

สรุปประชุมเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้และพัฒนาศักยภาพเครือข่ายพี่เลี้ยง สอจร.ภาคกลาง

วันที่ 19-20 มกราคม 2560

รายชื่อวิทยากร

1.Prof.Dr.Atsushi Fukuda	มหาวิทยาลัยนิฮอน ประเทศญี่ปุ่น
2.ดร.เตือนใจ พุกตะ	ATRANS
3.ผศ.ดร.ปรเมศวร์ เหลือเทพ	มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
4.คุณศรายุทธ จุลเกิด	มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
5.คุณนริศรา เนาวรัตน์จำเนียร	ATRANS
8.คุณพงศกร โชติ	ATRANS
9.คุณจันสมร พลังชนสุกิจ	ATRANS
10.คุณสุวิษิตา พุกตะ	ATRANS

รายชื่อผู้เข้าร่วมประชุม

1.คุณวิริญญา ลาซโรจน์	จังหวัดปทุมธานี
2.คุณสมหมาย ศรีสุวรรณ	แขวงทางหลวงอ่างทอง
3.คุณวินธรร อุปคำ	แขวงทางหลวงชนบทจังหวัดอ่างทอง
4.คุณบุญรวม จิตต์สามารถ	สำนักงานควบคุมโรคที่ 2 จังหวัดสระบุรี
5.คุณศรีไพร ทัพพะรังสี	โรงพยาบาลประจวบคีรีขันธ์
6.คุณสมหมาย ศรีสุวรรณ	แขวงทางหลวงอ่างทอง
7.คุณบุษริน เพ็งบุญ	โรงพยาบาลอินทร์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี
8.คุณนันทน์ภัสสร สรวงกันหารัตน์	โรงพยาบาลอินทร์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี
9.คุณทวีรัตน์ จงนุเคราะห์	โรงพยาบาลท่าหลวง จังหวัดลพบุรี
10.คุณธนัทเดช มูลพันธ์	แขวงทางหลวงที่ 2 จังหวัดสุพรรณบุรี
11.คุณชินนุวัฒน์ มณีศรีขำ	สอจร.ภาคกลาง / ศูนย์ประสานงานวิจัยเพื่อท้องถิ่นจังหวัดสมุทรสงคราม
12.คุณคำรณ นิมนงค์	สอจร.ภาคกลาง / ศูนย์ประสานงานวิจัยเพื่อท้องถิ่นจังหวัดสมุทรสงคราม

13.คุณสุจินดา อิ่มเกียรติ	สอจร.ภาคกลาง / ศูนย์ประสานงานวิจัยเพื่อท้องถิ่นจังหวัดสมุทรสงคราม
14.คุณอรธิตา นามศิริ	สอจร.ภาคกลาง / ศูนย์ประสานงานวิจัยเพื่อท้องถิ่นจังหวัดสมุทรสงคราม
15.คุณพิชิต ศรีสว่าง	จังหวัดปทุมธานี
16.คุณสุพัตรา สำราญจิตร	สอจร.ภาคกลาง
17.คุณวิรัชญา ลาขโรจน์	สอจร.ภาคกลาง
18.คุณอัญญา ไกรสิทธิอุดมสุข	โรงพยาบาลชัยบาดาล จังหวัดลพบุรี
19.พ.ต.อ.สมเดช เกษมสุข	กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดสุพรรณบุรี
20.คุณสุพัตรา เกษมสุข	จังหวัดสุพรรณบุรี
21.คุณพศิน เผ่าพงษ์	สอจร.ภาคกลาง / ศูนย์ประสานงานวิจัยเพื่อท้องถิ่นจังหวัดสมุทรสงคราม
22.คุณเฉลิมพล อิ่มเกียรติ	สอจร.ภาคกลาง / ศูนย์ประสานงานวิจัยเพื่อท้องถิ่นจังหวัดสมุทรสงคราม
23.คุณกนกวรรณ พวงประทุม	สอจร.ภาคกลาง / ศูนย์ประสานงานวิจัยเพื่อท้องถิ่นจังหวัดสมุทรสงคราม
24.คุณวนิดา ด่านชัยสิทธิ์	ศูนย์ประสานงานวิจัยเพื่อท้องถิ่นจังหวัดพระนครศรีอยุธยา

ช่วงเช้า

ช่วงเตรียมความพร้อมพี่เลี้ยง

คุณคาร์ณ นิมนองค์ พี่เลี้ยงภาคกลาง เริ่มกิจกรรมด้วยการทักทายพี่เลี้ยงและให้ทุกท่านวางเอกสารไว้ข้างตัว เพื่อเตรียมความพร้อมทางด้านร่างกายก่อนเข้าเนื้อหาสาระวิชาการในลำดับถัดไป กิจกรรมเตรียมความพร้อมกิจกรรมแรกคือการสลับมือ โดยนำมือทั้งสองข้างประกบกันโดยให้นิ้วมือทั้งสองข้างประกบติดกันเป็นวงกลม จากนั้นให้หมุนนิ้วทีละนิ้วเป็นวงกลม ไล่ตั้งแต่นิ้วโป่งไปนิ้วก้อย และกลับมาสลับมืออีกครั้ง ก่อนให้มือซ้ายกำมือยื่นออกไป และสลับเป็นมือขวา ทำสลับกันไปมา สลับมืออีกครั้ง ต่อด้วยกิจกรรมปรบมือให้กับโจทย์ที่วิทยากรตั้งขึ้นแล้วเป็นความจริง เช่น ไก่มีขน คนมีขา ม้ามีหู หนูมีหาง ช้างมีปีก สุดท้ายเป็นกิจกรรมการยื่นมือซ้ายและไล่เรียงลำดับ (Step) การแตะสัมผัสแขนไปเรื่อยๆ ตั้งแต่ปลายมือจนถึงหน้าผากวนลงมาจบที่จมูก รวมทั้งหมด 12 ลำดับ โดยลำดับที่ 1-7 จะทำวนซ้ำสองครั้ง ก่อนเริ่มลำดับที่ 8 - 12 เมื่อทำครบ 12 ลำดับแล้ว เปลี่ยนมาลดเหลือ 4 ลำดับ และปรับท่าการสัมผัสจากการไล่เรียงลำดับในการสัมผัสแขนเป็นการตบมือตบตัก ประกอบเพลงปลุกผัก

จากนั้นคุณชิษณุวัฒน์ มณีศรีขำ หัวหน้า สอจร.ภาคกลาง ได้ชี้แจงวัตถุประสงค์ ที่มาของการประชุมในวันนี้ จากแนวคิดของ สอจร. ภาคกลาง ที่มุ่งเน้นการสร้างรูปธรรมการขับเคลื่อนงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทาง

ถนนในระดับพื้นที่ และการสร้างการมีส่วนร่วมกับหน่วยงานในท้องถิ่น ก่อนเสนอมาตรการแนวทางการดำเนินงานที่เป็นความต้องการของคนในชุมชนขึ้นไปสู่ระดับนโยบาย (ทำจากล่างขึ้นบน) ซึ่งเป็นเป้าหมายในระยะถัดไปของ สอจร. ภาคกลาง จึงได้หารือร่วมกับทาง พ.ต.อ.สมเดช เกษมสุข พี่เลี้ยงจังหวัดสุพรรณบุรี ซึ่งเป็นผู้มีประสบการณ์และเชี่ยวชาญการทำงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในระดับพื้นที่ ซึ่ง พ.ต.อ.สมเดช ได้แลกเปลี่ยนบทเรียนการดำเนินงานซึ่งใช้มาตรการทางวิศวกรรมจราจรในการแก้ไขปัญหาความเสี่ยงหลักที่เกิดจากสภาพถนน คือการค้นหาจุดเสี่ยงโดยชุมชนมีส่วนร่วม ซึ่งตนเองเคยได้รับการอบรมมาจากสมาคมวิจัยวิทยาการขนส่งแห่งเอเชีย (Asian Transportation Research Society, ATRANS) นำโดย ดร.เตือนใจ พุกตะ เลขาธิการสมาคมฯ เป็นผู้จัดอบรมที่นำหลักการ **Hiyari-Hatto** ของประเทศญี่ปุ่นมาประยุกต์ใช้ค้นพบบทเรียนที่เสี่ยง ซึ่งแนวทางดังกล่าวน่าจะเป็นประโยชน์ต่อทิศทางการดำเนินงานของภาคฯ ที่จะเน้นในอนาคต จึงได้ทาบทามทีมอาจารย์มาอบรมให้กับพี่เลี้ยงภาคในวันนี้

จากนั้น คุณชิซุโนวัฒน์ ได้กล่าวแนะนำคณะทำงานจากสมาคม ATRANS ให้แก่ที่ประชุม พร้อมให้ทุกท่านได้กล่าวแนะนำตัว เริ่มจาก Professor Atsushi **Fukuda** จากมหาวิทยาลัยนิฮอน ประเทศญี่ปุ่น พร้อมบอกเป้าหมายของการร่วมประชุมในวันนี้ที่ต้องการแลกเปลี่ยนประสบการณ์การทำงาน แนวทางการดำเนินงานที่จะนำไปสู่ความสำเร็จในการลดจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุและผู้เสียชีวิตลง ซึ่งเป็นบทเรียนและประสบการณ์ ที่อาศัยเทคโนโลยีของประเทศญี่ปุ่นเป็นตัวช่วย ตลอดจนการใช้ภาษาที่ไม่ซับซ้อนและเทคนิคการเข้าถึงชุมชน นั่นก็คือเทคนิคจิตวิทยาจราจร ที่จะช่วยให้การสื่อสารกับชุมชนเข้าถึงได้ง่ายขึ้น ซึ่ง Professor ยังได้กล่าวย้ำว่า มาตรการที่จะช่วยลดจำนวนอุบัติเหตุในประเทศไทยลงได้นั้น การมีส่วนร่วมเป็นสิ่งสำคัญที่สุด

ลำดับถัดมา คุณชิซุโนวัฒน์ ได้ให้ทีมพี่เลี้ยง สอจร.ภาคกลาง ได้กล่าวแนะนำตัวต่อที่ประชุม เริ่มจากตนเองที่มีความสนใจงานวิจัยที่เกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของชุมชน และคิดว่าแนวทางการดำเนินงานนี้จะเป็นทางออกในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงมีความสนใจเครื่องมือที่อาจารย์และทีมสมาคม ATRANS พัฒนาขึ้น เมื่อพี่เลี้ยงได้ทำความเข้าใจ จะได้ขับเคลื่อนประเด็นนี้ในภาคต่อไป

พ.ต.อ.สมเดช เกษมสุข พี่เลี้ยง สอจร. จังหวัดสุพรรณบุรี ได้กล่าวแนะนำตัว และบอกเล่าจากประสบการณ์การทำงานที่ผ่านมาคิดว่าตนเองมีความรู้ในระดับหนึ่ง แต่เมื่อได้เข้าร่วมอบรมกับสมาคม ATRANS พบว่าองค์ความรู้จากสมาคม ATRANS จะช่วยให้พี่เลี้ยงของภาคได้พัฒนาศักยภาพของตนเองยิ่งขึ้นไปอีก พิสูจน์ได้จากตนเองเคยได้มีโอกาสเข้าร่วมฟังบรรยายภาคสนามในพื้นที่จังหวัดสุพรรณบุรี จาก Prof. พุกตะ เมื่อครั้งที่อาจารย์เคยพานักศึกษาจากญี่ปุ่นมาอบรมเครื่องมือการค้นหาจุดเสี่ยง “Hiyari-Hatto” ที่ประเทศไทย เพราะรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม ท่านอาคม เติมพิทยาไพสิฐ ได้คัดเลือกจังหวัดสุพรรณบุรีเป็นพื้นที่นำร่องในการแก้ไขปรับปรุงสภาพ

ถนนและสิ่งแวดล้อม ซึ่งการอบรมครั้งนั้นได้มีการค้นหา รวบรวมข้อมูลจุดเสี่ยงของถนนทางหลวง และทางหลวงชนบทของจังหวัดสุพรรณบุรี โดยมีการบันทึกรูปภาพ และวิดีโอ จากนั้นได้นำข้อมูลไปวิเคราะห์แบบจำลองที่ออฟฟิศที่ประเทศญี่ปุ่น และหารือร่วมกันกับนักศึกษาที่ลงพื้นที่ และได้ตั้งโจทย์ให้นักศึกษาคิดวิธีการแก้ไขและปรับปรุง โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษา คืออาจารย์தாகาตะ ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมให้ข้อเสนอแนะ มีการ plot แผนที่ที่ได้สำรวจขึ้น รูปร่างในแผนที่อาจมีการปรับเปลี่ยนจากพื้นที่จริงไปบ้าง จากรูปที่สังเกตุดูค่อนข้างยากเพราะมีถนนเชื่อมกันแบบแปลกๆ จากนั้น คณะทำงานได้มีการเสนอแนะวิธีการจัดการจุดขัดแย้งบนพื้นที่นั้น เปรียบเทียบกับการศึกษาที่ญี่ปุ่นว่ามีการจัดการปัญหาอย่างไรบ้าง ผลสรุปจาก อาจารย์தாகาตะ กับอาจารย์โอบายากาว่า ได้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะว่า การแก้ไขปัญหาคือจุดเสี่ยงในพื้นที่จังหวัดสุพรรณบุรีที่ลงสำรวจร่วมกันนั้น สามารถทำได้ โดยกำหนดให้ทางแยกมองเห็นได้ง่ายขึ้น และทำให้ผู้ใช้ทางเข้าใจได้ว่าใครเป็นทางเอกทางโท หลักๆ คือต้องการให้คนที่ขับเข้าไปว่าศูนย์กลางของทางแยกนั้นอยู่ทางไหน อีกปัญหาคือ พื้นที่ขัดแย้งที่ไม่ได้ใช้งานค่อนข้างเยอะ จำเป็นต้องลดพื้นที่ขัดแย้งลงมา โดยใช้เทคนิคการทาสีบนผิวทางและใช้เสาเข็มลึกลง ติดตั้งกระจกโค้งนูนเพื่อให้มองเห็นรถที่จะมาจากทุกทิศทางได้ชัดเจน แสดงรูปเปรียบเทียบก่อนหลังพร้อมแบบจำลองจราจรในปัจจุบันที่สับสนและหลังจากมีข้อเสนอแนะมีการจัดการบริเวณทางแยก พบว่ามีรถชะลอบริเวณทางแยกและออกจากทางแยกได้อย่างปลอดภัย

โดย พ.ต.อ.สมเดช ได้ให้ข้อมูลเพิ่มเติมตรงที่แยกที่เป็นปัญหา มีสาเหตุเกิดจากสมัยก่อนเป็นทางเกวียน ช่องทางแคบๆ เล็กๆ พฤติกรรมการขับซี้ในอดีตใช้ความเร็วต่ำ ซึ่งประเทศไทยจะพบปัญหานี้ในชุมชน อบต. เยอะมาก เราสามารถนำวิธีการแก้ไขของทีมผู้เชี่ยวชาญไปปรับใช้ คือการใช้เทคนิคการทาสีบนผิวทางและใช้เสาเข็มลึกลง ติดตั้งกระจกโค้งนูนเพื่อให้มองเห็นรถที่จะมาจากทุกทิศทางได้ชัดเจนเพิ่มขึ้นได้

สุดท้าย พ.ต.อ.สมเดช ได้กล่าวย้ำว่า ตนเอง ทำงานด้านอุบัติเหตุมาไม่ต่ำกว่าสิบปี สิ่งหนึ่งให้เห็นและได้จากประสบการณ์คือ คนที่เป็นข้าราชการ หากมีการเปลี่ยนผู้บริหาร อาจมีการเปลี่ยนแปลงหน้าที่รับผิดชอบ แต่ตรงกันข้ามกับชาวบ้านคือ ไม่มีใครเปลี่ยนแปลงชาวบ้านได้ หากชุมชนเข้าใจ จะมีความต่อเนื่องและยั่งยืน

ข้อคิดเห็นจากที่ประชุม

- ประเทศไทยมีเงื่อนไขเรื่องเจ้าภาพถนนซึ่งมีหลากหลายหน่วยงาน ซึ่งน่าจะแตกต่างจากประเทศญี่ปุ่น ทำให้มีกระบวนการสร้างความร่วมมือกับ “เจ้าของถนน” เข้ามาเกี่ยวข้อง จึงอยากเน้นให้ทุกคนต้องมีความ

เข้าใจนี้ร่วมกันกับชุมชนก่อน (Empowerment ชุมชน + เชื่อมหน่วยงาน) เพื่อป้องกันการแก้ไขปัญหา โดยไม่เข้าใจระบบ

- รัฐบาลญี่ปุ่นอยู่ระหว่างคัดเลือกพื้นที่ศึกษา... สุพรรณบุรีเป็นพื้นที่หนึ่งที่ได้รับการคัดเลือก เพราะจังหวัดมีความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และกระทรวงสาธารณสุข ซึ่งจับมือกันในการแก้ไขปัญหาคอขวด ทำให้เห็นความตั้งใจจากทุกฝ่าย เพราะเราเชื่อว่าการมีส่วนร่วมจากชุมชนเป็นสิ่งสำคัญที่สุด

ลำดับถัดมา ดร.เตือนใจ พุกตะ ได้กล่าวแนะนำตนเองผ่านประวัติและผลงานที่ผ่านมา ที่สำคัญคือการเข้าไปมีส่วนร่วมกับการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัยในเวียดนาม ซึ่งพบว่า ประเทศเวียดนามจะให้ความสำคัญกับคุณภาพชีวิตและการสะสมเงิน (ประเทศผ่านความยากแค้นมาก่อน ต่างกับไทย) เพราะฉะนั้นจุดคานงัดที่มิวิสัยค้นพบคือการเสียค่าปรับเป็นเรื่องใหญ่ของคนเวียดนาม จากบทเรียนจึงนำมาสู่ข้อสรุปว่า การเข้าถึงวัฒนธรรมและเข้าใจวิถีชีวิตของคนในพื้นที่เป็นเรื่องที่ควรให้ความสำคัญก่อนที่จะวางกฎหรือมาตรการขนาดใหญ่ลงไป

สำหรับปัญหาภาพรวมอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย เราทราบกันดีว่าเกิดจากสามปัจจัยหลัก ประเทศเรามีการเก็บข้อมูลสถิติกันทุกช่วงเทศกาลสำคัญ แต่พบปัญหาความไม่สอดคล้องกันของข้อมูลจากแต่ละฐาน ทำให้เกิดปัญหาในการตัดสินใจที่ต้องเร่งด่วน เราไม่ทราบปัญหาที่แท้จริง ทำให้การแก้ไขปัญหามันเป็นการแก้ไขในภาพรวม ประเทศไทยยังได้นำเอา Safe system ของ WHO มาปรับใช้เป็นแนวคิดและการกำหนดมาตรการ แต่จะทำอย่างไรให้นำสิ่งที่ต่างประเทศคิดมาประยุกต์ใช้ให้เหมาะสมกับประเทศไทย

อยากให้แยกความเข้าใจระหว่าง นิยามความเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอันตราย กับความเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เมื่อมาดูปัจจัยทั้งสามปัจจัย พบว่า มีผู้ใบขับขี่รถจักรยานยนต์ประมาณห้าล้านกว่าใบ สวนทางกับจำนวนรถจักรยานยนต์สามสิบล้านคัน ถนนที่อยู่ภายใต้กระทรวงคมนาคมจะแยกเป็น ถนนกรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท รวมถึงถนนท้องถิ่นอีกประมาณ 4 แสนกิโลเมตร ปัจจุบัน เรายังไม่รู้เลยว่าถนนประเทศไทยอยู่ในความรับผิดชอบส่วนไหนบ้าง โรงเรียนสอนขับรถในประเทศไทยก็ไม่มีสอนความรู้ตรงนี้ต่างกับประเทศญี่ปุ่น สภาพปัญหาที่เกิดจากปัจจัยยานพาหนะ ความสำคัญแรกที่เราพบปัญหาคือข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะ รถประเภทไหนก่อให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ฯลฯ ความซ้ำซ้อนของการเก็บข้อมูลและไม่สอดคล้องกัน

นิยามความเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอันตราย ซึ่งมีระดับความเสี่ยงตั้งแต่ 1-5 นี้ ต้องมีการให้ความรู้ระหว่างนิยามความเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอันตราย กับความเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ต้องแยกให้ชัด และเข้าใจอย่างถ่องแท้ จะช่วยให้อธิบายชุมชนได้อย่างลึกซึ้ง

การวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ จะช่วยให้การกำหนดมาตรการที่เฉพาะเจาะจงกับปัญหา เช่น ทำไมคนไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อน ผมเสียทรง ฯ การวิจัยที่หามาตรการที่เหมาะสมเพื่อดึงดูดให้ประชาชนสวมใส่จึงจำเป็น

การวิเคราะห์พฤติกรรมเสี่ยงแบ่งออกเป็น primary and secondary causes เกิดจาก เมา เร็ว เช่น พฤติกรรม ขับเร็วเป็นทุนเมื่อเมาแล้วไปขับชี่ยิ่งก่อให้เกิดความเสี่ยงสูงมากขึ้น

พฤติกรรมคนญี่ปุ่นเมื่อฝ่าฝืนกฎหมาย จะมีเจ้าหน้าที่ตำรวจจะรับผิดชอบโดยตรง ทำให้เกิดการสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนกับตำรวจเพื่อลดภาระงานของตำรวจลงมีการสร้าง mascot การใช้เกมส์ เพื่อเข้าถึงเด็กเล็ก ในชุมชน อนุบาลจะสอนมารยาทการใช้ทาง การใช้รถ มีการสอนมารยาทตั้งแต่ช่วงหนึ่งถึงสามขวบ เป็นการสอนมารยาทในการจดจำ เมื่อเข้าชั้นอนุบาลจะสอนด้วยครูและแม่บ้าน มีตำรวจมาสอนการข้ามถนน เด็กอนุบาลจะสอนในโรงเรียนผ่านโรงยิมและสนามเด็กเล่น ที่ญี่ปุ่นจะมีการสอนสามระดับ อนุบาล ประถมและมัธยม ประถมจะสอนให้ข้ามทางม้าลาย ห้ามข้ามตัดถนน หากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจะถูกปรับและจับหากฝ่าฝืน ถึงแม้จะเป็นเด็กเล็ก มัธยมต้นจะสอนให้ใช้จักรยานให้ปลอดภัยและการข้ามถนนให้ปลอดภัยข้ามอย่างไร ตัวอย่างเช่นข้างทางมีรถจอด จะข้ามอย่างไรให้ปลอดภัย (อย่ายืนบนฟุตบาทแล้วข้าม ต้องมายืนใกล้รถที่จอดแล้วมองขวา มองซ้ายและกลับมามองขวา อีกที กรณีรถมีเลนเดียว หากมีสองทาง ต้องไปยืนเกาะกลาง มองซ้าย มองขวาและมองซ้าย ประเทศไทยยังไม่มี การสอนแบบนี้เพราะขาดความเข้าใจ

ทุกเช้า จะมีแม่บ้านอาสาสมัครยืนประจำตรงแยก และทางม้าลายที่มีสัญลักษณ์ให้ข้าม สอนเด็กก่อนข้ามให้ยกมือทางมือ รถจะเห็นและชะลอให้ข้าม กรณีทางแคบ ทางเดินฟุตบาทไม่มี แม่บ้านจะยกธงชะลอรถให้เด็กข้าม

ตำรวจจะสอนและกำกับเด็กก่อน และคอยให้เด็กข้าม แม่บ้านจะยืนฝั่งตรงข้ามรอโบกธงชะลอรถให้เด็กประถมข้าม แตกต่างกับคนไทยที่ให้เด็กเดินถือธงนำหน้าและเดินข้าม ซึ่งจะก่อให้เกิดอันตรายเพราะศักยภาพในการตัดสินใจอาจไม่เพียงพอ (speed ความเร็วรถหากมาเกิน 50 กม. จะเบรคไม่ทัน) และเด็กโตที่เป็นอาสาสมัคร จำเป็นต้องได้รับการอบรม รวมถึงชุมชนทราบกฎเกณฑ์และกติกาชุมชน จะลดความเสี่ยงให้ได้ แต่หากนำไปใช้ในเส้นทางหลัก ซึ่งใช้ความเร็วสูงจะเกิดอันตรายมาก

ย้อนกลับมาที่เด็กอนุบาล กรณีเด็กอยากรู้อยากเห็น ญี่ปุ่นจะเชิญนักแสดงเสียงผาดโผน มีอาสาสมัครจากบริษัทส่งสินค้า จำลองสถานการณ์รถทับคน และให้จินตนาการเหตุการณ์จริง รวมถึงสอนให้ทราบวิธีการช่วยเหลือและเอาตัวรอด เช่น รู้จักเบอร์โทรศัพท์หน่วยงานสำคัญ กรณีเกิดเหตุ หลงทาง ที่ญี่ปุ่นมีกฎกติกาในการเดินทางไปโรงเรียนของเด็ก เมื่ออยู่ชั้นประถม เด็กจะต้องเรียนรู้ในการเดินทางไปด้วยตนเอง ห้ามผู้ปกครองไปส่ง และต้องมีทักษะการตัดสินใจเอาตัวรอดในทุกเรื่อง ไม่เฉพาะอุบัติเหตุ หลายหน่วยงานในญี่ปุ่นจะเข้ามามีส่วนร่วมในการอบรมขับชี่

ปลอดภัย การเข้าใจกฎจราจร สัญญาณ ป้ายเตือนต่างๆ การเดินทางไปโรงเรียนอย่างปลอดภัยคือการเดินเป็นกลุ่ม เรียงแถว เพราะถนนต้องถูกแชร์กับผู้ใช้งานกลุ่มอื่น เช่น ผู้ใหญ่ ผู้สูงอายุ ถือเป็นการสอนวินัยให้ความเคารพต่อพื้นที่สาธารณะตั้งแต่เด็ก ทุกคนมีสิทธิเท่าเทียมกัน อย่างไรก็ตาม ช่วงเปิดเทอมแรกๆ ครูกับแม่จะคอยเป็นไกด์เมื่อครบสามอาทิตย์เด็กจะเดินทางไปโรงเรียนเอง

เมื่อขึ้นชั้นมัธยม จะสอนให้ขี่จักรยานสวมหมวกนิรภัย มีการใช้กันแสดงผาดโผนมาจำลองสถานการณ์และสอนการขับขี่ให้เห็นภาพจริง รวมถึงวิธีการหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุ การข้ามถนนโดยใช้ทางจักรยานในพื้นที่จราจรคับคั่ง ในญี่ปุ่นมีหลายพื้นที่ไม่อนุญาตให้ขี่จักรยานบนฟุตบาท ของหมู่บ้านชิบะ จะมีทางสีเขียวหรือทางจักรยาน ซึ่งไม่ห้ามให้คนเดินเท้าเข้าไปใช้ เนื่องจากญี่ปุ่นมีพื้นที่จำกัด จะทำอย่างไรให้เด็กสนใจเครื่องหมายจราจร เกิดแนวความคิดการทำภาพสามมิติให้คนขับชั่งอยู่ในเลน การใช้สีเหลี่ยมข้าวหลามตัดให้รู้ว่าข้างหน้าเป็นทางแยก การใช้ความเร็วไม่เกินสามสิบกม.ต่อชม. การทำทางม้าลายสามมิติ เห็นชัดในระยะไกลทั้งกลางวันและกลางคืน กรณีเด็กข้ามทางม้าลายแล้วผู้ขับขี่ไม่จอด เป็นความผิดรุนแรงที่ญี่ปุ่น มาตรการจะเข้มงวดมากกับผู้ฝ่าฝืน

การทำอย่างไรให้เด็กมีส่วนร่วม คือ การออกแบบกิจกรรมโดยใช้วิธีการนำแผนที่มาเรียนรู้เส้นทาง การวาดรูปจะทำให้เกิดจินตนาการ การใช้เรขาคณิต รู้ความกว้าง เส้นรุ้ง เส้นแวง จะทำให้เด็กเมื่อโตมา มองทิศทางการกระยะยะ ส่งผลต่อการขับขี่ยานพาหนะ การใช้สติ๊กเกอร์ แดง เหลือง เขียว ระบุพื้นที่เสี่ยงโดยการสอนจากผู้เชี่ยวชาญและผู้สูงอายุที่ปลอดภัย รวมถึงการแสดงความคิดเห็นผ่าน post it และนำไปแปะบนแผนที่

ที่ญี่ปุ่น คนธรรมดาไม่สามารถระบุจุดอันตรายได้ด้วยตนเอง การที่จุดไหนจะเป็นจุดอันตรายจะต้องมีการแจ้งความ มีการเกิดเหตุแล้ว ประกันภัยทราบและมีการเคลมเกิดขึ้น ถึงจะยอมรับว่าเป็นจุดอันตราย ตัวอย่างการนำเสนอ ภาพวาดการกำหนดเส้นทางปลอดภัย จากบ้านไปโรงเรียน วาดโดยเด็กโตและเด็กเล็ก

ญี่ปุ่นมีปัญหาเรื่องสังคมสูงอายุ การใช้ทางร่วมกับเทคโนโลยียานยนต์ที่นำสมัย (ไฮบริดจ์) ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุรถชนผู้สูงอายุที่เดินเท้าเพิ่มขึ้น รวมถึงปัญหาผู้สูงอายุสับสนในการใช้ทางด่วน (ขึ้น ลง) สลับกัน

กระทรวงที่ดิน โครงสร้างการขนส่งและการท่องเที่ยวส่งผู้แทนจัดฝึกอบรมกับตัวแทนชุมชนที่มีส่วนร่วมในการระบุจุดเสี่ยง ค่อยๆ เก็บข้อมูลจากชุมชนเล็ก ขยายไปยังพื้นที่ขนาดใหญ่ขึ้นเรื่อยๆ จุดเสี่ยงจะใช้สีน้ำเงิน จุดอันตรายจะเป็นสีแดง ปัญหาผู้สูงอายุเมื่อเกษียณคือการมีช่วงว่างระหว่างเวลาที่ไม่ได้ขับรถมานาน (ตอนทำงานใช้รถไฟเป็นยานพาหนะหลัก เจ็ดโมงเช้าถึงเที่ยงคืน)

การใช้สุนัขเป็น mascot ธรรมชาติปลอดภัย การสอนให้ขี่รถจักรยานยนต์ในยิมเนเซียม โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อให้รู้เทคนิคการขับขี่ เรียนรู้การเกิดอุบัติเหตุ การสอนผู้สูงอายุใช้คอมพิวเตอร์ เพื่อให้ทันกับวิวัฒนาการ

รัฐบาลใช้เวลากว่าหกสิบปี ใช้งบเป็นพันล้าน เพื่อให้คนญี่ปุ่นมีระเบียบวินัย งบประมาณบางส่วนเป็นเงินกู้จากธนาคารโลก สิ่งสำคัญที่จะใช้ในการปลูกฝังคนในชุมชน คือจิตวิทยา หรือเทคนิคการสื่อสารให้คนในพื้นที่เข้าใจ เป้าหมายของเรา ตัวอย่าง การโชว์ภาพอาจไม่รู้ว่า เป็นจุดเสี่ยง แต่หากใช้ตัวเลขคำนวณเพื่อแยกจุดเสี่ยง จุดอันตราย การจินตนาการของคนขึ้นอยู่กับความรู้ ทักษคติส่วนบุคคล

วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนคืออะไร...การเคารพกฎจราจรและการมีความรู้พื้นฐาน ความรู้เรื่องการใช้รถอย่างปลอดภัย การมีระเบียบวินัย ความรับผิดชอบต่อสังคม สถานการณ์มีการเปลี่ยนแปลงแต่ความรู้ความเข้าใจยังเท่าเดิม การส่งเสริมการเรียนรู้จากภาครัฐยังไม่เพียงพอ เกิดการเรียนรู้ด้วยตนเอง ทำให้สังคมเกิดโดมิโน เราจะตัดตัวไหนที่อันตรายที่สุด ถ้าเริ่มจากตัดพฤติกรรมเสี่ยงเราจะตัดได้หรือไม่ อดีตเรามีแต่ทุ่งนามีแต่ดิน เมื่อผันเป็นเกษตรกรรม อุตสาหกรรม มีโรงงานผลิต การขนส่งสินค้ากลายเป็นสังคมการเดินทาง มีรถไฟ รถเมล์ การรถไฟแห่งประเทศไทย มีการขยายเส้นทาง แต่เนื่องจากการขนส่งสาธารณะไม่มีประสิทธิภาพ เกาะตัวอยู่ที่กรุงเทพฯ ขนส่งในพื้นที่ชนบทไม่ครอบคลุม ความรู้เรื่องความปลอดภัยไม่ถูกสอนมา ถ้าเป็นเราจะต้องมีการจัดการบางอย่าง เราจะต้องเจาะเป้าหมายไปที่ใคร เด็กตั้งแต่หนึ่งถึงห้าขวบซึ่งเป็นวัยเรียนรู้ หรือวัยประถมศึกษาซึ่งชอบเรียนรู้และเลียนแบบ วัยมัธยม วัยมหาวิทยาลัย หรือวัยทำงาน 26-50 ซึ่งกำลังที่จะมุ่งมั่นสร้างฐานะและครอบครัว แต่จะมี gap 50 – 59 กำลังสลายจะละลายเรื่องความปลอดภัย 60 – บั้นปลายเริ่มมีปัญหาสุขภาพเริ่มรุ่มเร้า ช่วงอายุที่ควรเริ่มให้ความรู้มากที่สุดคือ 1-5 ปี 6-12 และ 13-17 ก็ได้ แต่ความสำเร็จในช่วง 13-17 จะน้อยลง หรือเริ่มกับผู้สูงอายุโดยให้เป็นอาสาสมัครทำกิจกรรมเป็น routine

จากนั้น ดร.ปรเมศวร์ เหลือเทพ อาจารย์ประจำมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ และผู้ช่วยวิจัย ได้มานำเสนอโครงการวิจัยและพัฒนาแอปพลิเคชันระบุจุดอุบัติเหตุและจุดเสี่ยงบนถนน (ATRANS Safety Map) ภาพรวมในการใช้งานผ่านเว็บไซต์ การเข้าถึงเข้าได้ทั้งสองแบบคือ web browser บนมือถือ ผ่าน URL ATRANS จะมีมุมด้านบน ATRANS Safety map application หรือจะ search ตรงๆ ATRANS Safety map ก็เข้าได้เช่นกัน หรือเข้าได้โดยการถ่ายรูปจากมือถือที่ต่อจากอินเทอร์เน็ต ซึ่งใช้ได้ทั้ง Android iOS ก็ได้เช่นกัน ส่วน QR code คอมเม้นท์ผ่านช่องทางไลน์กับแอดมิน

ATRANS Safety map คืออะไร มีประโยชน์อย่างไร...ที่มาและความสำคัญ คือประเทศไทยติดอันดับสองของโลก ปัจจุบันติดอันดับหนึ่งของโลกเรียบร้อย ซึ่งมีความเสี่ยงสูงมากในการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งทุกคนมีส่วนเกี่ยวข้อง เราจะช่วยกันแก้ไขหรือจัดการอย่างไร เราจะมีเครื่องมืออุปกรณ์อะไรบ้างที่ใช้งานง่าย หลายท่านอาจจะคุ้นชินกับแอปพลิเคชันที่หลายหน่วยงานทางพัฒนาแอปฯ ขึ้นมาก ในการรายงานอุบัติเหตุและจุดเสี่ยง แต่เมื่อทำ

ปีที่แล้วตอนพัฒนาโครงการนี้เรามองเห็นถนนท้องถิ่นที่ระบบสารสนเทศยังไม่ครอบคลุม จึงมองเห็นประโยชน์ที่ท้องถิ่นจะนำไปใช้

เมนูแบ่งเป็นส่วน ส่วนแรกแจ้งข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ผู้กรอกคือตำรวจ กู้ชีพ กู้ภัย หรือในจังหวัดอาจมี สอจร. เป็นผู้ลงข้อมูลเอง จะมีการระบุตัวตน (User name and password) ส่วนที่สองการแจ้งจุดเสี่ยง ส่วนที่สามการดูการรายงานผลข้อมูล (จุดอุบัติเหตุ จุดเสี่ยง ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง) รวมถึงการนำทาง และการกลับไปแก้ไขข้อมูลที่กดส่งไปก่อนหน้าและต้องการแก้ไข

จากนั้น ดร.ปรเมศวร์ ได้อธิบายรายละเอียดของการทำงานของ application โดยทดลองให้ผู้เข้าร่วมประชุมโหลด application และกรอกข้อมูลจุดเสี่ยงในพื้นที่ตนเองและขยายความจำกัดความที่ปรากฏในแต่ละเมนู เช่น การรายงานปัญหา การแก้ไขปัญหาในแต่ละ solution ความเสี่ยงแต่ละประเด็น หรือประเด็นอื่นๆ สำหรับผู้ใช้จักรยาน ซึ่งมีลักษณะคล้ายๆ กัน แต่มีปัจจัยในรายละเอียดแตกต่างกันบ้างเล็กน้อย ในส่วนของข้อคิดเห็นเพิ่มเติม เราไม่ต้องบันทึก แต่สามารถใช้โปรแกรมแปลงเป็นเสียงได้เลย ในการระบุตัวตนสแตปสุดท้ายระบบจะให้กรอก user name and password เพื่อให้ยืนยันข้อมูล กรณีหากมีการแก้ไข จะสามารถกลับไปได้ในภาพรวม ระบบจะสรุปเพื่อยืนยันรายละเอียดการแจ้งจุดเสี่ยง

ปัจจุบัน ทีมวิจัยอยู่ระหว่างพัฒนา application โดยรวมการวิเคราะห์มูลค่าความสูญเสียอุบัติเหตุรายบุคคลเข้าไปด้วย เพื่อให้มองเห็นภาพความสูญเสียที่เกิดขึ้นในพื้นที่จุดเสี่ยง จุดอันตรายนั้น เมื่อคำนวณมูลค่าความสูญเสียเข้าไปจะทำให้ผู้บริหารกำหนดมาตรการและลำดับความสำคัญได้รวดเร็วและตรงประเด็นมากขึ้น เช่น อุบัติเหตุคนเดินเท้าบริเวณนั้นสูง ก็จะลงทุนกับการป้องกันให้กับคนเดินเท้าต่อไป

ข้อคิดเห็นจากที่ประชุม

- การระบุจุดเสี่ยงจำเป็นต้องมีนิยาม เพราะหากไม่มีนิยามกำกับจะทำให้การระบุเป็นไปโดยปราศจากการควบคุม
- การใช้แอปพลิเคชันนี้ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจะประสบปัญหาในการระบุข้อมูล เพราะอุบัติเหตุที่เป็นคดีแล้วเท่านั้นที่ตำรวจจะรายงาน การกรอกจึงระบุได้เฉพาะจุดที่อันตรายเพราะเกิดเหตุไปแล้ว
- ในอนาคต โปรแกรมควรจะมีการพัฒนาให้สามารถคำนวณได้ว่ารัศมีความสูญเสียในกิโลเมตร (Range) จะได้เท่าไร
- การยึดมาตรฐานเป็นสิ่งดี แต่ไม่ได้หมายความว่ามาตรฐานจะปลอดภัยเสมอไป เพราะฉะนั้นการเถียงเรื่องจำกัดความให้ถือว่าเป็นมาตรฐานทุกมาตรฐาน ของประเทศไทยและญี่ปุ่นใช้ของอเมริกา ถ้าจะลองใช้

พื้นที่บริบทของเราตั้งแต่หนึ่งถึงพันเมตร ว่ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้นถึงสามเคส นั้นหมายถึงมีจุดอันตรายแล้ว เพราะขึ้นอยู่กับงบประมาณที่จำกัดและเวลาของบุคลากรที่ออกไปดูงาน ถ้าจะมุ่งเน้นเรื่องคำจำกัดความ อาจจะต้องเถียงกันไม่หยุด เพราะในกลุ่มคนทำงานมีหลากหลายสาขาและมีนิยามแตกต่างกัน ยกตัวอย่างเช่น ประเทศญี่ปุ่นมีนิยาม แต่เมื่อเข้าชุมชนจะเน้น decentralization ที่ญี่ปุ่นกว่าจะได้คำจำกัดความใช้เวลาถึง 3-5 ปี เพื่อศึกษาจากต่างประเทศที่มีความหลากหลายจนมาสรุปเป็นนิยามของประเทศตนเอง

แลกเปลี่ยนความคิดเห็น

- ปัจจุบันในแต่ละจังหวัด จะมีไลน์กลุ่ม กรณีสมาชิกพบจุดเสี่ยงจะมีการแจ้งเข้ากลุ่มไลน์ จะมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาแก้ไข หากมาใช้แอปพลิเคชัน จะไม่เกิดการ alert หรือไม่ - เสนอให้มี admin แอปฯ เพื่อแจ้งหน่วยงานทางให้มาแจ้งข้อมูลหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไปในอนาคต
- ปัจจุบันมีหลายแอปพลิเคชันที่พัฒนาขึ้นมาคล้ายๆ กัน การเลือกใช้แอปพลิเคชันเพื่อประโยชน์ต่อวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกันจึงต้องชัด เช่น การใช้แอปพลิเคชันในการเก็บข้อมูล และการนำข้อมูลไปวิเคราะห์ต่อเพื่อการ empowerment หรือการสร้างความรู้ให้แก่เยาวชน เป็นต้น
- แอปพลิเคชันนี้จะมีข้อแตกต่างในการจะช่วยให้ชุมชนมีข้อมูลเป็นของตนเองและส่งไปยังส่วนกลางได้

ช่วงบ่าย

วิทยากรอธิบายกิจกรรมปักหมุดจุดเสี่ยง ใช้กระดาษสี ประกอบด้วย สีเขียว แทนสถานที่ที่บ้าน หรือที่ทำงาน สีเหลือง เหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสี่ยง เฉียดที่จะชนกัน และสีส้ม คือจุดอันตรายที่เกิดการชนกัน (หมายเหตุ จุดๆ หนึ่งเป็นได้ทั้งจุดเสี่ยงและจุดอันตราย) จากนั้นแบ่งกลุ่มออกเป็นสามกลุ่ม ในแต่ละกลุ่มจะมีแผนที่ของจังหวัด หลังจากกลุ่มดำเนินการระบุจุดเสี่ยง จุดอันตรายเรียบร้อยแล้ว ให้เลือกจุดเสี่ยง จุดอันตรายที่สุดมาหนึ่งจุดเพื่อวิเคราะห์สาเหตุและแนวทางการแก้ไขปัญหาร่วมกัน พร้อมยกตัวอย่างพื้นที่ที่คณะวิทยากรเคยอบรมและนำกิจกรรมนี้ไปปฏิบัติมาแล้ว ซึ่งมีการลงพื้นที่เพื่ออัดคลิปวิดีโอ เช่น พื้นที่จังหวัดขอนแก่น อุดรธานี สมุทรปราการ

สำหรับแนวทางการวิเคราะห์ จะมีแผ่น A1 ให้เขียนใส่ใน Post it ว่าชื่อพื้นที่จุดเสี่ยง ชื่ออะไร ถนน เหตุเกิดบ่อย ช่วงไหน วันจันทร์-ศุกร์ หรือวันทำงาน วันหยุด เวลา ช่วงระหว่างเวลา ประเภทรถที่ชนกัน ลักษณะถนน (ทางตรง ทางโค้ง วงเวียน ทางขึ้นเขา สีแยก สามแยก) เกิดกี่ครั้ง บาดเจ็บ ตาย เท่าไทร่ กลุ่มอายุที่เกิด ค่าเสียหายที่ได้รับ การประเมิน เช่น ยางแตก กระจกเสียหาย การทำเฟอร์นิเจอร์ข้างทางเสียหาย ลักษณะการชน ประเภทของการ

ชน ตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุ พื้นที่อยู่ในความรับผิดชอบของใคร ข้อมูลต่างๆ เหล่านี้จะทำให้ทราบมาตรการเร่งด่วน ในการป้องกันหรือแก้ไขได้ สาเหตุเกี่ยวกับปัจจัยใด เช่น ถ้าเกิดจากคน สาเหตุจากเมา หลับใน ฯ มาตรการ ป้องกันหรือแก้ไขคืออะไร

การนำเสนอกลุ่ม

1. จุดกัลป์รถบ้านบึง (ทางหลวง ถนนเพชรเกษม) อำเภอเมือง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

จากสถิติพบว่า บริเวณดังกล่าวเกิดอุบัติเหตุแปดครั้ง เสียชีวิตหนึ่งครั้ง ส่วนใหญ่จะเกิดเหตุเวลากลางวัน มากกว่ากลางคืน มีจุดกัลป์รถเป็นสี่แยกอยู่เยื้องกัน ไม่มีสัญญาณไฟ จากเคสที่เกิดหลายๆ ทำให้ชุมชนจัดเวทีขอไฟ แดง แต่หน่วยงานที่รับผิดชอบคือทางหลวงแจ้งว่าทำไม่ได้เพราะปริมาณรถไม่มากพอ ต่อมาเมื่อมีผู้เสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุ คุณยายลูกชน ชุมชนและหน่วยงานจึงมีการกำหนดแผนที่จะทำทางลอดบริเวณนั้นขึ้น

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

- ปัจจัยสำคัญอยู่ที่พลังของคนในพื้นที่เพราะตนเองเดือนร้อน การทำงานของเราคือการทำงานแนว ราบเป็นหัวใจ สอจร.เป็นเพียงตัวเร่งให้เกิดการแก้ไขปัญหา และที่สุดคือการถอยออกมาให้ชุมชน เป็นผู้แก้ไขด้วยตนเอง
- ต้องมีการนำข้อมูลที่ผ่านมาหารือกันและยังแก้ไขไม่ได้ไป “ชง” เข้าสู่เวทีไล่ระดับตั้งแต่ ศูนย์ถนนฯ ตำบล ต่อ ศูนย์ถนนฯ อำเภอ และจังหวัด เพื่อให้ชุมชนเกิดความรู้สึกและรับรู้ได้ว่าสิ่งที่ชุมชนเสนอ ได้รับการตอบรับและนำไปปรับปรุงแก้ไข
- ในการจัดประชุมในพื้นที่ จำเป็นต้องมีผู้เชี่ยวชาญในสาขาเข้าไปเกี่ยวข้อง เช่น วิศวกร เจ้าหน้าที่ สาธารณสุข เพื่อให้ข้อคิดเห็นและคำแนะนำมาตรการที่ถูกต้องเหมาะสม เช่น กรณีเกิดจากพฤติกรรม เสี่ยงคน วิธีการคือช่วงแรกให้ชุมชนยกประเด็นและมาตรการที่ต้องการแก้ไข จากนั้นให้ขอความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญเฉพาะ เช่น เจ้าหน้าที่สาธารณสุข แพทย์ เป็นต้น และขอความเห็นจากชุมชน อีกครั้งว่ายอมรับหรือไม่ ซึ่งนับเป็นกระบวนการที่หารือร่วมกันอย่างแท้จริง

2. บริเวณจุดชมวิว เขื่อนป่าสัก ก่อนถึงจะเป็นสถานีตำรวจเมื่อเลยสถานี เด็กจะเหยียบขับเร็วบนเส้นทางตรง พบว่า บริเวณดังกล่าวมีเหตุเกิดรถจักรยานยนต์ประมาณยี่สิบครั้ง เสียชีวิตสองราย เคสที่สองเกิดจากเด็ก แวนซ์ขี่รถจักรยานยนต์ชนรถอ้อยที่จอดข้างทาง ส่วนใหญ่เมา ชิง ต้มสุรา ยาเสพติด ช่วงอายุจะเป็นวัยรุ่น ระหว่าง 15-16 ปี ถนนไม่มี speed hump ชะลอความเร็ว ไม่มีสัญญาณไฟ กลางคืนมืด ไม่มีเกาะกลาง

ไม่มีแผงกัน รถส่วนใหญ่ตัดแปลงเครื่อง ท่อไอเสีย ตัดกระจกรมองข้าง ปาดเบาะ ล้อเล็ก สิ่งแวดล้อม ไฟช่วงกลางจะมีดทั้งหมด

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

1. เวลาเขียนระดมความคิด “ปัจจัย” สาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ (คน รถ ถนน สภาพแวดล้อม) ต้องระวังการเขียนแนวคิดที่ “เป็นคำตอบ” ให้กับชาวบ้าน ควรเขียนข้อมูลในลักษณะ “แนวทาง” (Hint) เท่านั้น
2. แนวทางชุดคำถามที่จะใช้ชวนชุมชนพูดคุย (ข้อเสนอแนะให้พูดไปเรื่อยๆ อย่าเพิ่งไปเสนอไอเดีย จะทำให้ชาวบ้านไม่แสดงความคิดเห็น หรือยกมือเห็นด้วยในทันที รวมถึงผู้ที่เป็นเจ้าหน้าที่อย่าเพิ่งแสดงตัว จะทำให้ชาวบ้านไม่กล้าออกความคิดเห็น)
 - อะไรเป็นปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุครั้งนี้
 - รถอ้อยจอดข้างทาง
 - เด็กชิ่ง
 - ในความคิดเราจะควบคุมพฤติกรรมเด็กวัยรุนอย่างไร - ให้ผู้ใช้รถปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ประสานงานกับชุมชน รณรงค์ลูกหลานสวมหมวก ประสานตำรวจให้ลงมาดู เข้าชุมชนโดยเข้าหากกลุ่ม อสม. ต้นแบบ เพื่อช่วยดูแลกำกับลูกบ้านในชุมชน มีรางวัลสร้างแรงจูงใจ แก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงเด็กแวนซ์อีกทางคือหาผู้ใหญ่ในกลุ่มเด็กแวนซ์ เข้าไปรณรงค์เสริมชวนเป็นอาสาสมัครจราจร กลุ่มนี้จะมีความเป็นผู้นำสูง หากหาหัวใจที่มาได้จะเปลี่ยนแนวคิดของทั้งกลุ่มได้
3. บริเวณเกิดเหตุคือทางหลวงหมายเลข 340 ระหว่างศรีประจันต์และสามชุก จุดนี้เป็นสามแยกไม่มีสัญญาณไฟ เกิดอุบัติเหตุปีหนึ่งเสียชีวิตประมาณหนึ่งถึงสองราย ส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ เกิดจากเส้นสายรองที่จะข้ามถนนและจะวิ่งขึ้นเหนือ ค่าเสียหายประมาณห้าแสน ตัดหน้ารถกระชั้นชิด เป็นสาเหตุหลัก ของเคสเดือนที่แล้วส่งผลให้เสียชีวิต มีชุมชนเสนอให้ติดสัญญาณไฟ แต่เนื่องจากปริมาณรถไม่เพียงพอ (สองหมื่นคันต่อวัน) ประกอบกับบริเวณช่วงถนนนั้นมีไฟแดงก่อนและหลังจุดเกิดเหตุแล้วสองจุด ทำให้การติดตั้งไฟแดงไม่เหมาะสมกับคนนอกพื้นที่ที่ต้องติดไฟแดงถึงสามไฟแดงสวนทางกับคนในพื้นที่ที่ต้องการไฟ

แดงเพื่อแก้ไขปัญห สาเหตุของการเกิดเหตุเคสนี้เกิดจากพฤติกรรมเสี่ยงอย่างเดียว (เป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจ เกิดจากไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร) อยากให้ชุมชนเสนอความคิดที่จะแก้ไขปัญหานี้ร่วมกัน

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

1. เว้นว่างข้อสรุปของมติไว้ เพื่อให้โจทย์ชุมชนไปคิดคำตอบและพัฒนาโจทย์ต่อเนื่อง
2. การรับฟังเป็นสิ่งที่ดีที่สุด

ช่วงสุดท้าย คุณชัชวาลวัฒน์ ได้แจ้งที่ประชุมเรื่องปฏิทินกิจกรรมของส่วนกลาง โดย สอจร.กลาง กำลังจะจัดอบรมหลักสูตรวิทยากรกระบวนการให้กับพี่เลี้ยงทุกภาค โดยจะมีการอบรมจำกัดจำนวนคนรุ่นละ 35 คน เป้าหมายของการอบรมคือต้องการติดตั้งความรู้ในเรื่องการจัดกระบวนการในพื้นที่ให้กับพี่เลี้ยง การใช้เครื่องมือ การระดมความคิดเพื่อให้กลับไปดำเนินงานกระบวนการในพื้นที่ตนเองรับผิดชอบต่อไป ซึ่งจากบทเรียนการจัดประชุมสองวันนี้เราเห็นแล้วว่าท่าทีของคนนำคุยสำคัญมาก การไม่สรุปความคิดของตนเอง แต่ต้องเน้นการระดมความคิดจากคนในที่ประชุมหรือคนในพื้นที่ผ่านหัวใจคือการฟังจะเกิดประโยชน์อย่างมาก