก. ที่ต้องทำงานดูแลผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตไม่ต่างกัน เราต้องเอาข้อมูลที่มีอยู่ไป “ซง” ให้เพื่อนร่วมทุกข์เหล่านี้รับฟัง โดยไม่ต้องพูดคุยนวนเวทีที่เป็นทางการ แต่เน้นการสื่อสารแบบไม่เป็นทางการเป็นหลัก

เมื่อคุยในวงนอกเพื่อลอบบี้ได้สำเร็จแล้ว ก็นำข้อมูลอุบัติเหตุไปนำเสนอในที่ประชุมจังหวัด ให้ผู้ว่าราชการจังหวัดรับทราบ ผลจากที่มีการขงข้อมูลก่อน ทำให้การขับเคลื่อนงานเป็นไปอย่างรวดเร็ว ในเดือนธันวาคม 2551 ผู้ว่าราชการจังหวัดแต่งตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจด้านการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน และหมวกกันน็อคจังหวัด ดำเนินการแก้ไขปัญหันทันที

จึงนำมาสู่การ “ตั้งวง” ซึ่งเปรียบเสมือนเป็นวงดนตรีซิมโฟนีออเคสตรา มีหัวหน้าวงคือ ผู้ว่าราชการจังหวัด ทำหน้าที่เป็นหมวกกันน็อคจังหวัด มีการค้นพบวาทยกรคือ พ.ต.อ.สุทัศน์ ขาญสวัสดิ์ รอง ผบก.ภ.จว.นศ. ซึ่งปัจจุบันก็ยังทำงานด้านอุบัติเหตุจราจรอย่างต่อเนื่อง

หลังจากนั้นก็ต้องมี “การเชื่อม” ด้วยการขยายเครือข่าย ทำให้มีการค้นพบ “นักดนตรีหน้าใหม่ไฟแรง” อีกเป็นจำนวนมาก ทั้งคุณเชิดชัย สนั่นศรีสาคร หัวหน้าสำนักงานขนส่งจังหวัดนครศรีธรรมราช หน่วยงานด้านการประกันภัย คุณครู รวมถึงทีมหน่วยกู้ชีพ หรือหน่วย EMS (Emergency Medical Services) ก็เข้ามาช่วยมากขึ้นเรื่อยๆ จนเกิดเป็นภาพใหญ่ของทั้งจังหวัด ร่วมกันขับเคลื่อนการทำงานและรณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างความเข้าใจ

สิ่งที่ขาดไม่ได้ในการทำงานร่วมกัน ก็คือ จะต้องมีการ “ซม” เพื่อให้กำลังใจซึ่งกันและกัน ถ้ามีหน่วยงานอื่นมากล่าวชื่นชมหรือมีใครใน

เครือข่ายได้รับรางวัลเล็ก ๆ น้อย ๆ ก็จะต้องนำมาแบ่งปันและแสดงความยินดีร่วมกัน จากนั้นก็ต้องมีการ “ซออน” ให้เกิดการดำเนินโครงการต่อไป เมื่อพบปัญหา เช่น กรณีอุบัติเหตุหมู่ ทำไม่จึงเกิดขึ้นได้ ก็ต้องรีบนำเสนอทีมให้รับทราบ เพื่อสอบสวนเหตุ หรือกำหนดมาตรการแก้ไข

สุดท้าย ก็นำมาสู่การ “เช็ค” ว่างานที่เราดำเนินการไปได้ผลไหม เช่น มีการประกาศเฉพาะในเขตเมืองว่า จะมีการปรับคนขับ 2 เท่า ถ้ารับคนซ้อนท้ายโดยไม่สวมหมวกนิรภัย โดยกำหนดว่า จะเริ่มดำเนินการ 1 ตุลาคม 2553 พอหลังวันที่ 1 ตุลาคม เมื่อมีการตรวจสอบตามท้องถนนบริเวณต่างๆ ก็พบว่า คนส่วนใหญ่ให้ความร่วมมือสวมใส่หมวกนิรภัยทั้งเขตเมืองเกินกว่าร้อยละ 90

ขณะที่ผลในด้านอัตราการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุขนส่ง ช่วงปี 2551-2552 ลดลงอย่างชัดเจน จนเหลือต่ำกว่า 200 ราย แต่ในปี 2554 มีอุบัติเหตุหมู่เกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก ซึ่งเราก็ต้องสืบสวนหาสาเหตุ และกำหนดมาตรการในการแก้ไขต่อไป

ความท้าทายที่ 2 การพัฒนาระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินและแทรกงานป้องกันอุบัติเหตุเข้าไปในการปฏิบัติงานประจำ เป็นเรื่องที่มีความสำคัญมาก ซึ่งอยากจะเน้นกับผู้ปฏิบัติงานว่า เราต้องเริ่มนิสัยเรื่องความปลอดภัยที่ตัวเองก่อน ต้องทำให้ลูก ให้เพื่อนบ้านเห็น เพราะเราเป็นบุคลากรทางการแพทย์ จึงถือเป็นแบบอย่างที่สำคัญ

มาถึงขั้นตอนการปฏิบัติงานเวลาออกเหตุฉุกเฉิน ซึ่งมีดังนี้

- 1) การพบเหตุ (Detection) ทำอย่างไรให้ชาวบ้านทั่วไปรู้ว่า เหตุที่กำลังเกิดอยู่นี้เป็นเหตุฉุกเฉิน และต้องรีบนำผู้ประสบภัยไปส่งโรงพยาบาลให้เร็วที่สุด
- 2) การแจ้งเหตุ (Reporting) เราจะมีกระบวนการประชาสัมพันธ์อย่างไร ให้คนโทรศัพท์ไปแจ้งหน่วยกู้ชีพ เช่น ผู้จัดการกระทรวงที่อาจจะช่วยเขียนบทใหม่

ว่า เวลาเกิดเหตุขึ้น พระเอกไม่ต้องทำเป็นฮีโร่วิ่งเข้าไปช่วย แต่ให้โทรหา 1669 เป็นต้น ซึ่งในเรื่องนี้เราน่าจะมีการฝึกฝนให้ชาวบ้านดูแลตัวเองเบื้องต้น โดยเฉพาะชุมชนหรือท้องถิ่นน่าจะทำได้ดี 3) การออกปฏิบัติการของหน่วยการแพทย์ฉุกเฉิน (Response) หลายครั้งจะพบว่า รถกู้ชีพกลับเกิดอุบัติเหตุเสียเอง ดังนั้นคนขับรถจะต้องมีการฝึกฝน เช็คสุขภาพอย่างสม่ำเสมอ 4) การดูแลผู้ป่วย ณ จุดเกิดเหตุ (On Scene Care) 5) การดูแลระหว่างนำส่ง (Care in Transit) และ 6) นำส่งโรงพยาบาล (Transfer to definitive care)

ที่ผ่านมา ทางโรงพยาบาลมหาราชนครศรีธรรมราชได้ดำเนินการเพื่อร่วมพัฒนาระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินอย่างต่อเนื่อง อาทิ **ร่วมประชาสัมพันธ์ 1669 “EMS LOVE YOU”** เนื่องจากยังมีคนอีกเป็นจำนวนมากที่ไม่รู้จัก 1669 แม้แต่บุคลากรในโรงพยาบาลเอง **การพัฒนาศักยภาพทีมกู้ชีพขั้นสูง** เป็น “EMS MAHARAJ” (EMS มหาราช) จุดสำคัญของการพัฒนาในเรื่องนี้คือ ต้องแยกรถ Refer ออกจากรถ EMS เพราะหน้าที่แตกต่างกัน ผู้บริหารโรงพยาบาลต้องเห็นความสำคัญในเรื่องนี้ **การสนับสนุนวิชาการกับบุคลากรทุกระดับ** เช่น จัดให้ความรู้เรื่องการจัดการจุดเกิดเหตุสำหรับผู้ปฏิบัติการฉุกเฉินเบื้องต้น (FR: First Responder) ร่วมกับตำรวจ จัดการให้ความรู้เรื่องการรับมือสาธารณภัย ร่วมกับสาธารณสุขจังหวัด จัดเวที “EMS DAY” เพื่อแลกเปลี่ยนเรียนรู้เป็นประจำทุกเดือน เป็นต้น

สรุปบทบาทหน้าที่ของโรงพยาบาลจังหวัด ความท้าทายที่ 1 คือ การใช้ข้อมูลทำให้เกิดนโยบาย โดยใช้หลักการ 6 ช คือ 1) ชวน คน “ร่วมทุกข์” มาแก้ปัญหา 2) ชง 3) เชื่อม ร่วมกันขยายเครือข่าย 4) ชม ให้กำลังใจทีมและ “ร่วมสุข” กับความสำเร็จทุกระดับ 5) ช้อน เมื่อพบ

ปัญหาต้องนำเสนอทีมให้รับทราบ และ 6) เช็ค ใช้ข้อมูลเฝ้าระวังอุบัติเหตุโรงพยาบาลร่วมประเมินทีม ส่วนความท้าทายที่ 2 คือ ร่วมพัฒนาระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินอย่างต่อเนื่องและส่งเสริมการป้องกันอุบัติเหตุเข้าไปในงานประจำ

อภิปราย

ปีต่อไป คนไทยจะได้อะไร จากระบบการแพทย์ฉุกเฉิน: การป้องกันอุบัติเหตุจราจร

วิทยากรโดย

- น.พ.ประจักษ์วิชัย เล็บนาค
รองเลขาธิการสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ

น.พ.ประจักษ์วิชัย เล็บนาค

รองเลขาธิการสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ

ระบบการแพทย์ฉุกเฉินเป็นระบบที่เข้ามาปิดช่องว่างในการรับคนจากที่เกิดเหตุหรือจากบ้านมายังโรงพยาบาล และเป็นระบบที่มีการสร้างให้เกิดการดูแลตัวเองหรือคนใกล้ตัว เพื่อช่วยเหลือเบื้องต้นก่อนที่หน่วยกู้ชีพจะเดินทางไปถึง

การปฏิบัติการการแพทย์ฉุกเฉินมีการดำเนินการอย่างไร

ขอยกตัวอย่างเวลา**มีอุบัติเหตุรถชน**เกิดขึ้น จะมีใครรู้อะไรบ้างว่า ในอุบัติเหตุนั้นมีใครบาดเจ็บหรือเสียชีวิต มีรถกี่คัน จำนวนคนประสบเหตุเยอะหรือไม่ เหตุการณ์นั้นจึงต้องมี**ผู้แจ้งเหตุ** ซึ่งบุคคลดังกล่าวไม่มีการแต่งตั้งใครเห็นคนนั้นก็เป็นคนแจ้ง ถือเป็นหน้าที่ของพลเมืองดี โดยโทรไปที่หน่วยรับแจ้งเหตุต่างๆ ซึ่งถ้าโทรไปที่ 1669 ก็จะเป็น**ศูนย์รับแจ้งเหตุและสั่งการประจำจังหวัด** (ศูนย์ของกรุงเทพฯ คือ ศูนย์เอราวัณ) ข้อมูลที่ต้องแจ้งให้ทราบ เช่น เกิดเหตุอะไร ที่ไหน เหตุที่เกิดขึ้นมีลักษณะสภาพแวดล้อมเป็นอย่างไร และเบอร์ติดต่อกลับผู้ที่แจ้งเหตุ เป็นต้น

หลังจากได้รับแจ้งเหตุ ทาง 1669 ก็จะ**สั่งการให้ส่งรถที่เหมาะสมออกไปรับผู้ประสบภัยยังที่เกิดเหตุ ภายใน 10 นาที** ซึ่งการพิจารณาว่าจะใช้รถของทีใดนั้นขึ้นอยู่กับเหตุปัจจัยต่างๆ อาทิ คนบาดเจ็บเยอะแค่ไหน ต้องใช้คนระดับขนาดไหนไปให้การดูแลช่วยเหลือ โรงพยาบาลใดที่อยู่ใกล้เคียงที่เกิดเหตุ หรือหากผู้ประสบเหตุอยู่ในที่ที่ยากแก่การเข้าถึง อาจให้รถของมูลนิธิเข้าไปช่วยเหลือเบื้องต้นก่อนที่รถพยาบาลจะตามมา

เมื่อไปถึงที่เกิดเหตุ เจ้าหน้าที่หน่วยกู้ชีพก็จะมีการวิทยุติดต่อประสานกับทางศูนย์ฯ เมื่อศูนย์ฯ รับทราบข้อมูลทั้งหมด ก็จะสั่งการไปที่

โรงพยาบาลให้เตรียมพร้อมในการนำส่งผู้ประสบภัย เพื่อให้พ้นภาวะวิกฤติโดยเร็วที่สุด

นอกจากยานพาหนะที่เป็นรถกู้ชีพแล้ว ทางทีมการแพทย์ฉุกเฉินยังมีเรือและเฮลิคอปเตอร์ที่ใช้ในการปฏิบัติการด้วย โดยมีการทำบันทึกความร่วมมือ (MOU: Memorandum of Understanding) กับหน่วยงานต่างๆ เพื่อขอขมียานพาหนะ และจะมีการจ่ายเงินค่าปฏิบัติการให้เป็นการตอบแทน

ความจริง สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.) ไม่ได้มีเงินเยอะ เมื่อเทียบกับในระบบงบประมาณ ถือว่า เราได้เงินน้อยมาก ซึ่งก็ไม่ใช่ปัญหาอุปสรรคในการทำงาน เพราะเรามีระบบของความร่วมมือ มูลนิธิที่เข้ามาช่วยเหลือ หลายที่ไม่รับเงิน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นหลายแห่งลงเงินมากกว่าเงินค่าปฏิบัติการเพียงหยิบมือ

ระบบเหล่านี้เกิดขึ้นเพราะความร่วมมือ นี้เป็นลักษณะหนึ่งของการบูรณาการ **พระราชบัญญัติการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติเป็น พ.ร.บ.ของการบูรณาการโดยแท้จริง** เพราะไม่มีการตั้งหน่วยงานขึ้นมาแล้วไปสั่งการใคร แต่เป็นการประสานทั้งสิ้น หากจะมีการสั่ง ก็เป็นการสั่งประสาน ไม่มีบทลงโทษที่จะเอาผิดได้

เรื่องของ**อุบัติเหตุจากรถกับการแพทย์ฉุกเฉิน** เหมือนเราทำหน้าที่เป็นฝ่าย**“ตั้งรับ”** ถ้าไม่มีคนเจ็บ ไม่มีคนป่วย การแพทย์ฉุกเฉินก็ไม่ต้องออกไปปฏิบัติการ ดังนั้นการแพทย์ฉุกเฉินจึงไม่อาจหยุดอยู่ที่เรื่องการรักษาพยาบาลอย่างเดียวได้ **เราต้องก้าวเข้าไปสู่เรื่องของการป้องกัน** ถ้าป้องกันได้ดี ก็ไม่เกิดอุบัติเหตุ ณ วันนี้ สัดส่วนงานการแพทย์ฉุกเฉินด้านอุบัติเหตุจากรถ ลดลงจากร้อยละ 40 มาอยู่ที่ร้อยละ 30 เหตุที่ลดลงไม่ใช่เพราะอุบัติเหตุลดลง แต่เพราะมีคนเจ็บป่วยด้วยโรคต่างๆ เพิ่มมากขึ้น

หากสามารถลดอุบัติเหตุลงได้ เราก็จะสามารถทุ่มเทเอาเวลาและทรัพยากรไปดูแลคนเจ็บป่วยเหล่านี้ แต่ก็เช่นกันที่เราจะต้องทำเรื่องการป้องกันคนเจ็บป่วยให้ลดน้อยลงด้วย

คำถามที่ว่า **ปีต่อไป ระบบการแพทย์ฉุกเฉินต้องทำอะไร** ก็คือ ต้องผลักดันงานที่ทำไปให้ถึงเรื่องการป้องกันให้ได้ โดยการให้ความรู้กับประชาชน ไม่ใช่รอให้เกิดเหตุก่อน แต่ต้องดูแลไม่ให้เหตุมันเกิด ผ่อนหนักให้เป็นเบา

หากเรา**ดูสถิติอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ตั้งแต่ปี 2551-2554** จะพบว่า อัตราการเสียชีวิต อัตราผู้ป่วยตาย และอัตราผู้ป่วยที่อาการทุเลา มีแนวโน้มลดลง เนื่องจากความสำเร็จในเรื่องของการรณรงค์วิศวกรรมจราจร และความเข้มงวดในเรื่องกฎหมาย แต่ต่อจากนี้ การทำให้ตัวเลขลดลงจะยากขึ้น เราจึงมีมาตรการที่จะต้องดำเนินการต่อ

ในปีหน้า **ระบบข้อมูลจะเป็นเรื่องสำคัญ** ซึ่ง สพฉ.มีความตั้งใจมุ่งมั่นที่จะนำข้อมูลที่ได้ทำการรวบรวมไว้ สะท้อนกลับไปยังหน่วยงานที่มีบทบาทเกี่ยวข้อง เพื่อนำไปสู่การป้องกันและการแก้ไขปัญหา เพราะเราจะไม่พอใจแค่การไปถึงที่เกิดเหตุภายใน 10 นาทีเท่านั้น

โดย ณ ขณะนี้เรากำลังดำเนินการเรื่อง**การเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบการเฝ้าระวังการบาดเจ็บ และเจ้าหน้าที่ตำรวจ** แต่ชุมชนท้องถิ่นอาจไม่จำเป็นต้องรอข้อมูลที่เชื่อมกันแบบนี้ เพราะคุณเป็นคนที่อยู่ตรงนั้น และเห็นอุบัติเหตุทุกวัน มีข้อมูลที่ใช้ในพื้นที่ สามารถนำไปจัดการได้ เพียงแต่ถ้าพื้นที่จัดการได้แล้ว ในระดับสูงขึ้นมา เราก็อาจจะนำมาเพื่อยึดโยงหรือยืนยันว่า กรณีที่เกิดขึ้นในลักษณะนี้จะต้องมีการดำเนินการอย่างไรจึงจะเหมาะสม **คุณค่าของการนำข้อมูลไปใช้จึงมีทั้งระดับพื้นที่และระดับประเทศ**

ด้านข้อจำกัดของจำนวนบุคลากรในระบบการแพทย์ฉุกเฉิน สถานการณ์ก็ยังคงเยื้องๆ ซึ่งเป็นทั้งระบบ ไม่เฉพาะแต่ระบบการแพทย์ฉุกเฉินเท่านั้น ดังนั้นเราจึงพัฒนาคนอีกประเภทหนึ่งขึ้นมา เพื่อทำหน้าที่แทนแพทย์และพยาบาล ซึ่งก็มีบุคลากรปฏิบัติการหลายระดับ เช่น ผู้ปฏิบัติการฉุกเฉินเบื้องต้น (FR: First Responder), เวชกรฉุกเฉินระดับต้น (EMT-B: Emergency Medical Technician - Basic), เวชกรฉุกเฉินระดับกลาง (EMT-I: Emergency Medical Technician - Intermediate) ความจริงยังมีเวชกรฉุกเฉินระดับสูง (EMT-P: Emergency Medical Technician - Paramedic) ด้วย แต่ยังไม่มีการจัดหลักสูตร

ส่วนชุดปฏิบัติการในระบบการแพทย์ฉุกเฉิน (ประกอบด้วย คน รถ และอุปกรณ์ในรถ) ปัจจุบัน ก็มีทั้ง ชุดปฏิบัติการการแพทย์ฉุกเฉินระดับต้น (BLS: Basic Life Support), ชุดปฏิบัติการการแพทย์ฉุกเฉินระดับกลาง (ALS: Advanced Life Support), ชุดปฏิบัติการการแพทย์ฉุกเฉินระดับสูง (ILS: Immediate Life Support) และชุดปฏิบัติการฉุกเฉินเบื้องต้น (FA: First Responder) ซึ่งคนที่ทำหน้าที่หัวหน้าทีมจะเป็นตัวกำหนดว่า ทีมนั้นเป็นชุดปฏิบัติการแบบไหน จุดสำคัญในการพัฒนาตรงส่วนนี้คือ การดึงให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามามีส่วนช่วยเหลือ เพราะมูลนิธิจะช่วยเรื่องนี้ได้แค่ในระดับหนึ่ง

กล่าวโดยสรุป การพัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน จากวันนี้ถึงปีต่อไป จะต้องทำอะไรบ้าง 1) จัดระบบการปฏิบัติการฉุกเฉิน ที่มีความครอบคลุมพื้นที่ โดยให้มีผู้ปฏิบัติการ หน่วยปฏิบัติการ ที่สามารถปฏิบัติการได้อย่างทั่วถึงมากขึ้น ด้วยการจัดระบบการสั่งการ การประสานงาน เพื่อให้ทรัพยากรที่มีอยู่ให้เต็มประสิทธิภาพ 2) พัฒนาคุณภาพ โดยเฉพาะผู้ปฏิบัติการ ให้มีความรู้ ประสบการณ์ ในระดับต่างๆ รวมถึงการ

ให้องค์กรการศึกษา จัดการศึกษา ฝึกอบรม ในหลักสูตร ที่ กพฉ. (กรรมการการแพทย์ฉุกเฉิน) กำหนด

3) การจัดระบบสื่อสาร และเทคโนโลยีสารสนเทศ โดยเฉพาะข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการแพทย์ฉุกเฉิน ได้แก่ การปฏิบัติการ ทะเบียน ผู้ปฏิบัติการ ยานพาหนะ และการเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานต่างๆ เช่น การประสานภัยผู้ประสบภัยจากรถ การรักษาพยาบาล และมีแผนในการเชื่อมกับระบบการเฝ้าระวังการบาดเจ็บ 4) สนับสนุน ส่งเสริม การวิจัย และพัฒนาระบบ นำข้อมูลการปฏิบัติการฉุกเฉิน ไปวิเคราะห์เพื่อนำไปสู่การสร้างองค์ความรู้ในการป้องกัน แก้ไขปัญหา อุบัติเหตุจรรยาจร และ 5) เสริมสร้างความร่วมมือทางเทคโนโลยีกับหน่วยงาน องค์กร หรือภาคส่วนต่างๆ ในการขยายการบริการให้มีประสิทธิภาพ

เสาที่ 5

สถานประกอบการปลอดภัย ห่างไกลอุบัติเหตุทางถนน

อภิปราย: การป้องกันอุบัติเหตุจราจรในสถานประกอบการ
แนวโน้มนำ ข้อจำกัด ความเป็นไปได้ และ ISO-39001

อภิปราย: อุบัติเหตุจราจร: ป้องกันและแก้ไขได้ในโรงงาน
บทเรียนความสำเร็จการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย
การใช้เทคนิคเสริมพลังกับการส่งเสริมพฤติกรรม
ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในวัยทำงาน



อภิปราย

การป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในสถานประกอบการ แนวโน้มนำข้อจำกัด ความเป็นไปได้ และ ISO-39001

วิทยากรโดย

- รศ.ดร.ชมภูศักดิ์ พูลเกษ
อาจารย์ประจำคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล
- นายทรงพล เปรมอนันต์
ผู้อำนวยการสำนักงานประกันสังคม จ.ปราจีนบุรี
- นายพนัส ไทยล้วน
ประธานสภาองค์การลูกจ้างแห่งประเทศไทย
- นายวรชัย ภูวสิริกุล
ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการความปลอดภัยอาชีวอนามัย
และสิ่งแวดล้อม บริษัท เอสซีจีเคมิคอลส์ จำกัด
(SCG Chemicals)

ดำเนินรายการโดย

นายภวัต เลิศสุธน ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)
มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ

รศ.ดร.ชมภูศักดิ์ พูลเกษ

อาจารย์ประจำคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล

ในช่วงปี ค.ศ.1972-1975 (พ.ศ.2515-2518) ประเทศสหรัฐอเมริกา มีทฤษฎีใหม่ที่เกิดขึ้นจากผลการวิจัยด้านความปลอดภัย พบว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุไม่ใช่เรื่องของคนหรือพฤติกรรม แต่เป็นเพราะการจัดการจัดการที่หละหลวมหรือไม่ถูกต้อง จุดนี้เป็นจุดพลิกที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญ ซึ่งประเทศไทยก็ได้รับทฤษฎีนี้เข้ามาใช้ตลอดระยะเวลา 20-30 ปีที่ผ่านมา

แม้ว่าเรื่องของความปลอดภัยจะยังคงอิงอยู่กับพฤติกรรม ทักษะคนดี และจิตสำนึกของคน แต่การจัดการจัดการที่ดีสามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรม และทัศนคติเหล่านั้นได้ ดังนั้นจุดสำคัญของการเปลี่ยนแปลงคือ การบริหารจัดการ และส่วนที่สำคัญที่สุดก็คือ การอบรมและการสอน ให้องค์ความรู้เป็นตัวเปลี่ยนแปลงให้เกิดความรู้ความเข้าใจและการปฏิบัติที่ถูกต้อง ซึ่งต้องทำอย่างต่อเนื่องตลอดเวลา

การขับเคลื่อนงานอาชีวอนามัยและความปลอดภัยที่ผ่านมา มีอยู่ 3 เรื่องหลักที่เราต้องสอนให้แก่นักศึกษาทุกคน ดังนี้ **เรื่องที่ 1 พระราชบัญญัติความปลอดภัยและอาชีวอนามัย (Occupational Safety and Health Act of 1970)** ซึ่งมี OSHA (The United States Occupational Safety and Health Administration) ของประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการบังคับใช้ ทาง จป. (เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพ) จะต้องรู้จักเรื่องนี้ **เรื่องที่ 2 กฎหมายด้านสิ่งแวดล้อมที่ออกโดย EPA (The United States Environmental Protection Agency)** ดังจะเห็นจากโครงการต่างๆ ที่มหาวิทยาลัยมหิดล

ลงไปทำจะเน้นเรื่อง EIA (Environmental Impact Assessment) และ HIA (Health Impact Assessment) เป็นหลัก

ก่อนจะไปเรื่องที่ 3 ขอยกตัวอย่าง เมื่อปี 2539-2540 มีการขับเคลื่อนมาตรฐาน มอก.18000 (มาตรฐานระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย) ตอนนั้นสิ่งแรกที่ทำ คือการให้ความรู้รัฐมนตรีทั้ง 4 กระทรวง มานั่งทานข้าวและสัมมนาพร้อมกัน สอนให้รู้จักกับ OSHA จากนั้นก็พูดถึงความจำเป็นที่จะต้องมีเจ้าภาพ โดยต้องยอมให้กระทรวงใด กระทรวงหนึ่งเป็นกระทรวงหลัก และกระทรวงที่เหลือให้การสนับสนุน กับการขับเคลื่อนอนุกรมมาตรฐาน ISO 39001 (Road-traffic safety management systems - Requirements with guidance for use: มาตรฐานสำหรับการบริหารจัดการความปลอดภัยคมนาคม) ที่กำลังทำอยู่นี้ก็เช่นเดียวกัน ซึ่งถ้าเราไปดูรายละเอียดจะพบว่า ตอนนี้มีเจ้าภาพถึง 12 คน หนักกว่าเดิมอีก เพราะฉะนั้นจะมีความยากมากกว่า แต่ความเป็นได้นั้นก็ยังมีอยู่

ประเด็นที่เกิดขึ้นในโรงงานอุตสาหกรรม ถ้าจะใส่ไว้ในอนุกรมมาตรฐาน ISO 39001 มีอยู่ 3 ประเด็นคือ 1) อุบัติเหตุนอกเวลางาน (off-the-job) เรื่องนี้มีอยู่ใน OSHA แต่บ้านเรายังไม่มีการเน้นมากนัก ซึ่งถือว่า เป็นประเด็นที่มีปัญหา สติติการเกิดอุบัติเหตุค่อนข้างสูง โดยเฉพาะวันเงินเดือนออก คนส่วนหนึ่งไม่ได้กลับบ้าน แต่ต้องไปวัดแทน 2) อุบัติเหตุในเวลางาน (on-the-job) เช่น งานเกี่ยวกับการจราจร ไม่ว่าจะเป็น Train operator หรือ Forklift ต้องมีการอบรมเรื่องความปลอดภัยที่ได้มาตรฐาน ถ้าขับเคลื่อนประเด็นนี้ จะไปช่วยงานของพระราชบัญญัติความปลอดภัยและอาชีวอนามัยได้ และ 3) อุบัติเหตุเฉพาะกิจ (special contractor) หมายถึง งานที่ต้องใช้เทคนิค หรือต้องใช้รถขนาดใหญ่ เช่น

รถพ่วง รถส่งของ รถบรรทุกน้ำมัน รวมถึงรถฉุกเฉินต่างๆ ซึ่งต้องได้รับการดูแลเป็นพิเศษ

ประเด็นเหล่านี้มีฐานความรู้ทางวิชาการมาจากไหน อยากจะย้อนกลับไปกล่าวถึงหัวข้อที่ค้างไว้ใน การขับเคลื่อนงานอาชีวอนามัยและความปลอดภัย เรื่องที่ 3 NSC หรือ The National Safety Council พวกตนขับเคลื่อนเรื่องนี้ให้ประเทศไทยมา 40 ปี แต่ก็ยังคงสอบตกมาตลอด 40 ปี เมื่อ 18 ปีที่แล้ว มหาวิทยาลัยต่างๆ ไปร่วมกันผลักดันเรื่องนี้ที่สำนักนายกรัฐมนตรี จนเกิดเป็นคณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ แต่มาถึงวันนี้มันหายไปไหน พอการเมืองเปลี่ยน ทุกอย่างก็เลอะหมด ฉะนั้นจนถึงปัจจุบัน เราจึงยังไม่มี The National Safety Council ของประเทศไทย

ขอเชิญชวนให้ทุกท่านไปดูเว็บไซต์ National Safety Council, Chicago Chapter (เข้าถึงได้ที่ http://www.nsc.org/nsc_near_you/FindYourLocalChapter/Pages/Illinois.aspx) เขาทำเรื่องนี้มาเป็นร้อยปี ทั้งโครงการให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในโรงงาน การจราจร สาธารณะ และที่บ้าน ซึ่ง NSC ของเขาใหญ่มาก

ตอนนี้ประเทศไทยของเรามี OSHA และ EPA แล้ว แต่ก็ยังไม่เพียงพอ ยังต้องมี NSC มาทำหน้าที่เป็นตัวหนุน คือเป็นหน่วยวิชาการ หน่วยวิชาการที่เป็นตัวหนุนดีที่สุดคือ “ครู” หรือ “ครุ” ผู้สอนคอยให้ความรู้และประสิทธิประสาทวิชา วันนี้ The National Safety Council มีครูสอนเรื่องความปลอดภัยด้านการจราจรถึง 100,000 คน ซึ่งทุกหลักสูตรของเขาจะต้องมีมาตรฐาน และปรับปรุงให้เหมาะสมกับความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นตลอดเวลา รวมทั้งมีการทำงานเชื่อมโยงกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ภาควิชาการ กระทรวงคมนาคม อย่างเรื่องการจราจร ถ้าคุณไม่ผ่านหลักสูตรนี้ก็จะขับขีรถไม่ได้ เราต้องสอนให้

เขาเป็น ดิวให้เก่ง แล้วถึงจะให้ทำ ไม่ใช่ปล่อยให้มิไบจับขี้กันง่าย ๆ อย่างในประเทศไทย

ถ้าประเทศเรายังไม่ยอมทุ่มเทเรื่องการเรียนการสอนแบบนี้ เราก็จะไม่วันมีทรัพยากรบุคคลที่มีความรู้ความสามารถ ถ้าไม่ทุ่มเท ก็จะมีคนตายไปเรื่อยๆ และตายแบบโง่ๆ เพราะฉะนั้นเราจึงต้องขับเคลื่อนเรื่องการสอนอย่างจริงจัง

นายกรงพล เปรมอนันต์

ผู้อำนวยการสำนักงานประกันสังคม จ.ปราจีนบุรี

สำนักงานประกันสังคมเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ดูแลคุ้มครองลูกจ้าง โดยใช้พระราชบัญญัติ 2 ฉบับคือ **พระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ.2533** (กองทุนประกันสังคม) และ **พระราชบัญญัติเงินทดแทน พ.ศ.2537** (กองทุนเงินทดแทน) ดูแลเมื่อลูกจ้างเกิดการเจ็บป่วยหรือประสบอุบัติเหตุ

เพราะฉะนั้นจะมีคำอยู่ 2 คำคือ คำว่า “อุบัติเหตุ” และ “เจ็บป่วย” ซึ่งถ้าเป็นอุบัติเหตุจากการทำงาน เมื่อเกิดขึ้นเราเห็นได้ชัด แต่การเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงาน ต้องได้รับการวินิจฉัยยืนยันจากแพทย์ **กระทรวงแรงงานมีการประกาศโรคที่เกี่ยวกับการทำงานทั้งหมดประมาณ 80 โรค** แต่บางทีลูกจ้างก็ไม่ทราบ ว่า อาการเจ็บป่วยของตนนั้นเป็นโรคที่เกิดจากการทำงาน ขณะนี้มีสถาบันของกระทรวงสาธารณสุขที่ศึกษาเรื่องนี้ อย่างจริงจัง โดยให้โรงพยาบาลนพรัตนราชธานีเป็นแม่แบบ และมีการจัดตั้งคลินิกโรคจากการทำงาน โดยกองทุนเงินทดแทนได้อุดหนุนเงินให้กับทางคณะแพทย์เพื่อศึกษาเรื่องนี้ (โครงการดังกล่าวเป็นความร่วมมือ

ระหว่างสำนักงานประกันสังคม กระทรวงแรงงาน กับกระทรวงสาธารณสุข ปัจจุบันมีโรงพยาบาลที่เข้าร่วมโครงการ 68 แห่ง)

กองทุนเงินทดแทนซึ่งให้การดูแลเมื่อลูกจ้างเกิดการเจ็บป่วยหรือประสบอุบัติเหตุจากการทำงาน **มีการจ่ายเงินมากกว่ากองทุนประกันสังคม โดยจ่ายมากกว่าร้อยละ 60 ของเงินค่าจ้าง** แต่ในกรณีที่อุบัติเหตุดังกล่าวไม่ได้เกิดจากการทำงาน **กองทุนประกันสังคม จะจ่ายให้ร้อยละ 50 ของเงินค่าจ้าง** หากต้องหยุดงาน รวมถึงมีสิทธิประโยชน์อีก 7 ประการที่กองทุนประกันสังคมให้การดูแล (ประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยอันมิใช่เนื่องจากการทำงาน, คลอดบุตร, ทูพพลภาพ, ตาย, สงเคราะห์บุตร, ขราภาพ และว่างงาน)

มาถึงเรื่อง**การป้องกันอุบัติเหตุจราจรในสถานประกอบการ** จากสภาพความเร่งรีบในการดำเนินชีวิตของคนไทยทุกวันนี้ทำให้รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่ตอบสนองความต้องการของลูกจ้างได้เป็นอย่างดี จากจุดเด่นเฉพาะตัว เช่น มีความคล่องตัวสูง สามารถเลี้ยวไปได้บนเส้นทางที่คับแคบ ประหยัดน้ำมัน ประหยัดเวลา และที่สำคัญ ราคาไม่แพงมาก ซ่อมผ่อนได้เป็นระยะเวลาสั้น ส่งผลให้เกิด**อุบัติเหตุในสถานประกอบการส่วน**ของยานพาหนะ **กว่าร้อยละ 90 มาจากรถจักรยานยนต์**

จากเหตุผลดังกล่าวจึงต้องมี**มาตรการเพื่อลดความสูญเสีย**ที่เกิดขึ้น ดังต่อไปนี้ 1) การรายงานและวิเคราะห์อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอย่างชัดเจน 2) การฝึกอบรมให้กับผู้ขับขี่ยานพาหนะอย่างถูกวิธี 3) การประชาสัมพันธ์ถึงอันตรายที่จะเกิดขึ้นกับผู้ขับขี่และยานพาหนะ และ 4) การพัฒนาและปรับปรุงทัศนวิสัยในการขับขี่ เพื่อช่วยลดความเสียหาย

หากพิจารณาองค์ประกอบของการขับขี่ ได้แก่ บุคคล ยานพาหนะ และสิ่งแวดล้อม จะพบว่า สิ่งที่ยังขาดไปคือ จิตสำนึกแห่งความปลอดภัย ดังนั้นหลักการสำคัญก็คือ การอบรม โดยให้ความรู้เพื่อปรับเปลี่ยนทัศนคติ

ความรู้ในการขับขี่พื้นฐานเพื่อความปลอดภัยมีอะไรบ้าง จากการค้นคว้าข้อมูลสามารถสรุปได้ว่า 1) การตรวจสอบสภาพรถ 2) การใช้ความเร็ว 3) การตรวจสอบระบบเบรก และ 4) การทิ้งระยะห่างจากรถคันหน้า

การจัดการอุบัติเหตุจราจรในสถานประกอบการมี 6 ข้อ ดังนี้

1) การวิเคราะห์จุดเสี่ยงและเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุ มีการติดตามและประเมินผล เก็บรวบรวมข้อมูลจุดเสี่ยง ทางโค้ง มุมอับ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

2) ประเมินและแก้ไขความเสี่ยงของถนน สัญญาณจราจร ที่ **จะเกิดอันตราย** ด้วยการสนับสนุนและช่วยเหลือในเรื่องการติดตั้งป้าย ไฟถนน ประกาศแจ้งหมายเลขโทรศัพท์ของศูนย์แจ้งเหตุ เช่น โรงพยาบาล, 191, หมายเลขโทรศัพท์กู้ภัย เป็นต้น

3) การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ขับขี่ สนับสนุนช่วยเหลือการขับขี่อย่างปลอดภัยและเป็นเครือข่ายในการแก้ไขปัญหาและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งดำเนินการ อบรม ฝึกทักษะเกี่ยวกับกฎหมาย และเครื่องหมายจราจรให้กับพนักงานผู้ขับขี่

4) การประเมินความเสี่ยงของรถ ดำเนินการตรวจสอบสภาพรถให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์และเป็นไปตามกฎหมายที่กำหนด

5) การแจ้งเหตุและการรับแจ้งเหตุที่ศูนย์รับแจ้งเหตุ สนับสนุนและช่วยเหลือในเรื่องการวางระบบ การรับแจ้งเหตุให้พร้อมต่อการใช้งาน

อย่างทัน่วงที และดำเนินการในเรื่องการแจ้งศูนย์รับแจ้งเหตุเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาดำเนินการ

6) การรายงานและเผยแพร่ข่าวสาร สนับสนุนและช่วยเหลือในเรื่องเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในสถานประกอบการ

สถานประกอบการต่างๆ **จะวางแผนป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ** เพื่อให้ได้ผลสำเร็จในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรที่จะเกิดขึ้น ควรมีขั้นตอน 6 ขั้นตอนดังนี้

1) จป. (เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพ) จะต้องเขียนโครงการขับขี่ปลอดภัย ให้สวมหมวกนิรภัยทั้งคนขับและคนซ้อน เพื่อให้ผู้มีอำนาจอนุมัติและสนับสนุนโครงการ งบประมาณ

2) อบรมให้ผู้ขับขี่ทุกคน ทุกหน่วยงาน ในสถานประกอบการ ได้รับความรู้และนำไปปฏิบัติอย่างเคร่งครัด

3) ประชาสัมพันธ์เสียงตามสายในช่วงพักและช่วงเบรก

4) กำหนดเจ้าหน้าที่เพื่อตรวจสอบและปฏิบัติดูแลความปลอดภัย เพราะเมื่ออบรมไปแล้วถ้าไม่มีคนคอยตรวจสอบ ก็ไม่เกิดประโยชน์

5) กำหนดบงลงโทษอย่างชัดเจนสำหรับผู้ฝ่าฝืนและลงโทษอย่างจริงจัง เช่น ตัดเงินเดือน หรือบงลงโทษอื่นๆ

6) ประเมินผลโครงการ

ภาพยนตร์ ไทยล้วน

ประธานสภาองค์การลูกจ้างแห่งประเทศไทย

กฎหมายแรงงานแทบทุกฉบับ รวมถึง**พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ.2554** ตนเองมีส่วนร่วมในการร่างมาโดยตลอด เพราะเป็นผู้นำแรงงานมาตั้งแต่ปี 2500 จนตอนนี้อายุ 70 ปีแล้ว จึงเห็นมาหมดทุกอย่าง

พวกเราเหมือนพี่เลี้ยงนักมวย ทำแทนได้ทุกอย่างยกเว้นคือ ชก แทนไม่ได้ นักมวยต่างหากเป็นตัวจริง ดังนั้นเรื่องความปลอดภัยไม่ว่าจะพูดอย่างไร ย่อมขึ้นอยู่กับนักมวยอย่างเดียว ถ้าเขารับว่า ไซ้ ก็คือไซ้ ถ้าไม่ไซ้ก็คือ ไม่ไซ้

จะเห็นได้ว่า **คนงานยังมีความรู้มากขึ้น คุณวุฒิมากขึ้น โอกาสเกิดอุบัติเหตุจะน้อยมาก ส่วนใหญ่จะเกิดกับคนงานชั้นล่างที่มีเป็นล้านๆ คน** ในทางวิชาการจะพูดหรือคิดอย่างไรก็ได้ แต่ในทางปฏิบัติ ปัญหาเหล่านี้เป็นเรื่องของ**จิตสำนึก**เท่านั้น

คนชั้นล่างไม่มีเวลาที่จะนั่งคิดอะไร ไม่เคยได้ไปฟังการอบรมต่างๆ เพราะเริ่มต้นตั้งแต่เข้าตีนาตี 5 ต้องมารอรถ พอรรถมาถึงโรงงานก็เข้าไปปั๊มบัตร กินข้าว เสร็จแล้วก็ทำงาน พอเที่ยงก็ออกมาเข้าคิวกินข้าว แล้วก็กลับไปทำงานต่อ จากนั้นก็ทำโอที เลิก 4 ทุ่ม กลับถึงบ้านก็หมดแรงกลับไป คิดอะไรไม่ออกแล้ว

อีกทั้งลูกจ้างสมัยนี้ชอบสร้างเงื่อนงำให้กับตัวเอง จะรับเงินเดือนเท่าไร ก็สร้างหนี้ไว้เท่านั้น เวลาโรงงานไหนไม่ยอมจ่ายโบนัสก็ต้องมีการประท้วง จะเผาโรงงาน เพราะโบนัสเป็นเงินก้อนเดียวที่จะเอากลับไปให้ที่บ้านได้ นอกนั้นไม่มี

การจะทำให้เกิดความปลอดภัยในโรงงานได้ นายจ้างและลูกจ้างจึงต้องร่วมมือกัน แต่เท่าที่ผ่านมายังไม่ค่อยเห็นว่าประสบผลสำเร็จนัก โรงงานที่เราเห็นว่า มีการทำเรื่องความปลอดภัยได้ดี ได้รับรางวัลต่างๆ ก็เป็นโรงงานขนาดใหญ่เพียงไม่กี่แห่งเท่านั้น เพราะพวกนี้เขามีกำไรเป็นแสนล้าน

นายวรชัย ภูวสิษฐกุล

ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อม

บริษัท เอสซีจีเคมีคอลส์ จำกัด (SCG Chemicals)

บริษัท เอสซีจีเคมีคอลส์ จำกัด (SCG Chemicals) มีบริษัททั้งหมด 12 แห่ง ตั้งอยู่ที่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด จังหวัดระยอง ซึ่งเป็นส่วนที่ได้รับรางวัล Prime Minister Road Safety Awards ในครั้งนี้

สิ่งที่นำเสนอในวันนี้มี 2 เรื่องคือ เรื่องแรก **การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย (Safety Culture)** ซึ่งเราจะได้ยินคำนี้กันมากขึ้นในช่วงหลัง และอีกเรื่องหนึ่ง เราทำเรื่องการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยแล้ว จะนำไปสู่**การขยายผลเรื่องเมาไม่ขับ**ของ บริษัท เอสซีจีเคมีคอลส์ จำกัด ได้อย่างไร

เราได้ดำเนินการเรื่องดังกล่าวนี้มาเกือบ 3 ปี แต่โรงงานนั้นตั้งมา 20 ปีแล้ว ในแง่ของตัวโรงงานซึ่งเป็นโรงงานปิโตรเคมี ดังนั้นสารที่มีจึงเป็นสารไวไฟ เวลาเกิดอุบัติเหตุไฟไหม้ หรือระเบิดขึ้นมา ทุกอย่างก็ไปหมด ความเสี่ยงจึงมีสูง

ความปลอดภัยของตัวโรงงานเองนั้นไม่น่าห่วง เพราะถูกออกแบบมาตั้งแต่การก่อสร้าง มีระบบป้องกันต่างๆ ถึง 3 ชั้น เพื่อว่า ถึงที่สุดก็จะไม่ไปกระทบสร้างความเสียหายกับพนักงาน ผู้รับเหมา และชุมชนรอบข้าง

ตนเองมีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบบริษัททั้งหมด 12 แห่ง มีพนักงาน 2,000 กว่าคน ผู้รับเหมาประจำอีกประมาณ 2,000 คน และมีผู้รับเหมาที่ไม่ประจำอีกเป็นจำนวนมาก เวลาที่มีการหยุดซ่อมบำรุง บางทีมีผู้รับเหมาเข้ามาเกือบ 5,000 คน จะเห็นว่า การบริหารจัดการในเรื่องความปลอดภัยจึงค่อนข้างซับซ้อน และเป็นนโยบายที่ต้องให้ความสำคัญอย่างจริงจัง

ขอย้อนกลับไปในเรื่องที่ 1 การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย พูดกันตามตรง บริษัท เอสซีจีเคมีคอลส์ จำกัด ไม่ได้บรรลุผลในการทำ Zero Accident (การลดอุบัติเหตุเป็นศูนย์) ตลอดระยะเวลา 20 ปี อุบัติเหตุของเราไม่เคยเป็นศูนย์ คนบาดเจ็บยังคงมีทุกปี เปรียบเทียบกับคนเสียชีวิตซึ่งมีทั้งในงานและนอกงาน โดยเรามีการเก็บสถิติไว้ทั้งหมด

ทำไมทำเรื่องความปลอดภัยมานานหลายปีแล้วจึงยังไม่ประสบผลสำเร็จ ทั้งที่บริษัทก็มีการลงทุนในเรื่องอุปกรณ์ความปลอดภัยต่างๆ ไปเป็นจำนวนมาก จึงต้องกลับมาขบคิด ซึ่งผู้บริหารเบอร์หนึ่งของ SCG Chemicals (นายชลนัฐ ญาณารณพ กรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท เอสซีจีเคมีคอลส์ จำกัด) ให้ความสำคัญในเรื่องนี้มาก ถึงกับลงทุนให้ไปว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญจากประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นอันดับ 1 ของโลกในเรื่องความปลอดภัย เข้ามาตรวจสอบสภาพบริษัททั้ง 12 แห่งที่จังหวัดระยอง

สิ่งที่เราเจอ อาทิ นโยบายเรื่องความปลอดภัยไม่ชัดเจน เพราะเวลาเราเขียนเรื่องความปลอดภัย มักจะไปเขียนรวมกับเรื่องสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ สิ่งที่ชัดเจนอย่างเดียวคือ มีป้ายเขียนบอกว่า จะมุ่งสู่อุบัติเหตุเป็นศูนย์ แต่มันทำไม่เคยได้ ทุกคนก็เลยไม่สนใจ ทั้งที่ความจริงแล้วทิศทางและวิธีการที่จะทำให้อุบัติเหตุเป็นศูนย์ต่างหากที่ต้องเขียนเป็นนโยบาย เราจะทำอย่างไร จะทำเรื่องอะไร ต้องระบุในแผนการ

ดำเนินงานให้ชัดเจน และต้องสื่อสารให้พนักงานรับทราบ เพื่อให้เกิดความเอาใจจริงเอาใจในเรื่องความปลอดภัย

ประเด็นต่อมา เรามีการปรับเปลี่ยนในเรื่องแนวคิดใหม่ จากนี้ไปความปลอดภัยไม่ใช่เรื่องกฎระเบียบ เพราะเวลามีกฎ ก็ทราบกันดีว่ากฎมีไว้แหก คนไม่เคยปฏิบัติตาม ดังนั้นเราจึงต้องเปลี่ยนกรอบความคิด (Mindset) เปลี่ยนทัศนคติของผู้บริหารทั้งหมด นี่คือนโยบายสำคัญของการเปลี่ยนแปลงว่า ทำไมเราต้องสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย

เราต้องเปลี่ยนจากมาตรการเชิงลบ การลงโทษ มาเป็นมาตรการเชิงบวก สิ่งที่เราทำคือ เราปลูกฝังพนักงานและผู้รับเหมาทุกคนว่า เรื่องที่ทำอยู่นี้ไม่ได้ทำเพื่อบริษัท บริษัทไม่ได้ต้องการซื้ออุบัติเหตุจากคุณ แต่ขอให้คุณทำให้ตัวคุณปลอดภัย และกลับไปที่บ้านแล้ว ให้ครอบครัวคุณเห็นหน้าแล้วมีความสุข

จะเห็นว่า เป้าหมายเปลี่ยน เราไม่ได้เอาเป้าหมายทางธุรกิจในเรื่อง Zero Accident มาพูดกับพนักงาน แต่เราเปลี่ยนเป้าหมายใหม่ว่า จากนั้นไปการทำเรื่องความปลอดภัย ก็คือความสุขของครอบครัวที่บ้านคุณ ถ้าคุณบาดเจ็บหรือเสียชีวิตไป บริษัทหาพนักงานใหม่มาแทนได้ไม่ยาก แต่ครอบครัวคุณจะหาใครมาทดแทนได้

การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยจึงเป็นการบริหารจัดการอารมณ์ ซึ่งจะทำให้เกิดการเปลี่ยนความคิด ความรู้สึก และสุดท้ายพฤติกรรมก็จะเปลี่ยนตามไปด้วย

สิ่งหนึ่งที่เป็นปัญหาของการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย คือเมื่อนำเรื่องนี้ไปให้พนักงานทำ เขาจะรู้สึกว่าได้รับงานเพิ่ม เราจึงเปลี่ยนแนวคิดใหม่ว่า ความปลอดภัยจะต้องเป็นส่วนหนึ่งของงาน ฝังลงไปในงาน โดยทุกระบวนการทำงานเราจะเขียนขั้นตอนความปลอดภัยลงไปในงาน

ด้วย หากทำตามขั้นตอนนี้ชีวิตของคุณปลอดภัยแน่นอน ถ้ามว่า สิ่งที่ทำนี้ยากไหม ตอบว่า ยาก ระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมา **การสร้างความปลอดภัยเปลี่ยนแปลงในระดับผู้บริหารถือเป็นงานที่ยากที่สุด**

อีกประเด็นที่ทำให้การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยซับซ้อนไปได้อีก โดยเฉพาะในองค์กรธุรกิจและภาคอุตสาหกรรม เพราะ**ความปลอดภัยเป็นสิ่งที่ไม่เห็น (Non-Visible)** ผู้บริหารจึงไม่ค่อยให้ความสำคัญ ไม่เหมือนกับการสร้างผลผลิต (Production) ผลผลิตภาพ (Productivity) ที่ผลิตของออกมาเป็นต้นๆ ขณะที่เรื่องความปลอดภัยนั้นไม่เห็นผลตอบแทน (Return) จากสิ่งที่ลงทุนไป โดยผู้บริหารจะเห็นความสำคัญของความปลอดภัยก็ต่อเมื่อพนักงานบาดเจ็บ เสียชีวิต จึงจะเริ่มเกิดความตื่นตัว

ประเด็นต่างๆ เหล่านี้เป็นสิ่งที่เราพยายามพัฒนาขึ้นมาเป็นองค์ความรู้ และนำไปใส่ในความคิดของผู้บริหารของ SCG Chemicals ที่มีอยู่ประมาณ 200-300 คน ผ่านมา 3 ปี ตอนนี้ถือว่า ทำไปได้แค่ครึ่งเดียว ดังนั้นจึงไม่แปลกใจที่ในต่างประเทศเขาใช้เวลา 7-10 ปี ในการเปลี่ยนแปลงความคิดเหล่านี้ อย่างไรก็ตาม ถือเป็นโชคดีที่**ผู้บริหารเบอร์หนึ่งของเรามีความเข้าใจ และเป็น Role Model ให้คนอื่นได้ปฏิบัติตาม**

มาในส่วนของ**เรื่องที่ 2 เราขยายผลการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยไปสู่เรื่องเมาไม่ขับได้อย่างไร**

ความคิดนี้ก็มาจากผู้บริหารเบอร์หนึ่งของ SCG Chemicals เช่นกัน นั่นคือ การขยายผลให้เริ่มจากรื่องง่ายๆ ก่อน และเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับทุกคน จึงมามองเรื่องอุบัติเหตุจากการขับขี่ เพราะอุบัติเหตุส่วนใหญ่ของทางบริษัทเกิดในกลุ่มเซลค่อนข้างเยอะ รวมทั้งพนักงานก็มีการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ-ระยอง เป็นจำนวนมาก จึงเริ่มต้นทำนโยบายนี้เมื่อปี 2552 ซึ่งต้องใช้เวลา 7-8 เดือนกว่าที่จะมีการประกาศนโยบายเรื่องการ

ขับที่ปลอดภัยออกมาได้ เพราะมีแรงต่อต้านค่อนข้างเยอะ เนื่องจากนโยบายนี้ไม่ได้ใช้เฉพาะในเวลางานอย่างเดียว แต่ครอบคลุมนอกเวลางานด้วย

โดยนโยบายเรื่องการขับที่ปลอดภัยของ SCG Chemicals ไม่ได้กำหนดแค่ “เมา” ไม่ขับ แต่บริษัทกำหนดเข้มกว่านั้นคือ “ดื่ม” ไม่ขับ ซึ่งก็มีการวางมาตรการไว้รองรับ ด้วยการจัดรถไว้คอยรับ-ส่งพนักงาน โดยให้จอดรอไว้ที่บริษัท หรือนั่งแท็กซี่กลับบ้านแล้วค่อยมาเบิกเงิน สิ่งเหล่านี้เป็นสิ่งที่บริษัทต้องให้การสนับสนุน

จุดสำคัญก็คือ **บริษัทไม่เพียงประกาศเรื่องนี้เป็นนโยบาย แต่ยังนำไปผูกกับการประเมินผลงานประจำปีด้วย** นั่นคือ ใช้มาตรการด้านบวกและลบคู่ขนานกันไป ซึ่งผลที่ได้ก็เห็นความปลอดภัยชัดเจน แม้จะมีพนักงานแสดงความคิดเห็นในเชิงต่อต้าน แต่นั่นก็ถือเป็นเรื่องดี เพราะแสดงว่าสารเรื่องความปลอดภัยได้ส่งต่อไปถึงพนักงานทุกคนแล้ว

อภิปราย

อุบัติเหตุจราจร: ป้องกันและแก้ไขได้ในโรงงาน

บทเรียนความสำเร็จการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย วิทยากรโดย

- น.ส.เมน จันโซกล (Mrs. Men Chansokol)
หัวหน้าฝ่ายความสัมพันธ์ระดับชาติและนานาชาติ
ของคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ
(Chief of National and International Relationship
National Road Safety Committee หรือ NRSC)
ประเทศกัมพูชา

การใช้เทคนิคเสริมพลังกับการส่งเสริมพฤติกรรม ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในวัยทำงาน

- รศ.ดร.นิตยา เพ็ญศิริินภา
อาจารย์ประจำสาขาวิชาวิทยาศาสตร์สุขภาพ
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช

บทเรียนความสำเร็จการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย

น.ส.เมน จันโซกล (Mrs. Men Chansokol)

หัวหน้าฝ่ายความสัมพันธ์ระดับชาติและนานาชาติ ของคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ ประเทศกัมพูชา

ประเทศกัมพูชามีปัญหาความปลอดภัยทางถนนคล้ายคลึงกับประเทศไทย ทั้งการไม่สวมใส่หมวกนิรภัย การเมาแล้วขับ และการขับที่รวดเร็วสูง และเนื่องจากปัญหาความปลอดภัยทางถนนเป็นปัญหาใหญ่ จึงมีองค์กรพัฒนาเอกชน (NGOs: Non-Governmental Organizations) เข้ามาทำงานขับเคลื่อนเรื่องนี้เป็นจำนวนมากกว่า 20 แห่ง ดังนั้นรัฐบาลจึงอยากจะตั้งหน่วยงานขึ้นมาทำหน้าที่ประสานงานกับองค์กรพัฒนาเอกชนเหล่านี้ เพื่อให้การทำงานเกิดความเชื่อมโยงและไม่ซ้ำซ้อนกัน

คณะกรรมการความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ (NRSC: National Road Safety Committee) ของประเทศกัมพูชา ได้รับการพิจารณาจัดตั้งขึ้นในปี 2548 โดยรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรกัมพูชา (The Royal Government of Cambodia) มีมติเห็นชอบให้ออกเป็นกฎฎีกาย่อยฉบับที่ 77 (Sub-decree 77) มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและคมนาคม (MPWT: Minister of Public Works and Transport) ทำหน้าที่เป็นประธาน

องค์ประกอบของคณะกรรมการฯ ประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ซึ่งมีบทบาทสำคัญในกระทรวง จำนวนทั้งสิ้น 16 กระทรวง เข้าร่วมเป็นสมาชิก มีการประชุม 2 ครั้งต่อปี เพื่ออนุมัติแผนปฏิบัติการและนโยบายต่างๆ โดยคณะกรรมการฯ มีบทบาทหน้าที่หลักคือ การประสานงาน ตรวจสอบ และสนับสนุนการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน นอกจากนี้ยังรับผิดชอบ

ในการดูแลการดำเนินงานกฎหมายจราจรในระดับประเทศให้มีประสิทธิภาพ และพัฒนากฎระเบียบหรือคำสั่งที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน เช่น นโยบายระดับชาติและแผนปฏิบัติการเรื่องการสวมใส่หมวกนิรภัย (ข้อมูลเพิ่มเติมจาก <http://www.roadsafetycambodia.info/en/national-rs-action-plans/action-plans-2006-2010/national-road-safety-committee.html>)

คณะกรรมการฯ ดังกล่าวมีสำนักงานเลขาธิการกลาง (NRSC General Secretariat) ทำหน้าที่ในการประสานงานเกี่ยวกับการดำเนินการทั้งหมดของ NRSC ซึ่งประธานของสำนักงานเลขาธิการกลางคือ **อธิบดีกระทรวงโยธาธิการและคมนาคม** (the Director General of Transport of the MPWT)

ในส่วนของสำนักงานเลขาธิการกลาง มีการทำงานโดยแบ่งออกเป็น 4 ฝ่ายดังนี้ 1) ฝ่ายธุรการและการเงิน (Department of Admin and Finance) 2) ฝ่ายสถิติและข้อมูลความปลอดภัยทางถนน (Department of Statistics and Road Safety) 3) ฝ่ายให้การศึกษา, การเผยแพร่ และฝึกอบรม (Department of Education, Dissemination and Training) และ 4) ฝ่ายความสัมพันธ์ระดับชาติและนานาชาติ (Department of National and International Relation) ซึ่งตนเองทำงานอยู่ในฝ่ายสุดท้าย

แม้ว่า NRSC จะทำงานอย่างแข็งขันในเรื่องความปลอดภัยทางถนน แต่ก็ยังประสบปัญหาบางประการ เนื่องจากไม่มีหน่วยงานด้านการบังคับใช้กฎหมาย ทำให้การทำงานยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร จึงมีการจัดตั้งคณะกรรมการขึ้นมาอีกชุดหนึ่งชื่อว่า **คณะกรรมการกลางด้านการดำเนินงานควบคุมกฎหมายจราจร** (GCTLIC: General Commissioner for Traffic Law Implementation Control) มีประธานคือ **รัฐมนตรี**

ว่าการกระทรวงมหาดไทย (Mol: Minister of Interior) ซึ่งดูแลควบคุมและกำกับกรปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจ โดยมีสมาชิกมาจากตัวแทนทั้ง 16 กระทรวง ประชุมร่วมกัน 4 ครั้งต่อปี และมีสำนักงานเลขาธิการกลางทำหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกเช่นเดียวกับ NRSC นอกจากนี้ GCTLIC ยังมีการจัดตั้งคณะกรรมการระดับย่อยลงมา ใช้ชื่อว่า **คณะกรรมการระดับจังหวัดด้านการดำเนินงานควบคุมกฎหมายจราจร** ซึ่งคณะกรรมการฯ ทั้ง 2 ชุดคือ NRSC และ GCTLIC ต่างทำงานร่วมกันอย่างใกล้ชิด โดยมีพื้นที่การดำเนินงานครอบคลุมทั้งสิ้น 24 จังหวัด

มาถึงบทเรียนความสำเร็จของประเทศกัมพูชาในเรื่องหมวกนิรภัย

ประเทศกัมพูชามีการจัดทำระบบข้อมูลผู้ประสบภัยทางถนน ปี 2553 (RCVIS: Road Crash Victim Information System) ซึ่งเป็นระบบที่อยู่ในการควบคุมของฝ่ายสถิติและข้อมูลความปลอดภัยทางถนน ภายใต้ NRSC

ที่มาของข้อมูลดังกล่าว มาจากหน่วยงานของตำรวจและสาธารณสุข ทั้ง 2 หน่วยงานจะมีแบบฟอร์มที่จัดทำขึ้นเพื่อลงข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุต่างๆ ที่เกิดขึ้นในแต่ละครั้ง โดยตำรวจจะกรอกข้อมูลเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ส่วนสาธารณสุขจะกรอกข้อมูลเมื่อผู้ประสบภัยเดินทางมาถึงโรงพยาบาล หลังจากนั้นจะนำข้อมูลที่ได้รับการรายงานจากตำรวจ (P) และโรงพยาบาล (H) มารวมกัน

ซึ่งสามารถคำนวณโดยใช้สูตรคือ $N=(P) \times (H) / (PH)$ ออกมาเป็นค่ากลางของการเกิดอุบัติเหตุ

รายงานประจำปีของระบบข้อมูลผู้ประสบภัยทางถนนปี 2553 พบว่า **เกือบร้อยละ 90 ของผู้ประสบภัยจากรถเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์**

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และคนเดินถนน ซึ่งอุบัติเหตุทางถนนก่อให้เกิดผลกระทบหลักด้านเศรษฐกิจสังคมและสวัสดิการของประเทศกัมพูชา ในปี 2553 มีมูลค่าความสูญเสียเท่ากับ 279 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี 2552 ร้อยละ 13 (มีมูลค่าความสูญเสีย 248 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) และเท่ากับ ร้อยละ 3.5 ของผลิตภัณฑ์มวลรวม (GDP: Gross Domestic Product) ของประเทศกัมพูชา

จากรายงานประจำปี ยังพบว่า อุบัติเหตุทางถนนในประเทศกัมพูชาส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจาก 3 ประการด้วยกันคือ 1) **ความผิดพลาดของคน ซึ่งมีมากขึ้นร้อยละ 95.29** 2) ยานพาหนะ และ 3) สภาพถนน ซึ่งมีแค่ร้อยละ 1 -2

โดยในปี 2553 มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจำนวนทั้งสิ้น 18,287 คน และจากอุบัติเหตุทางถนนจำนวนทั้งสิ้น 6,941 ครั้ง มีผู้เสียชีวิตจำนวน 1,816 คน (เฉลี่ย 5 คนต่อวัน) และมีผู้ได้รับบาดเจ็บสาหัสจำนวน 6,718 คน

ในบรรดาอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด ร้อยละ 72 เกิดกับกลุ่มเสี่ยง คือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งร้อยละ 59 เป็นกลุ่มอายุระหว่าง 20-24 ปี และร้อยละ 70 ของผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิต เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งในปี 2553 ร้อยละ 73 ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เสียชีวิต มีสาเหตุมาจากการบาดเจ็บที่ศีรษะ (เปรียบเทียบกับปี 2552 ที่คิดเป็นร้อยละ 76) โดยผู้ประสบภัยจากรถส่วนใหญ่ มีอาชีพเป็นชาวนา และเป็นเพศชาย

ล่าสุด รายงานอุบัติเหตุทางถนน ตั้งแต่เดือนมกราคม-กรกฎาคม 2554 ของกระทรวงมหาดไทย (เนื่องจากเป็นข้อมูลล่าสุดจึงยังไม่ได้รวมข้อมูลกับทางสาธารณสุข) พบว่า มีผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุ

ทางถนนเสียชีวิตจำนวนมากถึง 1,190 คน โดยสาเหตุส่วนใหญ่เกิดจาก 1) การขับรถเร็ว 2) เมาแล้วขับ และ 3) คนเดินถนนไม่ได้เดินอยู่บนฟุตบาททำให้เกิดอุบัติเหตุ

การดำเนินการเรื่องความปลอดภัยทางถนน เราจึงมีการจัดทำแผนปฏิบัติการ 5 ปี (Action Plans 2549-2553) ขึ้น¹ ซึ่งปัจจุบันดำเนินการไปกว่าครึ่งแล้ว แผนที่มีความคืบหน้าอย่างเห็นได้ชัดคือ **แผนปฏิบัติการที่ 2 การจัดทำระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน และ แผนปฏิบัติการที่ 7 กฎหมายจราจร** เดิมที ประเทศกัมพูชามีกฎหมายจราจรที่เขียนขึ้นมาตั้งแต่ปี 2534 ซึ่งมีบางมาตราที่ล้าสมัยไปแล้ว จึงได้มีการปรับปรุงกฎหมายใหม่ในปี 2550 ขณะนี้แก้ไขไปได้ประมาณ 40 มาตรา และคาดว่าจะได้รับการอนุมัติจากสภาแห่งชาติในปีหน้า ซึ่งกฎหมายที่กำลังจะออกนี้ไม่ได้มีการบังคับใช้ทันที แต่ต้องให้การศึกษากับประชาชนก่อน

¹ **แผนปฏิบัติ 5 ปี** จำนวน 15 แผน ประกอบด้วย แผนปฏิบัติการที่ 1 จัดตั้งคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนน (NRSC) เพื่อประสานงานและจัดการงานด้านความปลอดภัยทางถนน, แผนปฏิบัติการที่ 2 จัดทำระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน, แผนปฏิบัติการที่ 3 จัดหาเงินทุนเพื่อดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน, แผนปฏิบัติการที่ 4 สืบสวนอุบัติเหตุ, แผนปฏิบัติการที่ 5 วางแผนถนนและสภาพถนน, แผนปฏิบัติการที่ 6 ให้การศึกษาเรื่องความปลอดภัยทางถนนกับเยาวชน, แผนปฏิบัติการที่ 7 กฎหมายจราจร, แผนปฏิบัติการที่ 8 การบังคับใช้กฎหมาย, แผนปฏิบัติการที่ 9 การสำรวจทางเทคนิค, แผนปฏิบัติการที่ 10 การฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ขับรถ, แผนปฏิบัติการที่ 11 การให้ความช่วยเหลืออย่างเร่งด่วนแก่ผู้ประสบภัยจากรถ, แผนปฏิบัติการที่ 12 การรณรงค์เรื่องความปลอดภัยทางถนนแก่สาธารณชน, แผนปฏิบัติการที่ 13 การสร้างภาคีพันธมิตรกับองค์กรภาคเอกชนและภาคที่ไม่ใช่รัฐบาล, แผนปฏิบัติการที่ 14 คำนวณมูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน และแผนปฏิบัติการที่ 15 จัดตั้งสถาบันวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนน

6 เดือน จึงจะเริ่มมีการบังคับใช้ ส่วนแผนที่ยังไม่ได้มีการดำเนินการ ได้แก่ **แผนปฏิบัติการที่ 15 จัดตั้งสถาบันวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนน**

ทางการดำเนินการเรื่องของหมวกนิรภัยที่ถือเป็นความสำเร็จของประเทศกัมพูชา แผนที่เราจัดทำคือ **แผนปฏิบัติการซบซ็รตจักรยานยนต์ปลอดภัยสวมหมวกนิรภัยแห่งราชอาณาจักรกัมพูชา มีระยะเวลา 3 ปี** (Cambodia Motorcycle Safety Helmet Wearing Action Plan 2551-2553) ซึ่งแผนดังกล่าวอยู่ภายใต้**แผนปฏิบัติการที่ 6 การให้การศึกษาเรื่องความปลอดภัยทางถนนกับเยาวชน**

แผนปฏิบัติการหมวกนิรภัยเป็นแผนที่ทางองค์กรพัฒนาเอกชนและภาครัฐบาลร่วมกันทำงาน โดยจะดำเนินการใน 9 เรื่อง² หลักใหญ่ก็คือ การรณรงค์ การสร้างความตระหนักรู้ และการบังคับใช้กฎหมาย แม้ว่า แผนปฏิบัติการนี้จะจบไปแล้วในปี 2553 แต่ขณะนี้มีการขยายการดำเนินการต่อในปี 2554 ตาม**แผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน** (Decade of Action for Road Safety) ขององค์การอนามัยโลก โดยได้บรรจุเข้าไปอยู่ในแผนปฏิบัติการ 10 ปี (Action Plans 2554-2563)

² **แผนปฏิบัติการซบซ็รตจักรยานยนต์ปลอดภัยสวมหมวกนิรภัย** จำนวน 9 เรื่อง ประกอบด้วย 1) การสร้างความตระหนักรู้แก่สาธารณชน 2) การให้การศึกษาแก่นักเรียนและผู้สมัครใบขับขี่ 3) กฎหมายและการบังคับใช้กฎหมาย 4) ชุมชน จังหวัด ภาคเอกชน และองค์กรไม่หวังผลกำไร 5) การศึกษาวิจัย การติดตามและประเมินผล 6) การบริหารและให้บริการแก่ผู้ประสบภัยจากรถ 7) การวิเคราะห์อุปสรรคของการสวมหมวกนิรภัย บังคับใจ และไม่บังคับใจ 8) การพัฒนามาตรฐานหมวกนิรภัย และการนำเข้าหมวกนิรภัย การควบคุมหมวกนิรภัยที่ไม่ได้มาตรฐาน และ 9) การบริหารและการประสานงาน

แผนปฏิบัติการ 10 ปีของประเทศกัมพูชา นอกจากจะประกอบด้วย 5 เสาหลักตามที่กำหนดไว้ในแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนแล้ว เรายังมีอีก 2 เสาหลักเพิ่มเติมเข้ามาคือ เสาหลักที่ 6 การบังคับใช้กฎหมาย และเสาหลักที่ 7 ใบขับขี่ เนื่องจากเป็นสถานการณ์ปัญหาที่ประเทศกัมพูชาประสบอยู่ จึงต้องการให้เกิดการเน้นย้ำ โดยเสาหลักทั้ง 7 เสาตามแผนปฏิบัติการ 10 ปี มีรายละเอียดดังนี้

เสาหลักที่ 1 การสร้างความสามารถในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน เน้นให้เกิดการบริหารจัดการที่ดีขึ้น

เสาหลักที่ 2 ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย เน้นเรื่องวิศวกรรมทางถนน การแก้ปัญหาจุดเสี่ยงต่างๆ

เสาหลักที่ 3 ยานพาหนะที่ปลอดภัย เน้นความปลอดภัยของยานพาหนะ โดยเฉพาะรถโดยสารสาธารณะ และมีการจัดทำโครงการประเมินรถยนต์ใหม่ด้วย

เสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย เน้นเรื่องการขับขี่รถด้วยความเร็ว เมาแล้วขับ และการสวมใส่หมวกนิรภัย

เสาหลักที่ 5 การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ เน้นการปฐมพยาบาลเบื้องต้น และการดูแลผู้ประสบภัยหลังเกิดอุบัติเหตุ

เสาหลักที่ 6 การบังคับใช้กฎหมาย เป็นเสาหลักที่เพิ่มขึ้นมา ซึ่งจะเน้นการสร้างศักยภาพของเจ้าหน้าที่ตำรวจและการตั้งจุดตรวจ โดย NRSC จะทำงานร่วมกับตำรวจ เพื่อสนับสนุนให้เกิดการทำงานที่เข้มงวดในการควบคุมและบังคับใช้กฎจราจร รวมทั้งสร้างแรงจูงใจให้กับตำรวจในการดำเนินการบังคับใช้กฎหมาย เช่น **เมื่อมีผู้กระทำการละเมิดกฎจราจร เงินค่าปรับที่ได้มา ร้อยละ 80 จะมอบให้กับตำรวจ และอีก**

ร้อยละ 20 ส่งให้รัฐบาล ส่งผลให้ตำรวจอยากที่จะทำงานอย่างกวาดขันมากขึ้น

เสาหลักที่ 7 ใบขับขี่ เหตุผลที่ต้องการเน้นย้ำโดยเพิ่มเป็นอีกเสาหลักหนึ่งในแผนปฏิบัติการ เนื่องจาก**ประเทศกัมพูชามีรถจดทะเบียน 1.6 ล้านคัน แต่คนที่มีใบขับขี่มีแค่ร้อยละ 20 หรือเพียง 400,000 คนเท่านั้น** โดยเสาหลักนี้จะเน้นการพัฒนากระบวนการฝึกอบรมให้กับผู้ขอใบขับขี่และพัฒนากระบวนการทักเเนนผู้ขับขี่ รวมทั้งการให้ความรู้กับคนมีใบขับขี่ได้รู้เรื่องกฎหมายจราจรมากขึ้น

ในส่วนของการ**ให้ความรู้และการรณรงค์เพื่อสร้างความตระหนัก**รับรู้ตามแผนปฏิบัติการหมวกนิรภัย สิ่งที่เราได้ดำเนินการ เช่น **หน่วยงานภาครัฐ** มีการขออนุญาตจัดการอบรมเรื่องกฎหมายจราจร และแจกหมวกนิรภัย **โรงเรียน** มีการนำเรื่องความปลอดภัยทางถนนบรรจุไว้ในหลักสูตรของนักเรียน ป.1 ถึง ม.3 โดยจัดให้เรียน 1 ชม./สัปดาห์ **องค์กรวิชาชีพ องค์กรไม่หวังผลกำไร และบริษัท** มีการสร้างเครือข่ายการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน (ปัจจุบันมีสมาชิกมากกว่า 100 คน) เมื่อถึงสิ้นปีจะมีการจัดการแข่งขันระหว่างองค์กรต่างๆ ถ้าองค์กรใดไม่มีการเกิดอุบัติเหตุและเคารพกฎจราจรเป็นอย่างดี จะมีรางวัลที่มอบให้โดย NRSC

รวมทั้งยังมีการรณรงค์ตาม**ป้ายรถประจำทางและสัญญาณไฟจราจร โดยอาสาสมัครจากสภาภาษา** ทุกสัปดาห์ โดยการแจกโปสเตอร์และแผ่นพับ เพื่ออธิบายเรื่องความสำคัญของหมวกนิรภัย ตลอดจน**การให้การอบรมแก่ชุมชน** และแจกหมวกนิรภัย นอกจากนี้ยังมีการ**รณรงค์ผ่านสื่อมวลชน** เช่น โทรทัศน์ วิทยุ รายการอภิปรายหรือ งานกิจกรรมต่างๆ เป็นต้น ซึ่ง**การรณรงค์ที่มีประสิทธิภาพจะต้องมีการ**

สนับสนุนจากภาครัฐ โดยเฉพาะเจ้าหน้าที่ระดับสูง ยกตัวอย่างเช่น นายกรัฐมนตรีออกมาอ่านสปอตโฆษณาณรงค์ ทำให้การรณรงค์ได้ผลดียิ่งขึ้น เพราะประชาชนของกัมพูชามีความเชื่อถือในตัวนายกรัฐมนตรีมาก

ความสำเร็จในการดำเนินการเรื่องหมวกนิรภัยของประเทศกัมพูชา ถ้าเปรียบเทียบอัตราการสวมหมวกนิรภัยตั้งแต่ปี 2547 เป็นต้นมา พบว่ามีอัตราเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากข้อมูลในปี 2547 มีอัตราการสวมหมวกนิรภัย เพียงร้อยละ 8 เมื่อมีกฎหมายบังคับใช้ เพิ่มขึ้นมาเป็นร้อยละ 21 จนในปี 2552 เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 56 และขณะนี้ ปี 2554 **อัตราการสวมหมวกนิรภัยคือ ร้อยละ 72**

ถึงจะดำเนินการได้ค่อนข้างประสบความสำเร็จ แต่ก็ยังมีประเด็นปัญหาบางประการดังนี้

1) **การขาดประสบการณ์และความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน** แม้ว่า NRSC จะจัดตั้งขึ้นมาตั้งแต่กลางปี 2548 แต่เพิ่งเริ่มดำเนินการอย่างเต็มรูปแบบในปี 2550 และในคณะกรรมการฯ เองก็ยังขาดแคลนทรัพยากรบุคคลที่มีความรู้ความสามารถ

2) **การขาดแคลนเงินทุนและทรัพยากรอื่น ๆ** งบประมาณมีไม่เพียงพอสำหรับการดำเนินงาน จึงต้องมีการจัดลำดับความสำคัญ และนำเงินไปใช้ในส่วนที่เกิดประโยชน์สูงสุดก่อน

3) **การขาดการบังคับใช้กฎหมาย** การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดจำกัดอยู่ในเขตเมืองและเมืองหลวงเท่านั้น รวมทั้งเกิดขึ้นในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น

4) **การขาดการรณรงค์แก่สาธารณชน** เช่นกันกับการบังคับใช้กฎหมาย การรณรงค์อย่างจริงจังทำได้จำกัดอยู่ในเขตเมืองและเมืองหลวง จึงควรจะมีการรณรงค์มากขึ้นในเขตชนบท

กล่าวโดยสรุป การรณรงค์การสวมหมวกนิรภัยยังคงเป็นประเด็นสำคัญสำหรับประเทศกัมพูชา ซึ่งเรามีความตั้งใจที่จะให้มีการสวมหมวกนิรภัยเต็ม 100 เปอร์เซ็นต์ ทั้งในกลุ่มผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ NRSC จึงจำเป็นที่จะต้องสร้างเสริมศักยภาพของเจ้าหน้าที่ในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน และยังคงต้องการการสนับสนุนและความร่วมมือจากภาคีที่เกี่ยวข้องต่างๆ รวมทั้งหน่วยงานระหว่างประเทศ เพื่อดำเนินงานลดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยให้บรรลุผลสำเร็จ

การใช้เทคนิคเสริมพลังกับการส่งเสริมพฤติกรรม ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในวัยทำงาน

รศ.ดร.ปิตยา เพ็ญศิริณกา

อาจารย์ประจำสาขาวิชาวิทยาศาสตร์สุขภาพ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

มาตรการ 3Es เป็นแนวคิดในการป้องกันอุบัติเหตุ ที่ได้รับการยอมรับกันทั่วไปในวงการด้านความปลอดภัย (Safety) ประกอบด้วย มาตรการ 3 ด้านคือ 1) **มาตรการด้านวิศวกรรม (Engineering)** การใช้ อุปกรณ์ เครื่องมือ เทคโนโลยีที่มีความปลอดภัย 2) **มาตรการด้านการศึกษา (Education)** การให้การศึกษาเพื่อให้เห็นความสำคัญ สมควรใจ และมีทักษะในการปฏิบัติตามมาตรการทางวิศวกรรมที่ทำให้เกิดความปลอดภัย และ 3) **มาตรการด้านกฎระเบียบ (Enforcement)** เป็นการ ใช้กฎระเบียบบังคับให้พนักงานปฏิบัติตามมาตรการความปลอดภัย

การใช้หลัก 3Es นี้ จะต้องดำเนินการให้ E ทั้ง 3 ไปพร้อมกัน จึงจะทำให้การป้องกันอุบัติเหตุมีประสิทธิภาพสูงสุด อย่างไรก็ตาม มาตรการดังกล่าวก็ยังมีจุดอ่อน เช่น บางครั้งการดำเนินการก็ไม่ได้ได้รับความร่วมมือร่วมรับผิดชอบในการแก้ปัญหา พนักงานพยายามละเมิดกฎ พอใจที่เลี้ยงหรือเอาชนะการควบคุม ขาดการมองเชิงป้องกันและการแก้ไขที่ตรงจุด รวมทั้งขาดการพัฒนาการจัดการอย่างต่อเนื่อง

จึงนำมาสู่การนำเสนอแนวคิดเรื่อง**การเสริมพลัง (Empowerment)** เพื่อสร้าง “ความร่วมมือ” “ร่วมรับผิดชอบ” เน้นการทำงานเป็นกลุ่ม และใช้ “พลังกลุ่ม” ในการจัดการความปลอดภัย โดยกระบวนการดำเนินงานด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ต้องมีการเปลี่ยนแปลงและหันมามุ่งเน้นสนับสนุนเรื่องการเสริมพลังมากขึ้น

ประเด็นสำคัญในการเปลี่ยนแปลงกระบวนทัศน์ในงานด้าน
อาชีวอนามัยและความปลอดภัย ได้แก่ การเปลี่ยนแปลงจากควบคุม
โดยรัฐ มาเป็นการร่วมรับผิดชอบ (From Government Regulation to
Corporate Responsibility), จากการมองที่ความล้มเหลวมาเป็นการมองที่
ความสำเร็จ (From Failure Oriented to Achievement Oriented),
จากการเน้นที่ผลลัพธ์มาเป็นเน้นที่พฤติกรรม (From Outcome Focused
to Behavior Focus), จากการควบคุมโดยผู้บริหารสั่งการลงมา เป็นการ
ให้ผู้ปฏิบัติมีส่วนร่วม (From Top-down Control to Bottom-up
Involvement), จากการเน้นที่ปัจเจกบุคคล มาเน้นการทำงานเป็นทีม (From
Rugged Individualism to Interdependent Teamwork), จากการทำงาน
เป็นจุดๆ มาเป็นการทำงานแบบเป็นระบบ (From a Piecemeal to
a Systems Approach), จากการเน้นหาผู้ผิดมาเป็นการหาข้อเท็จจริง
(From Fault Finding to Fact Finding), จากการตอบสนองเมื่อเกิด
ปัญหาเป็นการป้องกันก่อนเกิด (From Reactive to Proactive), จาก
การแก้ไขปัญหอย่างรวดเร็วมาเป็นการปรับปรุงพัฒนาอย่างต่อเนื่อง (From
Quick Fix to Continuous Improvement) และการเปลี่ยนจากการให้
ความสำคัญมาเป็นค่านิยม (From Priority to Value)

นิยามของการเสริมพลัง (Empowerment) ตามที่มีผู้ให้
ความหมายไว้นั้นหมายถึง **รูปแบบการเรียนรู้ที่เน้น “การใช้วิจารณ์ญาณ”**
โดยที่ “ผู้คนที่เกี่ยวข้อง” มาร่วมกัน “ระบุปัญหาของตน” ประเมิน
ปัจจัยสาเหตุของปัญหา ปรับมุมมองเป้าหมายสังคมที่ดีกว่าเดิม และ
พัฒนากลวิธีที่จะเอาชนะอุปสรรค เพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่ต้องการ
(Wallerstein & Bernstein, 1988)

การเสริมพลังเป็นคำที่มีหลายมิติ และเป็น **“กระบวนการทาง
สังคม”** ในการมีปฏิสัมพันธ์กับผู้อื่น กระบวนการเสริมพลังจะทำให้คน
มองเห็นคุณค่าและความสามารถตนเอง อีกทั้งเป็นกระบวนการเพิ่ม
ความสามารถ พัฒนาบุคคลให้มีทักษะที่จำเป็น มีความสามารถในการเข้าถึง
ทรัพยากร **เชื่อในความสามารถที่จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงว่า**
อุบัติเหตุไม่ใช่เคราะห์กรรม แต่เป็นเรื่องที่สามารถบริหารจัดการได้ ซึ่งการ
เสริมพลังนี้เกี่ยวข้องกับ **“อิสระ” ในการเลือก และ “ความรับผิดชอบ”**
ในสิ่งที่เลือก เพราะถ้าพนักงานได้เป็นคนเสนอวิธีการเอง จะไม่มีการ
ลูกสื่อมาต่อต้าน เพราะเขาดกลงยินยอมพร้อมใจว่าเป็นมาตรการที่เขาเลือก
จะปฏิบัติและยอมรับในผลที่เกิดขึ้น

มิติของการเสริมพลังที่มุ่งเน้นในการนำเสนอครั้งนี้ เป็นเรื่อง**การ
เสริมพลังเพื่อส่งเสริมความปลอดภัย** ซึ่งเป็นกระบวนการส่งเสริมและ
พัฒนาให้บุคคล กลุ่ม และชุมชน (ในที่นี้คือ โรงงาน) ทำความเข้าใจเกี่ยว
กับปัจจัยที่กำหนดสุขภาพและความเสี่ยง ค้นพบความสามารถของตน
สามารถตัดสินใจใช้ทางเลือกที่เหมาะสมในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและ
สิ่งแวดล้อม เพื่อควบคุมปัจจัยเสี่ยง ทำให้เกิดความปลอดภัย และนำไปสู่
การมีสุขภาพดี

กลวิธีสำคัญของการเสริมพลัง มีดังนี้ 1) เพิ่มความร่วมมือของ
บุคคลและให้บุคคลเป็นศูนย์กลาง 2) เน้นการพัฒนาทักษะ **ใช้กลวิธีการ
เรียนรู้แบบผสมผสาน** เนื่องจากการให้ความรู้เพียงอย่างเดียวนั้นไม่เพียง
พอที่จะทำให้เกิดการนำไปปรับใช้ หากต้อง**พัฒนาทักษะในการคิด การ
สื่อสาร และการลงมือทำ**เป็นสำคัญ 3) ผสมผสานประเด็นสุขภาพ
จิตวิทยาสังคม และพฤติกรรม โดยคำนึงถึงวัฒนธรรมและความเชื่อ เช่น
การผนวกแนวคิดเสริมพลังเข้ากับความเชื่อทางศาสนา เป็นต้น 4) เน้นย้ำ

ให้เห็นว่า บุคคลเป็นผู้เชี่ยวชาญในปัญหาของตน เป็นผู้เลือกวิธีการที่เหมาะสมกับตน **กลุ่มเป้าหมายจึงต้องเป็นผู้วิเคราะห์ปัญหา บัญญัติ และเสนอแนะแนวทางแก้ปัญหาของตนเอง** และ 5) ส่งเสริมให้เกิดแรงสนับสนุนทางสังคม และมีการสนับสนุนการดูแลตนเองอย่างต่อเนื่อง พยายามทำให้เกิดการรวมกลุ่มทำกิจกรรม และมีรางวัลมอบให้กับกลุ่มที่มีการปฏิบัติตนในเรื่องความปลอดภัยได้ดี

ดังนั้นการปรับแนวคิดการเสริมพลัง ในฐานะของ จป. (เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพ) หรือผู้บริหารด้านความปลอดภัย จะต้องมีความเชื่อมั่นในความสามารถของบุคคล สิทธิและความรับผิดชอบของบุคคลในสิ่งที่เลือก รวมทั้งต้องเข้าใจว่า **บุคคลจะได้รับการเสริมพลัง เมื่อเขาเกิดความตระหนักด้วยตนเอง** มีความรู้ความสามารถ เข้าถึงทรัพยากร และมีประสบการณ์เพียงพอ

ในการจัดกิจกรรมต่างๆ จึงต้องให้ผู้เข้าร่วมได้เรียนรู้ตั้งแต่จุดเริ่มต้นของปัญหา และตั้งคำถามให้ย้อนมองว่า เคยประสบเหตุดังกล่าวหรือไม่อย่างไร เมื่อเกิดความตระหนักแล้วคนจึงจะสนใจอยากเรียนรู้ ซึ่งวิธีการก็ต้องให้เขาตั้งเป้าหมายและเลือกวิธีการบรรลุเอง เพราะย่อมจะให้ผลมากกว่าคนอื่นบอก สิ่งสำคัญก็คือ **เราหยิบยื่นพลังให้แก่ผู้อื่นไม่ได้ แต่ต้องจัดการเรียนรู้เพื่อเสริมพลัง** และการจัดกิจกรรมแต่ละครั้ง ตัวของเจ้าหน้าที่ที่จะได้รับการเสริมพลังจากงานนั้นๆ ด้วย โดยการสร้างกระบวนการเรียนรู้เพื่อเสริมพลัง จะมีขั้นตอนประกอบด้วย 1) ประสบการณ์ 2) การระบุประสบการณ์ 3) การวิเคราะห์ 4) การวางแผน และ 5) การปฏิบัติ

บทบาทของ จป. (เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพ) ในการเสริมพลัง ได้แก่ เป็นผู้สนับสนุนการเรียนรู้, เป็น

ผู้กระตุ้นและสนับสนุนให้บุคคลเชื่อในความสามารถ, สนับสนุนให้เกิดนโยบายสาธารณะด้านความปลอดภัย และสุขภาพ, จัดสิ่งแวดล้อมที่เอื้อต่อความปลอดภัยและสุขภาพดี และชี้แนะให้สังคมเห็นความสำคัญของความปลอดภัยและสุขภาพ

ผลของของการเสริมพลังในแต่ละระดับ อันประกอบด้วยบุคคล กลุ่ม และชุมชน หากเป็นในระดับบุคคล จะทำให้มีความเชื่อในความสามารถที่จะควบคุมและกำหนดสุขภาพตนเองได้ และส่งผลให้เกิดการเลือกหรือปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและสิ่งแวดล้อม เพื่อการมีสุขภาพดีของตนและครอบครัว ขณะที่ผลในระดับกลุ่มและชุมชน จะทำให้มีความเชื่อในความสามารถที่จะกำหนด เปลี่ยนแปลง สุขภาพของกลุ่มและชุมชน รวมทั้งประชาชนจะมีการรวมกลุ่มกันในการแก้ไขปัญหา ระดมทรัพยากร จัดบริการ ปรับเปลี่ยนสิ่งแวดล้อม และสร้างกระแสเคลื่อนไหวให้เกิดขึ้น

กรณีตัวอย่างการนำเรื่องการเสริมพลังไปปรับใช้กับการเสริมพลังพนักงานเพื่อความปลอดภัย กรณีการสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ มีกระบวนการและขั้นตอนดังนี้

1) การค้นหาแกนนำที่จะร่วมขับเคลื่อนเรื่องความปลอดภัย ซึ่งควรมีตัวแทนจากฝ่ายต่างๆ ทั้งผู้บริหาร พนักงาน นักวิชาการ เจ้าหน้าที่หน่วยราชการ มูลนิธิ องค์กรเอกชน ฯลฯ เพราะจะต้องทำให้เกิดความเข้าใจร่วมกันทั่วทั้งองค์กร และต้องมองให้ครอบคลุมถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมด เพื่อให้เกิดพลังในการขับเคลื่อนอย่างเป็นระบบ

2) รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เช่น จำนวนหรือคุณลักษณะของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้สวมหมวกนิรภัย ผู้เคยประสบอุบัติเหตุ และผู้ได้รับผลกระทบ ค่าใช้จ่ายของพนักงานและองค์กรจากการบาดเจ็บหรือขาดงาน เพราะอุบัติเหตุ เป็นต้น ข้อมูลต่างๆ เหล่านี้จะทำให้ทราบถึงกลุ่มเป้าหมายที่

เราจะทำการรณรงค์ หรือกิจกรรมที่ควรจะทำให้ตรงกับปัญหา อีกทั้ง การมีข้อมูลที่หนักแน่น มีน้ำหนัก ยังเป็นการจุดประกายให้ทุกคนตระหนัก ร่วมกันว่า ประเด็นปัญหานี้เป็นเรื่องสำคัญ

3) **กำหนดพฤติกรรม และกลุ่มเป้าหมายสำคัญ**ในการดำเนินงาน เช่น เราให้ความสำคัญกับการขับที่รถจักรยานยนต์ ดังนั้นจะเลือกมุ่งเน้นไปที่พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยเท่านั้น หรือจะมองพฤติกรรมหลายด้าน ซึ่งบางที อาจจะทำให้กิจกรรมมีความหลากหลายเกินไป ดังนั้นเราอาจจะเลือกพฤติกรรมที่ติดตามได้ง่ายก่อน ถ้าสำเร็จจึงค่อยขยายไปเรื่องอื่น รวมทั้ง การเลือกกลุ่มเป้าหมาย อาจจะไม่เน้นไปยังกลุ่มเสี่ยง ที่มีอัตราการเกิด อุบัติเหตุสูงมาเป็นจุดเริ่มต้น

4) **พัฒนาศักยภาพให้กับกลุ่มแกนนำ**ที่จะขับเคลื่อนการดำเนินงาน เพราะเราคงไม่สามารถจัดอบรมให้กับทุกคนได้ จึงต้องมีการเลือกกลุ่มแกนนำที่จะนำมาพัฒนา โดยการเลือกแกนนำจะต้องเป็นคนที่เกี่ยวข้องกับปัญหานั้น และได้รับความยอมรับจากสมาชิกในกลุ่ม สิ่งสำคัญ คือ จะต้องให้กลุ่มเป็นคนเลือกแกนนำกันเอง ไม่ควรไปกำหนดให้

5) **สนับสนุนให้แกนนำระบุปัญหา**ที่กระทบต่อสุขภาพและ คุณภาพชีวิตของตนและกลุ่ม และมองภาพเป้าหมายที่พึงประสงค์ร่วมกัน โดยอาจจะกระตุ้นผ่านการทำกิจกรรมต่างๆ เพื่อแปรสิ่งที่เป็นนามธรรมให้ เกิดเป็นรูปธรรม การนำเสนอข้อมูลที่เกี่ยวข้อง การพาไปดูงานศึกษาอุบัติเหตุ หรือการนำกรณีศึกษา (Case) มาพูดคุยเป็นตัวอย่าง เพื่อทำให้เกิดภาพที่ ชัดเจนขึ้นมาร่วมกัน

6) **สนับสนุนให้แกนนำมองเห็นศักยภาพของตนเอง และ แกนนำคนอื่น** รวมทั้งตระหนักในบทบาทของตนเองและกลุ่มในการนำ การเปลี่ยนแปลง และสร้างการมีส่วนร่วมของพนักงาน ที่จะพัฒนาสภาพ

ในปัจจุบันไปสู่สภาพที่พึงประสงค์ เช่น ปัจจุบันการขับขี่ในสถานประกอบการ มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูง ทำอย่างไรจึงจะพัฒนาไปสู่การขับขี่ที่ปลอดภัย ไม่เกิดอุบัติเหตุได้

7) **สนับสนุนให้สมาชิกวิเคราะห์และทำความเข้าใจปัจจัยที่ เกี่ยวข้องกับปัญหา** เพื่อให้เข้าใจว่าใคร อะไร ที่เกี่ยวข้องกับปัญหาดังกล่าว และนำไปสู่การมองเห็นว่า ใครบ้างที่ควรเข้ามาเกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญห และจะแก้ไขที่ประเด็นใดบ้าง ถึงแม้ว่าความจริงจะมีงานวิจัยที่ศึกษาใน เรื่องนี้อยู่เป็นจำนวนมาก แต่ก็ไม่สำคัญเท่ากับการมีงานวิจัยที่เกิดจาก มุมมองของพนักงานที่เกี่ยวข้องเอง

8) **การพัฒนาความรู้และทักษะที่จำเป็น** และเป็นส่วนขาดให้ แก่แกนนำ เพื่อให้สามารถดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวตามแผนได้บรรลุเป้าหมาย เช่น ทักษะในการพูดคุย การรณรงค์ หรือการรวบรวมข้อมูลต่างๆ

9) **การให้สมาชิกวางแผนแก้ไขปัญห (Plan for Action)** ที่ สอดคล้องกับปัจจัยสาเหตุที่วิเคราะห์พบ โดยสอดคล้องวิถีชีวิต สภาพ แวดล้อม ความเชื่อ และวัฒนธรรม

10) **การสนับสนุนและกระตุ้นการดำเนินงานของแกนนำ ตามแผน** ด้วยการร่วมมือกับเครือข่ายต่างๆ โดยอาจมีการทดลองนำร่อง และปรับปรุงก่อนขยายการดำเนินงาน ซึ่ง จป.จะมีส่วนช่วยในการเป็นคน ส่งเสริมสนับสนุน และให้คำปรึกษา

11) **การประเมินผลการดำเนินงาน และสรุปบทเรียน**ที่ได้ จากการดำเนินงานเป็นระยะๆ รวมทั้งควรจะมีการจัดตั้ง**ทีมในการเฝ้า ระวังพฤติกรรม** ทำหน้าที่สุ่มสังเกตหน้าประตูโรงงานว่า สถิติการสวม หมวกนิรภัยเป็นไปตามที่วางแผนไว้หรือไม่ จะได้หาสาเหตุและวิธีการแก้ไข เพื่อการปรับปรุงและพัฒนาการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง

ทางด้านการประเมินผลลัพธ์ (Outcome) จากการจัดทำโครงการการเสริมพลังพนักงานเพื่อความปลอดภัย กรณีการสวมหมวกนิรภัย เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ อาจจะแบ่งตามขั้นตอนได้ดังนี้ 1) Immediate outcome คือการประเมินผลด้านการเรียนรู้ เป็นการวัดหลังจากจบกิจกรรม เช่น อาจจะนำแกนนำมาวัดผลในเรื่องความรู้และทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัย หรือความเชื่อในความสามารถที่จะไปขับเคื่อนกิจกรรม โดยการใช้แบบสอบถามและการสังเกต 2) Inter-mediate outcome คือการประเมินผลด้านการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ซึ่งต้องรอระยะเวลา เช่น พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย โดยการทำ Self-report ในลักษณะของแบบสอบถาม และการสังเกต เช่น การสวมใส่หมวกนิรภัยหน้าประตูโรงงาน 3) Postinter-mediate outcome คือการประเมินด้านการลดการบาดเจ็บทางศีรษะ โดยศึกษาผลของโครงการและพฤติกรรมหลังจากดำเนินการ 1 ปี สถิติการเกิดอุบัติเหตุและความรุนแรงเป็นอย่างไร และ 4) Long-Term outcome คือภาวะสุขภาพ เป็นผลจากหลายปัจจัย และมีระยะยาว ซึ่งจะสามารถวัดถึงคุณภาพชีวิต การขาดงาน ความพิการหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ซึ่งหากเรามีมูลค่าความปลอดภัยเหล่านี้กลับมาเป็นตัวเงิน จะสามารถลดต้นทุนให้กับโรงงานได้มหาศาล ทำให้เห็นคุณค่าของการทำโครงการเสริมพลังให้พนักงานมาร่วมมือกันป้องกันปัญหาความไม่ปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เพิ่มมากขึ้น

เสวนา

“ตัวเล็ก ใจใหญ่ ปลอดภัยทางถนน”



“ตัวเล็ก ใจใหญ่ ปลอดภัยทางถนน”

บทบาทองค์กรเอกชนในการส่งเสริมพลังอำนาจ ของเยาวชนให้เป็นผู้นำความปลอดภัย

วิทยากรโดย

- นายวุฒิมิกร สุริยะฉันทนานนท์ ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่อาวุโส บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด
- นายสุทัศน์ ชูรัก ผู้ช่วยผู้จัดการทั่วไป ฝ่ายขับเคลื่อนความปลอดภัย บริษัท เอ.พี.ฮอนด้า จำกัด
- นายประสิทธิ์ คำเกิด รองกรรมการผู้จัดการ ด้านปฏิบัติการ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

ดำเนินรายการโดย

ผศ.ดร.ปนัดดา ขำนาญสุข ภาควิชาจิตวิทยา คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

นายวุฒิมิกร สุริยะฉันทนานนท์

ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่อาวุโส บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด

โตโยต้าเป็นบริษัทขายรถยนต์ แต่สิ่งที่เราให้ความสำคัญที่สุดคือความปลอดภัยของรถและผู้ใช้รถ ตลอดระยะเวลาการดำเนินธุรกิจในประเทศไทยเกือบ 50 ปี เราได้มีนโยบายที่แสดงถึงความรับผิดชอบต่อสังคมมาโดยตลอด และหนึ่งในกิจกรรมที่ทำคือ **โครงการถนนสีขาว** ซึ่งนับถึงปีนี้เป็นปีที่ 23 แล้วที่ได้ดำเนินการมา เราพยายามปลูกฝังจิตสำนึกสร้างความตระหนักให้กับเด็กและเยาวชน ซึ่งจะเติบโตเป็นกำลังสำคัญของชาติในอนาคต โดยใช้**แนวคิดที่เกิดจากการผสมผสานระหว่าง “วินัย” และ “น้ำใจ”** เพื่อร่วมกันสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

เมื่อปีที่ผ่านมา ทางโตโยต้ามีการผลิตสื่อการสอนมอบให้แก่นักเรียนระดับประถม-มัธยมศึกษา โดยร่วมกับ**คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย** จัดทำสื่อการสอนเพื่อขับเคลื่อนค่านิยมใหม่ในเรื่อง**ความปลอดภัยบนท้องถนน จากห้องเรียนสู่ชุมชน** รวมทั้งมีการใช้แนวคิดการทำสื่อผ่านเทคโนโลยีโซเชียลมีเดียอย่าง**เฟสบุ๊ก** นำเรื่องความปลอดภัยทางถนนมาทำ**เกมออนไลน์**ให้เด็กเข้าไปเล่น และดาวน์โหลดได้ฟรีจากแอปเปิลสโตร์ ซึ่งเกมดังกล่าวจะให้ทั้งความรู้และความสนุกสนาน

นอกจากนี้ โตโยต่ายังได้มีการขยายผลไปสู่เยาวชนระดับมหาวิทยาลัย โดย**จัดประกวดแผนรณรงค์และภาพยนตร์หรือหนังสั้นในเรื่องเกี่ยวกับความปลอดภัยทางท้องถนน** และมีคณะกรรมการในสายของการผลิตสื่อที่เป็นผู้กำกับหนังมาเป็นคณะกรรมการตัดสิน จนในที่สุดเราก็ได้ผลงานที่สะท้อนมุมมองของเยาวชนว่าพวกเขาคิดอย่างไรกับเรื่องความปลอดภัย ถือเป็นการจุดประกายความคิดให้กับนักเรียนนักศึกษาที่จะเป็นแนวร่วมภาคีเครือข่ายของโตโยต้าต่อไปในอนาคต

นายสุทัศน์ ชูรัก

ผู้ช่วยผู้จัดการทั่วไป ฝ่ายขับเคลื่อนกลยุทธ์ บริษัท เอ.พี.ฮอนด้า จำกัด

ฮอนด้ามีหลักการสำคัญอยู่ข้อหนึ่งว่า ถ้าไม่มีความปลอดภัยเรา จะไม่มีการผลิตและการขาย นี่คือนโยบายที่เรายึดถือเป็นหลัก ในเรื่องความปลอดภัยทางถนน มีแนวทางอยู่ 2 แนวทางคือ 1) **Hardware หรือยานพาหนะ** มุ่งเน้นว่า รถที่ผลิตออกไปเพื่อจัดจำหน่ายต้องคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นอันดับแรก อย่างปัญหาที่พบบ่อยๆ เช่น บางคนขี่จักรยานยนต์แล้วล้มเอา Side Stand หรือขาตั้งขึ้น พอครูดไปกับพื้นถนนก็ทำให้รถพลิกคว่ำจนเกิดอุบัติเหตุ เราจึงผลิต **Sensor Switch** ขึ้นมา ถ้าไม่เอาขาตั้งขึ้นเครื่องก็จะสตาร์ทไม่ติด หรือขี่ไปแล้วขาตั้งเลื่อนไหลลงมาเครื่องยนต์ก็จะดับ นอกจากนี้ยังมีระบบ **Combi Brake** เป็นระบบกระจายแรงเบรกระหว่างล้อหน้ากับล้อหลังอย่างเหมาะสมโดยอัตโนมัติ ทำให้การทำงานของเบรคหน้าและเบรคหลังสัมพันธ์กัน 2) **Software หรือการให้ความรู้** เมื่อซื้อรถไปแล้วผู้ใช้รถต้องมีความรู้ความเข้าใจในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ซึ่งเราทำโครงการรณรงค์ความปลอดภัยบนท้องถนนมาตั้งแต่ปี 2532 นับถึงปัจจุบันร่วม 22 ปี ภายใต้สัญลักษณ์ **Safety Thailand หรือเมืองไทยปลอดภัย** นี่เป็นนโยบายหลักของบริษัทในเครือฮอนด้าทั่วโลกไม่เฉพาะแต่ประเทศไทยเท่านั้น

ในการดำเนินการรณรงค์ความปลอดภัยบนท้องถนน ภายใต้สัญลักษณ์ Safety Thailand ย้อนกลับไปตั้งแต่เริ่มแรก เรามีการส่งครูฝึกไปเรียนรู้ที่ประเทศญี่ปุ่น เพื่ออบรมเรื่องเทคนิคการขับขี่อย่างถูกต้องและปลอดภัย และนำมาเผยแพร่ให้กับผู้จำหน่ายรถในเมืองไทย 800 แห่งทั่วประเทศ โดยมีนโยบายให้ร้านผู้จำหน่าย 1 แห่งอย่างน้อยจะต้องมีครูฝึก

3 คน ซึ่งโครงการที่ได้ดำเนินการมา ไม่ว่าจะเป็นโครงการ Road Safety for Kids (หนูน้อยปลอดภัยทางถนน) โครงการ Honda One Dealer One School (หนึ่งร้านสร้างสรรค์ หนึ่งสถาบันสร้างสังคม) โครงการ Zero Accident (อุบัติเหตุเป็นศูนย์ เริ่มที่ตัวคุณ) ทางฮอนด้าได้มีการประสานงานร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา (สอศ.) ซึ่งมีสถานศึกษาอยู่ในสังกัด 315 แห่ง ให้คัดเลือกสถานศึกษาขึ้นมา 1 จังหวัด 1 แห่ง มาจัดทำเป็นโครงการนำร่อง (Period Project) โดยสถานศึกษาที่เข้าร่วมจะส่งอาจารย์มา 3 คนต่อ 1 แห่ง เข้ามาร่วมอบรมเป็นครูฝึก เพื่อจะสื่อสารให้เกิดความเข้าใจที่ตรงกันในเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนน จากนั้นเมื่ออาจารย์เรียนจบก็จะไปร่วมกับครูฝึกประจำร้านผู้จำหน่าย และนำความรู้ที่ได้ไปเผยแพร่ให้กับนักเรียน-นักศึกษาต่อไป โดยปีนี้ตั้งเป้าสถานศึกษาที่เข้าร่วมไว้ 75 แห่ง และภายใน 3 ปีจะทำให้ครบทั้ง 315 แห่ง

เหตุผลที่ทางฮอนด้าทำโครงการร่วมกับสถาบันอาชีวศึกษา เนื่องจากมีข้อมูลจากการสำรวจที่น่าตกใจว่า **เด็กอาชีวะใช้รถจักรยานยนต์ถึง 300,000 กว่าคัน และปีหนึ่งๆ มีอัตราการเสียชีวิตบนท้องถนนประมาณ 200 กว่าคน** ดังนั้นเราจึงมีเป้าหมายชัดเจนว่าทำไมต้อง Zero Accident

ขอยกตัวอย่าง **วิทยาลัยเทคนิคกาญจนาภิเษกเชียงราย** ก่อนหน้านั้นมีเด็กนักเรียนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนปีละ 3-4 คน อาจารย์ต้องการหาทางทำให้อุบัติเหตุลดน้อยลง จึงมาเข้าร่วมโครงการ Zero Accident ของฮอนด้า โดยมาเรียนเป็นครูฝึกเอง หลังจากนั้นกลับไปร่วมกับร้านผู้จำหน่ายเข้าไปอบรมเด็กในสถานศึกษา พบว่า หลังจากนั้นไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นอีกเลย ทางฮอนด้าจึงเชื่อมั่นอย่างหนึ่งว่า **การขับขี่รถ**

กิจกรรมอย่างต่อเนื่องปลอดภัยนั้นต้องผ่านการฝึก เพื่อเรียนรู้ให้เกิดทักษะความชำนาญ โดยจากการวิจัยของสำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค และมหาวิทยาลัยนเรศวร พบว่า การฝึกอบรมจะช่วยลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุได้ถึงร้อยละ 30 รวมทั้งการวิจัยของโรงพยาบาลรามารินทร์ก็ยืนยันผลว่า การขับขี่โดยผ่านการฝึกอบรมจะทำให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเพิ่มมากขึ้น

นายประสิทธิ์ กำเกิด

รองกรรมการผู้จัดการ ด้านปฏิบัติการ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

ความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุจราจร เราจะเห็นว่า ผลพวงจากอดีต แม้ผู้เสียชีวิตจะจบสิ้นไปแล้ว แต่ความเศร้าโศกเสียใจของครอบครัวยังคงดำเนินอยู่ หรือหากเป็นผู้พิการ สิ่งตามมาหลังจากนั้นคือ การสูญเสียโอกาสกว่าครึ่งค่อนชีวิตที่ยากแก่การประเมินค่า ถ้าเราไม่สามารถหยุดอุบัติเหตุได้ ก็จะสะสมเป็นสต็อกผู้พิการ ซึ่งก็คือความสูญเสียปัจจุบันและอนาคต อันเนื่องจากอุบัติเหตุในอดีตที่ติดตามมาอย่างต่อเนื่อง

บริษัทกลางฯ ทำงานตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และคุ้มครองการจ่ายค่าเสียหายให้กับผู้ประสบภัยจากรถ ข้อมูลตั้งแต่ปี 2544-2553 พบว่า แต่ละปีมีผู้ขอรับค่าเสียหายถึง 35,000 ครั้ง ในจำนวนนี้มีผู้เสียชีวิตถึง 14,000-15,000 คน ซึ่งถือเป็นตัวเลขเฉพาะที่มีการประกันภัยเท่านั้น รวมถึงมีผู้บาดเจ็บ 300,000 กว่าคน เป็นคนพิการ 5,000 คน นอกจากนี้ยังพบว่า รถจักรยานยนต์มีมากกว่ารถชนิดอื่น ร้อยละ 71 และร้อยละ 60 ของผู้ประสบภัยเป็นเยาวชนอายุ 15-25 ปี

ถ้าปล่อยให้มันเป็นแบบนี้สังคมไทยจะสูญเสียมหาศาล บริษัทจึงมาคิดในแง่ธุรกิจว่า คอยตั้งรับแล้วก็จ่าย โดยไม่มีส่วนช่วยสังคมนั้นคงไม่ได้แล้ว จึงได้ริเริ่มทำแผนงานการสร้างจิตสำนึกรักษาความปลอดภัยในสถานศึกษา เนื่องจากมองว่า กลุ่มเยาวชนเป็นกลุ่มที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูงที่สุดและเป็นกลุ่มที่ควรได้รับการบ่มเพาะตั้งแต่ยังเป็นหน่ออ่อน โดยพุ่งเป้าไปที่กลุ่มเยาวชนในทุกระดับการศึกษา ตั้งแต่ระดับชั้นอนุบาล ประถมมัธยม จนถึงระดับอาชีวศึกษา และมหาวิทยาลัย

วัตถุประสงค์ของแผนงานฯ มีดังนี้คือ 1) เพื่อเป็นการปลูกจิตสำนึกรักษาความปลอดภัยในกลุ่มเยาวชน 2) เพื่อเสริมสร้างเกราะป้องกันภัยหรือลดอุบัติเหตุภัยให้กับเยาวชน 3) เพื่อส่งเสริมให้เยาวชนมีส่วนร่วมต่อการป้องกันและลดอุบัติเหตุ 4) เพื่อเป็นมาตรการระยะยาวในการลดความสูญเสียด้านอุบัติเหตุ 5) เพื่อเป็นมาตรการเสริมและสนับสนุนกิจกรรมภาครัฐด้านการรณรงค์ลดอุบัติเหตุ และ 6) เพื่อส่งเสริมชุมชนเข้มแข็งและสามารถดูแลความปลอดภัยให้กับตนเองได้

หากจะก่อร่างสร้างจิตสำนึกเรื่องความปลอดภัยให้เป็นวัฒนธรรมจำเป็นต้องทำอย่างต่อเนื่อง และต้องทำให้กิจกรรมนั้นเกิดความยั่งยืน กลยุทธ์ในการขับเคลื่อนแผนงานฯ จึงใช้วิธีการไปสร้างกิจกรรมในโรงเรียน โดยประสานความร่วมมือกับผู้อำนวยการโรงเรียน หลังจากจัดกิจกรรมแล้วเสร็จ ก็ได้ขออาสาสมัครมาร่วมกันจัดตั้งเป็นชมรมถนนปลอดภัยในสถานศึกษา (RSC: Road Safety Camp) เพื่อขับเคลื่อนกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง ซึ่งกิจกรรมของชมรมดังกล่าวเป็นกิจกรรมที่เด็ก ๆ ริเริ่มสร้างสรรค์ขึ้นเอง โดยมีผู้จัดการสาขาของบริษัทกลางฯ ทุกจังหวัดทั่วประเทศคอยทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษาให้แก่ชมรม

“ตัวเล็ก ใจใหญ่ ปลอดภัยทางถนน”

ผลงานเด่นในรอบปีของชมรมถนนปลอดภัยในสถานศึกษา (RSC: Road Safety Camp)

โดย เยาวชนจากสถานศึกษาต้นแบบ 11 แห่งทั่วประเทศ
แบ่งการนำเสนอเป็น 4 หัวข้อดังนี้

- (2.1) สร้างวินัยด้วยคนตัวเล็ก
- (2.2) เริ่มต้นที่ตนเอง แบ่งบานสู่ชุมชน จากคนตัวเล็ก ๆ
- (2.3) บอกเล่าปลอดภัยจากคนตัวเล็ก
- (2.4) สื่อสร้างสรรค์ป้องกันภัยจากหัวใจของคนตัวเล็ก

(2.1) สร้างวินัยด้วยคนตัวเล็ก

นายอภิสร แทนพิทักษ์ และนายศิรวิทย์ ชุมนาคราช
โรงเรียนสิเกาประชาคุณวิทย์ จ.ตรัง

เนื่องจากทางกลุ่มของตนเองต้องการลดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จึงคิดกฎระเบียบขึ้นมาและนำไปเสนอผู้อำนวยการเพื่อประกาศใช้ภายในโรงเรียน ต่อมาบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ได้เข้าไปเสนอโครงการ จึงเกิดความร่วมมือกันจัดตั้งชมรมถนนปลอดภัยในสถานศึกษา (RSC: Road Safety Camp) ขึ้นในปี 2550 และดำเนินการมาถึงปัจจุบัน

ช่วงแรกที่ก่อตั้งชมรม มีนักศึกษาเกิดอุบัติเหตุปีละ 2-3 คน แต่เมื่อได้ทำกิจกรรมรณรงค์อุบัติเหตุก็ลดลง โดยวิธีการดำเนินงานของชมรม RSC คือ 1) จัดประชุมผู้ปกครอง 2) กำหนดรูปแบบกิจกรรม 3) ร่างข้อกำหนด ระเบียบการ 4) ขอความเห็นจากอาจารย์ที่ปรึกษาในชมรม 5) นำเสนอในที่ประชุมผู้ปกครองอีกครั้ง และ 6) นำเสนอผู้อำนวยการโรงเรียนเพื่อเห็นรับทราบข้อระเบียบที่กำหนดขึ้น

ซึ่งกฎระเบียบในเรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ของทางโรงเรียนมี 5 ข้อดังนี้ 1) ดับเครื่องยนต์ก่อนเข้าโรงเรียน 2) ห้ามขับขี่รถในโรงเรียน 3) ต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ 4) ห้ามจอดรถบริเวณหน้าโรงเรียนหรือสถานที่ใกล้เคียง และ 5) ห้ามกั้รถในโรงเรียน ต้องใช้วิธีการขึ้นรถแทน โดยมีมาตรการการลงโทษคือ หากมีการฝ่าฝืนในครั้งแรกจะตักเตือนก่อน ถ้าไม่เชื่อฟังจึงจะปรับเป็นเงิน 10 บาท ถ้าถูกปรับ 2 ครั้งขึ้นไปจะส่งรายชื่อให้ฝ่ายปกครองเพื่อส่งเข้ารับการ

อบรม ส่วนเงินที่ได้จะนำไปสมทบทุนสร้างโรงรถ แต่เนื่องจากที่ผ่านมายังมีเงินไม่เพียงพอ จึงนำไปซื้อหมวกนิรภัยใหม่แทน

สรุปท้ายของสรุปว่า เราเป็นคนตัวเล็กๆ งบประมาณก็เล็กๆ แต่สิ่งที่เราทำนั้นเป็นสิ่งที่ยิ่งใหญ่ เพราะเป็นการสร้างความปลอดภัยให้กับคนที่ใช้รถใช้ถนน

น.ส.พัชรี ใจดีเอย และน.ส.กรรมา ตะกรูบ โรงเรียนพนมทวนชนูปถัมภ์ จ.กาญจนบุรี

โครงการขับขี่ปลอดภัยของโรงเรียนเรามีเป้าหมายเพื่อเป็นการปลูกจิตสำนึกความปลอดภัย รวมถึงสร้างความตระหนักให้กับนักเรียนในโรงเรียนและชุมชน โดยกิจกรรมที่ทำ เช่น การจัดกิจกรรมร่วมกับ อ.ท่าม่วง จ.กาญจนบุรี การจัดอบรมกฎจราจรให้กับนักเรียนมัธยมปลาย การจัดกิจกรรมโดยให้เจ้าหน้าที่จาก สภ.อ.พนมทวนมาให้ความรู้เกี่ยวกับเครื่องหมายจราจร **การจัดกิจกรรมเสียงตามสายในช่วงเวลาพักเที่ยงผ่านการละเล่นเพลงเหย่ย** (การละเล่นพื้นเมืองของไทย นิยมเล่นแถบจังหวัดกาญจนบุรี) การจัดห้องชมรมสำหรับค้นคว้าเกี่ยวกับวินัยจราจร การเข้าร่วมรณรงค์ในกิจกรรมกีฬาของโรงเรียน เป็นต้น

และอีกกิจกรรมเด่นของโรงเรียนคือ **โครงการวิศวกรน้อย** เนื่องจากถนนหน้าโรงเรียนมีการชำรุดเป็นหลุมเป็นบ่อ ทางชมรมเล็งเห็นความสำคัญตรงจุดนี้จึงร่วมประชุมกับคณะครูภายในโรงเรียนเพื่อทำการซ่อมแซมถนน รวมทั้งมีการจัดเวรหน้าโรงเรียนเพื่อช่วยจัดการจราจรในตอนเช้า นอกจากนี้ ทางโรงเรียนพนมทวนชนูปถัมภ์ยังมีการขยายเครือข่ายไปยังโรงเรียนใกล้เคียงอีกด้วย

นายวรายุทธ บุญภัก และน.ส.ฉัตรธิริกา ประดา โรงเรียนยโสธรพิทยาสรรค์ จ.ยโสธร

โครงการขับขี่ปลอดภัย เสริมสร้างวินัยจราจร ของทางโรงเรียน เริ่มต้นมาตั้งแต่ปี 2548 มีการปฏิบัติงานของอาสาจราจรช่วยทำหน้าที่จัดการจราจรหน้าโรงเรียน ต่อมาจึงเริ่มมีการบันทึกสถิตินักเรียนที่ไม่สวมหมวกนิรภัย กระทั่งปี 2551 ทางบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เข้ามาขับเคลื่อน จึงทำให้มีดำเนินการเรื่องหมวกนิรภัยอย่างจริงจัง เนื่องจากทางโรงเรียนเห็นว่า เป็นประเด็นสำคัญ โดยมีการออกมาตรการตัดคะแนนต่างๆ แต่ก็ยังมีนักเรียนไม่ปฏิบัติตาม ตอนนี้นำกำลังจะเสนอมาตรการใหม่ให้มีการปรับเงินแทน

ผลที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการคือ ช่วงก่อนเริ่มโครงการมีอุบัติเหตุหน้าโรงเรียนบ่อยครั้ง แต่เมื่อเริ่มปฏิบัติการอาสาจราจร ขอรันดีได้ว่า หน้าโรงเรียนของเราไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นอีกเลย แต่ในส่วนของกรรณรงค์เรื่องการสวมใส่หมวกนิรภัย ยังอยู่ที่ร้อยละ 90 เนื่องจากมีนักเรียนบางส่วนที่ไม่ได้นำรถเข้ามาจอดในโรงเรียน นอกจากนี้เรายังมีการจัดระเบียบรถโดยการจัดสถานที่ให้นำรถไปจอดในโรงรถของโรงเรียนด้วย

(2.2) เริ่มต้นที่ตนเอง แบ่งบานสู่ชุมชน จากคนตัวเล็กๆ

อ.ส.อัจฉรา คำปา และ อ.ส.รินลดา บัวทอง
โรงเรียนวัดมโนทัยพายัพ จ.เชียงใหม่

โรงเรียนของเราตั้งอยู่ในอำเภอเมือง มีพื้นที่จำกัด จึงไม่อนุญาตให้นักเรียนนำรถยนต์มาโรงเรียน จะนำมาได้เฉพาะรถจักรยานยนต์เท่านั้น นอกจากนี้ที่ตั้งของโรงเรียนยังอยู่ใกล้กับสถานที่สำคัญหลายแห่ง ทำให้การจราจรหน้าโรงเรียนติดขัด จึงได้มีการจัดทำโครงการเพื่อสร้างวินัยจราจรเกิดขึ้น

แนวปฏิบัติของทางโรงเรียนคือ การให้ความรู้เรื่องวินัยจราจร ทั้งนักเรียนและผู้ปกครองในวันปฐมนิเทศ เนื่องจากโรงเรียนดูแลนักเรียนได้เฉพาะในเวลาเรียน ผู้ปกครองจึงมีส่วนสำคัญ และยังมีกิจกรรมรูปแบบต่างๆ อาทิ มีการชี้แจงกฎจราจรทุกเช้าหน้าเสาธง เชิญเจ้าหน้าที่ตำรวจมาให้ความรู้เรื่องกฎจราจร มีพนักงานจากบริษัท ยามาฮ่า จำกัด มาจัดคอนเสิร์ตและอบรมให้ความรู้ มีบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด มาช่วยสนับสนุนอุปกรณ์ทางการจราจรต่างๆ มีโครงการนำนักเรียนไปสอบใบขับขี่ ภาคการศึกษาละ 1 ครั้ง มีการเผยแพร่ความรู้ด้วยการทำหนังสือเรื่องสยามมานุสดี

อีกทั้งทางโรงเรียนยังมีงานระบบดูแลช่วยเหลือนักเรียน ซึ่งนักเรียนทุกคนต้องมี ในนั้นจะมีการระบุกฎการใช้รถใช้ถนน เช่น ต้องสวมหมวกนิรภัย มีป้ายทะเบียน ห้ามแข่งรถ ห้ามดัดแปลงให้รถเกิดเสียงดัง หากไม่ปฏิบัติตามกฎก็จะมีรถไล่

นอกจากนี้ เรายังมีการจัดตั้งชมรมถนนปลอดภัยในสถานศึกษา (RSC: Road Safety Camp) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ ปลุกฝังวินัย สนับสนุนกฎระเบียบ และช่วยงานจราจรของโรงเรียน โดยทางชมรมมีการจัดตั้งอาสาจราจรเพื่อช่วยงานจราจรของโรงเรียน **รณรงค์เสียงตามสายเพื่อสร้างวินัยจราจร จัดนิทรรศการปลูกจิตสำนึกและให้ความรู้ทั้งในโรงเรียนและนอกโรงเรียน** ที่สำคัญคือ มีการจัดตั้งคณะกรรมการคอยตรวจตราระเบียบต่างๆ รวมถึงการสวมใส่หมวกนิรภัยประจำอยู่ตามจุดต่างๆ ในโรงเรียน หากใครฝ่าฝืนจะมีการหักคะแนน **ความประพฤติ** โดยเมื่อเริ่มเข้ามาเรียนทุกคนจะมี 100 คะแนนเต็ม ถ้าทำผิดก็จะถูกหักคะแนนไปเรื่อยๆ หากเหลือต่ำกว่า 60 คะแนน จะเรียนไม่จบ แต่หากคะแนนอยู่ในเกณฑ์ที่กำหนดจะมีเกียรติบัตรคนดีศรีวัดมโนทัยมอบให้

จากการดำเนินงานที่ผ่านมา ทำให้โรงเรียนวัดมโนทัยพายัพได้รางวัลเป็นโรงเรียนที่มีการสวมใส่หมวกนิรภัยระดับดีมาก โดยสิ่งที่ทำมาทั้งหมดไม่ใช่การบังคับ แต่เราต้องการสร้างความเคยชินให้กับนักเรียน เมื่อเกิดความเคยชิน สิ่งนี้ก็จะกลายเป็นนิสัยที่ทำให้นักเรียนรักในความปลอดภัย

อ.ส.จตุพร ชนะกลาง และ อ.ส.ไพลิน พันธวัฒน์

โรงเรียนท่าเรือ นิตยานุกูล จ.อยุธยา

ปัญหาจราจรส่วนใหญ่เกิดขึ้นจากการที่ผู้คนนึกถึงแต่ความสะดวกสบายของตนเป็นหลัก โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยบนท้องถนน ทำให้เกิดความสูญเสียขึ้นอย่างมาก ทางเราจึงได้มีการจัดตั้ง**โครงการธนาคารหมวกนิรภัย** เพื่อให้มีการฝากและการยืมหมวกนิรภัย และร่วมรณรงค์การใส่หมวกนิรภัย เพื่อลดอัตราการเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุกับผู้ร่วมเดินทางบนท้องถนน

ที่มาของการจัดตั้งธนาคารหมวกนิรภัย เกิดจากการที่คนส่วนใหญ่ไม่ชอบสวมใส่หมวกนิรภัย ซึ่งมาจากเหตุผลหลายประการ เช่น เกิดความอึดอัด ขนาดของหมวกนิรภัยไม่พอดีกับศีรษะ ราคาไม่เหมาะสม และสีสันทันที่ไม่สวยงามของหมวกนิรภัย อีกทั้งการเดินทางที่ไม่ไกลก็กลายเป็นเรื่องของความสะดวกส่วนตัว

เราจึงเข้าร่วมการรณรงค์โดยเน้นที่ตัวบุคคล ให้นักเรียนสวมใส่หมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ลดอัตราการเสี่ยงต่อการสูญเสีย และ**เพื่อให้ให้นักเรียนที่ไม่มีเงินหรือลืมนำหมวกนิรภัยมาได้ยืมใส่**

การให้ยืมของเราจะแบ่งออกเป็น 2 ประเภทคือ ยืมแบบชั่วคราว มีระยะเวลา 1 วัน และยืมแบบประจำ มีระยะเวลา 1 ภาคการศึกษา ถ้าหมวกนิรภัยเกิดสูญหายจะปรับเป็นเงิน 120 บาท

วิธีการดำเนินงานคือ การสำรวจและสังเกตนักเรียนที่ไม่สวมหมวกนิรภัย โดยจะมีการแจ้งและตักเตือน จากนั้นจึงมีการออกกฎกติกาให้นักเรียนที่ขั้บที่รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่น่ารถเข้าโรงเรียน

ผลที่เกิดขึ้นพบว่า นักเรียนสวมหมวกนิรภัยครบ 100 เปอร์เซ็นต์ ซึ่งถือเป็นการสร้างจิตสำนึกทางวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยให้กับเยาวชน นอกจากนี้เรายังได้**เสนอเรื่องนี้เข้าไปอยู่ในแผนปฏิบัติงานของโรงเรียน** เพื่อให้มีการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องทุกๆ ปี

ด.ช.ภาศินัย กงแก้ว และ ด.ญ.ดวงทอง อัมด้วยสุข

โรงเรียนอนุบาลประจันตคาม จ.ปราจีนบุรี

“มอเตอร์ไซค์มีไว้ให้ขับขี่ แต่เรานี้ชอบขับขี่ให้เสียหาย

หมวกกันน็อกมีไม่ใส่อาจถึงตาย จะวอดวายเพราะว่าเมาแล้วขับเออ”

เนื่องจากโรงเรียนอนุบาลประจันตคาม เป็นสถานศึกษาแห่งหนึ่งในจังหวัดปราจีนบุรี ซึ่งมีนักเรียนใช้รถใช้ถนนโดยมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุสูง ดังนั้นทางโรงเรียนจึงร่วมกับบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาปราจีนบุรี จัดทำโครงการจราจรน้อยในโรงเรียนขึ้น เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ และส่งเสริมจิตสำนึกด้านความปลอดภัยให้กับนักเรียนภายในโรงเรียน

วัตถุประสงค์ของโครงการมีดังนี้ 1) เพื่อให้นักเรียนรู้จักเคารพกฎและวินัยจราจร 2) เพื่อลดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นภายในโรงเรียน และ 3) เพื่อสร้างวินัยจราจรภายในโรงเรียน โดยมีเป้าหมายคือ **โรงเรียนของเราจะต้องเป็นโรงเรียนปลอดภัย** และจะมีการพัฒนาชมรมถนนปลอดภัยในสถานศึกษา (RSC: Road Safety Camp) ให้มีความเข้มแข็งภายใน 2 ปี รวมทั้งจะต้องสามารถเครือข่ายการทำงานออกไปได้อย่างกว้างขวาง

หลักการทำงานเราจะใช้หลัก PDCA ประกอบด้วย Plan คือ การวางแผนการทำงาน Do คือการทำงาน Check คือการตรวจสอบผลงาน และ Action คือการพัฒนาผลงานของเราให้ดีขึ้น

สำหรับขั้นตอนการดำเนินงานจะมีการจัดตั้ง**เจ้าหน้าที่จิตอาสาจราจร** เพื่อมาดูแลตามจุดต่างๆ ในโรงเรียนที่เสี่ยงจะเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด และมีการประชาสัมพันธ์โครงการ รวมทั้งการอบรมเจ้าหน้าที่จิตอาสาให้เกิดการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ

แนวทางการดำเนินงาน เรากำหนดเป็น 3 ม ประกอบด้วย

ม ที่ 1 คือ มอเตอร์ไซด์ คนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์จะต้องดับเครื่องและเข็นรถเข้ามาในโรงเรียน เดือนกันยายนนี้ ทางบริษัทกลางฯ และวิทยาลัยสารพัดช่าง จ.ปราจีนบุรี จะมีการจัดกิจกรรมตรวจสอบและซ่อมแซมรถจักรยานยนต์ภายในโรงเรียนให้มีความสมบูรณ์มากขึ้น

ม ที่ 2 คือ เมาไม่ขับ มีการประชาสัมพันธ์ข้อเสียของการเมาแล้วขับ ให้นักเรียนนำไปบอกต่อกับผู้ปกครอง และ **ม ที่ 3 คือ หมวกนิรภัย** มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ให้คณะครูและผู้ปกครองที่เข้า-ออกภายในโรงเรียนได้ทราบถึงความสำคัญ of หมวกนิรภัย ซึ่งในเดือนกันยายน บริษัทกลางฯ จะมอบหมวกนิรภัยให้กับบุคลากรและนักเรียนที่นำรถจักรยานยนต์มาจอดในโรงเรียนให้ครบทุกคน

ผลการดำเนินงานที่เกิดขึ้นคือ โรงเรียนของเราไม่มีอุบัติเหตุ และเป็นการเสริมสร้างวินัยจราจรให้เกิดขึ้นในโรงเรียน โดย**โครงการจราจรน้อยฯ** ยังเป็นส่วนหนึ่งของ**กิจกรรมคณะกรรมการสถานักเรียน**อีกด้วย ซึ่งผลสำเร็จที่ผ่านมา เราได้รับรางวัลชมรมถนนปลอดภัยในสถานศึกษาชนะเลิศของภาคตะวันออก และรางวัลชมเชยของประเทศไทย

(2.3) บอกเล่าปลอดภัยจากคนตัวเล็ก

นายณัฐพงศ์ แสนรัตน์ และ น.ส.วัลนิภา วรรณสุ
วิทยาลัยเทคนิคสกลนคร จ.สกลนคร

สืบเนื่องจากเราได้รับโอกาสจากผู้ใหญ่ใจดีคือ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ให้การสนับสนุนด้วยการอบรมเรื่องความปลอดภัยทั้งทางด้านทฤษฎีและปฏิบัติ และมอบอุปกรณ์ รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการทำกิจกรรมต่างๆ ตลอดจนทางผู้ว่าราชการจังหวัดสกลนครได้กล่าวชื่นชมและให้กำลังใจชมรมถนนปลอดภัยในสถานศึกษา (RSC: Road Safety Camp) ของเราต่อหน้าหัวหน้าราชการจังหวัดในที่ประชุม จึงเป็นผลให้พลังเล็กๆ อย่างพวกเราอยากจะทำกิจกรรมดีๆ เพื่อทำประโยชน์สืบเนื่องต่อไป

กิจกรรมที่เราทำมีหลากหลายกิจกรรม เช่น **กิจกรรมอาสาจราจร** ทำหน้าที่อำนวยความสะดวกในเรื่องการจราจรบริเวณหน้าวิทยาลัยและอำนวยความสะดวกให้เพื่อนๆ ที่นำรถมาจอดในโรงจอดรถ รวมทั้งจัดระเบียบรถภายในวิทยาลัยเทคนิคสกลนคร **กิจกรรมพี่รักน้องต้องให้สวมหมวก** มีการรณรงค์บริเวณหน้าโรงเรียนทุกเช้า ให้มีการเปิดไฟใส่หมวก และทำตัวเป็นแบบอย่างที่ดีในการสวมใส่หมวกนิรภัย **กิจกรรมส่งเสริมเรื่องใบขับขี่** ประสานงานกับขนส่งจังหวัด พี่ๆ จราจร และตัวแทนจำหน่ายรถมาจัดอบรมให้ความรู้ จากนั้นก็นำคณะที่เข้าอบรมไปสอบใบขับขี่ **กิจกรรมช่างยนต์อาสาเพื่อประชาชนปลอดภัย** เราจะนำนักศึกษาช่างยนต์มาตรวจเช็คสภาพรถของเพื่อนๆ นักศึกษาเพื่อให้ความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง

นอกจากสร้างสรรค์กิจกรรมดีๆ ภายในวิทยาลัย ทางชมรม RSC และนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคสกลนคร ยังมีการจัดการวามขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อทำการณรงค์เข้าไปสู่ชุมชน โดยการสนับสนุนของบริษัทกลางฯ ซึ่งมีพ่อค้าแม่ขายให้ความสนใจในกิจกรรมดังกล่าวเป็นอย่างมาก

อีกกิจกรรมที่เป็นไฮไลท์ของเราคือ **กิจกรรมตีเจหน้าใหม่ใส่ใจความปลอดภัย** เป็นการจัดการรายการวิทยุในเสียงตามสายของวิทยาลัย โดยมีเจ้าหน้าที่ชมรมผลัดกันมาเปิดเพลงและประชาสัมพันธ์กิจกรรม รวมทั้งมีการเชิญผู้ประสบอุบัติเหตุจริงมาบอกเล่าให้นักศึกษาฟัง นอกจากนี้ยังมีการประกวดคำขวัญและมอบรางวัลให้กับผู้ชนะเลิศด้วย ถือเป็นกิจกรรมที่สร้างสรรค์กิจกรรมที่มีสาระและความบันเทิงไปในตัว

นายจตุรงค์ ยิ่งเมือง และนายภัทรภูมิ พึ่งแย้ม โรงเรียนพิชัยรัตนาคาร จ.ระนอง

“น้ดถึ ปัญญา สมา อาภา” แสงสว่างใดจะเสมอปัญญาไม่มี

โครงการที่เราจัดทำมีชื่อว่า PRS Road Security Care 2011 หรือ พิชัยฯ ห่วงใยคุณ เป็นโครงการที่เกิดขึ้นเนื่องจากโรงเรียนพิชัยรัตนาคาร ตั้งอยู่ติดกับถนนสายหลัก กลางเมืองระนอง มีรถพลุกพล่าน และนักเรียนของเราส่วนใหญ่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาโรงเรียน อีกทั้งเราเป็นจังหวัดมีฝนตกชุก ทำให้ถนนลื่น การขับขี่รถลำบากและเกิดอันตรายได้ง่าย

วัตถุประสงค์ของโครงการจึงมุ่งที่ความปลอดภัยของนักเรียนในโรงเรียนเป็นหลัก และต้องการที่จะปลุกจิตสำนึกให้นักเรียนทุกคนรู้จักจราจรและระเบียบวินัยอย่างถูกต้อง

การดำเนินงาน เริ่มต้นจะมีการประชุมวางแผนหาข้อตกลงร่วมกัน เพื่อให้เกิดความคิดที่ดีที่สุด จากนั้นจึงขึ้นเวทีแนะนำให้นักเรียน

รู้จักชมรมถนนปลอดภัยในสถานศึกษา (RSC: Road Safety Camp) ของเรา อีกทั้งทางโรงเรียนจะมีการปฏิญาณตนทุกๆ วันศุกร์เพื่อเป็นการปลุกจิตสำนึกเรื่องความปลอดภัย โดยทำตั้งแต่ ม.1-ม.6 ซึ่งการปฏิญาณตนดังกล่าวเหมือนกับเป็นการทำ “สัญญาใจ” ร่วมกันของชาวโรงเรียนพิชัยรัตนาคารทุกคน

ด้านแกนนำในการณรงค์ เรามี Mrs. และ Mr.Ambassador ซึ่งเป็นนักเรียนดีเด่นที่ได้รับการคัดเลือกมา โดยจะเชิญมาขึ้นเวทีเพื่อสอนวิธีการสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้อง แจกกฎระเบียบการจราจร และหลักการขับขี่ที่ปลอดภัยให้นักเรียนรับทราบ

นอกจากนี้เรายังมีการจัดการประกวดต่างๆ เช่น การประกวดคำขวัญดีเด่นของนักเรียนแต่ละช่วงชั้น และนำคำขวัญไปติดตามเสาของโรงเรียนเพื่อเป็นการเตือนใจ การจัดการประกวด PRS RSC Young Talent Competition ซึ่งเป็นการประกวดการทำหนังสือ และนำผลงานมาจัดแสดง รวมถึงมีการติดป้ายรณรงค์ตามบริเวณต่างๆ ในโรงเรียน โดยมีฟรีเซ็นเตอร์เป็นนักเรียนเพื่อสร้างการมีส่วนร่วมและเป็นต้นแบบให้เกิดการประพฤติปฏิบัติตาม

ไม่เพียงแต่การจัดกิจกรรมในโรงเรียนเท่านั้น แต่ทางชมรม RSC ยังออกไปทำกิจกรรมตามอำเภอต่างๆ ใน จ.ระนอง เพื่อเผยแพร่และรณรงค์ให้โรงเรียนอื่นๆ ตระหนักถึงภัยจากรถจักรยานยนต์ จน ณ ขณะนี้แต่ละโรงเรียนที่เรานำกิจกรรมไปเผยแพร่เริ่มมีการจัดทำโครงการลักษณะนี้ขึ้นในโรงเรียนของตน

และล่าสุด เราเพิ่งมีการจัดตั้งโครงการใหม่ชื่อว่า **ขบวนการขับขี่ปลอดภัย พิชัยฯ Ranger** ซึ่งเริ่มดำเนินการมาได้ 1 เดือน ส่วนผลการดำเนินงานจะเป็นอย่างไร คงจะมีโอกาสมานำเสนอในคราวต่อไป

บายไชยวัฒน์ พรบลาคัด และ น.ส.นิศาสล โคตะนารถ

โรงเรียนเทศบาลเมืองสวรรคโลก จ.สุโขทัย

ทางบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาสุโขทัย ได้มาจัดการอบรมให้กับทางโรงเรียน จนเกิดเป็นชมรมถนนปลอดภัยในสถานศึกษา (RSC: Road Safety Camp) โดยมีการจัดตั้งโครงการภายใต้ชมรมในชื่อว่า **โครงการถนนปลอดภัย สร้างวินัยจราจร** มีวัตถุประสงค์เพื่อ

- 1) ปลุกจิตสำนึก สร้างความตระหนักด้านการขับขี่ปลอดภัยให้กับนักเรียน
- 2) เพื่อเผยแพร่ความรู้ในเรื่องกฎหมาย พ.ร.บ.ต่างๆ ให้กับนักเรียน
- 3) เพื่อเป็นการป้องกันและลดอุบัติเหตุทั้งในปัจจุบันและอนาคต
- 4) เป็นการบูรณาการงานกิจกรรมด้านความปลอดภัยกับหน่วยงานต่างๆ เช่น ปภ.จังหวัด และโรงเรียนอื่นๆ เพื่อให้เกิดจิตสาธารณะ ในการทำงานบริการสังคม

วิธีการดำเนินงานคือ 1) การวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานจากการสำรวจเรื่องการขับขี่ของคณะครู นักเรียน หรือบุคลากรในโรงเรียน 2) ระดมความคิดเพื่อแก้ปัญหา และ 3) จัดกิจกรรมด้านความปลอดภัย

กิจกรรมความปลอดภัยที่เราดำเนินการแบ่งออกเป็น 4 ด้านคือ ด้านที่ 1 การปลุกจิตสำนึก สร้างความตระหนัก ด้านที่ 2 เผยแพร่ความรู้ ด้านที่ 3 การรณรงค์ เตือนสติ และด้านที่ 4 กิจกรรมเพื่อสังคม จิตสาธารณะ ซึ่งเป็นหัวใจของชมรมเรา

ตัวอย่างกิจกรรมการปลุกจิตสำนึก สร้างความตระหนัก เช่น **การประกวดวาดภาพระบายสี**ในหัวข้อ ถนนปลอดภัย สร้างวินัยจราจร โดยให้นักเรียน ม.1-ม.6 เข้ามามีส่วนร่วม แม้จะเป็นเด็กเล็กยังไม่รู้จักการขับขี่รถ เราก็สามารถปลุกฝังได้เพื่อให้เกิดเป็นนิสัยรักความปลอดภัย **การประกวดคำขวัญเตือนสติ**ติดไว้ตามบริเวณโรงเรียน และสถานที่ราชการ

ต่างๆ การรับชมวิดีโอทัศนียภาพในยามว่าง การประกวดตกแต่งหมวกนิรภัยให้นักเรียนคุ้นเคยกับการใส่หมวก มี**กิจกรรมเผยแพร่ความรู้**หน้าเสาธงให้ความรู้เรื่องการขับขี่ปลอดภัย 10 ประการ รวมทั้งเรื่อง พ.ร.บ.ต่างๆ ตลอดจนมีกิจกรรมเสี่ยงตามสาย และกิจกรรมให้ความรู้สู่ชุมชนใน อ.สวรรคโลก ผ่านทาง**คลื่นวิทยุความถี่ Hot Radio FM 98 MHz. Sukhothai**

กิจกรรมที่เราเน้นมากคือ กิจกรรมเพื่อจิตสาธารณะ โดยมีการร่วมบูรณาการกับกิจกรรมของทางโรงเรียนในวันวิทยาศาสตร์ ร่วมเดินขบวนในงานกีฬาซี มีการช่วยเหลือร่วมกับชมรม RSC อื่นๆ ในจังหวัดสุโขทัย

ไม่ว่าจะทำงานอะไรก็ตาม สิ่งสำคัญสิ่งแรกคือ หัวใจ การทำกิจกรรมเราจะไม่มีการบังคับ ไม่มีบทลงโทษ มีเพียงการมุ่งสร้างจิตสำนึกและความตระหนักเท่านั้น โดยเทคนิคสำคัญในการทำกิจกรรมของเราคือ **3 จ 1 ร** ประกอบด้วย **จ ที่ 1 คือ จิตอาสา** จิตสาธารณะ มีอุดมการณ์ร่วมกัน **จ ที่ 2 จริงใจ** ไม่มีการปั้นแต่งข้อมูลเรื่องการเจ็บการตาย **จ ที่ 3 คือ จริงจัง** ไม่ได้ทำงานแล้วทิ้งเป็นไฟไหม้ฟาง หากทำอย่างต่อเนื่องกิจกรรมโดยยังไม่ประสบความสำเร็จจะมีการทำกิจกรรมเสริมเพื่อสอดแทรกและ **1 ร คือ ความร่วมมือจากทุกฝ่าย** ได้แก่ บ้าน วัด โรงเรียน หรือบวร นั่นเอง

(2.4) สื่อสร้างสรรค์ป้องกันภัยจากหัวใจของคนตัวเล็ก

นายเอกฤทธิ์ กลมเกลียว และ นายพรพล รงรอง
โรงเรียนราชสีมา จ.ศรีสะเกษ

(ฉายหนังสือ) หนังสือเรื่อง “คุ้มหัว” เป็นหนังสือแนว Reality เพื่อรณรงค์สร้างความปลอดภัยบนท้องถนน สื่อสารไปถึงวัยรุ่นไม่ให้เกิดความประมาท เพราะคิดว่า “แค่นี้เอง” โดยนำเสนอผ่านความรักของวัยรุ่น เพื่อดึงดูดความสนใจ

น.ส.สิณีนาฏ ศรีเทพอุบล และนายชาติวุฒิ ตั้งตระกูล
โรงเรียนปทุมเทววิทยาลัย จ.หนองคาย

(ฉายสื่อบุคคล) เนื่องจากทางโรงเรียนมีการขาดแคลนหมวกนิรภัย จึงทำให้เกิดกองผ้าป่าหมวกนิรภัยหรือ “หมวกบุญ” ขึ้นมา ภายใต้ชื่อโครงการปทุมเทพร่วมใจ สวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอันตราย ซึ่งปัจจุบัน นักเรียนมีหมวกนิรภัยสวมใส่กันครบทุกคน และมีการปฏิญาณตนว่าจะสวมใส่หมวกนิรภัยก่อนขับขีรถจักรยานยนต์ทุกครั้ง

“ตัวเล็ก ใจใหญ่ ปลอดภัยทางถนน”

สะท้อนความคิดโดย

เยาวชนจากสถานศึกษา 16 แห่งทั่วประเทศ

ดำเนินรายการโดย

ผศ.ดร.ปนัดดา ชำนาญสุข

ภาควิชาจิตวิทยา คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

น.ส.ธารินี ปานเขียว บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

วิทยาลัยเทคนิคกาญจนาภิเษกเชียงราย

ตนเองกับเพื่อนๆ ได้ร่วมกันจัดตั้งชมรมขับขี่ปลอดภัยในสถานศึกษาขึ้นที่วิทยาลัย โดยส่งตัวแทนไปอบรมกับ บริษัท เอ.พี.ฮอนด้า จำกัด ในโครงการ Zero Accident เป็นผู้ช่วยครูฝึก และนำกลับมาสอนให้เพื่อนๆ ได้รู้ถึงการขับขี่ที่ปลอดภัย กิจกรรมที่ทำ เช่น การขับขี่แบบทรงตัวบนไม้ (เพื่อฝึกการขับขี่ทรงตัวบนทางแคบ) ขับซิกแซกผ่านกรวย (เพื่อฝึกการขับขี่ผ่านทางโค้งซ้ายและโค้งขวา) เป็นต้น นอกจากนี้การจัดตั้งชมรม ทางวิทยาลัยยังมีมาตรการดูแลเรื่องการสวมหมวกนิรภัยอย่างเคร่งครัด โดยมีจุดตรวจอยู่หน้าประตูโรงเรียน หากใครขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัยจะถูกทำโทษให้วิ่งรอบรถ 10 รอบ

วิทยาลัยสารพัดช่างกำแพงเพชร

พวกเราเพิ่งเข้ามาร่วมโครงการเป็นปีแรกจึงยังไม่มีการจัดตั้งชมรมขึ้น อย่างไรก็ตาม วิทยาลัยของเราที่มีการสนับสนุนเรื่องการขับขี่ปลอดภัยมาโดยตลอด เช่น การพานักเรียน-นักศึกษาไปอบรมเรื่องการขับขี่ปลอดภัยไปสอบใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ นอกจากนี้งานปกครองของทางวิทยาลัยก็มีการกำหนดกฎเหล็กว่า เมื่อนักศึกษามาถึงหน้าประตูวิทยาลัยแล้วต้องจอดรถ ถือเป็นวินัยการจราจรที่ปฏิบัติร่วมกัน เพราะทุกคนต้องเคารพต่อสังคมส่วนรวม ขณะเดียวกันทางครูอาจารย์ก็มีการส่งเสริมให้นักเรียน-นักศึกษาขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างถูกต้อง มีระเบียบวินัย และน้ำใจ

ปัจจุบัน ตนเองดำรงตำแหน่งนายกองค์การวิชาชีพในอนาคตแห่งประเทศไทย หน่วยวิทยาลัยสารพัดช่างกำแพงเพชร ประจำปี 2554 คิดว่า

เมื่อกลับไปจะทำโครงการ ชื่อ RKPP Safety หรือ Rcheewa Kamphaengphet Polytechnic College Safety มีจุดมุ่งหมายในการสร้างแรงบันดาลใจและค่านิยมที่ถูกต้อง โดยไม่บังคับให้ทำ แต่เป็นการชวน เชิญ และเชิญ รูปแบบกิจกรรมคือ การออกใบอนุญาตขับขี่สำหรับขับรถในสถานศึกษา เพื่อเน้นให้นักเรียน-นักศึกษาผู้จัดการขับขี่ในสถานศึกษาอย่างถูกต้อง โดยกิจกรรมดังกล่าวจะมีการออกกฎว่า ถ้าไม่พกใบอนุญาตจะปรับเป็นเงินครั้งละ 10 บาท ซึ่งเงินที่ได้จะนำไปเข้าชมรมอาชีพอิสระหรือชมรมอาสาพัฒนาต่างๆ ของทางวิทยาลัยเพื่อส่งเสริมการทำกิจกรรมเพื่อสังคมต่อไป และหากมีการตกเตือนถึง 3 ครั้งแล้วพฤติกรรมของนักเรียน-นักศึกษายังไม่ดีขึ้นก็จะมีปรับตกในส่วนของคุณค่ากิจกรรม

วิทยาลัยเทคนิคพิษณุโลก

เพิ่งเข้ามาร่วมเป็นปีแรกเช่นกัน โครงการที่พวกเราคิดทำกันคือโครงการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุภายในวิทยาลัย เนื่องจากเรามีนักศึกษาประมาณ 5,000 คน และมีจำนวนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มากถึง 3,000 คน ทำให้มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุบ่อยมาก เพราะหน้าวิทยาลัยเป็นถนน 4 เลน และใกล้กับบริเวณ 5 แยก

วัตถุประสงค์ของโครงการมีดังนี้ 1) การสร้างการมีส่วนร่วมในการลดอุบัติเหตุ 2) ส่งเสริมการใช้รถใช้ถนนอย่างมีระเบียบและถูกต้อง รูปแบบของโครงการมีการอบรมให้ความรู้ด้านความปลอดภัยกับนักเรียน-นักศึกษา จัดกิจกรรมความรู้ในการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกวิธี มีการจัดตั้งชมรมขึ้นในสถานศึกษาเพื่อจะได้มีกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง ส่วนของ

แผนการดำเนินงาน จะมีการเชิญครูฝึกจาก บริษัท เอ.พี.ฮอนด้า จำกัด มาสอนเรื่องทฤษฎีในการขับขี่อย่างปลอดภัย เพื่อเพิ่มทักษะให้ดีขึ้น มีการจัดนิทรรศการเพื่อให้ความรู้กับนักศึกษา โดยมีเป้าหมายเพื่อลดอุบัติเหตุภายในบริเวณวิทยาลัยและบนท้องถนนให้กลายเป็นศูนย์ ให้นักศึกษามีทักษะในการขับขี่เพิ่มขึ้น ตลอดจนช่วยลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุให้น้อยลงซึ่งแนวทางในการสร้างการมีส่วนร่วมกับนักเรียน-นักศึกษา จะใช้สิ่งที่เขาสนใจอยู่เดิม เช่น การแข่งรถ เพื่อดึงให้เข้ามาทำกิจกรรมด้านความปลอดภัยร่วมกัน

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี วิทยาเขตพิษณุโลก

ปัจจุบันการเกิดอุบัติเหตุจากรถมอเตอร์ไซด์สูงขึ้น เราจึงมีการ**รณรงค์ขับขี่ปลอดภัยด้วยการสวมหมวกนิรภัย** อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นจากรถจักรยานยนต์ซึ่งมีสาเหตุมาจากการเมาแล้วขับและง่วงแล้วหลับ รวมทั้งความประมาท วัตถุประสงค์ของโครงการที่จัดทำ มีดังนี้ 1) สนองนโยบายของชาติที่มีการรณรงค์เรื่องการขับขี่ปลอดภัย 2) เพื่อความปลอดภัยของนักศึกษาที่ขับรถใช้ถนนในมหาวิทยาลัย 3) เพื่อสร้างจิตสำนึก ให้รู้จักการเคารพกฎจราจร ขอบเขตของโครงการจะเป็นการกวาดขันภายในมหาวิทยาลัย ทั้งนักศึกษา บุคลากรภายใน และบุคลากรภายนอกที่เข้า-ออกมหาวิทยาลัย **ถ้าไม่มีหมวกนิรภัยจะต้องเดินเท้าเข้ามาวิทยาลัย**

การดำเนินงานเริ่มมาตั้งแต่ปี 2552 โดยมีการฝึกอบรมครูฝึกไปแล้วจำนวน 3 รุ่น และมีการจัดฝึกอบรมนักศึกษา รวมทั้งจัดทำโครงการอย่างเป็นทางการ ในปี 2554 ตลอดจนมีการประชุมเพื่อตกลงนโยบายของทุกคณะและชั้นปี และติดตามผลอย่างต่อเนื่อง ซึ่งผลตอบรับที่ได้พบว่า

นักศึกษาที่ไม่สวมหมวกนิรภัยแทบจะไม่มีในมหาวิทยาลัย นอกจากการดำเนินโครงการตามหลักสูตรของบริษัท เอ.พี.ฮอนด้า จำกัด ทางมหาวิทยาลัยยังมีการ**จัดทำสนามขับขี่ปลอดภัยขึ้นในมหาวิทยาลัย** ซึ่งถือเป็นนวัตกรรมที่ปรับแต่งขึ้นใช้ในสถานศึกษาของตนเอง รวมทั้งที่ผ่านมา มีการจัดงานวันเปิดรั้วราชวมงคล ได้มีการจัดบุธให้ชาวบ้านในชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการอบรมด้วย

วิทยาลัยเทคนิคอุบลราชธานี

เราเป็นวิทยาลัยอาชีวศึกษานานาชาติ มีจำนวนนักศึกษา 4,000-5,000 คน ในจำนวนนี้มีผู้ที่ใช้รถจักรยานยนต์ประมาณ 3,000 คน โรงจอดรถของเราจึงมีขนาดอสังการเท่ากับตลาดสดในเมืองอุบลฯ และมีระบบระเบียบในการขับขี่ นักศึกษาไม่สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าวิทยาลัยได้ถ้าไม่มีเหตุอันควร โดยต้องได้รับอนุญาตจาก รปภ.หน้าวิทยาลัยและคณะครูอาจารย์ก่อน **หากได้รับอนุญาตให้เข้ามาในวิทยาลัย การขับขี่รถจะต้องขับขี่ในเลนซ้ายเท่านั้น และห้ามสวนเลน ถ้ามีการฝ่าฝืนจะมีการทำโทษ โดย รปภ.จะยึดใบขับขี่ และยื่นไปทางงานปกครองต่อไป** ส่วนการใส่หมวกนิรภัยและการพกใบขับขี่ จะมีตำรวจมาตั้งด่านตรวจตราหน้าวิทยาลัยเป็นประจำ จึงถือว่าถูกควบคุมโดยผู้ใหญ่ไปโดยปริยาย

เราเป็นเด็กช่างย่อมจะชอบการแข่งรถเป็นชีวิตจิตใจ เพราะต้องการความสนใจจากเพศตรงข้าม และฝั่งตรงข้ามวิทยาลัยก็เป็นโรงเรียนนารีกุลซึ่งเป็นผู้หญิงล้วน แต่อย่างไรก็ตามเรา**แข่งรถเพื่อความสวยงาม และเน้นเรื่องความปลอดภัย เพราะเด็กช่างต้องรู้จักป้องกันตัวเองเป็นหลัก**

นอกจากระบบระเบียบในการขับขี่ ทางวิทยาลัยยังมีการจัดตั้ง **ชมรมขับขี่ปลอดภัย** โดยผู้อำนวยการโรงเรียนเป็นผู้ดำเนินการ เดือนที่แล้วได้มีการรณรงค์กับประชาชนทั่วไป จัดเป็นคาราวานเดินทางไปรอบเมืองอุบลราชธานี เพื่อให้เห็นว่า วิทยาลัยของเราให้ความสำคัญเรื่องความปลอดภัยเช่นกัน

วิทยาลัยเทคนิคบุรีรัมย์

ทางวิทยาลัยได้มีความร่วมมือกับหน่วยงานภายนอกต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น บริษัท บุรีรัมย์ยนตรการ จำกัด สถานีตำรวจภูธรจังหวัดบุรีรัมย์ และล่าสุดมี บริษัท ไทยยามาฮ่ามอเตอร์ จำกัด เข้ามา**จัดกิจกรรมคอนเสิร์ตของวง Retrospect** ซึ่งเป็นวงที่วัยรุ่นกำลังชื่นชอบ **พร้อม**กับ**มีโครงการอบรมการขับขี่ปลอดภัย** ฝึกทักษะการควบคุมรถ และอบรมเรื่องการใช้อุปกรณ์อะไหล่รถต่างๆ รวมถึงทางบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประกันภัยจากรถ จำกัด ก็เคยนำคอนเสิร์ตเข้าไปจัดที่วิทยาลัย และมีการให้ความรู้และฝึกทักษะการขับขี่เช่นกัน

ที่ผ่านมา เรายังได้**เข้าร่วมการแข่งขันขับขี่ปลอดภัยของ บริษัท เอ.พี.ฮอนด้า จำกัด** รวมทั้งทางแผนกวิชาช่างยนต์ยังได้ร่วมกับ บริษัท ไทยยามาฮ่ามอเตอร์ จำกัด เข้าร่วมแข่งขัน Yamaha Automatic Gymkhana 2011 ซึ่ง Gymkhana เป็นการแข่งขันรถในรูปแบบหนึ่ง โดยทั่วไปจะใช้กรวยเป็นตัวกำหนดเส้นทาง เพื่อทดสอบทักษะการขับขี่ของผู้ขับ โดยไม่มีผู้นำทาง และใช้เวลาที่ทำได้เป็นตัวชี้วัดการแข่งขัน ในการแข่งขันดังกล่าว **วิทยาลัยเทคนิคบุรีรัมย์ได้แชมป์ระดับภาคตะวันออกเฉียงเหนือมา 3 ปีซ้อน** และได้เป็นตัวแทนไปแข่งระดับประเทศ

นอกจากนี้ ทางวิทยาลัยยัง**ร่วมกับ บริษัท บุรีรัมย์ยนตรการ จำกัด จัดอบรมและออกใบอนุญาตขับขี่**ให้กับผู้ที่ยังไม่มีใบขับขี่ ทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ซึ่งมีการทำกิจกรรมเป็นประจำทุกปี ปีละ 7 รุ่น รุ่นละ 70 คน ตลอดจนมีการทำป้ายรณรงค์ขับขี่ปลอดภัยติดบริเวณรอบวิทยาลัย โดย**หานักศึกษาสาวสวยมาเป็นพิธีเซ็นเตอร์ประชาสัมพันธ์** เพื่อเป็นต้นแบบให้กับนักศึกษาคนอื่น ๆ

วิทยาลัยเทคนิคราษีไศล

ทางวิทยาลัยทำ**โครงการขับขี่ปลอดภัยสร้างวินัยในสถานศึกษา** ปีนี้เพิ่งเริ่มทำเป็นปีแรก มีการจัดอบรมแบ่งเป็น 2 ภาคคือ **ภาคทฤษฎี** ให้ข้อมูลทางด้านกฎหมาย การจราจร วิธีการขับขี่อย่างปลอดภัย และ**ภาคปฏิบัติ** โดยจัดตั้งเป็นสถานี 4 สถานี ได้แก่ 1) **การใช้เบรก** 2) **การทรงตัว (Balance)** 3) **การขับรถสลาลอม (Slalom) หรือการซิกแซก (Zigzag)** และ 4) **Gymkhana** ซึ่งเป็นการรวมทั้ง 3 สถานีเข้ามาไว้ด้วยกัน ถือเป็นการขับขี่ที่ดีที่สุด กลุ่มเป้าหมายของการทำโครงการนี้กลุ่มแรกคือ **นักศึกษาแผนกวิชาช่างยนต์** ซึ่งมีประมาณ 600 คน เนื่องจากการดำเนินงาน เราพยายามทำให้กลุ่มเป้าหมายแคบที่สุดก่อน เพื่อให้ผู้เข้าอบรมได้รับความรู้ครบทุกคน และครบทุกแผนก จากนั้นจึงจะขยายให้ครอบคลุมทั้งวิทยาลัยในอนาคต

ส่วนด้านการควบคุมการใช้รถ ทางวิทยาลัยจะมีการร่วมมือกับ ตำรวจจราจรช่วยกันตรวจตรา**นักศึกษาที่ใช้รถจักรยานยนต์ให้สวมหมวกนิรภัยและขับขี่อย่างถูกต้อง** ซึ่งผลที่ได้พบว่า ปัจจุบัน มีจำนวนผู้สวมหมวกนิรภัยประมาณร้อยละ 70

วิทยาลัยสารพัดช่างสุราษฎร์ธานี

โครงการที่ทางวิทยาลัยจัดทำอยู่คือ กิจกรรมลดอุบัติเหตุของนักศึกษา รูปแบบของกิจกรรมจะเป็นการสร้างจิตสำนึกในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในวิทยาลัย โดยจะมีระยะเวลา 2 ครั้งต่อปี คือภาคเรียนที่ 1 และภาคเรียนที่ 2 ซึ่งในภาคเรียนที่ 1 ที่ผ่านมา นักศึกษาทุกชั้นปี ทุกแผนก ทุกคนต้องเข้าร่วมอบรมทำใบขับขี่ ซึ่งตอนนี้ได้ดำเนินการไปแล้ว และมาในภาคเรียนที่ 2 นี้ก็จะมีการจัดอบรมอย่างต่อเนื่อง

การดำเนินการที่ผ่านมา นักศึกษาส่วนใหญ่ให้ความร่วมมือ **อัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มมากขึ้น ถึงร้อยละ 90** มีบางส่วนเท่านั้นที่ยังไม่ให้ความร่วมมือ ซึ่งในส่วนของคนที่ไม่สวมหมวกนิรภัยก็จะมีการรณรงค์เชิญชวนและอาจจะมียบทลงโทษ รวมถึงมีการนำเรื่องการให้คะแนนกิจกรรมเข้ามาเป็นมาตรการร่วมด้วย

วิทยาลัยเทคนิคเพชรบุรี

กิจกรรมที่เกี่ยวกับการขับขี่ปลอดภัยที่ทางวิทยาลัยได้ดำเนินการล่าสุดคือ บริษัท เอ.พี.ฮอนด้า จำกัด ได้เชิญไปเข้าร่วมอบรมในโครงการ Zero Accident และเราได้นำความรู้ที่ได้กลับมาถ่ายทอดให้แก่รุ่นน้องขณะเดียวกันทางบริษัท พรนุกาพมอเตอร์ไบค์ จำกัด ตัวแทนจำหน่ายรถจักรยานยนต์ฮอนด้าก็ได้เชิญเราไปเข้าร่วมการอบรมขับขี่ปลอดภัยเนื่องจากบริษัทมีสนามที่ใช้การฝึกขับขี่รถ

นอกจากนี้ ในวิทยาลัยของเรายังมีการจัดตั้ง**ชมรมวิชาชีพร่วมด้วยช่วยประชาชน** มีการออกหน่วยไปตามพื้นที่ต่างๆ ในช่วงเทศกาล เพื่อช่วยตรวจเช็คสภาพรถของประชาชนให้พร้อมใช้งานและมีความปลอดภัยมากขึ้น

ส่วนเรื่องกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ นั้นไม่ต้องมีการกำหนดมากนัก เพราะหน้าวิทยาลัยมีถนนตัดผ่าน จึงมีตำรวจจราจรมาคอยตั้งด่านทั้งหัวถนนและท้ายถนน ส่งผลให้เกิดวินัยในตนเอง ซึ่งถือเป็นต้นทุนที่สำคัญ

หลังจากได้มาฟังการเสวนา เราจะกลับไปรณรงค์ติดป้ายประชาสัมพันธ์เรื่องการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ เพราะวิทยาลัยของเรามีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ 1,500 คน ซึ่งเป็นรถที่มีการปรับแต่งเกือบทั้งหมด เหลือเพียงแค่ร้อยละห้าเท่านั้นที่ไม่มีมีการปรับแต่ง เราจึงจะกลับไปรณรงค์ให้ผู้ขับขี่ปรับแต่งรถโดยคำนึงถึงความปลอดภัยมากขึ้นกว่าเดิม

โรงเรียนปทุมเทพวิทยาคาร จ.หนองคาย

ทางโรงเรียนได้ทำโครงการชื่อว่า “หมวกบุญ” ซึ่งเกิดจากการที่โรงเรียนขาดแคลนหมวกนิรภัย โดยมีการประสานมาทางสมาคมผู้ปกครองว่า นักเรียนที่ไม่มีหมวกนิรภัยใส่มีจำนวนเยอะมาก ทางบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประกันภัยจากรถ จำกัด จึงเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งในการเริ่มต้นช่วยเหลือ โดยร่วมกัน**จัดกิจกรรมทอดผ้าป่าหมวกบุญ** จนได้หมวกนิรภัยมาจำนวนถึง 770 ใบ ซึ่งหลังจากทำโครงการทั้งผู้ปกครองและคุณครูก็จะคอยสอดส่องดูแลนักเรียนว่า ก่อนออกจากบ้านหรือมาถึงโรงเรียนแล้วสวมหมวกนิรภัยหรือเปล่า

กิจกรรมต่อยอดหลังจากที่ส่วนกลางได้เข้าไปทำกิจกรรมทอดผ้าป่าหมวกบุญ ทางโรงเรียนก็**มีการแข่งขันจัดบุธเรื่องหมวกนิรภัย** มีผลงานที่เป็นชิ้นงานออกมา เช่น พวงกุญแจหมวกนิรภัยลูกปิงปอง ซึ่งประยุกต์จากสิ่งของใกล้ตัวเพื่อรณรงค์ให้คนตระหนักในเรื่องความปลอดภัย

การดำเนินงานในปีหน้า ทางโรงเรียนจะจัดตั้งเป็นชมรมถนนปลอดภัยในสถานศึกษา (RSC: Road Safety Camp) ขึ้น โดยวางแผนว่าจะรณรงค์ให้คนสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ และจะมีการประสานงานไปยังจังหวัดให้ช่วยสอดส่องดูแลประชาชนให้สวมหมวกนิรภัยมากขึ้น ส่วนการดำเนินงานในโรงเรียน เราจะรณรงค์เป็น “คณะสี” คล้ายกับการแข่งกีฬา แต่เปลี่ยนเป็นให้แต่ละคณะสีแข่งขันกันสวมหมวกนิรภัยแทน โดยถ้าใครไม่สวมหมวกนิรภัย สีของคนนั้นก็แพ้ และจะมีการสรุปผลเป็นรายสัปดาห์ว่า แต่ละสีมีจำนวนคนสวมหมวกนิรภัยเป็นจำนวนกี่เปอร์เซ็นต์

รวมทั้งเราจะมีการประมวลภาพการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละเดือนมาจัดนิทรรศการแสดงให้นักเรียนในโรงเรียนดู เพื่อให้ตระหนักถึงผลจากการไม่สวมหมวกนิรภัย และจะรณรงค์ให้เกิดอุบัติเหตุที่น้อยที่สุด

นอกจากนี้ จากการศึกษาที่ตั้งของโรงเรียนอยู่บนถนนใหญ่ 4 เลน ซึ่งเป็นทางไป-กลับระหว่างจังหวัดอุดรธานีและจังหวัดหนองคาย จึงอยากจะทำหมวกนิรภัยใบใหญ่หรือตุ๊กตาพริเซ็นเตอร์ตั้งไว้บริเวณเกาะกลางถนน ให้คนที่สัญจรผ่านไปมาได้เห็น ซึ่งจะมีส่วนช่วยในการรณรงค์ให้คนตระหนักถึงความปลอดภัยได้อีกทางหนึ่ง

โรงเรียนบ้านไข่มุข จ.ขอนแก่น

ทางโรงเรียนมีการจัดตั้งชมรมถนนปลอดภัยในสถานศึกษา (RSC: Road Safety Camp) และดำเนินโครงการมาเป็นเวลา 2 ปี โครงการที่ทำอยู่ ณ ขณะนี้คือ การเช็กสถิติผู้ที่สวมหมวกนิรภัยมาโรงเรียน ซึ่งจากการสำรวจพบว่า คนขับรถมีการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ แต่

คนซ้อนยังสวมหมวกนิรภัยแค่ 95 เปอร์เซ็นต์ แต่เราก็จะดำเนินการต่อไปเพื่อให้เต็มร้อยทั้งคนขับและคนซ้อน

อีกกิจกรรมหนึ่งของชมรมคือ การจัดตั้งแฟนเพจในเฟซบุ๊กชื่อว่า “ชมรมถนนปลอดภัยในสถานศึกษา โรงเรียนบ้านไข่มุข” ซึ่งแฟนเพจดังกล่าวเป็นการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับชมรม และให้ความรู้เรื่องกฎจราจร รวมถึงกิจกรรมการร่วมสนุกต่างๆ

หลังจากได้มาฟังการเสวนา โครงการที่เราสนใจอยากจะทำไปต่อยอดคือ การประกวดหนังสือและภาพถ่าย ภายใต้หัวข้อ “การลดอุบัติเหตุท้องถนน” เพราะหลังจากได้ชมวีดิทัศน์แล้วพบว่า **สื่อเป็นส่วนหนึ่งที่ช่วยสร้างค่านิยมที่ถูกต้องได้** และจะมีการจัดกิจกรรมอบรมนักเรียนชั้น ม.1 และ ม.4 ที่กำลังจะเข้ามาเป็นนักเรียนใหม่ในโรงเรียนเพื่อปลูกฝังให้รู้จักกฎจราจรและการใช้รถใช้ถนนให้มีความปลอดภัย รวมทั้งจะมีการจัดนิทรรศการให้ความรู้และนำเสนอผลงานหนังสือและภาพถ่ายหลังการประกวด เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจกับบุคลากรในโรงเรียนตลอดจนจะมีการสร้างความร่วมมือกับสถานที่ราชการต่างๆ ทั้งโรงพยาบาล สถานีตำรวจ เพื่ออำเภอก็จะได้ลดอุบัติเหตุให้เป็นศูนย์

โรงเรียนบ้านเขว้ จ.สงขลา

โครงการที่ตั้งใจจะกลับไปทำที่โรงเรียนชื่อว่า “Smile on the Road” เพราะเราอยากให้เห็นรอยยิ้มบนท้องถนน รูปแบบกิจกรรมที่จะทำและแนวทางปฏิบัติ จะมีการหาแกนนำซึ่งมีจิตอาสาทำหน้าที่ตรงนี้ โดยจะต้องมีการจัดอบรมให้ความรู้กับกลุ่มแกนนำ พาไปศึกษาดูงานด้านความปลอดภัยทางถนน หลังจากนั้นก็จะมาทำข้อตกลงร่วมกัน และเปิดรับสมาชิก

เป้าหมายของเราคือ การมีแกนนำที่เข้มแข็งและมั่นคง ส่วนการประเมินผล จะประเมินจากการที่มีสมาชิกเพิ่มขึ้นอย่างน้อยร้อยละ 20 ด้านปัจจัยสนับสนุน เราต้องการวิทยากรที่สามารถดึงพลังเยาวชนให้สามารถขับเคลื่อนเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนนได้

สุดท้ายมีกลอนมาฝากดังนี้
“ความปลอดภัยอยู่ที่ไหนใครบอกที่
ความปลอดภัยต้องเริ่มที่ตัวเราก่อน
ความปลอดภัยทางถนนเกิดแน่นอน
เราลงมือทำกันก่อนอย่าอนใจ
เรามา Time for Action กันวันนี้
ได้รับรู้สิ่งดีๆ อย่างมากมาย
ที่เพื่อนๆ เยาวชนสาธยาย
เราจะนำไปกระจายสู่ชุมชน”

(ขับกล่อใหม่โดย นายประสิทธิ์ คำเกิด รองกรรมการผู้จัดการ
ด้านปฏิบัติการ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด)

โรงเรียนกะทู้วิทยา จ.ภูเก็ต

“ดัมจิตต้องใส่พัก ความรักต้องใส่ใจ ปลาร้าต้องใส่ไข่ ขับ
มอเตอร์ไซด์ต้องสวมใส่หมวกกันน็อค”

โรงเรียนกะทู้วิทยาเป็นโรงเรียนขนาดกลาง ตั้งอยู่ใน อ.กะทู้
จ.ภูเก็ต ได้รับเลือกเป็นโรงเรียน 1 อำเภอ 1 โรงเรียนในฝัน สำหรับในส่วน
ของชมรมถนนปลอดภัยในสถานศึกษา (RSC: Road Safety Camp) เรา

จัดตั้งขึ้นปลายปี 2553 ซึ่งได้รับความอนุเคราะห์จาก บริษัท กลางคุ้มครอง
ผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สาขาภูเก็ต

หลายเดือนที่ผ่านมาเราได้จัดโครงการขึ้นมาหลายโครงการ ใน
แต่ละโครงการก็จะมีกิจกรรมหลายอย่าง ไม่ว่าจะเป็น **กิจกรรมจัดอบรม
สาธิตการขับรถอย่างปลอดภัยในสถานศึกษา** การประชาสัมพันธ์หน้า
เสาธงตอนเช้า สำหรับโครงการที่เพิ่งจัดไป ได้แก่ **เยาวชนกะทู้วิทย่วัยใส
ร่วมใจใส่หมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์** เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนอย่าง
ยั่งยืน ซึ่งโครงการนี้ได้สำรวจการใช้รถจักรยานยนต์และการสวมหมวกนิรภัย
ของนักเรียนในโรงเรียนที่นำรถมาจอดในบริเวณที่กำหนด พบว่า มีทั้งสิ้น
70 คัน แต่ยังมีบางส่วนนำไปจอดนอกบริเวณโรงเรียน เนื่องจากโรงเรียน
ไม่มีรั้ว การแก้ปัญหาจึงมีข้อจำกัด นอกจากนี้ ทางเรายังมีการ**จัด
กิจกรรมจับตาถ่ายรูป** โดยให้คณะกรรมการในชมรมประจำตามจุดต่างๆ
เพื่อถ่ายรูปนักเรียนที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมาโรงเรียน แล้วนำมาติดบอร์ด
แสดง จากนั้น**จะให้คนที่ไม่สวมหมวกนิรภัยเดินสวมหมวกใน
โรงเรียนเป็นเวลา 1 วัน**

กิจกรรมที่จะทำในอนาคตคือ **การสร้างเครือข่าย สร้างแกนนำ
ผู้นำความปลอดภัยทางถนน** โดยอาจจะเริ่มจากโรงเรียนกะทู้วิทยา แล้ว
ขยายออกไปอีก 2 โรงเรียน จากนั้นให้อีก 2 โรงเรียนขยายเครือข่าย สร้าง
แกนนำต่อไปเรื่อยๆ ถ้าทางบริษัทกลางฯ หรือชมรมถนนปลอดภัยฯ ใน
โรงเรียนอื่น ร่วมกันขยายเครือข่ายไปพร้อมๆ กัน ก็จะทำให้เรามี RSC
น้อยๆ กระจายอยู่ทั่วประเทศ

วิทยาลัยเทคนิคมาบตาพุด จ.ระยอง

แนวคิดก่อนจะเริ่มทำโครงการชมรมถนนปลอดภัยในสถานศึกษา (RSC: Road Safety Camp) ของทางวิทยาลัย เรามองที่ความถนัดของตนเองเป็นหลัก รวมทั้งโครงการที่ต้องเกิดประโยชน์ทั้งต่อตัวเราเองและชุมชน ซึ่งพวกตนเป็นช่างเทคนิคสาขางานยานยนต์ ถนัดทางด้านซ่อมและตรวจเช็คสภาพรถ และก่อนหน้านี้ ทางวิทยาลัยก็มีทำ **ชมรมวิชาชีพ** **ร่วมด้วยช่วยประชาชน** มาก่อน ซึ่งเป็นโครงการตรวจเช็คสภาพเบื้องต้นของรถจักรยานยนต์เพื่อลดอุบัติเหตุบนท้องถนน

จากปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทั้ง 4 ปัจจัย ได้แก่ คน ถนน รถ และ ฝนฟ้าอากาศ สิ่งที่พวกตนเองทำได้ดีคือ การรณรงค์ให้คนสวมหมวกนิรภัยและตรวจเช็คสภาพรถก่อนใช้งาน ส่วนเรื่องถนนและฝนฟ้าอากาศคงจะทำอะไรไม่ได้ เพราะ “ถนนเป็นเรื่องของรัฐบาล ฝนฟ้าอากาศเป็นเรื่องของเทวดา”

โครงการที่ตั้งใจจะทำมีชื่อว่า “Passport Service” หลักการของโครงการนี้ต้องการให้ชุมชนที่มีการใช้รถใช้ถนนเป็นจำนวนมากได้มี **การรณรงค์สวมใส่หมวกนิรภัย ขับขี่ปลอดภัย และมีการตรวจเช็คสภาพรถให้พร้อมก่อนใช้งาน** เพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งมีเป้าหมายคือ

- 1) ทำอย่างไรให้นักเรียนและประชาชนมีระเบียบวินัยในการใช้รถใช้ถนน
- 2) ทำอย่างไรให้นักเรียนปฏิบัติตามกฎจราจร และ
- 3) ทำอย่างไรให้นักเรียนมีความปลอดภัยบนท้องถนน โดยมีวัตถุประสงค์ของโครงการเพื่อ

- 1) รณรงค์ขับขี่ปลอดภัยใส่หมวกนิรภัย
- 2) ตรวจสภาพเช็คครรถเพื่อให้พร้อมในการใช้งาน
- 3) เป็นการลดอุบัติเหตุทางท้องถนน
- 4) เป็นการลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ และ
- 5) ส่งเสริมการมีจิตอาสา และการออกหน่วยแต่ละครั้งก็ทำให้ได้รับประสบการณ์จากการทำงานจริง

ส่วนของขั้นตอนการปฏิบัติงานมีดังนี้ 1) นักเรียน-นักศึกษาทุกคนต้องสวมใส่หมวกนิรภัยเมื่อจะขับขี่รถจักรยานยนต์บนถนนสายหลักในจังหวัดระยอง และ 2) เราจะเข้าไปในชุมชน โรงเรียน และหน่วยงานราชการเพื่อไปตรวจเช็คสภาพเครื่องยนต์ โดย **ผู้มารับบริการจะต้องรับพาสปอร์ตเพื่อเข้ารับการตรวจเช็คตามสถานีต่างๆ** หลังจากได้พาสปอร์ตแล้วต้องเขียนชื่อ-สกุล หมายเลขทะเบียนรถ จังหวัด และนำใบลงทะเบียนมารับการตรวจสภาพ ถ้ารถมีผลประเมินผ่าน ก็จะนำใบลงทะเบียนไปใส่กล่องชิงโชค แต่ถ้าผลประเมินไม่ผ่านก็จะจัดการซ่อมแซมหรือแนะนำวิธีการซ่อมแซมให้กับผู้ขับขี่

ผลที่คาดว่าจะได้รับคือ 1) สถิติผู้รับบริการได้รับผลประเมินจากการตรวจสภาพรถว่า ผ่าน 2) นักเรียนในสถานศึกษาและชุมชนมีอัตราเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุลดลง และ 3) นักเรียนมีจิตสำนึกที่ดีในการใช้รถใช้ถนน

โรงเรียนสวนบุญอุปถัมภ์ ลำพูน

“กันน็อค กันตาย ต้องสวมใส่หมวกนิรภัยทุกครั้ง”

โครงการชมรมถนนปลอดภัยในสถานศึกษา (RSC: Road Safety Camp) จัดมา 5 ปีแล้ว แต่เริ่มมาทำอย่างจริงจังในช่วง 2 ปีหลัง ตลอด 5 ปีที่ผ่านมาได้มีการจัดบันทึกสถิติการสวมใส่หมวกนิรภัยไว้ซึ่งก็ได้ผลดีขึ้นมาโดยลำดับ ปัจจุบันในสถานศึกษามีการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์แล้ว แต่บริเวณนอกสถานศึกษาอยู่ที่ประมาณ 50 เปอร์เซ็นต์ เพราะโรงเรียนอยู่ติดกับสถานศึกษาอีกแห่งหนึ่ง จึงทำให้มีข้อจำกัด อย่างไรก็ตาม ทางโรงเรียนก็มีการทำ **“โรงพักจำลอง”** อยู่ในสถานศึกษา ซึ่งจะมีการจัดกิจกรรมรณรงค์เชิญชวนด้วยการเดินขบวน เพื่อตักเตือนให้สวมใส่

หมวกนิรภัยกันมากขึ้น อีกทั้งในปีนี้จะมีการริเริ่มกิจกรรมใหม่ ใช้นิยามว่า “กิจกรรม 3 ฮ” ประกอบด้วย ฮู้ฮัก (ฮู้รัก) ฮู้จัก (ฮู้จัก) และฮู้เจ็บ (ฮู้เจ็บ) โดยกิจกรรมที่ทำจะเป็นการแข่งขันแรลลี่ (Rally) และการทำที่จอดรถให้แต่ละระดับชั้น

ประถมศึกษาธรรมศาสตร์ จ.ปทุมธานี

โรงเรียนของเราตั้งอยู่ในบริเวณมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต นักเรียนส่วนใหญ่ประมาณ 80 เปอร์เซ็นต์จะใช้บริการรถรับส่ง ส่วนที่เหลือจะเดินทางมาเองหรือใช้รถส่วนตัว จึงทำให้ตอนเช้าบริเวณหน้าโรงเรียนจะมีรถติดขัดเป็นจำนวนมาก ทางชมรมจึงมีการร่วมกันคิดหาวิธีการแก้ไขปัญหานี้

เนื่องจากนักเรียนที่โรงเรียนประถมศึกษาธรรมศาสตร์มีความสนใจใน ICT เป็นจำนวนมาก ทางเราจึงได้คิดจะทำโครงการที่มีชื่อว่า “ICT RVP Road Safety Camp” โดยการสร้างแหล่งเรียนรู้เพื่อส่งเสริมให้นักเรียนมีความรู้ความเข้าใจกฎจราจร และตระหนักถึงการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

การวางแผนการดำเนินงานจะมีการสร้างเว็บไซต์ของชมรมถนนปลอดภัยในสถานศึกษา (RSC: Road Safety Camp) ประถมศึกษาธรรมศาสตร์ ซึ่งทางชมรมจะเป็นผู้ดำเนินงานในการจัดทำเองทั้งหมด และจะให้นักเรียนตั้งแต่ระดับประถมศึกษาปีที่ 1 ถึงมัธยมศึกษาปีที่ 3 หรือสมาชิกบุคคลภายนอก ลงทะเบียนเข้าร่วมเป็นสมาชิกในชมรม โดยเนื้อหาหลักจะเป็นการให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

รวมทั้งเราจะมีละครสั้นทำออกมาเป็นรูปแบบแอนิเมชัน เช่น เรื่องขับซื้ออย่างไรไม่ให้ทับตัวเงินตัวเอง เหตุผลที่เลือกทำเรื่องดังกล่าวเนื่องจากในมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์มีตัวเงินตัวเองอาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก และทางโรงเรียนก็เคยทำโครงการวิทยาศาสตร์เรื่อง “ไขปริศนาตัวเงินตัวเอง” จนได้รับรางวัลระดับเหรียญทอง มัธยมศึกษา (จากโครงการนักสำรวจแห่งท้องทุ่ง ปีที่ 1 ของศูนย์ศึกษาธรรมชาติและระบบนิเวศเกษตร โดยความร่วมมือของ WWF ประเทศไทย และ บริษัท ไทยบริดจสโตน จำกัด) จึงต้องการนำเอาโครงการดังกล่าวมาสานต่อ

นอกจากนี้ ภายในเว็บไซต์ดังกล่าวจะมีเกม แบบทดสอบสำหรับตอบชิงรางวัล เช่น การทดสอบแฟนพันธุ์แท้กฎจราจร การตั้งกระตุ้ให้แสดงความคิดเห็น ตลอดจนการประมวลภาพกิจกรรมที่ผ่านมาอีกด้วย

สำหรับเป้าหมายของโครงการ ทางโรงเรียนอยากให้นักเรียนทุกระดับชั้นได้มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจร และสร้างให้เกิดจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยและยั่งยืน รวมทั้งคาดหวังว่าบุคคลภายนอกจะสามารถเข้ามามีส่วนร่วมได้ ผ่านทางโซเชียลเน็ตเวิร์กอย่างเฟซบุ๊ก หรือทวิตเตอร์ ส่วนด้านการประเมินผลความสำเร็จเราจะดูจากจำนวนสมาชิกที่สมัครเข้ามาทางเว็บไซต์และการเข้าชมกระตุ้ต่างๆ นอกจากนี้ ปัจจัยเสริมที่ต้องการคือ อุปกรณ์ ICT จำพวกแท็บเล็ตต่างๆ สามารถบริจาคเข้ามาได้ รวมทั้งงบประมาณสนับสนุนจากผู้ใหญ่ใจดีทั้งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

เราคาดหวังว่า โครงการของเราจะเป็นต้นแบบของจังหวัดปทุมธานี เหมือนกับโครงการอื่นๆ ที่ทางโรงเรียนของเราได้เคยทำเป็นต้นแบบ และขอปิดท้ายด้วยคำขวัญว่า “มุ่งมั่นพัฒนาจิตอาสาอย่างยั่งยืน”



อภิปราย
รวมพลังภาคเครือข่าย
เพื่อเกาะติดการขับเคลื่อน
ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน



รวมพลังภาคีเครือข่าย เพื่อเกาะติดการขับเคลื่อนทศวรรษ ความปลอดภัยทางถนน

พลังภาคประชาชนและสื่อมวลชน
กับการเฝ้าระวังและติดตามกำกับนโยบาย
ในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

วิทยากรโดย

- รศ.ดร.ภญ.จิราพร ลิ้มปานานนท์ มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค

รศ.ดร.ภญ.จิราพร ลิ้มปานานนท์

มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค

แนวคิดและการออกแบบการทำงานของมูลนิธิเพื่อผู้บริโภค (มพบ.) ในการสร้างการมีส่วนร่วมจากภาคประชาสังคม เรามีแนวคิดที่จะสร้างให้ภาคประชาสังคมมีความเข้มแข็ง ในฐานะที่เป็น “ผู้บริโภคบริการ” และส่งเสริมให้ประชาชนได้รู้จักสิทธิและหน้าที่ในการเป็นพลเมืองของประเทศ เพราะ “ร้องทุกข์ 1 ครั้ง ดีกว่าบ่น 1,000 ครั้ง” เราจึงออกแบบการทำงาน โดยสร้างการมีส่วนร่วมของเครือข่ายผู้บริโภค สร้างแกนนำจากผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง ให้มาทำหน้าที่เฝ้าระวัง และทำหน้าที่รักษาสิทธิ รวมทั้งทำการเรียกร้องเพื่อมิให้สิทธิถูกละเมิด

จากแนวคิดและการออกแบบการทำงานดังกล่าว การเฝ้าระวังและติดตามความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะจึงเป็นประเด็นหนึ่งที่มูลนิธินำมาใช้เพื่อสร้างความเข้มแข็งให้แก่ผู้บริโภค เพราะอุบัติเหตุเป็นเรื่องสำคัญ ไม่ใช่แค่ความสูญเสียด้านเศรษฐกิจ แต่ยังนำมาซึ่งความสูญเสียทางจิตใจที่ประเมินค่ามิได้

ในการดำเนินงาน เราจึงมองว่า การสร้างความตระหนักของสังคมไทยในเรื่องความปลอดภัยในการโดยสารรถสาธารณะถือเป็นเรื่องสำคัญ เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นแต่ละครั้งเราได้เรียนรู้จากมันหรือไม่ ได้มีการนำอุบัติเหตุเหล่านั้นมาสร้างความตื่นตัวให้แก่ผู้บริโภคหรือเปล่า ทางมูลนิธิเพื่อผู้บริโภค จึงพยายามสื่อสารเรื่องราวเหล่านี้ผ่านสื่อต่างๆ ของมูลนิธิ เช่น นิตยสารฉลาดซื้อ รายการโทรทัศน์ “กระต่ายตื่นตัว” แผ่นพับหนังสือ การจัดกิจกรรม นอกจากนี้มูลนิธิยังมีการใช้กระบวนการรักษาสิทธิ

ด้วยมาตรการทางกฎหมาย โดยได้จัดตั้ง**ศูนย์พิทักษ์สิทธิผู้บริโภค** และมี **ทนายอาสา** ช่วยกันทำงานเพื่อรักษาสิทธิของผู้บริโภค

จากข้อมูลอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ ในปี 2553 จะเห็นว่า **คดีส่วนใหญ่จะเกิดจากรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ จำนวนมากถึง 52 คดี** รองลงมาคือ รถโดยสารนำเที่ยว จำนวน 30 คดี และรถโดยสารรับส่งพนักงาน จำนวน 24 คดี นอกจากนี้ก็มีรถตู้รับ-ส่งนักเรียน รถเมล์ และรถแท็กซี่ จากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น จึงนำไปสู่การสร้างความตระหนักแก่สังคมด้วยการจัดกิจกรรมเพื่อสื่อสารกับสาธารณะ เช่น

ปี 2553 มีการประกาศผลสำรวจ “**บริษัทรถโดยสารยอดเยี่ยม-ยอดเยี่ยม 5 ภูมิภาค**” เพราะเรามีผู้ให้บริการรถโดยสารสาธารณะทั้งที่มีความรับผิดชอบและไม่มีความรับผิดชอบ จึงอยากชักชวนให้เกิดการบริการที่ดี โดยใช้วิธีการชมเชยผู้ที่ควรชมเชย และตำหนิผู้ที่ยังทำไม่ได้

ปี 2554 มีการประกาศผลสำรวจ “**ความพึงพอใจการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ 5 ภูมิภาค**” และปัจจุบัน มีการจัดตั้งหน่วย **พิทักษ์รถโดยสารปลอดภัย** เพื่อเป็นเครือข่ายภาคประชาชนในการทำหน้าที่เฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุในรูปแบบต่างๆ จากการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ

สิ่งที่ภาคประชาสังคมได้ดำเนินการ เราแบ่งเป็น 3 ระบบใหญ่คือ

1) **ระบบป้องกันและเฝ้าระวัง** โดยผ่านกระบวนการดำเนินงาน เช่น การให้ความรู้เผยแพร่สู่สาธารณะ ทำสื่อแผ่นพับ สติกเกอร์ เผยแพร่ทำสปอตวิทยุ ผ่านวิทยุชุมชน เผยแพร่ผ่านเว็บไซต์ www.consumerthai.com การจัดทำเอกสาร กรณีศึกษาการละเมิดสิทธิ ชุดคู่มือนักท่องเที่ยว การสำรวจรถโดยสาร เป็นต้น

2) **ระบบร้องเรียน** เป็นระบบที่เราต้องการจะสร้างแกนนำจาก

ผู้ประสบอุบัติเหตุ โดยกระบวนการทำงานจะมีการเปิดช่องทางการร้องเรียนผ่านเว็บไซต์ ระบบออนไลน์ของมูลนิธิเพื่อผู้บริโภค และผ่านกลไกรับเรื่องร้องเรียนศูนย์พิทักษ์สิทธิฯ ทั้งในกรุงเทพฯ และภูมิภาคทั้ง 5 ภาค รวมทั้งมีการประสานความร่วมมือกับโรงพยาบาล 297 แห่ง เพื่อเราจะได้เข้าถึงกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบจากรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งร้อยละ 52 ให้ความร่วมมือในการส่งรายชื่อผู้ประสพภัยที่เข้ารับการรักษาที่ทางโรงพยาบาล

3) **ระบบชดเชยเยียวยา** เพื่อให้ผู้บริโภครู้จักการรักษาสิทธิของตนเมื่อถูกผู้ให้บริการละเมิดสิทธิ หากผู้บริโภคเข้มแข็งขึ้นเรื่อยๆ คุณภาพของผู้ให้บริการก็จะดีขึ้น นี่จึงเป็นการช่วยกันผลักดันเพื่อให้ผู้ให้บริการปฏิบัติตามสิ่งที่เขาควรจะทำ โดยการดำเนินงานจะใช้กระบวนการทางศาล การทำคดีเพื่อให้เกิดการบังคับคดี ให้ผู้ประกอบการต้องรับผิดชอบในการจ่ายค่าเสียหายชดเชย และจัดตั้งทนายอาสาที่ส่วนกลาง เพื่อรับทำคดีและกระบวนการทางศาล

อันที่จริง ณ ปัจจุบัน เรามี**พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ.2551** ไม่ต้องมีทนายความ ผู้บริโภคสามารถยื่นฟ้องได้ด้วยตนเองโดยเดินทางไปศาลและขอให้ศาลบันทึกคำฟ้องให้ แต่หากผู้บริโภคยังไม่คุ้นเคยที่จะใช้พระราชบัญญัตินี้ก็สามารถมาปรึกษากับทางมูลนิธิฯ หรือหากมีความจำเป็น เราก็มีการจัดตั้งทนายอาสาช่วยทำคดีให้ ซึ่งคดีที่รับทำนั้นจะไม่ใช่คดีบุคคล แต่เป็นคดีที่นำไปสู่การแก้ไขเชิงโครงสร้างและนโยบายเป็นหลัก

โดยทางมูลนิธิเพื่อผู้บริโภคมี**ข้อเสนอด้านความปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนนของภาคประชาสังคม** ดังนี้

1) **เสริมสร้างพลังผู้บริโภค** ด้วยการสนับสนุน พระราชบัญญัติองค์การอิสระเพื่อการคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. ... ตามเจตนารมณ์แห่ง

รัฐธรรมนูญปี พ.ศ.2550 ในมาตรา 61 ซึ่งตอนนี้พระราชบัญญัติดังกล่าวอยู่ในขั้นตอนของวุฒิสภา ถ้ารัฐบาลมีการหยิบมาพิจารณาต่อก็จะสามารถออกเป็นกฎหมายได้อย่างรวดเร็ว โดยการจัดตั้งองค์การอิสระดังกล่าวจะเป็นการสร้างเสริมเข้มแข็งให้แก่ภาคประชาสังคมและผู้บริโภค ไม่ว่าจะเป็น การจัดเวทีสภาผู้บริโภค และการสนับสนุนการทำงานขององค์กรผู้บริโภคในมิติต่างๆ

2) **สนับสนุนการจัดระบบบริการรถสาธารณะให้ได้มาตรฐานด้านความปลอดภัย** อาทิ การเข้าถึงระบบการขนส่งสาธารณะให้มีรูปแบบบริการที่สะดวก รวดเร็ว การจัดตั้งกองทุนเพื่อพัฒนาคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ การปฏิรูประบบการให้ใบอนุญาตเป็นแบบที่ให้มีการแข่งขันมากกว่าการผูกขาด

3) **ผลักดันให้นโยบายของรัฐบาล** ข้อ 4.5.6 ที่จะลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจร ให้เหลือน้อยที่สุดและถือเป็น “วาระแห่งชาติ” ที่ต้องดำเนินการอย่างเข้มข้นในทุกพื้นที่ของประเทศ ให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม ทั้งด้านงบประมาณ การติดตามกำกับดูแล และการประเมินผลอย่างจริงจัง

พลังเครือข่ายด้านข้อมูล เพื่อเฝ้าระวัง เจาะลึกและสะท้อน ปัญหา-สาเหตุ

แบ่งการนำเสนอเป็น 3 หัวข้อดังนี้

(2.1) โครงการพัฒนาระบบสืบสวนอุบัติเหตุเพื่อการแก้ไขและ ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างบูรณาการ

โดย พ.ต.อ.สุนทร เฉลิมเกียรติ รอง ผบก.ภ.จว.สงขลา (คณะทำงาน
โครงการฯ)

(2.2) ทบทวนวิเคราะห์เหตุการณ์ชนบนถนน

โดย รศ.ดร.ลำดวน ศรีศักดิ์ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัย
เชียงใหม่

(2.3) Road Safety Watch

โดย ดร.दनัย เรืองสอน และนายศาสตราวุธ พลบูรณ์ มูลนิธิไทยโรดส์
(หน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน)

ดำเนินรายการโดย

นพ.ขณะพงศ์ จินวงษ์ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
และนายนิกร จันพรม รายการระวังภัย เนชั่นแซนด์

(2.1) โครงการพัฒนาระบบสืบสวนอุบัติเหตุ เพื่อการแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุทางถนน อย่างบูรณาการ

พ.ต.อ.สุนทร เอลิมเกียรติ
รอง ผบก.ภ.จว.สงขลา (คณะทำงานโครงการฯ)

เป็นที่ทราบกันดีว่า เมื่อตำรวจไปที่ไหนมักจะถูกมองในแง่ร้ายตลอด ตกเป็นจำเลยของสังคมไม่ว่าด้านใดก็ตาม แต่ตอนนี้ตำรวจกำลังปรับรูปแบบใหม่ให้มีภาพลักษณ์ที่เป็นบวก โดยเล็งเห็นถึงความปลอดภัยของพี่น้องประชาชนทั่วประเทศ เพราะอัตราการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุนั้นมากกว่าอาชญากรรมเสียอีก

เมื่อต้นปี 2553 ทางสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้มีการระดมทุกกองบัญชาการ โดยให้รองผู้บัญชาการทุกภาคที่ทำหน้าที่รับผิดชอบด้านงานจราจร มาประชุมร่วมกันว่า จะแก้ปัญหาเรื่องการจราจรอย่างไร ในที่ประชุมมีมติว่า เราต้องร่วมมือกันทุกภาคีเครือข่ายของแต่ละจังหวัด ให้เกิดการทำงานเป็นทีม

การดำเนินงานจึงเริ่มเป็นรูปเป็นร่างในปี 2554 โดยการสนับสนุนของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพแห่งชาติ (สสส.) ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) และบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ร่วมกันผลักดันโครงการพัฒนาระบบสืบสวนอุบัติเหตุเพื่อการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนอย่างบูรณาการ (Road Safety Team) ซึ่งเริ่มทำโครงการนำร่องในเดือนเมษายน 2554 มีระยะเวลาดำเนินการ 4 เดือน

สำหรับบทบาทใหม่ของตำรวจที่เปลี่ยนแปลงไปนั้นเป็นอย่างไร เดิมทีเรามีการรายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจร ไล่ตั้งแต่ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ไปจนถึงรัฐบาล แต่ข้อมูลสถิติเหล่านั้นก็เอาไปเก็บไว้เฉยๆ ไม่ได้มีการดำเนินการแก้ไข จนเกิดการจุดประกายความคิดจาก พล.ต.ต.โกสินทร์ ทินเยาว์ รอง ผบช.ภ.9 ซึ่งตั้งคำถามว่า สถิติ 7 วันอันตรายที่ทำกันอยู่นั้นเกิดผลอะไรบ้าง ทำไมเราไม่นำสถิตินี้มาทำเหมือนกับข้อมูลอาชญากรรม โดยทำเป็นกรณี (Case) ไปว่า จุดที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น มีสาเหตุมาจากอะไร แล้วจะแก้ไขอย่างไร

กระบวนการทำงานจึงเริ่มเปลี่ยนไป เพราะสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ คนที่จะรู้ดีที่สุดคือ พนักงานสอบสวนและเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เราจึงต้องไปเน้นที่สถานีตำรวจภูธร (สภ.) ให้เป็นหลักของการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่จริง แต่เนื่องจากตำรวจเองก็มีภาระงานด้านอื่น หากนำพนักงานสอบสวนมาทำเรื่องการจราจรด้วยก็จะเป็นการเพิ่มภาระ จึงต้องมีการอบรมทำความเข้าใจร่วมกันก่อนว่า สิ่งที่เราทำเพื่อชีวิตของพี่น้องประชาชน

อย่างไรก็ตาม สิ่งสำคัญกว่านั้นคือ เราต้องมีแนวร่วมจากทุกภาคส่วนในแต่ละจังหวัด จริงอยู่ที่ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) จังหวัด เป็นผู้ดำเนินการเรื่องนี้อยู่ แต่เราไม่ได้เข้าไปแย่งงาน ตรงข้าม เพราะ ปภ.ทำงานหลายด้านและกำลังคนมีน้อย เราจึงต้องเข้ามาช่วยเป็นหลักในการขับเคลื่อน โดยมีการนำเรียนปรึกษาผู้ว่าราชการจังหวัด ซึ่งทุกท่านต่างก็เห็นดีด้วย และออกคำสั่งให้เริ่มปฏิบัติงานทดลองดำเนินการทั่วประเทศ โดยใช้งบประมาณส่วนหนึ่งจาก สสส.

วิธีการดำเนินงาน ยกตัวอย่างของจังหวัดสงขลา ในฐานะรอง ผบก.ภ.จว.สงขลา ได้ออกคำสั่งให้แต่ละโรงพักตั้งคณะทำงานขึ้นมาชุดหนึ่ง ขณะเดียวกันผู้ว่าราชการจังหวัดก็มีการตั้งศูนย์จังหวัดและสั่งการไปถึงนายอำเภอให้ตั้งคณะทำงานระดับอำเภอขึ้นมาด้วย โดยมอบให้ตำรวจเป็นเลขานุการ และนายอำเภอเป็นประธาน มีการประชุมเรื่องอุบัติเหตุของแต่ละพื้นที่ทุกเดือนเพื่อให้มีการดำเนินการแก้ไขได้อย่างทั่วถึง

นอกจากการมุ่งไปที่สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่จริง เรื่องของส่วนงานการสืบสวนก็มีการเปลี่ยนแปลง โดยเรามีการจัดทำแบบรายงานการสืบสวนอุบัติเหตุจราจรขึ้นมา ซึ่งมีรายละเอียดถึง 30 ข้อคำถาม ถือเป็นการช่วยคัดกรองได้อย่างดี

ขั้นตอนการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่ จะมีการตั้งทีมงานขึ้น โดย พนักงานสอบสวนและตำรวจจราจรซึ่งทำหน้าที่ผู้ช่วยพนักงานสอบสวนร่วมกันออกไปตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุและสืบสวนหาข้อมูลของอุบัติเหตุจราจร มีขั้นตอนคือ 1) ตำรวจจราจรจะเข้าไปถ่ายรูป ทำแผนที่จุดข้อมูลเพื่อบันทึกในแบบรายงานการสืบสวนอุบัติเหตุจราจร และ 2) นำข้อมูลมาให้พนักงานสอบสวนบันทึกข้อมูลลงในโปรแกรมบนเว็บไซต์ ซึ่งจัดทำโดยบริษัทกลางฯ 3) ข้อมูลเหล่านี้จะถูกนำไปพล็อต (Plot) จุดบนแผนที่ ทำให้เห็นว่าจุดไหนที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นบ่อย ซึ่งแต่ละจังหวัดสามารถเข้ามาแลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกันได้ เช่น จังหวัดสงขลาสามารถเข้าไปดูข้อมูลของจังหวัดเชียงใหม่ว่า เขาดำเนินการอะไรไปบ้าง

ยกตัวอย่างกรณีการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรของจังหวัดสงขลา เรามีโครงการนำร่องใน 2 อำเภอคือ อ.เมือง และ อ.หาดใหญ่ ซึ่งสถิติการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ ถ.สายเอเชีย เนื่องจากถนนมีด คนขับ

รถเร็ว และมีจุดตัด ทางแยกต่างๆ เป็นจำนวนมาก ทำให้สถิติอุบัติเหตุต่อเดือนไม่ต่ำกว่า 2 ศพ

จึงมีการมานั่งโต๊ะกลมคุยกัน ส่วนของเจ้าหน้าที่ตำรวจก็เสนอว่า จะมีการตั้งด่านเพื่อลดความเร็ว และจับเรื่องเมาแล้วขับ ขณะที่แขวงทางหลวงฯ ก็เสนอว่า จะติดป้าย เปิดไฟกระพริบ และเมื่อซักถามกันว่ามینگประมาณสำหรับกรอกก่อสร้างมัย ทราบว่ามینگประมาณ จึงดำเนินการทำทางเบี่ยงลวดจุดตัด เนื่องจากบริเวณนั้นมีสะพานอยู่ หลังจากนั้นก็ไม่เกิดอุบัติเหตุขึ้นอีกเลย เป็นการแก้ไขปัญหาที่ชัดเจน เห็นผล โดยทั้งหมดเกิดจากการเก็บข้อมูลอย่างเป็นระบบ และนำมาบูรณาการด้วยการนั่งคุยกัน

แต่เดิมนักอุบัติเหตุมักจะสรุปว่า ผู้ขับขี่ประมาท ซึ่งเป็นเรื่องคนอย่างเดียว แต่ตอนนี้ทุกฝ่ายต้องรับผิดชอบร่วมกันทั้งหมด บางโจทย์ต้องการแลกเปลี่ยนเชิงลึก เพราะอาจจะเป็นสาเหตุจากถนน รถ หรืออื่นๆ เช่น ถนนกาญจนาภิเษก ไม่มีเกาะกลาง ทำให้มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบ่อย เมื่อมีข้อมูลตรงนี้ ทางแขวงทางหลวงฯ ก็ได้รับอนุมัติงบประมาณไปดำเนินการแก้ไข เพราะการตัดสินใจเชิงวิศวกรรมจำเป็นต้องมีข้อมูลสนับสนุน และต้องเข้ามาในวงประชุมระดับจังหวัดด้วยเพื่อจะได้มองเห็นปัญหาและดำเนินการแก้ไขร่วมกัน

ปัจจุบัน เมื่อตำรวจถือข้อมูลเดินเข้าไปคุยกับผู้ว่าฯ รู้สึกมีความอุ่นใจมากขึ้น เพราะงานนี้มีเจ้าภาพหลายฝ่ายไม่ใช่ตำรวจฝ่ายเดียวอีกต่อไป

สิ่งที่อยากให้มีการดำเนินการต่อคือ การสนับสนุนเรื่องงบประมาณจาก สสส. และอยากให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติบรรจุเรื่องนี้เข้าไปในแผนว่า เป็นวาระเร่งด่วนเหมือนกับที่ทางรัฐบาลทำเช่นเดียวกัน

(2.2) ทมิวิเคราะห์เหตุการณ์บนถนน

ศศ.ดร.ลำดวน ศรีศักดิ์

คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

การวิเคราะห์สาเหตุการชนในหลายกรณีต้องสืบสวนอุบัติเหตุให้ลึกกว่าที่ทำอยู่ในปัจจุบัน มิฉะนั้นการวิเคราะห์อาจจะเกิดความผิดพลาดได้ สังเกตดูหลายครั้งเวลาอ่านข่าววันแรกหลังการชนกับวันต่อๆ มา บางทีสาเหตุของการชน พอผ่านการสืบสวนความจริงก็เปลี่ยนไป **การสืบสวนเชิงลึกจึงต้องมีการตรวจสอบความถี่ถ้วนถึงรายละเอียดของทุกปัจจัยที่จะเสริมให้เกิดอุบัติเหตุ** ทำให้ได้คำอธิบายถึงลำดับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น โดยอาศัยข้อมูลที่เป็นจริง (River, 1995)

เมื่อเราได้สืบสวนอุบัติเหตุที่รุนแรง แม้จะเพียง 1 หรือ 2 ราย แต่มันมักจะย้าให้เราเห็น**ปัญหาในเชิงโครงสร้างของความไม่ปลอดภัยในระบบ (Unsafe system)** สามารถเสนอแนะมาตรการป้องกันและสิ่งที่ต้องทำการแก้ไข เพื่อป้องกันไม่ให้อุบัติเหตุลักษณะเดียวกันนั้นเกิดซ้ำอีก (Expert Group in Accidents in Transport Sector, Road accident investigation in the European Union - Review and Recommendation, May 11, 2006)

ซึ่ง**ระบบการสัญจรที่ปลอดภัย**คือ เราต้องมียานพาหนะที่ปลอดภัยต่อการใช้ มีถนนที่ปลอดภัย คนต้องใช้พิถีพิถันความเร็วในการขับขี่ที่ปลอดภัย ต้องมีระบบการแพทย์ฉุกเฉินที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ มีการใช้ประโยชน์ที่ดินสองข้างทางที่ปลอดภัย และมีรูปแบบการเดินทางที่ปลอดภัย ยกตัวอย่าง **เหตุการณ์รถไฟชนกันแถวหัวหิน** อุบัติเหตุครั้งนั้นทำให้มีผู้เสียชีวิต 7 ราย คิดดังกล่าวอาจจะเป็นเพราะอดีตรัฐมนตรีกระทรวง

คมนาคมท่านหนึ่งให้ความสนใจมาก ทำให้เราสามารถรู้การทำงานหลายอย่างและสามารถจุดประเด็น ขับเคลื่อน ให้มีการยกเครื่องระบบรถไฟได้

อีกกรณีเป็น**อุบัติเหตุรถทัวร์คณะครูที่อำเภอแม่สาย ไปตกคanyon** **จ.น่าน** มีคุณครูเสียชีวิตไป 13 ราย บาดเจ็บ 19 ราย แต่อุบัติเหตุที่รุนแรงขนาดนี้กลับไม่ทำให้เกิดการแก้ไขอะไร เราจึงเชื่อว่า การสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกน่าจะมีประโยชน์ตรงจุดนี้

การสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก ประกอบด้วย 1) **ผลการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก** เมื่อเกิดอุบัติเหตุที่รุนแรงหรือเป็นที่สนใจของสาธารณะ เช่น กรณีอุบัติเหตุรถทัวร์คณะครูที่อำเภอแม่สายดังกล่าวข้างต้น **รากเหง้าปัญหาที่แท้จริงคืออะไร** อาจจะวิเคราะห์ว่า คนก็มีส่วน เพราะไม่ชำนาญเส้นทาง และเดินทางกลางดึก ด้านถนนเองก็มีส่วน คนน่านบอกว่า ใครอยากตายให้ไปเส้นนี้ ซึ่งเป็นเรื่องที่คนท้องถิ่นรู้ว่า เส้นทางนี้อันตราย ส่วนเรื่องรถนั้นยังไม่แน่ใจ และ 2) การจะขับเคลื่อนให้มีการแก้ไขเชิงโครงสร้าง ต้องเกาะติดตลอดเวลา **ต้องมีการปลูกและรักษากระแสสังคม (Evidence-based policy making)** หากทำทั้ง 2 ส่วนนี้จึงจะทำให้เกิดการแก้ไขปัญหาเชิงโครงสร้างของระบบ (Safe system) ทั้งคน รถ และถนน ได้อย่างแท้จริง

ตัวอย่างกรณีการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกที่ทำให้เกิดผลการขับเคลื่อนอย่างเป็นรูปธรรม กรณีนี้ไม่ใหญ่โตมาก เกิดขึ้นเมื่อประมาณต้นปีที่แล้ว **รถตู้รับเจ้าหน้าที่ของโรงพยาบาลศูนย์อุดรธานีไปเที่ยวคanyonแม่สะลอง จ.เชียงใหม่** ปรากฏว่า รถตู้ตกเขา อุบัติเหตุคราวนี้มีผู้เสียชีวิต 4 ราย อาจจะไม่เยอะ แต่ถ้ามองความสำคัญของคนที่ทั้ง 4 คนถือว่า เป็นความสุขสูญเสียอย่างมาก โดยตนเองได้มีโอกาสเข้าไปทำงานเรื่องนี้ร่วมกับทีมสืบสวนอุบัติเหตุของจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งผู้ว่าฯ แต่งตั้ง

มีการนั่งประชุมกันที่แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ 1 หลังจากคุยกันจบแขวงฯ ท่านก็เข้าใจงานที่เราทำ และสั่งงานให้มีการดำเนินการทันทีในเส้นทางหลัก 3-4 สายที่ขึ้นไปภาคเหนือ เช่น มีการติดตั้งอุปกรณ์ราวกันตก (Guard Rail) ในที่ที่ยังไม่มี และมีแผนที่จะปรับเปลี่ยนราวกันตกที่ไม่แข็งแรงให้เป็นกำแพงคอนกรีต (Concrete Barrier) ในจุดเสี่ยงภัย

นอกจากนี้เรื่องดังกล่าวยังจุดประกายให้มีการทบทวนมาตรการของสำนักงานสาธารณสุขจังหวัด (สสจ.) และโรงพยาบาลศูนย์อุดรธานี โดยหน่วยงานทั้ง 2 แห่งมีการทำบันทึกความร่วมมือ (MOU: Memorandum of Understanding) ร่วมกัน เพื่อให้มีการยกเครื่องระบบการเดินทางของบุคลากร รวมไปถึงเรื่องของรถตู้ภัยทั้งหลาย

การจะขับเคลื่อนงานการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก มีปัจจัยที่ถือเป็นเงื่อนไขสำคัญต่อความสำเร็จ ดังนี้ 1) การดำเนินการสืบสวนฯ ได้เนื่องจากได้รับความร่วมมือ การให้ข้อมูลและหลักฐานจากหน่วยงานและบุคคลที่เกี่ยวข้อง 2) การได้รับการสนับสนุนงบประมาณในการดำเนินงาน ซึ่ง 2-3 ปีแรกทางทีมงานได้รับการสนับสนุนจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และขณะนี้กำลังดำเนินการอยู่ เป็นการใช้งบประมาณจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) และ 3) การที่สามารถนำเรื่องนี้มาพูดคุยกันได้ เพราะเรายังสามารถเปิดเผยผลการสืบสวนได้ในระดับหนึ่ง เนื่องจากการเปิดเผยมากกว่านี้อาจจะกระทบกับบุคคลที่เกี่ยวข้อง

ดังนั้น ถ้ามองต่อไปใน 10 ปีข้างหน้า ยังมีความหวังว่ากระบวนการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกจะยังทำงานไปได้อย่างต่อเนื่อง เพื่อตอกย้ำว่า ปัญหานี้ยังมีอยู่จริงและรัฐต้องเป็นคนเริ่มต้นในการลงทุนเรื่องนี้

(2.3) Road Safety Watch

ดร.दनัย เรืองสอน และนายศาสตราวุธ พลบูรณ์

มูลนิธิไทยโรดส์ (หน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน)

ดร.दनัย เรืองสอน

เนื่องจากประเทศไทยยังไม่มีหน่วยงานของรัฐที่มาจัดการความปลอดภัยของระบบถนนทั้งหมดในภาพรวม เราจึงมีการรวมตัวกันอย่างไม่เป็นทางการจนเกิดเป็นมูลนิธิไทยโรดส์ขึ้น ซึ่งทางมูลนิธิฯ มีผลงานสำคัญอย่างหนึ่งคือ **เครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน หรือ Road Safety Watch** ซึ่งเป็นเครือข่ายของผู้ที่ทำงานด้านวิศวกรรมความปลอดภัยทางถนน ทั้งในส่วนที่เป็นอาจารย์มหาวิทยาลัย และทำงานอยู่ในระบบราชการ รวมถึงระบบเอกชนอื่นๆ

เครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน มีศูนย์กลางอยู่ที่มูลนิธิไทยโรดส์ และศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย โดยมีการแบ่งเครือข่ายออกไปตามภูมิภาคต่างๆ ดังนี้ ภาคเหนือ-มหาวิทยาลัยนเรศวรและมหาวิทยาลัยเชียงใหม่, ภาคตะวันออก-มหาวิทยาลัยบูรพา, ภาคอีสาน-มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี และภาคใต้-มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์

บทบาทและภารกิจหลักของเครือข่ายฯ คือ 1) พัฒนาระบบข้อมูลพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนนระดับจังหวัด เนื่องจากข้อมูลที่น่ามาใช้ในการขับเคลื่อนต้องมีทั้งข้อมูลพื้นฐาน และข้อมูลที่ตามกระแสสังคม ซึ่งมีความเปลี่ยนแปลงไปอยู่เรื่อยๆ 2) นำเสนอข้อมูลพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนนให้แก่หน่วยงานและภาคีเครือข่ายทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนต่างๆ เช่น เครือข่ายคณะทำงานสนับสนุนการดำเนินงานป้องกัน

และแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัด (สอจร.) ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย หรือ คณะกรรมการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด และ 3) ติดตามข่าวสารและสถานการณ์ปัญหาอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่รับผิดชอบอย่างต่อเนื่อง และประสานความร่วมมือด้านข้อมูลและวิชาการกับภาคีเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน

ผลการดำเนินงานที่สำคัญของเครือข่ายฯ ได้แก่ การสำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ในประเทศไทย ปี 2553, การสำรวจอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถยนต์ตอนหน้าในประเทศไทย ปี 2553, การสำรวจทัศนคติของผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วประเทศในประเด็นเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน ปี 2553

นายศาสตราวุธ พลบูรณ์

ผลจากการสำรวจการใช้อุปกรณ์นิรภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนในประเทศไทย พบว่า อัตราการสวมหมวกนิรภัย ปี 2553 จากกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถจักรยานยนต์ 954,956 ราย มีเพียงร้อยละ 44 ที่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งน้อยกว่าที่เราตั้งเป้าหมายว่า จะเป็นปีแห่งการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ ส่วนอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัย ปี 2553 จากกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถยนต์ 1,053,855 ราย มีเพียงร้อยละ 55 เท่านั้นที่มีการคาดเข็มขัดนิรภัย ทั้งที่เรามีกฎหมายและการรณรงค์ต่างๆ รองรับ

หลายท่านเมื่อเห็นตัวเลขนี้อาจจะเกิดการตั้งคำถาม สิ่งที่ยากเรียนให้ทราบก็คือ ผลการสำรวจนี้เป็นารเก็บข้อมูลทั่วประเทศ ไม่จำเพาะแค่ในเขตเมืองเท่านั้น จึงทำให้ข้อมูลปรากฏออกมาในลักษณะดังกล่าว

ขณะเดียวกันเมื่อพิจารณาลงไปในรายละเอียดจะพบว่า อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่จะสูงกว่าผู้โดยสารค่อนข้างมาก ตัวเลขเฉลี่ยอยู่ประมาณร้อยละ 53 ขณะที่ผู้โดยสาร ตัวเลขจะอยู่ที่ร้อยละ 19 โดย 5 จังหวัดที่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่สูงสุดคือ กรุงเทพมหานคร, สมุทรปราการ, ภูเก็ต, หนองบัวลำภู และเลย และ 5 จังหวัดที่มีการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่ต่ำที่สุดคือ นครราชสีมา, บัณฑิตานี, เพชรบุรี, อ่างทอง และหนองคาย

ส่วน 5 จังหวัดที่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้โดยสารสูงสุดคือ เลย, ภูเก็ต, กรุงเทพมหานคร, หนองบัวลำภู และพิษณุโลก และ 5 จังหวัดที่มีการสวมหมวกนิรภัยของผู้โดยสารต่ำที่สุดคือ ระนอง, พังงา, สตูล, บัณฑิตานี และนครราชสีมา ซึ่งหากพิจารณาตามบริบทของแต่ละจังหวัดก็จะเข้าใจว่าทำไมผลจึงออกมาเช่นนี้

จากผลสำรวจดังกล่าว เราจึงทำแบบสอบถาม 10 เหตุผลสำคัญของการไม่สวมหมวกนิรภัย ได้ผลออกมา ดังนี้ 1) เดินทางระยะใกล้ ร้อยละ 64 2) ไม่ได้ขับขีรถออกถนนใหญ่ ร้อยละ 37 3) เร่งรีบ ร้อยละ 29 4) ร้อน อึดอัด สวมใส่แล้วไม่สบาย สกปรก ร้อยละ 21 5) กลัวผลเสียทรง ร้อยละ 13 6) ไม่มีที่เก็บ พกพาลำบาก กลัวหาย ร้อยละ 10 7) ตำรวจไม่จับ ร้อยละ 8 8) ไม่มีหมวกนิรภัย ร้อยละ 7 9) คิดว่าโอกาสเกิดอุบัติเหตุมีน้อย ร้อยละ 6 และ 10) บุคคลที่นั่งมาด้วยกันไม่ได้สวม ร้อยละ 4 ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องคงต้องนำผลสำรวจนี้ไปพิจารณาเพื่อดำเนินการแก้ไขต่อไป

ต่อมาอีกปัญหาหนึ่งซึ่งทางสำนักงานตำรวจแห่งชาติบอกว่า เป็นปัญหาหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ นั่นคือ ปัญหาการใช้ความเร็ว เราจึงมีการทำแบบสอบถามว่า ท่านเคยขับรถเร็วในเขตเมือง เกิน 90 กิโลเมตรต่อ

ชั่วโมงหรือไม่ และท่านเคยขับรถเร็วในเมือง เกิน 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมงหรือไม่ ผลที่ออกมาเป็นที่น่าตกใจว่า **ร้อยละ 60-70 ของคนไทย ยังขับรถเร็วอยู่ ไม่ว่าจะป็นในเมืองหรือนอกเมือง** และเมื่อถามคำถาม โดยให้ผู้ทำแบบสอบถามบอกถึงความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด คนที่ตอบได้ถูกต้องมีจำนวนน้อยมาก

นอกจากนี้ คนขับรถส่วนใหญ่ยอมรับว่า ยังขับรถเร็วกว่ากฎหมายกำหนด บ่งชี้ว่าตำรวจยังคงมีภาระต้องบังคับใช้กฎหมายมากอยู่ดี อีกทั้งควรพิจารณามาตรการทางวิศวกรรมจราจร และวิศวกรรมยานยนต์เข้าเสริม หากสนใจรายละเอียดเพิ่มเติม สามารถเข้าไปดูข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ **เว็บไซต์ของมูลนิธิไทยโรดส์** <http://trso.thairoads.org>

ซึ่งสิ่งที่เราคาดหวังในการนำข้อมูลเหล่านี้มาใช้ อยากจะให้ป็นข้อมูลตั้งต้นของจังหวัดหรือหน่วยงานต่างๆ เพื่อให้ทราบว่า ปัจจุบันสถานการณ์ของเราอยู่ ณ จุดไหน อีกทั้งแต่ละพื้นที่ต่างก็มีบริบทและสภาพปัญหาที่แตกต่างกัน ถ้าเราเริ่มต้นจากข้อมูลปัญหาของเรา ก็จะสามารถนำไปผลักดันนโยบายและมาตรการต่างๆ ต่อไปได้ในอนาคต

นำเสนอผลงาน

Time for Action: ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน กับสิ่งที่ทุกคนจะลงมือทำ

น.พ.ธนวัฒน์ จินวงษ์

ผู้อำนวยการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)



ขอสรุปภาพรวมงานสัมมนาระดับชาติ เรื่อง **ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 10 “ทศวรรษแห่งการลงมือทำ: Time for Action”** ตลอด 2 วันที่ผ่านมา

วัตถุประสงค์ของการจัดงาน มีดังนี้ 1) เป็นเวทีขับเคลื่อนการทำงานเชิงบูรณาการ เพื่อจัดการปัญหาอย่างมีประสิทธิภาพ 2) เป็นเวทีให้ผู้เข้าร่วมงานได้ทราบนโยบายของรัฐบาลในการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนน 3) เป็นเวทีให้ผู้ปฏิบัติงานจากทุกภาคส่วน มีโอกาสได้แลกเปลี่ยนเรียนรู้ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนน และ 4) เป็นเวทีในการขับเคลื่อนการก้าวสู่การจัดการปัญหาอย่างจริงจัง

จำนวนผู้เข้าร่วมงานสัมมนา 2 วัน วันที่ 25 ส.ค. มีผู้เข้าร่วมงาน 2,200 ท่าน และวันที่ 26 ส.ค. มีผู้เข้าร่วมงาน 1,800 ท่าน แบ่งเป็น ลงทะเบียนเข้าร่วมงาน 960 ท่าน, กลุ่มภาคีเครือข่าย 700 ท่าน, ร่วมจัดนิทรรศการ 300 ท่าน, เข้าร่วมชมนิทรรศการ 200 ท่าน และเด็กนักเรียนที่ชมการแสดงเวทีกลาง 800 ท่าน

ในส่วนของผู้ลงทะเบียนเสียค่าใช้จ่ายเข้าร่วมงานสัมมนา ส่วนใหญ่มาจากหน่วยงานภาครัฐ 782 ท่าน โดยแบ่งเป็น กระทรวงมหาดไทย 435 ท่าน กระทรวงคมนาคม 118 ท่าน กระทรวงศึกษาธิการ 53 ท่าน กระทรวงสาธารณสุข 114 ท่าน และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ 62 ท่าน ขณะที่มาจากท้องถิ่น 124 ท่าน และประชาสังคม (เอกชน ประชาชน สมาคม มูลนิธิ) 54 ท่าน

โดยได้มีการจัดทำผลสำรวจผู้เข้าสัมมนา (Poll) มีจำนวนผู้ตอบผลสำรวจทั้งหมด 463 คน เป็นเพศชายร้อยละ 67.3 และหญิงร้อยละ 32.7 อายุเฉลี่ย ชาย 39.37 ปี และหญิง 36.18 ปี มีบทบาทหน้าที่แบ่งได้

ดังนี้ ด้านวิชาการ ร้อยละ 13.9, งานอุบัติเหตุฯ ร้อยละ 37.5, บริหารองค์กร ร้อยละ 17.1, นโยบายและแผนฯ ร้อยละ 7.9 และด้านอื่นๆ (นักเรียน เกษตรกร ผู้บำเพ็ญประโยชน์ ฯลฯ) ร้อยละ 23.6

ผลสำรวจพฤติกรรมจราจรในรอบ 3 เดือนที่ผ่านมา พบว่ามีพฤติกรรมโทรแล้วขับ ร้อยละ 48.6 ไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 34.1 ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ร้อย 33.0 และไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ร้อยละ 31.5

ด้านการรับทราบข้อมูลข่าวสารในการรณรงค์ ส่วนใหญ่คนที่ มีบทบาทหน้าที่เกี่ยวกับงานอุบัติเหตุทางด้านวิชาการ จะมีการรับทราบข้อมูลถึงร้อยละ 96.7 รวมทั้งคนที่ มีบทบาทหน้าที่ด้านอื่นๆ ก็มีการรับทราบข้อมูลในระดับที่สูงเช่นกัน

กับคำถามว่า **หน่วยงานในสังกัดมีการรณรงค์ในเรื่องการสวมหมวกกันน็อค 100 เปอร์เซ็นต์หรือไม่** ส่วนใหญ่ตอบว่า มีการรณรงค์ ร้อยละ 91.6 และท่านได้ปฏิบัติตามโครงการฯ หรือไม่ ตอบว่า ปฏิบัติทุกครั้ง ร้อยละ 69.5 และปฏิบัติบางครั้ง ร้อยละ 27.9

เสียงสะท้อน ข้อเสนอแนะต่อการจัดงาน เช่น อยากจะให้จัดต่อเนื่อง โดยเฉพาะตัวแทนจากท้องถิ่นมีความสนใจมาก, อยากให้มีการเข้าร่วมของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง, อยากให้ชุมชนที่มีความเข้มแข็งในการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุมีส่วนร่วมในการคิดรูปแบบงาน, อยากให้มีการหมุนเวียนจัดประชุมในภูมิภาค และอยากให้มีการประชาสัมพันธ์ให้กว้างขวางมากขึ้น เป็นต้น

จากการประมวลข้อสรุปและข้อคิดเห็นจากท้องใหญ่และท้องย่อยต่างๆ สามารถสรุปเป็นกลอนชื่อว่า **พระราชรัฐเพื่อทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน มีเนื้อความว่า**

“ประชาชนเดินทางไปทุกห้อง (ประชุม)

อยากเรียกร้อง ประชากรรัฐให้ถ้วนทั่ว

ตามแนวทางเสาหลัก (5 ต้น) ตระหนักแล้ว

จัดการ-คน-รถ-ถนน-ความเสี่ยงทั่วทั้งแผ่นดิน”

นั่นคือ ทั้งรัฐและประชาชนต้องขับเคลื่อนร่วมกัน

ข้อเสนอแนะเพื่อการขับเคลื่อนเชิงนโยบาย จากผลการสัมมนาทั้ง

2 วัน มีดังนี้

1) **สร้างกลไกการจัดการและความร่วมมือที่มีอิสระ** เพื่อสร้างมาตรฐาน คน-รถ-ถนน นวัตกรรม เทคโนโลยี และสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการมีหน่วยงานภายใต้การกำกับของรัฐที่เข้มแข็ง มีอิสระ มีงบประมาณสนับสนุน มีบุคลากรมืออาชีพ จะเป็นหลักประกันให้เกิดการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องและยั่งยืนตามนโยบายของรัฐบาล

2) **ถนนและสิ่งแวดล้อม ที่เน้นความปลอดภัยที่สอดคล้องกับคนในพื้นที่** จากการประเมินความปลอดภัยเป็นประจำของรัฐและประชาชน

3) **มาตรฐานรถปลอดภัย** ทั้งรถจักรยานยนต์ รถนักเรียน รถสาธารณะ รวมทั้งอุปกรณ์และระบบความปลอดภัยในรถ โดยเฉพาะเบรก ควรมีแผนหลักแห่งชาติในการพัฒนาขนส่งมวลชนที่ครอบคลุมทั่วประเทศอย่างจริงจัง และรวดเร็ว

4) **เครือข่ายคุ้มครองผู้บริโภคควรเข้ามามีบทบาทในการตรวจสอบและเสนอแนะมากยิ่งขึ้น**

5) **มาตรฐานพฤติกรรมรถขี่ปลอดภัย** ที่ได้รับการกำกับดูแลจากทุกเครือข่าย โดยเฉพาะกลุ่มเยาวชน โรงงาน ภาคเอกชนทั้ง

บริษัทรถ และบริษัทประกันภัย สื่อมวลชนและพลังท้องถิ่นชุมชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดและจริงจัง

6) **นำสารสนเทศจากระบบการแพทย์ฉุกเฉิน** ทั้งนอกและในโรงพยาบาล ชี้นำ ชักชวน เครือข่ายต่างๆ (ประชากรรัฐ) ช่วยกันปราบปรามความเสี่ยงให้ลดลงอย่างต่อเนื่อง

