

สรุปผลการถอดบทเรียนผลการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2566 จังหวัดร้อยเอ็ด

1. ผลการดำเนินงาน

- สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ จังหวัดร้อยเอ็ด 3 ปี ย้อนหลัง

ปีใหม่	จำนวนครั้ง	บาดเจ็บ	เสียชีวิต
2563	79	78	11
2564	81	82	8
2565	37	28	11
ค่าเฉลี่ย 3 ปีย้อนหลัง	65.6	62.6	10.00

- สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2566 จังหวัดร้อยเอ็ด

ปีใหม่	จำนวนครั้ง	บาดเจ็บ	เสียชีวิต
2566	27	22	8

เป้าหมายจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิต และ จำนวนผู้บาดเจ็บ (admit) ลดลงไม่น้อยกว่า ร้อยละ 5 เมื่อเทียบกับสถิติในช่วงเทศกาลปีใหม่ 3 ปีย้อนหลัง จำนวนครั้งอุบัติเหตุสะสม เกิดอุบัติเหตุ 27 ครั้ง เปรียบเทียบกับเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2565 เกิดอุบัติเหตุ 37 ครั้งลดลง 10 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 27.02

อำเภอที่เกิดอุบัติเหตุทั้งหมด 12 อำเภอ โดยอำเภอที่เกิดอุบัติเหตุสะสมสูงสุด อำเภอพนมทอง จำนวน 5 ครั้ง รองลงมาอำเภอพนมไพร 4 ครั้ง อำเภอเสลภูมิ อำเภอหนองพอก อำเภอธวัชบุรี อำเภอละ 3 ครั้ง อำเภอเชียงขวัญ อำเภอจตุรพักตรพิมาน อำเภอละ 2 ครั้ง อำเภอโพธิ์ชัย อำเภอเมืองสรวง อำเภออาจสามารถ อำเภอหนองฮี และอำเภอศรีสมเด็จ อำเภอละ 1 ครั้ง

อำเภอที่ไม่เกิดอุบัติเหตุ จำนวน 8 อำเภอ ได้แก่ อำเภอพนมทราย อำเภอเมืองร้อยเอ็ด อำเภอเมยวดี อำเภอเกษตรวิสัย อำเภอสุวรรณภูมิ อำเภอปทุมรัตน์ อำเภอทุ่งเขาหลวง และอำเภอจังหาร

เปรียบเทียบกับเทศกาลปีใหม่เฉลี่ย 3 ปีย้อนหลัง เกิดอุบัติเหตุ 65.6 ครั้ง/เป้าหมาย เกิดอุบัติเหตุไม่เกิน 62 ครั้ง อุบัติเหตุลดลง 35 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 56.45

จำนวนผู้เสียชีวิตสะสม จำนวน 8 ราย เปรียบเทียบกับเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2565 มีผู้เสียชีวิต 11 ราย ผู้เสียชีวิตลดลง 3 ราย คิดเป็นร้อยละ 27.27 อำเภอที่มีผู้เสียชีวิต จำนวน 5 อำเภอ ได้แก่ อำเภอพนมทอง อำเภออาจสามารถ อำเภอจตุรพักตรพิมาน อำเภอละ 2 ราย อำเภอธวัชบุรี และอำเภอหนองฮี อำเภอละ 1 ราย

จำนวนผู้บาดเจ็บสะสม (admit) 22 คน เปรียบเทียบกับเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2565 มีผู้บาดเจ็บ 28 คน ผู้บาดเจ็บลดลง 6 คน คิดเป็นร้อยละ 21.42 อำเภอที่มีผู้บาดเจ็บสะสมสูงสุด ได้แก่ อำเภอพนมทอง อำเภอพนมไพร อำเภอละ 4 คน รองลงมาได้แก่ อำเภอเสลภูมิ อำเภอหนองพอก อำเภอละ 3 คน อำเภอเชียงขวัญ อำเภอธวัชบุรี อำเภอละ 2 คน อำเภอโพธิ์ชัย อำเภอเมืองสรวง อำเภอศรีสมเด็จ และอำเภอจตุรพักตรพิมาน อำเภอละ 1 คน เปรียบเทียบกับเทศกาลปีใหม่เฉลี่ย 3 ปีย้อนหลัง ผู้บาดเจ็บเฉลี่ย 62.67 คน/เป้าหมายผู้บาดเจ็บไม่เกิน 59 คน ผู้บาดเจ็บลดลง 37 คน คิดเป็นร้อยละ 62.71

สาเหตุ	ปีใหม่ 2565	ปีใหม่ 2566
	29 ธ.ค. 2564 – 4 ม.ค. 2565	29 ธ.ค. 2565 – 4 ม.ค. 2566
1. ต้มแล้วขับ	18.92	29.63
2. ขับรถเร็ว	40.54	29.63
3. ทักษะวิสัยไม่ดี	5.41	11.11
4. หลับใน	8.11	3.70
5. ตัดหน้ากระชั้นชิด	21.61	22.22
6. มีสิ่งกีดขวางบนถนน	5.41	-

• ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุทางถนน ในช่วงควบคุมเข้มข้น (29 ธ.ค. 2565 – 4 ม.ค. 2566)

ยานพาหนะ	ปีใหม่ 2565	ปีใหม่ 2566
	29 ธ.ค. 2564 – 4 ม.ค. 2565	29 ธ.ค. 2565 – 4 ม.ค. 2566
1. รถมอเตอร์ไซด์	86.49	70.73
2. รถปิคอัพ	8.11	12.20
3. รถเก๋ง	2.70	9.76
4. รถ SUV/PPV	-	-
5. อื่นๆ (รถจักรยาน)	2.70	2.44

• ประเภทถนนที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงควบคุมเข้มข้น (29 ธ.ค. 2565 – 4 ม.ค. 2566)

ถนน	ปีใหม่ 2565	ปีใหม่ 2566
	29 ธ.ค. 2564 – 4 ม.ค. 2565	29 ธ.ค. 2565 – 4 ม.ค. 2566
1. ถนนกรมทางหลวง	40.54	29.63
2. ถนน อบต./หมู่บ้าน	21.62	44.44
3. ถนนทางหลวงชนบท	18.92	11.11
4. ถนนในเทศบาล	10.81	-
5. ถนนอื่นๆ (อบจ.)	8.11	-4.81

• ลักษณะจุดเกิดเหตุในช่วงควบคุมเข้มข้น (29 ธ.ค. 2565 – 4 ม.ค. 2566)

ลักษณะจุดเกิดเหตุ	ปีใหม่ 2565	ปีใหม่ 2566
	29 ธ.ค. 2564 – 4 ม.ค. 2565	29 ธ.ค. 2565 – 4 ม.ค. 2566
1. ทางตรง	75.68	59.26
2. ทางโค้ง	16.22	11.11
3. ทางแยก	8.11	25.93
4. ทางกลับรถ	-	3.70

• ช่วงเวลาเกิดอุบัติเหตุทางถนน ในช่วงควบคุมเข้มข้น (29 ธ.ค. 2564 – 4 ม.ค. 2566)

ช่วงเวลา	ปีใหม่ 2565	ปีใหม่ 2566
	29 ธ.ค. 2564 – 4 ม.ค. 2565	29 ธ.ค. 2565 – 4 ม.ค. 2566
เวลา 00.01 – 03.00 น.	13.51	-
เวลา 03.01 – 06.00 น.	-	-
เวลา 06.01 – 09.00 น.	2.70	11.11
เวลา 09.01 – 12.00 น.	13.51	14.81
เวลา 12.01 – 15.00 น.	18.92	7.41
เวลา 15.01 – 18.00 น.	24.32	18.52
เวลา 18.01 – 21.00 น.	8.11	40.74
เวลา 21.01 – 00.00 น.	18.92	7.41

• ช่วงอายุผู้บาดเจ็บ ในช่วงควบคุมเข้มข้น (29 ธ.ค. 2565 – 4 ม.ค. 2566)

ช่วงอายุ	ปีใหม่ 2565	ปีใหม่ 2566
	29 ธ.ค. 2564 – 4 ม.ค. 2565	29 ธ.ค. 2565 – 4 ม.ค. 2566
1 – 14 ปี	3.57	13.64
15 – 19 ปี	21.43	-
20 – 29 ปี	14.29	18.18
30 – 39 ปี	14.29	4.55
40 – 49 ปี	28.57	22.73
50 – 59 ปี	10.71	18.18
60 – 69 ปี	3.57	9.09
70 ปี ขึ้นไป	3.57	13.64

2.8. ช่วงอายุผู้เสียชีวิต ในช่วงควบคุมเข้มข้น (29 ธ.ค. 2565 – 4 ม.ค. 2566)

ช่วงอายุ	ปีใหม่ 2565	ปีใหม่ 2566
	29 ธ.ค. 2564 – 4 ม.ค. 2565	29 ธ.ค. 2565 – 4 ม.ค. 2566
1 – 14 ปี	-	-
15 – 19 ปี	18.18	37.50
20 – 29 ปี	27.27	-
30 – 39 ปี	18.18	12.50
40 – 49 ปี	-	-
50 – 59 ปี	18.18	25.00
60 – 69 ปี	-	-
70 ปี ขึ้นไป	18.18	25.00

2. การวิเคราะห์เชิงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่

ด้านคน

มีพฤติกรรมการขับขี่รถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ไม่สวมหมวกนิรภัย ตี๋มแล้วขับ ผู้ขับขี่รถ สภาพร่างกายไม่พร้อม กลุ่มอายุที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่จะเป็นวัยรุ่นอายุ 15 – 19 ปี พฤติกรรมของผู้ใช้ยานพาหนะสัญจรจะมีการขับรถที่ไม่คำนึงถึงความปลอดภัย ในห้วงระยะเวลาเร่งรีบจะมีการใช้ความเร็วที่เกินกว่ากฎหมายกำหนด สภาพเส้นทางสัญจรเป็นทางตรงและมีทางแยกที่ประชาชนบางกลุ่มใช้เป็นเส้นทางในการสัญจรไปพื้นที่การเกษตร ทำให้มีพฤติกรรมการขับรถยนต์ ซึ่งเป็นสาเหตุแห่งการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ตลอดจน ยานพาหนะในซอยทางแยกมีการหักเลี้ยวขึ้นทางหลักโดยกะทันหัน โดยไม่ได้สังเกตว่ามีรถสัญจรทางหลัก ซึ่งมาด้วยความเร็วสูงทำให้เกิดอุบัติเหตุ การขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด หลับในขณะขับรถและพฤติกรรมการขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด ขับรถประมาท ขับรถยนต์ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ขาดความระมัดระวังในการใช้รถใช้ถนน ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด หลับใน (เกิดจากการพักผ่อนไม่เพียงพอ) เนื่องจากได้สังสรรค์ในวันส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่แล้วเดินทางกลับภูมิลำเนาเกิดอาการอ่อนเพลียเกิดหลับในทำให้รถจักรยานยนต์เสียหลักล้มลงข้างทาง โดยผู้ได้รับบาดเจ็บไม่สวมหมวกนิรภัย

ด้านยานพาหนะ

สาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ ส่วนใหญ่จะเป็นรถจักรยานยนต์ ซึ่งมีส่วนควบที่ไม่สมบูรณ์ อาทิ ไฟหน้า ไฟท้าย ระบบเบรกห้ามล้อ เมื่อเกิดอุบัติเหตุทำให้ไม่สามารถควบคุมหรือหยุดยานพาหนะได้ในระยะที่ควรจะเป็นทำให้อัตราความรุนแรงของเหตุค่อนข้างสูงและการที่รถมีสมรรถนะสูงทำให้มีการขับขี่ที่ใช้ความเร็วสูง อีกสาเหตุคือการนำยานพาหนะดัดแปลงไม่ได้มาตรฐาน ไม่ตรวจเช็คสภาพรถก่อนออกใช้งาน เช่น รถจักรยานยนต์พ่วงข้างสามารถใช้งานกับการประกอบอาชีพเกษตรกร ทำไร่ ทำนา ทำให้รถมีการทรงตัวได้ดี

ด้านถนนและสภาพแวดล้อม

ถนนที่ใช้คมนาคมอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ซึ่งมีรถยนต์บรรทุกสัญจรไปมาจำนวนมากในแต่ละวัน อุบัติเหตุในพื้นที่ส่วนมากเกิดจากไฟฟ้าแสงสว่างไม่เพียงพอต่อการมองเห็น พื้นผิวจราจรบางช่วงที่ขรุขระเนื่องจากมีรถบรรทุกวิ่งผ่านบ่อยครั้งทำให้ถนนมีสภาพเป็นคลื่น และไม่มีไฟส่องสว่างหากผู้สัญจรที่ไม่คุ้นชินทางเวลากลางคืนจะเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ถนนเส้นรองทัศนวิสัยไม่ดี แสงสว่างไม่เพียงพอ ไม่มีสัญญาณไฟเตือน ตรงทางร่วมทางแยกไม่มีกระจกส่องโค้งทางร่วมทางแยก ถนนในพื้นที่กำลังก่อสร้างมีไฟแสงสว่างไม่เพียงพอไม่มีไฟสัญญาณจราจรตรงทางแยก รวมถึงการตีเส้นถนนไม่ชัดเจน การเลี้ยงโคกระบือ และจากสภาพของธรรมชาติ เช่น ฝนตก หมอกลง คับไฟ ซึ่งเกิดจากการเผาขยะข้างทาง ทำให้ไม่สามารถมองเห็นถนนหรือรถคันอื่นได้ชัดเจน

3. การวิเคราะห์ SWOT ในการดำเนินงาน

ประเด็นในการวิเคราะห์ SWOT	
1. ด้านการสร้างเครือข่ายและขยายแนวร่วม	
จุดแข็ง (strength)	จุดอ่อน (Weakness)
<ul style="list-style-type: none">- มีการจัดตั้งจุดบริการประชาชนในช่วงเทศกาลร่วมกับผู้นำชุมชน/อปพร./จิตอาสาภัยพิบัติฯ สนับสนุนการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกับอำเภอและ อปท.- เจ้าหน้าที่ของรัฐ ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดีในการประสานความร่วมมือกับภาคส่วนต่างๆ ในชุมชน- มีภาคีเครือข่าย หน่วยงานทั้งภาครัฐ เอกชน มูลนิธิต่างๆ ในการสนับสนุนการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน- มีการฝึกอบรมให้ความรู้แก่อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ด้านความปลอดภัยทางถนน- เจ้าหน้าที่ของรัฐ ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดีในการให้ข้อมูลการเกิดเหตุกับมูลนิธิในพื้นที่และให้การสนับสนุนทรัพยากร เมื่อเกิดเหตุในพื้นที่เป็นอย่างดี- มีการตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2566 ของอำเภอ- เจ้าหน้าที่ของรัฐ ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดีในการให้ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนน- มูลนิธิต่างๆ ให้การสนับสนุนการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน- ได้รับคำแนะนำในการปฏิบัติหน้าที่จากผู้บังคับบัญชาภาคีเครือข่าย หน่วยงานทั้งภาครัฐ เอกชน มูลนิธิต่างๆ ในการสนับสนุนการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน- มีการทำบันทึกข้อตกลงระหว่าง อปท. กับสถานีตำรวจภูธร ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน	<ul style="list-style-type: none">- ประชาชนในพื้นที่ยังขาดความตระหนักในการลดอุบัติเหตุและไม่ให้ความสำคัญเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเท่าที่ควร- ถึงแม้การรณรงค์ ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนใหญ่ยังใช้ความเคยชินในการขับขี่แบบเดิม ๆ ไม่สวมหมวกนิรภัย- มีจุดอับ จุดล่อแหลม จุดเสี่ยงบนท้องถนน จำนวนมากที่ยังไม่ได้ปรับปรุงให้ปลอดภัยทางถนน- กลุ่มเสี่ยงยังคงเป็นเด็กเยาวชนที่ยังขาดความสนใจกับมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุ- ปัญหาการไม่เชื่อฟังผู้ปกครองหรือผู้นำชุมชนของกลุ่มเสี่ยงจึงนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุทางถนน- กลุ่มผู้ใหญ่ที่มีค่านิยมในการสังสรรค์เฮฮา ด้วยการดื่มแอลกอฮอล์ในช่วงเทศกาล โดยมีการดื่มในช่วงเทศกาล โดยมีการจับกลุ่มดื่มกินเป็นเวลาข้ามวันข้ามคืน จนขาดสติหย่อนความสามารถในการขับขี่จึงเกิดอุบัติเหตุซ้ำซาก- ผู้ใช้รถใช้ถนน ไม่มีวินัยจราจร เช่น ไม่สวมหมวกนิรภัย ขับรถเร็ว ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ไม่เคารพกฎจราจร ไม่เปิดสัญญาณไฟเลี้ยวซ้าย เลี้ยวขวา

โอกาส (Opportunity)	อุปสรรค(Treat)
<ul style="list-style-type: none"> - มีการจัดทำโครงการฝึกอบรมวิทยากรให้กับประชาชนในเขตพื้นที่ - มีการประชาสัมพันธ์เพื่อเผยแพร่แนวทางการรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนให้ผู้นำชุมชนนำไปเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ผ่านหอกระจายข่าวเสียงตามสายรวมทั้งรณรงค์ประชาสัมพันธ์เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนรับทราบมีการอบรมให้ความรู้เรื่องวินัยจราจรให้กับประชาชนชุมชนหมู่บ้าน - ผู้บริหารทุกระดับให้ความสำคัญในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน - มีหน่วยงานภาคีเครือข่ายที่เข้มแข็ง เช่น ส่วนราชการ สถานีตำรวจ โรงพยาบาล โรงเรียน ชุมชนเข้มแข็ง มีศักยภาพในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน - มีเครื่องมือประจำจุดตรวจ พร้อมในการปฏิบัติหน้าที่ - มีการสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่เช่นเครื่องตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ - ต้องให้ชุมชนในหมู่บ้านจัดการกันเอง เช่น งานเทศกาล ปีใหม่ ควรจัดกลางวัน ห้ามจัดกลางคืน มีเวลาให้หมอลำ เล่น จำกัดเวลาในชุมชนเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานไม่กล้า ตักเตือนร้านค้าขายเหล้าผิดกฎหมาย - จัดประกวดหมู่บ้านที่มีมาตรการป้องกันและปลอดภัยลดอุบัติเหตุสร้างชุมชนต้นแบบมอบโล่มอบรางวัลคัดเลือกชุมชนปลอดภัยในงานบุญประเพณี การบูรณาการแผนงาน/โครงการร่วมกับทั้งภาคราชการ เอกชน สถานศึกษา ผู้นำชุมชน รณรงค์ส่งเสริมการรับรู้การปฏิบัติตามกฎจราจร - การอาศัย อสม./อปพร. ในพื้นที่ชุมชน พูดคุยกับประชาชน สร้างความตระหนัก ผลกระทบจากอุบัติเหตุทางถนน ให้เกิดความกลัว หากคนในครอบครัวประสบอุบัติเหตุ - มีภาคีเครือข่ายมาให้ความรู้ร่วมอบรมกับนักเรียน นักศึกษา เรื่องการขับขี่ปลอดภัย - อาสาจราจรให้คำแนะนำกับผู้นำชุมชนกลุ่มวันทำงาน วัยรุ่น ในการใช้รถใช้ถนน การขับขี่ปลอดภัย 	<ul style="list-style-type: none"> - ประชาชนยังไม่ค่อยให้ความร่วมมือ - มีการจัดงานเฉลิมฉลองที่มีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และขายเกินเวลา - ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนขาดความตระหนักในเรื่องของความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน - ผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร - ประชาชนส่วนใหญ่มีอาชีพเกษตรกร ไม่ให้ความสนใจความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน - ประชาชนไม่สนใจถึงข้อมูลข่าวสารเรื่องความปลอดภัยทางถนน - ปัจจัยเอื้อต่อการเกิดอุบัติเหตุในชุมชน คือ วัด ที่จัดผ้าป่า มีงานวัดมีหมอลำ 3-7 วัน - ชุมชนเมืองมีประชากรหนาแน่นและมีประชากรมาแล้วขับจำนวนมาก เนื่องจากเป็นศูนย์กลางในการประกอบอาชีพ เศรษฐกิจ ค้าขาย มีคนใช้แรงงานจำนวนมาก ซึ่งเป็นประชากรต่างถิ่น มีขาดความสนิทสนมกับผู้นำชุมชน อสม . อปพร. การพูดคุยจึงเกิดช่องว่างในการรณรงค์ การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน - บางครั้งขาดความร่วมมือในกลุ่มเพื่อนร่วมงาน

2. ด้านการสร้างความเข้มแข็งกลไกการขับเคลื่อน	
จุดแข็ง (strength)	จุดอ่อน (Weakness)
<ul style="list-style-type: none"> - การกำชับให้ข้าราชการ ลูกจ้าง ปฏิบัติตนเป็นตัวอย่างที่ดี ด้านวินัยจรรยาบรรณในการปฏิบัติตามกฎหมายตามมาตรการ 10 รสขม - ผู้บริหารในทุกกระดับ ให้ความสำคัญ มีนโยบาย และข้อสั่งการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนทั้งในช่วงปกติ และช่วงเทศกาลปีใหม่ - ผู้นำชุมชน หัวหน้าส่วนราชการ ภาคเอกชนให้ความสำคัญ ในการสร้างการรับรู้ให้แก่ประชาชนโดยทั่วถึง - มีการบูรณาการข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนน รายงาน ให้ ศปถ.อำเภอ ทราบเมื่อมีการเกิดเหตุ - ประสานมูลนิธิกุ๊กภัยเข้าให้การช่วยเหลือ เมื่อมีอุบัติเหตุ หนักในพื้นที่ร่วมกับกุ๊กชีพ อบต.และโรงพยาบาลอำเภอ - มีการตั้งจุดบริการประชาชนที่เป็นจุดเสี่ยงในพื้นที่ร่วมกับ ผู้นำชุมชนและอาสาสมัคร - มีการบูรณาการข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนนร่วมกัน - มีหน่วยกุ๊กชีพกุ๊กภัย สนับสนุน และรวบรวมสถิติการเกิด อุบัติเหตุทางถนน 	<ul style="list-style-type: none"> - การขับเคลื่อนกลไก ศปถ.อำเภอ/ศปถ.อปท.มีการประสาน ที่ยังไม่ต่อเนื่อง
โอกาส (Opportunity)	อุปสรรค(Treat)
<ul style="list-style-type: none"> - มีกลุ่มไลน์ ศูนย์ความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ/ และผู้นำท้องที่สามารถประสานได้รวดเร็ว - มีกลุ่มไลน์ กู้ชีพร่วมกับโรงพยาบาลของรัฐในพื้นที่ ตั้งกลุ่มไลน์ “ศูนย์ความปลอดภัยทางถนน จ.ร้อยเอ็ด” เพื่อการ ประสานงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 	<ul style="list-style-type: none"> - ขาดงบประมาณ - บุคลากร เครื่องมือ วัสดุอุปกรณ์ไม่เพียงพอ

3. ด้านการประชาสัมพันธ์	
จุดแข็ง (strength)	จุดอ่อน (Weakness)
<ul style="list-style-type: none"> - มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ตามจุดเสี่ยงต่างๆ - หน่วยงานมีการประชาสัมพันธ์ เพื่อเผยแพร่แนวทางการรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนให้ผู้นำชุมชนนำไปเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ผ่านหอกระจายข่าว เสียงตามสาย ผ่านกลุ่มไลน์ ระบบสารสนเทศ/เว็บไซต์ รวมทั้งรณรงค์ประชาสัมพันธ์ เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนรับทราบ - มีการขอความร่วมมือกลุ่มผู้ประกอบการขนส่ง รถบรรทุก ให้หยุดประกอบกิจการในช่วงเทศกาล - มีหน่วยงานหลักในการประชาสัมพันธ์ (ประชาสัมพันธ์ จังหวัดร้อยเอ็ด/สวท.ร้อยเอ็ด) - เจ้าหน้าที่มีความรู้เรื่องสิทธิประโยชน์ของการจัดทำ พรบ. และมีตารางนัดหมายกับผู้นำ เพื่อนัดหมายให้ประชาชนให้มาฟังเจ้าหน้าที่อธิบายเรื่องสิทธิฯ พรบ.และประชาสัมพันธ์ ให้ประชาชนจัดทำ พรบ. 	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้นำส่วนมากยังไม่ทราบถึงสิทธิประโยชน์ของการจัดทำ พรบ. ยังเข้าใจผิด ทำให้ไม่สามารถนำข้อมูลที่ถูกต้อง เข้าถึงประชาชน
โอกาส (Opportunity)	อุปสรรค(Treat)
<ul style="list-style-type: none"> - มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนผ่านช่องทางต่างๆ เช่น เว็บไซต์ facebook กลุ่มไลน์ เสียงตามสาย วิทยุชุมชน - เซลล์วิทยุครอบคลุมให้ความรู้เรื่องสิทธิประโยชน์ของการจัดทำ พรบ. 	<ul style="list-style-type: none"> - ช่วงโควิด ทำให้ประชาชนไม่มีรายได้ ไม่มีเงินในการจัดทำ พรบ. การทำ พรบ.เป็นเรื่องไกลตัว ส่วนใหญ่ประชาชนไม่ให้ความสนใจในการนำรถเข้าไปทำ พรบ.

4. ด้านการบังคับใช้กฎหมาย	
จุดแข็ง (strength)	จุดอ่อน (Weakness)
<ul style="list-style-type: none"> - มีการบังคับใช้กฎหมาย อย่างเข้มข้นของเจ้าหน้าที่ตำรวจ - มีการจัดตั้งศูนย์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2566 เพื่ออำนวยความสะดวก กำกับ ดูแล และติดตามประเมินผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการช่วงเทศกาลปีใหม่ - มีการบังคับใช้กฎหมาย อย่างเข้มข้น - ตั้งจุดตรวจ ด้านชุมชน - จัดชุดเคลื่อนที่เร็วออกสืบสวนจับกุมเพื่อป้องปรามผู้ที่กระทำความผิดหรือมีพฤติกรรมเสี่ยง - มีการบูรณาการกับภาคีเครือข่ายเพื่อบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจมาร่วมปฏิบัติงาน - เจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติงานไม่เพียงพอ - เจ้าหน้าที่ขาดความเข้มแข็งในการปฏิบัติหน้าที่ - งบประมาณไม่เพียงพอ
โอกาส (Opportunity)	อุปสรรค(Treat)
<ul style="list-style-type: none"> - การมอบหมายเจ้าหน้าที่ออกตรวจร้านค้า กำชับจับ ตักเตือน ให้ปฏิบัติตามแนวทางของ ศปถ.จ.ร้อยเอ็ด - การสนับสนุนชุมชน หมู่บ้าน ครอบครัว กลุ่มเยาวชนอาสา ในหมู่บ้าน ท้องถิ่นควรปรับบทบาทหน้าที่กระบวนกรทำงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยเริ่มจากครัวเรือน - เสริมพลังด้านครอบครัว - การใช้เทคโนโลยีในการสนับสนุนการดำเนินงาน - มีจิตอาสาร่วมปฏิบัติหน้าที่จุดตรวจ - การใช้เทคโนโลยีในการสนับสนุนการดำเนินงาน - มีจิตอาสาภัยพิบัติ กองร้อยน้ำหวาน อาสาจราจร - มีการบูรณาการกับภาคีเครือข่ายทุกหน่วยงาน - จัดอบรมปลูกจิตสำนึกเสริมสร้างวินัยจราจรให้กับเด็กและเยาวชน 	<ul style="list-style-type: none"> - เจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติงานอยู่ที่ด้านชุมชนไม่มีอำนาจจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมาย - ประชาชนเกิดแรงต้านในการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ - มีการจัดงานเฉลิมฉลองที่ทำการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

5. ด้านการเพิ่มประสิทธิภาพระบบกู้ชีพ	
จุดแข็ง (strength)	จุดอ่อน (Weakness)
<ul style="list-style-type: none"> - มีมูลนิธิกู้ชีพให้ความช่วยเหลือได้ทันทั่วทั้ง - มีการให้บริการระบบการแพทย์ฉุกเฉิน - มีความพร้อมบุคลากร เครื่องมือ ระบบกู้ชีพ บุคลากร เครื่องมือ และยานพาหนะทั้งในระดับ อปท. และมูลนิธิ 	<ul style="list-style-type: none"> - ระบบการส่งการค่อนข้างมีลำดับชั้นมากเกินไป - ไม่มีเครื่องมือ ระบบกู้ชีพ และรถกู้ชีพกู้ภัย - ไม่มีงบประมาณ - เครื่องมือระบบกู้ชีพไม่ครบสมบูรณ์ เช่น เครื่องตัดถ่าง ไม่มีชุดอุปกรณ์ดำน้ำ - อปท. ยังมีหน่วยกู้ชีพ ไม่ครบทุกแห่ง - กู้ชีพยังขาดประสบการณ์ ขาดการฝึกอบรมทบทวน
โอกาส (Opportunity)	อุปสรรค(Treat)
<ul style="list-style-type: none"> - มีการจัดการอบรมให้เจ้าหน้าที่ กู้ชีพกู้ภัย ทั้งด้านเพิ่มจำนวน และเพิ่มศักยภาพ - มีการจัดอบรมให้กับเจ้าหน้าที่ กู้ชีพกู้ภัย - มีการฝึกอบรมทบทวนชุดกู้ชีพกู้ภัย และสมาชิก อปพร. - มีโครงการอบรมที่สอนน้องในการปฐมพยาบาลเบื้องต้นจากหน่วยงานกู้ชีพนครสาเกตุ จังหวัดร้อยเอ็ด 	<ul style="list-style-type: none"> - อปท.ยังมีหน่วยกู้ชีพ ไม่ครบทุกแห่ง - ไม่มีเครื่องมือ ระบบกู้ชีพและรถกู้ชีพกู้ภัย - ขาดวิทยุสื่อสารของอาสาจราจรไม่ครบวงจร - เจ้าหน้าที่กู้ชีพยังเพียงพอ และขาดงบประมาณ

สรุปประเด็นที่ได้จากการถอดบทเรียน

<p>1. สิ่งที่จะดำเนินการต่อ/Best practice (มีการดำเนินการในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ.2566 แล้วและจะดำเนินการต่อเนื่อง) จุดแข็งในการดำเนินของหน่วยงาน/ศปถ.จังหวัดร้อยเอ็ด)</p>
<ul style="list-style-type: none"> 1.1 มีการจัดตั้งจุดบริการประชาชนในช่วงเทศกาลร่วมกับผู้นำชุมชน/อปพร. 1.2 มีจิตอาสาภัยพิบัติฯ สนับสนุนการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกับอำเภอและอปท. 1.3 เจ้าหน้าที่ของรัฐ ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดีในการประสานความร่วมมือกับภาคส่วนต่างๆ ในชุมชน 1.4 มีภาคีเครือข่าย หน่วยงานทั้งภาครัฐ เอกชน มูลนิธิต่างๆ ในการสนับสนุนการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน 1.5 มีการฝึกอบรมให้ความรู้แก่อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ด้านความปลอดภัยทางถนน

- 1.6 เจ้าหน้าที่ของรัฐให้ความร่วมมือเป็นอย่างดีในการให้ข้อมูลการเกิดเหตุกับมูลนิธิในพื้นที่และให้การสนับสนุนทรัพยากรเมื่อเกิดเหตุในพื้นที่เป็นอย่างดี
- 1.7 มีการตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ.2566 ของอำเภอ
- 1.8 เจ้าหน้าที่ของรัฐร่วมกับภาคีเครือข่ายให้ความร่วมมือเป็นอย่างดีในการให้ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนน
- 1.9 มูลนิธิต่าง ๆ ในการสนับสนุนการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน
- 1.10 เครือข่ายงดเหล้ามีกิจกรรมค่ายเยาวชน 50 คน มีการผลิตสื่อ รณรงค์ ผ่านออนไลน์ และช่องทางอื่นๆ เช่น เพจ fb IG และจัดประกวดสื่อรณรงค์สร้างสรรค์ รณรงค์ ลดนักดื่มหน้าใหม่ อสม.ออกให้ความรู้ร้านค้าในชุมชน สนับสนุนเครือข่ายเยาวชน
- 1.11 ได้รับคำแนะนำในการปฏิบัติหน้าที่จากผู้บังคับบัญชา ภาคีเครือข่าย หน่วยงานทั้งภาครัฐ เอกชน มูลนิธิต่างๆ ในการสนับสนุนการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน
- 1.12 มีการทำบันทึกข้อตกลงระหว่าง อปท. กับสถานีตำรวจภูธร ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
- 1.13 การกำชับให้ข้าราชการ ลูกจ้าง ปฏิบัติตนเป็นตัวอย่างที่ดี ด้านวินัยจราจรในการปฏิบัติตามกฎหมาย ตามมาตรการ 10 รสขม
- 1.14 ผู้บริหารในทุกกระดับ ให้ความสำคัญ มีนโยบาย และข้อสั่งการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ทั้งในช่วงปกติและช่วงเทศกาลปีใหม่
- 1.15 ผู้นำชุมชน หัวหน้าส่วนราชการ ภาคเอกชน ให้ความสำคัญในการสร้างการรับรู้ให้แก่ประชาชนโดยทั่วถึง
- 1.16 มีการบูรณาการข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนน รายงานให้ ศปถ. อำเภอทราบเมื่อมีการเกิดเหตุ
- 1.18 ประสานมูลนิธิกุ๊กกั๊กเข้าให้การช่วยเหลือเมื่อมีอุบัติเหตุในพื้นที่ร่วมกับ กู้ชีพ อบต. และรพ.อำเภอ
- 1.19 มีการตั้งจุดบริการประชาชนที่เป็นจุดเสี่ยงในพื้นที่ร่วมกับผู้นำชุมชนและอาสาสมัคร
- 1.20 มีการบูรณาการข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนนร่วมกัน
- 1.21 มีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ตามจุดเสี่ยงต่างๆ
- 1.22 หน่วยงานหลักในการประชาสัมพันธ์ (ประชาสัมพันธ์จังหวัด/สวท.ร้อยเอ็ด) เพื่อเผยแพร่แนวทางการรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนให้ผู้นำชุมชนนำไปเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ผ่านหอกระจายข่าว เสียงตามสาย ผ่านกลุ่มไลน์ ระบบสารสนเทศ/เว็บไซต์
- 1.23 มีการขอความร่วมมือกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้หยุดประกอบกิจการหรือหลีกเลี่ยงการใช้รถบรรทุกในการประกอบกิจการในช่วงเทศกาล
- 1.24 เจ้าหน้าที่ที่มีความรู้เรื่องสิทธิประโยชน์ของการจัดทำ พรบ. และมีตารางนัดหมายกับผู้นำ เพื่อนัดหมายให้ประชาชนให้มาฟังเจ้าหน้าที่อธิบายสิทธิฯ พรบ. และประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนจัดทำ พรบ.
- 1.25 มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้นของเจ้าหน้าที่ตำรวจและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สรรพสามิต
- 1.26 มีการจัดตั้งศูนย์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่พ.ศ. 2566 เพื่ออำนวยความสะดวก กำกับ ดูแล และติดตามประเมินผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการช่วงเทศกาลปีใหม่
- 1.27 ตั้งจุดตรวจ ด่านชุมชน
- 1.28 จัดชุดเคลื่อนที่เร็วออกตรวจสืบสวนจับกุมเพื่อป้องปรามผู้ที่กระทำความผิดหรือมีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถในทาง
- 1.29 มีการบูรณาการกับภาคีเครือข่ายเพื่อบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง
- 1.30 มีมูลนิธิกุ๊กกั๊กให้ความช่วยเหลือได้ทันท่วงที

- 1.31 มีการให้บริการระบบการแพทย์ฉุกเฉิน
- 1.32 มีความพร้อมบุคลากร เครื่องมือ ระบบกู้ชีพ บุคลากร เครื่องมือ และยานพาหนะทั้งในระดับ อปท. และมูลนิธิต่างๆ
- 1.33 ติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบ (งบทางหลวงชนบท)
- 1.34 มีป้ายเตือนทางร่วมทางแยก (งบทางหลวงชนบท)
- 1.35 มีลูกระนาดชะลอความเร็ว (งบทางหลวงชนบท)
- 1.36 มีกระจกส่องโค้ง (งบ อบต.)

2. สิ่งที่ต้องปรับปรุงแก้ไข (จุดอ่อน)

- 2.1 ประชาชนยังขาดความตระหนักในการลดอุบัติเหตุ และไม่ให้ความสำคัญในการใช้รถใช้ถนน ผู้ใช้รถใช้ถนน ไม่มีวินัยจราจร เช่น ไม่สวมหมวกนิรภัย ขับรถเร็ว ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ไม่เคารพกฎจราจร ไม่เปิดสัญญาณไฟเลี้ยวซ้าย เลี้ยวขวา
- 2.2 มีจุดอับ จุดล่อแหลม จุดเสี่ยงบนท้องถนน จำนวนมาก ที่ยังไม่ได้ปรับปรุงให้ปลอดภัย
- 2.3 กลุ่มเสี่ยงยังคงเป็นเด็กเยาวชนที่ยังขาดความสนใจกับมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ปัญหาการไม่เชื่อฟังผู้ปกครองหรือผู้นำชุมชน ของกลุ่มเสี่ยงจึงนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุทางถนน
- 2.4 กลุ่มผู้ใหญ่ที่มีค่านิยมในการสังสรรค์เฮฮา ด้วยการดื่มแอลกอฮอล์ในช่วงเทศกาล โดยมีการดื่มในช่วงเทศกาลโดยมีการจับกลุ่มดื่มกินเป็นเวลาข้ามวันข้ามคืน จนขาดสติหย่อนความสามารถในการขับขี่จึงเกิดอุบัติเหตุซ้ำซาก
- 2.5 การขับเคลื่อน กลไก ศปถ.อำเภอ/ศปถ.อปท. มีการประสานงานที่ยังไม่ต่อเนื่อง
- 2.6 ผู้นำส่วนมากยังไม่ทราบถึงสิทธิประโยชน์ของการจัดทำ พรบ.ยังเข้าใจผิดทำให้ไม่สามารถนำข้อมูลที่ถูกต้องเข้าถึงประชาชนได้
- 2.7 ไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจร่วมในการปฏิบัติงานในด้านชุมชน
- 2.8 เจ้าหน้าที่ขาดความเข้มแข็งในการปฏิบัติหน้าที่
- 2.9 ระบบการสั่งการค่อนข้างมีลำดับชั้นมากเกินไป
- 2.10 ไม่มีเครื่องมือ ระบบกู้ชีพ และรถกู้ชีพกู้ภัย
- 2.11 เครื่องมือระบบกู้ชีพไม่ครบสมบูรณ์ เช่น ไม่มีเครื่องตัดถ่าง ไม่มีชุดอุปกรณ์ดำน้ำ
- 2.12 อปท.ยังมีหน่วยกู้ชีพไม่ครบทุกแห่ง
- 2.13 กู้ชีพยังขาดประสบการณ์ ขาดการฝึกอบรม
- 2.14 สัญญาณไฟกระพริบทางร่วมทางแยก ป้ายเตือน ลูกระนาด ยังไม่ครบทุกจุด
- 2.15 ทำความเข้าใจกับประชาชนเกิดแรงต้านในการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

3. สิ่งที่ต้องดำเนินการ (สิ่งที่ยังไม่ดำเนินการ หรือดำเนินการแล้วแต่ยังไม่ต่อเนื่อง)

- 3.1 มีการจัดทำโครงการฝึกอบรมวินัยจราจร ให้กับประชาชนในเขตพื้นที่
- 3.2 มีการประชาสัมพันธ์เพื่อเผยแพร่แนวทางการรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนให้ผู้นำชุมชนนำไปเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ผ่านหอกระจายข่าวเสียงตามสายรวมทั้งรณรงค์ประชาสัมพันธ์เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนรับทราบมีการอบรมให้ความรู้เรื่องวินัยจราจรให้กับประชาชนชุมชนหมู่บ้าน
- 3.3 ผู้บริหารทุกระดับให้ความสำคัญในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
- 3.3 มีเครื่องมือประจำจุดตรวจ พร้อมในการปฏิบัติหน้าที่
- 3.4 มีการสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ เช่น เครื่องตรวจจับปริมาณแอลกอฮอล์
- 3.5 ต้องให้ชุมชนในหมู่บ้านจัดการตนเอง เช่น งานเทศกาลปีใหม่ ควรจัดกลางวัน ห้ามจัดกลางคืนมีเวลาให้หมอลำเล่น จำกัดเวลาในชุมชน ตำรวจไม่กล้าตักเตือนร้านค้าขายเหล้าผิดกฎหมาย
- 3.6 จัดประกวดหมู่บ้านที่มี มาตรการป้องกันและปลอดภัยลดอุบัติเหตุ สร้างชุมชนต้นแบบ มอบโล่ มอบรางวัล คัดเลือกชุมชนปลอดภัยในงานบุญประเพณี
- 3.7 การอาศัย อสม./อปพร. ในพื้นที่ และภาคีเครือข่าย เช่น กลุ่มสตรี กองร้อยน้ำหวาน พุดคุยกับประชาชนสร้างความตระหนักรับรู้ผลกระทบจากอุบัติเหตุทางถนน ให้เกิดความกลัว หากคนในครอบครัวประสบอุบัติเหตุ
- 3.8 เชิญวิทยากรอบรมให้ความรู้เรื่องสิทธิประโยชน์ของการจัดทำ พรบ.
- 3.9 การมอบหมายเจ้าหน้าที่ออกตรวจร้านค้า กำชับ จับ ตักเตือน ให้ปฏิบัติตามแนวทางของ ศปถ.จ.ร้อยเอ็ด การสนับสนุนชุมชน หมู่บ้าน ครอบครัว กลุ่มเยาวชน อาสาในหมู่บ้าน ท้องถิ่นควรปรับบทบาทหน้าที่ ภาระงานการทำงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยเริ่มจากครัวเรือน
- 3.12 เสริมพลังด้านครอบครัว
- 3.13 มีจิตอาสาช่วยปฏิบัติหน้าที่จุดตรวจ
- 3.13 มีการจัดการอบรมให้กับเจ้าหน้าที่ กู้ชีพกู้ภัย ทั้งด้านเพิ่มจำนวน และเพิ่มศักยภาพ
- 3.14 มีโครงการอบรมพี่สอนน้องในการปฐมพยาบาลเบื้องต้น จากหน่วยงานกู้ชีพนครสาเกต จังหวัดร้อยเอ็ด
- 3.15 ติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบทางร่วมทางแยกป้ายเตือนลูกระนาด จุดเสี่ยงภายในตำบลพระเจ้าให้ครบทุกจุด
- 3.16 การสำรวจจำนวนรถจักรยานพ่วงข้าง และขอความร่วมมือให้เจ้าของรถ / ผู้ขับขี่ ปรับปรุงยานพาหนะของตนให้มีสมรรถนะและความปลอดภัยมากขึ้น

4. สิ่งที่ต้องการ/ขอรับการสนับสนุน (ขอความร่วมมือ งบประมาณ จากหน่วยงานต่างๆ)

- 4.1 ชุมชนเมืองมีประชากรหนาแน่นและมีประชากรมาแล้วจำนวนมาก เนื่องจากเป็นศูนย์กลางในการประกอบอาชีพ เศรษฐกิจ ค้าขาย มีคนใช้แรงงานจำนวนมาก ซึ่งเป็นประชากรต่างถิ่น ขาดความสนิทสนมกับผู้นำชุมชน อสม. อปพร. การพูดคุย จึงเกิดช่องว่างในการรณรงค์ การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
- 4.2 ขอความร่วมมือชุมชนในเขตพื้นที่รอบนอก ส่วนใหญ่มีอาชีพเกษตรกรรม เข้ามารับการอบรมเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
- 4.3 การทำ พรบ. เป็นเรื่องไกลตัว ส่วนใหญ่ประชาชนไม่ให้ความสนใจในการนำรถเข้าไปทำ เดินทางไปลำบาก ต้องขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้ความรู้ในเรื่อง พรบ. กับประชาชน
- 4.4 เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานอยู่ที่ด่านชุมชนไม่มีอำนาจจับกุมผู้ที่กระทำผิดกฎหมาย
- 4.5 จัดจัดงานเฉลิมฉลองที่มีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์