

แนวทางการจัดการความปลอดภัยของอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน**Approaching management of safety in the Bike Patrol Volunteer****ปฐมพร ศรีอำพัน พงษ์พิชญ์ ภัคดิณรงค์ ฤกษ์ณพงศ์ พุทธระกูล และดิฐภัทร บวรชัย****Pathomphon Sriamphan, Pongpitsanu Pakdeenarong,****Krisanaphong Poothakool and Dithapart Borwornchai**

หลักสูตรปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการจัดการความปลอดภัย

คณะตำรวจศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ

The Degree Master of Public Administration Program (Security Management)

Faculty of Police Science, Royal Police Cadet Academy

Email : sriamphan.p@gmail.com Tel : 087-0144588

Received 27/06/2564

Revised 22/05/2565

Accepted 24/05/2565

บทคัดย่อ

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติหน้าที่ และแนวทางการจัดการความปลอดภัยของอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน โดยการสัมภาษณ์เชิงลึกอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน และตำรวจที่มีประสบการณ์ในการเป็นผู้ดูแลและวางแผนงานของอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน ผู้เชี่ยวชาญด้านการขี่จักรยาน และบุคลากรด้านการแพทย์ฉุกเฉินที่มีความเชี่ยวชาญด้านอุบัติเหตุจากการขี่จักรยาน จำนวน 12 คน ผลการศึกษาวิจัยรายละเอียดดังนี้ 1. ปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติหน้าที่ของอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน ได้แก่ 1) การสนับสนุนไม่เพียงพอ 2) สภาพแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัยสำหรับการขี่จักรยาน 3) การปฏิบัติหน้าที่ไม่ตรงขอบเขตที่ข้อกำหนดกำหนด 4) ภาวะสุขภาพของอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน 5) ความแตกต่างของรูปแบบอาสาสมัครสายตรวจจักรยานในแต่ละพื้นที่ 6) ขาดความรู้ที่เกี่ยวข้องกับอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน 2. แนวทางการจัดการความปลอดภัยของอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน ประกอบด้วย 1) การกำหนดนโยบาย 2) การวางแผนและกำหนดแนวทางการปฏิบัติงาน 3) การฝึกอบรมและการพัฒนา และ 4) การติดตามประเมินผลการปฏิบัติงานเกี่ยวกับแนวทางการจัดการความปลอดภัย จากการเก็บข้อมูลเชิงคุณภาพพบว่าแนวทางการปฏิบัติของอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน ประกอบด้วย 1) การขี่จักรยานในสาธารณะ ได้แก่ การใช้จักรยานเสือภูเขา ชุดเครื่องแบบ อุปกรณ์อื่นที่จำเป็น ทักษะเบื้องต้น ทำบุคคลประกอบจักรยาน การดูแลรักษาและซ่อมแซมจักรยาน การเตรียมสมรรถนะร่างกายและโภชนาการขั้นพื้นฐานก่อนขี่จักรยาน 2) การขี่จักรยานลาดตระเวน ได้แก่ อุปกรณ์และขั้นตอนในการลาดตระเวน การปฏิบัติเมื่อเผชิญเหตุ ทีมจักรยานโต้ตอบ ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง 3) การปฏิบัติการในภาวะฉุกเฉิน ได้แก่ ทีมจักรยานโต้ตอบ การประเมินสถานการณ์ การปฐมพยาบาลเบื้องต้น อุปกรณ์และตำแหน่งในสถานการณ์ฉุกเฉิน อุปกรณ์สื่อสาร การจัดการสถานการณ์และความปลอดภัย และการประสานงานส่งต่อการดูแลไปยังส่วนที่เกี่ยวข้อง

คำสำคัญ: อาสาสมัคร สายตรวจจักรยาน การจัดการความปลอดภัย**Abstract**

The purpose of this qualitative research was to describe the condition and approaching management of safety in the bike patrol volunteer. Data were ethically by used 12 in-depth interviews, a bike patrol volunteer, police with direct experience in supervising and planning the work of bike patrol volunteer, cycling specialist and emergency medical personal with expertise in cycling accidents.

The results of the research study are as follows: 1. The problem and obstruction of Bicycle Patrol Volunteers as follow. 1) Not enough for support. 2) Environmental insecurity for ride the bicycle. 3) The scope of Bicycle patrol volunteers's duty is under limitation of law. 4) The readiness of Bicycle patrol volunteers. 5) The difference of Bicycle patrol volunteers patterns in each area. 6) Lack of knowledge about Bicycle patrol volunteers. 2. Approaching management of safety in the bike patrol volunteer as follows: 1) Policy Formulation 2) Plan on working process 3) Training and development 4) Performance review about assessment of safety management process. From qualitative data collection found that the bicycle patrol volunteers guidelines as follows: 1) Ride bicycle on public place namely use the mountain bike, uniform, necessary equipment, basic skills, individual drill with bicycle, bicycle maintenance, including physical preparation and basic nutrition. 2) Patrol bicycle riding namely equipment and patrol process, incident action plan, bicycle response team and including law. 3) Emergency operation namely bicycle response team, situational assessment, first aid, equipment and position in emergency situations, communication devices, situation management and safety including coordination to related institution for referral care.

Keywords: Volunteer, Bike Patrol, Approaching management of safety

1. บทนำ

ภายใต้บริบทของการเปลี่ยนแปลงในปัจจุบัน ทุกประเทศทั่วโลก รวมถึงประเทศไทยเกิดปัญหาอาชญากรรมและยาเสพติดที่สำคัญและรุนแรงซับซ้อนเพิ่มมากขึ้น สถิติคดีอาชญากรรมที่เพิ่มสูงขึ้นในแต่ละปี เพื่อแก้ปัญหาและป้องกันปัญหาอาชญากรรมและจำนวนนักโทษที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี ตำรวจเป็นวิชาชีพที่มีภาระหน้าที่ต้องรับผิดชอบโดยในการรักษาความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง และคุ้มครองสิทธิเสรีภาพของประชาชนตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย ต่อมาได้มีการพัฒนาหลักการและแนวความคิดการป้องกันอาชญากรรมแบบมีส่วนร่วม เพื่อพัฒนาระบบงานการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เป็นองค์รวมบูรณาการอย่างเป็นระบบ สามารถแก้ไขปัญหาของชุมชนที่ยั่งยืนต่อไป ตำรวจกับประชาชนต้องเป็นหนึ่งเดียวกัน และตามแนวความคิดการจัดการภาครัฐสมัยใหม่ที่มุ่งเน้นเกี่ยวกับแนวทางการทำงานเพื่อมุ่งตอบสนองความต้องการของประชาชนและชุมชน ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านการบริหารงานตำรวจสมัยใหม่ที่เน้นงานตำรวจเชิงรุก ร่วมกับทฤษฎีตำรวจผู้รับใช้ชุมชนที่เน้นเรื่องการป้องกันและแก้ไขปัญหาอาชญากรรมในชุมชน ทำให้ในปัจจุบันทฤษฎีตำรวจผู้รับใช้ชุมชนและหลักการตำรวจสมัยใหม่ประสบความสำเร็จและได้รับความชื่นชมจากชุมชนเป็นอย่างมาก และช่วยในการป้องกันและปราบปรามการเกิดอาชญากรรม ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด (สุพิศาล, 2556)

ทั่วโลก รวมถึงประเทศไทยได้มีการจัดตั้งตำรวจสายตรวจรถจักรยาน เพื่อปฏิบัติงานสายตรวจโดยใช้รถจักรยานในการออกตรวจพื้นที่เพื่อช่วยเพิ่มความใกล้ชิดกับประชาชน สำหรับในประเทศไทยนั้นสถานที่แรกที่มีการจัดตั้งสายตรวจจักรยานคือที่สถานีตำรวจภูธรจังหวัดพระนครศรีอยุธยา เมื่อประมาณปลายปี พ.ศ. 2546 เริ่มทำโครงการสายตรวจจักรยานที่อยุธยา เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวยังมีบางจุดที่ตำรวจสายตรวจทั่วไปเข้าไปตรวจได้อย่างไม่สะดวกและไม่ทั่วถึง (สถานีตำรวจภูธรพระนครศรีอยุธยา, 2560) และขยายผลโครงการสายตรวจจักรยานเพิ่มขึ้นในหลายพื้นที่ เช่น สถานีตำรวจชนะสงคราม เขตสถานีตำรวจภูธรสามโคก จังหวัดปทุมธานี อาสาสมัครตำรวจท่องเที่ยวพัทยา สายตรวจจักรยานในเขตเทศบาลจังหวัดเชียงราย และสถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย เป็นต้น และมีการเปิดให้ประชาชนที่มีความสนใจเข้ามามีส่วนร่วมในการเป็นอาสาสมัครสายตรวจจักรยานตามแนวความคิดการจัดการภาครัฐสมัยใหม่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดูแลรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินให้กับประชาชน (สุพิศาล, 2556)

ความปลอดภัยถือเป็นหัวใจสำคัญของการปฏิบัติหน้าที่ทั้งในตำรวจสายตรวจจักรยานและอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน จากการสำรวจบุคคลที่ได้รับอันตรายจากการทำงานส่วนใหญ่มักขาดความเอาใจใส่ในเรื่องความปลอดภัย จึงก่อให้เกิดอันตรายแก่ร่างกายและชีวิตของตนเอง เพื่อนร่วมงานและทรัพย์สิน ดังนั้นเราจึงจำเป็นต้องเข้าใจ และปฏิบัติตามหลักความปลอดภัยโดยเคร่งครัด การรับรู้ความปลอดภัยการปฏิบัติงานของอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน แต่ละบุคคลไม่เหมือนกันขึ้นอยู่กับสถานการณ์การปฏิบัติงานในขณะนั้น ประสบการณ์การของแต่ละบุคคล รวมถึงปัจจัยในเรื่องพฤติกรรมการทำงานของคนในองค์กร (Steers, 1994) ดังนั้น หากตำรวจสายตรวจจักรยานและอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน มีพฤติกรรมการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพและเหมาะสมกับการทำงานด้วยแล้วนั้นผลงานที่ได้ย่อมออกมามีคุณภาพ ซึ่งส่งผลให้องค์การประสบความสำเร็จได้เป็นอย่างดี

ด้วยเหตุผลดังกล่าว ผู้วิจัยจึงสนใจศึกษาเกี่ยวกับแนวทางการจัดการความปลอดภัยของอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน เพื่อให้ทำให้องค์ความรู้เกี่ยวกับแนวทางการจัดการความปลอดภัยและเป็นแนวทางสำหรับการบริหารจัดการงานของอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน ที่เป็นประโยชน์ต่อผู้ที่เกี่ยวข้องในการร่วมกันหาวิธีป้องกันหรือจัดการความปลอดภัยระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ของอาสาสมัครสายตรวจจักรยานต่อไป

1.1 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- 1) เพื่อศึกษาสภาพปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติหน้าที่ของอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน
- 2) เพื่อศึกษาแนวทางการจัดการความปลอดภัยของอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน

1.2 ขอบเขตการวิจัย

1) ขอบเขตด้านเนื้อหา ได้แก่ 1) ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน 2) สภาพปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติหน้าที่ของอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน 3) แนวทางการจัดการความปลอดภัยของอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน และ 4) แนวทางการปฏิบัติของอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน

2) ขอบเขตด้านประชากร ผู้ให้ข้อมูลสำคัญรวมจำนวน 12 คน ได้แก่ อาสาสมัครสายตรวจจักรยาน จำนวน 4 คน ตำรวจชั้นสัญญาบัตรที่มีประสบการณ์เกี่ยวกับสายตรวจจักรยาน จำนวน 3 คน ตำรวจชั้นประทวนที่มีประสบการณ์เกี่ยวกับสายตรวจจักรยาน จำนวน 3 คน ผู้เชี่ยวชาญด้านการขี่จักรยาน จำนวน 1 คน และบุคลากรด้านการแพทย์ฉุกเฉินที่มีความเชี่ยวชาญด้านอุบัติเหตุจากการขี่จักรยาน จำนวน 1 คน

2. วิธีการทดลองหรือวิธีการศึกษา

การวิจัยนี้เป็นการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) แบบปรากฏการณ์วิทยาแบบตีความ ผู้วิจัยศึกษาด้วยวิธีการสัมภาษณ์เชิงลึกเฉพาะเกี่ยวกับสภาพและแนวทางการจัดการความปลอดภัยของอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน จากอาสาสมัครที่มีประสบการณ์ตรงในการเป็นอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน ตำรวจที่มีประสบการณ์ตรงในการเป็นผู้ดูแลและวางแผนงานของอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน ผู้เชี่ยวชาญด้านการขี่จักรยาน และบุคลากรด้านการแพทย์ฉุกเฉินที่มีความเชี่ยวชาญด้านอุบัติเหตุจากการขี่จักรยาน เพื่อบรรยายแนวทางการจัดการความปลอดภัยของอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยวิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) การบันทึกภาคสนาม (Field Note) และการรวบรวมข้อมูลเอกสารต่าง ๆ

2.1 ผู้ให้ข้อมูล

เนื่องจากการวิจัยเชิงคุณภาพให้ความสำคัญในเรื่องของการศึกษาข้อมูลจากผู้ที่มีประสบการณ์ตรง และสามารถถ่ายทอดข้อมูลประสบการณ์ได้อย่างครบถ้วน การวิจัยครั้งนี้กำหนดวิธีการเลือกผู้ให้ข้อมูลแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive Sampling) และการคัดเลือกแบบสายใยเชื่อมโยง (Snowball Sampling) เพื่อให้ได้ผู้ให้ข้อมูลที่มีคุณสมบัติตรงตามเกณฑ์ที่ได้กำหนดไว้ และได้ข้อมูลจากประสบการณ์จริงเกณฑ์ในการคัดเลือกผู้ให้ข้อมูล ดังแสดงในตารางที่ 1 ดังนี้

ตารางที่ 1 ตารางแสดงจำนวนและคุณสมบัติของผู้เชี่ยวชาญจำแนกตามกลุ่มความชำนาญ

กลุ่มผู้ให้ข้อมูล	คุณสมบัติ
1) อาสาสมัครสายตรวจจักรยาน จำนวน 4 คน	1) มีประสบการณ์ในการทำงานหรือวางแผนงานเกี่ยวกับอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน 3 ปี ขึ้นไป 2) มีหน้าที่รับผิดชอบ และ/หรือมีส่วนร่วมในการวางแผนหรือปฏิบัติงานอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน
2) ตำรวจสายตรวจจักรยาน จำนวน 6 คน	1) ตำรวจชั้นสัญญาบัตรและตำรวจชั้นประทวน 2) มีประสบการณ์ในการทำงานด้านนโยบายและวางแผนงานอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน 3 ปี ขึ้นไป 3) มีหน้าที่รับผิดชอบและ/หรือมีส่วนร่วมในการวางแผนหรือจัดการงานอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน
3) ผู้เชี่ยวชาญด้านการขี่จักรยาน จำนวน 1 คน	1) เป็นผู้ที่มีทักษะด้านการขี่จักรยาน 2) หน้าที่รับผิดชอบ และ/หรือมีส่วนร่วมในการวางแผนหรือจัดการเกี่ยวกับการขี่จักรยาน 3 ปีขึ้นไป
4) บุคลากรด้านการแพทย์ฉุกเฉิน จำนวน 1 คน	1) บุคลากรทางการแพทย์ 2) มีประสบการณ์ด้านการสอนเกี่ยวกับการปฏิบัติแพทย์ฉุกเฉิน และการดูแลช่วยเหลือเบื้องต้น 2 ปีขึ้นไป

2.2 การพิทักษ์สิทธิ์ผู้ให้ข้อมูล

ผู้วิจัยได้ทำการชี้แจงรายละเอียดเกี่ยวกับงานวิจัยในเรื่องของวัตถุประสงค์ของการวิจัย การสัมภาษณ์และการบันทึกเสียง ระยะเวลาในการสัมภาษณ์ จำนวนครั้งในการสัมภาษณ์ การตรวจสอบข้อมูลของการสัมภาษณ์ การรักษาความลับของผู้ให้ข้อมูล และอธิบายเกี่ยวกับสิทธิของผู้เข้าร่วมในโครงการวิจัย โดยที่ผู้ให้ข้อมูลมีสิทธิในการตัดสินใจว่าจะเข้าร่วมโครงการวิจัยหรือไม่ก็ได้ ภายหลังเสร็จสิ้นกระบวนการดำเนินการวิจัยผู้วิจัยจะเป็นผู้ลบไฟล์เสียงแบบถาวรและทำลายเอกสารบันทึกข้อมูลของผู้ให้ข้อมูลทั้งหมดโดยทันทีด้วยเครื่องทำลายเอกสาร นอกจากนี้ผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลภายหลังได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมงานวิจัยในมนุษย์ คณะนิติวิทยาศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ

2.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเองโดยใช้วิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) โดยการใช้แนวคำถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น (Interview Guideline) เป็นแนวทางในการสัมภาษณ์เชิงลึก ร่วมกับการบันทึกภาคสนาม (Field Note) และเอกสารที่ผู้วิจัยค้นหาเพิ่มเติม

2.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลผู้วิจัยดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลตามวิธีการของ Van Manen (1990) ซึ่งการวิเคราะห์ข้อมูลดำเนินไปพร้อมกับการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยภายหลังการสัมภาษณ์แต่ละครั้ง ผู้วิจัยจะดำเนินการถอดเทปสัมภาษณ์แบบคำต่อคำ (Verbatim) สรุปข้อมูลที่ได้จากกรสัมภาษณ์ตามประเด็นเนื้อหาด้วยภาษาที่ชัดเจนเข้าใจง่าย และสามารถถ่ายทอดสาระที่เป็นแก่นของแนวทางการจัดการความปลอดภัยของอาสาสมัครสายตรวจจักรยานให้ได้มากที่สุด

3. ผลการศึกษาและอภิปรายผล

การศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพโดยการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญด้านอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน เกี่ยวกับสภาพและแนวทางการจัดการความปลอดภัยของอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน พบว่าภาพรวมเรื่องสภาพและแนวทางการจัดการความปลอดภัยของอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน สามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ประเด็น ได้แก่ 1) ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน 2) สภาพปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติหน้าที่ของอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน 3) แนวทางการจัดการความปลอดภัยของอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน และ 4) แนวทางการปฏิบัติของอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน

3.1 ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน

ผู้ให้ข้อมูลทุกรายเล่าว่าสายตรวจจักรยานในประเทศไทยเริ่มจากที่สถานีตำรวจภูธรจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ต่อจากนั้นก็ได้มีการอีกหลายที่ได้เปิดเพิ่มขึ้น โดยเริ่มของงานสายตรวจจักรยานจะเริ่มมาจากแต่ละสถานีตำรวจจะมีเจ้าหน้าที่ตำรวจที่เป็นสายตรวจและมีการใช้จักรยานในการขี่เพื่อออกตรวจพื้นที่หรือลาดตระเวน ต่อจากนั้นจะมีการเปิดให้ประชาชนที่มีความสนใจสมัครเข้ามาเป็นอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน โดยผู้ที่จะเป็นอาสาสมัครสายตรวจจักรยานได้นั้นจะต้องมีใจรักในการเป็นอาสาสมัคร ไม่มีประวัติการทำผิดกฎหมายหรือมีคดีความ หรือมีประวัติเกี่ยวกับยาเสพติด จะมีการจัดการให้ความรู้และฝึกปฏิบัติเกี่ยวกับการเป็นอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน อาสาสมัครสายตรวจจักรยานจะต้องผ่านการประเมินเกี่ยวกับทักษะเบื้องต้นก่อนที่จะได้เป็นอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน

“จะมีการเปิดรับจากทั้งหมดทั้งจากในท้องถิ่นและนอกพื้นที่ จะมีการจัดอบรมให้อาสาสมัครประมาณ 2 ครั้งต่อปี โดยจะเป็นการทบทวนและรับสมัครอาสาสมัครใหม่ การปฏิบัติภารกิจจริงจะอยู่ที่ประมาณสิบกว่าคนและสมัครจริงมากันค่อนข้างมากกว่า 30 กว่าคน ต้องทดลองและฝึกให้ผ่านก่อน 10 สัปดาห์ผ่านการประเมิน ถ้าผ่านถึงจะได้เป็นอาสาสมัคร”

“เริ่มต้นมีเจ้าหน้าที่ตำรวจที่เป็นสายตรวจจักรยานเพียงท่านเดียวคือตัวผม มีภาคประชาชนที่เป็นอาสาสมัครสายตรวจจักรยานทั้งสิ้นจำนวน 45 คน เบื้องต้นจะมีการตรวจสอบประวัติผู้สมัครว่าเคยมีคดีหรือการทำผิดกฎหมายมาหรือเปล่า ขั้นตอนต่อไปก็ต้องทำการตรวจเกี่ยวกับพวกสารเสพติด ถ้าผู้เข้ารับการสมัครได้ผ่านขั้นตอนดังกล่าวแล้วจะต้องมีการฝึกอบรมทั้งในภาคทฤษฎีและปฏิบัติ สิ่งเหล่านี้เป็นสิ่งที่อาสาสมัครสายตรวจจักรยานจะต้องเรียนรู้เพื่อเพิ่มเติมทักษะให้กับตนเอง เพื่อให้มีความพร้อมสำหรับการเป็นอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน”

“มีแม่แบบมาจากการปั่นจักรยานไปในที่ต่างแล้วพบกับสายตรวจจักรยานสถานีตำรวจภูธรพระนครศรีอยุธยา จึงทำให้เกิดแนวคิดริเริ่มการจัดตั้งสายตรวจตำรวจจักรยาน เริ่มแรกมีตำรวจในการทำหน้าที่สายตรวจจักรยานน้อยจึงมีความคิดรับสมัครอาสาสมัครจากภาคประชาชนและข้าราชการจากหน่วยงานต่าง ๆ ยังไม่มีระเบียบการรับสมัครมาเป็นอาสา แต่จะมีการอบรมก่อนและประเมินทักษะเบื้องต้นในการปั่นจักรยานก่อนเป็นอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน”

3.2 สภาพปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติหน้าที่ของอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน

สภาพปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติหน้าที่ของอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน แบ่งได้ 6 ประเด็น ดังต่อไปนี้

3.2.1) การไม่ได้รับสนับสนุนด้านงบประมาณ เวลา หรืออุปกรณ์สำหรับสายตรวจจักรยาน

“รถจักรยานตอนนี้ก็อาสาสมัครสายตรวจจักรยานจะซื้อมาเองกันทั้งหมด และเน้นที่เสื้อภูเขา ระเบียบเดียวกัน สีสันเดียวกัน”

3.2.2) สภาพแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัยสำหรับการปั่นจักรยาน เช่น พื้นที่ถนนในบางพื้นที่ยังไม่มีช่องทางเฉพาะสำหรับจักรยาน ทางแคบ ทางลูกรัง สภาพอากาศ เป็นต้น

“เส้นทางที่ปั่นจักรยานลาดตระเวนที่นี้ก็จะเส้นทางค่อนข้างไกลและมีทั้งทางขึ้นเขาและลงเขา เราจะต้องปรับเกียร์ให้เหมาะสม เพื่อให้สามารถขับได้สบายและปลอดภัย”

3.2.3) การปฏิบัติหน้าที่ของอาสาสมัครสายตรวจจักรยานภายใต้ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เช่น การควบคุมกำกับให้อาสาสมัครสายตรวจจักรยานปฏิบัติตามข้อปฏิบัติ การป้องกันการใช้อำนาจเกินของเขตกว่าที่กฎหมายกำหนด เป็นต้น

“อาสาสมัครสายตรวจจักรยานที่ได้รับการคัดเลือกจะได้รับการฝึกอบรมเกี่ยวกับกลยุทธ์การต่อสู้เพื่อป้องกันตัว ต้องมีการเน้นย้ำกับอาสาสมัครสายตรวจจักรยานเสมอว่าเป็นศิลปะการต่อสู้ที่มีไว้เพื่อการป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้กับตนเอง ต้องเน้นย้ำเกี่ยวกับเรื่องนี้เพราะเกี่ยวข้องกับข้อกฎหมายด้วย”

3.2.4) ด้านความพร้อมของอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน เช่น ความพร้อมของร่างกายและจิตใจ ภาวะสุขภาพหรือโรคประจำตัว อายุ เป็นต้น

“อาสาสมัครสายตรวจจักรยานหลายคนที่มีโรคประจำตัวตามอายุที่เพิ่มขึ้น ต้องไม่ฝืนและต้องประเมินความพร้อมของร่างกายตนเองก่อนไปปั่นจักรยานเสมอ พุดัง่ายก็เหมือนทุกคนจะดูแลตัวเองให้แข็งแรงเพื่อให้สามารถออกมาเป็นอาสาสมัครช่วยเหลืองานตรงนี้ได้”

3.2.5) ความแตกต่างของรูปแบบอาสาสมัครสายตรวจจักรยานในแต่ละพื้นที่ เช่น เครื่องแต่งกาย รูปแบบและระยะเวลาการฝึกอบรม เป็นต้น

“ตอนนี้ที่ไทยแต่ละที่ก็มีชุดเครื่องแบบสายตรวจจักรยานที่ต่างกันไปไม่เหมือนกัน ควรที่จะเป็นเครื่องแบบเดียวกันทั้งประเทศ เพื่อให้เป็นภาพลักษณ์เดียวกันทั้งหมดและมีความเรียบร้อยเพิ่มมากขึ้น”

3.2.6) อาสาสมัครสายตรวจจักรยานขาดความรู้ที่เกี่ยวข้องในการเป็นผู้ช่วยเหลือตำรวจสายตรวจจักรยาน เช่น การเตรียมความพร้อมก่อนการปั่นจักรยาน ทักษะการปั่นจักรยาน กฎหมายที่เกี่ยวข้อง การออกลาดตระเวน และการปฐมพยาบาลเบื้องต้น

“เมื่อเข้ามาเป็นอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน ทุกคนจะต้องเรียนและฝึกเกี่ยวกับการฝึกทักษะจักรยานตั้งแต่เริ่มต้น เพื่อให้เกิดความสวยงามและเป็นแบบแผนทางเดียวกัน”

3.3 แนวทางการจัดการความปลอดภัยของอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน

3.3.1) การกำหนดนโยบายเกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัยของอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน การกำหนดนโยบายที่มุ่งเน้นให้อาสาสมัครสายตรวจจักรยานตระหนักถึงเรื่องความปลอดภัยถือเป็นความร่วมมือและการสร้างให้อาสาสมัครสายตรวจจักรยานรับทราบเกี่ยวกับความเสี่ยงหรืออันตรายที่อาจเกิดได้ เป็นการสื่อสารแนวทางการจัดการความปลอดภัยให้เป็นที่ไปในทิศทางเดียวกันตามนโยบายที่กำหนด และช่วยให้อาสาสมัครสายตรวจจักรยานเกิดความตระหนักและปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างปลอดภัยเพิ่มขึ้น

“หน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับสายตรวจจักรยานควรมีการมอบหมายการดูแลที่ชัดเจน ว่าใครมีหน้าที่ความรับผิดชอบอะไรในหน่วยสายตรวจจักรยาน และเมื่อมีการเปิดรับอาสาสมัครสายตรวจจักรยานมา จะต้องมีการกำหนดนโยบายหรือแนวทางการปฏิบัติเพื่อความชัดเจนและสามารถปฏิบัติหน้าที่อาสาสมัครสายตรวจจักรยานได้อย่างถูกต้องและปลอดภัย”

3.3.2) การวางแผนและกำหนดแนวทางการปฏิบัติงานของอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน หน่วยสายตรวจจักรยานควรมีการวางแผนและกำหนดแนวทางการปฏิบัติงาน เพื่อให้อาสาสมัครสายตรวจจักรยานสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างถูกต้องและป้องกันการเกิดอันตรายหรืออุบัติเหตุ สถานการณ์ความเสี่ยงหรืออุปสรรคที่อาจเกิดขึ้นได้ เมื่อมีการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพและการเตรียมการที่ดีในการนำนโยบายไปสู่แนวทางการปฏิบัติที่มีประสิทธิภาพ จะนำไปสู่ความสำเร็จในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติหน้าที่ของอาสาสมัครสายตรวจจักรยานต่อไป

“ปกติก็จะมีวางแผนการปฏิบัติงานเพื่อเป็นแนวทางสำหรับการปฏิบัติที่ถูกต้องและเกิดความปลอดภัยแก่อาสาสมัครสายตรวจจักรยาน มีการวางแผนการปฏิบัติล่วงหน้าเสมอและจะมีการแจ้งรายละเอียดงานให้กับอาสาสมัครสายตรวจจักรยานก่อนการปฏิบัติจริง เพื่อให้อาสาสมัครสายตรวจจักรยานเข้าใจเรื่องเส้นทาง สิ่งที่ต้องระมัดระวัง และแนวทางการปฏิบัติ และทุกคนในทีมสายตรวจจักรยานเกิดความปลอดภัยในการปฏิบัติหน้าที่”

3.3.3) การฝึกอบรมและการพัฒนาอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน การจัดอบรมให้ความรู้และฝึกปฏิบัติเกี่ยวกับแนวทางการปฏิบัติหน้าที่ของอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน และการป้องกันการเกิดอันตรายหรืออุบัติเหตุที่อาจเกิดได้ ถือเป็นรากฐานที่สำคัญสำหรับการทำงานและการป้องกันอันตรายจากการทำงาน และช่วยให้อาสาสมัครสายตรวจจักรยานมีความรู้และความชำนาญในการปฏิบัติหน้าที่ เกิดตระหนักและสามารถป้องกันอันตรายหรือความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นได้

“หน่วยสายตรวจจักรยานจะมีการให้ความรู้และฝึกเกี่ยวกับเรื่องสัญญาณในการปั่นจักรยานและการใช้สัญญาณมือ เพื่อให้ตัวอาสาสมัครสายตรวจจักรยานเกิดทักษะและความชำนาญในการปั่นจักรยานสามารถที่จะจักรยานลาดตระเวนได้อย่างปลอดภัย ตัวเราเองต้องเกิดความปลอดภัยก่อนที่จะเข้าไปช่วยเหลือผู้อื่น”

3.3.4) การติดตามประเมินผลการปฏิบัติงานเกี่ยวกับแนวทางการจัดการความปลอดภัยของอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน การติดตามประเมินผลการปฏิบัติงานเทียบกับมาตรฐานการปฏิบัติงานที่วางแผนไว้ ทำให้ช่วยกระตุ้นผู้ที่รับผิดชอบต้นตัวในการทำงานเพิ่มมากขึ้น เป็นการตรวจสอบผลการปฏิบัติงานว่าเป็นไปตามแผนหรือไม่ กระตุ้นให้อาสาสมัครสายตรวจจักรยานทุกคนสนใจความปลอดภัยในการทำงาน เพื่อพิจารณาเกี่ยวกับระบบการจัดการความปลอดภัยและนำมาใช้ในการวางแผนหรือกำหนดแนวทางการปฏิบัติงานของอาสาสมัครสายตรวจจักรยานต่อไป

“หัวหน้าทีมของเราก็คือตำรวจสายตรวจจักรยานก็จะมีการติดตามให้คำแนะนำเราเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยหรือจุดไหนที่มีความเสี่ยงเมื่อออกไปขี่จักรยานลาดตระเวน”

3.4 แนวทางการปฏิบัติของอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน

เมื่อวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เกี่ยวกับแนวทางการปฏิบัติของอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน สามารถแบ่งได้ 3 ด้าน ได้แก่ การขี่จักรยานด้วยความปลอดภัยในสาธารณะ การขี่จักรยานลาดตระเวน และการปฏิบัติการในภาวะฉุกเฉิน รายละเอียดดังนี้

3.4.1) แนวทางการปฏิบัติของอาสาสมัครสายตรวจจักรยานในการขี่จักรยานด้วยความปลอดภัยในสาธารณะ

3.4.1.1) อุปกรณ์จักรยาน จักรยานจะต้องเลือกจักรยานให้เหมาะสมกับพื้นที่และลักษณะของการปั่นจักรยาน สำหรับกรณีการขี่ลาดตระเวนส่วนมากจะเลือกใช้จักรยานเสือภูเขา เพื่อการขับขี่ที่คล่องตัวและเหมาะกับสภาพพื้นที่ อีกทั้งยังมีความแข็งแรง สามารถควบคุมการทรงตัวได้ง่าย

3.4.1.2) เสื้อผ้าและอุปกรณ์ป้องกัน ชุดเครื่องแบบอาสาสมัครสายตรวจจักรยานจะแตกต่างกันไปในแต่ละที่ แต่ละหน่วยจะใช้เป็นชุดยูนิฟอร์มเดียวกัน โดยมากจะเป็นเสื้อแขนสั้นกางเกงขาสั้น ปักชื่อและสกุลของอาสาสมัครสายตรวจจักรยานลงบนตัวเสื้อ เพื่อสามารถระบุตัวตนและบอกสังกัด มีคำว่าอาสาสมัครอยู่บนเครื่องแบบ มีการติดแถบสะท้อนแสงเพื่อความปลอดภัยในการออกตรวจในเวลากลางคืน อุปกรณ์อื่นที่จำเป็นต่อความปลอดภัยและช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุขณะขี่จักรยาน

3.4.1.3) ทักษะการขี่จักรยาน อาสาสมัครสายตรวจจักรยานจะได้รับการเตรียมความพร้อมและการฝึกอบรมเกี่ยวกับทักษะในเรื่องการปั่นจักรยานในพื้นที่หรือระยะทางที่แตกต่าง การใช้สัญญาณมือในการปั่นจักรยานเป็นการสื่อสารเมื่อจะเลี้ยวซ้ายขวาหรือจะหยุดจะช่วยในเรื่องของการสร้างความปลอดภัยให้กับอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน

3.4.1.4) การดูแลรักษาและซ่อมแซมจักรยาน อาสาสมัครสายตรวจจักรยานจะได้รับการให้ความรู้และฝึกอบรมเกี่ยวกับเรื่องการใช้งานและการดูแลรถจักรยาน ตั้งแต่ยางรถจักรยาน ระบบเกียร์ ระบบเบรก การเข้าเกียร์ที่เหมาะสมกับระยะทางแต่ละแบบทั้งการขี่ระยะไกลและระยะใกล้ รวมไปถึงการซ่อมบำรุงรักษาจักรยาน ไฟฉาย ส่องสว่าง สุปลม ยางอะไหล่ เป็นต้น เพื่อให้สามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัยและสามารถดูแลและช่วยเหลือเบื้องต้นให้กับประชาชนหรือทีมสายตรวจจักรยานได้

3.4.1.5) สมรรถนะร่างกายและโภชนาการขั้นพื้นฐาน อาสาสมัครสายตรวจจักรยานจะต้องมีความพร้อมทั้งสมรรถภาพของร่างกายและทักษะในการขี่จักรยาน ต้องมีการเตรียมความพร้อมของร่างกายให้เหมาะสมก่อนการไปขี่จักรยานสายตรวจจักรยาน การเตรียมตัวก่อนการขี่จักรยานเสมอ ทั้งความพร้อมของร่างกาย ความพร้อมของรถจักรยาน รวมถึงเรื่องของการดูแลเรื่องการรับประทานอาหารและเรื่องโรคประจำตัวของอาสาสมัครสายตรวจจักรยานแต่ละคน เพื่อให้เกิดความพร้อมก่อนการขี่จักรยานและทำให้เกิดความปลอดภัยอีกด้วย

“เครื่องแบบอาสาสมัครสายตรวจจักรยานควรใช้เป็นเสื้อโพลีแชนลัน กางเกงขาสั้นประมาณเข่า สวมหมวกนิรภัยกันกระแทกเพื่อสร้างความปลอดภัยขณะขับปั่นจักรยานให้แก่อาสาสมัครสายตรวจจักรยาน และจะต้องสวมแว่นตากันแดดเพื่อป้องกันแมลง ผุน หรือสิ่งแปลกปลอมเข้าสู่ดวงตา ใส่ถุงมือ ถุงเท้า สวมใส่รองเท้าหุ้มส้น และอุปกรณ์อื่นที่จำเป็นตามสมควร”

“ปกติเมื่อมีการเปิดรับอาสาสมัครสายตรวจจักรยานเข้ามา เขาก็จะมีการฝึกอบรมและการทดสอบ ทักษะการปั่นจักรยาน การใช้สัญญาณมือ การดูแลบุคคลสำคัญด้วยจักรยาน แล้วก็มีเรื่องอื่นด้วย เพื่อให้ตัวอาสาสมัครสายตรวจจักรยานสามารถปั่นจักรยานออกตรวจหรือช่วยลาดตระเวนได้อย่างปลอดภัย”

3.4.2) แนวทางการปฏิบัติของอาสาสมัครสายตรวจจักรยานในการขี่จักรยานลาดตระเวน

3.4.2.1) **อุปกรณ์ในการลาดตระเวน** การลาดตระเวนในพื้นที่ที่รับผิดชอบเพื่อตรวจตราความเรียบร้อยของพื้นที่หรือชุมชนที่รับผิดชอบ อาสาสมัครสายตรวจจักรยานจะต้องมีความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และต้องมีการเตรียมอุปกรณ์ที่จำเป็นเช่น อะไหล่รถ กระเป๋ายา ติดไปด้วยเสมอ

3.4.2.2) **ขั้นตอนในการลาดตระเวนและยุทธวิธี** การออกตรวจแต่ละครั้งต้องมีการวางแผนล่วงหน้า จะมีการนัดประชุมล่วงหน้าเพื่อวางแผนเส้นทาง การขับขี่ และแจ้งให้เตรียมความพร้อมหรือเน้นย้ำสิ่งที่ต้องระวังเป็นพิเศษ เวลาออกไปอย่างน้อยต้อง 2 คน เพื่อความปลอดภัย และเมื่อเจอเหตุการณ์ หนึ่งคนดูสถานการณ์ และอีกคนประสานงานต่อ การลาดตระเวนทุกครั้งจะต้องมีเจ้าหน้าที่ตำรวจออกไปด้วยเสมอ จะต้องมีความรู้เกี่ยวกับข้อกฎหมายเบื้องต้นที่เกี่ยวข้อง ต้องเน้นย้ำในเรื่องสิทธิที่อาสาสมัครจะสามารถทำได้โดยต้องอยู่ภายใต้กรอบที่กฎหมาย

3.4.2.3) **ทีมจักรยานโต้ตอบ** อาสาสมัครสายตรวจจักรยานจะได้รับการฝึกทักษะในการใช้จักรยาน เป็นเกราะกำบังเมื่อเกิดเหตุอันตรายหรือเหตุการณ์ที่ไม่ปกติ เน้นไปที่การป้องกันตัวอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน การสกัดกั้นจากผู้ร้ายหรือเหตุการณ์ที่ไม่ปกติ การป้องกันตัว การใช้จักรยานเป็นอุปกรณ์ในการป้องกันตัวเองจากอันตราย จะต้องเน้นย้ำว่าเป็นเรื่องของการป้องกันตัวเองเมื่อเกิดอันตรายต่ออาสาสมัครสายตรวจจักรยานเท่านั้น การสอนขึ้นอยู่กับดุลพินิจของผู้สอนและกรรมการ เนื่องจากกฎหมายอาจคุ้มครองไม่ถึงต้องกระทำภายใต้ข้อกฎหมายที่กำหนด

“ปกติเวลาต้องออกไปปั่นจักรยานในเขตพื้นที่ อาสาสมัครสายตรวจจักรยานจะต้องมีการเตรียมของที่สำคัญเช่นอุปกรณ์กระเป๋ายา อะไหล่ของรถไปให้พร้อมสำหรับการออกตรวจพื้นที่เสมอ”

“ต้องระวังมากมามากคือเรื่องการปฏิบัติเมื่อพบผู้ต้องสงสัย ในการออกปั่นจักรยานลาดตระเวนทุกครั้งจะต้องมีตำรวจไปด้วยเสมอ เราต้องดูแลให้อาสาสมัครสายตรวจจักรยานช่วยงานตำรวจแล้วตัวอาสาสมัครเองต้องปลอดภัยด้วย อันนี้สำคัญมาก และต้องช่วยงานอาสาสมัครสายตรวจจักรยานภายใต้ข้อกฎหมายที่กำหนด อันนี้ก็เป็นเรื่องที่ต้องเน้นย้ำเสมอ”

3.4.3) แนวทางการปฏิบัติของอาสาสมัครสายตรวจจักรยานในการปฏิบัติการภาวะฉุกเฉิน

3.4.3.1) **ทีมจักรยานฉุกเฉิน** อาสาสมัครสายตรวจจักรยานอาจจะพบเจออุบัติเหตุหรือสถานการณ์ที่ต้องได้รับการช่วยเหลือ สิ่งแรกที่ต้องมีคือการตั้งสติ สามารถประเมินสถานการณ์ ให้การช่วยเหลือหรือปฐมพยาบาลเบื้องต้นได้ รถจักรยานสายตรวจจักรยานทุกคนจะมีกล่องปฐมพยาบาลติดไปด้วย และถ้าประเมินอาการแล้วว่าต้องได้รับการดูแลต่อ แล้วประสานงานต่อเพื่อให้ได้รับการดูแลที่ถูกต้องและปลอดภัยต่อไป

3.4.3.2) **อุปกรณ์และตำแหน่งในสถานการณ์ฉุกเฉิน** ต้องมีการเตรียมความพร้อมของอุปกรณ์ เช่น อุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้น อุปกรณ์ทำแผล พลาสเตอร์ น้ำยาทำความสะอาดแผล หรือของที่ต้องใช้เมื่อประสบเหตุ เฉพาะหน้า อุปกรณ์สื่อสาร วิทยุสื่อสาร เป็นต้น หากประเมินสถานการณ์แล้วต้องรับการช่วยเหลือก็ต้องประสานไปยังส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ได้รับการดูแลต่อ ระหว่างรอก็ต้องดูแลสถานที่บริเวณนั้นให้เกิดความปลอดภัยทั้งผู้ประสบเหตุ และทีมอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน

3.4.3.3) **การจัดการสถานการณ์และความปลอดภัย** อาสาสมัครสายตรวจจักรยานจะต้องประเมินสถานการณ์และการให้การช่วยเหลือหรือการปฐมพยาบาลเบื้องต้นตามความเหมาะสม ประเมินความปลอดภัยของ

สถานที่ที่จะเข้าไปให้การช่วยเหลือ จากนั้นประเมินผู้ประสบเหตุเกี่ยวกับระดับการรู้สติ ระบบการหายใจ การเคลื่อนไหว ว่าผู้ประสบเหตุมีปัญหาเรื่องใดบ้าง เพื่อสามารถให้การช่วยเหลือได้อย่างถูกต้อง เหมาะสม และทันเวลา

“ตัวของอาสาสมัครสายตรวจจักรยานจะเน้นที่การป้องกันตัวเองให้เกิดความปลอดภัย เรียนรู้การใช้จักรยานเป็นอาวุธ การใช้จักรยานเป็นเกราะกำบังเวลาเผชิญเหตุที่ไม่ปกติ และต้องเป็นการกระทำที่อยู่ภายใต้ข้อกฎหมายที่กำหนด”

“ปกติรถจักรยานทุกคันจะมีกล่องปฐมพยาบาลติดออกไปด้วย แต่เมื่อเจออุบัติเหตุก็ดูอีกทีว่าหนักหนามากน้อยแค่ไหน ถ้าแค่อุบัติเหตุเล็กน้อยที่เราสามารถปฐมพยาบาลเบื้องต้นได้เองก็ทำไป ถ้าต้องได้รับการดูแลต่อก็ประสานงานเพื่อให้มีคนมาดูแลตามความเหมาะสมต่อไป”

อภิปรายผล

ความปลอดภัยในการทำงานคือสถานะที่ไม่มีอันตรายจากการเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ จนก่อให้เกิดความบาดเจ็บ และการพิการจากการทำงาน (อนามัย, 2553) จากการศึกษาวิจัยพบว่าแนวทางการจัดการความปลอดภัยของอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน สามารถแบ่งเป็น 4 ประเด็น ดังนี้ 1) การกำหนดนโยบายเกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัยของอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน 2) การวางแผนและกำหนดแนวทางการปฏิบัติงานของอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน 3) การฝึกอบรมและการพัฒนาอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน และ 4) การติดตามประเมินผลการปฏิบัติงานเกี่ยวกับแนวทางการจัดการความปลอดภัยของอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน จากการทบทวนวรรณกรรมพบว่าทั้ง 4 ข้อเป็นแนวทางที่สอดคล้องกับแนวคิดการจัดการความปลอดภัยเชิงระบบ (วีณาและเกรียงศักดิ์, 2555) ที่เชื่อว่าความปลอดภัยของบุคลากรมีสาเหตุหลักมาจากปัญหาของระบบองค์กร เน้นให้เห็นว่าการกระทำที่ไม่ปลอดภัยของมนุษย์ ไม่ได้มีจุดเริ่มต้นจากตัวบุคคลเสมอไป แต่มาจากเงื่อนไขที่ถูกกำหนดในขั้นตอนต่าง ๆ ขององค์กรเกี่ยวกับการวางแผนกำหนดการ การคาดการณ์ การออกแบบ การกำหนดนโยบาย การสื่อสาร การควบคุม และการบำรุงรักษา และสภาพแวดล้อม หน่วยสายตรวจจักรยานหรือหน่วยงานที่รับผิดชอบจะต้องวางแผนกำหนดการ การคาดการณ์ การออกแบบ การกำหนดนโยบาย การสื่อสาร การควบคุม และการบำรุงรักษา ซึ่งเป็นกระบวนการในองค์กรและหน่วยสายตรวจจักรยานเพื่อป้องกันการปฏิบัติที่ผิดพลาดหรือการกระทำที่ละเมิดการปฏิบัติที่ปลอดภัยได้ และเมื่อพิจารณาจากผลการวิจัยประเด็นที่ 3 คือการฝึกอบรมและการพัฒนาอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน พบว่าสอดคล้องกับแนวคิดแนวคิดการดูแลความปลอดภัยในการทำงาน (จิตตากรณ, 2548) ที่กล่าวว่าจัดการความปลอดภัยด้านบุคลากรมีหลายวิธี ได้แก่ 1) การให้ความรู้แก่บุคลากร ผู้บริหารหรือผู้ที่ดูแลความปลอดภัยจะต้องเป็นผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับอันตรายหรือสิ่งที่คุกคามในสถานที่นั้น ๆ เพื่อที่จะได้สามารถให้คำแนะนำในการปฏิบัติงานด้วยความปลอดภัย และเน้นเตือนให้ผู้ปฏิบัติงานได้รายงานเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในขณะการปฏิบัติงาน เรียนรู้วิธีที่จะลดอันตรายและจัดให้ผู้ทำงานได้รับการฝึกอบรมที่และครอบคลุมบุคลากรทุกระดับ รวมถึงการตระหนักถึงสถานการณ์ที่อันตราย และพร้อมที่จะแก้ไขเหตุอันตรายต่าง ๆ ในการปฏิบัติงานได้ และ 2) การป้องกันอุบัติเหตุ เนื่องจากสาเหตุของการทำให้เกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากการกระทำที่ไม่เหมาะสม เป็นการกระทำที่เกิดจากบุคลากรปฏิบัติงาน ไม่ใช่เครื่องป้องกันร่างกายในขณะการปฏิบัติงานที่มีความเสี่ยง อริยาบถในการทำงานที่ไม่เหมาะสมอาจทำให้เกิดอันตราย หรืออาจเกิดจากปัจจัยเสริมของสภาพร่างกาย เช่น การเหนื่อยล้า สายตาที่ผิดปกติ หรือการมีการเจ็บป่วย สภาพจิตใจ ดังนั้นหน่วยสายตรวจจักรยานจึงควรมีการส่งเสริมในเรื่องการให้ความรู้และการป้องกันอุบัติเหตุให้กับอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน นอกจากนี้ (จิตตากรณ, 2548) กล่าวว่าอีกวิธีหนึ่งคือการจัดการความปลอดภัยด้านสิ่งแวดล้อมที่อยู่รอบตัวคนในขณะทำงาน ซึ่งอาจมีผลต่อสุขภาพและความปลอดภัยในการทำงาน ซึ่งในงานของอาสาสมัครสายตรวจจักรยานที่บางครั้งต้องออกไปพบกับสิ่งแวดล้อมทางกายภาพที่อาจควบคุมหรือวางแผนไม่ได้ จึงเน้นที่เรื่องของวางแผนและกำหนดแนวทางการปฏิบัติงานโดยวิเคราะห์ร่วมกับความเสี่ยงหรืออันตรายที่อาจพบได้ เพื่อช่วยในการป้องกันหรือสามารถแก้ไขได้

จากผลการศึกษาวิจัยพบว่าสอดคล้องกับการศึกษาวิจัยของ ปรีศนา, เพชรสุนีย์ และอภิรติ (2560) ได้ทำการศึกษาระบบการจัดการความปลอดภัยในการทำงานสำหรับพยาบาล ผลการวิจัยพบว่า ระบบการจัดการความปลอดภัย

ในการทำงาน ได้แก่ การเพิ่มแนวทางการปฏิบัติ การเพิ่มการสนับสนุนอุปกรณ์ป้องกันอันตรายจากการทำงาน และแรงจูงใจให้ผู้ปฏิบัติงานทำตามแนวปฏิบัติในการป้องกันอันตรายจากการทำงาน การเพิ่มการฝึกอบรมเกี่ยวกับการป้องกันอันตรายจากการทำงาน การเพิ่มการแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับอันตรายในการทำงานให้บุคลากรได้ทราบอย่างทั่วถึง และการวิเคราะห์สาเหตุของความเสียหายในการทำงานทุกเรื่อง และสอดคล้องกับการศึกษาของ ศุภวรรณ (2559) ได้ศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานระดับปฏิบัติการ พบว่า 1) การบริหารจัดการความปลอดภัยขององค์กรกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานมีความสัมพันธ์กันในทิศทางเดียวกันในระดับสูง 2) การที่องค์กรมีการกำหนดมาตรการความปลอดภัยที่มีความชัดเจน ส่งเสริมให้พนักงานทุกคนในองค์กรปฏิบัติในทิศทางเดียวกัน เป็นสิ่งที่ดีมีประโยชน์ทำให้พนักงานได้รับความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติงาน ถ้าที่จะบอกปัญหาเมื่อพบเจอสภาพการทำงานที่ไม่ปลอดภัยเพื่อให้มีการดำเนินการปรับปรุงแก้ไขโดยทันที และ 3) การส่งเสริมผลักดันหรือสนับสนุนให้ปฏิบัติงานด้วยความปลอดภัย ได้แก่ การมีแรงจูงใจในการทำงานของตัวพนักงานเอง การดำเนินงานด้านความปลอดภัยอย่างต่อเนื่องของบริษัท การสื่อสารด้านความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ สอดคล้องกับการศึกษาของสุภาณี, สิทธิชัย และ จัณวรรณ (2561) ศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของคณาจารย์และประเมินความเสี่ยงด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย พบว่า ผู้ประกอบการควรอบรมเพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับหลักความปลอดภัยในการทำงาน เพื่อให้ เกิดความตระหนักและมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการทำงาน อีกทั้งควรมีการส่งเสริมและสนับสนุนอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้แก่ผู้ปฏิบัติงาน ด้วยเหตุผลตามที่กล่าวมาข้างต้นหน่วยสายตรวจจักษยานควรมีการกำหนดนโยบายเกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัยของอาสาสมัครสายตรวจจักษยาน วางแผนและกำหนดแนวทางการปฏิบัติงานมุ่งเน้นเรื่องความปลอดภัย จัดการฝึกอบรมและการพัฒนาให้อาสาสมัครสายตรวจจักษยานมีความรู้และความชำนาญในการปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างปลอดภัย และมีการติดตามประเมินผลการปฏิบัติงาน เพื่อให้อาสาสมัครสายตรวจจักษยานเกิดความตระหนัก มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ และเกิดความปลอดภัยในการปฏิบัติงานต่อไป

4. สรุป

สามารถแยกสรุปผลตามวัตถุประสงค์การวิจัยได้ ดังนี้

1) สภาพปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติหน้าที่ของอาสาสมัครสายตรวจจักษยาน

ผลการวิจัย พบว่า สภาพปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติหน้าที่ของอาสาสมัครสายตรวจจักษยาน สามารถแบ่งได้ 6 ประเด็น ได้แก่ 1) การไม่ได้รับสนับสนุนด้านงบประมาณ เวลา หรืออุปกรณ์สำหรับสายตรวจจักษยาน จักษยาน เครื่องแบบสายตรวจจักษยาน อุปกรณ์ซ่อมบำรุงรถจักษยาน เป็นต้น 2) สภาพแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัยสำหรับการปั่นจักษยาน เช่น พื้นที่ถนนในบางพื้นที่ยังไม่มีช่องทางเฉพาะสำหรับจักษยาน ทางแคบ ทางลูกรัง สภาพอากาศ เป็นต้น 3) การปฏิบัติหน้าที่ของอาสาสมัครสายตรวจจักษยานภายใต้ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เช่น การควบคุมกำกับให้อาสาสมัครสายตรวจจักษยานปฏิบัติตามข้อปฏิบัติ การป้องกันการใช้อำนาจเกินของเขตกว่าที่กฎหมายกำหนด เป็นต้น 4) ด้านความพร้อมของอาสาสมัครสายตรวจจักษยาน เช่น ความพร้อมของร่างกายและจิตใจ ภาวะสุขภาพหรือโรคประจำตัว อายุ เป็นต้น 5) ความแตกต่างของรูปแบบอาสาสมัครสายตรวจจักษยานในแต่ละพื้นที่ เช่น รูปแบบและระยะเวลาการฝึกอบรม เครื่องแต่งกาย เป็นต้น 6) อาสาสมัครสายตรวจจักษยานขาดความรู้ที่เกี่ยวข้องในการเป็นผู้ช่วยเหลือตำรวจสายตรวจจักษยาน เช่น การเตรียมความพร้อมก่อนการปั่นจักษยาน ทักษะการปั่นจักษยาน กฎหมายที่เกี่ยวข้อง การออกลาดตระเวน และการปฐมพยาบาลเบื้องต้น เป็นต้น

2) แนวทางการจัดการความปลอดภัยของอาสาสมัครสายตรวจจักษยาน

ผลการวิจัย พบว่า แนวทางการจัดการความปลอดภัยของอาสาสมัครสายตรวจจักษยาน แบ่งได้เป็น 4 ประเด็น ดังนี้

1) การกำหนดนโยบายเกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัยของอาสาสมัครสายตรวจจักษยาน เพื่อสื่อสารให้รับทราบเกี่ยวกับนโยบายด้านการป้องกันความเสี่ยงหรืออันตรายที่อาจเกิดได้ กระตุ้นให้อาสาสมัครสายตรวจจักษยาน

เกิดความตระหนักถึงความสำคัญ ปฏิบัติตามนโยบาย และปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างปลอดภัยเพิ่มขึ้น

2) การวางแผนและกำหนดแนวทางการปฏิบัติงานของอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน โดยควรนำประเด็นความเสี่ยงหรืออันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้ในการปฏิบัติหน้าที่มาวิเคราะห์เพื่อวางแผนป้องกัน เพื่อให้อาสาสมัครสายตรวจจักรยานสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างถูกต้องและปลอดภัย

3) การฝึกอบรมและการพัฒนาอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน หน่วยสายตรวจจักรยานควรมีการจัดอบรมให้ความรู้และฝึกปฏิบัติเกี่ยวกับองค์ความรู้และทักษะที่จำเป็นสำหรับงานอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน เพื่อพัฒนาสมรรถนะของอาสาสมัครสายตรวจจักรยานให้มีความรู้และความชำนาญในการปฏิบัติหน้าที่ เกิดตระหนักและสามารถป้องกันอันตรายหรือความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น

4) การติดตามประเมินผลการปฏิบัติงานเกี่ยวกับแนวทางการจัดการความปลอดภัยของอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน เพื่อเป็นการประเมินเกี่ยวกับแนวทางการปฏิบัติงานและความปลอดภัยของอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน โดยการติดตามและประเมินผลโดยเทียบกับมาตรฐานการปฏิบัติงานที่วางแผนไว้ และนำมาใช้ในการวางแผนหรือกำหนดแนวทางการปฏิบัติงานของอาสาสมัครสายตรวจจักรยานต่อไป

ข้อเสนอแนะ

ผู้วิจัยขอแนะนำข้อเสนอแนะ โดยจำแนกเป็นข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์ และข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป รายละเอียดดังนี้

1) ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์

1.1) องค์กรหรือหน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลเกี่ยวกับอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน ควรมีการวางแผนและดำเนินงานเกี่ยวกับแนวทางการบริหารจัดการเพื่อความปลอดภัยของอาสาสมัครสายตรวจจักรยานอย่างต่อเนื่อง โดยการพัฒนารูปแบบให้เหมาะสมกับบริบท เพื่อช่วยส่งเสริม สร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของอาสาสมัครสายตรวจจักรยานต่อไป

1.2) องค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีวางแผนและกำหนดแนวทางการปฏิบัติหน้าที่ให้กับอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน เช่น การชี้จักรยานในสาธารณะ ทักษะการขี่จักรยานในการลาดตระเวน รวมถึงทักษะการขี่จักรยานในภาวะฉุกเฉิน รวมถึงควรมีการฝึกอบรมและการพัฒนาเกี่ยวกับความรู้ ทักษะ แนวทางการปฏิบัติที่เกี่ยวข้องให้กับอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน เพื่อช่วยเพิ่มศักยภาพและสร้างวัฒนธรรมการปฏิบัติงานด้วยความปลอดภัยให้แก่อาสาสมัครสายตรวจจักรยาน

2) ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

2.1) ควรมีการศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับศักยภาพการปฏิบัติงานของอาสาสมัครสายตรวจจักรยาน เนื่องจากในปัจจุบันได้มีการเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการช่วยปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งจะมีสมาชิกที่เข้ามาใหม่ เพื่อช่วยในการพัฒนาศักยภาพของอาสาสมัครสายตรวจจักรยานที่เข้ามาใหม่ให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.2) ควรมีการศึกษาเพิ่มเติมสำหรับแนวทางการจัดการความปลอดภัยของตำรวจสายตรวจจักรยาน เนื่องจากตำรวจสายตรวจจักรยานเป็นอีกหนึ่งรูปแบบของงานสายตรวจที่มีความสำคัญและได้รับความนิยมทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ ช่วยสร้างสัมพันธ์ภาพที่ดีระหว่างตำรวจและประชาชน

5. กิตติกรรมประกาศ

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ รศ.พล.ต.ต.ดร. พงษ์พิชญ์ ภัคดิณรงค์ รศ.พ.ต.ท.ดร. กฤษณพงศ์ พุตระกูล และ ผศ.พ.ต.อ.ดร.ดิฐภัทร บวรชัย ที่ประสิทธิ์ประสาทวิชาและเสียสละเวลาอันมีค่าในการให้คำปรึกษาแนวทางที่เป็นประโยชน์ในทุกขั้นตอนของการทำวิทยานิพนธ์ ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งเป็นอย่างยิ่งจึงขอกราบขอบพระคุณมาอาจารย์ทุกท่าน ณ ที่นี้

ขอขอบพระคุณผู้เชี่ยวชาญงานวิจัยที่ให้ความอนุเคราะห์ข้อมูลในการสัมภาษณ์เชิงลึก และขอขอบพระคุณอาจารย์หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการจัดการความปลอดภัย คณะตำรวจศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ ที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชา ความรู้ ประสบการณ์ที่ทรงคุณค่าแก่ผู้ศึกษา รวมถึงที่ได้กรุณาให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ ทำให้รายงานวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

5. เอกสารอ้างอิง

- จิตตากรณ์ จิตรีเชื้อ. 2548. การดูแลสุขภาพบุคลากรในโรงพยาบาล. นันทพันธ์พริ้นติ้ง : เชียงใหม่.
- ปริศนา ทองอร่าม, เพชรสุนีย์ ทั้งเจริญกุล และ อภิรตี นันทศุภวัฒน์. 2560. ระบบการจัดการความปลอดภัยในการทำงานสำหรับพยาบาล: กรณีศึกษาโรงพยาบาล. วารสารพยาบาลสาร. 44(3) : 134-143.
- วีณา จีระแพทย์ และเกรียงศักดิ์ จีระแพทย์. 2555. การบริหารความปลอดภัยของผู้ป่วย แนวคิด กระบวนการและแนวปฏิบัติความปลอดภัยทางคลินิก. ด้านสุขภาพการพิมพ์ : กรุงเทพฯ.
- ศุภวรรณ รัตนภิรมย์. 2559. พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการปฏิบัติงานของพนักงานระดับปฏิบัติการกลุ่มบริษัท บีเอสเอสเอฟในประเทศไทย. วารสารความปลอดภัยและสุขภาพ. 9(34) : 6-19.
- สุภาณี จันทศิริ, สิทธิชัย ใจขาน และธัญวรรณ คำใส. 2561. พฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงานของคนงานและการประเมินความเสี่ยงด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยกรณีศึกษาร้านรับซื้อของเก่าในตำบลแสนสุข อำเภวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี. วารสารวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี. 20(2) : 116-126.
- สุพิศาล ภักดีนถนถ. 2556. แนวทางการปฏิบัติงานตามหลักการและทฤษฎีตำรวจสมัยใหม่. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรีนแอปเปิ้ลกราฟฟิคพริ้นติ้ง : นนทบุรี.
- สถานีตำรวจภูธรพระนครศรีอยุธยา. 2560. เอกสารประกอบการอบรม โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดพระนครศรีอยุธยาปี 2560 โครงการฝึกอบรม “อาสาสมัครหน่วยตำรวจจักรยาน สภ.พระนครศรีอยุธยา เพื่อดูแลนักท่องเที่ยว วันที่ 31 มีนาคม 2 เมษายน พ.ศ.2560 ณ โรงแรม River View Place. สถานีตำรวจภูธรพระนครศรีอยุธยา : จังหวัดพระนครศรีอยุธยา.
- อนามัย เทศกะทีก. 2553. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย. พิมพ์ครั้งที่ 4. โอเดียนสโตร์ : กรุงเทพฯ
- เอกนรินทร์ รุ่งโรจน์. 2558. การมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันอาชญากรรม กรณีศึกษาสถานีตำรวจภูธรลำโรงเหนือ. วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต. มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต.
- Manen, M. V. 1990. *Researching lived experience*. The Althouse press : London.
- Rantatalo, O. 2016. Using police bicycle patrols to manage social order in bicycle and pedestrian traffic networks: A Swedish case study. *Police Journal*. 89(1): 18-30.
- Steers, R. M. 1977. Antecedents and outcomes of organizational commitment *Administrative science quarterly*. *Science Quarterly*. 22(1): 46-56.
- Sytsma A. V., & Piza L. E. 2017. The influence of job assignment on community engagement: bicycle patrol and community-oriented policing. *Police Practice and Research*. 19(4): 347-364.