

สานพลังประชารัฐ กฎเกณฑ์ขับเคลื่อนดีไม่ขับ



โดย
สุรางค์ศรี ศีตมโนชญ์

สานพลังประชารัฐ
กฎเกณฑ์ขับเคลื่อนดีไม่ซ้ำ

โดย
สุรางค์ศรี ศีตมโนชญ์

สนับสนุนโดย
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (มนป.)
สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

คำนำ

การถอดบทเรียน (lesson learned) เป็นเทคนิคการจัดการความรู้รูปแบบหนึ่งเพื่อสร้างการเรียนรู้ เป็นกระบวนการดึงเอาความรู้จากการทำงานออกมาใช้เป็นทุนเพื่อยกระดับให้ดียิ่งขึ้น การถอดบทเรียน จึงเป็นการสกัดความรู้ที่มีอยู่ในตัวคน (tacit knowledge) ออกมาเป็นบทเรียน/ความรู้ที่ชัดแจ้ง (explicit knowledge) เป็นความรู้ที่มีการบันทึกไว้เป็นลายลักษณ์อักษร ทำให้สามารถเผยแพร่ถ่ายทอดเป็นบทเรียนในรูปแบบชุดความรู้ที่เป็นรูปธรรมและนำไปปรับใช้ให้การปฏิบัติงานมีคุณภาพยิ่งขึ้นได้

ผู้เขียนได้สกัดความรู้และเทคนิคต่างๆของโครงการการพัฒนาความมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการบริหารจัดการแก้ไขปัญหาแมลงช้างจังหวัดภูเก็ตโดยเน้นการสร้างภาคีเครือข่ายของจังหวัดภูเก็ตในการขับเคลื่อนงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ด้วยการเขียนอย่างง่ายๆ เป็นเรื่องเล่า เข้าใจง่าย ไม่ซับซ้อน มุ่งหวังว่าผู้อ่านจะได้ประโยชน์ไม่มากนักน้อย

ในโอกาสนี้ ขอขอบคุณนายแพทย์ วิวัฒน์ ศีตมโนชญ์ที่ให้คำปรึกษาและขอขอบคุณบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการถอดบทเรียนครั้งนี้เป็นอย่างดี

สุรางค์ศรี ศีตมโนชญ์

สารบัญ

5

เกริ่นนำ

7

คุณค่าของการขับเคลื่อน
ความปลอดภัยทางถนน
ของภูเก็ต

8

เทคนิคสำคัญ

9

การก่อตัวของประชารัฐ

13

กระบวนการ
สานพลังสู่เป้าหมาย

15

แกนหลักการดำเนินงาน

15

สัมพันธภาพด้วยการสื่อสาร

16

เกาะติดด้วยข้อมูล

19

ส่งท้าย

21

ภาคผนวก
บทคัดย่อ

การพัฒนาความร่วมมือร่วม
ของภาคีเครือข่ายในการ
บริหารจัดการแก้ไขปัญหา
มาแล้วับ จังหวัดภูเก็ต

สานพลังประชารัฐรุกแก้ปัญหาลดอุบัติเหตุ

เกริ่นนำ

การถอดบทเรียนเป็นส่วนหนึ่งของการจัดการความรู้ เป็นการสืบค้นความรู้จากการทำงาน โดยสกัดเอาความรู้สำคัญที่เกี่ยวข้องกับรายละเอียดขั้นตอนการทำงาน ผลการทำงาน ความรู้ใหม่ๆ ที่เกิดขึ้นระหว่างการทำงาน ทั้งที่เกี่ยวข้องกับความสำเร็จ หรือความล้มเหลว เพื่อเป็นแนวทางการปรับปรุงการทำงานให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้

ผู้เขียนได้ดำเนินโครงการการพัฒนาความมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการบริหารจัดการแก้ไขปัญหามาแล้วซ้ำ จังหวัดภูเก็ต ด้วยการนำข้อมูลสถานการณ์การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่พบแอลกอฮอล์ มาสร้างเป้าหมายร่วมกับภาคีเครือข่าย จัดทำ “โครงการ ต็มแล้วขับ ถูกจับแน่” ใช้แนวคิด “5ส. + 5 ข” (สารสนเทศ (information) สุดเสียง (priority) สหสาขาวิชาชีพ (multidisciplinary) สุดคุ้ม (cost effective) และส่วนร่วมชุมชนและภาคี (community participation) (ชวน เชื่อม ชง ชม เช็ค และช้อน) ในการสร้างภาคีเครือข่าย โดยมีทีมงานสนับสนุน การดำเนินงานเป็นแกนหลักเชื่อมประสานภาคี แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) เป็นผู้เชื่อมแหล่งทุน สโมสรโรตารีทำหน้าที่จัดซื้อ การดำเนินโครงการฯ เกิดจากความร่วมมือของหลายภาคส่วน เช่น การออกแบบโปสเตอร์โดยสมาชิกสโมสรโรตารี การทำสปอร์ต วิทย์จากสื่อวิทยุท้องถิ่น การประชาสัมพันธ์โครงการฯ จากสื่อท้องถิ่น ชมรมผู้ประกอบการ รวบรวมผลการปฏิบัติงานจากตำรวจ ส่วนการวิเคราะห์ผลดำเนินการโดยภาคสาธารณสุข หลังสิ้นสุดโครงการฯ พบว่า ตำรวจมีการตั้งด่านเรียกตรวจผู้ขับขี่รถทั้งหมดรวม 48,782 ราย พบผู้มีแอลกอฮอล์เกิน 50 mg% จำนวน 3,004 ราย ซึ่งมากกว่าการปฏิบัติงานในปีที่ผ่านมา 10 เท่า (เฉลี่ยการตรวจจับกุมผู้ดื่มแล้วขับ 3 ปีซ้อนหลัง 268 รายต่อปี) เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2558 - 2559 ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่ดื่มแอลกอฮอล์ลดลงร้อยละ 8.8 ส่วนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนที่ดื่มแอลกอฮอล์ ลดลงร้อยละ 3.5 จากผลสำเร็จของโครงการนี้จึงมีคำถามสำคัญว่า รูปแบบของการสร้างความมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายที่เข้ามาประสานพลังในการพยายามทำให้ลดพฤติกรรมมาดื่มแล้วขับของผู้ใช้ถนนในจังหวัดภูเก็ตเป็นอย่างไร มีเทคนิคอะไรที่จะทำให้เกิดการสานพลังของทุกภาคส่วน (ภาครัฐ เอกชน และประชาชน)

ผู้เขียนจึงได้รวบรวมความรู้ จากกระบวนการทำงาน โดยเข้าร่วมสังเกตแบบมีส่วนร่วม ตั้งแต่เริ่มต้นการพัฒนาความมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการบริหารจัดการแก้ไขปัญหามาแล้วซ้ำ จนสิ้นสุดโครงการ หลังจากนั้นมีการสัมภาษณ์เครือข่ายทั้งผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานที่มีส่วนร่วมในการดำเนินโครงการฯ ด้วยการให้เล่าประสบการณ์วิธีการทำงาน จนได้ข้อมูลอ้อมตัว เพื่อนำความรู้ที่ได้จากการถอดบทเรียนนี้ไปใช้เป็นแนวทางการปรับปรุงงาน และต่อยอดความสำเร็จที่เกิดขึ้น

การถอดบทเรียนครั้งนี้จะเน้นกระบวนการสร้างความมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย ในจังหวัดภูเก็ต จากทุนเดิมก่อนเริ่มโครงการ ดิมแล้วขับ ถูกจับแน่ เพื่อให้ผู้อ่านเห็นวิวัฒนาการของการสร้างภาคีเครือข่ายในจังหวัดภูเก็ตที่มีใช้มาได้มาเพียงชั่วข้ามคืน แต่ต้องอาศัยระยะเวลาในการบ่มเพาะความสัมพันธ์ ความศรัทธา และความไว้วางใจ ตลอดจนการสร้างกรอบทางความคิด เพื่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร การแก้ไขปัญหาาร่วมกันอย่างสร้างสรรค์ ซึ่งความร่วมมือของเครือข่ายเป็นกุญแจสำคัญในการขับเคลื่อนนโยบายและการทำงานการดำเนินงานการแก้ไขหรือป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

คุณเดิมของการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนของภูเก็ต

ลองนึกถึงมือที่มีนิ้วเพียงนิ้วเดียว ว่าสามารถทำงานอะไรได้บ้าง ถ้าเหลือเพียงนิ้วชี้ คงได้แต่นิ้วสั่งการ ถ้าเป็นนิ้วอื่นๆ คงได้แต่ส่งสัญญาณไปตามเรื่องตามราว พอมีมือนิ้วรวมกันครบ 5 นิ้ว ทำงานได้มากมาย ไม่ใช่ 5 เท่า แต่มากมายแบบทวีคูณรวมนิ้วมือ ชูกำปั้น ร่วมกันทำงาน ของภาคีภูเก็ต ก่อนหน้าปี 2551 การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในจังหวัดภูเก็ตสูงสุด ติดอันดับหนึ่งในห้าของประเทศมาเป็นเวลาหลายปี สามวัน ตายสองคน คือ การแสดงสถิติแบบง่ายที่ชาวภูเก็ตคุ้นเคย ทำอะไรไม่ได้หรอกเพราะวินัยจราจรของคนไทยมันแย่ เปลี่ยนผู้ว่าตั้งหลายคนแล้วไม่เห็นจะแก้อะไรได้เลย คือการมองความหวังในการแก้ปัญหา

จุดเริ่ม ก่อจากโครงการของ ศวปด. (ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน)

ย้อนไปเมื่อปี 2551 นายแพทย์ธนะพงศ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนนได้เชิญชวนภาคีจังหวัดภูเก็ตให้เข้าร่วมโครงการการใช้ข้อมูลเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ โดยสนับสนุนเงินจากศูนย์วิชาการฯ มาให้ทำงานประมาณสองแสนบาท ระยะเวลาทำงาน 1 ปี ระยะเวลาหลังรับโครงการ ภาคีไม่มีแนวทางในการทำงานเพราะโจทย์ที่ให้มากว้างมาก การใช้ข้อมูลในการแก้ไขปัญหาครอบคลุมมิติหลายด้าน สิ่งที่ทดลองทำคือการตั้งคณะทำงานข้อมูลอุบัติเหตุขึ้น

รวบรวมนิ้วมือให้ครบเพื่อมาทำงานด้วยกัน

ภาคีเริ่มจากการใช้วิธีการ 5 ช. คือการชักชวน และเชื่อมกรรมกรที่ประกอบด้วยตำรวจขนส่ง แขวงทางหลวง เจ้าหน้าที่สาธารณสุขจากสำนักงานสาธารณสุขจังหวัด และเจ้าหน้าที่จากมูลนิธิกุศลธรรมซึ่งเป็นอาสาสมัครในพื้นที่ มาประชุมหารือกันโดยเริ่มต้นจากการเปิดโอกาสให้ภาคีแสดงความคิดเห็นว่าจะทำเรื่องนี้อย่างไร ท้ายสุด เพราะการเสียชีวิตในแต่ละเดือน มากกว่า 20 รายไม่รู้จะเริ่มตรงไหน จึงทำให้มติที่ประชุมระบุให้ ตำรวจและโรงพยาบาล นำเสนอผู้เสียชีวิตเพียง 1 รายต่ออำเภอเพื่อให้ที่ประชุมวิเคราะห์ และหาทางแก้ไข

เมื่อมีโจทย์ร่วม การทำงานจึงมีเป้าหมายร่วมตามมา

บรรยากาศการก่อตัวของภาคีใช้วิธีเสนอข้อมูลการเสียชีวิตของคนในพื้นที่นำเสนอจาก ตำรวจ 3 อำเภอ อำเภอละ 1 ราย (เช็ค) หลังประชุมภาคีจะลงมือแก้ไขทุกรายที่นำมาเสนอ โดย

ส่วนใหญ่ระยะแรกแก้ไขด้วยการแก้จุดเสี่ยงของการเกิดเหตุ และอาศัยความรู้เท่าที่มี ในขณะนั้น ผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับวิศวกรรมมากที่สุดคือเจ้าหน้าที่จากแนวทางหลวงซึ่งมีประสบการณ์และมีความรู้เรื่อง มาตรฐานความปลอดภัยของทางหลวง การแก้ไขไม่รองรับประมาณ อาศัยทรัพยากรที่มีในพื้นที่มาดำเนินการเช่นการปรับสัญญาณไฟจราจรเป็น เหลืองกระพริบหลังเที่ยงคืนเป็นไฟจราจร 24 ชั่วโมง การวางเกาะกลางชั่วคราวเพื่อปิดกั้นการลื่นไถลในทางแยกที่เกิดอุบัติเหตุบ่อย เป็นต้น การประชุมสรุปติดตามผลทำสม่ำเสมอเกือบทุกเดือนโดยมีเจ้าหน้าที่สาธารณสุขคอยติดตาม ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุซ้ำ (ซ้ำ) ซึ่งผลการแก้ไขเกิดการลดการเกิดอุบัติเหตุซ้ำและการเสียชีวิตได้อย่างเห็นผล ภาคิจึงนำเรื่องดังกล่าวมาชื่นชม (ชม/เชียร์) ในเวทีประชุมซึ่งทำให้ความสัมพันธ์ และบรรยากาศในการประชุมเป็นไปได้อย่างดี

เทคนิคสำคัญ

เข้าใจ เข้าถึง พัฒนา

การประชุมในห้องและการลงพื้นที่ทำงานด้วยกันในการสำรวจจุดเสี่ยงต่างๆ ทำให้เกิดสัมพันธภาพในลักษณะมิตรไมตรีของภาคี นอกจากนี้การเข้าพบผู้บริหารท้องถิ่นของพื้นที่จุดเสี่ยงในลักษณะสหสาขาวิชาชีพที่มีสาธารณสุข ตำรวจและเจ้าหน้าที่จากแขวงจะเป็นการพบปะที่ตรงพลัง เพราะนอกจากการแสดงถึงความสำคัญของปัญหาที่ทุกฝ่ายเห็นพ้องตรงกันแล้ว ความรู้ความชำนาญของสหสาขาเสริมซึ่งกันและกัน ที่เป็นตัวคุณทำให้ 3 หน่วยงานหลักสามารถผลักดันการแก้ไขปัญหาด้วยการสนับสนุนงบประมาณจากท้องถิ่น การแก้ไขปัญหาลดจุดเสี่ยงต่างๆในพื้นที่จึงขยายตัวมากขึ้น

กินข้าว เล่าเรื่อง

การนัดหมายประชุมที่เป็นทางการต้องการความพร้อมและเวลาของหน่วยงานต่างๆ ด้วยแนวคิดที่ว่า หากจะแก้ปัญหาใหญ่ๆต้องใช้คนกลุ่มเล็กๆ ภาคิจึงเกิดจึงเกิดแนวคิดการนัดประชุมกลุ่มเล็กๆเฉพาะผู้เกี่ยวข้อง เพื่อแก้ปัญหาที่ต้องวางตรงกัน จึงนัดพบกันช่วงเที่ยงเพื่อทานอาหารและคุยงานไปในขณะเดียวกัน จึงทำให้เกิดบรรยากาศ “กินข้าวเล่าเรื่อง” ความพร้อมของเวลาที่ต้องวางจึงลดลง บรรยากาศในการพูดคุยเป็นกันเอง นำสู่การเชื่อมภาคีด้วยใจ ทำงานกันด้วยแนวราบของคนที่มีความคิดและเป้าหมายเดียวกัน

เส้นประสานประสาน มือทำงานกลมเกลียวกันมากขึ้น

การทำงานโดยอาศัยข้อมูล ทั้งข้อมูลสถิติการเกิดเหตุ การลงมือแก้ไขและผลลัพธ์จากการแก้ไข ที่สามารถลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุได้ชัดเจน ทำให้ทุกคนเกิดความหวังละเห็นชัดว่า “เพียงแต่ ลงมือทำ” ผลสำเร็จไม่ยากเกินเอื้อม การใช้ข้อมูลทำงานเหมือนระบบประสาทที่เชื่อมหน่วยงานต่างๆเข้าด้วยกัน และทำให้แต่ละหน่วยรู้ปัญหาและความเสี่ยงที่ต้องแก้ไข

ความเสี่ยงจากพฤติกรรมของผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยที่ทางสาธารณสุขประเมิน ที่มีผู้ขับขี่สวมหมวกร้อยละ 60 และผู้ซ้อนท้ายสวมหมวกเพียงร้อยละ 4 ในปี 2553 เป็นโจทย์ท้าทายภาคีตำรวจ โดยผู้กำกับสถานีตำรวจภูธร อ.เมืองคือ พ.ต.อ.วันไชย เอกพรพิชญ์ (ปัจจุบัน พล.ต.ต.ผู้บังคับการตำรวจภูธร จังหวัดนครศรีธรรมราช) ได้ลงทำโครงการหมวกนิรภัย 100 % ในเขตเทศบาล ด้วยแนวคิดของการบังคับใช้กฎหมายควบคู่กับมาตรการประชาสัมพันธ์และความมีส่วนร่วมขององค์กรต่างๆ ตัวอย่างที่เป็นรูปธรรม คือ การทำความเข้าใจและสร้างความร่วมมือกับมอเตอร์ไซค์รับจ้างในเขตเมืองในการขับเคลื่อนการสวมหมวกนิรภัย 100 % นอกจากนี้ยังประชาสัมพันธ์อย่างเข้มข้นเป็นระยะเวลา 3 เดือนก่อนบังคับใช้กฎหมาย การทำงานอย่างมีกลยุทธ์และแผนที่ดีทำให้อัตราสวมหมวกนิรภัยของจังหวัดสูงขึ้นสู่ระดับต้นๆของประเทศอย่างรวดเร็ว

เชื่อมจากมือสู้หิว นโยบายและข้อสั่งการของผู้นำ

การที่ภาคีระดับผู้ปฏิบัติเข้มแข็งขึ้น ถึงระดับพูดและทำไปในแนวทางเดียวกันทำให้การเคลื่อนงานถึงระดับผู้ว่าราชการจังหวัดง่ายขึ้น ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเทศกาล ผู้ว่าราชการจังหวัดใช้ข้อมูลของภาคีในการสั่งการตั้งจุดตรวจบูรณาการตามพื้นที่เสี่ยงที่ภาคีเสนอ บางท่านสั่งการให้เกิดการตอบสนองแก้ไขจุดเสี่ยงทันทีที่เกิดอุบัติเหตุ ทำให้ในหลายๆ ปี อุบัติเหตุในช่วงเทศกาลลดลงอย่างเห็นผล นอกจากนี้ในการรวบรวมข้อมูลจุดเสี่ยงทั่วจังหวัดทำให้เกิดข้อสั่งการจากผู้ว่าราชการจังหวัดให้ท้องถิ่นอบจ.และท้องถิ่นต่างๆแก้ไขจุดเสี่ยง จึงทำให้ในระยะเวลาที่ผ่านมาก มีจุดเสี่ยงที่ได้รับการแก้ไขไม่ต่ำกว่า 200 จุดด้วยงบประมาณรวมไม่ต่ำกว่า 84 ล้านบาท

การก่อตัวของประชารัฐ

ตัวเลข $2 + 2 = 5$ หมายความว่า การรวมพลังกันทำงานนำไปสู่ผลลัพธ์ที่มีคุณค่าหรือเข้มแข็งมากกว่าการที่แต่ละองค์กรจะทำงานโดยโดดเดี่ยว พลังภาคส่วนของชุมชนและเอกชนเกื้อหนุนต่อการทำงานภาครัฐอย่างมาก ส่วนใหญ่ของช่องว่างที่ไม่มีความร่วมมือกันเกิดขึ้นเนื่องจากภาคเอกชนมองงานทำงานของภาครัฐในลักษณะการทำงานตามนโยบายซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงตามผู้บริหาร ขาดความต่อเนื่อง และมองการทำงานของภาครัฐเหมือนไฟไหม้ฟาง ภาคีเกิดที่ทำงานต่อเนื่องยาวและมีผลสำเร็จที่จับต้องได้เป็นต้นทุนสำคัญในการสร้างความเชื่อถือให้ภาคเอกชน ชุมชนการทำงานของภาคี ระยะเวลาจึงมีภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการทำงานมากขึ้นในหลายรูปแบบ อาทิ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ สนับสนุนการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัยด้วยมาตรการองค์กรอย่างเข้มแข็ง โรงเรียนสอนขับซึ่รถยนต์ก็มาช่วย บริษัท SGS ซึ่งมีโรงเรียนสอนขับซึ่ปilotดภัยร่วมสนับสนุนการสอนขับซึ่ปilotดภัยให้นักเรียน สื่อขยายอย่างเข้มข้น วิทยาลัยเทคนิค ไอดี เอฟเอ็ม ที่เป็นภาคเอกชนที่ทำธุรกิจสื่อสารมวลชนของจังหวัดภาคีได้ได้ช่วยสนับสนุน

การประชาสัมพันธ์ให้จังหวัดภูเก็ตทั้งในรูปแบบแผ่นป้ายประชาสัมพันธ์ รถแห่เคลื่อนที่ สื่อวิทยุกระจายเสียง วิดีโอและภาพข่าว งบประมาณที่แท้จริงไม่ทราบแน่ชัด แต่ข้อมูลจากเจ้าของกิจการที่ไม่บอกตัวเลขตรงๆ มีมูลค่าหลายล้านบาท

มุ่งทำอะไร สร้างภาคีก่อน

ในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยเสี่ยงของอุบัติเหตุเช่นการทำโครงการตีไม้ขับ พาเพื่อนกลับบ้าน ต้องการความร่วมมือส่วนร่วมจากภาคเอกชนโดยเฉพาะผู้ประกอบการสถานบันเทิง ภาคีจึงเชิญชวนชมรมผู้ประกอบการสถานบันเทิงร่วมขับเคลื่อนโครงการ เพื่อดูแลลูกค้าให้ปลอดภัยมากขึ้นโดยให้เจ้าของสถานบันเทิงให้ลูกค้าที่ดื่มแอลกอฮอล์สามารถเรียกรถรับส่งจากมูลนิธิกุศลธรรมในพื้นที่ขับรถไปส่งที่บ้านโดยไม่มีค่าใช้จ่าย โรงเรียนเอกชนมาช่วยสร้างความปลอดภัย โรงเรียนขจรเกียรติศึกษา จัดกิจกรรมเพื่อความปลอดภัยและให้เด็กนักเรียนผลิตสื่อประชาสัมพันธ์เพื่อเผยแพร่ทางโซเชียลมีเดีย เอกชนหนุนช่วยเครื่องมือ ตำรวจไม่มีเครื่องมือคัดกรองแอลกอฮอล์เพื่อบังคับใช้กฎหมาย ในปี 2556 มูลนิธิกุศลธรรมภูเก็ตบริจาคเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ในลมหายใจแบบคัดกรองให้เจ้าหน้าที่ตำรวจ 20 เครื่อง มูลค่ากว่าสองแสนบาท

การชวนโรตารีมาร่วม

สโมสรโรตารีเป็นองค์กรเอกชนที่ไม่แสวงหากำไร มีกิจกรรมเพื่อสังคมสม่ำเสมอ ประมาณปี 2557 ทางสโมสรโรตารีได้เชิญ นายแพทย์ วิวัฒน์ ศีตมโนชญ์ให้เป็นองค์ปาถก จึงเป็นโอกาสให้สามารถแสดงปัญหาอุบัติเหตุและความร่วมมือของภาคีในช่วงที่ผ่านมาที่ทำงานด้านการลดอุบัติเหตุในจังหวัด หลังจากการปาถกในครั้งนั้น ได้มีการนัดหมายพูดคุยในลักษณะกินข้าว เล่าเรื่องกับกรรมการสโมสรโรตารีอีกหลายครั้ง จนสโมสรโรตารีให้ความสนใจที่จะทำกิจกรรมการป้องกันอุบัติเหตุอยู่ในแผนงานประจำปี ระยะแรกเน้นเรื่องการรณรงค์ในกลุ่มเยาวชนเพื่อให้สวมหมวกนิรภัยและไม่ฝ่าฝืนกฎจราจร

การสนับสนุนจาก Safer Roads Foundation (SRF)

ในปี 2558 ระหว่างการประชุมแบบกินข้าวเล่าเรื่องกับผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ต ภาศิกูเกิดเสนอเรื่องปัญหาการตีไม้แล้วขับขี่ ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญของการบาดเจ็บและเสียชีวิต การดำเนินงานมีปัญหาคือการขาดแคลนเครื่องตรวจแอลกอฮอล์จากลมหายใจ ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ภาศิกูเกิดจึงทำโครงการขอการสนับสนุนเครื่องตรวจแอลกอฮอล์จากลมหายใจจากมูลนิธิ Safer Roads Foundation แห่งประเทศอังกฤษ ในระยะแรกประธานมูลนิธิคือคุณ Michael Woodford เห็นว่าจังหวัดภูเก็ตมีความเจริญเศรษฐกิจดี อยากรจะสนับสนุนจังหวัดที่ขาดแคลนจริงๆ

ข้อมูลแน่นๆ แรงสนับสนุนจากภาคีทำให้โครงการนี้เกิดขึ้นได้

ด้วยการสนับสนุนจากภาคีในจังหวัดต่างๆ รวมทั้งในส่วนกลางที่ทำให้คำยืนยันว่า ภาคีคู่เกิตทำงานจริง โอกาสที่งบประมาณที่ทางมูลนิธิสนับสนุนลงมา จะทำให้เกิดการแก้ปัญหาอย่างเป็นรูปธรรมและยั่งยืนมีสูงมาก รวมทั้งข้อมูลที่ภาคีนำเสนอต่อมูลนิธิ คุณ Michael Woodford จึงให้การสนับสนุน แต่เนื่องจากยังไม่รู้จักภาคีและไม่เคยลงมาเยี่ยมพื้นที่ จึงสนับสนุนงบประมาณเพียงครึ่งเดียว โดยให้เครื่องมือตรวจแอลกอฮอล์ในลมหายใจมา 39 เครื่องจากที่ขอสนับสนุนไป 78 เครื่อง (เครื่องคัดกรอง 30 เครื่อง เครื่องตรวจแบบพกพาได้ 9 เครื่อง)

สร้างความโปร่งใส โรตารีช่วยได้มาก

ภาคีคู่เกิต ขอให้โรตารีสโมสรทุ่งคาเป็นผู้รับทุนและดำเนินการจัดซื้อเครื่องตรวจแอลกอฮอล์ให้เพื่อลดขั้นตอนของราชการและที่สำคัญ คือ การที่สโมสรโรตารีเป็นองค์กรเอกชนที่ไม่แสวงหากำไร บริหารงานในรูปแบบกรรมการทำให้เป็นหลักประกันในความโปร่งใส ตรวจสอบได้ เมื่อเสนอโครงการที่มีความร่วมมือกับโรตารีด้วยจึงทำให้ผู้ให้ทุนเกิดความมั่นใจและสบายใจ

ประมาณเดือนสิงหาคม 2558 คุณ Michael Woodford ได้ลงมาเยี่ยมพื้นที่คู่เกิตพร้อมทำพิธีส่งมอบเครื่องตรวจแอลกอฮอล์จากลมหายใจ และได้เห็นความจริงจังและความเข้มแข็งของภาคีในพื้นที่ จึงแจ้งให้พื้นที่ทดลองทำวงเวียน เพื่อเป็นต้นแบบสร้างความปลอดภัย และให้ค้นหาพื้นที่เสี่ยง 10 จุดเพื่อขอสนับสนุนงบประมาณแก้ไข

จากแยกสุดอันตราย เป็นสัญลักษณ์เมือง ที่ปลอดภัย

สี่แยกถนนสุรินทร์-นริศรซึ่งอยู่บริเวณหน้าศาลากลางแยกนี้แม้จะอยู่กลางใจเมืองและมีสัญญาณไฟจราจรเพื่อสร้างความปลอดภัย แต่ในช่วงกลางคืน มักมีการขับรถฝ่าไฟสัญญาณจราจรเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุเป็นจำนวนมาก โดยมีผู้เสียชีวิตสูงถึง 5-9 รายในระหว่างปี 2556-2558 ภาคีจึงเสนอจุดเสี่ยงนี้เพื่อขอรับการสนับสนุนงบประมาณ





กระบวนการสานพลังสู่เป้าหมาย

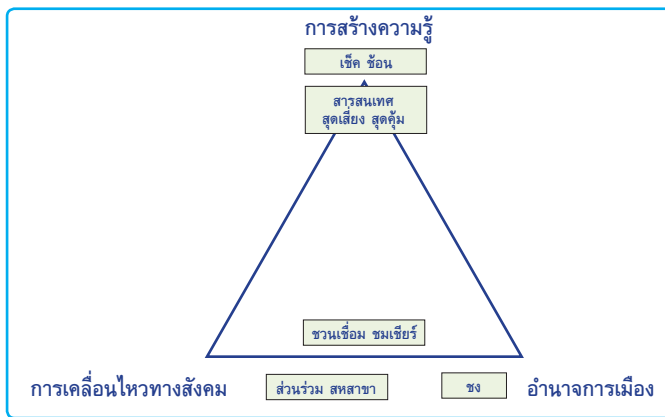
“ต้องใช้หिनถึงสองก้อนถึงจะเกิดไฟได้” (Liuosa May Alcott) เมื่อหินสองก้อนกระทบกันจึงก่อให้เกิดประกายไฟ ยิ่งหากมีวัสดุอื่นเช่น เชื้อเพลิง น้ำมัน ฯ การเกิดไฟจึงง่ายดวยขึ้น การร่วมกันทำงานระหว่างหน่วยงานไม่ได้เพิ่มขีดความสามารถเป็นจำนวนบวก ภาษาอังกฤษใช้คำว่า synergy แปลว่าการผนึก พลัง เป็นปรากฏการณ์ที่พลังหรือของสองอย่างหรือมากกว่า มีปฏิสัมพันธ์กัน ก่อให้เกิดผลลัพธ์ที่คาดไม่ถึง และมากกว่าผลที่เกิดจากแต่ละอย่างที่ยแยกกันเกิดขึ้นแล้วนำมารวมกัน

การใช้ยุทธวิธี 5ซ + 5ส. ซึ่งประกอบด้วย 1) ชงข้อมูล คือการรวบรวมและจัดเตรียมข้อมูลที่สำคัญเข้าสู่เวที จุดประกายคนทำงาน 2) ชักชวน / เชื่อม ภาคี ที่เกี่ยวข้อง 3) ชื่นชมเชยร์ และสร้างแรงบันดาลใจให้คนทำงาน 4) ช้อนแผนงาน โครงการที่ภาคีเข้ามาร่วมผลักดันและ 5) เช็ค โดยมีระบบติดตามกำกับ ส่วน 5 ส. การเคลื่อนงานชุมชนปลอดภัย ประกอบด้วย 1) สารสนเทศ (information) 2) สุดเสียง (priority) ระบุปัญหาที่สำคัญ 3) สหสาขาวิชาชีพ (multidisciplinary) 4) สุดคุ้ม (cost effective) เลือกมาตรการดำเนินงานที่คุ้มค่าและเป็นไปได้ 5) ส่วนร่วมชุมชนและภาคี (community participation) ยุทธวิธี 5ซ + 5ส. นี้ เป็นการสานพลังที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญทั้งในเชิงความคิดและกระบวนการการทำงานจนทำให้มีการพัฒนาต่อยอดของเครือข่ายขยายไปอย่างกว้างขวาง หลายๆ สุดเสียงไม่ว่าจะเป็นจุดเสียง พหุติกรรม เสียงได้ถูกแก้ไขเปลี่ยนแปลง

จุดเริ่มการสานพลังสู่เป้าหมายของภาคีภูเก็ตนั้น ใช้ ส.แรก คือ สารสนเทศทั้ง คน รถ และถนน มาเป็นตัวชง / เชื่อมให้ภาคี (ส.ที่ 2 สหวิชาชีพ) เห็นภาพ เห็นความสำคัญของปัญหา ทำให้ไม่ต้องทำ (เชยร์/สร้างแรงบันดาลใจ) จะทำอะไร (เลือกสุดเสียง สุดคุ้ม /ช้อนแผนงาน โครงการร่วมผลักดัน) ทำอย่างไร (ส่วนร่วมชุมชนและภาคี) ทำแล้วเกิดผลอย่างไร (เช็ค)

จะเห็นได้ว่า สารสนเทศ สุดเสียงและสุดคุ่มนี้คือมุมมองการสร้างความรู้ สำหรับสหสาขาและส่วนร่วมมองได้สองมุมคือเป็นระดับเครือข่ายคนทำงานหรือส่วนร่วมในภาคนโยบายการเมืองและการเคลื่อนไหวทางสังคมด้วย

การสร้างความรู้ สารสนเทศ สุดเสียง สุดคุ่ม เกิดจากการเช็คข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจร ไม่ว่าจะเป็น คน รถ ถนน เช็คสถานการณ์อุบัติเหตุการณ่ความรุนแรง เช็คเพื่อประเมินผลการทำงาน ข้อค้นคว้าความรู้ที่มีมาสร้างเป็นความรู้ เพื่อให้แก้ไขปัญหาล่าสุดเสียงได้โดยวิธีการที่ สุดคุ่ม



ตัวอย่างของข้อมูลที่ภาคีเกิดเลือกใช้

- **คน** การบาดเจ็บและเสียชีวิตที่ศีรษะเป็นอย่างไร อัตราสวมหมวกกันชนี่ คนซ้อนเป็นร้อยละเท่าไร แนวโน้มแต่ละพื้นที่ตำบลเป็นอย่างไร แต่ละช่วงเวลาเป็นอย่างไร การดื่มแล้วขับ การบาดเจ็บและเสียชีวิตที่มีแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นอย่างไร อัตราการตรวจพบการดื่มแล้วขับเป็นอย่างไร การใช้ความเร็ว ความเร็วของรถแต่ละประเภทตามจุดเสียงสำคัญเป็นอย่างไร
- **รถ** เนื่องจากต้องใช้ข้อค้ความรู้ด้านวิศวกรรมยานยนต์ จึงทำได้เฉพาะการเก็บข้อมูลรถบรรทุก/รถโดยสารตกเขา
- **ถนน** เก็บข้อมูลสถิติจุดเกิดเหตุบ่อย และดำเนินการสำรวจถนนของแขวงทางหลวง 197 ก.ม. และทางหลวงชนบท 116 ก.ม. โดยใช้เทคนิคการประเมินความปลอดภัยทางถนนของ IRAP (international road assessment program)

นอกจากข้อมูลสถิติตัวเลขแล้ว ทางที่มงานภูเกิดใช้ข้อมูลการวิจัยต่างๆ ที่มีอยู่มาเป็นเครื่องมือในการแก้ไขปัญหาเช่น การใช้เครื่องตรวจวัดความเร็วแบบถาวร สามารถลดความเร็วรถ

ลง 5-14 กม./ชม. ลดการเสียชีวิตในจุดติดตั้งดังกล่าวได้ร้อยละ 6-21 การติดตั้ง shoulder rumble strips ลดอุบัติเหตุร้อยละ 30 วงเวียน ลดการเกิดอุบัติเหตุร้อยละ 32 - 69.9 เป็นต้น การอาศัยข้อมูลวิชาการสนับสนุนการทำงานทำให้การแก้ไขปัญหามีประสิทธิภาพและมีวิธีการแก้ไขที่มีหลักฐานทางวิทยาศาสตร์สนับสนุน

แกนหลักการดำเนินงาน

“การทำงานของภาคีเกิดไม่มีพระเอก” เป็นคำกล่าวของ พล.ต.ต.ธีระพล ทิพย์เจริญ ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดภูเก็ต แกนหลักของภาคีในโครงการเต็มแล้วขับ ถูกจับแน่ ได้แก่ ตำรวจ สอจร. สโมสรโรตารี และสื่อท้องถิ่น หน่วยงานสนับสนุนรอง ได้แก่ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดภูเก็ต บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดภูเก็ต มูลนิธิคุณธรรม แขวงทางหลวง ท้องถิ่นจังหวัดเป็นภาคีที่ทำงานและพบปะกันบ่อยมาก อาศัยเวทีกินข้าว เล่าเรื่อง พบกันทุกเดือนและบางเดือนมากกว่าสองครั้ง โดยอาศัยหลัก “เรื่องใหญ่ ต้องคุยกันด้วยคนจำนวนน้อยๆ” เวทีการพูดคุยมีทั้งเชิงปัญหาการทำงาน ประเด็นที่จะขับเคลื่อนและตัวเลขข้อมูลที่ค้นพบ บรรยายภาคีในการประชุมเหมือนเพื่อน เป็นแบบสบายๆ ที่ “สรวลเสเฮฮา แต่ได้งาน” เพราะทุกครั้งหลังประชุมแบบนี้ จะเกิดภารกิจที่มอบหมายให้ภาคีไปร่วมกันดำเนินการต่อ แต่สิ่งที่ขาดไม่ได้ในการทำงานของเครือข่าย คือ กลุ่มแกนนำที่เข้ามาทำหน้าที่ประสานงาน ให้สมาชิกได้พบปะพูดคุยและร่วมขับเคลื่อนกระบวนการ



สัมพันธภาพด้วยการสื่อสาร

นอกจากเครือข่ายที่มีความสัมพันธ์ที่โยงใยมีความร่วมมือจากเวทีที่พบปะกันแบบเป็นทางการและไม่เป็นทางการแล้ว สิ่งที่มีความสำคัญต่อเครือข่าย คือ การสื่อสารระหว่างกัน นับตั้งแต่การสื่อสารระหว่างปัจเจกบุคคลกับปัจเจกบุคคล กลุ่มกับกลุ่ม และระหว่างเครือข่ายกับเครือข่าย กระบวนการสื่อสารนั้นจะช่วยให้สมาชิกในเครือข่ายเกิดการรับรู้ เกิดการยอมรับในกระบวนการทำงานและช่วยรักษาสัมพันธภาพที่ดีต่อกัน ความสัมพันธ์ที่เกิดจากการติดต่อสื่อสารที่ต่อเนื่องถ้าระบบความสัมพันธ์ได้รับการตอบสนองหรือการขาดการติดต่อแล้ว ความเป็นเครือข่ายก็อยู่ในภาวะที่เสื่อมถอย กลุ่มไลน์ “แกน สอจร.ภูเก็ต” เป็นเครื่องมือสำคัญในการสื่อสารของภาคีไลน์วงนี้จะเน้นการสื่อสารเรื่องงาน จึงไม่มีการทักทายสวัสดิยามเช้าด้วยดอกไม้หรือสิ่งที่ไม่เกี่ยวข้องกับงาน นอกจากนี้หากมีความจำเป็นเพิ่มจะสร้างวงไลน์เฉพาะกิจเช่นวง redlight camera เพื่อสื่อสารในโครงการติดตั้งกล้องอัตโนมัติ 5 ทางแยกเป็นต้น



เกาะติดด้วยข้อมูล

ข. ตัวสุดท้าย คือ การเช็ค ว่าสิ่งที่ทำมาแล้ว ได้ผลเป็นอย่างไร ถือเป็นขั้นตอนที่สำคัญเป็นอย่างยิ่งที่จะช่วยให้ทราบว่า โครงการ กิจกรรมที่ดำเนินไปนั้นประสบผลสำเร็จหรือไม่ มีประสิทธิภาพหรือไม่ ผลจากการติดตามและประเมินผลจะให้ข้อมูลที่แสดงให้เห็นถึงความสำเร็จ จุดแข็ง จุดอ่อน และแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขการดำเนินงาน ภาคีภูเก็ตอาศัยหน่วยงานสาธารณสุขเป็นพนักงานด้วยข้อมูลสถิติ ในการติดตาม ทั้งในแง่ของสถิติ แนวโน้ม กระบวนการ รวมทั้งผลลัพธ์จากการดำเนินงาน นำผลสำเร็จมาขึ้นชมภาคีและแก้ไขปรับปรุงการดำเนินงาน

แง่สถิติและแนวโน้ม

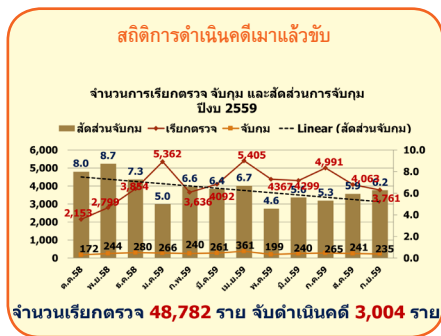
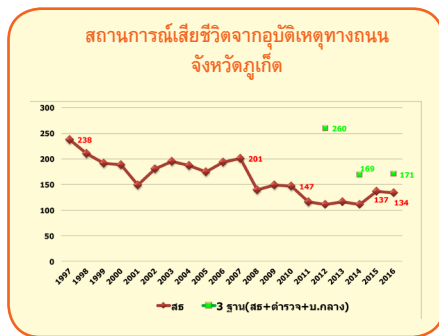
มีการประเมินติดตามทั้งในแง่สถิติการเจ็บและการตายโดยในระยะแรกใช้ฐานข้อมูลจากสาธารณสุขเพียงฐานเดียว ในระยะหลังการประเมินติดตามการเสียชีวิตใช้ข้อมูล 3 ฐานเป็นหลัก

แง่กระบวนการ

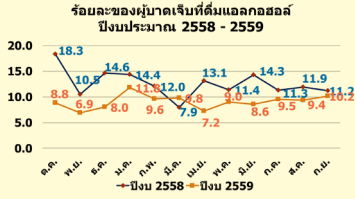
มีการติดตามการอัตราการบังคับใช้กฎหมายถึงระดับพื้นที่ จำนวนการเกิดเหตุและความเร็วในการออกเหตุของหน่วยฉุกเฉินเป็นต้น

แง่ผลลัพธ์จากการดำเนินงาน

มีการประเมินติดตามทุกๆโครงการของการแก้ไขปัญหาคอขวดเหตุเช่น ผลจากการดำเนินการเรื่องดื่มไม่ขับ อัตราการตรวจพบการดื่มแล้วขับมีแนวโน้มอย่างไร ส่งผลต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่มีแอลกอฮอล์เป็นอย่างไร อัตราการตรวจจับหมวกนิรภัย ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของอัตราการสวมหมวกนิรภัยอย่างไร การบาดเจ็บที่ศีรษะและอัตราการสวมหมวกนิรภัยในผู้บาดเจ็บเป็นอย่างไรเป็นต้น

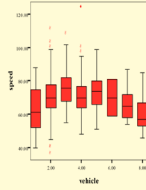


ผลการเรียกรถตรวจและดำเนินคดีเฝ้า



ร้อยละของผู้มาดแจ้งที่ดื่มแอลกอฮอล์ลดลง

การเก็บข้อมูลก่อนดำเนินงาน ความเร็ว



- ความเร็วเฉลี่ยพาหนะทุกประเภท
 - 70.2 กม./ชม SD 11.2
 - สูงสุด 124 ต่ำสุด 36 กม./ชม
- รถกึ่งสาธารณะ 76.5 กม./ชม.
- รถตู้ 72.9 กม./ชม.
- รถบัส 70.9 กม./ชม.
- รถกึ่งส่วนบุคคล 70.6 กม./ชม.
- รถโดยสารสองแถว 70.0 กม./ชม.
- รถบัส/รถทัวร์ 66.3 กม./ชม.
- รถจักรยานยนต์ 64.1 กม./ชม.
- รถบรรทุก 60.5 กม./ชม.

ข้อมูลตาย 3 ฐาน = สถานการณ์จริง

เดือน	ตำรวจ	รวม	สถานี	สถานี
ม.ค.	11	7	13	31
ก.พ.	9	4	15	30
มี.ค.	7	3	12	22
เม.ย.	8	5	13	26
พ.ค.	7	3	8	18
มิ.ย.	4	6	7	17
ก.ค.	4	4	10	14
ส.ค.	5	4	4	13
ก.ย.	10	11	14	35
รวม	65	51	96	212

- Ranking 3 ฐาน
- ปี 2555 260 งาม
- ปี 2557 169 งาม

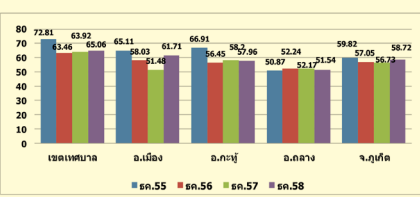
การเพิ่ม/ลดลงของอัตราการเสียชีวิต

จังหวัด	ปี 2555	ปี 2557
กรุงเทพฯ	1.71	1.71
เชียงใหม่	1.71	1.71
ขอนแก่น	1.71	1.71
อุดรธานี	1.71	1.71
หนองคาย	1.71	1.71
ยโสธร	1.71	1.71
กาฬสินธุ์	1.71	1.71
มหาสารคาม	1.71	1.71
ร้อยเอ็ด	1.71	1.71
มหาสารคาม	1.71	1.71
ร้อยเอ็ด	1.71	1.71
มหาสารคาม	1.71	1.71
ร้อยเอ็ด	1.71	1.71

การเพิ่ม/ลดลงของอัตราการเสียชีวิต

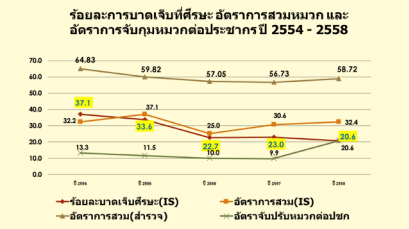
จังหวัด	อันดับ
ยะลา	1
ภูเก็ต	3
ระนอง	4
พังงา	6
นเรศวร	7
ตรัง	7
สตูล	12
กาฬสินธุ์	19
กระบี่	21
พัทลุง	29
ปัตตานี	30
ชุมพร	35
สงขลา	48
นราธิวาส	65
สุราษฎร์ธานี	66

อัตราการสวมหมวกนิรภัย รายอำเภอ ปี 2555 - 2558



ที่มา : การสำรวจ

ผลจากอัตราการสวมหมวก



อัตราการสวมหมวกของผู้มาดแจ้งสูงชัน ร้อยละของผู้มาดแจ้งทางศีรษะลดลง

ส่งท้าย

การพบปะพูดคุย “อภิธานิธรรม” คือพร้อมเพรียงกันประชุม พร้อมเพรียงกัน เลิกประชุม แยกย้ายกันไปทำกิจที่พึงกระทำ และเคารพกฎระเบียบที่วางไว้ ยกย่องให้เกียรติประธาน ในที่ประชุม ซึ่งเป็นธรรมะแห่งความเจริญที่พระพุทธเจ้าทรงสอนไว้กว่าสองพันปีที่แล้ว

**“มือทำงานไม่ได้ ถ้าไม่มีเส้นประสาน ประสานการทำงานด้วยกัน
ยิ่งถ้าปราศจากสมองสั่งการ นั่นคือมืออัมพาต
นี่เป็นหลักการการทำงานของภาคิกุเกิด”**



**พัฒนาภาคีเครือข่าย
สร้าง Change Agent**

• ยุค MIS



• ยุค ขยับ...สู่ท้องถิ่น



• ยุค ขยาย...สู่ประชาวิัฐ

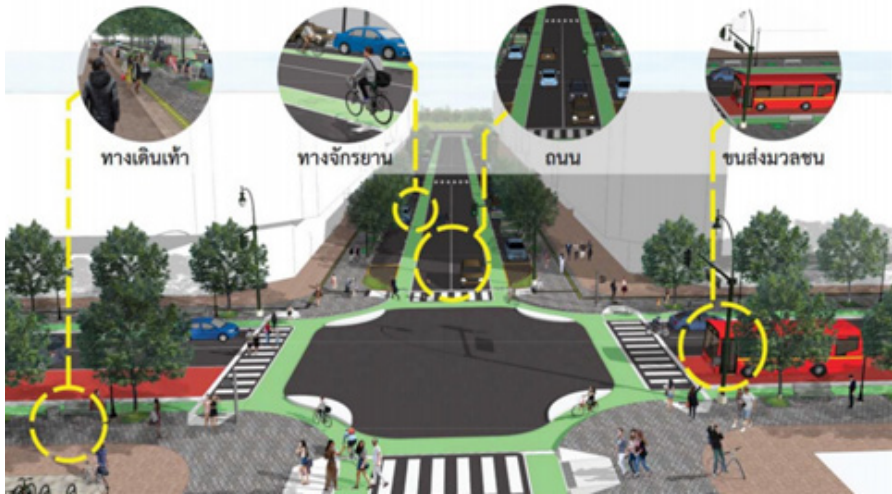


มูลนิธิกุเกิด
มูลนิธิเอือเมอไม่ซบ
ผู้ประกอบการสถาบันแห่ง
ผู้ประกอบการถเข้า
ห้างสรรพสินค้า
โรงงาน ฯลฯ

สุรางค์ศรี คีตมโนชญ์ 30 ม.ค. 2560

การออกแบบเส้นทางสัญจร

COMPLETE STREET



ออกแบบโดย อาจารย์ คิวพงศ์ ทองเจือ
สาขาวิชาเทคโนโลยีสถาปัตยกรรม คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต

ภาคผนวก

- เรื่อง** การพัฒนาความมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการบริหารจัดการแก้ไขปัญหามาแล้วซ้ำ จังหวัดภูเก็ต
- ผู้วิจัย** สุรางค์ศรี ศีตมโนชญ์ โรงพยาบาลกลาง จังหวัดภูเก็ต

บทคัดย่อ

ในปี 2552 - 2557 จังหวัดภูเก็ตมีผู้ประสบเหตุที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนตี้มแอลกอฮอล์เฉลี่ยร้อยละ 30.72 ผู้เสียชีวิตพบแอลกอฮอล์เฉลี่ยร้อยละ 26.25 จึงได้มีการศึกษาแบบการวิจัยเชิง เพื่อพัฒนาความมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการแก้ไขปัญหามาแล้วซ้ำของภาคีเครือข่ายจังหวัดภูเก็ต ดำเนินการระหว่างเดือนพฤษภาคม 2558 - กันยายน 2559 กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา คือ คณะกรรมการการการแก้ไขปัญหาคู่อุบัติเหตุจราจรจังหวัดและผู้ปฏิบัติงานจำนวน 32 คน คัดเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง เครื่องมือที่ใช้ได้แก่ แบบบันทึก แบบรายงาน แบบสัมภาษณ์ เก็บรวบรวมข้อมูลในเดือนกันยายน 2559 - กุมภาพันธ์ 2560 วิเคราะห์โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา และเชิงเนื้อหา การพัฒนาความมีส่วนร่วมเริ่มจากการใช้ข้อมูลสถานการณ์การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่พบแอลกอฮอล์ มาสร้างเป้าหมายร่วมกับภาคีเครือข่าย วิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภัยคุกคาม (SWOT) จัดทำ “โครงการ ตี้มแล้วซ้ำ ถูกจับแน่” มอบหมายบทบาทหน้าที่ ความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน รับฟังความคิดเห็น ประชาสัมพันธ์ บังคับใช้กฎหมาย ประชุมติดตามและประเมินผล

ผลการศึกษา พบว่า ปี 2552 - 2558 มีผู้ประสบเหตุที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนตี้มแอลกอฮอล์เฉลี่ยร้อยละ 22.6 ผลการวิเคราะห์ SWOT พบว่า ประชาชนสามารถเข้าถึงการสื่อสารออนไลน์ ผู้นำท้องถิ่นกลัวการต่อต้านจากประชาชน การบังคับใช้กฎหมายต้องมีหลักฐานการตรวจวัดแอลกอฮอล์ ผลการปฏิบัติงาน พบว่า ตำรวจมีการตั้งด่านเรียกตรวจผู้ขับรถทั้งหมดรวม 48,782 ราย ใช้อัตรากำลังเจ้าหน้าที่ จำนวน 5 - 12 คนต่อครั้ง มีการประชุมการติดตาม ประเมินผล จำนวน 12 ครั้ง กระบวนการการสร้างภาคีเครือข่าย ใช้แนวคิด “5 ช” (ชวน / เชื่อม ชง ชม เช็ด และ ซ้อน) มีทีมงานสนับสนุนการดำเนินงานเป็นแกนหลักเชื่อมประสานภาคี ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ผู้บริหารระดับสูง ประกาศเป็นนโยบาย และการกำหนดเป้าหมายการจับกุมให้ผู้ปฏิบัติงาน ผลลัพธ์พบว่า ตรวจพบผู้ตี้มแอลกอฮอล์เกิน 50 mg% จำนวน 3,004 ราย สัดส่วนการจับกุมมีแนวโน้มลดลงจาก ร้อยละ 8 เป็น 6.2 (ตุลาคม 2558 และ กันยายน 2559 ตามลำดับ) เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2558 - 2559 ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่ตี้มแอลกอฮอล์ลดลงร้อยละ 8.8 (ร้อยละ 34.5 และ 25.7 ตามลำดับ) ส่วนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนที่ตี้มแอลกอฮอล์ลดลงร้อยละ 3.5

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ การใช้ข้อมูลมีความสำคัญต่อการวางเป้าหมาย และการหาแหล่งงบประมาณในการสนับสนุนเครื่องมือ สิ่งสำคัญในการดำเนินงาน คือ ความมีส่วนของภาคีเครือข่าย นโยบายของผู้บริหาร และติดตามด้วยข้อมูลอย่างต่อเนื่อง

คำสำคัญ : ภาคีเครือข่าย, เมมาแล้วขับ, ภูเก็ต

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)
มูลนิธิรณรงค์นโยบายถนนปลอดภัย 407-408 ชั้น 4 อาคารพร้อมพันธุ์ 2
ซอยลาดพร้าว 3 แขวงจอมพล เขตจตุจักร กทม.10900
โทร 02 938 8490 โทรสาร 02 938 8827
www.roadsafetythai.org

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)