



30 ปีที่ต้นแบบ เพื่อความปลอดภัยทางถนน



รวมพลังภาคีเครือข่าย ท้องถิ่น ชุมชน
เพื่อร่วมกันป้องกันและสร้างวัฒนธรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย



30 พื้นที่ต้นแบบ เพื่อความปลอดภัย ทางถนน

กิตติกรรมประกาศ

สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สคอ.)

30 พื้นที่ต้นแบบ เพื่อความปลอดภัยทางถนน

การดำเนินงานโครงการรวบรวมและถอดบทเรียนองค์ความรู้ “30 พื้นที่ต้นแบบเพื่อความปลอดภัยทางถนน” เพื่อเรียบเรียงและเผยแพร่สู่สังคมในครั้งนี้ บรรลุผลสำเร็จลงได้อย่างสมบูรณ์ด้วยความร่วมมือ ร่วมใจ และความทุ่มเทอย่างตรงตามจากภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วน ทั้งหน่วยงานภาครัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สถาบันการศึกษา สถานพยาบาล ผู้นำชุมชน และพี่น้องประชาชนในทุกพื้นที่ต้นแบบ ที่ได้ร่วมกันขับเคลื่อนวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างจริงจังและต่อเนื่อง

กองบรรณาธิการ สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สคอ.) ขอกราบขอบพระคุณและขอแสดงความซาบซึ้งใจเป็นอย่างยิ่งต่อผู้ให้ข้อมูล คณะทำงาน และภาคีเครือข่ายในพื้นที่ต้นแบบทุกท่าน ที่ได้ให้การอนุเคราะห์ อำนวยความสะดวกในการจัดเก็บข้อมูล ให้สัมภาษณ์ ตลอดจนแบ่งปันข้อมูลสถิติ บทเรียนการแก้ปัญหา นวัตกรรมชุมชน และภาพกิจกรรมอันทรงคุณค่า อันเป็นหัวใจสำคัญ ในการสร้างสรรค์หนังสือบทความชุดนี้

“ความสำเร็จของพื้นที่ต้นแบบเหล่านี้ สะท้อนให้เห็นว่า อุบัติเหตุทางถนนเป็นสิ่งที่ป้องกันได้ หากทุกภาคส่วนผนึกกำลังด้วยความ

เข้าใจ เข้าถึง และร่วมมือกันอย่างจริงจัง ซึ่งองค์ความรู้เหล่านี้จะเป็น
เติมทิศและจุดประกายแรงบันดาลใจให้แก่พื้นที่อื่นๆ ทั่วประเทศ
ต่อไป”

สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สคอ.) ขอขอบพระคุณภาคี
เครือข่ายผู้มีส่วนร่วมในการแบ่งปันองค์ความรู้ในพื้นที่นำร่อง นำพา
เรื่องราวมาบอกเล่าถึงการดำเนินงาน ซึ่งครอบคลุมด้วยตัวอย่าง
ของความสำเร็จ ทั้ง 30 พื้นที่

คุณค่าแห่งความทุ่มเท ศรัทธา และมิตรภาพของภาคีเครือข่าย
ทุกท่าน จะปรากฏอยู่ในผลงานบทความชุดนี้อย่างสมเกียรติ
กองบรรณาธิการ สคอ. หวังเป็นอย่างยิ่งว่า หนังสือเล่มนี้จะเป็นสื่อ
กลางในการส่งต่อพลัง ความรู้ และแนวปฏิบัติที่ดี เพื่อร่วมสร้าง
ประเทศไทยให้เป็นสังคมแห่งความปลอดภัยในการเดินทางอย่างยั่งยืน
สืบไป

กองบรรณาธิการ

สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สคอ.)

ภายใต้การสนับสนุนของ

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ

(สสส.)

คำนำ

อุบัติเหตุทางถนนนับเป็นหนึ่งในความท้าทายสำคัญของประเทศไทยที่ส่งผลกระทบอย่างใหญ่หลวงต่อชีวิต ทรัพย์สิน และการพัฒนาเศรษฐกิจสังคม ทว่าท่ามกลางวิกฤตและความสูญเสีย ความหวังอันยิ่งใหญ่ได้ก่อตัวขึ้นจากพลังของชุมชนและภาคีเครือข่ายในระดับพื้นที่ ที่ได้ร่วมมือร่วมใจกันแสวงหาทางออก ปรับเปลี่ยนพฤติกรรม และสร้างสรรค์นวัตกรรมสังคมเพื่อปกป้องทุกชีวิตบนท้องถนนอย่างจริงจัง

หนังสือ “30 พื้นที่ต้นแบบเพื่อความปลอดภัยทางถนน” เล่มนี้ จัดทำขึ้นโดยสำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สคอ.) ภายใต้การสนับสนุนของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) เพื่อรวบรวม ถอดบทเรียน และถ่ายทอดเรื่องราวความสำเร็จอันทรงคุณค่าจากพื้นที่นำร่องทั่วประเทศ ไม่ว่าจะเป็นการใช้กลยุทธ์ “เปิดโรงเรียน เปิดโรงรถ” ของตำรวจราชบุรี, “ม่วงคำ Model” ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังผู้นำท้องถิ่น, โครงการ “เซฟสมองเพื่อน้องปฐมวัย” และ “ธนาคารหมวกนิรภัย”, ตลอดจนการสร้าง “นักสื่อสารรณรงค์” และนวัตกรรมต้นทุนต่ำที่เกิดจากความร่วมมืออย่างไว้วางใจของคนในชุมชน

สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สคอ.) หวังเป็นอย่างยิ่งว่าหนังสือเล่มนี้จะเป็นประโยชน์สูงสุดสำหรับภาคีเครือข่ายหน่วยงานภาครัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตลอดจนผู้สนใจทั่วไป ในการนำองค์ความรู้ รูปแบบการดำเนินงาน และแนวคิดนวัตกรรมเหล่านี้ไปปรับใช้และประยุกต์ให้สอดคล้องกับบริบท สภาพปัญหา และวัฒนธรรมของแต่ละพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

สคอ. ขอขอบพระคุณภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วน คณะทำงาน
ศปถ. ทุกระดับ บุคลากรทางการแพทย์ เจ้าหน้าที่ตำรวจ ฝ่ายปกครอง
ผู้นำชุมชน อาสาสมัคร ตลอดจนนักสื่อสารณรงค์และประชาชน
ที่ได้ทุ่มเทแรงกายแรงใจ และสติปัญญา ร่วมกันสร้างสรรค์ “พื้นที่
ปลอดภัย” ให้เกิดขึ้นจริง พลังความร่วมมือของทุกท่านไม่เพียงแต่
ช่วยลดตัวเลขการบาดเจ็บและเสียชีวิต แต่ยังได้ร่วมกันปลูกฝัง
“วัฒนธรรมความปลอดภัย” ให้หยั่งรากลึกลงในสังคมไทยอย่างยั่งยืน

กองบรรณาธิการ

สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สคอ.)

ภายใต้การสนับสนุนของ

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ

(สสส.)

- 1 | 1. ปิดโรงเรียน เปิดโรงรถ: ตำรวจราชบุรี “เข้าใจ”
ประชาชน จนปลอดภัยยกอำเภอ
- 7 | 2. ม่วงคำ Model :เมื่อ “ผู้นำ” เอาจริง
ความปลอดภัยไม่ใช่เรื่องเพื่อฝัน
- 11 | 3. เซฟสมองเพื่อน้องปฐมวัย: โมเดลต้นแบบสร้างวัฒนธรรม
ความปลอดภัยทางถนน ณ ตำบลสามพร้าว
- 15 | 4. “สุเทพโมเดล” ปลุกพลังชุมชน สร้างวินัยจราจรจีว:
จากก้าวเล็กๆ สู่ถนนที่ปลอดภัยยั่งยืน
- 21 | 5. ฮีโร่ในชุดนักศึกษา: พลังคนรุ่นใหม่กับการสร้างวัฒนธรรม
ความปลอดภัยในรั้วมหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี
- 27 | 6. เซฟสมอง เพื่อน้องปฐมวัย: ถอดบทเรียนความสำเร็จ
สว.สต.บ้านหนองม่วง
- 31 | 7. นวัตกรรมต้นทุนต่ำ และความร่วมมือที่ไร้รอยต่อของคน
ในชุมชน อบต.หัวขวาง อำเภอโกสุมพิสัย จังหวัดมหาสารคาม
- 37 | 8. “กุ่มกวาปีโมเดล” พลังนักสื่อสารรณรงค์
สู่ถนนปลอดภัยที่ยั่งยืน
- 41 | 9. “หายโคกโมเดล” พลิกโฉมถนนปลอดภัย
สร้างวัฒนธรรมการขับขี่ใหม่เพื่อชุมชน
- 45 | 10. เกาะแก้ว พลังท้องถิ่นสร้างถนนปลอดภัย ยกระดับ
คุณภาพชีวิตชุมชนอย่างยั่งยืน
- 49 | 11. กุฉินารายณ์ พลังท้องถิ่นขับเคลื่อนถนนปลอดภัย
ถอดบทเรียนความสำเร็จ ศปถ.อปท.
- 53 | 12. “เพ็ญโมเดล” พลังเครือข่ายขับเคลื่อนถนนปลอดภัย
เพื่อคุณภาพชีวิตชาวอุดรฯ
- 57 | 13. “หนองหาน” พลังเครือข่ายขับเคลื่อนถนนปลอดภัย
เพื่อหัวใจคนอุดรฯ
- 61 | 14. พลังเครือข่ายเมืองอุดรฯ: พลิกโฉมถนนปลอดภัย
ด้วยกลไกบูรณาการ

- 67 | 15. “บ้านดุง” พลังชุมชนเข้มแข็ง ปูพรมสร้างถนนปลอดภัย
เพื่อชาวอุดรฯ
- 70 | 16. ถอดรหัส “ศรีดอนมูล” เปลี่ยน “แยกวัดใจ”
เป็นถนนปลอดภัยด้วยพลังชุมชน
- 75 | 17. “บ้านนาสาร” ผนึกกำลังท้องถิ่น สร้างถนนปลอดภัย
หัวใจคือวินัยจราจร
- 79 | 18. “ແກ່ງເລີງຈານ” ยกระดับความปลอดภัยทางถนน
สู่ชุมชนอุ่นใจ
- 83 | 19. บ้านหมือ: มนต์เสน่ห์ริมฝั่งเจ้าพระยา กับวิถีแห่งความสุข
และความปลอดภัยที่ยั่งยืน
- 89 | 20. Sichon Model: ปฏิวัติความปลอดภัยทางถนน
ด้วย “ธนาคารชีวิต” สู่ต้นแบบเมืองปลอดภัยระดับสากล
- 93 | 21. ปักหมุด “ดอนสัก” เมืองท่าปลอดภัย
ร่วมใจลดอุบัติเหตุ
- 99 | 22. ปัวโมเดล: ถอดรหัสสูตรเด็ด “ชุมชนคุมแจก”
ลดเจ็บ - ลดตาย บนทางสายโรแมนติก
- 105 | 23. ถอดสูตรลับ “หนองเรือ” พลิกโฉมถนนปลอดภัย
ด้วยพลังขับเคลื่อนแห่งอนาคต
- 109 | 24. เชฟสมองเพื่อน้องปฐมวัย “ธนาคาร หมวกนิรภัย”
โมเดลเปลี่ยนพฤติกรรม ชุมชนตำบลสามพร้าว
- 115 | 25. เมืองน่านปลอดภัย
ด้วยความร่วมมือของชุมชน
- 121 | 26. “เชฟสมอง เพื่อน้องปฐมวัย” โมเดลพลังชุมชนกลั่นคำ
สู่การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนที่ยั่งยืน
- 127 | 27. “เชฟสมอง เพื่อน้องปฐมวัย” โมเดลพลังชุมชนโสมเยี่ยม
สู่ทุกใจ สະສມດາວແຫ່ງຄວາມປອດภัย
- 133 | 28. แม่ป๋าก วังชิ้น จังหวัดแพร่ กำไรไกลด้วยการจัดการ
ความปลอดภัยด้วยการมีส่วนร่วม
- 139 | 29. พลังกลไก 3 ประสานและการพัฒนาศักยภาพเยาวชนสู่
การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน อำเภอร่องขาว จังหวัดแพร่
- 145 | 30. “ปายโมเดล” ปฏิบัติการเชฟชีวิตบนท้องถนน
เมืองท่องเที่ยวระดับโลก

01

**ปิดโรงเรียน เปิดโรงรถ:
ตำรวจราชบุรี
“เข้าใจ” ประชาชน
จนปลอดภัยยกอำเภอ!**

ขอบคุณข้อมูลจาก: พ.ต.ท.นฤดม मारศรี
รอง ผบก.ภ.จว.ราชบุรี สถานีตำรวจภูธรเมืองราชบุรี

ปิดโรงเรียน เปิดโรงรถ: ตำรวจราชบุรี “เข้าใจ” ประชาชน จนปลอดภัยยกอำเภอ!



เวลาพูดถึง “ตำรวจ” ภาพแรกที่หลายคนนึกถึงอาจจะเป็นเรื่องด่านตรวจหรือการจับปรับ จนเกิดความรู้สึกในแง่ลบตามมาใช่ไหม? แต่รู้ไหมว่า...ที่ อ.เมือง จ.ราชบุรี มีโครงการดีๆ ที่ทำให้ตำรวจกับประชาชนทำงานร่วมกันได้อย่างราบรื่น แถมยังช่วยลดอุบัติเหตุได้อย่างน่าทึ่ง! โครงการนั้นมีชื่อว่า “ปิดโรงเรียน เปิดโรงรถ”

โครงการ “เปิดใจ” ที่เปลี่ยนทัศนคติ

โครงการนี้ริเริ่มและดูแลหลักโดย พ.ต.ท.นฤดม มารศรี รอง ผบก.ภ.จว. ราชบุรี มีเป้าหมายชัดเจนคือ ปลุกฝังจิตสำนึกเรื่องความปลอดภัย โดยเฉพาะการใช้รถใช้ถนนให้กับนักเรียนและประชาชนในพื้นที่

“ปิดโรงเรียน เปิดโรงรถ” คืออะไร?

คือการที่ตำรวจร่วมมือกับโรงเรียนในพื้นที่ (เช่น โรงเรียนเบญจมราชูทิศ ราชบุรี, โรงเรียนเทศบาล 1, โรงเรียนบางระจันวิทยา ฯลฯ และเครือข่ายภาคีอีกมากมาย เช่น สำนักงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.), โรงพยาบาล, ขนส่งจังหวัด, บริษัทฮอนด้า ฯลฯ เข้าไปให้ความรู้ในโรงเรียนอย่างจริงจัง!

สิ่งที่นักเรียนและประชาชนได้รับ

ความรู้: วิธีสวมหมวกกันน็อกที่ถูกต้อง, การต่อ พ.ร.บ. และเสียภาษีรถจักรยานยนต์

ทักษะฉุกเฉิน: การปฐมพยาบาลเบื้องต้น

กฎหมายจราจร: ข้อควรระวังและการปฏิบัติตัวที่ถูกต้องบนท้องถนน

เส้นทางสู่ความสำเร็จ: จาก “ต่อต้าน” สู่ “ยอมรับ”

กว่าโครงการนี้จะประสบความสำเร็จ ไม่ใช่เรื่องง่ายเลย! ช่วงแรกมีเสียงต่อต้านจากประชาชนค่อนข้างมาก แต่เมื่อเวลาผ่านไป ผู้คนเริ่มเห็นความตั้งใจจริงของตำรวจที่อยากให้ทุกคนปลอดภัยจริง และเมื่อสถิติอุบัติเหตุลดลงอย่างเห็นได้ชัด ความร่วมมือก็หลั่งไหลตามมา

เคล็ดลับที่ทำให้โครงการนี้ “ชนะใจ” ประชาชน

ไม่เน้นจับ แต่เน้น “ทำความเข้าใจ”: ก่อนจะเริ่มจับปรับจริง ตำรวจจะลงพื้นที่ เพื่อทำความเข้าใจกับประชาชน ขอความร่วมมือ และชี้แจงจุดประสงค์ก่อนเสมอ



การทำงานร่วมกับเครือข่ายที่เข้มแข็ง: มีการตั้งคณะทำงานร่วมกับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ทั้งหน่วยงานรัฐ (ศปถ., สาธารณสุข) และภาคเอกชน (ไทยฮอนด้า) เป็นต้น

คืนข้อมูลให้ประชาชน: มีการนำเสนอข้อมูลอุบัติเหตุและผลลัพธ์ของโครงการให้ทุกฝ่ายได้รับรู้เสมอ

กำหนดพื้นที่ชัดเจน: เริ่มจาก “ถนนปลอดภัยสวมหมวกนิรภัย 100%” ในพื้นที่นำร่อง เช่น หน้าโรงเรียน หรือหน้าสถานีตำรวจ และมีการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องชัดเจน

สิ่งที่ทุกคนทำร่วมกัน :

- ตั้งจุดตรวจเพื่อ “ทำความเข้าใจ” ก่อนถึงวันจับปรับจริง
- เครือข่าย (รพ., ขนส่ง, ฮอนด้า) จัดอบรมการขับขี่ปลอดภัยให้ตำรวจ นักเรียน และประชาชน
- เมื่อถึงกำหนด โครงการก็ดำเนินอย่างเข้มข้น ผู้ขับขี่ต้องใส่หมวก 100% และรถต้องมี พ.ร.บ.

ปัจจัยที่ทำให้ “ปลอดภัยทั้งอำเภอ”

ความสำเร็จนี้มาจากหลักการง่าย ๆ แต่ทรงพลัง ตำรวจเป็นแกนนำที่เข้มแข็ง และเลือกใช้เทคนิคแบบ “เข้าถึง เข้าใจ” ไม่ใช่แค่เน้นบังคับใช้กฎหมายอย่างเดียว เมื่อผู้รักษากฎหมายเปิดใจ ทำงานร่วมกับทุกภาคส่วนอย่างจริงจัง และจริงจัง ประชาชนก็พร้อมจะเปิดใจ ยอมรับและให้ความร่วมมือ การทำงานของตำรวจภูธรจังหวัดราชบุรีและเครือข่ายจึงเป็นตัวอย่างที่น่าสนใจเป็นอย่างมาก

“ตำรวจเข้าถึง ประชาชนเปิดใจ
ปลอดภัยทั้งอำเภอ”



"ไฟฟ้า" หนุนมณฑลภาพโรงเรียนบางร จังหวัดราชบุรี



02

**มองคำ Model:
เมื่อ “ผู้นำ” เอาจริง
ความปลอดภัย
ก็ไม่ใช่เรื่องเพื่อฝัน**

ขอบคุณข้อมูลจาก: คุณบรรจง กาวิละมูล
พยาบาลวิชาชีพชำนาญการ
โรงพยาบาลพาน จังหวัดเชียงราย

มั่วงคำ Model: เมื่อ “ผู้นำ” เอาจริง ความปลอดภัยก็ไม่ใช่อะไรเรื่องเพื่อฝัน



ถ้าจะหาตัวอย่างหน่วยงานที่ทำงานแบบ “ใจถึง ฟังได้” คงหนีไม่พ้น อบต.มั่วงคำ อ.พาน จ.เชียงราย บอกเลยว่าที่นี่เขาไม่ได้มาเล่นๆ แต่เป็นพื้นที่ที่ผู้นำชุมชนและชาวบ้านจับมือกันสร้าง Standard ใหม่เรื่องความปลอดภัยแบบจัดเต็ม

ทำไมต้อง “มั่วงคำ”?

ด้วยพื้นที่กว่า 37,000 ไร่ ครอบคลุม 17 หมู่บ้าน มีถนนหลายสาย ผ่านทั้งเขตชุมชนและทางหลวง โจทย์ใหญ่คือจะทำยังไงให้คนปลอดภัย? อบต.มั่วงคำ เลยจัดโปรเจกต์เด็ดๆ มาตอบโจทย์เพียบ เช่น

- The Old Man Town: ดูแลผู้สูงอายุแบบเน้นๆ
- บูรณาการปราบยาเสพติด: เพื่อสังคมที่น่าอยู่
- Safety Road: ภารกิจลดอุบัติเหตุให้เห็นผลจริง!

วิธีบริหารแบบ “มั่วงคำ Style” (งบน้อยได้ ใจมีไว้ลุย!)

ที่นี่ยันหา “แต้มต่อ” มาพัฒนาพื้นที่ตลอด ไม่ว่าจะเป็นรัฐ งบผ้าป่า หรือกองทุนเลขสวย นำมาเปลี่ยนเป็นความปลอดภัยแบบเน้นๆ

1. ซ่อม - สร้าง - ส่อง: ปรับปรุงถนนและทางปาดข้างทางให้ทัศนวิสัยโล่งแจ้ง
2. Recycle Idea: เอาวัสดุเหลือใช้มาทำป้ายเตือน (ประหยัดแต่ปัง!)
3. กฎชุมชนที่จับต้องได้: กำหนดเวลาวิ่งรถเกษตร และรณรงค์หมวกกันน็อค 100%
4. Service สุดหัวใจ: ใครมาเราไม่ว่า...แต่มี “สามล้อพาคนเมาส่งบ้าน” ให้อย่างนะ! แถมมีการประกวด “หมู่บ้านถนนปลอดภัย” กระตุ้นความร่วมมือไปอีก

4 เคล็ดลับสู่ความสำเร็จ

อบต. และทีมงานพิสูจน์ให้เห็นว่าความสำเร็จมาจาก 4 เสาหลัก:

1. ผู้นำต้องชัด: นายกฯ เอาจริง กำนัน - ผู้ใหญ่บ้านก็ลุยเต็มสูบ
2. ศปถ. อบต. ต้องแกร่ง: ขับเคลื่อนงานแบบเป็นรูปธรรม ไม่ใช่แค่ในกระดาษ
3. พลังชาวบ้าน: ทุกคนร่วมมือเพราะรู้ว่า “ทำเพื่อตัวเอง”





4. Partner ดีมีชัยไปกว่าครึ่ง: ภาคเอกชนและโรงงานในพื้นที่ช่วยกันสนับสนุนเต็มที่

อุปสรรคก็มีบ้าง... เช่น ถนนบางเส้นไม่อยู่ในเขตรับผิดชอบ หรือคนที่ไม่ให้ความร่วมมือ (ส่วนน้อยมาก!) แต่ทีมงานก็ไม่ท้อ เดินหน้าแก้ปัญหาต่อแบบไม่หยุดพัก

Next Step: มุ่งสู่ “ม่วงทอง” ถนนต้นแบบ

ก้าวต่อไปของม่วงคำคือการจับมือกับ สคอ. และ สอจร. บัณฑิต ม.17 บ้านม่วงทอง กลายเป็น “ถนนต้นแบบ” เพื่อเป็นแหล่งเรียนรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดต่อไป

*“ม่วงคำ...ดินแดนแห่งการเรียนรู้ และทีมงานคุณภาพ
ที่ทำงานเพื่อประชาชนจริงๆ”*

03

**เซฟสมองเพื่อน้องปฐมวัย:
โมเดลต้นแบบสร้างวัฒนธรรม
ความปลอดภัยทางถนน
ณ ตำบลสามพร้าว**

ขอบคุณข้อมูลจาก: คุณอภิเดช ชมภูนิทย์
นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการ
สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุดรธานี

เซฟสมองเพื่อน้องปฐมวัย: โมเดลต้นแบบสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย ทางถนน ณ ตำบลสามพร้าว



ในพื้นที่ตำบลสามพร้าว จังหวัดอุดรธานี อุบัติเหตุทางถนนไม่ได้เป็นเพียงแค่ตัวเลขสถิติ แต่คือภัยคุกคามที่พรากชีวิตและโอกาสของเยาวชน ข้อมูลในปี 2568 พบผู้เสียชีวิตถึง 9 ราย โดยกลุ่มเสี่ยงหลักคือเด็กและเยาวชนอายุ 5-17 ปี ซึ่งกว่า 80% ของอุบัติเหตุเกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วและพฤติกรรมที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ด้วยเหตุนี้ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลสามพร้าว (รพ.สต.สามพร้าว) จึงได้ริเริ่มโครงการ “เซฟสมองเพื่อน้องปฐมวัย ปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนน” ภายใต้การสนับสนุนจาก สสส. และสมาคมหมออนามัยจังหวัดอุดรธานี เพื่อสร้างเกราะคุ้มกันทางความคิดและอุปกรณ์ให้กับเด็กปฐมวัยในพื้นที่

กลยุทธ์ “ແຕງໂມ” และการสร้างความตระหนักรู้

โครงการเลือกใช้วิธีการสื่อสารที่ทรงพลังผ่านกิจกรรมสาธิตด้วย “สถานการณ์จำลองโดยใช้แตงโม” เพื่อให้เด็ก ครู และผู้ปกครองเห็นภาพชัดเจนว่าหมวกนิรภัยทำหน้าที่ปกป้องสมองอย่างไร ผลลัพธ์คือเด็กปฐมวัยจดจำว่าการสวมหมวกนิรภัยเป็นเรื่องปกติในชีวิตประจำวัน และเกิดข้อเสนอแนะในการสร้าง “ธรรมเนียมความปลอดภัย” ในโรงเรียน เช่น ข้อตกลงร่วมกันว่า “ไม่สวมหมวก ไม่ขับมอเตอร์ไซด์เข้าเขตสถานศึกษา”

“ธนาคารหมวกนิรภัย” นวัตกรรมแก้ปัญหางบประมาณขาดแคลน

หนึ่งในอุปสรรคสำคัญที่พบคือ ปัญหาความยากจนและความไม่เพียงพอของหมวกนิรภัยสำหรับเด็ก โครงการจึงได้จัดตั้ง “ธนาคารหมวกนิรภัยตำบลสามพร้าว” ขึ้นเพื่อเป็นกลไกกลางในการระดมทุนและรับบริจาค โดยเบื้องต้นสามารถระดมเงินทุนได้ 3,550 บาท และหมวกนิรภัย 10 ใบ



ระบบยืม - คืน: เปิดโอกาสให้ผู้ปกครองที่ขาดแคลน ยืมหมวดไปใช้ตลอดปีการศึกษา

ธนาคารความดี: ต่อยอดด้วยการใช้แรงจูงใจ เด็กที่สวมหมวกมาเรียน
สม่ำเสมอจะได้รับสติ๊กเกอร์สะสมแต้มเพื่อแลกรางวัล

พลังเครือข่าย: จากเวทีสัญจรสู่แผนพัฒนาท้องถิ่น

ความสำเร็จของโครงการไม่ได้จำกัดอยู่เพียงในโรงเรียน แต่ขยายผลสู่
ระดับชุมชนผ่านการจัดเวทีวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน มีการเดินรณรงค์
และใช้สื่อออนไลน์ (TikTok/Facebook) เข้าถึงวัยรุ่นและประชาชนทั่วไป
นอกจากนี้ยังมีการสำรวจและชี้เป้าจุดเสี่ยงในพื้นที่ เพื่อเสนอให้องค์กรปกครอง
ส่วนท้องถิ่นบรรจุเข้าใน “แผนพัฒนาท้องถิ่น” เพื่อแก้ไขปัญหาเชิงโครงสร้าง
เช่น การตัดแต่งกิ่งไม้บังทัศนวิสัยและการเพิ่มไฟส่องสว่าง

ก้าวต่อไปสู่ความยั่งยืน

แม้โครงการจะบรรลุผลสำเร็จในเชิงปริมาณและคุณภาพ แต่ รพ.สต.
สามพร้าว ยังเล็งเห็นถึงความจำเป็นในการติดตามผลอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้
พฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัย 100% กลายเป็นวิถีชีวิตที่ยั่งยืน เพราะ
หนึ่งชีวิตที่ปลอดภัย คือความสำเร็จที่ประเมินค่าไม่ได้ของชุมชน



04

**“สุเทพโมเดล” ปลุกพลังชุมชน
สร้างวินัยจราจรจี้
จากก้าวเล็กๆ
สู่ถนนที่ปลอดภัยยั่งยืน**

ขอบคุณข้อมูลจาก: คุณอรชिरา อาสนะ
ครูวิทยฐานะ: ครูชำนาญการ
สพด.เทศบาลเมืองสุเทพ จังหวัดเชียงใหม่

“สุเทพโมเดล” ปลุกพลังชุมชน สร้างวินัยจราจรจิ๋ว: จากก้าวเล็กๆ สู่ถนนที่ปลอดภัยยั่งยืน



เชื่อไหมว่า... ความปลอดภัยบนท้องถนนเริ่มต้นได้ที่ “ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก”?

หลายคนอาจมองว่าเรื่องอุบัติเหตุเป็นเรื่องของผู้ใหญ่ แต่ที่เทศบาลตำบลสุเทพ จ.เชียงใหม่ พวกเขาพิสูจน์ให้เห็นแล้วว่า การปลูกฝัง “จิตสำนึก” ตั้งแต่วัยอนุบาล คือ กุญแจสำคัญ ที่จะเปลี่ยนหน้าประวัติศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนของชุมชนไปตลอดกาล ผ่านโครงการวิจัยสุดสร้างสรรค์ที่ได้รับ

แรงหนุนจาก สสส. ในปี พ.ศ. 2560 ภายใต้ชื่อ โครงการพัฒนาแนวทางในการจัดการความปลอดภัยทางถนน โดยการมีส่วนร่วมของศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลสุเทพ และชุมชนตำบลสุเทพ อำเภอเมืองเชียงใหม่

เป้าหมาย 3 ด้าน: ปรับพฤติกรรม-จัดการจุดเสี่ยง-สื่อสารการสอน

เป้าหมายนี้ไม่ได้ทำแค่ตั้งป้ายเตือน แต่คือการ “รู้ระบบ” และสร้างความร่วมมือแบบบูรณาการผ่าน 3 มิติหลักที่เข้มข้น:

1. เปลี่ยน “นิสัย” ด้วยพลังบวก (และกฎเหล็กที่น่ารัก)

จากเดิมที่การใส่หมวกกันน็อกอาจดูเป็นเรื่องยุ่งยาก ทีมวิจัยจึงร่วมกับผู้ปกครองตั้ง “กติกาสูเทพ” ขึ้นมา

ครูคือไอดอล: คุณครูต้องสวมหมวกและคาดเข็มขัดนิรภัย 100% เพื่อเป็นแบบอย่าง

แรงจูงใจ: มีการสะสมแต้ม สติ๊กเกอร์ครอบครวัต้นแบบ ใครทำดีมีรางวัล

ระเบียบที่จับต้องได้: หากลืมสวมหมวก มีค่าปรับเบาๆ 20 บาท ซึ่งเงินส่วนนี้ไม่ได้หายไปไหน แต่จะกลับมาเป็นกองทุนกิจกรรมให้เด็กๆ นั้นเอง





2. “ป้าย Recycle” จากหัวใจคนในชุมชน

ที่หมู่บ้านสันลมจอย (หมู่ 13) ไม่ได้ซื้อป้ายสำเร็จรูปแพงๆ มาติด แต่ชาวบ้านร่วมใจกันนำ “ของเหลือใช้” อย่างฝาดังสี ถาดเก่า หรือโต๊ะพังๆ มา recycle เขียนเป็นป้ายเตือนจุดเสี่ยง 7 จุดทั่วหมู่บ้าน เป็นความร่วมมือที่น่ารักและทรงพลัง เพราะ “คนทำคือคนใช้ถนน” ความใส่ใจจึงมีมากกว่าป้ายทั่วไป

3. ห้องเรียนที่มีชีวิต (The Simulation)

ลี้มการเรียนแบบท่องจำไปได้เลย คณะครูได้ออกแบบ “Program สร้างจิตสำนึก” 7 สัปดาห์ ที่ยกเอาสัญญาณไฟจราจรและทางม้าลายจำลอง มาไว้ในศูนย์ฯ ให้เด็กๆ ได้ลองเดินจริง ข้ามจริง และเจอกับสถานการณ์จริง เพื่อให้พวกเขาเติบโตไปเป็นผู้ใช้ถนนที่มีคุณภาพ

ความสำเร็จที่จับต้องได้: เมื่อท้องถิ่นขยับ โลกก็เปลี่ยน

สิ่งที่น่าประทับใจที่สุดคือการสนับสนุนจาก อดีตนายกเทศมนตรีตำบลสุเทพ (นายธัญศักดิ์ แสงศรีจันทร์) ที่มองเห็นความสำคัญจนผลักดันโครงการนี้เข้าสู่ “เทศบาลัญญติงบประมาณ” อย่างจริงจัง!

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นวันนี้:

โครงสร้างพื้นฐานที่ดีขึ้น: มีเนินชะลอความเร็ว, กระจกนูน, และสัญญาณไฟกะพริบ ตามจุดเสี่ยงต่างๆ ทั่วตำบล

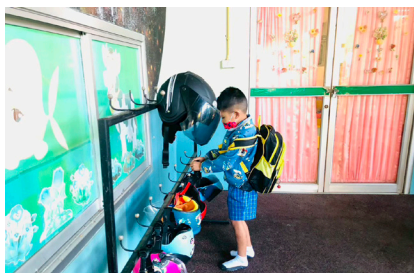
จุดรับ - ส่งที่เป็นระเบียบ: จากเดิมที่เคยจอดรถกวนวายหน้าวงเวียน ปัจจุบันมีการขีดสีตีเส้น แบ่งช่องจราจรชัดเจน มี “รอยเท้าเล็กๆ” บนทางเท้าบอกทิศทางให้เด็กๆ เดินตาม สร้างระเบียบวินัยได้ตั้งแต่วันแรกที่มาโรงเรียน



**“โครงการนี้ไม่ใช่แค่การทำวิจัยแล้วจบไปในเล่มรายงาน แต่คือ
การสร้าง ‘วัฒนธรรมความปลอดภัย’ ที่ฝังรากลึกลงไปในใจของเด็กๆ
และคนในชุมชนตำบลสุเทพอย่างแท้จริง”**

ระยะเวลาเกือบ 10 ปี (พฤษภาคม 2560-2569) งานที่ดูเหมือนยาก
แต่ความใส่ใจอย่างต่อเนื่อง ผลผลิตที่ได้คือ “สุเทพโมเดล” ที่พิสูจน์ว่า
หากท้องถิ่นเข้มแข็ง ชุมชนมีส่วนร่วม และเด็กๆ มีความเข้าใจ ถนนทุกสาย
ในชุมชนก็จะกลายเป็นพื้นที่ที่ปลอดภัยสำหรับทุกคน

คุณละ... พร้อมจะเริ่มสร้าง
“ก้าวที่ปลอดภัย” ให้กับลูกหลาน
และคนในชุมชนของคุณหรือยัง?



05

ฮีโร่ในชุดนักศึกษา:
พลังคนรุ่นใหม่กับการสร้าง
วัฒนธรรมความปลอดภัย
ในรั้วมหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี

ขอบคุณข้อมูลจาก:

คุณภัทราพร บุพศิริ, คุณวันทา อุตราช,
คุณวาทิ อุตราช, คุณเอกธัชแบงค์ พูลเพิ่ม
ตัวแทนนักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี

ฮีโร่ในชุดนักศึกษา พลังคนรุ่นใหม่กับการสร้างวัฒนธรรมความ ปลอดภัยในรั้วมหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี



ท่ามกลางความคึกคักของชีวิตนักศึกษาในรั้วมหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี (มรภ.อุด.) ปอยครั้งที่เสียงหัวเราะและความฝันต้องหยุดชะงักลงด้วยเสียงเบรค และแรงปะทะบนท้องถนน ภาพจำของเพื่อนร่วมสถาบันที่ประสบอุบัติเหตุต่อหน้าต่อตา กลายเป็นแรงผลักดันสำคัญให้กลุ่มนักศึกษาลุกขึ้นมาเปลี่ยนสถานะ จาก “ผู้ประสบเหตุ” สู่ “ผู้นำการเปลี่ยนแปลง” (Change Agents) เพื่อ ยุติโศกนาฏกรรมที่ไม่มีใครอยากให้เกิด

จากหยาดน้ำตา สู่กระบวนการแก้ปัญหายั่งยืน

ข้อมูลสถิติระบุชัดเจนว่า สาเหตุหลักของอุบัติเหตุในกลุ่มนักศึกษาเกิดจากพฤติกรรมเสี่ยงพื้นฐาน ได้แก่ การไม่สวมหมวกนิรภัย การขับด้วยความเร็วสูง ขาดทักษะที่ถูกต้อง และความประมาท ซึ่งผลกระทบนั้นรุนแรงเกินกว่า

ที่ใครจะคาดคิด ทั้งการบาดเจ็บสาหัส ความพิการ หรือถึงขั้นเสียชีวิต จนทำให้นักศึกษาหลายคนต้องพักการเรียนหรือออกจากระบบการศึกษากลางคัน ทั้งภาระค่าใช้จ่ายมหาศาลไว้กับครอบครัว

ด้วยเหตุนี้ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี จึงได้ร่วมผนึกกำลังกับเครือข่ายมหาวิทยาลัยราชภัฏทั้ง 38 แห่งทั่วประเทศ ลงนามบันทึกข้อตกลง (MOU) ร่วมกับสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) เพื่อบับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยทางถนนอย่างจริงจัง โดยมีหัวใจสำคัญคือการให้ “นักศึกษา” เข้ามามีส่วนร่วมเป็นคณะกรรมการบริหารจัดการเพื่อสะท้อนเสียงและปัญหาจากผู้ใช้งานจริง

6 มาตรการหลัก: พลิกโฉมวินัยจราจร

มหาวิทยาลัยได้ประกาศใช้มาตรการความปลอดภัยทางถนนและวินัยจราจรอย่างเข้มงวด เพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติสำหรับทุกคน ดังนี้

1. **ปฏิบัติตามกฎจราจร:** ยึดถือระเบียบการใช้ถนนภายในพื้นที่มหาวิทยาลัยอย่างเคร่งครัด
2. **จำกัดความเร็ว:** ขับขี่ด้วยความระมัดระวัง ไม่ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
3. **สวมหมวกนิรภัย 100%:** ทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้าย หากฝ่าฝืนจะไม่ได้รับอนุญาตให้เข้าพื้นที่
4. **ห้ามซ้อนท้ายเกินกำหนด:** ปฏิบัติตามจำนวนที่กฎหมายระบุไว้
5. **คาดเข็มขัดนิรภัย:** สำหรับรถยนต์ทุกคันที่สัญจรภายในมหาวิทยาลัย
6. **จัดระเบียบที่จอดรถ:** จอดเฉพาะในพื้นที่ที่จัดเตรียมไว้ หากฝ่าฝืนจะมีการล็อกล้อตามระเบียบ (เพิ่มเติม: ห้ามขับขี่ย้อนศรหรือขับขึ้นขณะมีนเมา และต้องหยุดรถให้คนข้ามทางม้าลายเสมอ)



พลังเครือข่ายและสื่อสร้างสรรค์

ความสำเร็จนี้ไม่ได้เกิดจากมหาวิทยาลัยเพียงลำพัง แต่เกิดจากการบูรณาการร่วมกับภาคีเครือข่ายภายนอก เช่น ตำรวจ, ขนส่งจังหวัด, ปภ. และหน่วยกู้ชีพท้องถิ่น นอกจากนี้ “สโมสรมักศึกษา และชมรมอาสาสมัครกู้ชีพกู้ภัย มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี” ยังได้รับบทบาทเป็นกระบอกเสียงสำคัญในการผลิตสื่อสร้างสรรค์เพื่อรณรงค์เชิงรุก โดยเริ่มกิจกรรม “สวมหมวก 100%” ตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2568 เป็นต้นมา

สำหรับผู้ที่จะทำผิวดินัย มหาวิทยาลัยไม่ได้เน้นเพียงการลงโทษ แต่มี “โครงการอบรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรม” เพื่อสร้างความตระหนักรู้ผ่านกรณีศึกษา และการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ รวมถึงเปิดโอกาสให้นักศึกษาได้ลงพื้นที่ปฏิบัติการ



จริงร่วมกับหน่วยกู้ภัย เพื่อฝึกทักษะการปฐมพยาบาลเบื้องต้นและเห็นถึงความสูญเสียจากอุบัติเหตุด้วยตนเอง

ผลลัพธ์ที่พิสูจน์ได้ด้วยตัวเลข

หลังจากการดำเนินงานอย่างเข้มข้น ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นนับเป็นก้าวสำคัญของความสำเร็จ:

- อัตราการสวมหมวกนิรภัย: เพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดดจาก 58.4% เป็น 94.5%
- อัตราการเสียชีวิต: ลดลงถึง 66.7% โดยในปี 2567 มีผู้เสียชีวิต 9 ราย แต่ในปี 2568 ลดเหลือเพียง 3 ราย

“ฮีโร่ในชุดนักศึกษา” ที่ มรท.อุดรธานี
คือต้นแบบของการใช้พลังคนรุ่นใหม่ขับเคลื่อนนโยบายสาธารณะ
ความพยายามของพวกเขาพิสูจน์ให้เห็นว่า เมื่อระเบียบวินัย
มาพร้อมกับความเข้าใจและความร่วมมือ เราสามารถเปลี่ยน
“พื้นที่เสี่ยง” ให้กลายเป็น “พื้นที่ปลอดภัย” เพื่อให้ร่วมมหาวิทยาลัย
เป็นสถานที่แห่งการสร้างอนาคตอย่างแท้จริง





06

**เชฟสมอง เพื่อน้องปฐมวัย:
ถอดบทเรียนความสำเร็จ
รพ.สต.บ้านหนองฆ้อง**

ขอบคุณข้อมูลจาก: คุณวัชรกร อุ่เพชร
นักวิชาการสาธารณสุข
รพ.สต.บ้านหนองฆ้อง จังหวัดอุดรธานี

เซฟสมอง เพื่อน้องปฐมวัย: ถอดบทเรียน ความสำเร็จ รพ.สต.บ้านหนองฆ้อง



อุบัติเหตุทางถนนเป็นภัยใกล้ตัวที่พรากชีวิตและโอกาสของเด็กไทยจำนวนมาก โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล (รพ.สต.) บ้านหนองฆ้อง จังหวัดอุดรธานี เล็งเห็นถึงความสำคัญของปัญหานี้ จึงได้ขับเคลื่อนโครงการ “เซฟสมอง เพื่อน้องปฐมวัย ปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนน” เพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยให้เกิดขึ้นอย่างยั่งยืนในชุมชน

ทำไมต้อง “เซฟสมอง”?

จากการวิเคราะห์ข้อมูลย้อนหลัง 3 ปี ในพื้นที่ 6 หมู่บ้านที่ รพ.สต. บ้านหนองฆ้องรับผิดชอบ พบกรณีอุบัติเหตุรุนแรงที่เกิดจากปัจจัยเสี่ยงสำคัญ ได้แก่ การไม่สวมหมวกนิรภัย การใช้ความเร็วเกินกำหนดในเขตชุมชน และการดื่มแอลกอฮอล์ โดยเฉพาะกลุ่มเด็กปฐมวัยที่เป็นกลุ่มเปราะบางที่สุด หากเกิดอุบัติเหตุทางศีรษะอาจส่งผลกระทบต่อพัฒนาการสมองในระยะยาว

5 กิจกรรมหลัก เปลี่ยนพฤติกรรม สร้างความปลอดภัย

โครงการนี้เน้นการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย ทั้งโรงเรียน ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) และกลุ่ม อสม. ผ่านกิจกรรมเชิงรุกดังนี้

เติมความรู้สู่ห้องเรียนและครอบครัว: จัดอบรมให้ความรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนแก่เด็กปฐมวัยและผู้ปกครอง ณ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดแก้วสว่าง และโรงเรียนบ้านหนองกุงหนองเจริญ โดยเน้นการสาธิตการสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกวิธี

รณรงค์เคาะประตูบ้าน: ลงพื้นที่ปูพรมรณรงค์ทั่วทั้ง 6 หมู่บ้าน เพื่อกระตุ้นความตระหนักรู้แก่ชาวบ้านและร้านค้าในชุมชนให้เห็นความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัยทั้งเด็กและผู้ใหญ่

ธนาคารหมวกนิรภัย: นวัตกรรมแก้ปัญหาค่าความขาดแคลน โดยการจัดกิจกรรมระดมทุนในรูปแบบ “กองผ้าป่า” จนสามารถจัดตั้งธนาคารหมวกนิรภัย และจัดซื้อหมวกกันน็อกสำหรับเด็กได้เบื้องต้นจำนวน 20 ใบ

มาตรการชุมชนและจุดเสี่ยง: ประสานงาน อปท. เพื่อติดตั้งสัญญาณเตือน กระชกโค้งมุมอับ และขอรับการสนับสนุนไฟส่องสว่างจากกรมทางหลวง

เวทีวัฒนธรรมความปลอดภัย: สร้างข้อตกลงร่วมกัน (MOU) ให้ศูนย์เด็กเล็กและโรงเรียนเป็นเขตสวมหมวกนิรภัย 100% พร้อมปรับเปลี่ยนนิตินาจากการ “ลงโทษ” เป็นการ “ชื่นชมและให้รางวัล” เพื่อสร้างแรงจูงใจทางบวก



ความสำเร็จและก้าวต่อไป

โครงการนี้ได้รับความพึงพอใจจากผู้เข้าร่วมกิจกรรมสูงถึง ร้อยละ 100 อย่างไรก็ตาม ยังพบความท้าทายในเรื่องพฤติกรรมความเคยชินของผู้ปกครอง บางส่วนที่ไม่นิยมสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี้อย่างไรก็ตาม ซึ่งทีมดำเนินงานได้เสนอทางออกที่ทันสมัย เช่น การใช้สื่อออนไลน์ (กลุ่ม Line ห้องเรียน) ในการสื่อสารเชิงบวก และการใช้แคมเปญ “เก่าแลกใหม่” เพื่อกระตุ้นให้เกิดการสวมใส่หมวกนิรภัยที่มีคุณภาพ

*“เพราะสมองของเด็กคืออนาคตของชาติ”
การเริ่มสร้างวินัยจราจรตั้งแต่วินาทีนี้ จึงเป็นการลงทุน
ที่คุ้มค่าที่สุดเพื่อความปลอดภัยที่ยั่งยืน*



07

**นวัตกรรมต้นทุนต่ำ และ
ความร่วมมือที่ไร้รอยต่อ
ของคนในชุมชน อบต.ห้วยขวาง
อำเภอโกสุมพิสัย
จังหวัดมหาสารคาม**

ขอบคุณข้อมูลจาก:คุณอรพรรณ อ่อนด้วง
นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ
สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จ.มหาสารคาม

นวัตกรรมต้นทุนต่ำ และความร่วมมือที่ไร้รอยต่อ ของคนในชุมชน โดยองค์การบริหารส่วนตำบล ห้วยขวาง อำเภอโกสุมพิสัย จังหวัดมหาสารคาม



องค์การบริหารส่วนตำบลห้วยขวาง ภายใต้การนำของนายกองค์การบริหารส่วนตำบล ได้ดำเนินโครงการสร้างความปลอดภัยทางถนนโดยใช้งบประมาณจากข้อบัญญัติท้องถิ่น กองทุนหมู่บ้าน และกองทุนหลักประกันสุขภาพในระดับท้องถิ่นหรือพื้นที่

3 ยุทธศาสตร์ สร้างวินัย ฝ่าภัยจราจร

เพื่อให้การทำงานเกิดประสิทธิภาพสูงสุด อบต.ห้วยขวาง ได้วางโครงสร้างการดำเนินงานเป็น 3 ขั้นตอนหลัก ดังนี้:

การสร้างข้อตกลง: ดำเนินการทำประชาคมและจัดทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) ทั้งในระดับอำเภอ ตำบล และหมู่บ้าน

การคัดกรองชุมชน: จัดตั้งด่านชุมชนเพื่อป้องกันและตัดเค้นผู้ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่

การบังคับใช้กฎหมาย: ส่งต่อข้อมูลเชื่อมโยงไปยังด่านตรวจของเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อบังคับใช้กฎหมายตาม 10 ข้อหาหลักอย่างเข้มงวด

โครงสร้างศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน (ศปท. อบต.ห้วยวาง)

ความสำเร็จเกิดจากการบูรณาการภาคีเครือข่าย 7 ภาคส่วน ภายใต้แนวคิด “พลังแห่งการบูรณาการ” ประกอบด้วย: งานความมั่นคง / ฝ่ายสาธารณสุข อบต.ห้วยวาง / กลุ่มงานเวชกรรมฯ รพ. / สสอ.โกสุมพิสัย / กำนันและผู้ใหญ่บ้านทุกหมู่บ้าน / สมาชิกสภา อบต. (ส.อบต.) ทุกหมู่บ้าน / หมวดการทาง / งานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) / ภูชีฟ้า อบต.ห้วยวาง



นวัตกรรมและการแก้ไขปัญหายั่งยืน

อบต.หัวขวง ได้นำนวัตกรรมและความคิดสร้างสรรค์มาใช้เพื่อลดอุบัติเหตุ โดยไม่เน้นการใช้งบประมาณมหาศาล แต่เน้นความยั่งยืน:

นวัตกรรม “ถาดหวัดดี”: การนำถาดเก่าจากวัดที่ไม่ใช้งานแล้วมาประดิษฐ์เป็นเครื่องหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุและเพิ่มความสะดวกในชุมชน

การจัดการจุดเสี่ยง: ดำเนินการแก้ไขพื้นผิวถนนภายในหมู่บ้าน 26 จุด ติดตั้งป้ายเตือนจุดเสี่ยงอันตราย 30 จุด และกำหนดถนนปลอดภัยจำกัดความเร็วหน้าโรงเรียน 3 สาย

ผลลัพธ์: จุดเสี่ยงและจุดที่เคยเกิดอุบัติเหตุซ้ำซากมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุลดลงจนกลายเป็น 0 ครั้ง

การขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยของกลุ่มเป้าหมายและยานพาหนะ

การสร้างจิตสำนึก: อบรมโปรแกรม TSY (Thailand Safe Youth) ในโรงเรียนมัธยมและโรงเรียนขยายโอกาส พร้อมจัดกิจกรรมสนามจำลองในศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก 3 แห่ง นอกจากนี้ยังมีการให้ความรู้ด้านความปลอดภัยแก่กลุ่มผู้สูงอายุผ่านกิจกรรมในวัด

ด้านยานพาหนะ: บริหารจัดการรถรับ - ส่งนักเรียน (รถตู้และรถสองแถว) รวม 10 คัน โดยมีการตรวจสอบสภาพรถและซ่อมบำรุงให้ปลอดภัยอยู่เสมอ สำหรับรถพ่วงข้างในท้องถิ่น ได้รณรงค์ติดตั้งสัญญาณไฟเตือนเพื่อเพิ่มการมองเห็นในเวลากลางคืน

บันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU)

เมื่อวันที่ 31 มีนาคม พ.ศ. 2564 ได้มีการลงนาม MOU ภายใต้หัวข้อ “โกสุมพิสัย เมืองใส่ใจ ความปลอดภัยทางถนน” เพื่อสร้างมาตรฐานการทำงานร่วมกันในการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน



อบต.หัวขวาง เน้นย้ำ ความสำเร็จไม่ได้เกิดจาก
งบประมาณจำนวนมาก แต่เกิดจาก นวัตกรรมต้นกุนต่า
และความร่วมมือที่ไร้รอยต่อของคนในชุมชน



รถรับ-ส่งนักเรียน

โรงเรียนวัดกลาง

บริหารจัดการรถตู้และรถสองแถว รวม 10 คัน

- ✓ มีการตรวจสอบสภาพรถเป็นประจำ
- ✓ ซ่อมบำรุงให้อยู่ในสภาพปลอดภัย



รถพาหนะท้องถิ่น

การจัดการรถจักรยานยนต์พ่วงข้าง

- ✓ รมรณรงค์การติดสัญญาณไฟเตือน
- ✓ เพิ่มการมองเห็นในเวลากลางคืน



26 แก้ไขจุดเสี่ยง
พื้นผิวถนนภายในหมู่บ้าน

30 ติดป้ายเตือนจุดเสี่ยงอันตราย

3 กำหนดถนนปลอดภัยจำกัด
ความเร็วหน้าโรงเรียน

**ผลลัพธ์: จุดเสี่ยงและจุดที่เคยเกิดอุบัติเหตุ
ไม่มีการเกิดอุบัติเหตุ (0 อุบัติเหตุ)**

นวัตกรรม ถาดห้วงดี



นำถาดจากขวดที่เก่าและไม่มีการใช้งาน
นำมาทำเครื่องหมายจราจรเพื่อลด
อุบัติเหตุและเพิ่มความสะดวก



08

“กุ่มกวาปีโมเดล” พลังนักสื่อสารรณรงค์ สู่ถนนปลอดภัยที่ยั่งยืน

ขอบคุณข้อมูลจาก: คุณสุริยา บัวระภา
นักวิชาการสาธารณสุข
สำนักงานสาธารณสุขอำเภอกุ่มกวาปี จังหวัดอุดรธานี

“กุมกวาปีโมเดล”: พลังนักสื่อสารรณรงค์ สู่ถนนปลอดภัยที่ยั่งยืน



ในยุคที่ความปลอดภัยบนท้องถนนไม่ได้เป็นเพียงเรื่องของกฎจราจร แต่คือ “วัฒนธรรมการใช้ชีวิต” ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) อำเภอกุมกวาปี จังหวัดอุดรธานี ได้ยกระดับการทำงานเชิงรุกผ่านโครงการ “นักสื่อสารรณรงค์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนน” เพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่อย่างยั่งยืน โดยมุ่งเน้นการเปลี่ยนพฤติกรรมจากระดับครัวเรือนสู่สังคม

เจาะลึกสถานการณ์: ข้อมูลคือหัวใจของการแก้ไข

จากสถิติอุบัติเหตุในปี 2568 พบข้อมูลที่น่าสนใจซึ่งนำมาสู่การวางแผนที่แม่นยำ

ยานพาหนะเสี่ยงสูง: รถจักรยานยนต์ครองสถิติสูงสุดถึง 81.4% ของอุบัติเหตุทั้งหมด

กลุ่มวัยอันตราย: ประชากรกลุ่มเสี่ยงที่สุดคือกลุ่ม 60 ปีขึ้นไป (24.58%) รองลงมาคือกลุ่มเยาวชนอายุ 11 - 20 ปี (18.48%)

พฤติกรรมเสี่ยง: ปัจจัยหลักคือการไม่สวมหมวกนิรภัย (29%) และการดื่มแล้วขับ

สถานะผู้บาดเจ็บ: ส่วนใหญ่เป็นคนขับขี่สูงถึง 77.3%

กลไกขับเคลื่อน: พลังแห่งการบูรณาการ

ศปด.กมรวาปี ภายใต้การนำของนายอำเภอ ได้สร้างโครงสร้างการทำงานที่เข้มแข็ง โดยประสานความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ทั้งตำรวจ สาธารณสุข องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น สถานศึกษา และผู้นำชุมชน โดยใช้กลยุทธ์ “3 ด้านประสานใจ” เป็นหัวใจสำคัญ:

ด้านหลัก: บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดในช่วงเทศกาล

ด้านชุมชน: ป้องกันคนเมาและผู้มีพฤติกรรมเสี่ยงไม่ให้ออกสู่ถนนสายหลัก

ด้านครอบครัว: พลังที่ใกล้ชิดที่สุดในการเตือนสติและสร้างความปลอดภัยจากภายในบ้าน

นวัตกรรม “นักสื่อสารณรงค์”:

เปลี่ยนจากสิ่ง เป็น “สร้างการรับรู้” บทบาทหน้าที่ของนักสื่อสารณรงค์ ไม่ใช่เพียงการกระจายข่าว แต่คือการเป็น “โซ่ข้อกลาง” ที่นำข้อมูลวิชาการ และสถิติมาวิเคราะห์ เพื่อออกแบบสื่อและกิจกรรมที่เข้าถึงใจคนในพื้นที่:



เชิงรุกถึงครัวเรือน: ลงพื้นที่ให้ความรู้และสร้างความตระหนักถึงระดับบ้านเรือน

พัฒนาทักษะชีวิต: จัดอบรมการขับขี่เชิงป้องกันและทักษะการเอาตัวรอดบนท้องถนนให้กับนักเรียนและผู้นำชุมชน

ปรับปรุงสภาพแวดล้อม: แก้ไขจุดเสี่ยง เช่น การทำสีทางม้าลายเส้นเขตหยุดรถ และกำจัดสิ่งกีดขวางทางทัศนวิสัย

ผลลัพธ์และความสำเร็จด้วยการบริหารจัดการตามวงจร PDCA (Plan – Do – Check – Action) ทำให้การดำเนินงานเห็นผลเป็นรูปธรรม

- อัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตของกลุ่มเด็กและเยาวชน (1 - 18 ปี) ลดลงถึงร้อยละ 4.4
- เกิดระบบการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุที่รวดเร็ว เพื่อนำมาปรับปรุงมาตรการได้อย่างทันที่



บทสรุปความสำเร็จของ
อำเภอกุมภวาปี พิสูจน์
ให้เห็นว่า “ข้อมูลที่แม่นยำ”
ผสมผสานกับ “พลัง
การสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ”
และ “ความร่วมมือของ
คนในชุมชน” สามารถ
เปลี่ยนถนนที่เคยอันตราย
ให้กลายเป็นเส้นทางแห่ง
ความปลอดภัยได้อย่างแท้จริง

09

**“หายโศกโมเดล” พลิกโฉม
ถนนปลอดภัย สร้างวัฒนธรรม
การขับขี่ใหม่เพื่อชุมชน**

ขอบคุณข้อมูลจาก: คุณศศิธร แแข็งแรง
เจ้าพนักงานสาธารณสุขชำนาญการ
โรงพยาบาลบ้านผือ จังหวัดอุดรธานี

“หายโสโกโมเดล”: พลิกโฉมถนนปลอดภัย สร้างวัฒนธรรมการขับขี่ใหม่เพื่อชุมชน



ในยุคที่ความปลอดภัยบนท้องถนนไม่ใช่แค่เรื่องของกฎจราจร แต่คือ “คุณภาพชีวิต” ของคนในชุมชน องค์การบริหารส่วนตำบลหายโสโก อำเภอ บ้านผือ จังหวัดอุดรธานี ได้ก้าวขึ้นมาเป็นต้นแบบสำคัญในการจัดการปัญหา อุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน ผ่านการดำเนินงานของ ศูนย์ปฏิบัติการ ความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.อบต.หายโสโก) ที่ไม่ได้ทำงานเพียงลำพัง แต่ขับเคลื่อนด้วยพลังของ “เครือข่ายนักสื่อสารณรงค์” และความร่วมมือ จากทุกภาคส่วน

Data - Driven: ใช้ข้อมูลนำทาง แก้ไขตรงจุด

หัวใจสำคัญที่ทำให้ตำบลหายโสโกแตกต่าง คือการทำงานบนฐานข้อมูล ที่แม่นยำ (Data - Driven) มีการรวบรวมสถิติการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งเคส ขนาดเจ็บและเสียชีวิตอย่างเป็นระบบ โดยทำงานร่วมกับงาน RTI โรงพยาบาล บ้านผือ และกู้ชีพกู้ภัยในพื้นที่

วิเคราะห์เจาะลึก: ข้อมูลถูกนำมาวิเคราะห์เพื่อระบุ “จุดเสี่ยง” และ “ช่วงเวลาอันตราย” (Peak Time) เพื่อให้การจัดกำลังเจ้าหน้าที่และ การวางมาตรการป้องกันทำได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

สอบสวนเชิงลึก: เมื่อเกิดเคสบาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิต ทีมงานจะลงพื้นที่สอบสวนหาสาเหตุที่แท้จริง เพื่อนำมาปรับปรุงแนวทางการแก้ไขไม่ให้เกิดเหตุซ้ำ

Infrastructure & Environment: ถนนสวย สิ่งแวดล้อมปลอดภัย

ศปท.อบต.หายโศก ไม่เพียงแค่อรณงค์ แต่ยังลงมือปรับปรุงกายภาพของถนนให้เป็น “Safety Zone” อย่างเป็นรูปธรรม

กำหนดถนนปลอดภัย (ถนนสวย): มีการจัดการแสงสว่างให้เพียงพอ ติดตั้งกล้อง CCTV ในจุดเสี่ยง และติดตั้งป้ายเตือนทางแยกทางโค้งให้ชัดเจน

ปฏิบัติการจิตอาสา: พลังชุมชนร่วมกันซ่อมแซมถนนที่ชำรุดด้วยยางมะตอยสำเร็จรูป เพื่อลดความเสี่ยงที่เกิดจากสภาพถนน

Social Engineering: สร้างวินัยจากบ้านสู่โรงเรียน

การเปลี่ยนพฤติกรรมคือความท้าทายที่สุด หายโศกจึงเลือกใช้กลยุทธ์ “สื่อสารเชิงรุก” ที่เข้าถึงหัวใจคนในพื้นที่



โครงการจักรยานยนต์ปลอดภัย: รณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100% ตั้งแต่ต้นทาง มีการตรวจเช็คสภาพรถและให้ความรู้ด้านทักษะการขับขี่และกฎหมายจราจร

ปลูกฝังจากปฐมวัย: ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กในสังกัด อบต.หายโศก ถูกกำหนดให้เป็นเขตสวมหมวกนิรภัย 100% โดยมีมาตรการช่วยเหลือผู้ปกครองที่มีรายได้น้อยให้ได้รับหมวกนิรภัยที่มีมาตรฐานจากการสนับสนุนของภาคเอกชน

เคาะประตูบ้าน: ในช่วงเทศกาลสำคัญ จะมีกิจกรรมรณรงค์ “ดื่มไม่ขับ” แบบถึงตัว มีการสำรวจร้านค้าเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และบริการรถรับ-ส่งคนเมาเพื่อส่งกลับบ้านอย่างปลอดภัย

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Key Success Factors)

ความสำเร็จของตำบลหายโศกไม่ได้เกิดขึ้นโดยบังเอิญ แต่มีองค์ประกอบสำคัญคือ:

ศปถ. ที่เข้มแข็ง: การบริหารจัดการที่เป็นระบบและต่อเนื่อง

ภาคีเครือข่ายที่เหนียวแน่น: ทั้งตำรวจ, อสม., ภูมิปัญญา และทุกหน่วยงานในพื้นที่ ที่ให้การสนับสนุนอย่างเต็มที่



การบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง: ควบคู่ไปกับการรณรงค์สร้างจิตสำนึก ตำบลหายโศกพิสูจน์ให้เห็นแล้วว่า “อุบัติเหตุป้องกันได้” หากทุกคนร่วมมือกันอย่างจริงจัง การเดินทางในวันพรุ่งนี้ของชาวบ้านผิอ จะไม่ใช่เพียงแค่การไปถึงจุดหมาย แต่เป็นการเดินทางที่กลับบ้านได้อย่างปลอดภัยในทุกวัน

10

**เกาะแก้ว พลังท้องถิ่น
สร้างถนนปลอดภัย ยกระดับ
คุณภาพชีวิตชุมชนอย่างยั่งยืน**

ขอบคุณข้อมูลจาก: คุณอัฐพงศ์ คงช่วย
เจ้าพนักงานสาธารณสุขชำนาญงาน
สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสงขลา

เกาะแก้วโมเดล: พลังท้องถิ่นสร้างถนนปลอดภัย ยกระดับคุณภาพชีวิตชุมชนอย่างยั่งยืน

ในโลกที่ความเร่งรีบกลายเป็นส่วนหนึ่งของชีวิต ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจึงไม่ใช่เรื่องไกลตัว เทศบาลตำบลเกาะแก้ว อำเภอเมืองสงขลา จังหวัดสงขลา ได้พิสูจน์ให้เห็นว่า “การจัดการโดยชุมชนเพื่อชุมชน” คือหัวใจสำคัญของการแก้ปัญหานี้ได้อย่างยั่งยืน ผ่านการดำเนินงานของ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.อปท. เทศบาลตำบลเกาะแก้ว) ที่เปลี่ยนจุดเสี่ยงให้เป็นพื้นที่ปลอดภัยด้วยกลยุทธ์ 5 เสาหลัก

บูรณาการเครือข่าย: พลังร่วมสยบจุดเสี่ยง

หัวใจของเกาะแก้วโมเดลคือการสร้าง “ชุมชนจัดการตนเอง” โดยได้รับการสนับสนุนจาก สสส. และภาคีเครือข่ายรวม 8 แห่ง แม้ท้องถิ่นจะไม่มี



อำนาจบังคับใช้กฎหมายจราจรโดยตรง แต่เกาะแก้วใช้ “จุดแข็ง” ในการบริหารจัดการที่เข้มแข็งภายใต้การนำของ นายรอเซ็ง ไทเรจิณู นายกเทศมนตรีตำบลเกาะแก้ว

กลไก ศปภ. ที่มีชีวิต: มีคณะกรรมการถึง 33 ท่าน จากทุกภาคส่วน ตั้งแต่ ผอ.กองต่างๆ ไปจนถึง รพ.สต. และผู้ใหญ่บ้าน

ประชุมจริง แก่จริง: มีการประชุมติดตามผลและสถิติเป็นประจำทุกเดือน เพื่อจัดทำแผนงานที่ตอบโจทย์พื้นที่อย่างแม่นยำ

นวัตกรรมกายภาพ: เปลี่ยน “ถนนเสี่ยง” เป็น “ถนนใส”

เกาะแก้วให้ความสำคัญกับการแก้ไขที่ต้นเหตุของอุบัติเหตุทางกายภาพ ด้วยการใช้เทคโนโลยีและงบประมาณท้องถิ่นอย่างคุ้มค่า:

วิสัยทัศน์ทางโค้ง: ติดตั้งกระจกเลนส์นูนขนาด 32 นิ้ว ถึง 11 จุด เพื่อเพิ่มการมองเห็น

Smart Alert: นำเทคโนโลยีไฟกระพริบและป้ายเตือนโซล่าเซลล์มาใช้ในจุดแยกอันตราย

Clear Zone: ตัดแต่งกิ่งไม้บดบังทัศนวิสัยตลอดเส้นทาง และเร่งซ่อมแซมหลุมบ่อบนถนนทันที

Social Engineering: สร้างวินัยจาก “จิว” สู่ “แฉ่ว”

เพราะพฤติกรรมคือความท้าทายที่สุด เกาะแก้วจึงมุ่งเน้นไปที่กลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ซึ่งเป็นกลุ่มเสี่ยงอันดับหนึ่ง:

ปลูกฝังแต่ปฐมวัย: ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเทศบาลตำบลเกาะแก้ว เป็นพื้นที่ต้นแบบสวมหมวกนิรภัย 100% โดยจัดหามวกนิรภัยที่ได้มาตรฐานให้เด็กๆ และบรรจุเรื่องทักษะการเอาตัวรอดไว้ในหลักสูตร

มาตรการสังคม: กำหนดเงื่อนไขให้ผู้ปกครองต้องสวมหมวกนิรภัย ทุกครั้งที่มารับ - ส่งบุตรหลาน หากไม่ปฏิบัติตามจะมีการแจ้งเตือนและรณรงค์ ผ่านเสียงตามสายอย่างต่อเนื่อง

กรุงเทพมหานคร: มีจุดบริการประชาชนและรณรงค์ “ดื่มไม่ขับ” ใน ทุกช่วงเวลาเสี่ยง

ก้าวต่อไปสู่ความยั่งยืน

วันนี้ “เกาะแก้ว” ไม่ได้เพียงแค่ลดสถิติอุบัติเหตุเท่านั้น แต่ได้สร้าง “วัฒนธรรมความปลอดภัย” ให้เกิดขึ้นในหัวใจของคนในชุมชน การเดินทางใน ตำบลเกาะแก้ววันนี้จึงไม่ใช่แค่การไปถึงจุดหมาย แต่เป็นการเดินทางที่เต็มไปด้วยความมั่นใจว่า “เราจะกลับบ้านหาคนที่เรารักได้อย่างปลอดภัยในทุกวัน”



เสาหลักที่ 2: วิศกรรมจราจรและการปรับปรุงจุดเสี่ยง



11

กุณินารายณ์ พลังท้องถิ่น
ขับเคลื่อนถนนปลอดภัย
ถอดบทเรียนความสำเร็จ
ศปท.อปท.

ขอบคุณข้อมูลจาก: คุณกัลยา เลิศล้ำ
ผู้ประสานงาน
เครือข่ายองค์กรงดเหล้าจังหวัดกาฬสินธุ์

ภูจินารายณ์ พลังท้องถิ่นขับเคลื่อนถนนปลอดภัย: ถอดบทเรียนความสำเร็จ ศปถ.อปท.



จังหวัดกาฬสินธุ์อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาใหญ่ที่สร้างความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินอย่างมหาศาล เพื่อรับมือกับความท้าทายนี้ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ในจังหวัดกาฬสินธุ์ อันประกอบด้วย เทศบาลตำบลกุดหว้า, เทศบาลตำบลโคกศรี และเทศบาลตำบลอุ่มเม่า จึงได้ยกระดับศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.อปท.) ให้เป็นกลไกหลักในการสร้างสวัสดิภาพการเดินทางให้กับคนในชุมชนอย่างยั่งยืน

รากฐานที่เข้มแข็ง: การบริหารจัดการเชิงบูรณาการ

ความสำเร็จเริ่มต้นจากการวางโครงสร้างที่ชัดเจน โดยทั้ง 3 เทศบาลได้มีการออกคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการ ศปถ.อปท. ที่มีนายกเทศมนตรีเป็นผู้อำนวยการศูนย์ฯ หัวใจสำคัญคือ

- การบรรจุแผนงานในระดับนโยบาย: มีการบรรจุโครงการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไว้ในแผนพัฒนาท้องถิ่น (พ.ศ. 2566 - 2570) เพื่อให้มีงบประมาณรองรับอย่างต่อเนื่อง

- การทำงานแบบภาคีเครือข่าย: บูรณาการความร่วมมือระหว่างตำรวจ สาธารณสุข โรงเรียน และผู้นำชุมชน เพื่อวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุและวางแผน ป้องกันร่วมกัน

- การใช้ข้อมูลนำการตัดสินใจ: มีระบบการจัดเก็บและรวบรวมสถิติ การบาดเจ็บและเสียชีวิต เพื่อนำมาออกแบบมาตรการที่ตรงจุดและคืนข้อมูลสู่ชุมชน

ปรับสภาพแวดล้อม: เปลี่ยน “จุดเสี่ยง” เป็น “จุดปลอดภัย”

“ศปด.อปท. ทั้ง 3 แห่งให้ความสำคัญกับการจัดการด้านกายภาพ เพื่อลดอันตรายบนท้องถนน:

- สำรวจและแก้ไข: คณะกรรมการลงพื้นที่ประชุมร่วมกับชุมชนเพื่อ ค้นหาจุดเสี่ยงและจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง

- ติดตั้งอุปกรณ์นิรภัย: มีการติดตั้งกระบอกโค้งจราจร, ป้ายเตือน ที่ชัดเจน, สัญญาณไฟวับวาบ และกล้อง CCTV ในจุดอันตราย

- บำรุงรักษาเชิงรุก: ดำเนินการซ่อมแซมผิวถนนที่ชำรุด ตัดกิ่งไม้ ที่บดบังทัศนวิสัย และจัดระเบียบจราจรบริเวณพื้นที่หนาแน่น เช่น ตลาดสด และหน้าโรงเรียน

ปรับพฤติกรรม: สร้างวินัยผ่าน “นักสื่อสารจราจร” มากกว่าการบังคับ ใช้อกฎหมาย คือการสร้างจิตสำนึกด้วยกระบวนการรณรงค์สื่อสารที่ทันสมัย:

- ปลุกฝังจากเด็กสู่ผู้ใหญ่: จัดกิจกรรมอบรมทักษะการขับขี่ปลอดภัย



และส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100% ในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและโรงเรียนในพื้นที่

- ด้านชุมชนและด้านครอบครัว: ในช่วงเทศกาลสำคัญ (ปีใหม่/สงกรานต์) จะมีการตั้งด่านชุมชนเพื่อสกัดกั้นกลุ่มเสี่ยง เช่น ผู้ที่ดื่มสุราหรือขับรถเร็ว ไม่ให้ออกสู่ถนนสายหลัก
- สื่อสารเข้าถึงวิถีชุมชน: ใช้หอกระจายข่าว สื่อโซเชียล และกิจกรรมบุญประเพณีเป็นช่องทางสร้างความตระหนักรู้ เพื่อให้ประชาชนระมัดระวังและป้องกันอุบัติเหตุด้วยตนเอง

ผลลัพธ์และความก้าวหน้าจากการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง

พบว่า สถิติอุบัติเหตุในหลายพื้นที่มีแนวโน้มดีขึ้น โดยเฉพาะในกลุ่มเด็กและเยาวชนที่มีความเข้าใจในเรื่องความปลอดภัยมากขึ้น นอกจากนี้ ยังมีการฝึกซ้อมแผนเผชิญเหตุเพื่อเตรียมความพร้อมให้กับทีมกู้ชีพและอาสาสมัครให้สามารถช่วยเหลือผู้ประสบภัยได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

บทสรุป

การทำงานของ ศปถ.อปท. ในจังหวัดกาฬสินธุ์ คือตัวอย่างของการเปลี่ยนบทบาทจากผู้คุมกฎมาเป็นผู้สร้างส่วนร่วม โดยใช้ข้อมูลและสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยเป็นเครื่องมือ เพื่อเป้าหมายสูงสุดคือการทำให้ทุกการเดินทางของคนในตำบลกลับถึงบ้านอย่างปลอดภัย



12

**“แฟรนไชส์” พลังเครือข่าย
ขับเคลื่อนถนนปลอดภัย
เพื่อคุณภาพชีวิตชาวอุดรฯ**

ขอบคุณข้อมูลจาก: คุณสร้อยสุดา โพธิ์สุวรรณพร
นักสารณสุข
โรงพยาบาลพิบูลย์ จังหวัดอุดรธานี

“เพ็ญโมเดล”: พลังเครือข่ายขับเคลื่อนถนน ปลอดภัย เพื่อคุณภาพชีวิตชาวอุดรฯ

อุบัติเหตุทางถนนไม่ได้เป็นเพียงเรื่องของโชคชะตา แต่เป็นปัญหาโครงสร้างที่ต้องอาศัยการจัดการอย่างเป็นระบบ อำเภอเพ็ญ จังหวัดอุดรธานี ภายใต้การนำของคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) ได้พิสูจน์ให้เห็นว่า เมื่อกลไกท้องถิ่นลุกขึ้นมาจัดการปัญหาอย่างจริงจัง ความปลอดภัยย่อมเกิดขึ้นได้จริง อำเภอเพ็ญมีประชากรกว่า 115,000 คน ครอบคลุม 11 ตำบล แม้จะเป็นเมืองที่มีศิลปวัฒนธรรมโดดเด่นและมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่สวยงาม แต่อุบัติเหตุทางถนนยังคงเป็นหนึ่งในสองประเด็นหลัก (ร่วมกับปัญหาเสพติด) ที่ พชอ. เพ็ญ ให้ความสำคัญสูงสุดในปี 2568

ภาคีเครือข่าย สปท.อำเภอเพ็ญ



กลไกการทำงาน: บุรณาการทุกภาคส่วน

ความสำเร็จของอำเภอเพ็ญไม่ได้เกิดจากหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง แต่เกิดจาก “กลไก พหุ.” ที่มีนายอำเภอเป็นประธาน ร่วมกับผู้อำนวยการโรงพยาบาลเพ็ญ และสาธารณสุขอำเภอ โดยใช้หลักการบริหารจัดการแบบมีส่วนร่วม:

- **การวิเคราะห์ข้อมูล:** ทีม SRRT ลงพื้นที่สอบสวนวิเคราะห์สาเหตุเชิงลึกหลังเกิดเหตุ เพื่อหาแนวทางป้องกันไม่ให้เกิดซ้ำ
- **มาตรการเชิงรุก:** เน้นการรณรงค์วินัยจราจร การบังคับใช้กฎหมาย “10 รสขม” อย่างเข้มงวด โดยเฉพาะช่วง 7 วันอันตราย และการปรับปรุงจุดเสี่ยงทางกายภาพ
- **การแก้ไขจุดเสี่ยง:** ประสานหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อปรับปรุงสภาพแวดล้อม เช่น ตัดแต่งต้นไม้ที่บดบังทัศนวิสัย และการติดตั้งป้ายเตือน

โครงการเด่นเพื่อสร้างสังคมขับขี่ปลอดภัย อำเภอเพ็ญมีการดำเนินโครงการที่ครอบคลุมทุกกลุ่มวัยอย่างต่อเนื่อง เช่น:

- โครงการ “เซฟสมอง เพื่อน้องปฐมวัย”: มุ่งเน้นการสร้างวินัยการสวมหมวกนิรภัย 100% ในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและโรงเรียนอนุบาล เพื่อปลูกฝังนิสัยความปลอดภัยตั้งแต่วัยเยาว์
- โครงการอบรมทักษะการขับขี่: จัดอบรมให้ความรู้แก่ผู้นำชุมชน ครู และนักเรียน เพื่อเพิ่มทักษะการใช้รถใช้ถนนที่ถูกต้องและปลอดภัย
- ด้านประสานใจ: การบูรณาการระหว่างด้านชุมชนและด้านตรวจหลัก เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงเรื่องการเมาแล้วขับในพื้นที่

ผลลัพธ์และความสำเร็จความทุ่มเทในการทำงานสะท้อนออกมา ผ่านรางวัลการันตีคุณภาพ อาทิ:

- รางวัล พชอ. ดีเด่น: จากกระทรวงมหาดไทยร่วมกับกระทรวงสาธารณสุข ในปี 2564
- รางวัลระดับดีมาก: ในการขับเคลื่อนงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน (RTI) ปีงบประมาณ 2564 จากสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุดรธานี

เป้าหมายในปี 2569 คือการลดจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตให้ต่ำกว่าค่าเป้าหมายอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างให้อำเภอเพ็ญเป็นพื้นที่ปลอดภัยสำหรับการเดินทางอย่างแท้จริง

ก้าวต่อไปสู่ความยั่งยืนบนทศรูปจาก “เพ็ญโมเดล” ขี้ให้เห็นว่าหัวใจสำคัญคือการ “คืนข้อมูลสู่ชุมชน” เพื่อให้คนในพื้นที่ตระหนักถึงปัญหาและร่วมเป็นเจ้าของแนวทางการแก้ไข

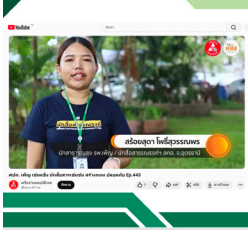
โครงการเขฬ่มองเพื่อน้องประภวีย

พื้นที่รับรอง 5 ด้าน
1.5w.ส.ค.บ้านนา
2.5w.ส.ค.คอนเียน
3.5w.ส.ค.ดง
4.5w.ส.ค.นาบัว
5.5w.ส.ค.บ้านเหล่า



สื่อสารความเสี่ยงผ่านช่องทางโซเชียลมีเดีย

สวัสดีค่ะ พี่สุพรรณพร
เป็นครูสอนในโรงเรียนประถมศึกษา สอนวิชาภาษาไทย



โครงการอบรมจราจรปลอดภัยในสถานศึกษา

กลุ่มเป้าหมาย
นักเรียนประถมศึกษา



กิจกรรมสวมหมวกนิรภัยปลอดภัยในศูนย์เด็กเล็ก

กลุ่มเป้าหมาย
ผู้ปกครอง
เด็กนักเรียน



13

**“หนองหาน” พลังเครือข่าย
ขับเคลื่อนถนนปลอดภัย
เพื่อหัวใจคนอุดรฯ**

ขอบคุณข้อมูลจาก: คุณสุวิญชา เกตุบุตร
นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการ
สำนักงานสาธารณสุขอำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี

“หนองหาน” พลังเครือข่ายขับเคลื่อนถนน ปลอดภัย เพื่อหัวใจคนอุดรฯ



อุบัติเหตุทางถนนไม่ได้เป็นเพียงเรื่องของตัวเลข แต่หมายถึงชีวิตและเศรษฐกิจของคนในพื้นที่ อำเภอหนองหาน จังหวัดอุดรธานี จึงได้ร่วมกับเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สคอ.) และ สสส. ขับเคลื่อนภารกิจครั้งใหญ่ผ่าน 3 ยุทธศาสตร์หลัก เพื่อสร้างสังคมแห่งความปลอดภัยอย่างยั่งยืน

กลยุทธ์ 3 ด้าน: หัวใจสำคัญของการเปลี่ยนแปลง

1. **พลังบริหารจัดการ (Power of Management):** มีการแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.อ.หนองหาน) และขยายผลลงสู่ระดับตำบล (ศปถ.อปท.) ทั้ง 15 แห่งอย่างเป็นรูปธรรม หัวใจสำคัญคือการใช้ “ข้อมูล” เป็นตัวนำทาง โดยมีการรวบรวมสถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตย้อนหลัง 10 ปี เพื่อวิเคราะห์หาจุดเสี่ยงและคืนข้อมูลให้กับชุมชนเพื่อวางแผนแก้ไข

2. **ปรับสภาพแวดล้อมให้ปลอดภัย (Safe Infrastructure):** จากการวิเคราะห์ข้อมูล พบจุดเสี่ยงสำคัญ 9 จุดในอำเภอ เช่น สี่แยกหนองเม็ก และหน้าโรงเรียนบ้านนิคมหนองตาล ทีมงานจึงมุ่งเน้นการจัดการด้านกายภาพ ไม่ว่าจะเป็นการติดตั้งป้ายเตือน สัญญาณจราจร และการซ่อมแซมจุดที่ชำรุดเพื่อให้ปลอดภัยต่อการสัญจร

3. **รณรงค์สื่อสาร เปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยง (Safe People):** มีการใช้มาตรการ “3 ด้านประสานใจ” ซึ่งประกอบด้วย ด้านครอบครัว ด้านชุมชน และด้านบังคับใช้กฎหมาย เพื่อป้องกันปัจจัยเสี่ยงตั้งแต่ต้นทาง นอกจากนี้ยังเน้นการสวมหมวกนิรภัย 100% ในสถานที่ราชการ และการอบรมเจ้าหน้าที่ในการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกเพื่อหาสาเหตุที่แท้จริง

นวัตกรรมเพื่อความยั่งยืน

ความโดดเด่นของหนองหานคือการบูรณาการความปลอดภัยเข้ากับ “วิถีชุมชน” เช่น:

- **การสร้างธรรมนูญหมู่บ้าน:** ให้ประชาชนร่วมกันกำหนดกติกาความปลอดภัยในพื้นที่ตนเอง
- **การเยี่ยมเสริมพลัง:** คณะทำงานลงพื้นที่ติดตามผลตามตัวชี้วัด และให้กำลังใจคนทำงานในระดับท้องถิ่นอย่างต่อเนื่อง

เสี่ยงสะท้อนจากสถิติ

แม้ในปี 2568 (ข้อมูลช่วงต้นปี) จะยังมีผู้เสียชีวิตสะสมอยู่บ้าง แต่อำเภอหนองหานยังคงมุ่งมั่นเดินทางตามแผนงานปี 2569 โดยได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากทั้งกองทุนหลักประกันสุขภาพท้องถิ่นและเงินบำรุงของสถานพยาบาล เพื่อดำเนินโครงการอบรมและป้องกันอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่อง



บทสรุปความสำเร็จ

การลดอุบัติเหตุในอำเภอหนองหาน ไม่ได้เกิดจากหน่วยงานใด หน่วยงานหนึ่ง แต่เกิดจากการประสานมือของทั้งภาครัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคประชาชน ที่ร่วมกันสร้าง “เกราะป้องกัน” ให้กับคนในชุมชน เพื่อให้ทุกการเดินทางในหนองหานกลับบ้านได้อย่างปลอดภัย



14

**พลังเครือข่ายเมืองอุดรฯ:
พลิกโฉมถนนปลอดภัย
ด้วยกลไกบูรณาการ**

ขอบคุณข้อมูลจาก: คุณวรรณ น้อยเลิศ
นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการ
สำนักงานสาธารณสุขอำเภอเมืองอุดรธานี

พลังเครือข่ายเมืองอุดรฯ: พลิกโฉมถนนปลอดภัยด้วยกลไกบูรณาการ



อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาใหญ่ที่สร้างความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินอย่างมหาศาล สำหรับอำเภอเมืองอุดรธานี ซึ่งเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจและการคมนาคม การจัดการปัญหานี้จึงต้องอาศัย “ความร่วมมือ” มากกว่าแค่การบังคับใช้กฎหมาย ภายใต้การนำของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) และคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) อำเภอเมืองอุดรธานีได้สร้างต้นแบบการทำงานที่เข้มแข็งเพื่อเป้าหมายเดียวคือ “ทุกชีวิตต้องปลอดภัย”

กลไกขับเคลื่อน

บูรณาการจากนโยบายสู่ชุมชนหัวใจสำคัญของอำเภอเมืองอุดรธานี คือการใช้กลไก D-RTI (District Road Traffic Injury) ที่เชื่อมโยงหน่วยงานทุกระดับเข้าด้วยกัน:

- **ระดับอำเภอ:** มีการแต่งตั้งคณะทำงานที่รวมเอาทั้งฝ่ายปกครอง ตำรวจ สาธารณสุข และภาคเอกชน เพื่อกำหนดทิศทางและแผนงาน
- **ระดับท้องถิ่น:** ขยายผลสู่ สปถ.ท้องถิ่น ทั้งเทศบาลและ อบต. เพื่อให้เกิดการแก้ปัญหาที่ตรงจุดตามบริบทของแต่ละพื้นที่
- **ระดับชุมชน:** ผู้นำชุมชนและอาสาสมัครสาธารณสุข (อสม.) ทำหน้าที่เป็นหน้าด่านในการสื่อสารและสร้างวินัยจราจรในหมู่บ้าน



“จับโป๊ลดภัย ลดความเร็ว ลดอุบัติเหตุ”
เทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2569

ของขอบคุณ หัวหน้าส่วนราชการ หัวหน้าหน่วยงาน
รัฐวิสาหกิจ ผู้บริหารท้องถิ่น ผู้บริหารสถานศึกษา
กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน และประชาชนจิตอาสาทุกท่าน
ที่ได้ร่วมแรงร่วมใจกันตั้งจุดตรวจหลัก/ด่านชุมชน
เพื่อดูแลความปลอดภัยของพี่น้องประชาชน
ในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ.2569

เทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2569
“จับโป๊ลดภัย ลดความเร็ว ลดอุบัติเหตุ”

ดื่มไม่ขับ



กลยุทธ์ “ข้อมูลชี้เป้า” เพื่อการแก้ปัญหาที่ตรงจุด

อำเภอเมืองอุดรธานีไม่เพียงแต่ทำงานเชิงรุก แต่ยังทำงานบนพื้นฐานของ “ข้อมูล” โดยมีการวิเคราะห์สถิติผู้เสียชีวิตรายตำบลอย่างละเอียด:

- **การวิเคราะห์จุดเสี่ยง:** เช่น ในปี 2568 พบว่าตำบลนาดี มีอัตราการเสียชีวิตสูงสุด จึงนำไปสู่การสำรวจและแก้ไขสภาพถนนและจุดตัดที่อันตราย
- **การจัดการทางกายภาพ:** ประสานแขวงทางหลวงเพื่อปิด “ทางลัดไก่” ติดตั้งป้ายเตือน และกำหนดเขตจำกัดความเร็วในพื้นที่ชุมชน
- **เจาะลึกพฤติกรรม:** จากสถิติพบว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากรถจักรยานยนต์และผู้เสียชีวิตกว่า 93% ไม่สวมหมวกนิรภัย จึงนำมาสู่มาตรการรณรงค์สวมหมวกนิรภัย 100% อย่างเข้มข้น

นวัตกรรมและโครงการสร้างสรรค์

นอกจากการบังคับใช้กฎหมาย อำเภอเมืองอุดรธานียังได้รับแรงสนับสนุนจากหลายภาคส่วน:โครงการ

- **“เซฟสมอง เพื่อน้องปฐมวัย”:** มุ่งปลูกฝังวินัยจราจรให้กับเด็กเล็กในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและโรงเรียนอนุบาล

- **ความร่วมมือกับเอกชน:** เช่น การทำงานร่วมกับบริษัท ไทยสอนด์ ในการส่งเสริมทักษะการขับขี่ปลอดภัย
- **ด้านชุมชนและด้านครอบครัว:** ใช้ความรักความผูกพันในครอบครัว ช่วยดักเตือนพฤติกรรมเสี่ยง เช่น ดื่มไม่ขับ

บทสรุปสู่ความยั่งยืน

ความสำเร็จของอำเภอเมืองอุดรธานีไม่ได้วัดเพียงแค่ตัวเลขที่ลดลง แต่คือ การที่คนในชุมชนมีความตระหนักและร่วมเป็นเจ้าของปัญหา การบริหารจัดการงบประมาณอย่างบูรณาการจากทั้งกองทุนหลักประกันสุขภาพท้องถิ่น (สปสข.) และ สสส. ช่วยให้โครงการต่างๆ ดำเนินไปได้อย่างต่อเนื่อง การขับเคลื่อนของอำเภอเมืองอุดรธานี จึงเป็นข้อพิสูจน์ว่าเมื่อท้องถิ่นเข้มแข็ง ถนนทุกสายก็จะปลอดภัยสำหรับทุกคน





ด้านการขับเคลื่อนด้านบรรณกิจสื่อสาร เพื่อแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยง

มีกิจกรรมโครงการทั้งในและนอกห้อง สวมหน้ากากนิกาย 100%
ไม่โรงเรียน, ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก, ชุมชน, สถานประกอบการ ฯลฯ





ประกาศฉบับใหม่ 2569

อินทราวุธธรรม
กำกับ - งดทำกิจกรรมที่
งดทำกิจกรรมใน - / ดูแล
ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก
ศูนย์อบรมเยาวชนใน
ความสะอาดทุกมิติ

คืนใจให้กับ ชุมชน
อย่าลืมสวมหน้ากากอนามัย





📺 📺 📺 📺 📺 📺

มหาวิทยาลัยราชภัฏวชิรสุพรรณบุรี
ศูนย์บริการชุมชนและสังคม 100%

เริ่มทวอวัน 1 ส.ค. 68

กลุ่มงานส่งเสริมสุขภาพและอนามัยชุมชน








15

“บ้านดุง” พลังชุมชนเข้มแข็ง
ปูพรมสร้างถนนปลอดภัย
เพื่อชาวอุดรฯ

ขอบคุณข้อมูลจาก: คุณอรอุมา ขวัญเนตร
นักสธารณสุขชำนาญการ
โรงพยาบาลสมเด็จพระยุพราชบ้านดุง จ.อุดรธานี

“บ้านดุง” พลังชุมชนเข้มแข็ง ปูพรมสร้างถนน ปลอดภัย เพื่อชาวอุดรฯ

อำเภอบ้านดุง จังหวัดอุดรธานี ดินแดนแห่งความศักดิ์สิทธิ์และแหล่งเกลือสินเธาว์อันเลื่องชื่อ ไม่ได้เพียงแค่ให้ความสำคัญกับมิติทางวัฒนธรรมและเศรษฐกิจเท่านั้น แต่ยังมีเป้าหมายอันยิ่งใหญ่ในการเป็น “อำเภอก่อสร้างความปลอดภัยทางถนน” ผ่านความร่วมมือของเครือข่าย พชอ. (คณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ) และกลไก สปถ. (ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน) ที่ทำงานกันอย่างแข็งขัน



ขับเคลื่อนด้านการรณรงค์สื่อสารเพื่อแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยง



กิจกรรม “กวดขันวินัยจราจร และกวดขันไม่ขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ แก่เด็กอายุต่ำกว่า 18 ปี”



การกวดขันวินัยจราจรตามมาตรการ “10 รสขม” (1ร. 2ส. 3ข. 4ม.) เป็นแนวทางที่ ใช้ในการกวดขันวินัยจราจรและบังคับใช้กฎหมาย 10 ข้อหาหลัก เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลสำคัญ และตลอดทั้งปี



บริหารจัดการอย่างมีชั้นเชิง: MOU สู่การปฏิบัติจริง

หัวใจสำคัญของบ้านดุงคือการสร้าง “ข้อตกลงร่วมกัน” (MOU) ระหว่างส่วนราชการ ภาควิชา และหน่วยงานเอกชน โดยมีการคืนข้อมูลสถิติอุบัติเหตุสู่ชุมชนเพื่อร่วมกันวางแผนดำเนินงาน ไม่ใช่เพียงแค่การสั่งการจากบนลงล่าง แต่เป็นการดึงเอาปัญหาจริงในพื้นที่มาเป็นตัวตั้งในการแก้ไข

เจาะลึกข้อมูล: รู้จุดเสี่ยง เลี่ยงการสูญเสีย จากการวิเคราะห์สถิติปี 2568-2569 พบว่า:

พาหนะอันดับ 1: คือรถจักรยานยนต์ ซึ่งมักเกิดเหตุในกลุ่มวัยทำงาน และวัยรุ่น

พฤติกรรมเสี่ยง: การไม่สวมหมวกนิรภัยและการขับเร็วเกินกำหนด

ช่วงเวลาอันตราย: มักเกิดในช่วงเทศกาลและวันหยุดพักผ่อน

ข้อมูลเหล่านี้ถูกนำมาใช้เพื่อกำหนดเป้าหมายในการลดอัตราเสียชีวิตต่อแสนประชากรให้ต่ำกว่าเดิม โดยมุ่งเน้นไปที่การทำงานระดับตำบลและหมู่บ้าน

ปรับสภาพแวดล้อม: ถนนต้องปลอดภัย

อำเภอบ้านดุงมีการสำรวจและจัดการจุดเสี่ยงทางกายภาพอย่างต่อเนื่อง เช่น: การติดตั้งป้ายเตือนและไฟส่องสว่างในจุดมืดหรือโค้งอันตราย, ประสานงานกับ อบต. เพื่อปรับปรุงผิวจราจรที่ชำรุด การจัดการ “สิ่งกีดขวางทัศนวิสัย” เพื่อให้ผู้ขับขี่มองเห็นเส้นทางได้ชัดเจนขึ้น

รณรงค์เชิงรุก: แก้ไขที่ต้นเหตของพฤติกรรม

โครงการที่โดดเด่นและสร้างผลกระทบเชิงบวกในพื้นที่ ได้แก่:

- โครงการ “เซฟสมอง เพื่อน้องปฐมวัย”: การปลูกฝังวินัยจราจร และส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100% ตั้งแต่วัยเด็ก เพื่อให้ความปลอดภัยกลายเป็นนิสัยติดตัว

16

ถอดรหัส “ศรียอนมูล”:
เปลี่ยน “แยกวัดใจ”
เป็นถนนปลอดภัย
ด้วยพลังชุมชน

ขอบคุณผู้ให้ข้อมูล: คุณสมารถ จันทาพูน
นักสื่อสารรณรงค์เพื่อความปลอดภัยทางถนน
จังหวัดเชียงราย

ถอดรหัส “ศรีดอนมูลโมเดล”: เปลี่ยน “แยกวัดใจ” เป็นถนนปลอดภัยด้วยพลังชุมชน

ท่ามกลางโค้งถนนและสี่แยกที่รุดวิ่งสวนกันไปมา อุบัติเหตุทางถนนมักถูกมองว่าเป็นเรื่องของโชคชะตา แต่สำหรับชาวตำบลศรีดอนมูล จังหวัดเชียงราย พวกเขาเชื่อว่าความปลอดภัยสร้างได้ด้วยมือของคนในชุมชนเอง ภายใต้การนำของ คุณสามารถ จันทาพูน นักสื่อสารรณรงค์เพื่อความปลอดภัยทางถนน ที่ขับเคลื่อนงานด้วย “จิตอาสา” จนเกิดเป็นต้นแบบการจัดการอุบัติเหตุในระดับท้องถิ่นที่น่าสนใจ

กลไก ศปถ.ตำบล: พันเฟืองหลักในการแก้ปัญหา

ความสำเร็จของตำบลศรีดอนมูลเริ่มต้นที่การสร้างโครงสร้างการทำงานที่ชัดเจน ผ่านศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์การบริหารส่วนตำบล

ใช้บทบาทนักสื่อสารฯ ประสานงานเครือข่ายในการแก้ไขปัญหา



ศรีดอนมูล (ศปถ.ตำบล) โดยมีนายก อบต. เป็นประธาน และบูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ทั้งตำรวจ ทางหลวง สาธารณสุข กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน และ อสม. เพื่อเปลี่ยนจาก “ต่างคนต่างทำ” มาเป็นการ “ผนึกกำลัง” อย่างเป็นระบบ

“แยกวัดใจ” สู่ “จุดปลอดภัย”

ปัญหาสำคัญของพื้นที่คือจุดที่ชาวบ้านเรียกว่า “แยกวัดใจ” ซึ่งเป็นจุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำซาก ทีมงานไม่ได้ปล่อยให้ปัญหานี้ผ่านไป แต่ได้ดำเนินการแก้ไขอย่างเป็นรูปธรรม:

การจัดการจุดเสี่ยง: สำรวจและปรับปรุงทางกายภาพ เช่น การติดป้ายเตือน ตัดแต่งกิ่งไม้ที่บดบังทัศนวิสัย และการติดตั้งสัญญาณไฟ

คืนข้อมูลสู่ชุมชน: นำสถิติการเจ็บตายมาพูดคุยในเวทีประชาคม เพื่อให้คนในหมู่บ้านตระหนักว่าอุบัติเหตุไม่ใช่เรื่องไกลตัว และร่วมกันหาแนวทางป้องกัน

มาตรการ 3 ชั้น: ครอบครัว – ชุมชน – กฎหมาย

เพื่อให้เกิดความยั่งยืน ศรีดอนมูลได้ใช้แนวคิดการป้องกันแบบรอบด้าน:

1. **ด้านครอบครัว:** ใช้ความรักความห่วงใยในบ้าน คอยเตือนลูกหลานไม่ให้ขับรถเร็ว หรือดื่มแล้วขับ
2. **ด้านชุมชน:** ตั้งจุดสกัดในพื้นที่ช่วงเทศบาลสำคัญ เพื่อป้องปรามพฤติกรรมเสี่ยงก่อนจะออกสู่ถนนสายหลัก
3. **การรณรงค์ต่อเนื่อง:** ไม่ใช่ทำแค่ช่วงเทศกาล แต่มีการประชาสัมพันธ์ผ่านหอกระจายข่าวและการลงพื้นที่เยี่ยมเยียนกลุ่มเสี่ยงเป็นประจำ

ผลลัพธ์ที่จับต้องได้

จากการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง สถิติในตำบลศรีดอนมูลแสดงให้เห็นถึงแนวโน้มที่ดีขึ้น:

- ปี 2566: เกิดเหตุ 9 ครั้ง บาดเจ็บ 8 ราย เสียชีวิต 1 ราย
- ปี 2567: แม้จะเกิดเหตุเพิ่มเป็น 10 ครั้ง แต่จำนวนผู้บาดเจ็บลดลงเหลือ 4 ราย และไม่มีผู้เสียชีวิต
- ปี 2568: เป้าหมายคือการรักษาตัวเลขผู้เสียชีวิตให้เป็นศูนย์ (Zero Fatality) อย่างต่อเนื่อง

บทเรียนสู่ความยั่งยืน

บทสรุปจาก “ศรีดอนมูลโมเดล” ชี้ให้เห็นว่าหัวใจสำคัญของการลดอุบัติเหตุในระดับตำบลคือ “การมีส่วนร่วมและความต่อเนื่อง” การทำงานด้วยจิตอาสาของนักสื่อสารธรรมดๆ ที่เข้าใจบริบทพื้นที่ สามารถเปลี่ยนความเคยชินที่ผิดกฎจราจรให้กลายเป็นวัฒนธรรมความปลอดภัยได้จริง



17

**“บ้านนาสาร” ผนึกกำลังท้องถิ่น
สร้างถนนปลอดภัย
หัวใจคือวินัยจราจร**

ขอบคุณข้อมูลจาก: คุณธีระศักดิ์ แป๊ะปอง
นักสาธารณสุขชำนาญการ
สำนักงานสาธารณสุขอำเภอบ้านนาสาร จ.สุราษฎร์ธานี

“บ้านนาสาร”: ผนักกำลังท้องถิ่น สร้างถนนปลอดภัย หัวใจคือวินัยจราจร



อุบัติเหตุทางถนนไม่ใช่เรื่องของโชคชะตา แต่เป็นเรื่องของการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ อำเภอบ้านนาสาร จังหวัดสุราษฎร์ธานี จึงได้เดินทางขับเคลื่อน ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.อำเภอ/อปท.) อย่างเต็มตัว โดยเน้นการทำงานเชิงรุกที่ครอบคลุมทุกมิติ เพื่อเปลี่ยน “จุดเสี่ยง” ให้เป็น “ทางปลอดภัย” สำหรับทุกคน

บริหารจัดการแบบบูรณาการ: ไม่ใช่แค่สั่งการ

แต่คือการร่วมมือหัวใจสำคัญของบ้านนาสารคือการมีโครงสร้างแผนงานที่ชัดเจน โดยมีการดึงงบประมาณจากหลายแหล่งมาสมทบเพื่อใช้ในการดำเนินงาน ที่โดดเด่นคือการใช้ “ข้อมูล” นำทาง มีการจัดเก็บสถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตอย่างเป็นระบบ นำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า และคืนข้อมูลให้พื้นที่เพื่อวางแผนป้องกันได้อย่างตรงจุด

ปรับสภาพแวดล้อม: เปลี่ยนถนนให้เป็นมิตร

บ้านนาสารให้ความสำคัญกับการจัดการด้านกายภาพอย่างจริงจัง:

- **แก้ไขจุดเสี่ยง:** ติดตั้งป้ายเตือน อุปกรณ์ความปลอดภัย และสัญญาณจราจรในพื้นที่อันตราย
- **กำหนดเขตปลอดภัย:** ควบคุมความเร็วในเขตโรงเรียนและชุมชนอย่างเข้มงวด
- **สร้างทางสัญจรที่ชัดเจน:** แบ่งช่องทางสำหรับรถจักรยานยนต์และทางเท้าให้ปลอดภัย
- **นวัตกรรมท้องถิ่น:** นำภูมิปัญญาและทรัพยากรในพื้นที่มาปรับปรุงภูมิทัศน์เพื่อลดความเสี่ยง

ปรับพฤติกรรม: สร้าง “วินัย” เริ่มต้นที่หัวใจชุมชน

เพราะอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรม การรณรงค์จึงเป็นเรื่องสำคัญ:

- **การเรียนรู้เชิงรุก:** จัดอบรมผ่านสนามจำลองและฐานเรียนรู้สำหรับเด็กและเยาวชน
- **สวมหมวกนิรภัย 100%:** ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยในโรงเรียนและสถานประกอบการ
- **มาตรการ “ดื่มไม่ขับ - ไม่ขับเร็ว”:** สร้างกระแสทางสังคมและบูรณาการเข้ากับวิถีชุมชน
- **พลังชุมชน:** ดึงร้านค้าและอาสาสมัครจราจรเข้ามามีส่วนร่วมในการกวดขันวินัย

กฎหมายเข้มแข็งและยานพาหนะพร้อมใช้

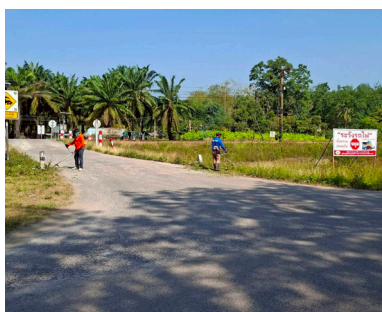
นอกจากการรณรงค์แล้ว การบังคับใช้กฎหมายยังเป็นเครื่องมือสำคัญ:

- **กวดขัน 10 ข้อหาหลัก:** ตั้งด่านตรวจร่วมกับด่านชุมชนอย่างต่อเนื่อง

- มาตรการองค์กร: ทำ MOU และข้อตกลงร่วมกัน (ธรรมนูญตำบล) เพื่อสร้างกฎกติกาที่คนในชุมชนยอมรับ
- รถโรงเรียนปลอดภัย: จัดระบบรถรับส่งนักเรียนและรถโดยสารสาธารณะที่มีสภาพพร้อมใช้งานและปลอดภัย

บทสรุป

ความสำเร็จของการสร้างความปลอดภัยทางถนนที่อำเภอบ้านนาสาร ไม่ได้เกิดจากหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง แต่เกิดจากการ “บูรณาการ” ทั้งคน ข้อมูล และงบประมาณเข้าด้วยกัน เพื่อเป้าหมายสูงสุดคือการรักษาทุกชีวิตบนท้องถนนให้ปลอดภัยอย่างยั่งยืน



18

**“ແກ່ງເລິງຈານ” ຍຸກຣະດັບ
ຄວາມປະລອດກັຍທາງດນນ
ສູ່ຮຸ່ມຮຸ່ນອຸ່ນໃຈ**

ຂອບຂອບຄຸນນ້ອມລູກຈາກ: ຄຸນນິກາຟຣ ອິນທມາຕຍ໌
ປລັດອຳເກວ (ຝ່າຍຄວາມມັ່ນຄງ)
ທົ່ວທຳການອຳເກວເມືອງ ຈັງຫວັດມະຫາສາຣາຄາມ

“แก่งเลิงจาน” ยกระดับ ความปลอดภัยทางถนน สู่ชุมชนอุ่นใจ



ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อบต.แก่งเลิงจาน (ศปด.อบต.แก่งเลิงจาน) จังหวัดมหาสารคาม ได้สร้างต้นแบบการบริหารจัดการเชิงรุกเพื่อลดอุบัติเหตุในพื้นที่อย่างยั่งยืน โดยเน้นการบูรณาการแบบ 360 องศา ผ่านกลยุทธ์หลัก 3 ด้าน ดังนี้:

บริหารจัดการอย่างเป็นระบบ (Management Drive)

หัวใจสำคัญคือการสร้างโครงสร้างการทำงานที่เข้มแข็งและต่อเนื่อง:

- **กลไกการขับเคลื่อน:** จัดตั้งคณะกรรมการ ศปด.อบต.แก่งเลิงจาน เพื่อกำหนดทิศทางและติดตามงานอย่างใกล้ชิด
- **งบประมาณและแผนงาน:** จัดสรรงบประมาณดำเนินงานปีละ 250,000 บาท พร้อมประชุมติดตามความคืบหน้าทุกไตรมาส และร่วมประชุมระดับตำบลเป็นประจำทุกเดือน
- **พลังเครือข่าย:** บูรณาการความร่วมมือกับ รพ.สต., สถานีตำรวจภูธรเมืองมหาสารคาม, ฝ่ายปกครอง และสถาบันการศึกษา เพื่อให้บริการประชาชนอย่างครบวงจร

Data - Driven: มีการจัดเก็บสถิติอุบัติเหตุช่วงเทศกาลสำคัญ และวิเคราะห์จุดเสี่ยงในพื้นที่เพื่อหาแนวทางแก้ไขที่ตรงจุด

ปรับสภาพแวดล้อมให้ปลอดภัย (Safe Infrastructure)

ลดความเสี่ยงจากปัจจัยกายภาพด้วยการลงพื้นที่ปรับปรุงจุดเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอ:

- **งานวิศวกรรมจราจร:** ซ่อมแซมถนนที่ชำรุด ติดตั้งป้ายและสัญญาณจราจรให้ชัดเจน
- **วิสัยทัศน์และการส่องสว่าง:** ติดตั้ง/ซ่อมแซมไฟฟ้าสาธารณะ และตัดแต่งต้นไม้ที่บดบังทัศนวิสัยการขับขี่
- **การสนับสนุนภายนอก:** ได้รับความร่วมมือจากภาคเอกชนและหน่วยงานรัฐ เช่น สสส. และกรมการขนส่ง ในการสนับสนุนงบประมาณและวัสดุอุปกรณ์ป้องกัน

ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผ่านวัฒนธรรมทางสังคม (Social Behavior)

สร้างความตระหนักรู้และวินัยจราจรผ่านแคมเปญที่เข้าถึงหัวใจคนในชุมชน:



- นวัตกรรม “ด้านชุมชนปากหวาน”: การรณรงค์ด้วยมิตรไมตรี เพื่อเตือนสติผู้ใช้รถใช้ถนน
- โมเดล “ผู้นำต้องทำก่อน”: สร้างต้นแบบการสวมหมวกนิรภัย 100% เริ่มจากผู้นำชุมชนและ อสม.
- มาตรการเชิงรุกในชุมชน: จัดตั้ง “จุดตรวจไยแมงมุม (Spider Web)” โดยชุดรักษาความปลอดภัยหมู่บ้าน (ชรบ.) ครอบคลุม ทั้ง 17 หมู่บ้าน / บริการยืมหมวกนิรภัยสำหรับประชาชน / จัดกิจกรรมเช็กสภาพรถ เปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่อง และซ่อมระบบไฟฟรี เพื่อลดความเสี่ยงจากสภาพรถที่ไม่พร้อม
- การสื่อสารหลายช่องทาง: ทั้งการติดตั้งป้ายรณรงค์ทุกหมู่บ้าน การสื่อสารผ่านสื่อออนไลน์ และการอบรมให้ความรู้ในสถานศึกษา

บทสรุป

ความสำเร็จของ ศปถ.อบต.แก่งเลิงจาน ไม่ได้เกิดจากหน่วยงานใด หน่วยงานหนึ่ง แต่เกิดจากการ “ร่วมคิด ร่วมทำ ร่วมรับผิดชอบ” โดยใช้ข้อมูล นำทางและใส่ใจในการสื่อสาร เพื่อเปลี่ยนท้องถนนให้เป็นพื้นที่ปลอดภัยสำหรับทุกคนในชุมชนอย่างแท้จริง



19

**บ้านหม้อ: มนต์เสน่ห์ริมฝั่ง
เจ้าพระยากับวิถีแห่งความสุข
และความปลอดภัยที่ยั่งยืน**

ขอบคุณข้อมูลจาก: คุณพูนพิชาติ จันทอง
ปลัดอำเภอพรหมบุรี
ที่ว่าการอำเภอพรหมบุรี จ.สิงห์บุรี

บ้านหม้อ: มนต์เสน่ห์ริมฝั่งเจ้าพระยา กับวิถีแห่ง ความสุขและความปลอดภัยที่ยั่งยืน



หากจะเอ่ยถึงชุมชนที่มีความลงตัวทั้งในด้านทรัพยากรธรรมชาติ วัฒนธรรมที่เข้มแข็ง และการจัดการชุมชนที่ทันสมัย ชื่อของ “ตำบลบ้านหม้อ อำเภอบรรพตพิสัย จังหวัดสิงห์บุรี” คงเป็นลำดับต้นๆ ที่น่าสนใจ ชุมชนแห่งนี้ ไม่ใช่เพียงแค่ทางผ่าน แต่เป็นพื้นที่ที่เต็มไปด้วยชีวิตชีวาและการร่วมมือกันของคนในพื้นที่อย่างแท้จริง

รากแก้วแห่งวัฒนธรรมและการบ่มเพาะอนาคต

ความอบอุ่นของตำบลบ้านหม้อปรากฏชัดในช่วงประเพณีสงกรานต์ ซึ่งถือเป็นวันขึ้นปีใหม่ไทย ประชาชนจะมารวมตัวกันที่วัดเพื่อสรงน้ำพระพุทธรูป และนิมนต์พระมาสรงน้ำเพื่อความเป็นสิริมงคล สิ่งที่เขาขาดไม่ได้คือการรดน้ำดำหัวผู้สูงอายุเพื่อแสดงความกตัญญูต่เวทิตา อันเป็นสายใยความรักที่ส่งต่อจากรุ่นสู่รุ่น การสร้างรากฐานที่แข็งแกร่งให้กับเยาวชนเป็นอีกหนึ่งหัวใจสำคัญ โดยในพื้นที่มีศูนย์พัฒนาเด็กเล็กถึง 3 แห่ง ได้แก่ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กโรงเรียนวัดเก่าซ่ง, โรงเรียนวัดโคปูน และขององค์การบริหารส่วนตำบลบ้านหม้อเอง เพื่อดูแลและเตรียมความพร้อมให้กับลูกหลานในชุมชนอย่างทั่วถึง

“กลุ่ม 5 หลัง” โมเดลความปลอดภัย กฎเหล็กที่โดนใจทุกคน ให้ความร่วมมือ

สิ่งที่ทำให้ตำบลบ้านหม้อโดดเด่นและเป็นแบบอย่างคือ การจัดการด้านความปลอดภัย โดยเฉพาะความปลอดภัยทางถนนและรักษาความสงบเรียบร้อย ชุมชนมีข้อตกลงร่วมกันที่น่าสนใจคือ ในแต่ละหมู่บ้านจะมีการแบ่งสมาชิกออกเป็น “กลุ่ม 5 หลัง” เพื่อให้แต่ละครัวเรือนดูแลตัวเอง

หากบ้านไหนทำผิดข้อตกลง เช่น ขับรถเร็ว ส่งเสียงดังรบกวน เพื่อนบ้านในกลุ่มจะตักเตือนกันเองก่อนตามลำดับความรุนแรง หากยังไม่แก้ไข ก็จะแจ้งผู้นำชุมชนไปจนถึงเจ้าหน้าที่ตำรวจ ระบบนี้สร้างความตระหนักและรับผิดชอบร่วมกัน ทำให้ปัญหามักถูกแก้ไขได้ทันทีในระดับฐานราก

นอกจากนี้ อบต. บ้านหม้อ ยังดูแลสุขภาพประชาชนแบบองค์รวม โดยมีหน่วยงานสนับสนุนเพียบพร้อม ทั้งโรงพยาบาลพรหมบุรี, อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.), ป้อมตำรวจ และรถสายตรวจชุมชน ที่คอยตรวจตราสร้างความอุ่นใจตลอด 24 ชั่วโมง

พลังแห่งความร่วมมือ: จุดแข็งที่ไม่มีใครเหมือน

- **แก้ไขจุดเสี่ยง:** สิ่งไหนชุมชนแก้ไขกันเองได้ จะดำเนินการทันที เช่น ตัดต้นไม้ หนักริมทาง สิ่งไหนต้องขอความร่วมมือจากหน่วยงานอื่น



ก็จะทำการประสานงานเพื่อดำเนินการแก้ไขต่อไป ปรับปรุงถนน ติดไฟฟ้าส่องสว่าง

- **ระบบการช่วยเหลือ:** เมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน ทาง อบต. ร่วมกับภาคส่วนต่างๆ เข้าไปช่วยเหลือเหตุได้อย่างทันท่วงที
- **เดิมความรู้คู่ทักษะ:** มีการอบรมให้ความรู้และทักษะการขับขีปลอดภัยทั้งในชุมชนและเยาวชน โดยได้รับความร่วมมือทั้งภาครัฐและเอกชน เข้าร่วมดำเนินงาน
- **เทศกาลต้องรอด:** ทุกเทศกาลสำคัญจะมีการวางแผนรับมือร่วมกัน ตั้งแต่ระดับชุมชน อบต. ไปจนถึงอำเภอ (ศปถ.) รวมถึงภาคเอกชน

ความสำเร็จในการลดอุบัติเหตุจน “ไม่มีผู้เสียชีวิตเลยในช่วงเทศกาลที่ผ่านมา” เกิดจากความร่วมมือของทุกภาคส่วน ตั้งแต่ระดับชุมชน อบต. ไปจนถึงอำเภอ (ศปถ.) มีการประชุมวิเคราะห์ข้อมูลจุดเสี่ยงทุกเดือนเพื่อหาทางแก้ไขร่วมกัน ภาพที่น่าประทับใจคือแรงสนับสนุนจากภาคเอกชน ที่คอยมอบน้ำดื่ม กาแฟ และสิ่งของจำเป็นให้กับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานในช่วงเทศกาล



สะท้อนให้เห็นว่าความปลอดภัยของบ้านหม้อไม่ใช่หน้าที่ของใครคนใดคนหนึ่ง แต่เป็นภารกิจร่วมกันของทุกคนในสังคม

**ตำบลบ้านหม้อ จังไม่ใช้เพียงแค่ตำบลหนึ่งในจังหวัดสิงห์บุรี
แต่เป็นต้นแบบของชุมชนที่รู้จักใช้ต้นทุนทางธรรมชาติ
มาสร้างรายได้ ใช้ต้นทุนทางวัฒนธรรมมาสร้างความสุข
และใช้พลังแห่งความสามัคคีมาสร้างความปลอดภัย
เป็นบ้านที่น่าอยู่และยั่งยืนสำหรับทุกคนอย่างแท้จริง**





20

**Sichon Model: ปฏิวัติ
ความปลอดภัยทางถนน
ด้วย “ธนาคารชีวิต” สู่ต้นแบบ
เมืองปลอดภัยระดับสากล**

ขอบคุณข้อมูลจาก: คุณภัสกร อ่อนแก้ว
นักวิชาการสาธารณสุขปฏิบัติการ
สำนักงานสาธารณสุขอำเภอสีชล จ.นครศรีธรรมราช

Sichon Model: ปฏิวัติ ความปลอดภัยทางถนนด้วย “ธนาคารชีวิต” สู่ต้นแบบเมืองปลอดภัยระดับสากล

อำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช ดินแดนที่มีเสน่ห์ทางธรรมชาติอันหลากหลาย ตั้งแต่เทือกเขานครศรีธรรมราชทอดตัวยาวลงสู่ชายฝั่งอ่าวไทย ด้วยพื้นที่กว่า 703 ตารางกิโลเมตร และประชากรกว่า 8 หมื่นคน ที่ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรมและประมง ทำให้การสัญจรทางถนนคือเส้นเลือดใหญ่ของคนในพื้นที่ อย่างไรก็ตาม ความสวยงามของเส้นทางท่องเที่ยวชั้นนำนี้กลับแฝงไปด้วยความเสี่ยงที่รอการแก้ไขอย่างเป็นระบบ

หมุดหมายสำคัญระดับอำเภอ

เกิดรูปแบบการจัดการอุบัติเหตุทางถนนโดยการมีส่วนร่วม

ของคณะกรรมการ ศปท. อำเภอสิชล ที่สามารถนำไปสู่

การลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างเป็นรูปธรรม



เมื่อตัวเลขสะท้อนวิกฤต: โจทย์ใหญ่ของชาวสิชล

จากสถิติอุบัติเหตุทางถนนย้อนหลัง 5 ปี (พ.ศ. 2563 - 2568) พบสัญญาณอันตรายที่น่ากังวล โดยเฉพาะในกลุ่มเยาวชนอายุ 10-24 ปี ที่มีแนวโน้มการบาดเจ็บพุ่งสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ข้อมูลจากระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (IS) ระบุว่า รถจักรยานยนต์คือพาหนะหลักที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด

สถานการณ์นี้จึงไม่ใช่เพียงแค่สถิติ แต่มันคือการสูญเสียทรัพยากรบุคคลที่สำคัญของท้องถิ่น

ถอดรหัส LIFE BANK MODEL: แนวทางการจัดการความปลอดภัย

เพื่อหยุดยั้งความสูญเสีย จึงมีการวางแผนการทำงานร่วมกันหลายภาคส่วน และได้นำเสนอรูปแบบการมีส่วนร่วมที่เรียกว่า “LIFE BANK MODEL” หรือ “รูปแบบการมีส่วนร่วมของคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.อำเภอ)” โมเดลนี้ทำงานภายใต้กระบวนการ PAOR (Planning, Action, Observation, Reflection) ซึ่งประกอบด้วย 4 ขั้นตอนหลัก:

1. **Planning (การวางแผน):** การใช้ข้อมูลอุบัติเหตุจาก 3 ฐาน (ตำรวจ, สาธารณสุข, บริษัทกลางฯ) มาวิเคราะห์จุดเสี่ยงและกลุ่มเป้าหมาย
2. **Action (การปฏิบัติการ):** การบูรณาการร่วมกันของ 5 เสือหลัก ตำบล ได้แก่ สาธารณสุข, โรงเรียน, ผู้นำชุมชน, อปท. และตำรวจ
3. **Observation (การสังเกตและติดตาม):** ประเมินพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยและการเปลี่ยนแปลงของจุดเสี่ยง
4. **Reflection (การสะท้อนผล):** นำบทเรียนมาปรับปรุงมาตรการให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

จัดการ “จุดเสี่ยง” ด้วยวิศวกรรมจราจรและพลังชุมชน

จากการวิเคราะห์ พบ 3 จุดเสี่ยงวิกฤตในพื้นที่ ซึ่งได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน:

- **สี่แยกตา (ต.เทพราช):** จุดที่รถรับส่งนักเรียนมักประสบอุบัติเหตุ ได้มีการติดตั้งลูกระนาดชะลอความเร็วและป้ายเตือน

- **สี่แยกถนนรถไฟ (ต.สีชล):** พื้นที่ที่มีทัศนวิสัยไม่ชัดเจนและรถหนาแน่น ได้รับการจัดการด้วยอุปกรณ์ชะลอความเร็วและระบบไฟส่องสว่าง
- **สี่แยกก้านันดำ (เทศบาลตำบลทุ่งใส):** จุดที่มักมีการสัญจรด้วยความเร็วสูง ได้ใช้มาตรการทางด้านป้ายสัญลักษณ์และไฟกระพริบแจ้งเตือน

“ธนาคารชีวิต” (Life Bank): นวัตกรรมที่มากกว่าการแจก

หัวใจสำคัญของโมเดลนี้คือการสร้างวินัยอย่างยั่งยืนผ่าน “ธนาคารหมวกนิรภัย” ในโรงเรียนต้นแบบ โดยมีหลักการสำคัญคือ “ธนาคารชีวิต ไม่ใช่แค่การแจก แต่คือการสร้างระบบ”

- **ระบบยืม - คืน:** สำหรับนักเรียนที่ลืมหือขาดแคลน เพื่อแก้ข้ออ้าง “ไม่มีเงินซื้อ” หรือ “ลืมหาามา”
- **มาตรการกฎเหล็ก:** ใช้หลัก “No Helmet, No Ride” หากไม่สวมหมวกนิรภัย จะไม่ได้รับอนุญาตให้ขับขี่เข้าโรงเรียน โดยมีทางเลือกให้เข้าสู่ระบบยืมหมวกจากธนาคารชีวิตทันที
- **การบริหารจัดการ:** มีแกนนำนักเรียนเป็นผู้ดูแล ตั้งแต่การให้บริการทำความสะอาดผ้าเช็ดหมวก ไปจนถึงการระดมทุนจากศิษย์เก่า และผู้ใหญ่ใจดีในชุมชน

บทสรุปและเป้าหมายที่ยั่งยืน

ความสำเร็จของสีชลไม่ได้วัดกันที่จำนวนป้ายเตือนที่เพิ่มขึ้น แต่เป็นการเปลี่ยนพฤติกรรมคนในพื้นที่อย่างเป็นรูปธรรม เป้าหมายสูงสุดไม่ใช่เพียงแค่การทำตามนโยบายสั่งการ แต่คือการ “ปกป้องชีวิตลูกหลานชาวสีชล” และสร้างบ้านของเราให้น่าอยู่ ปลอดภัย สมกับเป็นเมืองท่องเที่ยวชั้นนำ “เราทำเพื่อให้ทุกคนได้กลับบ้านไปหาคนที่รักอย่างปลอดภัยในทุกๆ วัน” นี่คือนวัตกรรมสำคัญจากสีชลที่พร้อมจะขยายผลไปสู่พื้นที่อื่นทั่วประเทศ

21

ปกหมุด “ดอนสัก”
เมืองท่าปลอดภัย
ร่วมใจลดอุบัติเหตุ

ขอขอบคุณข้อมูลจาก: คุณสิริศักดิ์ เพชรโกษาชาติ
นักวิชาการสาธารณสุข
โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านใน อบจ.สุราษฎร์ธานี

ปึกหมุด “ดอนสัก” เมืองท่าปลอดภัย: ร่วมใจลดอุบัติเหตุ



หากเอ่ยถึง อำเภอดอนสัก จังหวัดสุราษฎร์ธานี ภาพจำของใครหลายคนย่อมหนีไม่พ้นการเป็น “ประตูสู่หมู่เกาะอ่าวไทย” เมืองท่าสำคัญที่คลาคล่ำไปด้วยนักท่องเที่ยวทั้งไทยและต่างชาติที่มุ่งหน้าสู่เกาะสมุย เกาะพะงัน และเกาะเต่า ทว่าภายใต้ความคึกคักและเศรษฐกิจที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง สิ่งตามมาอย่างเลี่ยงไม่ได้คือปริมาณการจราจรที่หนาแน่นบนเส้นทางสายหลักและสายรอง ซึ่งนำมาซึ่งความท้าทายครั้งใหญ่ในเรื่อง “ความปลอดภัยทางถนน” การขับเคลื่อนดอนสักให้เป็นเมืองท่องเที่ยวระดับสากลอย่างยั่งยืน จึงไม่ใช่แค่เรื่องของท่าเรือที่ทันสมัยหรือธรรมชาติที่สวยงาม หากแต่เป็นเรื่องของ “ความปลอดภัยในทุกการเดินทาง” ที่คนในพื้นที่และผู้มาเยือนต้องได้รับอย่างเท่าเทียม

ถอดรหัสจุดเสี่ยง: ทำไม “ดอนสัก” ต้องยกระดับความปลอดภัย?

ภูมิประเทศและบทบาทหน้าที่ของอำเภอดอนสัก มีลักษณะเฉพาะตัวที่ทำให้มิติของอุบัติเหตุทางถนนแตกต่างจากพื้นที่อื่นๆ โดยสามารถสรุปความเสี่ยงสำคัญได้ดังนี้:

- **เส้นทางสายหลักเชื่อมต่อเขตเศรษฐกิจ:** ถนนสายหลัก (เช่น ทางหลวงหมายเลข 401) เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ มีรถบรรทุกขนาดใหญ่และรถทัวร์วิ่งร่วมกับรถจักรยานยนต์ของคนในชุมชนตลอด 24 ชั่วโมง
- **พฤติกรรม “รีบไปให้ทันเรือ”:** นักท่องเที่ยวและรถขนส่งมักมีความเร่งรีบเพื่อให้ทันรอบเรือเฟอร์รี่ นำไปสู่การใช้ความเร็วเกินกำหนด การแซงในที่คับขัน และความเหนื่อยล้าจากการเดินทางระยะไกลก่อนเข้าสู่ตัวอำเภอ



- **จุดตัดชุมชนและทางแยกวัดใจ:** ถนนหลายสายตัดผ่านชุมชน โรงเรียน และตลาด ซึ่งมักเกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชนกับรถจักรยานยนต์ของคนท้องถิ่นเนื่องจากขาดสัญญาณไฟหรือป้ายเตือนที่ชัดเจน

สถิติสะท้อนความจริง:

อุบัติเหตุส่วนใหญ่ในพื้นที่ไม่ได้เกิดจากสภาพถนนเพียงอย่างเดียว แต่เกิดจาก “ความไม่คุ้นชินเส้นทาง” ของคนนอกพื้นที่ ผสมกับ “ความประมาท” ของผู้ขับขี่

ยุทธศาสตร์ “ดอนสักโมเดล”: 3 ประสาน สู่ถนนปลอดภัย

การจะเปลี่ยนดอนสักให้เป็นเมืองถนนปลอดภัยอย่างแท้จริง ไม่สามารถทำได้ด้วยการออกกฎหมายบังคับเพียงอย่างเดียว แต่ต้องใช้ยุทธศาสตร์ที่ผสมผสานระหว่าง กลไกภาครัฐ พลังชุมชน และเทคโนโลยี เข้าด้วยกัน

มิติที่ 1: วิศวกรรมจราจรและการปรับปรุงจุดเสี่ยง (Hardware)

ต้องมีการสำรวจและปรับปรุงกายภาพของถนนอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะเส้นทางมุ่งสู่ท่าเรือเฟอร์รี่

- **ระบบไฟส่องสว่าง:** เพิ่มความสว่างบนถนนสายหลักและทางแยกสำคัญเพื่อลดอุบัติเหตุเวลากลางคืน
- **ป้ายเตือนอัจฉริยะ:** ติดตั้งป้ายแจ้งเตือนความเร็ว (Speed Sign) และป้ายบอกทางไปท่าเรือที่ชัดเจน เพื่อลดอาการล้งเลหรือเบรกกะทันหันของนักท่องเที่ยว
- **แถบชะลอความเร็ว (Rumble Strips):** ติดตั้งก่อนถึงเขตชุมชนและทางแยก เพื่อกระตุ้นให้ผู้ขับขี่ตื่นตัวและลดความเร็ว

มิติที่ 2: วัฒนธรรมความปลอดภัยและพลังชุมชน (Software)

คนดอนสักต้องเป็น “เจ้าบ้าน” ที่ร่วมสร้างความปลอดภัย โดยเริ่มจากจุดเล็กๆ ในชุมชน

- **ด่านชุมชนสกัดจุดเสี่ยง:** ปลุกพลังกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน และ อสม. ตั้งด่านป้องปรามผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมเสี่ยง เช่น ไม่สวมหมวกนิรภัยหรือเมาแล้วขับ โดยเฉพาะในช่วงเทศกาล
- **โรงเรียนปลอดภัย (Safety Schools):** ปลุกฝังวินัยจราจรให้แก่เด็กและเยาวชนในสถานศึกษา ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100% ทุกคนขับและคนซ้อน

- **ผู้ประกอบการร่วมใจ:** ขอความร่วมมือจากบริษัทรถเช่าและท่าเรือ ในการให้ข้อมูล ข้อมูลเตือนภัยจราจร หรือจุดบริการพักรถแก่นักท่องเที่ยว

มิติที่ 3: การบังคับใช้กฎหมายที่เข้มข้นและทั่วถึง (Enforcement)

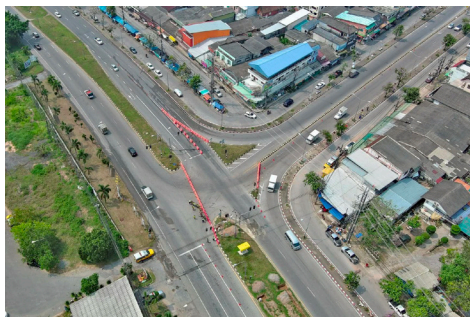
- **กล้องวงจรปิดและกล้องจับความเร็ว:** ใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยตรวจจับผู้กระทำความผิดกฎจราจร แทนการใช้กำลังเจ้าหน้าที่เพียงอย่างเดียว เพื่อสร้างความโปร่งใสและครอบคลุม
- **กวดขันวินัยจราจรในจุดวิกฤต:** ตั้งจุดตรวจวัดแอลกอฮอล์และสารเสพติดของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุกอย่างสม่ำเสมอ

ตอนสักในวันข้างหน้า: ทุกชีวิตปลอดภัย ทุกการเดินทางมีความสุข

เป้าหมายสูงสุดของการสร้างความปลอดภัยทางถนนของอำเภอคอนสาร ไม่ใช่เพียงตัวเลขอุบัติเหตุที่ลดลงจนเป็นศูนย์เท่านั้น แต่คือการสร้าง **“ระบบนิเวศแห่งความปลอดภัย” (Safety Ecosystem)** ที่ทุกคนสามารถใช้รถใช้ถนนร่วมกันได้อย่างเอื้ออาทร เมื่อถนนปลอดภัย นักท่องเที่ยวจะเดินทางด้วย



ความอุ่นใจ ผู้ประกอบการค้าขายได้อย่างมั่นใจ และที่สำคัญที่สุดคือ ลูกหลานชาวดอนสักจะสามารถเดินทางไปเรียนและไปทำงาน แล้วกลับบ้านมาหาครอบครัวได้อย่างปลอดภัยในทุกๆ วัน ความปลอดภัยทางถนนที่อำเภอดอนสัก จ.สุราษฎร์ธานี ไม่ใช่หน้าที่ของใครคนใดคนหนึ่ง ไม่ใช่แค่เรื่องของตำรวจหรือแนวทางหลวง แต่เป็น “วาระของเมือง” ที่ทุกคนต้องมีส่วนร่วม ตั้งแต่คนขับรถซาเล้งในซอยเล็กๆ ไปจนถึงกับตันเรือเฟอร์รีขนาดใหญ่



22

**ปีโมเดล: ถอดรหัสสูตรเด็ด
“ชุมชนคุมแจก” ลดเจ็บ - ลดตาย
บนทางสายโรแมนติก**

ขอขอบคุณผู้ให้ข้อมูล: วนิดา อุดอ้าย
พยาบาลวิชาชีพชำนาญการ
โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลอวน อ.ปัว จ.น่าน

ปี๋โมเดล: ถอดรหัสสูตรเด็ด “ชุมชนคุมแจก” ลดเจ็บ - ลดตาย บนทางสายโรแมนติก



ถ้าพูดถึง “อำเภอปัว จังหวัดน่าน” ภาพในหัวของใครหลายคนคงหนีไม่พ้นทุ่งนาสีเขียวขจี สายหมอกคลอเคลียยอดภู และถนนหนทางที่ทอดยาวผ่านทิวทัศน์สุดสโลว์ไลฟ์ ปัวกลายเป็นจุดหมายปลายทางในฝันของนักเดินทางทั่วประเทศแต่ในอีกมุมหนึ่งของความสวยงาม “ถนนสายโรแมนติก” เหล่านี้กลับซ่อนความท้าทายครั้งใหญ่เอาไว้ ทั้งโค้งปราบเซียน เนินสูงชัน และปริมาณรถที่หนาแน่นขึ้นอย่างก้าวกระโดดในช่วงไฮซีซั่น อุบัติเหตุทางถนนจึงเคยเป็นฝันร้ายที่คอยหลอกหลอนทุกคนในพื้นที่และผู้มาเยือน ทว่าในวันนี้ อำเภอปัวกำลังถูกพูดถึงในฐานะ “ต้นแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน” ที่สามารถเปลี่ยนตัวเลขความสูญเสียให้ลดลงได้อย่างน่าอัศจรรย์ พวกเขาทำได้อย่างไร? อะไรคือเบื้องหลังของความสำเร็จนี้? มาร่วมถอดรหัสไปพร้อมกัน

เปลี่ยนจาก “ต่างคนต่างทำ” เป็น “Tag Team” ไร้รอยต่อ

ในอดีต เวลาเกิดอุบัติเหตุเรามักจะมองว่าเป็นหน้าที่ของตำรวจหรือกู้ภัย แต่ที่อำเภอบัว เขาหลายกำแพงความจำเจนั้นทิ้ง แล้วสร้างภาคีเครือข่ายที่เรียกว่า “ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ.อำเภอ)” ที่เข้มแข็งที่สุดแห่งหนึ่ง การทำงานที่นี่ไม่ใช่แค่การตั้งด่านตรวจตามเทศกาลแล้วจบไป แต่เป็นการบูรณาการร่วมกันตลอด 365 วัน ระหว่างฝ่ายปกครอง (นายอำเภอ กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน) ตำรวจ สาธารณสุข องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคประชาชน มีการแชร์ข้อมูลกันแบบ Real-time จุดไหนเกิดอุบัติเหตุบ่อย ทีมวิเคราะห์จะลงพื้นที่ทันทีเพื่อหาทางแก้ไข ไม่ปล่อยให้เป็น “โศกภัยศพ” ซ้ำซาก

“สาเกตนครเสี่ยง” เปลี่ยนวิศวกรจราจรให้เข้าใจง่าย

ถนนในอำเภอบัว มีความเฉพาะตัวสูง เป็นทางเขาและทางโค้งสลับซับซ้อน ทีมงานบัวจึงใช้กลยุทธ์ “เชิงรุก” ด้วยการทำ Physical Check หรือการสแกนกายภาพของถนนอย่างละเอียด

- **ติดอาวุธให้ถนน:** เพิ่มป้ายเตือนดีไซด์สะดุดตา ติดเส้นจราจรให้คมชัด และติดตั้งกระจกโค้งตามมุมอับ
- **แก้ไขจุดอันตราย:** ตัดแต่งกิ่งไม้ที่บังทางโค้งอย่างสม่ำเสมอ
- **นวัตกรรมท้องถิ่น:** ในจุดที่ไฟฟ้าส่องสว่างเข้าไม่ถึง ชุมชนร่วมใจกันติดตั้งสะท้อนแสง หรือไฟกะพริบพลังงานแสงอาทิตย์ (Solar Cell) ราคาประหยัด แต่ประสิทธิภาพสูง ช่วยโอดทางให้คนขับชี้นัดินที่หมอกองจัดได้อย่างดีเยี่ยม

ด่านชุมชน 4.0: “เคาะประตูบ้าน” สกัดก่อนเกิดเหตุ

ไม่เค็ดที่ให้อำเภอบัวประสบความสำเร็จอย่างมากคือ “มาตรการเชิงป้องกันจากภายใน” โดยใช้พลังของกลไกหมู่บ้านและ อสม. (อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน)

“คนในชุมชนรู้ดีที่สุดว่าใครชอบดื่ม ใครขับรถเร็ว ถ้าด่านหลักบนถนนใหญ่จับคนเมา ด่านชุมชนที่หน้าปากซอยคือคนคอยดักกุมโจรไว้ไม่ให้ออกจากบ้าน”

กลยุทธ์นี้เรียกว่า “ป้องปรามและดักเตือน” มีการใช้เสียงตามสายหอกระจายข่าวทุกเช้าเพื่อย้ำเตือนเรื่องการสวมหมวกนิรภัย 100% มีการเข้าไปพูดคุยกับครอบครัวที่มีกลุ่มเสี่ยง (เช่น วัยรุ่นที่มีพฤติกรรมขับรถซิ่ง) เปลี่ยนการบังคับใช้กฎหมายที่แข็งทื่อ ให้กลายเป็นความห่วงใยในรูปแบบเครือญาติ ซึ่งได้ผลลัพธ์ที่ยั่งยืนกว่า

เที่ยวป่วนโจ: การดูแลนักท่องเที่ยวแบบ Proactive

เพราะบัวเป็นเมืองท่องเที่ยว มาตรการดูแลผู้มาเยือนจึงต้อง “โปร” ไม่แพ้กัน อำเภอบัว ได้สร้างระบบต้อนรับและเตือนภัยนักท่องเที่ยวตั้งแต่ก้าวแรกที่เข้าสู่พื้นที่





- **Digital Warning:** ใช้สื่อออนไลน์และกลุ่มผู้ประกอบการที่พัก/โฮมสเตย์ ในการส่งข้อมูลคำเตือน เส้นทางอันตราย และสภาพอากาศให้นักท่องเที่ยวทราบล่วงหน้า
- **ทีมกู้ชีพมาตรฐานสูง:** มีการซักซ้อมแผนเผชิญเหตุร่วมกันระหว่างโรงพยาบาลปัวและมูลนิธิกู้ภัยในพื้นที่ ทำให้สามารถเข้าถึงจุดเกิดเหตุบนด่านภูเขาได้อย่างรวดเร็วภายในเวลาไม่กี่นาที (Golden Hour) เพื่อรักษาชีวิตผู้บาดเจ็บให้ได้มากที่สุด

ความปลอดภัยที่เริ่มต้นจาก “หัวใจ” ของคนปัว

ความสำเร็จในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอปัว จังหวัดน่าน ไม่ได้เกิดจากงบประมาณมหาศาล หรือการใช้เทคโนโลยีที่ล้ำสมัยที่สุด หากแต่เกิดจาก “ความใส่ใจและการมีส่วนร่วม” ของคนในพื้นที่อย่างแท้จริง

วันนี้ อำเภอปัว ไม่เพียงแต่สะกดสายตานักเดินทางด้วยธรรมชาติที่งดงาม แต่ยังมอบ “ความอุ่นใจ” ในทุกโค้ง ทุกเส้นทาง เป็นบทพิสูจน์ว่าเมืองท่องเที่ยวที่ยั่งยืน ต้องไม่ใช่แค่เมืองที่น่าเที่ยว... แต่ต้องเป็นเมืองที่ “ปลอดภัย” สำหรับทุกคนที่มาเยือนและทุกคนที่อาศัยอยู่ด้วยเช่นกัน



23

ถอดสูตรลับ “หนองเรือ” พลิกโฉมถนนปลอดภัย ด้วยพลังขับเคลื่อนแห่งอนาคต

ขอบคุณข้อมูลจาก: คุณรัชชัย คำป้อง
ผอ.โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านเหมือดแอ
อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น

ถอดสูตรลับ “หนองเรือ” พลิกโฉมถนนปลอดภัย ด้วยพลังขับเคลื่อนแห่งอนาคต



เมื่อพูดถึงถนนสายมิตรภาพหรือเส้นทางหลักที่ตัดผ่านภาคอีสาน ภาพจำของหลายคนมักเป็นถนนสายยาวที่คลาคล่ำไปด้วยรถยนต์ทำความเร็วและความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุที่สูงลิ่วตามไปด้วย แต่อำเภอหนึ่งในจังหวัดขอนแก่น กำลังเปลี่ยน “ภาพจำเดิมๆ” นั้นให้กลายเป็นอดีต ยินดีต้อนรับสู่ อำเภอหนองเรือ พื้นที่ต้นแบบที่พิสูจน์ให้เห็นว่า “อุบัติเหตุบนท้องถนนลดลงได้จริง” ไม่ใช่ด้วยความโชคดี แต่ด้วยการบริหารจัดการที่ชาญฉลาดและทันสมัย

เปลี่ยนจาก “ตั้งรับ” เป็น “รุกฆาต”: Data-Driven Safety

ในยุคที่ทุกอย่างขับเคลื่อนด้วยข้อมูล อำเภอหนองเรือไม่ได้ทำงานบนความรู้สึกหรือสถิติเก่าเก็บอีกต่อไป แต่พวกเขาใช้แนวคิด **Data-Driven (การขับเคลื่อนด้วยข้อมูล)** มาเป็นหัวใจเจาะทะลวงปัญหา

- **หมุดแดงแรงฤทธิ์:** ศปถ.อ. (ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนอำเภอ) หนองเรือ ร่วมมือกับภาคีเครือข่าย นำระบบ GIS

(Geographic Information System) และการรายงานอุบัติเหตุแบบ Real-time มาวิเคราะห์หา “จุดเสี่ยงซ้ำซาก” (Black Spots)

- **X-Ray พื้นที่อันตราย:** เมื่อรู้ว่าตรงไหนเกิดเหตุบ่อย ทีมวิศวกรรมจราจรจะลงพื้นที่สแกนทันที ไม่ว่าจะเป็นทางแยกวัดใจบริเวณหน้าโรงเรียนชุมชน หรือโค้งหักศอกที่ขาดแสงไฟ เพื่อแก้ปัญหาได้ตรงจุดในระดับมิลลิเมตร
- **The New Vibe:** ลบภาพการตั้งด่านแบบเดิมๆ สู่การใช้ “Data & Technology” เพื่อสยบความเสี่ยงก่อนที่อุบัติเหตุจะเกิดขึ้น

“3 ประสาน” โมเดลความร่วมมือที่สอดรับ

ความสำเร็จของหนองเรือไม่ได้เกิดจากฮีโร่คนเดียว แต่เกิดจากการแท็กทีมของ 3 ภาคส่วนหลัก

- **รัฐ & ปกครอง** นายอำเภอเซ็นสัญญาร่วมใจ (MOU) กับกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ชิดเส้นตายลดอุบัติเหตุ นโยบายไหลลื่น ไม่มีสะดุด
- **สาธารณสุข & ภูมิจิต** รพ.หนองเรือ ร่วมกับภูมิจิตในพื้นที่ ซ้อมแผนเผชิญเหตุด้วยระบบ “Fast Track” ส่งถึงมือหมอเร็วขึ้น อัตราเสียชีวิตลดฮวบ
- **ชุมชน & Local Heroes** ตั้ง “ด่านชุมชนคนหน้าสับเหวอ” (เตือนสติแรงๆ) และ อสม. เคาะประตูบ้าน คนในพื้นที่เกรงใจกันเอง วัฒนธรรมความปลอดภัยเกิดง่ายขึ้น

“Gen Z ปลอดภัย” เจาะกลุ่มวัยรุ่น วางรากฐานระยะยาว

เพราะกลุ่มเสี่ยงสูงสุดมักเป็นกลุ่มรถจักรยานยนต์และเยาวชน หนองเรือจึงไม่ใช่วิธี “สั่งหรือห้าม” แต่ใช้การ “Connect” ด้วยภาษาและกิจกรรมที่คนรุ่นใหม่เข้าใจ

- **หมวกกันน็อกร้อยเปอร์เซ็นต์:** แคมเปญสุดคุลในสถานศึกษาทั่วอำเภอ ที่เปลี่ยนความคิดว่าการใส่หมวกกันน็อกไม่ใช่เรื่องน่าอาย หรือ กลัวผมเสียทรง แต่เป็น “ความเท่ที่มีความรับผิดชอบต่อ”
- **Influencer ท้องถิ่น:** ดึงวัยรุ่นและดาว TikTok ในพื้นที่มาสร้าง คอนเทนต์รณรงค์ “เมาไม่ขับ” และ “ไม่แว้น” เปลี่ยนข้อความ น่าเบื่อของทางราชการให้กลายเป็นไวรัลที่เข้าถึงง่าย

นวัตกรรม “ทางม้าลายและแสงสว่าง” ที่จับต้องได้

นอกจากซอฟต์แวร์ (คนและข้อมูล) แล้ว ฮาร์ดแวร์ (โครงสร้างพื้นฐาน) ของหนองเรือก็ได้รับการอัปเดตอย่างล้ำสมัย:

1. **ไฟส่องสว่างพลังงานแสงอาทิตย์ (Solar LED):** ติดตั้งในจุดมืด และทางแยกชุมชนที่ไฟฟ้าเข้าไม่ถึง ช่วยประหยัดพลังงานและเพิ่ม ทัศนวิสัย 100%
2. **Smart Crosswalk:** การปรับปรุงทางม้าลายหน้าตลาดและโรงเรียน ให้มีความคมชัด ใช้สีสะท้อนแสงคุณภาพสูง พร้อมป้ายเตือนอัจฉริยะ เพื่อให้รถยนต์ชะลอความเร็วล่วงหน้า

บทสรุป: ความปลอดภัยไม่ใช่ “เป้าหมาย” แต่เป็น “วิถีชีวิต”

ถอดรหัสความสำเร็จของ อำเภอหนองเรือ จังหวัดขอนแก่น ในวันนี้ เราจะเห็นว่าพวกเขาก้าวข้ามคำว่า “รณรงค์ตามเทศกาล” ไปไกลมาก แต่เป็นการสร้าง “Safety Culture” (วัฒนธรรมความปลอดภัย) ให้ฝังลึกอยู่ใน ดีเอ็นเอของคนหนองเรือทุกคน จากความร่วมมือที่เหนียวแน่น การใช้ข้อมูลที่เฉียบคม และการสื่อสารที่โดนใจวัยรุ่น ทำให้หนองเรือกลายเป็นโมเดลที่พิสูจน์แล้วว่า ถนนทุกสายสามารถปลอดภัยได้ ถ้าทุกคนร่วมมือกันอย่างจริงจังและ ถูกวิธี... และนี่คือต้นแบบที่อำเภออื่นทั่วประเทศควรหันมอง!

24

“ธนาคาร หมวกนิรภัย” โมเดลเปลี่ยนพฤติกรรมชุมชน ตำบลสามพร้าว

ขอบคุณข้อมูลจาก: คุณอุไร แพงพรมมา
เจ้าพนักงานสาธารณสุขอาวุโส
โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลสามพร้าว จังหวัดอุดรธานี

“ธนาคาร หมวกนิรภัย” โมเดลเปลี่ยนพฤติกรรมชุมชน ตำบลสามพร้าว



วิเคราะห์วิกฤต: เมื่อ “ความกลัว” กลายเป็นความประมาท

ตำบลสามพร้าวเป็นชุมชนขนาดใหญ่ที่มีความซับซ้อนและมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล (รพ.สต.) สามพร้าวรับผิดชอบดูแลถึง 15 หมู่บ้าน ประชากรกว่า 20,149 คน และมีสถานศึกษาในพื้นที่หลากหลาย ระดับ ตั้งแต่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก 3 แห่ง ไปจนถึงมหาวิทยาลัย 2 แห่ง ทำให้ปริมาณการจราจรบนท้องถนนมีความหนาแน่น เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ จากการจัดเก็บข้อมูลสถิติในปี 2568 พบความจริงอันน่าตกใจว่า มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่สูงถึง 9 ราย โดยกลุ่มผู้ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นเด็กและเยาวชนอายุระหว่าง 5-17 ปี รองลงมาคือวัยทำงานและผู้สูงอายุ ที่น่ากังวล ที่สุดคือกว่าร้อยละ 80 ของอุบัติเหตุเกิดจากการขับขี่

รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงและ “ไม่สวมหมวกนิรภัย” โดยเฉพาะ การรับ-ส่งเด็กปฐมวัยไปโรงเรียน ซึ่งในขณะนั้นเด็กเล็กกว่า 300 คนในพื้นที่ มีหมวกนิรภัยที่เหมาะสมเพียง 20 ใบเท่านั้น! พฤติกรรมเสี่ยงนี้มักเกิดขึ้น บนถนนสายหลัก ทางโค้งแคบ และทางแยกในหมู่บ้าน เนื่องจากผู้ปกครอง มองว่าระยะทางจากบ้านไปศูนย์พัฒนาเด็กเล็กใกล้มากจึงละเลยการป้องกัน

กลยุทธ์ “แต่งโมไบเดีย”: สร้างภาพจาสะกิดใจผู้ปกครอง

เพื่อแก้ปัญหาพฤติกรรมการละเลยการสวมหมวกนิรภัย รพ.สต.สามพร้าว นำโดย นางอุไร แพงพรมมา เจ้าพนักงานสาธารณสุขอาวุโส จึงได้ขับเคลื่อน กิจกรรมเชิงรุกในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กและชั้นอนุบาล สาธิตสถานการณ์จำลอง ด้วยการปล่อย “แต่งโม” ที่สวมและไม่สวมหมวกนิรภัยให้ตกลงสู่พื้น ภาพของ แต่งโมที่แตกกระจายเปรียบเสมือนสมองของเด็กปฐมวัยที่ไม่ได้รับการปกป้อง ได้สร้างแรงสั่นสะเทือนทางความคิดและภาพจำที่ชัดเจน ให้แก่ทั้งครู ผู้ปกครอง และ อสม. ที่เข้าร่วมกิจกรรม ทำให้ทุกคนตระหนักร่วมกันว่า สมองของเด็ก นั้นบอบบางเกินกว่าจะรับความเสี่ยงใดๆ แม้จะเป็นการเดินทางเพียงไม่กี่เมตร ก็ตาม

จุดเปลี่ยนสำคัญ: นวัตกรรม “ธนาคารหมวกนิรภัย” ปลดล็อกความยากจน

รพ.สต.สามพร้าว และแกนนำชุมชนจึงร่วมกันขจัดอุปสรรคสำคัญ ทางเศรษฐกิจ ด้วยการตั้ง “ธนาคารหมวกนิรภัย ตำบลสามพร้าว” โดยใช้ แนวคิดกองทุนหมุนเวียน รับผิดชอบต่อเงินและหมวกนิรภัยจากผู้มีจิตศรัทธาและ ภาคเอกชนในพื้นที่ โดยเริ่มต้นทุนจากการบริจาคของ รพ.สต.สามพร้าว และ ผู้นำชุมชนร่วมกัน เป็นเงิน 3,550 บาท พร้อมหมวกนิรภัยจำนวนหนึ่ง

กลไกความยั่งยืนของธนาคารหมวกนิรภัย

- **ระบบยืมเรียน:** ผู้ปกครองสามารถยืมหมวกนิรภัยให้เด็กใช้ได้ตลอดปีการศึกษา และนำมาคืนเมื่อจบการศึกษา หรือเมื่อเด็กเติบโตขึ้น
- **ระบบแลกขนาด:** เมื่อเด็กโตขึ้นจนหมวกใบเดิมคับ สามารถนำหมวกใบเก่ามาแลกเปลี่ยนเป็นหมวกใบใหม่ที่ขนาดพอดีกับศีรษะได้ฟรี
- **ธนาคารความดี (Gamification):** สร้างแรงจูงใจให้เด็กๆ ด้วยการสะสมแต้มสติ๊กเกอร์ความดีเมื่อสวมหมวก นิรภัยมาโรงเรียนทุกวัน เพื่อนำไปแลกขนมหรืออุปกรณ์การเรียน

สถาปนา “ธรรมนูญความปลอดภัย” สู่การมีส่วนร่วม 360 องศา

ความสำเร็จของโครงการไม่ได้หยุดอยู่เพียงแค่การแจกหมวก แต่คือการสร้าง**ระบบนิเวศความปลอดภัยร่วมกัน** ชุมชนสามพร้าวได้ร่วมกันร่าง “**ธรรมนูญความปลอดภัย**” ซึ่งเป็นข้อตกลงร่วมกันของสังคมว่า “หากไม่สวมหมวกนิรภัย จะไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าเขตสถานศึกษาและศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเด็ดขาด” พร้อมทั้งจัดตั้งระบบบันทึกสถิติการสวมหมวก นิรภัยหน้าประตูโรงเรียนทุกเช้าเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้กลายเป็นนิสัยถาวร นอกจากนี้ ยังมีการขยายผลจัดขบวนรณรงค์ขนาดใหญ่ร่วมกับ อบต.สามพร้าว, ฝ่ายปกครอง, ตำรวจชุมชน, ชรบ. และ อปพร. เพื่อคืนข้อมูลอุบัติเหตุและความสูญเสียให้แก่ชาวบ้าน นำไปสู่การร่วมมือขึ้นเป้า “จุดเสี่ยง” ในพื้นที่ทำให้เกิดการลงมือแก้ไขทันที เช่น การตัดแต่งกิ่งไม้ที่บดบังทัศนวิสัยบริเวณทางโค้งแคบ และการประสานงานติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณ ทางแยกหลักในหมู่บ้าน



ถอดบทเรียนสู่อนาคต: ความท้าทายที่ต้องเดินหน้าต่อ

แม้โครงการจะบรรลุเป้าหมายเชิงปริมาณและคุณภาพในระยะแรก จนทำให้เด็ก ๆ จดจำว่าการสวมหมวกนิรภัยเป็นเรื่องปกติในชีวิตประจำวัน แต่เวทีวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนได้สะท้อนความท้าทายที่ต้องเผชิญในระยะยาว ได้แก่ ปัญหาประชากรแฝงในพื้นที่หนาแน่น การสื่อสารข้อกฎหมาย จรรยาที่เข้าใจยาก และวัฒนธรรม “ความเกรงใจ” ที่ทำให้ชาวบ้านไม่กล้า ดักเตือนกันเองเมื่อพบเห็นผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย ข้อเสนอแนะที่ได้จากพื้นที่ เพื่อความยั่งยืนคือ การปรับรูปแบบเวทีสะท้อนปัญหาไปสู่ “เวทีสัญจร” ตาม จุดรวมตัวธรรมชาติ เช่น ร้านกาแฟชุมชน พร้อมทั้งใช้สื่อออนไลน์ยอดนิยม อย่าง TikTok และ Facebook Group เข้ามาเป็นช่องทางสื่อสารและดึง ผู้นำวัยรุ่นมาร่วมขับเคลื่อน และสิ่งที่สำคัญที่สุดคือ อบต.สามพร้าว จะต้อง บรรจุข้อเสนอแนะและแผนการแก้ไขจุดเสี่ยงเหล่านี้เข้าไว้ใน “แผนพัฒนาท้องถิ่น” เพื่อให้มีงบประมาณรองรับในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง



25

เมืองน่าปลอดภัย
ด้วยความร่วมมือ
ของชุมชน

บทความโดย:

คุณธีรธรรม วุฑฒิวัตรชัยแก้ว, คุณสุวรรณกิตติ บุญแก้,
คุณปวีณา ยะไหมวงศ์, คุณณัฐพงษ์ ไชยศิลป์,
คุณธนวัต โสภาสิริโชติวรกุล และคุณสาวรินธร รมดี
เครือข่ายองค์กรงดเหล้า (สคล.) ภาคเหนือตอนบน

การจัดการความเสี่ยงอุบัติเหตุทางถนน โดยชุมชน: เมืองน่าปลอดภัย ด้วยความร่วมมือของชุมชน

อุบัติเหตุทางถนนยังคงเป็นปัญหาสำคัญของประเทศไทย โดยเฉพาะช่วงเทศกาลสงกรานต์ที่มีการเดินทางและกิจกรรมสังสรรค์จำนวนมาก ส่งผลให้ความเสี่ยงจากการดื่มแล้วขับ การขับรถเร็ว และพฤติกรรมไม่ปลอดภัยเพิ่มสูงขึ้น แม้ภาครัฐจะบังคับใช้กฎหมายและรณรงค์อย่างต่อเนื่อง แต่การลดอุบัติเหตุอย่างยั่งยืนต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วน โดยเฉพาะชุมชน ซึ่งเป็นกลไกที่ใกล้ชิดประชาชนและสามารถจัดการความเสี่ยงได้ตรงจุด เทศบาลเมืองน่านได้นำแนวคิด *การจัดการความเสี่ยงโดยชุมชน (Community-based*

โมเดลการมีส่วนร่วมของชุมชนในการลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงสงกรานต์ กรณีศึกษาจังหวัดน่าน



Risk Management) มาใช้เป็นกลไกหลัก โดยบูรณาการการทำงานของหน่วยงานภาครัฐ ภาคประชาสังคม และประชาชนด้วยการร่วมสำรวจจุดเสี่ยง วิเคราะห์ข้อมูลเชิงพื้นที่ และจัดทำแผนที่เสี่ยงในพื้นที่ เพื่อกำหนดมาตรการป้องกันที่เหมาะสมกับแต่ละชุมชน แนวทางนี้เปลี่ยนบทบาทของประชาชนจากผู้รับมาตรการ เป็น ผู้ร่วมวางแผน ผู้เฝ้าระวัง และผู้ขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ของตนเอง

การใช้ แผนที่ชุมชนในการจัดการความเสี่ยง

เทศบาลเมืองน่านใช้ Risk Mapping หรือแผนที่จุดเสี่ยงโดยชุมชนเป็นเครื่องมือหลักในการป้องกันอุบัติเหตุ โดยผู้นำชุมชน อาสาสมัครสาธารณสุข (อสม.) และภาคีเครือข่ายร่วมสำรวจพื้นที่ วิเคราะห์พฤติกรรมเสี่ยง และระบุจุดเสี่ยง ก่อนกำหนดมาตรการป้องกันที่เหมาะสมกับบริบทของแต่ละชุมชน การจัดการความเสี่ยงแบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่

- **ระดับพื้นที่ (Community)** สำรวจถนนสายหลัก ทางแยก จุดเล่นน้ำ จุดรวมกลุ่ม และพื้นที่เปลี่ยว ก่อนดำเนินการปรับปรุงสภาพแวดล้อม เช่น ตัดแต่งกิ่งไม้ที่บดบังทัศนวิสัย ติดตั้งกระจกโค้ง ป้ายเตือน และไฟส่องสว่าง จัดเวรเฝ้าระวัง รวมทั้งประสานเทศบาล ตำรวจ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อแก้ไขจุดเสี่ยงและจัดการจราจร
- **ระดับครอบครัว (Household)** คัดกรองครัวเรือนและบุคคลกลุ่มเสี่ยง เช่น ผู้ดื่มแล้วขับ ผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย ผู้ขับรถเร็ว และเยาวชนกลุ่มเสี่ยง โดยผู้นำชุมชนและ อสม. ลงเยี่ยมบ้าน พูดคุย ให้คำแนะนำ ติดตามพฤติกรรม และเฝ้าระวังการรวมกลุ่มดื่มสุราอย่างต่อเนื่อง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุตั้งแต่ต้นทาง
- **ระดับร้านค้า (Vendor)** สำรวจร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และสถานประกอบการที่มีความเสี่ยง พร้อมขอความร่วมมือผู้ประกอบการ



การปฏิบัติตามกฎหมาย ไม่จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้เด็ก เยาวชน หรือผู้มีอาการมึนเมา ควบคุมเวลาเปิด-ปิดร้าน และให้ คณะกรรมการชุมชนร่วมกับ อสม. ลงพื้นที่ตรวจเยี่ยม ติดตาม และสร้างความร่วมมือกับผู้ประกอบการอย่างต่อเนื่อง

ชุมชนคือ “ด่านหน้า” ของการป้องกันอุบัติเหตุ

หัวใจของการจัดการความเสี่ยงในเทศบาลเมืองน่าน คือ การยกระดับ ผู้นำชุมชนและอาสาสมัครสาธารณสุข (อสม.) ให้เป็น Frontline Actors หรือ “กลไกแนวหน้า” ในการสำรวจ เฝ้าระวัง และจัดการความเสี่ยงของชุมชน ผ่านการเยี่ยมบ้าน คัดกรองกลุ่มเสี่ยง สื่อสารรณรงค์ และติดตามพฤติกรรมเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ในช่วงสงกรานต์ได้กำหนดกรอบการดำเนินงานเป็น 3 ระยะ ได้แก่

ก่อนควบคุมเข้มข้น (3-9 เมษายน)

ควบคุมเข้มข้น (10-16 เมษายน)

หลังควบคุมเข้มข้น (17-23 เมษายน)

การเฝ้าระวังครอบคลุมทั้งระดับพื้นที่ ครอบคลุม และร้านค้า โดยใช้ฐาน ข้อมูลกลุ่มเสี่ยงเป็นเครื่องมือขับเคลื่อนมาตรการในชุมชน พร้อมทั้งร่วมมือกับ ร้านค้า ผู้ประกอบการ และภาคประชาสังคมในการรณรงค์ “ดื่มไม่ขับ” และ “เทศกาลปลอดแอลกอฮอล์” เพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย

บทเรียนจากเทศบาลเมืองน่าน

ความสำเร็จของเทศบาลเมืองน่านเกิดจากการบูรณาการความร่วมมือของทุกภาคส่วน ผ่าน Multi-level Governance Network ตั้งแต่สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดน่าน โรงพยาบาลน่าน สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดน่าน ตำรวจภูธรจังหวัดน่าน เทศบาลเมืองน่าน ภาคประชาสังคม ผู้นำชุมชน อสม. และประชาชน ด้วยการทำงานบนข้อมูล เป้าหมาย และมาตรการเดียวกัน ชุมชนจึงเปลี่ยนบทบาทจาก “ผู้รับนโยบาย” เป็น “เจ้าของปัญหา” และ “เจ้าของการแก้ไข” ร่วมกัน ทั้งนี้การใช้แผนที่จุดเสี่ยง ข้อมูลเชิงพื้นที่ และการเฝ้าระวังเชิงรุก ทำให้ทุกภาคส่วนมองเห็นปัญหาเดียวกัน ตัดสินใจร่วมกัน และจัดการความเสี่ยงได้ตรงจุด ส่งผลให้ช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2569 ทั้ง 33 ชุมชนของเทศบาลเมืองน่านไม่เกิดอุบัติเหตุทางถนน

กรณีศึกษาของเทศบาลเมืองน่านพบว่า การลดอุบัติเหตุทางถนนควรเริ่มจากการจัดการความเสี่ยงโดยชุมชน (Community-based Risk Management) ที่เชื่อมโยงข้อมูล คน และพื้นที่เข้าด้วยกัน โดยใช้แผนที่จุดเสี่ยง (Risk Mapping) เป็นเครื่องมือสำรวจ วิเคราะห์ และกำหนดมาตรการป้องกันที่สอดคล้องกับบริบทของแต่ละชุมชน โดยเทศบาลเมืองน่านกำหนดความเสี่ยงเป็น 3 ระดับได้แก่ระดับพื้นที่ ระดับครอบครัว และระดับร้านค้า ควบคู่กับการเฝ้าระวังอย่างต่อเนื่องใน 3 ระยะคือ ก่อน ระหว่าง และหลัง เทศกาลสงกรานต์



ความสำเร็จของการดำเนินงานเกิดจากการบูรณาการความร่วมมือของทุกภาคส่วน ผ่าน Multi-level Governance Network ที่เชื่อมโยงหน่วยงานภาครัฐ ภาคประชาสังคม ผู้นำชุมชน อาสาสมัครสาธารณสุข และประชาชน ให้ทำงานบนข้อมูล เป้าหมาย และมาตรการเดียวกัน ส่งผลให้ชุมชนเปลี่ยนบทบาทจาก “ผู้รับนโยบาย” เป็น “เจ้าของปัญหา” และ “เจ้าของการแก้ไข” สามารถจัดการความเสี่ยงได้ตั้งแต่ต้นทาง ลดปัจจัยเสี่ยงก่อนเกิดอุบัติเหตุ และสร้างความปลอดภัยทางถนนให้เป็นความรับผิดชอบร่วมของทุกคนในพื้นที่ ทั้งนี้บทเรียนจากเทศบาลเมืองน่านแสดงให้เห็นว่าการจัดการความเสี่ยงที่ขับเคลื่อนด้วยข้อมูล การมีส่วนร่วมของชุมชน และความร่วมมือของทุกภาคส่วน เป็นกลไกสำคัญที่ช่วยลดอุบัติเหตุทางถนน



26

**“ไอฟสมอง เพื่อน้องปฐมวัย”
โมเดลพลังชุมชนกลิ้งคำ
สู่การสร้างวัฒนธรรม
ความปลอดภัยทางถนนที่ยั่งยืน**

ขอบคุณข้อมูลจาก: คุณเกบดาพร ศรีสุวอ
ผู้อำนวยการ
โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลกลิ้งคำ จ.อุดรธานี

“เซฟสมอง เพื่อน้องปฐมวัย” โมเดลพลังชุมชนกลิ้งคำ สู่การสร้างวัฒนธรรม ความปลอดภัยทางถนนที่ยั่งยืน



อุบัติเหตุทางถนนเป็นหนึ่งในภัยเงียบที่คร่าชีวิตและสร้างความสูญเสียให้แก่ประเทศไทยในแต่ละปีเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่ม “เด็กปฐมวัย” โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลกลิ้งคำ (รพ.สต.กลิ้งคำ) ร่วมกับโรงเรียนบ้านคำกลิ้ง อำเภออุตรธานี จังหวัดอุตรธานี จับมือร่วมกับภาคีเครือข่ายในพื้นที่ จัดทำโครงการ “เซฟสมอง เพื่อน้องปฐมวัย” ขึ้นมา ซึ่งนี้ไม่ใช่เพียงแค่การจัดอบรมให้ความรู้ทั่วไปตามนโยบายรัฐ แต่เป็น “นวัตกรรมทางสังคม” ที่หล่อหลอมด้วยพลังแห่งความรักและความห่วงใยจากคนในชุมชน จนสามารถสร้างปรากฏการณ์อันน่าทึ่ง นั่นคือ “เด็กปฐมวัยและเด็กอนุบาลในพื้นที่สวมหมวกกันน็อคครบ 100%” เส้นทางสู่ความสำเร็จและบทเรียนที่น่าถอดรหัสของโครงการนี้มีแง่มุมที่น่าสนใจอย่างไร บทความนี้จะพาทุกท่านไปเจาะลึกพร้อมๆ กัน

5 เสาหลักแห่งการขับเคลื่อน: จาก “ห้องประชุม” สู่ “วิถีชุมชน”

โครงการนี้ถูกออกแบบมาอย่างเป็นระบบและครบวงจร ผ่านการดำเนินกิจกรรมหลัก 5 กิจกรรมที่เกี่ยวเนื่องกัน ตั้งแต่การปรับทัศนคติ การปฏิบัติจริง ไปจนถึงการระดมทุนและการสร้างความยั่งยืน

1. **บ่มเพาะเมล็ดพันธุ์แห่งความรู้** เริ่มต้นด้วยการปูพื้นฐานความเข้าใจ ที่ถูกต้อง โดยจัดกิจกรรมให้ความรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนน และการสวมหมวกนิรภัยที่ถูกต้องเหมาะสมกับสรีระของเด็ก กิจกรรมถูกจัดขึ้นพร้อมกันสำหรับผู้ปกครอง ครู และนักเรียน ทั้งในส่วนของ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก และกลุ่มเด็กปฐมวัย (อนุบาล) ณ โรงเรียน บ้านคำกลิ้ง
2. **หลอมรวมพลังเสียงสะท้อนเพื่อรณรงค์** เพราะการเปลี่ยนพฤติกรรม ไม่อาจเกิดขึ้นได้หากทำอยู่ฝ่ายเดียว ขบวนการรณรงค์ความปลอดภัยทางถนน ที่นำโดยเด็ก ๆ คุณครู และผู้ปกครอง ได้ออกเดินหลังเลิกไปตาม เส้นทางชุมชนบ้านคำกลิ้ง - กลิ้งคำ และภายในโรงเรียน ช่วยปลูก กระแสให้คนในพื้นที่ตระหนักถึงโทษภัยของการไม่สวมหมวกกันน็อก ได้อย่างเห็นภาพชัดเจน



3. ทลายกำแพงความขาดแคลนด้วย “ผ้าป่าการกุศล” หนึ่งในปัญหาที่เกิดขึ้นจริงในสังคมคือ “ความขัดสนทางเศรษฐกิจ” ผู้ปกครองบางท่านยอมรับว่าไม่มีงบประมาณเพียงพอที่จะจัดซื้อห่มกนิรภัยที่ได้มาตรฐานให้บุตรหลาน โครงการนี้จึงไม่ได้จบลงแค่การบังคับใช้กฎ แต่เลือกที่จะแก้ไขด้วยความเห็นอกเห็นใจ รพ.สต.กัลังคำ และแกนนำชุมชน ได้ร่วมกันจัดกิจกรรม “ผ้าป่าการกุศลสมทบทุนซื้อห่มกนิรภัย” พร้อมจัดตั้ง “ธนาคารห่มกนิรภัย” ขึ้น โดยได้รับเงินสนับสนุนก้อนแรกจากกำนันตำบลบ้านจั่น จำนวน 2,000 บาท และเงินจากฟุ่มผ้าป่าของประชาชนอีกประมาณ 1,500 บาท เงินจำนวนนี้นำไปจัดซื้อห่มกนิรภัยห่มนุ่งเวียนให้แก่น้องๆ ที่ขาดแคลนทันที เป็นการแก้ปัญหาตรงจุดและลดความเหลื่อมล้ำอย่างแท้จริง
4. ถอดบทเรียนและคืนข้อมูลสู่ท้องถิ่น ในขั้นสุดท้าย ได้มีการจัดเวทีวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เพื่อแลกเปลี่ยนเรียนรู้และนำข้อมูลสถิติก่อน - หลังการดำเนินงานมาเปิดเผยให้ชุมชนได้รับทราบ นำไปสู่การร่วมกันลงนามและกำหนด “มาตรการขับเคลื่อนการจัดการความปลอดภัยทางถนน” ที่ชัดเจนภายในโรงเรียนและศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก เพื่อให้กลายเป็นกฎกติกาทางสังคมที่ทุกคนพร้อมใจกันปฏิบัติ





อุปสรรคระหว่างทาง และกลยุทธ์ “เชิงบวก” ในการแก้ไขปัญหา

ไม่มีโครงการใดที่ราบรื่นร้อยเปอร์เซ็นต์ โครงการ “เซฟสมอง เพื่อน้องปฐมวัย” ก็เช่นกัน แต่สิ่งที่ทำให้โมเดลนี้โดดเด่นคือ “วิธีการแก้ปัญหาที่ชาญฉลาด” ในช่วงการอบรม เด็กๆ มักตื่นสถานที่และส่งเสียงดังตามวัย ทีมผู้จัดงานและครูพี่เลี้ยงจึงปรับเปลี่ยนกระบวนการสอน โดยเน้นสันทนากการ เล่นเกม และการใส่ใจดูแลอย่างใกล้ชิดแทนการนั่งฟังบรรยาย เด็กบางคน ยังคงลืมนวมใส่หมวกนิรภัยเนื่องจากความไม่คุ้นชิน แทนที่จะใช้การดุว่าหรือลงโทษ โครงการเลือกใช้กลยุทธ์จิตวิทยาเชิงบวกด้วยการ “มอบรางวัล” ให้แก่เด็กที่ปฏิบัติตามกฎอย่างเคร่งครัด ซึ่งสามารถสร้างแรงจูงใจและเปลี่ยนความเคยชินของเด็กๆ ให้กลายเป็นความภาคภูมิใจในการสวมหมวกนิรภัยได้สำเร็จในเวลาอันรวดเร็ว

สู่ก้าวที่ยั่งยืน: ข้อเสนอแนะเพื่อการต่อยอดอนาคต

เพื่อให้ประกายไฟแห่งความปลอดภัยนี้ไม่มอดดับลง ผู้อำนวยการโรงเรียนบ้านคำกั้งได้ถอดบทเรียนและนำเสนอแนวทางการต่อยอดโครงการที่น่าสนใจอย่างยิ่ง โดยเสนอให้ขยายขอบเขตจากกลุ่มเด็กปฐมวัย ไปสู่กลุ่ม “เด็กประถมศึกษา และมัธยมศึกษา” ในโรงเรียนด้วย โดยมีโรดแมปการดำเนินงานดังนี้:

- ขยายระบบธนาคารหมวกนิรภัย: เพื่อรองรับนักเรียนรุ่นพี่ระดับประถม และมัธยมที่ยังขาดแคลนทุนทรัพย์ โดยใช้โมเดลผ้าป่าการกุศลและการระดมทุนจากผู้นำชุมชนเช่นเดิม
- บูรณาการมาตรการสถานศึกษา: กำหนดกติกาจรรยาบรรณในโรงเรียนร่วมกันในทุกระดับชั้น เพื่อสร้างระเบียบวินัยจราจรที่ต่อเนื่องตั้งแต่เด็กจนโต
- เวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้พี่สอนน้อง: จัดพื้นที่ให้รุ่นพี่และรุ่นน้องได้มาแลกเปลี่ยนเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนร่วมกับคนในชุมชน เพื่อให้การตระหนักรู้ถูกส่งต่อรุ่นสู่รุ่นอย่างไม่ขาดสาย

‘สมองและชีวิตของลูกหลานคือสิ่งที่มีค่าที่สุด’ วันนี้ “กลิ้งคำโมเดล” ได้พิสูจน์ให้เห็นแล้วว่า เมื่อชุมชนลุกขึ้นมาปกป้องหมวกใบเล็กๆ บนศีรษะของเด็กๆ ด้วยตัวเอง พวกเขาไม่ได้เพียงแค่ป้องกันอุบัติเหตุในวันนี้ แต่พวกเขากำลังร่วมกันสร้าง “วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน” ที่จะฝังลึกในจิตสำนึกของเด็กเหล่านี้ และจะเติบโตไปเป็นผู้ใหญ่ที่มีวินัยจราจรในอนาคตอย่างยั่งยืน



27

“เซฟสมอง เพื่อน้องปฐมวัย”
โมเดลพลังชุมชนโสมเยี่ยม
สู่กติกาใจสะอาด
แห่งความปลอดภัย

ขอบคุณข้อมูลจาก: คุณน้ำเย็น ดาศรี
เจ้าพนักงานสาธารณสุขชำนาญงาน
โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลโสมเยี่ยม อ.น้ำโสม จ.อุดร

“เซฟสมอง เพื่อน้องปฐมวัย” โมเดลพลังชุมชนโสมเยี่ยม สู่กติกาใจสะอาดแห่งความปลอดภัย



อุบัติเหตุทางถนนเป็นภัยเงียบที่คร่าชีวิตและสร้างความสูญเสียให้แก่ประชากรไทยในแต่ละปีเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่ม “เด็กปฐมวัย” ซึ่งเป็นวัยที่ยังไม่สามารถดูแลตัวเองได้เต็มที่ และจำเป็นต้องนั่งซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ของผู้ปกครองเพื่อไป - กลับสถานศึกษาในทุกๆ วัน โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลโสมเยี่ยม (รพ.สต.โสมเยี่ยม) อำเภอโนนโสม จังหวัดอุดรธานี จึงได้จับมือร่วมกับภาคีเครือข่ายในพื้นที่ จัดทำโครงการ “เซฟสมอง เพื่อน้องปฐมวัย” ขึ้นมา ซึ่งนี่ไม่ใช่เพียงแค่การจัดอบรมให้ความรู้ทั่วไปตามนโยบายรัฐ แต่เป็น “นวัตกรรมทางสังคม” ที่หล่อหลอมด้วยความห่วงใยจากคนในชุมชน จนสามารถสร้างปรากฏการณ์กระตุ้นจิตสำนึก และสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนที่จับต้องได้จริงในพื้นที่ต้นแบบอย่าง ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านหัวช้าง และโรงเรียนบ้านโสมเยี่ยมโนนพัฒนา

5 กิจกรรมพลิกโฉม:

1. เปลี่ยน “ห้องเรียน” เป็นสนามแห่งการเรียนรู้

เริ่มต้นจากการปูพื้นฐานความเข้าใจที่ถูกต้อง โดยจัดกิจกรรมให้ความรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนและการสวมหมวกนิรภัยที่เหมาะสมกับสรีระเด็ก กิจกรรมถูกจัดขึ้นสำหรับกลุ่มเด็กเล็กและผู้ปกครองในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านหัวช้าง และขยายผลไปยังกลุ่มเด็กปฐมวัย (อนุบาล) ณ โรงเรียนบ้านโสมเยี่ยมโนนพัฒนา ทีมผู้จัดได้ปรับเปลี่ยนรูปแบบการสอนที่น่าเบื่อมาเป็นการใช้สื่อวีดิทัศน์การ์ตูนเรื่อง “เด็กหัวแข็ง” พร้อมกิจกรรมเล่นเกมจรรยาจรจิงรางวัล ซึ่งนอกจากจะช่วยแก้ปัญหาเด็กเล็กสูญเสียสิ่งของและขาดสมาธิได้เป็นอย่างดี

2. เสี่ยงกลองรณรงค์และพลังศรัทธา 2 กิโลเมตร

ขบวนรณรงค์ความปลอดภัยทางถนนครั้งใหญ่ได้เกิดขึ้น โดยได้รับความร่วมมือจากท่านปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลโสมเยี่ยม ผู้นำชุมชน ผู้ใหญ่บ้าน อสม. ครู ผู้ปกครอง และเด็กๆ รวมกว่า 80 คน ร่วมใจกันตั้งแถวเดินรณรงค์ถือป้ายให้ความรู้เรื่องการจราจรตั้งแต่ศาลากลางบ้านบ้านหัวช้างไปจนถึงศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเป็นระยะทางกว่า 2 กิโลเมตร พร้อมจัดขบวนขับขีรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยเป็นแบบอย่าง แม้การเดินทางครั้งนี้ตามเส้นทางหลักอาจทำให้ประชาชนในซอยย่อยไม่ได้รับทราบข้อมูลอย่างทั่วถึงในตอนแรก แต่ทีมงานได้แก้ปัญหาโดยขอความอนุเคราะห์จากผู้ใหญ่บ้านช่วยประชาสัมพันธ์ผ่านหอกระจายข่าวทั่วทั้งเข้าและเย็น ส่งผลให้กระแสตอบรับดีเยี่ยม ประชาชนร่วมบริจาคเงินสมทบทุนจัดตั้ง “ธนาคารหมวกนิรภัย” ในวันดังกล่าวเป็นเงินถึง 3,560 บาท

3. กลายกำแพงความขาดแคลนด้วย “ธนาคารหมวกนิรภัย”

หนึ่งในข้อจำกัดที่พบจริงคือ ผู้ปกครองบางท่านมีงบประมาณไม่เพียงพอในการจัดซื้อหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน มอก. ให้บุตรหลาน โครงการจึงแก้ปัญหาด้วยความเห็นอกเห็นใจ โดยจัดเวทีระดมความคิดเห็น ณ รพ.สต. โสมเยี่ยม และมีมติร่วมกันในการระดมทุนผ่าน 2 ช่องทางหลัก:

* **ช่องทางรับบริจาค:** จากผู้ใจบุญและกล่องรับบริจาคเดินรณรงค์ ซึ่งมียอดเงินสะสม ณ วันที่ 25 มกราคม 2569 รวมทั้งสิ้น 8,520 บาท สำหรับจัดซื้อหมวกนิรภัยหมุนเวียนในธนาคารหมวกนิรภัย

* **ช่องทางกองทุนหลักประกันสุขภาพตำบล (อบต.โสมเยี่ยม):** มีการเขียนโครงการขยายผลการอบรมและจัดตั้งธนาคารหมวกนิรภัยไปยังศูนย์พัฒนาเด็กเล็กอีก 2 แห่ง และโรงเรียนอนุบาลอีก 1 แห่งในตำบล เพื่อให้ครอบคลุมพื้นที่ครบ 100%



4. เวกีวัฒนธรรมความปลอดภัยและกติกาใจชุมชน

บทสรุปแห่งความสำเร็จถูกนำมาถอดบทเรียนใน “เวกีวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน” ณ ศาลากลางบ้านบ้านหัวช้าง มีการคืนข้อมูลสถิติและจุดเสี่ยงบนท้องถนนให้แก่ภาคีเครือข่ายได้รับทราบ ซึ่งทางปัด อบต. โสมเยี่ยม ได้รับลูกพร้อมจัดสรรงบประมาณเพื่อทำป้ายเตือนและเพิ่มแสงสว่างบริเวณจุดเสี่ยงทันที นอกจากนี้ยังได้มีการมอบหมวกนิรภัยชุดแรกจากเงินบริจาคจำนวน 40 ใบให้แก่เด็กๆ พร้อมทั้งเสนอของบประมาณจากกองทุน อบต.โสมเยี่ยม อีกจำนวน 75,000 บาท เพื่อขับเคลื่อนความปลอดภัยให้ยั่งยืนทั่วทั้งตำบล

5. นวัตกรรม “กติกาสุมชน” กลยุทธ์เชิงบวกเพื่อความยั่งยืน

สิ่งที่ทำให้ “โสมเยี่ยมโมเดล” โดดเด่นและกลายเป็นต้นแบบที่แท้จริงคือการสลายพฤติกรรมความเคยชินเดิมๆ ของเด็กที่มักกองแ้งไม่ยอมสวมหมวกนิรภัยเนื่องจากรู้สึกหนักศีรษะ โดยการนำ “มาตรการเชิงบวกและกฎกติกาทางสังคม” มาบังคับใช้ร่วมกัน ซึ่งได้รับความยินยอมจากผู้ปกครองร้อยละ 100 ดังนี้:

- **ลิ้มปรับ 10 บาท:** หากผู้ปกครองลืมสวมหมวกนิรภัยมารับ - ส่งบุตรหลาน จะถูกปรับครั้งละ 10 บาท โดยเงินจำนวนนี้จะถูกนำเข้ากองทุนธนาคารหมวกนิรภัยเพื่อใช้เป็นทุนหมุนเวียนในการซ่อมแซมและดำเนินงานต่อไป
- **สมุดสะสมดาวแห่งความดี:** หากเด็กและผู้ปกครองสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง จะได้รับ “ดาวแห่งความปลอดภัย” ครั้งละ 1 ดวง เมื่อสะสมครบ 30 ดวง จะได้รับของรางวัลเล็กๆ น้อยๆ เพื่อสร้างความภาคภูมิใจและขวัญกำลังใจ

- **เกียรติยศแห่งความปลอดภัย:** เมื่อครบ 1 เทอม จะมีการมอบใบประกาศเกียรติคุณ “ดาวแห่งความดีในการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน” ให้แก่ครอบครัวที่ให้ความร่วมมืออย่างต่อเนื่อง
- **ฝังลึกในบทเรียน:** ประสานความร่วมมือกับคุณครูในสถานศึกษา บูรณาการเรื่องเครื่องหมายจราจรและความปลอดภัยทางถนนเข้าสู่บทเรียน เพื่อปลูกฝังวินัยจราจรให้หยั่งรากลึกลงในจิตใจของเด็กตั้งแต่วัยเยาว์
- **ความสำเร็จของโครงการ “เซฟสมอง เพื่อน้องปฐมวัย”** โดย รพ.สต. โสมเยี่ยม ไม่ได้เกิดจากอำนาจกฎหมายหรือการบังคับบัญชา หากแต่เกิดจากความรักและความสามัคคีของคนในท้องถิ่นที่มองเห็นร่วมกันว่า สมองอันมีค่าของลูกหลานคืออนาคตของชุมชน การสร้างกติกาใจด้วยการสะสมดาวแห่งความดีและการจัดตั้งธนาคารหมวกนิรภัย เป็นข้อพิสูจน์แล้วว่า เมื่อชุมชนลุกขึ้นมาปกป้องตัวเองด้วยนวัตกรรมทางสังคมที่เข้าใจวิถีชีวิตจริง พวกเขาไม่ได้เพียงแค่ลดตัวเลขอุบัติเหตุในวันนี้ แต่กำลังสร้างประชากรที่มีวินัยจราจรและจิตสำนึกที่ดีให้แก่สังคมไทยอย่างยั่งยืน



28

แม่ป่าก วังขึ้น จังหวัดแพร่ ก้าวไกลด้วยการจัดการ ความปลอดภัยด้วยการมีส่วนร่วม

บทความโดย:
คุณอำพล วิเชียรดี และคุณกัญญานันท์ ตาทิพย์
สำนักงานเครือข่ายองค์กรงดเหล้า (สคล.)
ภาคเหนือตอนบน

แม่ป้าก วังขึ้น จังหวัดแพร่ ก้าวไกลด้วยการจัดการความปลอดภัย ด้วยการมีส่วนร่วม



จากการบูรณาการข้อมูลสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนเชิงลึก ผ่านการเชื่อมโยงระบบข้อมูล 3 ฐานหลัก อันประกอบด้วยฐานข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากกระทรวงสาธารณสุข(โรงพยาบาล-รพ.สต.) ฐานข้อมูล คดีอุบัติเหตุจราจรจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (สภ.วังขึ้น) และฐานข้อมูลการเคลมพ.ร.บ. จาก บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สะท้อนให้เห็นว่าอำเภอวังขึ้น จังหวัดแพร่เป็นพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูงและมี สถิติการเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บติดอันดับต้นๆของจังหวัดโดยเฉพาะในช่วงเทศกาลสำคัญ

เมื่อพิจารณาเจาะลึกในระดับตำบลพบว่า ตำบลแม่ป้ากประสบปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างรุนแรงโดย ก่อนเริ่มดำเนินโครงการในปี 2566 มีสถิติอุบัติเหตุพุ่งสูงถึง 32 ครั้งต่อปี มีจุดอันตรายอันเป็นจุดเสี่ยงซ้ำซากที่เกิดอุบัติเหตุมากกว่า 3 ครั้งต่อปี สถิติก่อนหน้านี้ระบุชัดเจนว่าอุบัติเหตุร้อยละ 80 เกิดจากรถจักรยานยนต์ และ ผู้ประสบเหตุมีพฤติกรรมเสี่ยงวิกฤตคือไม่สวมหมวกกันน็อกสูงถึงร้อยละ 95 ส่งผลให้อัตราการบาดเจ็บที่ศีรษะ

รุนแรง ประกอบกับมีพฤติกรรมการขับรถยนต์ และเมาแล้วขับในพื้นที่ ซึ่งข้อจำกัดในอดีตคือการแก้ไข ปัญหาทำตามภารกิจของแต่ละหน่วยงาน ขาดการบูรณาการ และภาคีเครือข่ายในพื้นที่ขาดการใช้ประโยชน์ จากข้อมูล ร่วมกัน ทำให้อัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตไม่ลดลง นั้น

รูปแบบการมีส่วนร่วมของประชาชน

ดังนั้น ตำบลแม่ป๋าก อำเภอดงขัณฑ์ จึงได้ทบทวนกระบวนการดำเนินงาน เน้นการสร้างส่วนร่วมอย่าง สร้างสรรค์ (AIC) และเครื่องมือคิดอย่างเป็นระบบ เพื่อขับเคลื่อนงานด้วยข้อมูล (Data-Driven) โดยเริ่มจาก

- การวิเคราะห์ปัญหาร่วมกันในชุมชนผ่านกิจกรรม “แผนที่จุดเสี่ยง” เพื่อร่วมกันมาร์กพิกัดอันตรายในหมู่บ้าน และกิจกรรม “แผนภูมิ ต้นไม้ปัญหา” เพื่อวิเคราะห์รากเหง้าของปัญหา ทั้งในมิติของ ปัจเจกบุคคล สิ่งแวดล้อม และระบบ
- คัดเลือกข้อมูลสู่ชุมชนและออกแบบกิจกรรม โดยเป็นการประสานพลัง ร่วมกันของตัวแทน 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มผู้ร่วมวิจัย กลุ่มผู้ให้ข้อมูล และกลุ่มนักพัฒนา เพื่อร่วมกันจัดทำข้อตกลงร่วมกัน (MOU) และ กำหนดมาตรการชุมชน เช่น มาตรการบังคับใช้ของค์กรเพื่อการสวม หมวกกันน็อก 100% และมีการปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางกายภาพ โดยแก้ไขจุดเสี่ยงอย่างน้อยหมู่บ้านละ 2 จุด



- ขั้นตอนสุดท้ายมีการจัดตั้งระบบประเมินผลและสะท้อนข้อมูลกลับ (Feedback Loop) เพื่อติดตามผล การมีส่วนร่วม ซึ่งผลการศึกษาพบว่า ประชาชนมีส่วนร่วมในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง โดยมีตัวชี้วัดเด่นที่มีคะแนนเฉลี่ยสูงสุดสองอันดับแรก คือ ด้านการมีส่วนร่วมในการประเมินผล (คะแนนเฉลี่ย 2.87) และด้านการรับผลประโยชน์ (คะแนนเฉลี่ย 2.80) ตามลำดับ

ผลจากการขับเคลื่อนรูปแบบการมีส่วนร่วมดังกล่าวส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่อย่างมีนัย สำคัญในทุกมิติ ด้านความรู้และพฤติกรรมพบว่า

- ผู้เข้าร่วมโครงการมีความรู้ด้านการจัดการอุบัติเหตุ ในชุมชนเพิ่มขึ้น โดยคะแนนเฉลี่ยเพิ่มขึ้นจากก่อนดำเนินโครงการที่ 29.03 คะแนน เพิ่มขึ้นเป็น 45.62 คะแนน ในกลุ่มผู้เข้าร่วมโครงการ 178 คน
- อัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในตำบล แม่ป้าก ลดลงอย่างชัดเจน โดยในช่วงปีที่ดำเนินโครงการ (2566-2567) จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ลดลงจากเดิม 32 ครั้ง เหลือเพียง 12 ครั้งต่อปี ซึ่งลดลงกว่าครึ่งหนึ่งและมีความแตกต่างจากก่อนดำเนินโครงการอย่างชัดเจน
- ด้านเศรษฐกิจและสังคม การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเป็น “ดื่มไม่ขับ” และการส่งเสริมความปลอดภัย รอบด้าน ช่วยลดโอกาสและความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากการเสียชีวิตและพิการในพื้นที่ได้อย่างมาก เมื่อเทียบกับเกณฑ์มูลค่าความสูญเสียขององค์การอนามัยโลก (WHO)
- ก่อให้เกิดผลลัพธ์ด้านโครงสร้างที่ยั่งยืนคือ เกิดกลไกการจัดการอุบัติเหตุโดยชุมชนที่มีการแบ่งบทบาทหน้าที่ที่ชัดเจน ทำหน้าที่เป็นฟันเฟือง สำคัญในการหนุนเสริมการทำงานของ รพ.สต. และเครือข่ายบริการสุขภาพในพื้นที่ได้อย่างเป็นรูปธรรม

บทเรียนสำคัญที่ได้รับจากโครงการนี้ระบุว่า ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Key Success Factors) ประกอบด้วย 3 ส่วนหลัก คือ

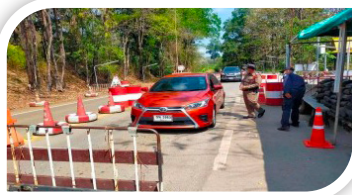
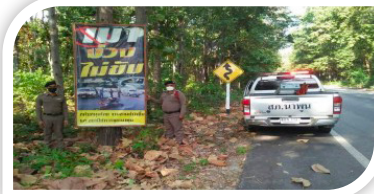
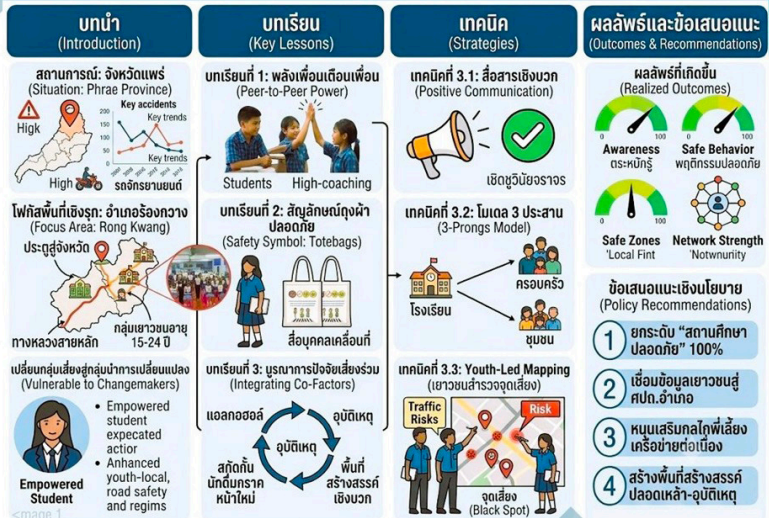
- การสร้างความตระหนักและการจัดการตนเองของคนในชุมชน
- การมีสภาวะผู้นำและความมุ่งมั่นของทีมงานในการเกาะติดข้อมูล รวมถึงสะท้อนผลสู่ชุมชนอย่างต่อเนื่อง
- การทำงานร่วมกันเป็นทีม อย่างกัลยาณมิตรที่พร้อมช่วยเหลือกัน ของทุกภาคส่วน

องค์ความรู้ที่ได้จากการปฏิบัติร่วมกันตกลึกแสดงให้เห็นว่าการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในระดับท้องถิ่นจำเป็นต้องใช้กระบวนการพัฒนาคุณภาพอย่างต่อเนื่อง (Continuous Quality Improvement) ควบคู่ไปกับการทบทวนและวิเคราะห์สาเหตุด้วยเครื่องมือการจัดการเชิงผลลัพธ์

แม่ป้าก ยังคงก้าวต่อไป เพื่อความปลอดภัยของทุกคน



โมเดลการขับเคลื่อนงาน:จัดการพื้นที่ที่เชิงรุกความปลอดภัยทางถนนมีเยาวชนเป็นแกนนำ



29

**พลังกลไก 3 ประสาน และ
การพัฒนาศักยภาพเยาวชน
สู่การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน
อำเภอร่องขาว จังหวัดแพร่**

บทความโดย:
คุณอำพล วิเชียรดี และคุณกัญญานันท์ ตาทิพย์
สำนักงานเครือข่ายองค์กรงดเหล้า (สคล.)
ภาคเหนือตอนบน

พลังกลไก 3 ประสานและการพัฒนาศักยภาพ เยาวชนสู่การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน อำเภอร้องกวาง จังหวัดแพร่



อำเภอร้องกวาง จังหวัดแพร่ ถือเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่มีความท้าทายและมีความเสี่ยง สูงอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากเป็นอำเภอที่เป็นประตูสู่จังหวัดน่านและพะเยา อีกทั้งเป็นที่ตั้งของสถาบันการศึกษานานาชาติและสถานศึกษาหลายแห่งทำให้มีประชากร กลุ่มเด็กและเยาวชน รวมถึงนักศึกษาจากต่างพื้นที่เข้ามาใช้รถจักรยานยนต์ในชีวิตประจำวันเป็นจำนวนมาก ซึ่งมี ข้อมูลเชิงสถิติสะท้อนชัดเจนว่า กลุ่มเด็กและเยาวชนอายุระหว่าง 15-24 ปี ในพื้นที่อำเภอร้องกวาง เป็นกลุ่มเสี่ยง หลักที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนบ่อยครั้งที่สุด โดยเฉพาะในช่วงเวลาหลังเลิกเรียน วันหยุด และช่วงเทศกาล

จากกลุ่มเสี่ยงสู่แกนนำผู้เปลี่ยนเกม” (Game Changers)

อำเภอร่องกวาง จังหวัดแพร่ มีกระบวนการดำเนินงาน เน้นกลยุทธ์สำคัญ 4 ด้าน คือ

1. พัฒนาศักยภาพและให้ความรู้รอบด้านมุ่งเน้นการจัดอบรมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) แก่นักเรียน นักศึกษา ให้มีความรู้ในทุกมิติ ทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติอย่างถูกต้องและปลอดภัยครอบคลุม กฎจราจร มารยาทในการขับขี่ วิธีการป้องกันอุบัติเหตุเฉพาะหน้า และทักษะการเอาตัวรอด ข้อปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน การปฐมพยาบาลเบื้องต้น การเชื่อมโยงกับกิจกรรม เปลี่ยนการบรรยายแบบเดิมให้เป็นกิจกรรมเชิงรุก
2. การปลูกฝังจิตสำนึกและวินัยจราจรด้วยจิตวิทยาเชิงบวก เน้นการยกย่องเชิดชูวินัยจราจรและส่งเสริมกระบวนการ “เพื่อนเตือนเพื่อน” และ “ลูกเตือนพ่อแม่” เพื่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงจากภายในกลุ่มเยาวชนเอง
3. การขับเคลื่อนมาตรการเชิงรุกด้วยการมีส่วนร่วมของเยาวชน การให้เยาวชนลุกขึ้นมาเป็นแกนนำในการเดินสำรวจ วิเคราะห์ และปักหมุดจุดเสี่ยง (Black Spot) รอบสถานศึกษาและชุมชนของตนเอง เช่นทางหลวงสายหลัก หรือจุดตัดอับสายตาในอำเภอร่องกวาง จังหวัดแพร่
4. บูรณาการภาคีเครือข่ายและ 3 ประสาน สร้างกลไกความร่วมมืออย่างเป็นระบบระหว่าง โรงเรียน ครอบครัว และชุมชน ควบคู่ไปกับการประสานพลังระหว่างหน่วยงานภาครัฐ และเครือข่ายประชาสังคมในพื้นที่ ภายใต้กรอบการทำงาน 3 ประสานคือสถาบันการศึกษาในพื้นที่อำเภอร่องกวางเป็นจุดเริ่มต้นในการบ่มเพาะ พัฒนาศักยภาพ



และสร้างทีมแกนนำเยาวชน **ครอบครัว** ขยายผลจากโรงเรียนสู่บ้าน เน้นการสื่อสารเชิงบวกให้เยาวชนนำความรู้ ไปสะท้อนและเตือน ผู้ปกครอง (ลูกเตือนพ่อแม่) และ กลไกชุมชนและภาคีเครือข่าย มีพี่เลี้ยง เครือข่ายคนทำงาน และหน่วยงานท้องถิ่น คอยหนุนเสริมเชิงวิชาการ งบประมาณ และช่วยขับเคลื่อนร่วมกัน

ผลลัพธ์ที่จับต้องได้

1. เด็กและเยาวชนในพื้นที่เกิดความตระหนักรู้ มีการปรับเปลี่ยน พฤติกรรมเสี่ยงอย่างเห็นได้ชัด คือ อัตราการสวมหมวกนิรภัยของ นักเรียนนักศึกษาเพิ่มสูงขึ้น
2. เกิดโครงสร้างเครือข่ายแกนนำเยาวชนลดอุบัติเหตุที่เข้มแข็งในระดับ อำเภอ บูรณาการงานร่วมกับชุมชน มีพื้นที่สร้างสรรค์ปลอดภัย ที่ปลอดจากเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เพิ่มขึ้น

3. เกิดนโยบายชุมชนและสถานศึกษามีมาตรการองค์กรที่ชัดเจน ระหว่าง
ท้องถิ่นในการปรับปรุงจุดเสี่ยง ทางกายภาพรอบๆ สถานศึกษา
อย่างเป็นรูปธรรม

ความสำเร็จที่จับต้องได้

ในการแก้ไขปัญหในพื้นที่เสี่ยงสูงเช่นนี้ ไม่สามารถใช้นโยบายแบบ
เหมารวมจากส่วนกลางได้ แต่จำเป็น ต้องพึ่งพากรอบแนวคิด “ระบบที่ปลอดภัย”
บูรณาการควบคู่กับ “การจัดการเชิงพื้นที่” ที่เน้นการสร้างกลไก การมีส่วนร่วม
จากฐานรากในอำเภอร่องขวาง โดยแปรเปลี่ยนพลังของเยาวชนและสถานศึกษา
ในพื้นที่ จากเดิมที่เป็นเพียง “กลุ่มเสี่ยง” ให้ลุกขึ้นมาเป็น “ผู้เปลี่ยนเกม”
ร่วมกับภาคีเครือข่ายชุมชน ครู พี่เลี้ยงและหน่วยงานปกครอง ส่วนท้องถิ่น
เพื่อสร้าง “พื้นที่ปลอดภัย” ขึ้นจริงอย่างยั่งยืน





30

“ปายโมเดล”

ปฏิบัติการเซฟชีวิตบนท้องถนน
เมืองท่องเที่ยวระดับโลก

ขอบคุณผู้ให้ข้อมูล:
เทศบาลตำบลปายและตัวแทนทุกภาคส่วนในพื้นที่

“ปายโมเดล”: ปฏิบัติการเซฟชีวิตบนท้องถนน เมืองท่องเที่ยวระดับโลก



“ปาย”: เมืองในฝันที่มาพร้อมความท้าทาย

ถ้าพูดถึงแลนด์มาร์กท่องเที่ยวอันดับหนึ่งของแม่ฮ่องสอน ชื่อของ “อำเภอปาย” ย่อมขึ้นมาเป็นอันดับแรกอย่างแน่นอน เมืองเล็กๆ กลางหุบเขาแห่งนี้คลาคล่ำไปด้วยนักท่องเที่ยวทั้งไทยและต่างชาติตลอดทั้งปี ส่งผลให้ธุรกิจที่พัก ร้านอาหาร และโดยเฉพาะ “รถเช่า” เติบโตอย่างก้าวกระโดด แต่ในความคิดคึกคักนั้นมี “ความท้าทาย” ซ่อนอยู่...

พื้นที่เขตเทศบาลตำบลปายแม้จะเป็นพื้นที่ราบขนาดเล็ก แต่กลับมีความหนาแน่นของประชากรและสถานประกอบการสูงที่สุด บวกกับบริบทโดยรอบที่เป็นทางโค้งและภูเขาลาดชัน ทำให้อุบัติเหตุทางถนนกลายเป็น Pain Point สำคัญที่มองข้ามไม่ได้

สถิติสะท้อนความจริง (พ.ศ. 2564 - 2568)

เมื่อเจาะลึกข้อมูลย้อนหลัง 5 ปี พบสัญญาณเตือนภัยที่น่าสนใจ

- กราฟผู้บาดเจ็บพุ่งกระฉูด: จากปี 2564 ที่มีผู้บาดเจ็บ 17 ราย พุ่งสูงถึง 72 รายในปี 2567 และ 67 รายในปี 2568
- มอเตอร์ไซด์ 100%: ผู้บาดเจ็บทั้งหมดในสถิติเป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์แบบร้อยเปอร์เซ็นต์
- ชาวต่างชาติคือกลุ่มเสี่ยงหลัก: สัดส่วนผู้บาดเจ็บกลายเป็นชาวต่างชาติมากกว่าคนไทย โดยในปี 2568 มีชาวต่างชาติบาดเจ็บสูงถึง 52.24%
- Safe Zone ที่ต่างกัน: น่าแปลกใจที่นักท่องเที่ยวต่างชาติมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยสูงกว่าคนไทย (ต่างชาติ ~85% ขณะที่คนไทย แกว่งอยู่ที่ 57%-81%)



เทศบาลตำบลปายจึงไม่นิ่งนอนใจ ปักหมุดเป้าหมายหลัก: “ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลง 100% และเพิ่มการสวมหมวกนิรภัยขึ้น 50% จากปี 2567”

“ปายโมเดล”: 5 สเต็ป ขับเคลื่อน Action Plan

การจะเปลี่ยนเมืองท่องเที่ยวให้ปลอดภัย ไม่ใช่แค่การตั้งด่าน แต่ต้องใช้กระบวนการทำงานที่ชัดเจนและเป็นระบบ (Data-Driven & Collaboration) ผ่าน 5 ขั้นตอนหลัก:

- Re - X - ray จุดเสี่ยง: ทบทวนและสำรวจพิกัดอันตรายในพื้นที่เพื่อนำมาวางแผนแก้ไขแบบปีต่อปี
- Smart Plan: จัดทำแผนแม่บทแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่ตอบโจทย์บริบทพื้นที่จริง
- Dual-Action (ลงมือทำทันที):
 - ส่วนที่ทำได้เอง: ทาสี ตีเส้นจราจร/ทางม้าลาย, ติดตั้งกล้อง CCTV ดิจิตอล, และสร้างพื้นที่ต้นแบบ “ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กสวมหมวกนิรภัย 100%”
 - ส่วนที่ร่วมมือกับพาร์ทเนอร์: ขับเคลื่อนวินัยจราจรด้วยงบจากกองทุน กปด., ปรับกายภาพทางหลวงรอยต่อ, และเทรนท์กะกู้ชีพกู้ภัยขึ้นสูงร่วมกับโรงพยาบาลและ อบต. ข้างเคียง
- Data Analysis & Evaluate: ใช้เทคโนโลยี CCTV ระบบดิจิตอลที่มีทั้งภาพและเสียงคมชัดมาวิเคราะห์สาเหตุเชิงลึก แลกเปลี่ยนข้อมูลในเวที ศปด.อำเภอปาย
- ประเมินผลอย่างต่อเนื่องเพื่อปรับกลยุทธ์



เปิดลายแทง “6 จุดเสี่ยง”

และผลลัพธ์ความบังจากการทำแผนที่จุดเสี่ยงอุบัติเหตุ (Risk Mapping) ทีมปายได้ล็อกเป้าพิกัดอันตรายสำคัญไว้ 6 จุดหลัก ได้แก่ จุดเสี่ยงหัวสนามบินปาย จุดเสี่ยงโค้งอันตรายร้านข้าวสาร จุดเสี่ยงสี่แยกน้องเปียร์ จุดเสี่ยงสี่แยกเทศบาล จุดเสี่ยงสามแยกหน้า สภ.ปาย จุดเสี่ยงสามแยกศาลาเอนกประสงค์ หมู่ที่ 4 (รวมถึงบริเวณสี่แยกอัมพิกา)

KPI ชีวัดความสำเร็จ (เปรียบเทียบกับปี 2568 vs 2569 ณ วันที่ 30 เม.ย.)

ผลจากการลุยงานจริงส่งผลให้ตัวเลขภาพรวมเปลี่ยนไปในทิศทางที่ดีขึ้นอย่างเห็นได้ชัด:

จำนวนผู้บาดเจ็บลดลงอย่างชัดเจน จาก 67 ราย ในปี 2568 เหลือ 43 รายในปี 2569 (หมายเหตุ: แม้อัตราการสวมหมวกนิรภัยในช่วงต้นปี 2569 จะมีตัวเลขเปอร์เซ็นต์ที่ลดลงเนื่องจากสัดส่วนประชากรที่จัดเก็บข้อมูล แต่การควบคุมจุดเสี่ยงและการจัดการร้านเช่ารถยังคงทำได้ตามเป้าหมายอย่างเข้มข้น)

คีย์ความสำเร็จ และบทเรียนราคาแพง (Key Takeaways)

ปัจจัยที่ทำให้ “ปาย” ทำได้จริง

- Visualized Data: การใช้แผนที่จุดเสี่ยงที่ชัดเจนในที่ประชุม ช่วยให้ทุกคนเห็นภาพตรงกัน ไม่ต้องเดา
- Strong Leadership: ผู้นำท้องถิ่นดันเรื่องนี้เป็นนโยบายเร่งด่วน ในทุกระดับ
- All-in Ecosystem: ทุกภาคส่วนโดดเข้าร่วม ทั้งตำรวจที่บังคับใช้กฎหมายเข้มข้น, โรงเรียนมัธยมจัดแคมเปญ 100%, และที่สำคัญคือ “ร้านเช่ารถทั้ง 18 แห่ง” ช่วยสกรีนและตรวจเช็คให้นักท่องเที่ยว สวมหมวกนิรภัยตั้งแต่ต้นทาง
- Bilingual Signs: การปรับมาใช้ป้ายจราจร 2 ภาษา ช่วยทลายกำแพงการสื่อสารกับต่างชาติ

บทเรียนเพื่อการพัฒนาต่อยอด (Lessons Learned)

- Fast-Track Communication: นักท่องเที่ยวต่างชาติเป็นกลุ่ม “ระยะสั้น” (Short-stay) และมีพฤติกรรมการขับขี่ที่หลากหลาย



การใช้กฎหมายระยะยาวแบบเดิมๆ อาจไม่ทันการณ์ แต่ต้องเน้น “การสื่อสารแบบฉับพลันและรวดเร็ว” ทันทีที่เข้าพื้นที่

- Data Gap: ข้อมูลอุบัติเหตุบางส่วนยังตกหล่นเนื่องจากส่งตรงไปยังหน่วยแพทย์กู้ชีพของอำเภอ ในอนาคตจำเป็นต้องมีการผสมผสานข้อมูล (Data Integration) เพื่อให้เห็นภาพรวมที่แท้จริง

Next Step: ก้าวต่อไปสู่นโยบายความปลอดภัยระดับสากล เพื่อความยั่งยืน

เทศบาลตำบลปายได้วาง Roadmap ในการขยายผลไว้ดังนี้:

- คอร์สตีวเข้มซ้ำชี: ต่อยอดการจับมือกับร้านรถเช่า จัดฝึกทักษะการขับปรีดจักรยานยนต์ให้นักท่องเที่ยวต่างชาติดก่อนส่งภูมูแจรล
- สร้างวินัย Gen ใหม่: ปลูกฝังระบบคิดเรื่องความปลอดภัยในศูนย์พัฒนาเด็กเล็กอย่างต่อเนื่อง
- Upgrade to GIS: ยกระดับการเก็บสถิติจุดเสี่ยงเข้าสู่ระบบพิกัด GIS (Geographic Information System) เพื่อระบุพิกัดทางโค้งอันตรายได้แม่นยำแบบเรียลไทม์
- Global Signage: ปรับปรุงป้ายและสัญลักษณ์จราจรให้เป็นสากล ติดตั้งกระบอกโค้ง และเพิ่ม “ภาษาอังกฤษและภาษาจีน” เข้าไปเพื่อรองรับ Global Citizen อย่างแท้จริง

บทสรุป

“ปาย” กำลังพิสูจน์ให้เห็นว่า เมืองท่องเที่ยวที่สวยงาม ไม่จำเป็นต้องแลกด้วยความเสี่ยง... และความปลอดภัยบนท้องถนน คือการต้อนรับที่ดีที่สุดที่เรามอบให้ผู้มาเยือน

ที่ปรึกษา

นางก่องกาญจน์ ทักษะหิรัญฤทธิ์

ผู้อำนวยการ

สำนักสนับสนุนการควบคุมปัจจัยเสี่ยงทางสังคม สสส.

นางปิยะพรรณ สมบูรณ์

นักบริหาร

แผนงานชำนาญการพิเศษ

นายพรหมมินทร์ กัณธิยะ

ผู้อำนวยการ

สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สคอ.)

นายกษิตีศ ชันธรัตน์

ผู้จัดการ

สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สคอ.)

บรรณาธิการ

นางสาวกชมน คงเพิ่มพูล

หัวหน้ากองบรรณาธิการ

นางสาวชนิชา ธรรมพานิช

ทีมบรรณาธิการ

นางสาวอรอุมา สิงห์ทวง

ทีมบรรณาธิการ

นายพุทธิวงศ์ ชูดอก

ทีมบรรณาธิการ

นางสาวธีรพัฒน์ ไกรบุตร

ทีมบรรณาธิการ

นายณพกฤษ ยืนย้ง

ทีมบรรณาธิการ



30 พื้นที่ต้นแบบเพื่อความปลอดภัยทางถนน

รวมพลังภาคีเครือข่าย ท้องถิ่น ชุมชน
เพื่อร่วมกันป้องกันและสร้างวัฒนธรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย