



รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการ

ก้าวช้าๆ สู่ทศวรรษแห่งความปลอดภัย

ถอดบทเรียนการขับเคลื่อนงานลด

อุบัติเหตุจราจรรุนแรง

โดย

วิวัฒน์ และ สุรางค์ศรี ศีตมโนชญ์

สิงหาคม 2555

ก้าวซ้ําๆ คู่ทศวรรษแห่งความปลอดภัย

ถอดบทเรียนการขับเคลื่อนงานลดอุบัติเหตุจราจรภาครัฐ



ก้าวข้ามสู่ทศวรรษแห่งความปลอดภัย

ถอดบทเรียนการขับเคลื่อนงานลดอุบัติเหตุจราจรภูเก็ต

ผู้เขียน

นายแพทย์วิวัฒน์ ศีตมโนชญ์

นางสุรางค์ศรี ศีตมโนชญ์

คณะผู้จัดทำ

นางอรชร อัฐทวิลาภ

นางปิยฉวี ทองคำ

นางสาวสิทธิมนต์ ชูเงิน

สนับสนุนโดย

โครงการสนับสนุนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด (สอจร.)

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.)

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

พิมพ์ครั้งที่ 1 สิงหาคม 2555

หน่วยงานที่จัดพิมพ์

โครงการสนับสนุนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจราจรภาคใต้ (สอจร.ภาคใต้)

พิมพ์ที่

คำนำ

หนังสือเล่มนี้เป็นการเขียนจากประสบการณ์การลดอุบัติเหตุจราจรของโครงการสนับสนุนการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุจราจรภาคใต้ (สอจร.ภาคใต้) เล่มที่สาม หลังจากหนังสือเรื่อง *สามเหลี่ยมเขยื้อนภูเขา* ก็ัก(เดียวกัน) ฉบับจอมยุทธ์ท่องถนนและหนังสือ *MIS* ฉบับ *Make It Simple* ได้ตีพิมพ์เมื่อปี 2553 ผลลัพธ์ของการดำเนินการอย่างต่อเนื่องในจังหวัดภูเก็ตตามแนวทางที่ได้เขียนไว้ในหนังสือทั้งสองเล่มแรกได้ทำให้การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรของภูเก็ตลดลงจาก เฉลี่ยปีละประมาณ 200 รายลงมาเหลือ 116 ราย ในปี 2554 ทำให้ภูเก็ตกำลังเข้าใกล้เป้าหมายลดการเสียชีวิตลงครึ่งหนึ่งตามทศวรรษแห่งความปลอดภัยที่กำหนดโดยสหประชาชาติหรือ UN Decade of Action for Road Safety 2011-2020 ที่ประเทศไทยได้ร่วมลงนามด้วย

การถอดประสบการณ์การทำงานในพื้นที่เพิ่มเติมในหนังสือเล่มนี้เหมือนเป็นการรายงานความก้าวหน้าของพื้นที่โดยเพิ่มประสบการณ์ที่ดำเนินการในสองปีหลังเพื่อแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ทั้งนี้การแก้ปัญหาอุบัติเหตุต้องอาศัยภาคีเกี่ยวข้องหลายฝ่าย จึงได้เอ่ยชื่อหลายๆท่านที่ร่วมงานกันมา ต้องขออนุญาตโอกาสนี้ด้วย หวังว่าหนังสือเล่มนี้จะเป็นประโยชน์ต่อผู้อ่านที่ร่วมกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรในจังหวัดต่างๆ ขอให้โชคดีและอนุโมทนาในกุศลเจตนาของภาคีเครือข่ายที่ร่วมกันปกป้องรักษาชีวิตของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกท่าน

“สำคัญมากที่ต้องช่วยกันขยายเจตคติและหัวใจที่คลั่งมออกไปให้มากที่สุด
สิ่งนี้จะทำให้เกิดความสุขทั้งต่อตนเองและผู้อื่น” คาโล ลามะ

สารบัญ

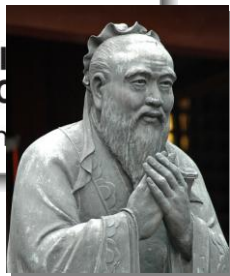
หน้า

คำนำ

สารบัญ

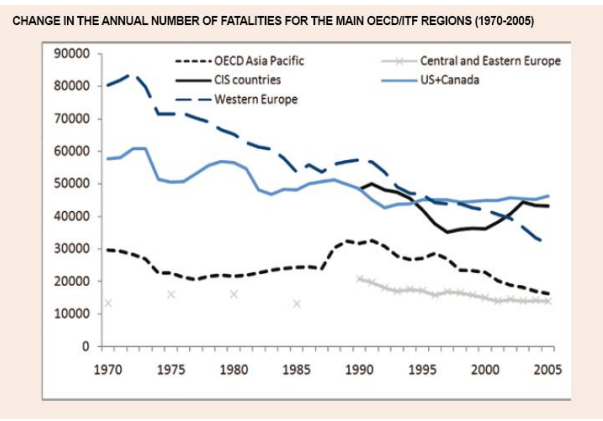
UN DECADE OF ACTION ๓๐ ความหวังไกลเกินเอื้อม	1
เรื่องการปิดทางกลับรถ(U-turn) เจ้าปัญหา	5
เรื่องของไฟสัญญาณจราจร	7
ทางโค้งกับอุบัติเหตุ	8
เรื่องของความเร็ว	9
เกาะกลางถนนกับการลดอุบัติเหตุ	11
ชุมชนกับการย้อนศร	12
การออกแบบถนนตามประเภทการใช้งาน	13
หมวกนิรภัยภูเก็ต	15
เมาแล้วขับ	18
มาตรฐานรถติดดาว	20
มาตรฐานรถสาธารณะ	21
การแก้ปัญหาอุบัติเหตุรถบัสตกเขาที่ภูเก็ต	22
รถเมล์ อบจ.ภูเก็ต	23
บทส่งท้าย	24

UN DECADE OF ACTION ๑๐ ความหวังไกลเกินเอื้อม

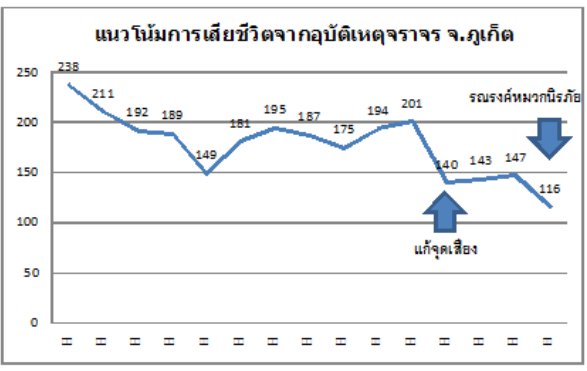


ประเทศไทยได้ร่วมลงนามกับนานาชาติในการกำหนดเป้าหมายลดอุบัติเหตุให้ได้ครึ่งหนึ่งในทศวรรษนี้ระหว่างปี 2554 ถึงปี 2563 และได้ประกาศให้การแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรเป็นวาระแห่งชาติ ซึ่งเป็นเรื่องที่น่ายินดีเพราะชาวไทยเสียชีวิตอย่างไม่สมควรบนท้องถนนกว่าปีละ 13,000 คน ยังไม่นับผู้บาดเจ็บและพิการเป็นจำนวนมาก จากการประกาศเข้าร่วมทศวรรษแห่งความปลอดภัยแสดง

ว่าประเทศไทยตั้งเป้าหมายลดการตายลงอย่างน้อยปีละ ประมาณ 6,500 คน ซึ่งจริงๆแล้วทำไม่ยาก เพราะ



หากได้คูตัวอย่างจากประเทศที่ทำเรื่องนี้สำเร็จ โดยเฉพาะประเทศในกลุ่ม OECD (Organization for Economic Co-operation and Development หรือ ประเทศในกลุ่มองค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา)จำนวน 34 ประเทศ หรือ ประเทศในกลุ่มยุโรป (ตามภาพ) จะเห็นแนวโน้ม



การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุลดลง ทั้งๆที่จำนวนรถและประชากรเพิ่มขึ้น ตัวอย่างที่ดำเนินการที่ภูเก็ตมีแนวโน้มในลักษณะเดียวกัน โดยผมได้นำสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุของภูเก็ตระหว่างปี 2540-2554 มาทำ เป็นกราฟ พบว่าการลดลงจากการเสียชีวิตลงมากล้ายกับกลุ่มประเทศ OECD โดยในปี 2553 – 2554 เมื่อเริ่มการแก้ไขจุดเสี่ยง

ผู้เสียชีวิตลดลงจาก 201 รายเป็น 140 ราย ซึ่งลดลงถึง 61 รายในปีเดียว และต่อมามีการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายเรื่องการสวมหมวกนิรภัย 100% ของตำรวจยังส่งผลให้ยอดการเสียชีวิตลดลงเหลือ 116 รายในปี 2554 อย่างไรก็ตามเรายังไม่พอใจตัวเลขจำนวนนี้เนื่องจากเมื่อลองคิดในมุมกลับ เรายังสูญเสียชีวิตอีก

เดือนละนับ 10 ชีวิต ทำให้ทีมงานภูเก็ตตั้งเป้าที่จะลดให้ได้ต่ำกว่า 50 รายภายในปี 2557 ซึ่งเราคิดว่าไม่เหลือ บ่ากว่าแรงเพราะมีแนวโน้มผลลัพธ์จากการทำงานที่แสดงให้เห็นว่าเรากำลังเดินทางสู่เป้าหมายที่วางไว้อย่าง แน่นนอน

“ไม่เป็นอะไรหรอกที่จะเดินไปอย่างช้าๆ ขอเพียงแต่อย่าหยุด: ขงจื้อ”

ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุเป็นที่ทราบกันดีว่าเราแก้ที่ปัจจัยสำคัญ 3 เรื่องคือ คน รถ ถนน

“วิสัยทัศน์ที่ไม่ได้ลงมือทำคือความเพ้อ
ฝัน ลงมือทำโดยไม่มีวิสัยทัศน์เป็นเรื่อง
เสียเวลา วิสัยทัศน์ที่ลงมือทำสามารถ
เปลี่ยนแปลงโลกนี้ได้” โจ บาร์คเกอร์

“วิธีการดีที่สุดในการสร้างพลังความสด
ชื่นของเราคือการเชียร์คนใกล้เคียง”
Mark Twain

สำหรับภูเก็ตได้ดำเนินการเรื่องถนนและสิ่งแวดล้อมก่อน ซึ่งเรื่องถนนและสิ่งแวดล้อมนี้ EU Federal of Road Safety ได้แนะนำและให้ความสำคัญเรื่องการแก้จุดเสี่ยง ด้วย เหตุผลว่าเป็นเรื่องที่ทำง่ายที่สุดในบรรดาปัจจัยเสี่ยงหลักๆ ของอุบัติเหตุ เพราะจุดเสี่ยงแต่ละจุดคือพื้นที่ที่ผู้ใช้ชวดยาน ต้องผ่านและเกิดความเสี่ยงที่ต่ออุบัติเหตุ ที่ผ่านมากุ่เกิดได้ ดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงไปแล้วประมาณ 20 จุด และสามารถลดการเสียชีวิตได้ถึงปีละประมาณ 60 ราย เพราะ

เมื่อดูข้อมูลย้อนหลังพบว่าแต่ละจุดจะมีผู้เสียชีวิตประมาณปีละ 1-4 ราย ดังนั้นเมื่อแก้ตรงจุด อุบัติเหตุจึง ลดลงอย่างเห็นได้ชัด บางจุดเมื่อแก้ไปแล้วน่าพอใจมาก อาทิเช่น บริเวณทางโค้งคอเอน(เป็นชุมชนอยู่ตอน เหนือของเกาะภูเก็ตใกล้สะพานสารสิน)ซึ่งเดิมมีอุบัติเหตุประมาณปีละ 10 ครั้ง เสียชีวิตปีละ 1 ถึง 2 รายแต่ หลังจากที่มีการแก้ไขผ่านไปเกือบปีปรากฏว่าไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นอีกเลย ผมจึงขอเชิญชวนผู้อ่านและภาคี

“ทำงานคนเดียวเหมือนเพียงหยดน้ำ แต่
หากร่วมมือกัน เราจะเป็นดั่งมหาสมุทร”
เรียว โนสุเกะ ซาตาโร

“ข้อดีของการทำงานเป็นทีมคือเราจะมีคน
เคียงบ่าเคียงไหล่กับเราเสมอ” มากาเร็ต
คาร์ธี

เพื่อความปลอดภัยทางถนนทดลองและทดสอบในพื้นที่ หากเราแก้ไขจุดจุดและกฎวิธี อุบัติเหตุในจุดนั้นๆจะลดลง อย่างแน่นอนครับ แต่อย่างไรก็ตามการแก้ไขต้องอาศัยภาคี หลายฝ่ายทำไม่ได้ด้วยหน่วยงานเดียวเพราะ โครงสร้าง ราชการไทยที่อ่อนแอ ขาดการบูรณาการ ต่างคนต่างทำ เช่น ทางหลวงมีหน้าที่ออกแบบบำรุงรักษาถนนหนทาง ตำรวจมีหน้าที่บังคับใช้กฎหมาย ส่วนหมอพยาบาลก็เย็บ แผลรักษาการบาดเจ็บไปตามเรื่อง หากไม่เคยคุยกัน ไม่ได้

ใช้ข้อมูลและประสานการดำเนินการระหว่างหน่วยงานเรื่องนี้จะแก้ไขไม่ได้ครับ ในวงสอจร.เลยให้

ความสำคัญกับภาคีเครือข่ายอย่างมาก โดยหมออนุชา เศรษฐเสถียร ได้ให้คาถา 5 ช. คือ *ชวน เชื่อม/เชียร์ ชม ชง ช้อน* ไว้ ซึ่งก็คือหลักในการประสานภาคนั้นเอง “*ชวนและเชื่อม*” คือการชวนคนที่มีความรับผิดชอบ มีศักยภาพในการแก้ไขปัญหาเพื่อเชื่อมร้อยกันเป็นเครือข่ายภาคี “*ชม/เชียร์*” ก้นบ่อยๆ ไม่คำเหน็ดเหนื่อยซึ่งกันและกัน ประเทศญี่ปุ่นซึ่งเป็นสังคมที่พัฒนาแล้วใช้วิธีการนี้กันมาก “*ชม/เชียร์*” จนออกเป็นแนวปฏิบัติในบริษัทเอกชนหลายแห่ง โดยให้เริ่มต้นวันทำงานด้วยการชมซึ่งกันและกัน ปรากฏว่าผลผลิตเพิ่ม เพราะพนักงานเกิดกำลังใจ ทำงานหามรุ่งหามค่ำเพราะมีคนเห็นคุณค่าและความดี โรงเรียนในประเทศญี่ปุ่นก็ใช้หลักนี้อย่างกว้างขวางโดยถือว่า “*แม่เด็กที่เกรที่สุด ก็ยังมีจุดดีงามในตัว ให้ค้นให้พบ นำมาชื่นชม จะทำให้เด็กเกิดการยอมรับนับถือในคุณค่าตนเอง กลายเป็นเด็กดีได้ในที่สุด*” หรือคติพจน์ของญี่ปุ่นที่ว่า “*อย่าตำหนิตายคน หากท่านเองไม่มีคำแนะนำหรือทางออกที่ดีให้*”

การ “*ชง*” คือการนำเสนอผู้บริหาร โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้บริหารในพื้นที่เช่นผู้ว่าราชการจังหวัด นายก อบจ. เทศบาลหรือ อบต. เพราะท่านเหล่านี้สามารถให้การสนับสนุนการแก้ไขปัญหาในพื้นที่ได้ หากได้รับข้อมูลและแนวทางแก้ไขที่ถูกต้องหรือได้รับการ “*ชง*” นั้นเอง การ “*ช้อน*” คือการช้อนคว้าความรู้ซึ่ง คำที่ว่า “*Do not invent a new wheel*” หมายถึงอย่าไปเสียเวลาค้นคว้าประดิษฐ์อะไรใหม่เช่น ล้อกลมที่คิดได้มาหลายพันปีหากยังใช้ได้ไม่ต้องไปคิดใหม่ให้นำมาใช้ประโยชน์เลย ทีมงานจึงค้นคว้าหาความรู้ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรซึ่งมีอยู่ตามเว็บไซต์ของสถาบันวิชาการต่างๆ ที่มีอยู่มากมาย ส่วนใหญ่ผ่านการพิสูจน์วิจัยและมีผลเชิงประจักษ์มาใช้เป็นเครื่องมือในการแก้ไขปัญหา ตัวอย่างง่ายๆ ของข้อมูลเช่น เช่น “*วงเวียนลดการบาดเจ็บได้ร้อยละ 32 - 69.9*” “*ป้ายสะท้อนแสงลดอุบัติเหตุได้ร้อยละ 15*” “*ไฟฟ้าส่องสว่างลดอุบัติเหตุและอุบัติเหตุคนเดินถนนได้ร้อยละ 20-30*” “*Speed Hump และ Rumble strip (เนินหลังเต่าและลูกระนาด) ลดอุบัติเหตุได้ร้อยละ 10-30*” เป็นต้น ภูเก็ตใช้ข้อมูลที่เรา “*ช้อน*” มาเป็นข้อมูลสนับสนุนการดำเนินงาน และเมื่อเราทำจริง แก้ไขจริง พบว่าได้ผลไม่แตกต่างจากงานวิจัยที่มีอยู่

“*ความรู้ที่แท้จริง คือรู้ว่า เราไม่รู้อะไร*” ขงจื้อ

ประสบการณ์จากการทำงาน ทีมงานพบว่ายังมีอีกหลาย ช. ที่มีความสำคัญกับการทำงานแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุทำให้เกิดการเติม “*ช.*” จนปัจจุบันเพิ่มเป็น 10 ช. อันได้แก่ “*ช. เช็ค*” คือเช็คหรือวิเคราะห์ ข้อมูลจุดเสี่ยง เพราะจุดต่างๆ เหล่านี้เองคือพื้นที่เสี่ยงต้นเหตุแห่งปัญหา เมื่อเราทำงานแรกๆ การเช็คข้อมูล ทำให้ทุกคนที่เห็นข้อมูลพากันอึ้ง ตัวอย่างเช่นพบว่าจุดเสี่ยงบริเวณสี่แยกภูเก็ต เกิดอุบัติเหตุ 39 ครั้งต่อปี หรือสี่แยกราชภัฏ 36 ครั้งต่อปี เป็นต้น แสดงว่าเกิดอุบัติเหตุเกือบทุกสัปดาห์ ถ้าไม่ “*เช็ค*” ก็ไม่มีทางที่

เครือข่ายภาคีจะทราบถึงขนาดความรุนแรงของปัญหา และเมื่อไม่ทราบปัญหาก็ยิ่งแก้ไขไม่ถูกหรือไม่ได้แก้ไข “ช.เชื่อ” คือการแพร่ความคิดความเชื่อให้เกิดภาคีใหม่ๆ คนทำงานใหม่ๆ

โดยตัวชี้วัดที่เราใช้อันหนึ่งของภาคีเราคือหากยังทำคนยิ่งเพิ่มมากขึ้น ถือว่าสำเร็จ ซึ่ง Henry Ford

“เขียนเล่มหนึ่งเขียนใจส่องสว่างด้วยการ
เผาไหม้ตนเองแค่ชั่วอายุเขียน เขียนไปไม่
ต่อเขียนเล่มอื่นเพื่อส่องสว่างให้มากกว่า
และส่องสว่างตลอดไป” นิรนาม

เขียนคำคมไว้ว่า “Coming together is a beginning; keeping together is progress; working together is success.” ซึ่งย้ำให้เห็นว่า ไม่เพียงสักแต่ว่าพร้อมเพรียงกันประชุม พร้อมเพรียงกันเลิกประชุม แต่ต้องพึงทำกิจที่พึงกระทำ อันนี้เป็น “อภิธานิยธรรม” หรือธรรมแห่ง

ความเจริญของพระพุทธเจ้าครับ การประชุมกันเนืองๆนี้สำคัญมากครับ จะเห็นว่าองค์กรที่มีประสิทธิภาพสูงๆหลายแห่งประชุมกันบ่อยมาก พวกเราคงคุ้นกับคำว่า Morning talk ที่ใช้คำว่า talk เพราะถือเป็นการ

“เมื่อความคิดของท่านเปลี่ยน โลกของท่าน
จะเปลี่ยนตาม” นอร์แมน วินเซนทีย์ เพลล์

ประชุมพูดคุยกันแบบเบาๆ สบายๆ ที่ภูเก็ตรเราใช้ Lunch talk คือ “กินข้าวเล่าเรื่อง” ที่ไปที่มาคือการหาเวลานัดหมายประชุมของต่างหน่วยงานให้ว่างพร้อม

กันได้ยากมาก ต้องนัดล่วงหน้านานแถมบรรยากาศการประชุมเป็นทางการอึดอัดเป็นพิธีกรรมมาก เผอิญมีอยู่ช่วงหนึ่งที่มีเรื่องสำคัญที่ต้องพูดคุยกับภาคีเครือข่าย แต่ทุกคนมีงานยุ่งจึงนัดหมายกันตอนเที่ยงที่มีเวลา 1

“การบริหารคือการทำงานให้สำเร็จ โดยอาศัย
มือผู้อื่น ผู้ปกครองระดับธรรมดา ใช้
ความสามารถของตนอย่างเต็มที่ ผู้ปกครอง
ระดับกลาง ใช้กำลังของคนอื่นอย่างเต็มที่
ผู้ปกครองระดับสูง ใช้ปัญญาของคนอื่นอย่าง
เต็มที่” ขงจื้อ

ชั่วโมงคือมือกลางวัน การประชุมได้ผลดี ใช้เวลาน้อย สำคัญคือบรรยากาศดีมาก ทุกคนอึด มีความสุขและได้เนื้องาน ทำให้ระยะหลังๆพวกเราประชุมแบบ Lunch talk ค่อนข้างบ่อย เดือนหนึ่งหลายครั้ง ร้านเล็กใหญ่ไม่สำคัญ ขอให้อย่าพลุกพล่านเหมือนโรงอาหารโรงเรียนจะไม่ได้คุยกัน อาหารจานเดียวง่ายๆสะดวกที่สุดครับ พูดคุย

เสร็จทุกคนแยกย้ายไปทำงานตามภาระหน้าที่ ท่านผู้อ่านลองนำไปใช้บ้างนะครับ

“ความเชื่อ สร้างความจริง” วิลเลียม เจมส์

ช. ถัดไปคือ “ช.เชื่อ” ก่อนเราลงมือกระทำเรื่องใดๆ ความเชื่อเป็นเรื่องสำคัญที่สุดครับ ความ

เชื่อทำให้คนเราทำเรื่องยากๆได้แม้กระทั่ง ถึงขั้นเสียดชะชีวิตของตนเองในภารกิจต่างๆก็เกิดล้วนจากความ

เชื่อกันว่า เรื่องความเชื่อที่คุณหมอวิชา ชาติบัญชาชัย ประธาน สอจร. ให้น้ำหนักว่าสำคัญที่สุดในบรรดา ช.ทั้งหลายเลยครับ ซึ่งผมเห็นด้วยอย่างยิ่งครับ ในต่างประเทศ กระบวนการบังคับใช้กฎหมายใช้ “ช.ความเชื่อ” ในการปรับพฤติกรรมโดยมีงานวิจัยที่บอกว่า หากจะบังคับกฎหมายให้ได้ผลประชาชนต้องมีความเชื่อ ว่า เมื่อฝ่าฝืนกฎหมายไม่ว่ากรณีใดๆ อาทิ การขับรถเร็วเกินกำหนด การดื่มแล้วขับ ฯ จะต้องถูกตรวจจับ

“อย่าแปลกใจที่การเปลี่ยนแปลงในโลก นี้ล้วนเกิดจากคนกลุ่มเล็กๆ ที่มุ่งมั่น ท่วมเท” มาการเร็ด มีด

และถูกดำเนินการทางกฎหมายอย่างหลีกเลี่ยงได้น้อยที่สุด หรือไม่ได้เลย โดยวิธีนี้ทำให้การบังคับใช้กฎหมายของ ต่างประเทศได้ผลจริง สังคมไทยควรพิจารณาคุณะครับ ว่าความเชื่อส่วนใหญ่ของสังคมไทยต่อการบังคับใช้

กฎหมายเป็นอย่างไร โลกนี้เพียงประเทศพัฒนาแล้วมาน้อยเพียงใด ช.ถัดไปคือ “ช.ชิม” ช.นี้ได้มาจากการ สังเกตการขับเคลื่อนงานต่างๆซึ่งไม่ว่าจะเป็นงานใดๆ ระยะแรกมักจะ โดดเดี่ยวทำกันเอง ไม่ค่อยมีผู้สนใจ เข้าร่วมหรือดำเนินการตาม แต่เมื่อทำให้เห็นเป็นตัวอย่างและประสบความสำเร็จจะมีพื้นที่อื่นๆเห็นว่าทำได้ และนำไปลองลงมือปฏิบัติ เสมือนการขายอาหารหรือขนมมมเนย หากมีตัวอย่างให้ชิมจะขายได้ง่าย ซึ่ง ขณะนี้เราเริ่มเห็นการเคลื่อนงานลักษณะที่ทำที่ภูเก็ตในหลายๆพื้นที่ซึ่งแต่ละพื้นที่ก็ได้ผลและบางแห่งมีการ ปรับกระบวนการทำงานทำได้ดีกว่าภูเก็ตเสียอีก ขอแสดงความยินดีและอนุโมทนาในงานสร้างความดีนี้ด้วย นะครับ

ช.สุดท้ายคือ “ช.ชุมชน” ครับ ช.นี้ทำให้หลายพื้นที่ดำเนินการแก้ไขปัญหาคับเคียดไม่สำเร็จ เพราะ ชุมชนไม่มีส่วนร่วม ไม่ได้รับข้อมูลเพียงพอ มีตัวอย่างเรื่องนี้หลายเรื่องครับ ไม่ว่าจะเป็นการประท้วงการจับ หมวกนิรภัย การประท้วงการปิดทางกลับรถ ผมมีตัวอย่างเล่าเรื่องนี้ในการแก้ไขจุดเสี่ยงที่ชุมชนมีส่วนร่วม ครับ

เรื่องการปิดทางกลับรถ (U-turn) เจ้าปัญหา

ชาวบ้านในเกือบทุกชุมชนมักอยากได้ทางกลับรถใกล้ๆเพื่อความสะดวกในการกลับรถ โดยที่บาง พื้นที่จุดกลับรถไม่เหมาะสมและกลายเป็นจุดเสี่ยงสำคัญ ที่ภูเก็ตมีชุมชนแห่งหนึ่งชื่อบางชีเหล้าจุดกลับรถ บริเวณเกาะกลางที่เกิดจากการเรียกร้องของชุมชนตั้งแต่ตอนทำถนน 4 เลนใหม่ๆ ความจริงแล้วจุดนี้ไม่ เหมาะที่จะเป็นจุดกลับรถเพราะห่างไปประมาณ 400 เมตรมีทางแยกบริเวณนี้เลยกลายเป็นจุดเสี่ยงที่เกิด อุบัติเหตุบ่อย ๆ แต่ที่ผ่านมากการปิดทางกลับรถนี้ทำไม่สำเร็จเนื่องจากชุมชนต่อต้าน เคยมีส่วนราชการนำ แผลงกันทางไปปิดชาวบ้านก็ยกออก แต่กระบวนการแก้ไขโดยท่านผู้กำกับสภ.(สถานีตำรวจภูธร)เมืองภูเก็ต

“จงเดินไปหาภูเขา อย่าให้ภูเขาเดินมาหาเรา เพราะผมคิดว่า ปกติผู้บริหารทั่วไป มักจะเรียกพนักงานมาประชุมกับเรา มันเหมือนเราย้ายพนักงานทั้งกองทัพมาหาเรา แต่สำหรับผมผมจะเดินไปหาเขา ผมบอกลูกน้องของผมว่า เราต้องเดินไปหาลูกค้า อย่าให้ลูกค้ามาหาเรา” พรเทพ พรประภา

พ.ต.อ.วันไชย เอกพรพิชญ์ (ปัจจุบัน ย้ายขึ้นดำรงตำแหน่ง รองผู้บังคับการตำรวจภูธร จ.ระนอง) น่าสนใจเพราะก่อนปิดทางทางกลับรถ ท่านลงชุมชน ฟังและแลกเปลี่ยนความเห็น พูดคุยกับแกนนำชุมชนคนสำคัญๆ จนเมื่อมีชาวบ้านจำนวนหนึ่งเข้าใจและเห็นด้วย ท่านจึงลงมือปิดจุดกลับรถนี้อย่างถาวร ทำให้อุบัติเหตุจุดนี้ลดลงอย่างชัดเจน เรื่องนี้น่าจะแสดงให้เห็นนะครับว่าการมีส่วนร่วม

ของชุมชนโดยการแลกเปลี่ยนข้อมูล และร่วมกันตัดสินใจคือหัวใจของความสำเร็จครับ “Participation is information sharing and decision making”

เรื่องความร่วมมือร่วมและการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารหรือ **“information sharing”** นี้เองคือหัวใจหลักของภาทิดูเกิด จุดเสี่ยงในพื้นที่ที่จะถูกนำมาประชุมพูดคุยกันบ่อยครั้ง จนในที่สุดถูกแก้กำลังเดินสู่ก้าวใหญ่ของการแก้ไขจุดเสี่ยงทั่วทั้งเกาะ เพราะถึงวันนี้มีเจ้าภาพและแหล่งเงินในแผนการแก้ไขครบ 40 จุดเสี่ยงสำคัญแล้ว โดยใช้งบประมาณในการแก้ไขสูงรวม 84 ล้านบาท ทั้งนี้ท้องถิ่นย่อยๆและแขวงทางรับเป็นเจ้าภาพไปประมาณ 40 ล้าน ส่วนที่เหลือคุณไพบูลย์ อุบัติสิงห์ นายกอบจ.บรรจูลงในแผนงาน 3 ปี จะทยอยทำในจุดเสี่ยงสำคัญๆก่อนประมาณปีละ 10 กว่าล้าน ซึ่งหากเราแก้ไขจุดเสี่ยงทั้งหมดนี้ตามแผนผมเชื่อว่า ภูเก็ตจะเห็นตัวเลขการเสียชีวิตต่ำกว่าปีละ 100 รายเป็นครั้งแรกในรอบ 20 ปีครับ

เรื่องเงินหรือทรัพยากรในการดำเนินงาน หลายท่านบอกว่าพุงง่ายแต่ทำยาก ที่ภูเก็ตทำได้เพราะภูเก็ตเป็นเมืองเศรษฐกิจ น่าจะไม่มีปัญหาในการหางบประมาณมาแก้ไข เรื่องนี้ไม่จริงครับ ระบบราชการประเทศไทยนี้ให้ความเป็นธรรมและเท่าเทียมกันดีมากครับ หน่วยงานราชการยากจน ขาดงบประมาณเสมอหน้าเสมอดาทันที สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดของผม ประชุมถึงปรับทุกข์กันบ่อยๆว่า มีปัญหาสาธารณสุขสุขต้องแก้แต่ไม่มีงบประมาณ ชาวภูเก็ตที่รวยจริงๆคือ เจ้าของที่ดิน เจ้าของโรงแรมและฝรั่งต่างชาติที่มาเที่ยว

“จงให้แสงส่องสว่าง ผู้คนจะหาหนทางเอง” แอลล่า เบเกอร์

หน่วยงานอื่นๆลำบากยากจนงบประมาณไม่ต่างกันหรอกครับ สำคัญคือความตั้งใจจริงในการแก้ปัญหา มากกว่า ตัวอย่างที่ตำรวจสภท.ฉลอง อ.เมือง ภูเก็ต แก้ปัญหาอุบัติเหตุชนกันบ่อยบนถนน 4 เลนเทียม สายฉลอง-ราไวย์ (4 เลนเทียมคือถนนที่ขยายผิว

จราจรไหลช้าและใช้เกาะกลางเทียมคือทางสี่เหลี่ยมสะท้อนแสงเป็นช่องแบ่งเลนกลาง) โดยใช้ยางรถยนต์เก่าๆทาสีขาวแดง วางแทนเกาะกลาง ปรากฏว่าหลังทำอุบัติเหตุลดลงชัดเจน แต่ตอนนี้ถ้าท่านมาดูจะไม่เห็นเกาะกลางข้างเก่านี้แล้วแล้ว เพราะเทศบาลเจ้าของพื้นที่เห็นประโยชน์จึงปรับปรุงเป็นแบบถาวรเมื่อมีงบประมาณไปเรียบร้อยแล้ว เป็นการใช้กระบวนการทำให้เห็น “ชิม” ก่อน ท้องถิ่นจึงจะซื้อ เรื่องทรัพยากรหรือเงินทองในการแก้ปัญหา ความเห็นของผมเหมือนการเดินทางโดยเรือใบครับ เพราะ “ลมมีอยู่ทุกทิศทาง เพียงแต่กางใบและหันหางเสือ ไปให้ถูกทิศ ลมย่อมพัดใบเรือให้เอง”

“เทคโนโลยีไม่ได้สำคัญเท่ากับการมีศรัทธาในผู้อื่น โดยพื้นฐานแล้วคนทั่วไปมักฉลาดและเป็นคนดี หากเราให้เครื่องมือกับพวกเขา เขาจะสร้างสิ่งมหัศจรรย์ให้ปรากฏ” สตีฟ จ๊อบ

วิธีการแก้ไขปัญหาคือหาวิธีจริงๆ แล้วมีวิธีการทั้งแพงและถูก ผมอยากเชิญชวนให้พวกเราหาทางแก้ไขง่ายๆที่ใช้งบไม่มากก่อนจำพวกพวกวางกรวย ปรับไฟจราจร ติดป้ายสะท้อนแสง Speed hump, Ruble strip การวางแนวเกาะกลาง

เป็นต้น ลองดูนะครับ ทำง่าย ใช้เงินน้อย เป็นตัวอย่างให้ “ชิม” ได้ดีทั้งหน่วยงานภาคีและชุมชนครับ ผมจะเล่าเรื่องการแก้ไขจุดเสี่ยงอื่นๆที่ใช้งบประมาณน้อยๆให้พอเป็นตัวอย่างให้ศึกษานะครับ

เรื่องของไฟสัญญาณจราจร

เรื่องนี้ผมได้เล่าให้หลายเวทีฟัง เรื่องเกิดจากการนำกรณีการชนกันกลางสี่แยกไฟแดงกลางดึกหลังเที่ยงคืนและมีผู้เสียชีวิตมาเสนอในที่ประชุม ในการพูดคุยเผชิญในที่ประชุมได้เสนอข้อมูลเพิ่มเติมว่าทางแยกเดียวกันนี้ เคยมีหน่วยกู้ชีพที่บรรทุกผู้บาดเจ็บชนกับรถเก๋งอีกคันหนึ่งที่ทางแยกนี้ทำให้เราต้องสูญเสีย

“Things don't have to change the world to be important.” Steve Jobs (ขอไม่แปลครับ)

เจ้าหน้าที่กู้ชีพและคนเจ็บที่บรรทุกมาด้วยรวมเป็น 2 ศพ เมื่อพูดคุยกันเพิ่มเติมพบว่าสัญญาณไฟจราจรถูกเปลี่ยนเป็นเหลืองกระพริบหลังเที่ยงคืน

เนื่องจากสมมติฐานที่ว่า หลังเที่ยงคืน รถน้อย ไฟจราจรเหลืองกระพริบจะช่วยลดโอกาส การฝ่าไฟแดงแล้วเกิดการชน ซึ่งเผชิญไม่จริง เพราะเหตุที่หลังเที่ยงคืนคือเวลาปิดสถานประกอบการท่องเที่ยวประเภทผับบาร์ ยวดยานไม่ได้ลดลงแถมยังใช้ความเร็วสูง เมื่อพบความจริงนี้จึงนำสู่การปรับเปลี่ยนไฟสัญญาณจราจรในทางแยกหลักหลายจุด และผลคือทางแยกที่ปรับเปลี่ยนสัญญาณไฟลดการเสียชีวิตหายวับไปกับตาเหมือนเป่ามนต์ จำนวนอุบัติเหตุก็ลดลงอย่างเห็นได้ชัด แม้จะไม่ใช่ศูนย์ก็ตาม หลังจากนั้นยังมีเหตุการณ์

สำคัญเกิดขึ้นอีกคือเหตุการณ์ที่ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัด มีภารกิจต้องไปรับท่านรองนายกรัฐมนตรีนในช่วงเช้ามีประมาณ 6 นาฬิกาเศษ ขณะขับรถผ่านทางแยกแห่งหนึ่งซึ่งไม่ได้ปรับสัญญาณไฟ เกิดอุบัติเหตุชนกับรถที่ขับตัดหน้าบนทางแยก ผลคือท่านผู้บังคับการขาหัก เรื่องนี้ทำให้ต้องออกหนังสือแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเปลี่ยนสัญญาณไฟเป็นเขียวเหลืองแดง 24 ชั่วโมงจนครอบคลุมเกือบทั้งจังหวัด ทำให้ปัจจุบันเหลือไฟจราจรน้อยจุดครับที่ไม่เปิดไฟสัญญาณ 24 ชั่วโมง ข้อมูลวิชาการของไฟจราจรนี้มีการวิจัยจากหลายสถาบันพบว่าไฟจราจรสามารถลดอุบัติเหตุได้ 42.9 - 47.1 % และไฟจราจร 24 ชั่วโมงลดอุบัติเหตุได้ 60 % หากท่านมีโอกาสมาเที่ยวภูเก็ต ท่านจะสังเกตเห็นว่ามีการติดตั้งไฟจราจรในทางแยกทางเชื่อมต่างๆ โดยแขวงทางหลวงและอบต.เทศบาลต่างๆครอบคลุมไปทั่ว เรื่องนี้เกิดขึ้นหลังจากหลังจากที่ภาคีเราช่วยกันชม ชมและเชียร์กันในเวทีและโอกาสต่างๆอย่างสม่ำเสมอ

ทางโค้งกับอุบัติเหตุ

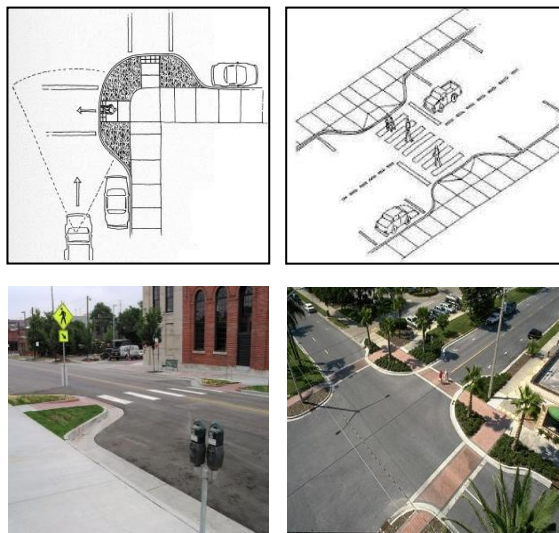
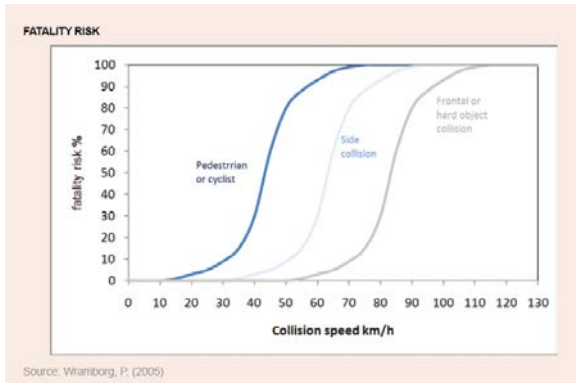
ถนนภูเก็ตเป็นสามมิตีครับมีทั้งโค้งคดเคี้ยวและขึ้นสูงลงต่ำตามภูมิประเทศที่เป็นเกาะและมีภูเขา ไม่มีถนนเส้นตรงยาวๆเหมือนจังหวัดอื่นๆ การประชุมวิเคราะห์จุดเสี่ยงทำให้ทราบว่าทางโค้งหลายแห่งเป็นทางโค้งอันตราย มีทั้งการชน การแหกโค้ง หากรุนแรงมีการชนแบบข้ามเกาะกลางถนนมาชนรถอีกฝั่งหนึ่ง

“ความคิดใหม่ๆเป็นตัวเปลี่ยนแปลงประวัติศาสตร์โลก” จอน เมย์นาร์ต

เพื่อให้ข้อมูลชัดเจนขึ้นทีมงานภูเก็ตจึงออกสำรวจทางโค้งอันตรายหลายแห่ง ร่องรอยที่ปรากฏบนขอบทางและ Guard Rail แสดงให้เห็นรอยเฉี่ยวชน ซึ่งแต่ละรอยคือจากรีขงอุบัติเหตุที่เคยเกิดขึ้น หลังจากดูร่องรอยแล้วเพื่อให้ข้อมูล

ชัดเจนขึ้น ทีมงานจึงออกสำรวจความเร็วด้วยกล้องของตำรวจทางหลวงพังงาซึ่งครอบคลุมพื้นที่ภูเก็ตด้วย ข้อมูลความเร็วที่ได้บอกให้เรารู้ถึงสาเหตุของอุบัติเหตุบนทางโค้งอย่างชัดเจนว่า มีรถจำนวนมากที่ใช้ความเร็วสูงขณะเข้าโค้ง ข้อมูลนี้ทำให้ทีมงานต้องทำอะไรบางอย่างเพื่อลดอุบัติเหตุที่ซ้ำซากในจุดเสี่ยงเหล่านี้ การค้นคว้าข้อมูลเพื่อนำสู่การเสนอนโยบายและทางออกที่มีประสิทธิภาพหรือภาษาวิชาการเรียก Evidence Base ให้ผู้เกี่ยวข้องจึงมีความสำคัญ ข้อมูลความเร็วกับอุบัติเหตุมีการศึกษาค้นคว้าไว้หลายแห่งแต่มีกราฟที่ศึกษาการเกิดอุบัติเหตุกับความเร็วน่าสนใจมาก ที่จะเล่าต่อไป

เรื่องของความเร็ว

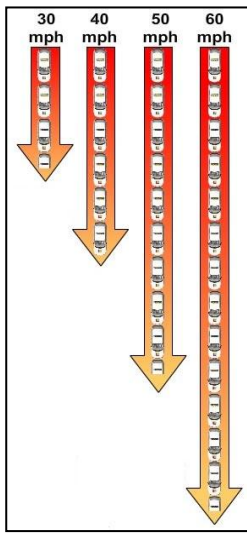


ความเร็วเป็นปัญหาหลักของอุบัติเหตุ จากภาพแสดงให้เห็นความเสี่ยงของการเสียชีวิต (Fatality Risk) กับความเร็วขณะเกิดอุบัติเหตุ (Collision Speed) ซึ่งถูกวัดเป็นกิโลเมตรต่อนาที จะเห็นชัดเจนนะครับว่า สำหรับคนเดินถนนหรือคนขี่จักรยาน โอกาสเกิดการชนมากขึ้นชัดเจน เมื่อความเร็วรถเพิ่ม

มากกว่า 40 กม.ต่อชั่วโมง ด้วยความรู้ที่เราจะเห็นได้ชัดเจนครับว่า ตามเมืองต่างๆในประเทศพัฒนาแล้ว จะมีการจำกัดความเร็วที่ประมาณ 20-40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยการวิจัยผลการดำเนินงานในอังกฤษพบว่า เขตควบคุมความเร็ว 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมงจะช่วยลดอุบัติเหตุได้ ร้อยละ 27 ลดการบาดเจ็บสาหัสร้อยละ 70 สำหรับการชนด้านข้าง (Side Collision) มักเกิดกับบริเวณทางแยก ทางร่วม การชนมักเกิดขึ้นเมื่อความเร็วมากกว่า 60 กม.ต่อชั่วโมง ซึ่งเกิดเนื่องจากเบรกไม่ทัน เมื่อรถอีกคันหนึ่งออกมาจากทางแยก เนื่องจาก กระบวนการเบรกต้องเริ่มด้วยการมองเห็น สมองรับรู้ สั่งการผ่านระบบประสาทนำไปสู่การเหยียบเบรกและประสิทธิภาพของรถยนต์อีกครั้งหนึ่ง จะเห็นได้ชัดเจนนะครับว่า เฉพาะการเบรกอย่างเดียวก็ต้องผ่าน กระบวนการหลายขั้นตอน ความรู้อันนี้เองครับที่ทางต่างประเทศจึง

ออกแบบถนนในเขตเมืองให้เพิ่มระยะมองเห็น โดยลดการบังสายตาให้มากที่สุด ซึ่งรูปแบบการออกแบบมากมายดังตัวอย่างที่แสดงไว้ในภาพ

ส่วนรูปแบบการชนแบบสุดท้ายคือ การชนข้างหน้า (Frontal or hard object collision) ความเร็วที่ทำให้เสียชีวิตคือความเร็วที่มากกว่า 80 กม.ต่อชั่วโมง ดังนั้นการแก้ปัญหาทำได้ทางเดียวคือต้องลดความเร็วลง



ซึ่งทำได้หลายวิธี ไม่ว่าจะเป็นการบังคับใช้กฎหมาย การใช้เทคโนโลยีกล้องตรวจจับความเร็วหรือการออกแบบวิศวกรรมจราจร สำหรับประเทศที่กำลังพัฒนาที่มีงบประมาณจำกัด การลดอุบัติเหตุด้วยวิธีที่ประหยัดและใช้เงินน้อยโดยมีการวิจัยพบว่า Speed Hump สามารถลดความเร็วรถลงได้ 15-30 กม.ต่อชั่วโมง และลดอุบัติเหตุได้ร้อยละ 13 (http://en.wikipedia.org/wiki/Speed_hump)



นอกจากนั้นอีกวิธีหนึ่งที่ประหยัดคือการใช้ Rumble Strip ซึ่งคือเส้นจราจรที่ตีขวางบนถนนเป็นแถบๆ ใช้สำหรับเตือนคนขับรถถึงลักษณะสภาพถนนที่เปลี่ยนไป หรือให้ระวัง (เช่น เตือนเมื่อถึงทางเลี้ยว, เตือนเมื่อถึงทางลาด) เส้นนี้ทำงานโดยอาศัยแรงกระแทกของล้อรถกับเส้นจราจรที่ตีไว้บนถนน ทำให้เกิดเสียงเมื่อรถวิ่งผ่านและการสั่นสะเทือนบนตัวรถ โดย Rumble แปลว่า เสียงคราง เสียงโหยหวน พบว่า shoulder rumble strips ลดอุบัติเหตุได้ 30% centre line rumble strips ลดอุบัติเหตุได้ 10% การใช้ Speed Hump ร่วมกับ Rumble Strip การเตือนก่อนเข้าโค้งด้วยป้าย และ rumble strip เพราะหากใช้

Speed Hump อย่างเดียวจะเกิดการสุดคุดของรถที่มาเร็วอย่างไม่ระมัดระวัง อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุมากขึ้น ต้องใช้ป้ายเตือน rumble strip ประมาณ 3 – 4 ระยะ แล้วจึงทำ Speed Hump ต่ำๆ

จังหวัดภูเก็ตภูเก็ตเน้นเรื่องการลดความเร็วจุดเสี่ยงเป็นหลัก โดยทำทั้ง Speed Hump Rumble Strip ยังทำสีชนิดพิเศษ

ซึ่งเป็นการเพิ่มความถี่ของฝึกรถ เราพบว่าหลังจากการดำเนินการอุบัติเหตุลดลงในจุดที่แก้ไขอย่างเห็นได้ชัดเจน งบประมาณที่ใช้ก็ไม่มากนัก งบประมาณ บางจุดอาจดูไม่สวยงาม ตัวอย่างเช่นที่โค้งคอเอนซึ่งมีอุบัติเหตุบ่อยๆ แต่เมื่อมีการตั้งเสาเข็มลึกลงเพื่อลดความกว้างของช่องจราจร รถที่ผ่านจะลดความเร็วลงอย่างอัตโนมัติ ทำให้อุบัติเหตุลดลงอย่างเห็นได้ชัดเจนดังที่เล่าแล้ว ล่าสุดที่กำลังดำเนินการคือโค้งควนลุ่มชัน โดยเรารวบรวมข้อมูล ไปเสนอผู้บริหารท้องถิ่นซึ่งรับปากว่าจะลงมือดำเนินการในเร็ววันนี้

นอกเหนือจากการพยายามปรับปรุงวิศวกรรมจราจรตามที่กล่าวแล้ว อีกเรื่องหนึ่งที่มีความสำคัญคือการลดพฤติกรรมรถขับเร็วด้วยมาตรการทางกฎหมาย ในต่างประเทศใช้ป้ายบังคับความเร็วร่วมกับกล้องหรืออุปกรณ์อื่นๆที่ติดตัวรถเช่นเครื่องบันทึกความเร็วรถสาธารณะ สำหรับภูเก็ตในปี 2554 เดิมมีการตั้งงบประมาณสำหรับซื้อกล้องตรวจจับความเร็วโดยงบประมาณขององค์การบริหารส่วนจังหวัด แต่ภายหลังได้ยกเลิกไปด้วยเหตุผลของความเห็นกรรมการที่ไม่ตรงกันหลายประการเป็นที่น่าเสียดาย อย่างไรก็ตามทางตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ตซึ่งร่วมทำงานกับภาคีมาตลอดไม่ละทิ้งความพยายามจนในที่สุดก็ได้รับงบประมาณจากการประชุม ครม.สัญจรที่ภูเก็ตในเดือนมีนาคม 2555 นี้เอง พวกเราคาดหวังว่ากล้องตรวจจับความเร็วนี้จะใช้อย่างมีประสิทธิภาพในการลดความเร็วและการบาดเจ็บเสียชีวิตบนถนนสายหลักของภูเก็ตลงได้อย่างมาก

“อุปสรรคใหญ่ขวางกั้นความสำเร็จคือการกลัวความล้มเหลว” สเวน โกราน อิริคสัน

เกาะกลางถนนกับการลดอุบัติเหตุ

ความที่ภูเก็ตเป็นเมืองท่องเที่ยวซึ่งที่ดินจำกัดและมีราคาแพง ชุมชนสองข้างทาง รวมทั้งโครงการบ้านจัดสรรต่างๆเกิดขึ้นตลอดเวลา ด้วยความเป็นเมืองเก่าดังนั้นถนนเดิมมักเป็นถนนสองเลนสายแคบๆ เมื่อเมืองขยายขึ้น การขยายถนนเพื่อรองรับการจราจรจึงเป็นสิ่งจำเป็น แต่ที่ทำได้คือการขยายไหล่ทางเป็นสี่เลน ไม่มีเกาะกลางถนน แต่ตีเส้นเหลืองหรือที่เราเรียกว่าเกาะกลางเทียม หากบ้านเรือนห่างๆหรือชนบทไม่ เป็นปัญหา แต่ความที่ภูเก็ตเต็มไปด้วยตรอกซอกซอย อันตรายที่เกิดขึ้นคือการที่รถในชุมชนขับตัดข้ามถนนไปอีกฝั่งหนึ่งได้ตลอดเส้นทาง การขับข้ามเลนที่ไม่อาจคาดเดาได้นี้เองที่เป็นสาเหตุของอุบัติเหตุที่พบบ่อย ภูเก็ตเตรียมปรับปรุงจุดเสี่ยงลักษณะนี้ทั้งเกาะ โดยการแก้ไขและสร้างเกาะกลางรูปแบบต่างๆ จากการลงขัน

กันจากภาคีต่างๆ ซึ่งเราคาดว่าหลังการแก้ไขโดยการสร้างเกาะกลางถนนนี้ จะลดการเสียชีวิตลงได้อีกมาก
ครับ การสร้างเกาะกลางถนนแก้ปัญหาหนึ่งแต่ก่อให้เกิดอีกปัญหาครับ คือปัญหาการย้อนศร

ชุมชนกับการย้อนศร

ทฤษฎีจิตวิทยาด้านพฤติกรรมที่ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ปณิตดา ชำนาญสุข ภาควิชาจิตวิทยา คณะ
สังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เคยสอนผมไว้ในการประชุมภาคีเครือข่ายอุบัติเหตุครั้งหนึ่ง “ว่า
สิ่งแวดล้อมเป็นตัวกำหนดพฤติกรรม” เมื่อเราสร้างเกาะกลางถนนในชุมชน เป็นการสร้างสิ่งแวดล้อมใหม่
เกิดขึ้นในชุมชน เกาะกลางมักจะออกแบบให้มีจุดกลับรถซึ่งอยู่ห่างกันระยะทางเป็นกิโลเมตร ทำให้เกิด
ความไม่สะดวกหากต้องการเดินทางไปอีกฝั่งหนึ่งของถนน พฤติกรรมที่เกิดขึ้นคือการขับข้ามมอเตอร์ไซด์
ย้อนศร เนื่องจากต้องการประหยัดน้ำมันและประหยัดเวลา ที่ชุมชนเกาะแก้วก็เป็นชุมชนที่มีลักษณะนี้ การ
ขับข้ามย้อนศรเป็นเรื่องที่เกิดขึ้นตลอดเวลาเหมือนเป็นเรื่องปกติ เคยมีตำรวจจราจรไม่ได้จึงลงมือบังคับ
ใช้กฎหมายด้วยการจับปรับ ผลหรือครับไม่ถึงครึ่งวัน เกิดมีอบชาวบ้านก่อดัวประท้วง การบังคับใช้
กฎหมายไม่สำเร็จ

ต้องชุมชนมีส่วนร่วมจึงจะแก้ไขปัญหาได้

ตามที่เล่าให้ฟังข้างต้นว่าการแก้ไขปัญหา หากชุมชนไม่มีส่วนร่วมอาจจะต่อต้าน ทำให้การ
ดำเนินการบังคับใช้กฎหมายไม่สำเร็จ หรือไม่ยั่งยืน ทีมงานสจร. ภูเก็ตได้ใช้หลักการ 5/10 ข.ตามที่เล่าให้
ฟังตอนต้น เข้าไปหาแกนนำและพูดคุยกับชุมชน แต่การพูดคุยกับชุมชนต้องมีหลักและวิธีการคุยครับ
ทีมงานใช้หลัก 4H เป็นแนวทางในการพูดคุยกับชุมชน 4H เริ่มด้วย “Heart” คือเข้าใจให้ความเห็นอกเห็น
ใจชุมชน ที่ถนนมาผ่าชุมชน ทำให้เกิดความเดือดร้อน คนเฒ่าคนแก่ไม่สามารถเดินข้ามไปมาหาสู่กัน

“ความหวังคือความฝันระยะสั้น”

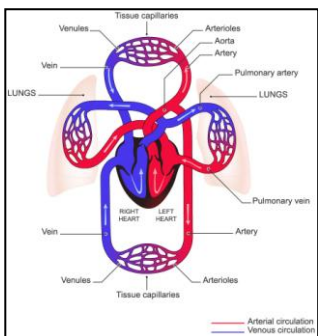
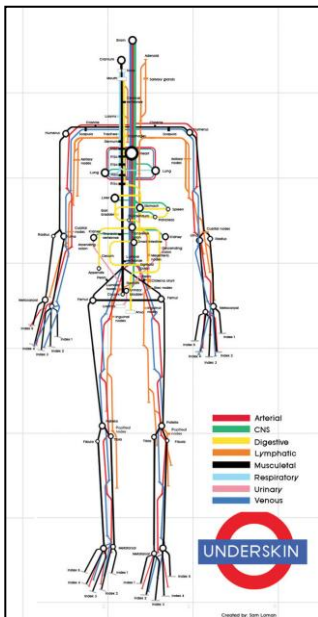
อริสโตเติล

เหมือนในอดีต นอกจากนี้ยังเห็นใจในความเสี่ยงของชุมชน
เพราะนำข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุว่ามีปีหนึ่งๆ เฉพาะบริเวณนี้มี
อุบัติเหตุเกือบร้อยครั้ง หลังจากนั้นต้องสื่อความปรารถนาดีคือ
เราจะมาช่วยหรือคือ “Help” ทีมงานมีความตั้งใจดีเข้ามา

ช่วยเหลือ หาทางออกให้ชุมชน และจะพยายามประสานงานหน่วยงานเกี่ยวข้องเข้าร่วมแก้ไขปัญหา ถัดไป
ต้องสร้างความหวังให้ชุมชน “Hope” คือให้ความหวังว่าปัญหานี้สามารถแก้ไขได้และหากแก้ไขแล้วชุมชน
จะมีความสะดวกสบายขึ้น สวยงามเป็นระเบียบเรียบร้อยขึ้น ค่าขายได้ดีขึ้น ท้ายสุดเสนอทางออกคือ “How

to” วิธีการแก้ไขคือการร่วมคิดกับชุมชนโดยเสนอทางออกว่าหากชุมชนช่วยกันขยับร้านค้า แผงลอยที่รูกล้ำฟุตบอลบาท ทีมงานจะประสานหน่วยงานเกี่ยวข้อง ปรับปรุงฟุตบอลบาทเป็นทางวิ่งให้รถมอเตอร์ไซด์สามารถขับสวนเลนบนฟุตบอลบาทได้ จะลดอุบัติเหตุ การไปมาหาสู่กันสะดวกยิ่งขึ้น ขณะนี้มีข่าวดีเนื่องจากอบต.เจ้าของพื้นที่บรรจุแผนงานปรับปรุงฟุตบอลบาทที่นำเสนอในแผนงบประมาณประจำปี ซึ่งทีมงานเลยเสนอให้ออกแบบด้วยอริยสถาปัตยกรรม คือให้อื้อให้ชุมชน ผู้พิการ เด็ก คนชราสามารถใช้พื้นที่ในการเดินทางได้สะดวกขึ้นครับ

การออกแบบถนนตามประเภทการใช้งาน



ต่างประเทศมีรูปแบบมาตรฐานการออกแบบถนนหลากหลายแต่โดยทั่วไปมักแบ่งถนนตามประเภทการใช้งาน ที่เป็นถนนต้องการความเร็วสูงเพื่อการเดินทางไกลหรือเป็นถนนเล็กๆในชุมชนเพื่อใช้ในชีวิตประจำวัน โดยมากมักแบ่งเป็น 1. *Freeway หรือ Motorway* ซึ่งเป็นถนนระหว่างเมืองที่รองรับปริมาณรถได้มาก รถสามารถใช้ความเร็วสูง ไม่ค่อยมีจุดตัดหรือจุดเชื่อมและมักจะควบคุมหรือจำกัดการเข้าใช้เส้นทาง ชุมชนที่ถนนผ่านจะไม่ใช้ถนนนี้ในการสัญจรประจำวัน 2. *Arterial Road* (Artery = เส้นเลือดแดง) เป็นถนนที่จำกัดการเข้าใช้เส้นทางและมักไม่ค่อยมีทางแยกทางเชื่อมเพื่อให้ สามารถรับรถจาก Collector road จากชุมชนโดยใช้ความเร็วและมีปริมาณรถมากพอสมควรก่อนเข้าสู่ Freeway หรือ Motorway สำหรับ 3. *Collector road* คือถนนที่ออกแบบให้รับรถจากชุมชนบ้านเรือนต่างๆโดยใช้ความเร็วไม่มากนักและสามารถรองรับรถได้จำนวนพอสมควรและโดยมี 4. ถนนขนาดเล็กหรือถนนชุมชน (*Local road*) เป็นถนนที่ใช้เพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวัน เดินทางซ้ำๆร่วมกับผู้ใช้ถนนอื่นๆเช่นคนเดินถนนรถจักรยาน ฯ การเรียกชื่อ Arterial นี้ในฐานะผู้เขียนเป็นแพทย์ คิดว่าตั้งชื่อได้ดีครับ เพราะเส้นเลือดของเราเป็นระบบขนส่งเม็ดเลือดที่สลับซับซ้อนมากกว่าเมืองที่มีจราจรหนาแน่นเสียอีก ลองคิดดูนะครับว่าในเลือดมีเม็ดเลือดแดงประมาณ 5 ล้านเซลล์ต่อหนึ่งมิลลิลิตร เรามีเลือดประมาณ 5 ลิตร อยากรู้จำนวนเซลล์เม็ดเลือดแดงเหล่านี้ให้อา 1000 ลูกบาศก์ 5 ลิตร ลูกบาศก์ 5 ล้านเซลล์ จะได้จำนวนเซลล์เม็ดเลือดแดงถึง สองหมื่นห้าพันล้านเซลล์มากกว่าประชากรทั้งโลก 4 เท่าที่ไหลเวียนทั่วร่างกายเฉลี่ย 1 นาทีต่อรอบในภาวะปกติ หากออกกำลังอาจเพิ่มเป็น 4-5 รอบต่อนาที การออกแบบการไหลเวียนตามธรรมชาตินี้ในคนปกติที่ไม่เจ็บป่วยไม่มีการติดขัด เดินทางได้คล่อง เม็ดเลือดแดงไม่เคยชนกัน ไม่มีอุบัติเหตุ ระบบจราจรใน

ประเทศพัฒนาแล้วจึงออกแบบคล้ายระบบไหลเวียนของเลือด ทำให้อุบัติเหตุน้อย เนื่องจากพยายามลดจุดตัด แบ่งประเภทถนนเป็นถนนเร็ว ถนนช้า

สำหรับเมืองไทยของเราดูแล้วการออกแบบถนนปนเปกันไปหมด ถนนขนาดใหญ่สี่เลนผ่าเมืองเป็นเรื่องปกติในหลายๆพื้นที่ ถนนลักษณะนี้ผ่านชุมชนต่างๆตลอดแนว มีแนวตัดขวางจากถนนเล็กซอยน้อย การไปมาหาสู่กันและกิจกรรมในชุมชนไม่สะดวก การเดินข้ามถนนอันตรายมากและเป็นไปไม่ได้สำหรับผู้สูงอายุเด็กหรือผู้ที่ไม่คล่องแคล่ว และมักมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อย อีกเรื่องหนึ่งครับคือถนน 4เลนผ่าเมืองนี้สิ้นเปลืองและไม่มีประสิทธิภาพอาจารย์ คณัฏ เรืองศรี ทีมงานสอจร. เคยบ่นเรื่องนี้ให้ฟังหลายครั้งคือถนน 4 หรือ 6 เลนใช้จริงได้เลนเดียว เพราะการใช้งานพื้นผิวจราจรถนน 4-6 เลน ที่มีเกาะกลางและจุดกักรถ สภาพที่พบบ่อยๆคือ ทางซ้ายมักมีรถจอด 1 คันเสียไป 1 ช่องจราจร หากมีรถจอดรถกักรถก็จะเสียไปอีก 1 ช่องจราจร สรุปว่าลงทุนสร้าง 4-6 เลน หายไปข้างละ 2 เลนเหลือเท่ากับถนน 2 เลน ต่างประเทศเขาห้ามจอด บนถนนสายหลักหากจะจอดต้องจอดบนไหล่ทาง โดยทำไหล่ทางเป็นที่จอดรถ ซึ่งต้นทุนต่อตารางเมตรน้อยกว่าการทำผิวถนนเนื่องจากไม่ต้องรับน้ำหนักและการใช้งานหนักๆเหมือนผิวถนน ผมคิดว่าทางกระทรวงคมนาคมควรพิจารณาเรื่องของเส้นทางหลักโดยการแยกทางประเภทต่างๆให้ชัดเจนเหมือนต่างประเทศ จะประหยัดงบประมาณและลดอุบัติเหตุ พื้นที่ต่างๆก็ไม่ต้องคอยตามแก้ปัญหาจุดเสี่ยงในชุมชนเหมือนที่เป็นอยู่ทุกวันนี้

โดยสรุปขณะนี้การแก้ปัญหาเรื่องจุดเสี่ยงของภูเก็ตดำเนินการไปได้ระดับหนึ่งแล้ว เรากำลังเดินเรือไปในทิศทางของการขับเคลื่อนเรื่อง “คน” ซึ่งก็คือเรื่องการบังคับใช้กฎหมายและพฤติกรรมในการขับขี่นั่นเองซึ่ง คือ เรื่องหมวกนิรภัย และเมาแล้วขับครับ

การดำเนินการระยะที่สอง เรื่อง “คน”

เป็นที่ทราบกันดีว่าพฤติกรรมเสี่ยงและการฝ่าฝืนวินัยจราจรไม่ว่าการไม่สวมหมวกนิรภัย การดื่มแล้วขับ และอื่นๆล้วนแต่เป็นสาเหตุสำคัญเป็นเรื่องสำคัญที่ทำให้คนต้องจบชีวิตบนถนน อย่างที่ผมเรียนแล้วว่า พฤติกรรมส่วนหนึ่งมาจากสิ่งแวดล้อม สังเกตได้นะครับว่า ฝรั่งเศสที่มาเที่ยวเมืองไทย หลากๆคนเวลาขี่มอเตอร์ไซด์ก็ไม่สวมหมวกนิรภัย เพราะสิ่งแวดล้อมเมืองไทยซึ่งไม่ใช่หมายถึงอากาศที่ร้อน แต่สิ่งแวดล้อมของเราคือไม่สวมหมวกนิรภัยก็ไม่เป็นไร ตำรวจไม่จับ แถมสนุกเพราะ ลมพัดหน้าเย็นสบายดี เมื่อไม่มีใครบังคับจึงเลือกทางที่ง่ายคือการไม่สวมหมวกนิรภัย

หมวกนิรภัยภูเก็ต

หากสังเกตการลดลงของจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุในปี 2554 เหลือ 116 คน ต้องยกความดีนี้ให้ท่าน พ.ต.อ. วันไชย เอกพรพิชญ์ อดีตผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรเมืองภูเก็ตที่ทำเรื่องจุดกลับรถที่เล่าไปแล้วครับ ปัจจุบันจากการรายงานของ เครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Watch) ภูเก็ตเป็นอันดับที่ 2 ของไทยที่มีอัตราสวมหมวกนิรภัยสูงที่สุด ไม่น่าเชื่อนะครับจากจังหวัดที่ประชาชนรวมกันประท้วงถึงขั้นจะเผาศาลากลางในปี 2530 เมื่อผู้ว่าราชการจังหวัดสมัยนั้นประกาศนโยบายเข้มงวดเรื่องการสวมหมวกนิรภัยกลายเป็นจังหวัดแนวหน้าในการสวมหมวกนิรภัยของประเทศในวันนี้ เรื่องนี้เบื้องหลังและวิธีการทำงานของตำรวจน่าชื่นชมมาก เรื่องมีอยู่ว่าระหว่างการประชุมประจำสัปดาห์ของเครือข่ายภูเก็ต ผมได้นำเสนอข้อมูลการเสียชีวิตของภูเก็ตว่าเสียชีวิตกันถึงปีละเกือบสองร้อยคน แต่การสวมหมวกนิรภัยของภูเก็ตในเดือนมีนาคมปี 2553 คนที่สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 60 และคนซ้อนท้ายสวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 3.6 ซึ่ง ผลปรากฏว่า ท่าน พ.ต.อ.วันไชย เห็นข้อมูลเข้าเกิดความรู้สึกที่ต้องลงมือทำอะไรสักอย่าง ท่านบอกกับผมว่าเวลาเกิดอุบัติเหตุจราจรซึ่งปีๆหนึ่งมีไม่กี่ราย ทั้งตำรวจและประชาชนให้ความสนใจมาก แต่คดีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรจำนวนมากอย่างนี้ทำไมไม่สนใจดูแลป้องกัน ทั้งๆที่การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่นั่น “ศพไม่สวย” จริงของท่านครับ การเสียชีวิตจากอาชญากรรม ยิ่งหรือแทงบาดแผลเล็กเป็นรอยมีดหรือรูกระสุน แต่ศพจากอุบัติเหตุแต่ละรายแผลสดสยดสยอง เมื่อท่านลงมือทำงานและผลักดันเรื่องนี้ แต่วิธีการ “ทำอะไรสักอย่าง” ของท่านน่าสนใจมากครับเพราะกระบวนการเคลื่อนไหวของท่านไม่ธรรมดา นำรู้ นำศึกษาและนำไปปรับใช้ครับ

เริ่มด้วยการที่ท่าน ”รู้เขา รู้เรา รบร้อยครั้ง ชนะร้อยครั้ง” ท่านวิเคราะห์ปัญหาและหาภาคร่วม ใครเป็นตัวเล่นหลักๆ ซึ่งได้แก่

1. ผู้นำของจังหวัดได้แก่ ผู้ว่าราชการจังหวัด หัวหน้าส่วนราชการ นายกองท้องถื่นต่างๆ รวมทั้งผู้นำศาสนา
2. มอเตอร์ไซค์รับจ้าง ซึ่งมีกว่า 2000 คัน ทั้งจังหวัด หากเข้มงวดจับกุมและจับมอเตอร์ไซค์รับจ้างด้วย น่าจะเกิดมือบอบอย่างแน่นอน อีกอย่างท่านก็เห็นว่ากลุ่มเหล่านี้เป็นผู้หาเช้ากินค่ำ
3. สถานประกอบการและหน่วยงานต่างๆ
4. สถานศึกษา
5. สื่อมวลชน

เมื่อวิเคราะห์เช่นนั้นจึงลงมือทำครับ โดยการกำหนดพื้นที่ที่จะทำเป็นเพียงเขตเทศบาลเมืองก่อน เพราะท่านทราบว่าหากทำทั้งจังหวัดโอกาสไม่สำเร็จจะมีมาก อีกอย่างหนึ่งคือ การใช้มอเตอร์ไซค์ในเขต

“ศิลปะการบริหารจัดการที่ดีคือการทำ
ให้ปัญหานั้นสนใจและวิธีแก้ไขช่าง
สร้างสรรค์จนผู้คนอยากร่วมลงมือ
ช่วยกันแก้ไข” พอล ฮอว์เคิน

เทศบาลเพื่อการสัญจรจากนอกเมืองมาในเมืองหรือเดินทาง
ภายในตัวเมือง แต่นอกเขตเทศบาลชาวบ้าน/เกษตรกร
เดินทางเข้าสวน หรือเดินทางในหมู่บ้าน ความเสี่ยงไม่มาก
หากเครื่องจักรจริงจังตั้งแต่เริ่มต้น แรงต้านจะมาก จึงจำกัด
เขตเฉพาะที่ทำได้ก่อน หลังจากนั้นท่านก็กำหนดเวลา
ทำงาน โดย 3 เดือนแรกคือการเร่งรณรงค์ประชาสัมพันธ์

เต็มที่ กำหนด D-day หลังจากการรณรงค์ 3 เดือนคือ 1 ก.ค. 2553 จะบังคับใช้กฎหมายเต็มรูปแบบทั้งผู้ขับขี่
และผู้ซ้อนท้าย การรณรงค์เริ่มด้วยเดินหน้าเข้าหากลุ่มเป้าหมายหลัก โดยสำหรับวิธีการเข้าหาแต่ละกลุ่มไม่
เหมือนกัน เริ่มด้วยการประชุมกับเครือข่ายมอเตอร์ไซค์รับจ้าง หรือ นำ อบรมแลกเปลี่ยนข้อมูล
ขณะเดียวกันนอกจากอบรมแล้วยังพยายามจัดหาหมวกนิรภัยให้มอเตอร์ไซค์รับจ้าง คันละ 2 ใบสำหรับผู้ขับ
ขี่และผู้โดยสาร การพยายามหาหมวกจากแหล่งต่างๆ เพื่อให้มอเตอร์ไซค์รับจ้างช่วงแรกติดขัด เพราะคนยัง

“หากขาดความร่วมมือ ย่อมไม่มี
ความสำเร็จ” สตีเฟ่น อาร์ โคเวย์

เข้าใจ แต่เมื่อทำไประยะหนึ่ง การสนับสนุนหมวกมีจาก
หลายหน่วยงานจนได้หมวกตามต้องการ ในส่วนของผู้นำใน
จังหวัด ท่านใช้วิธีเชิญมาร่วมถ่ายรูปขี่มอเตอร์ไซค์ สวม
หมวกนิรภัยแล้วทำป้ายรณรงค์ประชาสัมพันธ์ ท่านร้องวัน

ไปไซ บอกว่า แม้ชาวบ้านจะรู้ว่าท่านผู้ว่าและผู้นำต่างๆ ในจังหวัดจริงๆ แล้วไม่ได้ขี่มอเตอร์ไซค์ นั่งรถเก่งกัน
ทั้งนั้น แต่การที่มีภาพของผู้ใหญ่ในจังหวัดออกมาร่วมขับเคลื่อน ทำให้ทิศทางทั้งจังหวัดไปในแนวเดียวกัน
ที่น่าสนใจมากจนต้องเขียนไว้เป็นพิเศษคือท่านนำประธานกรรมการอิสลามประจำจังหวัดมา สวมหมวก

นิรภัยชีวิตถ่ายภาพทำโปรสเตอร์ติดทั่วเมือง ทำให้ชาวมุสลิมโดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้หญิงซึ่งสวมผ้าคลุมศีรษะตามหลักศาสนา ก็สวมหมวกนิรภัยทับ เป็นภาพที่น่าชมอีกเรื่องครับ

หลังจากที่ได้กลุ่มสำคัญสองกลุ่ม หลังจากนั้นท่านก็เดินสายทำ MOU กับหน่วยงานต่างๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน โรงเรียน และสถานศึกษาต่างๆ จนถึงระดับมหาวิทยาลัย นำผู้จัดการห้างร้าน ผู้นำองค์กรฯ เหล่านั้นมาถ่ายภาพเซ็น MOU และการสวมหมวกนิรภัยแล้วติดที่หน้าหน่วยงาน โดยการเซ็น MOU นั้น จะมีการอบรมให้ความรู้แก่คนในองค์กรให้เห็นอันตรายของการไม่สวมหมวก สภาพศพเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ๆ ทำให้การเคลื่อนงานเรื่องนี้เกิดกระแสวิ่งขวง และบางแห่งเกิดมาตรการรองค้ำ คือหากฝ่าฝืนไม่สวมหมวกนิรภัย เมื่อตำรวจส่งข้อมูลมาให้ องค์กรจะดำเนินการต่อเช่นการตัดคะแนนนักเรียน การต้องเข้าชี้แจงกับผู้บริหารองค์กร เป็นต้น สำหรับการรณรงค์ประชาสัมพันธ์นั้น โชคดีที่ได้สื่อประชาสัมพันธ์ที่มีหัวใจทองคำคือคุณ สมบัติ แซ่เล้า หรือ โอดี FM คุณสมบัติทุ่มเทกับเรื่องนี้มากครับ ติดโปรสเตอร์ออกรายการวิทยุอย่างหนักโดยไม่คิดเรื่องค่าใช้จ่าย ท่านบอกผมว่า เกิดมาชาติหนึ่ง เงินทองไม่สามารถเอาติดตัวไปได้ สิ่งที่ติดตัวไปได้คือความคิดครับ ท่านเล่าให้ผมฟังว่า ใช้งบส่วนตัวดำเนินการเรื่องนี้ไปหลายแสนบาท การรณรงค์ประชาสัมพันธ์อย่างเข้มข้นทุกสื่อ ทุกเวที ตลอดจนถึงการที่ตำรวจออกไปให้ความรู้ในที่ต่างๆ จนเมื่อถึงจุดที่ทุกคนพร้อม โครงการบังคับใช้กฎหมายจึงเริ่มขึ้น คืนวันที่ 31 กค. 53 หัวคำ ท่าน พ.ต.อ.วัน ไชย โทศัพท์ มาหาผมด้วยน้ำเสียงตื่นเต้น ว่ามีเรื่องไม่น่าเชื่อเกิดขึ้นคือ ชาวภูเก็ตพากันรุมซื้อหมวกนิรภัยจนขาดตลาดเหมือนแจกฟรี ท่านได้ถ่ายรูปเก็บไว้ด้วย

มาตรการคนขี่ถูกจับปรับทุกราย แต่คนซ้อนท้ายถูกปรับเป็นเวลาโดยการต้องไปฟัง ตำรวจอบรม และชมภาพยนตร์สยองขวัญเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ใช้ระยะเวลา 2-4 ชั่วโมง นอกจากเสียเวลาแล้วที่สำคัญคือปรับเรื่อง “ความเชื่อ” ให้เห็นภาพจริงๆ ของการไม่สวมหมวกนิรภัยและ

“กล่าวกันว่าร้อยละ 80 ของการเรียนรู้ของมนุษย์ผ่านสายตาที่มองเห็น” อเลน เคล็น

ความเชื่อเรื่องการทำงานจริงจังและความปรารถนาดีของตำรวจเกิด เปลี่ยนความเชื่อที่ว่าตำรวจจับเพราะหวังค่าปรับ เรื่องนี้ส่งผลถึงการเปลี่ยนพฤติกรรมแบบค่อนข้างถาวร จึงไม่น่าแปลกใจครับเมื่อเราติดตามข้อมูล

การสวมหมวกนิรภัย. ภูเก็ตเป็นระยะๆ จึงพบว่า อัตราการสวมหมวกนิรภัยเพิ่มขึ้น แบบยั่งยืนยาวนาน แม้ตัวท่านวัน ไชย จะย้ายไปรับราชการในพื้นที่อื่นกว่าปี ชาวภูเก็ตก็ยังสวมหมวกนิรภัยอยู่ สิ่งที่ยืนยันเรื่องนี้อีกเรื่องหนึ่งคือ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ปนัดดา ชำนาญสุข ได้ลงมาเก็บข้อมูลเชิงวิจัยในพื้นที่ปรากฏว่ากลุ่มตัวอย่างเช่นประชาชน มอเตอร์ไซค์รับจ้าง ออกมาสนับสนุนตำรวจ ให้ข้อมูลตรงกันว่าปัญหาอุบัติเหตุภูเก็ต

ร้ายแรงเพียงใด ตายปีละนับร้อยคน เป็นอันดับต้นๆของประเทศ ซึ่งข้อมูลที่ประชาชนพูดถึงคือข้อมูลที่ภาควิชาใช้ร่วมกันในจังหวัด นอกจากนั้นเมื่อ อจ.ปนัดดา แก่ลิ่งแห้วว่า ตำรวจจับเพื่อเอาค่าปรับ ชาวบ้านเถียงแทนว่าตำรวจไม่ได้จับเพื่อต้องการค่าปรับ เพราะการจับแล้วปรับเป็นเป็นเวลาดังมาฟังบรรยายและชมภาพยนตร์เป็นเพราะตำรวจต้องการป้องกันชีวิตให้ประชาชนนั่นเอง เมื่อเราติดตามประเมินอัตราการสวมหมวกนิรภัยพบว่าอัตราที่สูงต่อเนื่อง เวลากลางวันหรือกลางคืน มีหรือไม่มีตำรวจอยู่อัตราที่ค่อนข้างสูงเป็นที่น่าพอใจ แสดงถึงว่าเมื่อประชาชนเห็นด้วยและถึงระดับปรับเปลี่ยนพฤติกรรมคงอยู่ตัวแล้ว และเมื่อส่วนใหญ่สวมหมวกนิรภัย จะทำให้เป็นกระแสสังคมที่ส่วนที่เหลือจะทำตามไม่ยาก อย่างไรก็ตามการบังคับใช้กฎหมายคงต้องดำเนินการควบคู่กัน ไปเพื่อให้คงพฤติกรรมด้านนี้ต่อไปเรื่อยๆ

เมาแล้วขับ

เรื่องนี้เป็นปัญหาใหญ่ของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุของคนภูเก็ตอีกเรื่องหนึ่ง เป็นเรื่องแก้ค่อนข้างยากเพราะภูเก็ตกว้างไว้เป็นเมืองท่องเที่ยว ไม่น่าเชื่อจะครบห้าค่าเฉลี่ยประมาณครึ่งหนึ่งของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุตรวจพบแอลกอฮอล์ในเลือด โดยเฉพาะผู้เสียชีวิตที่ปาดองตรวจพบสูงถึงร้อยละ 80 ดังนั้นการลดปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุคงทำได้ยากหากสถานการณ์ยังเป็นเช่นนี้ หากดำเนินการเรื่องเมาแล้วขับได้ การเสียชีวิตของคนภูเก็ตน่าจะลดต่ำกว่า 100 รายเป็นครั้งแรกในรอบกว่า 20 ปี ผมเคยเปรยและนำเสนอข้อมูลเรื่องนี้ในที่ประชุมต่างกรรมต่างวาระมาตลอด แต่ยังดำเนินการไม่ได้จริงจังเพราะเกรงกระทบท่องเที่ยว โดยเฉพาะอย่างยิ่งภาคเอกชนยังไม่เห็นด้วยในเรื่องนี้ ครั้งหนึ่งฝรั่งเจ้าของธุรกิจรายใหญ่ท่านหนึ่งซึ่งเชิญผมไปทานอาหารค่ำและให้ผมเสนอโครงการสาธารณประโยชน์อะไรก็ได้โดยท่านจะสนับสนุนงบประมาณในการดำเนินการให้ เมื่อผมเสนอของบประมาณจัดซื้อเครื่องตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในลม

“ปัญหา ไม่ใช่เครื่องหมายหยุด แต่เป็น
เครื่องหมายทาง” โรเบิร์ต เฮต ซูลเลอร์

“หากหน้าต่างแห่งโอกาสเปิดขึ้น อย่า
ปิดมันด้วยสิ่งเสียเปล่า” ทอม ปีเตอร์

หายใจเพื่อมอบให้ตำรวจและงบในการรณรงค์เพื่อแก้ปัญหาเรื่องเมาแล้วขับปรากฏว่าท่านไม่เห็นด้วยอย่างมาก บอกผมว่า คุณมาทำอะไรกับเมืองท่องเที่ยวแบบนี้ คนเขามาเที่ยวเขาต้องการมากินมาดื่ม มาพักผ่อน สรุปลึ้นนอกเหนือจากไม่สนับสนุนโครงการนี้แล้ว โครงการช่วยผู้พิการที่ผมเสนออยู่ไปด้วยก็ค่อยๆเงียบหายไป ผมได้มีโอกาสนำเสนอเรื่องเมา

ไม่ขับอีกหลายครั้งแต่ไม่สำเร็จ

แต่ผมยังถือภานิตที่ว่า ซ้ำไม่เป็นไร แต่อย่าหยุดของ ขงจื้อ แต่โอกาสมาถึงวันหนึ่งครับเมื่อได้สนทนากับท่าน นายอำเภอ สุภชัย โพชนุกูล นายอำเภอเมืองภูเก็ท ท่านเป็นคณทํางานทุ่มเทจรงจ้ง โดยเฉพาะอย่างย้งงานป้องกันอาชญากรรมและงานเชิงสังคมที่เกดประ โยชน์กับประชาชน

วันหนึ่งผมได้มีโอกาศพูดคุยกับท่านเรื่องงานป้องกันปราบปรามยาเสพติด ผมจึงถือโอกาศเสนอข้อมูลเรื่องอุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับให้ท่าน และเสนอประเด็นว่าบังคับใช้กฎหมายอย่างเดียวไม่ได้เพราะแรงต้านจะมากและเรื่องนี้จะทําไม่สำเร็จ ผมเสนอท่านว่าควรชวนผู้แทนสถานประกอบการจําหน่ายแอลกอฮอล์มาพูดคุย แลกเปลี่ยนให้เห็นข้อมูลว่าการดื่มแล้วขับช้เกดปัญหาอะไรกับสังคมภูเก็ท ต่อมามีการ

“หากไม่ทำงานหนักและจรงจ้ง มีเพียง
วัชพืชเท่านั้นที่จะงอกงามได้” กอร์
ดอน บี สิ้นคัลย

การประชุมเพื่อขับเคลื่อนเรื่องนี้อีก 3 ครั้ง จนนำไปสู่การลงนาม MOU ร่วมกันระหว่างสถานประกอบการและผู้เกี่ยวข้องในโครงการ Be a Hero หรือDesigned Driver (DD) ซึ่งคือโครงการที่ให้กลุ่มเพื่อนเหลือคนไม่ดื่มหนึ่งคนเพื่อขับรถพา

เพื่อนกลับบ้าน ทั้งหมดนี้เกิดจากแลกเปลี่ยนข้อมูลและร่วมกันตัดสินใจผลักดันโครงการจากฝ่ายต่างๆ ข้อมูลที่เล่าสู่กันฟังว่าการบาดเจ็บกว่า 30 % เกิดจากแอลกอฮอล์ ขณะที่การเสียชีวิตกว่าครึ่งเกิดกับผู้ดื่มแล้ว



ขับ สร้างความรู้สึกร่วมของภาคีว่าควรต้อง ช่วยกันทำงานเพื่อลดการเจ็บและตายเป็นจิดสำนึกสาธารณะร่วมกัน โดยมูลนิธิกุศลธรรมภูเก็ทเมื่อทราบว่คำรวจขาดแคลนเครื่องตรวจแอลกอฮอล์ ก็ได้บริจาคเครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจถึง 10 เครื่อง และย้งออกเงินใช้จ่ายในการค่าเทียบค่ามาตรฐานและซ่อมเครื่องเก่าที่ชำรุดจนใช้งานได้เป็นยอดเงินรวมประมาณถึง 4 แสน

บาท รายละเอียดของ MOU คือ การที่ทุกส่วนช่วยกันทำงานเท่าที่จะทําได้ สถานประกอบการสัญญาจะดูแล



ลูกค้าทั้งในแง่หากดื่มแล้ว จะจัดหาที่จอดรถและให้พักจนหายเมาหรือหารถอื่นไปส่งบ้าน ขณะเดียวกันก็ช่วยประชาสัมพันธ์ให้กลุ่มเพื่อนยกเว้นคนขับหนึ่งคนที่ไม่ดื่ม เพื่อที่จะพาเพื่อนกลับบ้าน หากจําเป็นจรงจ้งจะเป็นธุระจัดหารถสาธารณะไปส่งที่บ้าน มูลนิธิเองก็จะสนับสนุนคนขับรถให้ผู้ดื่มหรือพาไปส่งบ้าน โดยไม่คิดค่าใช้จ่ายใดๆ คำรวจมีหน้าที่เร่งรัดการบังคับใช้กฎหมาย ทั้งนี้เรา

อาศัยช่วง 7 วันอันตรายเป็นวันเริ่มโครงการ อีกสักระยะหนึ่ง การประเมินโครงการคงจะตอบได้ว่ากิจกรรมนี้สำเร็จมากน้อยเพียงใด

จากเรื่องวิศวกรรมจราจรและเรื่องพฤติกรรม ก็มาถึงเรื่องสุดท้าย คือ เรื่องรถ ซึ่งในเมืองนอกมีการทำมาตรฐานติดดาวและมาตรฐานรถสาธารณะ

มาตรฐานรถติดดาว

New Car Assessment Programme (NCAP) หรือการประเมินความปลอดภัยของรถรุ่นที่ถูกต้องผลิตใหม่ในท้องตลาดเกิดขึ้นตั้งแต่ปี 2540 ที่ประเทศอเมริกา แต่ประมาณปี 2550 นี้เองที่ประเทศต่างๆกำหนด



เป็นมาตรฐานปลอดภัยของรถโดยการให้ “ดาว” ปัจจุบันมี NCAP ของอเมริกา Euro NCAP ของกลุ่มประเทศในสหภาพยุโรป ANCAP ของออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ JNCAP ของญี่ปุ่น Latin NCAP ของประเทศกลุ่มลาตินอเมริกาและ C-NCAP ของจีน การให้คะแนนให้ในอุปกรณ์

ความปลอดภัยและโครงสร้างความแข็งแรงของรถเช่น การมี ESC (Electronic Stability Control) ซึ่งเป็นอุปกรณ์ควบคุมการทรงตัวไม่ให้รถ

แฉลบเมื่อถนนลื่น (อุปกรณ์ตัวนี้ดีกว่าระบบ ABS ซึ่งไม่มีผลช่วยลดการเสียชีวิตในอุบัติเหตุรุนแรง แต่ช่วยลดอุบัติเหตุกรณีไม่รุนแรงลงร้อยละ 6 แต่ ESC ลดการเสียชีวิตลงได้ถึงร้อยละ 30-60 <http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/Pubs/811182.PDF>) การมีถุงลมนิรภัย โครงสร้างความ

แข็งแรงเมื่อมี การชนด้านหน้า ด้านข้างเป็นต้น โดยรถ 5 ดาว คือ รถที่มีมาตรฐานความปลอดภัยสูงสุด เมื่อทดสอบแล้วก็ประกาศประชาสัมพันธ์

“ด้านที่น่าเศร้าของโลก
ปัจจุบันคือ วิทยาศาสตร์
สามารถค้นคว้าความรู้ได้
เร็วกว่าการค้นคว้าหา
ปัญหาของสังคม” ไอแซก
อาสิมอฟ

ให้ประชาชนทราบทั้งทางอินเทอร์เน็ตและบางประเทศให้ทำเป็นสติ๊กเกอร์ติดรถเหมือนสลากเบอร์ 5 ประหยัดไฟของไทยเรา โดยการขับเคลื่อนเรื่องนี้ ไม่ได้ออกเป็นกฎหมายบังคับบริษัทรถต้องผลิตตาม แต่การให้ข้อมูลความปลอดภัยและมาตรฐานแก่ผู้ซื้อรถเป็นพลังจากผู้บริโภคที่สำคัญมากโดยช่วยปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของบริษัทผลิตรถและผู้ซื้อ พบว่าหลังใช้วิธีการนี้กว่าร้อยละ 50 ของรถในยุโรปผ่านมาตรฐาน 5 ดาว จำนวนรถที่ติดตั้ง ESC เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 15 เป็นร้อยละ 85 ระบบเตือนการคาดเข็มขัดนิรภัยเพิ่มขึ้นจาก 0 เป็นร้อยละ 80 ในระยะเวลาเพียงสองปีครึ่ง

[http://www.esafetysupport.org/download/Dissemination%20Events/4%](http://www.esafetysupport.org/download/Dissemination%20Events/4%20)

[20Tingvallberlin2.pdf](#) สำหรับประเทศไทยเรื่องนี้ยังไม่เป็นที่รับทราบทั่วไปในสังคม ทำให้รถยนต์รุ่นต่างๆ ที่จำหน่ายในต่างประเทศและในประเทศไทย มีมาตรฐานความปลอดภัยแตกต่างกัน แม้จะเป็นรุ่นเดียวกัน แต่จะพบได้บ่อยครั้งที่จำหน่ายในประเทศไทยไม่ได้ติดตั้งอุปกรณ์มาตรฐานเช่น ESC มาให้ จริงๆ แล้ว อุปกรณ์ตัวนี้ไม่ได้มีราคาแพงมาก เพียงแต่ในประเทศไทยทำได้เพราะ “ความไม่รู้” ของเราเอง จึงขอเชิญชวนเครือข่ายผู้บริโภคและหน่วยงานเกี่ยวข้องช่วยกันผลักดันเรื่องมาตรฐาน “ดาว” ดิจิตอลอีกทางหนึ่งนะ ครับ ผมเชื่อว่าเราทำได้เพราะสลากเบอร์ห้าเพื่อลดการใช้พลังงานเราก็ทำสำเร็จมาแล้วโดยเราเพียงนำข้อมูล การทดสอบของต่างประเทศมาประชาสัมพันธ์ และให้ผู้บริโภคร่วมตรวจสอบว่าติดตั้งอุปกรณ์มาตรฐาน เหมือนกันหรือไม่เท่านั้น หากเสริมด้วยพลังของเครือข่ายออนไลน์อีกกระแสหนึ่งจะทำให้การเคลื่อนไหวเรื่องนี้ เกิดได้ในระยะเวลาอันสั้นเพราะเหตุการณ์นี้เกิดขึ้นกับต่างประเทศมาแล้ว

มาตรฐานรถสาธารณะ

“หนึ่งภาพแทนหมื่นตัวอักษร” ผมให้ดูภาพรถโดยสารนักเรียนเกิดการชนกับรถหลายรูปแบบของ



ต่างประเทศ ทุกคนคงเห็นเหมือนผมนะครับว่า รถอื่นๆ ที่ชนกับรถนักเรียนมีสภาพ “หายไปครึ่งคัน” โดยรถนักเรียนไม่บุบสลาย ที่เป็นเช่นนี้เนื่องจาก มาตรฐานโครงสร้างของรถโรงเรียนหรือรถโดยสารสาธารณะในประเทศพัฒนาแล้ว แข็งแรงมาก(ดังภาพ)โดยกำหนดมาตรฐานโครงสร้างให้แข็งแรงหนาแน่นกว่ารถทั่วไป นอกจากนั้นยังกำหนดรายละเอียดอื่นๆ เช่น จุดของประตูทางขึ้นลง ประเภทของประตูที่มีความปลอดภัย กำหนดความจุของผู้โดยสาร เข็มขัดนิรภัยประจำรถ ความสูงของพนักเก้าอี้ เป็นต้น โดยของอเมริกามีข้อบังคับถึง 35 ข้อและปรับปรุงเปลี่ยนแปลงให้ดีขึ้นจากการทบทวนบทเรียนพัฒนาหากมีอุบัติเหตุกับรถนักเรียนเกิดขึ้นทุกครั้ง หากเราดูภาพเปรียบเทียบรถโดยสารและรถนักเรียนไทยแล้ว คุณล้าหลังมาก เรื่องนี้ไม่ใช่เพราะประเทศไทยไม่มีช่าง ไม่มีโรงงานประกอบรถแบบนี้ แต่เป็นเพราะเรายังขาดมาตรการทางกฎหมาย รวมถึงความตระหนักของภาคส่วนสังคม ดังนั้นภาคีภาควิชาการต่างๆ ในสามเหลี่ยมเขยื้อนภูเขาต้องถือเป็นภารกิจหลักในการขับเคลื่อนสู่ภาคนโยบาย เพื่อไม่ให้รุ่นลูก รุ่นหลานของเรา

“แม้มีความรู้เล็กน้อยแต่ลงมือทำ ยังดีกว่ามีความรู้มากล้นแต่ไม่ทำอะไรเลย” คาลิล ยิบราน

ต้องโดยสารรถนักเรียนด้วยความเลียงคังภาพ ซึ่งดูแล้ว “ด้อยพัฒนา” อย่างบอกไม่ถูกครับ และเมื่อเกิดอุบัติเหตุกับเต็ทๆของเราครั้งใด พวกเราก็โทษกันไปมา โดยไม่มีใครลงมือแก้ปัญหาจริงๆจริงจัง ช่วยกันคนละไม้ละมือ นะครับ ภูเก็ตเองได้พยายามนำเสนอรูปแบบรถโรงเรียนที่ปลอดภัยให้ท้องถิ่นต่างๆหลายๆแห่งเช่นเดียวกัน การตอบรับแนวคิดค่อนข้างดี เพียงแต่ยังไม่มีการลงมือทำให้เห็นเป็นรูปธรรม

การแก้ปัญหาอุบัติเหตุรถบัสตกเขาที่ภูเก็ต

เมื่อตำรวจนำเหตุรถบัสนำนักท่องเที่ยวตกเขา 2 กรณีติดๆกันภายในหนึ่งสัปดาห์มาเข้าที่ประชุมของภาคีเครือข่าย ไม่น่าเชื่อ นะครับว่ารถบัสที่ตกเขา 1 คันเป็นรถที่ไม่ได้ผ่านการจดทะเบียนและตรวจสภาพจากขนส่งเนื่องจากต้องการหลีกเลี่ยงภาษี และรถที่ใช้เป็นรถเก่าแก่มาก คันแรกอายุ 19 ปี คันที่สองอายุมากถึง 41 ปี รถอายุขนาดนี้เป็นรถที่ใช้พานักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศที่ตั้งใจมาเที่ยวภูเก็ต เกาะที่ได้ชื่อว่าสวยงามระดับโลก ผมมาทราบความจริงทีหลังว่า อายุรถไม่มีจำกัด หากใช้ซ้ซซีเดิม จะปรับปรุงซ่อมแซมก็ครั้งก็ได้ ยังเป็นรถที่เลี่ยงการตรวจสภาพแบบนี้สิ่งที่เราได้ยินจนชินหู คือ เบรกแตก เหตุการณ์นี้คงจะมีขึ้นเรื่อยๆ อย่างไรก็ตามเมื่อมีการนำเรื่องนี้มาประชุมพูดคุยกัน ได้มีการบูรณาการระหว่างขนส่งจังหวัดและตำรวจครับ มีความเข้มข้นขึ้นในการตรวจสอบรถและขนส่งได้คาดโทษในการประชุมกับผู้ประกอบการทั้งจังหวัดว่า การลงโทษกรณีฝ่าฝืนกฎหมายจะไม่บังคับใช้เฉพาะคนขับชี้เท่านั้น แต่จะรวมถึงการยกเลิก

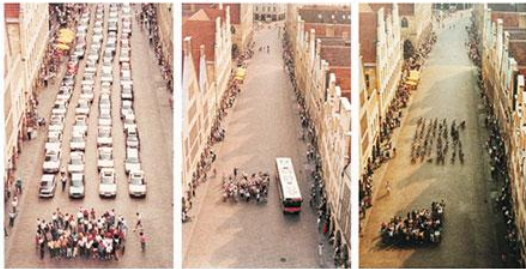
“ความรู้คืออำนาจที่เปิดทางสู่โอกาสและความก้าวหน้า” ปีเตอร์ ดรักเกอร์

ใบอนุญาตการประกอบการขนส่งถึงเจ้าของบริษัทด้วย นอกจากนั้นตำรวจเองก็ขอความร่วมมือจากขนส่งในการช่วยตรวจสภาพรถยนต์ในการสอบสวนหลังอุบัติเหตุ

เพราะเท่าที่ผ่านมาให้บริษัทเอกชนเป็นผู้ตรวจสภาพเพื่อวิเคราะห์หาสาเหตุอุบัติเหตุ ซึ่งอาจไม่โปร่งใสนี้เนื่องจากมีทั้งคู่อภิและประกัน ที่อาจเข้ามาอิทธิพลต่อบริษัทที่ตรวจสภาพรถ ถือได้ว่าทุกวิฤติหากหาแง่มุมดี ๆ เราสามารถทบทวนเพื่อพัฒนาได้เสมอ ตามภาษิตญี่ปุ่นที่ว่าปัญหาคือขุมทรัพย์ “Problem is treasure Japanese” เพราะเราจะได้ทบทวนและพัฒนาต่อเนื่อง

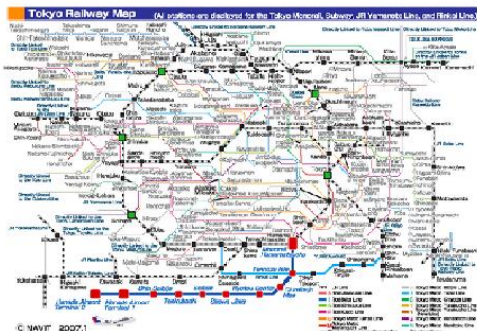
รถเมล์ อบจ.ภูเก็ต

Amount of space required to transport the same number of passengers by car, bus or bicycle.



Car? Bus? Bicycle?

ได้ว่าครองพื้นที่ผิวดนต่างกันเพียงใด ไม่นับผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมหรือมลพิษตลอดจนภาวะจราจรติดขัด จึงไม่น่าแปลกใจที่เมืองต่างๆทั่วโลกจึงให้ความสำคัญกับระบบขนส่งสาธารณะ ผมแสดง



ภาพแผนที่ระบบขนส่ง ของโตเกียวซึ่งมีประชากรประมาณ 13 ล้านคน จะเห็นระบบขนส่งสาธารณะทั้งรถไฟ รถเมล์



การให้บริการสาธารณะไม่ว่าชนิดใด สามารถลดการใช้รถส่วนตัวได้อย่างมาก ไม่ค่อยมีใครที่อยากจะขับรถไปที่ต่างๆด้วยตนเองหรือกรับ หากมีรถสาธารณะที่สะดวกปลอดภัย ผมลองเอารูปเปรียบเทียบว่าการเดินทางด้วยรถเมล์ขนาดใหญ่ 1 คันกับการที่ผู้โดยสารแต่ละคน ขับรถมาเอง หรือการเดินทางด้วยจักรยาน จะเห็น

ภาพแผนที่ระบบขนส่ง ของโตเกียวซึ่งมีประชากรประมาณ 13 ล้านคน จะเห็นระบบขนส่งสาธารณะทั้งรถไฟ รถเมล์ ต่อเนื่องกัน ตามแผนที่ ลองจินตนาการดูนะครับ หากแต่ละคนในภาพ ขับรถกันมาเอง ภาพการจราจรในเมืองโตเกียวจะเป็นอย่างไร นอกจากการอำนวยความสะดวกเรื่องเส้นทางเดินทางที่เชื่อมต่อกันแล้ว ยังสะดวกสบายและราคาไม่แพง สามารถตรวจสอบเส้นทาง เวลาที่สามารถเดินทางได้สั้นที่สุดหรือประหยัดที่สุด โดยการตรวจสอบผ่านระบบโทรศัพท์มือถือ เรื่องนี้แม้จะดูห่างไกลสำหรับสังคมไทย ทำได้ครับในบริบทของไทยๆ โดย อบจ.ภูเก็ตได้มีการริเริ่มรถเมล์ อบจ.เกิดขึ้นเมื่อ

ประมาณ 10 ปีที่แล้ว ครอบคลุมเฉพาะในตัวเมืองและไม่เป็นที่นิยมมาก จนถึง อบจ.ยุคปัจจุบันที่สนับสนุนเรื่องนี้อย่างจริงจังจึงมีการปรับปรุงรูปแบบการบริหารใหม่โดยเปลี่ยนรถเป็นรถห้องถื่นที่เรียกว่ารถโพถ้อง (ตามรูป) ซึ่งสวยงาม มีความปลอดภัยเนื่องจากตัวถังทำด้วยไม้ก่อนข้างหนาแข็งแรง นอกเหนือจากนั้นยังนำเทคโนโลยีระบบ GPS ติดตั้งรถทุกคันเพื่อติดตามเส้นทางและกำกับคุณภาพการให้บริการ มีนโยบายให้นักเรียนนั่งฟรีถือเป็นสวัสดิการที่ท้องถิ่นจัดบริการ

ให้ประชาชน ด้วยการบริหารจัดการที่ดีนี้เองปรากฏว่าประชาชนใช้บริการเพิ่มขึ้นแถมยังมีกำไร นักท่องเที่ยวที่ขึ้นชอบเพราะสวยงามแปลกตาเป็นเอกลักษณ์ เรื่องนี้น่าชมเชยและหากท้องถิ่นต่างๆ สนับสนุนดำเนินการลักษณะนี้ ระบบขนส่งมวลชนบ้านเราคงค่อยๆ ดีขึ้น

บทส่งท้าย

เป้าหมาย Decade of Action เพื่อลดการเสียชีวิตลงครึ่งหนึ่งภายในปี 2563 เป็นเป้าหมายสำคัญของ คนทั้งโลก ประเทศไทยเราโชคดีที่ได้สร้างเครือข่าย สจร. ไว้มากมายทุกจังหวัดจากการสนับสนุนของ สสส. เป็นฐานต้นทุนเครือข่ายสังคม เพียงเพิ่มการขับเคลื่อนความรู้และการนำเสนอ นโยบายการจัดการตาม

“พวกมองโลกในแง่ร้ายจะพร่ำบ่นเรื่อง
กระแสลม พวกมองโลกในแง่ดีหวังว่าลมจะ
เปลี่ยนทิศ พวกอยู่กับความจริงจะหันใบเรือ
เพื่อรับลม” วิลเลียม อาเธอร์ วอร์ด

แนวทฤษฎีสามเหลี่ยมเข็มนาฬิกาของท่านอาจารย์
ประเวศ วะสี

งานลดอุบัติเหตุของไทยจะบรรลุเป้าหมายได้
อย่างแน่นอน สำหรับภูเก็ตแม้การลดอุบัติเหตุจะมี

ความก้าวหน้าจนลดการเสียชีวิตลงเกือบครึ่งหนึ่งแล้วก็ตาม งานนี้เป็นงานที่ไม่มีวันหยุดได้ ตราบใดที่ยังมี
คน รถ ถนน และการเดินทาง ทั้งนี้การขับเคลื่อนงานที่อาศัยภาคี จากการชวน เชื่อม ชม/เชียร์ การชี้แนะและ

“เราอาจมีชีวิตเพียงครั้งเดียว แต่หากทำสิ่ง
ถูกต้องดีงาม ครั้งเดียวก็เพียงพอ” เมย์ เวส

ชวนกว่าความรู้ เพื่อขงผู้บริหารและหน่วยงานเจ้าของ
เรื่อง การสร้างตัวอย่างความสำเร็จเล็กๆ ให้ชมเพื่อขยาย
ความคิดให้นำไปต่อยอด การสร้างเชื้อใจและการแพร่
เชื้อความคิดเพื่อให้ภาคีและทีมงานขยายตัว การทำงาน

โดยชุมชนมีส่วนร่วมทั้งร่วมคิดร่วมทำ ร่วมรับผิดชอบ และมีความเชื่อมั่น ไม่ทอดทิ้งในการสร้างกุศลกรรม
ด้วยการได้ชีวิตผู้คนให้คืนกลับสู่ครอบครัวด้วยความปลอดภัยจากอุบัติเหตุบนถนน ขอขอบคุณและ
อนุโมทนาในกุศลจิตอีกครั้งหนึ่งครับ