

บทความวิจัยต้นฉบับ :  
ผลการจัดการด่านชุมชนเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน อำเภอวังน้ำเขียว  
จังหวัดนครราชสีมา

Results of Community Checkpoint Management to Road Accident Prevention,  
Wang Nam Khiao District, Nakhon Ratchasima Province

สมบุญ จิตต์พิมาย

Somboon Jitphimai

สำนักงานสาธารณสุขอำเภอวังน้ำเขียว จังหวัดนครราชสีมา

Wang Nam Khiao District Public Health Office, Nakhon Ratchasima Province

เบอร์โทรศัพท์ 08-6252-5367; E-mail: somboon\_yao@hotmail.com

วันที่รับ 18 มิ.ย. 2564; วันที่แก้ไข 24 มิ.ย. 2564; วันที่ตอบรับ 30 มิ.ย. 2564

**บทคัดย่อ**

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาแนวทางการจัดการด่านชุมชน และศึกษาผลการจัดการด่านชุมชนในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน ดำเนินการระหว่างเดือนเมษายน ถึง เดือนสิงหาคม พ.ศ. 2563 ในพื้นที่ 5 ตำบล เก็บข้อมูลวิจัยตามเวลา 4 ช่วงของวันหยุดยาวต่อเนื่อง แบ่งกลุ่มเป้าหมายเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มผู้ปฏิบัติงาน และกลุ่มผู้ขับขี่ยานพาหนะ เครื่องมือที่ใช้เป็นทั้งเครื่องมือเชิงกระบวนการ และเครื่องมือในการเก็บข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา

ผลการวิจัยพบว่า แนวทางการจัดการด่านชุมชนในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน คือหลัก “4S” และ “SARIME” พบว่า ทั้ง 5 พื้นที่ มีการเตรียมความพร้อมอยู่ในระดับดีมาก และด้านผลการจัดตั้งด่านชุมชนพบว่า มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด 180 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บทั้งหมด 187 คน ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่เป็นจักรยานยนต์ ซึ่งพบถึงร้อยละ 82.8 ด้านพฤติกรรม

ผู้ขับขี่และผู้โดยสารพบว่า ผู้ขับขี่ร้อยละ 17.8 มีอาการเมาสุราเช่นเดียวกับผู้โดยสาร ผู้ร่วมเดินทางซึ่งพบร้อยละ 27.5 นอกจากนี้ยังพบว่า ผู้ขับขี่ร้อยละ 23.3 และผู้โดยสารร้อยละ 38.0 ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยหรือสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ และร้อยละ 40.3 ขับรถเร็วหรือมีพฤติกรรมขับขี่ที่อันตราย อย่างไรก็ตาม ประชาชนที่ถูกเรียกตรวจและมีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ได้ถูกดำเนินการทั้งในรูปแบบมาตรการทางสังคม และมาตรการทางกฎหมาย

อย่างไรก็ตาม การจัดการด่านชุมชนให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เกิดจากปัจจัยหลายประการ ซึ่งการสร้างพฤติกรรมการขับขี่ที่ถูกต้องของผู้ขับขี่และผู้โดยสารยังคงเป็นแนวทางสำคัญในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ทั้งนี้ การวิจัยครั้งต่อไปจำเป็นต้องมีการศึกษานวัตกรรมในการพัฒนาพฤติกรรมการขับขี่ที่ดีของประชาชนในอนาคต

**คำสำคัญ:** ด่านชุมชน; อุบัติเหตุทางถนน; การมีส่วนร่วม; หลัก 4S; หลัก SARIME

## Abstract

This research is participatory action research (PAR), aimed to community checkpoint management (CCM) guideline development, and studied results of them to road accident (RA) prevention also, as since, 2020, April to August, which divided to four periods of continually long weekend. The ve sub-districts were selected to research conduction. The targets were separated to two groups, as rst was implementors, and driver and passenger were second group. Tools were set as a both of processes and data gathering tools. Descriptive statistic was used to data analysis.

The results found “4S” and “SARIME” were a guideline of CCM to road accident prevention. On CCM preparing found that all of them had prepared to CCM as an excellence level. Including, the results of CCM operation reported number of RA as 180 times, 187 cases of injury, there was not dead. The most of vehicle accident type was motorcycle as 82.8%. Moreover, the inappropriate behavior of them was within a drunker or alcohol drinking, in the driver as 17.8%, and the passenger as 27.5%, and also 23.3% of the driver who had been without a seat belt fastening or a helmet wearing, and as well as 38.0% of the passenger. And then, 40.3% of the driver had driven speedily over more than regulation or be risk to dangerous driving, as the same time, those of them had been informed or advised with social measure

and law enforce to their behavior improvement when they were inspected by the Officer.

However, the efficiency and effectiveness were composed from many factors, especially, the appropriate behavior of driver and passenger. So, the appropriate behavior improvement for both was essential conduction to RA prevention. Thus, the next research conduction will be creation of innovation to appropriate behavior of them.

**Key words:** Community checkpoint management; Road accident; Participation; 4S; SARIME

## บทนำ

อุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุการตายสูงสุด 1 ใน 3 อันดับแรกของไทย ทั้งนี้ จากรายงานของศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ระบุว่า ในปี 2562 ที่ผ่านมา ประเทศไทยมีการเกิดอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด 942,205 ราย ในจำนวนนี้แบ่งเป็นบาดเจ็บจำนวน 925,029 ราย และ เสียชีวิตจำนวน 17,176 ราย โดยองค์การอนามัยโลกได้จัดให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงเป็นอันดับ 9 ของโลก เมื่อวิเคราะห์สถานการณ์ทั้งในระดับจังหวัดและระดับอำเภอพบว่า ในปี 2562 จังหวัดนครราชสีมามีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด 13,837 ครั้ง มีผู้ประสบเหตุรวมทั้งสิ้น 39,114 ราย แบ่งเป็นบาดเจ็บจำนวน 38,541 ราย และเสียชีวิต จำนวน 573 ราย อยู่ในลำดับที่ 3 ของประเทศ โดยเฉพาะในช่วง 7 วันอันตรายของเทศกาลวันหยุดสำคัญพบว่า ช่วงเทศกาลปีใหม่ มีผู้เสียชีวิตจำนวน 27 ราย

และเทศกาลสงกรานต์ที่มีผู้เสียชีวิตจำนวน 19 ราย<sup>[1]</sup>

ในส่วนของอำเภอวังน้ำเขียวพบว่า สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี 2562 ของอำเภอวังน้ำเขียว มีจำนวนทั้งสิ้น 138 ครั้ง มีผู้ประสบเหตุรวมทั้งหมด 151 ราย แบ่งเป็นผู้บาดเจ็บจำนวน 144 ราย และเสียชีวิต จำนวน 7 ราย อยู่ในอันดับที่ 22 ของจังหวัดนครราชสีมา<sup>[2]</sup> ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าว สัมพันธ์กับพฤติกรรมของตัวบุคคล สิ่งแวดล้อม ถนน พาหนะ รวมไปถึงนโยบายและการบริหารจัดการต่าง ๆ แม้อำเภอวังน้ำเขียวจะยังไม่พบผู้เสียชีวิตในช่วงเทศกาลสำคัญ แต่อย่างไรก็ตาม อำเภอวังน้ำเขียวจำเป็นต้องมีมาตรการในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอย่างเคร่งครัดและต่อเนื่อง เนื่องจากพื้นที่อำเภอวังน้ำเขียว มีลักษณะภูมิประเทศเป็นลักษณะภูเขาและที่ลาดชันเป็นลอนคลื่นสลับกันตลอดทั้งพื้นที่ ในรูปกระทะคว่ำ และมีพื้นที่บางส่วนเป็นที่ราบลุ่ม มีทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304 เป็นถนนเส้นหลักที่พาดผ่านจากอำเภอกบินทร์บุรี จังหวัดปราจีนบุรี ผ่านอำเภอวังน้ำเขียวยาวลงไปถึงอำเภอบึงขัง ซึ่งถนนดังกล่าวถือเป็นเส้นทางที่ใช้ในการเดินทางและเชื่อมต่อไปยังภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ นอกจากนี้ อำเภอวังน้ำเขียวยังเป็นอำเภอของแหล่งท่องเที่ยว ดังนั้น จึงมีประชาชนทั้งที่เป็นคนในจังหวัดและต่างจังหวัด เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่หรือเดินทางผ่านไปมาเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลสำคัญ ๆ หลัก ๆ ได้แก่ เทศกาลช่วงปีใหม่ (ช่วงเดือนมกราคม) เทศกาลวันดอกเบญจมาศบาน (ช่วงเดือนกุมภาพันธ์) และเทศกาลช่วงสงกรานต์

(เดือนเมษายน) จึงเป็นปัจจัยเอื้อปัจจัยหนึ่งที่น่าไปสู่การสัญจรด้วยยานพาหนะรถยนต์ รถจักรยานยนต์ หรือยานพาหนะอื่น ๆ บนถนนอย่างคับคั่งตลอดเวลา โดยนอกจากการใช้ความเร็วในการขับขี่แล้ว ความหนาแน่นของการสัญจรบนท้องถนน ก็ถือเป็นปัจจัยหลักอีกหนึ่งปัจจัยในการเกิดอุบัติเหตุของอำเภอวังน้ำเขียว

ทั้งนี้ ที่ผ่านมามีการจัดการด้านชุมชนเกิดจากการของหน่วยงานภาครัฐที่ส่งการลงไปยังพื้นที่ โดยมีแนวทางที่ภาครัฐเองกำหนดขึ้นเป็นกรอบการปฏิบัติงาน แต่ขาดการรับฟังข้อเสนอแนะและความคิดเห็นของชุมชน ส่งผลให้การดำเนินงานเป็นไปในแนวตั้งเชิงอำนาจ ไม่สามารถสร้างความเป็นเจ้าของให้แก่ชุมชนได้ ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยหวังว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะมีการสร้างการมีส่วนร่วมกับชุมชน ในการวิเคราะห์สถานการณ์ เพื่อการกำหนดเป้าหมาย การวางแผนการจัดการด้านชุมชน และนำไปสู่การจัดการด้านชุมชนได้อย่างมีประสิทธิภาพบนบริบทของแต่ละพื้นที่ ดังนั้น ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจากการวิจัย จะเป็นแนวทางหรือเป็นต้นแบบสำหรับการจัดการด้านชุมชน เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในชุมชนอื่นทั้งในเชิงนโยบายและเชิงปฏิบัติในระดับพื้นที่ภายใต้บริบทของชุมชนที่มีความหลากหลายทั้งด้านสังคม วัฒนธรรม และประเพณีที่เป็นปัจจัยเสริมในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน รวมถึงเกิด การจัดการด้านชุมชนให้มีประสิทธิภาพ จนนำไปสู่ การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ สามารถลดการเกิดอุบัติเหตุในช่วงวันหยุดยาว ลดการบาดเจ็บ ความพิการ และเสียชีวิตของประชาชน

### วัตถุประสงค์การวิจัย

วัตถุประสงค์ในการวิจัยมีทั้งหมด 2 วัตถุประสงค์หลัก คือ

1. เพื่อพัฒนาแนวทางการจัดการด้านชุมชน
2. เพื่อศึกษาผลการจัดการด้านชุมชนในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน

### ขอบเขตการวิจัย

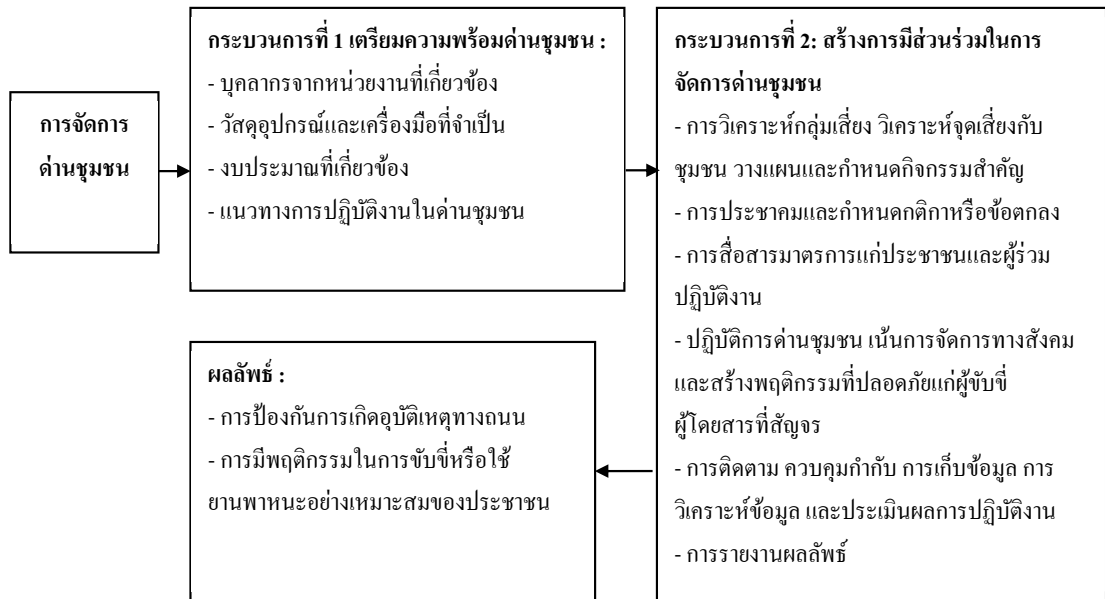
การวิจัยครั้งนี้ดำเนินการระหว่างเดือนเมษายน พ.ศ. 2563 ถึง เดือนสิงหาคม พ.ศ. 2563 ดำเนินการในพื้นที่ 5 ตำบลของอำเภอวังน้ำเขียว จังหวัดนครราชสีมา เก็บข้อมูลวิจัยระหว่างเดือนเมษายน ถึง เดือนกรกฎาคม 2563 แบ่งเป็น 4 ช่วงเวลาดังนี้

1. ช่วงที่ 1 ระหว่างเดือนเมษายน 2563 ซึ่งมีวันหยุด คือ วันจักรี และวันสงกรานต์ (รัฐบาลยกเลิกเป็นวันหยุด แต่ถือเป็นส่วนหนึ่งงานวิจัยครั้งนี้)
2. ช่วงที่ 2 ระหว่างเดือนพฤษภาคม 2563 ซึ่งมีวันหยุด คือ วันแรงงานแห่งชาติ วันฉัตรมงคล วันวิสาขบูชา และวันพีชมงคล
3. ช่วงที่ 3 ระหว่างเดือนมิถุนายน 2563 ซึ่งมีวันหยุด คือ วันเฉลิมพระชนมพรรษา สมเด็จพระนางเจ้าสุทิดา พัชรสุธาพิมลลักษณ พระบรมราชินี

4. ช่วงที่ 4 ระหว่างเดือนกรกฎาคม 2563 ซึ่งมีวันหยุด คือ วันอาสาฬหบูชา วันเข้าพรรษา และวันหยุดชดเชยวันอาสาฬหบูชา วันหยุดเพิ่มเติมตามมติคณะรัฐมนตรี วันหยุดชดเชยวันสงกรานต์ และวันเฉลิมพระชนมพรรษา พระบาทสมเด็จพระปรเมนทรรามาธิบดีศรีสินทรมหาวชิราลงกรณพระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว

โดยการปฏิบัติการตั้งด้านชุมชนในวันหยุดยาวในการวิจัยครั้งนี้ จะดำเนินการในแต่ละช่วงเวลาที่มียุติหยุดติดต่อกันไม่น้อยกว่า 3 วัน หรืออาจมากกว่าขึ้นอยู่กับนโยบายของนายอำเภอหรือผู้มีอำนาจในการสั่งการเป็นหลัก แต่การเก็บข้อมูลสำคัญจะเป็นไปตามหลักการของกระบวนการวิจัยอย่างเคร่งครัด ภายใต้กรอบแนวคิดการวิจัย คือ การเตรียมความพร้อมด้านชุมชน การสร้างการมีส่วนร่วมในการจัดการด้านชุมชน ที่จะนำไปสู่การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และการมีพฤติกรรมในการขับขี่หรือใช้ยานพาหนะอย่างเหมาะสมของประชาชน ดังภาพ 1

**กรอบแนวคิดการวิจัย**



**ภาพ 1** แสดงกรอบแนวคิดการวิจัย

**วิธีดำเนินการวิจัย**

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม (participatory action research: PAR) สำหรับการพัฒนาแนวทางและจัดการด้านชุมชนในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในเขตพื้นที่ชุมชนครอบคลุม 5 ตำบล ของอำเภอวังน้ำเขียว จังหวัดนครราชสีมา ทั้งนี้แต่ละตำบลจะถูกระบุรหัสตำบลแทนการระบุชื่อเพื่อป้องกันการละเมิดสิทธิพื้นที่เป้าหมายและกลุ่มผู้ร่วมปฏิบัติงานโดยมีวิธีการและขั้นตอน ดังนี้

**1. กลุ่มเป้าหมาย** แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

**1.1 กลุ่มผู้ปฏิบัติงานด้านชุมชน** ประกอบด้วย (1) ผู้แทนฝ่ายท้องถิ่น เช่น ข้าราชการ

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่ได้รับมอบหมาย และสมาชิกสภาองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในหมู่บ้าน เป็นต้น (2) ผู้แทนฝ่ายปกครอง เช่น กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน (3) ผู้แทนจากโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล (รพ.สต.) (4) อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) (5) อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.) (6) ชุรกรศึกษาความปลอดภัยหมู่บ้าน (ชรบ.) (7) เจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่ (8) อื่นๆตามความเหมาะสม รวมทั้งหมดไม่น้อยกว่า 10 คน

**1.2 กลุ่มผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เดินทางสัญจรผ่านด้านชุมชน** ซึ่งจะถูกรวบรวมและสัมภาษณ์พฤติกรรมในการขับขี่ยานพาหนะตามช่วงเวลา 4 ช่วงเวลา ๆ ละไม่น้อยกว่า 100 คน

รวมทั้งสิ้น 400 คน โดยการคำนวณขนาดตัวอย่าง ด้วยสูตรคำนวณของยามานะ<sup>[3]</sup> ซึ่งผู้ขับขี่ยานพาหนะประเภทรถยนต์ตั้งแต่ 4 ล้อขึ้นไป และ (2) ผู้ขับขี่ยานยนต์ไม่เกิน 4 ล้อ ซึ่งกลุ่มเหล่านี้ได้จากยานพาหนะที่ถูกเรียกตรวจ ณ ที่ตั้งด้านชุมชน จำนวน 200 คัน

**2. กระบวนการวิจัย การเก็บข้อมูล และ เครื่องมือที่ใช้** การวิจัยครั้งนี้แบ่งกระบวนการออกเป็น 3 กระบวนการ ดังนี้

**2.1 กระบวนการพัฒนาแนวทางและ จัดการด้านชุมชน** มีกิจกรรมหลักดังนี้

1) กำหนดโครงสร้างผู้ปฏิบัติหน้าที่ ประจำด้านชุมชน และออกเป็นคำสั่งแบบ บูรณาการ ซึ่งลงนามโดยนายอำเภอ

2) อบรมสร้างความรู้ ความเข้าใจ ในการบริหารจัดการด้านชุมชน เพื่อวิเคราะห์ ปัญหาอุปสรรคในการจัดการด้านที่ผ่านมา และ นำไปกำหนดรูปแบบการพัฒนาแนวทางในรูปแบบใหม่

3) ประชุมเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม เพื่อกำหนดรูปแบบการจัดการด้านชุมชน บทบาท หน้าที่ของผู้ปฏิบัติงานจากแต่ละหน่วยงาน แนวทางการเรียกตรวจและเสริมสร้างพฤติกรรม การขับขี่ที่ปลอดภัยให้แก่ประชาชน เครื่องมือ ในการเก็บรวบรวมข้อมูล การรายงานและการ สะท้อนผลการดำเนินงาน

4) ดำเนินการตั้งด้านชุมชนตามแนวทาง ที่กำหนด ติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน ตามช่วงเวลาที่กำหนด และมีการประชุมสะท้อน ผลลัพธ์ทุกครั้งหลังเสร็จสิ้นภารกิจในแต่ละช่วงเวลา

โดยใช้แบบบันทึกการดำเนินงานด้านชุมชนที่ผ่าน การพัฒนาคุณภาพของเครื่องมือแล้ว

**2.2 กระบวนการประเมินและสร้างเสริม พฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยของประชาชน** มีกิจกรรมหลักดังนี้

1) กำหนดคุณสมบัติกลุ่มเป้าหมายที่ ต้องได้รับการประเมิน และเสริมสร้างพฤติกรรม การขับขี่ที่ปลอดภัยให้แก่ประชาชน

2) กำหนดช่วงเวลาในการสุ่มเรียกตรวจ และการเสริมสร้างพฤติกรรมขับขี่ที่ปลอดภัย พร้อมมอบหมายภารกิจให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

3) รวบรวมข้อมูลการสุ่มเรียกตรวจ และ การเสริมสร้างพฤติกรรมที่ดี และวิเคราะห์ผล การจัดตั้งด้านชุมชนทั้ง 5 ตำบล โดยใช้แบบ ประเมินพฤติกรรมกรรมการขับขี่ยานพาหนะของ ประชาชน ที่ผ่านการตรวจสอบคุณภาพแล้ว

4) รายงานผลการจัดตั้งด้านชุมชน

**2.3 กระบวนการถอดบทเรียน และการ รายงานผลลัพธ์** มีกิจกรรมหลักดังนี้

1) จัดเวทีถอดบทเรียนการจัดการด้าน ชุมชน โดยเชิญตัวแทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เข้าร่วมเวที

2) จัดทำรายงานการวิจัยฉบับสมบูรณ์ ทั้งนี้ ข้อมูลทั้งหมดจะถูกตรวจสอบความครบ ถ้วนสมบูรณ์ และจะนำมาวิเคราะห์ด้วยสถิติ เชิงพรรณนา ได้แก่ จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่ามัธยฐาน ค่าสูงสุดและ ค่าต่ำสุด

## ผลการวิจัย

จากการวิจัยพบว่า แนวทางการจัดการด้านชุมชนที่ดีที่จะก่อให้เกิดการปฏิบัติหน้าที่ของบุคลากรอย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถป้องกันอุบัติเหตุทางถนนได้ ซึ่งแบ่งเป็นแนวทางสำหรับการจัดการด้านชุมชน 2 ระดับ คือ ระดับอำเภอ และระดับตำบล ชุมชน หรือ พื้นที่ ทั้งนี้ ในระดับอำเภอจำเป็นต้องยึดหลัก “4S หรือ Four S” ดังภาพ 2 ดังนี้

**1. Structure** คือ ในแนวทางของผู้บริหารหรือผู้กำหนดมาตรการ ต้องมีการจัดโครงสร้างและแบ่งบทบาทหน้าที่บุคคลจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นผู้ที่จะเข้าร่วมปฏิบัติการในด้านชุมชนให้ชัดเจนไม่มีการทับซ้อนบทบาทซึ่งกันและกัน ซึ่งสามารถแต่งตั้งเป็นคำสั่งในการปฏิบัติงานที่ลงนามโดยนายอำเภอ หรือผู้ได้รับมอบหมาย และถ่ายทอดคำสั่งเป็นลำดับชั้นลงไปถึงระดับตำบล ชุมชน หรือพื้นที่นั้น

**2. Support** คือ การสนับสนุนงบประมาณ ตั้งแต่ค่าตอบแทนหรือเบี้ยเลี้ยงผู้ปฏิบัติงาน ค่าอาหารและเครื่องดื่มระหว่างปฏิบัติงาน สวัสดิการอื่น ๆ ไปจนถึงทรัพยากร อุปกรณ์ วัสดุ สิ่งของ เครื่องมือ อื่นๆที่จำเป็นในการจัดการด้านชุมชน อาทิ ไฟฟ้าส่องสว่าง ป้ายจุดตรวจป้ายเตือน สัญญาณจราจรต่าง ๆ เครื่องมือในการตรวจจับความเร็ว เครื่องมือในการวัดระดับแอลกอฮอล์ เครื่องมือในการสื่อสารความเสี่ยง เป็นต้น

**3. Skill** คือ การเตรียมความพร้อมทักษะในการปฏิบัติงานของผู้ร่วมปฏิบัติการ ณ ด้านชุมชน รวมถึงสร้างความรู้ความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ของเขาเหล่านั้น เพื่อนำไปสู่

การปฏิบัติที่ถูกต้องและเป็นไปตามแนวปฏิบัติ ซึ่งทักษะ องค์ความรู้ต่าง ๆ สามารถสร้างหรือพัฒนาได้โดยการฝึกอบรม หรือศึกษาดูงานด้านต้นแบบ เพื่อนำมาปรับใช้ในด้านของตนเองให้ดียิ่งขึ้น

**4. Supervise** คือ การออกนิเทศหรือติดตามผลการจัดการด้านชุมชนอย่างต่อเนื่อง ผู้นิเทศจำเป็นต้องมีการประเมินผลการปฏิบัติงานเป็นระยะและต่อเนื่อง แล้วสามารถสะท้อนผลการปฏิบัติงาน หรือถ่ายทอดเทคนิควิธีการที่เหมาะสมให้ผู้ปฏิบัติงานได้เป็นอย่างดี เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานนำไปพัฒนาปรับปรุงการจัดการด้านให้ดียิ่งขึ้น

สำหรับแนวทางจัดการด้านชุมชนในระดับตำบลนั้น นอกจากผู้ปฏิบัติการจะต้องสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน ให้ชุมชนเข้ามาร่วมหนุนเสริมการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานแล้ว การจัดการด้านชุมชนระดับตำบลจำเป็นต้องยึดหลัก “SARIME” ดังนี้

**1. Structure** คือ การจัดโครงสร้างและแบ่งบทบาทหน้าที่ระดับตำบลในแนวทางของผู้ปฏิบัติงาน เพื่อลดความซ้ำซ้อนหรือความขัดแย้งในบทบาทหน้าที่ระหว่างปฏิบัติการ ณ ด้านชุมชน รวมถึงการมอบหมายอำนาจหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายเมื่อมีกรณีที่จะต้องใช้กฎหมายเข้าระงับเหตุการณ์

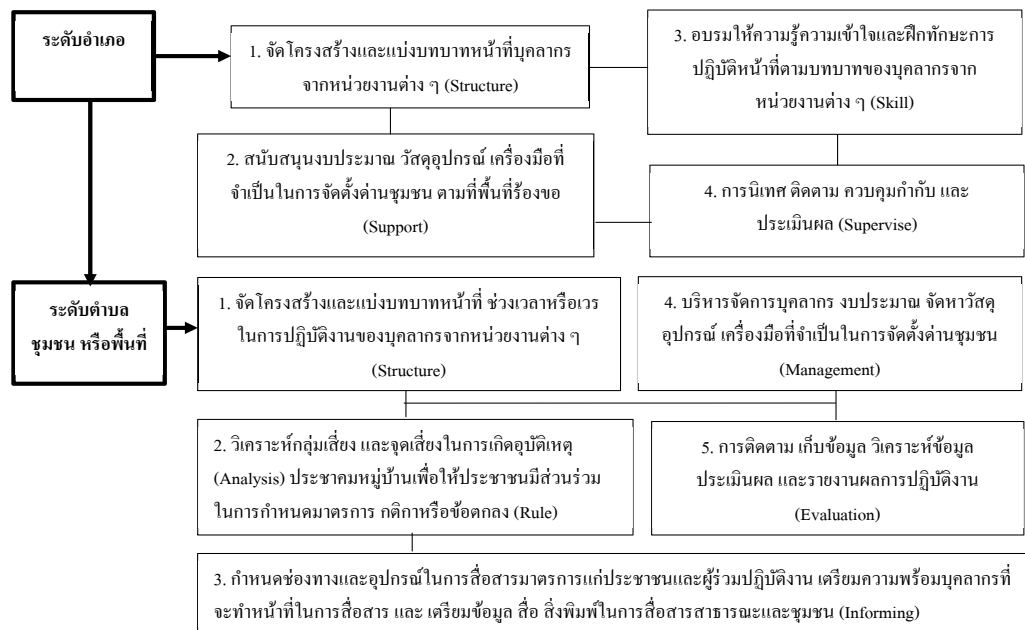
**2. Analysis** คือ การวิเคราะห์พื้นที่เสี่ยงและวิเคราะห์กลุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ถือเป็นกระบวนการจัดการข้อมูลสำคัญลำดับแรกก่อนมีการตั้งด้านชุมชน เนื่องจากสามารถทำให้มีการจัดการได้ตรงตามความเสี่ยงแล้ว ยังช่วยให้การปฏิบัติงานมีการกำหนดเป้าหมายได้ชัดเจนมากขึ้น และสามารถนำไปสู่การจัดการจุดเสี่ยงนั้นได้

**3. Rule** คือ การกำหนดกติกา หรือ ข้อตกลงระหว่างชุมชนกับเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงาน ณ ด่านชุมชน ที่จะส่งผลไปยังผู้ที่สัญจรผ่านไปมา ณ ด่านชุมชนนั้น ซึ่งการกำหนดกติกา หรือข้อตกลงดังกล่าวจะมาจากการประชาคมประชาชน เพื่อหาฉันทามติในการกำหนดกฎระเบียบที่จะเป็นมาตรการหรือเครื่องมือในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนได้

**4. Informing** คือ การชี้แจง การสื่อสาร หรือการแจ้งข้อมูลสำคัญให้ประชาชนในชุมชน หรือผู้สัญจรผ่านไปมาทราบ ถือเป็นปัจจัยสำคัญอย่างหนึ่งที่จะก่อให้เกิดความร่วมมือให้ปฏิบัติตามกติกา หรือข้อตกลงที่ด่านชุมชนได้กำหนดขึ้น ดังนั้น ผู้ที่ทำหน้าที่ในการชี้แจง สื่อสาร หรือให้ข้อมูลจำเป็นต้องมีทักษะการสื่อสารเป็นอย่างดี ทั้งในระดับการสื่อสารสาธารณะหรือการสื่อสารส่วนบุคคล เพื่อช่วยลดความขัดแย้งในกรณีเกิดเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์ขณะปฏิบัติงาน

**5. Management** คือ บริหารการจัดการกำลังคนหรือเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ให้บุคลากรมีขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงานตลอดระยะเวลาที่ตั้งด่านชุมชน รวมไปถึงการจัดสรรปันส่วนงบประมาณ ทรัพยากร วัสดุอุปกรณ์ที่นำไปใช้ในการจัดการด่านชุมชนให้เป็นไปตามระเบียบและก่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด เพื่อให้การดำเนินการเกิดประสิทธิผลตามเป้าหมายที่กำหนด

**6. Evaluation** คือ ประเมินผลการปฏิบัติงานอย่างเหมาะสม นั่นคือ แบ่งช่วงเวลาในการประเมิน การเก็บรวบรวมข้อมูลที่จำเป็นนำไปสู่การวิเคราะห์ผลการปฏิบัติงาน ที่จะนำมาใช้ในการสะท้อนผลเพื่อการพัฒนาปรับปรุงให้การจัดการด่านชุมชนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ตั้งแต่แรกเริ่มจนถึงสิ้นสุดการจัดตั้งด่านชุมชน เพื่อนำไปเขียนเป็นรายงานผลการปฏิบัติงานอย่างตรงไปตรงมาในลำดับสุดท้าย



ภาพ 2 แสดงแนวทางการจัดการด่านชุมชนของอำเภอวังน้ำเขียว จังหวัดนครราชสีมา



ทั้งนี้ ในทางปฏิบัตินั้น ก่อนตั้งด่านชุมชน ผู้จัดการด่านชุมชนจำเป็นต้องเตรียมความพร้อมในการจัดตั้งด่านชุมชน ซึ่งจากการวิจัยครั้งนี้ได้มี การประเมินความพร้อมของด่านชุมชน ก่อนการจัดตั้งด่านของทั้ง 5 พื้นที่ ซึ่งพบว่า ทั้ง 5 พื้นที่ที่มีการเตรียมความพร้อมอยู่ในระดับดีมาก คือ ทุกพื้นที่ที่มีการประชุมหมู่บ้านเพื่อกำหนดกติกาชุมชน มีการวิเคราะห์กลุ่มเสี่ยง และจุดเสี่ยง โดยให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนดมาตรการกีดกันหรือข้อตกลง มีการเตรียมความพร้อมในการสื่อสารมาตรการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยมี

ช่องทางและอุปกรณ์ในการสื่อสารมาตรการ มีการเตรียมความพร้อมบุคลากรที่จะทำหน้าที่ในการสื่อสาร มีการเตรียมข้อมูล สื่อ สิ่งพิมพ์ในการสื่อสารให้กับประชาชนที่สัญจรผ่านไปมาได้รับทราบ นอกจากนี้ ยังมีการเตรียมความพร้อมผู้ปฏิบัติงาน ด้วยการแบ่งบทบาทหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานอย่างชัดเจน มีการจัดอบรมความรู้และทักษะผู้ปฏิบัติงานตามบทบาทที่ต้องรับผิดชอบ รวมถึงผู้จัดตั้งด่านจะได้รับการอบรมในการจัดเตรียมสถานที่ วัสดุอุปกรณ์ที่จำเป็นในการจัดตั้งด่านชุมชนด้วยเช่นกัน ดังตาราง 1

**ตาราง 1** แสดงการเตรียมพร้อมในการจัดตั้งด่านชุมชน อำเภอวังน้ำเขียว จังหวัดนครราชสีมา

ตำบล ที่	รหัส ตำบล	การเตรียมพร้อม		
		การประชุมหมู่บ้าน และ กำหนดกติกา	การสื่อสารมาตรการต่าง ๆ ที่ เกี่ยวข้อง	การเตรียมความพร้อม ผู้ปฏิบัติงาน
1	Wang 01	- มีการวิเคราะห์ กลุ่มเสี่ยง และจุดเสี่ยง - มีการประชุมหมู่บ้าน - ประชาชนมีส่วนร่วมในการ กำหนดมาตรการ กีดกันหรือ ข้อตกลง	- มีช่องทางและอุปกรณ์ในการ สื่อสารมาตรการ - มีการเตรียมความพร้อมบุคลากร ที่จะทำหน้าที่ในการสื่อสาร - มีการเตรียมข้อมูล สื่อ สิ่งพิมพ์ ในการสื่อสาร	- มีการแบ่งบทบาทหน้าที่ชัดเจน ในการปฏิบัติงาน - มีการจัดอบรมความรู้และทักษะ ผู้ปฏิบัติงานตามบทบาทที่ต้อง รับผิดชอบ - อบรมการจัดเตรียมสถานที่ วัสดุ อุปกรณ์ที่จำเป็นในการจัดตั้งด่าน
2	Wang 02	- มีการวิเคราะห์ กลุ่มเสี่ยง และจุดเสี่ยง - มีการประชุมหมู่บ้าน - ประชาชนมีส่วนร่วมในการ กำหนดมาตรการ กีดกันหรือ ข้อตกลง	- มีช่องทางและอุปกรณ์ในการ สื่อสารมาตรการ - มีการเตรียมความพร้อมบุคลากร ที่จะทำหน้าที่ในการสื่อสาร - มีการเตรียมข้อมูล สื่อ สิ่งพิมพ์ ในการสื่อสาร	- มีการแบ่งบทบาทหน้าที่ชัดเจน ในการปฏิบัติงาน - มีการจัดอบรมความรู้และทักษะ ผู้ปฏิบัติงานตามบทบาทที่ต้อง รับผิดชอบ - อบรมการจัดเตรียมสถานที่ วัสดุ อุปกรณ์ที่จำเป็นในการจัดตั้งด่าน
3	Wang 03	- มีการวิเคราะห์ กลุ่มเสี่ยง และจุดเสี่ยง - มีการประชุมหมู่บ้าน - ประชาชนมีส่วนร่วมในการ กำหนดมาตรการ กีดกันหรือ ข้อตกลง	- มีช่องทางและอุปกรณ์ในการ สื่อสารมาตรการ - มีการเตรียมความพร้อมบุคลากร ที่จะทำหน้าที่ในการสื่อสาร - มีการเตรียมข้อมูล สื่อ สิ่งพิมพ์ ในการสื่อสาร	- มีการแบ่งบทบาทหน้าที่ชัดเจน ในการปฏิบัติงาน - มีการจัดอบรมความรู้และทักษะ ผู้ปฏิบัติงานตามบทบาทที่ต้อง รับผิดชอบ - อบรมการจัดเตรียมสถานที่ วัสดุ อุปกรณ์ที่จำเป็นในการจัดตั้งด่าน

**ตาราง 1** แสดงการเตรียมพร้อมในการจัดตั้งด่านชุมชน อำเภอวังน้ำเขียว จังหวัดนครราชสีมา (ต่อ)

ตำบล ที่	รหัส ตำบล	การเตรียมพร้อม		
		การประชาคมหมู่บ้าน และ กำหนดกติกา	การสื่อสารมาตรการต่าง ๆ ที่ เกี่ยวข้อง	การเตรียมความพร้อม ผู้ปฏิบัติงาน
4	Wang 04	- มีการวิเคราะห์ กลุ่มเสี่ยง และจุดเสี่ยง - มีการประชาคมหมู่บ้าน - ประชาชนมีส่วนร่วมในการ กำหนดมาตรการ กติกาหรือ	- มีช่องทางและอุปกรณ์ในการ สื่อสารมาตรการ - มีการเตรียมความพร้อมบุคลากร ที่จะทำหน้าที่ในการสื่อสาร - มีการเตรียมข้อมูล สื่อ สิ่งพิมพ์	- มีการแบ่งบทบาทหน้าที่ชัดเจน ในการปฏิบัติงาน - มีการจัดอบรมความรู้และทักษะ ผู้ปฏิบัติงานตามบทบาทที่ต้อง รับผิดชอบ
5	Wang 05	- มีการวิเคราะห์ กลุ่มเสี่ยง และจุดเสี่ยง - มีการประชาคมหมู่บ้าน - ประชาชนมีส่วนร่วมในการ กำหนดมาตรการ กติกาหรือ ข้อตกลง	- มีช่องทางและอุปกรณ์ในการ สื่อสารมาตรการ - มีการเตรียมความพร้อมบุคลากร ที่จะทำหน้าที่ในการสื่อสาร - มีการเตรียมข้อมูล สื่อ สิ่งพิมพ์ ในการสื่อสาร	- มีการแบ่งบทบาทหน้าที่ชัดเจน ในการปฏิบัติงาน - มีการจัดอบรมความรู้และทักษะ ผู้ปฏิบัติงานตามบทบาทที่ต้อง รับผิดชอบ - อบรมการจัดเตรียมสถานที่ วัสดุ อุปกรณ์ที่จำเป็นในการจัดตั้งด่าน

ด้านผลการจัดตั้งด่านชุมชนพบว่า ในช่วงวันหยุดยาว 4 ช่วงเวลา อำเภอวังน้ำเขียว มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด 180 ครั้ง ซึ่งช่วงเวลาที่มีอุบัติเหตุเกิดมากที่สุด คือ ช่วงเวลาที่ 1 โดยพบอุบัติเหตุจำนวน 50 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 27.8 ซึ่งช่วงเวลาดังกล่าวเป็นช่วงวันหยุดวันจักรีต่อเนื่องยาวจนถึงวันสงกรานต์ รวม 8 วัน รองลงมาคือวันหยุดช่วงที่ 2 คือ ช่วงวันหยุดยาววันแรงงานแห่งชาติต่อเนื่องวันเสาร์อาทิตย์ต่อไปจนถึงวันฉัตรมงคล วันวิสาขบูชา รวม 6 วัน โดยพบอุบัติเหตุจำนวน 49 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 27.2 และวันหยุดช่วงที่ 4 คือ วันหยุดวันอาสาฬหบูชา และวันซดเชย วันเข้าพรรษา และวันซดเชย รวม 4 วันหยุดต่อเนื่อง พบอุบัติเหตุจำนวน 43 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 23.9 ทั้งนี้ ในการเกิดอุบัติเหตุ

ดังกล่าวพบว่าทุกช่วงวันหยุดยาวไม่มีผู้เสียชีวิต มีเฉพาะผู้บาดเจ็บโดยพบทั้งหมด 187 คน แบ่งเป็นช่วงวันหยุดที่ 1 จำนวน 53 คน (28.3%) ช่วงวันหยุดที่ 2 จำนวน 60 คน (32.1%) ช่วงวันที่ 3 จำนวน 38 คน (20.3) และช่วงวันหยุดที่ 4 จำนวน 36 คน (19.3%) ในส่วนของยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ พบว่าส่วนใหญ่เป็นจักรยานยนต์ ซึ่งพบถึงร้อยละ 82.8 และเป็นรถยนต์ร้อยละ 17.2 เมื่อพิจารณาเป็นรายตำบลพบว่า ตำบลที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ ตำบล Wang 01 พบ 49 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 27.2 และมีผู้บาดเจ็บจำนวน 53 คน คิดเป็น 28.3 รองลงมาคือ ตำบล Wang 02 พบ 42 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 23.3 และมีผู้บาดเจ็บจำนวน 65 คน คิดเป็น 34.8 ดังตาราง 2 และ 3

ตาราง 2 แสดงจำนวนและร้อยละของการเกิดเหตุบริเวณที่ด่านชุมชนเปรียบเทียบรายตำบล

ประเภทการเกิดเหตุ	ตำบล					รวม
	Wang 01	Wang 02	Wang 03	Wang 04	Wang 05	
1.สถิติการเกิดอุบัติเหตุ (ครั้ง)	49 (27.2)	42 (23.3)	32 (17.8)	30 (16.7)	27 (15.0)	180 (100.0)
2.สถิติผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต (คน)	53 (28.3)	65 (34.8)	35 (18.7)	14 (7.5)	20 (10.7)	187 (100.0)
2.1 ผู้บาดเจ็บ (คน)	53 (28.3)	65 (34.8)	35 (18.7)	14 (7.5)	20 (10.7)	187 (100.0)
2.2 ผู้เสียชีวิต (คน)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)
3. จำนวนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ						
3.1 จักรยานยนต์ (คัน)	36 (73.5)	35 (83.3)	28 (87.5)	27 (90.0)	23 (85.2)	149 (82.8)
3.2 รถยนต์ (คัน)	13 (26.5)	7 (16.7)	4 (12.5)	3 (10.0)	4 (14.8)	31 (17.2)
3.3 อื่น ๆ (คัน)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)
3.4 รวมยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ	49 (100.0)	42 (100.0)	32 (100.0)	30 (100.0)	27 (100.0)	180 (100.0)

ตาราง 3 แสดงจำนวนและร้อยละของการเกิดเหตุบริเวณที่ด่านชุมชนรับผิดชอบ ณ ช่วงเวลาต่าง ๆ

ตำบล ที่	รหัสตำบล	ประเภทการเกิดเหตุ	ช่วงเวลาดังด้าน				รวม
			ช่วงที่ 1	ช่วงที่ 2	ช่วงที่ 3	ช่วงที่ 4	
1	Wang 01	1.สถิติการเกิดอุบัติเหตุ (ครั้ง)	12 (24.5)	17 (34.7)	12 (24.5)	8 (16.3)	49 (100.0)
		2.สถิติผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต (คน)	9 (17.0)	23 (43.4)	9 (17.0)	12 (22.6)	53 (100.0)
		2.1 ผู้บาดเจ็บ (คน)	9 (100.0)	23 (100.0)	9 (100.0)	12 (100.0)	53 (100.0)
		2.2 ผู้เสียชีวิต (คน)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)
		2.3 รวมผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต (คน)	9 (100.0)	23 (100.0)	9 (100.0)	12 (100.0)	53 (100.0)
		3. จำนวนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ					
		3.1 จักรยานยนต์ (คัน)	8 (66.7)	13 (76.5)	9 (75.0)	6 (75.0)	36 (73.5)
		3.2 รถยนต์ (คัน)	4 (33.3)	4 (23.5)	3 (25.0)	2 (25.0)	13 (26.5)
		3.3 อื่น ๆ (คัน)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)
		3.4 รวมยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ (คัน)	12 (100.0)	17 (100.0)	12 (100.0)	8 (100.0)	49 (100.0)
2	Wang 02	1.สถิติการเกิดอุบัติเหตุ (ครั้ง)	13 (31.0)	11 (26.2)	9 (21.4)	9 (21.4)	42 (100.0)
		2.สถิติผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต (คน)	18 (27.7)	23 (35.4)	14 (21.5)	10 (15.4)	65 (100.0)
		2.1 ผู้บาดเจ็บ (คน)	18 (100.0)	23 (100.0)	14 (100.0)	10 (100.0)	65 (100.0)
		2.2 ผู้เสียชีวิต (คน)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)
		2.3 รวมผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต (คน)	18 (100.0)	23 (100.0)	14 (100.0)	10 (100.0)	65 (100.0)
		3. จำนวนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ					
		3.1 จักรยานยนต์ (คัน)	11 (84.6)	9 (81.8)	9 (100.0)	6 (66.7)	35 (83.3)
		3.2 รถยนต์ (คัน)	2 (15.4)	2 (18.2)	0 (0.0)	3 (33.3)	7 (16.7)
		3.3 อื่น ๆ (คัน)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)

**ตาราง 3** แสดงจำนวนและร้อยละของการเกิดเหตุบริเวณที่ด่านชุมชนรับผิดชอบ ณ ช่วงเวลาต่าง ๆ (ต่อ)

ตำบล ที่	รหัสตำบล	ประเภทการเกิดเหตุ	ช่วงเวลาดังต้น				รวม
			ช่วงที่ 1	ช่วงที่ 2	ช่วงที่ 3	ช่วงที่ 4	
3	Wang 03	3.4 รวมยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ (คัน)	13 (100.0)	11 (100.0)	9 (100.0)	9 (100.0)	42 (100.0)
		<b>1.สถิติการเกิดอุบัติเหตุ (ครั้ง)</b>	<b>10 (31.2)</b>	<b>7 (21.9)</b>	<b>7 (21.9)</b>	<b>8 (25.0)</b>	<b>32 (100.0)</b>
		<b>2.สถิติผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต (คน)</b>	<b>12 (34.2)</b>	<b>8 (22.9)</b>	<b>10 (28.6)</b>	<b>5 (14.3)</b>	<b>35 (100.0)</b>
		2.2 ผู้บาดเจ็บ (คน)	12 (100.0)	8 (100.0)	10 (100.0)	5 (100.0)	35 (100.0)
		2.3 ผู้เสียชีวิต (คน)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)
		2.3 รวมผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต (คน)	12 (100.0)	8 (100.0)	10 (100.0)	5 (100.0)	35 (100.0)
		<b>3. จำนวนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ</b>					
		3.1 จักรยานยนต์ (คัน)	8 (80.0)	7 (70.0)	6 (60.0)	7 (70.0)	28 (87.5)
		3.2 รถยนต์ (คัน)	2 (20.0)	0 (0.0)	1 (10.0)	1 (10.0)	4 (12.5)
		3.3 อื่น ๆ (คัน)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)
4	Wang 04	3.4 รวมยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ (คัน)	10 (100.0)	7 (100.0)	7 (100.0)	8 (100.0)	32 (100.0)
		<b>1.สถิติการเกิดอุบัติเหตุ (ครั้ง)</b>	<b>8 (26.7)</b>	<b>8 (26.7)</b>	<b>5 (16.6)</b>	<b>9 (30.0)</b>	<b>30 (100.0)</b>
		<b>2.สถิติผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต (คน)</b>	<b>5 (35.7)</b>	<b>3 (21.4)</b>	<b>2 (14.3)</b>	<b>4 (28.6)</b>	<b>14 (100.0)</b>
		2.1 ผู้บาดเจ็บ (คน)	5 (100.0)	3 (100.0)	2 (100.0)	4 (100.0)	14 (100.0)
		2.2 ผู้เสียชีวิต (คน)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)
		2.3 รวมผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต (คน)	5 (100.0)	3 (100.0)	2 (100.0)	4 (100.0)	14 (100.0)
		<b>3. จำนวนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ</b>					
		3.1 จักรยานยนต์ (คัน)	8 (100.0)	7 (87.5)	5 (100.0)	7 (77.8)	27 (90.0)
		3.2 รถยนต์ (คัน)	0 (0.0)	1 (12.5)	0 (0.0)	2 (22.2)	3 (10.0)
		3.3 อื่น ๆ (คัน)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)
5	Wang 05	3.4 รวมยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ (คัน)	8 (100.0)	8 (100.0)	5 (100.0)	9 (100.0)	30 (100.0)
		<b>1.สถิติการเกิดอุบัติเหตุ (ครั้ง)</b>	<b>7 (25.9)</b>	<b>6 (22.2)</b>	<b>5 (18.5)</b>	<b>9 (33.3)</b>	<b>27 (100.0)</b>
		<b>2.สถิติผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต (คน)</b>	<b>9 (45.0)</b>	<b>3 (15.0)</b>	<b>3 (15.0)</b>	<b>5 (25.0)</b>	<b>20 (100.0)</b>
		2.1 ผู้บาดเจ็บ (คน)	9 (100.0)	3 (100.0)	3 (100.0)	5 (100.0)	20 (100.0)
		2.2 ผู้เสียชีวิต (คน)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)
		2.3 รวมผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต (คน)	9 (100.0)	3 (100.0)	3 (100.0)	5 (100.0)	20 (100.0)
		<b>3. จำนวนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ</b>					
		3.1 จักรยานยนต์ (คัน)	6 (85.7)	6 (100.0)	5 (100.0)	6 (66.7)	23 (85.2)
		3.2 รถยนต์ (คัน)	1 (14.3)	0 (0.0)	0 (0.0)	3 (33.3)	4 (14.8)
		3.3 อื่น ๆ (คัน)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)
รวมทั้งหมด		3.4 รวมยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ (คัน)	7 (100.0)	6 (100.0)	5 (100.0)	9 (100.0)	27 (100.0)
		<b>1.สถิติการเกิดอุบัติเหตุ (ครั้ง)</b>	<b>50 (27.8)</b>	<b>49 (27.2)</b>	<b>38 (21.1)</b>	<b>43 (23.9)</b>	<b>180 (100.0)</b>
		<b>2.สถิติผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต (คน)</b>	<b>53 (28.3)</b>	<b>60 (32.1)</b>	<b>38 (20.3)</b>	<b>36 (19.3)</b>	<b>187 (100.0)</b>
		2.1 ผู้บาดเจ็บ (คน)	53 (100.0)	60 (100.0)	38 (100.0)	36 (100.0)	187 (100.0)
		2.2 ผู้เสียชีวิต (คน)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)
		2.3 รวมผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต (คน)	53 (100.0)	60 (100.0)	38 (100.0)	36 (100.0)	187 (100.0)
		<b>3. จำนวนยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ</b>					
		3.1 จักรยานยนต์ (คัน)	41 (82.0)	42 (85.7)	34 (89.5)	32 (74.4)	149 (82.8)
		3.2 รถยนต์ (คัน)	9 (18.0)	7 (14.3)	4 (10.5)	11 (25.6)	31 (17.2)
		3.3 อื่น ๆ (คัน)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)
3.4 รวมยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ (คัน)	50 (100.0)	49 (100.0)	38 (100.0)	43 (100.0)	180 (100.0)		

อย่างไรก็ตาม เมื่อผู้วิจัยได้เก็บข้อมูล พฤติกรรมผู้ขับขี่และผู้โดยสารจากการเรียกตรวจ ยานพาหนะที่สัญจรผ่านด่านชุมชน จำนวน 200 คัน แบ่งเป็นรถยนต์จำนวน 100 คัน และ จักรยานยนต์จำนวน 100 คัน พบพฤติกรรม การขับขี่ของประชาชน ดังนี้ ผู้ขับขี่ร้อยละ 17.8 มีอาการเมาสุราหรือพบว่าดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ขณะขับรถ และผู้โดยสาร ผู้ร่วมเดินทาง ร้อยละ 27.5 มีอาการเมาสุราหรือพบว่าดื่มเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์ ทั้งนี้ ผู้ขับขี่ร้อยละ 23.3 ไม่คาด เข็มขัดนิรภัยหรือสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ และ ผู้โดยสาร ผู้ร่วมเดินทางร้อยละ 38.0 ไม่คาด เข็มขัดนิรภัยหรือสวมหมวกนิรภัย และมีการขับ รถย้อนศรร้อยละ 13.0 ขับรถเร็วหรือมีพฤติกรรม ขับขี่ที่อันตรายร้อยละ 40.3 ดังตาราง 4

จากเหตุการณ์เรียกตรวจรถดังกล่าว ประชาชนที่ถูกตรวจเรียกและมีพฤติกรรมเสี่ยง ต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ถูกดำเนินการ โดยด่าน ชุมชนทั้งในรูปแบบมาตรการทางสังคม และ มาตรการทางกฎหมาย คือ ได้รับการตักเตือนและ ให้คำแนะนำ รวมถึงให้พักหรือไม่ให้ขับต่อไป ร้อยละ 17.8 และมีจำนวน 16 คน หรือร้อยละ 4.0 ที่ถูกยึดกุญแจรถชั่วคราวและแจ้งผู้ปกครอง หรือญาติมารับซึ่งมาตรการนี้ใช้สำหรับคนใน พื้นที่ สำหรับคนต่างพื้นที่ร้อยละ 24.3 ถูกบังคับ ใช้กฎหมาย ได้แก่ เปรียบเทียบปรับในกรณีขับรถ เกินอัตราที่กฎหมายกำหนด มีปริมาณแอลกอฮอล์ ในร่างกายเกินกฎหมายกำหนด หรือ ไม่คาด เข็มขัดหรือสวมหมวกนิรภัย เป็นต้น ดังตาราง 4

**ตาราง 4** แสดงจำนวนและร้อยละของพาหนะ และพฤติกรรมการขับขี่ของประชาชนที่สัญจรผ่านด่านชุมชน

ลำดับที่	ประเภท	ตำบล					รวม
		Wang 01	Wang 02	Wang 03	Wang 04	Wang 05	
1	จำนวนพาหนะที่เรียกตรวจ (คัน)	n = 40	n = 40	n = 40	n = 40	n = 40	n = 200
	1.1 รถยนต์ (คัน)	20 (50.0)	20 (50.0)	20 (50.0)	20 (50.0)	20 (50.0)	100 (50.0)
	1.2 จักรยานยนต์ (คัน)	20 (50.0)	20 (50.0)	20 (50.0)	20 (50.0)	20 (50.0)	100 (50.0)
2	พฤติกรรมผู้ขับขี่และผู้โดยสาร	n = 80	n = 80	n = 80	n = 80	n = 80	n = 400
	2.1 ผู้ขับขี่มีอาการเมาสุรา	17 (21.3)	12 (15.0)	18 (22.5)	11 (13.8)	13 (16.3)	71 (17.8)
	2.2 ผู้โดยสาร ผู้ร่วมเดินทางมีอาการเมาสุรา	25 (31.3)	31 (38.8)	22 (27.5)	17 (21.3)	15 (18.8)	110 (27.5)
	2.3 ผู้ขับขี่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย/สวมหมวกนิรภัย	16 (20.0)	19 (23.8)	24 (30.0)	15 (18.8)	19 (23.8)	93 (23.3)
	2.4 ผู้โดยสาร ผู้ร่วมเดินทางไม่คาดเข็มขัดนิรภัย/สวมหมวกนิรภัย	22 (27.5)	29 (36.3)	33 (41.3)	37 (46.3)	31 (38.8)	152 (38.0)
	2.5 ขับรถย้อนศร	13 (16.3)	10 (12.5)	9 (11.3)	9 (11.3)	11 (13.8)	52 (13.0)
	2.6 ขับรถเร็วหรือมีพฤติกรรมขับขี่ที่อันตราย	29 (36.3)	34 (42.5)	29 (36.3)	36 (45.0)	33 (41.3)	161 (40.3)
3	การสร้างเสริมพฤติกรรมที่ดี	n = 80	n = 80	n = 80	n = 80	n = 80	n = 400
	3.1 ว่ากล่าวตักเตือน	17 (21.3)	12 (15.0)	18 (22.5)	11 (13.8)	13 (16.3)	71 (17.8)
	3.2 ให้พัก/ไม่ให้ขับต่อไป	17 (21.3)	12 (15.0)	18 (22.5)	11 (13.8)	13 (16.3)	71 (17.8)
	3.3 ยึดกุญแจรถชั่วคราว (กรณีเป็นคนในพื้นที่)	2 (2.5)	4 (5.0)	2 (2.5)	3 (3.8)	5 (6.3)	16 (4.0)
	3.4 กรณีคนต่างพื้นที่ที่กระทำความคิดใช้กฎหมายบังคับ	16 (20.0)	23 (28.8)	18 (22.5)	22 (27.5)	18 (22.5)	97 (24.3)
	3.5 แจ้งผู้ปกครองหรือญาติมารับ	2 (2.5)	4 (5.0)	2 (2.5)	3 (3.8)	5 (6.3)	16 (4.0)

## อภิปรายผล

ด้านชุมชนถือเป็นหนึ่งในมาตรการชุมชนเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งหลายหน่วยงานได้นำมาใช้ในการแก้ไขปัญหา ดังกล่าว จะเห็นได้จากฉันทภูมิกานต์ ไวยเนตร ได้ศึกษาการขับเคลื่อนการดำเนินงานมาตรการชุมชน (ด้านชุมชน) ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2558 มาใช้ป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดช่วงเทศกาล ซึ่งพบว่าด้านชุมชนสามารถลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตได้จริง ซึ่งการดำเนินงานต้องเกิดจากมาตรการชุมชน ประกอบไปด้วยการเตรียมชุมชน โดยการค้นหากลุ่มเสี่ยง การค้นหาจุดเสี่ยงการปรับแก้ไข และในขั้นตอนการตั้งด่าน คือ การหยุดยั้งและลดพฤติกรรมเสี่ยง โดยหลักการจัดการด้านชุมชนส่วนใหญ่เน้นการมีส่วนร่วมของชุมชน<sup>[4]</sup> อย่างไรก็ตาม ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้ให้แนวทางในการจัดตั้งด้านชุมชนไว้ว่า ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอจำเป็นต้องมีการจัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล และแจ้งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้ดำเนินการจัดตั้งด้านชุมชน พร้อมทั้งแต่งตั้งคณะทำงานตรวจเยี่ยมการจัดตั้งด้านชุมชนในพื้นที่<sup>[5]</sup> ซึ่งแนวทางดังกล่าวผู้วิจัยได้นำมาพัฒนาเป็นแนวทางในการจัดตั้งด้านชุมชนของอำเภอลำปาง จังหวัดลำปาง ภายใต้หลัก “4S” ในระดับอำเภอ และ หลัก “SARIME” ในระดับตำบลหรือชุมชน โดยหลัก การดังกล่าวคือ การจัดโครงสร้างและแบ่งบทบาทหน้าที่บุคคลทุกระดับ การสนับสนุนงบประมาณ วัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือ เพิ่มทักษะการปฏิบัติงาน ออกติดตามนิเทศ และในระดับชุมชนต้องมีการวิเคราะห์พื้นที่เสี่ยงและวิเคราะห์กลุ่มเสี่ยง กำหนดกติกา หรือ ข้อตกลง

มีการสื่อสารหรือแจ้งข้อมูลสำคัญ มีทักษะในการบริหารจัดการ และมีการประเมินผล การปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง

จากผลการวิจัยครั้งนี้จะเห็นว่า ก่อนมีการจัดตั้งด้านชุมชน ผู้จัดตั้งด้านได้มีการเตรียมความพร้อมหลายองค์ประกอบ อาทิ ผู้จัดตั้งด้านชุมชนได้มีการประชุมหมู่บ้าน เพื่อกำหนดกติกาชุมชน รวมถึงร่วมกับชุมชนทำการวิเคราะห์กลุ่มเสี่ยง และจุดเสี่ยงในพื้นที่ นำไปสู่การกำหนดมาตรการ กติกาหรือข้อตกลง พร้อมกันยังช่วยให้ชุมชนรับรู้กติกาหรือข้อตกลงเพื่อให้เกิดการปฏิบัติที่สามารถทำได้ภายใต้บริบทของชุมชนเอง นอกจากนี้ ชุมชนยังมีการเตรียมความพร้อมในการสื่อสารมาตรการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งการเตรียมการดังกล่าวผู้วิจัยมองว่าเป็นการสร้างความเข้าใจแก่ผู้สัญจรบนท้องถนน ที่ส่งผลให้เกิดความตระหนักในการขับขี่ยานพาหนะ และยังเป็นกลไกหนึ่งในการลดความขัดแย้งระหว่างผู้ปฏิบัติงานกับผู้สัญจรที่ถูกเรียกตรวจ นอกจากนี้ ยังเป็นการดึงเอาชุมชนเข้ามาร่วมในการใช้มาตรการทางสังคมแก่ผู้ถูกเรียกตรวจอีกด้วย สอดคล้องกับโชติรส นพพลกรัง และคณะ ได้ศึกษาการจัดการความปลอดภัยทางถนนในชุมชนพบว่า การสร้างภาคีเครือข่าย สร้างกติกาชุมชน ค้นหา วิเคราะห์จุดเสี่ยง และแก้ไขจุดเสี่ยง สามารถทำให้อุบัติเหตุทางถนนในชุมชนลดลง<sup>[6]</sup> สอดคล้องกับการศึกษาของภูวดล พลศรีประดิษฐ์ และมะลิ โพธิพิมพ์ ซึ่งให้ข้อเสนอว่าการมีส่วนร่วมของชุมชนถือเป็นจุดสำคัญที่จะช่วยให้การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนได้ยั่งยืน<sup>[7]</sup>

สิ่งที่น่าสนใจอีกประการหนึ่งในการเตรียมความพร้อมของด้านชุมชน คือ การเตรียม

ความพร้อมด้านบุคลากรผู้ปฏิบัติงาน โดยเริ่มตั้งแต่การเตรียมความพร้อมจากระดับอำเภอจนถึงระดับตำบล ซึ่งพบว่าในระดับอำเภอผู้รับผิดชอบได้มีการจัดโครงสร้างและแบ่งบทบาทหน้าที่ให้แก่เจ้าหน้าที่ หรือตัวแทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และออกเป็นคำสั่งการปฏิบัติหน้าที่ หลังจากทีนายอำเภอลงนามในคำสั่งนั้นแล้ว ส่งผลให้บทบาทหน้าที่ของแต่ละคนมีความชัดเจนมากขึ้น ไม่มีความซ้ำซ้อนในการปฏิบัติงาน และเจ้าหน้าที่เหล่านั้นได้ถูกฝึกอบรมให้ความรู้ความเข้าใจในบทบาทของตนเอง พร้อมกับฝึกทักษะในการปฏิบัติงานในด้านชุมชน อาทิ ทักษะการเรียกตรวจ ทักษะการประเมินพฤติกรรมผู้ขับขี่ ทักษะการสื่อสารและการใช้มาตรการทางสังคม เพื่อการพัฒนาพฤติกรรมรถจักรยานยนต์ รวมถึงผู้จัดตั้งด่านจะได้รับการอบรมในการจัดเตรียมสถานที่ วัสดุอุปกรณ์ที่จำเป็นในการจัดตั้งด่านชุมชนด้วยเช่นกัน สอดคล้องกับการศึกษาของสมร นุ่มพ่อง และคณะที่ได้ทำการประเมินผลด่านชุมชนเพื่อลดอุบัติเหตุการจราจรทางถนน ช่วง 7 วันอันตราย เทศกาลสงกรานต์ ปี พ.ศ. 2561 ซึ่งพบว่า ด่านชุมชนควรมีความพร้อมด้านบุคลากร กล่าวคือ ด่านชุมชนต้นแบบต้องมีบุคลากรเพียงพอต่อการปฏิบัติงาน รวมถึงด้านงบประมาณ วัสดุอุปกรณ์ที่จำเป็น ตลอดจนการมีส่วนร่วมของชุมชนและการเป็นจิตอาสาของด่านชุมชน<sup>(8)</sup>

ในส่วนของผลการจัดตั้งด่านชุมชน อำเภอวังน้ำเขียว นั้น พบว่า ในช่วงวันหยุดยาว 4 ช่วงเวลา อำเภอวังน้ำเขียวมีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด 180 ครั้ง ผู้บาดเจ็บจำนวน 187 คน ซึ่งช่วงเวลาที่พบว่ามีอุบัติเหตุมากที่สุด คือ ช่วงเวลาที่ 1 โดยพบอุบัติเหตุ

จำนวน 50 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 27.8 มีผู้บาดเจ็บจำนวน 53 คน คิดเป็นร้อยละ 28.3 ซึ่งช่วงเวลาดังกล่าวเป็นช่วงวันหยุดวันจักรีต่อเนื่องยาวจนถึงวันสงกรานต์ รวม 8 วัน รองลงมาคือวันหยุดช่วงที่ 2 คือ ช่วงวันหยุดยาววันแรงงานแห่งชาติ ต่อเนื่องวันเสาร์อาทิตย์ต่อไปจนถึงวันฉัตรมงคล วันวิสาขบูชา รวม 6 วัน โดยพบอุบัติเหตุจำนวน 49 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 27.2 มีผู้บาดเจ็บจำนวน 60 คน คิดเป็นร้อยละ 32.1 จากรายงานดังกล่าว หากนำช่วงเวลาของวันหยุดสงกรานต์ ปี 2562 มาเปรียบเทียบกับ จะเห็นว่า สถิติการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเวลาที่ 1 ปี 2563 ซึ่งเป็นช่วงเทศกาลหยุดยาววันจักรีและวันสงกรานต์ของอำเภอวังน้ำเขียวลดลง เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับปี 2562 ซึ่งพบการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเวลาเดียวกันจำนวน 138 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บจำนวน 144 คน และมีผู้เสียชีวิตจำนวน 7 คน<sup>(2)</sup> ทั้งนี้ การเกิดอุบัติเหตุในปี 2563 นี้ ส่วนหนึ่งมาจากจำนวนวันหยุดยาวต่อเนื่อง ซึ่งมีจำนวนหลายวัน ทำให้ประชาชนส่วนใหญ่ออกเดินทางสัญจรไปยังสถานที่ต่าง ๆ เพื่อเยี่ยมญาติ เพื่อท่องเที่ยว หรืออื่น ๆ ถึงแม้ว่าช่วงเวลาดังกล่าวจะเป็นช่วงของการระบาดของโรคโควิด 2019 อยู่ก็ตาม แต่ประชาชนก็ยังคงที่จะออกเดินทางอยู่เช่นเดิม ส่งผลต่อปริมาณรถบนท้องถนนที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ รวมไปถึงการมีพฤติกรรมในการขับขี่ที่ไม่เหมาะสม โดยจะเห็นว่า ผู้ขับขี่ร้อยละ 17.8 มีอาการเมาสุราหรือพบว่ามีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถ ซึ่งการมีพฤติกรรมดังกล่าว ส่วนหนึ่งน่าจะเกิดมาจากการสังสรรค์ หรือการดื่มเฉลิมฉลองในวันหยุดยาวของประชาชน ทำให้อัตราการเมาแล้วขับ

หรือคัมเครื่องคัมแอลกอฮอล์ขณะขับรถมีอัตราสูงอย่างน่าตกใจ โดยเฉพาะผู้โดยสารหรือผู้ร่วมเดินทางซึ่งพบถึงร้อยละ 27.5 ที่มีอาการเมาสุราหรือพบว่าคัมเครื่องคัมแอลกอฮอล์ในขณะที่โดยสารไปกับผู้ขับขี่ อย่างไรก็ตาม ในประเด็นการเรียกตรวจกรณีคัมแอลกอฮอล์ของด่านชุมชน ยังมีข้อจำกัดในการตรวจทางวิทยาศาสตร์ เนื่องจากเป็นด่านชุมชนที่จัดการตนเอง จึงไม่มีอุปกรณ์ทางวิทยาศาสตร์ในการตรวจสอบปริมาณแอลกอฮอล์ทางลมหายใจ ดังนั้น ทีมผู้วิจัยจึงใช้วิธีการรวบรวมข้อมูลโดยการสังเกตอาการ การได้กลิ่น จากคำบอกเล่าของผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารเอง หรือ ทดสอบการเมาโดยให้กลุ่มเป้าหมายเดินบนเส้นตรงและเส้นโค้งที่ทางด่านชุมชนจัดเตรียมไว้ นอกจากนี้ยังพบว่า ผู้ขับขี่ร้อยละ 23.3 ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยหรือสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ และผู้โดยสาร ผู้ร่วมเดินทางร้อยละ 38.0 ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยหรือสวมหมวกนิรภัย และมีการขับรถยนต์ย้อนศรร้อยละ 13.0 ขับรถเร็วหรือมีพฤติกรรมขับขี่ที่อันตรายร้อยละ 40.3 เมื่อนำข้อมูลดังกล่าวไปเปรียบเทียบกับรายงานของสำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ ได้อ้างอิงรายงานของศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย ซึ่งรายงานสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุของคนไทยไว้ว่า มากกว่าร้อยละ 50 ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เกิดจากการบาดเจ็บที่ศีรษะ จากการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ ร้อยละ 26 ของอุบัติเหตุทั้งหมด เกิดจากความไม่ตั้งใจในการขับขี่ ร้อยละ 32 ของอุบัติเหตุทั้งหมด เกิดจากการทำผิดกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และที่สำคัญ พบว่า ร้อยละ 85 ของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เกิดกับผู้ขับขี่ที่ไม่ได้ผ่านการฝึก

อบรมขับขี่ปลอดภัย แต่กลับฝึกขับขี่ด้วยตนเอง รวมถึงคนใกล้ชิด<sup>[9]</sup> ดังนั้น การจัดการด่านชุมชนที่มีประสิทธิภาพ เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุเพียงอย่างเดียวคงไม่สามารถป้องกันอุบัติเหตุทางถนนได้ จำเป็นต้องมีมาตรการอีกหลายอย่างเข้ามารวมดำเนินการด้วย อาทิ ด่านครอบครัว หรือ การสร้างความตระหนักหรือจิตสำนึกในการขับขี่ของทั้งผู้ขับและผู้โดยสารไปพร้อมกัน โดยให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในมาตรการต่าง ๆ ซึ่งสาขานิคม ทองหนู้อย และ ปราณิ กงช่วย ได้ให้แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ปลอดภัยแบบมีส่วนร่วมของชุมชนไว้ การแก้ไขปัญหามหาอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนต้องดำเนินการตามแนวทาง 5 ประการ คือ (1) สร้างเครือข่ายชุมชน (2) พัฒนาสมรรถนะภาคีเครือข่าย (3) การชี้เป้าและการจัดการจุดเสี่ยง (4) สร้างมาตรการชุมชน และ (5) สร้างครอบครัวต้นแบบ<sup>[10]</sup> สอดคล้องกับแนวทางของรัชสติดสูจจริต และคณะที่ได้เสนอแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนไว้ว่า ต้องให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินงาน 5 แนวทาง คือ (1) การให้ความรู้เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุ (2) การประชาสัมพันธ์เชิงรุกอย่างต่อเนื่อง (3) การสร้างความตระหนักรู้ในเรื่องความปลอดภัยทางถนน (4) การสร้างความสัมพันธ์ของภาคีเครือข่าย และ (5) การบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด<sup>[11]</sup>

### สรุปผลและข้อเสนอแนะ

การจัดการด่านชุมชนต้องเกิดจากการสร้างการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาควิชาการ และภาคประชาชน โดยเฉพาะ



อย่างยิ่งภาคประชาชนที่ต้องเข้ามาร่วมคิดร่วมวิเคราะห์ ร่วมวางแผน ไปจนถึงร่วมปฏิบัติงาน และประเมินผลด้วย เพื่อสร้างการเป็นเจ้าของในการจัดการด้าน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของชุมชน ดังนั้น กระบวนการเตรียมความพร้อมของด่านชุมชนก่อนการจัดตั้งด่านจึงเป็นสิ่งสำคัญลำดับแรกที่ต้องนำมาพิจารณาก่อนมีการดำเนินการ อย่างไรก็ตาม การจัดตั้งด่านต้องอาศัยแนวทางที่มีทิศทางเดียวกัน ตั้งแต่ระดับอำเภอซึ่งเป็นผู้กำหนดนโยบายหรือมาตรการต่าง ๆ ไปจนถึงระดับตำบลที่เป็นผู้ปฏิบัติ ดังนั้น การใช้หลัก “4S หรือ Four S” และ หลัก “SARIME” จึงถือเป็นแนวทางหนึ่งในการจัดการด่านชุมชนให้เกิดประสิทธิภาพมากที่สุด อย่างไรก็ตาม แม้หลายหน่วยงานจะมีการเตรียมความพร้อมในการจัดการด่านที่ดีเพียงใด การเกิดอุบัติเหตุทางถนนก็ยังสามารถเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา และสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าว มาจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่ขาดความระมัดระวัง ขาดความตระหนัก และไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร จะเห็นได้จากผู้ขับขี่ร้อยละ 17.8 มีอาการเมาสุราหรือพบว่ามีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถ เช่นเดียวกับผู้โดยสารหรือผู้ร่วมเดินทางที่พบร้อยละ 27.5 มีอาการเมาสุราหรือพบว่ามีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ทั้งนี้ ผู้ขับขี่ร้อยละ 23.3 ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยหรือสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ และผู้โดยสารหรือผู้ร่วมเดินทางร้อยละ 38.0 ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยหรือสวมหมวกนิรภัย และมีการขับรถย้อนศรร้อยละ 13.0 ขับรถเร็วหรือมีพฤติกรรมขับขี่ที่อันตรายร้อยละ 40.3 แม้ว่าด่านชุมชนจะนำมาตรการทางสังคม และมาตรการทางกฎหมายมาใช้ใน

การควบคุมเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุก็ตาม แต่หากพฤติกรรมผู้ขับขี่และผู้โดยสารยังไม่ถูกต้องเหมาะสมแล้ว การเกิดอุบัติเหตุทางถนนย่อมสามารถเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา

แม้ว่าหน่วยงานภาครัฐจะมีความพยายามแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมาตลอดหลายปี ทั้งการกำหนดเป็นนโยบายจากหลายกระทรวง จากหลายหน่วยงาน แต่ก็ยังไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร เนื่องจากสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าว มาจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่และผู้โดยสารหรือผู้ร่วมเดินทาง ดังนั้นในการวิจัยครั้งต่อไป ผู้วิจัยหวังไว้อย่างยิ่งว่าจะมีการวิจัยที่สามารถสร้างนวัตกรรมในการพัฒนาพฤติกรรมการขับขี่ที่เหมาะสม ทั้งในฐานะผู้ขับขี่ ยานพาหนะและในฐานะของผู้โดยสารหรือผู้ร่วมเดินทาง ซึ่งพฤติกรรมการขับขี่ที่เหมาะสมนับได้ว่าเป็นองค์ประกอบสำคัญอย่างหนึ่งในการช่วยลดและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้

### การปกป้องสิทธิกลุ่มเป้าหมาย

ทุกกระบวนการดำเนินการวิจัยจะคำนึงถึงสิทธิในการเข้าร่วมการวิจัยของกลุ่มเป้าหมาย ทั้งในบทบาทของผู้ปฏิบัติงาน และบทบาทของผู้ให้ข้อมูลที่สำคัญ กลุ่มเป้าหมายจะได้รับการแจ้งข้อมูลอย่างชัดเจนก่อนตัดสินใจเข้าร่วมให้ข้อมูลหรือเป็นส่วนหนึ่งในกระบวนการวิจัย ซึ่งหากยินดีเข้าร่วมจะมีการลงนามในใบยินยอมเข้าร่วมทุกครั้ง และกลุ่มเป้าหมายมีสิทธิปฏิเสธการเข้าร่วมหากมีความจำเป็นในทุกกรณี โดยการวิจัยได้รับการรับรองจากคณะกรรมการพิจารณาการทำวิจัยในมนุษย์ของสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนครราชสีมา ตามใบรับรองเลขที่ 67/2562 ลงวันที่

4 ธันวาคม 2562

### กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบคุณหน่วยงานจากหลายภาคส่วน ไม่ว่าจะเป็นภาครัฐ ภาควิชาการ ภาคประชาชน ที่ได้ให้ความร่วมมือในการดำเนินการวิจัยครั้งนี้ จนสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี ขอขอบคุณเจ้าหน้าที่ คำนชชชทุกท่านที่ได้ร่วมปฏิบัติการในการวิจัยครั้งนี้อย่างเข้มแข็ง รวมถึงภาคประชาชนที่มีส่วนร่วมในการจัดการคำนชชชทุกท่าน ขอขอบคุณ ดร.ภูวดล พลศรีประดิษฐ์ ที่ให้คำปรึกษาและให้ข้อเสนอแนะตลอดระยะเวลาดำเนินการวิจัยครั้งนี้

### เอกสารอ้างอิง

- [1] ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน. สถิติผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต ปี พ.ศ. 2562. [ออนไลน์]. (2562) [เข้าถึง เมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2562]. เข้าถึงได้จาก <http://www.thairsc.com/p77/index.htm?provid>.
- [2] สำนักงานสาธารณสุขอำเภอวังน้ำเขียว. รายงานการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสงกรานต์ อำเภอวังน้ำเขียว จังหวัดนครราชสีมา ปี 2562. นครราชสีมา : สำนักงานสาธารณสุขอำเภอวังน้ำเขียว; 2562.
- [3] KASIDIS SATANGMONGKOL. รีวิวสูตรคำนวณจำนวนตัวอย่างของอ.Taro Yamane. [ออนไลน์]. (2562)

[เข้าถึง เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2563]. เข้าถึงได้จาก [https:// datarockie.com/2019/08/23/Yamane-sample-size-calculation/](https://datarockie.com/2019/08/23/Yamane-sample-size-calculation/).

- [4] ธรรมนูญ ไวยเนตร. การขับเคลื่อนการดำเนินงานมาตรการชุมชน (ด้านชุมชน) ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี 2558. [ออนไลน์]. (2562) [เข้าถึง เมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2562]. เข้าถึงได้จาก [www.thaincd.com/document/le/info/injured/การตั้งคำนชชชสงกรานต์2558.pdf](http://www.thaincd.com/document/le/info/injured/การตั้งคำนชชชสงกรานต์2558.pdf).
- [5] ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. แนวทาง / คู่มือการจัดตั้งคำนชชช. ม.ป.ท.; 2564.
- [6] โชติรส นพพลกรัง ธรรมนูญ โต้ะสิงห์ และทิพย์สุดากุมพันธ์. การจัดการความปลอดภัยทางถนนในชุมชน เทศบาลตำบลกำแพง อำเภออุทุมพรพิสัย จังหวัดศรีสะเกษ. วารสารวิจัยและพัฒนาด้านสุขภาพ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนครราชสีมา 2563; 6(2): 170 – 83.
- [7] ภูวดล พลศรีประดิษฐ์และมะลิ โพธิ์พิมพ์. การจัดการจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนชุมชนเขตเมือง: กรณีศึกษาชุมชนโคราชคฤหาสร்தอง ตำบลในเมือง อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา. วารสารวิจัยและพัฒนาด้านสุขภาพ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดนครราชสีมา 2561; 4(1): 66 – 76.
- [8] สมร นุ่มผ่อง ขนิษฐา ศรีวันทา ภัทรสว่างดี และพวงเพชร กฤษหมื่น ไวย. การประเมินผลคำนชชชเพื่อลดอุบัติเหตุการจราจร

- ทางถนน เขตสุขภาพที่ 9 ช่วง 7 วันอันตราย เทศกาลสงกรานต์ปี พ.ศ. 2561. วารสาร สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 9 นครราชสีมา 2562; 25(3): 76 – 86.
- [9] สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ. บทความ เพื่อความปลอดภัยทางถนน. [ออนไลน์]. (2563) [เข้าถึง เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2563]. เข้าถึงได้จาก <http://www.accident.or.th/index.php/2017-11-03-04-01-18/245-2020-07-22-09-18-53>.
- [10] สาชนิตย์ ทองหนู้ย และปราณี. แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ปลอดภัยแบบมีส่วนร่วมของชุมชน กรณีศึกษา: พื้นที่รับผิดชอบ รพ.สต. บ้านต้นไทร ตำบลนาโหนด อำเภอเมือง จังหวัดพัทลุง. [ออนไลน์]. (2563) [เข้าถึง เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2563]. เข้าถึงได้จาก [http://data.ptho.moph.go.th/ptvichakarn63/uploads/24281\\_0801\\_20200817220909.pdf](http://data.ptho.moph.go.th/ptvichakarn63/uploads/24281_0801_20200817220909.pdf).
- [11] รัชสถิต สุจริจ ชมพูนุท โมราชาติ และสุรีย์ ธรรมิกบวร. แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดยโสธร. วารสารวิชาการ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร 2558; 6(2) : 173 – 86.