



ศวปถ.
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
www.roadsafetythai.org



สสส
สำนักงานกองทุนสนับสนุน
การสร้างเสริมสุขภาพ

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการ

ปฏิบัติงานด้านวิชาการถอดบทเรียนองค์กร
ปกครองส่วนท้องถิ่นในการจัดการเรื่องความ
ปลอดภัยทางถนน

โดย

วรภา เตชะสุริยวารกุลและคณะ

พฤศจิกายน 2550

รายงานผลการปฏิบัติงานฉบับสมบูรณ์

โครงการ “ปฏิบัติงานวิชาการถอดบทเรียน
องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการจัดการ
เรื่องความปลอดภัยทางถนน”

โดย นางสาวรภา เตชะสุริยวรกุลและคณะ
เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2550

สนับสนุนโดย

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

แผนงานศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ(มสช.)

สารบัญ

ความเป็นมา

กรอบแนวคิด ยุทธศาสตร์ 5E

ความสำเร็จของท้องถิ่น

- การให้บริการฉุกเฉิน EMS ครอบคลุม
- วิศวกรรมจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง
- อบต. กกับการอบรมอาสาสมัครชาวบ้าน การมีส่วนร่วมของประชาชน

ทัศนภาพภาครัฐและหน่วยงานฝ่ายปกครอง

ข้อเสนอ เพื่อ “ท้องถิ่น - ชุมชน - ถนนปลอดภัย ร่วมใจลดอุบัติเหตุ”

บทสรุป

ความเป็นมา

พระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542 และพระราชบัญญัติระเบียบบริหารงานบุคคลส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542 ได้กำหนดให้มีการถ่ายโอนภารกิจ งบประมาณ และบุคลากรให้ท้องถิ่นเพิ่มมากขึ้น และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นหลายแห่งเริ่มให้ความสำคัญกับการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนในท้องถิ่นของตนเองโดยใช้งบประมาณที่ได้เพิ่มมานั้นมากยิ่งขึ้น รวมไปถึงบทบาทในเชิงการสนับสนุน ส่งเสริม จัดการ โดยเฉพาะในเรื่องของการจัดการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

คณะทำงานสนับสนุนการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดน่านรอง (สอจร.) โดยการสนับสนุนงบประมาณจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ที่ได้ให้การสนับสนุนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุในระดับพื้นที่ ช่วงระยะเวลากว่า 2 ปีที่ได้ดำเนินการ พบว่า องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) หลายแห่งได้เข้ามามีบทบาทในการสนับสนุนการดำเนินการเพื่อลดอุบัติเหตุในท้องถิ่นจนประสบความสำเร็จในระดับหนึ่ง จึงควรที่จะมีการบันทึกประสบการณ์ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเหล่านี้เป็นบทเรียน เพื่อเรียนรู้ประสบการณ์การขับเคลื่อนงานป้องกันและลดอุบัติเหตุในระดับท้องถิ่น ตลอดจนบทบาทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต่อความสำเร็จในการดำเนินการนี้ ประกอบกับการประชุมสัมมนาอุบัติเหตุแห่งชาติ ครั้งที่ 8 ที่จัดขึ้นระหว่างวันที่ 10-12 ตุลาคม 2550 ได้ชูประเด็นสำคัญ “ท้องถิ่น - ชุมชน - ถนนปลอดภัย ร่วมใจลดอุบัติเหตุ” จึงสมควรที่จะได้เผยแพร่ประสบการณ์เหล่านี้อย่างกว้างขวาง เพื่อให้เครือข่ายและผู้สนใจ ได้นำประสบการณ์ แนวคิด การดำเนินงาน ไปปรับปรุง ต่อยอด และพัฒนาให้เหมาะสมกับท้องถิ่นของตนต่อไป

ดังนั้น เพื่อบันทึกและรวบรวมประสบการณ์ของ อปท และเผยแพร่ได้ตามเป้าหมายดังกล่าว
แผนงานศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนนจึงมอบหมายให้นางสาวรภา เตชะสุริยวรกุลและคณะ
เป็นผู้ศึกษาและบันทึกบทเรียน รวมทั้งรับผิดชอบจัดทำเอกสาร เพื่อการเผยแพร่งดังกล่าว

วัตถุประสงค์

- เพื่อถอดบทเรียนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต่อการจัดการเรื่องความปลอดภัยทางถนนจนประสบความสำเร็จในระดับหนึ่ง
- เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยและเงื่อนไขที่นำไปสู่ความสำเร็จ
- เพื่อจัดทำเป็นเอกสารเผยแพร่ในการประชุมสัมมนาอุบัติเหตุแห่งชาติ ครั้งที่ 8 “ท้องถิ่น - ชุมชน - ถนนปลอดภัย ร่วมใจลดอุบัติเหตุ” ระหว่างวันที่ 10-12 ตุลาคม 2550

ขั้นตอนการทำงาน

รวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เจาะลึกจากแหล่งข้อมูลที่กำหนด ตามกลุ่มเป้าหมาย โดยเป็น
การถอดบทเรียนชุมชนท้องถิ่นที่ปฏิบัติจริงในพื้นที่ 3 แห่ง รวมทั้งนักวิชาการที่เกี่ยวข้องและผู้บริหาร
องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

กรอบแนวคิด ยุทธศาสตร์ 5E

การดำเนินงานขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นภายใต้ยุทธศาสตร์ 5 E เป็นที่มาของ (ร่าง) ข้อเสนอ เพื่อ “ท้องถิ่น - ชุมชน - ถนนปลอดภัย ร่วมใจลดอุบัติเหตุ” ดังนี้

ยุทธศาสตร์ 5 E
(Enforcement, Education, Engineering, EMS, Evaluation)



(ร่าง) ข้อเสนอเพื่อ “ท้องถิ่น - ชุมชน - ถนนปลอดภัย ร่วมใจลดอุบัติเหตุ”

1. ท้องถิ่น-ชุมชนมีแผนปฏิบัติการเพื่อปลูกจิตสำนึกให้เยาวชนตระหนักในเรื่องความปลอดภัย ส่งเสริมวินัยจราจร พร้อมทั้งจัดให้มีการบรรจุเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นหลักสูตร ท้องถิ่น ในสถานศึกษาขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
2. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท ทวดำเนินการส่งเสริมกระบวนการออกแบบถนนที่คำนึงถึงวิถีชีวิต และประโยชน์ของชุมชนสองข้างทาง โดยนำหลักวิชา การจัดการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (Road Safety Audit) มาเป็นเครื่องมือในการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย
3. มีการพัฒนามาตรฐานการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนและระบบจูงใจให้แต่ละท้องถิ่นนำไปดำเนินการ โดยเน้นการมีส่วนร่วมกับภาคีเครือข่าย ในการสำรวจและแก้ไขจุดเสี่ยง พุติกรรมเสี่ยงต่างๆ จัดทำระบบข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่ และมีการตรวจสอบความปลอดภัยบนท้องถนนอย่างต่อเนื่อง
4. รัฐบาลและท้องถิ่นต้องร่วมกันส่งเสริมสนับสนุนระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อเป็นทางเลือกทดแทนการใช้รถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนตัวโดยไม่จำเป็น โดยคำนึงถึงบริการที่ครอบคลุมและเชื่อมโยงทั่วทุกภูมิภาค ประชาชนสามารถเข้าถึงและใช้บริการได้โดยสะดวก ปลอดภัย และให้ความสำคัญกับคุณภาพชีวิตของประชาชนมากกว่าความคุ้มทุนทางเศรษฐกิจเท่านั้น
5. ส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพท้องถิ่นมีบทบาทในการสนับสนุนการให้บริการฉุกเฉิน (Emergency Medical Service: EMS) เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการตามมาตรฐานขั้นพื้นฐาน ทั้งนี้ โดยมีการออกแบบกลไกสนับสนุนด้านงบประมาณที่เหมาะสม ทั้งจากหน่วยงานรัฐและภาคีที่เกี่ยวข้อง
6. สนับสนุนบุคลากรท้องถิ่นให้มีสมรรถนะในการป้องกันและแก้ไขปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ
7. มีกลไกประสานงานความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อประสานและเชื่อมโยงการทำงานของทุกหน่วยที่เกี่ยวข้อง และดำเนินการแก้ไขปัญหาอย่างจริงจังและต่อเนื่อง



อปท.



ชุมชนท้องถิ่น

ความสำเร็จของท้องถิ่น

การศึกษาครั้งนี้คัดเลือกเฉพาะการถอดบทเรียนจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต่อการจัดการ

เรื่องความปลอดภัยทางถนนจนประสบความสำเร็จในระดับหนึ่ง โดยมีประเด็น 3 หัวข้อ คือ

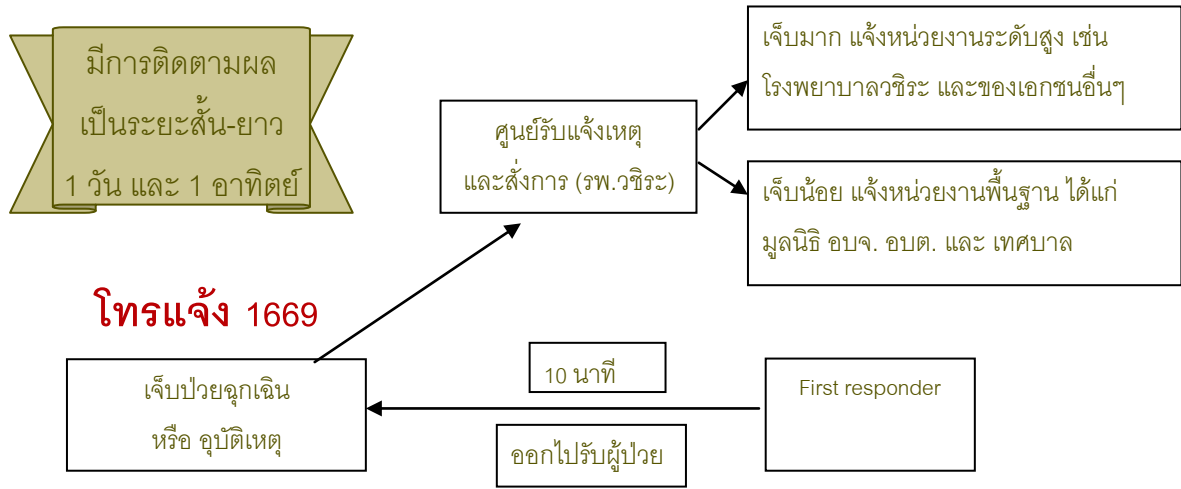
1. การให้บริการฉุกเฉิน EMS ครบวงจร โดย องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต
2. วิศวกรรมจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง โดย เทศบาลนครขอนแก่น
3. อบต. กกับการอบรมอาสาสมัครชาวบ้าน การมีส่วนร่วมของประชาชน ที่กิ่งอำเภอหนองน้ำคำ จังหวัดขอนแก่น

1. การให้บริการฉุกเฉิน EMS ครบวงจร โดยองค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต

ลักษณะเด่นที่ทำให้การให้บริการฉุกเฉิน EMS ครบวงจรประสบความสำเร็จ

- ผลักดันให้ชุมชนและคนในท้องถิ่นเกิดสำนึกร่วมกัน
- การรณรงค์และให้ความรู้ ขั้นตอนการทำงาน EMS อย่างครบวงจร
- สร้างเครือข่ายและใช้ทรัพยากรร่วมกัน
- ลดขั้นตอนการสื่อสารและพัฒนาคุณภาพของบุคลากร
- การจัดกิจกรรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุก่อนเกิดเหตุ เพราะ EMS เป็นปลายทางของปัญหา

ผังแสดงการปฏิบัติงาน EMS ครอบคลุม



2. วิศวกรรมจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาดูแลเสี่ยง โดย เทศบาลนครขอนแก่น

ลักษณะเด่นที่ทำให้วิศวกรรมจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาดูแลเสี่ยง ประสบความสำเร็จ

- ความรับผิดชอบเส้นทางคมนาคม - ถนนสายหลัก สายรอง
- สำรวจเส้นทาง การใช้รถ ใช้ถนน อย่างสม่ำเสมอ
- การทำงานล่วงหน้า เช่น ใกล้เคียงโรงเรียน งานเทศกาล เป็นต้น
- ระบบข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ ค้นหาและจัดจุดเสี่ยง โดย Road Safety Audit
- ปรับปรุงและพัฒนาเส้นทางรถ
- ติดตามผลและสรุป

3. อบต. กกับการอบรมอาสาสมัครชาวบ้าน การมีส่วนร่วมของประชาชน ที่กิ่งอำเภอหนองนาคำ

จังหวัดขอนแก่น

ลักษณะเด่นที่ทำให้ อบต. กกับการอบรมอาสาสมัครชาวบ้าน ประสบความสำเร็จ

- เกิดความร่วมมือระดับชุมชน อบต. สถานีตำรวจภูธร กิ่งอำเภอหนองน้ำคำ อาสาสมัครรักษาความปลอดภัยประจำหมู่บ้าน (อ.รปม.) และตำรวจอาสา
- ปัจจุบันมีอาสาสมัครที่ผ่านการอบรมแล้วกว่า 400 คน (2 คน :100 คน)
- การฝึกอบรม 3 ระยะ คือ พื้นฐาน ปฏิบัติงาน และทบทวน
- สมาชิกมีสำนึกและให้ความร่วมมือ ปรับลดพฤติกรรมเสี่ยงภัยบนถนน
- ลดความตื่นเปลืองงบประมาณ เนื่องจากได้รับความร่วมมือจากชุมชน

ทัศนะภาครัฐและหน่วยงานฝ่ายปกครอง

เนื่องจากการบันทึกประสบการณ์ของท้องถิ่นนี้ มุ่งเน้นไปที่การดำเนินงานขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่นที่ประสบความสำเร็จ แต่สิ่งที่ไม่อาจละเลยคือ ความเห็นของภาครัฐและหน่วยงานฝ่ายปกครองที่เกี่ยวข้องกับองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นในระดับต่าง ๆ เพื่อความสมบูรณ์ของภาพรวมทั้งหมด ทัศนะจากหน่วยงานต่าง ๆ มีดังนี้

- ทัศนะของอธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น กระทรวงมหาดไทย(สมพร ใช้บางยาง)

คนทำงานหลักโดยตรงในเรื่องนี้คือกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.).กรมฯ เกี่ยวข้องในแง่ของการเชื่อมโยงข้อมูลและกระตุ้นให้องค์กรท้องถิ่นตื่นตัว เนื่องจากพบว่าปัญหาการทำงานที่เกิดขึ้นคือ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นไม่ค่อยให้ความร่วมมือกับปภ.โดยตรง จึงต้องผ่านมายังกรมฯ ซึ่งกรมมีหน้าที่ส่งเสริมและสนับสนุน ออกระเบียบและบริหารจัดการตามที่ปภ.เสนอมา เช่น สนับสนุนงบประมาณในการทำงาน

ยุทธศาสตร์ของกรมที่ผ่านมาทำงานภายใต้ยุทธศาสตร์รักษาความสงบ ซึ่งเป็นนโยบายของกรมการปกครอง และ ปภ. โดยให้ถือว่า เรื่องของสาธารณภัยที่เกิดขึ้นในท้องถิ่นถือเป็นปัญหาเร่งด่วนสำคัญที่ต้องแก้ไขเป็นอันดับแรก เช่น น้ำท่วม อุบัติเหตุครั้งใหญ่ต่างๆ ท้องถิ่นก็จะสนับสนุนในเรื่องของ

งบประมาณ//การจัดซื้ออุปกรณ์ ส่วนยุทธศาสตร์เชิงรุกของกรมฯ คือ เข้าไปกระตุ้น/ให้ข้อมูลกับองค์กร ส่วนท้องถิ่นต่างๆ ในเรื่องนี้

หากเปรียบเทียบเมื่อยังไม่มีกรณีเรื่องความปลอดภัยทางถนน ในอดีตมีแผนงานเกี่ยวกับความปลอดภัยอยู่ แต่ไม่ได้เน้นเรื่องการจราจรเป็นหลัก เมื่อมีวาระแห่งชาติ เรื่องความปลอดภัยบนท้องถนน-แผนงานของ สสส. ก็ช่วยกระตุ้นให้ท้องถิ่นเกิดการตื่นตัวอย่างและเห็นความสำคัญมากขึ้นอย่างเห็นได้ชัด

แผนงานส่งเสริมเรื่องนี้ในอนาคต คือ เพิ่มการส่งเสริมและสนับสนุนการแก้ไขปัญหา โดยสิ่งที่ควร ทำคือการประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างจิตสำนึกให้กับคนในชุมชน ทั้งนี้ ยากได้ความคิด หรือ ข้อเสนอแนะจากหน่วยงานต่างๆ ให้ข้อมูล หรือทำคู่มือแจ้งกรมว่า หน่วยงานท้องถิ่นควรทำอะไร// จัดการปัญหาอย่างไร

- ทัศนะของรองเลขาธิการ สถาบันพระปกเกล้า (รองศาสตราจารย์ วุฒิสาร ตันไชย)

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นไม่มีอำนาจหน้าที่โดยตรงในการแก้ไขปัญหา เนื่องจากอุบัติเหตุเกิดขึ้นจากหลายสาเหตุร่วมกัน สำหรับท้องถิ่นมีอำนาจหน้าที่ในการก่อสร้างและรับโอนอำนาจเรื่องการบำรุงรักษาทาง การจัดระเบียบชุมชนและการจัดผังเมืองเท่านั้น อาจกล่าวได้ว่า ท้องถิ่นทำหน้าที่เป็นผู้สนับสนุนการทำงานของส่วนกลาง เนื่องจากไม่ได้รับอำนาจโดยตรง ในปัจจุบันท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการปัญหาด้วยการพยายามณรงค์ให้ประชาชนหันมาให้ความสำคัญเรื่องความปลอดภัย โดยท้องถิ่นควรตรวจสอบและเฝ้าระวังอย่างสม่ำเสมอ รวมถึงตรวจสอบสภาพถนนหลังจากเริ่มใช้งานด้วย

ในด้านกรให้ท้องถิ่นเข้ามามีอำนาจในการออกกฎหมายเพื่อแก้ไขปัญหา เห็นว่า มีความจำเป็นต้องพิจารณาให้ชัดเจนตั้งแต่มูลเหตุของอุบัติเหตุ จากนั้นจึงวิเคราะห์ว่ามีกฎหมายข้อใดบ้างที่

เกี่ยวข้อง เช่น หากเป็นท้องที่เทศบาล ท้องถิ่นเองก็น่าจะมีอำนาจในดำเนินการออกกฎต่างๆ ได้เอง เพื่อให้เหมาะสมต่อความต้องการของท้องถิ่น

การจัดตั้งศูนย์รักษาความปลอดภัยบนท้องถนนในแต่ละท้องถิ่นนั้น ควรเป็นหน้าที่ของส่วนกลาง และสำหรับเรื่อง EMS ทุกวันนี้ มีอาสาสมัครป้องกันบรรเทาสาธารณภัยประจำแต่ละท้องถิ่นอยู่แล้ว ซึ่งส่วนใหญ่เป็นงานกู้ชีพมากกว่าการรักษาพยาบาล โดยการอบรมอาสาสมัครควรครอบคลุมถึงเจ้าหน้าที่ของมูลนิธิต่างๆ ด้วย ไม่เฉพาะอาสาสมัครท้องถิ่นเท่านั้น

อยากให้ทบทวนวิธีการศึกษาวิจัยต่างๆ ที่เรามากแต่ทั้งหมดลงไปในพื้นที่ ซึ่งอาจเป็นการผลักภาระให้แก่ท้องถิ่นแบกรับมากเกินไป เนื่องจากหลายเรื่องควรเป็นอำนาจหน้าที่ของส่วนกลางมากกว่า

- ทัศนะของนายกสมาคมสันนิบาตเทศบาลแห่งประเทศไทย (คุณวิชัย อัมราลิขิต)

เห็นว่าผู้นำในชุมชนต่างก็ตระหนักถึงหน้าที่ความรับผิดชอบในการสร้างความปลอดภัยทางถนนอยู่แล้ว แต่ต้องการให้เกิดความร่วมมือกันจากส่วนกลางที่มีนโยบายและหลักการปฏิบัติได้ผ่านกระบวนการรวบรวมความคิดเห็นจากท้องถิ่นเข้าไปด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงต้นของการร่างนโยบายออกมา เพื่อได้รับข้อมูลเป็นฐานในการระดมความคิดเห็นต่อไป ควรพัฒนาเป็น MOU ร่วมกันส่วนการให้ความรู้ทักษะในการใช้รถใช้ถนน ควรมีมาตรฐานและการรองรับสำหรับกรณีที่มีกฎหมายใหม่ๆ ออกมา หรือ เส้นทางที่ปรับเปลี่ยน เพราะบางครั้งคนในชุมชนท้องถิ่นยังไม่เข้าใจหรือไม่รู้สัญลักษณ์จราจรใหม่ๆ ที่ไม่มีอักษรไทยกำกับ ควรมีการประชาสัมพันธ์และอบรมให้ทราบสำหรับกลุ่มเสี่ยงที่น่าเป็นห่วง คือ กลุ่มวัยรุ่นที่ใช้รถใช้ถนน แม้จะมีข้อบังคับอยู่แล้ว แต่การดูแลและควบคุมเป็นไปอย่างลำบากและเกิดการต่อต้านง่ายมาก ทั้งๆ ที่เป็นกลุ่มเสี่ยงที่สร้างปัญหาต่อตัวเองและสังคมคนใช้รถใช้ถนนด้วย รัฐบาลควรมีวิธีส่งเสริมให้กลุ่มวัยรุ่นเกิดจิตสำนึกในการใช้ถนนสาธารณะด้วย ปัจจุบันบทลงโทษยังไม่จริงจังเหมือนต่างประเทศ

ส่วนการป้องกันในภาพรวม เห็นว่าประชาชนมีส่วนร่วมและเข้าใจอยู่แล้ว ถ้ามีการณรงค์และสนับสนุนงบประมาณให้เกิดการสร้างสรรค์โครงการต่างๆ เพื่อความปลอดภัยของชุมชนในระยะยาว

-ทัศนะของนายกสมาคมองค์การบริหารส่วนตำบลแห่งประเทศไทย (นายพนพล แก้วสุพัฒน์)

อบต.มีการให้ความสำคัญต่อปัญหานี้ เนื่องจากการจราจรเกี่ยวข้องกับชีวิตและความปลอดภัยของประชาชน เห็นได้จาก ปัจจุบัน ท้องถนนได้มาตรฐานมากขึ้น เนื่องจากมีการพัฒนาและให้ความสำคัญเรื่องการสร้างถนนมากกว่าในอดีต อย่างไรก็ตาม อุบัติเหตุบนท้องถนนถือเป็นเรื่องปกติธรรมดา อดต. จึงทำได้เพียงให้บริการประชาชนแก้ปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนน ด้วยการจัดทำป้ายเครื่องหมายจราจรต่างๆ แจกเตือนประชาชนขณะใช้ถนน ซึ่งช่วยลดอุบัติเหตุได้

ที่ผ่านมา สมาคมอบต. ได้ทำหน้าที่ประสานกับหน่วยงานราชการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยรณรงค์ขอความร่วมมือจากสมาชิกซึ่งเป็นอบต.ทั่วประเทศ ในการร่วมแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ ซึ่งทุกฝ่ายต่างวางแผนร่วมกัน วางระบบการดำเนินงานชัดเจน ทั้งนี้ หน่วยงานท้องถิ่นเองก็มีงบประมาณรองรับแล้ว

1. การให้ความรู้ภายในโรงเรียนและชุมชนเกี่ยวกับสัญญาณจราจรต่างๆ เนื่องจากชาวบ้านที่อยู่ในพื้นที่มักไม่เข้าใจความหมายของป้ายจราจร โดยเฉพาะบนเส้นทางหลวง ซึ่งมีกฎระเบียบต่างออกไปจากถนนในท้องถิ่น

2. การรณรงค์ให้ผู้ขับขี่ทุกคนสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ใช้รถใช้ถนน

3. การรณรงค์พิเศษในช่วงเทศกาลสำคัญๆ เช่น วันสงกรานต์ วันขึ้นปีใหม่ โดย อบต. เข้าไปมี

ส่วนร่วมในการทำงานกับเจ้าหน้าที่ทั่วประเทศ ทั้งในแง่ของการสนับสนุนวัสดุอุปกรณ์ และเสริมด้วยอาสาสมัคร

การบันทึกและเชื่อมโยงข้อมูลเกี่ยวกับพื้นที่เสี่ยงที่มักเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เป็นประโยชน์มาก

แต่ปัจจุบันยังถือว่าขาดตกบกพร่อง หากประสานภาพรวมได้ชัดและมีประสิทธิภาพกว่านี้ จะมีประโยชน์มาก

ด้านการมีส่วนร่วมต่อการออกกฎหมายนั้น เห็นว่าควรมีการอบรมสร้างความรู้ความเข้าใจแก่คนในท้องถิ่นเป็นลำดับแรก เนื่องจากที่ผ่านมา รัฐบาลให้บริการไม่ทั่วถึง ชาวบ้านในชนบทมักไม่ได้รับการอย่างเท่าเทียมกับผู้คนตามเมืองใหญ่ๆ ที่ผ่านๆ มา มีเพียงหน่วยงานที่ทำหน้าที่บังคับใช้กฎหมายเท่านั้น แต่ไม่มีการให้คำแนะนำแก่ประชาชน

สำหรับ EMS ขณะนี้ มีอบต.จำนวน 800 แห่ง ที่นำร่างโครงการอาสาสมัคร EMS ไปทดลองปฏิบัติ แต่ทว่ายังขาดการฝึกอบรมเท่าที่ควร ควรมีบุคลากรและส่วนราชการที่มีความรู้ความสามารถมาอบรมให้แก่อาสาสมัครเหล่านั้น เพื่อความเข้าใจในภารกิจ เช่น การช่วยเหลือ การปฐมพยาบาลเบื้องต้น ส่วนอุปกรณ์และเครื่องมืออำนวยความสะดวก อาจต้องเพิ่มจำนวนรถกู้ชีพมากขึ้น เพราะถือเป็นสิ่งจำเป็นขาดแคลน ขณะที่จำนวนรถกู้ชีพกลับมีมากกว่า ไม่สมดุลกัน

ข้อเสนอ เพื่อ “ท้องถิ่น-ชุมชน-ถนนปลอดภัย-ร่วมใจลดอุบัติเหตุ

1. ท้องถิ่น-ชุมชนมีแผนปฏิบัติการเพื่อปลูกจิตสำนึกให้เยาวชนตระหนักในเรื่องความปลอดภัย ส่งเสริมวินัยจราจร พร้อมทั้งจัดให้มีการบรรจุเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นหลักสูตรท้องถิ่นในสถานศึกษาขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
2. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท ควรดำเนินการส่งเสริมกระบวนการออกแบบถนนที่คำนึงถึงวิถีชีวิต และประโยชน์ของชุมชนสองข้างทาง โดยนำหลักวิชา การจัดการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (Road Safety Audit) มาเป็นเครื่องมือในการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย
3. มีการพัฒนามาตรฐานการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนและระบบจงใจให้แต่ละท้องถิ่นนำไปดำเนินการ โดยเน้นการมีส่วนร่วมกับภาคีเครือข่าย ในการสำรวจและแก้ไขจุดเสี่ยง พฤติกรรม

เสี่ยงต่างๆ จัดทำระบบข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่ และมีการตรวจสอบความปลอดภัยบนท้องถนนอย่างต่อเนื่อง

4. รัฐบาลและท้องถิ่นต้องร่วมกันส่งเสริมสนับสนุนระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อเป็นทางเลือกทดแทนการใช้รถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนตัวโดยไม่จำเป็น โดยคำนึงถึงบริการที่ครอบคลุมและเชื่อมโยงทั่วทุกภูมิภาค ประชาชนสามารถเข้าถึงและใช้บริการได้โดยสะดวก ปลอดภัย และให้ความสำคัญกับคุณภาพชีวิตของประชาชนมากกว่าความคุ้มทุนทางเศรษฐกิจเท่านั้น
5. ส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพท้องถิ่นมีบทบาทในการสนับสนุนการให้บริการฉุกเฉิน (Emergency Medical Service: EMS) เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการตามมาตรฐานขั้นพื้นฐาน ทั้งนี้โดยมีการออกแบบกลไกสนับสนุนด้านงบประมาณที่เหมาะสม ทั้งจากหน่วยงานรัฐและภาคีที่เกี่ยวข้อง
6. สนับสนุนบุคลากรท้องถิ่นให้มีสมรรถนะในการป้องกันและแก้ไขปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ
7. มีกลไกประสานงานความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อประสานและเชื่อมโยงการทำงานของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และดำเนินการแก้ไขปัญหาอย่างจริงจังและต่อเนื่อง

บทสรุป

ในการประชุมสัมมนาระดับชาติ เรื่อง อุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 8 เมื่อวันที่ 10-12 ตุลาคม 2550 ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้แก่ ผู้บริหาร นักวิชาการ ผู้ปฏิบัติ และผู้มีส่วนได้เสียจากทุกหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน ซึ่งในเวทีสัมมนา ผู้บริหาร นักวิชาการ และผู้ปฏิบัติ ก็ได้ทราบนโยบายของรัฐบาลในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ได้ร่วมเสนอ นโยบายสาธารณะ รวมทั้งแนวทางการสนับสนุนเพื่อให้ นโยบายบรรลุเป้าหมาย สามารถลดความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนนลงได้ และยังเป็นเวทีให้ผู้

ปฏิบัติได้มีโอกาสแลกเปลี่ยนเรียนรู้ประสบการณ์ เทคนิค วิชาการ และนำความรู้ไปพัฒนาให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่ ในการสัมมนามีการบรรยายเรื่องการยกระดับบทบาทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการสร้างความปลอดภัยทางถนน การเสวนาเรื่อง ทิศทาง อนาคต ของกระบวนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของไทย ในปี 2551-2552 การบรรยายเรื่องสถานการณ์และแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุจราจรของประเทศไทย การยกระดับประสิทธิภาพและมาตรฐานของกู้ชีพตำบล สาระและความก้าวหน้าของ พรบ.ระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน เป็นต้น

ประสบการณ์ความสำเร็จขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ที่ได้ถอดบทเรียนเหล่านี้ ได้เป็นส่วนหนึ่งของเอกสารในการประชุมสัมมนาระดับชาติ เรื่อง อุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 8 เมื่อวันที่ 10-12 ตุลาคม 2550 ที่เมืองทองธานีด้วย ถือได้ว่า ได้บรรลุวัตถุประสงค์ที่ได้ถ่ายทอดการเรียนรู้ประสบการณ์การขับเคลื่อนงานป้องกันและลดอุบัติเหตุในระดับท้องถิ่น ตลอดจนบทบาทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต่อความสำเร็จในการดำเนินงานเรื่องความปลอดภัยทางถนนแล้ว



สารบัญ

ที่มา	1
กรอบแนวคิด ยุทธศาสตร์ 5E	3
การถอดบทเรียน	4
- การให้บริการฉุกเฉิน EMS ครบวงจร	5
ประมวลาภาพกิจกรรมตัวอย่างที่พัฒนาและสร้างสรรค์	
- วิศวกรรมจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง	18
ประมวลาภาพกิจกรรมตัวอย่างที่พัฒนาและสร้างสรรค์	
- อบต. กัับการอบรมอาสาสมัครชาวบ้าน การมีส่วนร่วมของประชาชน	29
ประมวลาภาพกิจกรรมตัวอย่างที่พัฒนาและสร้างสรรค์	
ความคิดเห็นและแรงผลักดันจากหน่วยงานรัฐและปกครอง	33
สรุปการถอดบทเรียนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการจัดการเรื่องความปลอดภัยทางถนน	38
ผลสรุปการระดมความคิดเห็นร่างข้อเสนอ	41
ภาคผนวก	42



ที่มา

ตามที่รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540 ได้กำหนดให้รัฐมีการกระจายอำนาจให้แก่ท้องถิ่นและอีกทั้งพระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542 และพระราชบัญญัติระเบียบบริหารงานบุคคลส่วนท้องถิ่น พ.ศ. 2542 ได้กำหนดให้มีการถ่ายโอนภารกิจ งบประมาณ และบุคลากรให้ท้องถิ่นเพิ่มมากขึ้น

อย่างไรก็ดี นับตั้งแต่การถ่ายโอนอำนาจ มักพบว่างบประมาณภายใต้ความรับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หลายแห่งยังคงให้ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหาและพัฒนาเชิงโครงสร้างตามความจำเป็นของท้องถิ่นนั้นๆ แต่ขณะเดียวกันหลายท้องถิ่นเริ่มให้ความสำคัญกับการพัฒนาคุณภาพชีวิต ของประชาชนในท้องถิ่นของตนเองมากยิ่งขึ้น รวมไปถึงบทบาทในเชิงการสนับสนุน ส่งเสริม จัดการ โดยเฉพาะในเรื่องของการจัดการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

จากการดำเนินงานของคณะทำงานสนับสนุนการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดน่าน (สอจร.) โดยการสนับสนุนงบประมาณจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ที่ได้ให้การสนับสนุนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุในระดับพื้นที่กว่า 2 ปีที่ผ่านมาพบว่า องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นหลายแห่งได้เข้ามามีบทบาทในการสนับสนุนการดำเนินการเพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุในท้องถิ่นจนประสบความสำเร็จในระดับหนึ่ง ประสบการณ์ขององค์กรปกครองท้องถิ่นเหล่านี้ จึงมีความสำคัญและน่าจะเป็นบทเรียน เพื่อเรียนรู้ ประสบการณ์การขับเคลื่อนงานป้องกันและลดอุบัติเหตุในระดับท้องถิ่น ตลอดจนบทบาทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต่อความสำเร็จในเรื่องนี้ ประกอบกับการ สัมมนาระดับชาติ เรื่อง อุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 8 ที่จะจัดขึ้นระหว่างวันที่ 10-12 ตุลาคม 2550 นี้ ได้ชูประเด็นสำคัญ “ท้องถิ่น - ชุมชน - ถนนปลอดภัย ร่วมใจลดอุบัติเหตุ” จึงสมควรที่จะได้เผยแพร่ประสบการณ์เหล่านี้อย่างกว้างขวาง เพื่อให้เครือข่ายและผู้สนใจ ได้นำแนวคิดไปพัฒนาให้เหมาะสมกับพื้นที่อื่นต่อไป



ดังนั้น เพื่อบันทึกและรวบรวมประสบการณ์ของ อปท และเผยแพร่ได้ตามเป้าหมายดังกล่าว แผนงานศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนนจึงมอบหมายให้นางสาววรภา เตชะสุริยารกุลและคณะ เป็นผู้ศึกษาและบันทึกบทเรียน รวมทั้งรับผิดชอบจัดทำเอกสาร เพื่อการเผยแพร่ดังกล่าว

วัตถุประสงค์

- เพื่อถอดบทเรียนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต่อการจัดการเรื่องความปลอดภัยทางถนนจนประสบความสำเร็จในระดับหนึ่ง
- เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยและเงื่อนไขที่นำไปสู่ความสำเร็จ
- เพื่อจัดทำเป็นเอกสารเผยแพร่ใน การสัมมนาระดับชาติ เรื่อง อุบัติเหตุจราจร ครั้งที่ 8 “ท้องถิ่น - ชุมชน - ถนนปลอดภัย ร่วมใจลดอุบัติเหตุ” ระหว่างวันที่ 10-12 ตุลาคม 2550

ขั้นตอนการทำงาน

รวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เจาะลึกจากแหล่งข้อมูลที่กำหนด ตามกลุ่มเป้าหมาย โดยเป็นการถอดบทเรียนชุมชนท้องถิ่นที่ปฏิบัติจริง ในพื้นที่ 3 แห่ง รวมทั้งนักวิชาการที่เกี่ยวข้อง และผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นหัวก้าวหน้า



กรอบแนวคิด ยุทธศาสตร์ 5E

การดำเนินขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นภายใต้ยุทธศาสตร์ 5
เพื่อ “ท้องถิ่น - ชุมชน - ถนนปลอดภัย ร่วมใจลดอุบัติเหตุ” ดังนี้

E เป็นที่มาของ (ร่าง) ข้อเสนอ

ยุทธศาสตร์ 5 E
(Enforcement, Education, Engineering, EMS, Evaluation)



(ร่าง) ข้อเสนอเพื่อ “ท้องถิ่น - ชุมชน - ถนนปลอดภัย ร่วมใจลดอุบัติเหตุ”

1. มีการจัดตั้งศูนย์ความปลอดภัยระดับท้องถิ่น โดยกำหนดให้การแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรเป็นภารกิจสำคัญของท้องถิ่น เพื่อให้มีการบูรณาการการทำงานของทุกหน่วยที่เกี่ยวข้อง และการดำเนินการแก้ไขปัญหาเรื่องนี้อย่างจริงจัง ต่อเนื่อง
2. มีการพัฒนามาตรฐานการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนและระบบจูงใจให้แต่ละท้องถิ่นนำไปดำเนินการร่วมกับ การสำรวจและขจัดจุดเสี่ยงต่างๆ โดยจัดทำระบบข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่ และมีการตรวจสอบความปลอดภัยบนท้องถนนอย่างต่อเนื่อง
3. ท้องถิ่น-ชุมชนมีแผนปฏิบัติการเพื่อปลูกจิตสำนึกให้เยาวชนตระหนักในเรื่องความปลอดภัย พร้อมทั้งจัดให้มีการบรรจุเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นหลักสูตรการศึกษาในสถานศึกษาที่สังกัดท้องถิ่น
4. เพื่อส่งเสริมบทบาทของท้องถิ่นในการป้องกันและแก้ไขปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ควรศึกษาบทบาทที่พึงประสงค์ของท้องถิ่น ร่วมไปกับการศึกษา-ทบทวนข้อกฎหมายและการบังคับใช้ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน
5. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการสร้างถนน ประกอบด้วย องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท มีการดำเนินการที่ส่งเสริมกระบวนการหรือการออกแบบถนนที่คำนึงถึงความต้องการ (ปลอดภัย ?) และประโยชน์ของชุมชนสองข้างทาง มีการนำหลักวิชา Road Safety Audit มาเป็นเครื่องมือในการยกระดับความปลอดภัย (ตลอดจนถึงการบำรุงรักษา มีการกำหนดให้ในสัญญา หรือ ข้อตกลงเพื่อปฏิบัติงานต้องมีการระบุลงในสัญญาว่าถนนที่สร้างต้องคำนึงถึงความปลอดภัย)
6. รัฐบาลกลางและท้องถิ่นต้องร่วมกันส่งเสริมสนับสนุนระบบขนส่งมวลชน เพื่อเป็นทางเลือกทดแทนการใช้รถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนตัวโดยไม่จำเป็น โดยการบริการต้องมีลักษณะบริการที่ครอบคลุมทั่วทุกภูมิภาค ประชาชนสามารถเข้าถึงและใช้บริการได้โดยสะดวก ปลอดภัย และคำนึงถึงคุณภาพชีวิตของประชาชนมากกว่าความคุ้มทุนทางเศรษฐกิจเท่านั้น
7. ส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพท้องถิ่นในการให้บริการฉุกเฉิน (Emergency Medical Service : EMS) เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการตามมาตรฐานขั้นพื้นฐาน ทั้งนี้ โดยมีการออกแบบกลไกสนับสนุนด้านงบประมาณที่เหมาะสม ทั้งให้ตามจำนวนประชากร และจ่ายค่าตอบแทนตามภาระงาน โดยคำนึงถึงฐานะการคลังของท้องถิ่นนั้นๆ ควบคู่ไปด้วย



อปท.



ชุมชนท้องถิ่น



การถอดบทเรียนวิชาการ

ขั้นตอนการทำงานเป็นการรวบรวมข้อมูลโดยส่งเจ้าหน้าที่วิจัยลงพื้นที่และสัมภาษณ์เจาะลึกจากแหล่งข้อมูลที่กำหนดตามกลุ่มเป้าหมาย เน้นการถอดบทเรียนชุมชนท้องถิ่นที่ปฏิบัติจริง ทั้งที่เป็นหน่วยงานท้องถิ่นและหน่วยงานราชการที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ รวมทั้งหน่วยงานอิสระที่มีความเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัยทางถนน ตลอดจนการสัมภาษณ์นักวิชาการที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นหัวก้าวหน้า

การศึกษาค้นคว้าคัดเลือกเฉพาะการถอดบทเรียนจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต่อการจัดการเรื่องความปลอดภัยทางถนนจนประสบความสำเร็จในระดับหนึ่ง โดยมีประเด็น 3 หัวข้อ คือ

1. การให้บริการฉุกเฉิน EMS ครบวงจร
องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต
2. วิศวกรรมจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง
เทศบาลนครขอนแก่น
3. อบต. กับการอบรมอาสาสมัครชาวบ้าน การมีส่วนร่วมของประชาชน
กิ่งอำเภอนางรองนาคำ จังหวัดขอนแก่น

การให้บริการฉุกเฉิน EMS ครบวงจร โดยองค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต

ลักษณะเด่นที่ทำให้การให้บริการฉุกเฉิน EMS ครบวงจรประสบความสำเร็จ

- ผลักดันให้ชุมชนและคนในท้องถิ่นเกิดสำนึกร่วมกัน
- การรณรงค์และให้ความรู้ ขั้นตอนการทำงาน EMS อย่างครบวงจร
- สร้างเครือข่ายและใช้ทรัพยากรร่วมกัน
- ลดขั้นตอนการสื่อสารและพัฒนาคุณภาพของบุคลากร
- การจัดกิจกรรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุก่อนเกิดเหตุ เพราะ EMS เป็นปลายทางของปัญหา

จากการลงพื้นที่ได้ทำการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการฉุกเฉิน EMS ครบวงจร ดังนี้

- องค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต
- สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดภูเก็ต
- โครงการ สอจร. (ภาคใต้)
- สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดภูเก็ต
- สถานีตำรวจภูธร
- กรมการขนส่ง

นายแพทย์โกศล แดงอุทัย

ที่ปรึกษา นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต

นายแพทย์โกศลมีข้อเสนอแนวคิดการจัดการเรื่อง “ความปลอดภัยทางถนน ” เป็นอย่างดี ว่า ภูเก็ตเป็นหนึ่งในจังหวัดนำร่องของโครงการแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุทางถนน (สอจร.) โดยมีการแนะนำ ยุทธศาสตร์ 5E เป็นเครื่องมือในการพัฒนาโครงการ ได้แก่ Enforcement, Education, Engineering, EMS, Evaluation เห็นว่าควรพิจารณา **Enforcement** ซึ่งเป็นตัวแปรที่สำคัญที่สุดในการ พัฒนา มาตรฐานความปลอดภัยทางถนนสู่มาตรฐานสากล



ท่านระบุว่า หากไม่เข้าใจข้อนี้อย่างชัดเจน ข้ออื่นๆ ย่อมไม่อาจเป็นไปได้ นั่นคือ ผู้ปฏิบัติการทุกภาคส่วนต้องทำความเข้าใจทั้งโครงสร้างภาพรวมของโครงการดังกล่าว ศึกษาบทบาทหน้าที่หรือแนวทางการทำงานของแต่ละฝ่าย เรียบรู้ข้อมูลของโครงการให้กระจ่างก่อนลงมือปฏิบัติงานจริง

สำหรับสิ่งที่ควรให้การสนับสนุนเพิ่มเติมแก่หน่วยงานในท้องถิ่นเป็นอันดับแรกคือ การจัดตั้ง “ศูนย์ความปลอดภัยระดับท้องถิ่น” โดยกำหนดให้ “การแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจร” เป็นภารกิจสำคัญของท้องถิ่น เพื่อให้มีการบูรณาการการทำงานของทุกหน่วยที่เกี่ยวข้อง และการดำเนินการแก้ไขปัญหาเรื่องนี้อย่างจริงจังและต่อเนื่องต่อไป ไม่ใช่ชั่วคราวแต่ตีความข้อกฎหมาย ซึ่งน่าจะเป็นลักษณะของการทบทวนข้อกฎหมายและการบังคับใช้มากกว่า โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของการจราจรบนท้องถนน

สิ่งสำคัญลำดับถัดมาคือ การจัดทำระบบฐานข้อมูลและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างเครือข่าย เพื่อหาสาเหตุและแนวทางการแก้ปัญหา และจัดทำเป็นนโยบายรวมระดับจังหวัดที่ชัดเจน ไม่ว่าจะเป็นแนวคิดหลักในการแก้ปัญหา รูปแบบโครงสร้างการทำงานที่สัมพันธ์กับแนวความคิด และบุคคลหรือองค์กรผู้รับผิดชอบที่เหมาะสมกับภารกิจ ซึ่งนายแพทย์โกศลให้ความสำคัญกับฐานข้อมูลส่วนนี้มาก ทั้งนี้ ตั้งแต่ตัวข้อมูล การระดมความคิดเพื่อหาสาเหตุและแนวทางการแก้ปัญหาจากข้อมูลที่มีอยู่ ตลอดจนจัดทำในรูปของนโยบายลายลักษณ์อักษรและสั่งการผู้รับผิดชอบ ทั้งหมดที่กล่าวมานี้จะต้องดำเนินการโดยคำนึงถึงหลักแห่งความเป็นจริงเป็นพื้นฐาน

เมื่อหน่วยงานในท้องถิ่นปฏิบัติได้ดังนี้ มาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของแต่ละท้องถิ่น (แผนย่อยในพื้นที่) จะได้รับการพัฒนาสู่ความเป็นสากลต่อไป โดยผนวกมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัดไว้ด้วยในทุกๆ ด้าน (หรือแผนรวมของจังหวัด) ซึ่งถือเป็นการดำเนินการควบคู่กันไป นอกเหนือจากการสำรวจ ตรวจสอบ ซ่อมบำรุง และขจัดจุดเสี่ยงบนท้องถนน

สัญญาณที่กุ้เกิดคือตัวอย่างที่ชี้ให้เห็นว่า นอกจากภัยธรรมชาติแล้ว ถนนหนทางยังเป็นอีกบริเวณที่เกิดผลต่อเนื่องและกลายเป็นอุบัติเหตุได้

อนึ่ง เพื่อเป็นการส่งเสริมบทบาทของท้องถิ่นในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ระดับท้องถิ่นเองควรศึกษาบทบาทหน้าที่ที่ตนต้องการปฏิบัติ โดยพิจารณา



เทียบเคียงกับภาพรวมทั้งหมด การทำเช่นนี้ ยังเป็นการกระตุ้นการมีส่วนร่วมของหน่วยงานต่างๆ ในท้องถิ่น และยังส่งผลให้ท้องถิ่นเริ่มที่จะประเมินศักยภาพของตนเอง มีสิทธิเลือกบทบาทหน้าที่ของตัวเอง ทั้งนี้ แต่ละท้องถิ่นต้องตระหนักถึงมาตรฐานความปลอดภัยสากลและไม่ส่งผลกระทบต่อหรือเบียดเบียนผู้อื่นเป็นสำคัญ ที่เหลือคือการสร้างแรงจูงใจ

ที่ปรึกษานายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ตยังเสริมด้วยว่า ที่ผ่านมา แม้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการสร้างถนน ได้แก่ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท จะดำเนินการส่งเสริมและออกแบบเส้นทางโดยใส่ใจความปลอดภัยและประโยชน์ของชุมชนสองข้างทางแล้ว อาทิ การนำหลักวิชา Road Safety Audit มาเป็นเครื่องมือในการยกระดับความปลอดภัย แต่ความพยายามทั้งหมดกลับไม่เห็นผล สาเหตุอาจเป็นเพราะไม่มีการนำความรู้ดังกล่าวมาปฏิบัติอย่างจริงจัง

ส่วนการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพของท้องถิ่นในการให้บริการฉุกเฉิน (Emergency Medical Service: EMS) เพื่อให้ประชาชนเข้าถึงบริการพื้นฐานที่ได้มาตรฐานนั้น สำหรับนายแพทย์ท่านนี้ ถือเป็น**การแก้ปัญหาที่ปลายเหตุ** ทั้งการให้บริการดังกล่าวก็ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้คนในท้องถิ่น เฉพาะจังหวัดภูเก็ต ประชากรที่เข้ามาอาศัยจริงกับตัวเลขในยอดทะเบียนราษฎรไม่สอดคล้องกัน กล่าวคือ ผู้พำนักอาศัยจริงในจังหวัดมีจำนวนมากกว่ายอดที่ขึ้นทะเบียนไว้ คนต่างแดนที่เข้ามา อาทิ นักท่องเที่ยว และแรงงานต่างถิ่น เพราะฉะนั้น การใช้เกณฑ์จำนวนประชากรเป็นตัวแปรหนึ่งในการพิจารณาจัดสรรงบประมาณสร้างศูนย์บริการฉุกเฉินและจ่ายค่าตอบแทนบุคลากรที่เกี่ยวข้องจึงเป็นเรื่องที่ผิดไปจากความเป็นจริง แต่ถ้าคิดจะจ่ายค่าตอบแทนตามภาระงานก็ไม่ดีอีก เพราะงานที่เกิดขึ้นเป็นงานป้องกันที่ต้องปฏิบัติตลอดเวลา แต่กลับประเมินผลของงานไม่ได้ หากนับจำนวนครั้งอาจนับได้ไม่มาก ทั้งนี้ ไม่ได้หมายความว่าบุคคลผู้นั้นไม่ทำงาน ผลก็คือ การจัดสรรงบประมาณแบบนี้ไม่เหมาะสม หากจะปรับก็ให้พิจารณาตามปัจจัยพื้นฐานของท้องถิ่นที่มีสีสันต่างกันน่าจะเหมาะสมกว่า

อย่างไรก็ตาม การให้บริการฉุกเฉินในชุมชนที่ผ่านมายังคงประสบอุปสรรคบางประการ อย่างเช่นโครงสร้างบริหารจัดการยังขาดความชัดเจนเท่าที่ควร อำนาจหน้าที่บางหน่วยงานเกิดการซ้ำซ้อนจนก่อปัญหา เมื่อเป็นเช่นนี้ จำต้องมีการทบทวนโครงการนี้ โดยพิจารณาอย่างระมัดระวัง เริ่ม



จากการเปลี่ยนจุดมองปัญหา แทนที่จะมองจากส่วนกลางลงมา คณะกรรมการพิจารณาควรมองปัญหา จากจุดยืนของท้องถิ่น พูดย่ออีกอย่างคือ ให้ท้องถิ่นเป็นศูนย์กลาง ทำการปรับปรุงทั้งแนวคิด วิธีการ และ รูปแบบการให้บริการที่เห็นว่าน่าจะเหมาะสมกับลักษณะของชุมชนนั้นๆ ในระยะสั้น อาจเริ่มต้นด้วยการ จัดแบ่งประเภทของรถพยาบาลออกเป็น รถใช้งานทั่วไป รถสำหรับกรณีฉุกเฉิน และแยกรถพยาบาล สำหรับขนย้ายผู้ป่วย หรือบรรทุกศพแยกออกต่างหาก และหากเป็นไปได้ น่าจะมีรถฉุกเฉินและ เจ้าหน้าที่ประจำอยู่ที่จุดเสี่ยงหรือจุดเกิดเหตุบ่อยๆ มากกว่ามาเตรียมการอยู่ที่โรงพยาบาล

นโยบายและหลักการปฏิบัติระดับท้องถิ่น คุณหมอมองว่าไม่มีความแตกต่างกัน เพราะการบริหารงานขององค์กรท้องถิ่นยังไม่ค่อยให้ความสำคัญแก่เรื่อง “ความปลอดภัยทางถนน ” เป็นเรื่องเร่งด่วน ส่วนมากมักเน้นงานโครงสร้างพื้นฐาน เช่น สาธารณูปโภค ให้แก่ประชาชนใช้บริโภค ทั้งการกระจายอำนาจระหว่างส่วนภูมิภาคก็ยังไม่ชัดเจนเท่าที่ควร

การปฏิบัติกับคนในท้องถิ่น ท่านเชื่อว่าน่าจะมีการอบรมให้แก่พวกเขามากขึ้น ถิ่นนั้น มิฉะนั้นจะยากที่จะทำให้พวกเขาเปลี่ยนทัศนคติ

ด้านเจ้าหน้าที่เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยยะสำคัญ เพราะในช่วงเริ่มต้น ระบบบังคับสั่งการยังไม่สะดวก มีความซ้อนเหลื่อมกันจากโครงสร้างการบริหารจัดการที่ไม่ชัดเจน ซึ่งวันนี้ มีการเพิ่มขีดความสามารถดีขึ้น ส่วน EMS มีการแบ่งโซนแยกตามท้องถิ่น ปกติทำได้ดีมาก แต่พอรวมตัวช่วงเกิดเหตุการณ์ใหญ่ๆ ปัญหาก็ยังคงอยู่ การสั่งการตามระบบยังคลุมเครืออยู่มาก ไม่รู้ว่าใครต้องฟังใคร หรือตามใคร เป็นความสับสนอลหม่าน

นอกจากนี้ นายแพทย์โกศล ยังเสนอแนะเพิ่มเติมด้วยว่า “โครงการรถเมล์ อบจ. ” ระบบขนส่งมวลชนท้องถิ่นที่เริ่มมาได้ 4 ปีแล้วนั้น คือตัวอย่างในการอบรมพนักงานขับรถที่น่าจะขยายผลหรือสานต่อ อีกเรื่องคือการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างบนท้องถนนนั้น ที่จริงก็สำคัญ แต่ที่สำคัญกว่าน่าจะอยู่ที่ “วินัย” และ “ทักษะ” ของคนในชุมชน ดังนั้น การจัดอบรมพนักงานหรือเจ้าหน้าที่สถานประกอบการเรื่อง “วินัยการจราจร” และ “การปฐมพยาบาลเบื้องต้น ” เพิ่มเติม เพื่อช่วยลดปัญหาการจราจรและพร้อมให้การสนับสนุนประชาชนในช่วงเวลาคับขัน น่าจะเป็นกิจกรรมหนึ่งในโครงการนี้ และหากเป็นไปได้ อีก การจัดอบรมวินัยการจราจรให้แก่ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างก็น่าจะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรได้อีกทางหนึ่ง



คุณหมอกอศลส่งท้ายให้เห็นตัวตนและความร่วมมือมากกว่างานสื่อสารประชาสัมพันธ์ที่ไม่เกิดประโยชน์กับชุมชน และเป็นงานผิวเผิน ชั่วครู่ชั่วคราว ไม่ถาวร น่าจะนำงบประมาณดังกล่าวมาจัดระเบียบโครงสร้างการทำงานที่ชัดเจน ไม่ว่าจะเป็นอำนาจหน้าที่ บทบาท ลำดับขั้นตอนการทำงานที่จะช่วยให้งานที่ประสานระหว่างกันเดินไปอย่างสะดวกและมีศักยภาพเพิ่มขึ้น

นายแพทย์วิวัฒน์ ศีตมโนชญ์

รองนายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดภูเก็ต

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดภูเก็ต และผู้จัดการโครงการ สอจร. (ภาคใต้)

แนวคิดการจัดการเรื่องความปลอดภัยทางถนนจากยุทธศาสตร์ 5E ที่ผ่านมา (Enforcement, Education, Engineering, EMS, Evaluation) รองนายแพทย์สาธารณสุขท่านนี้เชื่อว่าต้องให้ความสำคัญกับ **Enforcement** (หรือ **Empowerment**) เป็นอันดับแรก โดยเร่งขอความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ย้ำเตือนให้ทุกหน่วยงานตระหนักว่า ปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนนั้น ไม่ใช่ปัญหารายวันที่เราคุ่นชิน หรือรับรู้เพียงระดับเหตุการณ์ปกติ สิ่งที่ดีควรจะเป็นคือ การชี้ให้เห็นว่าปัญหานี้มีที่มาหรือแบบแผนของการเกิด ซึ่งเราเรียกว่า การมองในระดับปรากฏการณ์ คือพิจารณามูลเหตุของแต่ละกรณีจนหาปัจจัยร่วมและร่างเป็นแบบแผน ซึ่งถือเป็นกระบวนการพัฒนาความรู้ที่ประสานงานร่วมกับคนในแต่ละท้องถิ่นทั่วประเทศ จากนั้นจึงนำความรู้ดังกล่าวมาประมวลผลเพื่อสร้างแผนภูมิของภาพรวมทั้งหมด เกิดเป็นนโยบายร่วมกันทุกระดับ ตั้งแต่ชุมชนถึงระดับประเทศ ทุกส่วนมีเป้าหมายร่วมกัน เดินไปในทิศทางเดียวกัน

นายแพทย์วิวัฒน์ ย้ำว่า กระบวนการทั้งหมดจำเป็นต้องเริ่มต้นจากการรณรงค์ให้ช่วยกันคิด ช่วยกันทำงาน แลกเปลี่ยนประสบการณ์และความรู้ ผลักดันให้ผู้คนและองค์กรในท้องถิ่นเกิดสำนึกในปัญหา ร่วมกันหรือความรู้สึกร่วมของท้องถิ่น ซึ่งจากจุดนี้เอง ชุมชนจึงน่าจะเรียกหาสิทธิและการมีส่วนร่วมในการลดปัญหาการจราจร เมื่อทุกคนเห็นแนวทางร่วมกันแล้ว จึงเริ่มขบคิดปัญหา จากจุดเล็กขยายเป็นภาพกว้าง นำภาพย่อยของแต่ละท้องถิ่นมาประมวลผล ประกอบต่อจนกลายเป็นภาพรวม เป็นบทสรุปที่



ใกล้เคียงกับความเป็นจริง ซึ่งก้าวหน้า และน่าจะไปได้ไกลกว่ากฎข้อบังคับในกฎหมายที่พิสูจน์แล้วว่าไม่ได้ผลในทางปฏิบัติ

กระบวนการสร้างวัฒนธรรมการทำงานร่วมกันข้างต้นควรดำเนินไปพร้อมๆ กับการรณรงค์ลดอุบัติเหตุบนท้องถนน ส่วนการวางระบบจราจรและเทคโนโลยีการออกแบบพื้นผิวถนนให้ตอบสนองการใช้งานอย่างปลอดภัยสูงสุดนั้น นับว่าสำคัญไม่แพ้กัน เพียงแต่เป็นอีกประเด็นที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องรับไปดูแลและพัฒนา (เกี่ยวกับเรื่องนี้ ผู้จัดการโครงการ สอจร. ประจำภาคใต้ กล่าวว่า ประเทศไทยยังขาดแคลนความรู้และสถาบันวิชาการเฉพาะด้านที่ศึกษา ติดตามอย่างต่อเนื่อง เพื่อนำความรู้ในห้องทดลองมาปรับใช้ในสังคม)

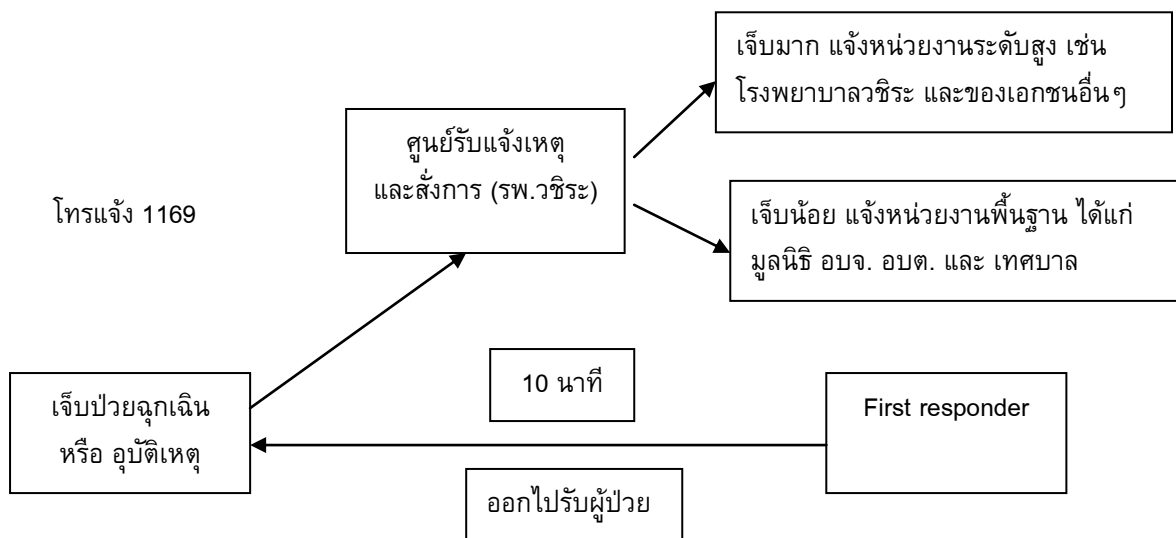
ส่วนการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพของท้องถิ่นในการให้บริการฉุกเฉิน (Emergency Medical Service: EMS) นายแพทย์วิวัฒน์เสริมว่า ถึงแม้ EMS จะเป็นการแก้ปัญหาที่ปลายเหตุ แต่ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องก็ควรใส่ใจ เจาะจงพัฒนาคุณภาพของ “งานบริการ” มากกว่าการเพิ่มปริมาณบุคลากรโดยไม่จำเป็น รวมทั้งงานสร้างเครือข่ายเชื่อมโยงเพื่อช่วยเหลือกันตามความถนัดเฉพาะด้านของแต่ละหน่วยงาน โดยทำควบคู่ไปกับการรักษามาตรฐานคุณภาพงานบริการอย่างต่อเนื่อง เอื้อให้ประชาชนเข้าถึงบริการต่างๆ ได้อย่างทั่วถึง เช่น ความคล่องแคล่วว่องไวในการรับเรื่องฉุกเฉิน ทั้งงานจัดการ การสื่อสาร และความชำนาญของบุคลากร (First Responder) ตลอดจนการบริการผู้ป่วยในสถานพยาบาลอย่างถูกที่และถูกเวลา เพื่อลดปัญหาการขนย้ายคนไข้ที่อาจทำผิดวิธี เสียเวลา และเพิ่มงานโดยไม่จำเป็น

สถานการณ์ปัจจุบันนับว่ามีความก้าวหน้าขึ้น ทั้งการมีส่วนร่วมของประชาชน (มีผู้ใช้บริการฮอตไลน์เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 30) และเครื่องมือสื่อสารที่อำนวยความสะดวกต่างๆ นอกจากนี้ ในช่วงเทศกาลวันหยุด ทุกท้องถิ่นตื่นตัวมากขึ้นในการรณรงค์ความปลอดภัย เช่น การรณรงค์ลดเหล้า

นิยาม EMS ในความเข้าใจของท่านคือ การให้บริการฉุกเฉินแก่ชุมชน ก่อนการรักษาในสถานพยาบาล ซึ่งเป็นการทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐและชุมชน โดยมีเครือข่ายเสริมประสานการทำงาน แลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ ร่วมมือกับโครงการรณรงค์ลดอุบัติเหตุทั้งจากส่วนกลาง

และชุมชนจนเกิดกระแส เกิดพลังในการดำเนินโครงการเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย และหากเกิดปัญหา ระหว่างการทำงานย่อมถือเป็นเรื่องธรรมดาที่ต้องหันหน้าเข้าหากันด้วยไมตรี มีธรรมชาติเป็นแนวทางในการเรียนรู้ร่วมกัน ไม่ว่าจะผลสำเร็จหรือล้มเหลว ตลอดจนถึงความสำเร็จที่ได้รับ และหมั่นทบทวน เป้าประสงค์ใหญ่ร่วมกัน รวมทั้งคำนึงถึงความตั้งใจดีของทุกคนที่ขึ้นอาสารับใช้ชุมชนและสังคม

ขั้นตอนของการให้บริการฉุกเฉิน EMS แบบครบวงจร คือ



เห็นได้ว่ามาตรฐานการให้บริการฉุกเฉินของจังหวัดภูเก็ตนั้น ได้กำหนดระยะเวลาการปฏิบัติงานไม่เกิน 10 นาที โดยใช้การประสานงานจากศูนย์กลางและหน่วยปฏิบัติงานอย่างเข้มข้น



อรุณ เกิดสม

หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดภูเก็ต

แนวคิดการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน หากจะพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยทางถนน หน่วยงานในท้องถิ่นควรได้รับการส่งเสริมในการ จัดตั้งศูนย์ความปลอดภัยระดับท้องถิ่น โดยกำหนดให้ การแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรเป็นภารกิจเร่งด่วนของท้องถิ่นที่ต้องปฏิบัติอย่างจริงจังและต่อเนื่อง รวมทั้งเป็นภารกิจร่วมระหว่าง ท้องถิ่น ต่อไปถึงระดับอำเภอและจังหวัด โดย สสส.เป็นตัวเชื่อมต่อ คอย ประสานงาน ที่สำคัญ ต้องเน้นกิจกรรมร่วมกันของคนในท้องถิ่น ไม่ใช่จำกัดการรณรงค์แต่เพียงในรั้ว โรงเรียนหรือสถานศึกษา และข้อบังคับใช้ในกฎหมาย (พระราชบัญญัติการจราจร) โดยเฉพาะวัฒนธรรม การปกครองด้วยการอ้างกฎหมายโหดๆ อาจไม่ได้ผลในบางพื้นที่

อรุณ เกิดสม เห็นด้วยกับการที่รัฐบาลกลางและท้องถิ่นร่วมมือกันส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการ ใช้ระบบขนส่งมวลชน โดยเฉพาะเมืองท่องเที่ยวอย่างภูเก็ต ควรมียุทธศาสตร์รองรับจ้าง เพื่อเป็น ทางเลือกทดแทนการใช้รถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนตัว ซึ่งพาหนะทางเลือกดังกล่าวยังช่วยลด มลพิษทางเสียงและอากาศด้วย

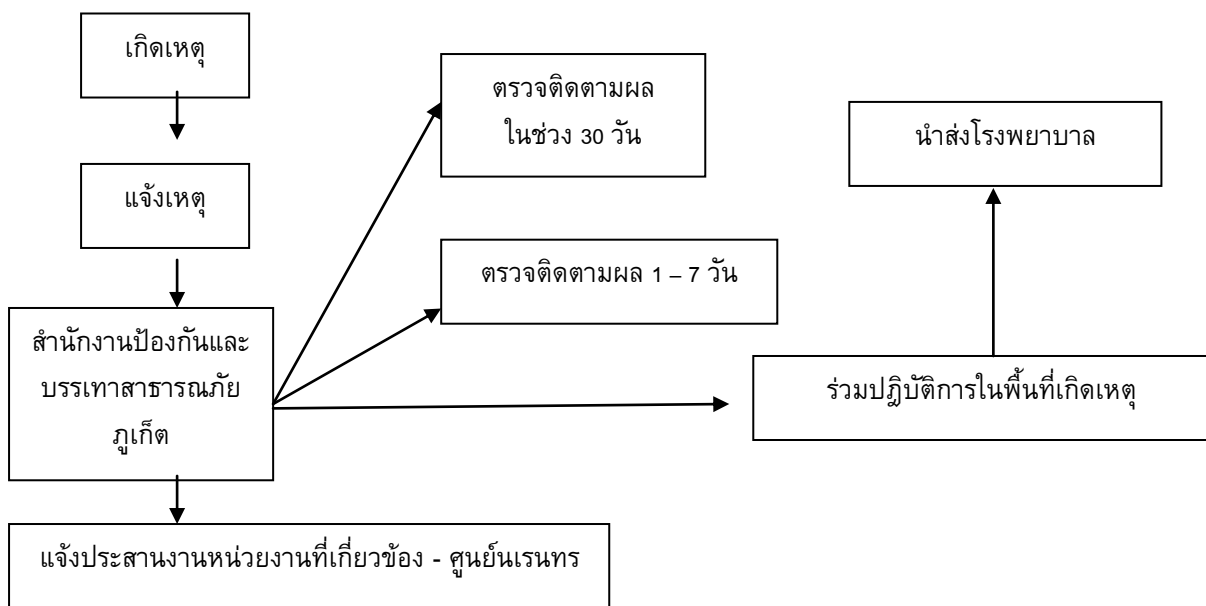
หัวหน้าฯ ย้ำว่า ระบบขนส่งมวลชนที่ดีไม่จำเป็นต้องมีเครื่องยนต์ที่เน้นความเร็วและแรง หรือมี ขนาดใหญ่ที่เกินความต้องการของท้องถิ่น

ส่วนการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพท้องถิ่นในการให้บริการฉุกเฉิน (Emergency Medical Service: EMS) เพื่อให้ประชาชนเข้าถึงบริการตามมาตรฐานขั้นพื้นฐาน จำเป็นต้องสนับสนุนด้าน งบประมาณที่เหมาะสมตามจำนวนประชากรในท้องถิ่น โดยมุ่งนโยบายส่งเสริมงานวิชาการจาก ส่วนกลางรวมทั้งให้ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นตัวขับเคลื่อน และจัดบรรยากาศความร่วมมือในท้องถิ่นให้ ดำเนินการไปในทิศทางเดียวกันอย่างมีเอกภาพ

คุณค่าของงานบริการฉุกเฉินอยู่ที่สามารถเพิ่มศักยภาพในการให้บริการทางการแพทย์ได้อย่าง มีคุณภาพ รวมทั้งบุคลากรและอุปกรณ์เครื่องมือแพทย์ต่างๆ ที่ได้มาตรฐาน รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ ส่งต่อข้อมูลผู้ป่วยได้ทันทีที่ต้องการ นอกจากนี้ ระบบการกำกับและพัฒนาคุณภาพก็ชัดเจนและ สม่่าเสมอขึ้น ตลอดจนเชื่อว่าน่าจะมีการแข่งขันการปฐมพยาบาล เพื่อกระตุ้นให้เกิดการซ้อมใน

สถานการณ์สมมติบ่อขยะขึ้น ทั้งการเคลื่อนย้ายผู้ป่วย การช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ และการเคลื่อนย้ายอุปกรณ์
สำหรับงานจราจร (ปรกติจะซ่อมเพื่อเตรียมรับมือในช่วงเทศกาลเท่านั้น) พัฒนาศักยภาพของคนใน
ชุมชน ซึ่งหากได้ผล รัฐอาจจะขยายโครงการให้ครอบคลุมทุกจังหวัด ทั่วภูมิภาค และประเทศ ไปถึง
ระดับนานาชาติ

ขั้นตอนการทำ EMS แบบครบวงจรของสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย คือ



นอกเหนือจากผลงานเด่นๆ ในเรื่องการทำ EMS แบบครบวงจรแล้ว หัวหน้าท่านนี้ยังต้องการ
รณรงค์ให้ผู้ชื้อรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย รณรงค์ผ่านสื่อโฆษณา และลงพื้นที่เพื่อเผยแพร่ความรู้
ในเรื่องการจราจร โดยเฉพาะเลือกกลุ่มเป้าหมายผู้ที่ทุกคนให้การยอมรับและความเคารพเชื่อถือ
(influencer) ซึ่งหากได้ผลย่อมถือว่าเข้าถึงเป้า ตรงกลุ่มเป้าหมาย ไม่สุมเหวี่ยงแหย่อย่างไร้จุดหมาย ทั้งนี้
ควรมีการปรับเปลี่ยนค่านิยม ประเพณี และกระแสนิยมเชิงสร้างสรรค์ควบคู่กันไปด้วย

พ.ต.ท. ธีวัฒน์ เลี่ยมสุวรรณ

สารวัตรจราจรสถานีตำรวจภูธร อำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต

พ.ต.ท. ธีวัฒน์ เห็นความเปลี่ยนแปลงของปริมาณอุบัติเหตุในจังหวัดภูเก็ต ภายหลังจากที่เกิด

โครงการแก้ไขปัญหาคับเหตุทางถนนในจังหวัดน่าน (สจร.) ตามยุทธศาสตร์

5E ความ



เปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น อาทิ ประสิทธิภาพที่เพิ่มขึ้นของศูนย์ความปลอดภัยระดับท้องถิ่น ทั้งองค์การบริหารส่วนตำบลและระดับจังหวัด

ส่วนบทบาทของตำรวจในพื้นที่ที่มีการร่วมมือกันในการกำกับดูแล ตรวจตราตามท้องถนนมากขึ้น ทั้งทางแยกและทางโค้ง หากต้องการการสนับสนุนจากส่วนกลางเพิ่มเติมก็น่าจะเป็นประเด็น “งบประมาณ” และการให้การอบรมวินัยจราจรตั้งแต่วัยเด็ก เช่น การจำลองสถานการณ์การใช้รถใช้ถนนในโรงเรียนตั้งแต่ชั้นประถมศึกษาปีที่ 1 จากจักรยานถึงจักรยานยนต์ เป็นการให้ความสำคัญกับการปลูกฝังจิตสำนึก ใส่ใจที่ต้นเหตุ และการฝึกปฏิบัติจริง มากกว่าการตามจับ หรือเอาผิดฐานกระทำการฝ่าฝืนกฎหมาย พรบ. การจราจร อันเป็นการแก้ปัญหาที่ปลายเหตุแล้ว

อย่างไรก็ดี แม้จะมีการเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานภาครัฐมากขึ้น แต่ระหว่างราชการกับชุมชนยังถือว่าน้อยอยู่ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องเน้นการร่วมมือกันระหว่างภาครัฐและชุมชนมากขึ้น ประสานงานกันมากขึ้น ไม่เฉพาะแต่ในช่วงเทศกาล หรืองานติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรของตำรวจ ชาวบ้านก็น่าจะมาช่วยกันวางแผนหรือให้ข้อมูล เพื่อประโยชน์ของผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นสำคัญ

ส่วนความคิดและความร่วมมือที่มีประสิทธิภาพ ท่านย้ำอีกครั้งว่าจำเป็นต้องมีงบประมาณสนับสนุนการจัดซื้อวัสดุอุปกรณ์อำนวยความสะดวก ซึ่งปัจจุบันยังถือว่าขาดแคลน เช่น ทุกวันนี้ หน่วยงานตำรวจต้องจัดซื้อหาหลอดเป่าตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่เอง

ส่วนการให้บริการฉุกเฉิน (EMS) ถือว่ามีส่วนช่วยงานบริการทางการแพทย์ที่มีความซับซ้อนได้อย่างมีคุณภาพ บุคลากรมีทักษะเพิ่มขึ้น พร้อมทำงานได้ตลอดเวลา หากจะเพิ่มควรเป็นรถพยาบาลหรือรถที่มีสัญญาณไฟฉุกเฉิน (siren) ในจุดใหญ่ๆ ที่มักเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง และการเพิ่มเครือข่ายสัญญาณวิทยุของตำรวจ

นอกจากนี้ EMS ยังช่วยให้ระบบการรับส่งผู้ป่วยและข้อมูลจากจุดเกิดเหตุสะดวกเร็วยิ่งขึ้น มีการส่งต่อผู้ป่วยกลับไปรับบริการอย่างต่อเนื่องที่หน่วยใกล้บ้าน และพร้อมส่งข้อมูลแผนการรักษาต่อไปยังโรงพยาบาลและสถานพยาบาลแห่งอื่นได้อย่างทันท่วงที ซึ่งสร้างความพึงพอใจให้แก่ประชาชน โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศที่มีมากมายในจังหวัดภูเก็ต งานที่เหลือ นอกจากการพัฒนาบุคลากรในสถานพยาบาลอย่างต่อเนื่องแล้ว การทำงานเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ก็สำคัญไม่แพ้กัน เช่น



การส่งข่าวกระตุ้นเตือนสังคมผ่านสถานีวิทยุชุมชน การรณรงค์ลดอุบัติเหตุด้วยแผ่นป้ายโปสเตอร์และสื่อสิ่งพิมพ์ของท้องถิ่น เป็นต้น หากทำเช่นนี้ได้ EMS จึงจะช่วยลดยอดผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนได้อย่างถาวร นอกจากงานให้บริการแบบครบวงจรแล้ว พ.ต.ท. ชีวัณณ์ เลี่ยมสุวรรณ ยังเกี่ยวข้องกับโครงการลดอุบัติเหตุด้านอื่นๆ อีกสองส่วน ได้แก่ งานด้านวิศวกรรมจราจรในจังหวัด (Engineering) และการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement)

จตุรงค์ แก้วกลี

ผู้ตรวจการกรมการขนส่ง จังหวัดภูเก็ต

กนกวรรณ เจริญลิมประเสริฐ

หัวหน้าฝ่ายวิชาการขนส่ง จังหวัดภูเก็ต

ทั้งสองท่านได้รับทราบข่าวเกี่ยวกับโครงการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดน่านรองเท่าที่มีการนำเสนอผ่านทางสื่อประชาสัมพันธ์และการประชุมเท่านั้นเอง โดยเข้าใจว่าโครงการวิจัยหัวข้อดังกล่าวจะทำการศึกษาการลดการเกิดอุบัติเหตุภายในจังหวัด และมีการร่วมมือกับหน่วยงานหลายฝ่าย ซึ่งเท่าที่สังเกตพบว่า โครงการน่านรองดังกล่าวได้ผลเพียงช่วงเทศกาลเท่านั้น และหากเป็นไปได้ อยากให้พัฒนาสภาพถนนหนทาง และตรวจสอบสภาพถนนอย่างสม่ำเสมอ หากสึกหรอก็ควรแก้ไขโดยเร็ว ทั้งนี้ เข้าใจว่ามีระเบียบราชการบัญญัติไว้แล้ว เพียงแต่ไม่มีการปฏิบัติอย่างจริงจัง

ยิ่งกว่านั้น ระบบขนส่งมวลชนควรได้รับการปรับปรุง เก็บรวบรวมข้อมูล และรณรงค์ประชาสัมพันธ์โครงการนี้ให้มากขึ้น โดยประสานงานกับตำรวจจราจรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่นๆ รวมทั้งจากส่วนกลางด้วย ซึ่งขณะนี้ แม้จะมีความร่วมมือกันระหว่างหน่วยงานหลายฝ่าย แต่การร่วมมือกันยังเป็นลักษณะการสั่งการโดยปราศจากการสอบถามความต้องการของคนในท้องถิ่น อีกทั้งบางกรณี ผู้ว่าราชการจังหวัดกับอธิบดีกรมขนส่งทางบกก็มีคำสั่งไม่ตรงกันด้วย ทั้งนี้ ในส่วนของการให้บริการความรู้และการศึกษา ทั้งสองเห็นว่า ตอนนี้อยู่ที่สถานการณ์ยังไม่น่าเป็นห่วงเท่าใดนัก เพราะมีเนื้อหาบรรจุอยู่ในหลักสูตรตั้งแต่ชั้นอนุบาลแล้ว รวมไปถึงในหมู่เด็กวัยรุ่น เช่น โครงการสนามจราจรที่ใช้อบรมเยาวชนทั่วประเทศ

นอกเหนือจากการให้บริการ EMS แบบครบวงจรแล้ว ทั้งคู่ยังมีส่วนในงานตรวจสอบยานยนต์ ทั้งรถจักรยานยนต์และรถโดยสารขนาดใหญ่ ด้วยเทคโนโลยีที่สำนักงานกรมการขนส่งประจำจังหวัด ทั้งยังมีหน้าที่อบรมผู้ยื่นขอสอบใบอนุญาตขับขี่ โดยจะแทรกเรื่องจิตสำนึกและความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะในช่วงเทศกาล รวมไปถึงการจัดตั้งหน่วยเคลื่อนที่ตรวจสอบสภาพรถขนาดใหญ่ตามเส้นทางต่างๆ ที่เหลือคือความจริงจัง การกระจายการจัดการสู่ท้องถิ่นผู้รับปัญหา และงบประมาณจากส่วนกลาง

การทำ EMS ครบวงจร คือ

- หน่วยงาน ระบบและอุปกรณ์มีความพร้อม
- ทักษะเจ้าหน้าที่ในการช่วยเหลือดีเยี่ยม
- ภาคประชาชนร่วมมือและใส่ใจ
- ขั้นตอนการใช้บริการที่ถูกต้องเหมาะสม
- สามารถเพิ่มขีดความสามารถในเชิงการป้องกัน



ประมวลภาพกิจกรรมตัวอย่างที่พัฒนาและสร้างสรรค์

- การแข่งขันปฐมพยาบาลเนื่องในวันปฐมพยาบาลโลก เพื่อกระตุ้นให้เกิดการตื่นตัวในการพัฒนาทักษะการช่วยเหลือ องค์กรความรู้และการประสานงานที่ดีระหว่างหน่วยงานและองค์กรต่างๆ รวมทั้งกระชับความสัมพันธ์ของเจ้าหน้าที่และประชาชน



- ให้ชุมชนร่วมกันคิด ร่วมกันทำและวางแผนรับมือกับภัยที่จะเกิดขึ้น เริ่มต้นระดับชุมชน และขยายผลสู่กลุ่มย่อยของแต่ละสังคม เช่น กลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มแม่บ้าน ฯลฯ



วิศวกรรมจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง โดยเทศบาลนครขอนแก่น

ลักษณะเด่นที่ทำให้วิศวกรรมจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง ประสบความสำเร็จ

- สร้างสำเนักรับผิดชอบของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางคมนาคม ทั้งในระดับถนนสายหลัก สายรองและถนนในชุมชน
- สำรวจเส้นทาง การใช้รถ ใช้ถนน อย่างสม่ำเสมอ สร้างระบบการทำงานล่วงหน้า เพื่อป้องกันภัยทางถนนที่อาจเกิดขึ้นได้ เช่น ใกล้โรงเรียน งานเทศกาล เป็นต้น
- จัดระบบข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ ค้นหาและขจัดจุดเสี่ยง โดยใช้การทำงานร่วมของหน่วยงาน เทคโนโลยีสารสนเทศ เจ้าหน้าที่และประชาชน
- ปรับปรุงและพัฒนาเส้นทางรถ ติดตามผลและสรุป

จากการลงพื้นที่ได้ทำการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องกับวิศวกรรมจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง ดังนี้

- เทศบาลนครขอนแก่น
- ขนส่งจังหวัดขอนแก่น
- ศูนย์อุบัติเหตุและวิกฤตบำบัด โรงพยาบาลขอนแก่น

สุภัฏวิทย์ ธารชัย (วิทยา ธารชัย - นามเดิม)

รองปลัดเทศบาลนครขอนแก่น

รองปลัดฯ สุภัฏวิทย์ รับรู้และเห็นการตื่นตัวเรื่องความปลอดภัยทางถนนของคนในจังหวัดมาก

ขึ้น หลังจากที่มีโครงการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดนาร่อง (สอจร.) อาทิ การประสานงาน

กันอย่างใกล้ชิดและต่อเนื่องระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งในระดับท้องถิ่นและกับส่วนกลาง จนกระทั่ง

ได้รับรางวัลมากมายในระดับประเทศ เช่น รางวัลจากขบวนแห่งชุดยมทูต ชุดขุนศึก ซึ่งเป็นกิจกรรมหนึ่ง

ในโครงการรณรงค์เมาไม่ขับ อีกทั้งเหยื่อที่เคยประสบอุบัติเหตุก็ยิ่งออกมาร่วมขบวนแห่ โดยท่านย้ำว่า

เนื่องจากอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดบนท้องถนน ดังนั้น หน่วยงานที่รับผิดชอบจึงต้องให้ความสำคัญกับ

ความปลอดภัยทางถนนเป็นลำดับต้น ๆ ของมาตรการอื่น ๆ ในการลดอุบัติเหตุ



จากแนวคิดดังกล่าวจึงจำเป็นต้องมีการจัดตั้งศูนย์ความปลอดภัยในท้องถิ่นเป็นลำดับแรก ถัดมาจึงเป็นเรื่องการปลูกจิตสำนึกให้แก่เยาวชนและบุคคลทั่วไป รวมทั้งเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทุกระดับเห็นความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อการเรียนรู้ร่วมกันของคนในท้องถิ่น ซึ่งเป็นแนวทางในการพึ่งตนเองเพื่อความยั่งยืน แทนที่จะรอความช่วยเหลือจากส่วนกลางอย่างที่เป็นอย่างนี้ ทั้งนี้ สมควรเพิ่มโทษผู้เมาแล้วขับให้หนักยิ่งขึ้นและทันสมัย มีการลงมือปฏิบัติอย่างจริงจัง เช่น การยึดใบขับขี่ และตัดแต้มทำนรองปลัดข มองว่า ปัจจุบัน เจ้าหน้าที่ยังคงปล่อยปละละเลยหลวมกับการลงโทษผู้ฝ่าฝืน

นอกจากนี้ ปัจจัยภายนอก เช่น สภาพถนนก็ต้องได้รับการออกแบบอย่างถูกต้องเหมาะสมกับการใช้งาน ตลอดจนการดูแลรักษาร่วมกัน หมั่นซ่อมบำรุงให้มีสภาพสมบูรณ์บนพื้นฐานของประสบการณ์และความรู้ทางวิชาการ ที่เหลือคือการสนับสนุนระบบขนส่งมวลชนเพื่อเป็นทางเลือกทดแทนพาหนะส่วนตัว และการพัฒนาประสิทธิภาพของการให้บริการฉุกเฉิน (Emergency Medical Service: EMS)

นโยบายและหลักการปฏิบัติจากส่วนกลางนั้น ท่านรองกล่าวว่า ต่อให้มีความชัดเจนและต่อเนื่องเพียงใดก็ไร้ความหมาย ถ้าหากข้าราชการและคนในท้องถิ่นนิ่งเฉย ไม่ตระหนักในเรื่องนี้ และหากเจาะจงเฉพาะประเด็นเทคโนโลยีวิศวกรรมจราจรในงานความปลอดภัยบนท้องถนน รองปลัดคนเดิมชี้ว่า จำเป็นต้องปรับปรุงเครื่องมือสื่อสารให้ทันสมัยกว่าเดิม บุคลากรผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านก็ควรได้รับการอบรมหรือผ่านการดูงาน มีความมั่นใจในการปฏิบัติงาน และหากได้รับรางวัล ผู้ปฏิบัติงานก็ควรได้รับรางวัลนั้นด้วยตนเอง

ในแง่กลไกการใช้วิศวกรรมจราจรในบริเวณจุดเสี่ยง นับว่าช่วยเพิ่มระดับความปลอดภัยทางถนนได้มาก เช่นความร่วมมือจากโรงพยาบาลขอนแก่นที่ประสานงานอย่างมีคุณภาพ ทั้งยังได้ข้อมูลมาวิเคราะห์เพื่อหาจุดเสี่ยง และดำเนินการแก้ไขปัญห เช่น การติดตั้งป้ายจราจรในตำแหน่งที่ถูกต้อง ปรับปรุงระบบสัญญาณไฟและไฟกระพริบ (ไฟสีเหลือง) เตือน ให้สอดคล้องต่อสภาพจริงของแต่ละแยก แต่ละบริเวณ รวมทั้งติดตั้งหมุดกระพริบที่ช่วยได้มากในการใช้รถใช้ถนนยามค่ำคืน เช่น งานทาสี ตีเส้นให้แจ่มชัดเสมอ



อย่างไรก็ดี ข้อมูลงานวิศวกรรมเหล่านี้ จะได้ผลก็ต่อเมื่อมีส่วนร่วมของประชาชนด้วยเสมอ โดยอาจแบ่งออกได้เป็นสองลักษณะคือ เชิงรับ ให้จัดเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์ จัดทำป้ายรณรงค์ ตามมาตรการ “3ม 2ข 1ร” ติดตั้งตามถนนสายหลักและสายรองภายในเขตเทศบาล งานเชิงรุก ต้องจัดชุดรณรงค์ “เมาไม่ขับ” อาทิ ที่ผ่านมา ทางเทศบาลมีการจัดกิจกรรมให้อาสาสมัครจากสมาชิกเทศบาลนครขอนแก่น แต่งกายเป็นยมทูตบ้าง ชุดขุนศึกบ้าง ออกเดินขบวนถือป้ายรณรงค์ในศูนย์บริการผู้ขับขี่ เป็นที่สนุกสนานและได้ผล นอกจากนี้ ยังจัดชุดรณรงค์เมาไม่ขับ ขบวนเหยื่อ “เมาแล้วขับ” ขบวนแห่งานประเพณีและในงานประชุมชุมชนในเขตเทศบาล

อีกลักษณะคืองานป้องกัน ควรจัดศูนย์บริการนักท่องเที่ยวริมถนนมิตรภาพ โดยใช้กำลังสมาชิก อปพร. คอยให้บริการในช่วงปีใหม่ (7 วันอันตราย)

ส่วนที่เกิดจากการพัฒนาระบบจราจร-วิศวกรรมจราจร เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน นั้น สามารถแบ่งลักษณะโครงการออกเป็น 2 ลักษณะ ได้แก่ โครงการเชิงรับ สั่งให้สมาชิก อปพร. เทศบาลนครขอนแก่น รวมทั้งเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ อปพร. จัดตั้งศูนย์บริการ จุดพักรถ ห้องน้ำ จุดอำนวยความสะดวก บริการน้ำดื่ม และแนะนำเส้นทางการเดินทาง ตลอดจนจัดตั้งหน่วยบริการฉุกเฉินหรือหน่วยเคลื่อนที่เร็วเมื่อได้รับการแจ้งอุบัติเหตุ ณ สำนักงานฝ่ายป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

สำหรับลักษณะโครงการเชิงป้องกัน คือการจัดเจ้าหน้าที่เทศกิจและการจราจร ตรวจสอบป้ายจราจร จัดทำป้ายเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟจราจรตามถนนทุกสายในเขตเทศบาลนครขอนแก่น และที่สำคัญ สำนักงานช่างต้องเอาใจใส่แก้ไขจุดเสี่ยงและจุดอ่อนแหลมที่จะเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงพยายามงดการซ่อมและสร้างถนนทุกสายในเขตเทศบาลนครขอนแก่นในช่วงเทศกาล

การทำงานย่อมมีอุปสรรคเป็นเรื่องธรรมดา การดำเนินโครงการลดอุบัติเหตุทางถนนก็เช่นกัน ในด้านกิจกรรมรณรงค์ บุคลากรที่ปฏิบัติงานหรือทำงานภายใต้คำสั่ง ต้องมีจิตสำนึก รักในงานที่ทำ มีความตระหนักและเสียสละ หัวใจสำคัญคือ “การให้” โดยมุ่งทำงานที่มีค่าด้วยการช่วยเหลือผู้อื่น ทั้งนี้บุคลากรอาสาฯ ควรทำงานอย่างต่อเนื่อง เพราะเมื่อโครงการได้รับรางวัล เขาก็จะเกิดความภาคภูมิใจในความมานะและผลของงาน ให้คนทำงานไปรับรางวัลด้วยตัวเอง ไม่เป็นกังวลในระดับผู้บังคับบัญชาที่



ทุกวันนี้ยังบกพร่อง ผู้นำองค์กรท้องถิ่นบางรายยังเฉื่อย ไม่สนใจงานสาธารณะประโยชน์ ซึ่งเท่ากับเป็นการดูถูกคุณค่าของตัวเอง

ในด้านความร่วมมือ มีการร่วมแรงร่วมใจกันหลายระดับ อาจเรียกได้ว่าเป็นการทำงานแบบบูรณาการ ภายใต้วัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาความปลอดภัยทางถนน ซึ่งแต่ละหน่วยงานมีหน้าที่รับผิดชอบของตน ดังเช่น สอจร. ขณะนี้ ถือว่ากำกับกำกับการดำเนินนโยบายได้ดีแล้ว มีทิศทางและเป้าหมายชัดเจน ซึ่งองค์กรที่เกี่ยวข้องหรือหน่วยอื่นๆ ก็ก้าวเดินสู่จุดหมายอย่างไม่หลงทิศ

สสส. ผู้ให้ทุนสนับสนุน ที่ผ่านมา ไม่ว่าจะเป็นงบประมาณการทำเสื้อแจ็ก จัดหารางวัลมาแจ็ก และการสร้างองค์กรภาคประชาชน สสส.ก็ให้ความช่วยเหลือมาโดยตลอด ด้านภาคประชาชนเองก็มีอาสาสมัครมาทำงานด้วยใจ เป็นงานอาสาฯ ที่ยั่งยืน

อันที่จริง หากแต่ละองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องปฏิบัติงานอย่างเข้มแข็งก็จะเป็นการป้องกันอุบัติเหตุในตัว และเมื่อเสริมการประสานงานที่มีประสิทธิภาพ โครงการใดๆ ย่อมสำเร็จ และหากเป็นไปได้ กรมป้องกันอุบัติเหตุควรออกกฎหมายส่งเสริมความร่วมมือระหว่างองค์กรและมูลนิธิ ซึ่งว่าไปแล้ว ปัจจุบัน การทำงานของมูลนิธิต่างๆ ยังปฏิบัติด้วยศักยภาพระดับหนึ่งเท่านั้น หากแต่ยังขาดทักษะการจัดการหรือจัดระเบียบงานที่สมบูรณ์ ทั้งนี้ อาจเป็นผลสืบเนื่องมาจากมูลนิธิเหล่านี้ทำงานด้วยความท้อแท้ ขาดกำลังใจ เห็นว่าภารกิจเหล่านี้เป็นงานที่ถูกกลืน ไม่มีเกียรติหรือศักดิ์ศรีเหมือนงานอื่นๆ ซึ่งต้องเร่งเปลี่ยนแปลงทัศนคติดังกล่าว

ในฐานะตัวแทนจังหวัดน่านของโครงการ สอจร. นอกเหนือจากผลงานที่โดดเด่นในการใช้หลักวิศวกรรมจราจรอย่างจริงจังจับคู่กับการมีส่วนร่วมของประชาชนแล้ว ท่านรองปลัดฯ ยังเสริมว่าน่าจะมีโครงการรณรงค์ปลูกจิตสำนึกผ่านกิจกรรมสนุกๆ ผ่อนคลาย แต่ได้สาระ เช่น กิจกรรมที่เรียกความสนใจของประชาชนในท้องถิ่นได้มากคือ การรณรงค์แต่งกายชุดแฟนซี ชุดยมทูต ชุดขุนศึก หรืออะไรก็ได้ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ งานวัฒนธรรมเหล่านี้มีเนื้อหาสาระใกล้ตัวประชาชนและสร้างความสนใจได้มากด้วย



อรรถ ศรีสำราล

ขนส่งจังหวัดขอนแก่น

พิชิต ศรีสว่าง

นักวิชาการขนส่ง 8 ว.

แนวความคิดการจัดการเรื่องความปลอดภัยทางถนน จากยุทธศาสตร์ 5E ที่ผ่านมา (Enforcement, Education, Engineering, EMS, Evaluation) หากจะพัฒนาให้มาตรฐานของความปลอดภัยทางถนนเพิ่มขึ้น ควรมีการจัดตั้งศูนย์ความปลอดภัยระดับท้องถิ่นเป็นภารกิจสำคัญอันดับแรก แต่ต้องร่วมมือกันจัดตั้งด้วยตนเอง บริหารจัดการด้วยงบประมาณของท้องถิ่น เช่น การติดป้ายรณรงค์ตามถนนสายรองในท้องถิ่น ขณะเดียวกัน การปลูกฝังจิตสำนึกที่ดีในเรื่องนี้ให้แก่เยาวชนในท้องถิ่นก็ต้องทำควบคู่กันไปไม่ว่าจะในโรงเรียนหรือนอกรั้วสถานศึกษา

ถัดมา ท้องถิ่นต้องร่วมกันพัฒนามาตรฐานการป้องกันอุบัติเหตุด้วยการสำรวจและขจัดจุดเสี่ยงต่างๆ ในท้องถิ่น บนพื้นฐานข้อมูลของท้องถิ่น พร้อมทั้งหมั่นตรวจตรารักษามาตรฐานความปลอดภัยอย่างคงเส้นคงวา อาจเสริมด้วยระบบการจูงใจไปในท้องถิ่นก็ไม่เสียหาย โดยคำนึงถึงข้อกฎหมายและการบังคับใช้ควบคู่กันไป

นอกจากมาตรฐานการจัดการและจิตสำนึกแล้ว คุณภาพของถนนและสภาพสัญญาณไฟในท้องถิ่นก็สำคัญที่ต้องดำเนินการตามหลักวิชาการและคิดถึงส่วนรวมเป็นสำคัญ ทั้งสภาพการจราจรใช้ถนนของแต่ละท้องถิ่นก็ต่างกัน ควรพิจารณาเป็นรายๆ ไป เช่น ถนนไม่ข้ามคลองกับถนนปูนซีเมนต์ก็มีความคงทนและลักษณะการใช้งานไม่เหมือนกัน ทางเดินเท้ากับทางวีวเดินก็ต่างกัน

ส่วนระบบขนส่งมวลชนในท้องถิ่น หากเห็นว่าควรมีมากขึ้น ต้องระวางภาระหนี้สินไว้ด้วย เพราะหลังจากจัดระบบแล้ว ท้องถิ่นยังต้องมีการบำรุงรักษา สิ้นงบประมาณอย่างต่อเนื่อง ไม่มีที่สิ้นสุด ทั้งการเข้าถึงระบบขนส่งฯ ก็ไม่เท่ากัน

สำหรับชุมชนที่แออัด น่าจะแก้ปัญหาด้วยการกำกับการซื้อขายรถยนต์จักรยานยนต์ส่วนตัวมากกว่า ซึ่งถือเป็นการควบคุมการใช้รถของคนในพื้นที่ จำกัดปริมาณยานยนต์บนท้องถนนไปโดยปริยาย เพราะระบบเงินผ่อนทุกวันนี้หาซื้อสินค้ามาครอบครองง่ายเกินไป มีพิกัดต้องพุดถึงภาระหนี้สิน

ในส่วนของการพัฒนาขนส่งจังหวัดขอนแก่นควรเน้นให้ชัดเจนมากขึ้น ทั้งนโยบายและการบริหารจัดการ งบประมาณ ตลอดจนเจ้าหน้าที่ผู้ต้องเกี่ยวข้องกับส่วนต่างๆ ในท้องถิ่น ตั้งแต่การจัดการเครื่องตรวจสภาพรถ การวางระบบคอมพิวเตอร์อัตโนมัติที่มีความละเอียดและรวดเร็ว พร้อมให้บริการตามหน่วยงาน การจัดระเบียบการขนส่ง และการบริการประชาชน นอกจากนี้ เครื่องมือหรืออุปกรณ์สำคัญที่ขนส่งจังหวัดน่าจะมีคือ เครื่องตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ที่ได้คุณภาพ ซึ่งต้องมีที่ขนส่งทุกสถานีประจำจังหวัด มีการตรวจเป็นระยะๆ และสม่ำเสมอ โดยเฉพาะช่วงเทศกาล ต้องบังคับพนักงานขับรถขนส่งทุกคนเข้ารับการตรวจวัดก่อนขับทุกครั้ง ที่เหลือคือ เครื่องตรวจควันดำ ซึ่งเดิมใช้กระดาษกรองเป็นอุปกรณ์ตรวจวัด แต่ตอนนี้ วัดค่าควันดำจากท่อไอเสียได้โดยตรงแล้ว และหากเป็นไปได้ ข้อมูลทั้งหมดที่ได้มาน่าจะมีการจัดเก็บเป็นสถิติในระบบฐานข้อมูลออนไลน์ ทั้งข้อมูลทะเบียนรถยนต์และใบอนุญาตขับขี่พาหนะ และเผยแพร่สู่หน่วยงานอื่นๆ ได้ เช่น ยามเกิดอุบัติเหตุ เราสามารถติดตามคนร้ายและรถยนต์คู่กรณีได้

ในส่วนของภาคประชาชน เป็นที่น่ายินดีที่จังหวัดขอนแก่นถือเป็นจังหวัดแรกที่มีการรณรงค์เรื่องจราจรและอุบัติเหตุทางถนน และทำมานานแล้ว เพียงแต่ สอจร. เพิ่งมาร่วมมือกับทางจังหวัดในบทบาทของผู้สนับสนุนงบประมาณโครงการนำร่องนี้ตั้งแต่ปี 2548

ภาพงานบริการและความร่วมมือของภาคประชาชนที่ทางจังหวัดลงมือปฏิบัติมามีมากมาย เจ้าหน้าที่ขนส่งทั้งสองอธิบายว่า ถึงแม้จะมีการบรรจุเรื่องนี้ในหลักสูตรของกระทรวงศึกษาธิการแล้ว แต่ขนส่งก็ต้องกระตุ้นด้วยงานเชิงรุก ดังเช่น การอบรมนักเรียนที่เห็นชัดเจนก็คือกลุ่มผู้ใช้จักรยานยนต์เป็นจำนวนมาก ทั้งการติดต่อโดยตรงกับทางโรงเรียน จัดการจำลองสนามขับขี่ขึ้นภายในโรงเรียน มีการสาธิตและให้ความรู้ที่เน้นในเรื่องความปลอดภัยทางถนน ไม่ว่าจะเป็นการตรวจสภาพรถ ประโยชน์จากการสวมหมวกนิรภัย ปฏิบัติตามการรณรงค์ “เปิดไฟใส่หมวก ” รวมทั้งการอบรมก่อนการขอใบอนุญาตขับขี่ที่มีการออกหน่วยเคลื่อนที่ให้บริการตามคำขอของชุมชน หรือการบริการรถรับส่งนักเรียน รถสาธารณะ และรถจักรยานยนต์รับจ้าง ออกระเบียบให้ขอใบอนุญาตเป็นครั้งคราว ทั้งยังออกกำหนดการให้ผู้ขับขี่รถรับจ้างเข้ารับการอบรมเป็นระยะๆ นอกจากนี้ ทางขนส่งยังออกตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ของคนขับรถขนส่งทุกเที่ยวที่สถานีขนส่งด้วย



ขนส่งยังทำงานเชิงรุกมากกว่าเชิงรับ เพราะนอกจากที่กล่าวมาแล้ว ทางจังหวัดยังออกนอกระงค์ 2E คือ Education และ Enforcement มีการตรวจใบอนุญาตขับขี่ ทะเบียนภาษีรถ การจัดการตัดแปลงสภาพรถและกรณีที่อยู่กรณีไม่ครบ ตลอดจนโครงการ “เพิ่มประสิทธิภาพผู้ประจำรถ ” บังคับให้บริษัทขนส่งและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้มงวดกับการขั้รถโดยสาร หรือหากหน่วยงานไหนมีรถประจำองค์กร เราก็จะขอความร่วมมือให้ส่งพนักงานเหล่านั้นมาอบรมในช่วงเย็น หลังเลิกงานราว 2 ชั่วโมงต่อวัน ซึ่งเป็นหลักสูตรต่อเนื่อง โครงการนี้ยังครอบคลุมถึงพนักงานขับรถ พนักงานเก็บค่าโดยสาร นายตรวจ และที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย

ในส่วนของโครงการเชิงป้องกัน ทางขนส่งได้ประชาสัมพันธ์และขอความร่วมมือเฉพาะในช่วงเทศกาล จะรณรงค์ให้ทุกคน “ลด” การใช้รถขนส่ง เนื่องจากมีรถยนต์บนท้องถนนมากแล้ว ทั้งยังตั้งด่านตรวจจับล้วงหน้า ก่อนวันเทศกาล 7 วันอันตราย เพื่อให้ท้องถนนดีขึ้น นอกจากนี้ ยังมีการออกตระเวนตรวจรถในอุ้งรถของผู้ประกอบการตามนโยบาย “ตรวจก่อนใช้ ปลอดภัยแน่นอน” และจัดตั้งศูนย์บริการคนเดินทางริมถนนมิตรภาพ โดยใช้กำลังสมาชิกอปพร.คอยบริการในช่วงปีใหม่ (7 วันอันตราย)

ปัญหาระหว่างการดำเนินงานคือ “งบประมาณ” ที่ทุกวันนี้ได้รับการสนับสนุนเงินทุนจากการประมูล “เลขสวย” ของทะเบียนรถ ซึ่งเป็นเงินของ “กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน”

ส่วนการอบรมเรื่องความปลอดภัยก็มีอุปสรรคเช่นกัน หากเป็นไปได้ ควรเลือกเวลาและสถานที่จัดให้เหมาะสม ช่วงเวลาที่ผู้เข้าอบรมส่วนใหญ่สะดวกที่สุด เพราะชาวบ้านที่มาอบรมต้องสละเวลาทำงานมา การมาอบรมเท่ากับเป็นการแบ่งเวลาของเขาให้ส่วนรวม ซึ่งหากถึงกับทำให้ประชาชนเดือดร้อน การจัดอบรมก็ป่วยการ

ในประเด็นความร่วมมือเชิงบูรณาการเพื่อร่วมพัฒนามาตรฐานการป้องกันอุบัติเหตุ นั้น หลายหน่วยงานเองก็มีอิทธิพลไม่มากนักน้อยต่อการทำงาน ซึ่งพอประมวลได้ดังนี้ สำหรับ สอจร. ควรส่งเจ้าหน้าที่ไปอบรมทุกคน ทั้งนี้ เพื่อศึกษาต้นแบบในการพัฒนาบุคลากรไปพร้อมๆ กัน ส่วน สสส. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และสาธารณสุขจังหวัด ทั้ง 3 หน่วยงานต้องร่วมมือกันให้การสนับสนุน ทุกๆ ด้าน โดยเฉพาะงบประมาณ เช่น การตรวจวัดแอลกอฮอล์ สารเสพติด ยาบ้า และการปฐม



พยาบาล ขณะที่กรมทางหลวงอาจให้ความช่วยเหลือเพิ่มเติมในการอนุญาตให้ติดตั้งป้ายถนนหนทาง และประชาสัมพันธ์โครงการรณรงค์ความปลอดภัยนี้

และในฐานะตัวแทนจังหวัดน่านของ สอจร. นอกเหนือจากผลงานดีเด่นในเรื่องการใช้หลักวิศวกรรมจราจร ควบคู่ไปกับการมีส่วนร่วมของประชาชนแล้ว อัศวาศัยไมตรีก็อาจช่วยลดอัตราความเสียหายทางถนนในพื้นที่จังหวัดขอนแก่นได้อย่างไม่น่าเชื่อ อาทิ การที่ผู้ว่าราชการจังหวัดให้ความสนใจและกำลังใจแก่พนักงานที่ปฏิบัติหน้าที่อย่างสม่ำเสมอ ทั้งเดินทางไปตรวจเยี่ยม ให้ความสำคัญกับคนทำงาน ทำได้เช่นนี้ พวกเขาย่อมหายเหนื่อยและพร้อมสานงานต่อได้อีกอย่างเต็มที่ อีกประการที่อาจช่วยบรรเทาอุบัติเหตุทางถนนได้คือ การเข้มงวดกับกฎระเบียบ ไม่ใช่ชะลุ่มอล่วยจนไม่อาจแก้ไขอะไรได้ ทั้งสี่เองก็ไม่ได้ทำหน้าที่เผยแพร่ติดตามความคืบหน้าหรือร่วมรณรงค์แต่อย่างใด

ทั้งทำด้วยนิยามของคำหลายคำ “ท้องถนน - ชุมชน - ถนนปลอดภัย - ร่วมใจลดอุบัติเหตุ” ทั้งคู่ต่างอยากให้ สสส. ให้เงินทุนและส่งเสริมสนับสนุนเรื่องนี้เป็นอันดับต้นๆ การสร้างจิตสำนึกถึงเรื่องความมีวินัยเป็นสิ่งจำเป็น ให้เลือกระหว่างความสะดวก ประหยัดเวลาและราคา คนมักเลือกทำแบบนี้ บางครั้งผลตรงข้ามที่เกิดขึ้น คือ อันตรายถึงชีวิต แต่กลับมองข้าม เช่น การขับรถเร็วในที่ห้ามเร็ว ไม่อยากอ้อมไกล เพราะสะดวกดี ไม่เปลืองน้ำมัน ใครๆ ก็ทำ แบบนี้ถือว่ามั่งง่าย

ส่วนการอบรมที่พุ่งเป้าไปที่เด็กที่ได้รับการอบรมความเข้าใจนั้น ปรากฏว่ากลับไม่ประสบผลสำเร็จ คนใช้รถใช้ถนนเกิดความสับสนว่าที่อบรมมาทั้งหมดไม่ช่วยอะไรเลย จุดเรื่องวินัยเป็นเรื่องที่ต้องสร้างให้ยืนยาวและปลูกฝังให้เป็นหน้าที่ความรับผิดชอบให้ได้

ศิริกุล กุลเสียม

พยาบาลวิชาชีพ ศูนย์อุบัติเหตุและวิกฤตบำบัด โรงพยาบาลขอนแก่น

พยาบาลผู้ดำรงตำแหน่งงานชุมชนในบทบาทของเลขานุการโครงการความปลอดภัยทางถนน คอยเชื่อมประสานหลายฝ่ายต่างๆ ทั้งเทศบาล ตำรวจ และทางจังหวัด ซึ่งแน่นอน เธอย่อมรู้ข่าวโครงการแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดน่าน (สอจร.) เป็นธรรมดา

คำถามแนวคิดการจัดการเรื่องความปลอดภัยทางถนน จากยุทธศาสตร์ 5E ที่ผ่านมา (Enforcement, Education, Engineering, EMS, Evaluation) หากจะพัฒนามาตรฐานความปลอดภัย



ทางถนนเพิ่มขึ้น พยาบาลศิริกุลเห็นว่าสิ่งแรกที่จะต้องทำคือ เทศบาลและองค์กรท้องถิ่นควรได้รับการส่งเสริมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาด้วยการออกตัวบทบัญญัติบังคับใช้เฉพาะในท้องถิ่น เธอย้ำว่า “ถ้ากฎหมายไม่เข้มแข็ง คนก็ไม่เกิดความเกรงกลัว”

ข้อสำคัญในลำดับถัดมาคือ การ ส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพท้องถิ่นในการให้บริการฉุกเฉิน (Emergency Medical Service: EMS) เพื่อให้ประชาชนเข้าถึงบริการขั้นพื้นฐาน ทั้งนี้ ต้องมีการออกแบบกลไกสนับสนุนด้านงบประมาณที่เหมาะสมตามจำนวนประชากร และจ่ายค่าตอบแทนตามภารกิจ โดยคำนึงถึงฐานะการคลังของท้องถิ่นควบคู่ไปด้วย

นอกจากนี้ ควรมีการตั้งศูนย์ความปลอดภัยระดับท้องถิ่น โดยกำหนดให้การแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรเป็นภารกิจสำคัญของท้องถิ่น เพื่อให้มีการบูรณาการการทำงานของทุกหน่วยที่เกี่ยวข้อง และการดำเนินการแก้ไขปัญหาเรื่องนี้อย่างจริงจังและต่อเนื่อง

หากเปรียบเทียบภาพรวมของนโยบายและหลักการปฏิบัติในปัจจุบันกับช่วงหลายปีที่ผ่านมา ไม่ว่าจะเป็นเรื่องวัสดุอุปกรณ์ เทคโนโลยีทางวิศวกรรมจราจร รวมทั้งเครื่องมือสื่อสารต่างๆ พยาบาลผู้นี้เห็นว่าส่วนกลางน่าจะสร้างความชัดเจนด้วยการเน้นย้ำให้เรื่องความปลอดภัยดังกล่าวเป็นนโยบายหรือวาระแห่งชาติ ทำให้เป็นยุทธศาสตร์ของประเทศอย่างเด่นชัด ซึ่งท้องถิ่นเองก็ควรมีความชัดเจนในทำที่ว่า จะร่วมมือปฏิบัติเช่นกัน

ด้านเทศบาลควรมีการดำเนินการเรื่องสัญญาณไฟและกล้องโทรทัศน์วงจรปิด แก้ไขจุดเสี่ยงหรือจุดอันตรายในหลายแห่ง ตลอดจนเครื่องมือสื่อสารต่างๆ เช่น การตั้งสถานีวิทยุกระจายเสียงให้ทั่วถึงทั้งเทศบาล และตามป้อมตำรวจสามเหลี่ยมที่สามารถกระจายเสียงไปได้ 44 จุดในเขตเทศบาล โดยเจ้าหน้าที่เองทั้งส่วนกลางและทุกภาคส่วนก็ต้องให้ความร่วมมือมากกว่านี้ และบทบาทของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ควรปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน เช่น การสวมหมวกนิรภัย

ขอนแก่น เป็นจังหวัดที่ริเริ่มทำโครงการทำนองนี้มาก่อนส่วนกลางกว่า 20 ปี เมื่อมี สอ.จร. ในปี 2548 (กรมป้องกันอุบัติภัย ก่อตั้งขึ้นในปี 2546) จึงส่งให้งานเดิมมีความชัดเจนขึ้น ทางขอนแก่นเองก็มีการจัดเวทีแลกเปลี่ยนระหว่างจังหวัด โดยได้รับการสนับสนุนงบประมาณจาก สสส. ที่มาเสนอการ



ช่วยเหลือให้แก่ท้องถิ่น เอื้อให้เกิดโครงการเด่นๆ เช่น กิจกรรมแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์
ระหว่างกัน

ปัญหาหรืออุปสรรคที่เกิดขึ้นระหว่างการดำเนินงานแทบไม่ปรากฏให้เห็น เพราะมีการ
ประสานงานแต่ละฝ่ายอย่างดี งบประมาณน้อยไม่ส่งผลกระทบ เนื่องจากท้องถิ่นตั้งใจตรงกันอยู่
ก่อนแล้ว หากกิจกรรมใดต้องใช้งบประมาณพิเศษ ทางจังหวัดจึงจะยื่นขอของบประมาณเพื่อการสนับสนุน
ไปยังหน่วยงานอย่าง อบต. เช่น กิจกรรมอบรมนักเรียนขับขี่ปลอดภัย หากจะแนะนำก็น่าจะเป็นการ
เรียกร้องบทบาทหน้าที่ของกรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่นที่ควรแสดงออกในการให้ความร่วมมือ
มากกว่าที่เป็นอยู่ ส่วนนิยาม “ท้องถิ่น - ชุมชน - ถนนปลอดภัย - ร่วมใจลดอุบัติเหตุ ” ในทัศนะของ
พยาบาลประจำโรงพยาบาลขอนแก่นหมายถึง หากชุมชนเห็นความสำคัญในเรื่องความปลอดภัยและจับ
มือร่วมกันระหว่างหน่วยงานในท้องถิ่น ความปลอดภัยก็จะเกิดขึ้น ทั้งตนเองและครอบครัว “ท้องถิ่น”
ไม่ใช่อะไรอื่น นอกจากรัฐบาลชุมชน (Local Government) ส่วนชุมชนก็คือ “คน” หรือประชาชนนั่นเอง

ประมวลภาพกิจกรรมตัวอย่างที่พัฒนาและสร้างสรรค์

- การจัดโครงสร้างองค์กรที่ชัดเจน เพื่อการแก้ไขและป้องกันภัยทางถนน มีการให้ความสำคัญกระจายอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบที่ดี

โครงสร้างองค์กร/เครือข่ายลดอุบัติเหตุจังหวัดขอนแก่น



- การปรับปรุงแก้ไขถนนนโยบายและบูรณาการ คือ การสร้างโครงการปรับปรุงโดยยึดหลักวิศวกรรมจราจร การเก็บข้อมูลอุบัติเหตุ การศึกษาพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนนทั้งในช่วงเวลากลางวันและกลางคืน รวมทั้งสอบถามความเห็นจากประชาชนในพื้นที่ ทำให้ อุบัติเหตุลดลง และการเดินทางสะดวกขึ้น





อบต. กับ การอบรม อาสาสมัครชาวบ้าน และการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยกิ่งอำเภอ หนองนาคำ จังหวัดขอนแก่น

ลักษณะเด่นที่ทำให้ อบต. กับ การอบรมอาสาสมัครชาวบ้าน ประสบความสำเร็จ

- เกิดความร่วมมือระดับชุมชน อบต. สถานีตำรวจภูธร กิ่งอำเภอหนองนาคำ อาสาสมัครรักษาความปลอดภัยประจำหมู่บ้าน (อ.รปม.) และตำรวจอาสา
- ปัจจุบันมีอาสาสมัครที่ผ่านการอบรมแล้วกว่า 400 คน (2 คน : 100 คน)
- การฝึกอบรม 3 ระยะ คือ พื้นฐาน ปฏิบัติงาน และทบทวน
- สมาชิกมีสำนึกและให้ความร่วมมือ ปรับลดพฤติกรรมเสี่ยงภัยบนถนน
- ลดความสิ้นเปลืองงบประมาณ เนื่องจากได้รับความร่วมมือจากชุมชน

จากการลงพื้นที่ได้ทำการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการอบรมอาสาสมัครชาวบ้านและการมีส่วนร่วมของประชาชน ดังนี้

- องค์การบริหารส่วนตำบลบ้านโคก กิ่งอำเภอหนองนาคำ
- สถานีตำรวจภูธรกิ่งอำเภอหนองนาคำ

เจริญ สิงขรณ์

นายกองค์การบริหารส่วนตำบลบ้านโคก กิ่งอำเภอหนองนาคำ

โครงการลดอุบัติเหตุทางถนนดังกล่าว หากมีการจัดตั้งศูนย์ความปลอดภัยระดับท้องถิ่น โดยกำหนดให้การแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรเป็นภารกิจสำคัญของท้องถิ่น ในแง่ของการกระจายอำนาจย่อมเป็นปรากฏการณ์ทางสังคมที่ดี ส่วนการสนับสนุนระบบขนส่งมวลชนเพื่อเป็นทางเลือก นายก อบต.ท่านนี้เห็นว่า ถ้ามีการสนับสนุนรถรับส่งนักเรียน (ขนส่งมวลชน) จากส่วนกลางมากขึ้น จะช่วยลดการใช้รถส่วนบุคคลได้อย่างแน่นอน แต่สำหรับการพัฒนาศักยภาพท้องถิ่นในการให้บริการฉุกเฉิน (Emergency Medical Service: EMS) ยังคงมีเพียงอุปกรณ์ ขาดแคลนพาหนะขนส่ง



ทั้งนี้ นายกษ เจริญ เสริมว่า ที่ผ่านมามีเพียงการอบรม อ.รปม. ซึ่งเท่าที่ทราบ ประชาชนก็ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี โดยในการนี้ ทาง อบต.ได้ให้ทุนสนับสนุนร่วม 300,000 บาท นอกจากนี้ หากถามถึงภาพหรือนิยามของ “ท้องถิ่น ชุมชน ถนนปลอดภัย ร่วมใจลดอุบัติเหตุ” ข้าราชการท้องถิ่นผู้นี้ให้คำตอบว่า เมื่อท้องถิ่นร่วมกับชุมชน ถนนหนทางก็จะปลอดภัย และเมื่อถนนปลอดภัย อุบัติเหตุก็จะลดลงเป็นธรรมดา แต่คำถามคือ หากคนจากถิ่นอื่นมาแล้วขับ ก่ออุบัติเหตุ โดยไม่เกี่ยวข้องกับถนน คนท้องถิ่นอย่างเราจะทำอย่างไร ซึ่งประเด็นนี้เป็นปัญหาที่ยากจะแก้ไขได้จริง

พ.ต.ต.กำจัด ดาตุ่มมา

สารวัตรสืบสวนปราบปราม สถานีตำรวจภูธรกิ่งอำเภอหนองนาคำ จังหวัดขอนแก่น

สารวัตรผู้นี้ได้ยื่นขอโครงการแก้ไขปัญหามอเตอร์ไซด์ทางถนนในจังหวัดน่าน (สอจร.) จากการประชุมนโยบายและประชุมจังหวัด ที่สั่งการมาให้ปฏิบัติ โดยให้ความร่วมมือส่งเสริมนโยบายจากส่วนกลางดังกล่าวด้วยการจัดอบรมอาสาจราจรตั้งแต่เด็กนักเรียนระดับมัธยมศึกษา หากนับถึงวันนี้รวมทั้งสิ้นจำนวน 16 แห่ง และจัดอบรมโครงการ “ครู 5 นาที หน้าเสาธง” โดยจัดอบรมให้ความรู้ครูเพื่อมีความสามารถพูดในที่สาธารณะและมีความรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนพื่อจะนำไปถ่ายทอดต่อให้แก่นักเรียน อย่างเรื่อง 3ม. 2ข. 1ร.¹

ด้านความร่วมมือของประชาชนและหน่วยงานรัฐ เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนนั้น ถึงวันนี้ มีความคืบหน้าบางประการ ได้แก่ โครงการเชิงรับ มีการตั้งด่านร่วมช่วงเทศกาลสงกรานต์ และวันปีใหม่ รวมทั้งสาธารณสุข ตำรวจ และอปพร.ตลอดจนการเรียกฝึก ซึ่งผู้ผ่านการอบรม อ.รปม. ไปแล้วก็ยังต้องทบทวนความรู้และทักษะการปฏิบัติงาน

¹ 3ม.คือ เมาไม่ขับรถ สวมใส่หมวกนิรภัยทุกครั้งที่ใช้ขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ และขี่ที่จักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ไม่ดัดแปลง

2ข. ได้แก่ คาตเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งที่ใช้ขี่หรือโดยสารรถยนต์ พกพาใบขับขี่ทุกครั้งที่ใช้ขั้บรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์

1ร. คือการขับรถด้วยความเร็วตามอัตราที่กฎหมายกำหนด

ส่วนโครงการเชิงรุก สถานีตำรวจมีการอบรม อ.รปม. ซึ่งโดดเด่นที่ทุกฝ่ายมีโอกาสร่วมโครงการ ซึ่งป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น พ่อแม่ที่เป็น อ.รปม.มาตั้งด่านตรวจ ดักวัยรุ่น พวกเขาจะไม่ออกไปก่อความเดือดร้อน หรืออย่างโครงการผูกเสี่ยวชุมชนมวลชนสัมพันธ์ (ชมส.) ซึ่งมีหลักการว่าด้วยการทำงานชุมชนเพื่อมวลชนอย่างสัมพันธ์กัน ที่เหลือคือโครงการเชิงป้องกัน อาทิ การอบรมตามโรงเรียน เช่น ครู 5 นาที ดังที่กล่าวไปแล้วข้างต้น

ประมวลภาพกิจกรรมตัวอย่างที่พัฒนาและสร้างสรรค์

- จัดตั้งกลุ่ม “ตำรวจอาสา หญิง” และอาสาสมัครชาวบ้าน ในการตั้งด่านตรวจ เป็นกลยุทธ์ที่ใช้ได้ผล เนื่องจากผู้หญิงมีวิธีสื่อสารที่นุ่มนวลและผู้ใช้รถใช้ถนนจะให้ความร่วมมือมากกว่าตำรวจ อีกทั้งสมาชิกในชุมชนเองจะมีอาการต่อต้านน้อยกว่า



ประมวลภาพกิจกรรมตัวอย่างที่พัฒนาและสร้างสรรค์





ความคิดเห็นและแรงผลักดันจากหน่วยงานรัฐและปกครอง

ความคิดเห็นจากนักวิชาการและนักปกครองที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการจัดการและบริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการจัดการเรื่องความปลอดภัยทางถนน มีดังนี้

คุณสมบัติ ใช้บางยาง

อธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น กระทรวงมหาดไทย

เรื่องนี้เป็นอำนาจหน้าที่ของปก.กรมฯ ไม่ใช่คนทำงานหลักโดยตรง กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในแต่ละพื้นที่ ในแง่ของการเชื่อมโยงข้อมูลและกระตุ้นให้องค์กรท้องถิ่นตื่นตัว เนื่องจากพบว่าปัญหาการทำงานที่เกิดขึ้น คือ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นไม่ค่อยให้ความร่วมมือกับปก.โดยตรง จึงต้องผ่านมายังกรมฯ ซึ่งกรมมีหน้าที่ ส่งเสริมและสนับสนุน ออกระเบียบและบริหารจัดการตามที่ปก.เสนอมา เช่น สนับสนุนงบประมาณในการทำงาน

ยุทธศาสตร์ของกรมที่ผ่านมาทำงานภายใต้ยุทธศาสตร์รักษาความสงบ ซึ่งเป็นนโยบายของกรมการปกครอง และ ปก. โดยให้ถือว่า เรื่องของสาธารณภัยที่เกิดขึ้นในท้องถิ่นถือเป็นปัญหาเร่งด่วนสำคัญที่ต้องแก้ไขเป็นอันดับแรก เช่น น้ำท่วม อุบัติเหตุครั้งใหญ่ต่างๆ ท้องถิ่นก็จะสนับสนุนในเรื่องของงบประมาณ//การจัดซื้ออุปกรณ์

ส่วนยุทธศาสตร์เชิงรุกของกรมฯ คือ เข้าไปกระตุ้น/ให้ข้อมูลกับองค์กรส่วนท้องถิ่นต่างๆ ในเรื่องนี้

หากเปรียบเทียบเมื่อยังไม่มีกรณีเรื่องความปลอดภัยทางถนน ในอดีตมีแผนงานเกี่ยวกับความปลอดภัยอยู่ แต่ไม่ได้เน้นเรื่องการจราจรเป็นหลัก เมื่อมีวาระแห่งชาติ เรื่องความปลอดภัยบนท้องถนน-แผนงานของสสส. ก็ช่วยกระตุ้นให้ท้องถิ่นเกิดการตื่นตัวอย่างและเห็นความสำคัญมากขึ้นอย่างเห็นได้ชัด

ปัญหาที่เกิดขึ้นอาจมีสาเหตุมาจาก 3 ส่วนหลักๆ คือ

1. กรมไม่มีโครงสร้างการทำงานรองรับเรื่องนี้ชัดเจน งานเรื่องนี้เป็นหนึ่งในหลายส่วนของการทำงานของเจ้าหน้าที่ประจำซึ่งต้องรับผิดชอบงานด้านอื่นๆของกรมด้วย
2. กรมฯไม่มีผู้เชี่ยวชาญเฉพาะในเรื่องนี้



3. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นอิสระ กรมมีหน้าที่เพียงส่งเสริม และออกระเบียบควบคุมการบริหารจัดการส่วนท้องถิ่นเท่านั้น

ดังนั้น แผนงานส่งเสริมเรื่องนี้ในอนาคต คือ เพิ่มการส่งเสริมและสนับสนุนการแก้ไขปัญหา โดยสิ่งที่น่าจะทำก็คือ การประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างจิตสำนึกให้กับคนในชุมชน ทั้งนี้ อยากรู้ความคิด หรือข้อเสนอแนะจากหน่วยงานต่างๆ ให้ข้อมูล หรือทำคู่มือแจ้งกรมว่า หน่วยงานท้องถิ่นควรทำอะไร//
จัดการปัญหาอย่างไรบ้าง

รองศาสตราจารย์ วุฒิสาร ตันไชย

รองเลขาธิการ สถาบันพระปกเกล้า

รองเลขาธิการฯ มองว่าองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นไม่มีอำนาจหน้าที่โดยตรงในการแก้ไขปัญหา
นี้ เนื่องจากอุบัติเหตุเกิดขึ้นจากหลายสาเหตุร่วมกัน สำหรับท้องถิ่นมีอำนาจหน้าที่ในการก่อสร้างและ
รับโอนอำนาจเรื่องการบำรุงรักษาทาง การจัดระเบียบชุมชนและการจัดผังเมืองเท่านั้น ซึ่งอาจกล่าวได้
ว่า ท้องถิ่นทำหน้าที่เป็นผู้สนับสนุนการทำงานของส่วนกลาง เนื่องจากไม่ได้รับอำนาจโดยตรง
นอกจากนี้ ปัจจุบันท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการปัญหาด้วยการพยายามณรงค์ให้
ประชาชนหันมาให้ความสำคัญเรื่องความปลอดภัย

อาจารย์วุฒิสารชี้ว่า เรื่องนี้เป็นเรื่องสำคัญ ถือเป็นหน้าที่โดยตรงของท้องถิ่น โดยท้องถิ่นควร
ตรวจสอบและเฝ้าระวังอย่างสม่ำเสมอ รวมถึงตรวจสอบสภาพถนนหลังจากเริ่มใช้งานด้วย
ในส่วนของการให้ท้องถิ่นเข้ามามีอำนาจในการออกกฎหมายเพื่อแก้ไขปัญหา อาจารย์ให้
ทัศนะว่า มีความจำเป็นต้องพิจารณาให้ชัดเจนตั้งแต่มูลเหตุของอุบัติเหตุ จากนั้นจึงวิเคราะห์ว่ามี
กฎหมายข้อใดบ้างที่เกี่ยวข้อง เช่น หากเป็นท้องที่เทศบาล ท้องถิ่นเองก็น่าจะมีอำนาจในดำเนินการ
ออกกฎหมายต่างๆ ได้เอง เพื่อให้เหมาะสมต่อความต้องการของท้องถิ่น

ส่วนการจัดตั้งศูนย์รักษาความปลอดภัยบนท้องถนนในแต่ละท้องถิ่นนั้น น่าจะเป็นหน้าที่ของ
ส่วนกลางมากกว่า เป็นการช่วยเหลือท้องถิ่นมากกว่าการกำหนดกฎเกณฑ์เพื่อบังคับอย่างเดิมๆ



สำหรับเรื่อง EMS ทุกวันนี้ มีอาสาสมัครป้องกันบรรเทาสาธารณภัยประจำแต่ละท้องถิ่นอยู่แล้ว ซึ่งส่วนใหญ่เป็นงานกู้ชีพมากกว่าการรักษาพยาบาล อย่างไรก็ตาม อาจารย์แย้งว่า การอบรมอาสาสมัครควรครอบคลุมถึงเจ้าหน้าที่ของมูลนิธิต่างๆ ด้วย ไม่เฉพาะอาสาสมัครท้องถิ่นเท่านั้น อยากให้ทบทวนวิธีการศึกษาวิจัยต่างๆ ที่เรามากแต่ทั้งหมดลงไปในพื้นที่ ซึ่งอาจเป็นการผลักภาระให้แก่ท้องถิ่นแบกรับมากเกินไป เนื่องจากหลายเรื่องควรเป็นอำนาจหน้าที่ของส่วนกลางมากกว่า

คุณวิจัย อัมราลิขิต

นายกเทศมนตรีเทศบาลพนัสนิคม อ.พนัสนิคม จ.ชลบุรี

นายกสมาคมสันนิบาตเทศบาลแห่งประเทศไทย

เห็นว่าผู้นำในชุมชนต่างก็ตระหนักถึงหน้าที่ความรับผิดชอบในการสร้างความปลอดภัยทางถนนอยู่แล้ว แต่ต้องการให้เกิดความร่วมมือกันจากส่วนกลางที่มีนโยบายและหลักการปฏิบัติได้ผ่านกระบวนการรวบรวมความคิดเห็นจากท้องถิ่นเข้าไปด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงต้นของการร่างนโยบายออกมา เพื่อได้รับข้อมูลเป็นฐานในการระดมความคิดต่อไป ควรพัฒนาเป็น MOU ร่วมกันส่วนการให้ความรู้ทักษะในการใช้รถใช้ถนน ควรมีมาตรฐานและการรองรับสำหรับกรณีที่มีกฎหมายใหม่ๆ ออกมา หรือ เส้นทางที่ปรับเปลี่ยน เพราะบางครั้งคนในชุมชนท้องถิ่นยังไม่เข้าใจหรือไม่รู้สัญลักษณ์จราจรใหม่ๆ ที่ไม่มีอักษรไทยกำกับ ควรมีการประชาสัมพันธ์และอบรมให้ทราบสำหรับกลุ่มเสี่ยงที่น่าเป็นห่วง คือ กลุ่มวัยรุ่นที่ใช้รถใช้ถนน แม้จะมีข้อบังคับอยู่แล้ว แต่การดูแลและควบคุมเป็นไปอย่างลำบากและเกิดการต่อต้านง่ายมาก ทั้งๆ ที่เป็นกลุ่มเสี่ยงที่สร้างปัญหาต่อตัวเองและสังคมคนใช้รถใช้ถนนด้วย รัฐบาลควรมีวิธีส่งเสริมให้กลุ่มวัยรุ่นเกิดจิตสำนึกในการใช้ถนนสาธารณะด้วย ปัจจุบันบทลงโทษยังไม่จริงจังเหมือนต่างประเทศ

ส่วนการป้องกันในภาพรวม เห็นว่าประชาชนมีส่วนร่วมและเข้าใจอยู่แล้ว ถ้ามีการรณรงค์และสนับสนุนงบประมาณให้เกิดการสร้างสรรคโครงการต่างๆ เพื่อความปลอดภัยของชุมชนในระยะยาว



นพดล แก้วสุพัฒน์

นายกองค์การบริหารส่วนตำบล ต.อ้อมเกร็ด อ.ปากเกร็ด จ.นนทบุรี

นายกสมาคมองค์การบริหารส่วนตำบลแห่งประเทศไทย

อบต.มีการให้ความสำคัญต่อปัญหานี้ เนื่องจากการจราจรเกี่ยวข้องกับชีวิตและความปลอดภัยของประชาชน เห็นได้จาก ปัจจุบัน ท้องถนนได้มาตรฐานมากขึ้น เนื่องจากมีการพัฒนาและให้ความสำคัญเรื่องการสร้างถนนมากกว่าในอดีต อย่างไรก็ตาม อุบัติเหตุบนท้องถนนถือเป็นเรื่องปรกติธรรมดา อบต. จึงทำได้เพียงให้บริการประชาชนแก้ปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนน ด้วยการจัดทำป้ายเครื่องหมายจราจรต่างๆ แจกเตือนประชาชนขณะใช้ถนน ซึ่งช่วยลดอุบัติเหตุได้

ที่ผ่านมา สมาคมอบต. ได้ทำหน้าที่ประสานกับหน่วยงานราชการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยรณรงค์ขอความร่วมมือจากสมาชิกซึ่งเป็นอบต.ทั่วประเทศ ในการร่วมแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ ซึ่งทุกฝ่ายต่างวางแผนร่วมกัน วางระบบการดำเนินงานชัดเจน ทั้งนี้ หน่วยงานท้องถิ่นเองก็มีงบประมาณรองรับแล้ว

1. การให้ความรู้ภายในโรงเรียนและชุมชนเกี่ยวกับสัญญาณจราจรต่างๆ เนื่องจากชาวบ้านที่อยู่ในพื้นที่มักไม่เข้าใจความหมายของป้ายจราจร โดยเฉพาะบนเส้นทางหลวง ซึ่งมีกฎระเบียบต่างออกไปจากถนนในท้องถิ่น

2. การรณรงค์ให้ผู้ขับขี่ทุกคนสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ใช้รถใช้ถนน

3. การรณรงค์พิเศษในช่วงเทศกาลสำคัญๆ เช่น วันสงกรานต์ วันขึ้นปีใหม่ โดย อบต. เข้าไปมีส่วนร่วมในการทำงานกับเจ้าหน้าที่ทั่วประเทศ ทั้งในแง่ของการสนับสนุนวัสดุอุปกรณ์ และเสริมด้วยอาสาสมัคร

นายก อบต. นพดลเห็นด้วยกับการบันทึกและเชื่อมโยงข้อมูลเกี่ยวกับพื้นที่เสี่ยงที่มักเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ซึ่งปัจจุบัน หลายพื้นที่กำลังดำเนินการอยู่ เช่น ในฉะเชิงเทรา แต่กระนั้น การเชื่อมโยงข้อมูลต่างๆ ยังถือว่าขาดตกบกพร่อง นั่นคือ หากประสานภาพรวมได้ชัดและมีประสิทธิภาพกว่านี้ จะมีประโยชน์มาก

ในส่วนของการมีส่วนร่วมต่อการออกกฎหมายนั้น นายกสมาคมผู้เห็นว่าควรมีการอบรมสร้างความรู้ความเข้าใจแก่คนในท้องถิ่นเป็นลำดับแรก เนื่องจากที่ผ่านมา รัฐให้บริการไม่ทั่วถึง ชาวบ้านใน



ชนบทมักไม่ได้รับบริการอย่างเท่าเทียมกับผู้คนตามเมืองใหญ่ๆ ที่ผ่านมา มีเพียงหน่วยงานที่ทำหน้าที่
บังคับใช้กฎหมายเท่านั้น แต่ไม่มีการให้คำแนะนำแก่ประชาชน

สำหรับ EMS ขณะนี้ มีบต.จำนวน 800 แห่ง ที่นำร่างโครงการอาสาสมัคร EMS ไปทดลอง
ปฏิบัติ แต่ทว่ายังขาดการฝึกอบรมเท่าที่ควร เพราะฉะนั้น ควรมีบุคลากรและส่วนราชการที่มีความรู้
ความสามารถมาอบรมให้แก่อาสาสมัครเหล่านั้น เพื่อความเข้าใจในภารกิจ เช่น การช่วยเหลือ การปฐม
พยาบาลเบื้องต้น ส่วนอุปกรณ์และเครื่องมืออำนวยความสะดวก อาจต้องเพิ่มจำนวนรถกู้ชีพมากขึ้น
เพราะถือเป็นสิ่งจำเป็นขาดแคลน ขณะที่จำนวนรถกู้ชีพกลับมีมากกว่า ไม่สมดุลกัน



พลังชุมชนช่วยลดอุบัติเหตุ

แนะรัฐหนุนบข ลดอำนาจ เห็นความต่อเนื่อง

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) เผยผลการวิจัยล่าสุดชี้ศักยภาพองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ลดอุบัติเหตุทางถนนได้จริงหากร่วมมือกันรณรงค์อย่างต่อเนื่อง โดยรัฐเป็นเพียงผู้สนับสนุนทุน โครงการพิเศษ และให้บริการการศึกษาอย่างทั่วถึง

งานวิจัยเชิงคุณภาพในโครงการ “ปฏิบัติงานวิชาการ ถอดบทเรียนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการจัดการเรื่องความปลอดภัยทางถนน ” หนึ่งในแผนงานศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน ในกำกับของมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ ซึ่งได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ เมื่อเร็วๆ นี้ พบว่า ความร่วมมือกันภายในองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสามารถเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัยบนท้องถนนได้ โดยส่วนกลางเป็นเพียงหน่วยเสริมงบประมาณต่อเนื่อง

โครงการดังกล่าวได้ทำการศึกษาในจังหวัดน่าน 2 จังหวัด คือ ภูเก็ท และ ขอนแก่น โดยรับทุนสนับสนุนจาก สสส. ผ่านมาแล้วเป็นเวลากว่า 2 ปีเต็ม ซึ่งวางเป้าหมายในการเก็บบันทึกประสบการณ์และบทเรียนจากการขับเคลื่อนรณรงค์เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนในท้องถิ่น พร้อมทั้งสำรวจผลตอบรับแนวคิดการจัดตั้งศูนย์ความปลอดภัยระดับท้องถิ่น และการให้บริการฉุกเฉิน หรือที่เรียกว่า EMS (Emergency Medical Service) สำหรับประชาชนในพื้นที่ ตลอดจนความช่วยเหลือจากงานวิศวกรรมจราจรต่างๆ ซึ่งปรากฏผลความคืบหน้าเป็นที่น่าพอใจในทัศนะของผู้คนในชุมชน

การหันหน้าร่วมมือร่วมใจกันยังคงเป็นหนทางสู่ความสำเร็จในการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยเริ่มต้นตั้งแต่การวางแผน ระดมสมอง แลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์อย่างให้เกียรติ ช่วยกันกระตุ้นเพื่อนบ้านและพนักงาน/เจ้าหน้าที่ในองค์กรส่วนท้องถิ่น มูลนิธิต่างๆ ในชุมชน ย้ำเตือนให้ทุกคนเห็นความสำคัญของประเด็นปัญหา “ความปลอดภัยในชีวิต” ด้วยการปลูกจิตสำนึกทั้งในเด็กเยาวชน ตลอดจนพลเมืองอาวุโส ให้คนเหล่านี้เล็งเห็นภาพรวมของปัญหา ความรุนแรงหรือวิกฤตของ



สถิติการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับท้องถนน กระทั่งเกิดเป็น “สำนึกร่วม” ของท้องถิ่นที่คิดเห็น เป้าหมายหรือภารกิจร่วม ซึ่งบางครั้งอาจต้องพึ่งระบบการจูงใจ ทั้งนี้ เพื่อช่วยกันเฝ้าระวังภัยบนถนน ตั้งแต่ในครัวเรือน ในการดำเนินชีวิตประจำวัน สอนกันผ่านสมาชิกในครอบครัว ญาติมิตร และเพื่อน บ้านในละแวก แทรกสาระผ่านกิจกรรมงานบุญในวัดและในบพสหนทระหว่างเพื่อนร่วมงาน การอบรม วิทยากรให้แก่ผู้มีอาชีพขับขี่รถรับจ้างเป็นระยะๆ ไม่รบกวนเวลาทำงาน ไปมาสะดวกสบาย รวมทั้ง อาจสอนเสริมผ่านบทเรียนในชั้นของสถานศึกษาสำหรับเด็กและเยาวชน อย่างเช่น การจัดอบรมขับขี่ปลอดภัย เป็นต้น

การไล่ตามจับและปรับเงินระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจกับผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างที่เราเห็นและเป็นอยู่จะ ลดน้อยลง หากความร่วมมือข้างต้นส่งผลในทางปฏิบัติอย่างคงเส้นคงวา และไม่แน่ว่า การริเริ่มร่วมมือ กันจากโครงการนี้ อาจเป็นจุดเริ่มต้นของกระบวนการสร้างวัฒนธรรมการทำงานร่วมกันของคนไทยที่ ตกหล่นหายไประหว่างการพัฒนาประเทศที่ผ่านมา

ส่วนประโยชน์ของงานให้บริการฉุกเฉินโดยภาพรวมถือว่าเป็นอีกแนวทางในการรณรงค์ที่ได้ผล พอสมควร โดยเฉพาะการเข้ามาเสริมงานทางการแพทย์ที่ยังขาดแคลน ทั้งบุคลากรและทักษะ ระบบ ระเบียบโครงสร้างการทำงาน ตลอดจนเครื่องมือเครื่องมือทางการแพทย์ที่ทันสมัย และถึงแม้ว่า ประสิทธิภาพ ความคล่องตัว รวมทั้งปริมาณหน่วยบริการอาจยังไม่ได้มาตรฐาน ไม่เพียงพอต่อความต้องการ แต่หัวใจในงานบริการจำต้องมุ่งไปในทิศทางเดียวกัน นั่นคือ การปรับปรุงบุคลากรและการ บริการให้ได้คุณภาพ มากกว่าที่จะเพิ่มจำนวนคน แต่ขาดหัวใจบริการและความรู้ ที่สำคัญ งานบริการ ทางการแพทย์ฉุกเฉินดังกล่าวควรดำเนินการให้สอดคล้อง ปรับเปลี่ยนกลยุทธ์และแผนงานได้ตามเหตุ บััจฉัย ค่านิยม และวัฒนธรรมของแต่ละถิ่นนั้นๆ โดยไม่ละเลยความรู้สึกคน ไม่ดูเบาความตั้งใจของ อาสาสมัครที่เสียสละมาช่วยงานชุมชน

อย่างไรก็ดี พื้นที่ในโครงการนำร่องอย่างจังหวัดภูเก็ต งานบริการฉุกเฉินอาจถูกประเมินว่าเป็น การแก้ปัญหาที่ปลายเหตุ ด้วยหน่วยบริการที่ภาครัฐจัดสรรมาให้ นั่น ไม่เพียงพอต่อความต้องการของ จำนวนประชากรจริงในพื้นที่ เนื่องจากภูเก็ตเป็นจังหวัดท่องเที่ยว จึงมีจำนวนประชากรต่อหน่วย ไม่ตรงกับยอดที่จดทะเบียนในสำมะโนประชากร



นอกจากนี้ งานบริการฉุกเฉินนี้ยังให้ผลลัพธ์เป็นฐานข้อมูลผู้ป่วยและสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งช่วยย่นกระบวนการทำงาน ลดอุปสรรคในการรับส่ง และเพิ่มความรวดเร็วในการปฏิบัติงาน เสริมประสิทธิภาพการรับส่งข้อมูลคนไข้ต่อให้แก่โรงพยาบาลได้อย่างฉับไว แม่นยำ ผิดพลาดน้อยที่สุด ความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน การถ่ายเทที่ถ่ายอาศัยและอวัยวะไมตรีของผู้คน ตลอดจนศูนย์ความปลอดภัย และงานบริการฉุกเฉินย่อมไม่ประสบความสำเร็จสมบูรณ์ หากปราศจากการพัฒนาหลักเกณฑ์ในงานวิศวกรรมจราจร อาทิเช่น การขจัดจุดเสี่ยงที่น่าจะทำให้เกิดอันตราย จัดเก็บเป็นคลังข้อมูล การปรับปรุงสภาพพื้นผิวถนน การหมั่นตรวจสอบเป็นระยะๆ และสม่ำเสมอ ไปจนถึงการติดตั้งอุปกรณ์และแนวป้องกันเสริมที่ช่วยเพิ่มทัศนวิสัยให้แก่ผู้ขับขี่ ซึ่งอุปกรณ์ดังกล่าวยังครอบคลุมถึงไฟจราจรส่องสว่างและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ให้แก่ผู้ที่อาศัยหรือสัญจรไปมาสองข้างทางด้วย กฎหมายจราจร ความจริงจังในการตักเตือน จับกุม และงบประมาณที่อัดฉีดตรงจากภาครัฐ ยังคงเป็นองค์ประกอบสำคัญในการรณรงค์ แต่ที่สำคัญและยั่งยืนกว่าคือ ความร่วมมือร่วมใจกันของทุกฝ่ายที่จะทำความเข้าใจเนื้อหาของโครงการ ศึกษาบทบาทหน้าที่และแนวทางการปฏิบัติงานของฝ่ายต่างๆ ให้กระจ่างชัด และที่ควรให้ความสำคัญไม่แพ้กันคือ การให้ท้องถิ่นเป็นฝ่ายเลือก ให้พวกเขาได้ใช้สิทธิตัดสินใจในการป้องกันและแก้ไขปัญหา โดยกระจายอำนาจสู่ภาคประชาชน เริ่มต้นพิจารณาและประเมินสถานการณ์ของปัญหาด้วยสายตาจากผู้อยู่อาศัยในชุมชน ไม่ใช่ส่วนกลาง

ที่เหลือคือการตระหนักถึงวัตถุประสงค์หลักของโครงการระหว่างลงมือทำงาน ตลอดจนรักษาความตั้งใจจริงในการบรรลุผล ทั้งงานประสาน ต่อยอดบทเรียน เชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกันในเครือข่าย เป็นกำลังใจให้กันและกัน รวมถึงการหมั่นตรวจสอบจุดยืน เป้าหมาย และวิธีการนำไปสู่เป้าหมายนั้นอย่างเสมอๆ ทั้งหน่วยงานภาครัฐและท้องถิ่นเอง เพื่อรักษาสมดุลของภาระหน้าที่รับผิดชอบที่แบ่งงานกันทำ ซึ่งทั้งหมดนี้ก็เพื่อปริมาณอุบัติเหตุบนท้องถนนที่ลดน้อยลง และเพิ่มคุณภาพชีวิตของทุกคนทุกชุมชนให้ดีขึ้นกว่าเดิมนั่นเอง



ผลสรุปการระดมความคิดเห็นร่างข้อเสนอ

ข้อเสนอ 7 ประการ

เพื่อ “ท้องถิ่น - ชุมชน - ถนนปลอดภัย ร่วมใจลดอุบัติเหตุ”

1. ท้องถิ่น-ชุมชนมีแผนปฏิบัติการเพื่อปลูกจิตสำนึกให้เยาวชนตระหนักในเรื่องความปลอดภัย ส่งเสริมวินัยจราจร พร้อมทั้งจัดให้มีการบรรจุเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เป็นหลักสูตร ท้องถิ่น ในสถานศึกษาขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
2. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท ควรดำเนินการส่งเสริมกระบวนการออกแบบถนนที่คำนึงถึงวิถีชีวิต และประโยชน์ของชุมชนสองข้างทาง โดยนำหลักวิชา การจัดการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (Road Safety Audit) มาเป็นเครื่องมือในการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย
3. มีการพัฒนามาตรฐานการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนและระบบจุดใจให้แต่ละท้องถิ่นนำไปดำเนินการ โดยเน้นการมีส่วนร่วมกับภาคีเครือข่าย ในการสำรวจและแก้ไขจุดเสี่ยง พุทธิกรรมเสี่ยงต่างๆ จัดทำระบบข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่ และมีการตรวจสอบความปลอดภัยบนท้องถนนอย่างต่อเนื่อง
4. รัฐบาลและท้องถิ่นต้องร่วมกันส่งเสริมสนับสนุนระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อเป็นทางเลือกทดแทนการใช้รถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนตัวโดยไม่จำเป็น โดยคำนึงถึงบริการที่ครอบคลุมและเชื่อมโยงทั่วทุกภูมิภาค ประชาชนสามารถเข้าถึงและใช้บริการได้โดยสะดวก ปลอดภัย และให้ความสำคัญกับคุณภาพชีวิตของประชาชนมากกว่าความคุ้มทุนทางเศรษฐกิจเท่านั้น
5. ส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพท้องถิ่นมีบทบาทในการสนับสนุนการให้บริการฉุกเฉิน (Emergency Medical Service: EMS) เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการตามมาตรฐานขั้นพื้นฐาน ทั้งนี้ โดยมีการออกแบบกลไกสนับสนุนด้านงบประมาณที่เหมาะสม ทั้งจากหน่วยงานรัฐและภาคีที่เกี่ยวข้อง
6. สนับสนุนบุคลากรท้องถิ่นให้มีสมรรถนะในการป้องกันและแก้ไขปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ
7. มีกลไกประสานงานความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อประสานและเชื่อมโยงการทำงาน of ทุกหน่วยที่เกี่ยวข้อง และดำเนินการแก้ไขปัญหาอย่างจริงจังและต่อเนื่อง

ภาคผนวก

ข้อมูลสำคัญที่ควรรู้

- สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)
โทร. 0-2298-0500 โทรสาร 0-2298-0499 www.thaihealth.or.th



- แผนงานศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ(มสช.)
โทร. 0-2511-5855 โทรสาร 0-2939-2122 www.thainhf.org

