5 km. PROJECT

ชุดความรู้การจัดการพฤติกรรมเสี่ยง
จากการไม่สวมหมวกนิรภัยในระยะใกล้บ้าน

การศึกษา

เล่มที่ 1

ก้าวแรก ของวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน

“5 km. Project”

ชุดความรู้การจัดการพฤติกรรมเสี่ยงจากการไม่สวมหมวกนิรภัยในระยะใกล้บ้าน

เล่มที่ 1: การศึกษา “ก้าวแรก” ของวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน

ผู้เขียน

อรดี อินทร์คง

บรรณาธิการ

อรดี อินทร์คง

ออกแบบรูปเล่ม

อรดี อินทร์คง

ออกแบบปกและภาพประกอบ

นภัส ปิยพงศ์ไพศาล

สนับสนุนโดย

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

จัดพิมพ์โดย

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (มนป.)

เลขที่ 637/1 อาคารพร้อมพันธุ์ 1 ชั้น 4 ห้อง 402-403 ซอยลาดพร้าว 3

แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900

โทรศัพท์: 0-2938-8490

โทรสาร: 0-2938-8827

Email: admin@roadsafetythai.org

Website: http://www.roadsafetythai.org

คำนำ

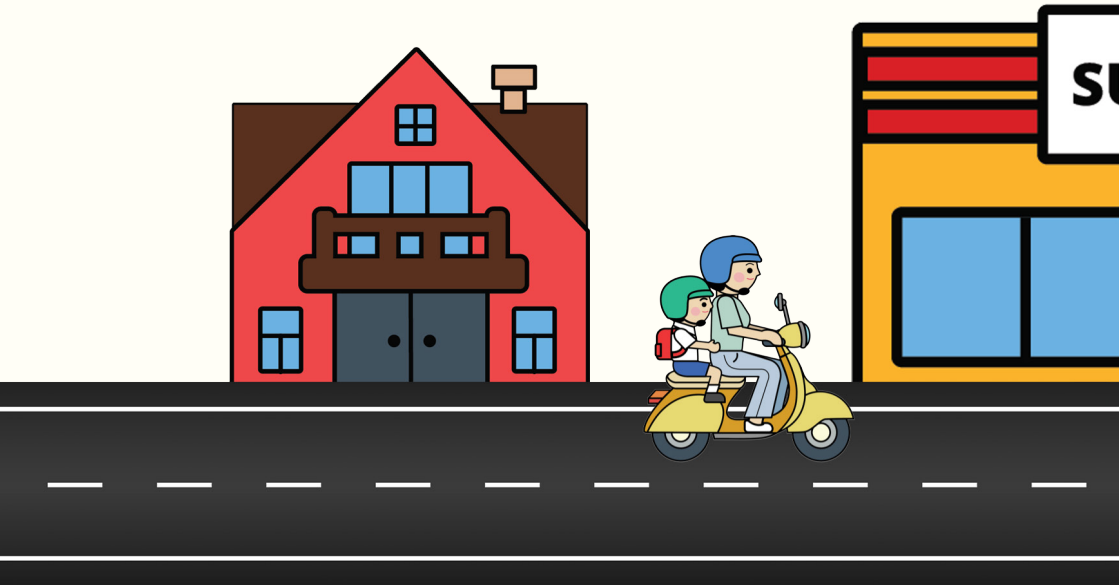
“รัศมี 5 กิโลเมตรใกล้บ้าน คือ ระยะอันตรายที่เจ็บและตายมากที่สุด”

ข้อมูลสถิติที่ส่งตรงจากห้องฉุกเฉิน โรงพยาบาลขอนแก่น เผยให้เห็นว่า กว่า 73% ของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เกิดขึ้นภายในรัศมีไม่เกิน 5 กิโลเมตรใกล้บ้านหรือจุดสตาร์ท ตัวเลขผู้เสียชีวิต “ใกล้บ้าน” ยิ่งไต่ระดับสูงขึ้นในช่วงเทศกาลวันหยุดยาว อย่างปีใหม่และสงกรานต์ ที่ผู้คนเดินทางกลับบ้าน ข้อมูลสถิตินี้สะท้อนนัยสำคัญของ “พฤติกรรมการขับขี่” ที่ถูกกำกับด้วย “การรับรู้ระยะทาง” โดยเฉพาะในกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่มองว่า พื้นที่ “ใกล้บ้าน” เป็นพื้นที่ “คุ้นเคย” ทำให้ผู้ขับขี่ลดความระมัดระวังและประเมินความเสี่ยง จากการเกิดอุบัติเหตุในระดับต่ำ รัศมี 5 กิโลเมตรใกล้บ้านจึงกลายเป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด

รูปธรรมหนึ่งของพฤติกรรมการขับขี่ “ใกล้บ้าน” ที่ประเมินความเสี่ยงในระดับต่ำ คือ การขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย ผลสำรวจของศูนย์ความร่วมมือด้านการป้องกันอุบัติเหตุ องค์การอนามัยโลก, คณะทำงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (สอจร.) และมูลนิธิไทยโรดส์ ชี้ให้เห็นว่า 64% ของผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย เพราะมองว่าเดินทาง “ระยะใกล้” ไม่จำเป็นต้องใส่ ทั้งที่การสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน ช่วยลดความเสี่ยงในการบาดเจ็บศีรษะของผู้ขับขี่ได้ 43% และลดการบาดเจ็บศีรษะของผู้ซ้อนท้ายได้ 58% ที่สำคัญช่วยลดความเสี่ยงในการเสียชีวิตได้ถึง 39%

หากย้อนกลับไปทบทวนสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในรอบทศวรรษที่ผ่านมา จะพบว่า ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์สูงถึง 74.5% หรือประมาณ 15,000 รายต่อปี และในปี 2565 กว่า 86% เป็นผู้เสียชีวิตที่ไม่สวมหมวกนิรภัย โดยกลุ่มผู้เสียชีวิตสูงสุดอยู่ในช่วงอายุ 15-24 ปี ซึ่งเป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาประเทศในอนาคต การบาดเจ็บที่ศีรษะเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิต บาดเจ็บสาหัสและพิการ เมื่อตรวจสอบอัตราการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มเสี่ยงนี้ ยิ่งพบว่าอยู่ในระดับต่ำจนน่าใจหาย คือ มีเพียง 22% เท่านั้น ที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่

การเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มเสี่ยง จึงเป็นโจทย์ที่ท้าทายสำหรับผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งส่วนหนึ่งจำเป็นต้องสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับ “การประเมินความเสี่ยง” ให้กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะปรับเปลี่ยนการรับรู้ที่ว่า “ระยะใกล้บ้าน” คือ ระยะที่มีความเสี่ยงต่ำไปสู่ “ไม่มีระยะปลอดภัย” หากไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ การค้นหาปัจจัยเกี่ยวข้องเพื่อหาหนทางแก้ไข จำเป็นต้องอยู่บนฐานความรู้จากพื้นที่หรือชุมชนและการสนับสนุนทางด้านวิชาการที่ถูกต้องและครอบคลุมประเด็นท้าทาย

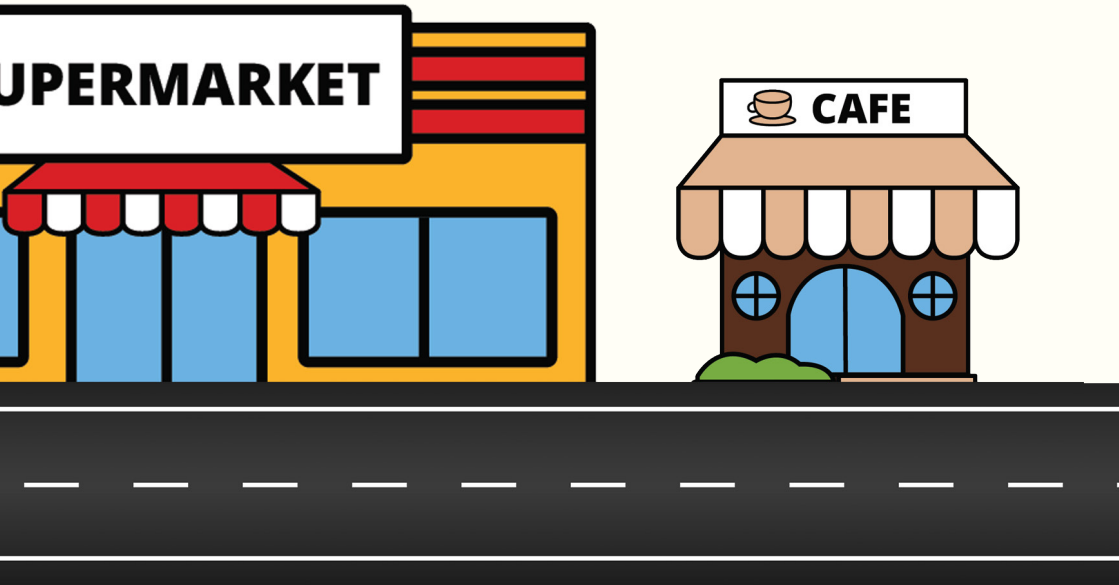


การผลิตชุดความรู้ “5 km. Project” เกิดจากความคิดในการใช้ข้อมูลเชิงวิชาการที่เข้าใจง่าย เพื่อสนับสนุนการทำงานขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนน ให้กับผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ต่างๆ โดยชุดคู่มือนี้ได้ถอดความรู้จากชุมชนและองค์กรที่ประสบความสำเร็จ เป็นตัวอย่างที่ดีในการจัดการพฤติกรรมเสี่ยง ส่งเสริมให้กลุ่มเสี่ยงสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ มีการริเริ่มและสร้างความร่วมมือจากภาคส่วนต่างๆ ภายในชุมชน ซึ่งเป็นรากฐานสำคัญในการดูแลกลุ่มผู้ขับขี่ในฐานะสมาชิกของชุมชน

คณะผู้จัดทำคู่มือหวังว่า การถอดความรู้จากตัวอย่างที่ดีเหล่านี้ จะช่วยให้ผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนเกิดแรงบันดาลใจ และสามารถนำความรู้ไปประยุกต์ใช้ในพื้นที่การทำงานของตนเอง รวมถึงสามารถสร้างวิธีคิดใหม่ๆ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากจุดสตาร์ท การทำงานเชิงความคิดนี้ จะเป็นส่วนสำคัญในการสร้าง “วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน” ซึ่งสนับสนุนและสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์แห่งชาติ ที่มีเป้าหมายในการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนก่อนปี 2570

อรดี อินทร์คง

บรรณาธิการ

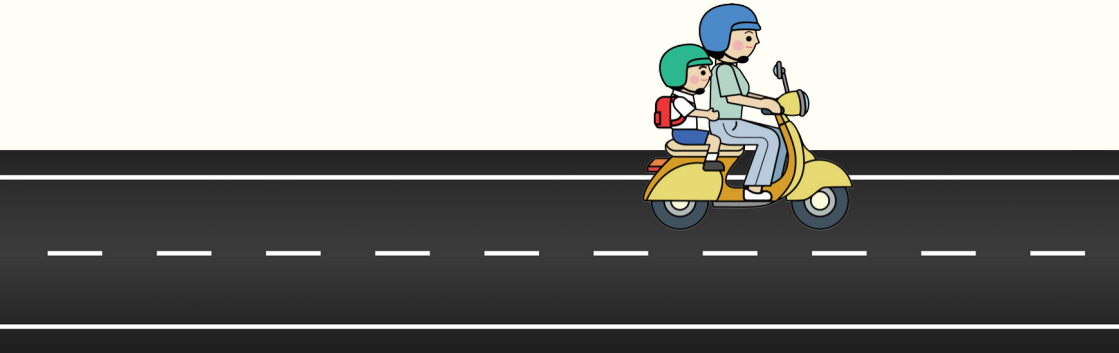


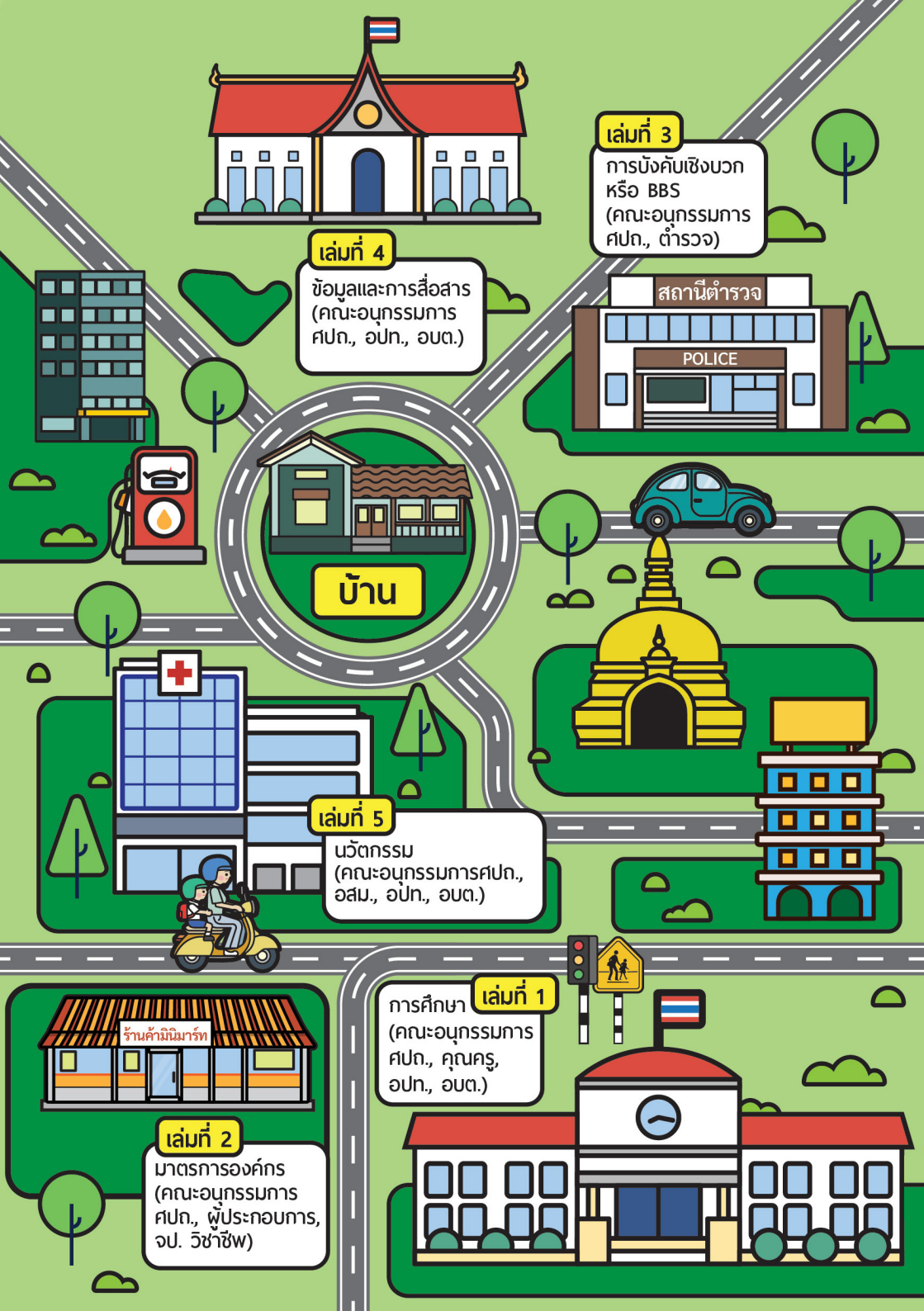
คำแนะนำการใช้คู่มือ

“5 km. Project” ชุดความรู้การจัดการพฤติกรรมเสี่ยงจากการไม่สวมหมวกนิรภัยในระยะใกล้บ้าน ประกอบด้วยคู่มือทั้งหมด 5 เล่ม ซึ่งแบ่งตาม “เครื่องมือ” ที่สามารถนำมาใช้สนับสนุนการทำงานในกลไกการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนน เครื่องมือที่อยู่ในหนังสือแต่ละเล่ม ได้แก่

1) การศึกษา
2) มาตรการองค์กร
3) การบังคับเชิงบวก หรือ BBS
4) ข้อมูลและการสื่อสาร
5) นวัตกรรม

อย่างไรก็ตามการใช้เครื่องมือต่างๆ เหล่านี้ ไม่จำเป็นต้องแยกขาดจากกัน ตรงกันข้าม ผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน สามารถบูรณาการเครื่องมือการทำงานต่างๆ เข้าด้วยกัน ตามแต่เงื่อนไขและบริบทของพื้นที่ ดังนั้นจึงไม่มีกฎเกณฑ์ตายตัว ว่าต้องเรียงลำดับการอ่านจากเล่มที่ 1 ไปถึงเล่มที่ 5 ผู้อ่านสามารถออกแบบเส้นทางการเดินทางได้เองอย่างอิสระ โดยอาจจะเริ่มจากเล่มที่ตรงความสนใจมากที่สุด แล้วจึงขยับไปสู่เล่มอื่นๆ เพื่อทำความรู้จัก “เครื่องมือ” และ “เพื่อนร่วมทาง” ที่กำลังเดินทางไปสู่จุดหมายเดียวกัน




เล่มที่ 3
การบังคับเชิงบวก
หรือ BBS
(คณะอนุกรรมการ
ศปถ., ตำรวจ)
เล่มที่ 4
ข้อมูลและการสื่อสาร
(คณะอนุกรรมการ
ศปถ., อปท., อบต.)
สถานีตำรวจ
POLICE
บ้าน
เล่มที่ 5
นวัตกรรม
(คณะอนุกรรมการศปถ.,
อสม., อปท., อบต.)
ร้านค้ามินิมาร์ท
เล่มที่ 2
มาตรการองค์กร
(คณะอนุกรรมการ
ศปถ., ผู้ประกอบการ,
จป. วิชาชีพ)
เล่มที่ 1
การศึกษา
(คณะอนุกรรมการ
ศปถ., คุณครู,
อปท., อบต.)

สารบัญ

เกริ่นนำ **10**

- หลักกิโลเมตรที่ 1 10

เรื่องเล่าจากพื้นที่ต้นแบบ **12**

- ไม่มีหมวกกันน็อก ก็ว้าวุ่นเลย 12

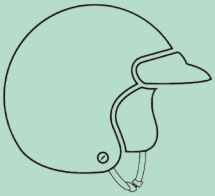
(ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กตำบลป่าสัก อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน)

- ธี่กริ๊ก... ไม่ดังกริ๊ก เราไม่ยอม 26

(ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านใหม่ องค์การบริหารส่วนตำบลดอนคา อำเภออู่ทอง จังหวัดสุพรรณบุรี)

บทเรียนจากเพื่อนร่วมทาง **40**

- กำหนดเป้าหมายการเดินทาง 40
- ก้าวเล็กๆ 43
- ทบทวนแผนการเดินทางเสมอ 44
- อย่าหยุดเดินและผูกมิตรกับเพื่อนร่วมทางใหม่ๆ 46

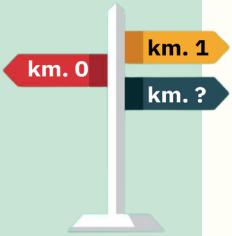


เกริ่นนำ

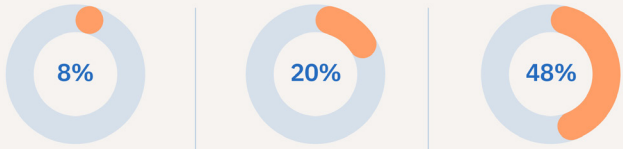
**หาก “บ้าน” เปรียบได้กับ “หลักกิโลเมตรที่ 0”
หรือจุดเริ่มต้นของการเดินทาง
แล้วหลักกิโลเมตรที่ 1 ซึ่งอยู่ไม่ไกลจากบ้าน คือที่ไหนกันนะ**

หลักกิโลเมตรที่ 1

คำตอบหนึ่งที่หลายคนนึกถึง คือ โรงเรียน ซึ่งเป็นจุดหมายของการเดินทางออกจากบ้านก้าวแรกๆ ในชีวิต เช่นเดียวกับเส้นทางการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ที่เริ่มต้นจากครอบครัว แล้วขยับไปที่โรงเรียนหรือสถาบันการศึกษา ซึ่งมีบทบาทสำคัญต่อการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้กับเด็กๆ ทั้งการปลูกฝังวินัยจราจร การเคารพสิทธิของเพื่อนร่วมทาง และการตระหนักถึงการป้องกันอุบัติเหตุ การถ่ายทอดความรู้และสร้างค่านิยมเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน ผ่านหลักสูตรการเรียนรู้ กิจกรรม รวมถึงสื่อการเรียนการสอนต่างๆ ทั้งในและนอกห้องเรียน จะส่งผลต่อความคิด พฤติกรรม และการตัดสินใจในการขับขี่ปลอดภัยได้ ดังนั้นการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนที่ได้ผลและคุ้มค่ามากที่สุด จึงควรเริ่มตั้งแต่วัยเด็ก



อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ในประเทศไทย ปี 2562

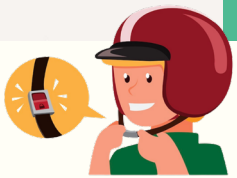


เด็ก
เฉพาะผู้โดยสาร

วัยรุ่น
รวมผู้ขับขี่และผู้โดยสาร

ผู้ใหญ่
รวมผู้ขับขี่และผู้โดยสาร

สำรวจโดย มูลนิธิไทยโรดส์ และสถาบันการศึกษาทั่วประเทศของเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน



คู่มือเล่มแรกนี้ มุ่งเน้นไปที่การถอดความรู้เกี่ยวกับการจัดการพฤติกรรมเสี่ยงในกลุ่มเด็กและเยาวชน ซึ่งมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยขณะเดินทางน้อยที่สุด (เด็ก 8% วัยรุ่น 20%) และเป็นกลุ่มเสี่ยงที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มากที่สุด คู่มือเล่มนี้จะนำเสนอต้นแบบการจัดการ ที่ช่วยเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มเด็กและเยาวชนอย่างได้ผล การทำงานร่วมกันระหว่างโรงเรียน ครอบครัว และภาคีอื่นๆ ภายในชุมชน ในการสร้าง “ก้าวแรก” ของวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้กับสมาชิกรุ่นเยาว์

กว่าจะเดินทางมาถึงจุดหมาย คณะผู้ปฏิบัติงานต้องผ่านเส้นทางใดบ้าง คู่มือเล่มนี้จะชวนผู้อ่านร่วมกันสำรวจเส้นทางที่ผ่านมา ตั้งแต่แรงบันดาลใจในการเดินทาง จุดเริ่มต้น การเดินทางในแต่ละก้าว การฟันฝ่าอุปสรรค จนกระทั่งถึงจุดหมาย ผู้อ่านจะได้ร่วมเรียนรู้จากบทเรียนสำคัญที่พวกเขาแบ่งปันในฐานะ “เพื่อนร่วมทาง” หากพร้อมแล้ว อย่าลืมหยิบหมวกกันน็อกมาสวม ก่อนออกเดินทางไปพร้อมกัน

เรื่องเล่าจากพื้นที่ต้นแบบ

ไม่มีหมวกกันน็อก ก็ว้าวุ่นเลย

ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ตำบลป่าสัก อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน

> เมื่อก่อนนี้ ขี่รถพาเขาไปตลาด
> ก็ไม่ใส่หมวกกันน็อกค่ะ
> เรารู้สึกว่าไปแค่ใกล้ๆ บ้านนี่เอง...
> มาช่วงหลังน้องเซนจะไม่ยอมขึ้นรถ
> ไปด้วยเลย เขาจะร้องไห้ โยเย
> บอกว่าให้ใส่หมวกกันน็อกก่อน
> ทีนี้จะไปไหน **ไม่ว่าใกล้หรือไกล**
> ก็เลยใส่หมวกตลอด
> แล้วคุณยายก็ต้องใส่ด้วยค่ะ

คำบอกเล่าของคุณแม่น้องเชน ตรงกับพ่อแม่ผู้ปกครองอีกหลายคนของเด็กๆ ที่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กตำบลป่าสัก อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน อาการโยเย ร้องไห้ ไม่ยอมขึ้นรถมอเตอร์ไซค์ออกจากบ้านถ้าไม่ได้สวมหมวกกันน็อกให้พวกเขา ทำให้พ่อแม่ผู้ปกครองว้าวุ่นใจไปตามๆ กัน

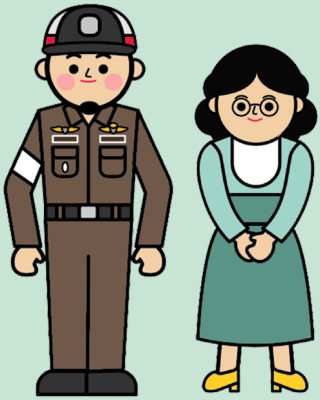
พฤติกรรมของลูกหลานที่เริ่มเปลี่ยนแปลงไป ส่งผลกระเพื่อมไปสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้ใหญ่ในครอบครัวด้วย เรื่องราวที่อาจดูเป็นสิ่งธรรมดาสามัญในชีวิตประจำวัน แต่เมื่อมองลึกลงไป ทำให้เห็นอะไรหลายอย่าง สิ่งสำคัญ คือ วินัยจราจรในตัวของเด็กๆ ที่ถูกบ่มเพาะและเริ่มงอกงาม ถือเป็น “ก้าวแรก” สู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยง ที่สามารถป้องกันความสูญเสียในอนาคตซึ่งไม่อาจประเมินค่าได้

แล้วเบื้องหลังของการบ่มเพาะวินัยจราจรให้กับเด็กเล็กเหล่านี้เกิดขึ้นได้อย่างไร?

ย้อนกลับไปก่อนหน้าปี พ.ศ. 2555 ในชุมชนป่าสัก ผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัยส่วนใหญ่ คือ กลุ่มผู้ทำงานในเขตนิคมอุตสาหกรรม จังหวัดลำพูน หรือไม่ก็ทำงานในสวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ ซึ่งมีมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยที่เข้มงวดคอยกำกับดูแลพนักงาน ในขณะที่ผู้ขับขี่ทั่วไปที่สัญจรในละแวกชุมชน ยังคงสวมหมวกกันน็อกในอัตราที่ต่ำมาก และผู้ซ้อนท้ายรถ โดยเฉพาะกลุ่มเด็กเล็กที่สวมหมวกกันน็อกมีจำนวนน้อยจนแทบนับหัวได้

ทั้งที่คนในชุมชนต่างก็รับรู้ว่ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง มีกรณีที่บาดเจ็บรุนแรงที่ศีรษะและสูญเสียชีวิตจากการไม่สวมหมวกนิรภัย แต่ดูเหมือน “หน้าที่” ในการป้องกันอุบัติเหตุยังจำกัดวงอยู่เพียงการบังคับใช้กฎหมายโดยตำรวจ และการใช้มาตรการองค์กรที่เข้มแข็งของหน่วยงานภาคเอกชนเท่านั้น

อย่างไรก็ตาม กว่าที่เด็กคนหนึ่งจะเติบโตเป็นผู้ใหญ่ และอยู่ในระบบของการบังคับใช้กฎหมายหรือมาตรการองค์กร จะดีกว่าไหม หากเราช่วยให้เขาปลอดภัยได้ตั้งแต่ขวบปีแรกๆ ของชีวิต



> ครั้งแรกที่ทีมพี่เลี้ยง
> มาชวนคุณครูทำวิจัย
> เพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนน
> ครูไม่มั่นใจเลย คิดว่าเราจะทำได้เหรอ
> เราเป็นแค่ครูศูนย์เด็กเล็กเองนะ...
> แต่มาลองปรึกษากันในกลุ่มคุณครู
> เราคิดว่า ถ้าเราไม่ทำ ใครจะทำ
> คิดว่าเราทำเพื่อเด็ก
> เพราะเขาเป็นลูกหลาน
> ของคนในชุมชนเราทั้งนั้น

เสียงสะท้อนที่ตรงกันของครูอ้อยและครูกุ้ง ครูประจำศูนย์พัฒนาเด็กเล็กตำบลป่าสัก เล่าย้อนถึงความรู้สึกแรก เมื่อทีมพี่เลี้ยงจากมูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อท้องถิ่นชักชวนมาร่วมทำวิจัยในโครงการ “การสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนโดยการมีส่วนร่วมของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและชุมชน ตำบลป่าสัก จังหวัดลำพูน”

การร่วมทำงานวิจัยครั้งนั้น ทำให้คุณครูทุกคนมองเห็นภาพปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในชุมชนอย่างชัดเจนและเป็นระบบมากขึ้น โดยปัญหาที่พบแบ่งเป็น 3 ประเด็นหลัก ได้แก่

1. ปัญหาจุดเสี่ยงบริเวณศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก
2. ปัญหาพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ปกครอง
3. ปัญหาการจัดการเรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน

มากกว่าการมองเห็นปัญหาของชุมชน คือ การที่คุณครูผู้ร่วมวิจัยรู้สึกผูกพันและเป็นเจ้าของพื้นที่อย่างลึกซึ้ง ประสบการณ์ในการทำงานวิจัยชิ้นนั้นจึงเป็นจุดเริ่มต้นในการสร้าง **"ทีมหลัก"** หรือ Core Team ผู้ขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหาอย่างมีส่วนร่วมของชุมชน

หนึ่งในปัญหาหลักที่ถูกหยิบยกขึ้นมาจัดการเป็นวาระเร่งด่วน คือ พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัย โดยทีมคุณครูมีเป้าหมายเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยสำหรับเด็กเล็กและผู้ปกครองเป็น 100% อย่างไรก็ตาม การจัดการปัญหานี้ ไม่สามารถทำได้โดยลำพัง แต่ต้องการภาคีเครือข่ายภายในชุมชนมาร่วมเสริมพลัง

ก้าวต่อไปในการสร้างความร่วมมือจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง คือ **"การคืนข้อมูลกลับสู่ชุมชน"** ข้อค้นพบและผลการวิจัยที่ร่วมกันทำมาตลอดทั้งปีถูกนำมาบอกเล่าผ่านเวทีต่างๆ ภายในชุมชน ทั้งเวทีบอกเล่าเก้าสิบ, เวทีสัญจร, รวมถึงการใช้สื่อวิทยุชุมชนคนเมืองหละปูน

ข้อมูลที่ถูกถ่ายทอดคืนสู่ชุมชน มีทั้งข้อมูลเชิงสถิติตัวเลข และข้อมูลเชิงคุณภาพ ที่ให้รายละเอียดในชีวิตของผู้ประสบอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นข้อมูลที่เห็นเลือดเนื้อและให้ความรู้สึกกระจ่างชัด ข้อมูลเหล่านี้นำไปสู่การระดมความคิดเพื่อประเมิน และลงมือแก้ไขจุดเสี่ยงต่างๆ ภายในชุมชน หลายครั้งที่การแก้ไขปัญหาเหล่านี้ได้รับความร่วมมือจากผู้นำชุมชนและชาวบ้านที่ทำด้วยจิตอาสา

ในขณะเดียวกันการทำงานวิจัย ลงพื้นที่สำรวจ และแก้ไขจุดเสี่ยง รวมถึงการเยี่ยมบ้านเด็กๆ ยังช่วยให้คุณครูเข้าใจบริบทความเป็นไปของชุมชนมากขึ้นด้วย ซึ่งนั่นเป็นส่วนสำคัญในการจัดการเรียนการสอนสำหรับเด็ก ตลอดจนสร้างการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพกับผู้ปกครอง

เวลาที่คุณครูไปเยี่ยมบ้านเด็กๆ
เหมือนเราได้สำรวจเส้นทาง
การเดินทางของพวกเขาด้วย
และก็เห็นความเปลี่ยนแปลงของชุมชน
ที่เริ่มมีคนนอกพื้นที่เข้ามาทำงานมากขึ้น
พ่อแม่เขาก็จะเอาลูกมาฝากไว้
ที่ศูนย์เด็กเล็กค่ะ

ป้ายเตือนผู้ขับขี่ให้สวมหมวกนิรภัย
เขียนเป็นภาษาไทยและภาษาไทใหญ่

การเติบโตของเขตอุตสาหกรรมในเมืองลำพูน ดึงดูดให้แรงงานต่างถิ่นเคลื่อนย้ายเข้ามาทำงานและอาศัยอยู่ในเขตชุมชนป่าสักมากขึ้น ประมาณ 20% ของเด็กในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเป็นลูกหลานของผู้ย้ายมาอยู่ใหม่ โจทย์ในการสื่อสารกับกลุ่มผู้ปกครองของเด็ก คือ การพยายามสร้างการมีส่วนร่วม เพื่อให้พวกเขารู้สึกเป็นส่วนหนึ่งในการจัดการปัญหาของชุมชน

ในปี พ.ศ. 2560 เกิดการระดมความคิดในการสร้างมาตรการ ซึ่งเป็นวงจรของการคืนข้อมูลเช่นกัน ครั้งนี้เป็นการคืนข้อมูลให้กับผู้ปกครองโดยตรง เครื่องมือแรกที่นำมาใช้ คือ การทำข้อตกลง หรือ MOU ร่วมกันระหว่างพ่อแม่ผู้ปกครองและศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก โดยระบุชัดเจนให้ผู้ปกครองทุกคนที่เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่เดินทางมารับส่งเด็กๆ ที่ศูนย์ หากไม่ปฏิบัติตามข้อตกลงดังกล่าวนี้ ผู้ปกครองยินดีให้ปรับเงินเป็นจำนวน 20 บาท ต่อครั้ง

การสร้างข้อตกลงร่วมอย่างมีประสิทธิภาพ ไม่ใช่การบังคับเพียงแค่ทางเดียว แต่ต้องเอื้อให้ผู้ปกครองมีบทบาทเป็นผู้ร่วมสร้างกติกา รวมถึงบริหารกองทุนที่ได้รับจากค่าปรับและรายได้อื่นๆ โดยประธานและคณะกรรมการชมรมผู้ปกครองมาจากการเลือกตั้งกันเอง คุณครูเป็นเพียงที่ปรึกษา ผ่านมาหลายปี เงินกองทุนที่ได้ แปรเปลี่ยนไปเป็นหมวกกันน็อกใบใหม่สำหรับเด็กๆ ที่ขาดแคลน รวมถึงการปรับปรุงสภาพแวดล้อมของศูนย์ เช่น การตีเส้นจราจรบริเวณหน้าศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก

หนึ่งใน **“เพื่อนร่วมทาง”** ที่มีบทบาทสำคัญในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนที่ช่วยหนุนเสริมการทำงานของคุณครู คือ **พี่เลี้ยง** ซึ่งแบ่งเป็น 2 ระดับ ได้แก่

1. **ระดับจังหวัด** คือ พี่เลี้ยงที่อยู่ในคณะอนุกรรมการเด็กและเยาวชน ภายใต้กลไกการทำงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.)
2. **ระดับอำเภอ** เป็นผู้ปฏิบัติงานจากภาคีเครือข่ายต่างๆ ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาสังคม

ทั้งนี้พี่เลี้ยงหนึ่งคน อาจจะสวมหมวกหลายใบ หรือมีตำแหน่งหน้าที่เหลื่อมซ้อนในโครงสร้างการทำงานได้ด้วยเช่นกัน เช่น พี่เลี้ยงสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (สอจร.) ที่เป็นเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานภาครัฐ

ตัวอย่างเส้นทางสู่จุดหมาย
ป่าสักโมเดล

1. ทีมพี่เลี้ยงจากมูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อท้องถิ่น ชักชวนคุณครูทำงานวิจัย
2. คุณครูทำงานวิจัย สำรวจความเสี่ยงในชุมชน
3. สื่อสารความเสี่ยงกับภาคีเครือข่ายในชุมชน
4. ร่วมกันออกแบบจัดการความเสี่ยง เช่น ทำหลักสูตรเรียนรู้, การจัดการจุดเสี่ยง
5. สร้างวงจรการคืนข้อมูลความเสี่ยงผ่านเด็กและสมาชิกในชุมชน

การสำรวจเส้นทางการเดินทางของเด็กๆ ยังทำให้ชุมชนร่วมกันหาแนวทางป้องกันอุบัติเหตุในเชิงรุก โดยการทำสวัสดิการรถตู้รับส่งนักเรียน ซึ่งได้รับงบประมาณสนับสนุนจากเทศบาล รถตู้รับส่งนักเรียน มีทั้งหมด 3 เส้นทาง ส่วนใหญ่เป็นเส้นทางที่อยู่ในหมู่บ้านที่ค่อนข้างไกลจากศูนย์เด็ก สวัสดิการรถตู้นี้ ช่วยลดความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะสำหรับผู้ปกครองที่อยู่ไกล และต้องใช้ถนนสายหลักในช่วงเวลาเร่งด่วน หรือในช่วงฤดูฝน ที่การเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ค่อนข้างยากลำบาก

ทุกวันจันทร์ถึงศุกร์ รถตู้จะออกจากศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเวลา 7 โมงเช้า แยกกันไป 3 เส้นทาง รถตู้แต่ละคันจะมีคุณครูเวรนั่งรถไปด้วย เพื่อทำหน้าที่เช็คชื่อและคอยรับเด็กๆ ขึ้นรถ พร้อมกับดูแลความเรียบร้อยระหว่างที่เดินทางจากบ้านจนถึงศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก เมื่อมาถึงจุดหมาย จะมีคุณครูเวรอีกคน ทำหน้าที่รอรับเด็กๆ ทั้งตรวจนับจำนวนและขานชื่อตามสมุดบันทึกรับส่งนักเรียนประจำวัน และที่สำคัญไม่ลืมที่จะเช็คภายในรถ เพื่อให้แน่ใจว่า ไม่มีใครถูกปล่อยทิ้งไว้บนรถตู้

REMINDER!

การมีคุณครูเวรอย่างน้อย 2 คน ช่วยกันทำหน้าที่ทั้งระหว่างเดินทางและปลายทาง ถือเป็นระบบตรวจสอบซ้ำโดยบุคคล 2 คน (Double Check) ซึ่งช่วยให้การเดินทางของเด็กๆ มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

การสื่อสารก่อนทำ MOU ร่วมกันเป็นการคืนข้อมูลสู่ผู้ปกครองที่จำเป็นต้องทำทุกภาคการศึกษา การสื่อสารเพื่อทำความเข้าใจ โดยเฉพาะในกลุ่มผู้ปกครองรายใหม่ จะมีกระบวนการอบรมผ่านการใช้เรื่องเล่า ซึ่งมีภาคีเครือข่ายเข้ามาช่วยเหลือทุกครั้ง

การทำงานของคุณครูในฐานะ "ทีมหลัก" มีข้อได้เปรียบ เพราะรู้จักมักคุ้นกับพ่อแม่ผู้ปกครองของเด็กเป็นอย่างดี คุณครูจึงทำหน้าที่กระบอกเสียง และช่วยสร้างการมีส่วนร่วมจากคนในชุมชน นอกจากนั้นการออกแบบมาตรการที่เอื้อให้ผู้มาใหม่ สามารถปฏิบัติตามได้ ยิ่งช่วยสนับสนุนให้เกิดความรู้สึกถูกโอบรับเป็นส่วนหนึ่งของชุมชนได้โดยง่าย

วงจรการคืนข้อมูลเพื่อสร้างความยั่งยืนในการแก้ไขปัญหาพฤติกรรมเสี่ยงจากการไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่เพียงสื่อสารกับผู้นำชุมชน ผู้ปฏิบัติงานและผู้ปกครองเท่านั้น ทว่าคนสำคัญที่สุดในวงจร คือ เด็กๆ การคืนข้อมูลสู่พวกเขาผ่านรูปแบบการเรียนการสอน การเล่น และการทำกิจกรรมต่างๆ เป็นส่วนสำคัญที่จะสร้างพลเมืองที่มีวินัยจราจร และสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นได้จริง

รู้หรือไม่?

การสร้างวินัยจราจรให้กับเด็กเล็กในวัย 3-5 ปี จะเกิดประสิทธิภาพสูงสุดเมื่อพวกเขารู้สึกสนุก และมีความสุข รวมถึงเกิดความภูมิใจในตัวเองที่สามารถปฏิบัติตามได้อย่างสำเร็จ

ตัวอย่างกิจกรรมที่เด็กๆ ชั้นโตชื่นชอบ คือ การเป็นอาสาจราจรน้อยยืนให้สัญญาณรถทุกคันที่ขับเข้ามาที่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กในตอนเช้า

เด็กชั้นโตเรียนรู้และฝึกฝนทักษะ
ก่อนเป็นหนูน้อยอาสาจราจร

ครูอ้อย ผู้เป็นต้นคิดกิจกรรม **“หนูน้อยอาสาจราจร”** เล่าถึงที่มาไว้ว่า กิจกรรมนี้ถูกออกแบบให้สอดคล้องกับหน่วยการเรียนการสอนในหัวข้อ “ชื่นชมอาชีพ” ซึ่งสอนให้เด็กๆ รู้จักกับอาชีพต่างๆ เช่น ครู, หมอ, พยาบาล, ทหาร และตำรวจ เมื่อต้องการสอดแทรกความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนเข้าไป จึงได้ลองออกแบบกิจกรรมให้เด็กๆ รู้จักการทำหน้าที่ของตำรวจจราจร โดยเด็กชั้นโตที่ร่วมกิจกรรมหนูน้อยอาสาจราจร จะได้เรียนรู้และฝึกฝนทักษะสำคัญ เช่น การทำสัญญาณมือลักษณะต่างๆ การฝึกเป่านกหวีด เสียงสั้น เสียงยาว เพื่อให้สัญญาณกับผู้ขับขี่ ซึ่งก่อนจะทำหน้าที่หนูน้อยอาสาจราจรได้ พวกเขาต้องผ่านการฝึกฝนมาแล้วจนมั่นใจ

"เวลาที่เด็กคนไหนรับหน้าที่เป็นอาสาจราจรประจำวันนั้น
คุณครูจะถ่ายรูปส่งให้ผู้ปกครองทางไลน์
เราก็อยากจะเอาภาพลูกเราไปโพสต์แชร์ต่อครับ
รู้สึกภูมิใจที่เขาทำได้...
อย่างน้องคนเล็ก เวลาที่นั่งรถไปด้วยกัน
เขาบอกได้หมดว่า ป้ายจราจรที่เห็นเป็นป้ายอะไร
สัญญาณไฟเขียว ไฟแดง เขารู้จักหมด

คุณพ่อของน้องเบรฟและน้องไบร์ทเล่าถึงความประทับใจ ที่กิจกรรมการเรียนในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ช่วยให้เด็กๆ สามารถจดจำป้ายสัญลักษณ์และไฟจราจรต่างๆ ได้ และใช้ได้จริงในชีวิตประจำวัน แม้ว่าพวกเขาจะยังอ่านเขียนไม่ได้ก็ตาม

เสียงสะท้อนจากพ่อแม่ผู้ปกครอง คือ เครื่องชี้วัดชั้นดี ที่บ่งบอกว่ากิจกรรมที่คุณครูออกแบบขึ้น สร้างการเรียนรู้ที่เชื่อมโยงระหว่าง "ห้องเรียน" กับ "บ้าน" ได้สำเร็จ และตรงกับความตั้งใจตามแนวคิดเบื้องหลังของการเป็นอาสาจราจรน้อย ที่ไม่เพียงต้องการให้เด็กๆ เรียนรู้วินัยจราจรด้วยการปฏิบัติจริง แต่ยังต้องการให้พวกเขาเกิดความภูมิใจในตัวเอง รวมถึงส่งความภูมิใจนี้ไปถึงพ่อแม่และคนในครอบครัวด้วย

การสร้างการจดจำสัญลักษณ์ต่างๆ ถูกสอดแทรกทั้งระหว่างการเล่นที่สนามจำลองการขับขี่ ในระหว่างการเรียนการสอน หรือแม้กระทั่งการใช้ป้ายสัญลักษณ์เป็นป้ายแทนชื่อของเด็กๆ ซึ่งจะถูกติดไว้ตามข้าวของส่วนตัวของพวกเขา เมื่อเห็นบ่อยเข้าก็จดจำ และเรียนรู้ที่จะนำไปบอกต่อ

เด็กๆ ที่ซึมซับวินัยจราจรได้ทำหน้าที่ “คืนข้อมูล” สู่พ่อแม่และคนในครอบครัวอีกต่อหนึ่ง ทุกครั้งก่อนออกเดินทาง เสียงเล็กๆ จะคอยบอกให้สวมหมวกกันน็อก หรือคาดเข็มนิรภัย หากพ่อแม่ไม่ยอมทำตาม เสียงเจื้อยแจ้วก็พร้อมจะเปลี่ยนเป็นเสียงร้องไห้กระจองอแงทันที สร้างความว้าวุ่นใจ แต่ก็ต้องยอมทำตามในที่สุด

นอกจากสร้างวงจร “การคืนข้อมูล” ผ่านเด็กและสมาชิกในชุมชนแล้ว ทางศูนย์พัฒนาเด็กเล็กตำบลป่าสัก ได้แบ่งปันประสบการณ์การทำงานผ่านการเป็น “พื้นที่ต้นแบบ” ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กด้านความปลอดภัยทางถนน เปิดโอกาสให้ผู้ที่สนใจเข้ามาเยี่ยมชมและเรียนรู้ ลองสแกนคิวอาร์โค้ดด้านล่าง เพื่อชมรายการ “ฟังเสียงประเทศไทย” ที่จะพาผู้อ่านไปเยี่ยมเยือนคุณครูและเด็กๆ ที่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กแห่งนี้กัน

ธี่กรี๊ก... ไม่ดังกรี๊ก เราไม่ยอม

ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านใหม่ องค์การบริหารส่วนตำบลดอนคา อำเภออู่ทอง จังหวัดสุพรรณบุรี

เสียงที่คุ้นเคย ดังขึ้นไล่เลี่ยกันราวกับนัดหมาย ในเวลาประมาณ บ่าย 2 โมงครึ่ง ของวันจันทร์ถึงศุกร์ ณ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านใหม่ องค์การบริหารส่วนตำบลดอนคา อำเภออู่ทอง จังหวัดสุพรรณบุรี นี่เป็นเสียงที่บอกว่า เด็กๆ เตรียมพร้อมแล้ว ที่จะเดินทางกลับบ้านอย่างปลอดภัย

ภาพที่มาของเสียง คือ ภาพที่เด็กๆ ต่างสวมหมวกกันน็อกให้ตัวเอง และคาดสายรัดคางเพื่อให้กระชับใบหน้าจนดัง “กริ๊ก” บางคนก็คอยช่วยดูสายรัดคางให้เพื่อนว่าส่งเสียงดังรึยัง

ส่วนเด็กเล็กบางคนที่กล้ามเนื้อมือมัดน้อยยังไม่มีแรงมากพอ ก็มองหาความช่วยเหลือจากคุณครู อย่างน้องนะโม ที่สวมหมวกกันน็อกเดินเข้าไปหาคุณครูพี่เลี้ยง *“กริ๊กแล้วครับนะโม พร้อมกลับบ้านได้”* คุณครูพี่เลี้ยงกดสายรัดคางให้เรียบร้อย พร้อมกับพาเดินข้ามทางม้าลายบริเวณหน้าศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่มีคุณยายจอดรถมอเตอร์ไซค์รอรับอยู่ฝั่งตรงข้าม

นี่อาจจะเป็น “เสียง” ธรรมดาที่ผู้ขับขี่รถมอเตอร์ไซค์ได้ยินอยู่แล้วในชีวิตประจำวัน ไม่มีความหมายอะไรเป็นพิเศษ แต่สำหรับคุณครูที่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านใหม่แห่งนี้ ทุกครั้งที่ได้ยิน “เสียงกริ๊ก” คือ ความชื่นใจ และภูมิใจในลูกศิษย์ตัวน้อย ที่แม้จะยังอ่านเขียนไม่ได้ แต่ซึมซับวินัยจราจรเข้าไว้ในตัวแล้ว พวกเขาไม่เพียงคุ้นเคยกับการสวมหมวกกันน็อกเท่านั้น แต่ยังจดจำและให้ความสำคัญกับการสวมหมวกอย่างถูกวิธี ยิ่งกว่านั้นยังคอยเตือนพ่อแม่ให้ทำตามด้วย เด็กเล็กเหล่านี้กลายเป็นดอกผลที่งอกงาม จากความตั้งใจบ่มเพาะ ทำงานร่วมกันหลายภาคส่วนในชุมชนดอนคา

กว่าจะสร้างคนตัวเล็กที่มีคุณภาพและมีวินัยจราจรขึ้นมาได้ พวกเขาต้องผ่านเส้นทางอะไรมาบ้าง?

คุณวัลลภา สงวนทรัพย์ ผู้อำนวยการกองการศึกษา องค์การบริหารส่วนตำบลดอนคา อำเภออู่ทอง จังหวัดสุพรรณบุรี ผู้เป็น "ต้นเสียง" ที่ทำให้ "เสียงกริ๊ก" ค่อยๆ ดังขึ้นในชุมชน เล่าว่า

"ก่อนหน้านี้ ตำบลดอนคา
ถือเป็นพื้นที่สีแดง
เป็นชุมชนที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง
เพราะเป็นเส้นทางเชื่อมการจราจรระหว่าง
จังหวัดสุพรรณบุรีกับอุทัยธานี
รถยนต์จากนอกพื้นที่
มักจะใช้ความเร็วสูง
ในขณะที่ชาวบ้านส่วนใหญ่
ขับขี่โดยไม่สวมหมวกกันน็อก
เพราะรู้สึกว่า
เดินทางอยู่ในละแวกบ้าน"

นอกจากไม่ได้ยิน "เสียงกริ๊ก" จากการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกวิธีแล้ว เสียงที่ดังขึ้นบ่อยครั้งกลับกลายเป็น "เสียงไซเรน" จากรถกู้ชีพ และตามมาด้วย "เสียงแห่งความสูญเสีย" ของคนในชุมชน

ในปี พ.ศ. 2562 ทีมพี่เลี้ยงสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (สอจร.) ภาคกลาง ได้ลงพื้นที่เก็บข้อมูลร่วมกับองค์การบริหารส่วนตำบลดอนคา และนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ประเมินความเสี่ยงเพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหา จากการร่วมทำวิจัยในชุมชน ทางทีมมองเห็นประเด็นปัญหาหลัก 3 ประเด็น ได้แก่

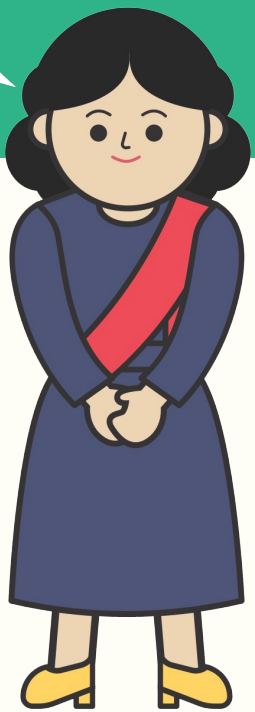
1) ปัญหาจุดเสี่ยงอันตรายในชุมชน
2) ปัญหาพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่
3) ปัญหาการจัดการเรียนการสอนด้านความปลอดภัยทางถนน

อย่างไรก็ตามการจัดการปัญหาหลักเหล่านี้ จำเป็นต้องได้รับความร่วมมือจากหลายภาคส่วน ทั้งท้องที่ ท้องถิ่น และศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก นั่นเป็นโจทย์แรกที่ท้าทาย จะทำอย่างไรให้เกิดการร่วมมือจากภาคส่วนต่างๆ

รู้จักชุมชน รู้จักต้นทุนภายใน

ต้นทุนสำคัญที่ชุมชนมีอยู่ คือ “คนมีใจ” การนำข้อมูลการสืบสวนอุบัติเหตุ และพื้นที่จุดเสี่ยง ไปคืนให้กับคนมีใจเหล่านี้ จึงเป็นสิ่งสำคัญที่จะทำให้เกิดการลงมือแก้ไขอย่างเป็นรูปธรรม นอกจาก “การคืนข้อมูล” ในวงประชุมแต่ละเดือนแล้ว งานบุญประเพณีของชุมชน ยังเป็นพื้นที่สำคัญที่แม่งานได้มีโอกาสคืนข้อมูลให้ภาคีต่างๆ ทั้งท้องที่และท้องถิ่นด้วย รวมถึงเปิดโอกาสให้คุณครูจากศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ได้เข้ามามีส่วนร่วมพูดคุย ข้อดีของวงคุยอย่างไม่เป็นทางการ คือ การทำงานเชื่อมประสานที่รวดเร็ว โดยไม่ต้องรอการสั่งการตามระบบราชการ

"คนอาจจะคิดว่า ท้องถิ่นและท้องที่ทำงานแยกส่วนกัน
แต่เรามองว่า ในชุมชนดอนคาของเรา เวลาที่มีการจัดกิจกรรม
โดยเฉพาะงานบุญต่างๆ ของชาวลาวเวียง
อย่างงานบุญข้าวจี่ หรือแม้แต่งานตักบาตรเทโวที่เพิ่งผ่านมา
ในฐานะแม่งาน เราได้รับความร่วมมืออย่างดีทุกครั้ง
ทั้งจาก อบต. กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ทุกฝ่ายมาช่วยงานด้วยจิตอาสา
เรามองว่า นี่เป็นต้นทุนในชุมชนที่เรามีอยู่
เลยลองชวนทุกฝ่ายมาขับเคลื่อนเรื่องอุบัติเหตุค่ะ"



คุณวัลลภาเล่าถึงประสบการณ์จากมุมมอง "แม่งาน" งานบุญท้องถิ่นสู่งานป้องกันอุบัติเหตุ ตัวอย่างที่เป็นรูปธรรมจากการพูดคุยอย่างไม่เป็นทางการในวง "ฮังโฮม" คือ การขยายไปสู่ภาคีขับเคลื่อนงานป้องกันอุบัติเหตุ การสำรวจพื้นที่จุดเสี่ยง รวมถึงการจัดสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยในการเดินทางภายในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ทั้ง 4 แห่ง ของตำบลดอนคา

หนึ่งในพื้นที่จุดเสี่ยงที่ถูกจัดการเป็นอันดับต้นๆ ได้แก่ บริเวณจุดจอดรถรับส่ง และทางข้ามหน้าโรงเรียน ซึ่งเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทั้งช่วงเวลาก่อนเข้าเรียน และหลังเลิกเรียน โดยภาคีเครือข่ายได้ร่วมกันปรับปรุงเส้นทางจราจรบริเวณศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก มีการกำหนดจุดจอดรถรับส่งที่ชัดเจน และตีเส้นทางม้าลาย

ทุกเช้าจะมีคุณครูผลัดเปลี่ยนกันมาทำหน้าที่รับเด็กๆ เข้าโรงเรียน รวมถึงช่วงเลิกเรียน จะคอยดูแลให้เด็กๆ ข้ามถนนไปขึ้นรถที่จุดรับส่งอย่างปลอดภัย โดยไม่ลืมกำชับให้เด็กๆ หันมองซ้ายขวาก่อนข้ามทางม้าลายทุกครั้ง การปรับปรุงสภาพแวดล้อมการเดินทางบริเวณศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเหล่านี้ ไม่เพียงช่วยให้การสัญจรในช่วงเวลาเร่งด่วนเป็นระเบียบเรียบร้อยเท่านั้น แต่ยังเป็นพื้นที่ให้เด็กเล็กในศูนย์ได้เรียนรู้วินัยจราจรจากพื้นที่จริงนอกห้องเรียนอย่างปลอดภัยด้วย

> “ก่อนหน้าที่ทาง ผอ.วัลลภา
> จะเข้ามาชักชวนคุณครูทำงาน
> ป้องกันอุบัติเหตุโดยการมีส่วนร่วมของชุมชน
> คุณครูมองไม่ออกว่า เราจะทำอะไรได้บ้าง
> ยิ่งคุณครูเป็นคนต่างถิ่น
> เพิ่งย้ายมาจากกาญจนบุรี
> ก็ไม่มั่นใจว่า จะได้รับการยอมรับไหม..
> แต่พอได้เริ่มลองทำ ก็เริ่มเห็นว่า เราทำได้
> เริ่มจากการทำแผนการเรียนการสอน
> ที่สอดแทรกเรื่องอุบัติเหตุทางถนนเข้าไป
> พอได้มีส่วนร่วมตรงนี้
> คุณครูก็มีกำลังใจมากขึ้นค่ะ”

คุณครูแขก หนึ่งในคุณครูผู้ดูแลศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านใหม่ เล่าถึงก้าวสำคัญที่ทำให้คุณครูก้าวผ่านความไม่มั่นใจ

เดิมทีหลักสูตรการเรียนการสอนชั้นเด็กเล็ก มีหัวข้อเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุเพียงหน่วยเดียว และเป็นการป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดจากการหกล้ม และมีดบาด ไม่มีเนื้อหาเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน เมื่อคุณครูได้เข้าอบรมเกี่ยวกับการพัฒนาแผนการเรียนการสอน จึงได้เพิ่มเนื้อหาส่วนนี้เข้าไป โดยมีเป้าหมายเพื่อสร้างให้เด็กๆ เรียนรู้วินัยทางจราจร รู้จักป้องกันตัวเองอย่างง่ายๆ แต่ได้ผล โดยเฉพาะการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์

แผนการเรียนการสอนที่คุณครูช่วยกันออกแบบ เน้นการใช้สื่อที่ผลิตขึ้นเอง เพื่อให้เด็กๆ ได้เล่นสนุก ได้หยิบจับ และทดลองทำด้วยตัวเอง แม้แต่การสวมหมวกกันน็อกอย่างถูกวิธี ก็ถูกนำมาใช้เป็นส่วนหนึ่งเวลาที่จัดกิจกรรมบทบาทสมมติ เด็กเล็กที่สวมบทบาทเป็นคนขับรถยนต์ ต้องคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้ง ส่วนเด็กๆ ที่สวมบทเป็นคนขี่มอเตอร์ไซค์ ก็ต้องสวมหมวกกันน็อกกดสายรัดคางให้ดัง “กริ๊ก” ก่อนสตาร์ท หรือแม้แต่เด็กๆ ที่เป็นคนเดินเท้าทุกคนต้องสังเกตสัญญาณไฟจราจรก่อนที่จะข้ามถนน ชั่วโมงการเรียนรู้ที่สนุกสนาน ช่วยให้เด็กๆ ซึมซับวิถีปฏิบัติที่มีวินัยอย่างง่ายดาย

ความรู้ผ่านการเล่นสนุกที่พวกเขาได้เรียนรู้ในแต่ละวัน ยังส่งต่อกลับไปที่ครอบครัว เด็กๆ ช่วยเตือนให้พ่อแม่ผู้ปกครองสวมหมวกกันน็อกอย่างถูกวิธีก่อนออกจากบ้าน แม้แต่เด็กที่มีบ้านอยู่หน้าศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ก็ไม่เคยละเลยที่จะใส่หมวกกันน็อกมาเรียน ทุกเช้าที่คุณครูรอรับเด็กๆ หากบ้านไหนใส่หมวกกันน็อกมาพร้อมเพรียงกัน ก็จะได้รับดาว สะสมทุกวันเป็นแต้มคะแนน และเมื่อครบเทอม ดาวดวงน้อยจะเปลี่ยนเป็นแผ่นประกาศนียบัตรชื่นชมความมีวินัยของพวกเขา แม้เป็นรางวัลเล็กน้อย แต่ทำให้เด็กๆ เกิดความภูมิใจในสิ่งที่พวกเขาทำ

“เด็กๆ เป็นสื่อที่ดีที่สุด เราคิดว่า เราสร้างวินัยให้เขา แต่ในทางกลับกัน เขาช่วยเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใหญ่ ของคนในครอบครัวด้วยค่ะ ความท้าทายของงานนี้ คือ ต้องทำอย่างต่อเนื่อง เราเสียดาย ถ้างานส่วนนี้ไม่ถูกสานต่อ” ผอ.วัลลภา ย้ำถึงสิ่งที่เรียนรู้จากการขับเคลื่อนงานป้องกันอุบัติเหตุ

เราหวังว่า “เสียงกริ๊ก” ที่ชุมชนดอนคาจะยังคงดังต่อเนื่อง และดังมากขึ้นทุกวัน เพราะนั่นหมายความว่า พฤติกรรมเสี่ยงจะลดลง และวันหนึ่งเสียงแห่งความสูญเสียจากอุบัติเหตุจะเงียบงันไป

ตัวอย่างเส้นทางสู่จุดหมาย

ดอนคาโมเดล

ศปถ.ระดับจังหวัดแต่งตั้ง
คณะกรรมการระดับอำเภอ
เพื่อขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนน

คณะกรรมการระดับอำเภอ
(ผอ.กองการศึกษา)
ชักชวนคุณครูเข้าร่วมเป็นภาคี

สื่อสารความเสี่ยงกับภาคีเครือข่าย
ในชุมชนผ่านกิจกรรมต่างๆ

ร่วมกันออกแบบจัดการความเสี่ยง
โดยมีทีมพี่เลี้ยงสนับสนุน
(การทำหลักสูตรเรียนรู้ / จัดการจุดเสี่ยง)

สร้างวงจรการคืนข้อมูลความเสี่ยง
ผ่านเด็กและสมาชิกในชุมชน

แม้ว่าวงจรการคืนข้อมูลความเสี่ยงในชุมชน จะถูกติดตามผ่านคณะกรรมการระดับอำเภอ ที่ถูกแต่งตั้งผ่านกลไกศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) จังหวัดสุพรรณบุรี แต่คุณวัลลภามองว่า การขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน จะเกิดความยั่งยืนและต่อเนื่องจำเป็นต้องสนับสนุนให้คุณครูประจำศูนย์พัฒนาเด็กเล็กทุกแห่ง มีแผนการสอนที่สอดแทรกเนื้อหาเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนด้วย ทางกองการศึกษาและคุณครูประจำศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านใหม่ จึงแบ่งปันประสบการณ์และความรู้ในการพัฒนาแผนการสอนเด็กเล็ก ให้กับผู้ที่สนใจ ลองสแกนคิวอาร์โค้ดด้านล่างเพื่อดูตัวอย่างแนวทางการจัดการเรียนรู้ “ความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กปฐมวัย” และแนวทางการประเมินผลหลังการสอนได้เลย

Tips & Tricks

การบ่มเพาะวินัยจราจรให้กับเด็กเล็กในช่วงวัย 3-5 ปี จะเกิดประสิทธิภาพสูงสุด ผ่านการเล่นหรือทำกิจกรรมที่เด็กๆ รู้สึกสนุก มีความสุข และเกิดความภูมิใจในตัวเองที่สามารถปฏิบัติตามได้อย่างสำเร็จ ที่สำคัญกิจกรรมการเรียนรู้ต่างๆ จำเป็นต้องเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง สร้างกิจวัตรประจำวัน เพื่อให้พวกเขาจดจำและค่อยๆ ซึมซับ จนเกิดเป็นความตระหนักรู้ในวัฒนธรรมความปลอดภัยในที่สุด ลองดูตัวอย่างกิจกรรมและการจัดระบบนิเวศ ที่ช่วยเสริมสร้างวินัยจราจรให้กับเด็กๆ ว่ามีอะไรบ้าง

การติดป้ายชื่อพร้อมกับสัญลักษณ์จราจร
บนของใช้ส่วนตัว เพื่อสร้างการจดจำ

การเล่นบทบาทสมมติ
ทั้งผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร และผู้เดินทางเท้า

การปรับพื้นที่ภายในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก
หรือในห้องเรียน เป็นสนามจราจรจำลอง

การสร้างจุดเก็บหมวกกันน็อก เพื่อความเป็นระเบียบ
และย้ำเตือนให้เด็กๆ เห็นความสำคัญ
ในการสวมหมวกกันน็อกทุกครั้งที่เดินทาง

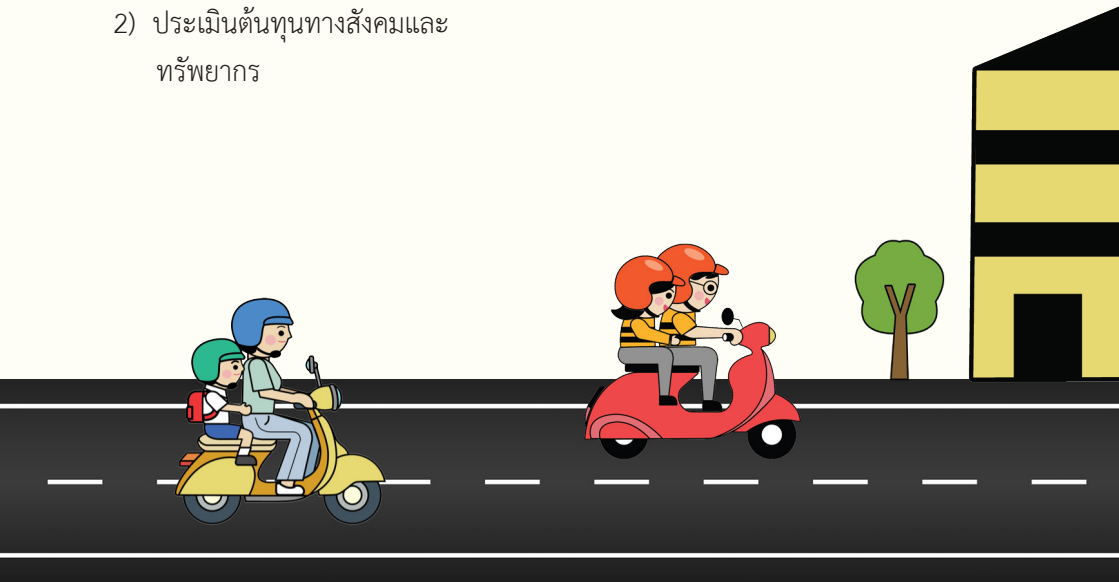
บทเรียนจากเพื่อนร่วมทาง

1. กำหนดเป้าหมายการเดินทาง

การเดินทางขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน ทุกเส้นทางล้วนเริ่มต้นจากการกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจน โดยความสำคัญของการมีเป้าหมายที่ชัดเจน คือ การตอบได้ว่าอะไรคือปัญหาที่เราต้องการแก้ไขมากที่สุด ซึ่งการตอบคำถามนี้ประกอบด้วยความรู้เกี่ยวกับชุมชนใกล้บ้าน 2 ส่วนด้วยกัน คือ

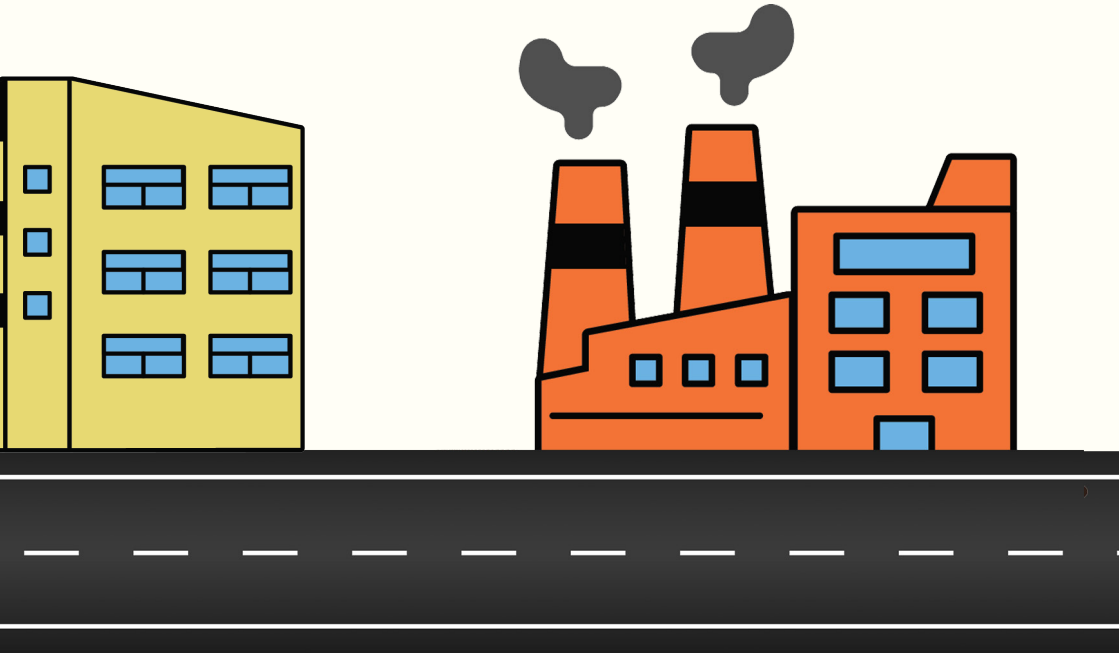
1) รู้จักพื้นที่ของตัวเอง
2) ประเมินต้นทุนทางสังคมและทรัพยากร

เรื่องเล่าจากพื้นที่ต้นแบบทั้ง 2 แห่ง สะท้อนถึงการมี “เป้าหมายหลัก” ที่ชัดเจนตรงกัน คือ การเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มเด็กเล็กและผู้ปกครองเป็น 100% แต่การเดินทางไปถึงเป้าหมายนั้น มีแผนงานและการดำเนินการที่แตกต่างกัน ซึ่งขึ้นอยู่กับ “บริบทของพื้นที่” และ “ต้นทุนทางสังคม” ที่มีอยู่



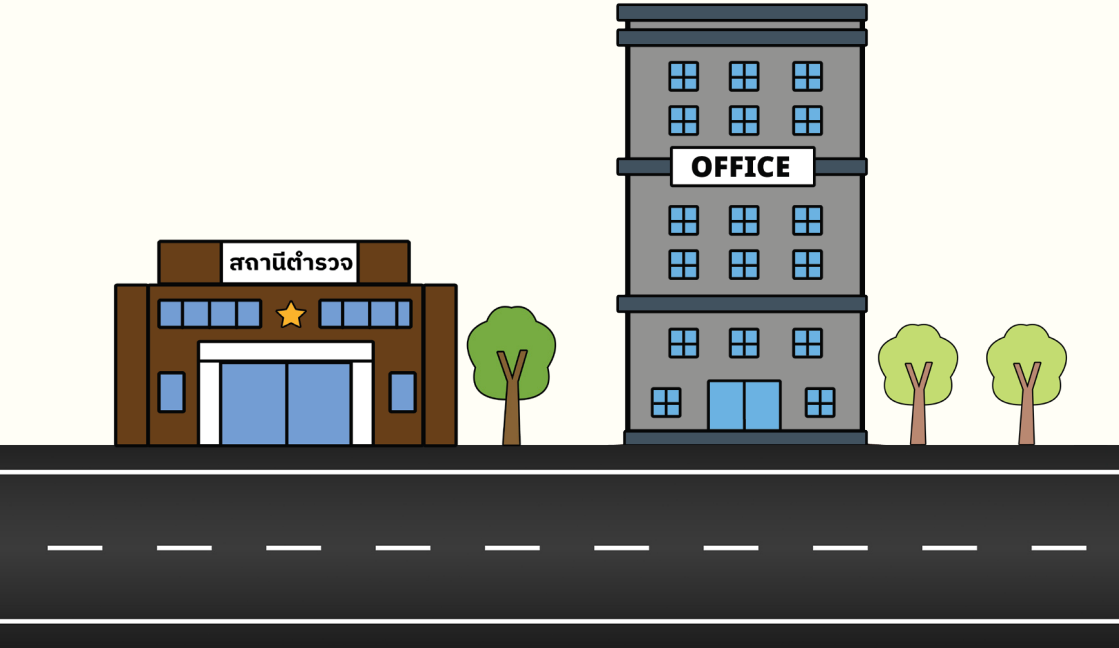
ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กตำบลป่าสัก อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน มีบริบทของพื้นที่อยู่ใกล้เขตนิคมอุตสาหกรรม ซึ่งกำลังขยายตัว ดึงดูดให้แรงงานจากต่างถิ่นเคลื่อนย้ายเข้ามาทำงานและพักอาศัยในพื้นที่ตำบลป่าสักมากขึ้น ประชากรแฝงเหล่านี้ ส่วนหนึ่งคือพ่อแม่ผู้ปกครองของเด็กๆ ที่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก และเป็นกลุ่มเป้าหมายที่คณะทำงานต้องการลดพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่โดยไม่สวมหมวกกันน็อก ดังนั้นการออกแบบแผนงานหรือการดำเนินงานต่างๆ จึงจำเป็นต้องคำนึงถึงการโอบรับกลุ่มประชากรแฝงเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของชุมชน และเอื้อให้พวกเขาได้มีส่วนร่วมในการจัดการปัญหานี้ไปด้วยกัน

รูปธรรมที่ชัดเจน เช่น การใช้ข้อตกลง (MOU) แรกรับนักเรียนที่ระบุชัดเจนว่า เด็กๆ และผู้ปกครองจะต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์เข้ามาที่ศูนย์ฯ หากไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขนี้ ยินดีจ่ายค่าปรับครั้งละ 20 บาท เพื่อสมทบเข้ากองทุน ที่สำคัญคือ ผู้ปกครองเป็นผู้เลือกคณะกรรมการบริหารกองทุนนี้ด้วยตัวเอง



ขณะที่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กตำบลป่าสัก มองเห็นความเปลี่ยนแปลงของ “พื้นที่” ซึ่งเป็นผลมาจากการขยายตัวของเขตนิคมอุตสาหกรรมใกล้บ้าน ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านใหม่ องค์การบริหารส่วนตำบลดอนคา อำเภออู่ทอง จังหวัดสุพรรณบุรี มองถึง “บริบทของพื้นที่” และ “ต้นทุนทางสังคม” ที่ต่างออกไป โดยเฉพาะการออกแบบกิจกรรมและขับเคลื่อนงานบนฐานของ “อัตลักษณ์ชาติพันธุ์ลาวเวียง” ซึ่งพื้นที่งานบุญต่างๆ ได้กลายเป็นจุดเริ่มต้นของ “วงฮังโฮม” ที่ชักชวนภาคีเครือข่ายเข้ามาร่วมทำงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนได้สำเร็จ และขยายไปสู่การปรับปรุงสภาพแวดล้อมการเดินทางบริเวณศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก ตลอดจนการชักชวนคุณครูเข้ามาร่วมทำงาน และออกแบบหลักสูตรเรียนรู้ความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก

การรู้จักพื้นที่ของตัวเอง และประเมินต้นทุนทางสังคมและทรัพยากรเกิดขึ้นผ่านกระบวนการทำงานร่วมกับชุมชน ทั้งในลักษณะของการทำงานวิจัยท้องถิ่น และการทำโครงการต่างๆ ที่เอื้อให้เกิดการสำรวจชุมชนร่วมกัน เช่น การเข้าร่วมเป็นภาคีเครือข่ายคณะทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน และร่วมรับฟังข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่



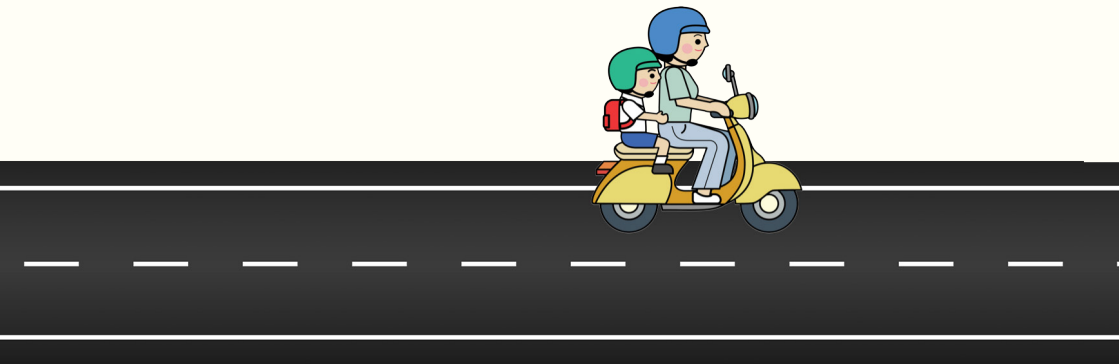
2. ก้าวเล็กๆ

เมื่อกำหนดเป้าหมายการเดินทางที่ชัดเจนแล้ว ก็ถึงเวลาเริ่ม “ก้าวแรก” โดยลงมือทำตามแผนงานหรือกิจกรรมที่วางแผนไว้อย่างสอดคล้องกับ “บริบทของพื้นที่” และ “ต้นทุนทางสังคม” แผนงานในช่วงแรก อาจเป็นแผนงานเล็กๆ ที่ไม่จำเป็นต้องอาศัยงบประมาณจำนวนมาก แต่สามารถลงมือทำได้ทันทีจากต้นทุนและทรัพยากรที่มีอยู่

ตัวอย่างของกิจกรรมที่ลงมือทำแล้วสร้างให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเสี่ยงอย่างเป็นรูปธรรม คือ การร่วมกันสำรวจจุดเสี่ยงต่างๆ และปรับปรุงสภาพแวดล้อมการเดินทางบริเวณศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก เช่น การจัดระเบียบเส้นทางเดินรถ, การกำหนดจุดจอดรถรับส่ง และการตีเส้นทางม้าลาย

เรื่องเล่าจากพื้นที่ต้นแบบทั้ง 2 แห่ง สะท้อนให้เห็นว่า กิจกรรมต่างๆ เหล่านี้สามารถอาศัยความร่วมมือจากคนในชุมชนได้เป็นอย่างดี การชักชวนให้สมาชิกในชุมชนเข้าร่วมสำรวจ “จุดเสี่ยง” ยังทำให้เกิดการเรียนรู้ และสร้างความรู้สึกเป็น “เจ้าของ” ปัญหาร่วมกัน

ทุกครั้งเมื่อเกิดความสำเร็จในการจัดการปัญหา แม้เพียงเล็กน้อย ก็ไม่ควรละเลยที่จะบันทึกความสำเร็จ “ก้าวเล็กๆ” นี้ไว้ด้วย เพราะทุกความสำเร็จมีคุณค่าทางจิตใจต่อผู้ปฏิบัติงานเสมอ การร่วมกันชื่นชมความสำเร็จ “ก้าวเล็กๆ” จะสร้างกำลังใจและความมั่นใจให้ทีมงาน และยังสามารถส่งต่อความภูมิใจนี้ออกไปหนุนเสริมสมาชิกคนอื่นๆ ในชุมชนด้วย

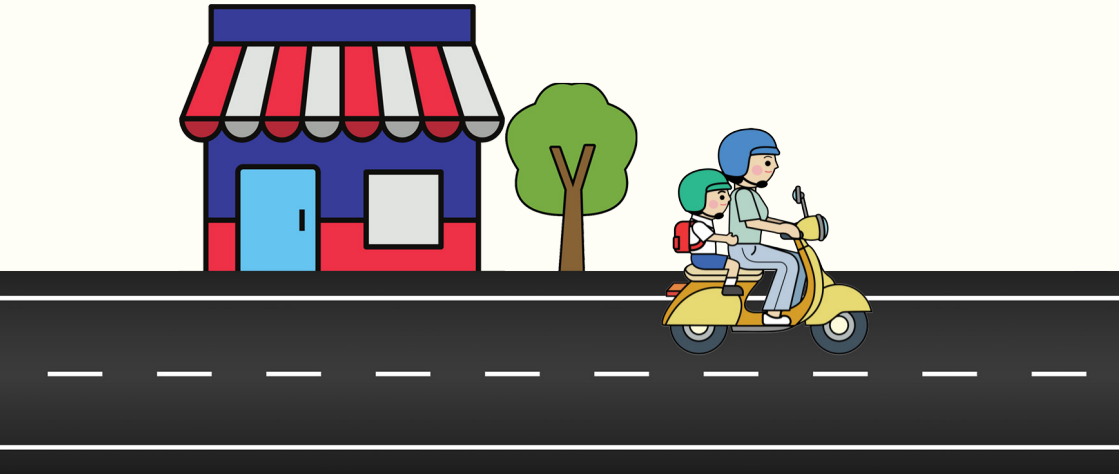


3. ทบทวนแผนการเดินทางเสมอ

เรื่องเล่าจากพื้นที่ต้นแบบทั้ง 2 แห่ง ไม่เพียงเป็นบทเรียนที่ดีให้เราเห็นถึงการออกแบบแผนงานและกิจกรรมที่สอดคล้องกับ “บริบทของพื้นที่” และ “ต้นทุนทางสังคม” ที่มีอยู่เท่านั้น แต่ยังเป็นตัวอย่างที่ดีของการขับเคลื่อนงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในเชิงรุกด้วยเช่นกัน เปรียบได้กับ “การทบทวนแผนการเดินทาง” หรือการประเมินว่า โครงการหรือกิจกรรมต่างๆ ที่ทำอยู่ได้ผลลัพธ์ตรงตามที่ต้องการหรือไม่ และเครื่องมือที่นำมาใช้เกิดประสิทธิภาพกับกลุ่มเป้าหมายเพียงใด

ผลลัพธ์หรือความสำเร็จของการทำงาน ส่วนหนึ่งอาจวัดได้ด้วยตัวเลขหรือสถิติที่มีการจดบันทึกอย่างสม่ำเสมอ เช่น สมุดบันทึกจำนวนนักเรียนและผู้ปกครองที่สวมหมวกนิรภัย ที่คุณครูประจำศูนย์พัฒนาเด็กเล็กทั้ง 2 แห่ง ได้จดบันทึกทุกเช้า อีกส่วนหนึ่งไม่อาจวัดได้ในเชิงสถิติ คือ มุมมองความคิดหรือทัศนคติที่เปลี่ยนไปของกลุ่มเป้าหมาย

การประเมินความสำเร็จที่ไม่อาจวัดได้ด้วยตัวเลขเช่นนี้ ผู้ปฏิบัติงานจึงจำเป็นต้องมีทักษะการสื่อสารหมั่นสำรวจว่า เครื่องมือและกิจกรรมต่างๆ ไม่ได้เป็นเพียงการสื่อสารทางเดียว กลับกันควรเปิดโอกาสให้กลุ่มเป้าหมายได้แสดงความคิดเห็น หรือร่วมแก้ไขปัญหาด้วย



ตัวอย่างที่เป็นรูปธรรม เช่น กรณีที่ผู้ปกครองไม่ให้ความร่วมมือในการสวมหมวกกันน็อกขณะขับขี่ และมองว่าการปรับหรือบังคับเป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ไม่ใช่หน้าที่ของคุณครู ทำให้การใช้ข้อตกลงแรกรับอาจไม่ได้ผล กรณีนี้อาจเปิดโอกาสให้ผู้ปกครองเข้ามามีส่วนร่วมในการออกแบบกิจกรรม เช่น กิจกรรมกองทุนหมวกกันน็อกของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กตำบลป่าสัก ที่กลุ่มผู้ปกครองเป็นผู้บริหารกองทุน มีการลงคะแนนเสียงเพื่อเลือกตั้งประธานและคณะกรรมการ รวมถึงมีการลงมติว่าจะนำเงินค่าปรับที่ได้รับในแต่ละภาคการศึกษา ไปทำงานเชิงรุกเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่อาจเกิดขึ้นกับลูกหลานอย่างไรต่อไป การประเมินผลลัพธ์และปรับปรุงเครื่องมืออยู่เสมอประกอบกับการใช้ทักษะการสื่อสาร **(ดูเพิ่มเติมในคู่มือเล่มที่ 3 ทักษะการบังคับเชิงบวก และเล่มที่ 4 ข้อมูลและการสื่อสาร)** เป็นทางหนึ่งที่จะช่วยเปลี่ยนกลุ่มผู้ขับขี่ซึ่งมีพฤติกรรมเสี่ยงมาเป็น “เพื่อนร่วมทาง” ในการขับขี่ปลอดภัยได้

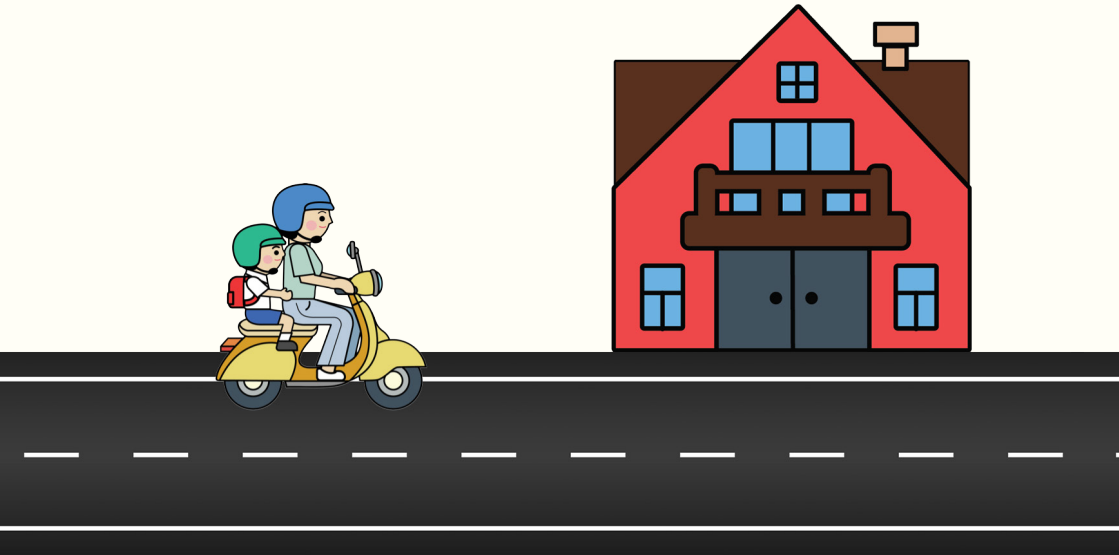
4. อย่าหยุดเดินและผูกมิตรกับเพื่อนร่วมทางใหม่ๆ

สิ่งที่สำคัญไม่แพ้การมี “เป้าหมาย” ที่ชัดเจน คือ การสร้างความต่อเนื่อง เรื่องเล่าจากพื้นที่ต้นแบบทั้ง 2 แห่ง คงทำให้ผู้อ่านมองเห็นเส้นทางการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีความต่อเนื่องยาวนานหลายปี เส้นทางที่คณะผู้ปฏิบัติงานเดินผ่านมาไม่ได้ราบรื่น โรยด้วยกลีบกุหลาบ ทว่าหลายครั้งมีอุปสรรคกีดขวาง หรือหลุมบ่อที่ทำให้การเดินทางสะดุด แต่พวกเขาไม่เคยหยุดก้าวเดิน

เงื่อนไขสำคัญที่ท้าทาย คือ การเปลี่ยนแปลงตัวคนทำงาน โดยเฉพาะในตำแหน่งผู้บริหาร หรือผู้กำหนดนโยบายและทิศทางการทำงาน ทำให้ทุกครั้งที่เกิดการเปลี่ยนแปลงตัวคนทำงาน มักจะทำให้กิจกรรมหรือโครงการที่ดำเนินอยู่ ขาดความต่อเนื่อง พื้นที่ต้นแบบทั้ง 2 แห่ง ได้ให้บทเรียนในการสร้างความต่อเนื่องผ่านการออกแบบ “เครื่องมือ” ที่สามารถผลักดันให้เป็นส่วนหนึ่งของระบบการทำงานได้ เช่น การสนับสนุนให้คุณครูออกแบบหลักสูตรการเรียนการสอนด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับเด็กเล็ก ซึ่งศูนย์พัฒนาเด็กเล็กทุกแห่งสามารถประยุกต์ใช้ได้ แม้ในกรณีที่ไม่มีกิจกรรมหรือโครงการอื่นๆ ด้านการจัดการความเสี่ยงภายในชุมชนก็ตาม

อย่างไรก็ตาม การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน จำเป็นต้องเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องและเป็นกระบวนการ ดังนั้นหลักสูตรการเรียนการสอนด้านความปลอดภัยทางถนน ไม่ควรสิ้นสุดแค่เพียงชั้นเด็กเล็กเตรียมอนุบาล แต่ควรหนุนเสริมให้เกิดขึ้นอย่างครอบคลุมทุกช่วงชั้น เพื่อให้มั่นใจว่า หลังจากที่เด็กๆ ก้าวพ้นจากรั้วศูนย์พัฒนาเด็กเล็กไปแล้ว พวกเขาจะยังได้รับการบ่มเพาะวินัยจราจรอย่างต่อเนื่อง ทั้งในระดับประถมศึกษา มัธยมศึกษา หรือจนกระทั่งอุดมศึกษา ทั้งนี้การสนับสนุนให้เกิดการออกแบบหลักสูตรการเรียนการสอนด้านความปลอดภัยทางถนน สามารถผลักดันเข้าเป็นวาระสำคัญในวงประชุม ศปถ. ทั้งในระดับจังหวัดและระดับอำเภอ เพื่อสร้างความร่วมมือจากภาคีต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาหลักสูตรการเรียนการสอนในแต่ละช่วงชั้นของสถานศึกษาในพื้นที่

นอกจากนั้น การก้าวเดินอย่างต่อเนื่องยังจำเป็นต้องผูกมิตรกับเพื่อนร่วมทางใหม่ๆ อยู่เสมอ เสมือนเป็นการขยายภาคีเครือข่ายการทำงานสนับสนุนซึ่งกันและกัน เพื่อสร้างความเข้มแข็งในการขับเคลื่อนงานรูปแบบกิจกรรมในการผูกมิตรกับเพื่อนร่วมทางหน้าใหม่ เกิดขึ้นได้ในลักษณะของการแบ่งปันข้อมูล ความรู้และประสบการณ์การทำงาน การเป็นพื้นที่ต้นแบบให้ผู้ที่สนใจเข้ามาเรียนรู้ตลอดจนการสื่อสารการทำงานจัดการความเสี่ยงผ่านสื่อต่างๆ



ขอขอบคุณ

- คณะคุณครู ผู้ปกครองและนักเรียน ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กตำบลป่าสัก อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน
- คณะคุณครู ผู้ปกครองและนักเรียน ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านใหม่ องค์การบริหารส่วนตำบลดอนคา อำเภออู่ทอง จังหวัดสุพรรณบุรี
- คุณวัลลภา สงวนทรัพย์
- เจ้าหน้าที่กองการศึกษา ศาสนา และวัฒนธรรม องค์การบริหารส่วนตำบลดอนคา อำเภออู่ทอง จังหวัดสุพรรณบุรี
- คณะอาสาจราจร องค์การบริหารส่วนตำบลดอนคา อำเภออู่ทอง จังหวัดสุพรรณบุรี
- คุณชิษนุวัฒน์ มณีศรีขำ
- ผศ. เยี่ยมลักษณ์ อุดาการ
- ผศ. ดร. ชไมมน ศรีสุรักษ์
- รายการฟังเสียงประเทศไทย ไทยพีบีเอส

สสส
สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ

ศวปถ.
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
www.roadsafetythai.org

RSPF
Road Safety Policy Foundation

5 km. PROJECT

ชุดความรู้การจัดการพฤติกรรมเสี่ยง
จากการไม่สวมหมวกนิรภัยในระยะใกล้บ้าน

สสส. ศวปถ. RSPF

มาตรการองค์กร

เล่มที่ 2

ปักหมุด ขยายฐานความปลอดภัย สู่ชุมชนรอบข้าง

“5 km. Project”

ชุดความรู้การจัดการพฤติกรรมเสี่ยงจากการไม่สวมหมวกนิรภัยในระยะใกล้บ้าน

เล่มที่ 2: มาตรการองค์กร: “ปักหมุด” ขยายฐานความปลอดภัยสู่ชุมชนรอบข้าง

ผู้เขียน

สุพัตรา อรุณนภา

บรรณาธิการ

อรดี อินทร์คง

ออกแบบรูปเล่ม

อรดี อินทร์คง

ออกแบบปกและภาพประกอบ

ธันยธรณ์ มากพงษ์

สนับสนุนโดย

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

จัดพิมพ์โดย

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (มนป.)

เลขที่ 637/1 อาคารพร้อมพันธุ์ 1 ชั้น 4 ห้อง 402-403 ซอยลาดพร้าว 3

แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900

โทรศัพท์: 0-2938-8490

โทรสาร: 0-2938-8827

Email: admin@roadsafetythai.org

Website: http://www.roadsafetythai.org

คำนำ

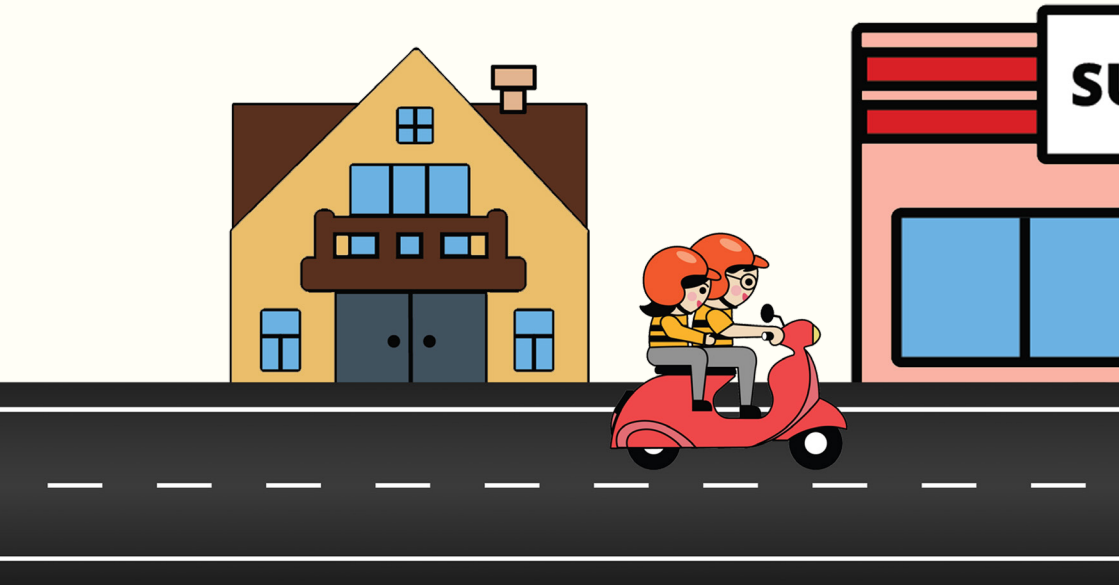
**“รัศมี 5 กิโลเมตรใกล้บ้าน คือ
ระยะอันตรายที่เจ็บและตายมากที่สุด”**

ข้อมูลสถิติที่ส่งตรงจากห้องฉุกเฉิน โรงพยาบาลขอนแก่น เผยให้เห็นว่า กว่า 73% ของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เกิดขึ้นภายในรัศมีไม่เกิน 5 กิโลเมตรใกล้บ้านหรือจุดสตาร์ท ตัวเลขผู้เสียชีวิต “ใกล้บ้าน” ยิ่งไต่ระดับสูงขึ้นในช่วงเทศกาลวันหยุดยาว อย่างปีใหม่และสงกรานต์ ที่ผู้คนเดินทางกลับบ้าน ข้อมูลสถิตินี้สะท้อนนัยสำคัญของ “พฤติกรรมการขับขี่” ที่ถูกกำกับด้วย “การรับรู้ระยะทาง” โดยเฉพาะในกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่มองว่า พื้นที่ “ใกล้บ้าน” เป็นพื้นที่ “คุ้นเคย” ทำให้ผู้ขับขี่ลดความระมัดระวังและประเมินความเสี่ยง จากการเกิดอุบัติเหตุในระดับต่ำ รัศมี 5 กิโลเมตรใกล้บ้านจึงกลายเป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด

รูปธรรมหนึ่งของพฤติกรรมการขับขี่ “ใกล้บ้าน” ที่ประเมินความเสี่ยงในระดับต่ำ คือ การขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย ผลสำรวจของศูนย์ความร่วมมือด้านการป้องกันอุบัติเหตุ องค์การอนามัยโลก, คณะทำงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (สอจร.) และมูลนิธิไทยโรดส์ ชี้ให้เห็นว่า 64% ของผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย เพราะมองว่าเดินทาง “ระยะใกล้” ไม่จำเป็นต้องใส่ ทั้งที่การสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน ช่วยลดความเสี่ยงในการบาดเจ็บศีรษะของผู้ขับขี่ได้ 43% และลดการบาดเจ็บศีรษะของผู้ซ้อนท้ายได้ 58% ที่สำคัญช่วยลดความเสี่ยงในการเสียชีวิตได้ถึง 39%

หากย้อนกลับไปทบทวนสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในรอบทศวรรษที่ผ่านมา จะพบว่า ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์สูงถึง 74.5% หรือประมาณ 15,000 รายต่อปี และในปี 2565 กว่า 86% เป็นผู้เสียชีวิตที่ไม่สวมหมวกนิรภัย โดยกลุ่มผู้เสียชีวิตสูงสุดอยู่ในช่วงอายุ 15-24 ปี ซึ่งเป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาประเทศในอนาคต การบาดเจ็บที่ศีรษะเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิต บาดเจ็บสาหัสและพิการ เมื่อตรวจสอบอัตราการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มเสี่ยงนี้ ยิ่งพบว่าอยู่ในระดับต่ำจนน่าใจหาย คือ มีเพียง 22% เท่านั้น ที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่

การเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มเสี่ยง จึงเป็นโจทย์ที่ท้าทายสำหรับผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งส่วนหนึ่งจำเป็นต้องสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับ “การประเมินความเสี่ยง” ให้กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะปรับเปลี่ยนการรับรู้ที่ว่า “ระยะใกล้บ้าน” คือ ระยะที่มีความเสี่ยงต่ำไปสู่ “ไม่มีระยะปลอดภัย” หากไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ การค้นหาปัจจัยเกี่ยวข้องเพื่อหาหนทางแก้ไข จำเป็นต้องอยู่บนฐานความรู้จากพื้นที่หรือชุมชนและการสนับสนุนทางด้านวิชาการที่ถูกต้องและครอบคลุมประเด็นท้าทาย

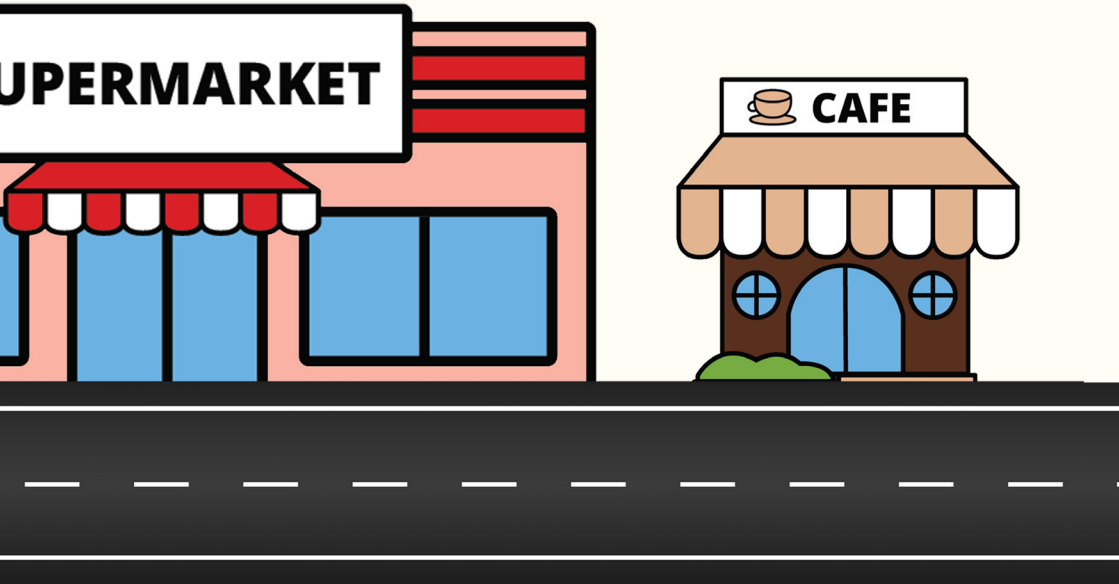


การผลิตชุดความรู้ “5 km. Project” เกิดจากความคิดในการใช้ข้อมูลเชิงวิชาการที่เข้าใจง่าย เพื่อสนับสนุนการทำงานขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนน ให้กับผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ต่างๆ โดยชุดคู่มือนี้ได้ถอดความรู้จากชุมชนและองค์กรที่ประสบความสำเร็จ เป็นตัวอย่างที่ดีในการจัดการพฤติกรรมเสี่ยง ส่งเสริมให้กลุ่มเสี่ยงสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ มีการริเริ่มและสร้างความร่วมมือจากภาคส่วนต่างๆ ภายในชุมชน ซึ่งเป็นรากฐานสำคัญในการดูแลกลุ่มผู้ขับขี่ในฐานะสมาชิกของชุมชน

คณะผู้จัดทำคู่มือหวังว่า การถอดความรู้จากตัวอย่างที่ดีเหล่านี้ จะช่วยให้ผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนเกิดแรงบันดาลใจ และสามารถนำความรู้ไปประยุกต์ใช้ในพื้นที่การทำงานของตนเอง รวมถึงสามารถสร้างวิธีคิดใหม่ๆ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากจุดสตาร์ท การทำงานเชิงความคิดนี้ จะเป็นส่วนสำคัญในการสร้าง “วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน” ซึ่งสนับสนุนและสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์แห่งชาติ ที่มีเป้าหมายในการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนก่อนปี 2570

อรดี อินทร์คง

บรรณาธิการ

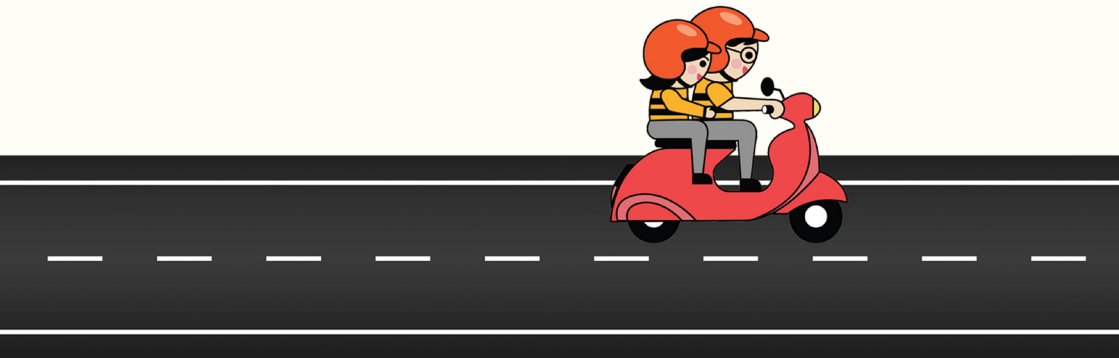


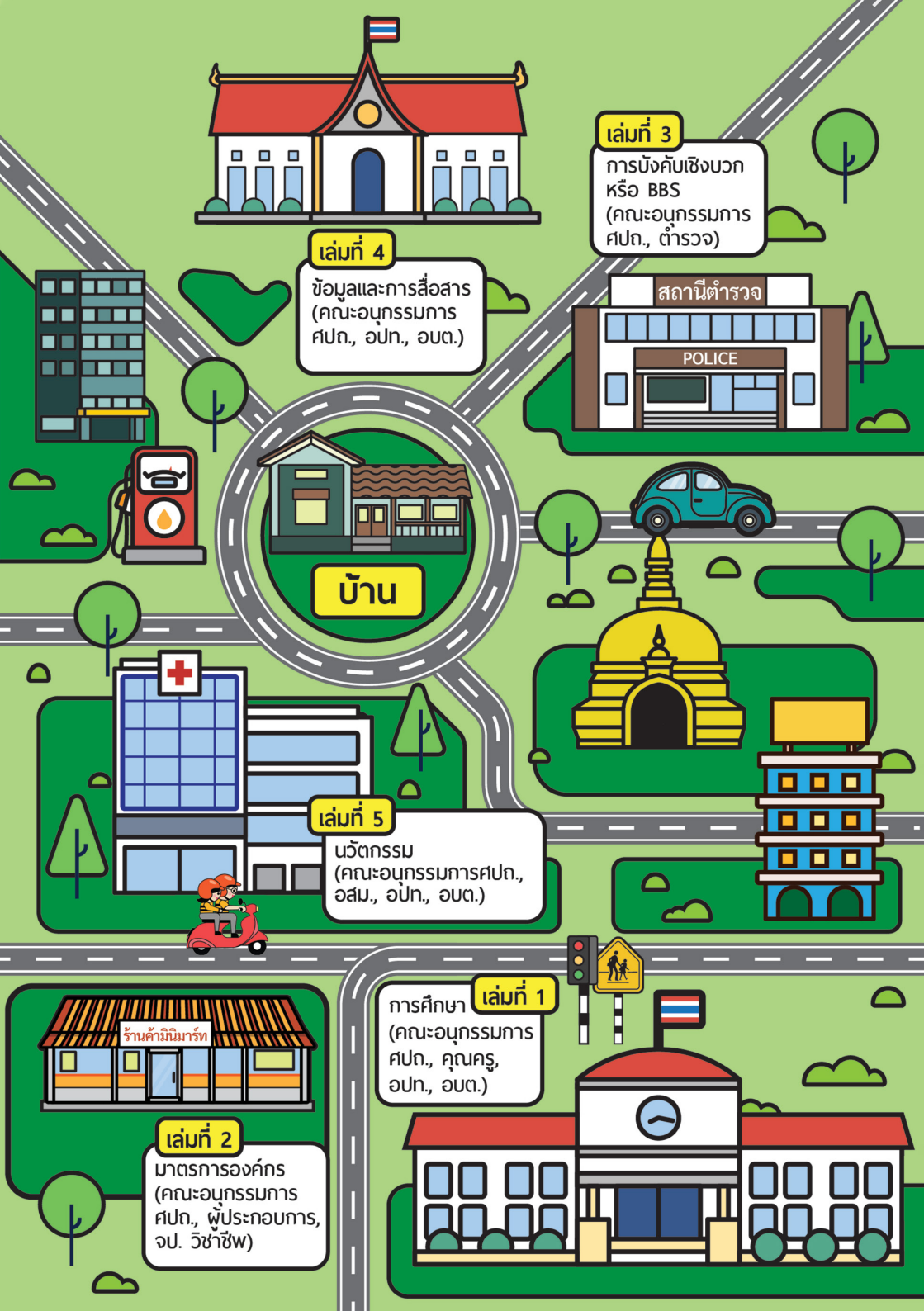
คำแนะนำการใช้คู่มือ

"5 km. Project" ชุดความรู้การจัดการพฤติกรรมเสี่ยงจากการไม่สวมหมวกนิรภัยในระยะใกล้บ้าน ประกอบด้วยคู่มือทั้งหมด 5 เล่ม ซึ่งแบ่งตาม "เครื่องมือ" ที่สามารถนำมาใช้สนับสนุนการทำงานในกลไกการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนน เครื่องมือที่อยู่ในหนังสือแต่ละเล่ม ได้แก่

1) การศึกษา
2) มาตรการองค์กร
3) การบังคับเชิงบวก หรือ BBS
4) ข้อมูลและการสื่อสาร
5) นวัตกรรม

อย่างไรก็ตามการใช้เครื่องมือต่างๆ เหล่านี้ ไม่จำเป็นต้องแยกขาดจากกัน ตรงกันข้าม ผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน สามารถบูรณาการเครื่องมือการทำงานต่างๆ เข้าด้วยกัน ตามแต่เงื่อนไขและบริบทของพื้นที่ ดังนั้นจึงไม่มีกฎเกณฑ์ตายตัว ว่าต้องเรียงลำดับการอ่านจากเล่มที่ 1 ไปถึงเล่มที่ 5 ผู้อ่านสามารถออกแบบเส้นทางการเดินทางได้เองอย่างอิสระ โดยอาจจะเริ่มจากเล่มที่ตรงความสนใจมากที่สุด แล้วจึงขยับไปสู่เล่มอื่นๆ เพื่อทำความรู้จัก "เครื่องมือ" และ "เพื่อนร่วมทาง" ที่กำลังเดินทางไปสู่จุดหมายเดียวกัน




เล่มที่ 4
ข้อมูลและการสื่อสาร
(คณะอนุกรรมการ
ศปถ., อปท., อบต.)
เล่มที่ 3
การบังคับเชิงบวก
หรือ BBS
(คณะอนุกรรมการ
ศปถ., ตำรวจ)
สถานีตำรวจ
POLICE
บ้าน
เล่มที่ 5
นวัตกรรม
(คณะอนุกรรมการศปถ.,
อสม., อปท., อบต.)
ร้านค้ามินิมาร์ท
เล่มที่ 2
มาตรการองค์กร
(คณะอนุกรรมการ
ศปถ., ผู้ประกอบการ,
จป. วิชาชีพ)
เล่มที่ 1
การศึกษา
(คณะอนุกรรมการ
ศปถ., คุณครู,
อปท., อบต.)

สารบัญ

เกริ่นนำ **10**

- จุดปักหมุด 10
- ทำไมสถานประกอบการต้องใส่ใจกับความปลอดภัยทางถนน ? 13

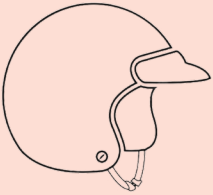
เรื่องเล่าจากพื้นที่ต้นแบบ **16**

- ให้บอสได้ดูแลเธอได้ไหม... 16

(กลุ่มผู้ประกอบการ สวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ จังหวัดลำพูน)

บทเรียนจากเพื่อนร่วมทาง **32**

- ค้นหาคีย์แมน 32
- สร้างแนวทางการขับเคลื่อนงานที่ตอบโจทย์เฉพาะของพื้นที่ 34
- ขับเคลื่อนกลไก ศปถ. ด้วยข้อมูลที่มีพลัง 38
- ออกแบบนโยบายครอบคลุมประเด็นที่สำคัญ 40
- เทคนิคสำคัญที่นำไปสู่ความสำเร็จ 42



เกริ่นนำ

“จุดปักหมุด”

หากเราลองปักหมุด “จุดหมาย” การเดินทางในแต่ละวัน จะพบว่า “สถานที่ทำงาน” เป็นหนึ่งในจุดหมายที่เราปักหมุดซ้ำบ่อยที่สุด ในขณะเดียวกันการเดินทางที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน รวมถึงการเดินทางไปกลับระหว่างบ้านและที่ทำงาน ก็ถือเป็นการเดินทางที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดด้วยเช่นกัน ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จากศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน (ThaiRSC) เผยให้เห็นว่า 1 ใน 3 ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เกิดขึ้นขณะใช้รถใช้ถนนเพื่อทำงาน และหากนับรวมอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นระหว่างเดินทางไปกลับจากบ้านและที่ทำงาน ตัวเลขจะยิ่งเพิ่มสูงขึ้น

เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน สถานประกอบการ บริษัท หน่วยงาน และองค์กรต่างๆ จึงมีบทบาทสำคัญที่ช่วยดูแลความปลอดภัยให้กับลูกจ้างและพนักงาน ซึ่งไม่เพียงเป็นทรัพยากรที่สำคัญขององค์กรเท่านั้น แต่ยังเป็นสมาชิกคนสำคัญของครอบครัวและชุมชนด้วย

คู่มือเล่มนี้ นำเสนอ “มาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน” ซึ่งเป็นหนึ่งในเครื่องมือที่ช่วยดูแลความปลอดภัยในการเดินทางให้กับสมาชิกขององค์กร การใช้มาตรการองค์กรขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกับคนในชุมชน ช่วยจัดการกับพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ระยะใกล้บ้าน และทำให้ **“จุดปักหมุด”** หรือสถานที่ทำงาน รวมถึงชุมชนรอบข้างกลายเป็น **“จุดปลอดภัย”** ได้อย่างไร ตามไปดูกัน

14,122 ราย

คือ จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในปี 2566

1 ใน 3

เสียชีวิตขณะใช้รถใช้ถนนเกี่ยวข้องกับการทำงาน

52%

เป็นผู้ประสบเหตุที่อยู่ในวัยทำงาน อายุ 25-60 ปี

78.55%

เป็นอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

ทำไมสถานประกอบการต้องใส่ใจกับความปลอดภัยทางถนน ?

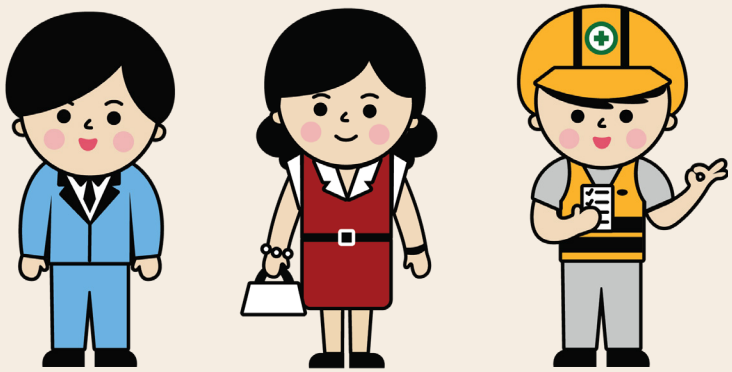
สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จากศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน (ThaiRSC) เผยให้เห็นว่า ในปี พ.ศ. 2566 ที่ผ่านมา มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงถึง 14,122 ราย หรือทุกๆ วันจะมี 38 ครอบครัวที่ต้องสูญเสียสมาชิก โดย 1 ใน 3 ของผู้เสียชีวิต เกิดอุบัติเหตุขณะใช้รถใช้ถนนเพื่อทำงาน และหากนับรวมอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นระหว่างเดินทางไปกลับจากบ้านและที่ทำงาน ตัวเลขจะยิ่งเพิ่มสูงขึ้น โดย 52% ของผู้ประสบอุบัติเหตุอยู่ในวัยทำงาน อายุระหว่าง 25-60 ปี ความสูญเสียที่เกิดขึ้นจึงไม่ได้เป็นการสูญเสียทรัพยากรบุคคลขององค์กร และฐานกำลังการผลิตของประเทศเท่านั้น แต่ยังเป็นการสูญเสียกำลังสำคัญของครอบครัวที่ไม่อาจประเมินค่าได้

สถานประกอบการ บริษัท หน่วยงาน และองค์กรต่างๆ จึงเป็น “ภาคี” ที่สำคัญ ในการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน การให้ความสำคัญกับความปลอดภัยทางถนน และกำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งของมาตรการความปลอดภัยขององค์กร ในทางหนึ่งถือเป็นการคุ้มครองสิทธิและยกระดับคุณภาพชีวิตให้กับพนักงาน และในอีกด้านหนึ่งยังถือเป็นการช่วยปกป้องสมาชิกของชุมชน และผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่นๆ ด้วย

“มาตรการองค์กร” ในความหมายที่กว้าง หมายถึง กฎระเบียบหรือข้อบังคับของหน่วยงาน ที่พนักงานทุกคนจะต้องให้ความร่วมมือ และปฏิบัติตาม หากละเว้นหรือฝ่าฝืน จะนำไปสู่การตักเตือนหรือลงโทษ เสมือนกฎหมายขององค์กรนั่นเอง ส่วน **“มาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน”** เป็นกฎระเบียบหรือข้อบังคับของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินทางโดยเฉพาะ ซึ่งใช้เพื่อดูแล และส่งเสริมให้พนักงานเกิดความตระหนักถึงความปลอดภัย ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ จนเกิดเป็นวัฒนธรรมการขับขี่ปลอดภัยในที่สุด

บทบาทของสถานประกอบการตาม “กลไกทางกฎหมาย” กับมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน

กฎหมายความปลอดภัยแรงงาน ได้แก่ พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554, กฎกระทรวง พ.ศ. 2549 ว่าด้วยเรื่องเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน คณะกรรมการความปลอดภัยฯ และหน่วยงานความปลอดภัยฯ และกฎกระทรวง พ.ศ. 2553 ว่าด้วยระบบการจัดการความปลอดภัยในการทำงาน ได้กำหนดให้สถานประกอบกิจการทุกแห่ง มีบทบาทสำคัญต่อการจัดการความเสี่ยงในสถานประกอบการและการเดินทางสำหรับพนักงาน โดยกำหนดเป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของนายจ้าง, ผู้บริหาร, หัวหน้างาน, เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน (จป.) และคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (คปอ.) ให้ดูแลความปลอดภัยในการทำงาน ซึ่งครอบคลุมถึงเรื่องความปลอดภัยทางถนนที่เกี่ยวเนื่องจากการทำงานด้วย



บทบาทหน้าที่ "นายจ้าง"

มาตรา 6 ให้นายจ้างมีหน้าที่จัดและดูแลสถานประกอบกิจการและลูกจ้าง ให้มีสภาพการทำงานและสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ปลอดภัยและถูกสุขลักษณะ รวมทั้งส่งเสริมสนับสนุนการปฏิบัติงานของลูกจ้าง มิให้ลูกจ้างได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ และสุขอนามัย

(นายจ้างต้องจัดยานพาหนะที่ให้ลูกจ้างใช้ในการทำงานให้อยู่ในสภาพที่ปลอดภัยต่อการใช้งาน มีการบำรุงรักษา ตรวจสภาพอยู่เสมอ)

บทบาทหน้าที่ "คปอ."

พิจารณานโยบายและแผนงานด้านความปลอดภัยในการทำงาน รวมทั้ง **ความปลอดภัยนอกงาน** เพื่อป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุ การประสบอันตราย การเจ็บป่วย หรือการเกิดเหตุเดือดร้อนรำคาญอันเนื่องมาจากการทำงาน หรือความไม่ปลอดภัยในการทำงานเสนอต่อนายจ้าง

(การเดินทางไปกลับระหว่างบ้านและที่ทำงานของลูกจ้างเป็นภารกิจสำคัญที่ คปอ. ต้องนำมาพิจารณาว่าจะมีนโยบายและแผนงานความปลอดภัยทางถนนอย่างไร เพื่อให้พนักงานที่ขับขี่ยานพาหนะของตนเองมาทำงานนั้นมีความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน)

บทบาทหน้าที่ "จป. ระดับวิชาชีพ"

- ตรวจสอบ แนะนำนายจ้างเรื่องการปฏิบัติตามกฎหมาย
- วิเคราะห์งานเพื่อบ่งชี้อันตราย
- กำหนดมาตรการหรือขั้นตอนการทำงานที่ปลอดภัย
- ประเมินความเสี่ยง
- วิเคราะห์แผนงาน โครงการและข้อเสนอจากหน่วยงานต่างๆ เพื่อเสนอแนะมาตรการความปลอดภัย

ในการประเมินความเสี่ยงนั้น ต้องนำงานที่เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนของลูกจ้าง เช่น งานขนส่งผลิตภัณฑ์ งานรับส่งพนักงาน มาประเมินความเสี่ยงด้วย

เรื่องเล่าจากพื้นที่ต้นแบบ

ให้บอสได้ดูแลเธอได้ไหม...

กลุ่มผู้ประกอบการ สวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ จังหวัดลำพูน

“ใส่หมวกกันน็อกแล้ว... พร้อมออกเดินทางแล้วนะครับน้องเชน”

เสียงคุณแม่พูดกับน้องเชนเป็นประจำทุกเช้า ในวันที่ต้องขับรถมอเตอร์ไซค์แวะไปส่งน้องเชนที่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กตำบลป่าสัก ก่อนที่จะเดินทางเข้าไปทำงานต่อที่บริษัท แพนดอร่า โพรดักชั่น จำกัด ซึ่งอยู่ภายในสวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ จังหวัดลำพูน แม้ว่าเส้นทางจากบ้านไปยังศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก และที่ทำงาน เป็นเส้นทางใกล้บ้าน ที่คุณแม่คุ้นเคยเป็นอย่างดี แต่ก็ไม่มีครั้งไหนเลย ที่แม่ลูกคู่นี้จะไม่สวมหมวกกันน็อกก่อนออกเดินทาง เรื่องราวของครอบครัวน้องเชน เกิดขึ้นกับอีกหลายครอบครัวในพื้นที่ตำบลป่าสัก อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน ด้วยเช่นกัน

ความปลอดภัยในการเดินทางในชีวิตประจำวัน ที่เป็นความคุ้นชินกำลังงอกงามกลายเป็นวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เบื้องหลังของพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัยในระยะใกล้บ้านเช่นนี้ เกิดจากการร่วมแรงร่วมใจของ “ภาคีเครือข่าย” ในชุมชน ที่ช่วยกันขับเคลื่อน “มาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน” เพื่อดูแลสมาชิกคนสำคัญของทุกครอบครัว

สวมหมวกกันน็อก
ก่อนออกเดินทางกันนะครับ

“บริษัทแพนดอร่าที่คุณแม่ทำงานอยู่
มีกฎระเบียบให้พนักงานที่ขับรถมอเตอร์ไซค์มาทำงาน
ต้องสวมหมวกกันน็อกทุกครั้งค่ะ
แล้วทางสวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์
ก็มีเจ้าหน้าที่คอยเตือนให้สวมหมวกกันน็อกด้วยอีกแรง
ส่วนของน้องเชน น้องจะไม่ยอมขึ้นรถออกจากบ้านเลย
ถ้าไม่สวมหมวกกันน็อกให้เขา เพราะเขาจำที่คุณครูสอนมา
แล้วก็ที่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กที่น้องเรียนอยู่
มีการทำ MOU กับผู้ปกครอง
ว่าทุกครั้งที่ไปรับส่งน้อง
คุณแม่ต้องสวมหมวกกันน็อกให้ลูกและตัวเอง
ตอนนี้เวลาขับรถมอเตอร์ไซค์ไปไหน
ก็เลยสวมหมวกกันน็อกกันทั้งบ้าน”

คำบอกเล่าจากคุณแม่น้องเชน สะท้อนถึงพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยที่ถูกสร้างขึ้น ผ่านการใช้ “มาตรการองค์กร” ของหน่วยงานต่างๆ ในชุมชน เพื่อช่วยกำกับดูแลความปลอดภัยในการเดินทางระยะใกล้บ้านให้กับสมาชิกในชุมชน โดยเฉพาะการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ มาตรการในการสวมหมวกนิรภัยของทั้ง 3 องค์กร ไม่ว่าจะเป็นศูนย์พัฒนาเด็กเล็กตำบลป่าสัก (ลองดูแนวทางการจัดการพฤติกรรมเสี่ยงในกลุ่มเด็กและเยาวชนของ “ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กตำบลป่าสัก” เพิ่มเติมได้ในคู่มือเล่มที่ 1 การศึกษา: ก้าวแรกของวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน), สวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ และบริษัท แพนดอร่า โพรดักชั่น จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทที่ตั้งอยู่ในสวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ ต่างช่วยหนุนเสริมซึ่งกันและกันจนสามารถสร้างพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัยอย่างได้ผล โดยจุดเริ่มต้นของการใช้มาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานต่างๆ เหล่านี้ ล้วนเกิดจากการให้ความสำคัญกับทรัพยากรบุคคล ทั้งในฐานะสมาชิกขององค์กร และสมาชิกของชุมชน

“พนักงานเป็นทรัพย์สินที่มีค่ามากที่สุดของบริษัท
เราจึงดูแลพนักงานของเราอย่างดีมากๆ”

คุณจีรเศรษฐ บูรณะสัมฤทธิ์ กรรมการผู้จัดการบริษัท แพนดอร่า โพรดักชั่น จำกัด ผู้ผลิตเครื่องประดับรายใหญ่ที่สุดในโลก เป็นตัวแทนของผู้บริหารสะท้อนถึงมุมมองความคิดที่ทำให้แพนดอร่าให้ความสำคัญกับ "คุณภาพชีวิต" ของพนักงานเป็นอันดับต้นๆ ในหลักการทำงาน เพราะกว่าจะได้สินค้าแต่ละชิ้น ต้องอาศัยพนักงานถึง 30 คน หรือ 60 มือ ช่วยกันทำ ทางบริษัทมองว่า สินค้าทุกชิ้นจะถูกผลิตอย่างประณีตและมีคุณภาพได้ ต่อเมื่อพนักงานมีความสุขและได้รับสวัสดิการที่ดีจากองค์กร หนึ่งในมาตรฐานการทำงานที่ช่วยกำกับให้พนักงานมีคุณภาพชีวิตที่ดี คือ การใช้มาตรการองค์กรเพื่อช่วยดูแลความปลอดภัยในการเดินทางให้กับพนักงานทุกคน

ปัจจุบันบริษัท แพนดอร่า โพรดักชั่น จำกัด มีฐานการผลิตเฉพาะในประเทศไทย 2 แห่ง คือที่กรุงเทพมหานครและจังหวัดลำพูน มีพนักงานทั้งหมดราว 12,000 คน อยู่ในฐานการผลิตที่ลำพูน 4,000 คน ส่วนใหญ่เป็นพนักงานช่างฝีมือ ซึ่งเป็นคนในชุมชน ตามนโยบายของบริษัทที่ต้องการให้พนักงานได้ทำงานใกล้บ้านและครอบครัว

โรงงานผลิตสินค้าที่จังหวัดลำพูน ตั้งอยู่ในสวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ พนักงานส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทางเป็นหลัก แม้มีความสะดวกในการเดินทางใกล้บ้าน แต่ก็เป็นการเดินทางที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดด้วยเช่นกัน โดยสาเหตุที่นำไปสู่การบาดเจ็บอย่างรุนแรงและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ มักเกิดจากการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และซ้อนท้าย ผลสำรวจจากศูนย์ความร่วมมือด้านการป้องกันอุบัติเหตุ องค์การอนามัยโลก, คณะทำงานแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) และมูลนิธิไทยโรดส์ เผยให้เห็นว่า 64% ของผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย เป็นเพราะเชื่อว่า การเดินทางระยะใกล้มีความปลอดภัย ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย ทั้งที่ในความเป็นจริงแล้ว กว่า 73% ของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เกิดขึ้นภายในรัศมีไม่เกิน 5 กิโลเมตรใกล้บ้านหรือจุดสตาร์ท ทางบริษัทจึงมีมาตรการสนับสนุนให้พนักงานสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่

มาตรการที่ถูกออกแบบขึ้น เน้นมาตรการในเชิงบวก ที่สนับสนุนให้พนักงานเกิดความตระหนักรู้และปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงด้วยตนเอง มากกว่าการใช้มาตรการเชิงบังคับหรือลงโทษ ซึ่งทางบริษัทมองว่า ไม่ก่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในระยะยาว โดยหนึ่งในเทคนิคที่ถูกนำมาใช้เพื่อสร้างความตระหนักถึงความปลอดภัยในการเดินทางให้กับพนักงาน คือ เทคนิค KYT (Kiken Yochi Training) หรือการฝึกหยั่งรู้ระวังภัย

ย้อนกลับไปในปี พ.ศ. 2556 คุณฐิติศักดิ์ ถนัดค้า ผู้จัดการฝ่ายความปลอดภัยและอาชีวอนามัยในขณะนั้น ได้นำเทคนิค KYT มาประยุกต์ใช้เพื่อสร้างกระบวนการเรียนรู้ และกระตุ้นจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับพนักงานของบริษัทแพนดอร่าเป็นครั้งแรก โดยคุณคุณฐิติศักดิ์ เล่าถึงที่มาที่ช่วยจุดประกายให้นำเทคนิค KYT มาใช้ว่า เกิดจากความประทับใจที่ได้เดินทางไปดูงานด้านความปลอดภัยที่บริษัทไทยฮอนด้า จำกัด แล้วเห็นว่าการใช้เทคนิคนี้ในการทำกิจกรรมร่วมกัน ไม่เพียงแสดงถึงพลังความสามัคคีของคนในองค์กรเท่านั้น แต่แนวคิดสำคัญที่อยู่เบื้องหลังกิจกรรม ยังเป็นการพัฒนาทักษะการวิเคราะห์ให้กับพนักงานด้วย

**“เพราะหัวใจสำคัญของ KYT
คือ การที่ทุกคนในทีม
มองเห็นปัญหาร่วมกัน
ค้นหาว่าอะไรคือความเสี่ยง
ที่อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุ
จากนั้นจึงช่วยกันป้องกันหรือแก้ไข
การพูดย้ำความคิดแสดงถึง
ความตื่นตัวและความจริงใจ
ที่จะป้องกันอุบัติเหตุ”**

KYT

K KIKEN
อันตราย

Y YOCHI
คาดการณ์

T TRAINING
การฝึกอบรม

KYT การฝึกหยั่งรู้ระวังภัย คือ วิธีการวิเคราะห์หรือคาดการณ์ถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการทำงาน พร้อมทั้งกำหนดมาตรการหรือวิธีการจัดการอันตรายเหล่านั้นเพื่อให้เกิดความปลอดภัย

KYT ริเริ่มขึ้นในประเทศญี่ปุ่น โดยโรงงานอุตสาหกรรมต้องการสร้างวินัยการทำงานที่เน้นความปลอดภัยให้กับพนักงาน เกิดจากแนวคิดที่ว่า อุบัติเหตุในการทำงานเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา พนักงานจำเป็นต้องมีสมาธิ จดจ่ออยู่กับหน้าที่ และต้องเกิดความระแวดระวังอันตรายที่อาจเกิดขึ้น กิจกรรมนี้จึงถูกคิดค้นขึ้นเพื่อเตือนสติพนักงานก่อนที่จะลงมือปฏิบัติงานทุกครั้ง ทำหน้าที่คล้ายนาฬิกาปลุก คอยเตือนให้ระวังภัยนั่นเอง โดยหลักการทำงาน ไม่ใช่แค่พูดประโยคเตือนภัยซ้ำๆ แล้วผ่านเลย แต่ทุกคำพูดต้องออกมาจากความจริงใจในการแก้ปัญหา การพูดทบทวนช่วยกระตุ้นให้สมองเกิดการจดจำและตื่นตัวอยู่เสมอ

จากหลักการของเทคนิค KYT ที่เน้นให้พนักงานทุกคนมีส่วนร่วมในการวิเคราะห์คาดการณ์ความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงการค้นหาวิธีป้องกันและแก้ไข ทำให้ฝ่ายความปลอดภัยและอาชีวอนามัยของบริษัทนำมาประยุกต์ใช้เพื่อสร้างความตระหนักถึงความปลอดภัยในการเดินทาง โดยเฉพาะการขับขี่รถจักรยานยนต์ เริ่มด้วยการให้ข้อมูลเกี่ยวกับสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในพื้นที่ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนอกเวลาทำงาน โดยเฉพาะระหว่างที่เดินทางมาทำงานและกลับที่พัก ทำให้พนักงานเห็นว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเป็นเรื่องใกล้ตัว โดยสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่ผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์บาดเจ็บสาหัสและเสียชีวิต ล้วนเกิดจากศีรษะกระแทกพื้น

เมื่อนำข้อมูลเหล่านี้มาเล่าสู่เพื่อนร่วมงานในฝ่ายต่างๆ เพื่อจัดกิจกรรมแทบทุกเสียงต่างวิเคราะห์ตรงกันว่า เกิดจากพฤติกรรมเสี่ยง คือ การไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ หลายกลุ่มจึงช่วยกันคิดสโลแกนเพื่อกระตุ้นเพื่อนร่วมงานให้สวมหมวกนิรภัย ในขณะที่บางกลุ่มคิดต่อยอดด้วยการวิเคราะห์ถึงความเสี่ยงด้านอื่นๆ เช่น พฤติกรรมการเปิดไฟเลี้ยว ตลอดจนการช่วยกันวิเคราะห์สภาพถนนที่เป็นจุดเสี่ยงอันตราย

4 ขั้นตอนการทำ KYT

1. ค้นหาอันตรายที่มีอยู่ในการทำงาน
2. วิเคราะห์ถึงสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ
3. ช่วยกันหาแนวทางป้องกันหรือแก้ไข
4. พูดย้ำความคิด และลงมือปฏิบัติทันที

หากมีโอกาสผ่านไปเยี่ยมเยียนแผนกต่างๆ จะได้ยินเสียงย้ำเตือนจากแต่ละทีมดังก้องกังวานในช่วงเลิกงานหรือเปลี่ยนกะ ฝ่ายความปลอดภัยของบริษัทยังสังเกตเห็นด้วยว่า พนักงานตักเตือนกันเองก่อนกลับบ้าน ซึ่งเท่ากับว่าพวกเขาเห็นความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัยด้วยตัวเอง โดยไม่ต้องมีการบังคับ

การทำ KYT เป็นประจำ ยังได้รับการสนับสนุนจากผู้บริหาร โดยมีการมอบรางวัลให้กับทีมที่มีความพร้อมเพรียงและสร้างสรรค์ แม้ว่ารางวัลที่มอบให้จะเป็นสินน้ำใจเล็กน้อย แต่สำหรับทุกคนในองค์กร กลับมีความหมายที่ยิ่งใหญ่ เพราะแสดงถึงจุดยืนชัดเจนในการปลูกจิตสำนึกความปลอดภัย

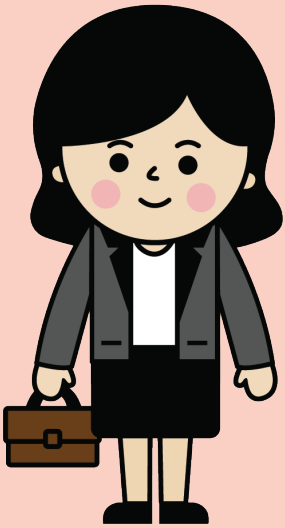
หัวใจสำคัญที่ทำให้การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงเป็นไปอย่างได้ผล เกิดจากกระบวนการเรียนรู้ และสร้างความตระหนักด้วยตนเอง ซึ่งการคิดวิเคราะห์ระวังภัยจะเกิดขึ้นได้ ต่อเมื่อมีองค์ความรู้ที่มากพอ ดังนั้นภารกิจที่ฝ่ายความปลอดภัยและอาชีวอนามัยช่วยสนับสนุน จึงเน้นไปที่การให้ความรู้ข้อมูลต่างๆ เกี่ยวกับสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุ และพฤติกรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย

นอกเหนือจากการใช้มาตรการเชิงบวกด้านความปลอดภัยทางถนนของบริษัทแพนดอร่า โพรดักชั่น จำกัด เองแล้ว การเดินทางของพนักงานจากทุกบริษัทที่ตั้งอยู่ภายในสวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ ยังได้รับการดูแลอีกชั้นจากบริษัทสหพัฒนาอินเตอร์โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการจัดการโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ภายในสวนอุตสาหกรรม การจัดสภาพแวดล้อมในการเดินทางที่ได้มาตรฐานช่วยสนับสนุนให้การขับขี่ของพนักงานทุกคน รวมถึงสมาชิกในชุมชน ที่ร่วมใช้เส้นทางภายในสวนอุตสาหกรรมมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

ทางบริษัทสหพัฒนาอินเตอร์โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) ได้สำรวจข้อมูลความพึงพอใจของทุกโรงงานที่ตั้งอยู่ภายในสวนอุตสาหกรรม และนำข้อมูลที่ได้มาปรับปรุงสภาพแวดล้อมในการเดินทาง รวมถึงการจัดระบบจราจรภายในเพื่อช่วยลดความแออัดและความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ โดยทางบริษัทได้จัดทำโครงการลดอุบัติเหตุ ด้วยการปรับปรุงพื้นผิวถนนให้เรียบ จัดการไฟส่องสว่างเพื่อให้การเดินทางเข้ากะในช่วงเวลาต่างๆ มีความปลอดภัย ปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณเกาะกลางให้เห็นชัดเจน มีจุดชะลอความเร็ว นอกจากนี้ ทางบริษัทได้ส่งพนักงานเข้าร่วมฝึกอบรมอาสาจราจร (อส.จร.) กับทางสถานีตำรวจภูธรเหมืองจี้ อำเภอเมือง จังหวัดลำพูน เพื่อช่วยปฏิบัติหน้าที่ดูแลความปลอดภัยในการขับขี่ภายในสวนอุตสาหกรรมด้วย โดยเฉพาะช่วงเวลาเข้างานและเปลี่ยนกะ ซึ่งเป็นช่วงที่การจราจรคับคั่ง โดยอาสาจราจรจะช่วยบันทึกข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุและพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยของพนักงานด้วย เช่น การไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์, การใช้ความเร็วเกินกำหนด

"บันทึกข้อมูลความเสี่ยงของทีมอาสาจราจร
เป็นข้อมูลส่วนสำคัญที่เรานำมาประเมินผลการทำงาน
เพื่อดูว่าต้องปรับปรุงจุดไหนเพิ่มเติม
และแจ้งผลให้กับทุกโรงงานในพื้นที่ให้ทราบ
โดยโรงงานสามารถส่งข้อเสนอแนะกับสวนอุตสาหกรรมได้ทุกวัน
ถือเป็นนโยบายของผู้บริหารที่ให้ความสำคัญกับความต้องการ
และความปลอดภัยของลูกค้าและพนักงาน
เราเข้าใจดีว่า หากเกิดการสูญเสียพนักงานที่มีทักษะ 1 คน
ถือเป็นความสูญเสียมหาศาล"

คุณสติมา ปาระมี ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายสำนักงาน บริษัทสหพัฒนาอินเตอร์โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) สาขาลำพูน และกรรมการฝ่ายวิชาการ ชมรมบริหารทรัพยากรมนุษย์ จังหวัดลำพูน เล่าถึงระบบการทำงานที่มีการนำข้อมูลความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมาใช้เพื่อป้องกันความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้น ส่งผลให้ภายในสวนอุตสาหกรรมไม่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนตั้งแต่ปี พ.ศ. 2563 มาจนถึงปัจจุบัน



นอกจากนั้น ทางสวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ จังหวัดลำพูน ยังได้ร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐ ภายใต้กลไกศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) จังหวัดลำพูน โดยเข้าร่วมโครงการมาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนน ซึ่งมีองค์ประกอบของคณะทำงานประกอบด้วยหน่วยงานในจังหวัดลำพูน ที่มีบทบาทหน้าที่ส่งเสริมความปลอดภัย อาทิ สำนักงานสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน, สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด, ชมรมเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน (จป.) ฯลฯ ภายใต้การกำกับดูแลจากผู้ว่าราชการจังหวัดลำพูน ต่อเนื่องนานกว่า 5 ปี ส่งผลให้จังหวัดลำพูนเกิดกลไกการขับเคลื่อนมาตรการองค์กร ที่บูรณาการความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน มีตัวชี้วัดและคณะทำงานที่ร่วมกันหนุนเสริม ติดตามการใช้มาตรการให้เกิดผลตามเป้าหมาย เพื่อช่วยดูแลชีวิตของพนักงาน ทั้งในฐานะสมาชิกขององค์กรและสมาชิกของชุมชน ให้เดินทางในชีวิตประจำวันได้อย่างปลอดภัย

สวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ รับโล่ประกาศเกียรติคุณ
การดำเนินงานมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานประกอบการ
จากรองผู้ว่าราชการจังหวัดลำพูน

วงเสวนาในหัวข้อ “ความสำเร็จในการขับเคลื่อนมาตรการองค์กร
ด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานประกอบการ จังหวัดลำพูน”

ขบวนรถจักรยานยนต์รณรงค์
“ขับขี่ปลอดภัย สถานประกอบการจังหวัดลำพูน ไร้อุบัติเหตุ”

ก่อนขับรถมอเตอร์ไซค์กลับบ้านเย็นนี้ คุณแม่น้องเชนไม่รีรอที่จะสวมหมวกกันน็อก เช่นเดียวกับเพื่อนร่วมงานคนอื่นๆ ในบริษัท พฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยในระยะใกล้บ้านที่เกิดขึ้น เป็นผลจากความมุ่งมั่นของสถานประกอบกิจการที่ช่วยกันดูแลสมาชิกขององค์กร เพราะรู้ดีว่า พนักงานทุกคือคนสำคัญที่ครอบครัวกำลังรอพวกเขาอยู่ที่บ้าน

บทเรียนจากเพื่อนร่วมทาง

1. ค้นหาคีย์แมน

การขับเคลื่อนมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนของกลุ่มผู้ประกอบการ ในสวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ จังหวัดลำพูน สะท้อนถึงการทำงานที่หนุนเสริมกันระหว่างหน่วยงานต่างๆ ที่ถือเป็น “คีย์แมน” หรือผู้มีบทบาทสำคัญเกี่ยวข้องกับการดูแลความปลอดภัยในการเดินทางให้กับพนักงาน โดยคีย์แมนเหล่านี้ประกอบด้วย

- **เจ้าของสถานประกอบการ**

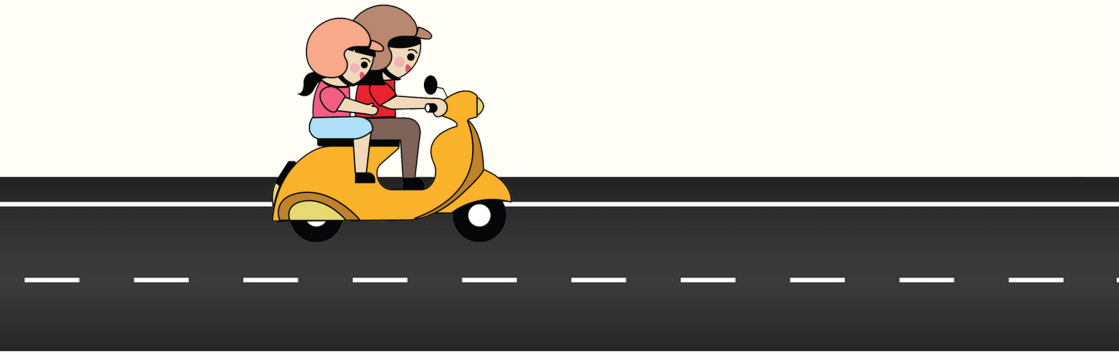
ต้องถือเป็นความรับผิดชอบในการประกอบธุรกิจ โดยเป็นหน้าที่พึงระวังไม่ให้เกิดความเสียหาย (duty of care) ต่อพนักงาน ลูกจ้าง และบุคคลอื่น เพราะหากมีความเสียหายเกิดขึ้น จะต้องชดใช้ตามฐานเรื่องความรับผิดทางละเมิดต่อบุคคล (tort liability) และยังเป็นการช่วยลดความเสี่ยงต่อการประกอบธุรกิจ ความเสียหายต่อทรัพย์สิน สูญเสียแรงงานทรัพยากรบุคคล รวมถึงการถูกฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายกรณีเกิดอุบัติเหตุ

- **หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบ**

หน่วยงานที่มีพันธกิจดูแลรับผิดชอบด้านความปลอดภัยทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สินในภาคแรงงาน ได้แก่ กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน, สำนักงานประกันสังคม (กองทุนประกันสังคม), ชมรมเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย (จป.) จังหวัด ซึ่งร่วมกันวางกลไกการขับเคลื่อนนโยบายภายใต้ ศปถ. จังหวัด เป็นการบูรณาการระหว่าง ภาครัฐ ภาคเอกชน สถานประกอบการ ท้องถิ่น และหน่วยงานองค์กรภาคี เช่น ภาควิชาการ เพื่อให้ ศปถ. ระดับอำเภอ และ ศปถ. ระดับท้องถิ่น ซึ่งเป็นจุดปฏิบัติการสามารถทำงานได้ง่ายขึ้น

- **พี่เลี้ยงจากภาคประชาสังคม**

ในที่นี้ คือ พี่เลี้ยง สอจร. ซึ่งช่วยเชื่อมและเปิดพื้นที่การแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างเจ้าของสถานประกอบการกับหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบ พี่เลี้ยง สอจร. เป็นทีมผู้ปฏิบัติงานจากหลากหลายสาขาอาชีพ (วิศวกร สาธารณสุข ขนส่ง ปภ.) ซึ่งมีประสบการณ์ในการขับเคลื่อนงานมาตรการองค์กรในระดับพื้นที่กว่า 10 ปีภายใต้ปรัชญาแบบจิตอาสา ทำด้วยใจ ซึ่งที่ผ่านมาจะมีวิธีการทำงานที่เน้นการเชื่อมโยงหน่วยงานในพื้นที่ ผ่านวงประชุมอย่างไม่เป็นทางการที่มีความยืดหยุ่น เอื้อให้หน่วยงานตามโครงสร้างได้ “พบปะ” กับสถานประกอบการและแกนนำพื้นที่ ตามจังหวะและโอกาส เพื่อผลักดันให้หน่วยงานที่รับผิดชอบเห็นความสำคัญและจัดการกับปัญหานี้อย่างจริงจัง



2. สร้างแนวทางการขับเคลื่อนงานที่ตอบโจทย์เฉพาะของพื้นที่

แนวทางและขั้นตอนในการดำเนินงานมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนน ควรยืดหยุ่นตามสถานการณ์ปัญหาและบริบทเฉพาะของพื้นที่ ผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน จำเป็นต้องมีข้อมูลเกี่ยวกับสถานการณ์ความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ เพื่อนำมาปรับใช้ในขั้นตอนการทำงาน ดังต่อไปนี้

- **ทำความเข้าใจกับความท้าทายด้านความปลอดภัยทางถนน**

ผ่านสถิติระดับโลกและระดับท้องถิ่นที่สะท้อนความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งส่งผลกระทบทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะเศรษฐกิจฐานราก เช่น ข้อมูลจากหน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ ซึ่งบ่งชี้ถึงแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุและจุดเสี่ยงในชุมชน หรือเส้นทางการเดินทางของพนักงานระหว่างบ้านและสถานที่ทำงาน เพื่อออกแบบมาตรการในการเดินทางที่เหมาะสม

- **ค้นหาแนวทางการจัดการปัจจัยเสี่ยงและความท้าทาย**

สร้างความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ได้แก่ รัฐบาล ท้องถิ่น องค์กรพัฒนาเอกชน และธุรกิจอื่นๆ เช่น กลุ่มอุตสาหกรรม โดยสร้างพื้นที่ดำเนินงานอย่างมีส่วนร่วม ระหว่างหน่วยงานภาครัฐ (เจ้าภาพหลัก) และภาคเอกชน (action unit) ให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม สร้างเครือข่ายเฝ้าระวังอุบัติเหตุในสถานประกอบกิจการ จัดตั้งเป็นคณะทำงานมาตรการองค์กร เสนอผู้ว่าราชการลงนามเป็นลายลักษณ์อักษร เอื้อให้การขับเคลื่อนของคณะทำงานมีอำนาจชอบธรรม โดยเชิญคณะทำงานที่มีพันธกิจกำกับส่งเสริมความปลอดภัยในภาคแรงงาน อย่างสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจังหวัด เข้าร่วมเป็นคณะกรรมการตรวจประเมินสถานประกอบการ และระบบควบคุมองค์กรเพื่อความปลอดภัยด้านการจราจร เพื่อรับทราบและร่วมแก้ไขปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นระหว่างการดำเนินงานของสถานประกอบการภาคเอกชนในพื้นที่

- **กำหนดยุทธศาสตร์หลัก 2 ประการ**

(1) การออกกฎระเบียบ

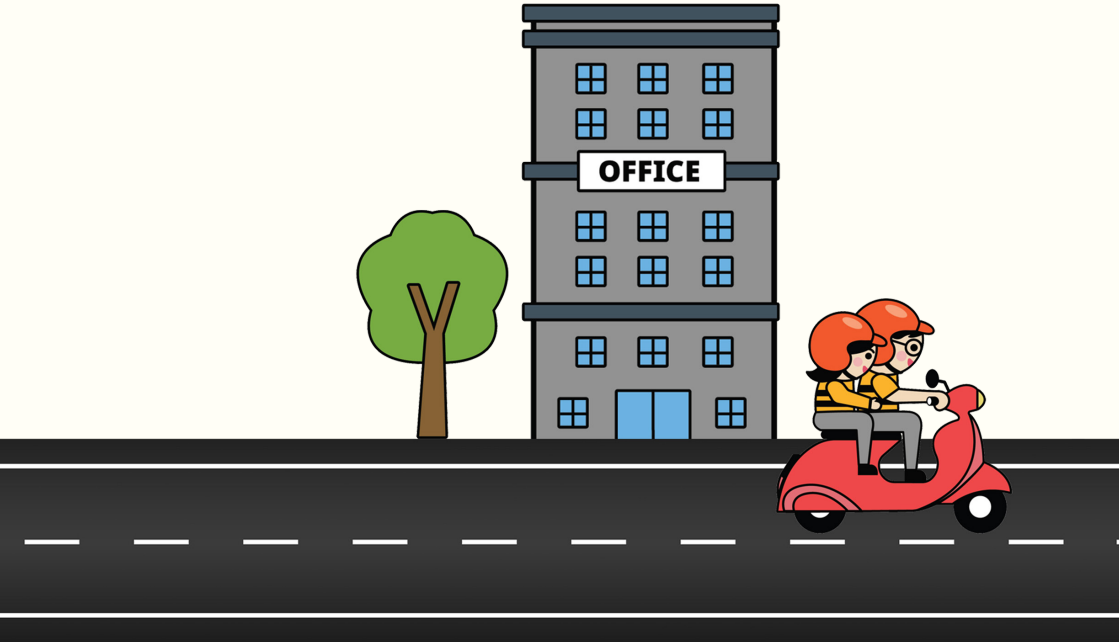
(2) การบังคับใช้ตามระเบียบ การประชาสัมพันธ์ สร้างความรับรู้ให้กับสมาชิกในองค์กร ให้ตระหนักถึงความสำคัญและให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่กำหนดขึ้น เพื่อดูแลบุคลากรในองค์กรให้มีพฤติกรรมการขับขี่และใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย โดยเฉพาะนโยบายมุ่งเป้าลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการใช้รถจักรยานยนต์ ส่งเสริมให้ใช้หมวกนิรภัย

- **การจัดการระบบข้อมูล**

เพื่อใช้วางแผน ตัดสินใจ และติดตามประเมินผล แบ่งออกเป็น

(1) ข้อมูลปฐมภูมิ (primary data) ที่ได้จากการสำรวจผ่านการสังเกตตรวจสอบ ได้แก่ ฐานข้อมูลการสังเกตพฤติกรรมเสี่ยงของพนักงานช่วงเช้าและหลังเลิกงาน (การสวมหมวกนิรภัย, การคาดเข็มขัดนิรภัย, การใช้ความเร็ว, การดื่มแอลกอฮอล์, การใช้ยา, ความเหนื่อยล้าและโรคประจำตัวของพนักงานขับรถ) ฐานข้อมูลทะเบียนยานพาหนะ ฐานข้อมูลการสำรวจจุดเสี่ยงระหว่างบ้านและที่ทำงานของพนักงาน ฐานข้อมูลบันทึกสถิติการเกิดอุบัติเหตุรายเดือนและรายปี วันลา สิทธิการรักษา และฐานข้อมูลรายงานการสืบสวนอุบัติเหตุนอกงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจร

(2) ข้อมูลทุติยภูมิ (secondary data) ได้แก่ ฐานข้อมูลรายงานการอบรมการขับขี่ปลอดภัย



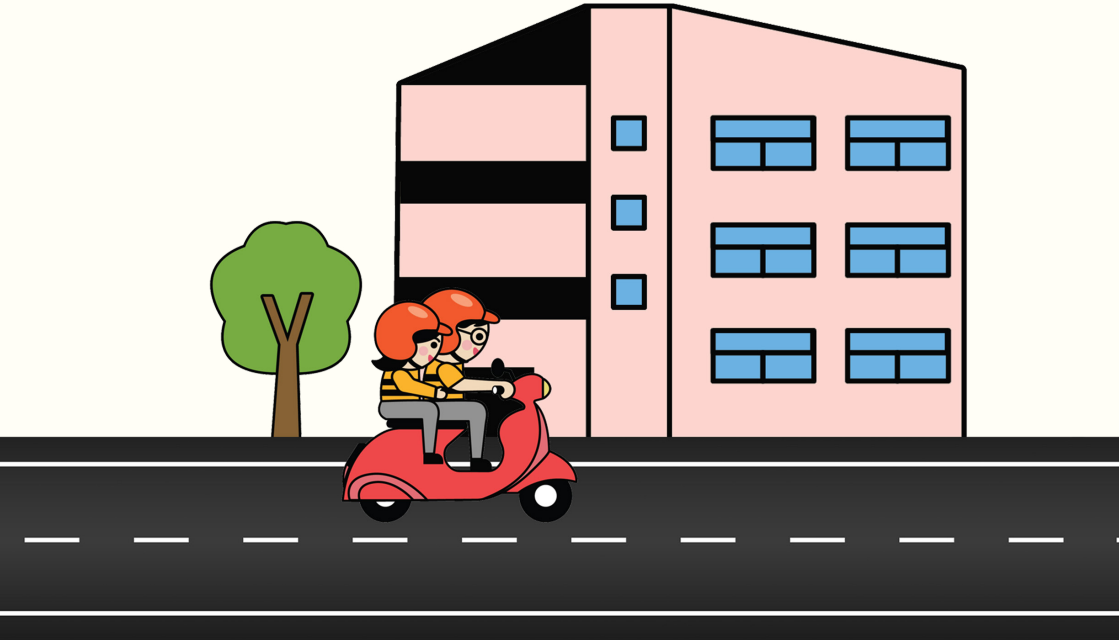
3. ขับเคลื่อนกลไก ศปถ. ด้วยข้อมูลที่มีพลัง

กลไกการตื่นรู้ที่เข้มแข็งของ ศปถ. จังหวัดลำพูน มีสารตั้งต้นจากการที่แกนนำในพื้นที่มุ่งเป้า “ผลักดันให้มาตรการองค์กรเป็นหนึ่งในนโยบายของ ศปถ. ระดับจังหวัด” โดยแกนนำร่วมกันเก็บข้อมูลเพื่อเสนอต่อผู้บริหารและภาคีผู้เกี่ยวข้อง โดยข้อมูลสำคัญที่ชงเข้าไปประกอบด้วย

- ข้อมูลการบาดเจ็บ การเสียชีวิตของลูกจ้าง แรงงาน โดยเฉพาะข้อมูลการประสบอันตรายจากการทำงานของกองทุนเงินทดแทน สำนักงานประกันสังคม ที่สะท้อนให้เห็นความรุนแรงของปัญหาจากอุบัติเหตุทางถนน เช่น ระหว่างปี พ.ศ. 2561–2564 สาเหตุการเสียชีวิตของลูกจ้างจากการทำงาน ร้อยละ 41–47 เกิดจากอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลของศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ที่พบว่า วัยแรงงานเป็นกลุ่มผู้ที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด

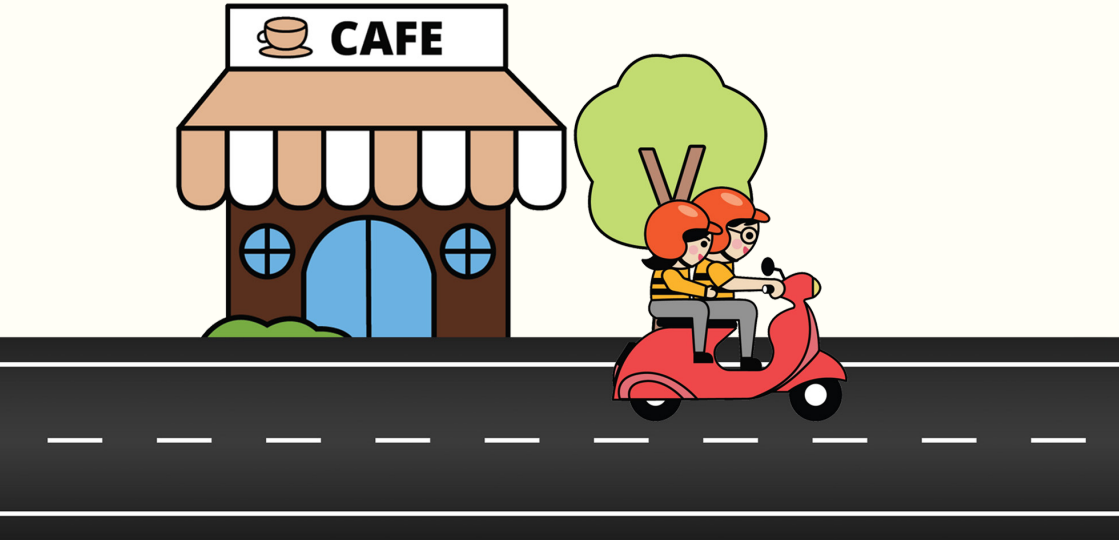
- ข้อมูลภาพรวมสถานการณ์การลงทุนในนิคมอุตสาหกรรม และข้อมูลความคุ้มค่า คิดในรูปแบบความคุ้มทุนต่อการลงทุนด้านความปลอดภัยทางถนนเทียบกับการรักษาทุนมนุษย์ขององค์กร โดยใช้ข้อมูลหน่วยลงทุนจากนิคมอุตสาหกรรมต้นแบบสวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ จังหวัดลำพูน กระตุ้นผลักดันให้องค์กรเอกชนที่ยังไม่มีมาตรการความปลอดภัย ได้ร่วมกำหนดนโยบายที่จะดูแลสมาชิกในองค์กรตนเอง และหนุนให้องค์กรที่ดำเนินการอยู่แล้วขยายมาตรการไปสู่ชุมชนรอบข้าง เพื่อปกป้องชีวิตพนักงานอย่างเต็มที่

โดยการใช้ข้อมูลดังกล่าว มีทั้งรูปแบบที่เป็นทางการผ่านวงประชุมในแต่ละเดือนของ ศปถ. จังหวัด เสนอต่อผู้ว่าราชการจังหวัด การรายงานผลในวงประชุมคณะอนุกรรมการความปลอดภัยจังหวัด และการรายงานผลให้กับวงประชุมเจ้าหน้าที่ชมรมความปลอดภัยจังหวัดและภาคีเครือข่าย รวมไปถึงการแบ่งปันข้อมูลอย่างไม่เป็นทางการผ่านทางไลน์หรือโซเชียลมีเดียอื่นๆ

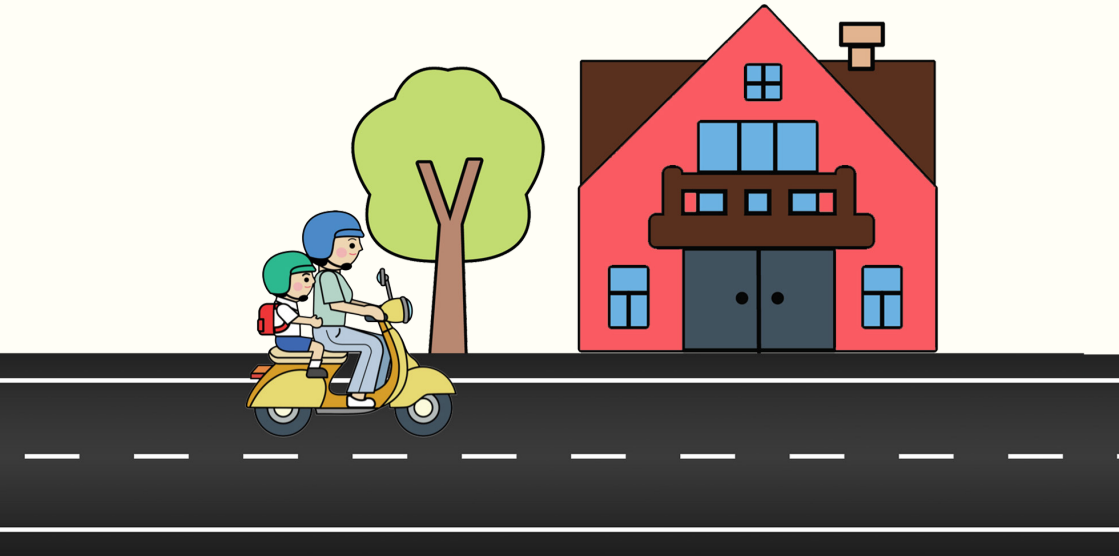


4. **ออกแบบนโยบายครอบคลุมประเด็นที่สำคัญ**

- การให้ความรู้ อบรมขับขี่ปลอดภัย การตระหนักรู้ถึงความเสี่ยง และความสำคัญของการปฏิบัติตามระเบียบความปลอดภัย
- การส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยภายในองค์กร เปิดพื้นที่การสื่อสารที่ปลอดภัยเพื่อให้พนักงานกล้าสะท้อนความเสี่ยงและปัญหาข้อค้นพบ รวมถึงการส่งเสริมสภาพแวดล้อมความเป็นอยู่ที่ดีของพนักงาน
- การลงทุนด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ มีโปรแกรมการบำรุงรักษาเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มความปลอดภัยของพนักงานขณะอยู่บนถนน และการลงทุนสำหรับพนักงานในการจัดการความเครียด ความเหนื่อยล้า และปัญหาสุขภาพจิต มีบริการให้คำปรึกษา

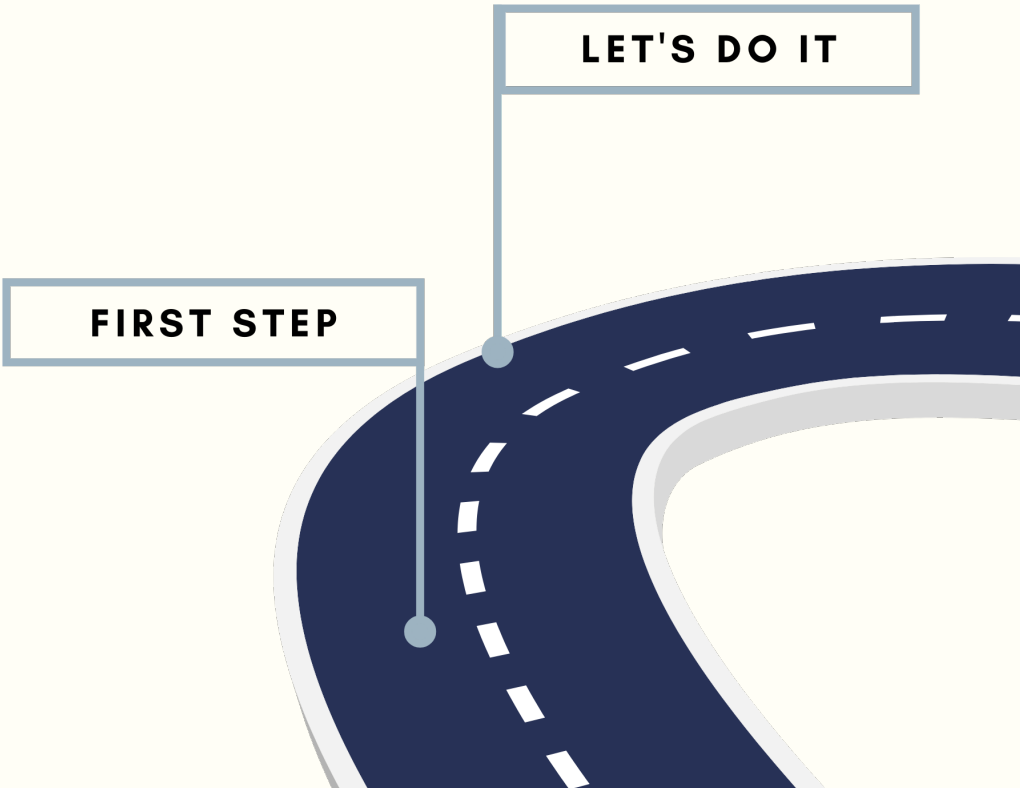


- ภาพรวมการกำกับดูแล ศึกษาและจัดทำกฎระเบียบ กฎหมาย และมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนที่เกี่ยวข้อง ซึ่งส่งผลกระทบต่อองค์กรภาคเอกชน การบูรณาการมาตรการความปลอดภัยทางถนนเข้ากับความคิดริเริ่มด้านความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR) จัดทำคำอธิบายความรับผิดชอบทางกฎหมายขององค์กรเอกชนที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน และเผยแพร่ไปยังหัวหน้าแผนกเพื่อทำความเข้าใจกับผู้ใต้บังคับบัญชา และสื่อสารกับพนักงานใหม่ พร้อมลงนามรับทราบ กรณีที่ไม่ปฏิบัติตามกฎองค์กรจะมีผลต่อวินัยตามที่ตกลง
- จัดให้มีการประเมินความเสี่ยงภายในองค์กร ได้แก่ การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (กายภาพและสิ่งแวดล้อม) ระบุพื้นที่เสี่ยง การขนส่งและการเดินทางของพนักงาน



5. เทคนิคสำคัญที่นำไปสู่ความสำเร็จ

- ผู้บริหาร และหัวหน้างาน คือ role model ที่มีอิทธิพลสูงที่สุด
- ต้องจัดทำนโยบายเป็นลายลักษณ์อักษร มีการกำหนดตัวชี้วัดที่ชัดเจน
- สื่อสารให้ทราบก่อนเริ่มบังคับใช้มาตรการ และเน้นย้ำระหว่างดำเนินการ ตลอดจนต้องทบทวนเมื่อมีปัญหาอุปสรรคเกิดขึ้น
- การสร้างสภาพแวดล้อมเพื่อจูงใจ ใช้การบังคับเชิงบวกให้สวมหมวกนิรภัย (ดูแนวทางการใช้ **"ทักษะการบังคับเชิงบวก"** เพิ่มเติมได้ในคู่มือเล่มที่ 3)
- การจัดกิจกรรมเชิงสัญลักษณ์ อาทิ MOU ลงนามบันทึกข้อตกลง ระหว่างองค์กรกับหน่วยงานภาครัฐ มีความสำคัญต่อการดำเนินงานโครงการที่มีความซับซ้อนและเกี่ยวข้องกับหลายภาคส่วน
- สร้างการมีส่วนร่วมและพื้นที่แลกเปลี่ยนผลการดำเนินงาน ทั้งในและนอกองค์กร เพื่อนำไปสู่ความภาคภูมิใจของบุคลากร



KEEP GOING

ขอขอบคุณ

- คุณประทวน ศรีสุข
- คุณสติมา ปาระมี
- คุณอิสรีย์ อธิพัชร์พงศา (คุณแม่น้องเชน)
- บริษัท แพนดอร่า โพรดักชั่น จำกัด
- บริษัท สหพัฒนาอินเตอร์โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน)
- ภาพข่าวจากสำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดลำพูน กรมประชาสัมพันธ์

5 km. PROJECT

ชุดความรู้การจัดการพฤติกรรมเสี่ยง
จากการไม่สวมหมวกนิรภัยในระยะใกล้บ้าน

ทักษะการบังคับเชิงบวก

เล่มที่ 3

จุดเปลี่ยน จากทางเลือก สู่ทางรอด

“5 km. Project”
ชุดความรู้การจัดการพฤติกรรมเสี่ยงจากการไม่สวมหมวกนิรภัยในระยะใกล้บ้าน
เล่มที่ 3: ทักษะการบังคับเชิงบวก “จุดเปลี่ยน” จากทางเลือกสู่ทางรอด

ผู้เขียน
สุพัตรา อรุณนภา

บรรณาธิการ
อรดี อินทร์คง

ออกแบบรูปเล่ม
อรดี อินทร์คง

ออกแบบปกและภาพประกอบ
ธันยธรณ์ มากพงษ์

สนับสนุนโดย
สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

จัดพิมพ์โดย
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)
มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (มนป.)
เลขที่ 637/1 อาคารพร้อมพันธุ์ 1 ชั้น 4 ห้อง 402-403 ซอยลาดพร้าว 3
แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900

โทรศัพท์: 0-2938-8490
โทรสาร: 0-2938-8827
Email: admin@roadsafetythai.org
Website: http://www.roadsafetythai.org

คำนำ

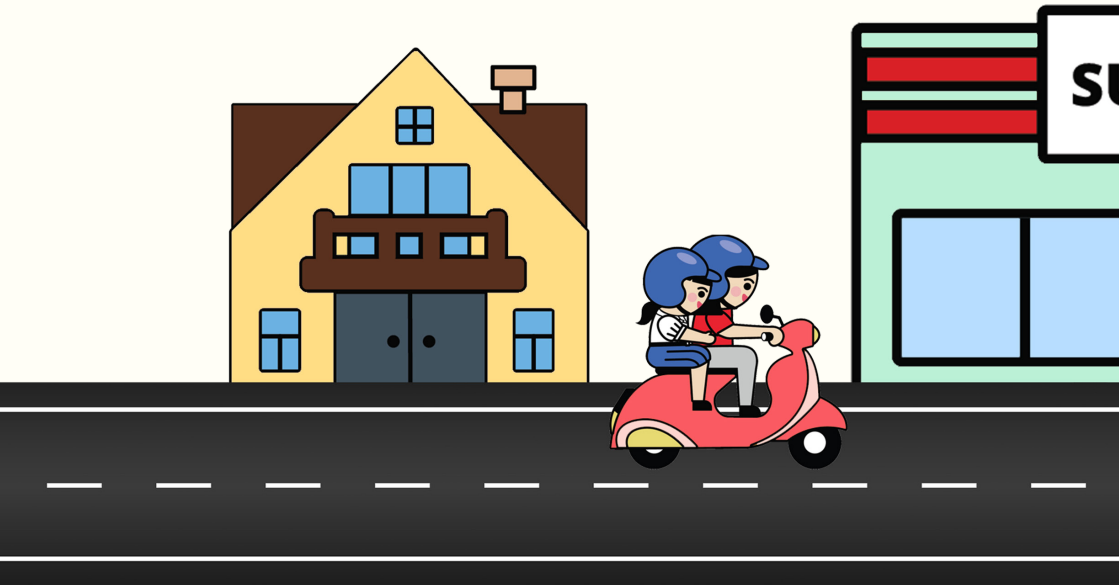
**“รัศมี 5 กิโลเมตรใกล้บ้าน คือ
ระยะอันตรายที่เจ็บและตายมากที่สุด”**

ข้อมูลสถิติที่ส่งตรงจากห้องฉุกเฉิน โรงพยาบาลขอนแก่น เผยให้เห็นว่า กว่า 73% ของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เกิดขึ้นภายในรัศมีไม่เกิน 5 กิโลเมตรใกล้บ้านหรือจุดสตาร์ท ตัวเลขผู้เสียชีวิต “ใกล้บ้าน” ยิ่งไต่ระดับสูงขึ้นในช่วงเทศกาลวันหยุดยาว อย่างปีใหม่และสงกรานต์ ที่ผู้คนเดินทางกลับบ้าน ข้อมูลสถิตินี้สะท้อนนัยสำคัญของ “พฤติกรรมการขับขี่” ที่ถูกกำกับด้วย “การรับรู้ระยะทาง” โดยเฉพาะในกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่มองว่า พื้นที่ “ใกล้บ้าน” เป็นพื้นที่ “คุ้นเคย” ทำให้ผู้ขับขี่ลดความระมัดระวังและประเมินความเสี่ยง จากการเกิดอุบัติเหตุในระดับต่ำ รัศมี 5 กิโลเมตรใกล้บ้านจึงกลายเป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด

รูปธรรมหนึ่งของพฤติกรรมการขับขี่ “ใกล้บ้าน” ที่ประเมินความเสี่ยงในระดับต่ำ คือ การขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย ผลสำรวจของศูนย์ความร่วมมือด้านการป้องกันอุบัติเหตุ องค์การอนามัยโลก, คณะทำงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (สอจร.) และมูลนิธิไทยโรดส์ ชี้ให้เห็นว่า 64% ของผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย เพราะมองว่าเดินทาง “ระยะใกล้” ไม่จำเป็นต้องใส่ ทั้งที่การสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน ช่วยลดความเสี่ยงในการบาดเจ็บศีรษะของผู้ขับขี่ได้ 43% และลดการบาดเจ็บศีรษะของผู้ซ้อนท้ายได้ 58% ที่สำคัญช่วยลดความเสี่ยงในการเสียชีวิตได้ถึง 39%

หากย้อนกลับไปทบทวนสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในรอบทศวรรษที่ผ่านมา จะพบว่า ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์สูงถึง 74.5% หรือประมาณ 15,000 รายต่อปี และในปี 2565 กว่า 86% เป็นผู้เสียชีวิตที่ไม่สวมหมวกนิรภัย โดยกลุ่มผู้เสียชีวิตสูงสุดอยู่ในช่วงอายุ 15-24 ปี ซึ่งเป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาประเทศในอนาคต การบาดเจ็บที่ศีรษะเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิต บาดเจ็บสาหัสและพิการ เมื่อตรวจสอบอัตราการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มเสี่ยงนี้ ยิ่งพบว่าอยู่ในระดับต่ำจนน่าใจหาย คือ มีเพียง 22% เท่านั้น ที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่

การเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มเสี่ยง จึงเป็นโจทย์ที่ท้าทายสำหรับผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งส่วนหนึ่งจำเป็นต้องสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับ “การประเมินความเสี่ยง” ให้กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะปรับเปลี่ยนการรับรู้ที่ว่า “ระยะใกล้บ้าน” คือ ระยะที่มีความเสี่ยงต่ำไปสู่ “ไม่มีระยะปลอดภัย” หากไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ การค้นหาปัจจัยเกี่ยวข้องเพื่อหาหนทางแก้ไข จำเป็นต้องอยู่บนฐานความรู้จากพื้นที่หรือชุมชนและการสนับสนุนทางด้านวิชาการที่ถูกต้องและครอบคลุมประเด็นท้าทาย

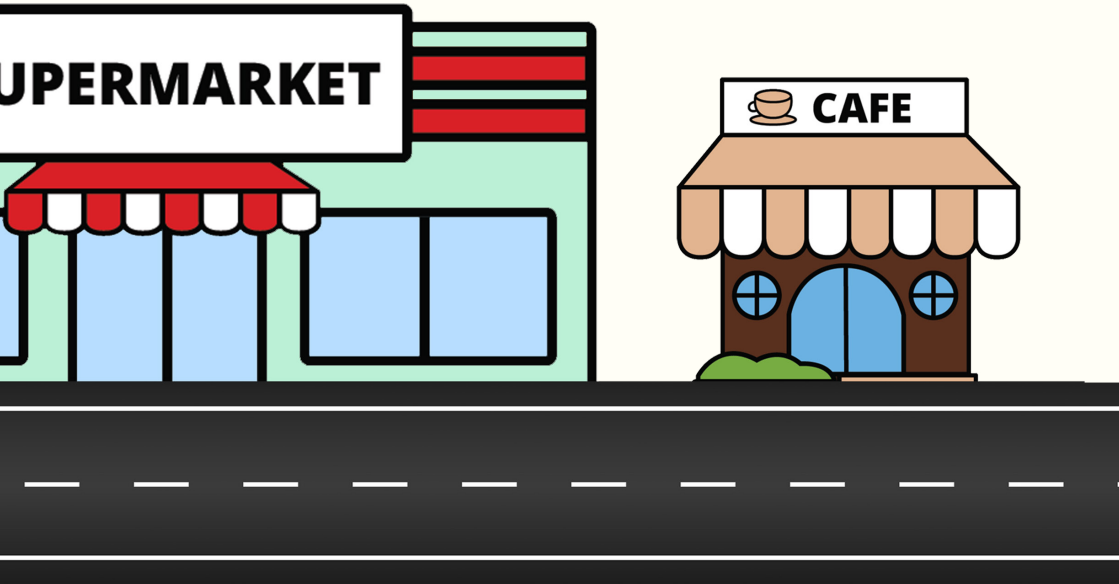


การผลิตชุดความรู้ “5 km. Project” เกิดจากความคิดในการใช้ข้อมูลเชิงวิชาการที่เข้าใจง่าย เพื่อสนับสนุนการทำงานขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนน ให้กับผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ต่างๆ โดยชุดคู่มือนี้ได้ถอดความรู้จากชุมชนและองค์กรที่ประสบความสำเร็จ เป็นตัวอย่างที่ดีในการจัดการพฤติกรรมเสี่ยง ส่งเสริมให้กลุ่มเสี่ยงสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ มีการริเริ่มและสร้างความร่วมมือจากภาคส่วนต่างๆ ภายในชุมชน ซึ่งเป็นรากฐานสำคัญในการดูแลกลุ่มผู้ขับขี่ในฐานะสมาชิกของชุมชน

คณะผู้จัดทำคู่มือหวังว่า การถอดความรู้จากตัวอย่างที่ดีเหล่านี้ จะช่วยให้ผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนเกิดแรงบันดาลใจ และสามารถนำความรู้ไปประยุกต์ใช้ในพื้นที่การทำงานของตนเอง รวมถึงสามารถสร้างวิธีคิดใหม่ๆ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากจุดสตาร์ท การทำงานเชิงความคิดนี้ จะเป็นส่วนสำคัญในการสร้าง “วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน” ซึ่งสนับสนุนและสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์แห่งชาติ ที่มีเป้าหมายในการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนก่อนปี 2570

อรดี อินทร์คง

บรรณาธิการ

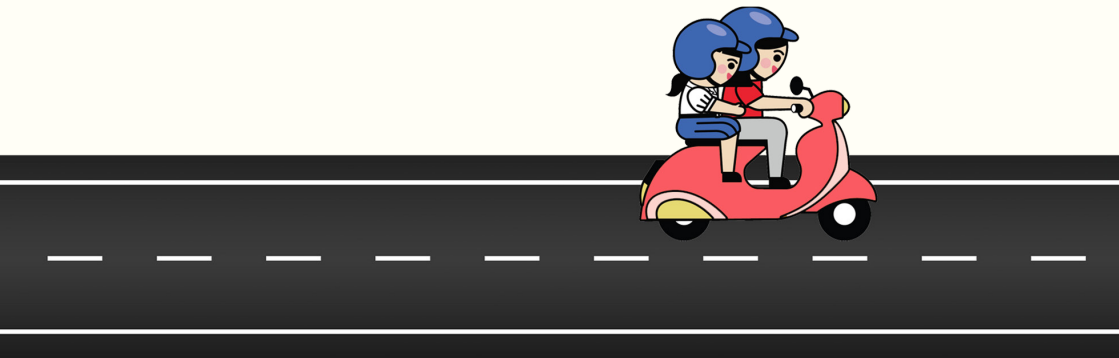


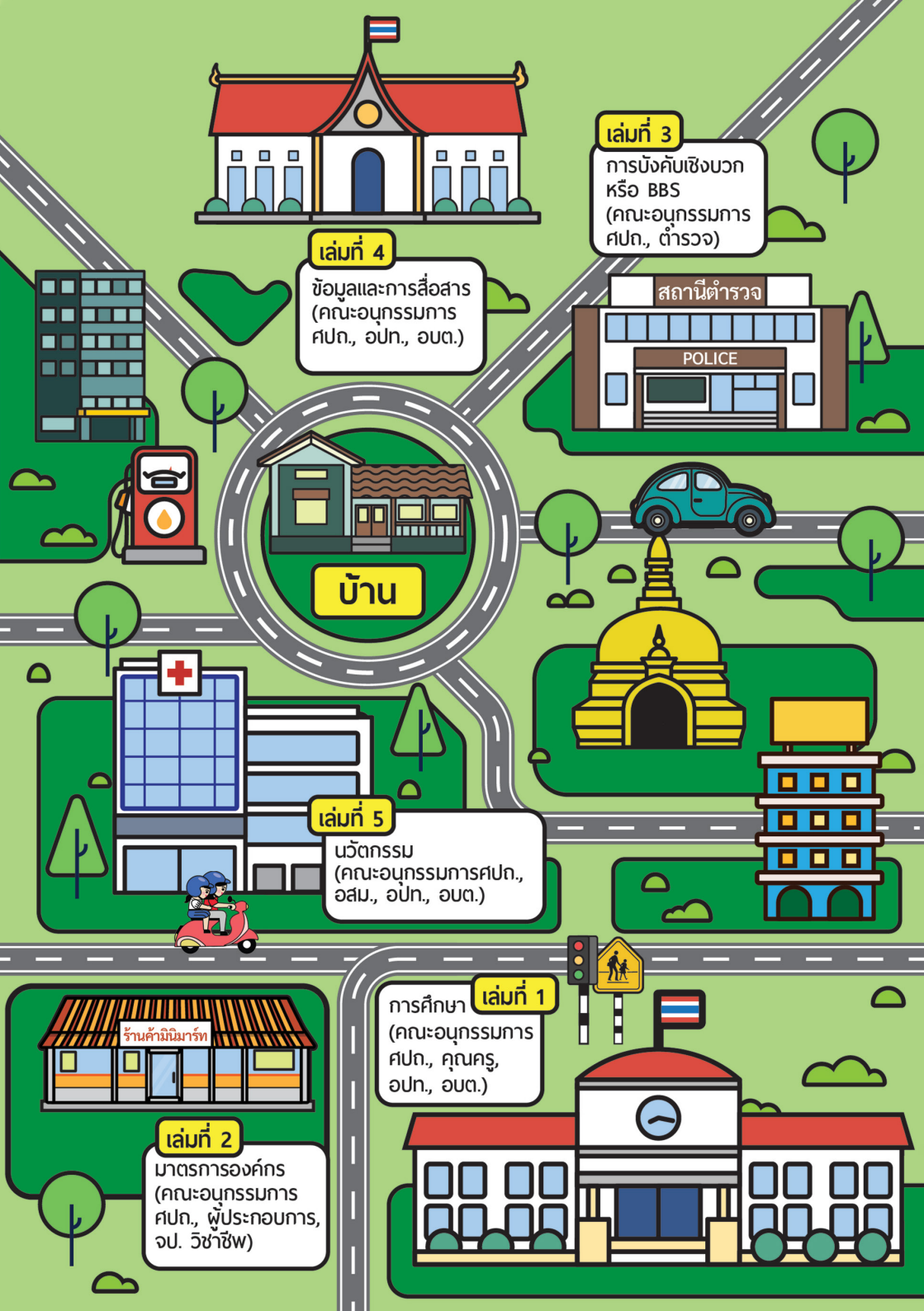
คำแนะนำการใช้คู่มือ

“5 km. Project” ชุดความรู้การจัดการพฤติกรรมเสี่ยงจากการไม่สวมหมวกนิรภัยในระยะใกล้บ้าน ประกอบด้วยคู่มือทั้งหมด 5 เล่ม ซึ่งแบ่งตาม “เครื่องมือ” ที่สามารถนำมาใช้สนับสนุนการทำงานในกลไกการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนน เครื่องมือที่อยู่ในหนังสือแต่ละเล่ม ได้แก่

1) การศึกษา
2) มาตรการองค์กร
3) การบังคับเชิงบวก หรือ BBS
4) ข้อมูลและการสื่อสาร
5) นวัตกรรม

อย่างไรก็ตามการใช้เครื่องมือต่างๆ เหล่านี้ ไม่จำเป็นต้องแยกขาดจากกันตรงกันข้าม ผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน สามารถบูรณาการเครื่องมือการทำงานต่างๆ เข้าด้วยกัน ตามแต่เงื่อนไขและบริบทของพื้นที่ ดังนั้นจึงไม่มีกฎเกณฑ์ตายตัว ว่าต้องเรียงลำดับการอ่านจากเล่มที่ 1 ไปถึงเล่มที่ 5 ผู้อ่านสามารถออกแบบเส้นทางการเดินทางได้เองอย่างอิสระ โดยอาจจะเริ่มจากเล่มที่ตรงความสนใจมากที่สุด แล้วจึงขยับไปสู่เล่มอื่นๆ เพื่อทำความรู้จัก “เครื่องมือ” และ “เพื่อนร่วมทาง” ที่กำลังเดินทางไปสู่จุดหมายเดียวกัน




เล่มที่ 3
การบังคับเชิงบวก
หรือ BBS
(คณะอนุกรรมการ
ศปถ., ตำรวจ)
เล่มที่ 4
ข้อมูลและการสื่อสาร
(คณะอนุกรรมการ
ศปถ., อปท., อบต.)
สถานีตำรวจ
POLICE
บ้าน
เล่มที่ 5
นวัตกรรม
(คณะอนุกรรมการศปถ.,
อสม., อปท., อบต.)
ร้านค้ามินิมาร์ท
เล่มที่ 2
มาตรการองค์กร
(คณะอนุกรรมการ
ศปถ., ผู้ประกอบการ,
จป. วิชาชีพ)
เล่มที่ 1
การศึกษา
(คณะอนุกรรมการ
ศปถ., คุณครู,
อปท., อบต.)

สารบัญ

เกริ่นนำ **10**

- “จุดเปลี่ยน” จากทางเลือกสู่ทางรอด 10
- ทำความรู้จักกับ “ทักษะการบังคับเชิงบวก” 16
- BBS (Behavior Based Safety) 18
- Nudge 22
- การใช้เทคโนโลยีเพื่อเสริมประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย 26

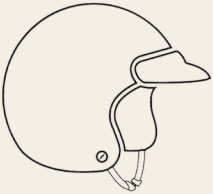
เรื่องเล่าจากพื้นที่ต้นแบบ **28**

- สัญญาที่ด่านปากหวาน 28

(ศปถ. อบต. กุดเสลา อำเภอกันทรลักษ์ จังหวัดศรีสะเกษ)

บทเรียนจากเพื่อนร่วมทาง **38**

- เริ่มต้นจากผู้ขับเคลื่อนที่มีใจ ไม่ยึดติดกรอบเดิม 38
- สร้างการเปลี่ยนแปลงด้วยข้อมูลที่มีพลัง 39
- สร้างกลไกการทำงานที่สม่ำเสมอและต่อเนื่อง 42

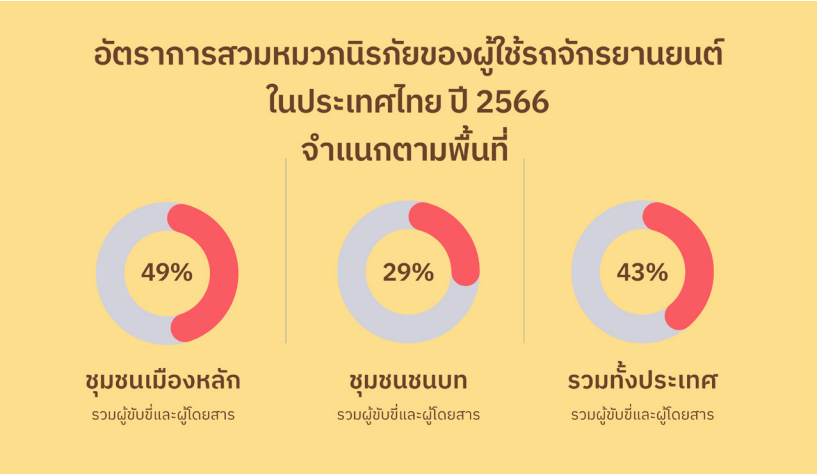


เกริ่นนำ

จุดเปลี่ยน
จาก “ทางเลือก” สู่ “ทางรอด”

หากย้อนกลับไปสำรวจถึง “จุดเริ่มต้น” ของการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย ในกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ จะพบว่า ประเทศไทยเริ่มมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัย มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2522 โดยมาตรา 122 ในพระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ระบุให้ผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัย เพื่อป้องกันอันตรายขณะใช้รถจักรยานยนต์ ต่อมาได้มีการผลักดันกฎหมายพระราชบัญญัติ เป็นกฎกระทรวง มีผลบังคับใช้ทั่วประเทศในปี พ.ศ. 2539

แม้จะเดินทางออกจาก “จุดเริ่มต้น” มาไกลแล้วถึง 45 ปี แต่ตัวเลขอัตราการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย ยังคงเดินทางไปไม่ถึงครึ่งทาง หรือใกล้กับเป้าหมาย 100% ที่ตั้งไว้ โดยผลสำรวจล่าสุดในปี พ.ศ. 2566 ของมูลนิธิไทยโรดส์และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Watch) เผยให้เห็นว่า อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ทั่วทั้งประเทศอยู่ที่ 43% และหากจำแนกตามพื้นที่สำรวจ จะพบว่า ตัวเลขการสวมหมวกนิรภัยยิ่งลดต่ำลงในเขตชุมชนชนบท



อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งจำแนกตามพื้นที่สอดคล้องกับสถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ที่มักเกิดขึ้นบริเวณถนนสายรองหรือถนนในชุมชน มากกว่าถนนทางหลวงสายหลัก โดยพบว่า กว่า 73% เกิดขึ้นในรัศมีไม่เกิน 5 กิโลเมตรใกล้บ้านหรือจุดสตาร์ท ชุดข้อมูลเหล่านี้ ช่วยเน้นย้ำให้เราเห็นว่า การจัดการกับพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ "ระยะใกล้บ้าน" จำเป็นต้องให้ความสำคัญกับบริบทเฉพาะของชุมชน และต้องเปิดโอกาสให้คนในชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการกับปัญหา

หนึ่งใน "ทางเลือก" ที่ช่วยจัดการกับพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ระยะใกล้บ้าน ซึ่งเชื่อมโยงกับมิติทางสังคม และเปิดโอกาสให้สมาชิกของชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการกับปัญหามากขึ้น คือ **"การบังคับเชิงบวก"** คู่มือเล่มนี้นำเสนอแนวทางการใช้ **"ทักษะการบังคับเชิงบวก"** เพื่อหนุนเสริมการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย และสร้างการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงไปสู่พฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยในระยะยาว ก่อนที่จะไปทำความรู้จักกับ "ทักษะการบังคับเชิงบวก" และเรียนรู้ว่า ทางเลือกนี้เป็น "จุดเปลี่ยน" ที่นำไปสู่ "ทางรอด" ได้อย่างไร เราลองไปสำรวจกันก่อนว่า ที่ผ่านมา ทำไมการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย โดยเฉพาะในเขตชุมชน "ใกล้บ้าน" จึงไม่ได้ผลดีเท่าที่ควร

อย่าจับผมเลยครับพี่ตำรวจ
ผมขี่รถไปใกล้ๆ แค่นี้เอง
POLICE

ทำไมการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย ในเขตชุมชน “ใกล้บ้าน” จึงไม่ได้ผลดีเท่าที่ควร ?

“อย่าจับผมเลยครับพี่ตำรวจ ผมขี่รถไปใกล้ๆ แค่นี้เอง”
“วันนี้ขายของไม่ดีเลยพี่ อย่าเพิ่งปรับเลยนะ ต้องเอาเงินให้ลูกไปโรงเรียนก่อน”
“หนูไม่รู้จริงๆ ว่า ตรงนี้มีด่าน คราวหน้าหนูจะใส่หมวกกันน็อกมานะพี่”

ประโยคสั้นๆ ที่เจ้าหน้าที่ตำรวจได้ยินอยู่บ่อยครั้ง เมื่อต้องจับปรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย หากมองลึกลงไปถึงเบื้องหลัง “ความคิด” ที่ซ่อนอยู่ในประโยคสั้นๆ เหล่านี้ จะเห็นว่า การจัดการพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ระยะใกล้บ้าน ด้วยการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย เป็นเรื่องท้าทายและซับซ้อนมากกว่าที่เราคิด โดยทัศนคติของผู้ขับขี่ที่ทำให้การบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย ในเขตชุมชน “ใกล้บ้าน” ไม่ได้ผลดีเท่าที่ควร ประกอบด้วย

1. ทัศนคติต่อการขับขี่ในระยะใกล้บ้าน

พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ระยะใกล้บ้าน โดยเฉพาะการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ สัมพันธ์กับ “การรับรู้ระยะทาง” โดยผู้ขับขี่มองว่า การเดินทางในระยะ “ใกล้ๆ” ที่คุ้นเคย โดยใช้เส้นทางถนนสายรองหรือถนนภายในชุมชน มีความปลอดภัยมากกว่าการขับขี่บนถนนทางหลวงสายหลัก ทำให้ประเมินความเสี่ยงของการขับขี่ในระดับที่ต่ำ ทั้งที่ในความเป็นจริงแล้ว กว่า 73% ของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ล้วนเกิดขึ้นภายในรัศมีไม่เกิน 5 กิโลเมตรใกล้บ้านหรือจุดสตาร์ท และเกิดขึ้นที่ถนนสายรองมากกว่าถนนสายหลัก

2. ทัศนคติต่อด่านตรวจในชุมชน

ผู้ขับขี่มองว่า ด่านตรวจบริเวณถนนสายรองหรือถนนภายในชุมชน ไม่ได้เข้มงวดเท่าด่านตรวจบริเวณถนนทางหลวงสายหลัก ส่วนหนึ่งเป็นเพราะการตั้งด่านตรวจบริเวณถนนสายรองหรือถนนภายในชุมชน มักเกิดขึ้นเฉพาะในช่วงเทศกาลวันหยุดยาว อย่างปีใหม่หรือสงกรานต์ ในบางพื้นที่ไม่ได้มีการตั้งด่านตรวจอย่างต่อเนื่อง ขณะเดียวกันก็มองว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นส่วนหนึ่งของชุมชน มีความคุ้นเคยกัน ผู้ขับขี่จึงคาดหวังว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจะอะลุ่มอล่วยให้เมื่อถูกจับปรับในกรณีที่ไม่สวมหมวกนิรภัย

3. ทัศนคติต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจ ในฐานะผู้บังคับใช้กฎหมาย

ผู้ขับขี่มีทัศนคติเชิงลบต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยมองว่า การตั้งด่านตรวจเป็นไปเพื่อ “จับปรับ” มากกว่า “ดูแล” ความปลอดภัยให้กับผู้ขับขี่ภายในชุมชน ทำให้เกิดแรงต้านในการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย ในขณะเดียวกันการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ได้ให้น้ำหนักกับบทบาทในการจับกุมผู้กระทำความผิดทางกฎหมาย มากกว่าบทบาทในการดูแลสมาชิกในชุมชน ผู้ขับขี่จึงเลือกที่จะสวมหมวกนิรภัยเพื่อหลีกเลี่ยงการจับปรับ มากกว่าตระหนักถึงความปลอดภัยของตัวเอง

การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ระยะใกล้บ้าน จึงจำเป็นต้องกลับไปเริ่มที่การปรับเปลี่ยน “มุมมอง” ของผู้ขับขี่ ทั้งมุมมองต่อการเดินทางในระยะใกล้บ้าน ที่ผู้ขับขี่ต้องไม่ประเมินความเสี่ยงต่ำ และมุมมองต่อการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย เพื่อดูแลและปกป้องสิทธิด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกคน ทั้งนี้การปรับเปลี่ยนมุมมองของผู้ขับขี่ จะเกิดผลสำเร็จ เมื่อผู้ขับขี่เข้าใจถึงสถานการณ์ ข้อมูลความเสี่ยง และเปิดใจยอมรับการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยเฉพาะบทบาทของผู้ดูแลความปลอดภัยให้กับสมาชิกในชุมชน โดยหนึ่งในเครื่องมือที่ช่วยปรับเปลี่ยนมุมมองของผู้ขับขี่ จนนำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในระยะยาว คือ ทักษะการบังคับเชิงบวก

การสวมหมวกกันน็อกลดความสูญเสียได้

ลดการบาดเจ็บศีรษะของผู้ขับขี่ได้ประมาณ

43%

ลดการบาดเจ็บศีรษะของผู้ซ้อนท้ายได้ประมาณ

58%

ลดความเสี่ยงในการเสียชีวิตได้ถึง

39%

แต่ทั้งนี้หมวกกันน็อกจะช่วยปกป้องศีรษะได้อย่างเต็มที่
เมื่อขับขี่โดยใช้ความเร็ว

40 -50 กม. / ชม.

ทำความรู้จักกับ “ทักษะการบังคับเชิงบวก”

“ทักษะการบังคับเชิงบวก” เป็นวิธีจัดการกับพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่อย่างสร้างสรรค์ โดยไม่ใช้วิธีการลงโทษ แต่มุ่งเน้นให้ผู้ขับขี่เกิดความตระหนักถึงความปลอดภัยด้วยตนเอง จนนำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในระยะยาว เป็นการหยุดพฤติกรรมเสี่ยงจากภายใน แตกต่างจากการบังคับใช้กฎหมายที่เป็นการบังคับให้หยุดพฤติกรรมเสี่ยงจากภายนอก การลงโทษด้วยการจับปรับแม้จะสามารถควบคุมพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ได้ทันที แต่ไม่สามารถทำให้ผู้ขับขี่ตระหนักถึงความปลอดภัยได้ด้วยตัวเอง และอาจเกิดการต่อต้านในที่สุด ทักษะการบังคับเชิงบวก จึงเป็นเครื่องมือสำคัญที่ช่วยหนุนเสริมการบังคับใช้กฎหมายได้เป็นอย่างดี

คู่มือเล่มนี้ ได้รวบรวมทักษะการบังคับเชิงบวกไว้ 3 แนวทางด้วยกัน เพื่อให้เจ้าหน้าที่ตำรวจ และผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน สามารถนำไปปรับใช้ร่วมกับชุมชนใกล้บ้าน เพื่อเปลี่ยน “จุดเสี่ยง” เป็น “จุดปลอดภัย” สูงสุด

1. BBS (Behavior Based Safety)

BBS หรือ การกำจัดความเสี่ยงเพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยอย่างยั่งยืน มีหัวใจสำคัญ คือ การใช้เทคนิคการสื่อสารเพื่อแสดงถึง “ความห่วงใย” ของเจ้าหน้าที่ตำรวจและผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน โดยชี้ให้เห็นถึงข้อดีและข้อเสีย เพื่อกระตุกความคิด ทำให้ผู้ขับขี่เกิดความตระหนักถึงความปลอดภัยด้วยตนเอง สามารถนำไปปรับใช้เพื่อสื่อสารกับสมาชิกในชุมชน โดยเฉพาะเมื่อมีการตั้งด่านตรวจใกล้บ้าน

2. Nudge

Nudge หรือ การสะกิดพฤติกรรม เป็นการส่งเสริมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ผ่านการออกแบบสิ่งแวดล้อมให้ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมตามที่ต้องการ การออกแบบทางเลือกจะมีอิทธิพลต่อความคิดและการตัดสินใจของผู้ใช้งาน โดยหลักสำคัญในการออกแบบ คือ “ทำให้ง่ายเข้าไว้”

3. การใช้เทคโนโลยีเพื่อเสริมประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย

การใช้เทคโนโลยีต่างๆ เช่น กล้องตรวจจับอัจฉริยะ (AI Software), การใช้เสียงเตือนผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย บริเวณแยกสัญญาณไฟจราจร ช่วยให้มีการบันทึกข้อมูลอย่างเป็นระบบชัดเจน โดยผู้ขับขี่สามารถขอตรวจสอบได้ เมื่อถูกจับปรับ จึงช่วยลดแรงต้านในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

BBS

(Behavior Based Safety)

BBS หรือ การกำจัดความเสี่ยงเพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยอย่างยั่งยืน เป็นแนวคิดในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงในเชิงบวก ซึ่งถูกนำเสนอโดย อาจารย์วีระ ซื่อสุวรรณ ผู้เชี่ยวชาญด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย โดยการแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงตามแนวคิด BBS จะต้องเกิดจากการที่ผู้ขับขี่ตระหนักรู้ด้วยตนเอง จึงจะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงได้อย่างถาวร

การบังคับเชิงบวกจะเกิดขึ้นได้ ต้องเข้าใจถึงวงจรการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเสียก่อน โดยพฤติกรรมที่ทำเป็นประจำจนเกิดเป็นนิสัย เริ่มจากการได้รับข้อมูล หรือความรู้ ที่ทำให้เกิดทัศนคติหรือมุมมองต่อเรื่องนั้นๆ และแสดงพฤติกรรมหรือปฏิบัติออกไป เมื่อคนในสังคมปฏิบัติกันอย่างแพร่หลาย จะกลายเป็นวัฒนธรรม ดังนั้นการบังคับเชิงบวกตามแนวทาง BBS จึงให้ความสำคัญกับ “การสื่อสาร” ชี้ให้เห็นข้อดีและข้อเสีย เพื่อกระตุกความคิดให้ผู้ขับขี่เกิดความตระหนักถึงความปลอดภัยได้ด้วยตนเอง และที่สำคัญต้องเป็นการสื่อสารที่อยู่บนพื้นฐาน “ความห่วงใย” สร้างมิตรภาพที่ดีระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานกับผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมเสี่ยง

แล้วการนำ BBS ไปปรับใช้ จะต้องทำอย่างไร ?

1. ปรับมุมมอง

ให้มองโลกในแง่บวก ไม่มองผู้ขับขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยในเชิงลบ หรือมองเห็นความผิดของเขาก่อน แต่ให้มองว่าเขาอาจมีความจำเป็นอะไรบางอย่างที่ทำให้ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยมา

2. ปรับใจ

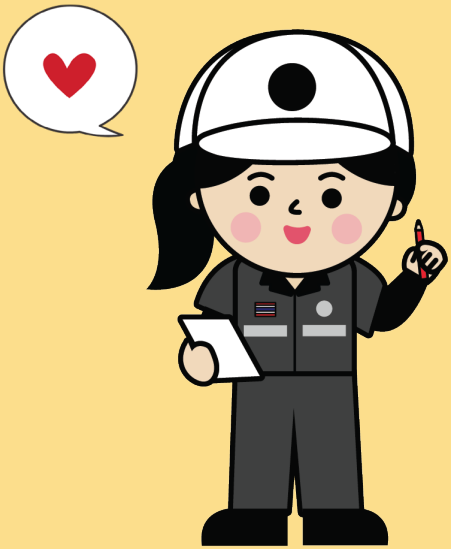
ปรับใจจากเดิมที่คุ้นชินกับการจับกุมผู้กระทำผิด และจะต้องปรับ ให้เปลี่ยนเป็นจิตใจที่เห็นว่า เป้าหมายหลักของเรา คือ “การไปช่วยคน”

3. ปรับการสื่อสาร

เมื่อต้องสื่อสารกับผู้ขับขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ให้ใช้การสื่อสารเชิงบวก ตักเตือนด้วยความห่วงใย หลีกเลี่ยงการตำหนิอย่างรุนแรง รวมถึงไม่ใช้ภาษาที่ก่อให้เกิดความรู้สึกที่ไม่ดี

เทคนิคการสื่อสารตามแนวทาง BBS

1. สร้างความคุ้นเคย ถ้าเป็นคนรู้จักกันจะยิ่งได้ผล
2. เล่าว่าเกิดอะไรขึ้นเพื่อให้เขามองเห็นเหตุการณ์ที่เป็นไป
3. อย่าสื่อสารนานเกินไป ตักเตือนด้วยความห่วงใย
4. อย่าเพิ่งคาดหวังว่าเขาจะเปลี่ยนทันที



เป้าหมายสำคัญที่สุดของ BBS คือ การสร้างวัฒนธรรมการขับขี่ปลอดภัย การเดินทางไปสู่เป้าหมายนั้น จำเป็นต้องอาศัยการสื่อสารอย่างมุ่งมั่น สม่ำเสมอ และต่อเนื่อง โดยมุ่งเน้นไปที่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัยเป็นบางครั้ง ให้หันมาเป็นแนวร่วมกับผู้ที่สวมหมวกนิรภัยเป็นประจำ แล้วขยายการเปลี่ยนแปลงนี้ไปสู่กลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย จนสามารถสร้างวัฒนธรรมการขับขี่ปลอดภัยได้ในที่สุด

ลองสแกนคิวอาร์โค้ดด้านล่าง เพื่อชมคลิปสรุปแนวทางการใช้ BBS ในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยง ไปสู่การสร้างวัฒนธรรมการขับขี่ปลอดภัย

NUDGE

Nudge แปลว่า การสะกิด หรือการดุน ให้ไปในทิศทางที่ต้องการ ในที่นี้หมายถึง การสะกิดพฤติกรรม ให้ปรับเปลี่ยนไปในทางที่เป็นประโยชน์ต่อตัวเอง ซึ่งเป็นหนึ่งในแนวทางของการใช้ทักษะการบังคับเชิงบวก

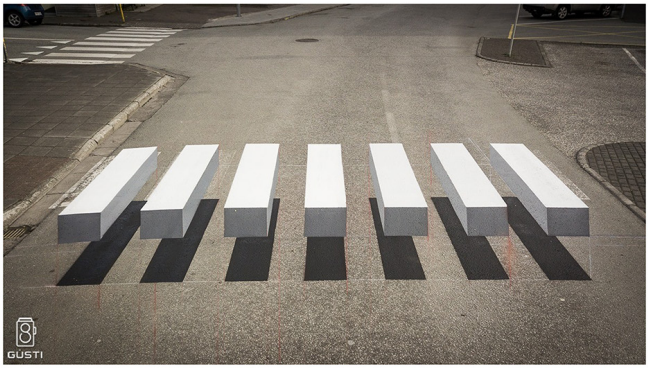
Nudge มีที่มาจากแนวคิดเศรษฐศาสตร์พฤติกรรม ที่ถูกนำเสนอโดย Richard Thaler ผู้รับรางวัลโนเบลสาขาเศรษฐศาสตร์ ประจำปี 2017 โดยเขาเสนอว่า มนุษย์ไม่ได้มีเหตุผลเสมอไป และมักตัดสินใจผิดพลาด เพราะมีพฤติกรรมเอนเอียงไปกับสิ่งแวดล้อม สถานการณ์ที่เกิดขึ้นรอบตัว รวมถึงอารมณ์และความรู้สึก ดังนั้นการออกแบบสิ่งแวดล้อม หรือสถานการณ์ที่เป็นการแนะนำทางอ้อม เพื่อช่วยจูงใจให้เลือกทำ จะช่วยให้มนุษย์ตัดสินใจเลือกในสิ่งที่เป็นประโยชน์ต่อตัวเองมากขึ้น

หลักการของ Nudge จึงเน้นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมด้วยการออกแบบสิ่งแวดล้อม โดยจะต้องทำอย่างแนบเนียนและนุ่มนวล ไม่ให้รู้สึกว่าถูกบังคับ หรือถูกปิดกั้นทางเลือกอื่นๆ จนรู้สึกว่าไร้ทางเลือก ตัวอย่างเช่น การวางผลไม้ในโรงอาหารให้อยู่ในระดับสายตา เพื่อเพิ่มการบริโภคผลไม้ ในขณะเดียวกันก็ไม่ได้ห้ามขายอาหารที่มีไขมันสูง

ทุกวันนี้ Nudge ถูกนำไปประยุกต์ใช้อย่างหลากหลาย เมื่อมองไปรอบตัวเราก็จะเห็น Nudge อยู่ทั่วไปหมด เช่น เสียงเตือนเมื่อไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ไฟกะพริบเมื่อน้ำมันใกล้หมด ป้ายตัวเลขแคลอรี่ที่ติดอยู่ตามขั้นบันไดเพื่อจูงใจให้เดินขึ้นบันไดแทนการใช้ลิฟท์ สิ่งเหล่านี้ไม่ได้บังคับให้เราต้องทำตาม แต่ช่วยสนับสนุนให้เกิดพฤติกรรมตามที่ต้องการอย่างได้ผล

ตัวอย่างการใช้ Nudge สะกิดพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนน

ตัวหนังสือและสัญลักษณ์บนพื้นถนน
ช่วยสะกิดให้ผู้เดินทางเท้าหันมอง “ซ้ายขวา” ก่อนข้ามถนน
(ที่มา: shutterstock_1029819247)



ภาพวาดทางม้าลาย 3 มิติ ในประเทศไอซ์แลนด์
ช่วยสะกิดให้ผู้ขับขี่ชะลอความเร็วบริเวณทางข้าม
(ที่มา: Gusti Productions)

แนวทางการปรับใช้ Nudge เพื่อสนับสนุนการสวมหมวกนิรภัย

ด้านล่างนี้ เป็นแนวทางที่เราสามารถนำ Nudge ไปปรับใช้ในที่ทำงาน เพื่อช่วยสนับสนุนให้เกิดพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยมากขึ้น

1. การออกแบบสภาพแวดล้อมในที่ทำงาน เพื่อให้ผู้ขับขี่ปรับพฤติกรรม

- สร้างบรรยากาศการเรียนรู้ตลอดเวลาเสริมนโยบายผู้บริหาร ติดประกาศ สื่อรณรงค์ เสียงตามสาย สอดแทรกให้ความรู้ สร้างความตระหนักในการใช้หมวกนิรภัยด้วยเรื่องเล่าที่มีพลัง
- การทำให้คิด ใช้ข้อมูลสะกิดพฤติกรรมความคุ้นเคย เช่น 5 กิโลเมตร ใกล้บ้าน ใกล้ที่ทำงาน คือระยะอันตรายที่เจ็บและตายมากที่สุด
- ลดโอกาสของการสูญเสีย เพิ่มโอกาสในการได้มาและรักษาไว้ โดยจัดหาหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานในราคามิตรภาพให้กับพนักงาน รวมถึงการสร้างตู้เก็บหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันการสูญหาย
- สร้างทางเลือกที่สะดวกสบายสำหรับผู้ปฏิบัติตามกฎระเบียบ เช่น จัดที่จอดรถที่สะดวกสบาย ปลอดภัย ใกล้กับอาคารสำนักงาน สำหรับผู้ขับขี่ที่สวมหมวกนิรภัยเท่านั้น

2. สร้างสังคมแห่งความปลอดภัยขึ้นภายในองค์กร

- ผู้บริหารเป็นแบบอย่างที่ดี (พูดให้จำ ทำให้เป็นตัวอย่าง)
- จูงใจด้วยการให้รางวัลเล็กๆ น้อยๆ หรือประกาศชื่นชมผู้ที่สวมหมวกนิรภัยในไลน์กลุ่มองค์กร เพื่อเสริมแรงให้กับผู้ที่สวมหมวกนิรภัย และจูงใจให้ผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยปรับเปลี่ยนพฤติกรรม

ทำให้เป็นเรื่องง่าย

หลักการสำคัญที่สุดอย่างหนึ่งของ Nudge คือ การทำให้พฤติกรรมที่ต้องการนั้น ทำได้โดยง่าย หมายถึง การออกแบบสภาพแวดล้อม ให้กลุ่มเป้าหมายไม่ต้องใช้ความพยายามหรือคิดประมวลอะไรมากนัก โดยอาจออกแบบวิธีการสะกิดพฤติกรรมที่สอดคล้องกับกิจวัตรประจำวันของกลุ่มเป้าหมาย จะช่วยให้ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมตามที่ต้องการได้ง่ายขึ้น เหตุที่เป็นเช่นนี้เพราะสมองของคนเรามีแนวโน้มยึดติดกับสภาวะที่เป็นอยู่เดิม หรือขี้เกียจเปลี่ยนค่าเริ่มต้นที่ตั้งไว้แล้ว ความเข้าใจการทำงานของสมองนี้ จึงสามารถนำมาประยุกต์ในการออกแบบสิ่งแวดล้อม เพื่อเอื้อต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมนั่นเอง

การใช้เทคโนโลยีเพื่อเสริมประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย

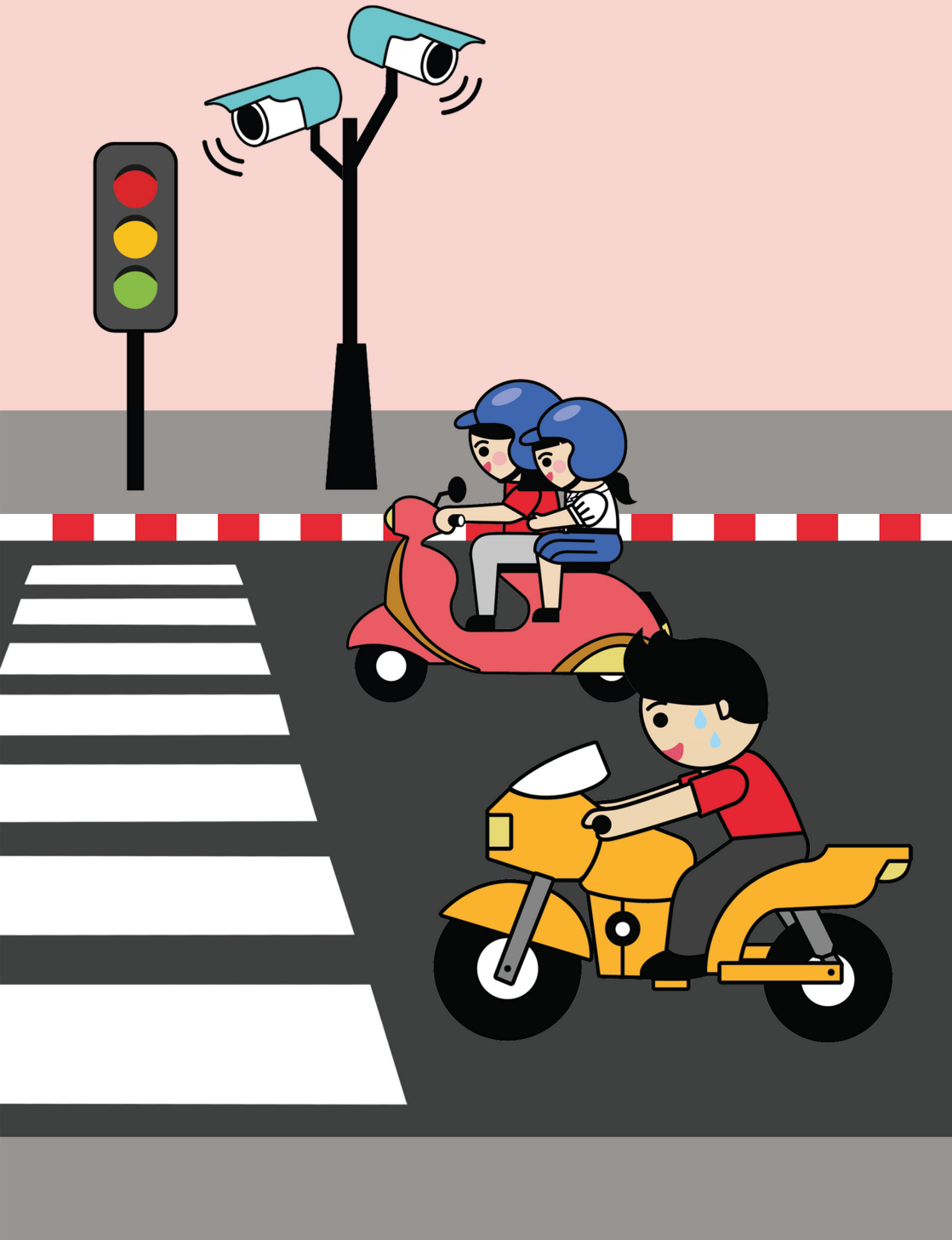
การใช้เทคโนโลยี เป็นอีกหนึ่งแนวทางในการบังคับเชิงบวก ที่ช่วยปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่อย่างได้ผล โดยเฉพาะการใช้กล้องตรวจจับอัจฉริยะระบบ AI

จังหวัดเชียงใหม่ เป็นพื้นที่นำร่องจังหวัดแรกในประเทศไทย ที่มีการใช้เทคโนโลยีกล้องตรวจจับอัจฉริยะระบบ AI อย่างเต็มรูปแบบ โดยเริ่มตั้งแต่เดือนธันวาคม พ.ศ. 2563 มีการติดตั้งกล้องครอบคลุมจุดเสี่ยงสำคัญที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง โดยเฉพาะในเขตอำเภอเมือง ซึ่งมีผู้ใช้รถจักรยานยนต์มากกว่า 600,000 คัน

จากข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ พบว่า กว่า 70% เป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเวลากลางคืน โดยเฉพาะช่วงเวลาหลัง 2 ทุ่ม ซึ่งไม่มีการตั้งด่านตรวจจับ และเป็นช่วงที่ผู้ใช้รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยน้อยกว่ากลางวัน สอดคล้องกับสถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่พบว่า กว่า 80% ของผู้เสียชีวิต เกิดจากการบาดเจ็บอย่างรุนแรงที่ศีรษะ

การติดตั้งกล้องตรวจจับอัจฉริยะระบบ AI ซึ่งทำงานตลอด 24 ชั่วโมง จึงเป็น “ตัวช่วย” สำคัญที่หนุนเสริมการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ช่วยลดการปะทะระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจและผู้ใช้รถจักยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ที่สำคัญ คือ ช่วยปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถจักรยานยนต์อย่างได้ผล โดยพบว่า ในปี พ.ศ. 2564 อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ เพิ่มขึ้น 30% ในขณะที่อัตราการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บรุนแรงที่ศีรษะลดลงถึง 50%

นอกจากกล้องตรวจจับอัจฉริยะระบบ AI แล้ว การใช้ระบบเสียงเตือนบริเวณแยกสัญญาณไฟจราจร หรือสถานที่ต่างๆ เป็นอีก “ตัวช่วย” ที่กระตุ้นให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมมาสวมหมวกนิรภัยมากขึ้นด้วยเช่นกัน



เรื่องเล่าจากพื้นที่ต้นแบบ

สัญญาที่ด่านปากหวาน

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน
อบต. กุดเสลา อำเภอกันทรลักษ์ จังหวัดศรีสะเกษ

เจ้าหน้าที่: *จอดรถก่อนจ้า จะไปไหนจ๊ะ พี่ขวัญใจ*
พี่ขวัญใจ: *จะไปทำธุระใกล้ๆ แค่นี้เองจ้ะ*
เจ้าหน้าที่: *น่าจะใส่หมวกกันน็อกสักหน่อยนะ เพราะถ้าเกิดอุบัติเหตุ หมวกกันน็อกจะช่วยป้องกันไม่ให้เจ็บหนักได้นะจ๊ะ*
พี่ขวัญใจ: *ปกติก็ใส่อยู่จ้ะ แต่วันนี้รีบออกมา เลยไม่ได้ใส่*
เจ้าหน้าที่: *(ยิ้ม) งั้นสัญญาได้ไหม ว่าครั้งหน้าจะใส่หมวกกันน็อก เพราะเราเป็นห่วง ช่วงเทศกาลนี้เลยตั้งด่านช่วยกันดูแล ให้คนบ้านเราขับขี่ปลอดภัยจ้ะ ใส่หมวกกันน็อกทุกครั้ง ไม่ว่าจะไปใกล้หรือไกล มันช่วยป้องกันตัวเราเอง*
พี่ขวัญใจ: *ได้จ้ะ ขอบคุณนะจ๊ะ*

เสียงสนทนาระหว่างเจ้าหน้าที่ประจำ “ด่านปากหวาน” และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่สัญจรผ่านไปมา ดังแว่วขึ้นเป็นระยะๆ ตั้งแต่ 8 โมงเช้าไปจนถึง 5 โมงเย็น ตลอดทั้ง 7 วัน ในช่วงเทศกาลปีใหม่ ด่านชุมชนในปีนี้แตกต่างไปจากทุกครั้ง ไม่มีคำกล่าวโทษผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย มีแต่เสียงเตือนด้วยความห่วงใย และขอคำสัญญาให้ดูแลตัวเอง นี่เป็นเทคนิคการสื่อสารที่เจ้าหน้าที่ประจำด่านชุมชนนำมาใช้ หลังจากได้เรียนรู้ทักษะการบังคับเชิงบวกด้วยแนวทาง BBS (Behavior Based Safety)

สัญญากันนะ
ครั้งหน้าจะสวมหมวกกันน็อก
หยุด
ตรวจ

ตำบลกุดเสลา อำเภอกันทรลักษ์ จังหวัดศรีสะเกษ เป็นตำบลขนาดใหญ่ ประกอบด้วย 16 หมู่บ้าน มีทางหลวงชนบทที่เชื่อมต่อไปยังจังหวัดอุบลราชธานี ตัดผ่าน เส้นทางนี้มีรถสัญจรจำนวนมาก และเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง โดยเฉพาะบริเวณสี่แยกบ้านทุ่งสว่าง แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง จึงเลือกพื้นที่นี้เป็นพื้นที่ต้นแบบในการร่วมกันแก้ไขปัญหา ด้วยการตั้งด่านชุมชน ที่มีชื่อเรียกเฉพาะว่า **"ด่านปากหวาน"** ซึ่งแตกต่างจากการตั้งด่านตรวจจับทั่วไป เพราะมีการนำทักษะการบังคับเชิงบวก แนวทาง BBS มาใช้เพื่อจัดการพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ระยะใกล้บ้าน

BBS หรือการกำจัดความเสี่ยงเพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยอย่างยั่งยืน มีหัวใจสำคัญอยู่ที่ "เทคนิคการสื่อสาร" เพื่อให้ผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงเกิดความตระหนักด้วยตนเอง จนนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในระยะยาว แตกต่างจากการบังคับใช้กฎหมาย ที่ผู้ขับขี่อาจหยุดพฤติกรรมเสี่ยงได้ในทันที แต่ไม่สามารถทำให้ผู้ขับขี่ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้อย่างถาวร และในบางครั้งอาจเกิดแรงต้านต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจอีกด้วย

อย่างไรก็ตาม ผู้ร่วมปฏิบัติงานที่ "ด่านปากหวาน" ในช่วงเทศกาลปีใหม่นี้ ไม่ได้มีเพียงเจ้าหน้าที่ตำรวจ สภ. กุดเสลาเท่านั้น แต่ยังประกอบไปด้วยคนมีใจซึ่งเป็นแกนนำของชุมชนด้วย ทั้งเจ้าหน้าที่สาธารณสุข โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลกุดเสลา, อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อพปร.), อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.), ผู้ใหญ่บ้าน จากทั้ง 16 หมู่บ้าน และกำนัน การทำงานร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้บังคับใช้กฎหมาย และแกนนำชุมชนเจ้าของพื้นที่ เป็นก้าวแรกที่สำคัญของการใช้ทักษะการบังคับเชิงบวก ที่เริ่มจากการเปิดโอกาสให้สมาชิกของชุมชน เข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการกับปัญหา

ก่อนลงมือปฏิบัติการจริงที่ด่านปากหวาน ทาง สอจร. ได้จัดอบรมเทคนิคการใช้ BBS ให้กับผู้ปฏิบัติหน้าที่เหล่านี้ เพื่อให้ทุกคนได้ร่วมเรียนรู้มุมมองและแนวทางในการจัดการกับพฤติกรรมเสี่ยงที่แตกต่างไปจากเดิม

"BBS จะเน้นเทคนิคการสื่อสาร เพื่อให้ผู้ขับขี่เกิดความตระหนัก
แล้วปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงด้วยตัวเอง
แต่การจะสื่อสารให้เกิดผลได้ ต้องเริ่มที่ตัวเราก่อน
โดยเปลี่ยนทัศนคติตัวเอง เปลี่ยนคำพูดที่ใช้ เปลี่ยนวิธีการสื่อสาร
แสดงแววตา เพื่อให้การตักเตือนของเรานั้น กลายเป็นผู้ให้ในเชิงบวก
พูดในสิ่งดีๆ ใช้ความเป็นห่วงเป็นใยแทนการบังคับขู่เข็ญ
การเข้าไปให้ความรู้กับคนที่ไม่สวมหมวกกันน็อก
เราจะเข้าไปทีละ 2-3 คน พูดแนะนำตัว บอกจุดประสงค์
เน้นความห่วงใย"

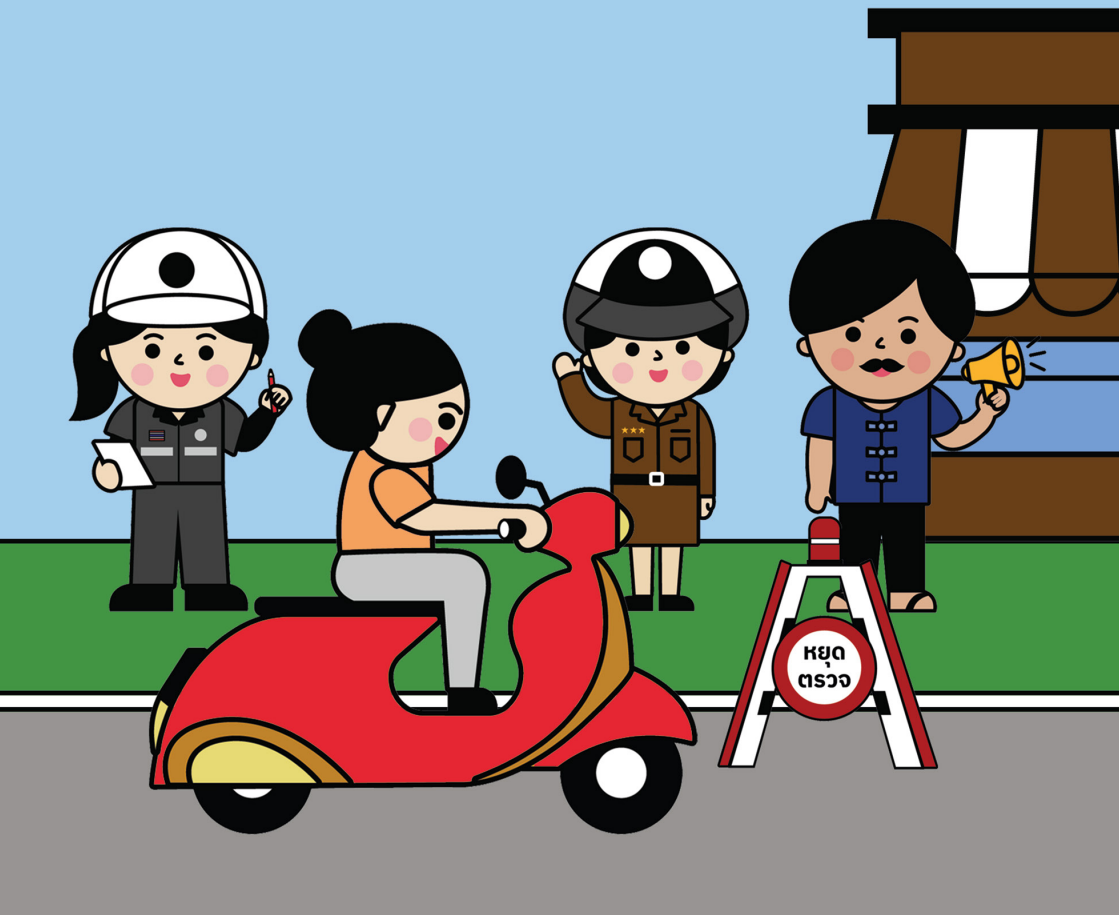
คุณเปรมปรีดิ์ ชวนะนรเศรษฐ์ นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการพิเศษ หัวหน้า สอจร. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง เล่าถึงวิธีการทำงานและเทคนิคการสื่อสารตามแนวทาง BBS ที่ได้เรียนรู้จากคุณสันติ ธรณี วิทยากรกระบวนการจากอำเภอเสลภูมิ จังหวัดร้อยเอ็ด ซึ่งเป็นพื้นที่ต้นแบบการใช้เครื่องมือ BBS ในการตั้ง "ด่านปากหวาน" เพื่อส่งเสริมพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัยให้คนในชุมชน

“ด่านปากหวาน” บริเวณสี่แยกบ้านทุ่งสว่าง ในช่วงเทศกาลปีใหม่นี้ มีเจ้าหน้าที่ตำรวจ และแกนนำชุมชน สับเปลี่ยนกันมาทำหน้าที่อย่างแข็งขัน ตลอดทั้ง 7 วัน เริ่มตั้งแต่วันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2566 ถึงวันที่ 4 มกราคม พ.ศ. 2567 เจ้าหน้าที่ประจำด่านปากหวานนี้ จะคอยดูแลผู้ขับขี่ที่สัญจรผ่านไปมา โดยเฉพาะผู้ใช้รถจักรยานยนต์ หากพบว่า ไม่สวมหมวกนิรภัย จะเข้าไปพูดคุยบอกกล่าว โดยใช้เทคนิคการสื่อสารตามแนวทาง BBS ที่ได้อบรมมา และหากพบว่า ผู้ขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยอยู่แล้ว ก็จะชื่นชม ให้กำลังใจ เพื่อเป็นการเสริมแรงให้คนกลุ่มนี้ยังมีพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัยต่อไป

ตลอดทั้ง 7 วัน ที่ตั้งด่าน จะมีการบันทึกข้อมูลสถิติการสวมหมวกนิรภัย ทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายไว้ด้วย เมื่อครบ 7 วัน พบว่า ผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมไปในทางบวก โดยผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ได้เปลี่ยนไปสวมหมวกนิรภัยในวันถัดมา สำหรับผู้ขับขี่ที่ยังคงไม่ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมหลังจากใช้แนวทางการบังคับเชิงบวกไปแล้ว เจ้าหน้าที่ตำรวจได้ขอดำเนินการทางกฎหมายต่อไป นอกจากการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงไปสู่พฤติกรรมขับขี่ปลอดภัยอย่างเห็นผลแล้ว ตัวเลขการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตในพื้นที่ อบต. กุดเสลา ยังเป็น “ศูนย์” อีกด้วย

การใช้แนวทาง BBS เข้ามาจัดการกับพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ระยะใกล้บ้าน ยังช่วยสร้างบรรยากาศที่เป็นมิตรให้เกิดขึ้นระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานกับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นสมาชิกของชุมชน อย่างที่ไม่เคยเป็นมาก่อน

“คณะทำงานประจำด่านชุมชนเกิดความสุขในการให้คำแนะนำกับผู้ขับขี่ หลังจากที่เราให้ความรู้และแสดงความห่วงใย เราขออนุญาต หรือชวนให้ผู้ขับขี่ร่วม Selfie ร่วมปรบมือ และถ่ายคลิปกับเจ้าหน้าที่ เขาอนุญาตและให้ความร่วมมือ บางคนกล่าวขอบคุณที่เราช่วยเตือนเขาด้วยความห่วงใย ทำให้เรารู้สึกดีใจที่มีส่วนช่วยให้คนในชุมชนบ้านเราปลอดภัย”



“หนูซ้อนมอเตอร์ไซค์มากับแม่ ตำรวจโบกเรียกให้หยุด
แล้วถามว่า ทำไมไม่ใส่หมวกกันน็อก เขาไม่ได้ดุ แต่ชวนคุย
แม่ตอบไปว่า ไปธุระใกล้บ้าน
เขาก็อธิบายว่า ไปใกล้บ้านก็อาจเกิดอันตรายได้
ถ้าใส่หมวกกันน็อกจะช่วยชีวิตเราได้อย่างไรบ้าง
แล้วก็ขอให้แม่กับหนูใส่หมวกกันน็อกมาด้วยครั้งหน้า
ไม่ได้ปรับเงินแม่ของหนู
ตอนนี้แม่กับหนูใส่หมวกกันน็อกทุกครั้ง
แม่บอกว่า ไม่ได้กลัวตำรวจปรับเงิน
แต่เข้าใจแล้วว่า มันปลอดภัยมากกว่าไม่ใส่จริงๆ”

ผลสำเร็จที่เกิดขึ้น นำมาซึ่งความภาคภูมิใจของผู้ปฏิบัติงาน และคิดตรงกันว่า การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ระยะใกล้บ้าน จำเป็นต้องทำอย่างต่อเนื่อง จึงจะเห็นผล และสามารถสร้างวัฒนธรรมการขับขี่ปลอดภัยให้เกิดขึ้นได้จริง แกนนำชุมชนจึงมีความคิดที่จะขยายการทำงานในเชิงรุกต่อไป ด้วยการตั้งด่านปากหวานเป็นประจำตลอดทั้งปี โดยตั้งด่านสัปดาห์ละ 1 ครั้ง ทุกวันพฤหัสบดี เวลา 15.00 – 16.00 น. บริเวณสามแยกตลาดนัดคลองถม บ้านทุ่งสว่าง หมู่ที่ 6 ซึ่งเป็นจุดที่มีการสัญจรอย่างคับคั่ง

นอกจากนี้ คณะทำงานยังได้ “คืนข้อมูล” ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจากการตั้งด่านปากหวานในช่วงเทศกาลปีใหม่ เข้าสู่วงประชุมศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ทั้งระดับตำบล และระดับอำเภอ เพื่อวางแผนการทำงานในเชิงรุกต่อไปยังพื้นที่อื่นๆ ด้วย

หัวใจสำคัญในการใช้กระบวนการ BBS ให้ได้ผล

1. ทำทีละประเด็น

ทำเรื่องหมวกนิรภัยเพียงเรื่องเดียวจนเป็นนิสัย และสร้างวัฒนธรรมการสวมหมวกนิรภัยให้เกิดขึ้น ก่อนทำเรื่องอื่นต่อไป

2. ทำเหมือนๆ กัน

หากจะใช้ BBS จะต้องใช้วิธีการเดียวกันนี้ทั้งหน่วยงานและทีมที่ปฏิบัติงานด้วยกัน (ตำรวจ-ปกครอง- อสม.)

3. สร้างแนวร่วม

ชวนให้คนที่ถูกเตือนร่วมเป็นพวก เช่น “พี่ขวัญใจ ถ้าเจอใครที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ช่วยเตือนเขาด้วยนะ”

4. สื่อสารด้วยความห่วงใยเสมอ

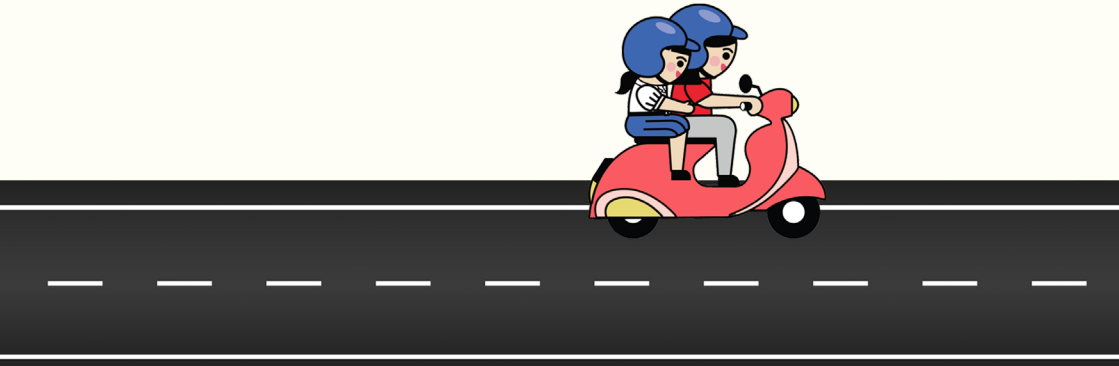
การสื่อสารที่เกิดขึ้น จะต้องทำให้เขาเห็นว่าเราเข้าไปในใจเขา เป็นห่วงเขา

บทเรียนจากเพื่อนร่วมทาง

1. เริ่มต้นจากผู้ขับเคลื่อนที่มีใจไม่ยึดติดกรอบเดิม

ทักษะการบังคับเชิงบวก เป็น “ทางเลือก” ในการจัดการกับปัญหาพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ระยะใกล้บ้าน ที่ถูกนำมาใช้หนุนเสริมการบังคับใช้กฎหมาย โดยแนวทางการบังคับเชิงบวก เป็นวิธีการที่พยายามออกจากกรอบเดิมๆ โดยเฉพาะการบังคับด้วยบทลงโทษต่างๆ เช่น การจับปรับ ซึ่งพบว่า ไม่สามารถทำให้ผู้ขับขี่ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้ในระยะยาว และในบางครั้งอาจต่อต้านการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

การใช้ทักษะการบังคับเชิงบวกจึงจำเป็นต้องเริ่มจากการปรับเปลี่ยนมุมมองของผู้ปฏิบัติงานเสียก่อน โดยต้องไม่ยึดติดกับวิธีการสั่งการ หรือการบังคับด้วยบทลงโทษเหมือนที่ผ่านมา แต่มุ่งเน้นสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับกลุ่มเป้าหมาย และใช้วิธีการสื่อสารด้วยความห่วงใย เพื่อให้ผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงเปิดใจยอมรับฟังข้อมูลมากขึ้น เมื่อนำไปคิดทบทวนจะเกิดความตระหนักได้ด้วยตนเอง และปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้ในที่สุด



2. สร้างการเปลี่ยนแปลงด้วยข้อมูลที่มีพลัง

การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้ขับขี่ในระยะยาว เกิดจากการได้รับข้อมูลที่ส่งผลต่อการปรับเปลี่ยนมุมมอง และทำให้ตระหนักถึงความปลอดภัย จนนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเสี่ยงด้วยตนเอง เช่น ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมักจะคิดว่า การเดินทางสัญจรระยะใกล้บ้าน มีความเสี่ยงต่ำ ผู้ปฏิบัติงานจึงจำเป็นต้องให้ข้อมูลกับผู้ขับขี่ เพื่อปรับเปลี่ยนมุมมองดังกล่าว ก่อนที่จะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม

การสื่อสารข้อมูลเพื่อสร้างการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ตามแนวทางการใช้ทักษะการบังคับเชิงบวก นอกจากเน้นการสื่อสารด้วยความห่วงใยแล้ว ผู้ปฏิบัติงานจำเป็นต้องมีข้อมูลเชิงลึก โดยเฉพาะข้อมูลเกี่ยวกับสถานการณ์ความเสี่ยงในพื้นที่ โดยผู้ปฏิบัติงานอาจสร้างความร่วมมือกับ Change Agent ที่สำคัญ โดยเฉพาะผู้ให้บริการด้านการดูแลสุขภาพในพื้นที่ เช่น เจ้าหน้าที่สาธารณสุข โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล

กรณีพื้นที่ต้นแบบตำบลกุดเสลา อำเภอกันทรลักษ์ จังหวัดศรีสะเกษ สะท้อนให้เห็นว่า การทำงานร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจ ผู้บังคับใช้กฎหมาย และเจ้าหน้าที่สาธารณสุขโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล ไม่เพียงช่วยให้เข้าถึงข้อมูลเชิงลึกของพื้นที่มากขึ้น แต่เจ้าหน้าที่สาธารณสุขยังเป็นแกนนำที่ช่วยพัฒนาศักยภาพของผู้ปฏิบัติงานในหน่วยงานต่างๆ ตลอดจนผู้นำชุมชนอีกด้วย

นอกจากนั้น ผู้ปฏิบัติงานควรร่วมกันสร้างระบบข้อมูลการจัดการความเสี่ยงของพื้นที่ เพื่อใช้ในการวางแผนการทำงานและประเมินผลที่เกิดขึ้น โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลและประเมินผลการทำงาน มีขั้นตอนดังต่อไปนี้

A. สร้างตัวชี้วัดเพื่อประเมินผลของการใช้ทักษะการบังคับเชิงบวก

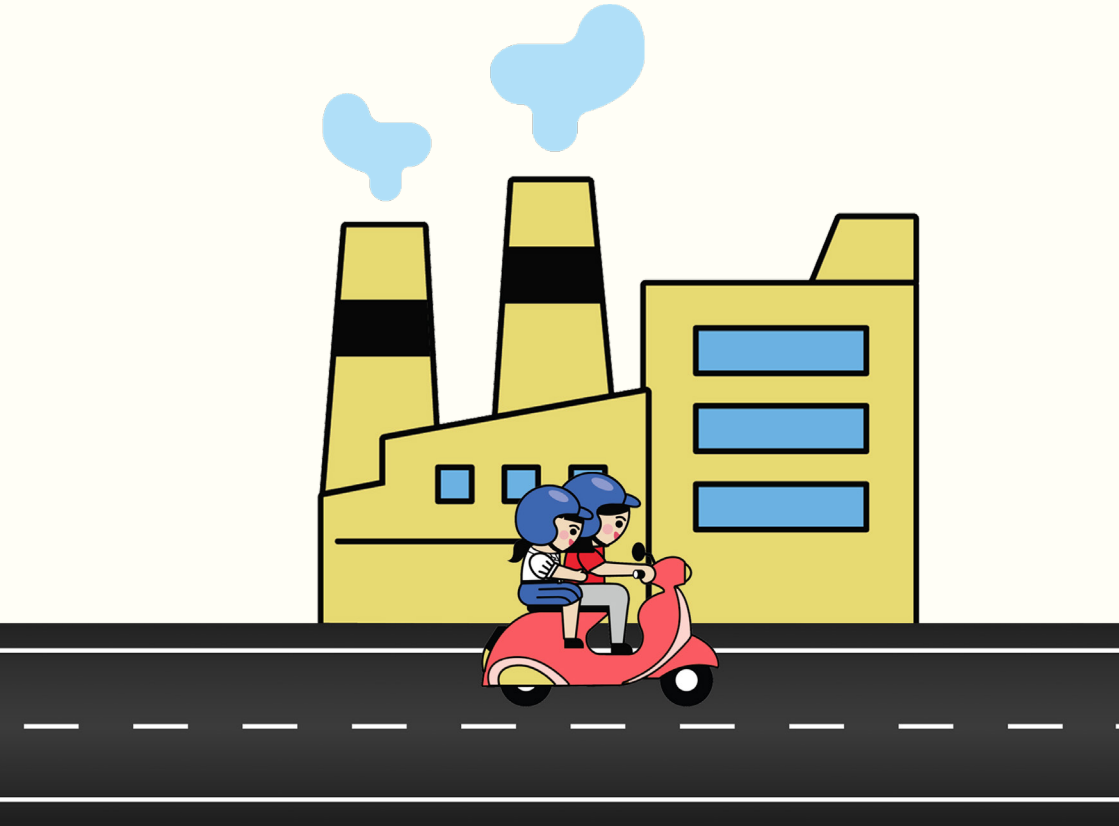
B. กำหนดวิธีการรวบรวมข้อมูลและการปฏิบัติตามข้อกำหนด

C. นำระบบการติดตามและประเมินผล ไปใช้อย่างต่อเนื่อง

D. ใช้ข้อมูลเพื่อระบุแนวโน้ม ประเมินประสิทธิภาพ และตัดสินใจเพื่อปรับปรุงการทำงานในครั้งต่อไป รวมถึงกระตุ้นให้สมาชิกในชุมชนร่วมให้ข้อเสนอแนะ

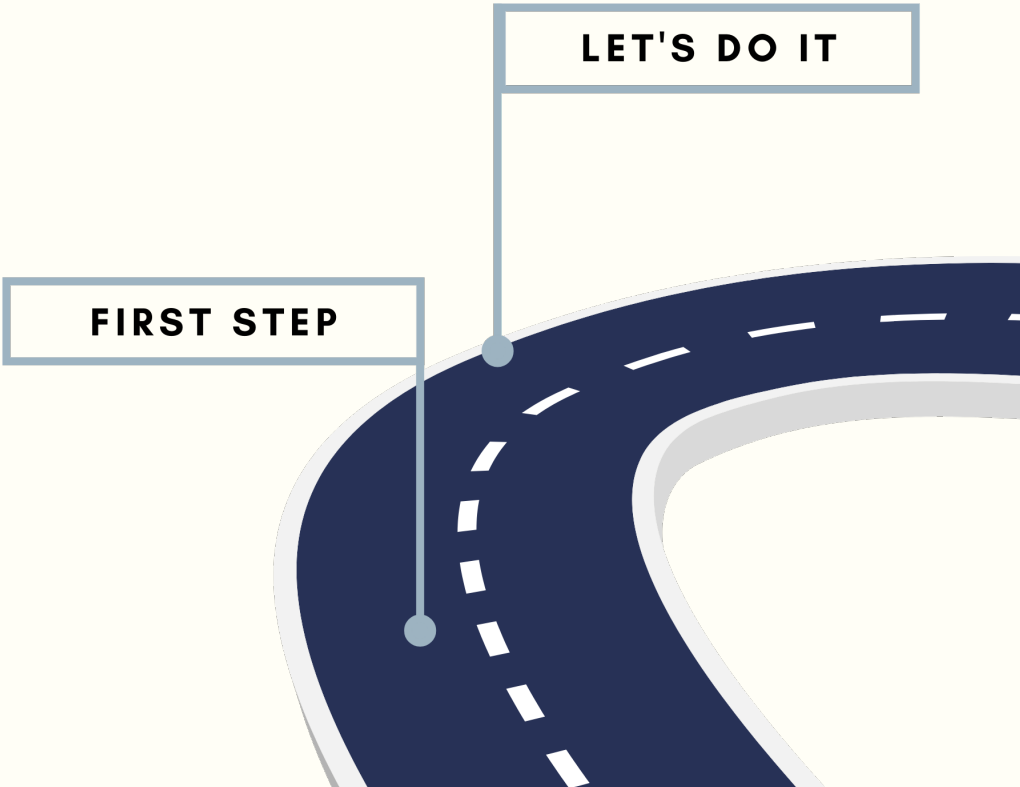
E. แบ่งปันเรื่องราวความสำเร็จที่เกิดขึ้นและแนวปฏิบัติที่ได้ผลดี เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานเกิดกำลังใจในการทำงานต่อไป

ทั้งนี้ การออกแบบระบบข้อมูลการจัดการความเสี่ยงของพื้นที่ อาจมีรายละเอียดที่เฉพาะเจาะจงด้วย เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับเทศกาล งานประเพณี หรือกิจกรรมต่างๆ ในชุมชน โดยอาจสร้างเป็น **“ปฏิทินความเสี่ยง”** เพื่อใช้ในการออกแบบกิจกรรมการตั้งด่านชุมชน เพื่อจัดการกับพฤติกรรมเสี่ยงได้อย่างตรงจุดมากยิ่งขึ้น **(ดูแนวทางการสร้าง “ปฏิทินความเสี่ยง” ได้ในคู่มือเล่มที่ 4 ข้อมูลและการสื่อสาร)**



3. สร้างกลไกการทำงานที่สม่ำเสมอและต่อเนื่อง

เป้าหมายสำคัญที่สุดของการใช้ทักษะการบังคับเชิงบวก เพื่อจัดการกับพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ระยะใกล้บ้าน คือ การสร้างวัฒนธรรมการขับขี่ปลอดภัยอย่างยั่งยืน เป้าหมายนี้จะเกิดขึ้นได้ ก็ต่อเมื่อมีการทำงานอย่างสม่ำเสมอ และต่อเนื่องยาวนานมากพอ โดยจำเป็นต้องได้รับความร่วมมือจากหลายฝ่าย โดยเฉพาะสมาชิกในชุมชน ซึ่งเป็นเจ้าของปัญหาโดยตรง ดังนั้นเจ้าหน้าที่ตำรวจ ในฐานะผู้บังคับใช้กฎหมาย จึงควรพัฒนากลไกความร่วมมือการมีส่วนร่วมระดับนโยบายกับ ศปถ. ทุกระดับ เชื้อเชิญให้สมาชิกในชุมชนและหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ร่วมเป็นคณะทำงาน และสนับสนุนทรัพยากรต่างๆ ซึ่งกันและกัน เพื่อผลักดันให้กลไกการทำงานเกิดขึ้นอย่างสม่ำเสมอและยาวนาน จนไปถึงจุดหมายที่ตั้งไว้



KEEP GOING

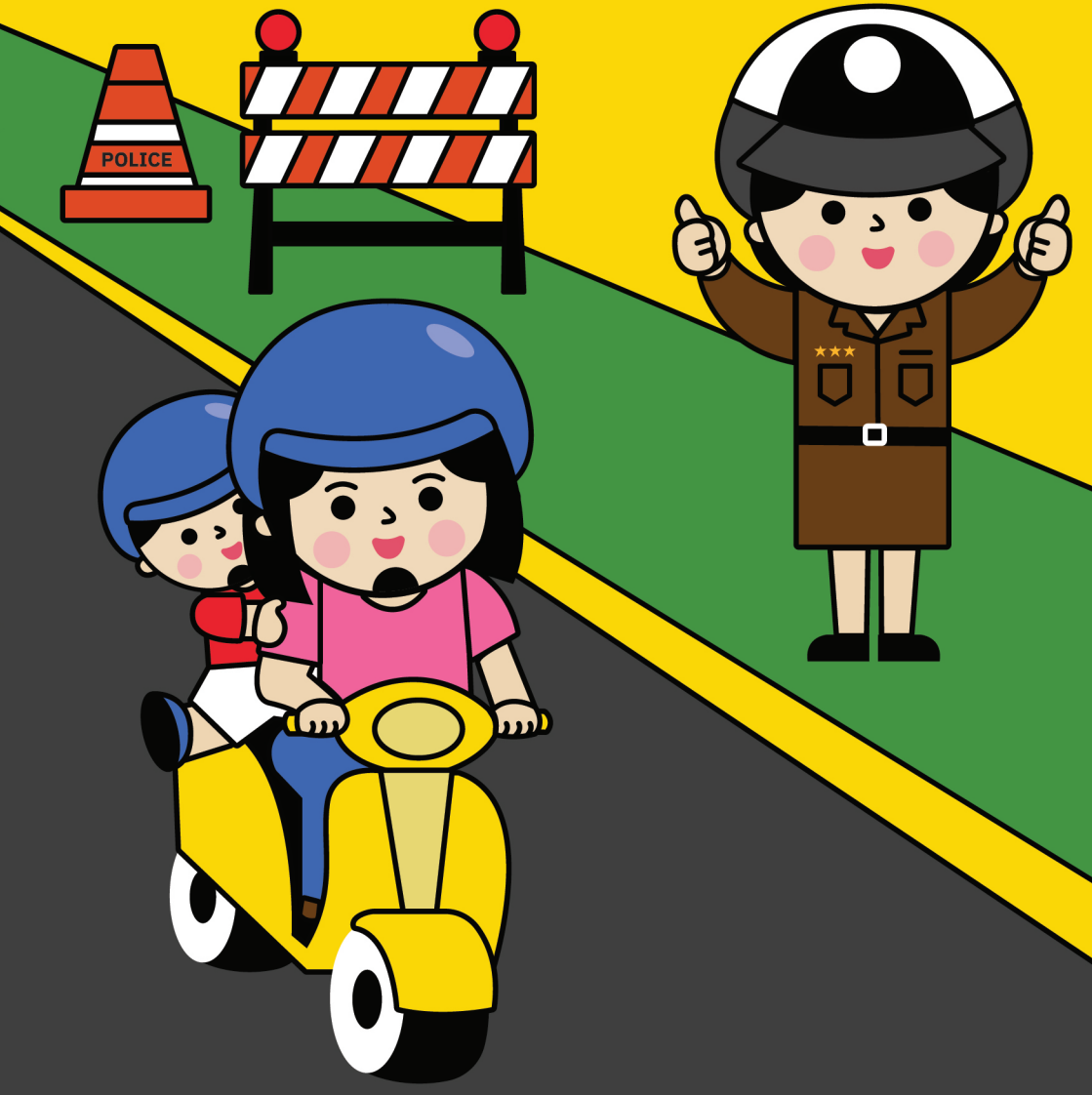
ขอขอบคุณ

- ดร. ชญานิน กฤติยะโชติ
- นพ. ธีรวุฒิ โกมุทบุตร
- คุณสันติ ธรณี
- คณะทำงาน ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน อบต. กุดเสลา อำเภอกันทรลักษ์ จังหวัดศรีสะเกษ
- แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง

สสส
สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ

ศวปถ.
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
www.roadsafetythai.org

RSPF
Road Safety Policy Foundation



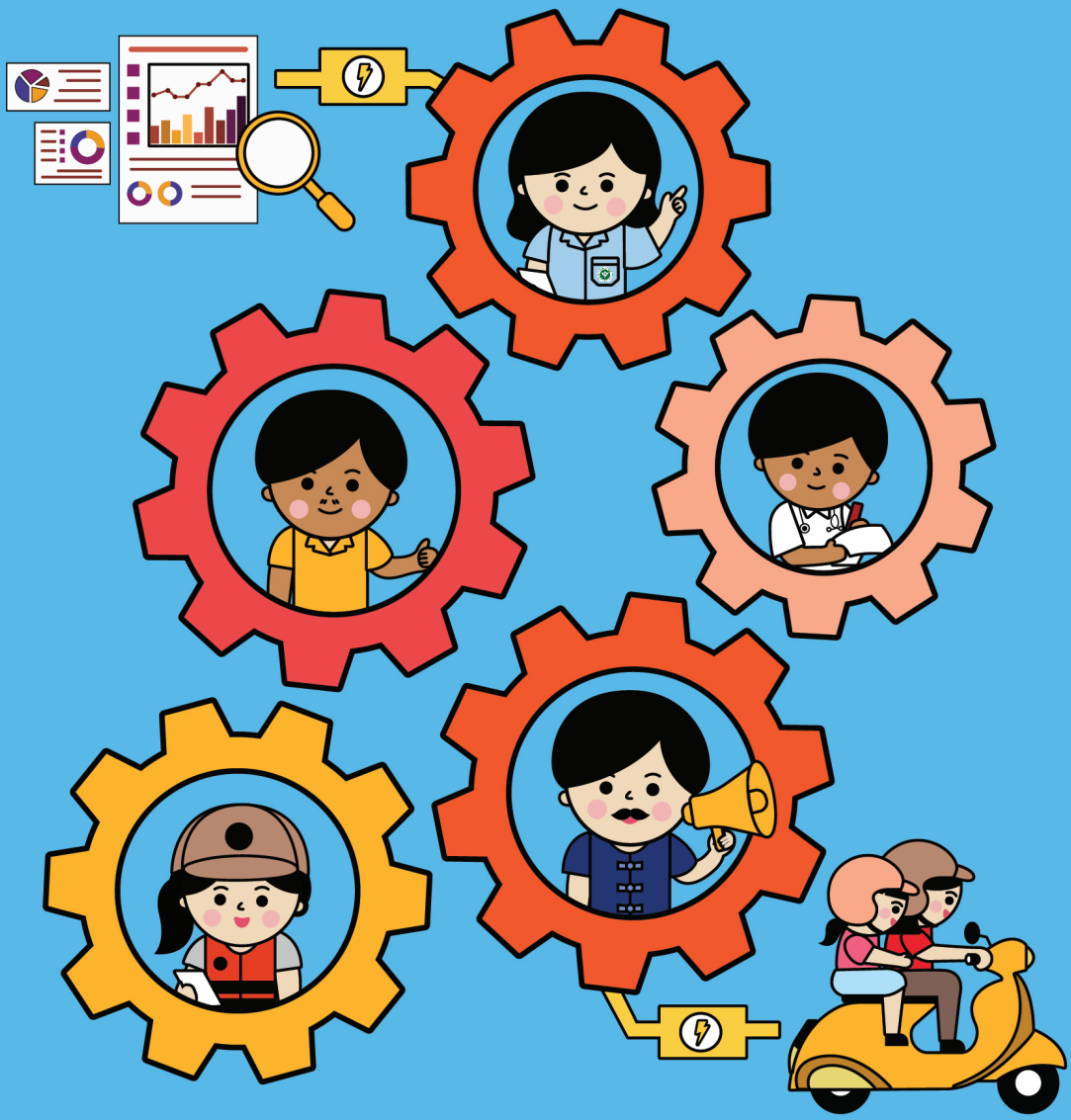
5 km. PROJECT

ชุดความรู้การจัดการพฤติกรรมเสี่ยง
จากการไม่สวมหมวกนิรภัยในระยะใกล้บ้าน

ข้อมูลและการสื่อสาร

เล่มที่ 4

เครื่องนำทาง สู่เป้าหมายความปลอดภัยทางถนน



“5 km. Project”

ชุดความรู้การจัดการพฤติกรรมเสี่ยงจากการไม่สวมหมวกนิรภัยในระยะใกล้บ้าน

เล่มที่ 4: ข้อมูลและการสื่อสาร “เครื่องนำทาง” สู่เป้าหมายความปลอดภัยทางถนน

ผู้เขียน

อรดี อินทร์คง

บรรณาธิการ

อรดี อินทร์คง

ออกแบบรูปเล่ม

อรดี อินทร์คง

ออกแบบปกและภาพประกอบ

ธันยธรณ์ มากพงษ์

สนับสนุนโดย

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

จัดพิมพ์โดย

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (มนป.)

เลขที่ 637/1 อาคารพร้อมพันธุ์ 1 ชั้น 4 ห้อง 402-403 ซอยลาดพร้าว 3

แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900

โทรศัพท์: 0-2938-8490

โทรสาร: 0-2938-8827

Email: admin@roadsafetythai.org

Website: http://www.roadsafetythai.org

คำนำ

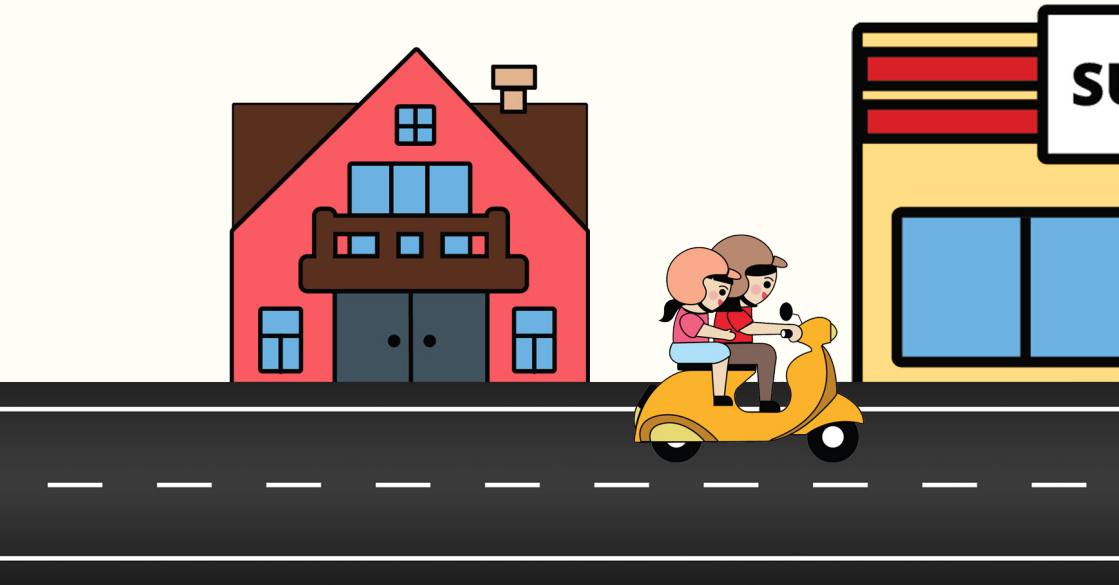
“รัศมี 5 กิโลเมตรใกล้บ้าน คือ ระยะอันตรายที่เจ็บและตายมากที่สุด”

ข้อมูลสถิติที่ส่งตรงจากห้องฉุกเฉิน โรงพยาบาลขอนแก่น เผยให้เห็นว่า กว่า 73% ของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เกิดขึ้นภายในรัศมีไม่เกิน 5 กิโลเมตรใกล้บ้านหรือจุดสตาร์ท ตัวเลขผู้เสียชีวิต “ใกล้บ้าน” ยิ่งไต่ระดับสูงขึ้นในช่วงเทศกาลวันหยุดยาว อย่างปีใหม่และสงกรานต์ ที่ผู้คนเดินทางกลับบ้าน ข้อมูลสถิตินี้สะท้อนนัยสำคัญของ “พฤติกรรมการขับขี่” ที่ถูกกำกับด้วย “การรับรู้ระยะทาง” โดยเฉพาะในกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่มองว่า พื้นที่ “ใกล้บ้าน” เป็นพื้นที่ “คุ้นเคย” ทำให้ผู้ขับขี่ลดความระมัดระวังและประเมินความเสี่ยง จากการเกิดอุบัติเหตุในระดับต่ำ รัศมี 5 กิโลเมตรใกล้บ้านจึงกลายเป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด

รูปธรรมหนึ่งของพฤติกรรมการขับขี่ “ใกล้บ้าน” ที่ประเมินความเสี่ยงในระดับต่ำ คือ การขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย ผลสำรวจของศูนย์ความร่วมมือด้านการป้องกันอุบัติเหตุ องค์การอนามัยโลก, คณะทำงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (สอจร.) และมูลนิธิไทยโรดส์ ชี้ให้เห็นว่า 64% ของผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย เพราะมองว่าเดินทาง “ระยะใกล้” ไม่จำเป็นต้องใส่ ทั้งที่การสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน ช่วยลดความเสี่ยงในการบาดเจ็บศีรษะของผู้ขับขี่ได้ 43% และลดการบาดเจ็บศีรษะของผู้ซ้อนท้ายได้ 58% ที่สำคัญช่วยลดความเสี่ยงในการเสียชีวิตได้ถึง 39%

หากย้อนกลับไปทบทวนสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในรอบทศวรรษที่ผ่านมา จะพบว่า ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์สูงถึง 74.5% หรือประมาณ 15,000 รายต่อปี และในปี 2565 กว่า 86% เป็นผู้เสียชีวิตที่ไม่สวมหมวกนิรภัย โดยกลุ่มผู้เสียชีวิตสูงสุดอยู่ในช่วงอายุ 15-24 ปี ซึ่งเป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาประเทศในอนาคต การบาดเจ็บที่ศีรษะเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิต บาดเจ็บสาหัสและพิการ เมื่อตรวจสอบอัตราการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มเสี่ยงนี้ ยิ่งพบว่าอยู่ในระดับต่ำจนน่าใจหาย คือ มีเพียง 22% เท่านั้น ที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่

การเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มเสี่ยง จึงเป็นโจทย์ที่ท้าทายสำหรับผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งส่วนหนึ่งจำเป็นต้องสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับ “การประเมินความเสี่ยง” ให้กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะปรับเปลี่ยนการรับรู้ที่ว่า “ระยะใกล้บ้าน” คือ ระยะที่มีความเสี่ยงต่ำไปสู่ “ไม่มีระยะปลอดภัย” หากไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ การค้นหาปัจจัยเกี่ยวข้องเพื่อหาหนทางแก้ไข จำเป็นต้องอยู่บนฐานความรู้จากพื้นที่หรือชุมชนและการสนับสนุนทางด้านวิชาการที่ถูกต้องและครอบคลุมประเด็นท้าทาย

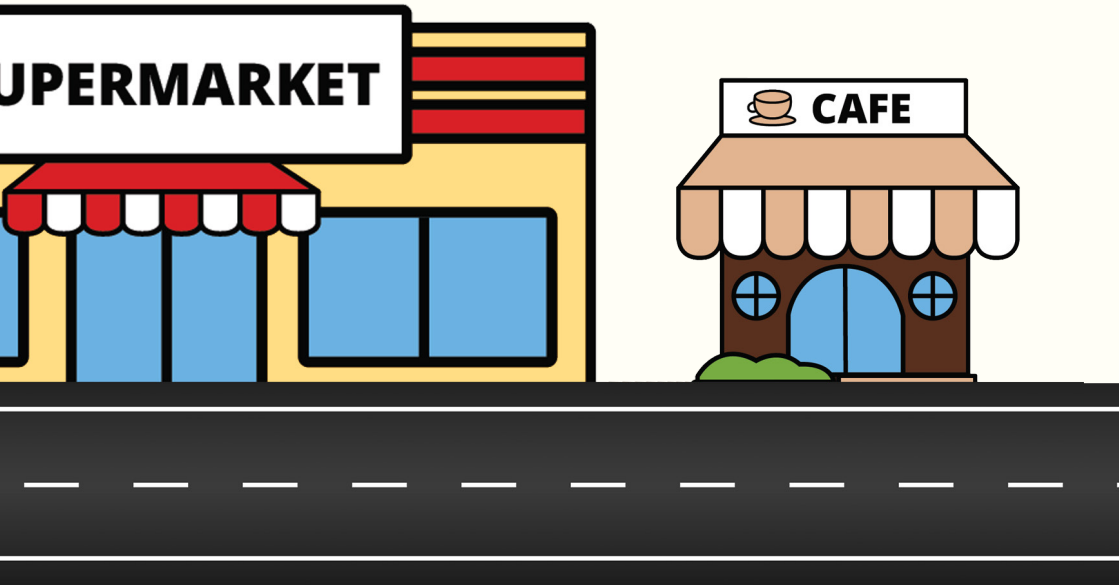


การผลิตชุดความรู้ “5 km. Project” เกิดจากความคิดในการใช้ข้อมูลเชิงวิชาการที่เข้าใจง่าย เพื่อสนับสนุนการทำงานขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนน ให้กับผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ต่างๆ โดยชุดคู่มือนี้ได้ถอดความรู้จากชุมชนและองค์กรที่ประสบความสำเร็จ เป็นตัวอย่างที่ดีในการจัดการพฤติกรรมเสี่ยง ส่งเสริมให้กลุ่มเสี่ยงสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ มีการริเริ่มและสร้างความร่วมมือจากภาคส่วนต่างๆ ภายในชุมชน ซึ่งเป็นรากฐานสำคัญในการดูแลกลุ่มผู้ขับขี่ในฐานะสมาชิกของชุมชน

คณะผู้จัดทำคู่มือหวังว่า การถอดความรู้จากตัวอย่างที่ดีเหล่านี้ จะช่วยให้ผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนเกิดแรงบันดาลใจ และสามารถนำความรู้ไปประยุกต์ใช้ในพื้นที่การทำงานของตนเอง รวมถึงสามารถสร้างวิธีคิดใหม่ๆ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากจุดสตาร์ท การทำงานเชิงความคิดนี้ จะเป็นส่วนสำคัญในการสร้าง “วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน” ซึ่งสนับสนุนและสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์แห่งชาติ ที่มีเป้าหมายในการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนก่อนปี 2570

อรดี อินทร์คง

บรรณาธิการ

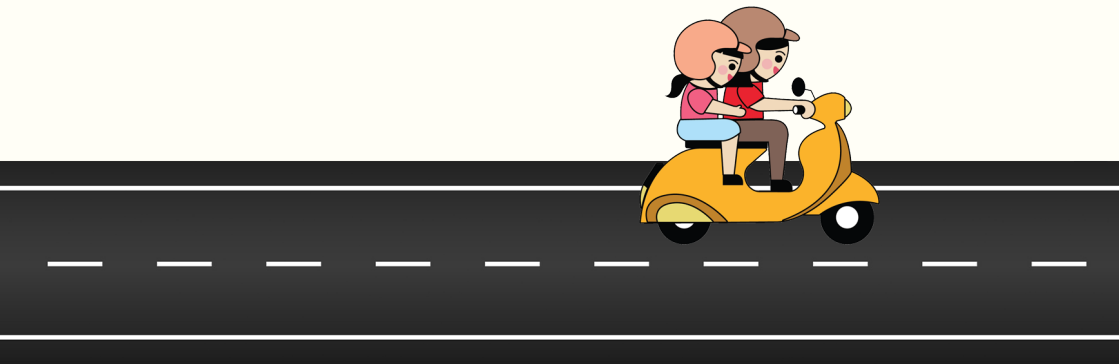


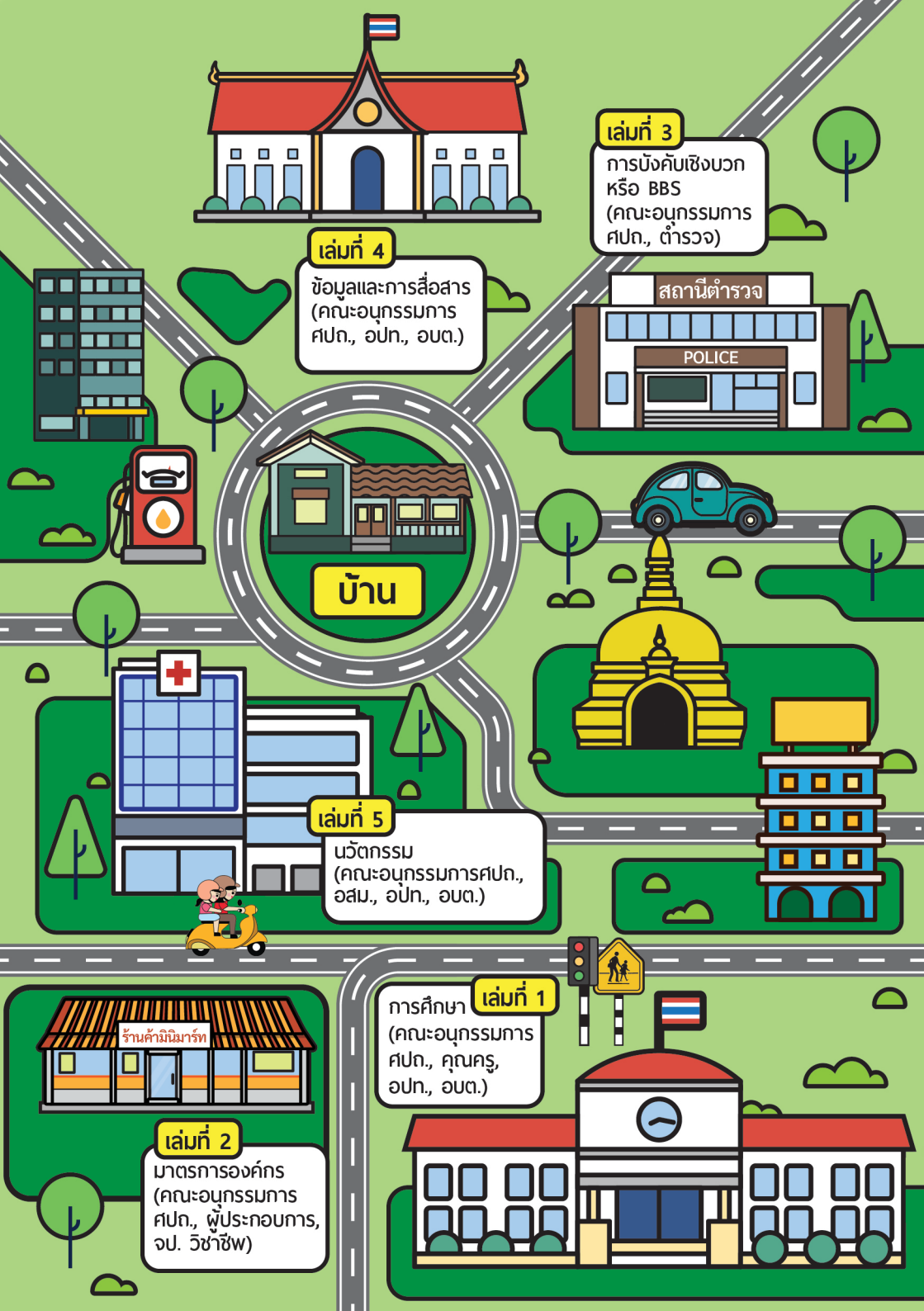
คำแนะนำการใช้คู่มือ

“5 km. Project” ชุดความรู้การจัดการพฤติกรรมเสี่ยงจากการไม่สวมหมวกนิรภัยในระยะใกล้บ้าน ประกอบด้วยคู่มือทั้งหมด 5 เล่ม ซึ่งแบ่งตาม “เครื่องมือ” ที่สามารถนำมาใช้สนับสนุนการทำงานในกลไกการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนน เครื่องมือที่อยู่ในหนังสือแต่ละเล่ม ได้แก่

1) การศึกษา
2) มาตรการองค์กร
3) การบังคับเชิงบวก หรือ BBS
4) ข้อมูลและการสื่อสาร
5) นวัตกรรม

อย่างไรก็ตามการใช้เครื่องมือต่างๆ เหล่านี้ ไม่จำเป็นต้องแยกขาดจากกัน ตรงกันข้าม ผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน สามารถบูรณาการเครื่องมือการทำงานต่างๆ เข้าด้วยกัน ตามแต่เงื่อนไขและบริบทของพื้นที่ ดังนั้นจึงไม่มีกฎเกณฑ์ตายตัว ว่าต้องเรียงลำดับการอ่านจากเล่มที่ 1 ไปถึงเล่มที่ 5 ผู้อ่านสามารถออกแบบเส้นทางการเดินทางได้เองอย่างอิสระ โดยอาจจะเริ่มจากเล่มที่ตรงความสนใจมากที่สุด แล้วจึงขยับไปสู่เล่มอื่นๆ เพื่อทำความรู้จัก “เครื่องมือ” และ “เพื่อนร่วมทาง” ที่กำลังเดินทางไปสู่จุดหมายเดียวกัน




เล่มที่ 3
การบังคับเชิงบวก
หรือ BBS
(คณะอนุกรรมการ
ศปถ., ตำรวจ)
สถานีตำรวจ
POLICE
เล่มที่ 4
ข้อมูลและการสื่อสาร
(คณะอนุกรรมการ
ศปถ., อปท., อบต.)
บ้าน
เล่มที่ 5
นวัตกรรม
(คณะอนุกรรมการศปถ.,
อสม., อปท., อบต.)
ร้านค้ามินิมาร์ท
เล่มที่ 2
มาตรการองค์กร
(คณะอนุกรรมการ
ศปถ., ผู้ประกอบการ,
จป. วิชาชีพ)
เล่มที่ 1
การศึกษา
(คณะอนุกรรมการ
ศปถ., คุณครู,
อปท., อบต.)

สารบัญ

เกริ่นนำ **10**

- เครื่องนำทาง: งานสื่อสารความเสี่ยงระยะ “ใกล้บ้าน” 10

เรื่องเล่าจากพื้นที่ต้นแบบ **12**

- เปลี่ยน “ความเชื่อ” ด้วย “ข้อมูล” 12

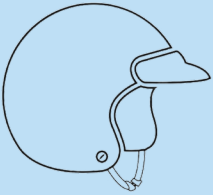
(องค์การบริหารส่วนตำบลป่าก่อดำ อำเภอแม่ลาว จังหวัดเชียงราย)

- สร้าง ศปถ. ทุกระดับให้มีชีวิต 28

(ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น)

บทเรียนจากเพื่อนร่วมทาง **40**

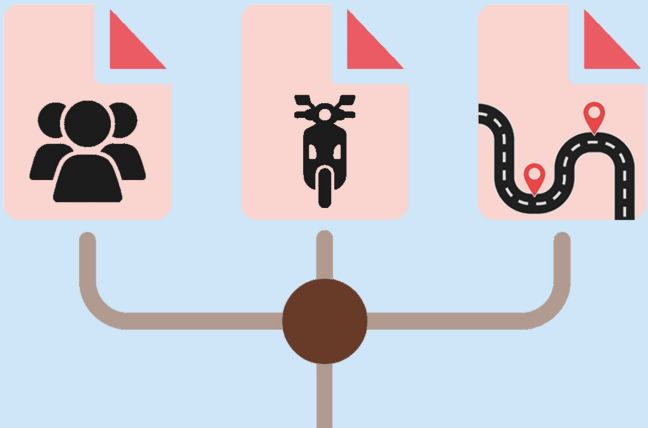
- เริ่มต้นด้วย “ข้อมูลที่มีพลัง” เพื่อขับเคลื่อน “ฟันเฟือง” 40
- เปิดโอกาสให้สมาชิกในชุมชนร่วมเป็น “เจ้าของปัญหา” 42
- สร้างฐานข้อมูลเพื่อทำงานเชิงรุก 44
- ผูกมิตรกับเพื่อนร่วมทางใหม่ๆ เพื่อสร้างความต่อเนื่องให้ “วงจรคืนข้อมูล” 45



เกริ่นนำ

เครื่องนำทาง
งานสื่อสารความเสี่ยงระยะใกล้บ้าน

หนึ่งในข้อได้เปรียบของผู้ปฏิบัติงานในกลไกศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ระดับตำบล และระดับอำเภอ คือ ความสามารถในการเข้าถึงข้อมูล "เชิงลึก" ของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ได้มากกว่าผู้ปฏิบัติงานในส่วนกลาง ข้อมูลเชิงลึกที่ว่านี้ เป็นข้อมูลที่ให้รายละเอียดนอกเหนือจากตัวเลขสถิติ โดยทำให้เห็นภาพว่า ผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บเป็นใคร บริบทของพื้นที่และสภาพแวดล้อมแบบใด ที่เป็นเงื่อนไขให้เกิดพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย ข้อมูลที่มีความเฉพาะเจาะจงซึ่งสัมพันธ์กับบริบทของพื้นที่ เปรียบได้กับ "เครื่องนำทาง" ที่ใช้จัดการกับพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ระยะใกล้บ้าน



คู่มือเล่มนี้ นำเสนอแนวทางการสื่อสาร "ข้อมูลเชิงลึก" เพื่อจัดการกับพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยในชุมชนอย่างได้ผล โดยถอดบทเรียนจาก "ต้นแบบ" ผู้ปฏิบัติงานในกลไก ศปถ. ระดับตำบล และระดับอำเภอ ซึ่งทำหน้าที่สื่อสารข้อมูลกับภาคีเครือข่ายในชุมชน งานสื่อสารข้อมูลความเสี่ยงไม่เพียงเป็นจุดเริ่มต้นที่ชักนำให้สมาชิกในชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา แต่ยังสร้าง "วงจรการคืนข้อมูล" ที่ทำให้การทำงานของ ศปถ. ทุกระดับเกิดความต่อเนื่องด้วย

"ผู้นำทาง" ของเราพร้อมที่จะพาไปดูแล้วว่า ข้อมูลที่พวกเขามีอยู่ขับเคลื่อนฟันเฟืองตัวแรก จนกระทั่งสร้างวงจรการทำงานที่ต่อเนื่องได้อย่างไร

เรื่องเล่าจากพื้นที่ต้นแบบ

เปลี่ยน “ความเชื่อ” ด้วย “ข้อมูล”

องค์การบริหารส่วนตำบลป่าก่อดำ อำเภอแม่ลาว จังหวัดเชียงราย

> “คนมันถึงคราวเคราะห์
> ยังไงก็เลี่ยงไม่ได้
> ขับออกไปใกล้บ้านแท้ๆ
> ถึงที่ตาย ก็ต้องตาย...”

ส่วนหนึ่งของเสียงสะท้อนจากชาวบ้าน ที่อาจารย์สุริยัน ตื้อยศ นายกองค์การบริหารส่วนตำบลป่าก่อดำ อำเภอแม่ลาว จังหวัดเชียงราย ได้ยินอยู่บ่อยครั้ง เมื่อเกิดอุบัติเหตุทางถนนอย่างรุนแรง ถึงขั้นมีผู้เสียชีวิตหรือพิการ ทัศนคติเบื้องลึกจากเสียงสะท้อนเช่นนี้ บ่งบอกว่า คนในชุมชนยังคงมี “ความเชื่อ” ว่าอุบัติเหตุเป็นเรื่องของปัจเจกบุคคล เป็นโชคชะตาของผู้ประสบเหตุ ที่ใครคนอื่นก็ไม่สามารถต้านทานหรือช่วยเหลือได้

นี่เป็นโจทย์แรกๆ ที่ผู้รับผิดชอบและผู้ปฏิบัติงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในชุมชนต้องเผชิญ หากชาวบ้านยังคงมีวิธีคิดเช่นนี้ ฟันเฟืองตัวแรกของการทำงานเชิงป้องกัน คงยากที่จะขับเคลื่อน

ในทศวรรษที่ผ่านมา

สัดส่วนผู้เสียชีวิตที่ขับขี่รถจักรยานยนต์

คิดเป็น **74.5%** ของผู้เสียชีวิตทั้งหมด

และในปี 2565

กว่า **86.82%** เป็นผู้เสียชีวิตที่ไม่สวมหมวกนิรภัย

แต่รู้ไหมว่า...

เพียงเปลี่ยนวิธีคิด เราสามารถป้องกันความสูญเสียนี้ได้

แล้วจะสื่อสารอย่างไรให้ “วิธีคิด” เช่นนี้เปลี่ยนแปลง?

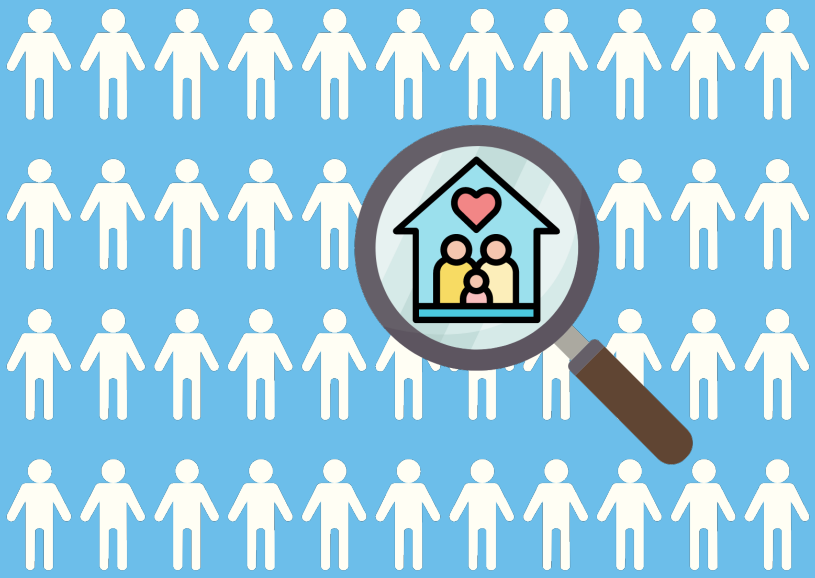
ก่อนหน้าที่ อาจารย์สุริยัน จะเข้ามารับหน้าที่นายกองค์การบริหารส่วนตำบลป่าก่อดำ ในปี พ.ศ. 2564 อาจารย์เคยทำงานสอนและบริหารวิทยาลัยอาชีวศึกษาพณิชยการเชียงราย และเป็นอาจารย์ที่ปรึกษา “ชมรมดอกหญ้าอาสา” ซึ่งสนับสนุนให้เยาวชนได้ทำกิจกรรมจิตอาสา ในขณะเดียวกันอาจารย์มีประสบการณ์จากการเป็นพี่เลี้ยงสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (สอจร.) ภาคเหนือ มีส่วนร่วมในการใช้ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุเชิงลึก เพื่อแก้ไขและป้องกันการเกิดเหตุซ้ำ ประสบการณ์การทำงานนี้ ทำให้อาจารย์สุริยันมีชุดข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ชุมชนป่าก่อดำ รวมถึงข้อมูลเชิงพฤติกรรมของกลุ่มผู้ขับขี่ โดยเฉพาะกลุ่มเยาวชน ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยไม่สวมหมวกนิรภัยสูงสุด

อาจารย์สุริยัน ตื้อยศ นำเสนอโครงการมาตรการชุมชนสร้างชุมชนต้นแบบทางเลือก
เพื่อผู้ใช้จักรยานยนต์ปลอดภัย ในงานสัมมนา “ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ปลอดภัยในภาคเหนือ”

“อุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ และมักจะเกิดขึ้นบริเวณถนนสายรอง มากกว่าถนนสายหลัก ซึ่งมีผู้ขับขี่นอกพื้นที่ใช้เส้นทางนี้ เพื่อเลี่ยงถนนสายหลัก แต่ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตส่วนใหญ่เป็นคนในชุมชน ขับขี่โดยไม่สวมหมวกกันน็อก เพราะเขารู้สึกคุ้นเคยเส้นทาง และคิดว่าไปแค่ใกล้ๆ”

ข้อมูลเกี่ยวกับจุดเกิดเหตุและพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยของคนในชุมชน สะท้อนวิธีคิดของผู้ขับขี่ที่ประเมิน “ความเสี่ยง” ของการเดินทางระยะใกล้บ้านต่ำกว่าที่เป็น ในความเป็นจริง ถนนสายรองในชุมชน ไม่ได้มีเพียงคนในชุมชนเท่านั้นที่ใช้สัญจรไปมา แต่ยังมีผู้ขับขี่ต่างถิ่นที่ไม่ชำนาญเส้นทางด้วย ดังนั้นการประเมิน “ความเสี่ยง” จึงไม่ควรถูกลดระดับ ไม่ว่าใกล้หรือไกล ไม่มีระยะที่ปลอดภัย หากคนในชุมชนยังไม่ตระหนักถึงการป้องกัน “ความเสี่ยง” ทุกครั้งที่เดินทาง

“เวลาที่เราเห็นข้อมูล มันไม่ใช่แค่ตัวเลขสถิติ แต่เป็นคนในชุมชนที่เรารู้จัก เป็นเครือญาติ เป็นลูกหลาน พวกเขาเสียชีวิตก่อนวัยอันควร บางเคสก็กลายเป็นผู้พิการ ครอบครัวต้องรับผิดชอบ ดูแลกันไปตลอดชีวิต มันเป็นความทุกข์ของครอบครัว ความทุกข์ร่วมกันของคนในชุมชน”



อาจารย์สุริยัน หยิบยกข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ มาคลี่ให้เห็นถึง “ชีวิต” และ “ความทุกข์” ของคนในชุมชนที่เกิดขึ้นร่วมกัน อย่างกรณีอุบัติเหตุรถกระบะชนรถจักรยานยนต์ และทำให้เด็กน้อยวัยเพียง 5 ขวบ ต้องเสียชีวิต เรื่องราวเบื้องหลังของครอบครัวผู้เกิดเหตุ นำไปสู่การสร้างวงคุยเพื่อถ่ายทอด หรือ “คืนข้อมูล” สู่ชุมชนอย่างเป็นระบบ ด้วยการส่งข้อมูลให้นายอำเภอ และเชิญผู้นำชุมชน อย่างผู้ใหญ่บ้าน รวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องมาร่วมสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก

“ในวงคุยจำเป็นต้องเชิญผู้นำชุมชนมาครับ โดยเฉพาะผู้ใหญ่บ้าน เพราะเขามีความใกล้ชิดกับลูกบ้าน หรือคนในชุมชน มากกว่า อบต. เขารู้สภาพพื้นที่ รู้จุดเสี่ยง แต่งบประมาณ อบต. เป็นผู้บริหาร เราต้องชวนเขามาคุย เพื่อหาทางแก้ไขร่วมกัน”

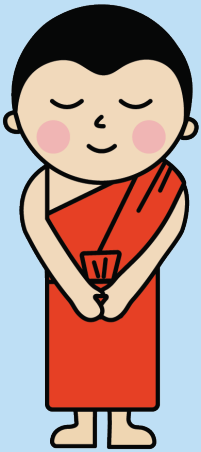
ทีมสืบสวนอุบัติเหตุ อำเภอแม่ลาว จังหวัดเชียงราย และผู้นำท้องถิ่น
ลงพื้นที่สำรวจจุดเสี่ยงบริเวณบ้านป่าอ้อย
เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์จุดเสี่ยงร่วมกับ ศปถ. อำเภอ

การตั้ง “ทีมหลัก” (Core Team) ในการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุในชุมชน จึงต้องมี “เจ้าของชุมชน” มาร่วมด้วย ในกรณีของชุมชนป่าก่อดำ อาจารย์สุริยันได้ชวนผู้ใหญ่บ้านมาร่วมเป็นฟันเฟือง ทำการสำรวจพื้นที่เสี่ยงและพฤติกรรมเสี่ยง นำข้อมูลที่ได้คืนกลับสู่ชุมชน สร้างเวทีประชาคมให้ชาวบ้านได้ร่วมออกแบบแผนการจัดการความเสี่ยงร่วมกัน โดยการทำแผนใช้งบประมาณที่เคยมีมา มักเป็นการใช้งบประมาณเพื่อการก่อสร้างเป็นส่วนใหญ่ เมื่อนำข้อมูลคืนกลับสู่ชุมชน แผนการใช้งบประมาณได้ถูกนำมาใช้เพื่อการแก้ไขจุดเสี่ยง และการป้องกันอุบัติเหตุมากขึ้น เช่น การซ่อมแซมถนนที่เป็นหลุมเป็นบ่อ เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุภายในชุมชน

งานซ่อมแซมถนนที่เป็นหลุมเป็นบ่อ เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุภายในชุมชน

การจัดเวทีประชาคมระดับหมู่บ้าน
เปิดโอกาสให้คนในชุมชนมีส่วนร่วมในการออกแบบแผนการใช้งบประมาณ

หัวใจสำคัญของการคืนข้อมูลสู่ชุมชน คือ การทำให้คนในชุมชนรู้สึกเป็นเจ้าของพื้นที่ มีส่วนร่วมในการตัดสินใจและแก้ไขปัญหาด้วยตัวเอง และทำให้พวกเขาเห็น “สิทธิ” ในการจัดการถนนที่ปลอดภัยในชุมชน ที่สำคัญเมื่อเกิดรูปธรรมในการแก้ไขปัญหา “ข้อมูล” จากการทำงานเชิงป้องกันนี่เอง จะค่อยๆ ปรับเปลี่ยนและลดทอน “ความเชื่อเรื่องเคราะห์กรรม” ของคนในชุมชน



การสื่อสารเพื่อเปลี่ยน "วิธีคิด" ในการจัดการกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนป่าก่อดำ ยังถูกสื่อสารผ่าน "ฟันเฟือง" สำคัญของชุมชนอีกหลายกลุ่ม หนึ่งในนั้น คือ พระสงฆ์ ซึ่งชาวบ้านเคารพในฐานะผู้นำทางจิตใจ

"เราขอความร่วมมือจากตุ๊เจ้า
ให้ท่านช่วยสื่อสารกับชาวบ้านอีกแรงว่า
อุบัติเหตุไม่ใช่เรื่องของเคราะห์กรรม แต่เป็นเรื่องที่ป้องกันได้
เท่าที่ผ่านมา ก็ค่อนข้างได้ผลครับ
นอกจากตุ๊เจ้า เราพยายามขอความร่วมมือจากทาง อสม.
ให้ช่วยสื่อสารกับชาวบ้านด้วย แต่ต้องไม่ไปเพิ่มภาระงานให้เขา
เราคิดว่าในการสื่อสาร ถ้าจะให้สำเร็จ
ต้องให้คนที่เข้าถึงชาวบ้านนั่นแหละ เป็นคนพูด"

อย่างไรก็ตาม การสื่อสารที่เกิดขึ้นระหว่างผู้ปฏิบัติงานและชาวบ้าน ไม่ได้เป็นการสื่อสารเพียงทางเดียวเท่านั้น ในการลงพื้นที่เพื่อสำรวจจุดเสี่ยง หรือการทำแผนที่ภาษี ผู้ปฏิบัติงานจะได้รับข้อมูลจากชาวบ้านด้วย ในขณะเดียวกันผู้ปฏิบัติงานยังสามารถออกแบบการเก็บข้อมูลในพื้นที่ เพื่อจัดทำฐานข้อมูลชุมชนที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกันอุบัติเหตุได้ด้วย เช่น ข้อมูลการใช้รถ ข้อมูลการต่อ พ.ร.บ. ฯลฯ

ตัวอย่างข้อมูลที่สามารถนำมาใช้ประเมินความเสี่ยง

- วิธีการเดินทางมาโรงเรียน หรือสถานที่ทำงาน
- ระยะทางจากบ้านมาโรงเรียน หรือสถานที่ทำงาน
- จำนวนผู้ใช้รถจักรยานยนต์ / รถยนต์
- อัตราการสวมหมวกนิรภัย / การคาดเข็มขัดนิรภัย
- ใบขับขี่ / พ.ร.บ.
- การเคลมประกันอุบัติเหตุที่เกิดจากการเดินทาง

นอกจากการ “คืนข้อมูล” เพื่อสร้างการปรับเปลี่ยน “วิธีคิด” เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ และการจัดการแก้ไขจุดเสี่ยงแล้ว การสร้างผู้ขับขี่ที่มีวินัยจราจรยังสามารถเกิดขึ้นผ่านการคืนข้อมูลได้ด้วยเช่นกัน

ความคุ้นเคยกับพฤติกรรมของวัยรุ่น ตั้งแต่เมื่อครั้งที่เป็นอาจารย์วิทยาลัยอาชีวศึกษาพณิชยการเชียงราย ทำให้อาจารย์สุริยันมองว่า การสร้างวินัยจราจรที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดควรเริ่มตั้งแต่วัยเด็กเล็ก เพราะหากรอจนถึงวันที่พวกเขาสามารถทำใบขับขี่ได้ นั่นอาจจะสายเกินไป

วงจรการคืนข้อมูลสู่ชุมชน จึงถูกเชื่อมโยงไปถึงศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก อบต. ป่าก่อดำ ด้วยการชักชวนคุณครูไปเรียนรู้ดูงานศูนย์พัฒนาเด็กเล็กต้นแบบความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ที่ประสบความสำเร็จ และริเริ่มออกแบบหลักสูตรที่สอดแทรกความรู้ทางวินัยจราจรให้กับเด็กๆ โดยเชื่อมโยงกับการเรียนการสอนที่เน้นการพัฒนาทักษะสมอง หรือ Executive Function (EF) สำหรับเด็กวัย 2-6 ปี ซึ่งเน้นการเรียนรู้ผ่านการเล่น การเคลื่อนไหว ส่งเสริมความสร้างสรรค์และความภูมิใจในตัวเด็ก เป็นการเรียนรู้อย่างสนุกและมีความสุข

(ลองดูแนวทางการพัฒนาแผนการสอนและการออกแบบกิจกรรมสำหรับเด็กปฐมวัยเพิ่มเติมในคู่มือเล่มที่ 1 การศึกษา: “ก้าวแรก” ของวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน)

นอกจากนั้นการสร้างการมีส่วนร่วมในชุมชน ยังลงลึกไปถึงตัวเด็กๆ เองด้วย พวกเขามี “ธนาคารหมวกกันน็อก” ให้เด็กๆ สามารถหยิบยืมไปใช้ หรือหากต้องการเป็นเจ้าของหมวกกันน็อก พวกเขาสามารถปันเงินออม เพื่อสมทบทุนเข้าธนาคาร ต่อยอดให้ธนาคารสามารถจัดซื้อหมวกกันน็อกให้เด็กๆ รุ่นต่อไป

บรรยากาศการเรียนรู้เพื่อสร้างวินัยจราจรในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก

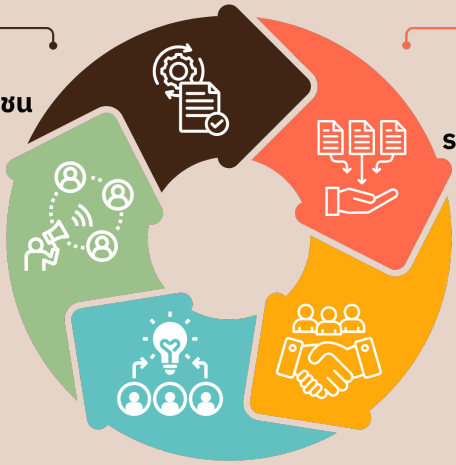
สสส. สอจร. และสโมสรแบดมินตัน จัดโครงการ “ตีแบดเพื่อหัวน้อง”
ร่วมแบ่งปันหมวกนิรภัยสำหรับเด็กเล็กเข้าธนาคารหมวกกันน็อก ของศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก

การทำงานป้องกันอุบัติเหตุเชิงรุกจำเป็นต้องทำให้ “ฟันเฟือง” ทุกภาคส่วนขับเคลื่อนไปได้อย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นโจทย์ที่ท้าทาย อาจารย์สุริยันกล่าวทิ้งท้ายถึงบทเรียนเมื่อเข้ามารับหน้าที่ผู้บริหารไว้ว่า

“การทำงานเรื่องอุบัติเหตุ มันไม่มีตัวชี้วัดที่ตรงตัว ผู้บริหารต้องมีความตั้งใจ เอาใจใส่เป็นธุระ อย่างงานแก้ไขจุดเสี่ยง จะถูกจัดอยู่ในหมวดบริการชุมชน ในขณะที่การสร้างวินัยจราจรให้เด็กและเยาวชน ถูกจัดอยู่ในหมวดการศึกษา การสร้างความยั่งยืนและทำให้ฝ่ายบริหารสามารถทำงานได้เต็มที่ จำเป็นต้องทบทวนกฎเกณฑ์ และระบุงานป้องกันอุบัติเหตุเข้าไว้เป็นส่วนหนึ่งในเกณฑ์การทำงานด้วยครับ”

ตัวอย่างวงจรการคืนข้อมูล

ป่าก่อดำโมเดล



1

ศปถ.ตำบล
รวบรวมข้อมูลเชิงลึก
การเกิดอุบัติเหตุ

2

ทีมสื่อสาร
จัดวงประชุม
อบต. กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน

3

ชุมชนจัดเวทีประชาคม
ออกแบบจัดการความเสี่ยง
อย่างมีส่วนร่วม

4

ชักชวนภาคี
ร่วมจัดการปัญหา
(คุณครู อสม. ผู้ประกอบการ)

5

สนับสนุนให้ภาคีในชุมชน
สร้างฐานข้อมูล

การสนับสนุนให้ภาคีในชุมชนสร้าง “ฐานข้อมูล” ในขณะที่ดำเนินการจัดการพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยกับกลุ่มเป้าหมาย เป็นส่วนสำคัญของการทำงานเชิงรุก หรือการป้องกันก่อนที่จะเกิดอุบัติเหตุ โดยทีมสื่อสารในกลไก ศปถ. ทั้งระดับตำบล และระดับอำเภอ สามารถใช้ฐานข้อมูลนี้ มาออกแบบกิจกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้อย่างตรงจุด ตัวอย่างที่เป็นรูปธรรม ได้แก่ **“ปฏิทินความเสี่ยง”** ซึ่งระบุแนวโน้มของช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุอย่างสัมพันธ์กับกิจกรรมในชุมชน เช่น เทศกาล, งานประเพณี, งานรับปริญญา ฯลฯ เงื่อนไขที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ แนวทางการป้องกัน ตลอดจนภาคีที่เกี่ยวข้อง ลองสแกนคิวอาร์โค้ดด้านล่าง เพื่อดูตัวอย่างปฏิทินความเสี่ยง ที่จะช่วยให้ทีมสื่อสารสามารถออกแบบกิจกรรมป้องกันความเสี่ยงได้ตลอดทั้งปี

การสวมหมวกกันน็อกลดความสูญเสียได้

ลดการบาดเจ็บศีรษะของผู้ขับขี่ได้ประมาณ

43%

ลดการบาดเจ็บศีรษะของผู้ซ้อนท้ายได้ประมาณ

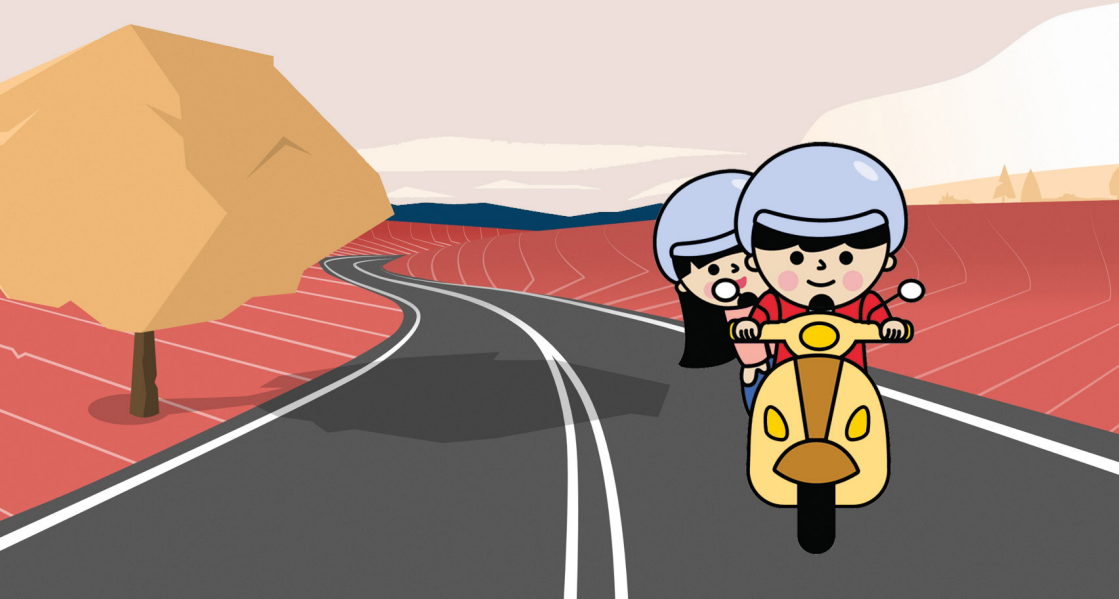
58%

ลดความเสี่ยงในการเสียชีวิตได้ถึง

39%

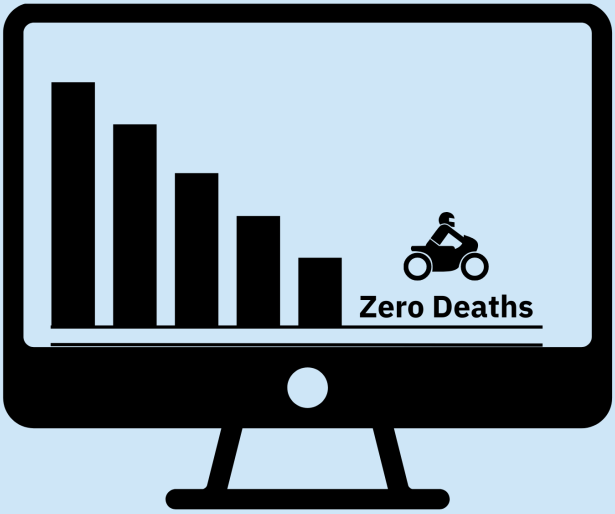
แต่ทั้งนี้หมวกกันน็อกจะช่วยปกป้องศีรษะได้อย่างเต็มที่
เมื่อขับขี่โดยใช้ความเร็ว

40 -50 กม. / ชม.



สร้าง ศปถ. ทุกระดับให้มีชีวิต
ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น

ก่อนหน้าปี พ.ศ. 2560 อำเภอ “หนองเรือ” ติดอันดับ 1 ใน 6 อำเภอที่มีการตายจากอุบัติเหตุทางถนนสูงสุดในจังหวัดขอนแก่น โดยอุบัติเหตุที่คร่าชีวิตชาวหนองเรือมากที่สุดมาจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และเช่นเดียวกับอีกหลายพื้นที่ในประเทศไทย ช่วงอายุของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ที่เกิดเหตุคือ กลุ่มเยาวชนในวัย 15-19 ปี แต่ในปี พ.ศ. 2565 ที่ผ่านมาตัวเลขเยาวชนที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ กลายเป็น 0 เบื้องหลังตัวเลขที่ลดลงนี้ ส่วนสำคัญมาจากกลไกการทำงาน ศปถ. ทุกระดับที่ขับเคลื่อนอย่างมีชีวิต



"ทางโรงพยาบาลเก็บข้อมูลสถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน
มาตลอดอยู่แล้ว เรามีตัวเลขทุกเดือน เห็นทุกเดือนว่า
มีเด็กนักเรียนตายจากอุบัติเหตุรถมอเตอร์ไซค์ ปีนึงๆ หลายราย
เหมือนที่คุณนก สคร.7 บอก ถ้าเอาตัวเลขทั้งประเทศมารวมกัน
เทียบได้กับเด็กนักเรียนหายไปโรงเรียนหนึ่งได้เลย
ก่อนหน้าปี 60 ข้อมูลจากโรงพยาบาลไม่ได้ถูกนำมาใช้
มันก็กลายเป็นแค่ข้อมูลก้อนหนึ่ง ไม่เกิดประโยชน์อะไร
ผมเลยขอข้อมูลจากโรงพยาบาลมาวิเคราะห์
แล้วลองเสนอในวงประชุม ศปถ. อำเภอ"

คุณธวัชชัย คำป้อง ผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล บ้านเหมือดแอ่ อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น เลขาคณะอนุกรรมการ ศปถ. อำเภอหนองเรือ เล่าถึงจุดเริ่มต้นในการขับเคลื่อนกลไกการทำงาน ศปถ. การประชุมวง ศปถ. ระดับอำเภอในช่วงแรกๆ เริ่มจากการชักชวนหัวหน้าส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องมารับรู้และร่วมกันวิเคราะห์ข้อมูล ทั้งข้อมูลสถิติและข้อมูลการสืบสวนกรณีที่เสียชีวิต

การประชุม ศปถ. อำเภอหนองเรือ

ต่อมาในปี พ.ศ. 2561 มีการตั้งคณะอนุกรรมการที่มาจากหลากหลายสาขาวิชาชีพ อาทิ โรงพยาบาล, ตำรวจ, กรมทางหลวง, คุณครู, เจ้าหน้าที่จากโรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่ ฯลฯ ทั้งหมด 11 คน เป็น “ทีมหลัก” (Core Team) ขนาดย่อมๆ ที่เข้าร่วมวงสืบสวนอุบัติเหตุทุกครั้ง

“เวลาที่เราทำหนังสือเชิญหน่วยงานมาเข้าร่วมประชุม เราจะส่งหนังสือถึงหัวหน้าหน่วยงานนั้นๆ ซึ่งเขาจะมอบหมายกันอีกทีว่า จะให้ใครมาเข้าร่วม เราก็คอยสังเกตดู คนที่มาเข้าร่วมประจำ คนนั้นแหละ keyman เขาอาจจะไม่ใช่หัวหน้าหน่วยงาน แต่เป็นคนทำงานจริง เราก็ดึงคนนั้นมาร่วมทีมหลักครับ”

คณะอนุกรรมการ ศปถ. อำเภอหนองเรือ
ลงพื้นที่สืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่เทศบาลหนองแก

การสร้าง “ทีมหลัก” เปรียบได้กับการเลือก “ฟันเฟือง” ที่ลงตัวเข้ามาสู่กลไก ฟันเฟืองเหล่านี้ คือ คนมีใจ ที่จะทำให้กลไกสามารถขับเคลื่อนไปได้อย่างมีพลัง ในแต่ละเดือนที่มีวงประชุมเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน จะมีการวิเคราะห์ข้อมูล และลงพื้นที่สำรวจจุดเสี่ยง เพื่อร่วมกันหามาตรการแก้ไขทันที “ทีมหลัก” ในคณะอนุกรรมการเหล่านี้ จะช่วยทำหน้าที่ประสานงานฝ่ายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุแต่ละกรณี นั่นทำให้การจัดการแก้ไขปัญหาเดินหน้าอย่างรวดเร็ว คล่องตัว

อย่างไรก็ตาม กลไก ศปถ. จะไม่มีชีวิตได้เลย หากวงจรการทำงานเช่นนี้ไม่เข้าไปสู่ “ชุมชน” ผู้เป็นเจ้าของพื้นที่การเกิดอุบัติเหตุ

แล้วจะสร้างวงจรชีวิตให้ ศปถ. ระดับชุมชน “ท้องถิ่น” และ “ท้องที่” ได้อย่างไร?

ย้อนกลับมาที่ชุดข้อมูลสถิติและการสืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในอำเภอหนองเรือ ที่ทีมคณะอนุกรรมการได้รับจากทางโรงพยาบาลและตำรวจ พบว่า อุบัติเหตุส่วนใหญ่มักเกิดขึ้นบริเวณถนนสายรอง ถนนในหมู่บ้าน หรือเขตชุมชน มากกว่าถนนทางหลวง ชุดข้อมูลเหล่านี้บ่งบอกถึง “ความเสี่ยง” ในละแวกบ้าน ที่หากวิเคราะห์ลึกลงไป เกิดจาก “พฤติกรรมเสี่ยง” ที่สัมพันธ์กับ “ทัศนคติ” ว่าด้วยความคุ้นเคย วางใจ ว่าการเดินทางระยะใกล้บ้าน มีความปลอดภัยมากกว่าการเดินทางระยะไกล ซึ่งสวนทางกับตัวเลขสถิติที่พบว่ารัศมีไม่เกิน 5 กิโลเมตรใกล้บ้าน คือ ระยะเสี่ยงที่มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงสุด ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ “ใกล้บ้าน” เป็นเสมือน GPS นำทางที่บ่งบอกว่า การจัดการ “ความเสี่ยง” ต้องได้รับความร่วมมือจากชุมชน

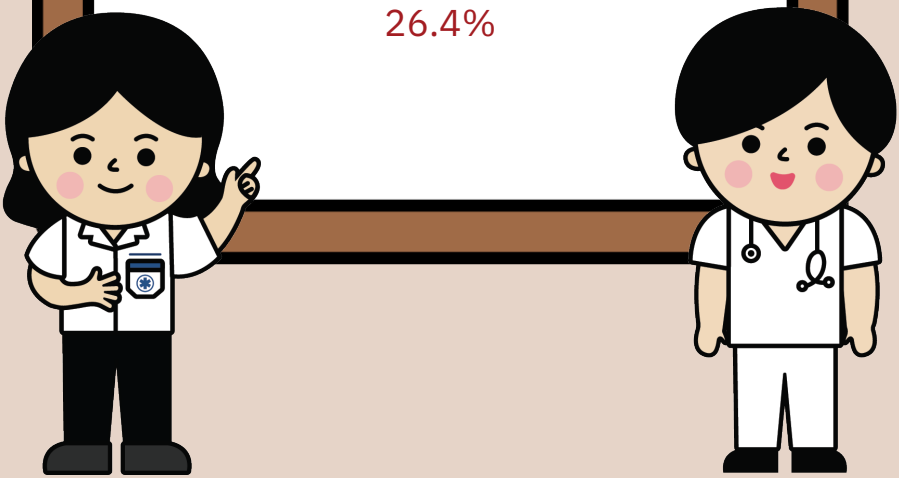
ข้อมูลสถิติผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต
จากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์
โดยห้องฉุกเฉิน โรงพยาบาลขอนแก่น

เกิดเหตุในรัศมี 1 กิโลเมตรจากบ้านหรือที่พัก
36.4%

เกิดเหตุในรัศมี 1-2 กิโลเมตรจากบ้านหรือที่พัก
22.7%

เกิดเหตุในรัศมี 2-5 กิโลเมตรจากบ้านหรือที่พัก
14.5%

เกิดเหตุในรัศมีเกิน 5 กิโลเมตรจากบ้านหรือที่พัก
26.4%



เด็กและเยาวชนช่วงอายุ 10 - 19 ปี
เป็นกลุ่มที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด

ปี 2554 - 2563 มีเด็กและเยาวชน
เดินทางแล้วไม่ได้กลับบ้าน
ถึง **28,444** คน
หรือเฉลี่ยปีละ **2,844** คน

> “กลไก ศปถ. อำเภอหนองเรือ จะทำงานร่วมกับ ศปถ.ท้องถิ่น โดยหนองเรือมีทั้งหมด 10 ตำบล แต่เรามี ศปถ. ท้องถิ่น 13 แห่ง เพราะบางตำบลมีการบริหารจัดการเฉพาะของเขาเอง เราให้ท้องถิ่นตั้งทีมขึ้นมา โดยที่เราเข้าไปทำหน้าที่ผู้ประสานและเป็นพี่เลี้ยง และเสนอให้ ผอ. รพสต. ในพื้นที่เป็นเลขาร่วมกับปลัดฝ่ายป้องกัน เพราะเขาใกล้ชิดพื้นที่ และมีข้อมูลที่แน่นมากอยู่แล้วครับ”

คุณธวัชชัย เล่าถึงการเชื่อมต่อกันระหว่าง ศปถ. ระดับอำเภอ และ ศปถ. ท้องถิ่น และสะท้อนให้เห็นว่า การทำงานของ ศปถ. ระดับท้องถิ่น เป็นวงจรเช่นเดียวกับ ศปถ. ระดับอำเภอ โดยเริ่มจากการนำข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุมาคุยกันในวงประชุมทุกเดือน และลงพื้นที่เพื่อสำรวจ สืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุเชิงลึก เมื่อได้ชุดข้อมูลจากพื้นที่ จึงนำเข้าวงประชุมระดับอำเภออีกครั้ง เพื่อร่วมกันออกแบบมาตรการในการแก้ไขปัญหา โดยกระจายหน้าที่ให้ฝ่ายที่เกี่ยวข้องโดยตรง รวมถึงมองหาแนวทางการป้องกัน ซึ่งเป็นการทำงานเชิงรุกด้วย

“ในวงประชุม ศปถ. ทุกเดือน เราจะเชิญผู้เกี่ยวข้องในพื้นที่เข้ามาร่วมด้วย บางเคสผู้เสียชีวิตไม่สวมหมวกกันน็อก เราไม่ได้เชิญแค่กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ตำรวจ แต่เราเชิญคุณครูเข้าร่วมด้วย เพราะเกี่ยวกับพฤติกรรมเสี่ยง เราก็โยนโจทย์ไปที่โรงเรียน ให้เขาคิดต่อ มีมาตรการหรือวิธีไหน ที่จะช่วยปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของเด็กนักเรียนได้บ้าง พยายามให้เขาเข้ามามีส่วนร่วมครับ”

“การคืนข้อมูลสู่ชุมชน” ในวงประชุมทุกเดือนของ ศปถ. เช่นนี้เอง ที่ทำให้เกิดวงจร ศปถ. ที่มีชีวิต รูปแบบกลไกการทำงานของ ศปถ. ในพื้นที่อำเภอหนองเรือ ยังขยายไปสู่หน่วยงานระดับย่อยส่วนอื่นๆ ด้วย ตัวอย่างที่เป็นรูปธรรม ได้แก่ การนำกลไก ศปถ. เข้าสู่บริษัทและโรงงานอุตสาหกรรม เช่น บริษัทขอนแก่นแหอวน, โรงงานน้ำตาลมิตรภูเวียง และห้างสรรพสินค้าโลตัส หรือการนำกลไก ศปถ. เข้าสู่โรงเรียนในเขตพื้นที่อำเภอหนองเรือ โดยสร้างวงจรการทำงานจากการ “คืนข้อมูล” เช่นกัน

คืนข้อมูลผ่านวง “โสเหล่” กับห้างสรรพสินค้าโลตัส

เยาวชนจากโรงเรียนหนองเรือวิทยา เข้าร่วมวงประชุมแลกเปลี่ยนข้อมูล
เพื่อหาแนวทางป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

"เวลาที่เราเอากลไก ศปถ. เข้าไปที่โรงงาน หรือโรงเรียน เราก็เอาข้อมูลไปเล่าให้เขาฟัง เช่น ถ้ามีกรณีที่ผู้ประสบเหตุไม่ได้สวมหมวกกันน็อก แล้วบาดเจ็บที่ศีรษะอย่างรุนแรง หรือเสียชีวิต ถ้าเป็นพนักงานของโรงงาน ก็จะเป็นปัญหาในสายการผลิตของเขา หรือถ้าเป็นเด็กนักเรียน เราก็ใช้เรื่องเล่าให้เห็นว่า ครอบครัวของเด็กที่เสียชีวิตเป็นอย่างไร เราเสียลูกหลานที่เป็นที่รักของชุมชนไป มันประเมินค่าความเสียหายไม่ได้

เรื่องเล่าพวกนี้มีพลัง หลังจากนั้นเราก็ 'โสเหล่' ให้เขาช่วยคิดหามาตรการ ซึ่งที่ผ่านมาทางโรงงานและโรงเรียนก็ให้ความร่วมมือ อาจจะยังไม่สามารถบังคับให้สวมหมวกกันน็อกได้ 100% แต่ก็ดีขึ้นมากครับ ตอนนี้น่าจะได้ถึง 70%"

จากจุดเริ่มต้นของ “การคืนข้อมูล” ไปสู่การสร้างทีม “ฟันเฟือง” ที่มีใจและขยายไปสู่ “วงจร” การทำงานทุกภาคส่วน ทำให้กลไก ศปถ. ทุกระดับในอำเภอหนองเรือขับเคลื่อนอย่างมีชีวิต ผลสำเร็จที่คืนกลับมาตลอดการทำงานกว่า 6 ปี คือตัวเลขอุบัติเหตุที่ลดลง ยิ่งไปกว่านั้น คือ การสร้างชุมชนที่มีส่วนร่วมในการปกป้องชีวิตของคนในชุมชนด้วยกันเอง

“ในฐานะคนที่เห็นข้อมูลมาตลอด เราบอกเลยได้ว่า โรงพยาบาลมีความสุข เพราะข้อมูลได้ถูกนำไปใช้สื่อสารกับชุมชน และเมื่อตัวเลขที่ย้อนกลับมามันลดลงๆ มันเห็นชัดเจนว่า เราทำได้...” คุณธวัชชัยกล่าวทิ้งท้ายด้วยใบหน้าที่เต็มไปด้วยความหวัง

ศปถ. อำเภอหนองเรือ รับเกียรติบัตร รางวัลดีเยี่ยม
การแก้ปัญหาการตายและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน

ตัวอย่างวงจรการคืนข้อมูล

หนองเรือโมเดล

บทเรียนจากเพื่อนร่วมทาง

1. เริ่มต้นด้วย “ข้อมูลที่มีพลัง” เพื่อขับเคลื่อนฟันเฟือง

กลไกการทำงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ทั้งในระดับตำบลและระดับอำเภอ ประกอบด้วยผู้ปฏิบัติงานจากหลากหลายสาขาวิชาชีพ ซึ่งมีความรู้และทักษะที่แตกต่างกัน ผู้ปฏิบัติงานเหล่านี้เปรียบเสมือน “ฟันเฟือง” ของกลไก ศปถ. บทเรียนจากพื้นที่ต้นแบบทั้งองค์การบริหารส่วนตำบลป่าก่อดำ อำเภอแม่ลาว จังหวัดเชียงราย และ ศปถ. อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น สะท้อนให้เห็นว่า “ฟันเฟือง” ทุกภาคส่วนในกลไก ศปถ. ล้วนถูกขับเคลื่อนด้วย “ข้อมูล” ทว่าไม่ใช่ “ข้อมูล” ทุกประเภทที่จะมีพลังมากพอในการจุดประกายให้ฟันเฟืองเริ่มเดินหน้าทำงาน

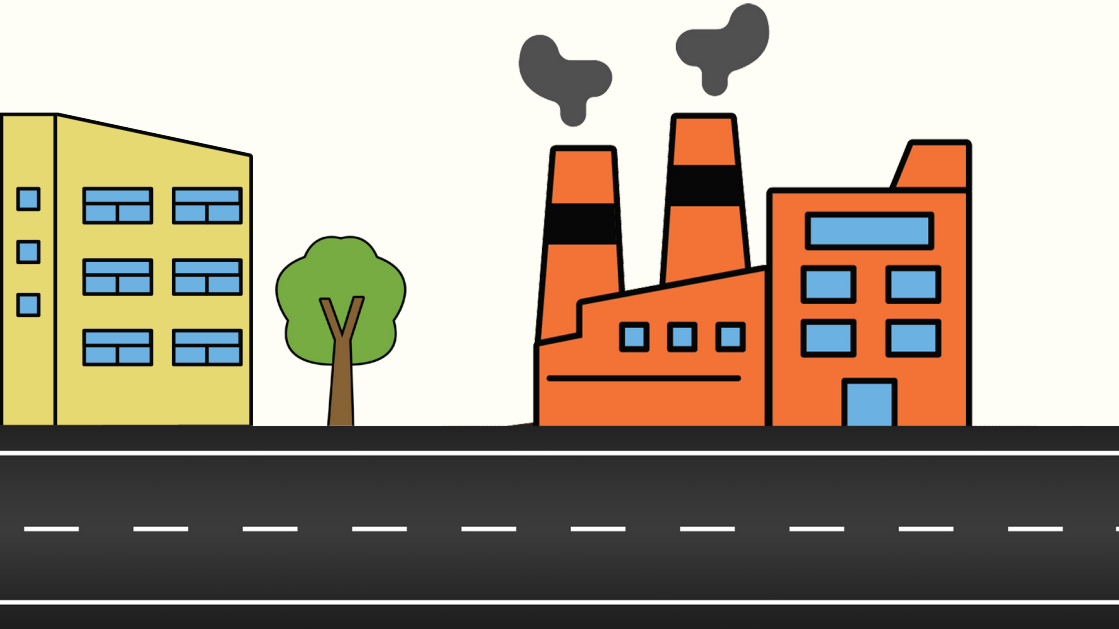
ข้อมูลที่มีพลังขับเคลื่อนการจัดการพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ใกล้บ้าน คือ ข้อมูล “ใกล้ตัว” ที่สามารถสร้างความรู้สึก “ใกล้ชิด” กับผู้รับสารได้ ข้อมูลประเภทนี้มีมิติ “เชิงลึก” ที่ทำให้ผู้รับสารเห็นรายละเอียดชัดเจน หรือเกิดความรู้สึกร่วม

ตัวอย่างเช่น เรื่องราวชีวิตของผู้ประสบอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นสมาชิกในครอบครัวของคนในชุมชนเดียวกัน สามารถสร้างความรู้สึก “ใกล้ชิด” กับผู้รับสารได้มากกว่าข้อมูลสถิติตัวเลข ดังนั้นการเลือกใช้ “ข้อมูลที่มีพลัง” จึงเป็นสิ่งสำคัญที่ทีมสื่อสารสามารถนำไปปรับใช้ เพื่อสร้างความร่วมมือจากทั้งผู้ปฏิบัติงาน และกลุ่มเป้าหมาย

หนึ่งในเทคนิคที่ช่วยเพิ่มพลังให้กับข้อมูล คือ “เรื่องเล่า” เกี่ยวกับผู้ประสบเหตุ อาจเป็นเรื่องเล่าจากประสบการณ์ตรงของพวกเขาเอง หรือเรื่องเล่าจากครอบครัวและคนใกล้ชิด โดยเฉพาะหากผู้ประสบเหตุเป็นสมาชิกของชุมชน

ทีมสื่อสารอาจจะนำเรื่องเล่านี้ไปถ่ายทอดในวง “คืนข้อมูล” พลังของเรื่องเล่าจะช่วยเชื่อมโยงผู้ปฏิบัติงานและกลุ่มเป้าหมาย ให้เกิดความรู้สึกเป็น “เจ้าของปัญหา” ได้ง่ายขึ้น เช่นที่อาจารย์สุริยัน ตื้อยศ นายกองค์การบริหารส่วนตำบลป่าก่อดำ สะท้อนว่า

“เวลาที่เราเห็นข้อมูล มันไม่ใช่แค่ตัวเลขสถิติ แต่เป็นคนในชุมชนที่เรารู้จัก เป็นเครือญาติ เป็นลูกหลาน พวกเขาเสียชีวิตก่อนวัยอันควร บางเคสก็กลายเป็นผู้พิการ ครอบครัวต้องรับผิดชอบ ดูแลกันไปตลอดชีวิต มันเป็นความทุกข์ของครอบครัว ความทุกข์ร่วมกันของคนในชุมชน”



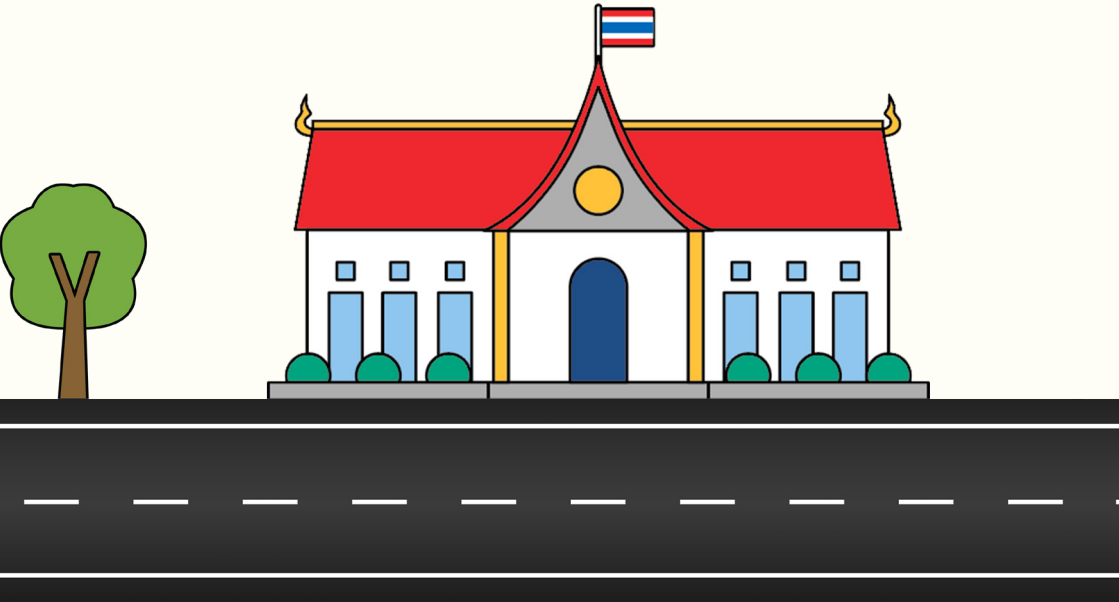
2. เปิดโอกาสให้สมาชิกในชุมชนร่วมเป็น “เจ้าของปัญหา”

การจัดการพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ระยะใกล้บ้านนั้น ไม่สามารถจัดการได้ด้วยแนวทางการบังคับใช้กฎหมายจากภาครัฐเพียงอย่างเดียว โดยปราศจากความเข้าใจจากมิติทางสังคม ผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนจำเป็นต้องเปิดโอกาส และเชื้อเชิญให้สมาชิกของชุมชนเข้ามามีส่วนร่วม นำเสนอความต้องการ และออกแบบแนวทางการจัดการปัญหา ดังนั้นหัวใจสำคัญของ “การคืนข้อมูล” จึงเป็นการทำให้สมาชิกในชุมชนเกิดความรู้สึกเป็น “เจ้าของปัญหา” ต้องการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจแก้ไขปัญหาด้วยตัวเอง และทำให้พวกเขาเห็น “สิทธิ” ในการจัดการถนนที่ปลอดภัยในชุมชน

ข้อมูลที่เอื้อให้ภาคีในชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการปัญหา นอกจากเป็น “ข้อมูลที่มีพลัง” แล้ว ยังจำเป็นต้องใช้ข้อมูลที่คลี่ให้เห็นปัจจัยรอบด้านในการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ คน, รถ, ถนน และสภาพแวดล้อม เพื่อให้ภาคีในชุมชนมองเห็นมิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอย่างเชื่อมโยงกัน ซึ่งการแก้ไขปัญหาจำเป็นต้องบูรณาการข้อมูลทุกส่วนเข้าด้วยกัน ไม่สามารถแยกส่วนได้ โดยข้อมูลเหล่านี้มาจากการร่วมกันสืบสวนวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้ง และที่สำคัญต้องไม่ลืมว่า การใช้ข้อมูลจากการสืบสวนอุบัติเหตุมีเป้าหมายเพื่อให้ภาคีเครือข่ายได้ใช้ข้อมูลเพื่อวิเคราะห์ความเสี่ยง และร่วมกันตัดสินใจจัดการปัญหาเชิงระบบ ไม่ใช่การโทษเหยื่อ

บทเรียนจากพื้นที่ต้นแบบทั้ง 2 แห่ง สะท้อนให้เห็นว่า ทีมสื่อสารให้ความสำคัญกับ “วิธีการทำงาน” มากพอๆ กับ “ความสำเร็จ” หรืออาจเปรียบได้ว่า ให้ความสำคัญกับ “การมีเพื่อนร่วมทาง” ไม่ยิ่งหย่อนไปกว่า “จุดหมายปลายทาง” ดังนั้นในกระบวนการคืนข้อมูลให้กับพื้นที่จึงเปิดโอกาสให้สมาชิกในชุมชนได้มีส่วนร่วม ทั้งในรูปแบบการประชุมวงย่อย, การจัดเวทีประชาคมในหมู่บ้าน หรือการสืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่ชักชวนผู้เกี่ยวข้องจากต่างสาขาและหน่วยงานมาเข้าร่วม

คุณูปการของการเปิดพื้นที่ให้สมาชิกในชุมชนเข้าร่วมแก้ไขปัญหาคือทำให้ข้อมูลมีรายละเอียดที่ครบถ้วนรอบด้านมากขึ้น บ่อยครั้งที่แนวทางการแก้ปัญหาเกิดจากการระดมความคิดของคนในชุมชนเอง และเป็นข้อเสนอที่ผู้ปฏิบัติงานจากส่วนกลางอาจนึกไม่ถึง นอกจากนั้นการคืนข้อมูลในวงประชุม ที่เปิดโอกาสให้กลุ่มเป้าหมาย ซึ่งมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย ได้เข้าร่วมเป็นส่วนหนึ่ง ยังสามารถเปลี่ยนมุมมองของพวกเขาให้เกิดความเข้าใจปัญหามากขึ้น จนนำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่ เป็นการเปลี่ยนแปลงที่เกิดจากการตระหนักรู้ด้วยตนเอง ซึ่งมีความยั่งยืนมากกว่าการถูกบังคับด้วยกฎหมาย



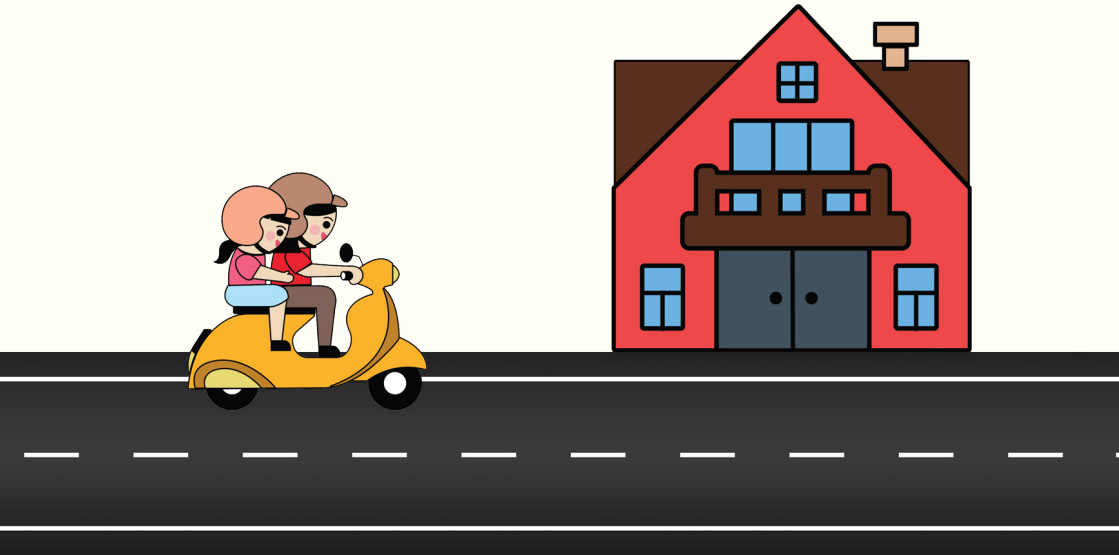
3. สร้างฐานข้อมูลเพื่อทำงานเชิงรุก

นอกเหนือไปจากการทำงานเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนแล้ว ทีมสื่อสารและผู้ปฏิบัติงานสามารถใช้ "วงจรการคืนข้อมูล" เพื่อทำงานเชิงรุกในการป้องกันอุบัติเหตุได้เช่นกัน บทเรียนจากพื้นที่ต้นแบบทั้ง 2 แห่ง ทำให้เราเห็นชัดเจนว่า ในกระบวนการคืนข้อมูลสู่ชุมชน ทีมสื่อสารและผู้ปฏิบัติงานไม่ได้ถ่ายทอดข้อมูลให้กับสมาชิกในชุมชนและกลุ่มเป้าหมายเท่านั้น ในทางกลับกันทีมสื่อสารยังได้รับข้อมูลจากสมาชิกในชุมชนด้วย

ผู้ปฏิบัติงานสามารถนำข้อมูลที่ได้รับกลับมาสร้าง "ฐานข้อมูล" อย่างเป็นระบบ เช่น กรณีของ อสม. ในชุมชนป่าก่อดำ ที่ลงพื้นที่เยี่ยมบ้านและรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการใช้รถการต่อ พ.ร.บ. เพื่อจัดทำฐานข้อมูลชุมชนที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกันอุบัติเหตุ ฐานข้อมูลของชุมชน อาจบันทึกสถิติของการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละช่วงเวลาของปี ที่สัมพันธ์กับกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นในชุมชน เช่น เทศกาล, งานประเพณี ฯลฯ แล้วนำมาสร้าง "ปฏิทินความเสี่ยง" สำหรับออกแบบกิจกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี

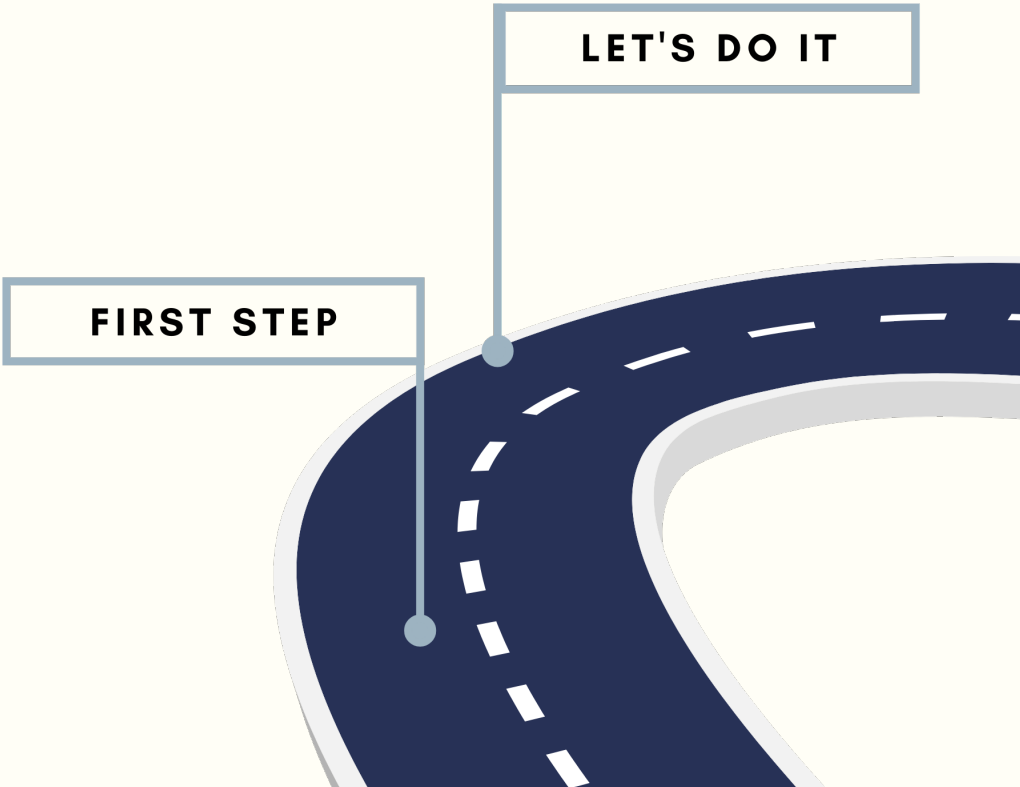
4. ผูกมิตรกับเพื่อนร่วมทางใหม่ๆ เพื่อสร้างความต่อเนื่องให้กับ "วงจรคืนข้อมูล"

ปัจจัยหนึ่งที่ทำให้การจัดการพฤติกรรมเสี่ยงของการขับขี่ในระยะใกล้บ้านประสบความสำเร็จ โดยเฉพาะการเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มเสี่ยง คือ การคืนข้อมูลที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง บทเรียนจากพื้นที่ต้นแบบทั้ง 2 แห่ง ทำให้เราเห็นว่าการคืนข้อมูลอย่างต่อเนื่อง ทำให้กลไกการทำงานของ ศปถ. ทุกระดับสามารถขับเคลื่อนไปได้ราวกับมีชีวิต สิ่งที่น่าสนใจคือ การคืนข้อมูลสู่ชุมชนไม่ได้เกิดขึ้นกับภาคีเครือข่ายกลุ่มเดิมเท่านั้น แต่ยังขยายไปสู่ "เพื่อนร่วมทางหน้าใหม่" เสมอ เช่น กรณีขององค์การบริหารส่วนตำบลป่าก่อดำที่คืนข้อมูลและสนับสนุนการดำเนินงานสร้างวินัยจราจรให้กับเด็กๆ ที่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก องค์การบริหารส่วนตำบลป่าก่อดำ หรือกรณีของ ศปถ. อำเภอหนองเรือ ที่นำกลไก ศปถ. เข้าสู่โรงเรียนและสถานประกอบการและหน่วยงานต่างๆ ในพื้นที่อำเภอหนองเรือ ผ่านวงจรการทำงานจากการ "คืนข้อมูล"



การคืนข้อมูลให้กับ “เพื่อนร่วมทางหน้าใหม่” อาจเป็นไปในลักษณะการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ และให้ “เพื่อนใหม่” ได้ร่วมแบ่งปันแนวทางการแก้ปัญหาภายในองค์กรของตนเองด้วย เช่น กรณีของโรงเรียนหนองเรือวิทยาที่แกนนำเยาวชนคิดหาวิธีสื่อสารความเสี่ยงกับเพื่อนในโรงเรียน ผ่านการใช้สื่อออนไลน์ และคลิปหนังสั้น นอกจากนี้ผู้ปฏิบัติงานในกลไก ศปถ. อาจเสนอให้โรงเรียนหรือสถานประกอบการต่างๆ เก็บข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางของบุคลากรในหน่วยงาน เพื่อนำมาใช้ประเมินความเสี่ยงในการเดินทางภายในชุมชน

การผูกมิตรกับเพื่อนร่วมทางใหม่ๆ ช่วยสร้างความเข้มแข็งให้กับกลไก ศปถ. ระดับท้องถิ่นมากขึ้น ในขณะเดียวกันก็สร้างความเป็นไปได้ใหม่ๆ ในการแก้ไขโจทย์พฤติกรรมเสี่ยงของการขับขี่ใกล้บ้าน ที่มีความซับซ้อนมากขึ้นด้วย



KEEP GOING

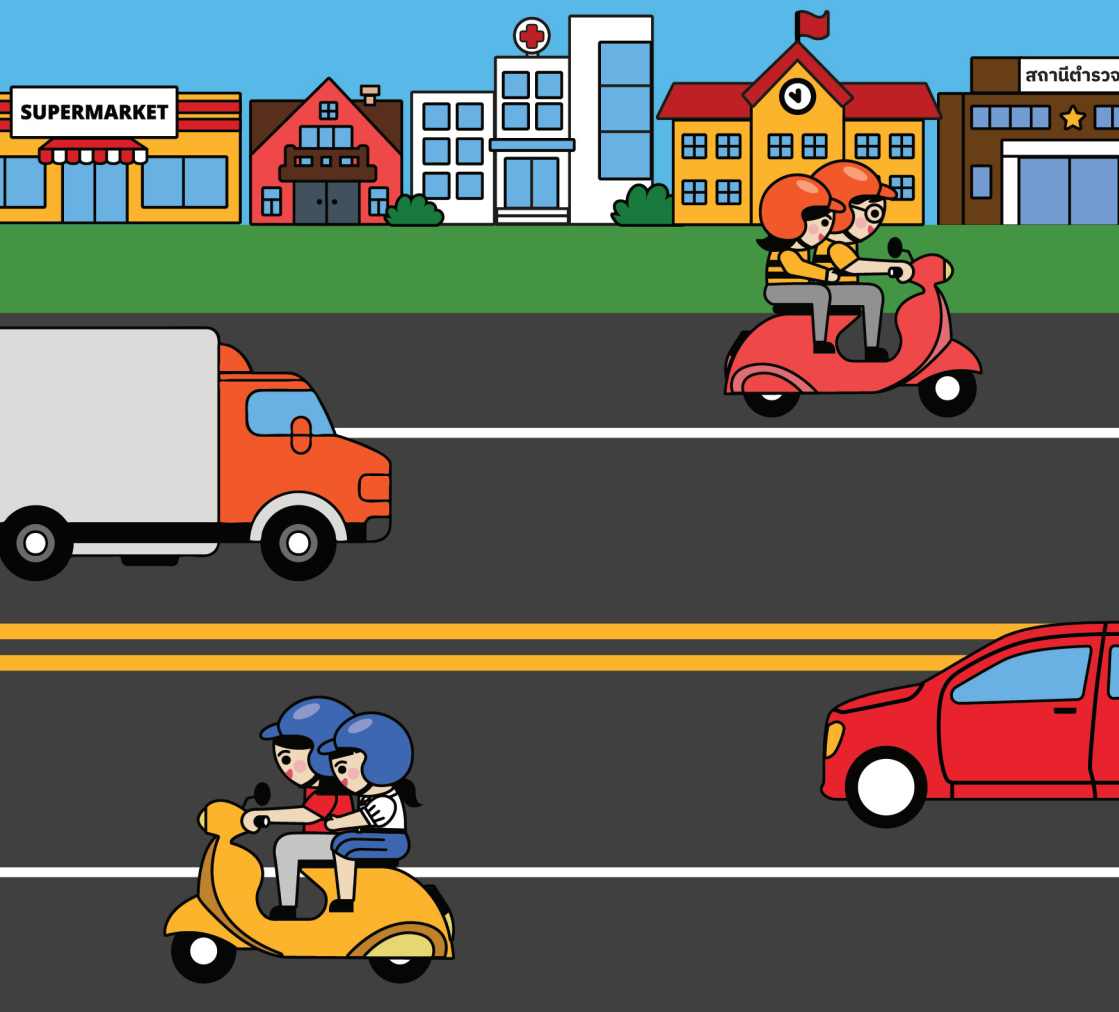
ขอขอบคุณ

- คุณสุริยัน ตื้อยศ
- องค์การบริหารส่วนตำบลป่าก่อดำ อำเภอแม่ลาว จังหวัดเชียงราย
- คุณธวัชชัย คำป้อง
- คณะทำงาน ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น
- สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 7 ขอนแก่น

สสส
สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ

ศวปถ.
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
www.roadsafetythai.org

RSPF
Road Safety Policy Foundation



5 km. PROJECT

ชุดความรู้การจัดการพฤติกรรมเสี่ยง
จากการไม่สวมหมวกนิรภัยในระยะใกล้บ้าน

นวัตกรรมเพื่อสนับสนุนการสวมหมวกนิรภัย

เล่มที่ 5

“5 km. Project”
ชุดความรู้การจัดการพฤติกรรมเสี่ยงจากการไม่สวมหมวกนิรภัยในระยะใกล้บ้าน
เล่มที่ 5: นวัตกรรมเพื่อสนับสนุนการสวมหมวกนิรภัย

ผู้เขียน
ประชาธิป กะทา

บรรณาธิการ
อรดี อินทร์คง

ออกแบบรูปเล่ม
อรดี อินทร์คง

ออกแบบปกและภาพประกอบ
ธันยธรณ์ มากพงษ์

สนับสนุนโดย
สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

จัดพิมพ์โดย
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)
มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (มนป.)
เลขที่ 637/1 อาคารพร้อมพันธุ์ 1 ชั้น 4 ห้อง 402-403 ซอยลาดพร้าว 3
แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900

โทรศัพท์: 0-2938-8490
โทรสาร: 0-2938-8827
Email: admin@roadsafetythai.org
Website: http://www.roadsafetythai.org

คำนำ

“รัศมี 5 กิโลเมตรใกล้บ้าน คือ ระยะอันตรายที่เจ็บและตายมากที่สุด”

ข้อมูลสถิติที่ส่งตรงจากห้องฉุกเฉิน โรงพยาบาลขอนแก่น เผยให้เห็นว่า กว่า 73% ของผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เกิดขึ้นภายในรัศมีไม่เกิน 5 กิโลเมตรใกล้บ้านหรือจุดสตาร์ท ตัวเลขผู้เสียชีวิต “ใกล้บ้าน” ยิ่งไต่ระดับสูงขึ้นในช่วงเทศกาลวันหยุดยาว อย่างปีใหม่และสงกรานต์ ที่ผู้คนเดินทางกลับบ้าน ข้อมูลสถิตินี้สะท้อนนัยสำคัญของ “พฤติกรรมการขับขี่” ที่ถูกกำกับด้วย “การรับรู้ระยะทาง” โดยเฉพาะในกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่มองว่า พื้นที่ “ใกล้บ้าน” เป็นพื้นที่ “คุ้นเคย” ทำให้ผู้ขับขี่ลดความระมัดระวังและประเมินความเสี่ยง จากการเกิดอุบัติเหตุในระดับต่ำ รัศมี 5 กิโลเมตรใกล้บ้านจึงกลายเป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด

รูปธรรมหนึ่งของพฤติกรรมการขับขี่ “ใกล้บ้าน” ที่ประเมินความเสี่ยงในระดับต่ำ คือ การขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย ผลสำรวจของศูนย์ความร่วมมือด้านการป้องกันอุบัติเหตุ องค์การอนามัยโลก, คณะทำงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (สอจร.) และมูลนิธิไทยโรดส์ ชี้ให้เห็นว่า 64% ของผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย เพราะมองว่าเดินทาง “ระยะใกล้” ไม่จำเป็นต้องใส่ ทั้งที่การสวมหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน ช่วยลดความเสี่ยงในการบาดเจ็บศีรษะของผู้ขับขี่ได้ 43% และลดการบาดเจ็บศีรษะของผู้ซ้อนท้ายได้ 58% ที่สำคัญช่วยลดความเสี่ยงในการเสียชีวิตได้ถึง 39%

หากย้อนกลับไปทบทวนสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในรอบทศวรรษที่ผ่านมา จะพบว่า ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์สูงถึง 74.5% หรือประมาณ 15,000 รายต่อปี และในปี 2565 กว่า 86% เป็นผู้เสียชีวิตที่ไม่สวมหมวกนิรภัย โดยกลุ่มผู้เสียชีวิตสูงสุดอยู่ในช่วงอายุ 15-24 ปี ซึ่งเป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาประเทศในอนาคต การบาดเจ็บที่ศีรษะเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิต บาดเจ็บสาหัสและพิการ เมื่อตรวจสอบอัตราการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มเสี่ยงนี้ ยิ่งพบว่าอยู่ในระดับต่ำจนน่าใจหาย คือ มีเพียง 22% เท่านั้น ที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่

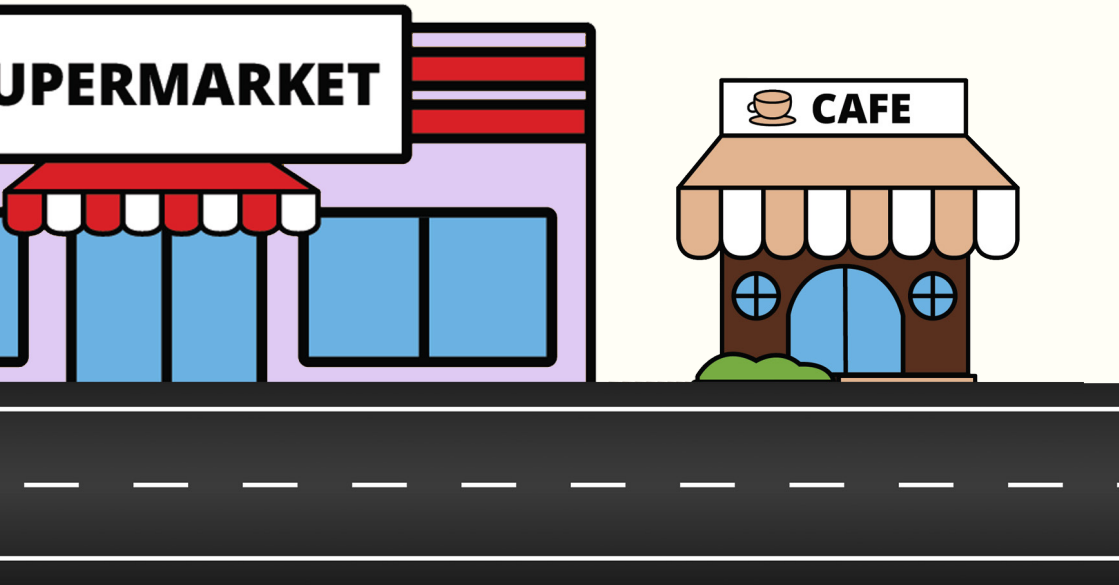
การเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มเสี่ยง จึงเป็นโจทย์ที่ท้าทายสำหรับผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งส่วนหนึ่งจำเป็นต้องสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับ “การประเมินความเสี่ยง” ให้กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะปรับเปลี่ยนการรับรู้ที่ว่า “ระยะใกล้บ้าน” คือ ระยะที่มีความเสี่ยงต่ำไปสู่ “ไม่มีระยะปลอดภัย” หากไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ การค้นหาปัจจัยเกี่ยวข้องเพื่อหาหนทางแก้ไข จำเป็นต้องอยู่บนฐานความรู้จากพื้นที่หรือชุมชนและการสนับสนุนทางด้านวิชาการที่ถูกต้องและครอบคลุมประเด็นท้าทาย

การผลิตชุดความรู้ “5 km. Project” เกิดจากความคิดในการใช้ข้อมูลเชิงวิชาการที่เข้าใจง่าย เพื่อสนับสนุนการทำงานขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนน ให้กับผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ต่างๆ โดยชุดคู่มือนี้ได้ถอดความรู้จากชุมชนและองค์กรที่ประสบความสำเร็จ เป็นตัวอย่างที่ดีในการจัดการพฤติกรรมเสี่ยง ส่งเสริมให้กลุ่มเสี่ยงสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ มีการริเริ่มและสร้างความร่วมมือจากภาคส่วนต่างๆ ภายในชุมชน ซึ่งเป็นรากฐานสำคัญในการดูแลกลุ่มผู้ขับขี่ในฐานะสมาชิกของชุมชน

คณะผู้จัดทำคู่มือหวังว่า การถอดความรู้จากตัวอย่างที่ดีเหล่านี้ จะช่วยให้ผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนเกิดแรงบันดาลใจ และสามารถนำความรู้ไปประยุกต์ใช้ในพื้นที่การทำงานของตนเอง รวมถึงสามารถสร้างวิธีคิดใหม่ๆ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากจุดสตาร์ท การทำงานเชิงความคิดนี้ จะเป็นส่วนสำคัญในการสร้าง “วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน” ซึ่งสนับสนุนและสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์แห่งชาติ ที่มีเป้าหมายในการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนก่อนปี 2570

อรดี อินทร์คง

บรรณาธิการ

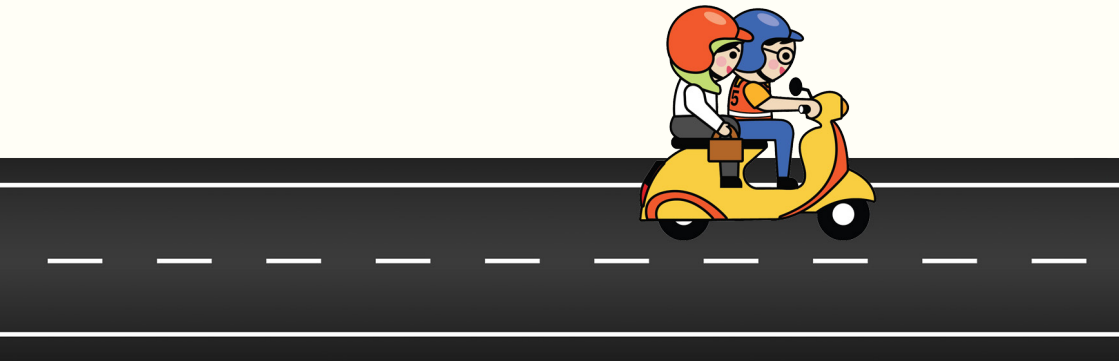


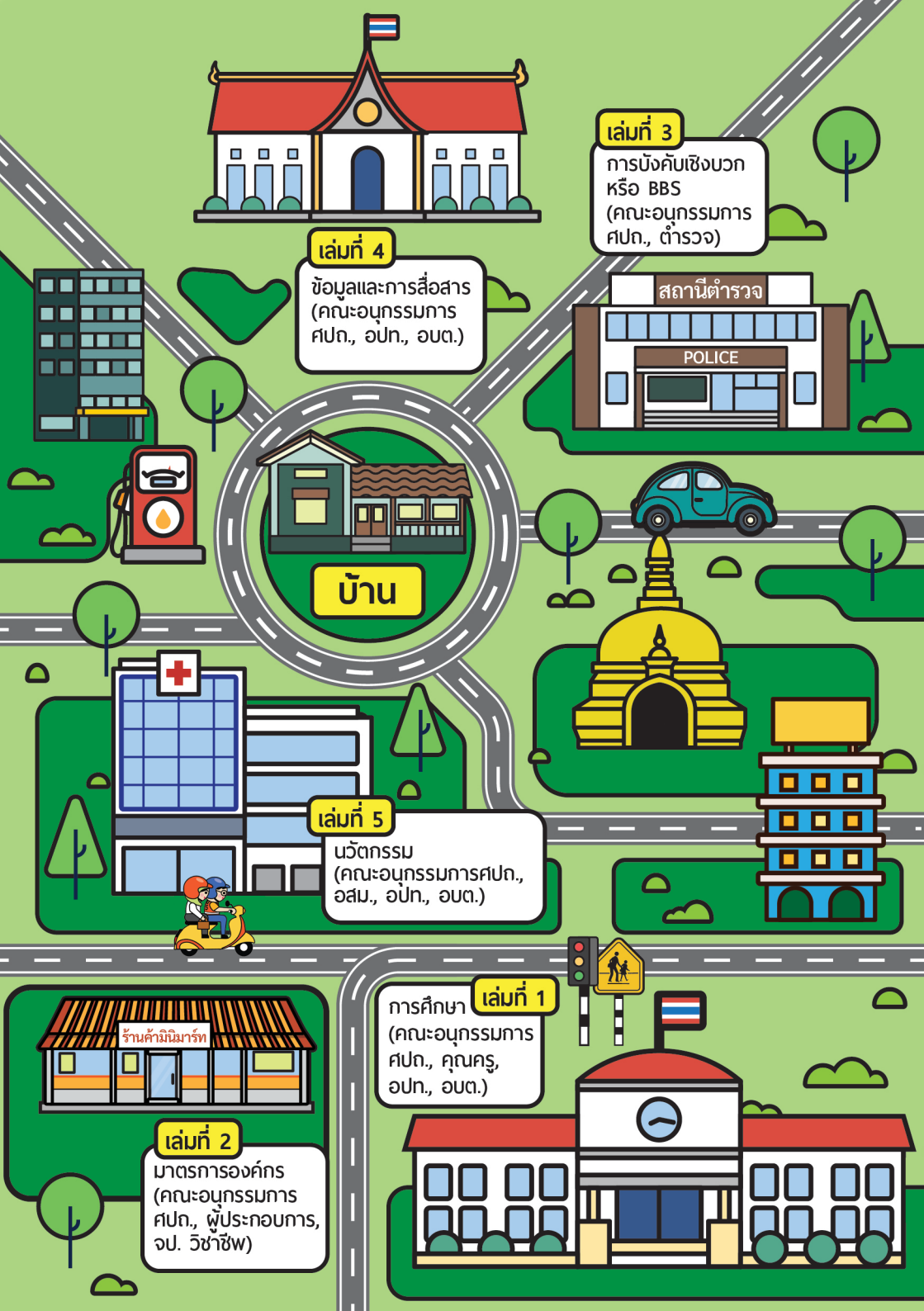
คำแนะนำการใช้คู่มือ

“5 km. Project” ชุดความรู้การจัดการพฤติกรรมเสี่ยงจากการไม่สวมหมวกนิรภัยในระยะใกล้บ้าน ประกอบด้วยคู่มือทั้งหมด 5 เล่ม ซึ่งแบ่งตาม “เครื่องมือ” ที่สามารถนำมาใช้สนับสนุนการทำงานในกลไกการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนน เครื่องมือที่อยู่ในหนังสือแต่ละเล่ม ได้แก่

1) การศึกษา
2) มาตรการองค์กร
3) การบังคับเชิงบวก หรือ BBS
4) ข้อมูลและการสื่อสาร
5) นวัตกรรม

อย่างไรก็ตามการใช้เครื่องมือต่างๆ เหล่านี้ ไม่จำเป็นต้องแยกขาดจากกันตรงกันข้าม ผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน สามารถบูรณาการเครื่องมือการทำงานต่างๆ เข้าด้วยกัน ตามแต่เงื่อนไขและบริบทของพื้นที่ ดังนั้นจึงไม่มีกฎเกณฑ์ตายตัว ว่าต้องเรียงลำดับการอ่านจากเล่มที่ 1 ไปถึงเล่มที่ 5 ผู้อ่านสามารถออกแบบเส้นทางการเดินทางได้เองอย่างอิสระ โดยอาจจะเริ่มจากเล่มที่ตรงความสนใจมากที่สุด แล้วจึงขยับไปสู่เล่มอื่นๆ เพื่อทำความรู้จัก “เครื่องมือ” และ “เพื่อนร่วมทาง” ที่กำลังเดินทางไปสู่จุดหมายเดียวกัน




เล่มที่ 3
การบังคับเชิงบวก
หรือ BBS
(คณะอนุกรรมการ
ศปถ., ตำรวจ)
สถานีตำรวจ
POLICE
เล่มที่ 4
ข้อมูลและการสื่อสาร
(คณะอนุกรรมการ
ศปถ., อปท., อบต.)
บ้าน
เล่มที่ 5
นวัตกรรม
(คณะอนุกรรมการศปถ.,
อสม., อปท., อบต.)
ร้านค้ามินิมาร์ท
เล่มที่ 2
มาตรการองค์กร
(คณะอนุกรรมการ
ศปถ., ผู้ประกอบการ,
จป. วิชาชีพ)
เล่มที่ 1
การศึกษา
(คณะอนุกรรมการ
ศปถ., คุณครู,
อปท., อบต.)

สารบัญ

เกริ่นนำ **10**

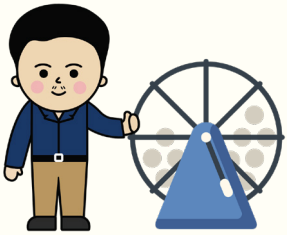
- ทำความรู้จักกับนวัตกรรม 10
- นวัตกรรมกับการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย 13

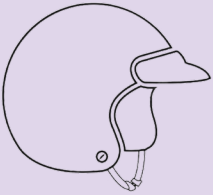
เรื่องเล่าจากพื้นที่ต้นแบบ **16**

- สติ๊กเกอร์ อสม. สวมหมวกกันน็อก 100% 16
(อำเภอท่าหลวง จังหวัดลพบุรี)
- หมวกกันน็อกให้โชค 26
(มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่)
- Capbage หมวกฮู้ดสวมก่อนใส่หมวกกันน็อก 36
(กรุงเทพมหานคร)

บทเรียนจากเพื่อนร่วมทาง **46**

- ตีโจทย์ปัญหาชัดเจน 46
- พัฒนานวัตกรรมบนฐานความรู้ 48
- สร้างเครือข่ายผู้กระทำการร่วม 50
- นวัตกรรมที่ดี คือ นวัตกรรมที่พร้อมจะกลายเป็นสิ่งอื่น 51



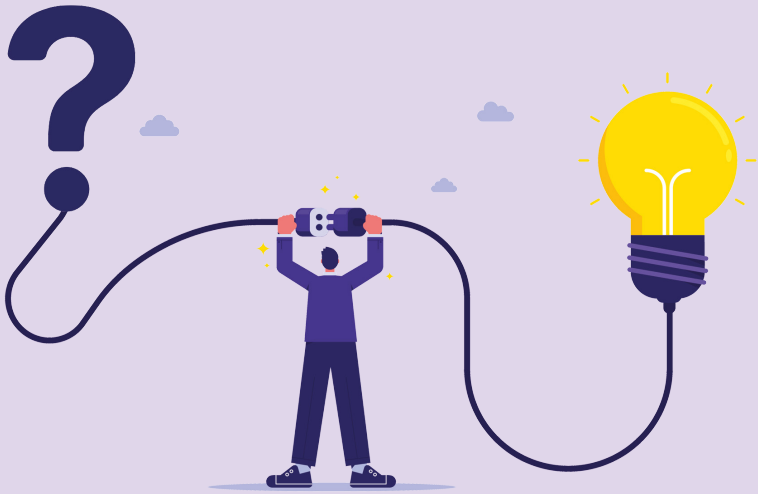


เกริ่นนำ

ทำความรู้จักกับ “นวัตกรรม”

นวัตกรรม (Innovation) คือ ความคิด วิธีการ หรือสิ่งประดิษฐ์ใหม่ที่อาจริเริ่มขึ้นใหม่ หรือปรับปรุงต่อยอดจากสิ่งเดิม ด้วยการนำความรู้ ข้อมูล ปัญหา และบริบทของพื้นที่ มาวิเคราะห์แล้วพัฒนาเป็นนวัตกรรมที่มีคุณค่า นวัตกรรมไม่ได้จำกัดอยู่แค่เทคโนโลยีขั้นสูงที่ก้าวหน้า แต่ยังครอบคลุมมิติทางสังคมวัฒนธรรม แนวคิดใหม่ รูปแบบใหม่ในการทำงาน หรือกระทั่งการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเดิมไปสู่พฤติกรรมใหม่

นวัตกรรมที่ถูกรวบรวมไว้ในคู่มือเล่มนี้ เป็นนวัตกรรมที่สนับสนุนพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย โดยเฉพาะการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ ซึ่งสามารถลดการบาดเจ็บรุนแรงที่ศีรษะ และการเสียชีวิตหากเกิดอุบัติเหตุ นวัตกรรมจากพื้นที่ต้นแบบมีความหลากหลาย ทั้งนวัตกรรมด้านเทคโนโลยี กลไกการทำงาน แนวคิดทางเลือก มาตรการเชิงทดลอง ฯลฯ ทุกนวัตกรรมล้วนมีจุดร่วมเดียวกัน คือ **ความคิดสร้างสรรค์ การทำงานบนฐานบริบทเฉพาะ และการมีเครือข่ายสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง**



การพัฒนานวัตกรรมเพื่อสนับสนุนการสวมหมวกนิรภัย อาจดูเป็นงานที่ท้าทาย แต่เป็นสิ่งที่ทุกคนสามารถทำได้ ไม่ได้จำกัดอยู่เพียงแค่ “ฮีโร่” คนใดคนหนึ่ง ที่คิดค้นหรือประดิษฐ์สิ่งใหม่แกะกล่อง คู่มือเล่มนี้จะพาไปดูการสร้างสรรค์นวัตกรรมของ “เพื่อนร่วมทาง” ที่สะท้อนถึงกระบวนการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ค่อยเป็นค่อยไป ผ่านการลองผิดลองถูก ปรับแต่งนวัตกรรมจนเข้ากับสถานการณ์ปัญหา และบริบทเฉพาะของแต่ละพื้นที่

ก่อนที่จะไปดูนวัตกรรมที่ถูกพัฒนาขึ้นเพื่อสนับสนุนการสวมหมวกนิรภัย เราลองย้อนกลับไปสำรวจถึงสาเหตุที่ผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์เลือกที่จะไม่สวมหมวกนิรภัย ทั้งที่รู้ว่า นี่เป็นอุปกรณ์เพียงชิ้นเดียวที่สามารถป้องกันศีรษะได้

ทำไมไม่สวมหมวกกันน็อกกันนะ?

64% คิดว่า เดินทางระยะใกล้ไม่ใส่ดีกว่า

37% คิดว่า ก็ไม่ได้ขับออกถนนใหญ่

29% คิดว่า รีบ สวมหมวกกันน็อกแล้วเสียเวลา

21% คิดว่า ร้อน อึดอัด หมวกกันน็อกสกปรก

13% คิดว่า กลัวผมเสียทรง

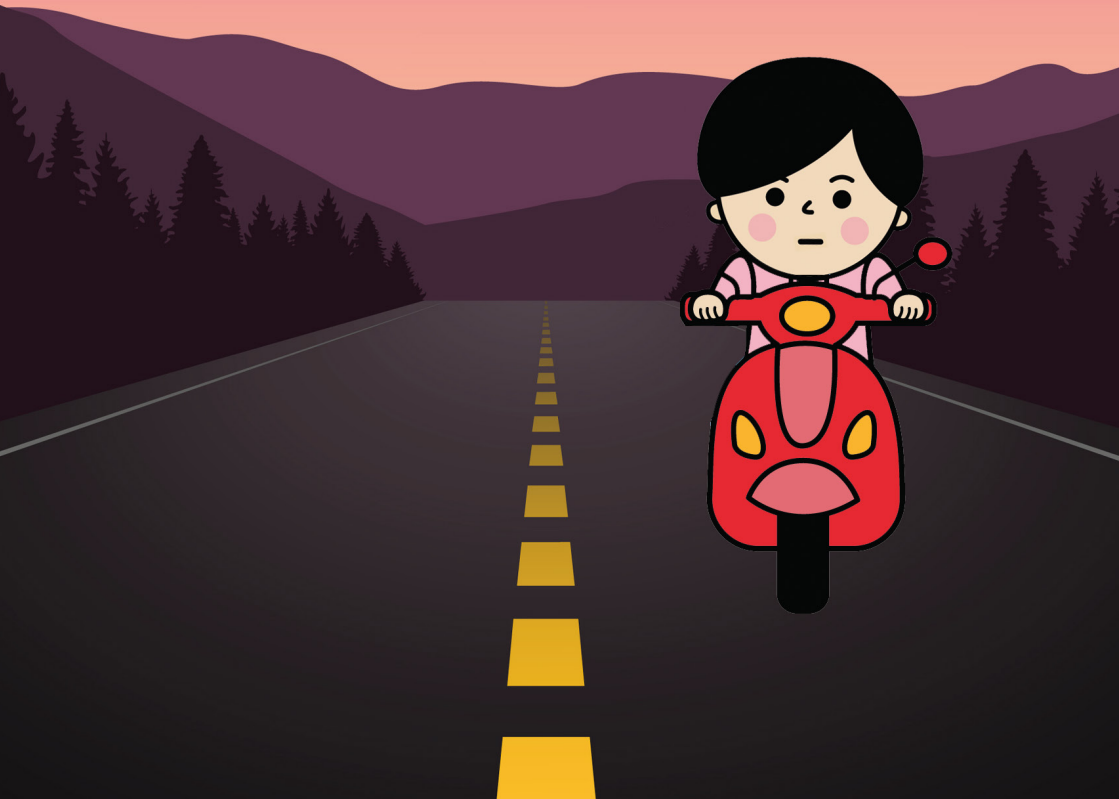
10% คิดว่า หมวกกันน็อกแพง ไม่มีที่เก็บ กลัวหาย

8% คิดว่า ตำรวจไม่จับหรอก

7% บอกว่า ไม่มีหมวกกันน็อก

6% คิดว่า โอกาสเกิดอุบัติเหตุมีน้อย

4% คิดว่า ก็คนที่นั่งมาด้วยไม่ใส่ ก็เลยไม่ใส่บ้าง



นวัตกรรมกับการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

ผลสำรวจจากศูนย์ความร่วมมือด้านการป้องกันอุบัติเหตุ องค์การอนามัยโลก, คณะทำงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (สอจร.) และมูลนิธิไทยโรดส์ เผยให้เห็นว่า พฤติกรรมของผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย มีส่วนสัมพันธ์กับเหตุปัจจัยที่ซับซ้อนในหลายมิติ ทั้งด้านสังคมวัฒนธรรม จิตวิทยา การบังคับใช้กฎหมาย และโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพของการขับขี่ในชีวิตประจำวัน การออกแบบนวัตกรรม จึงจำเป็นต้องคำนึงปัจจัยแวดล้อมเหล่านี้ เพื่อกำหนดโจทย์หลักให้ชัดเจน

ที่สำคัญต้องไม่ลืมว่า นวัตกรรมสามารถปรับเปลี่ยนไปตามสถานการณ์หรือเงื่อนไขของแต่ละช่วงเวลาที่ถูกนำไปใช้ นวัตกรรมที่มีประสิทธิภาพ จึงควรมีความยืดหยุ่น และพร้อมที่จะกลายเป็น (Becoming) สิ่งอื่น ที่อาจจะไม่ใช่ภาพร่างของความคิดตั้งต้น

นวัตกรรมเพื่อสนับสนุนการสวมหมวกนิรภัยของพื้นที่ต้นแบบทั้ง 3 แห่ง ซึ่งรวบรวมไว้ในคู่มือเล่มนี้ สะท้อนให้เห็นนวัตกรรมในฐานะชุดเครื่องมือ (Toolkit) ที่ถูกพัฒนาขึ้นภายใต้โจทย์และเงื่อนไขที่แตกต่างกัน ทั้งด้านบริบทของพื้นที่ ประสบการณ์ของผู้ปฏิบัติงาน และแรงบันดาลใจเริ่มต้น

นวัตกรรมแรก **“สติ๊กเกอร์ อสม. สวมหมวกกันน็อก 100%”** ถูกพัฒนาขึ้นเพื่อจัดการกับพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตชนบท ซึ่งผู้ขับขี่มักจะมองว่า การใช้ถนนเส้นรองภายในชุมชนของตนเอง มีความเสี่ยงน้อยกว่าการขับขี่บนถนนทางหลวงสายหลัก ทำให้มองข้ามความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัย สถิติการเกิดอุบัติเหตุและความสูญเสียที่เกิดขึ้นในพื้นที่ กลายเป็นแรงบันดาลใจให้กลุ่มผู้ปฏิบัติงานช่วยกันคิดค้นนวัตกรรมนี้ขึ้น

ส่วนนวัตกรรม **“หมวกกันน็อกให้โชค”** โดยกองพัฒนานักศึกษา มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ถูกพัฒนาขึ้นเพื่อจัดการกับพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในบริบทพื้นที่กึ่งเมืองกึ่งชนบท กลุ่มเป้าหมายหลัก คือ กลุ่มนักศึกษาที่ใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทาง นวัตกรรมนี้ถูกออกแบบด้วยฐานคิดของการเสริมแรงบวก เพื่อลดแรงต่อต้านจากการบังคับด้วยกฎระเบียบที่เข้มงวด

นวัตกรรมสุดท้าย **“Capbage หมวกฮู้ดสวมก่อนใส่หมวกกันน็อก”** ถูกพัฒนาขึ้นเพื่อจัดการกับพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในเมือง โดยเฉพาะกลุ่มผู้โดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้าง การเลือกที่จะไม่สวมหมวกนิรภัย ทั้งที่รับรู้ถึงความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้น มาจากความกังวลเรื่องสุขอนามัยในการใช้หมวกนิรภัยร่วมกับผู้อื่น

อย่างไรก็ตาม นวัตกรรมเพื่อสนับสนุนการสวมหมวกนิรภัยของพื้นที่ต้นแบบทั้ง 3 แห่ง ไม่ใช่สูตรสำเร็จตายตัว หากแต่ทำหน้าที่เสมือน “ตัวนำแนวคิด” (Exemplary) ที่ผู้อ่านสามารถนำไปปรับเปลี่ยนให้เข้ากับสถานการณ์และบริบทของแต่ละพื้นที่ได้ การเรียนรู้จากนวัตกรรมต้นแบบ ในฐานะที่เป็นตัวนำแนวคิด จะช่วยให้ผู้ปฏิบัติงานไม่ติด “กับดัก” การมองนวัตกรรมว่ามีลักษณะเป็นสากล หรือคาดหวังผลลัพธ์ที่เหมือนกันในทุกพื้นที่

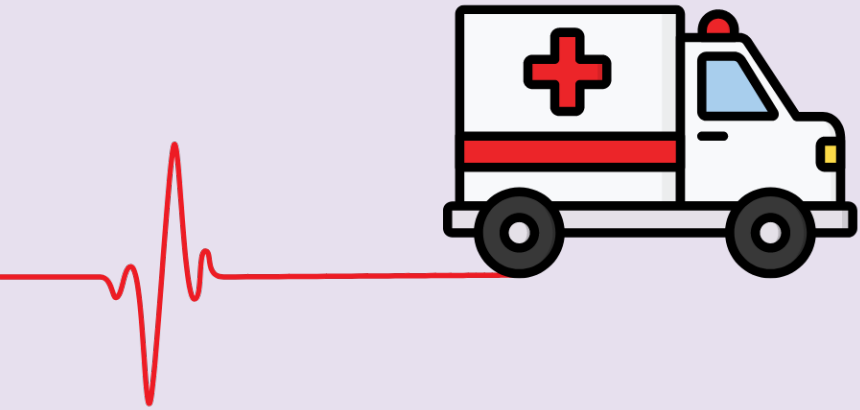
ที่สำคัญนวัตกรรมเหล่านี้ ไม่ได้เกิดจากความรู้ของผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านแต่อย่างใด ทว่าเกิดจากความมุ่งมั่นตั้งใจของคนธรรมดา ที่ต้องการจัดการกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนน และสร้างวัฒนธรรมการขับขี่อย่างปลอดภัยให้เกิดขึ้นในชุมชน หวังว่า “ความเชี่ยวชาญที่ไม่ธรรมดาของคนธรรมดา” เหล่านี้ จะช่วยจุดประกายความคิดและสร้างแรงบันดาลใจให้กับ “เพื่อนร่วมทาง” ที่กำลังมุ่งมั่นไปสู่เป้าหมายของการลดอุบัติเหตุทางถนน

เรื่องเล่าจากพื้นที่ต้นแบบ

สติ๊กเกอร์ อสม. สวมหมวกกันน็อก 100%

อำเภอท่าหลวง จังหวัดลพบุรี

ย้อนกลับไปในปี พ.ศ. 2562 อำเภอท่าหลวง จังหวัดลพบุรี มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ติดอันดับสูงสุด 1 ใน 3 ของจังหวัด มากกว่าจำนวนตัวเลขผู้เสียชีวิต คือการสูญเสียสมาชิกของคนในครอบครัวและชุมชน ที่ไม่อาจประเมินค่าได้ ความสูญเสียที่เกิดขึ้นได้กลายเป็นจุดเริ่มต้น ให้คนในพื้นที่จับมือกันจัดการกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนน และร่วมกันคิดค้นนวัตกรรมเพื่อสนับสนุนการขับขี่ปลอดภัย



"เราเริ่มต้นด้วยการนำข้อมูลสถิติสถานการณ์ปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่ ไปเล่าในวงประชุมรวม อสม. ที่จัดขึ้นเป็นประจำทุกเดือน โดยให้ข้อมูลว่า ทุกคนที่เสียชีวิต ไม่ใช่คนต่างถิ่น แต่เป็นคนในหมู่บ้าน ที่เรารู้จักมักคุ้นกันดี พวกเขาเสียชีวิตห่างจากบ้านไม่เกิน 2 กิโลเมตร และทุกคนไม่สวมหมวกกันน็อก เราโยนโจทย์นี้ให้ที่ประชุมระดมความคิดเห็น หาแนวทางแก้ไขปัญหาจากสิ่งที่ข้อมูลในพื้นที่บอกเรา"

คุณพิมพ์รภัช ศรีบุณยภัสร์ หัวหน้าห้องฉุกเฉิน โรงพยาบาลท่าหลวง จังหวัดลพบุรี เล่าถึงเหตุการณ์ในครั้งแรกที่ได้ "คืนข้อมูล" ให้กลุ่มอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.) ของทั้ง 6 ตำบลในอำเภอท่าหลวง การสื่อสารในวงประชุมครั้งนั้น มีเป้าหมายเพื่อ "ใส่แนวคิด" ให้ อสม. รับรู้ถึงความรุนแรงของสถานการณ์ปัญหา พร้อมกับชี้ให้เห็นว่า อุบัติเหตุทางถนนเป็นเรื่องใกล้ตัว และเกิดขึ้นกับคนใกล้ชิด

หาคีย์แมนหรือทีมช่วยระดมความคิดและลงมือทำ

หลังจากการประชุมรวม อสม. ในเวทีใหญ่เป็นครั้งแรก คณะผู้ปฏิบัติงานได้เดินหน้าด้วยการจัดประชุมวงย่อย เชิญประธานและรองประธาน อสม. ของแต่ละหมู่บ้าน ซึ่งถือเป็นคีย์แมนหรือแกนนำ มาเข้าร่วมระดมความคิดเห็นเพื่อหาแนวทางแก้ปัญหา

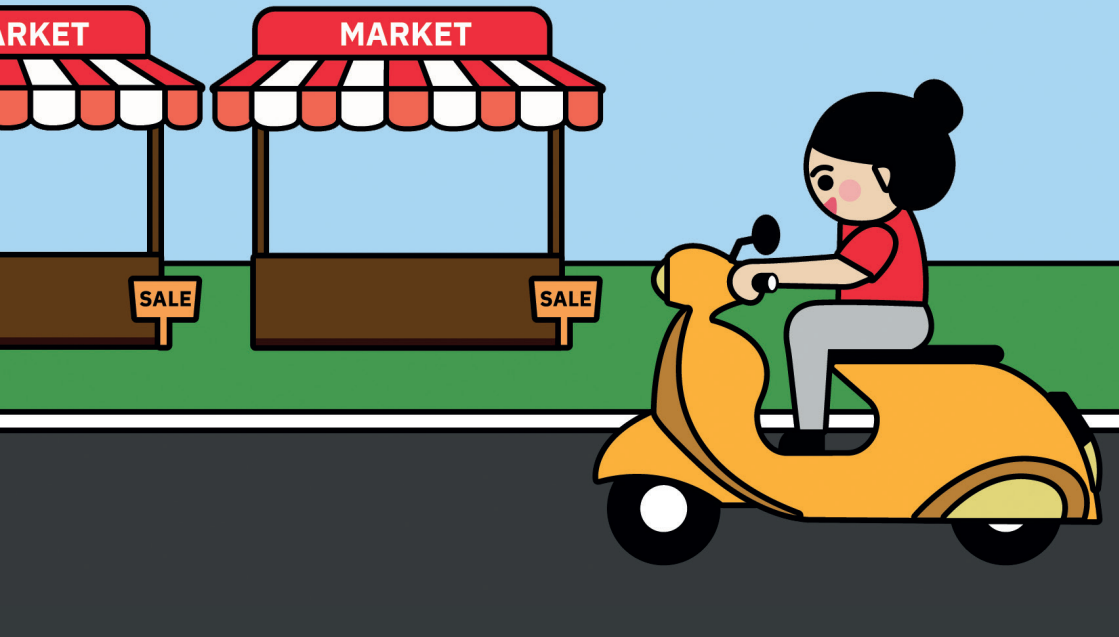
ข้อมูล “สถิติตัวเลข” จากทางราชการ ถูกแปลงออกมาเป็น “เรื่องเล่า” จากประสบการณ์ของคนในพื้นที่ ซึ่งช่วยกันบอกเล่ารายละเอียดเกี่ยวกับมิติการเกิดอุบัติเหตุที่สัมพันธ์กับปัจจัยต่างๆ อย่างรอบด้าน ทั้งคน รถ ถนน และสิ่งแวดล้อม ตัวอย่างเช่น ประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นรถที่คนส่วนใหญ่ในชุมชนใช้ในการเดินทาง โดยกลุ่มเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์สูงสุด ได้แก่ กลุ่มวัยรุ่นที่ขับรถเร็ว และกลุ่มผู้สูงอายุที่ขับรถไปจ่ายตลาด ส่วนถนนและสภาพแวดล้อมที่เป็นจุดเสี่ยงอันตราย มักเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง คือ บริเวณทางโค้งหักศอก ไม่มีไฟส่องสว่าง และมีต้นไม้รกบดบังทัศนวิสัย

ข้อมูลเกี่ยวกับมิติการเกิดอุบัติเหตุที่สัมพันธ์กับปัจจัยต่างๆ เหล่านี้ ถูกนำมาวิเคราะห์เชื่อมโยงกับพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะการไม่สวมหมวกนิรภัย ที่เป็นสาเหตุของการบาดเจ็บรุนแรงที่ศีรษะ และการเสียชีวิตในที่สุด

การร่วมปรึกษาหารือและแบ่งปันประสบการณ์ในวงประชุมย่อย นำมาสู่ข้อตกลงร่วมกันในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ เริ่มต้นจากกลุ่ม อสม. ที่ต้องสวมหมวกกันน็อกทุกครั้งที่ขับขี่รถมอเตอร์ไซค์ เพื่อเป็น “ต้นแบบ” ให้กับคนในหมู่บ้าน การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของ อสม. จะเป็นส่วนสำคัญที่ช่วยสนับสนุนบทบาทของผู้ทำหน้าที่สื่อสาร เพื่อสร้างวัฒนธรรมการขับขี่อย่างปลอดภัย และสามารถโน้มน้าวชักชวนให้กลุ่มเป้าหมายปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้สำเร็จ

ทำงานบนฐานข้อมูลเชิงประจักษ์

หลังจากสร้างข้อตกลงในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ คีย์แมนหรือแกนนำ อสม. ได้เริ่มเก็บข้อมูลสถิติการสวมหมวกกันน็อกในกลุ่ม อสม. โดยสำรวจจำนวน อสม. ที่สวมหมวกกันน็อก ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์มาประชุมที่โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพระดับตำบล (รพ.สต.) ในแต่ละเดือน ในการสำรวจครั้งแรก พบว่า มีจำนวน อสม. ที่สวมหมวกกันน็อก ไม่ถึงร้อยละ 20 แกนนำ อสม. ได้นำข้อมูลตัวเลขไปคืนสู่ อสม. ในตำบล และขอความร่วมมือให้สวมหมวกกันน็อกทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อเป็นแบบอย่างที่ดีให้กับคนในชุมชน ก่อนที่จะขยายผลไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของคนกลุ่มอื่นในหมู่บ้าน



สติ๊กเกอร์ “อสม. ตำบล....สวมหมวกกันน็อก 100%”

เวทีประชุมรวม อสม. ในอีกไม่กี่เดือนถัดมา มีข้อตกลงร่วมกันว่า จะใช้ “สติ๊กเกอร์” ติดรถมอเตอร์ไซค์ที่ อสม. ใช้ขับขี่ในชีวิตประจำวัน เพื่อเป็นสัญลักษณ์ย้ำเตือนให้ อสม. สวมหมวกกันน็อกทุกครั้งก่อนขับขี่ โดยสติ๊กเกอร์ที่ร่วมกันออกแบบ มีลักษณะเป็นแผ่นวงกลม ระบุข้อความ “สวมหมวกกันน็อก 100%” ใช้สีสันที่หลากหลาย แบ่งตามเขตตำบล เพื่อให้ อสม. สามารถประเมินตรวจสอบกันเองได้ว่า อสม. แต่ละตำบลได้ปฏิบัติตามกติกาที่ตกลงร่วมกันไว้หรือไม่

นวัตกรรมสติ๊กเกอร์ที่ร่วมกันคิดค้นออกแบบนี้ ได้รับการสนับสนุนการจัดทำจากโรงพยาบาลท่าหลวง แล้วแจกจ่ายให้กับ อสม. ในแต่ละตำบล นำไปติดที่รถมอเตอร์ไซค์ของตนเอง และมีการตรวจสอบว่า การติดสติ๊กเกอร์นี้ช่วยให้ อสม. ปรับเปลี่ยนพฤติกรรม หันมาสวมหมวกกันน็อกเพิ่มขึ้นหรือไม่

ในช่วงแรก แกนนำ อสม. จะใช้วิธีการประเมินด้วยสายตา โดยดูจากจำนวน อสม. ที่สวมหมวกกันน็อกขณะขับขี่รถมอเตอร์ไซค์เข้ามาประชุมในแต่ละเดือน ต่อมาจึงให้ อสม. ประเมินตนเองว่า ทุกครั้งที่ขับขี่สัญจรในชีวิตประจำวัน ได้สวมหมวกกันน็อกหรือไม่ ที่สำคัญมีการตกลงเกณฑ์ข้อบังคับกันเองในกลุ่ม อสม. เช่น ในกรณีที่ อสม. ไม่สวมหมวกกันน็อกขณะขับขี่รถมอเตอร์ไซค์เข้ามาประชุมในแต่ละเดือน จะต้องจ่ายค่าปรับ 5 บาท หรือ 10 บาท ตามที่แต่ละตำบลได้ตกลงกันไว้

สำหรับ อสม. ที่ไม่มีหมวกกันน็อก ทางโรงพยาบาลท่าหลวง ได้ประสานกับบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เพื่อขอซื้อหมวกกันน็อกแบบครึ่งใบ มาขายให้กับ อสม. ในราคาต้นทุน 100 บาท คุณพิมพ์รภัช ให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่า

“ใช้เวลาประมาณครึ่งปี กว่าที่ อสม. จะใส่หมวกกันน็อก 100 เปอร์เซ็นต์ ขณะเดินทางมาประชุม เข้าใจอยู่ว่า มันเป็นความคุ้นเคยเดิม แค่เดินทางระยะทางไม่ไกลจากบ้านมาประชุมที่โรงพยาบาล”

อสม.ตำบลทะเลวังวัด
สวมหมวก
กันน็อก
100%

อสม.ตำบลซับจำปา
สวมหมวก
กันน็อก
100%

ทำไมต้องเริ่มต้นที่ อสม.

ข้อมูลพื้นที่ระบุว่า ใน 1 ตำบล มี อสม. ประมาณ 100 คน อสม. 1 คน จะรับผิดชอบดูแล 10 หลังคาเรือน อำเภอท่าหลวง มี 6 ตำบล ดังนั้น จึงมี อสม. ทำงานเป็นกลไกขับเคลื่อนการพัฒนาสุขภาพ อยู่ประมาณ 600 คน ถือเป็นองค์กรภาคประชาชนขนาดใหญ่ในพื้นที่ ดังนั้นเวลานำร่องหรือเคลื่อนขบวนสร้างการมีส่วนร่วมในงานด้านสุขภาพพร้อมกัน จึงมีพลังสูง สามารถสร้างการเปลี่ยนแปลงภายในชุมชนอย่างเป็นรูปธรรมที่ชัดเจน

อสม. ยังเป็นผู้มีต้นทุนทางสังคมค่อนข้างสูง เพราะในการรับรู้ของชาวบ้าน อสม. เป็นคนทำงานจิตอาสา สามารถเข้าถึงชาวบ้านได้ง่าย ที่สำคัญ อสม. ส่วนใหญ่เป็นผู้หญิง มีความเป็นแม่และเมีย คนในครอบครัวให้ความนับถือและเกรงใจ หากเป็นผู้ชายก็เป็นหัวหน้าครอบครัว มีพลังในการขอความร่วมมือกับคนในบ้านและเพื่อนบ้าน ดังนั้น แม้โครงการนี้เริ่มต้นด้วยการให้ อสม. 1 คน เป็นต้นแบบสวมหมวกกันน็อก แต่ในที่สุดจะได้คนในครอบครัวของ อสม. เข้ามาร่วมด้วยโดยปริยาย

ขยายสู่คนในครอบครัว อสม.

เมื่อ “คนต้นแบบ” หรือ อสม. ได้นำสติ๊กเกอร์ไปใช้ จนเกิดผลสำเร็จ ก็ถึงเวลาที่จะขยายความสำเร็จนั้น ไปสู่สมาชิกในครอบครัวของ อสม. ด้วย โดยเพิ่มความหมายให้กับสติ๊กเกอร์ติดรถมอเตอร์ไซค์ ซึ่งเดิมที เป็นสัญลักษณ์แสดงถึงข้อตกลงร่วมกันในกลุ่ม อสม. สู่ความหมายที่กว้างขึ้น คือ ครอบคลุมสมาชิกทุกคนในครอบครัวของ อสม. หากขับขี่รถมอเตอร์ไซค์คันที่ติดแผ่นสติ๊กเกอร์ ไม่ว่าจะเป็นสีของตำบลใด จะต้องสวมหมวกกันน็อกทุกครั้งเช่นเดียวกัน และมีข้อตกลงเพิ่มเติมว่า อสม. จะต้องจ่ายค่าปรับแทนสมาชิกในครอบครัว หากพบว่า มีผู้ขับขี่รถมอเตอร์ไซค์คันที่ติดสติ๊กเกอร์ โดยไม่สวมหมวกกันน็อก

"อสม. รู้สึกว่า เราไปช่วยให้ครอบครัวของเขาปลอดภัย
มีเรื่องเล่าที่ อสม. เล่าในที่ประชุมว่า ถ้าลูกเขาไม่สวมหมวกกันน็อก
ขณะขับรถมอเตอร์ไซค์ติดสติ๊กเกอร์ ลูกเขาอาจไม่รอดจากอุบัติเหตุ
กำนันท่านหนึ่งเล่าว่า ถ้าเราไม่ทำโครงการนี้
ลูกเขาอาจไม่รอดชีวิตเหมือนกัน
มันมีเรื่องเล่าในเวทีประชุม ที่สะท้อนว่าตำบลมองเห็นประโยชน์
จากการสวมหมวกกันน็อก บางคนเปลี่ยนจากสวมหมวกครึ่งใบเป็น
หมวกกันน็อกเต็มใบ เพราะเห็นประโยชน์ของการสวมหมวกกันน็อก"

YAMAHA

NOTES

บทเรียนความสำเร็จ

นวัตกรรมสติ๊กเกอร์ อสม. สวมหมวกกันน็อก 100% เป็นนวัตกรรมที่ให้บทบาทสำคัญกับ อสม. ในฐานะ “ผู้ใช้งาน” ที่เป็นคนในพื้นที่ เริ่มตั้งแต่การให้ อสม. ร่วมรับรู้ปัญหา ร่วมคิดค้นออกแบบ ร่วมแก้ปัญหาในทุกขั้นตอน และร่วมเป็นกลุ่มคนที่รับผลประโยชน์ หากนวัตกรรมถูกนำไปใช้จนประสบความสำเร็จ เมื่อกลุ่มผู้รับผลประโยชน์ ไม่ว่าจะเป็น ตัว อสม. เอง สมาชิกในครอบครัวของ อสม. รวมถึงเครือญาติในหมู่บ้านเดียวกัน มีส่วนร่วมในการพัฒนานวัตกรรมทุกขั้นตอน ทำให้พวกเขาเกิดความรู้สึกเป็นเจ้าของนวัตกรรม และต้องการนำนวัตกรรมไปใช้จนเกิดผลสำเร็จ แตกต่างจากนวัตกรรมที่มาจากการสั่งการ “บนลงล่าง” (Top-down Approach) ที่ผู้สั่งการและผู้ใช้งาน ต่างก็รู้สึกแปลกแยกกับนวัตกรรมที่ตัวเองสัมพันธ์เกี่ยวข้องด้วย

นวัตกรรมสติ๊กเกอร์ ได้สร้างความหมายเชิงสัญลักษณ์ ที่อยู่นอกเหนือจากความหมายตรงตัวตามข้อความที่ว่า “อสม. สวมหมวกกันน็อก 100%” โดยความหมายใหม่ที่เกิดขึ้น ได้แก่ สติ๊กเกอร์เป็นสัญลักษณ์ของฉันทามติให้กลุ่ม อสม. เป็นต้นแบบในการสวมหมวกกันน็อก เป็นสัญลักษณ์ควบคุมกำกับการสวมหมวกกันน็อก และเป็นสัญลักษณ์ของการดูแลเอาใจใส่ที่ อสม. มีต่อสมาชิกในครอบครัว ความหมายเหล่านี้ เป็นที่รับรู้ภายในกลุ่ม อสม. สมาชิกในครอบครัวของ อสม. และคนบ้านใกล้เรือนเคียงในชุมชน

การสร้างความหมายเชิงสัญลักษณ์อันหลากหลายซ้อนทับลงบนสติ๊กเกอร์ เพื่อกระตุ้นการรับรู้ให้ อสม. และคนรอบข้างสวมหมวกกันน็อกเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์คันที่ติดสติ๊กเกอร์ นับว่าเป็นจุดเด่นความสำเร็จของนวัตกรรมชิ้นนี้

หมวกกันน็อกให้โชค

มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่

ภาพประกาศรางวัล “หวยหมวกกันน็อก” งวดประจำวันที่ 1 กันยายน 2566 กลายเป็นไวรัลในโลกออนไลน์ แทบจะทันทีที่ถูกโพสต์ลงบนเฟซบุ๊กเพจ มช. ทูเดย์ กระแสที่เกิดขึ้น ไม่เพียงจุดประกายให้คนในสังคมและสื่อหลักต่างๆ ค้นหาถึงที่มาของแคมเปญที่สร้างสรรค์นี้ แต่ยังทำให้นักศึกษา มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ซึ่งเป็นกลุ่มเป้าหมายหลักของแคมเปญ ตื่นตัว พากันสวมกันน็อกมากขึ้น โดยไม่ต้องใช้วิธีบังคับ จับ ปรับ เหมือนอย่างเคย

เมื่อรถมอเตอร์ไซค์เป็น “ทางเลือกหลัก” ของนักศึกษา

รถมอเตอร์ไซค์ถือเป็น “ทางเลือกหลัก” ในการเดินทางของนักศึกษามหาวิทยาลัยเชียงใหม่ เช่นเดียวกับนักศึกษาในมหาวิทยาลัยอื่นๆ อีกหลายแห่งในประเทศไทย โดยเฉพาะมหาวิทยาลัยที่ตั้งอยู่ในเขตกึ่งเมืองกึ่งชนบท ซึ่งระบบขนส่งสาธารณะยังไม่ครอบคลุมทั่วถึง การเดินทางด้วยรถมอเตอร์ไซค์ ส่วนใหญ่เป็นการเดินทางในระยะใกล้ๆ ระหว่างหอพักนักศึกษากับมหาวิทยาลัย แม้ว่ารถมอเตอร์ไซค์จะเป็น “ทางเลือกหลัก” ซึ่งตอบโจทย์การเดินทางที่สะดวกรวดเร็ว และประหยัดค่าใช้จ่าย แต่ในอีกด้านหนึ่ง ก็เป็นการเดินทางที่มีความเสี่ยงสูง โดยเฉพาะเมื่อนักศึกษาไม่สวมหมวกกันน็อกขณะขับขี่หรือซ้อนท้ายรถมอเตอร์ไซค์

กองพัฒนานักศึกษา มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ได้สำรวจสาเหตุที่นักศึกษาไม่สวมหมวกกันน็อกขณะขับขี่รถมอเตอร์ไซค์ โดยพบว่า มี 4 สาเหตุหลัก ได้แก่

1. นักศึกษามองว่า การขับขี่รถมอเตอร์ไซค์ในชีวิตประจำวัน เป็นการขับขี่ในสภาพแวดล้อมที่ตนเองคุ้นเคย การขับขี่ในเขตมหาวิทยาลัยเสมือนขับอยู่ในละแวกบ้านของตนเอง ไม่ได้ออกสู่ถนนใหญ่
2. การขับขี่รถมอเตอร์ไซค์จากหอพักที่ตั้งอยู่รอบมหาวิทยาลัย เข้ามาในเขตมหาวิทยาลัย เป็นการเดินทางระยะทางสั้น ใช้เวลาไม่นานและใช้ความเร็วไม่มากเหมือนกับการขับขี่ออกถนนใหญ่
3. รถมอเตอร์ไซค์ที่นักศึกษาใช้ เป็นรถรุ่นเก่า ไม่มีที่เก็บหมวกกันน็อก
4. นักศึกษามองว่า เมื่อเปรียบเทียบกับของใช้จำเป็นอื่นๆ หมวกกันน็อกเป็นสิ่งจำเป็นน้อยกว่า จึงไม่อยากใช้เงินซื้อหมวกกันน็อก หรือหากหมวกกันน็อกหาย ก็ไม่อยากลงทุนซื้อใหม่

ที่ผ่านมา ทางมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ได้ใช้มาตรการที่หลากหลาย เพื่อสนับสนุนให้นักศึกษาสวมหมวกกันน็อกทุกครั้งขณะขับขี่รถมอเตอร์ไซค์ เป็นต้นว่า มาตรการแจกหมวกกันน็อก ให้กับนักศึกษาที่ขาดแคลน มาตรการตั้งด่านกับตำรวจ เพื่อตรวจ จับ ปรับ ผู้ที่ไม่สวมหมวกกันน็อก แม้ว่ามาตรการตรวจจับอย่างเข้มงวด จะทำให้นักศึกษาหันมาสวมหมวกกันน็อกมากขึ้น แต่ก็ไม่สามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของนักศึกษาได้อย่างถาวร เพราะไม่ได้เกิดจากความตระหนักถึงความปลอดภัยอย่างแท้จริง การสวมหมวกกันน็อก เกิดจากความกลัว ว่าจะถูกจับปรับ แต่เมื่อขับพ้นด่านตรวจ ก็ถอดหมวกกันน็อกออก

มาตรการเชิงบังคับยังถูกต่อต้านจากนักศึกษา จนเกิดเป็นกระแสดราม่าในโลกออนไลน์ แม้ว่าต่อมาทางมหาวิทยาลัย ได้พยายามสร้างความตระหนักรับรู้ถึงความเสี่ยงจากการไม่สวมหมวกกันน็อกมากขึ้น แต่มาตรการต่างๆ ก็ต้องหยุดชะงักไปในช่วงที่เกิดการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ซึ่งทางมหาวิทยาลัยจำเป็นต้องใช้ระบบการเรียนการสอนแบบออนไลน์ เพื่อให้นักศึกษาไม่ต้องเดินทางเข้ามาที่มหาวิทยาลัย

นวัตกรรมเสริมแรงบวก (Positive Reinforcement)

หลังจากผ่านพ้นช่วงเวลาการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 นักศึกษาได้กลับมาเรียนที่มหาวิทยาลัยอีกครั้ง ทางกองพัฒนานักศึกษา, ศูนย์บริหารจัดการเมืองอัจฉริยะ (Smart Campus Management Center: SCMC) และ มช. ทูเดย์ ได้ร่วมกันออกแบบ แคมเปญ "หมวกกันน็อกให้โชค" หรือ "หวยหมวกกันน็อก" เพื่อเป็นหนึ่งในมาตรการที่สนับสนุนให้นักศึกษาสวมหมวกกันน็อกทุกครั้งที่เดินทางด้วยรถมอเตอร์ไซค์ โดยจุดเด่นของมาตรการนี้เน้นให้นักศึกษาเกิดความสมัครใจ และความตระหนักถึงความสำคัญในการสวมหมวกกันน็อกด้วยตนเอง มากกว่ายอมทำตาม เพราะกลัวว่าจะถูกจับปรับเหมือนที่เคยใช้มาตรการเชิงบังคับควบคุมมาก่อน

ทำความรู้จักกับ BBS

"การกำจัดความเสี่ยงเพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยอย่างยั่งยืน" หรือ BBS (Behavior Based Safety) เป็นแนวคิดสำคัญที่ถูกนำมาใช้เพื่อหนุนเสริมการบังคับใช้กฎหมาย หรือมาตรการเชิงบังคับควบคุมการสวมหมวกนิรภัย โดยการชี้ให้เห็นข้อดี ข้อเสีย ทำให้ผู้ขับขี่เกิดความตระหนักถึงความปลอดภัยด้วยตนเอง จนนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมอย่างถาวรในที่สุด **(ลองดูแนวคิด BBS และแนวทางการสื่อสารเพิ่มเติมในคู่มือเล่มที่ 3 ทักษะการบังคับเชิงบวก)**

"หลังโควิด-19 เรามาคิดกันใหม่ว่า จะเริ่มต้นจากมาตรการ
ที่นักศึกษาไม่ต่อต้าน ไม่ก่อกระแสดราม่าได้อย่างไร
เพื่อปูทางให้พวกเขาเกิดความตระหนัก
และอยากสวมหมวกกันน็อกเอง
เลยเริ่มต้นปักหมุดอันแรกด้วยนวัตกรรมเสริมแรงบวก
ให้รางวัลในกลุ่มนักศึกษาที่มีพฤติกรรมสวมหมวกกันน็อก
เพื่อให้นักศึกษากลุ่มนี้ ยังคงสวมหมวกกันน็อกต่อเนื่อง
เป็นนวัตกรรมที่ให้คุณค่า ให้กำลังใจคนทำดี
แต่ไม่เหยียดคนที่ไม่พร้อมจะทำ"

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ชัยณรงค์ เหลืองวิลัย ผู้ช่วยอธิการบดีมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ เล่าถึง วิธีคิดในการใช้นวัตกรรมเสริมแรงบวก เพื่อช่วยปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของนักศึกษาให้เกิดขึ้นโดยสมัครใจ โดย "หวยหมวกกันน็อก" ในฐานะนวัตกรรมเสริมแรงบวกเป็นผลผลิตจากความเข้าใจลักษณะตัวตนและอุดมคติของนักศึกษาในยุคนี้ ที่ไม่ชอบการถูกบังคับกดขี่และต่อต้านอำนาจนิยม

ต้นทุนที่ทำให้นวัตกรรมเสริมแรงบวกเริ่มขับเคลื่อนได้ มาจากความร่วมมือของหน่วยงานต่างๆ ภายในมหาวิทยาลัย ทั้งกองพัฒนานักศึกษาและศูนย์บริหารจัดการเมืองอัจฉริยะ โดยหนึ่งในภารกิจที่สำคัญของกองพัฒนานักศึกษา คือ การดูแลความปลอดภัยในการเดินทางของนักศึกษา ทางหน่วยงานได้จัดสรรงบประมาณสำหรับมอบเป็นขวัญกำลังใจแก่นักศึกษา และได้รับการสนับสนุนหมวกกันน็อกจากภาคเอกชน เพื่อมอบให้กับนักศึกษาที่ขาดแคลน

ส่วนศูนย์บริหารจัดการเมืองอัจฉริยะ เป็นหน่วยงานที่ดูแลระบบความปลอดภัยทั้งหมดภายในมหาวิทยาลัย เช่น การพัฒนา CMU Mobile Application เพื่อเป็นช่องทางการสื่อสารสาธารณะ, การดูแลเครือข่ายกล้องวงจรปิดของมหาวิทยาลัยทั้งหมด โดยทางศูนย์สามารถใช้กล้องวงจรปิดจับภาพอ่านป้ายทะเบียนรถมอเตอร์ไซค์ของนักศึกษาทุกคนที่ลงทะเบียน และขับเข้ามาในเขตมหาวิทยาลัย ช่วยให้รู้ว่านักศึกษาที่ขับรถมอเตอร์ไซค์คันนั้นๆ เป็นใคร

อย่างไรก็ตาม จากบทเรียนที่ผ่านมา ทางมหาวิทยาลัยเชียงใหม่พบว่าโครงการรณรงค์ต่างๆ ที่มหาวิทยาลัยเป็นผู้ดำเนินการเองทั้งหมด มักจะไม่ได้รับความร่วมมือจากนักศึกษา หรือกระทั่งถูกต่อต้าน ทางมหาวิทยาลัยจึงมองหาพันธมิตร ซึ่งมีต้นทุนทางสังคมเป็นกลุ่มที่นักศึกษาไว้วางใจ มาเป็นแกนนำในการขับเคลื่อนโครงการ โดยมีกองพัฒนานักศึกษา เป็นผู้สนับสนุนอยู่เบื้องหลัง อาจารย์ชัยณรงค์เล่าถึงการทำงานร่วมกับพันธมิตรไว้ว่า

“เราไปคุยกับ มช. ทูเดย์ เพจสาธารณะที่มีศิษย์เก่าเป็นแอดมิน มีนักศึกษามหาวิทยาลัยเชียงใหม่เป็นสมาชิกอยู่จำนวนมาก และเพจก็ทำกิจกรรมหลายอย่างที่ได้รับการยอมรับจากนักศึกษาและศิษย์เก่า เราบอกว่า มีไอเดียอยากให้นักศึกษาสวมหมวกกันน็อก และอยากให้ มช. ทูเดย์ เป็นแกนนำ โดยเราเข้าใจว่า มช. ทูเดย์มีคาแรคเตอร์ มีเนื้อหาและคอนเซ็ปต์ของเขา เราจึงไม่ได้เอาความคิดของเราทั้งหมดไปครอบ แต่ให้เขาเอาไอเดียเราไปพัฒนาต่ออย่างอิสระ เลยเกิดเป็นความร่วมมือกัน”

มช. ทูเดย์ เป็นต้นคิดแคมเปญ “หวยหมวกกันน็อก” เพื่อมอบรางวัลให้กับนักศึกษาที่สวมหมวกกันน็อกขณะขับขี่รถมอเตอร์ไซค์ โดยจับรางวัลเดือนละ 2 ครั้ง ทุกวันที่ 1 และ 16 ตรงกับวันที่หวยออก ทำให้จดจำได้ง่าย นักศึกษาผู้โชคดีจะได้รับคูปองแทนเงินสด มูลค่า 500 บาท ซึ่งสามารถนำคูปองนี้ ไปใช้ที่สหกรณ์ออมทรัพย์ หรือที่ศูนย์อาหารของมหาวิทยาลัย เหตุที่ไม่มอบรางวัลเป็นเงินสด เพราะไม่ต้องการให้เกิดวิธีคิดที่ว่า สวมหมวกกันน็อกเพราะต้องการเงิน การมอบรางวัลเป็นไปเพื่อสื่อสารให้นักศึกษาเห็นว่ามหาวิทยาลัยเห็นคุณค่า และต้องการให้กำลังใจนักศึกษาที่มีพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัย

"เราได้ขอถ่ายสัมภาษณ์นักศึกษาที่ได้รับรางวัล
ซึ่งเขายินดีให้เผยแพร่คลิป เพื่อประโยชน์ในการส่งสัญญาณว่า
เพื่อนในมหาวิทยาลัย เขาคิดเกี่ยวกับเรื่องการสวมหมวกกันน็อก
และความปลอดภัยทางถนนแบบนี้นะ
เพราะเวลาที่มหาวิทยาลัยพูด นักศึกษาก็ไม่อยากฟัง
แต่เวลาที่เพื่อนพูดให้กันฟัง มันน่าจะเปิดใจรับฟังได้ง่ายขึ้น
และเราก็คาดหวังเล็กๆ ว่า จะมีแรงกระเพื่อมไปสู่นักศึกษาคนอื่น
ให้อยากลุกขึ้นมาปรับเปลี่ยนพฤติกรรมตามเพื่อน"

นวัตกรรม "หมวกกันน็อกให้โชค" เป็นส่วนหนึ่งของการทำมาตรการระยะแรก เพื่อสนับสนุนให้นักศึกษาสวมหมวกกันน็อก มีระยะเวลาดำเนินการ 5 เดือน ก่อนที่มหาวิทยาลัยจะเปิดเทอมในปีการศึกษา 2567 ส่วนการดำเนินงานในระยะที่ 2 จะส่งต่อความคิดการรณรงค์เพื่อสวมหมวกกันน็อก ให้กับผู้นำนักศึกษาชุดใหม่ ที่ได้รับคัดเลือกหลังจากเปิดเทอม ซึ่งจะเป็นแกนนำที่ทำงานคุ้มครองสวัสดิภาพเพื่อนนักศึกษา เพื่อให้มาตรการนี้มีภาพลักษณ์ "เพื่อนทำเพื่อเพื่อน" สำหรับการดำเนินงานในระยะที่ 3 จะเข้าสู่มาตรการที่เน้นการตั้งด่าน และแจกหมวกกันน็อกให้กับนักศึกษาที่ขาดแคลน หากเป็นไปตามแผนที่วางไว้ คาดว่า ในระยะที่ 3 นักศึกษาส่วนใหญ่จะยอมรับมาตรการสวมหมวกกันน็อกแล้ว ซึ่งจะช่วยให้การทำงานกับนักศึกษาส่วนน้อยที่ยังไม่ยอมรับมาตรการง่ายขึ้น

กระแสตอบรับและการมีส่วนร่วม

นวัตกรรมหมวกกันน็อกให้โชค ถือได้ว่าประสบความสำเร็จในแง่การสื่อสารสาธารณะ เพื่อสร้างการรับรู้ในกลุ่มนักศึกษา โดยภาพและเนื้อหาของแคมเปญที่ถูกโพสต์ลงเฟซบุ๊กเพจของ มช. ทูเดย์ ได้กลายเป็นไวรัลในทันทีและได้รับความสนใจจากสื่อหลัก นำข่าวไปเผยแพร่ในวงกว้าง แต่สิ่งสำคัญยิ่งไปกว่านั้น คือ การสร้างการยอมรับจากกลุ่มนักศึกษา ซึ่งพบว่า ไม่มีกระแสดราม่าด้านลบและการต่อต้าน ดังนั้นการขับเคลื่อนงานในระยะแรกจึงดำเนินไปได้ด้วยดี ในทางกลับกัน หากมาตรการนี้ ถูกต่อต้านตั้งแต่แรกเริ่ม การทำงานในระยะที่ 2 จะยิ่งเป็นไปได้ยากขึ้น เพราะการทำงานในระยะที่ 2 จะถูกขับเคลื่อนโดยแกนนำนักศึกษา ที่อาจจะไม่ได้เชี่ยวชาญการทำงานในประเด็นดังกล่าวนี้มากนัก

NOTES

บทเรียนความสำเร็จ

นวัตกรรม “หมวกกันน็อกให้โชค” เป็นผลจากการผสานความคิดทางสังคมเข้ากับการใช้เทคโนโลยี อย่างเช่น กล้องวงจรปิด เป็นนวัตกรรมเสริมแรงบวก ที่ต้องการให้คุณค่าและกำลังใจกับกลุ่มนักศึกษาที่สวมหมวกกันน็อกขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อเสริมแรงให้นักศึกษากลุ่มนี้ยังคงมีพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง ในขณะเดียวกัน นวัตกรรมนี้ได้สื่อสารเชิงบวก เพื่อขยายฐานไปยังกลุ่มนักศึกษาที่ยังมีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ โดยเฉพาะการไม่สวมหมวกกันน็อกขณะขับขี่หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์

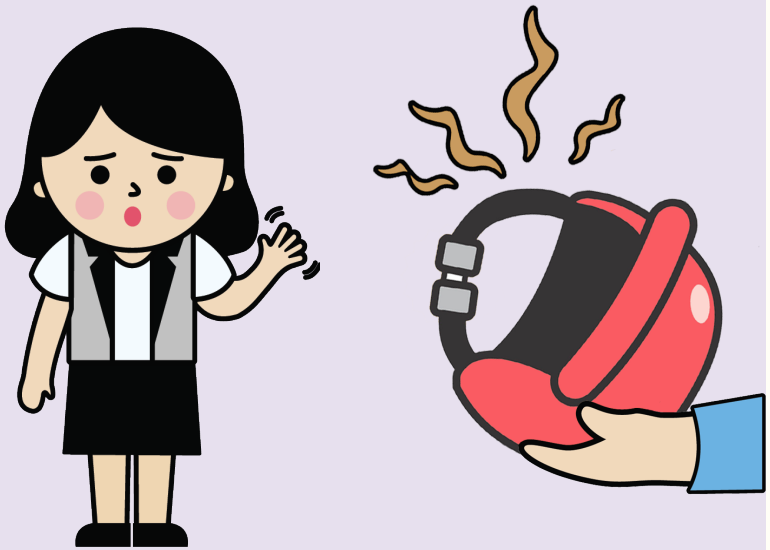
นวัตกรรมนี้ยังมีจุดเด่นสำคัญ คือ พัฒนาขึ้นบนฐานความรู้และความเข้าใจลักษณะกลุ่มเป้าหมายที่นวัตกรรมจะทำงานเกี่ยวข้องด้วย ได้แก่ กลุ่มนักศึกษารุ่นใหม่ ที่ไม่ชอบการถูกบังคับควบคุม และมีแนวโน้มต่อต้านอำนาจนิยม การเปิดโอกาสให้ มช. ทูเดย์ ซึ่งเป็นกลุ่มที่ได้รับความไว้วางใจจากนักศึกษา มาเป็นแกนนำในการขับเคลื่อนงาน โดยมีกองพัฒนานักศึกษาสนับสนุนอยู่เบื้องหลัง ช่วยลดกระแสต่อต้านและสร้างการรับรู้เชิงบวกในกลุ่มนักศึกษาได้เป็นอย่างดี การเปิดใจยอมรับไม่ปฏิเสธตั้งแต่แรกเริ่ม เป็นประโยชน์ต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ซึ่งต้องอาศัยการทำงานต่อเนื่องยาวนาน

กรณีศึกษาหมวกกันน็อกให้โชคแสดงให้เราเห็นว่า การขับเคลื่อนงานด้วยนวัตกรรมเสริมแรงบวกให้ได้ผลสำเร็จนั้น จำเป็นต้องวิเคราะห์ให้ชัดเจนว่า ใครควรเป็นผู้เล่นหลัก ซึ่งได้รับความไว้วางใจจากนักศึกษาในระดับสูง เนื่องจากนวัตกรรมเสริมแรงบวกทำงานบนฐานความสัมพันธ์ในแนวราบ ไม่ใช่การสั่งการด้วยการอ้างกฎระเบียบปฏิบัติ

CAPBAGE หมวกฮู้ดสวมก่อนใส่หมวกกันน็อก
กรุงเทพมหานคร

เคยไหม เวลาที่ต้องซ้อนรถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง แล้วเกิดลังเลใจที่จะสวมหมวกกันน็อก?

แม้จะรู้ดีว่า การไม่สวมหมวกกันน็อก มีโอกาสทำให้บาดเจ็บรุนแรงที่ศีรษะ หรือเสียชีวิตหากเกิดอุบัติเหตุ แต่อีกใจหนึ่ง ก็กังวลกับความไม่สะอาดของหมวกกันน็อกที่ต้องใช้ร่วมกับผู้อื่น ทั้งความอับชื้นจากคราบเหงื่อไคล และกลิ่นที่ไม่พึงประสงค์ คงจะดีไม่น้อย หากมีนวัตกรรมที่ช่วยตอบโจทย์เรื่องสุขอนามัยของหมวกกันน็อก และทำให้ผู้โดยสารไม่ลังเลใจที่จะสวมหมวกกันน็อก เมื่อต้องโดยสารรถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง



“พวกเราเองและเพื่อนๆ รอบตัว
ใช้มอเตอร์ไซค์สาธารณะกันบ่อย และทุกคนมีปัญหาเดียวกัน
คือ ไม่อยากสวมหมวกกันน็อกของมอเตอร์ไซค์สาธารณะ
ทั้งที่รู้ว่ามันอันตราย และไม่ใช่ว่า ไม่รู้กฎจราจร หรือไม่รักตัวเอง
แต่พยายามเลี่ยงที่จะไม่ใช้
เป็นเพราะคนคิดว่า
หมวกกันน็อกของมอเตอร์ไซค์สาธารณะสกปรก
ไม่รู้ว่าผ่านศีรษะใครมาบ้าง
ลุยน้ำลุยฝนอะไรมาบ้าง ก็เลยไม่กล้าใช้”

คุณเศรษฐิตา เลการัตน์ หรือ ออเบรย์ หนึ่งในผู้ร่วมก่อตั้งแบรนด์ Capbage หมวกฮู้ดที่ใช้สวมก่อนใส่หมวกกันน็อก เล่าถึง ปัญหาที่ผู้โดยสารรถจักรยานยนต์สาธารณะพบเจอ และต้องการแก้ไข (pain point) ซึ่งเป็นที่มาให้เธอและเพื่อนๆ พยายามคิดค้นนวัตกรรมเพื่อจัดการกับปัญหานี้

หมวกฮู้ด Capbage ใช้สวมก่อนใส่หมวกกันน็อก เพื่อป้องกันไม่ให้ศีรษะสัมผัสกับหมวกกันน็อกโดยตรง ช่วยป้องกันกลิ่นไม่พึงประสงค์จากการใช้หมวกกันน็อกร่วมกับผู้โดยสารคนอื่นๆ เป็นนวัตกรรมที่คิดขึ้น เพื่อตอบโจทย์เรื่องสุขอนามัยของหมวกกันน็อก ให้กับกลุ่มผู้โดยสารรถมอเตอร์ไซค์รับจ้างโดยเฉพาะคนเมือง ชื่อแบรนด์ Capbage ที่คล้ายกับคำว่า Cabbage ในภาษาอังกฤษ ที่แปลว่า กะหล่ำปลีนั้น มาจากเจ้าของแบรนด์ที่มองว่า กะหล่ำปลีมีรูปร่างคล้ายหมวกกันน็อก ธุรกิจแบรนด์นี้ มีความมุ่งมั่นและตั้งใจที่จะแก้ไขปัญหาสังคม ภายใต้แนวคิด “การสร้างนวัตกรรมที่ใช้งานได้จริง และช่วยแก้ไขปัญหา” (Innovation, Practical and Problem Solving)

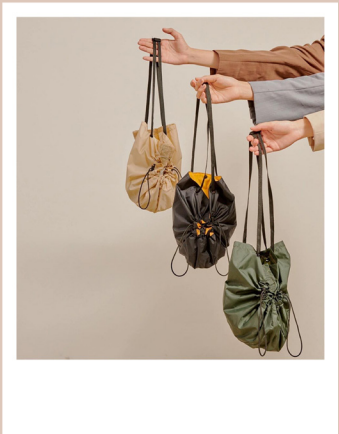
หมวกฮู้ดแบรนด์ CAPBAGE

ก่อนที่จะเป็น “หมวกฮู้ด” ทีมงานได้ระดมความคิด เพื่อแก้ปัญหานี้ในหลายรูปแบบ เช่น การใช้สเปรย์ฉีดใส่หมวกกันน็อก เพื่อฆ่าเชื้อโรค หรือความคิดที่จะพัฒนาหมวกกันน็อก น้ำหนักเบา พับเก็บได้ ทำให้ง่ายต่อการพกพา แต่ก็พบว่า หมวกกันน็อกที่มีขายในท้องตลาด มีคุณภาพที่ดีอยู่แล้ว อีกทั้งทีมงานไม่มีฐานความรู้ และประสบการณ์ในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการผลิตหมวกกันน็อกมาก่อน

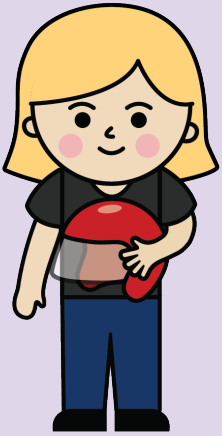
ในที่สุด จึงคิดพัฒนา “หมวกฮู้ด” สำหรับสวมก่อนใส่หมวกกันน็อก ที่สามารถพับเก็บได้ ทำให้พกพาไปได้ทุกหนทุกแห่ง มีรูปแบบสวยงาม ดึงดูดกลุ่มคนรุ่นใหม่ให้อยากใช้งาน ที่สำคัญช่วยแก้ปัญหาให้กับผู้ที่กังวลเรื่องความสกปรกของหมวกกันน็อกได้เป็นอย่างดี

หมวกฮู้ดแปลงร่างได้

หมวกฮู้ดสวมก่อนใส่หมวกกันน็อก ถูกออกแบบให้ประยุกต์ใช้งานได้สารพัดประโยชน์ นอกจากใช้สวมป้องกัน “หัวเหม็น” เวลาสวมหมวกกันน็อกของพี่วินมอเตอร์ไซค์รับจ้างแล้ว ยังสามารถแปลงร่างเป็นกระเป๋าใส่ของได้ด้วย นอกจากนั้นยังพบว่า มีผู้ใช้งานนำไปใช้กันลมแอร์ในออฟฟิศ หรือใช้สวมขึ้นเครื่องบิน เพื่อป้องกันเชื้อโรค ในช่วงการระบาดของโรคโควิด-19 ด้วยการออกแบบนวัตกรรมให้สามารถใช้ประโยชน์ได้มากกว่าหนึ่งอย่าง จึงมีส่วนช่วยเพิ่มแรงจูงใจให้กลุ่มเป้าหมายเลือกใช้นวัตกรรมชิ้นนั้นมากขึ้น



"เราต้องการพัฒนาผลิตภัณฑ์ที่ตอบโจทย์ได้มากกว่าปัญหาเดียว
เลยคิดว่า จะทำอย่างไรให้หมวกฮู้ดมีคุณค่ามากขึ้น
ทำให้มันมีประโยชน์หลายอย่าง
เพื่อให้ลูกค้าสามารถใช้งานได้เอนกประสงค์
ถือเป็นจุดขายของหมวกฮู้ดด้วย
การออกแบบนวัตกรรมให้มีประโยชน์ใช้สอยหลายอย่างในตัว
จะกระตุ้นให้คนอยากใช้มันมากขึ้น และอยากจะพกพามันไปในที่ต่างๆ
พวกเราอยากทำให้ลูกค้ารู้สึกว่า
ถึงจะไม่ได้ใช้เป็นหมวกฮู้ดตอนนั่งมอเตอร์ไซค์
แต่ก็สามารถพกพาใช้เป็นกระเป๋าได้"



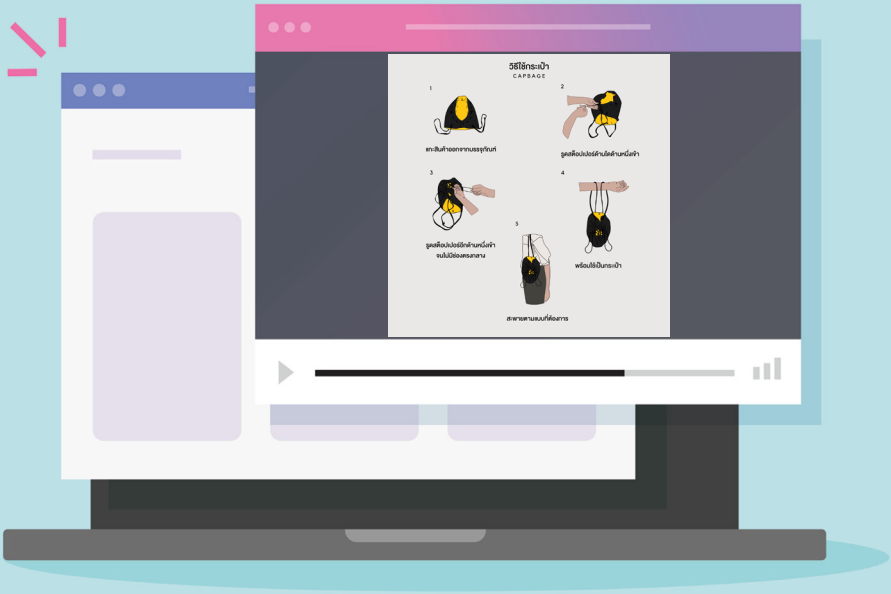
ความท้าทายในการสร้างสรรค์นวัตกรรม

หมวกฮู้ดสวมก่อนใส่หมวกกันน็อก ถือเป็นผลิตภัณฑ์ใหม่ ยังไม่เคยมี “ต้นแบบ” ที่ชัดเจนมาก่อน ทำให้การสื่อสารกับฝ่ายผลิตในโรงงานเป็นเรื่องที่ท้าทาย

“จริงๆ การทำเป็นหมวกฮู้ดมันไม่ได้ยาก เพราะเราเอาต้นแบบมาจากเสื้อกันฝน เราแค่ตัดตรงคอออก ตรงนี้ช่างเย็บผ้าพอจะเข้าใจ แต่พอจะปรับจากหมวกฮู้ดให้เป็นกระเป๋าได้ด้วย ช่างจะไม่ค่อยเข้าใจไอเดียของเรา ตัวที่จะรัดให้เปลี่ยนจากหมวกเป็นกระเป๋าได้ จะต้องใช้แบบไหน ยาวเท่าไหร่ มันต้องรัดแน่นแค่ไหน ในขั้นตอนการผลิตจริงจากแบบ การสื่อสารกับฝ่ายผลิตและการหาวัสดุที่มันตอบโจทย์ไอเดีย จึงเป็นเรื่องท้าทาย”

หลังจากได้ผลิตภัณฑ์ตามที่ต้องการแล้ว โจทย์ในขั้นตอนต่อมา คือ การอธิบายให้ลูกค้าเข้าใจว่า ประโยชน์ของหมวกฮู้ดมีอะไรบ้าง ใช้งานอย่างไร โดยเฉพาะการเขียนคำอธิบายสินค้าให้ชัดเจน เพื่อโฆษณาในสื่อออนไลน์ ในช่วงแรกที่เริ่มวางขาย ทีมงานได้ทำคลิปวิดีโอเพื่ออธิบายตัวผลิตภัณฑ์ ประโยชน์ใช้สอย และวิธีการใช้งาน โดยโพสต์ลงในสื่อออนไลน์ของทางร้าน เพื่อให้ลูกค้าเข้าใจได้ง่ายที่สุด

“ตอนแรกถ่ายให้คนเห็นตัวผลิตภัณฑ์ก่อน แล้วให้พรีเซนเตอร์สวมจริง เพื่อให้เห็นว่า ก่อนจะนั่งวินมอเตอร์ไซค์ต้องสวมหมวกฮู้ดอย่างไร พยายามให้ลูกค้าเห็นภาพชัดเจนที่สุด เพื่อให้เขาสามารถนำไปประยุกต์ใช้งานได้ในชีวิตประจำวัน พอลงจากวินมอเตอร์ไซค์จะเปลี่ยนเป็นกระเป๋าต้องทำยังไง ถ่ายวิธีการใช้งานทั้งหมดทุกขั้นตอน”



กระแสตอบรับ

ลูกค้าของหมวกฮู้ด Capbage มีตั้งแต่พนักงานออฟฟิศ คุณหมอที่ต้องรีบไปโรงพยาบาล ไปจนถึงกลุ่มคนวัยเกษียณ ลูกค้าสะท้อนว่า ตามหาผลิตภัณฑ์ที่ตอบโจทย์ปัญหานี้มานาน และทุกคนเผชิญปัญหาเดียวกัน คือลังเลใจที่จะสวมหมวกกันน็อกขณะใช้บริการรถมอเตอร์ไซค์สาธารณะ เพราะกังวลเรื่องความสกปรก ไม่ใช่ไม่อยากสวมหมวกกันน็อก หรือไม่เกรงกลัวอันตรายหากเกิดอุบัติเหตุ

“มีลูกค้าขอบคุณที่เราสร้างผลิตภัณฑ์นี้ขึ้นมา เพราะช่วยแก้ปัญหาให้เขา ที่แม้อยากจะสวมหมวกกันน็อก แต่ก็กังวลเรื่องความสกปรก”

บทเรียนความสำเร็จ

นวัตกรรมหมวกฮู้ดสวมก่อนใส่หมวกกันน็อก Capbage ถูกคิดค้นขึ้นเพื่อตอบโจทย์กลุ่มผู้โดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้างในเมือง ที่เลือกจะไม่สวมหมวกกันน็อกขณะเดินทาง เพราะกังวลว่า หมวกกันน็อกไม่สะอาด นวัตกรรมนี้ไม่จำเป็นต้องใช้ความหมายเชิงสัญลักษณ์ เหมือนนวัตกรรมสติ๊กเกอร์ อสม. สวมหมวกกันน็อก 100% เพราะผู้ใช้งานสามารถรับรู้ถึงประโยชน์ผ่านการใช้งานได้ในทันที

นวัตกรรมหมวกฮู้ด ยังมีจุดเด่นอยู่ที่การประยุกต์ใช้งานได้หลากหลาย ทำให้ตอบโจทย์กลุ่มลูกค้าในเมือง ที่ต้องการความคล่องตัว และไม่ต้องการพกพาสิ่งของที่ไม่จำเป็น นอกจากนั้น ผลิตภัณฑ์ที่ถูกออกแบบอย่างเรียบง่าย สวยงาม ทำให้เข้าถึงผู้ใช้งานได้ทุกเพศ ทุกวัย ด้วยเช่นกัน

บทเรียนจากเพื่อนร่วมทาง

1. ตีโจทย์ปัญหาชัดเจน

นวัตกรรมเพื่อสนับสนุนการสวมหมวกนิรภัยของพื้นที่ต้นแบบทั้ง 3 แห่ง ถูกพัฒนาขึ้นภายใต้บริบทที่แตกต่างกันทั้งพื้นที่ สถานการณ์ปัญหา และกลุ่มเป้าหมาย

นวัตกรรม “สติ๊กเกอร์ อสม. สวมหมวกกันน็อก 100%” มีเป้าหมายชัดเจนเพื่อลดอัตราการเสียชีวิต และการบาดเจ็บอย่างรุนแรงที่ศีรษะของผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ในพื้นที่ชนบท พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่โดยไม่สวมหมวกนิรภัย มักเกิดจากทัศนคติที่ว่า เดินทางแค่ระยะใกล้บ้าน ใช้เส้นทางที่คุ้นเคยภายในชุมชน ไม่ได้ขับขี่ออกถนนใหญ่ที่มีการสัญจรอย่างคับคั่ง

นวัตกรรมเสริมแรงบวก “หมวกกันน็อกให้โชค” พัฒนาขึ้นจากความเข้าใจตัวตนของกลุ่มเป้าหมาย คือ นักศึกษามหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ซึ่งมีลักษณะร่วมกับคนรุ่นใหม่ในปัจจุบันที่ไม่ชอบการถูกบังคับ หรือถูกกำกับด้วยกฎระเบียบที่เข้มงวด และมักจะต่อต้านการใช้อำนาจ การเลือกใช้นวัตกรรมเสริมแรงบวก ที่มุ่งเน้นสร้างการยอมรับ และปฏิบัติตามด้วยความสมัครใจ จึงได้รับความร่วมมือจากนักศึกษามากกว่าการใช้มาตรการเชิงบังคับ อย่างการร่วมกับตำรวจตั้งด่านตรวจจับ เหมือนที่ทางมหาวิทยาลัยเคยใช้มาก่อนหน้านี้

ส่วนนวัตกรรม “หมวกฮู้ดสวมก่อนใส่หมวกกันน็อก” ถูกพัฒนาขึ้นเพื่อแก้ปัญหาให้กับกลุ่มผู้โดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตเมือง การปฏิเสธที่จะสวมหมวกกันน็อกมักเกิดจากความกังวลเรื่องสุขอนามัยที่จำเป็นต้องใช้หมวกกันน็อกร่วมกับผู้โดยสารคนอื่นๆ

การตีโจทย์ปัญหาที่ชัดเจน เข้าใจลักษณะเฉพาะของพื้นที่ และกลุ่มเป้าหมาย โดยไม่เหมารวม จะช่วยให้ออกแบบนวัตกรรมเพื่อแก้ไขปัญหาได้ตรงจุด สอดคล้องกับความต้องการ และสร้างการมีส่วนร่วมจากผู้ใช้งานนวัตกรรมได้เป็นอย่างดี

2. พัฒนานวัตกรรมบนฐานความรู้

นวัตกรรมเพื่อสนับสนุนการสวมหมวกนิรภัยของพื้นที่ต้นแบบทั้ง 3 แห่ง ล้วนแสดงถึงการพัฒนานวัตกรรมบนฐานความรู้ ที่ผสมผสานกันระหว่าง "ความรู้แบบชัดเจน" และ "ความรู้ที่ฝังลึกอยู่ในตัวบุคคล"

"ความรู้แบบชัดเจน" (Explicit Knowledge) คือ ความรู้ที่เห็นได้ชัดเจนเป็นรูปธรรม เป็นความรู้ที่ได้มาจากการศึกษาค้นคว้าด้วยตนเองอย่างเป็นวิทยาศาสตร์ หรือข้อมูลในรายงานที่ผ่านการวิเคราะห์ต่างๆ

ผู้พัฒนานวัตกรรมต้นแบบทั้ง 3 กรณี ได้ใช้ "ความรู้แบบชัดเจน" ในการออกแบบนวัตกรรมเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ ตัวอย่างเช่น เจ้าหน้าที่สาธารณสุข และกลุ่ม อสม. ในตำบลท่าหลวง จังหวัดลพบุรี ได้ใช้ข้อมูลสถิติผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และสถิติการสวมหมวกกันน็อกของ อสม. ที่เดินทางมาร่วมประชุมในแต่ละเดือน เพื่อนำมาออกแบบสติ๊กเกอร์ อสม. สวมหมวกกันน็อก 100%

ส่วน "ความรู้ที่ฝังลึกอยู่ในตัวบุคคล" (Tacit Knowledge) คือความรู้ที่เกิดจากการฝึกฝนและปฏิบัติจนเกิดเป็นทักษะและความเชี่ยวชาญกลายเป็นประสบการณ์เฉพาะที่ติดตัวบุคคล

ความรู้ในลักษณะนี้ ทำให้ผู้ร่วมพัฒนานวัตกรรมแต่ละคน มีทักษะและเทคนิคการทำงานที่แตกต่างกัน เช่น ทักษะในการสื่อสารและจูงใจให้กลุ่ม อสม. ตระหนักถึงปัญหาจากการไม่สวมหมวกนิรภัยและเข้าร่วมโครงการ, เทคนิคสร้างการยอมรับจากนักศึกษา ผ่านกลุ่มแกนนำที่พวกเขาไว้วางใจ อย่าง มช. ทูเดย์ หรือการใช้ประสบการณ์ส่วนตัวของผู้พัฒนาแบรนด์ Capbage ที่เป็นพนักงานออฟฟิศเช่นเดียวกับลูกค้า จึงเข้าใจถึงความกังวลเกี่ยวกับสุขอนามัยของหมวกกันน็อก เมื่อต้องโดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้าง

การพัฒนานวัตกรรมบนฐานความรู้ทั้ง 2 แบบ และเรียนรู้จากประสบการณ์การทำงานที่ผ่านมา จะช่วยให้พัฒนานวัตกรรมที่ตอบโจทย์ปัญหาได้ตรงจุดมากขึ้น และส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้ใช้นวัตกรรมได้จริง

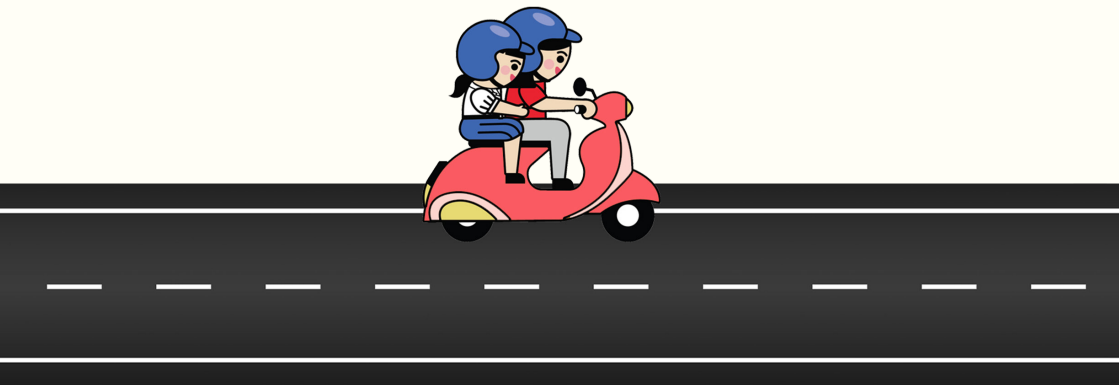
3. สร้างเครือข่ายผู้กระทำการร่วม

นวัตกรรมทั้ง 3 กรณี สะท้อนให้เราเห็นว่า การพัฒนานวัตกรรมต่างๆ จนสามารถนำไปใช้งานได้ในวงกว้าง ไม่ได้เกิดขึ้นเพียงลำพังจากตัวนวัตกรรมเอง หรือจากความชำนาญของผู้พัฒนานวัตกรรมนั้นๆ แต่ยังจำเป็นต้องอาศัยเครือข่ายผู้กระทำการร่วม (Actors Network) ที่เข้ามาช่วยสนับสนุน

นวัตกรรมสติ๊กเกอร์ อสม. สวมหมวกกันน็อก 100% อาศัยต้นทุนการทำงานพัฒนาร่วมกัน ระหว่างเจ้าหน้าที่สาธารณสุข และกลุ่ม อสม. รวมถึงการมีจิตอาสาของคนทำงาน นวัตกรรมที่ถูกพัฒนาขึ้น จึงใช้ความหมายเชิงสัญลักษณ์ของสติ๊กเกอร์ที่สะท้อนการดูแลเอาใจใส่กันทางสังคม

นวัตกรรมเสริมแรงบวกอย่างหมวกกันน็อกให้โชค ต้องการผู้กระทำการร่วมที่โยงใยเป็นเครือข่ายสนับสนุน เช่น การสื่อสารผ่านช่องทาง มช. ทูเดย์ ที่มีต้นทุนทางสังคมสูง ได้รับความไว้วางใจจากนักศึกษา, การมีงบประมาณสนับสนุนรางวัล ตลอดจนการสนับสนุนของผู้บริหารมหาวิทยาลัย

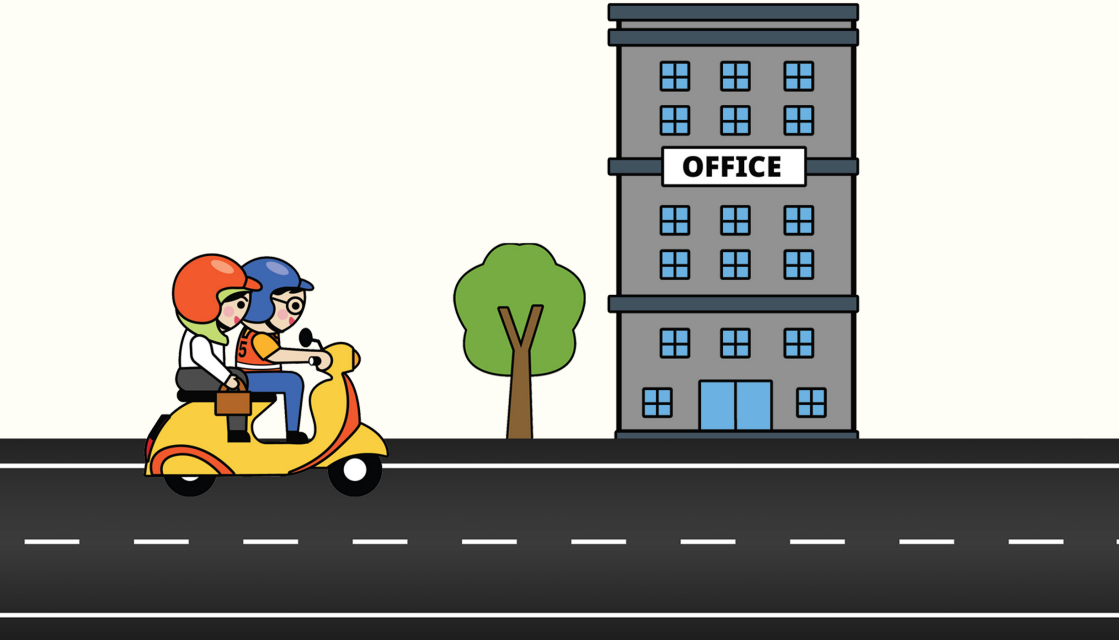
ส่วนนวัตกรรมหมวกฮู้ดสวมก่อนใส่หมวกกันน็อก พึ่งพาการวิเคราะห์ข้อมูลจากหน่วยงานต่างๆ โดยเฉพาะข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อตอบโจทย์ปัญหาที่ชัดเจนของกลุ่มเป้าหมาย ทำให้การออกแบบหมวกฮู้ดสามารถช่วยแก้ปัญหาให้กับผู้ใช้นวัตกรรมได้จริง



4. นวัตกรรมที่ดี คือ นวัตกรรมที่พร้อมจะกลายเป็นสิ่งอื่น

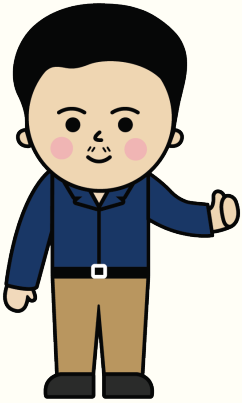
เส้นทางการพัฒนานวัตกรรมเพื่อสนับสนุนการสวมหมวกนิรภัยของพื้นที่ต้นแบบทั้ง 3 แห่ง เริ่มตั้งแต่การหาข้อมูล การลงมือทำ ไปจนถึงการประเมินผลลัพธ์ ช่วยเน้นย้ำให้เราเห็นชัดเจนว่า นวัตกรรมที่ดี คือ นวัตกรรมที่พร้อมจะกลายเป็นสิ่งอื่น (Becoming) ซึ่งอาจไม่ใช่ภาพร่างของความคิดตั้งต้น แต่ยืดหยุ่นและปรับเปลี่ยนไปตามบริบทเงื่อนไขที่เกิดขึ้นระหว่างพัฒนานวัตกรรมนั้นๆ

ที่สำคัญ นวัตกรรมเหล่านี้ยังเอื้อให้ผู้ใช้งานสามารถนำไปประยุกต์ใช้หรือดัดแปลงให้สอดคล้องกับชีวิตประจำวัน ธรรมชาติของนวัตกรรมดังกล่าวนี้ จึงเรียกร้องการทำงานบนฐานความรู้ การมีทีมงานที่เข้มแข็ง และมีวัฒนธรรมองค์กรที่เกื้อกูลสนับสนุนซึ่งกันและกัน ซึ่งเป็นระบบนิเวศวิทยาการทำงานที่จำเป็นต้องสร้างให้เกิดขึ้น หากต้องการพัฒนานวัตกรรมให้สำเร็จ



ขอขอบคุณ

- คุณพิมพ์รภัช ศรีบุณยภัสร์
- ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ชัยณรงค์ เหลืองวิลัย
- กองพัฒนานักศึกษา มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- ภาพประกอบจากเฟซบุ๊กเพจ มช. ทูเดย์
- คุณเศรษฐิตา เลการัตน์
- ภาพประกอบจากเฟซบุ๊กเพจ CAPBAGE



สสส
สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ

ศวปถ.
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
www.roadsafetythai.org

RSPF
Road Safety Policy Foundation