



กลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน
ในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์
(พ.ศ. 2565 – 2567)

โดย

ธนาภรณ์ สूरกีสัก

การค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
รัฐศาสตรมหาบัณฑิต (บริหารรัฐกิจและกิจการสาธารณะ)
สาขาวิชาบริหารรัฐกิจและกิจการสาธารณะ สำหรับนักบริหาร
คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ปีการศึกษา 2567

THE OPERATIONAL MECHANISM OF THE NATIONAL CENTER FOR
ROAD SAFETY MANAGEMENT DURING THE NEW YEAR AND
SONGKRAN FESTIVALS (2022 - 2024)

BY

THANAPORN SURAPEESAK

AN INDEPENDENT STUDY SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF
THE REQUIREMENTS FOR THE DEGREE OF
MASTER OF POLITICAL SCIENCE
(PUBLIC ADMINISTRATION AND PUBLIC AFFAIRS)
EXECUTIVE PROGRAM IN PUBLIC ADMINISTRATION AND PUBLIC AFFAIRS
FACULTY OF POLITICAL SCIENCE
THAMMASAT UNIVERSITY
ACADEMIC YEAR 2024
COPYRIGHT OF THAMMASAT UNIVERSITY

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

คณะรัฐศาสตร์

การค้นคว้าอิสระ

ของ

ธนาภรณ์ สุรภัสส์

เรื่อง

กลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่
และเทศกาลสงกรานต์ (พ.ศ. 2565 – 2567)

ได้รับการตรวจสอบและอนุมัติ ให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
รัฐศาสตรมหาบัณฑิต (บริหารรัฐกิจและกิจการสาธารณะ)

เมื่อ วันที่ 31 กรกฎาคม พ.ศ. 2568

ประธานกรรมการสอบการค้นคว้าอิสระ



(รองศาสตราจารย์ ดร.วสันต์ เหลืองประภัสร์)

กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษาการค้นคว้าอิสระ



(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ชาย ไชยชิต)

คณบดี



(รองศาสตราจารย์ ดร.ภูริ พวงศ์เจริญ)

หัวข้อการค้นคว้าอิสระ	กลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ (พ.ศ. 2565 – 2567)
ชื่อผู้เขียน	ธนาภรณ์ สุรภัสส์
ชื่อปริญญา	รัฐศาสตรมหาบัณฑิต (บริหารรัฐกิจและกิจการสาธารณะ)
สาขาวิชา/คณะ/มหาวิทยาลัย	บริหารรัฐกิจและกิจการสาธารณะ สำหรับนักบริหาร คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
อาจารย์ที่ปรึกษาการค้นคว้าอิสระ	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ชาย ไชยชิต
ปีการศึกษา	2567

บทคัดย่อ

การศึกษาเรื่อง กลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ (พ.ศ. 2565 – 2567) มีวัตถุประสงค์ 1) ศึกษากระบวนการกลไกการขับเคลื่อน นโยบายความปลอดภัยทางถนนสู่การปฏิบัติระดับพื้นที่ในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ 2) เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรค และเงื่อนไข ข้อจำกัด ปัจจัยที่มีผลสัมฤทธิ์ของกลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนสู่การปฏิบัติระดับพื้นที่ในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ 3) เพื่อศึกษาแนวทางในการปรับปรุงและพัฒนากลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนสู่การปฏิบัติระดับพื้นที่ในช่วงเทศกาลของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ซึ่งเป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยศึกษาจากเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และสัมภาษณ์เชิงลึก ตั้งแต่ส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค ไปจนถึงระดับพื้นที่ เพื่อให้ครอบคลุมองค์ประกอบการวิเคราะห์กลไกการขับเคลื่อนทั้ง 3 ระดับ

การศึกษาการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ เป็นการศึกษากระบวนการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานรัฐในระดับต่าง ๆ ตั้งแต่ระดับนโยบาย ระดับอำนวยการ และระดับปฏิบัติการ ในด้านการดำเนินงาน การประสานงาน การจัดสรรทรัพยากรในการดำเนินงาน รวมถึงระบบในการรายงานผล เนื่องจากการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนไม่สามารถกระทำได้เพียงหน่วยงานเดียว ผลจากการศึกษาพบว่า การดำเนินงานมีลักษณะการทำงานตามสายการบังคับบัญชา การสั่งการตั้งแต่ระดับนโยบาย

ออกมาเป็นแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลและช่วงวันหยุด เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในทุกระดับสามารถดำเนินการได้เป็นไปตามแผนบูรณาการดังกล่าว ซึ่งมีข้อสังเกตในระดับปฏิบัติการมีการประสานงานแบบแนวนอน ไม่เน้นความเป็นทางการ และการจัดตั้งด่านชุมชน โดยให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในเทศกาล สามารถได้ผลลัพธ์ที่ดี เนื่องจากชุมชนรู้จักพื้นที่ของตนเองเป็นอย่างดีทำให้รู้จุดเสี่ยงของพื้นที่ตนเอง และปรับแผนการดำเนินงานให้สอดคล้องเพื่อรับมือในช่วงเทศกาลได้

ข้อเสนอแนะในการดำเนินงาน ในการศึกษาได้ระบุถึงการยกระดับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนไปสู่การเป็นสถาบันที่ยั่งยืน ไม่เน้นทำงานแบบเฉพาะกิจในช่วงเทศกาล การปรับปรุงกฎหมายความปลอดภัยทางถนน และบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด เพื่อให้เกิดการเกิดอุบัติเหตุ หรือพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมในการขับรถได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ปัจจัยของทรัพยากร ได้แก่บุคลากรในองค์กรในการสร้างแรงจูงใจและความผูกพันในองค์กรเพื่อเพิ่มความมุ่งมั่นในการปฏิบัติงาน การจัดสรรงบประมาณที่เหมาะสมสอดคล้องกับสภาพปัญหาของพื้นที่ที่เกิดจุดเสี่ยงบ่อยครั้ง และระบบข้อมูลในการรายงานผลเป็นสิ่งสำคัญที่จะช่วยยกระดับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในระยะยาว

คำสำคัญ: ความปลอดภัยทางถนน, ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, กลไกการขับเคลื่อน

Independent Study Title	THE OPERATIONAL MECHANISM OF THE NATIONAL CENTER FOR ROAD SAFETY MANAGEMENT DURING THE NEW YEAR AND SONGKRAN FESTIVALS (2022 - 2024)
Author	Thanaporn Surapeesak
Degree	Master of Political Science (Public Administration and Public Affairs)
Major Field/Faculty/University	Executive program in Public Administration and Public Affairs Political Science Thammasat University
Independent Study Advisor	Assistant Professor Chai Chaiyachit, Ph.D.
Academic Year	2024

ABSTRACT

This study, titled “ The Operational Mechanism of the National Center for Road Safety Management during the New Year and Songkran Festivals (2022 - 2024)”, has three main objectives: 1) to study the processes and mechanisms for driving road safety policies towards implementation at the local level during the New Year and Songkran Festivals; 2) to investigate problems, obstacles, conditions, limitations, and contributing factors affecting the effectiveness of the Road Safety Operation Center's implementation mechanism at the local level during the New Year and Songkran Festivals; and 3) to explore approaches for improving and developing the implementation mechanism of the Road Safety Operation Center at the local level during festive periods by the Department of Disaster Prevention and Mitigation. This qualitative research relies on the review of relevant documents and in-depth interviews conducted at central, regional, and local levels to encompass all three components of the implementation mechanism analysis.

This study on the implementation mechanism of the Road Safety Operation Center during the New Year and Songkran Festivals investigates the operational processes of government agencies at various levels-from policy and directing to operational levels. It examines aspects such as implementation, coordination, resource allocation, and reporting systems, recognizing that road safety efforts cannot be undertaken by a single agency alone. The study's findings indicate that operations primarily follow a chain of command, with directives from the policy level translated into integrated plans for accident prevention and reduction during festive and holiday periods, ensuring adherence by all relevant agencies. Notably, at the operational level, coordination is observed to be horizontal and less formal. Furthermore, the establishment of community checkpoints, with active community involvement in festive road safety operations, yielded positive results. This is attributed to communities' intimate knowledge of their local areas, enabling them to identify specific risk points and adapt operational plans accordingly for effective management during the festive seasons.

Recommendations for operations outlined in the study emphasize elevating the Road Safety Operation Center to a sustainable institution, moving beyond an ad-hoc, festival-specific operational model. This includes improving road safety legislation and rigorously enforcing laws to effectively reduce accidents or inappropriate driving behaviors. Furthermore, resource factors such as personnel within the organization are crucial for fostering motivation and engagement, thereby enhancing commitment to operational duties. Appropriate budget allocation that aligns with the prevalence of high-risk areas, and robust data reporting systems, are identified as vital elements for strengthening the Road Safety Operation Center in the long term.

Keywords: Road Safety, Road Safety Operation Center, Implementation Mechanism

กิตติกรรมประกาศ

การเขียนกิตติกรรมประกาศเป็นสิ่งสุดท้ายของการเขียนในเล่มการค้นคว้าอิสระและเป็นสิ่งที่บอกว่าการเรียน EPA รุ่น 35 ใกล้จบลงแล้ว ซึ่งทำให้ตัวเองได้ทบทวนถึงวันแรกที่เข้ามาเรียนในร่วมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ จนกระทั่งการทำค้นคว้าอิสระที่เป็นงานสุดท้ายก่อนจบ โดยสมบูรณ์ ซึ่งการศึกษาค้นคว้าอิสระ เรื่อง กลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ (พ.ศ. 2565 – 2567) ผ่านไปได้ด้วยดี ต้องขอขอบคุณ รองศาสตราจารย์ ดร.วสันต์ เหลืองประภัสร์ ประธานกรรมการสอบค้นคว้าอิสระ และ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ชาย ไชยชิต อาจารย์ที่ปรึกษาการค้นคว้าอิสระ ที่ทำให้การศึกษาค้นคว้าอิสระเล่มนี้มีเนื้อหาที่สมบูรณ์ ทำให้ผู้ศึกษาวิจัยได้กลับมาทบทวนวรรณกรรม ประกอบกับวิเคราะห์ร่วมกับวิชาที่ได้ศึกษาจากสาขาวิชาบริหารรัฐกิจและกิจการสาธารณะเพื่อให้วิจัยนี้มีองค์ประกอบที่สมบูรณ์สามารถเป็นประโยชน์ต่อผู้ศึกษาเรื่องดังกล่าวได้ในเชิงลึกถึงรายละเอียดมากที่สุด

ขอบคุณตัวเองที่ตัดสินใจมาเรียนปริญญาโทในครั้งนี้ทำให้ได้ทำให้ตัวเองได้คิดอย่างเป็นระบบ มีเหตุมีผลมากขึ้น ซึ่งเป็นข้อดีของการทำงานของสายงานราชการซึ่งต้องรับมือกับสิ่งใหม่ ๆ ที่เกิดขึ้นกับตัวเองตลอดเวลา การเรียนและทำงานไปด้วยเป็นอะไรที่เหนื่อยมาก แต่ก็มีความสุขมากเช่นกันเพราะได้เจอเพื่อน ๆ พี่ ๆ น้อง ๆ ต่างสายงาน จนเป็นกลุ่มหลังห้องตั้งแต่แรกจนเรียนจบเทอมรวมถึงเจอความรัก... และมิตรภาพที่ดีของทุกคนใน EPA 35 ขอขอบคุณพี่ไกรกรมอุทยาน น้องโสภณ พี่ตุ๋ น้องบอม น้องมุก น้องอู๋ม พลอย น้องพลอย พี่เกด พี่อ้วน น้องฟาง พี่เบล พี่หญิงหญิง ที่ร่วมทุกข์ร่วมสุขทั้งการเรียน กิจกรรมภายในห้องเรียน การทำงานกลุ่ม การสอบต่าง ๆ จนผ่านพ้นไปได้ด้วยดี (กอด ๆ) นอกจากนี้ขอขอบคุณพี่อร พี่สาวคนสวยที่น้องคอยทักถามอยู่เสมอถึงงานวิชาต่าง ๆ รวมทั้งสืบหาเอกสารประกอบการเรียนที่เป็นประโยชน์ทำให้น้องมีต้นทุนก่อนการเรียนและเตรียมความพร้อมก่อนเรียนทุกครั้ง คนสุดท้ายที่สำคัญที่สุดคือ พี่เบ็ต ที่เป็นทั้งพี่ที่ทำงาน รวมถึงเป็นรุ่นพี่ EPA34 ที่คอยรับฟังปัญหาของน้องในวิชาต่าง ๆ รวมถึงส่งเอกสารการเรียนมาให้น้องเตรียมตัวล่วงหน้าอีกเช่นกัน น้องขอขอบคุณพี่มาก ๆ ค่า

สุดท้ายขอขอบคุณครอบครัวของฉันทน์ ที่ส่งเสริม ผลักดัน ตั้งแต่เรื่องงาน เรื่องเรียน ให้สามารถผ่านพ้นทุกอย่างไปได้ด้วยดี จนประสบความสำเร็จในวันนี้ ทั้งนี้ หากการศึกษาค้นคว้าอิสระดังกล่าว พบข้อบกพร่อง หรือผิดพลาดประการใด ข้าพเจ้าน้อมรับไว้เพียงผู้เดียว

ธนาภรณ์ สุรภัสสัณ

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	(1)
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	(3)
กิตติกรรมประกาศ	(5)
สารบัญตาราง (ถ้ามี)	(13)
สารบัญภาพ (ถ้ามี)	(14)
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 คำถามวิจัย	12
1.3 วัตถุประสงค์ในการวิจัย	12
1.4 ขอบเขตในการศึกษา	12
1.4.1 ขอบเขตเชิงเนื้อหา	12
1.4.2 ขอบเขตเชิงประชากร	13
1.4.3 ขอบเขตด้านเวลาการศึกษา	13
1.5 วิธีการวิจัย	13
1.5.1 การวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary Research)	13
1.5.2 การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview)	14
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากงานวิจัย	14
1.7 นิยามศัพท์	15
บทที่ 2 วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	16
2.1 การจัดการระบบความปลอดภัยทางถนน	16

2.1.1 ความปลอดภัยบนท้องถนน (Road Safety)	16
2.1.1.1 การสำรวจหลายรูปแบบและการวางแผนการใช้ที่ดินและผังเมือง	17
2.1.1.2 โครงสร้างพื้นฐานของถนนปลอดภัย	17
2.1.1.3 ความปลอดภัยของยานพาหนะ	18
2.1.1.4 การใช้ถนนอย่างปลอดภัย	18
2.1.1.5 การช่วยเหลือผู้บาดเจ็บหลังเกิดอุบัติเหตุ	18
2.1.2 ความเสี่ยงของอุบัติเหตุทางถนน	20
2.1.2.1 กลุ่มที่มีความเสี่ยงทางอุบัติเหตุทางถนน	20
2.1.2.2 ปัจจัยเสี่ยงของอุบัติเหตุทางถนน	20
2.1.3 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน	23
2.1.4 แนวคิดระบบความปลอดภัย	24
2.1.5 ยุทธศาสตร์ที่มีผลในการจัดการและการสร้างระบบแวดล้อมนิเวศของ ความปลอดภัยทางถนน	25
2.1.6 การออกแบบความปลอดภัยบนท้องถนนในเมืองและการจัดการ ปัญหาจราจร	28
2.1.7 การกำหนดตัวชี้วัดความปลอดภัยทางถนน : ตัวอย่างประเทศเกาหลี	29
2.2 นโยบายและมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาคุอุบัติเหตุทางถนน	31
2.2.1 มาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนตั้งแต่ปี 2565 – 2567	33
2.2.2 โครงสร้างศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน	37
2.2.3 การบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานเกี่ยวกับงานด้าน ความปลอดภัยทางถนน	39
2.3 แนวคิดการจัดการความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานของรัฐ (Intergovernmental Relations: IGRs)	44
2.3.1 ประเภทของเครือข่ายนโยบาย	45
2.3.2 ลักษณะสำคัญของเครือข่ายนโยบายในการจัดการความสัมพันธ์ ระหว่างหน่วยงานรัฐ	46
2.3.3 การจัดการเครือข่ายระหว่างหน่วยงานของรัฐ (Intergovernmental Management: IGM)	47
2.4 แนวคิดการอภิบาลโดยเครือข่าย (Network Governance)	49
2.4.1 การอภิบาล (Governance)	49
2.4.2 แนวคิดการอภิบาลโดยเครือข่าย (Network Governance)	50

2.4.3 รูปแบบของแนวความคิดการอภิบาลโดยเครือข่าย	51
2.4.4 องค์ประกอบของการอภิบาลโดยเครือข่าย	52
2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	53
2.5.1 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาสภาพปัญหาประเภทพฤติกรรม สาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ รวมถึงปัญหาการจราจรทางถนน	53
2.5.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาด้านกฎหมาย ความปลอดภัยทางถนน	56
2.5.3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนน	58
2.5.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาการบริหารจัดการ ความปลอดภัยทางถนน	59
2.6 กรอบแนวความคิดการวิจัย	61
บทที่ 3 ภูมิหลังและข้อมูลทั่วไปของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน	63
3.1 ความเป็นมาของคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน	63
3.1.1 ช่วงเวลาการดำเนินการของศูนย์อำนวยการความปลอดภัย ทางถนนในระยะแรก	64
3.1.2 การจัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในปัจจุบัน	65
3.2 ความเป็นมาของกองบัญชาการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกัน และบรรเทาสาธารณภัย	69
3.3 แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570	71
3.3.1 วิสัยทัศน์	72
3.3.2 พันธกิจ	72
3.3.3 เป้าประสงค์	72
3.3.4 เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน	72
3.3.5 เป้าหมายการลดจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน	73
3.3.6 ยุทธศาสตร์ แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570	74
3.4 การขับเคลื่อนการดำเนินงานลดอุบัติเหตุช่วงเทศกาล และช่วงวันหยุด ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน	75
3.4.1 ช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์	76
3.4.2 อุบัติเหตุทางถนนช่วงวันหยุด	76

3.5 สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์	77
3.5.1 สถิติการเกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์	77
3.5.2 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์	78
3.5.3 ยานพาหนะที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุ	79
3.5.4 จำนวนอุบัติเหตุจำแนกตามเพศ	80
3.5.5 จำนวนอุบัติเหตุ จำแนกตามอายุ	81
3.5.6 สถิติการเกิดอุบัติเหตุ จำแนกรายจังหวัดมากที่สุด 5 จังหวัด	81
 บทที่ 4 ผลการศึกษา	 82
4.1 กลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน	83
4.1.1 กลไกการขับเคลื่อน 3 ระดับ	83
4.1.1.1 ระดับนโยบาย	83
4.1.1.2 ระดับอำนวยการ	83
4.1.1.3 ระดับปฏิบัติการ	89
4.1.2 การติดตามและประเมินผลในช่วงเทศกาล	91
4.1.2.1 ระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน (e-Report)	91
4.1.2.2 การรายงานติดตามประเมินผลหลังเทศกาล	92
4.1.3 การมีส่วนร่วมและการสร้างความตระหนักของประชาชนในระดับพื้นที่	93
4.1.3.1 ด้านการบูรณาการในช่วงเทศกาล	93
4.1.3.2 กลไกของด่านชุมชนและผู้นำท้องถิ่น	94
4.1.3.3 ด้านประชาสัมพันธ์และการเผยแพร่ข้อมูล	94
4.1.4 แนวทางการยกระดับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน	95
4.1.4.1 ด้านการบริหารจัดการและกลไกองค์กร	95
4.1.4.2 ด้านข้อมูลและเทคโนโลยีสารสนเทศ	95
4.1.4.3 ด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนและองค์กรในพื้นที่	96
4.2 เครือข่ายความร่วมมือระหว่างหน่วยงานรัฐ	96
4.2.1 บทบาทและการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน	96
4.2.2 กลไกการสร้างการมีส่วนร่วมและการสื่อสารประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยทางถนน	98

	(10)
4.2.3 นวัตกรรมและแนวปฏิบัติที่ดีในการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน	98
4.3 ปัญหาและอุปสรรคในการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน	100
4.3.1 ปัญหา อุปสรรค หรือข้อจำกัด	100
4.3.1.1 ด้านการบริหารจัดการและกลไกองค์กร	100
4.3.1.2 ด้านการจัดการข้อมูลและสารสนเทศ	100
4.3.1.3 ด้านงบประมาณและบุคลากร	101
4.3.1.4 ด้านการบังคับใช้กฎหมาย	101
4.3.2 แนวทางการปรับปรุงแก้ไข	102
4.3.2.1 การมีเจ้าหน้าที่เฉพาะด้านและระบบสนับสนุนต่อเนื่องในทุกกระดับ	102
4.3.2.2 การจัดสรรงบประมาณตามพื้นที่ความเสี่ยง	102
4.3.2.3 การบูรณาการเทคโนโลยีและระบบสารสนเทศเชิงพื้นที่	102
4.3.2.4 การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยผ่านกิจกรรมชุมชนและการเรียนรู้ร่วมกัน	102
4.3.2.5 การกระตุ้นจิตสำนึกของประชาชนผ่านกลยุทธ์ทางอารมณ์และสังคม	103
4.3.2.6 การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด	103
4.4 วิเคราะห์ผลการศึกษากาพรวมของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน	104
4.4.1 วิเคราะห์กลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน	104
4.4.2 วิเคราะห์การจัดการความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานของรัฐ ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน	110
บทที่ 5 สรุปผลการศึกษา อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	117
5.1 สรุปผลการศึกษา	118
5.1.1 กระบวนการและกลไกการขับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยทางถนนไปสู่การปฏิบัติระดับพื้นที่ในช่วงเทศกาล	118
5.1.2 กลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ (พ.ศ. 2565 – 2567)	119

5.1.3 ปัญหาและอุปสรรค และเงื่อนไข ข้อจำกัด ปัจจัยที่มีผลสัมฤทธิ์ ของกลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน สู่การปฏิบัติระดับพื้นที่ในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์	120
5.2 อภิปรายผล	124
5.2.1 การจัดการความสัมพันธ์ระหว่างระดับชั้นต่าง ๆ ของระดับนโยบาย ส่วนกลาง ภูมิภาค และในระดับพื้นที่	124
5.2.2 วิเคราะห์ปัจจัยความสำเร็จและจุดอ่อนของศูนย์อำนวยการ ความปลอดภัยทางถนน	129
5.2.3 วิเคราะห์ความร่วมมือในระดับพื้นที่	131
5.3 ข้อเสนอแนะ	132
5.3.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย	132
5.3.2 ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ	133
5.3.3 ข้อเสนอแนะการยกระดับความเป็นสถาบันที่ยั่งยืน ของศูนย์ อำนวยการความปลอดภัยทางถนน	134
5.3.4 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป	136

รายการอ้างอิง	137
---------------	-----

ภาคผนวก

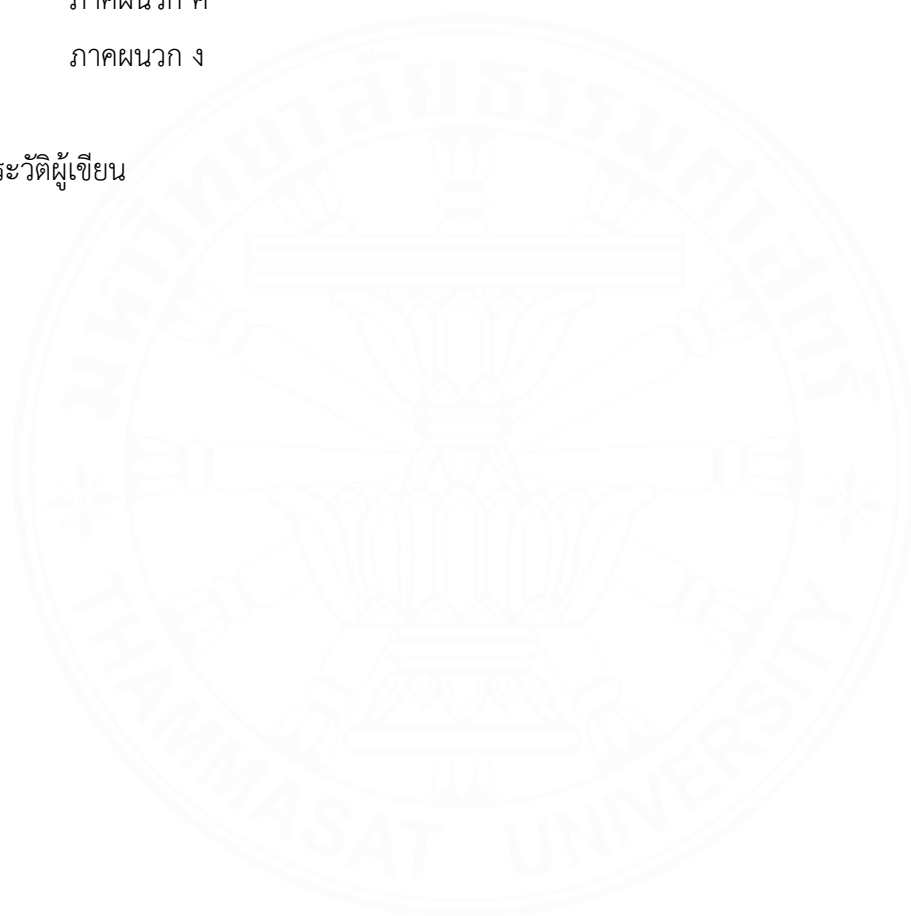
ภาคผนวก ก	143
-----------	-----

ภาคผนวก ข	146
-----------	-----

ภาคผนวก ค	150
-----------	-----

ภาคผนวก ง	153
-----------	-----

ประวัติผู้เขียน	157
-----------------	-----



สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1.1 จำนวนและอัตราการตายจากอุบัติเหตุ และถูกทำร้าย ต่อประชากร 100,000 คน ในช่วง ปี พ.ศ. 2542 – 2545	3
1.2 สถิติช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ในช่วง 2565 – 2567	10
2.1 ระบบการจัดความปลอดภัยทางถนนที่ดีตามแผนโลก ทศวรรษแห่งความปลอดภัย 2021 – 2030	19
2.2 หน่วยงานบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานเกี่ยวกับงานด้านความปลอดภัยทางถนน	42
3.1 อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการในศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน	67
3.2 อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการในศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน	72
3.3 อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการในศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน	73
3.4 ข้อมูลสถิติช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ ปี พ.ศ. 2565 – 2567	77
3.5 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ ในปี 2567	78
3.6 ยานพาหนะที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ ในปี 2567	79
3.7 จำนวนอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ จำแนกตามเพศ ในปี 2567	80
3.8 จำนวนอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสงกรานต์ จำแนกตามเพศ ในปี 2567	80
3.9 จำนวนอุบัติเหตุในช่วงเทศกาล จำแนกตามอายุ ในปี 2567	81
3.10 สถิติการเกิดอุบัติเหตุ จำแนกรายจังหวัดมากที่สุด 5 จังหวัด ในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ ในปี 2567	81
4.1 วิเคราะห์ผลการวิจัยเปรียบเทียบเชื่อมโยงกับแนวคิดและทฤษฎี	109
4.2 ตารางสรุปกิจกรรม ตัวแสดงในเครือข่าย และบทบาทของภาคีแต่ละฝ่ายของ การดำเนินงานศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์	114

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1.1 อุบัติเหตุทางถนน ตั้งแต่ปี 2526 – 2546	2
1.2 ความเชื่อมโยงของหน่วยงานที่ดำเนินงานตามยุทธศาสตร์สำคัญในการแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน (5E)	7
1.3 ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเดือนมกราคม - ธันวาคม 2566	9
2.1 ปัจจัยเสี่ยงของอุบัติเหตุทางถนนของ World Health Organization: WHO	23
2.2 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยในช่วงปี พ.ศ. 2564 – 2567	35
2.3 ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยในช่วงปี พ.ศ. 2561 – 2567	35
2.4 อัตราผู้บาดเจ็บ (admit) จากอุบัติเหตุทางถนนตามช่วงอายุ	36
2.5 โครงสร้างองค์กรรับผิดชอบการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน	39
2.6 กรอบแนวคิด	61
3.1 กรอบโครงสร้างของกองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกัน และบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย	71
4.1 การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน	86
4.2 ลำดับการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในระบบ e-Report	92
4.3 การดำเนินงานเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนโดยใช้กลยุทธ์ 5ส. 5ช.	97

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

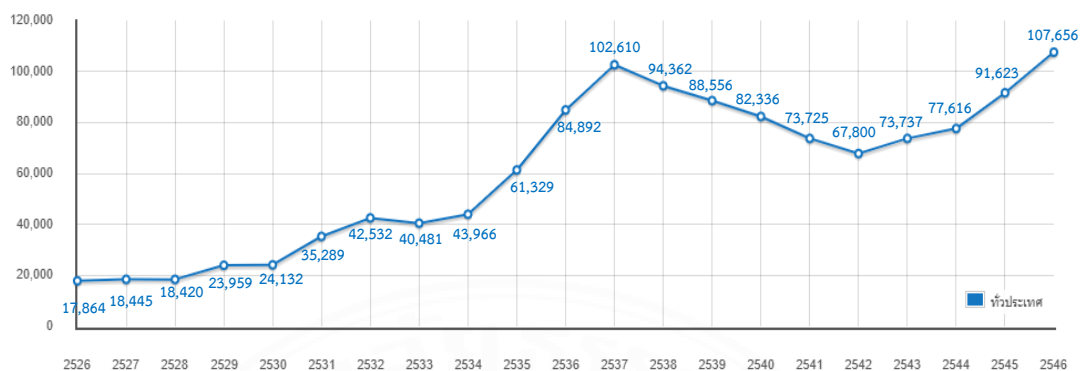
ประเทศไทยมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนสูงเป็นอันดับ 9 ของโลก จากการสำรวจขององค์การอนามัยโลก (ข้อมูลปี 2561)¹ ซึ่งจากรายงาน Global Status Reports on Road Safety ประจำปี 2023 ขององค์การอนามัยโลก (WHO) เกี่ยวกับสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน ระบุว่าทั่วโลกมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนถึง 1.19 ล้านราย คิดเป็นอัตรา 15 ต่อแสนประชากร โดยพบวาร์ร้อยละ 92 ของจำนวนผู้เสียชีวิตเกิดขึ้นในประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลาง

สำหรับประเทศไทย มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนถึง 18,218 ราย ซึ่งส่วนใหญ่เป็นกลุ่มเยาวชนอายุระหว่าง 5 - 29 ปี องค์การอนามัยโลกได้ระบุปัจจัยเสี่ยงหลักที่ต้องให้ความสำคัญ ประกอบด้วย การควบคุมความเร็ว การป้องกันการดื่มแล้วขับ การสวมหมวกกันน็อค การคาดเข็มขัดนิรภัย และการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก ส่วนในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีสัดส่วนของอุบัติเหตุสูงถึงร้อยละ 28 ซึ่งถือว่าเป็นสัดส่วนที่สูง เมื่อคำนวณมูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคมพบว่าอยู่ที่ประมาณ 63 ล้านล้านบาท ซึ่งเป็นตัวเลขที่สะท้อนให้เห็นถึงความรุนแรงของปัญหาอย่างชัดเจน แม้ว่าแนวโน้มทั่วโลกจะมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลงร้อยละ 16 แต่ในประเทศไทยยังคงต้องดำเนินการอย่างเข้มข้นเพื่อให้บรรลุเป้าหมายการลดอัตราการเสียชีวิตลงร้อยละ 50 ภายในปี 2570 หากเปรียบเทียบกับประเทศต้นแบบอย่างสหภาพยุโรปและออสเตรเลีย ซึ่งการแก้ปัญหาจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาชน โดยมุ่งเน้นการสร้างตระหนักรู้ การบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้สามารถลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ²

¹ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, “ย้อนดูสถิติ เจ็บ - ตายบนถนนไทย ปี 2564 – 2566 เดินหน้าสู่เป้าหมายลดผู้เสียชีวิตก่อนปี 2570,” สืบค้นเมื่อวันที่ 13 มกราคม 2568, <https://tdri.or.th/road-safety/>.

² เจาะลึกระบบสุขภาพ (Hfocus), “WHO เผยคนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ 1.8 หมื่นคน ห่วงปิดผับตี 4 เจ็บตายพุ่ง,” สืบค้นเมื่อวันที่ 13 มกราคม 2568, <https://www.hfocus.org/content/2023/12/29295>.

ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ตั้งแต่ปี 2526 – 2546



ภาพที่ 1.1 อุบัติเหตุทางถนน ตั้งแต่ปี 2526 – 2546, หน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน, “สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในภาพรวม ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2526 - 2546,” สืบค้นเมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2567, <https://trso.thairoads.org/statistic/national/N-SPI-A/N-SPI-A1/N-SPI-A1-01?start=2526&end=2546>

จากภาพที่ 1.1 จากการเก็บรวบรวมข้อมูลของหน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน พบว่า จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน (จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก) มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 และสูงสุดถึง 102,610 ครั้ง ในปี พ.ศ. 2537 ซึ่งเป็นช่วงก่อนเกิดภาวะวิกฤตพองสบู่ ในปี 2540 และอัตราการเกิดอุบัติเหตุลดลงเหลือ 67,800 ครั้งในปี 2540 ก่อนจะเพิ่มขึ้นสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องจนถึง 107,656 ครั้ง ในปี 2546 ซึ่งมากกว่าจุดที่เคยสูงสุดเมื่อปี 2537 และจากข้อมูลของสำนักงานสถิติแห่งชาติ ตามตารางที่ 1.1 ได้มีการเก็บรวบรวมข้อมูลจำนวนและอัตราการตายจากอุบัติเหตุและถูกทำร้ายต่อประชากร 100,000 คน ในช่วงปี พ.ศ. 2542 – 2545 แบ่งเป็นกลุ่มสาเหตุผลปรากฏว่าอุบัติเหตุการชนส่วงและจากรามีจำนวนและอัตราการตายจากอุบัติเหตุเป็นอันดับหนึ่ง และเริ่มมีแนวโน้มมากยิ่งขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ตารางที่ 1.1 จำนวนและอัตราการตายจากอุบัติเหตุ และถูกทำร้าย ต่อประชากร 100,000 คน ในช่วงปี พ.ศ. 2542 – 2545

กลุ่มสาเหตุ	พ.ศ. 2542		พ.ศ. 2543		พ.ศ. 2544		พ.ศ. 2545	
	จำนวน	อัตรา	จำนวน	อัตรา	จำนวน	อัตรา	จำนวน	อัตรา
อุบัติเหตุการชนสิ่งและจราจร	11,624	18.9	13,194	21.4	12,938	20.8	13,438	21.5
การพลัดตก	609	1.0	714	1.2	806	1.3	849	1.4
อุบัติเหตุการตกน้ำและการจมน้ำ	3,057	5.0	3,863	6.3	3,823	6.2	4,218	6.7
การสัมผัสควันไฟและเปลวไฟ	187	0.3	212	0.3	208	0.3	220	0.4
การเป็นพิษโดยอุบัติเหตุจากการสัมผัสกับสารเป็นพิษ	184	0.3	98	0.2	146	0.2	112	0.2
การมีเจตนาทำร้ายตนเอง	5,290	8.6	5,189	8.4	4,803	7.7	4,905	7.8
การทำร้ายผู้อื่น	3,966	6.4	3,442	5.6	3,628	5.8	3,332	5.3

ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2548 อ้างถึงใน สรประเวศ กระจ่างคันธมาตร์, “แนวทางการจัดการจราจรและขนส่งเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน” (วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (การจัดการสิ่งแวดล้อม) คณะพัฒนาสังคม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, 2548), 2-3.

ประเทศไทยมีการดำเนินงานเกี่ยวกับการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ปรากฏขึ้นครั้งแรกในปี พ.ศ. 2526 ในรัฐบาลของ พลเอก เปรม ติณสูลานนท์ นายกรัฐมนตรี ได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (กปอ.) ซึ่งในสมัยนั้นได้มีการจัดระบบให้มีความเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ สาธารณภัย ซึ่งอุบัติเหตุทางถนนเป็นส่วนหนึ่งของภัยดังกล่าวด้วย ซึ่งการทำงานของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติมีข้อจำกัด เช่น ขาดงบประมาณ บุคลากร ในการดำเนินงาน และไม่ได้รับการสนับสนุนอย่างจริงจังจากฝ่ายการเมือง ทำให้การป้องกันอุบัติเหตุจราจรยังไม่ประสบความสำเร็จ

ต่อมาในปี 2541 ในการประชุมรัฐมนตรีการขนส่งของอาเซียน (ASEAN Transport Ministers – ATM Meeting) ครั้งที่ 4 ที่ประเทศสิงคโปร์ เมื่อเดือนกันยายน 2541 โดยที่ประชุมได้มีมติเห็นชอบให้บรรจุเรื่องความปลอดภัยทางถนนไว้ใน ASEAN Successor Plan of Action in Transport 1999 – 2004 และ ASEAN ได้ขอให้ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank – ADB) ให้ความช่วยเหลือประเทศสมาชิก จัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับประเทศและระดับภูมิภาค (National & Regional Road Safety Strategy and Action Plan) ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบแผนแม่บท (Master Plan) /แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2541 ซึ่งในช่วงปี 2541 ช่วงรัฐบาลของ

นายชวน หลีกภัย นายกรัฐมนตรี ซึ่งในสมัยนั้นกระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานดำเนินการจัดทำแผนแม่บท/แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน และมติคณะรัฐมนตรีได้อนุมัติให้แต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินงานด้านความปลอดภัยการขนส่งแห่งชาติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ซึ่งมีนายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีที่ได้รับมอบหมายเป็นประธาน

ต่อมาในปี 2546 รัฐบาลของนายทักษิณ ชินวัตร นายกรัฐมนตรี ได้มีการกำหนดให้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรเป็นวาระแห่งชาติ เนื่องจากเกิดปัญหาความสูญเสียอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนน และถือว่าเป็นวาระแห่งชาติที่รัฐบาลต้องให้ความสำคัญ โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมบูรณาการในลักษณะแบบรวมศูนย์เพื่อดำเนินงานตามนโยบายของรัฐบาล³ และมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 2 มกราคม 2546 ได้มอบหมายให้รองนายกรัฐมนตรี (นายจาตุรนต์ ฉายแสง) เป็นผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย (นายประมวล รุจนเสรี) รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงสาธารณสุข (พลตำรวจเอกประชา พรหมนอก) รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายนิกร จำนง) และรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงศึกษาธิการ (นางสิริกร มณีรินทร์) เป็นรองผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ส่วนราชการและผู้ทรงคุณวุฒิเป็นกรรมการ และมีอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เป็นกรรมการและเลขานุการ

เป้าหมายของนโยบายเริ่มแรกมี 4 ประการ คือ 1) ผู้ใช้จักรยานยนต์มีอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตลดลง 2) ผู้ใช้รถใช้ถนนมีพฤติกรรมการใช้ถนนที่ดีขึ้น 3) ถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น 4) ยานพาหนะมีความปลอดภัยมากขึ้น และกำหนด 5 ยุทธศาสตร์หลักในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรที่แต่ละจังหวัดจะต้องนำไปปฏิบัติและประยุกต์ใช้เพื่อให้บรรลุเป้าหมายโดยยุทธศาสตร์ดังกล่าว คือ 1) ยกระดับมาตรฐานถนน มาตรฐานยานยนต์และอุปกรณ์นิรภัย 2) การบังคับใช้กฎหมาย 3) การศึกษาและการมีส่วนร่วม 4) การจัดการภายหลังที่เกิดการบาดเจ็บ และ 5) การประเมินผลการและการพัฒนาระบบสารสนเทศ⁴ และนอกจากนี้ยังมีมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2546 ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนยังได้กำหนดมาตรการและแผนงาน/โครงการเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

³ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน Road Safety Thailand, “Road Safety Thailand,” สืบค้นเมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2567, <https://www.roadsafetythailand.com/>

⁴ สถาบันพระปกเกล้า, “การประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร,” ศูนย์เรียนรู้สุขภาวะ, สืบค้นเมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2567, https://resourcecenter.thaihealth.or.th/assets/mediadol/download_dol/9eb53a8e-11ed-e711-80e3-00155d65ec2e/downloaded_file_20241017_064009.pdf

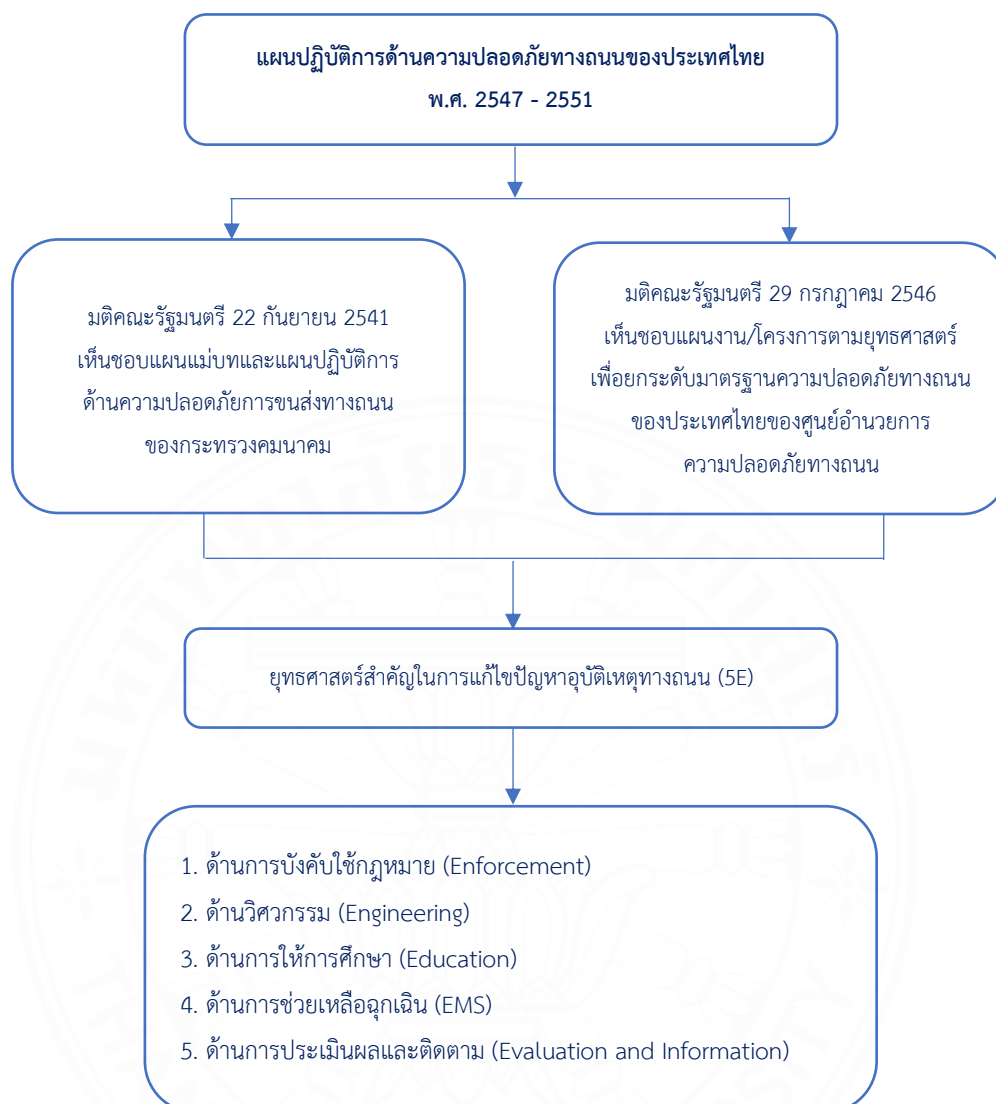
ในปี 2547 กระทรวงคมนาคม ได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นหน่วยงานหลักในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ซึ่งมีสาระสำคัญของแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน สอดคล้องกับยุทธศาสตร์เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน 5 ด้าน (5E's) ซึ่งอยู่ภายใต้การดำเนินงานของคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนที่มีรองนายกรัฐมนตรี (นายจาตุรนต์ ฉายแสง) เป็นผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน คือ 1) ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) 2) ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรม (Engineering) 3) ยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม (Public Relation, Education and Public Participation) 4) ยุทธศาสตร์ด้านการช่วยเหลือฉุกเฉิน (Emergency Medical Service : EMS) และ 5) ยุทธศาสตร์ด้านการติดตามและประเมินผล (Evaluation and Information)

แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ประกอบด้วยแผนงานหลัก รวมทั้งสิ้น 5 ยุทธศาสตร์ 14 แผนงาน 160 แผนงานย่อย โดยแต่ละแผนงานได้มีการกำหนดแผนงาน/โครงการย่อย และแบ่งระยะเวลาดำเนินการเป็น แผนระยะสั้น แผนระยะกลาง และแผนระยะยาว และแต่ละกิจกรรมจะมีการกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบหลัก หน่วยงานสนับสนุน และประมาณการงบประมาณ (บางกิจกรรม) ซึ่งการให้ความเห็นชอบแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย เป็นการบูรณาการแผนแม่บท/แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2541 - 2545 ของกระทรวงคมนาคม และแผนงาน/โครงการ ตามยุทธศาสตร์เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ที่คณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบแล้ว เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2541 และ 26 กรกฎาคม 2546 ตามลำดับ

การดำเนินการดังกล่าวถือได้ว่าเป็นการระดมสรรพกำลังทั้งภาครัฐและเอกชน ให้ร่วมกันดำเนินการแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยในทุกๆระดับ รวมถึงเป็นไปตามกรอบแผนงานที่ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) ที่ได้มีการดำเนินการด้านโครงการด้านความปลอดภัยทางถนนแก่ประเทศสมาชิกกลุ่มอาเซียน รวมทั้งประเทศไทยด้วย โดยสาระสำคัญของแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (2547 - 2551) โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม มีการกำหนดมาตรการ แผนงาน โครงการ และกิจกรรมต่าง ๆ ขึ้น เพื่อให้เกิดผลด้านความปลอดภัยทั้งในระยะสั้นและระยะยาวต่อผู้ใช้ถนนที่มีความเสี่ยงสูงสุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และมีมาตรการต่าง ๆ ซึ่งมีเป้าหมายเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุสำคัญ 5 ด้าน คือ อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การขับขี่ขณะเมาสุรา ความเร็วรถ ช่วงวันหยุดเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ และวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน

ในแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (2547 - 2551) ยังได้ระบุถึงปัญหาความซ้ำซ้อนในระดับนโยบาย (ภาพที่ 1.2) เนื่องจากมีคณะกรรมการระดับนโยบาย 2 คณะที่แต่งตั้งโดยคณะรัฐมนตรี ให้มีหน้าที่รับผิดชอบในการกำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์การจัดทำแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนคือ คณะกรรมการดำเนินงานความปลอดภัยด้านการขนส่งแห่งชาติของกระทรวงคมนาคม มีนายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีที่ได้รับมอบหมายเป็นประธาน และคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนของกระทรวงมหาดไทย มีรองนายกรัฐมนตรี (นายจาตุรนต์ ฉายแสง) เป็นประธาน และเป็นหน่วยงานหลักในการทำหน้าทีในการบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนนของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในปัจจุบัน⁵

⁵ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, “แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (Thailand Road Safety Action Plan) (Agenda based),” สืบค้นเมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2567, https://resolution.soc.go.th/PDF_UPLOAD/2547/2005817.pdf.



ภาพที่ 1.2 ความเชื่อมโยงของหน่วยงานที่ดำเนินงานตามยุทธศาสตร์สำคัญในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน (5E), กระทรวงคมนาคม, แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (2547-2551) (ม.ป.ท.: กระทรวงคมนาคม), 15.

จนกระทั่งในปี 2554 ได้มีระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 เนื่องจากสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มเพิ่มความเสี่ยงก่อให้เกิดความสูญเสียแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินประชาชน และมีผลต่อการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ เพื่อให้การดำเนินนโยบาย แผนงาน ยุทธศาสตร์ มาตรการ เพื่อให้การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนมีประสิทธิภาพ มีความครอบคลุมทุกพื้นที่ และมีความต่อเนื่อง โดยระเบียบดังกล่าว ได้แบ่งการดำเนินงานเป็น 3 ระดับ คือ ระดับนโยบาย ระดับอำนวยการ และระดับ

ปฏิบัติการ ซึ่งระดับนโยบาย อยู่ในความรับผิดชอบของคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ เรียกโดยย่อว่า นปถ. ระดับอำนวยการ อยู่ในความรับผิดชอบของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เรียกโดยย่อว่า ศปถ. ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และระดับปฏิบัติการ อยู่ในความรับผิดชอบของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเขต

คณะกรรมการฯ นปถ. มีปลัดกระทรวงมหาดไทย เป็นกรรมการและเลขานุการ และอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ และคณะกรรมการฯ ศปถ. ให้กระทรวงมหาดไทยเป็นหน่วยงานรับผิดชอบ โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน และให้กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เป็นกรรมการและเลขานุการ⁶ ทำให้ต่อมาในปี 2557 กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ได้มีการปรับโครงสร้างแบ่งส่วนราชการกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย โดยมีส่วนราชการภายในกรมเพิ่มขึ้นได้แก่ กองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน เพื่อดำเนินการตามนโยบาย แผนงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และการดำเนินงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง⁷ เพื่อสอดคล้องกับภารกิจที่เพิ่มขึ้นและเหมาะสมกับสภาพของงานที่เปลี่ยนแปลงไป ทำให้กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยมีบทบาทในการดำเนินงานเป็นหลักนับแต่นั้น

อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาที่สร้างความเสียหายในระดับประเทศอย่างมหาศาล ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ซึ่งจากการรายงานของ องค์การอนามัยโลก WHO จากการรายงานประจำปี Global Status Reports on Road Safety 2023 ได้กล่าวถึงการรายงานอุบัติเหตุที่เพิ่มขึ้นทั่วโลก มีจำนวน 1.19 ล้านราย มีการสูญเสียกว่า 63 ล้านล้านบาท โดยในรายงานกล่าวว่าประเทศไทยมีสถานการณ์การจัดการอุบัติเหตุทางท้องถนนที่ดีขึ้น แต่ยังคงพบว่ายังห่างจากเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้⁸ โดยเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตในปี 2565 จำนวน 15,158 ราย

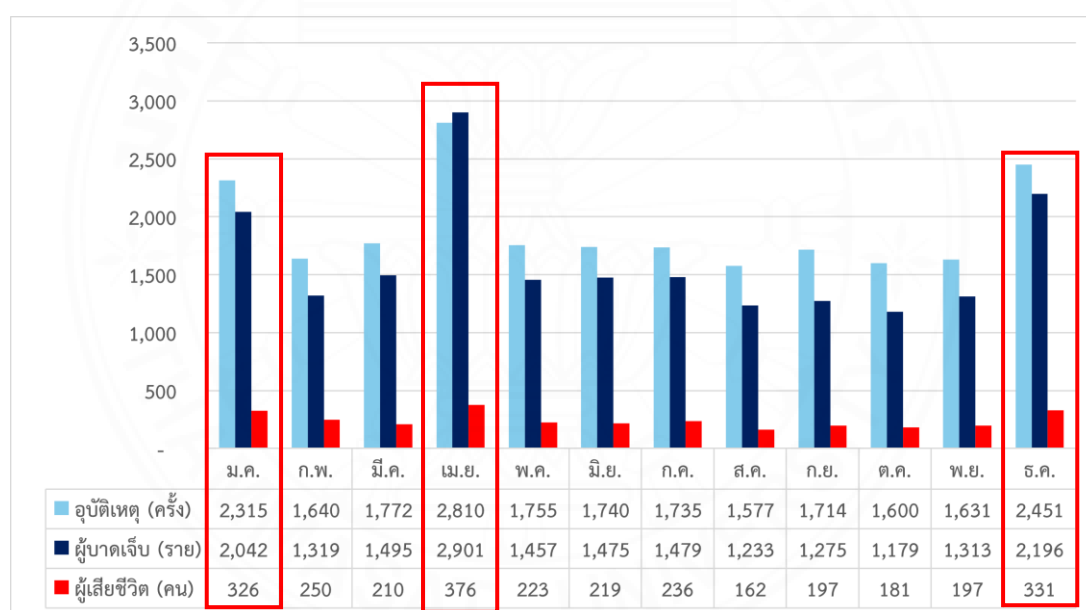
⁶ ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554, *ราชกิจจานุเบกษา*, เล่ม 128 ตอนพิเศษ 4 ง (14 มกราคม 2554): 1-9.

⁷ กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย พ.ศ. 2557, *ราชกิจจานุเบกษา*, เล่ม 132 ตอนที่ 1 ก (9 มกราคม 2558): 11-17.

⁸ World Health Organization, *Global Status Report on Road Safety 2023* (Geneva: World Health Organization, 2023), accessed July 13, 2024, <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/375016/9789240086517-eng.pdf?sequence=1>.

แต่จากสถิติของประเทศไทย พบจำนวนผู้เสียชีวิต ปี 2565 จำนวน 17,379 ราย⁹ ซึ่งการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางท้องถนนจำเป็นต้องให้ส่วนราชการ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งภาคส่วนต่าง ๆ ทางสังคม ร่วมบูรณาการขับเคลื่อนการดำเนินงานดังกล่าวอย่างเป็นระบบ ภายใต้กรอบของแผนงานที่ปัจจุบันอยู่ในช่วงแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570

สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยมักเกิดขึ้นในช่วงเทศกาลและช่วงวันหยุดสำคัญของประเทศไทย เช่น วันปีใหม่ และวันสงกรานต์ ที่เป็นช่วงที่มีการหยุดราชการเป็นระยะเวลาเกิน 5 วัน เป็นช่วงที่ผู้คนได้มีเวลาพักผ่อนและเดินทางไปในสถานที่ต่าง ๆ เพื่อร่วมเฉลิมฉลองในวันเทศกาลสำคัญร่วมกับครอบครัว แต่เมื่อมีการเดินทางด้วยยานพาหนะมักหลีกเลี่ยงไม่ได้หากต้องพบเจออุบัติเหตุที่ไม่คาดคิด และหน้าที่ของรัฐบาลคือต้องคอยดูแล เข้มงวดกับการจราจรบนท้องถนน เพื่อให้ผู้ขับขี่รักษาวินัย การจราจรอย่างจริงจัง เพื่อไม่ให้เกิดอันตรายบนท้องถนน



หมายเหตุ: อุบัติเหตุทางถนนภายใต้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ประกอบด้วยอุบัติเหตุทางถนนบนโครงข่ายถนนของกระทรวงคมนาคมและอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ/รถบรรทุก (ไม่รวมคู่กรณี) ของกรมการขนส่งทางบก

ภาพที่ 1.3 ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเดือนมกราคม - ธันวาคม 2566, กระทรวงคมนาคม, “ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ประจำปี 2566,” ระบบ TRAMS, 2566, สืบค้นเมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2568, <https://trams.mot.go.th/main-dashboard>.

⁹ กรมควบคุมโรค, กองป้องกันการบาดเจ็บ, “สถานการณ์การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย,” สืบค้นเมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2568. https://dip.ddc.moph.go.th/new/3base_status_new.

นอกจากนี้สถิติช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ในช่วง 2565 - 2567 ได้จากระบบฐานข้อมูล (e-Report) ของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ดังนี้

ตารางที่ 1.2 สถิติช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ในช่วง 2565 – 2567

ปี พ.ศ.	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	จำนวนผู้บาดเจ็บ (ราย)	จำนวนผู้เสียชีวิต (ราย)	อัตราการเสียชีวิต
สถิติช่วงเทศกาลปีใหม่ เริ่มตั้งแต่ 29 ธันวาคม - 4 มกราคม ของทุกปี				
ปี 2565	2,704	2,654	363	12.0%
ปี 2566	2,440	2,437	317	11.5%
ปี 2567	2,288	2,307	284	11.0%
สถิติช่วงเทศกาลสงกรานต์ เริ่มตั้งแต่ 11 เมษายน - 17 เมษายน ของทุกปี				
ปี 2565	1,917	1,869	278	12.9%
ปี 2566	2,203	2,208	264	10.7%
ปี 2567	2,044	2,060	287	12.2%

ที่มา: กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, “สถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล (ปีใหม่ - สงกรานต์),” สืบค้นเมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2567, <https://www.disaster.go.th/contents/news/detail?id=49887>

การขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนในปัจจุบันได้มีการดำเนินงาน และมีกระบวนการทำงานที่ครอบคลุมทั้งประเทศมากที่สุด ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 มีการขับเคลื่อนในระดับนโยบาย ในการกำหนดนโยบาย ประกาศ คำสั่ง แนวทางในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ หรือเรียกว่า นปถ. ซึ่งมีนายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีที่นายกรัฐมนตรีมอบหมาย เป็นประธานกรรมการ ระดับอำนวยการ ในการจัดทำข้อเสนอ แผนงาน ยุทธศาสตร์ แนวทางในการดำเนินงาน การกำกับดูแล รวมถึงติดตามนโยบาย ได้แก่ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นผู้อำนวยการและประธานคณะกรรมการ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (ศปถ.จังหวัด) มีผู้ว่าราชการจังหวัด เป็นผู้อำนวยการและประธานคณะกรรมการ และศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรุงเทพมหานคร (ศปถ.กทม.) โดยมีผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร เป็นผู้อำนวยการและประธานคณะกรรมการ และสุดท้ายระดับปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) มีนายอำเภอเป็นผู้อำนวยการและประธาน และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปถ.อปท.) มีผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้อำนวยการและ

ประธาน โดยโครงสร้างการดำเนินการตั้งแต่ ระดับนโยบาย ระดับอำนาจการ และระดับปฏิบัติการ มีความชัดเจนของการดำเนินงานแบบสายการบังคับบัญชาแบบลำดับชั้น (Hierarchy of Command) อย่างชัดเจน

ในกลไกการขับเคลื่อนการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย เป็นอีกหน่วยงานที่บทบาทสำคัญในการเป็นหน่วยงานกลางในการประสาน สนับสนุนการดำเนินงานด้านถนน โดยมีกองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นหน่วยดำเนินการ ซึ่งกองบูรณาการความปลอดภัยทางถนนเป็นหน่วยงานเดียวของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยที่ไม่มีเรื่องถนนอยู่ในแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ. 2564 – 2570 เนื่องจากปัจจุบันได้ใช้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 ของสำนักนายกรัฐมนตรี เป็นกลไกการขับเคลื่อนการดำเนินงาน ซึ่งผู้วิจัยมีความสนใจในกลไกการขับเคลื่อนการดำเนินงานของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย กลไกการประสานงาน ซึ่งเป็นหน่วยงานขนาดใหญ่ที่ครอบคลุมทั้ง 76 จังหวัด ดังนั้นจึงต้องมีการประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ หลายภาคส่วน และหลายระดับ รวมถึงศึกษาการระดมทรัพยากร บุคลากร อำนาจหน้าที่ ปัญหาหรืออุปสรรคที่พบในระหว่างการทำงาน ระวังหน่วยงานต่าง ๆ อย่างไร เพื่อแก้ไขปัญหาและป้องกันด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งเป็นเรื่องที่รัฐบาลในหลายยุคหลายสมัยได้มีการแก้ไขปัญหาและป้องกันมาอย่างต่อเนื่อง จึงเป็นที่มาของการศึกษาวิจัย เรื่อง กลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนน ในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ (พ.ศ. 2565 – 2567) ซึ่งผลจากการทำวิจัยครั้งนี้จะสามารถเป็นประโยชน์และพัฒนาองค์ความรู้ไปสู่การปฏิบัติได้ และสามารถเห็นถึงบทบาทตัวแสดงเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องในการวิจัยครั้งนี้ รวมทั้งสามารถประยุกต์ใช้กับการบริหารงานนโยบายด้านอื่น ๆ ได้

1.2 คำถามวิจัย

1.2.1 การขับเคลื่อนการดำเนินงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ในช่วงช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์มีการจัดความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานและองค์กร ทุกภาคส่วนในพื้นที่อย่างไร

1.2.2 กลไกการขับเคลื่อนของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนสู่การปฏิบัติ ในระดับพื้นที่ในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ มีปัญหาหรืออุปสรรค และเงื่อนไข ข้อจำกัด ปัจจัยที่มีผลสัมฤทธิ์ในการขับเคลื่อนอย่างไร

1.2.3 การยกระดับการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน มีแนวทาง ในการปรับปรุงและพัฒนากลไกอย่างไร

1.3 วัตถุประสงค์ในการวิจัย

1.3.1 ศึกษากระบวนการ กลไกการขับเคลื่อน นโยบายความปลอดภัยทางถนนสู่การ ปฏิบัติระดับพื้นที่ในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์

1.3.2 เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรค และเงื่อนไข ข้อจำกัด ปัจจัยที่มีผลสัมฤทธิ์ ของกลไก การขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนสู่การปฏิบัติระดับพื้นที่ในช่วงเทศกาลปีใหม่ และ เทศกาลสงกรานต์

1.3.3 เพื่อศึกษาแนวทางในการปรับปรุงและพัฒนากลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการ ความปลอดภัยทางถนนสู่การปฏิบัติระดับพื้นที่ในช่วงเทศกาลของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

1.4 ขอบเขตในการศึกษา

1.4.1 ขอบเขตเชิงเนื้อหา

การศึกษาความเป็นมาของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน การจัดการ ระบบความปลอดภัยทางถนน นโยบายและมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน แนวคิดการจัดการความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานของรัฐ และแนวคิดการอภิบาลโดยเครือข่าย กระบวนการดำเนินงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในภาพรวมในช่วงปี 2565 – 2567 ได้แก่ กลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เครือข่ายความร่วมมือ ระหว่างหน่วยงานรัฐ และปัญหาและอุปสรรคในการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน

1.4.2 ขอบเขตเชิงประชากร

การศึกษาศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน มีกลุ่มเป้าหมายในการเก็บข้อมูลครอบคลุมผู้ที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ ผู้บริหารของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ผู้อำนวยการกองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน และเจ้าหน้าที่กองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดปราจีนบุรี อำเภอนาดี จังหวัดปราจีนบุรี และ หน่วยงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ภาคตะวันออก (สจร.ภาคตะวันออก) รวมทั้งสิ้นจำนวน 15 คน

1.4.3 ขอบเขตด้านเวลาการศึกษา

การศึกษากลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ ในช่วงปี พ.ศ. 2565 – 2567

1.5 วิธีการวิจัย

การศึกษากลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ (พ.ศ. 2565 – 2567) เป็นการศึกษาโดยใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ซึ่งผู้วิจัยได้ดำเนินการรวบรวมองค์ความรู้ที่จำเป็นต่อการศึกษากลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนดังกล่าว เช่น การจัดกลไก โครงสร้าง กระบวนการดำเนินงานศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในภาพรวม ศึกษากระบวนการบูรณาการร่วมกันทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม เป็นต้น เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยในการเก็บรวบรวมข้อมูลประกอบด้วยดังนี้

1.5.1 การวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary Research)

1) วิธีการศึกษา

การวิจัยเชิงเอกสาร ผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บข้อมูลโดยศึกษาจากเอกสารงานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับแนวคิดทฤษฎี ระเบียบกฎหมาย หนังสือราชการ งานวิจัย วิทยานิพนธ์ บทความวิชาการ หนังสือที่เกี่ยวข้อง และข้อมูลออนไลน์ ได้แก่

1.1) ศึกษาแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการบูรณาการร่วมกันของหน่วยงานทั้งภาครัฐ และเอกชน รวมทั้งภาคประชาสังคม เพื่อเข้าใจถึงกระบวนการทำงานของแต่ละภาคส่วนต่าง ๆ

1.2) กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เช่น ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 ที่กำหนดให้มีศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนแต่ละระดับ อาทิ ระดับนโยบาย ระดับอำนวยการ และระดับปฏิบัติการ

1.3) เอกสารราชการที่เกี่ยวข้องกับกลไกการขับเคลื่อนของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน รายงานประจำปี สรุปผลการประชุมของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

1.5.2 การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview)

การเก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึก เป็นการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง โดยนำประเด็นของคำถามจากวัตถุประสงค์ของการศึกษา มาใช้ในการสัมภาษณ์เพื่ออธิบายของกลไกการขับเคลื่อนของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ภายใต้ขอบเขตช่วงระยะเวลาระหว่าง พ.ศ. 2565 – 2567 โดยมีผู้ให้ข้อมูลสำคัญประกอบด้วยบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ดังนี้

- 1) ผู้บริหารกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จำนวน 1 คน
- 2) เจ้าหน้าที่ของกองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จำนวน 10 คน
- 3) เจ้าหน้าที่สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดปราจีนบุรี จำนวน 2 คน
- 4) ปลัดอำเภอฝ่ายความมั่นคง อำเภอนาดี จังหวัดปราจีนบุรี จำนวน 1 คน
- 5) หัวหน้าหน่วยงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด ภาคตะวันออก จำนวน 1 คน

การวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก ผู้วิจัยจะถอดคำสัมภาษณ์และประมวลผล วิเคราะห์เนื้อหา โดยนำแนวคิดทฤษฎีที่ได้ศึกษามาเป็นกรอบในการวิเคราะห์ข้อมูลในภาพรวมจากที่ได้สัมภาษณ์ เพื่อสรุป ประมวลผล จัดทำข้อเสนอแนะเชิงพรรณนา

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากงานวิจัย

1.6.1 สามารถนำผลจากการศึกษาครั้งนี้เป็นแนวทางให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนไปใช้ในระดับพื้นที่ในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์อย่างมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น

1.6.2 สามารถเป็นแนวทางให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ใช้เป็นแนวทางในการวางแผน วิเคราะห์ และปรับปรุงสู่การทำงานในพื้นที่จังหวัดอื่นได้

1.7 นิยามศัพท์

1.7.1 ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน หมายถึง หน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 เพื่อเป็นกลไกของรัฐในการบูรณาการการทำงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยแบ่งการดำเนินงานเป็น 3 ระดับ คือ ระดับนโยบาย ระดับอำนวยการ และระดับปฏิบัติการ

1.7.2 กลไกการขับเคลื่อน หมายถึง กระบวนการบริหารจัดการ การประสานความร่วมมือ และการบูรณาการการทำงานระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคส่วนต่าง ๆ เพื่อนำนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนไปสู่การปฏิบัติในระดับพื้นที่อย่างเป็นระบบ

1.7.3 การบูรณาการความปลอดภัยทางถนน หมายถึง การประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

1.7.4 การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน หมายถึง มาตรการและการดำเนินงานเพื่อป้องกัน ควบคุม และลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน ครอบคลุมทั้งช่วงก่อนเกิดเหตุ ขณะเกิดเหตุ และหลังเกิดเหตุ โดยอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

1.7.5 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หมายถึง หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ที่มีบทบาทและภารกิจเกี่ยวข้องกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ทั้งในส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่น ภายใต้การอำนวยการของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

1.7.6 เครือข่ายความปลอดภัยทางถนน หมายถึง การรวมตัวของหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ที่มีเป้าหมายร่วมกันในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยมีการแลกเปลี่ยนข้อมูล ทรัพยากร และความร่วมมือในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน

บทที่ 2

วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยนี้ได้ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี ข้อมูลจากเอกสารทางวิชาการ รวมถึงงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการวิจัย และสนับสนุนข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ (พ.ศ. 2565 – 2567) โดยมีแนวคิด ทฤษฎี ข้อมูลเอกสารทางวิชาการ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- 2.1 การจัดการระบบความปลอดภัยทางถนน
- 2.2 นโยบายและมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน
- 2.3 แนวคิดการจัดการความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานของรัฐ (Intergovernmental Relations: IGR)
- 2.4 แนวคิดการอภิบาลโดยเครือข่าย (Network Governance)
- 2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 2.6 กรอบแนวคิดการวิจัย

2.1 การจัดการระบบความปลอดภัยทางถนน

2.1.1 ความปลอดภัยบนท้องถนน (Road Safety)

หมายถึง การสอนให้ผู้คนรู้จักวิธีปฏิบัติตนอย่างปลอดภัยเมื่อขับรถหรือการข้ามถนนอย่างปลอดภัย¹ นอกจากนี้ กองบริหารทางหลวงแห่งชาติ (The Federal Highway Administration: FHWA) ภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคมสหรัฐ (United States Department of Transportation: USDOT) ได้ให้ความหมายของความปลอดภัยบนท้องถนน หมายถึง ความสามารถของบุคคลในการเดินทางอย่างอิสระโดยไม่เกิดการบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ระบบความปลอดภัยทางถนนที่ดีจะไม่เกิดการปะทะของรถระหว่างผู้ใช้รถใช้ถนน การลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนโดยใช้เครื่องมือ ความรู้ และเทคโนโลยีที่มีอยู่ในปัจจุบันมาดำเนินการ แต่ก็ยังมีความท้าทายและปัญหาที่

¹ Cambridge Dictionary, s.v. “road safety,” accessed January 13, 2025, <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/road-safety>.

ซับซ้อนมากขึ้นเรื่อย ๆ เนื่องจากปัจจัยต่าง ๆ ที่ส่งผลต่อความปลอดภัย ตั้งแต่โครงสร้างพื้นฐาน การออกแบบยานพาหนะ ไปจนถึงพฤติกรรมของมนุษย์²

ทั้งนี้ความปลอดภัยทางถนน ต้องมีระบบการจัดความปลอดภัยทางถนนที่ดี ตามแผนโลก ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน 2021 – 2030 (Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021 - 2030) ขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization (WHO)) เป็นแนวทางวิธีแห่งระบบที่ปลอดภัย³ ได้แก่

2.1.1.1 การสัญจรหลายรูปแบบและการวางแผนการใช้ที่ดินและผังเมือง

เนื่องจากการคาดการณ์ก่อนสิ้นปี ค.ศ. 2030 ประมาณร้อยละ 70 ของประชากรโลก มีการอยู่อาศัยในเขตเมืองมากขึ้น ความต้องการในการใช้ระบบการเดินทางสาธารณะในเขตเมืองอาจมีมากขึ้นตามไปด้วย เพราะฉะนั้นการลงทุนในระบบขนส่งสาธารณะ จึงมีความสำคัญที่จะช่วยให้การขนส่งสาธารณะสามารถทำให้ลดอุบัติเหตุทางถนน รวมถึงตอบสนองความต้องการของประชาชนในการเลือกเดินทางสาธารณะ ซึ่งในประเด็นเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน SDG 11.2 เน้นความสำคัญ คือ จัดให้มีการเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้ปลอดภัยในราคาที่สามารถจ่ายได้สำหรับทุกคน พัฒนาความปลอดภัยทางถนน โดยการขยายการขนส่งสาธารณะ และคำนึงเป็นพิเศษถึงกลุ่มคนที่อยู่ในสถานการณ์ที่เปราะบาง ผู้หญิง เด็ก ผู้มีความบกพร่องทางร่างกาย และผู้สูงอายุภายในปี ค.ศ. 2030⁴

2.1.1.2 โครงสร้างพื้นฐานของถนนปลอดภัย

โครงสร้างพื้นฐานของถนนปลอดภัยจำเป็นต้องอย่างยิ่งสำหรับการลดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งโครงสร้างต้องมีการวางแผน ออกแบบ ก่อสร้าง ควบคุม เพื่อสามารถรองรับการเดินทางได้หลายรูปแบบ รวมถึงบริการ การใช้พาหนะร่วมกัน (Shared Transport) ระบบขนส่งสาธารณะ การเดินเท้า และการใช้จักรยาน โดยต้องออกแบบอย่างมีหลักการและเหมาะสม มีการจัดการความเร็วเพื่อให้เกิดความปลอดภัยสำหรับผู้ใช้งานทุกคน เช่น ป้ายเตือน เครื่องหมาย การตีเส้น

² Federal Highway Administration, *Road Safety Fundamentals* (Washington, DC: Federal Highway Administration, 2022), 7, accessed January 13, 2025, https://highways.dot.gov/sites/fhwa.dot.gov/files/2022-08/rspcb_Road_Safety_Fundamentals.pdf.

³ World Health Organization and United Nations Regional Commissions, *Global Plan: Decade of Action for Road Safety 2021-2030* (Geneva: World Health Organization, 2021).

⁴ สหประชาชาติแห่งประเทศไทย, “เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนที่ 11 เมืองและชุมชนที่ยั่งยืน,” 1, สืบค้นเมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2567, <https://thailand.un.org/th/sdgs/11>.

การใช้สีเพื่อการจำกัดความเร็ว ณ จุดที่ต้องออกนอกตัวเมือง และการปรับปรุงโครงสร้างสำหรับผู้พิการที่เอื้อต่อการเคลื่อนย้ายผู้โดยสารในรูปแบบการเดินทางที่แตกต่างกัน

2.1.1.3 ความปลอดภัยของยานพาหนะ

การออกแบบยานพาหนะควรคำนึงถึงความปลอดภัยของทั้งผู้โดยสารภายในและบุคคลอื่นที่อยู่ภายนอก รวมถึงอาจมีการปรับปรุงยานพาหนะเพื่อเลี่ยงการชน ระบบความปลอดภัยเชิงป้องกัน (active safety) หรือลดความเสี่ยง บาดเจ็บของผู้โดยสารและผู้ใช้ถนนเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ระบบความปลอดภัยเชิงแก้ไข (passive safety) นอกจากนี้การใช้อนุมาตรฐานการออกแบบและเทคโนโลยียานยนต์ ควรเป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วโลก (Harmonized Legislative standard) เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในระดับเดียวกัน เนื่องจากอุปกรณ์มาตรฐานรุ่นใหม่มีการใช้เทคโนโลยีที่แตกต่างกันในแต่ละประเทศทำให้มาตรฐานในแต่ละประเทศไม่เท่ากัน

2.1.1.4 การใช้ถนนอย่างปลอดภัย

การออกแบบและควบคุมระบบการเดินทางและขนส่งควรคำนึงถึงพฤติกรรมของผู้ใช้ถนนท้องถิ่น เช่น การขับเร็ว ความอ่อนเพลียของผู้ขับขี่ การเสียสมาธิขณะขับรถ การไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย การไม่สวมหมวกกันน็อค โดยต้องอาศัยมาตรการทางกฎหมาย การบังคับใช้กฎหมาย และการเผยแพร่ความรู้ นอกจากนี้ เทคโนโลยีความปลอดภัยในยานพาหนะและการออกแบบโครงสร้างพื้นฐานของถนนล้วนมีผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้ถนน จึงควรคำนึงถึงผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม รวมทั้งมีกลยุทธ์การบังคับใช้กฎหมาย ควรมีการสื่อสารกับประชาชนโดยข้อความที่เข้าใจง่าย

2.1.1.5 การช่วยเหลือผู้บาดเจ็บหลังเกิดอุบัติเหตุ

การรักษาพยาบาลและช่วยชีวิตผู้บาดเจ็บหลังเกิดอุบัติเหตุทางถนน ผู้บาดเจ็บควรได้รับการรักษาพยาบาลอย่างเหมาะสม การประสานความช่วยเหลืออย่างเป็นระบบโดยเร็วหลังเกิดเหตุ การจัดระบบปรับปรุงการให้บริการหรือการเข้าถึงบริการฟื้นฟูภายหลังการเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงจัดให้มีการคุ้มครองผู้พิการเพื่อป้องกันไม่ให้สูญเสียงานที่กำลังทำอยู่

จากที่กล่าวมาข้างต้น สามารถอธิบายระบบการจัดความปลอดภัยทางถนนที่ดีตามแผนโลก ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน 2021 – 2030 ได้ดังนี้

ตารางที่ 2.1 ระบบการจัดความปลอดภัยทางถนนที่ดีตามแผนโลก ทศวรรษแห่งความปลอดภัย 2021 - 2030

ระบบการจัดความปลอดภัยทางถนนที่ดี	รายละเอียด
1. การสัญจรหลายรูปแบบและการวางแผนการใช้ที่ดินและผังเมือง	การลงทุนในระบบขนส่งสาธารณะซึ่งทำให้มีความหลากหลายในการเดินทางของประชาชน ให้สามารถเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างปลอดภัย ในราคาที่สามารถจ่ายได้สำหรับทุกคน และขยายการขนส่งสาธารณะที่คำนึงถึงกลุ่มคนเปราะบาง ผู้หญิง เด็ก ผู้มีความบกพร่องทางร่างกาย และผู้สูงอายุ
2. โครงสร้างพื้นฐานของถนนปลอดภัย	โครงสร้างต้องมีการวางแผน ออกแบบ ก่อสร้าง ควบคุม เพื่อสามารถรองรับการเดินทางได้หลายรูปแบบ มีป้ายเตือน เครื่องหมายในการจัดการความเร็วเพื่อให้เกิดความปลอดภัยสำหรับผู้ใช้นถนน
3. ความปลอดภัยของยานพาหนะ	การออกแบบยานพาหนะที่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสาร และมีมาตรฐานการออกแบบและเทคโนโลยียานยนต์ เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วโลก เพื่อให้เกิดความปลอดภัย
4. การใช้ถนนอย่างปลอดภัย	การออกและการควบคุมการเดินทางและขนส่งควรคำนึงถึงพฤติกรรมของผู้ใช้ถนนท้องถนน โดยต้องอาศัยมาตรการทางกฎหมาย การบังคับใช้กฎหมาย การเผยแพร่ความรู้ เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าใจเนื้อหา และใช้ถนนอย่างปลอดภัย
5. การช่วยเหลือผู้บาดเจ็บหลังเกิดอุบัติเหตุ	การรักษาพยาบาลและช่วยชีวิตผู้บาดเจ็บหลังเกิดอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บควรได้รับการรักษาพยาบาลอย่างเหมาะสม การประสานความช่วยเหลืออย่างเป็นระบบโดยเร็วหลังเกิดเหตุ รวมทั้งมีการฟื้นฟูทางกายภาพหลังเกิดเหตุ และคุ้มครองผู้พิการเพื่อไม่ให้สูญเสียงานที่กำลังทำอยู่

ที่มา : World Health Organization and United Nations Regional Commissions, *Global Plan: Decade of Action for Road Safety 2021-2030* (Geneva: World Health Organization, 2021).

2.1.2 ความเสี่ยงของอุบัติเหตุทางถนน World Health Organization: WHO ได้ระบุถึงปัจจัยเสี่ยงทางอุบัติเหตุทางถนน⁵ ว่าทุกปีจะมีผู้เสียชีวิตทางถนนประมาณ 1.19 ล้านคน และมีผู้ได้รับบาดเจ็บไม่ถึงแก่ชีวิตอีกจำนวน 20 – 50 ล้านคน การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนทำให้เกิดการสูญเสียทางเศรษฐกิจอย่างมากต่อบุคคล ครอบครัว และต่อประเทศโดยรวม การสูญเสียของผู้เสียชีวิตหรือผู้พิการจากการบาดเจ็บ และสมาชิกในครอบครัวที่ต้องหยุดงานหรือหยุดเรียนเพื่อดูแลผู้บาดเจ็บ โดยอุบัติเหตุทางถนนทำให้ประเทศส่วนใหญ่สูญเสียผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) ถึง 3 %

2.1.2.1 กลุ่มที่มีความเสี่ยงทางอุบัติเหตุทางถนน มีดังนี้

1. สถานะทางเศรษฐกิจและสังคม โดยการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าร้อยละ 90 เกิดขึ้นในประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลาง อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงสุดในภูมิภาคแอฟริกาโดยการเก็บสถิติขององค์การอนามัยโลก และต่ำที่สุดในภูมิภาคยุโรป แม้แต่ในประเทศที่มีรายได้สูง ผู้คนที่มีความเสี่ยงทางเศรษฐกิจและสังคมต่ำก็จะมีแนวโน้มจะประสบอุบัติเหตุทางถนนมากกว่า

2. อายุ ซึ่งการบาดเจ็บทางถนนเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิตของเด็กและผู้ใหญ่ในช่วงวัย 5 – 29 ปี โดยผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 2 ใน 3 รายอยู่ในกลุ่มคนวัยทำงาน (ช่วงอายุ 18 – 59 ปี)

3. เพศ โดยปกติแล้วเพศชายมีแนวโน้มที่จะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าเพศหญิงถึง 3 เท่า

2.1.2.2 ปัจจัยเสี่ยงของอุบัติเหตุทางถนน มีดังนี้

(1) การขับรถเร็วเกินกำหนด

(1.1) การเพิ่มขึ้นของความเร็วเฉลี่ยนั้นเกี่ยวข้องกับทั้งโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุและความรุนแรงของผลที่ตามมาของอุบัติเหตุ ตัวอย่างเช่น การเพิ่มขึ้นของความเร็วเฉลี่ยทุก ๆ 1% จะทำให้มีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงเพิ่มขึ้น 4% และความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงเพิ่มขึ้น 3%

(1.2) ความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตของคนข้ามถนนที่ถูกรถชนจากด้านหน้ารถเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว (4.5 เท่าจากความเร็ว 50 กม./ชม. เป็น 65 กม./ชม.)

⁵ World Health Organization, “Road Traffic Injuries,” WHO Fact Sheet, accessed December 13, 2023, <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>.

(1.3) ความเสี่ยงของรถชนโดยตรง จะมีความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตของผู้โดยสารที่อยู่ในรถอยู่ที่ 85% ที่ความเร็ว 65 กม./ชม.

(2) การขับรถขณะที่มีฤทธิ์แอลกอฮอล์และสารออกฤทธิ์ทางจิตชนิดอื่น ๆ

(2.1) การขับรถขณะที่มีฤทธิ์แอลกอฮอล์และสารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทหรือยาชนิดใด ๆ จะเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุที่ส่งผลให้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัส

(2.2) ในกรณีการดื่มแล้วขับ จะมีความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนซึ่งมีระดับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือด (BAC) ต่ำ และจะเพิ่มขึ้นเมื่อถึงระดับความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ของผู้ขับอยู่ที่ ≥ 0.04 g/dl.

(2.3) ในกรณีของการขับขี่ภายใต้ฤทธิ์ของยา จะมีความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุถึงแก่ชีวิตที่เกิดขึ้นในกลุ่มผู้ใช้แอมเฟตามีน (Amphetamine) นั้นสูงกว่าความเสี่ยงของผู้ที่ไม่ได้ใช้ยาประมาณ 5 เท่า

(3) การไม่ใช้หมวกกันน็อคสำหรับจักรยานยนต์ การคาดเข็มขัดนิรภัยและที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

(3.1) การสวมหมวกกันน็อคอย่างถูกต้องสามารถลดความเสี่ยงการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุได้มากกว่า 6 เท่า และลดความเสี่ยงการบาดเจ็บที่สมองได้มากถึง 74%

(3.2) การคาดเข็มขัดนิรภัยสามารถลดความเสี่ยงการเสียชีวิตของผู้โดยสารในรถได้ถึง 50%

(3.3) การใช้ที่นั่งสำหรับเด็กสามารถช่วยลดอัตราการเสียชีวิตในวัยเด็กทารกได้ถึง 71%

(4) การขับรถโดยไม่มีสมาธิ การมีสิ่งรบกวนสมาธิหลายประเภทที่อาจทำให้การขับรถได้ไม่เต็มที่ มีสิ่งรบกวนสมาธิที่เกิดจากโทรศัพท์มือถือที่เป็นปัญหาเพิ่มมากขึ้นสำหรับความปลอดภัยบนท้องถนน

(4.1) การใช้โทรศัพท์มือถือมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่ขับขี่โดยไม่ได้ใช้โทรศัพท์มือถือประมาณ 4 เท่า ซึ่งการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถทำให้เวลาในการตอบสนองช้าลง (โดยเฉพาะเวลาในการตอบสนองขณะเบรกและตอบสนองต่อสัญญาณไฟจราจร) และทำให้ขับในเลนที่ถูกต้องและรักษาระยะห่างจากรถคันหน้าให้ถูกต้องได้ยาก

(4.2) การเชื่อมต่อลูทูลกับโทรศัพท์ (Hands-free phones) ขณะขับรถไม่ได้ปลอดภัยกว่าการใช้โทรศัพท์มือถือมากนัก การส่งข้อความจะเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้อย่างมาก

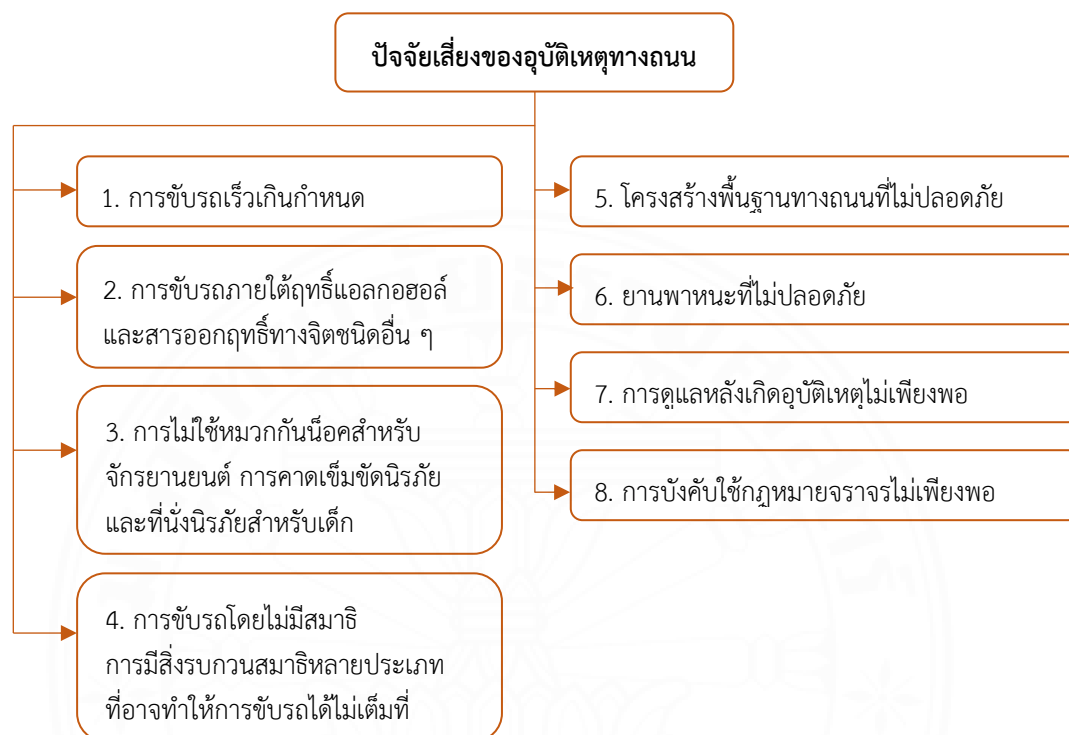
(5) โครงสร้างพื้นฐานทางถนนที่ไม่ปลอดภัย การออกแบบทางถนนอาจส่งผลกระทบอย่างมากต่อความปลอดภัย โดยถนนควรออกแบบโดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนทุกคน ซึ่งหมายความว่าต้องแน่ใจว่ามีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมสำหรับคนเดินเท้า นักปั่นจักรยาน และผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์ รวมถึงมาตรการต่าง ๆ เช่น ทางเดินเท้า ช่องทางจักรยาน จุดข้ามถนนที่ปลอดภัย และมาตรการอื่น ๆ เพื่อลดความรุนแรงของการจราจรซึ่งอาจมีความสำคัญต่อการลดความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บของผู้ใช้ถนนเหล่านี้

(6) ยานพาหนะที่ไม่ปลอดภัย เป็นส่วนสำคัญในการป้องกันอุบัติเหตุและลดโอกาสที่จะเกิดการบาดเจ็บสาหัส ทั้งนี้ มีกฎระเบียบของสหประชาชาติเกี่ยวกับความปลอดภัยของยานพาหนะหลายฉบับที่หากนำไปใช้กับมาตรฐานการผลิตของประเทศต่าง ๆ เช่น การกำหนดให้ผู้ผลิตรายานพาหนะปฏิบัติตามกฎระเบียบการชนด้านหน้าและด้านข้าง การควบคุมเสถียรภาพอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อป้องกันการหักพวงมาลัยมากเกินไป และการติดตั้งถุงลมนิรภัยและเข็มขัดนิรภัยในรถยนต์ทุกคัน หากไม่มีมาตรฐานพื้นฐานเหล่านี้ ความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการจราจรอาจเพิ่มขึ้น

(7) การดูแลหลังเกิดอุบัติเหตุไม่เพียงพอ ความล่าช้าในการตรวจจับและการดูแลผู้ที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนทำให้เกิดการบาดเจ็บรุนแรงขึ้น ซึ่งการดูแลผู้บาดเจ็บหลังจากเกิดอุบัติเหตุเป็นเรื่องละเอียดอ่อนมาก ความล่าช้าเพียงไม่กี่นาทีอาจส่งผลต่อชีวิตและความตายได้ การปรับปรุงการดูแลหลังเกิดอุบัติเหตุต้องให้มั่นใจว่าสามารถเข้าถึงการดูแลก่อนถึงโรงพยาบาลได้ทันเวลา และปรับปรุงคุณภาพการดูแลทั้งก่อนถึงโรงพยาบาลและในโรงพยาบาล เช่น โปรแกรมการฝึกอบรมเฉพาะทาง

(8) การบังคับใช้กฎหมายจราจรไม่เข้มงวด หากไม่บังคับใช้กฎหมายจราจรที่เกี่ยวกับการดื่มแล้วขับ การคาดเข็มขัดนิรภัย การจำกัดความเร็ว การสวมหมวกกันน็อค และที่นั่งสำหรับเด็ก กฎเหล่านี้จะไม่สามารถช่วยลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมบางอย่าง ดังนั้น หากไม่บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด อาจทำให้เกิดพฤติกรรมที่เสี่ยงที่ไม่ปลอดภัย และการฝ่าฝืนการจราจรได้ โดยการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ ได้แก่ การจัดทำปรับปรุง และการบังคับใช้กฎหมายในระดับชาติ ระดับภูมิภาค และระดับท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยเสี่ยงดังกล่าวข้างต้นอย่างสม่ำเสมอ รวมถึงการกำหนดบทลงโทษที่เหมาะสม

จากที่กล่าวมาข้างต้นสามารถอธิบายปัจจัยเสี่ยงของอุบัติเหตุทางถนนของ World Health Organization: WHO ตามแผนภาพได้ดังนี้



ภาพที่ 2.1 ปัจจัยเสี่ยงของอุบัติเหตุทางถนนของ World Health Organization: WHO, World Health Organization, “Road Traffic Injuries,” WHO Fact Sheet, accessed December 13, 2023, <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>.

2.1.3 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

เริ่มต้นจากการประชุมขององค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (Organization for Economic Co-operation and Development: OECD) และสหภาพแรงงานขนส่งระหว่างประเทศ (International Transport Workers' Federation: ITF) ที่มีเป้าหมายลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เป็นศูนย์ (Vision Zero) โดยใช้แนวคิด Safe System Approach ซึ่งมองว่าการเสียชีวิตและบาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นสิ่งที่ป้องกันได้ผ่านการจัดการที่เป็นระบบจำนวน 7 ด้านหลัก ได้แก่ 1) การมุ่งเน้นผลลัพธ์ และมีหน่วยงานหลักในการกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจน 2) การประสานงานระหว่างหน่วยงานทั้งในแนวนอนและแนวตั้ง 3) กฎหมายและการบังคับใช้ที่มีประสิทธิภาพ 4) การจัดสรรงบประมาณและทรัพยากรอย่างยั่งยืน 5) การส่งเสริมและประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความตระหนัก 6) การติดตามและประเมินผลอย่างเป็นระบบ และ 7) การวิจัยพัฒนาและถ่ายทอดความรู้

มาตรการสำคัญที่ใช้ประกอบด้วย การจัดการความเร็ว การป้องกันเมาแล้วขับ การส่งเสริมการใช้เข็มขัดนิรภัย การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานของถนน การส่งเสริมความปลอดภัยของยานพาหนะ ระบบใบอนุญาตขับขี่แบบเป็นขั้นตอน การคุ้มครองผู้ใช้รถใช้ถนนที่เปราะบาง และการจัดการทางการแพทย์หลังเกิดอุบัติเหตุ ทั้งนี้ต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชน⁶

2.1.4 แนวคิดระบบความปลอดภัย คือระบบแนวคิดที่มององค์ประกอบความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นระบบ ครอบคลุมทั้งคน ยานพาหนะ ถนน และสภาพแวดล้อม และยอมรับว่ามนุษย์อาจเกิดความผิดพลาดได้ จึงต้องออกแบบระบบให้ลดความรุนแรงผลกระทบเมื่อเกิดอุบัติเหตุ และป้องกันการเสียชีวิตและบาดเจ็บรุนแรง โดยแนวคิดนี้เน้นการแก้ปัญหาเชิงระบบมากกว่าการแก้ไขภายหลังการเกิดเหตุ

หลายประเทศกำลังใช้แนวทาง Safe System ในการพัฒนาและดำเนินการเรื่องความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นระบบ เช่น ประเทศสวีเดนได้พัฒนาแนวทาง Vision Zero ประเทศเนเธอร์แลนด์ได้พัฒนาแนวทาง Sustainable Safety ที่มีความเกี่ยวข้องกันของความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นระบบ และในประเทศออสเตรเลียที่ได้มีการนำแนวทางการพัฒนาความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นระบบ โดยสรุปองค์ประกอบของความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นระบบในภาพรวมของประเทศต่าง ๆ ดังนี้⁷

- (1) การพัฒนาระบบขนส่งทางถนน ให้สามารถลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ ลดการสูญเสียชีวิตและผู้บาดเจ็บทางถนน
- (2) กลยุทธ์ในการจัดการปรับปรุงเส้นทางถนนควบคู่กับการกำหนดความเร็วเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน
- (3) โครงสร้างการบริหารมีการสื่อสารภายในและภายนอกองค์การอย่างครอบคลุม โดยมีหน่วยงานภาครัฐเป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินงาน และร่วมมือกับองค์กรอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงผู้มีบทบาทในการกำหนดแนวทางความปลอดภัยด้านถนน

⁶ OECD/ITF, *Towards Zero: Ambitious Road Safety Targets and the Safe System Approach* (Paris: OECD Publishing, 2008). 159.

⁷ Ibid., 108.

(4) การจัดแนวทางการตัดสินใจในการจัดการด้านความปลอดภัยให้มีความสอดคล้องกับการตัดสินใจของสังคมในวงกว้างเพื่อบรรลุเป้าหมายทางเศรษฐกิจและเป้าหมายด้านสุขภาพของมนุษย์และด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างสภาพแวดล้อมเชิงพาณิชย์ ให้ประโยชน์ต่อผู้บริการด้านขนส่งที่ปลอดภัย

(5) ยึดหลักในความรับผิดชอบร่วมกันสำหรับความปลอดภัยทางถนนระหว่างผู้มีส่วนร่วมต่าง ๆ ในระบบขนส่งทางถนน เพื่อให้มีวิสัยทัศน์ร่วมกันระหว่างประชาชน หน่วยงานของภาครัฐ ภาคเอกชน และองค์กรที่ไม่แสวงหาผลกำไร

2.1.5 ยุทธศาสตร์ที่มีผลในการจัดการและการสร้างระบบแวดล้อมนิเวศของความปลอดภัยทางถนน

การดำเนินการตามกลยุทธ์และแผนปฏิบัติการอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อให้บรรลุเป้าหมายความปลอดภัยทางถนน สภาพแวดล้อมทางการเมืองที่เอื้อประโยชน์ต่อการบูรณาการความร่วมมือ นโยบายด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการได้รับการสนับสนุนจากประชาชน ก็มีความสำคัญอย่างมากเพื่อเพิ่มโอกาสที่จะได้รับการสนับสนุนจากประชาชน และการรณรงค์ให้ข้อมูลแก่สาธารณะเพื่อสร้างการสนับสนุนด้านความปลอดภัยทางถนนมากยิ่งขึ้น

2.1.5.1 องค์ประกอบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพ คือ การระบุหน่วยงานภาครัฐที่เป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลักด้านความปลอดภัยทางถนน การกำหนดบทบาทและความรับผิดชอบที่ชัดเจนสำหรับหน่วยงานด้านความปลอดภัยทางถนน และการพัฒนาศักยภาพการบริหารจัดการ แบ่งเป็นประเด็นย่อยได้แก่ (1) พัฒนาศักยภาพเชิงลึกในประเด็นความปลอดภัยทางถนน (2) มีกลยุทธ์และเป้าหมายในการบรรลุความสำเร็จที่ท้าทายหรือบรรลุความสำเร็จตามวิสัยทัศน์ (3) การเข้าไปแทรกแซงการบริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพ (4) การให้ข้อเสนอแนะเพื่อบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ (5) ภาครัฐและชุมชนมีความเชื่อมั่นในการบริหารจัดการ

2.1.5.2 การประสานงานของการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน Co-ordination of road safety management ลำดับขั้นการตัดสินใจที่มีผลสำหรับความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ (1) ลำดับขั้นการประสานงานที่ประกอบด้วยระดับการตัดสินใจและการปรึกษาหารือในระดับชาติ ระดับบนของลำดับขั้นการประสานงานต้องมีความเล็กเพื่อส่งเสริมความรับผิดชอบและอาจจำกัดเฉพาะกระทรวงที่รับผิดชอบด้านโครงสร้างพื้นฐาน/การขนส่ง หน่วยงานตำรวจ ด้านถนน ด้านยุติธรรม ด้านสาธารณสุข และด้านการศึกษา (2) สร้างหรือพัฒนาความร่วมมือที่สำคัญระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เช่น ตำรวจและหน่วยงานด้านถนน (3) ให้ภาค NGO ด้านความปลอดภัยทางถนนมีส่วนร่วมในลำดับขั้นการประสานงานและสร้างความร่วมมือที่หลากหลายเพื่อให้บรรลุผล

- (4) ให้ผู้เชี่ยวชาญและองค์กรมีส่วนร่วมในความปลอดภัยทางถนน เช่น วิชาชีพวิศวกรรมและการแพทย์ และใช้ประโยชน์จากขีดความสามารถทางเทคนิคที่มีอยู่ในการกำหนดเป้าหมายและการพัฒนากลยุทธ์
- (5) ส่งเสริมความสนใจด้านการขนส่งและสุขภาพของทุกพรรคในรัฐสภาในด้านความปลอดภัยทางถนน

2.1.5.3 ด้านกฎหมายและการออกกฎหมาย การออกกฎหมายมีความจำเป็นในการดำเนินการระบบขนส่งทางถนนเพื่อเพิ่มความปลอดภัย จำเป็นต้องมีกฎหมาย 3 ด้าน ได้แก่

(1) การกำกับดูแลพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนน โดยกฎหมายส่งผลต่อผู้ใช้รถใช้ถนนและควบคุมพฤติกรรมผ่านการจัดตั้งกฎหมายจราจรทางถนนที่ชัดเจน ซึ่งกำหนดกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตามและบทลงโทษที่จะบังคับใช้สำหรับผู้ที่ไม่ปฏิบัติตาม ผู้ใช้รถใช้ถนนจำเป็นต้องได้รับทราบข้อกำหนดทางกฎหมายผ่านการศึกษาด้านความปลอดภัยทางถนน มีการฝึกอบรมและทดสอบผู้ขับขี่ และการรณรงค์ให้ข้อมูลแก่สาธารณะ การเผยแพร่คู่มือกฎระเบียบในรูปแบบที่เข้าถึงได้และมีการปรับปรุงอย่างสม่ำเสมอที่เป็นแนวปฏิบัติที่ดี (2) กฎหมายที่ครอบคลุมโครงสร้างพื้นฐานทางถนน การกำกับดูแลการออกแบบระบบถนนผ่านมาตรฐานการออกแบบและการก่อสร้างที่สอดคล้องกับแนวปฏิบัติด้านความปลอดภัย (3) มาตรฐานยานพาหนะมักถูกกำหนดในระดับนานาชาติ แต่ยังคงจำเป็นต้องมีกฎหมายระดับชาติเพื่อกำกับดูแลมาตรฐานการก่อสร้างและการใช้งานยานพาหนะให้มีความปลอดภัย

2.1.5.4 การจัดสรรเงินทุนและทรัพยากร

(1) ความจำเป็นของทรัพยากรด้านงบประมาณสำหรับโครงการด้านความปลอดภัยทางถนน การพัฒนาระบบสำหรับความปลอดภัยทางถนน เช่น ระบบการเรียกเก็บค่าใช้ถนน การประเมินค่าธรรมเนียมหรือภาษีเชื้อเพลิงยานยนต์ หรือการเก็บภาษีรถยนต์ สามารถใช้เป็นแหล่งเงินทุนประจำสำหรับโครงการความปลอดภัย การจัดสรรรายได้จากค่าปรับการบังคับใช้กฎหมายอาจได้รับการยอมรับจากสาธารณชนสำหรับการลงทุนเพิ่มเติมในถนนที่มีความปลอดภัยขึ้น นอกจากนี้ ยังมีการระดมทุนเพิ่มเติมผ่านการสนับสนุน การเป็นหุ้นส่วนรัฐ-เอกชน และแหล่งเงินทุนนอกภาครัฐอื่นๆ และในการจัดสรรทรัพยากรสำหรับความปลอดภัยทางถนน ต้องจัดหาเงินทุนเพียงพอเพื่อสนับสนุนมาตรการป้องกัน รวมถึงการติดตามและประเมินผล จำเป็นต้องมีการประเมินการจัดสรรเงินทุนที่คุ้มค่าที่สุด เพื่อนำไปใช้ในทุกแง่มุมของการป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งครอบคลุมทุกระยะของเหตุการณ์ (ก่อนเกิดอุบัติเหตุ ขณะเกิดอุบัติเหตุ และหลังเกิดอุบัติเหตุ)

(2) การสร้างขีดความสามารถของบุคลากร ความต้องการทรัพยากร ไม่ได้มีเพียงทางการเงินเท่านั้น งบประมาณสำหรับโครงการความปลอดภัยทางถนนต้องมีบุคลากรที่มีทักษะเหมาะสมเพื่อให้มีการใช้จ่ายงบประมาณอย่างคุ้มค่า การสร้างกำลังบุคลากรด้านความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ มีการฝึกอบรมเพื่อปรับปรุงทรัพยากรบุคคลที่มีทักษะให้กับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง แต่งตั้งตำแหน่งผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนนทั้งในระดับชาติและท้องถิ่นจะช่วยดึงดูดบุคลากรที่มีคุณภาพ

2.1.5.5 การวิจัย การติดตาม และการประเมินผล เพื่อทำความเข้าใจปัญหาได้ดียิ่งขึ้น จัดลำดับความสำคัญของปัญหาในการดำเนินการพัฒนา และประเมินมาตรการป้องกัน ซึ่งเป็นความรับผิดชอบของรัฐบาลส่วนกลาง เนื่องจากหน่วยงานท้องถิ่นหลายแห่งอาจไม่มีทรัพยากรเพียงพอในการดำเนินการวิจัยคุณภาพสูง อย่างไรก็ตาม ยังมีความจำเป็นต้องทำการเก็บข้อมูลในระดับท้องถิ่นเพื่อจัดลำดับความสำคัญและเลือกทั้งพื้นที่เพื่อการแก้ไขและมาตรการที่เหมาะสม การวิเคราะห์ต้นทุน-ประโยชน์และความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ เพื่อให้มีการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและระบุถึงประโยชน์และผลลัพธ์เชิงบวก การติดตามความคืบหน้าเป็นรายปีหรือตามระยะเวลาที่กำหนดมีการทบทวนความคืบหน้าอย่างสม่ำเสมอและสะท้อนปัญหาของนโยบายเพื่อนำมาปรับปรุงต่อไป การจัดทำระบบข้อมูลการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุที่ครอบคลุม เพื่อให้เป็นเครื่องมือในการติดตามแนวโน้มของผู้ประสบเหตุและใช้ในการวิเคราะห์เพื่อทำความเข้าใจข้อมูลเชิงลึก ในกรณีที่ไม่มีฐานข้อมูลระดับชาติ อาจใช้วิธีแก้ปัญหาเป็นการเก็บข้อมูลเกี่ยวกับตัวชี้วัดเฉพาะเพื่อใช้เป็นมาตรวัดความก้าวหน้าแทน และควรจัดทำระบบเชื่อมโยงข้อมูลโรงพยาบาลและข้อมูลการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ อย่างไรก็ตาม ข้อมูลอุบัติเหตุเพียงอย่างเดียวไม่เพียงพอสำหรับการประเมินผลกระทบอย่างครบถ้วน จึงจำเป็นต้องมีข้อมูลในระดับกิจกรรมจากการสำรวจการจราจรและการสำรวจการเดินทางส่วนบุคคลตามลักษณะการเดินทาง และตัวชี้วัดอื่นๆ เช่น การจดทะเบียนและการจำหน่ายรถยนต์⁸

⁸ Ibid., 159-181.

2.1.6 การออกแบบความปลอดภัยบนท้องถนนในเมืองและการจัดการปัญหาจราจร

International Transport Forum: ITF ได้รายงานการออกแบบความปลอดภัยบนท้องถนนในเมืองและการจัดการปัญหาจราจร (Road Safety in Cities Street Design and Traffic Management Solutions)⁹ ซึ่งมีหลักการพื้นฐานของความปลอดภัยทางถนนในเมืองโดยใช้แนวคิดของ Safe System ประกอบด้วย 4 แนวคิดหลัก ได้แก่

(1) การยอมรับความเป็นมนุษย์ มนุษย์ไม่สมบูรณ์แบบและมีโอกาสทำผิดพลาดสูง ระบบการขนส่งจึงต้องถูกออกแบบให้สามารถรองรับและลดความเสี่ยงจากข้อผิดพลาดเหล่านี้ ตัวอย่างเช่น การออกแบบถนนที่มีเครื่องหมายจราจรชัดเจน มีการแยกช่องทางอย่างเหมาะสม และมีระบบป้องกันที่ลดโอกาสการชนหากคนขับขาดความระมัดระวัง

(2) ชีตจำกัดทางร่างกายร่างกายมนุษย์มีความทนทานต่อแรงกระแทกได้อย่างจำกัด ดังนั้นการออกแบบระบบจึงต้องคำนึงถึงการลดพลังงานกระแทกให้ต่ำที่สุด เช่น การออกแบบรถยนต์ให้มีเขตดูดซับพลังงาน การสร้างโครงสร้างถนนที่ลดความรุนแรงจากการชน

(3) ความรับผิดชอบร่วมความปลอดภัยบนท้องถนนเป็นความรับผิดชอบของทุกฝ่าย ทั้งผู้ใช้ถนน ผู้ออกแบบโครงสร้างพื้นฐาน ผู้ผลิตยานพาหนะ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แต่ละฝ่ายต้องมีส่วนร่วมในการสร้างสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย

(4) การหนุนเสริมกันระหว่างระบบองค์ประกอบต่างๆ ของระบบต้องทำงานร่วมกันอย่างบูรณาการ หากองค์ประกอบใดล้มเหลว ส่วนอื่นจะต้องสามารถรองรับและป้องกันความเสียหายได้

ทั้งนี้ เป้าหมายสูงสุดของ Safe System คือการลดจำนวนการเสียชีวิตและการบาดเจ็บสาหัสให้เป็นศูนย์ ผ่านการดำเนินการอย่างครอบคลุมใน 8 ด้านหลัก ได้แก่ การออกแบบถนนและวิศวกรรม การจัดการความเร็ว การบังคับใช้กฎหมาย การศึกษาและสร้างขีดความสามารถการออกแบบยานพาหนะ การวางแผนการใช้ที่ดิน การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ และการสร้างทางเลือกในการเดินทาง

มาตรการสำคัญเพื่อความปลอดภัยบนท้องถนนประกอบด้วย 6 มาตรการหลักที่จะสร้างสภาพแวดล้อมการเดินทางที่ปลอดภัยสำหรับทุกคน ได้แก่

(1) การจัดสรรพื้นที่ปลอดภัย ได้แก่ การออกแบบพื้นที่การเดินทางที่แยกผู้ใช้ถนนประเภทต่างๆ อย่างชัดเจน โดยเฉพาะกลุ่มเปราะบาง เช่น คนเดินเท้าและนักปั่นจักรยาน

⁹ International Transport Forum (ITF), *Road Safety in Cities: Street Design and Traffic Management Solutions* (Paris: OECD Publishing, 2021), 18.

ประกอบด้วย สร้างทางเดินเท้าที่กว้างและปลอดภัย แยกเลนจักรยานออกจากการจราจรหลัก ใช้สัญญาณไฟและเครื่องหมายจราจรที่ชัดเจน และสร้างทางข้ามที่มีความปลอดภัยสูง

(2) การควบคุมความเร็วมุ่งจำกัดความเร็วยานพาหนะในเขตชุมชน โดยเฉพาะบริเวณที่มีผู้ใช้ถนนหลากหลาย โดยการกำหนดความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สร้างเนินชะลอความเร็ว ติดตั้งป้ายเตือนและสัญญาณความเร็ว และออกแบบถนนให้บังคับการลดความเร็วโดยธรรมชาติ

(3) การจัดการจราจรปรับปรุงการไหลของการจราจรเพื่อลดความเสี่ยง ได้แก่ สร้างพื้นที่คนเดินเท้า การลดปริมาณรถในเขตชุมชน การออกแบบทางแยกอย่างปลอดภัย และการสร้างโซนความเร็วต่ำ

(4) การปรับปรุงทางเลือกการเดินทาง ส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะและทางเลือกที่ปลอดภัย โดยการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ สร้างโครงสร้างพื้นฐานสำหรับจักรยาน สนับสนุนการเดินเท้า และสร้างความเชื่อมโยงระหว่างระบบขนส่ง

(5) การปรับปรุงพื้นผิวถนนดูแลและบำรุงรักษาถนนอย่างสม่ำเสมอ โดยซ่อมแซมหลุมบนถนน การปรับปรุงพื้นผิวการจราจร เพิ่มความฝืดของถนน และบำรุงรักษาเครื่องหมายจราจร

(6) เทคโนโลยีการจราจรอัจฉริยะนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาช่วยเพิ่มความปลอดภัยโดยใช้สัญญาณไฟอัจฉริยะ ระบบควบคุมความเร็วอัตโนมัติ กล้องตรวจจับความเร็ว และมีระบบเตือนภัยล่วงหน้า

2.1.7 การกำหนดตัวชี้วัดความปลอดภัยทางถนน : ตัวอย่างประเทศเกาหลี

International Transport Forum: ITF ได้รายงานประสิทธิภาพของตัวชี้วัดด้านความปลอดภัยทางถนน: กรณีศึกษาประเทศเกาหลี (Using Safety Performance Indicators to Improve Road Safety: The Case of Korea)¹⁰ รายงานถึงความสำเร็จของเกาหลีในการลดอุบัติเหตุทางถนนเกิดจากการดำเนินการอย่างเป็นระบบ มีความต่อเนื่อง และให้ความสำคัญกับข้อมูลการวิเคราะห์ และการปรับปรุงอย่างสม่ำเสมอ มีการดำเนินการพัฒนาความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง โดยมีเป้าหมายหลักเพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน โดยในปัจจุบัน เกาหลีมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอยู่ที่ 5.3 คนต่อประชากร 100,000 คน

¹⁰ International Transport Forum (ITF), *Using Safety Performance Indicators to Improve Road Safety: The Case of Korea*, International Transport Forum Policy Papers, no. 126 (Paris: OECD Publishing, 2023), 36.

ซึ่งใกล้เคียงกับค่าเฉลี่ยขององค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (Organisation for Economic Co-operation and Development: OECD) ซึ่งประเทศเกาหลีใต้มีเป้าหมายที่ชัดเจนในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตลง 38% ระหว่างปี 2021 - 2026 โดยมีเป้าหมายให้อัตราการเสียชีวิตลดลงเหลือเพียง 3.5 คนต่อประชากร 100,000 คน และลดจำนวนผู้เสียชีวิตเหลือเพียง 1,800 คน ในปี 2026 การดำเนินงานที่ผ่านมาประสบความสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม จำนวนผู้เสียชีวิตลดลงจาก 5,392 คนในปี 2012 เหลือเพียง 2,735 คนในปี 2022 ซึ่งถือว่าลดลงกว่าร้อยละ 50 ทั้งนี้รัฐบาลเกาหลีให้ความสำคัญกับกลุ่มเสี่ยงโดยเฉพาะคนเดินเท้า เด็ก ผู้สูงอายุ และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีความเปราะบางและมีสถิติการเสียชีวิตสูง เพื่อเป้าหมายสูงสุดคือการมุ่งสู่ “Vision Zero” หรือการจัดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เป็นศูนย์ ซึ่งต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาชน

มาตรการสำคัญของประเทศเกาหลีที่นำมาดำเนินการ คือ การนำนโยบาย “Safety Speed 5030” มาบังคับใช้ โดยกำหนดความเร็วบนถนนสายหลักไว้ที่ 50 กม./ชม. และความเร็วบนถนนสายรองไว้ที่ 30 กม./ชม. (หรืออาจถึง 20 กม./ชม.) ในพื้นที่เขตเมืองหลายแห่ง เพื่อควบคุมความเร็วในเขตเมือง การบังคับใช้เข้มงวดในรถทุกประเภท การสร้างโซนปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้าและผู้สูงอายุ รวมถึงการติดตั้งระบบเตือนภัยและเบรกอัตโนมัติในยานพาหนะ และให้ความสำคัญกับการเก็บข้อมูลและติดตามผล ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของความสำเร็จ โดยมีการสำรวจพฤติกรรมผู้ขับขี่ถนน เก็บสถิติการเสียชีวิตและบาดเจ็บ วิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ และตรวจสอบจุดเสี่ยง

ตัวชี้วัดความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นระบบ มุ่งเน้นที่กลุ่มเสี่ยงและปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ ดังนี้

(1) ตัวชี้วัดหลักของคนเดินทางเท้าและนักปั่นจักรยาน ประกอบด้วย 4 ตัวชี้วัด

(1.1) สัดส่วนทางม้าลายที่ปลอดภัย เป็นการประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานสำหรับคนเดินเท้า โดยพิจารณาจากมาตรฐานความปลอดภัย เช่น ในประเทศสวีเดน ทางม้าลายมีความปลอดภัยหากผู้ใช้สามารถข้ามที่ทางม้าลายระดับความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือเป็นทางข้ามแยกระดับ

(1.2) สัดส่วนถนนที่ปรับให้เหมาะสมกับคนเดินและปั่นจักรยาน วัดจากความยาวของถนนที่มีการออกแบบเพื่อแยกพื้นที่ระหว่างยานพาหนะและผู้ใช้ถนนที่เปราะบาง เช่น การมีทางเท้า ช่องทางจักรยาน และทางข้ามที่ชัดเจน

(1.3) อัตราการใช้อุปกรณ์ป้องกัน โดยเฉพาะหมวกกันน็อกสำหรับนักปั่นจักรยาน เป็นการติดตามว่าหมวกกันน็อกจักรยานที่เปอร์เซ็นต์ที่ใส่หมวกกันน็อกเพื่อลดความรุนแรงของการบาดเจ็บหากเกิดอุบัติเหตุ

(1.4) อัตราการใช้อุปกรณ์สะท้อนแสง โดยเฉพาะในช่วงเวลากลางคืนหรือสภาพแสงน้อย เพื่อเพิ่มความสามารถในการมองเห็นของผู้ใช้ถนนอื่น

(2) ตัวชี้วัดหลักของคนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย 3 ตัวชี้วัด

(2.1) อัตราการขับขี่ตามความเร็วที่กำหนด เพื่อตรวจสอบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ปฏิบัติตามกฎความเร็วมาน้อยเพียงใด โดยวัดจากร้อยละของผู้ขับขี่ที่อยู่ในขีดจำกัดความเร็วที่กำหนด

(2.2) อัตราการสวมหมวกกันน็อก เป็นการประเมินว่ามีผู้ขับขี่ที่เปอร์เซ็นต์ที่ใส่หมวกกันน็อก ซึ่งสามารถช่วยลดความเสี่ยงการบาดเจ็บที่ศีรษะได้

(2.3) จำนวนการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บรุนแรงต่อระยะทาง เป็นตัวชี้วัดที่คำนวณจากจำนวนผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บหนักเทียบกับระยะทางที่ขับขี่ เพื่อประเมินความเสี่ยงโดยรวมสำหรับผู้สูงอายุ ตัวชี้วัดหลักคือ จำนวนการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บรุนแรงต่อระยะทางที่เดินหรือขับขี่ ซึ่งจะช่วยให้เห็นแนวโน้มความเสี่ยงของผู้สูงอายุในการใช้ถนน นอกจากนี้ เเกหลียังมีตัวชี้วัดย่อย เช่น ระยะทางที่คนเดินเท้าและนักปั่นจักรยานเคลื่อนที่ และอัตราการชนที่เพิ่มขึ้นเทียบกับปริมาณการจราจร เพื่อให้ได้ภาพรวมของความปลอดภัยทางถนนที่ครอบคลุม และมีผลการดำเนินงานที่ตรงกับสถานการณ์จริง

2.2 นโยบายและมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

อุบัติเหตุทางถนนถือเป็นวิกฤตสำคัญของประเทศไทยที่ก่อให้เกิดความสูญเสียอย่างมหาศาลทั้งชีวิตและทรัพย์สิน โดยจากการประเมินขององค์การอนามัยโลกพบว่า ความเสียหายทางเศรษฐกิจที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยมีมูลค่าสูงถึง 500,000 ล้านบาทต่อปี การแก้ไขปัญหาดังกล่าวของประเทศไทยยังไม่สามารถบรรลุเป้าหมายตามที่องค์การอนามัยโลกกำหนดไว้ในทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (พ.ศ. 2564-2573) ทั้งนี้ คณะรัฐมนตรีได้กำหนดให้วันที่ 21 มกราคมของทุกปีเป็น “วันความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน” และให้ทุกวันที่ 21 ของทุกเดือนเป็นวันแห่งการสำนึกในการขับขี่และมีวินัยจราจร เนื่องจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อสังคม ปัญหาจำนวนบุคลากรทางการแพทย์ ทำให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องร่วมมือกันรณรงค์อย่างจริงจัง รวมทั้ง นายทรงศักดิ์ สายเชื้อ ผู้ตรวจการแผ่นดิน ได้ใช้อำนาจ

ตามมาตรา 32 แห่งพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยผู้ตรวจการแผ่นดิน พ.ศ. 2560 ศึกษาปัญหาและเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาเชิงระบบ โดยได้มีข้อเสนอแนะ 4 ด้านหลัก ได้แก่ (1) ด้านกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมาย เน้นการกำหนดโทษให้สูงขึ้นและจำกัดความเร็วในเขตชุมชน รวมถึงการพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ (2) ด้านกายภาพ มุ่งเน้นการปรับปรุงระบบเตือนให้ชัดเจน การติดตั้งป้ายควบคุมความเร็ว การตรวจสอบสภาพถนนบริเวณทางข้าม และการติดตั้งกล้องตรวจจับผู้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร (3) ด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนน ผ่านการจัดตั้งกลุ่มประสานงานที่ประกอบด้วย 8 หน่วยงานหลัก เพื่อระดมความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง และ (4) ด้านการรณรงค์สร้างจิตสำนึก เน้นการสร้างวินัยและวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน โดยกำหนดให้ปี 2567 - 2568 เป็นปีแห่งการสร้างวินัยและความปลอดภัยทางถนน¹¹

จากสถิติของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พบว่าในช่วง 12 ปี ระหว่างปี 2554-2565 มีผู้เสียชีวิตรวม 240,924 คน เฉลี่ยปีละ 20,000 คน หรือวันละ 55 คน และในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2566 มีผู้เสียชีวิต 12,730 คน คิดเป็นอัตรา 19.54 ต่อประชากรแสนคน หรือเฉลี่ยวันละ 46 คน เพื่อแก้ไขปัญหานี้ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยได้วางกรอบการทำงาน 4 ยุทธศาสตร์สำคัญได้แก่ ครอบคลุมทั้งการลดการสูญเสียชีวิตและบาดเจ็บ การยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะ การพัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย และการพัฒนารากฐานการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน

ยุทธศาสตร์ที่ 1 มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน โดยเน้นการจัดการกับความเสี่ยงหรือภัยคุกคามสำคัญของประเทศอย่างจริงจังเร่งด่วน ครอบคลุมประเด็นผู้ใช้รถใช้ถนน และให้ความสำคัญกับกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยทางถนนของยานพาหนะ เน้นการจัดการกับความเสี่ยงอย่างจริงจังเร่งด่วน ครอบคลุมประเด็นยานพาหนะทุกประเภท โดยให้ความสำคัญกับยานพาหนะที่มีความเสี่ยงสูง

ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน มุ่งเน้นการปรับปรุงและพัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยที่เอื้อต่อการสัญจรทุกรูปแบบ ทั้งการสัญจรที่ใช้ยานยนต์และการสัญจรที่ไม่ใช้ยานยนต์

¹¹ สำนักงานรัฐมนตรี, กรมประชาสัมพันธ์, “ความปลอดภัยทางถนน,” สืบค้นเมื่อวันที่ 16 มกราคม 2568, <https://www.prd.go.th/th/content/category/detail/id/42/iid/261906>.

ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน มุ่งเน้นการสร้างรากฐานการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้มีประสิทธิภาพ สามารถขับเคลื่อนการทำงานให้บรรลุเป้าหมายได้อย่างยั่งยืน ผ่านการเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน การปรับปรุงข้อกฎหมาย การจัดสรรงบประมาณอย่างสร้างสรรค์ และการติดตาม ประเมินผลที่ต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ

2.2.1 มาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนตั้งแต่ปี 2565 – 2567

ในช่วงรัฐบาล พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ในช่วงปี พ.ศ. 2565 ได้มีมาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนเห็นชอบร่างแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลและช่วงวันหยุด พ.ศ. 2565 เป็นโครงการ “ชีวิตวิถีใหม่ ขับขี่อย่างปลอดภัย ไร้อุบัติเหตุ” โดยแบ่งการดำเนินการเป็น 3 ระดับ คือ ระดับภาพรวม ระดับหน่วยงาน และระดับพื้นที่ มีช่วงรณรงค์และประชาสัมพันธ์ในช่วงเทศกาลปีใหม่ระหว่างวันที่ 1 - 31 ธันวาคม 2564 และช่วงดำเนินการระหว่างวันที่ 22 ธันวาคม 2564 - 11 มกราคม 2565 มาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนประกอบด้วย 5 มาตรการหลัก ได้แก่ ด้านการบริหารจัดการ ด้านลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนนและสภาพแวดล้อม ด้านลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ ด้านผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย และด้านการช่วยเหลือหลังเกิดอุบัติเหตุ¹²

มาตรการในช่วงปี พ.ศ. 2566 มีแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล และช่วงวันหยุด พ.ศ. 2566 โดยได้กำหนดมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน 5 มาตรการหลัก ประกอบด้วย (1) มาตรการด้านการบริหารจัดการ เน้นการบูรณาการการทำงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ใช้แนวทางการบริหารจัดการในลักษณะพื้นที่เป็นตัวตั้ง (Area Approach) เพื่อให้เกิดการทำงานที่สอดคล้องกับบริบทของแต่ละพื้นที่ (2) มาตรการด้านการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนนและสภาพแวดล้อม มุ่งเน้นการพัฒนาาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะให้มีประสิทธิภาพและเหมาะสมกับศักยภาพของแต่ละพื้นที่ โดยเฉพาะในเมืองหลักของภูมิภาค มีการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการควบคุมสั่งการจราจรและวางแผนการเดินทาง (3) มาตรการด้านการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ เน้นการตรวจสอบความพร้อมของยานพาหนะ โดยเฉพาะการจัดระเบียบที่จอดรถให้เป็นระเบียบทั้งของภาครัฐและภาคเอกชน พร้อมทั้งพัฒนาทางเท้า ทางจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เพื่อรองรับความต้องการในการเดินทาง

¹² ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, “แผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล และช่วงวันหยุด พ.ศ. 2566,” สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, 28 ธันวาคม 2564, สืบค้นเมื่อวันที่ 13 มกราคม 2565, https://resolution.soc.go.th/PDF_UPLOAD/2564/P_405414_3.pdf.

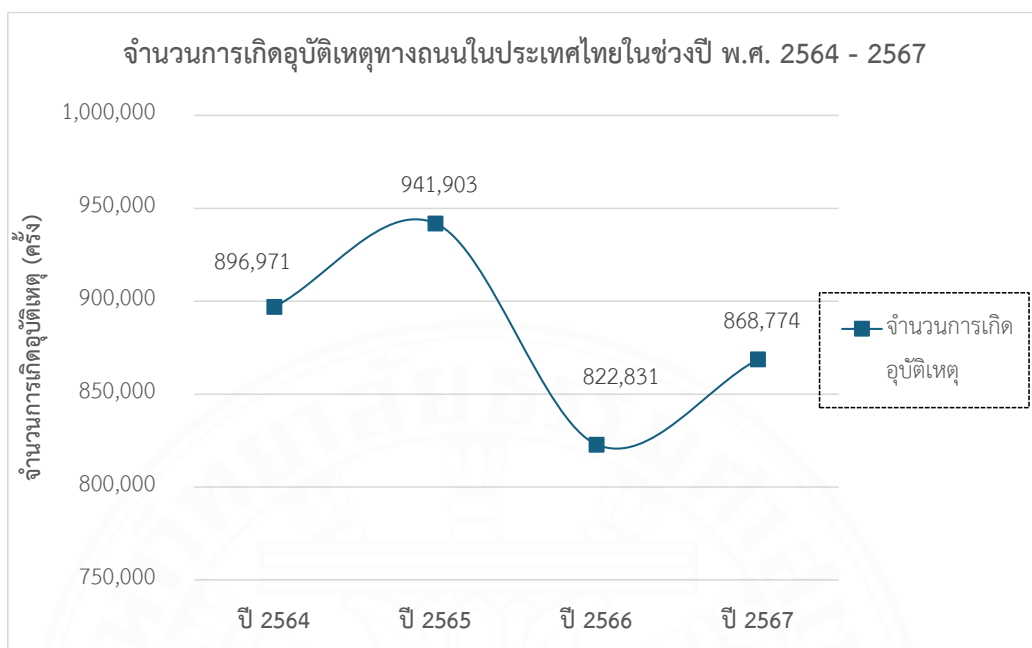
ของคนทุกกลุ่ม ตามแนวคิด Universal Design (4) มาตรการด้านผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย มุ่งเน้นการสร้างจิตสำนึกและความตระหนักด้านความปลอดภัย การบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง และเคร่งครัด ควบคู่กับการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ อย่างต่อเนื่อง (5) มาตรการด้านการช่วยเหลือหลังเกิดอุบัติเหตุ เน้นการจัดเตรียมความพร้อมของหน่วยกู้ชีพกู้ภัย ระบบการแพทย์ฉุกเฉิน และการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้สามารถช่วยเหลือผู้ประสบเหตุได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ¹³

มาตรการในช่วงปี 2567 ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ได้บูรณาการขับเคลื่อนมาตรการภายใต้แนวคิด “ขับซ้ปลอดภัย เมืองไทยไร้อุบัติเหตุ” โดยตั้งเป้าหมายลดจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุและจำนวนผู้บาดเจ็บให้ได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 เมื่อเทียบกับสถิติในช่วงเทศกาลเฉลี่ย 3 ปีที่ผ่านมา มาตรการสำคัญที่จะดำเนินการ ได้แก่ การลดปัจจัยเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนในทุกมิติ ทั้งด้านคน รถ ถนน และสิ่งแวดล้อม มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดและต่อเนื่อง เพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนน นอกจากนี้ยังมีการปรับปรุงถนนและสภาพแวดล้อมให้ปลอดภัย การตรวจสอบความพร้อมของยานพาหนะทุกประเภท รวมถึงการตรวจสอบสถานประกอบการและสถานบันเทิงให้ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด และในช่วงรณรงค์ 7 วันอันตราย ได้มีการประชุมร่วมกับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด เพื่อติดตามสถานการณ์ วิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยง และวางมาตรการแก้ไขให้สอดคล้องกับสภาพปัญหาในแต่ละพื้นที่¹⁴

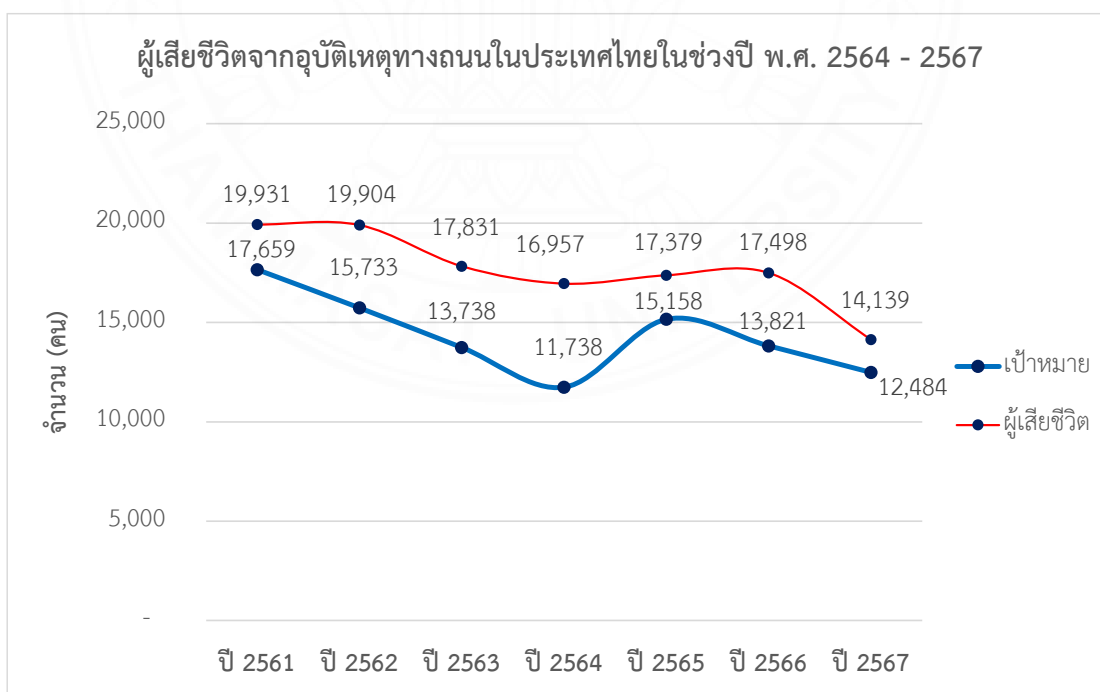
สรุปมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนตั้งแต่ปี 2565 – 2567 ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนมีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุในภาพรวมของประเทศไทย และสถิติผู้เสียชีวิตทางอุบัติเหตุทางถนน ข้อมูลจากThaiRCS ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน และรายงานประชาชน ประจำปี 2563 – 2566 ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ดังนี้

¹³ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, *แผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล และช่วงวันหยุด พ.ศ. 2566* (ม.ป.ท.: ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2565), 3.

¹⁴ Thai PBS News, “ศปถ.เปิดศูนย์ลดอุบัติเหตุปีใหม่ 2567 ตั้งเป้าลด 5% -เข้ม 7 วันอันตราย,” 27 ธันวาคม 2566, สืบค้นเมื่อวันที่ 14 มกราคม 2567, <https://www.thaipbs.or.th/news/content/335365>.

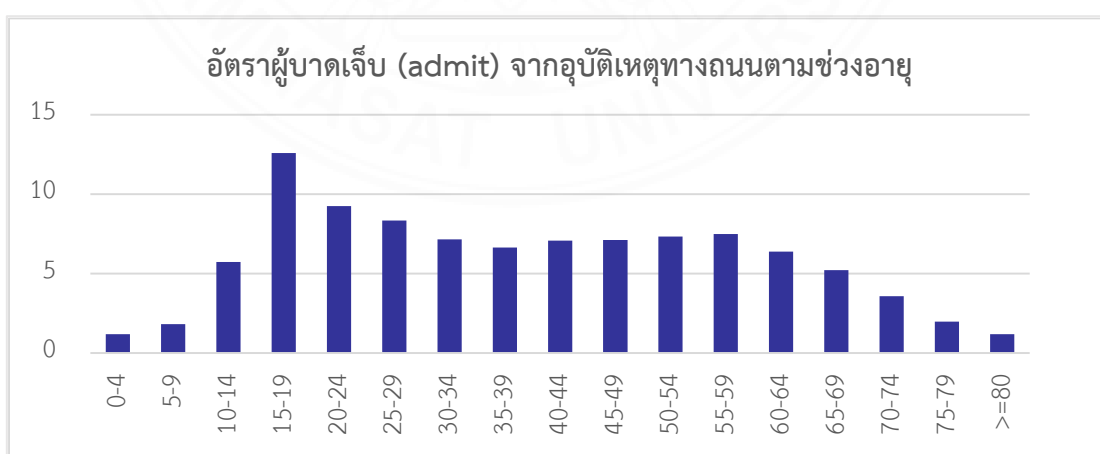


ภาพที่ 2.2 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยในช่วงปี พ.ศ. 2564 – 2567, ผู้วิจัย, 2568.



ภาพที่ 2.3 ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยในช่วงปี พ.ศ. 2561 – 2567, ผู้วิจัย, 2568.

ข้อสังเกต แม้จะมีนโยบาย ยุทธศาสตร์ มาตรการ รวมถึงมีกลไกการปฏิบัติ แต่สถานการณ์ด้านอุบัติเหตุทางถนน การบาดเจ็บ และเสียชีวิตในช่วง พ.ศ. 2565 – 2567 มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุที่สูงขึ้นในปี 2565 จำนวน 941,903 ครั้ง มีอัตราผู้เสียชีวิต จำนวน 17,379 ราย และเพิ่มขึ้นอีกในปี 2566 จำนวน 17,498 ราย และล่าสุดในปี 2567 มีอัตราการเสียชีวิตที่ลดลงเหลือ จำนวน 14,139 ราย เมื่อเทียบกับปี 2561 พบว่าสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากปี 2567 ลดลงประมาณ ร้อยละ 29.06 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2561 แต่การดำเนินการลดจำนวนผู้เสียชีวิตตั้งแต่แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564 และ แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 ซึ่งปัจจุบันปี 2567 อยู่ในช่วงระยะกลางของแผนยังไม่เป็นไปตามเป้าหมายตามที่ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกำหนด ซึ่งระยะสุดท้ายของแผนปี 2570 ต้องลดจำนวนผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากรให้ได้ 12 คน ต่อแสนประชากร หรือจำนวน 8,474 คน ซึ่งถือว่าเป็นความท้าทายของการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยที่จะทำให้เป็นไปตามเป้าหมาย โดยความท้าทายของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนต้องเพิ่มความเข้มข้นของมาตรการในกลุ่มเยาวชน เนื่องจากภาพรวมผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2566 ตามช่วงอายุ พบว่ากลุ่มเยาวชนในช่วงอายุระหว่าง 15 – 19 ปี เป็นช่วงอายุที่มีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน มากที่สุดถึงจำนวน 19,455 คน คิดเป็น 12.58% ของผู้บาดเจ็บทั้งหมด รองลงมาได้แก่ ช่วงอายุ 20 – 24 ปี จำนวน 14,286 คน คิดเป็น 9.24% และช่วงอายุ 25 – 29 ปี จำนวน 12,879 คน คิดเป็น 8.33% ซึ่งเป็นกลุ่มเยาวชนและวัยทำงานมีสัดส่วนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนมากกว่ากลุ่มวัยเด็กและวัยสูงอายุอย่างชัดเจน ตามกราฟสถิติอัตราผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนตามช่วงอายุ ดังนี้



ภาพที่ 2.4 อัตราผู้บาดเจ็บ (admit) จากอุบัติเหตุทางถนนตามช่วงอายุ, ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, รายงานประชาชน ประจำปี 2566.

ทั้งนี้ จากการรายงานประชาชนล่าสุด ปี 2566 ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน รายงานว่าผลการดำเนินมาตรการความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาลและวันหยุดปี 2566 มีแนวโน้มที่ดีขึ้น อันเป็นผลจากความร่วมมือระหว่างหน่วยงานและเครือข่ายพันธมิตร โดยมุ่งเน้นการทำงานเชิงป้องกัน ทั้งการเฝ้าระวัง การรณรงค์ให้ความรู้ในระดับชุมชน และการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง มาตรการสำคัญคือการตรวจวัดแอลกอฮอล์ผู้ขับขี่ที่ทุกรายที่เกิดอุบัติเหตุที่มีผู้บาดเจ็บ (admit) หรือมีผู้เสียชีวิต รวมถึงเข้มงวดการตรวจร้านค้าที่จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้เยาวชน ซึ่งสถิติโดยรวมเป็นไปตามเป้าหมาย แต่ยังพบพฤติกรรมเสี่ยงยังคงเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิตบนท้องถนน โดยเฉพาะการขับรถเร็วเกินกำหนด การตัดหน้ากระชั้นชิด และการไม่สวมหมวกกันน็อกของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ เมื่อวิเคราะห์ร่วมกับปัจจัยด้านสภาพถนนพบว่า อุบัติเหตุกว่าร้อยละ 80 เกิดขึ้นบนถนนทางตรง¹⁵

2.2.2 โครงสร้างศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

จากสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มเพิ่มความรุนแรงและก่อให้เกิดความสูญเสียแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน และมีผลกระทบต่อการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ รวมทั้งเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ดังนั้น เพื่อให้การกำหนดนโยบาย แผนงาน ยุทธศาสตร์ มาตรการ และการดำเนินการในการป้องกันและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ครอบคลุมทุกพื้นที่ และมีความต่อเนื่อง โดยคำนึงถึงการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน จึงได้ออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 โดยมีโครงสร้างศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน 3 ระดับ ได้แก่ ระดับนโยบาย ระดับอำนวยการ และระดับ ปฏิบัติการ ดังนี้¹⁶

1) ระดับนโยบาย มีผู้รับผิดชอบ คือ คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (นปถ.) โดยมีนายกรัฐมนตรี หรือ รองนายกรัฐมนตรีที่นายกรัฐมนตรีมอบหมายเป็นประธานกรรมการ มีอำนาจหน้าที่ครอบคลุมเรื่องดังต่อไปนี้ (1) กำหนดนโยบายในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศ (2) ให้ความเห็นชอบแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ยุทธศาสตร์ แผนเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน (3) ออกประกาศ หรือคำสั่ง หรือกำหนดแนวทาง เพื่อปฏิบัติการตามระเบียบฯ (4) ออกความเห็นและข้อเสนอแนะแก่นายกรัฐมนตรีและคณะรัฐมนตรี

¹⁵ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, รายงานประชาชน ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ประจำปี 2566 (กรุงเทพฯ: กระทรวงมหาดไทย, 2566), 8.

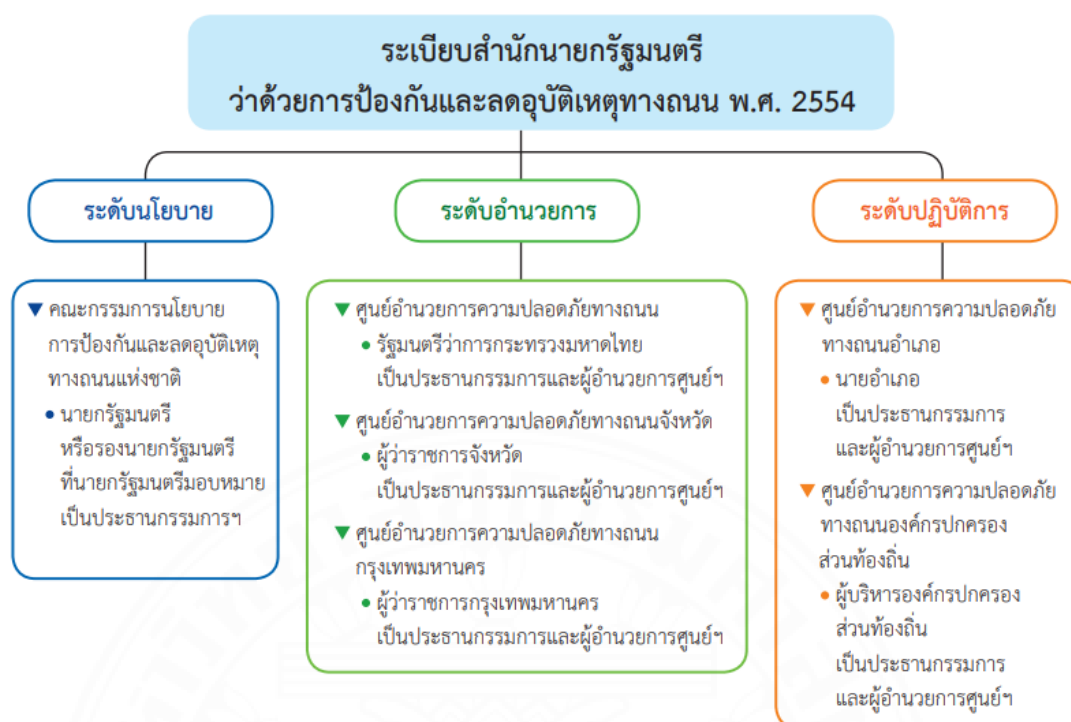
¹⁶ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, รายงานประชาชน ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ประจำปี 2565 (กรุงเทพฯ: กระทรวงมหาดไทย, 2565), 8-10.

2) ระดับอำนาจการ มีผู้รับผิดชอบ ได้แก่

2.1) ศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) โดยมีนายกรัฐมนตรีกว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นผู้อำนวยการและประธานกรรมการ มีอำนาจหน้าที่ครอบคลุมเรื่องดังต่อไปนี้ (1) จัดทำข้อเสนอแนะ นโยบาย แผนแม่บท ยุทธศาสตร์ แผน ฯลฯ (2) บูรณาการแผนงานและงบประมาณ (3) อำนาจการ กำกับ ติดตาม เร่งรัด ประเมินผล ประสานการดำเนินงาน (4) จัดทำฐานข้อมูล สถิติอุบัติเหตุทางถนน ประสานการดำเนินงาน (5) ศึกษา ค้นคว้า วิจัยและพัฒนางาน (6) ประชาสัมพันธ์ผลการดำเนินงานและให้ความรู้ (7) เสนอแนะแนวทางการเสริมสร้างขวัญ/กำลังใจแก่หน่วยงานและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง (8) แต่งตั้งคณะกรรมการหรือคณะทำงาน

2.2) ศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (ศปถ.จังหวัด) โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัด เป็นผู้อำนวยการและประธานคณะกรรมการ และ ศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร (ศปถ.กทม.) โดยมีผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร เป็นผู้อำนวยการและประธานคณะกรรมการ มีอำนาจหน้าที่ครอบคลุมเรื่องดังต่อไปนี้ (1) จัดทำแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการฯ ในระดับจังหวัด/กรุงเทพมหานคร ฯลฯ (2) ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ (3) อำนาจการ ประสานการปฏิบัติงาน เร่งรัด ติดตาม และประเมินผล (4) ส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชน (5) จัดให้มีศูนย์ข้อมูลและสถิติอุบัติเหตุทางถนนจังหวัด (6) เผยแพร่ข้อมูลและประชาสัมพันธ์การดำเนินงาน (7) รายงานผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมการ คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ และคณะรัฐมนตรี (8) เสนอความเห็นต่อคณะกรรมการ ศปถ. จังหวัด (9) แต่งตั้งคณะกรรมการหรือคณะทำงาน

3) ระดับปฏิบัติการ ผู้รับผิดชอบ คือ ศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) โดยมีนายอำเภอเป็นผู้อำนวยการและประธาน และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปถ.อปท.) โดยมีผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นผู้อำนวยการและประธาน มีอำนาจหน้าที่ครอบคลุมเรื่องดังต่อไปนี้ (1) จัดทำแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการฯ ในระดับจังหวัด/กรุงเทพมหานคร ฯลฯ (2) ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ (3) อำนาจการ ประสานการปฏิบัติงาน เร่งรัด ติดตาม และประเมินผล (4) ส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชน (5) จัดให้มีศูนย์ข้อมูลและประชาสัมพันธ์การดำเนินงาน (6) เผยแพร่ข้อมูลและประชาสัมพันธ์การดำเนินงาน (7) รายงานผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมการ คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ และคณะรัฐมนตรี (8) เสนอความเห็นต่อคณะกรรมการ ศปถ. จังหวัด (9) แต่งตั้งคณะกรรมการหรือคณะทำงาน



ภาพที่ 2.5 โครงสร้างองค์กรรับผิดชอบการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน, ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, รายงานประชาชน ประจำปี 2563, 5.

2.2.3 การบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานเกี่ยวกับงานด้านความปลอดภัยทางถนน

ในการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน มีการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานภาคีเครือข่ายทั้งภาครัฐ เอกชน และภาคประชาสังคม ซึ่งมีหน่วยงานที่มีบทบาทสำคัญในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ยกตัวอย่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่สำคัญ มีดังนี้

1) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.)

เป็นหน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ พ.ศ. 2544 มีหน้าที่หลักในการสนับสนุนขบวนการสร้างเสริมสุขภาพในประเทศไทย ทำงานสนับสนุนและร่วมมือกับหน่วยงานและภาคีเครือข่ายต่างๆ ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม มหาวิทยาลัย และชุมชนท้องถิ่น บทบาทในด้านความปลอดภัยทางถนน สสส. ได้ให้ความสำคัญกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยกำหนดให้การเพิ่มความปลอดภัยทางถนนเป็นหนึ่งใน 7 เป้าหมายการทำงาน เนื่องจากความสูญเสียจากอุบัติเหตุเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการมีสุขภาวะที่ดีของคนไทย โดยผลงานที่ผ่านมา สสส. ได้ร่วมกับแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจ.) สนับสนุนการทำงานของหน่วยงานในระดับพื้นที่ซึ่งเป็นกลไกแนวราบในการขับเคลื่อนงาน

สร้างความปลอดภัยทางถนนในชุมชน การดำเนินงานของ สสส. ครอบคลุมทั้งการส่งเสริมจังหวัดต้นแบบนำร่องลดอุบัติเหตุ การขยายผลสู่ระดับอำเภอและตำบลต้นแบบ รวมถึงการส่งเสริมการคิดค้นนวัตกรรมใหม่ ๆ เพื่อช่วยลดอุบัติเหตุ นอกจากนี้ยังได้เข้าไปส่งเสริมทักษะถึงในโรงเรียนและศูนย์เด็กเล็ก เพื่อปลูกฝังให้เด็กและเยาวชนเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนและใส่ใจวินัยจราจร โดยได้ตั้งเป้าหมายท้าทายในการดูแล 3 พฤติกรรมเสี่ยงสำคัญ ได้แก่ การสวมหมวกกันน็อค การควบคุมพฤติกรรมดื่มแล้วขับ และการลดความเร็วในเขตเมืองและชุมชนไม่เกิน 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง¹⁷

2) ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)

เป็นหน่วยงานภายใต้มูลนิธิธรรมาภิบาลถนนปลอดภัย ที่มีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนองค์ความรู้เพื่อความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย โดยได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) องค์กรแห่งนี้มีการทำงานในลักษณะบูรณาการร่วมกับหน่วยงานภาคีเครือข่ายทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาสังคม ทั้งในระดับส่วนกลางและระดับพื้นที่ นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551 ศวปถ. เริ่มดำเนินงานภายใต้การบริหารของมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ ก่อนจะยกระดับมาสังกัดมูลนิธิธรรมาภิบาลถนนปลอดภัยในปี พ.ศ. 2557 โดยมีบทบาทสำคัญในการผลักดันองค์ความรู้สู่หน่วยงานระดับส่วนกลางเพื่อกำหนดเป็นวาระแห่งชาติ นโยบายสาธารณะ และระเบียบปฏิบัติต่าง ๆ นอกจากนี้ยังได้จัดงานสัมมนาวิชาการระดับชาติเรื่องความปลอดภัยทางถนนทุก 2 ปี เพื่อเป็นเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้และเผยแพร่องค์ความรู้ระหว่างบุคลากรทั้งในระดับนโยบายและปฏิบัติการ ซึ่งปัจจุบัน ศวปถ. อยู่ในระยะที่ 7 ของการดำเนินงาน (พ.ศ. 2565 – พ.ศ. 2569) โดยมุ่งเน้นการพัฒนาชุดความรู้และข้อเสนอนโยบายสำคัญเพื่อจัดการความเสี่ยงรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นสาเหตุหลักของการสูญเสียในประเทศไทย พร้อมทั้งผลักดันให้กลไกการจัดการระดับพื้นที่มีการพัฒนาระบบงานที่มีประสิทธิภาพและยั่งยืน โดยยึดปรัชญา “นำความรู้...สู่ถนนปลอดภัย” (Knowledge Implementation for Road Safety) เป็นแนวทางในการดำเนินงาน¹⁸

¹⁷ ฉัตรชัย นกดี, “วิถีความปลอดภัยทางถนน เริ่มต้นได้ที่ตัวเรา,” สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ, สืบค้นเมื่อวันที่ 17 มกราคม 2567, <https://www.thaihealth.or.th/วิถีความปลอดภัยทางถนน-2/>.

¹⁸ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, “รู้จักมูลนิธิธรรมาภิบาลถนนปลอดภัย,” มูลนิธิธรรมาภิบาลถนนปลอดภัย, สืบค้นเมื่อวันที่ 17 มกราคม 2567, <https://www.roadssafetythai.org/about-รู้จักมูลนิธิธรรมาภิบาลถนนปลอดภัย-14.html>.

3) หน่วยงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.)

สอจร หรือแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด เป็นองค์กรภาคประชาคมที่มีความสำคัญในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ก่อตั้งขึ้นภายใต้การสนับสนุนของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) โดยมีจุดมุ่งหมายหลักในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เครือข่าย สอจร. เกิดจากการรวมตัวของผู้เชี่ยวชาญจากหลากหลายสาขาวิชาชีพ อาทิ แพทย์ พยาบาล นักวิชาการสาธารณสุข วิศวกร ตำรวจ นักประชาสัมพันธ์ และเจ้าหน้าที่ป้องกันบรรเทาสาธารณภัย ที่สมัครใจเข้าร่วมดำเนินงานเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยมีบทบาทสำคัญในการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ ประกอบด้วยการกระตุ้นสนับสนุน และประสานงานระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อขับเคลื่อนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นระบบ องค์กรนี้ทำหน้าที่เสมือนพี่เลี้ยงที่คอยแนะนำ ให้คำปรึกษา และสนับสนุนให้ทุกองค์กรสามารถดำเนินงานเพื่อความปลอดภัยทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ กลไกการทำงานของ สอจร. ใช้แนวคิด INN ของศาสตราจารย์นายแพทย์ประเวศ วะสี ซึ่งประกอบด้วยการพัฒนาศักยภาพแกนนำ (Individual) การสร้างกลุ่มคนทำงาน (Node) และขยายตัวเป็นเครือข่ายคนทำงาน (Network) โดยมีเป้าหมายสำคัญคือการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงครึ่งหนึ่งภายใน 10 ปี ซึ่งตลอดระยะเวลาการดำเนินงาน สอจร. ได้พัฒนาและขยายการทำงานจาก 26 จังหวัดในระยะแรกถึงปัจจุบันครอบคลุมถึง 51 จังหวัด และมีทีมสนับสนุนวิชาการเพิ่มขึ้นจาก 60 คน เป็นกว่า 200 คน จากหลากหลายอาชีพ ทั้งนี้ ปัจจัยความสำเร็จที่สำคัญของ สอจร. คือ ความร่วมมือแบบสหสาขาวิชาชีพ การดำเนินงานอย่างต่อเนื่องและจริงจัง รวมถึงการได้รับการสนับสนุนจากผู้บริหารทุกระดับ ภายใต้วิสัยทัศน์ เสริมสร้างเครือข่าย สร้างจังหวัดถนนปลอดภัย¹⁹

4) หน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน

หน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน (Thailand Road Safety Observatory, TRSO) ก่อตั้งขึ้นท่ามกลางสถานการณ์วิกฤตด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ซึ่งมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าหนึ่งแสนรายในรอบสิบปี ก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจหลายแสนล้านบาท ในปี พ.ศ. 2552 ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ได้ร่วมกันก่อตั้งหน่วยงานนี้ โดยมีเป้าหมายหลักเพื่อแก้ไขปัญหาที่สำคัญ ได้แก่ การขาดระบบ

¹⁹ มูลนิธิเพื่อความปลอดภัยทางถนน, คู่มือพี่เลี้ยง สอจร. เล่มที่ 1, สืบค้นเมื่อวันที่ 17 มกราคม 2568, <https://www.rswgsthai.com/file/knowledge/คู่มือพี่เลี้ยง%20สอจร.%20เล่มที่%201%20.pdf>.

การจัดการข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ การขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงาน และการขาดองค์ความรู้เชิงลึกเกี่ยวกับสาเหตุของอุบัติเหตุ ซึ่งพันธกิจสำคัญของหน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วยสองประการหลัก ประการแรก คือ การพัฒนาและจัดการข้อมูลสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนอย่างครบถ้วนและทันเหตุการณ์ ประการที่สอง คือ การส่งเสริมและสนับสนุนการใช้ประโยชน์จากข้อมูลและองค์ความรู้เพื่อการวางแผนพัฒนายุทธศาสตร์และดำเนินมาตรการแก้ไขปัญหาย่อยอย่างเป็นรูปธรรม นอกจากนี้เพื่อสนับสนุนพันธกิจดังกล่าว หน่วยงานได้พัฒนาเว็บไซต์ (<http://trso.thairoads.org>) ให้เป็นศูนย์กลางการรวบรวมและเผยแพร่ข้อมูล โดยทำหน้าที่เป็นแหล่งรวบรวมสถิติและเอกสารความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย เพื่อประโยชน์ในการติดตามสถานการณ์ กำหนดนโยบาย วางแผนมาตรการป้องกัน และสนับสนุนการวิจัยเพื่อพัฒนาระบบความปลอดภัยทางถนน ซึ่งการดำเนินงานของหน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศ โดยมุ่งเน้นการสร้างองค์ความรู้ที่เป็นระบบ ส่งเสริมการใช้ข้อมูลเพื่อการตัดสินใจ และสนับสนุนการพัฒนามาตรการป้องกันอุบัติเหตุที่มีประสิทธิภาพ ผ่านกลไกการทำงานแบบบูรณาการที่เชื่อมโยงหน่วยงานต่าง ๆ เข้าด้วยกันอย่างเป็นระบบ²⁰

สรุปการบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานเกี่ยวกับงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีบทบาทสำคัญในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ปรากฏได้ดังนี้

ตารางที่ 2.2 หน่วยงานบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานเกี่ยวกับงานด้านความปลอดภัยทางถนน

หน่วยงาน	รายละเอียด/บทบาทหน้าที่
สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.)	- สนับสนุนโครงการที่เกี่ยวข้องกับสุขภาวะ รวมถึงการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน - ดำเนินโครงการร่วมกับจังหวัดนำร่องและขยายผลไปยังระดับอำเภอและชุมชน - ส่งเสริมการเรียนรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนในเด็กและเยาวชน

²⁰ หน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัย, ความเป็นมาและพันธกิจ, สืบค้นเมื่อวันที่ 17 มกราคม 2568, <https://trso.thairoads.org/about>.

ตารางที่ 2.2 หน่วยงานบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานเกี่ยวกับงานด้านความปลอดภัยทางถนน (ต่อ)

หน่วยงาน	รายละเอียด/บทบาทหน้าที่
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.)	● เป็นศูนย์องค์ความรู้และสนับสนุนการกำหนดนโยบายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน ● พัฒนางองค์ความรู้เชิงลึกและข้อเสนอเชิงนโยบายระดับชาติ ● จัดทำงานวิจัยเพื่อสนับสนุนข้อมูลแก่หน่วยงานรัฐและองค์กรที่เกี่ยวข้อง ● จัดสมมนาวิชาการด้านความปลอดภัยทางถนนทุก 2 ปี ● สนับสนุนให้เกิดการจัดการความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่
แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.)	● เป็นองค์กรภาคประชาสังคมที่ได้รับการสนับสนุนจาก สสส. ● รวมกลุ่มผู้เชี่ยวชาญจากหลากหลายสาขา เช่น แพทย์ พยาบาล วิศวกร ตำรวจ ฯลฯ ● ทำหน้าที่เป็น “พี่เลี้ยง” ให้คำปรึกษาและสนับสนุนหน่วยงานท้องถิ่นในการป้องกันอุบัติเหตุ
หน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน	● ก่อตั้งขึ้นจากความร่วมมือของ ศวปถ., มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ และ สสส. ● เน้นการพัฒนาและจัดการข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อนำไปใช้เชิงนโยบาย ● พัฒนาและจัดการข้อมูลอุบัติเหตุให้มีครบถ้วนและทันเหตุการณ์ ● สนับสนุนการใช้ข้อมูล เพื่อกำหนดนโยบายและมาตรการแก้ไขปัญหา

2.3 แนวคิดการจัดการความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานของรัฐ (Intergovernmental Relations: IGRs)

วสันต์ เหลืองประภัสร์ ได้ให้ความหมายไว้ว่า “หลักการจัดการความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานของรัฐ” หมายถึง การดำเนินการกิจ นโยบายและยุทธศาสตร์สำคัญในหลาย ๆ ด้าน จะมีลักษณะที่เกี่ยวข้องกับหน่วยทางปกครองในหลายระดับชั้น กระบวนการขับเคลื่อนงานดังกล่าว จึงมุ่งการจัดการความสัมพันธ์อย่างเป็นระบบ ระเบียบและสัมพันธ์สอดคล้องกัน มากกว่าการยึดติดกับโครงสร้างและอำนาจหน้าที่เฉพาะหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง²¹

กล่าวโดยสรุปคือ หลักการจัดการความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานของรัฐในมิติที่มีความซับซ้อนและเชื่อมโยงกัน การดำเนินการกิจ การขับเคลื่อนนโยบาย และการปฏิบัติตามยุทธศาสตร์ที่สำคัญในด้านต่างๆ นั้น มีลักษณะที่เกี่ยวข้องและเชื่อมโยงกับหน่วยงานทางปกครองในหลายระดับชั้น ซึ่งมีความจำเป็นต้องประสานการทำงานร่วมกัน ในการขับเคลื่อนภารกิจให้บรรลุผลสำเร็จ จำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการจัดระบบความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานอย่างเป็นระเบียบและมีความสอดคล้องกัน มากกว่าการยึดติดกับโครงสร้างองค์กรหรืออำนาจหน้าที่ที่จำกัดอยู่เฉพาะในหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง กล่าวคือ ต้องมองภาพรวมของการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานในแนวดิ่งและแนวราบ เพื่อให้เกิดการประสานพลังในการขับเคลื่อนนโยบายและภารกิจให้บรรลุเป้าหมายร่วมกันแนวคิดนี้สะท้อนให้เห็นถึงความสำคัญของการบริหารงานภาครัฐสมัยใหม่ที่ต้องอาศัยความร่วมมือและการประสานงานระหว่างหน่วยงานมากกว่าการทำงานแบบแยกส่วน โดยมุ่งเน้นการสร้างความสัมพันธ์เชิงระบบที่มีการเชื่อมโยงและสอดคล้องประสานกันอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อตอบสนองต่อความท้าทายและความซับซ้อนของปัญหาในการบริหารงานภาครัฐในปัจจุบัน

²¹ วสันต์ เหลืองประภัสร์, *การรวมศูนย์อำนาจและการกระจายอำนาจกับการบริหารราชการแผ่นดินไทย: การทบทวนแนวคิดข้อถกเถียงและข้อพิจารณาเพื่อการปฏิรูป* (กรุงเทพฯ: สถาบันพระปกเกล้า, 2559), 77.

2.3.1 ประเภทของเครือข่ายนโยบาย

การศึกษาการจัดความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานของรัฐ ยังปรากฏในกรอบแนวคิดเครือข่ายนโยบาย โดยนักวิชาการได้อธิบายว่า การจัดความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานของรัฐ จัดเป็นประเภทของเครือข่ายนโยบายได้จากคำอธิบายที่มีการแบ่งประเภทได้ ดังนี้²²

1) Policy Communities เป็นรูปแบบเครือข่ายที่มีลักษณะโดดเด่นด้านความสัมพันธ์ที่มั่นคง โดยสมาชิกในเครือข่ายมีการรวมตัวกันบนพื้นฐานของการมีมุมมองและการรับรู้ต่อประเด็นปัญหาที่คล้ายกัน ซึ่งนำไปสู่ความรู้สึกร่วมกันและพันธะสัญญาาร่วมกัน ในการดำเนินกิจกรรมเพื่อแก้ไขปัญหาเหล่านั้น การมีการรับรู้ร่วมกันถือเป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่สุดของเครือข่ายนโยบาย เนื่องจากเป็นปัจจัยที่ช่วยรักษาความต่อเนื่องและความยั่งยืนของเครือข่ายโดยเครือข่ายซึ่งมีลักษณะเฉพาะตัวคือมีจำนวนสมาชิกที่จำกัด และมีความสัมพันธ์ในแนวดิ่ง ซึ่งหมายถึงการปฏิสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นเฉพาะระหว่างสมาชิกภายในเครือข่ายเท่านั้น นอกจากนี้ ยังมีลักษณะของการแยกตัวจากเครือข่ายอื่น ๆ กล่าวคือ มีความสามารถในการดำรงอยู่ได้อย่างเป็นอิสระโดยไม่จำเป็นต้องพึ่งพาความสัมพันธ์กับเครือข่ายภายนอก ประชาชนทั่วไป หรือแม้แต่สถาบันทางการเมืองอย่างรัฐสภา ส่งผลให้มีระดับการพึ่งพาอาศัยกันภายในเครือข่ายในแนวดิ่งที่สูงมาก ความเข้มแข็งของเครือข่ายยังสะท้อนผ่านระดับการมีปฏิสัมพันธ์ที่สูงระหว่างสมาชิก ซึ่งแสดงออกในหลากหลายรูปแบบ เช่น การสื่อสารผ่านการเขียน การพบปะแลกเปลี่ยนความคิดเห็น และการจัดกิจกรรมประชุมหรือสัมมนาาร่วมกัน โดยส่วนใหญ่แล้ว เครือข่ายในลักษณะนี้มักปรากฏในรูปแบบของความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มผลประโยชน์ที่จัดตั้งขึ้นอย่างเป็นทางการ

2) Professional network เป็นเครือข่ายของกลุ่มวิชาชีพ มีรูปแบบเครือข่ายที่มีลักษณะเฉพาะตัว โดยประกอบด้วยสมาชิกที่มาจากกลุ่มวิชาชีพเดียวกัน เช่น บุคลากรทางการแพทย์ ในด้านการให้บริการสาธารณสุขแห่งชาติ หรือผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดการทรัพยากรน้ำ เครือข่ายประเภทนี้มุ่งเน้นการรักษาผลประโยชน์และมาตรฐานวิชาชีพของกลุ่มสมาชิก มีความสัมพันธ์ในแนวดิ่ง (Vertical Interdependence) ที่ค่อนข้างเข้มแข็ง และมักแยกตัวจากเครือข่ายอื่นเนื่องจากมีลักษณะของเครือข่ายค่อนข้างปิด

3) Intergovernmental Networks เป็นเครือข่ายขององค์กรตัวแทนระดับท้องถิ่นหลายกลุ่มที่มีการให้บริการสาธารณะในลักษณะคล้ายคลึงกัน โดยมีรูปแบบ

²² พิชรี สีโรรส, *พลวัตนโยบายสาธารณะ: จากรัฐ เอกชน สู่ประชาชน* (กรุงเทพฯ: คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555), 41-42.

ความสัมพันธ์ในแนวนอน (Horizontal Articulation) ที่มีการแลกเปลี่ยนทรัพยากร ความรู้ และ ประสบการณ์ระหว่างองค์กรที่อยู่ในระดับเดียวกัน

4) Producer networks เครือข่ายผู้ผลิต มีลักษณะโดดเด่นคือการมีภาคธุรกิจ เป็นผู้เล่นหลักในเครือข่าย เมื่อกลุ่มธุรกิจสามารถรวมตัวกันได้อย่างเหนียวแน่นและสร้างพันธมิตร กับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง จะส่งผลให้เครือข่ายมีอิทธิพลอย่างมากในกระบวนการกำหนด นโยบายสาธารณะ

5) Issue networks เครือข่ายประเด็นปัญหา เป็นเครือข่ายที่ไม่เป็นทางการ ไม่มีความต่อเนื่อง ลักษณะเด่นของเครือข่ายประเภทนี้คือการมีสมาชิกที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา โดยผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสามารถเข้าและออกจากเครือข่ายได้อย่างอิสระ นอกจากนี้ ระดับการพึ่งพา ทรัพยากรระหว่างสมาชิกในเครือข่ายค่อนข้างน้อย

2.3.2 ลักษณะสำคัญของเครือข่ายนโยบายในการจัดการความสัมพันธ์ระหว่าง

หน่วยงานของรัฐ

1) การพึ่งพาอาศัยกันระหว่างสมาชิกในเครือข่าย (interdependency) เป็นลักษณะสำคัญของเครือข่ายนโยบาย เนื่องจากสมาชิกแต่ละรายมีข้อจำกัดด้านทรัพยากรที่จำเป็น ต่อการบรรลุเป้าหมาย จึงต้องอาศัยการแลกเปลี่ยนและแบ่งปันทรัพยากรระหว่างกัน ความสัมพันธ์ ในลักษณะนี้มีความยืดหยุ่นและสามารถปรับเปลี่ยนได้ตามสถานการณ์และความต้องการของสมาชิก ที่เกี่ยวข้องในความสัมพันธ์นั้น ๆ

2) กระบวนการ (processes) เครือข่ายนโยบายมีผู้เข้าร่วมเป็นตัวแสดง (actors) ที่หลากหลาย โดยไม่มีตัวแสดงใดเพียงรายเดียวที่มีศักยภาพเพียงพอในการกำหนดยุทธศาสตร์หรือ ควบคุมการดำเนินงานของตัวแสดงอื่น ๆ ได้ทั้งหมด ตัวแสดงแต่ละรายมีวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และผลประโยชน์เฉพาะทำให้ไม่สามารถกำหนดเป้าหมายนโยบายที่ชัดเจนเพียงประการเดียวได้ตั้งแต่ เริ่มต้น เนื่องจากนโยบายเกิดจากการปฏิสัมพันธ์และตัวแสดงต่าง ๆ ที่ขึ้นอยู่กับทรัพยากรที่มีคุณค่า และเป็นที่ต้องการของเครือข่ายในช่วงเวลานั้น

3) สถาบัน (institution) ในบริบทของเครือข่ายนโยบายมีลักษณะที่เป็นแบบแผน ความสัมพันธ์ที่เกิดจากการปฏิสัมพันธ์ระหว่างตัวแสดงต่างๆ โดยการพึ่งพาอาศัยกันระหว่างสมาชิก ในเครือข่ายมีอิทธิพลต่อรูปแบบความสัมพันธ์ที่ก่อตัวขึ้น เมื่อความสัมพันธ์เหล่านี้เกิดขึ้นซ้ำๆ จนกลายเป็นแบบแผนที่ชัดเจน ก็จะมี ความคงทนและไม่เปลี่ยนแปลงได้โดยง่าย ในกระบวนการ ดังกล่าว สมาชิกในเครือข่ายจะร่วมกันพัฒนากฎเกณฑ์และแนวทางการปฏิบัติ (Rules of Conduct) ที่ช่วยกำหนดความหมายและคุณค่าให้กับปฏิสัมพันธ์ระหว่างกัน กฎเกณฑ์เหล่านี้มีส่วนสำคัญ

ในการธำรงรักษาแบบแผนความสัมพันธ์ให้ดำรงอยู่อย่างต่อเนื่อง จนกระทั่งมีลักษณะที่เป็นสถาบันที่มีความมั่นคงและเป็นที่ยอมรับร่วมกันของสมาชิกในเครือข่าย

กล่าวโดยสรุป การจัดการความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานของรัฐ (Intergovernmental Relations: IGR) เป็นแนวคิดที่ให้ความสำคัญกับการประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐในระดับต่าง ๆ มีทั้งตัวแบบความสัมพันธ์ที่สำคัญ 3 รูปแบบ ได้แก่ ตัวแบบอำนาจแบบประสาน ตัวแบบอำนาจแบบรวมศูนย์ และตัวแบบอำนาจแบบทับซ้อน ซึ่งตัวแบบสุดท้ายได้รับการยอมรับว่าสะท้อนความเป็นจริงของความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานรัฐในปัจจุบันได้ดีที่สุด เนื่องจากแสดงให้เห็นถึงการทับซ้อนของอำนาจและการพึ่งพาอาศัยกันระหว่างหน่วยงานในระดับต่าง ๆ นอกจากนี้ในมิติของเครือข่ายนโยบาย ได้จำแนกประเภทของเครือข่ายออกเป็น 5 รูปแบบ โดยมีลักษณะสำคัญ 3 ประการ ได้แก่ การพึ่งพาอาศัยกันระหว่างสมาชิก กระบวนการปฏิสัมพันธ์ระหว่างตัวแสดง และการพัฒนาเป็นสถาบันผ่านแบบแผนความสัมพันธ์ จนกลายเป็นกฎเกณฑ์และแนวทางปฏิบัติที่เป็นที่ยอมรับร่วมกัน แนวคิด IGR จึงมีความสำคัญและมีความสอดคล้องต่อการบริหารงานภาครัฐสมัยใหม่ที่ต้องอาศัยความร่วมมือและการประสานงานระหว่างหน่วยงานมากกว่าการทำงานแบบแยกส่วน เพื่อตอบสนองต่อความท้าทายและความซับซ้อนของปัญหาสาธารณะที่เพิ่มมากขึ้นในปัจจุบัน

2.3.3 การจัดการเครือข่ายระหว่างหน่วยงานของรัฐ (Intergovernmental Management: IGM)

จากแนวคิด IGR ที่มีการบริหารงานภาครัฐสมัยใหม่ที่ต้องอาศัยความร่วมมือและการประสานงานระหว่างภาคเอกชนและภาคประชาสังคมมากขึ้น ในกระบวนการสาธารณะ โดยในกรอบวิเคราะห์ความสัมพันธ์เริ่มอาศัยองค์ความรู้ในด้านเครือข่ายทางนโยบายเข้ามาปรับใช้มากยิ่งขึ้น แนวคิด IGR จึงนำไปสู่การจัดการเครือข่ายระหว่างหน่วยงานของรัฐ (Intergovernmental Management: IGM) เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงด้านการบริหารปกครองที่เปลี่ยนแปลงไปที่ปรากฏในลักษณะสภาพไร้ศูนย์กลาง หรือ สังคมการเมืองที่มีสภาพกระจายกระจาย ดังนั้นการจัดการความสัมพันธ์ระหว่างรัฐบาลระดับต่าง ๆ เพื่อให้การบริหารกิจการสาธารณะของรัฐมีเหมาะสมกับสภาวะการบริหารที่เปลี่ยนแปลงไป ต้องมีเครื่องมือในการจัดการความสัมพันธ์ระหว่างรัฐบาลระดับต่าง ๆ ดังนี้²³

²³ อัมพร ชำรงลักษณ์ และคณะ, *การบริหารปกครองสาธารณะ (Public Governance): การบริหารรัฐกิจในศตวรรษที่ 21* (กรุงเทพฯ: คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2553), 80-81.

1) เครื่องมือในเชิงโครงสร้าง (Structural Instruments) เป็นเครื่องมือที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดบทบาท อำนาจหน้าที่ และรูปแบบความสัมพันธ์อย่างเป็นทางการระหว่างหน่วยงานของรัฐในระดับต่าง ๆ เครื่องมือในเชิงโครงสร้างมีหลายแนวทางในการดำเนินการที่มีทั้งข้อดี ข้อเสียแตกต่างกันไป เช่น (1) การปรับโครงสร้างองค์กร (Reorganization) เป็นการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการบริหารและการจัดสรรอำนาจหน้าที่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน (2) การสร้างกลไกเพื่อส่งเสริมความร่วมมือ (Coordination) เพื่อให้หน่วยงานต่าง ๆ สามารถทำงานร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ (3) การกระจายอำนาจและการถ่ายโอนอำนาจ (Devolution and Decentralization) การมอบอำนาจให้หน่วยงานระดับท้องถิ่นหรือหน่วยงานที่ใกล้ชิดกับประชาชนสามารถบริหารจัดการตนเองได้มากขึ้น (4) การกำหนดกฎเกณฑ์และการกำกับดูแล (Regulation and Oversight) การออกกฎหมายหรือมาตรการควบคุมเพื่อให้หน่วยงานต่าง ๆ ดำเนินงานตามกรอบที่กำหนด (5) การจัดระบบลำดับชั้นของการปกครองท้องถิ่น (Tier System) การกำหนดโครงสร้างการบริหารในระดับท้องถิ่นให้มีความชัดเจนและเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมของแต่ละพื้นที่

2) เครื่องมือในการกำหนดแผนงาน (Programmatic Instruments) เป็นเครื่องมือที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดประเภทของแผนงาน โดยมีความสัมพันธ์กับบทบาทของเงินอุดหนุน (Grants) ซึ่งจะช่วยสนับสนุนให้รัฐบาลระดับรองสามารถบริหารจัดการปัญหาและจัดให้มีบริการสาธารณะที่ตอบสนองต่อความต้องการของชุมชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ในขณะเดียวกันก็ยังคงสอดคล้องกับแนวทางนโยบายของรัฐบาลระดับที่สูงกว่า เครื่องมือกลุ่มนี้ประกอบด้วย (1) การขยายขอบเขตวัตถุประสงค์ของเงินอุดหนุน (Broader Purpose Grants) เพื่อให้ท้องถิ่นสามารถนำไปใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดตามบริบทของพื้นที่ (2) ระบบเงินอุดหนุนที่มีเงื่อนไขให้หน่วยงานรัฐบาลระดับต่าง ๆ ทำงานร่วมกัน (Collaboration Grants) เพื่อให้เกิดการบูรณาการและมีประสิทธิภาพในการดำเนินโครงการ

3) เครื่องมือการวิจัยและสร้างเสริมสมรรถนะ (Research and Capacity-Building Instruments) เป็นเครื่องมือที่มุ่งเน้นให้รัฐบาลในแต่ละระดับเกิดความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับสภาพการณ์และปัญหาทางการบริหารปกครองโดยรวม ซึ่งจะช่วยให้เกิดความเข้าใจระหว่างกันและส่งเสริมการทำงานร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากมีข้อเสนอแนะที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานของงานวิจัยที่ได้รับการยอมรับสามารถช่วยให้เกิดแนวทางการดำเนินงานที่มีความน่าเชื่อถือและเป็นที่ยอมรับของทุกฝ่าย นอกจากนี้ การส่งผ่านข้อมูลข่าวสารระหว่างหน่วยงาน (provision of information) ยังเป็นอีกปัจจัยสำคัญที่ช่วยให้เกิดความร่วมมือและความเข้าใจที่ดีขึ้นระหว่างเจ้าหน้าที่รัฐในระดับต่าง ๆ นอกจากนี้ การเสริมสร้างสมรรถนะ (capacity-building) ก็เป็นเครื่องมือที่มีความจำเป็น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อรัฐบาลกลางให้การสนับสนุนและให้คำปรึกษาในเชิงเทคนิค

แก่รัฐบาลระดับรอง ซึ่งช่วยให้หน่วยงานสามารถพัฒนาขีดความสามารถในการบริหารจัดการได้ดีขึ้น และยังช่วยเสริมสร้างกระบวนการทำงานร่วมกันให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

4) เครื่องมือในเชิงพฤติกรรม (Behavioral Instruments) เป็นเครื่องมือที่มุ่งเน้นการเสริมสร้างความสามารถในการรับผิดชอบ (accountability) ของเจ้าหน้าที่รัฐบาลระดับรองที่ได้รับมอบอำนาจหรือทรัพยากรจากรัฐบาลส่วนกลางในการดำเนินงานด้านบริการสาธารณะ การสร้างความรับผิดชอบต่อดังกล่าวจำเป็นต้องอาศัยเครื่องมือเชิงพฤติกรรมที่ช่วยส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือและประสิทธิภาพในการทำงานระหว่างหน่วยงาน ประกอบด้วย (1) การบริหารจัดการความขัดแย้ง (conflict management) ซึ่งช่วยให้หน่วยงานสามารถแก้ไขข้อขัดแย้งที่อาจเกิดขึ้นจากความแตกต่างด้านบทบาท หน้าที่ หรืออำนาจระหว่างระดับรัฐบาล (2) การปรับปรุงกระบวนการสื่อสารระหว่างเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลในระดับต่าง ๆ (individual communication) ก็เป็นอีกองค์ประกอบสำคัญที่ช่วยให้เกิดความเข้าใจและลดความคลาดเคลื่อนในการทำงานร่วมกัน (3) การสร้างกลไกให้เกิดการสื่อสารแบบกลุ่ม (group communication) ช่วยให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลและความคิดเห็นอย่างเป็นระบบ ซึ่งช่วยให้เจ้าหน้าที่สามารถทำงานร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพและตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนได้ดีขึ้น

2.4 แนวคิดการอภิบาลโดยเครือข่าย (Network Governance)

2.4.1 การอภิบาล (Governance)

Governance หรือเรียกว่า การอภิบาล เป็นแนวคิดที่ได้รับความนิยมอย่างกว้างขวางในแวดวงวิชาการและการบริหารงานภาครัฐตั้งแต่ทศวรรษ 1980 เป็นต้นมา โดยมีพัฒนาการมาจากการปรับเปลี่ยนบทบาทและรูปแบบการบริหารงานภาครัฐในประเทศตะวันตก คำว่า Governance มีรากศัพท์มาจากภาษากรีกโบราณคือ “kubernáo” ซึ่งหมายถึง “การนำทาง” หรือ “การกำกับทิศทาง” ในระยะแรก Governance มีความหมายใกล้เคียงกับคำว่า Government หรือการปกครอง แต่ในปัจจุบันได้พัฒนาความหมายให้กว้างขึ้น โดยหมายถึงกระบวนการบริหารจัดการที่มีปฏิสัมพันธ์ระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ไม่ได้จำกัดอยู่เพียงบทบาทของภาครัฐเท่านั้น การอภิบาลจึงเน้นการสร้างความร่วมมือระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ เพื่อจัดการกับความท้าทายทางสังคมและเศรษฐกิจที่ซับซ้อนมากขึ้น แนวคิดการอภิบาลสะท้อนการเปลี่ยนแปลงจากการบริหารงานภาครัฐแบบดั้งเดิมที่เน้นสายการบังคับบัญชาและการควบคุม มาสู่การบริหารงานแบบเครือข่ายที่เน้นการมีส่วนร่วม การเจรจาต่อรอง และความร่วมมือระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ โดยภาครัฐปรับบทบาทจากผู้ควบคุมมาเป็นผู้อำนวยความสะดวกและประสานงานให้เกิดความร่วมมือระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ในการแก้ไขปัญหาและพัฒนาประเทศ การอภิบาลจึงเป็นกรอบ

แนวคิดสำคัญในการทำความเข้าใจการเปลี่ยนแปลงของการบริหารงานภาครัฐในปัจจุบัน ที่ต้องปรับตัวให้สอดคล้องกับความซับซ้อนของปัญหาและความต้องการที่หลากหลายของสังคม โดยอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วนในการขับเคลื่อนนโยบายสาธารณะให้บรรลุผลสำเร็จ²⁴

การอภิบาลแบบเครือข่ายหรือ Network governance เป็นหนึ่งในรูปแบบการอภิบาลที่สำคัญและได้รับความนิยมอย่างมากในการบริหารจัดการสมัยใหม่ นอกเหนือจากการอภิบาลตามลำดับชั้นการบังคับบัญชา การอภิบาลแบบเครือข่ายนี้ตั้งอยู่บนพื้นฐานของการประสานความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน ที่มีปฏิสัมพันธ์กันในแนวราบ เพื่อร่วมกันแก้ไขปัญหาและจัดบริการสาธารณะ เช่น การสร้างความเป็นหุ้นส่วนระหว่างรัฐกับเอกชน และการเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเข้ามามีบทบาทในการบริหารจัดการ Network governance จึงมุ่งวิเคราะห์บทบาทการทำงานของเครือข่ายที่เกิดจากการประสานงานระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ รวมถึงกลไกและกระบวนการจัดการภายในเครือข่าย ซึ่งอาจมีหรือไม่มีหน่วยงานภาครัฐร่วมอยู่ด้วยก็ได้ รูปแบบการอภิบาลนี้ส่งเสริมให้ตัวแสดงที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมเจรจา แลกเปลี่ยน และหาจุดร่วมในการดำเนินกิจกรรมและผลประโยชน์ร่วมกัน โดยเครือข่ายสามารถเกิดขึ้นได้ในหลายระดับและเน้นความร่วมมือข้ามภาคส่วน ในส่วนของการจัดโครงสร้างและการประสานงานทางสังคม Network governance มีลักษณะของโครงสร้างแนวราบ ซึ่งแตกต่างจากโครงสร้างแบบบนลงล่าง โดยเครือข่ายดำเนินการผ่านความสัมพันธ์แบบไม่เป็นทางการมากกว่าการจัดตั้งตามกฎหมายหรือระเบียบราชการ โดยอยู่บนหลักการของการพึ่งพากัน ความไว้วางใจ เชื่อใจ ความสมัครใจ และความยืดหยุ่น อย่างไรก็ตาม แม้จะเป็นการรวมตัวแบบไม่เป็นทางการ เครือข่ายก็สามารถมีความมั่นคงและยั่งยืนได้ขึ้นอยู่กับเป้าหมายของเครือข่ายนั้น ๆ²⁵

2.4.2 แนวคิดการอภิบาลโดยเครือข่าย (Network Governance)

แนวคิด Network Governance เป็นรูปแบบการบริหารงานภาครัฐที่เกิดขึ้นจากหลายปัจจัย โดยมีมูลเหตุสำคัญคือการที่หน่วยงานต่าง ๆ มีอำนาจหน้าที่ที่กระจัดกระจาย มีการผลักดันจากหน่วยงานภาครัฐ และการที่ประชาชนเรียกร้องการบริการที่มีคุณภาพ นอกจากนี้ยังเกิดจากข้อจำกัดเชิงโครงสร้างที่หน่วยงานเพียงแห่งเดียวไม่สามารถจัดการกับปัญหาบริการสาธารณะได้อย่างมีประสิทธิภาพและเพียงพอ ซึ่งการบริหารจัดการเครือข่ายให้ประสบความสำเร็จนั้นต้องอาศัยปัจจัย

²⁴ วสันต์ เหลืองประภัสร์ และ ชัย ไชยจิต, “การอภิบาล (Governance) ในระบบบริหารงานทางการเมืองการปกครอง,” *รัฐศาสตร์สาร* 39, ฉ. 3 (กันยายน – ธันวาคม 2561): 140-199.

²⁵ อีริคสัน อังคุชวล, *Governance 101: ความหมายและรูปแบบที่หลากหลาย*, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพฯ: สายส่งศึกษา, 2566), 185-187.

สำคัญหลายประการ เริ่มจากการกำหนดพันธกิจที่ชัดเจนและการประสานงานที่มุ่งเน้นคุณค่าเพื่อประโยชน์สาธารณะ รวมถึงการออกแบบเครือข่ายให้ได้ผลลัพธ์ตามที่ต้องการ ต้องมีกลยุทธ์ในการบูรณาการเครือข่ายให้เป็นสถาบัน และต้องเลือกหุ้นส่วนที่เหมาะสมและเป็นประโยชน์ การเลือกรูปแบบที่เหมาะสมก็มีความสัมพันธ์โดยตรงกับประสิทธิภาพและประสิทธิผล

นอกจากนี้ ความสามารถของหน่วยงานที่ทำหน้าที่บูรณาการเครือข่ายเข้าด้วยกันก็มีความสำคัญ โดยต้องมีการสื่อสารที่ดีและมีประสิทธิภาพ สร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างกันภายในเครือข่าย มีความสมดุลในการกำกับดูแล มีการพัฒนาสมรรถนะและขีดความสามารถของเครือข่าย รวมถึงต้องมีแผนงานในอนาคตที่รองรับความซับซ้อนและการเปลี่ยนแปลงตามสภาพแวดล้อมที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว

แนวคิด Network governance จึงสะท้อนถึงการอภิบาลที่ตั้งอยู่บนความร่วมมือระหว่างตัวแสดงจากหลากหลายภาคส่วน โดยมุ่งเน้นการสร้างความร่วมมือระหว่างผู้เกี่ยวข้องภายใต้บริบทของปัญหาสังคมที่มีความซับซ้อน ด้วยความเข้าใจว่าปัญหาที่ซับซ้อนไม่สามารถแก้ไขได้โดยการรวมศูนย์อำนาจไว้ที่ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง แต่ต้องอาศัยการประสานบทบาทระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ

2.4.3 รูปแบบของแนวคิดการอภิบาลโดยเครือข่าย สามารถแบ่งได้เป็น 4 ลักษณะ โดยพิจารณาจากบทบาทของหน่วยงาน ปฏิสัมพันธ์ และความสัมพันธ์เชิงอำนาจภายในเครือข่าย ได้แก่²⁶

1) การบริหารจัดการเครือข่ายแบบจัดการตนเอง (Self-Governed) ซึ่งเป็นการบริหารจัดการที่สมาชิกในเครือข่ายร่วมกันดูแลและตัดสินใจ ไม่มีองค์กรใดองค์กรหนึ่งเป็นผู้นำหลัก สมาชิกทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการกำหนดทิศทางและการดำเนินงานของเครือข่าย

2) เครือข่ายที่มีองค์กรมีบทบาทนำ (Lead organization governance) ในลักษณะนี้จะมียุทธศาสตร์ใดองค์กรหนึ่งทำหน้าที่เป็นผู้นำหลักในการประสานงานและขับเคลื่อนกิจกรรมของเครือข่าย องค์กรผู้นำจะมีบทบาทสำคัญในการกำหนดทิศทางและตัดสินใจ แต่ยังคงต้องรับฟังความคิดเห็นจากสมาชิกอื่นในเครือข่าย

3) เครือข่ายที่จัดตั้งองค์กรทำหน้าที่บริหารงาน (Network Administrative Organization: NAO) เป็นการจัดตั้งองค์กรขึ้นมาใหม่เพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการเครือข่ายโดยเฉพาะ องค์กรนี้จะได้ไม่ได้เป็นสมาชิกของเครือข่าย แต่ทำหน้าที่เป็นกลไกกลางในการประสานงาน บริหารจัดการ และสนับสนุนการดำเนินงานของเครือข่าย

²⁶ ชัชวรินทร์ ตันติเวชพาณิชย์, “ความร่วมมือขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อจัดบริการสาธารณะกรณีศึกษา พื้นที่ภาคตะวันออก,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชาบริหารรัฐกิจ คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2560), 98.

4) การบริหารจัดการเครือข่ายแบบผสม (Hybrid Forms of Network Governance) เป็นการผสมผสานรูปแบบต่าง ๆ เข้าด้วยกันตามความเหมาะสมกับบริบทและความต้องการของเครือข่าย อาจมีการนำจุดแข็งของแต่ละรูปแบบมาประยุกต์ใช้ร่วมกันเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดในการดำเนินงาน

ในแต่ละรูปแบบมีความเหมาะสมกับสถานการณ์และบริบทที่แตกต่างกัน การเลือกใช้รูปแบบใดขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ เช่น ขนาดของเครือข่าย ความซับซ้อนของภารกิจ ความพร้อมของสมาชิก และทรัพยากรที่มีอยู่ การเลือกรูปแบบที่เหมาะสมจะช่วยให้การบริหารจัดการเครือข่ายมีประสิทธิภาพและบรรลุเป้าหมาย

2.4.4 องค์ประกอบของการอภิบาลโดยเครือข่าย

องค์ประกอบของ Network Governance เป็นแนวทางในการบริหารและกำกับดูแลเครือข่ายที่มีความซับซ้อนและหลากหลาย การจัดการเครือข่ายให้มีประสิทธิภาพและดำเนินไปในทิศทางที่เหมาะสม จำเป็นต้องคำนึงถึงองค์ประกอบสำคัญ ได้แก่²⁷

- 1) ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแสดงต่าง ๆ ที่มีการพึ่งพาซึ่งกันและกัน ส่งผลให้เกิดความเชื่อมโยงและปฏิสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง
- 2) กฎระเบียบที่ใช้กำกับพฤติกรรมของตัวแสดงแต่ละฝ่าย เพื่อให้การทำงานร่วมกันเป็นไปอย่างมีระเบียบและเป็นระบบ
- 3) ความซับซ้อนและความไม่แน่นอนของกระบวนการกำหนดนโยบาย อันเกิดจากความหลากหลายของตัวแสดง วิธีคิด และแนวทางปฏิบัติ
- 4) การที่นโยบายเกิดขึ้นจากกระบวนการปฏิสัมพันธ์ที่ซับซ้อนระหว่างบุคคลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเครือข่าย
- 5) การทำงานร่วมกันในเครือข่ายไม่ได้เป็นไปอย่างราบรื่นเสมอไป ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีองค์ความรู้และกลไกที่ช่วยบริหารจัดการความขัดแย้ง รวมถึงแนวทางในการลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น

กล่าวโดยสรุป Network Governance เป็นโครงสร้าง กลไก และกระบวนการด้านการบริหารจัดการที่เปิดโอกาสให้สมาชิกในเครือข่ายมีส่วนร่วมในการออกแบบและพัฒนาภายใต้กรอบข้อตกลงร่วมกัน แนวคิดนี้มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาองค์ความรู้ด้าน public governance โดยเน้นให้ความสำคัญกับเครือข่ายที่เชื่อมโยงความสัมพันธ์ระหว่างภาครัฐและเอกชน ตลอดจนเปิดโอกาสให้ตัวแสดงที่หลากหลายระดับเข้ามามีส่วนร่วม ทั้งยังเป็นเครือข่ายที่ขับเคลื่อนผ่านบทบาทของผู้นำและผู้สนับสนุนที่ช่วยสร้างความเชื่อมโยงระหว่างกัน

²⁷ ธีรพัฒน์ อังศุवाल, *Governance 101: ความหมายและรูปแบบที่หลากหลาย*, พิมพ์ครั้งที่ 2, 185-187.

2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการสำรวจงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาเรื่องความปลอดภัยทางถนน พบว่าสามารถจัดประเภทของเรื่องที่ศึกษา แบ่งได้เป็น 4 กลุ่มใหญ่ ได้แก่ (1) งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาสภาพปัญหาประเภทพฤติกรรม สาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ รวมถึงปัญหาการจราจรทางถนน (2) การศึกษาด้านกฎหมายความปลอดภัยทางถนน (3) การขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนน และ (4) งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษากลุ่มบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

2.5.1 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาสภาพปัญหาประเภทพฤติกรรม สาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ รวมถึงปัญหาการจราจรทางถนน

สำหรับงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาสภาพปัญหาประเภทพฤติกรรม เริ่มปรากฏในการเรื่องการรับรู้ถึงความปลอดภัย ทศนะคติของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในปี 2540 ที่เลือกศึกษาในจังหวัดอุดรธานีของ ฉกาจน์ เทียมวงศ์²⁸ ที่ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง การรับรู้ถึงความปลอดภัยและทัศนคติของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีต่อการสวมหมวกกันน็อค จากการวิจัยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงการรับรู้และทัศนคติของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครอุดรธานี และเขตตำบลอำเภอน้ำโสม จังหวัดอุดรธานี การศึกษาใช้วิธีการสังเกตและแบบสอบถามในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน แบ่งเป็นผู้ขับขี่ในเขตเทศบาลนครอุดรธานี 200 คน และในเขตตำบลอำเภอน้ำโสม 200 คน ทำการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยค่าร้อยละและเปรียบเทียบผล ซึ่งผลจากการวิจัย พบว่า พบว่าพฤติกรรมการสวมหมวกกันน็อคมีความแตกต่างกันระหว่างสองพื้นที่ โดยผู้ขับขี่ในเขตเทศบาลนครอุดรธานีส่วนใหญ่จะสวมหมวกกันน็อค แต่ผู้ขับขี่ในเขตตำบลอำเภอน้ำโสมส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกกันน็อค ด้านพฤติกรรมการใช้สายรัดคาง พบว่าทั้งสองพื้นที่มักจะไม่ได้รัดสายรัดคางขณะสวมหมวก ลักษณะของหมวกกันน็อคที่ใช้ส่วนใหญ่เป็นแบบครึ่งใบและไม่ได้มาตรฐานอุตสาหกรรม โดยผู้ขับขี่ในเขตเทศบาลมักเลือกใช้หมวกที่ทำด้วยวัสดุได้มาตรฐานและมีราคาแพง ขณะที่ผู้ขับขี่ในเขตตำบลน้ำโสมมักใช้หมวกที่ทำมาจากพลาสติกซึ่งไม่ได้มาตรฐานและราคาถูก ด้านข้อมูลทั่วไปของผู้ขับขี่พบว่าส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุระหว่าง 20-24 ปี การศึกษาระดับประถมศึกษาหรือต่ำกว่า ประกอบอาชีพรับจ้างในเขตเทศบาล และเกษตรกร

²⁸ ฉกาจน์ เทียมวงศ์, “การรับรู้ถึงความปลอดภัยและทัศนคติของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีต่อการสวมหมวกกันน็อค,” (สารนิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2540), บทคัดย่อ.

ในเขตตำบล มีรายได้เฉลี่ย 1,000-10,000 บาท ระยะเวลาในการขับขี่ประมาณ 6-10 ปี โดยส่วนใหญ่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ ส่วนผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุมักเกิดขึ้นตอนไม่สวมหมวกกันน็อค ด้านการรับรู้ความปลอดภัย พบว่าผู้ขับขี่ในเขตเทศบาลมีการรับรู้ความปลอดภัยดีกว่าผู้ขับขี่ในเขตตำบล เนื่องจากได้รับข้อมูลข่าวสารและความรู้มากกว่า ส่วนพื้นฐานความรู้เกี่ยวกับหมวกกันน็อค ผู้ขับขี่ในเขตเทศบาลมีความรู้ดีกว่าผู้ขับขี่ในเขตตำบล และสาเหตุที่ผู้ขับขี่ไม่สวมหมวกกันน็อค พบว่าส่วนใหญ่เห็นว่าเป็นผู้ขับขี่เพศชายมักจะเป็นผู้ที่ต้องออกไปทำงานตามห้างร้าน สถานประกอบการ หรือร้านค้าต่าง ๆ ซึ่งต้องมีการแต่งตัว ทำผม ทำให้ไม่สะดวกในการสวมหมวก และยอมเสี่ยงรับการปรับมากกว่า ทั้งนี้ได้มีข้อเสนอแนะให้มีการดำเนินการ เช่น การจัดอบรมให้ความรู้ผ่านสื่อต่าง ๆ การรณรงค์การใช้หมวกกันน็อค การจัดให้มีข้อบังคับหรือระเบียบปฏิบัติ การจัดเจ้าหน้าที่ออกตรวจตามสถานที่ต่าง ๆ และการจัดเจ้าหน้าที่ตรวจตราและบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด โดยเฉพาะในเวลากลางคืนหรือตามแนวเส้นทางสำคัญ

ต่อมาในปี พ.ศ. 2548 ได้มีการศึกษาแนวทางการจัดการจราจรและขนส่งเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งการวิจัยนี้มองภาพรวมระดับประเทศมากขึ้นซึ่งเป็นงานวิจัยของ สรประเวท กระจ่างคันธมาตร์²⁹ ศึกษาวิจัยเรื่อง แนวทางการจัดการจราจรและขนส่งเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนจากการวิจัย พบว่า ประเทศไทยประสบปัญหาและผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่มีแนวโน้มรุนแรงมากขึ้น ทั้งจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บและชีวิตต่างก็มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะในช่วงปี พ.ศ. 2545 – 2547 ซึ่งสาเหตุเบื้องต้นเกิดจากช่วงสภาพเศรษฐกิจเริ่มฟื้นตัวและประชาชนมีพฤติกรรมที่นิยมใช้รถส่วนบุคคลในการเดินทาง ประกอบกับระบบขนส่งสาธารณะยังขาดประสิทธิภาพ ไม่สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารได้เพียงพอ ส่งผลให้จำนวนพาหนะบนท้องถนนเพิ่มสูงขึ้น โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนนจึงมีสูงขึ้นตามไปด้วย โดยสาเหตุที่สำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ ผู้ขับขี่ ถนน ยานพาหนะ และสภาพแวดล้อม การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมการบริหารจัดการด้วยเทคนิค SWOT พบว่า จุดแข็งมีปัจจัยด้านนโยบาย แผน ยุทธศาสตร์และโครงการของหน่วยงาน จุดอ่อน เป็นปัจจัยด้านการบริหารจัดการภายในและระหว่างหน่วยงาน โอกาส คือการสนับสนุนจากภาครัฐ และอุปสรรค มีข้อจำกัดด้านกฎหมายและระเบียบ โดยได้เสนอแนวทางที่เหมาะสมในการจัดการ 6 ด้าน ได้แก่ (1) แนวทางการจัดการด้านนโยบาย (2) แนวทางการจัดการด้านแผนงาน/โครงการและมาตรการ (3) แนวทางการจัดการด้านกฎหมาย ระเบียบ และการบังคับใช้

²⁹ สรประเวท กระจ่างคันธมาตร์, “แนวทางการจัดการจราจรและขนส่งเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาการจัดการสิ่งแวดล้อม คณะพัฒนาสังคม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, 2548), บทคัดย่อ.

- (4) แนวทางการจัดการด้านการบริหารจัดการของหน่วยงาน (5) แนวทางการจัดการด้านบุคลากร และ (6) แนวทางการจัดการด้านการมีส่วนร่วม

สุดท้ายยังมีการศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์ แสดงให้เห็นถึงปัญหาในเรื่องพฤติกรรมยังคงพบในประเทศไทยอย่างต่อเนื่องโดยการวิจัยของ อีรสิทธิ์ ฉิมน้อย³⁰ ในปี พ.ศ. 2551 ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์ที่กระทำผิดตามกฎหมายจราจร กรณีศึกษาในเขตพื้นที่ บก.น. 5 ได้ศึกษาความรู้ความเข้าใจของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร และศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรม การขับขี่กับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจร โดยการศึกษาได้เก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 ราย ซึ่งเป็นผู้ขับขี่รถยนต์ที่กระทำผิดและมาชำระค่าปรับในสถานีตำรวจนครบาลต่าง ๆ ในเขต บก.น. 5 โดยใช้วิธีวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลการศึกษาพบว่า ผู้กระทำผิดส่วนใหญ่มีอายุต่ำกว่า 30 ปี (ร้อยละ 43.80) จบการศึกษาระดับปริญญาตรี (ร้อยละ 61.30) มีสถานภาพโสด (ร้อยละ 62.30) ประกอบอาชีพขับรถรับจ้าง (ร้อยละ 42.80) และมีรายได้ต่ำกว่า 12,000 บาท (ร้อยละ 44.40) ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ขับรถต่ำกว่า 3 ปี (ร้อยละ 57.80) และเรียนขับรถหรือหัดขับรถจากเพื่อนหรือคนในครอบครัว (ร้อยละ 56.60) ในด้านพฤติกรรม การขับขี่ พบว่าส่วนใหญ่ไม่ดื่มสุราหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับรถ (ร้อยละ 83.50) ไม่เคยถูกตรวจปริมาณแอลกอฮอล์ (ร้อยละ 83.50) และไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับรถ (ร้อยละ 60.50) โดยพฤติกรรม การกระทำผิดที่พบมากที่สุดคือการจอดรถซ้อนคัน (ร้อยละ 7.00) ด้านความรู้ความเข้าใจ พบว่าประชาชนส่วนใหญ่มีความรู้เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร (ร้อยละ 64.56) และมีความรู้เกี่ยวกับ พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ. 2522 (ร้อยละ 50.56) โดยผู้ขับขี่ที่มีทัศนคติต่อแนวทางการบังคับใช้กฎหมายจราจรในระดับมากที่สุด และเห็นด้วยกับการเพิ่มค่าตอบแทนร้อยละ 60 ของค่าปรับแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเพื่อเป็นแรงจูงใจในการกวาดล้างจับกุม และขอเสนอแนะจากการศึกษาพบว่า กรมการขนส่งทางบกควรมีนโยบายการเรียนการสอนการขับขี่รถยนต์อย่างมีมาตรฐานทั้งภาคทฤษฎีและปฏิบัติ รวมถึงความรู้ด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้สำนักงานตำรวจแห่งชาติควรมีมาตรฐานในการปฏิบัติต่อการกระทำผิดที่เหมือนกันเพื่อความยุติธรรม และควรมีมาตรการแก้ไขสำหรับผู้กระทำผิดหลายครั้ง เช่น การจัดหลักสูตรอบรม เพื่อป้องกันและลดการกระทำผิดกฎหมายจราจรในอนาคต

³⁰ อีรสิทธิ์ ฉิมน้อย, “ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์ที่กระทำผิดตามกฎหมายจราจร กรณีศึกษาในเขตพื้นที่ บก.น. 5,” (วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาการบริหารงานยุติธรรม คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2551), บทคัดย่อ.

กล่าวโดยสรุปการศึกษาเกี่ยวกับปัญหาพฤติกรรมและสาเหตุของอุบัติเหตุรวมถึงปัญหาจราจรทางถนน ได้ศึกษาในมิติที่เชื่อมโยงกัน โดยเริ่มจากสรุประยะทาง กระแสด้านมาตรฐานที่ชี้ให้เห็นภาพรวมของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยที่ทวีความรุนแรงขึ้น โดยเฉพาะในช่วงปี 2545-2547 อันเป็นผลมาจากการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจและพฤติกรรมการใช้รถส่วนบุคคลที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับระบบขนส่งสาธารณะที่ยังขาดประสิทธิภาพ ในขณะที่ฉกฉก เทียมวงศ์ ได้ลงลึกในประเด็นเฉพาะด้านความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยศึกษาเปรียบเทียบระหว่างพื้นที่เขตเมืองและชนบทในจังหวัดอุดรธานี ผลการศึกษาสะท้อนให้เห็นความแตกต่างของพฤติกรรมการสวมหมวกกันน็อกระหว่างสองพื้นที่ โดยผู้ขับขี่ในเขตเทศบาลมีแนวโน้มที่จะตระหนักถึงความปลอดภัยและเลือกใช้อุปกรณ์ที่ได้มาตรฐานมากกว่า ส่วนอีอีอี อิมน้อย ได้ศึกษาเจาะลึกลงไปในกลุ่มผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรโดยตรง โดยเก็บข้อมูลจากผู้ที่มาชำระค่าปรับในเขตพื้นที่ บก.น. 5 พบว่าผู้กระทำผิดส่วนใหญ่เป็นคนรุ่นใหม่ที่มีการศึกษาดีแต่ประสบการณ์ขับขี่น้อย และมักเรียนรู้การขับขี่จากคนใกล้ชิดมากกว่าสถาบันที่ได้มาตรฐาน

งานวิจัยทั้งสามเรื่องนำไปสู่ข้อเสนอแนะที่สอดคล้องกัน คือมาตรการให้ความรู้และการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ โดยสรุปเสนอแนะแนวทางการจัดการครอบคลุม 6 ด้าน ฉกฉกเน้นการรณรงค์และตรวจตราอย่างเข้มงวด ขณะที่อีอีอีเสนอให้ยกระดับมาตรฐานการสอนขับรถและการบังคับใช้กฎหมายที่เป็นธรรม ซึ่งทั้งหมดล้วนมุ่งไปสู่เป้าหมายเดียวกันคือการลดอุบัติเหตุทางถนนที่เป็นปัญหาสำคัญของประเทศไทย

2.5.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาด้านกฎหมายความปลอดภัยทางถนน

สำหรับการศึกษาด้านกฎหมายความปลอดภัยทางถนน ได้มีการปรากฏในการวิจัยในปี พ.ศ. 2541 โดยเน้นการศึกษาในมิติของหน่วยงานตำรวจทางหลวงด้านการจราจรและอุบัติเหตุบนท้องถนน รวมถึงความรู้ความเข้าใจของกฎหมาย ของ สมประสงค์ พิมพิลา³¹ ศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยในการสร้างเสริมวินัยแก่ผู้ใช้ถนนบนทางหลวงแผ่นดิน ในเขตรับผิดชอบของ สถานีตำรวจทางหลวง 3 กองกำกับการ 4 โดยมุ่งเน้นการศึกษาด้านการจราจรและอุบัติเหตุบนท้องถนน ผลการศึกษา พบว่า ผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุระหว่าง 36-46 ปี ประกอบอาชีพเอกชนหรือธุรกิจส่วนตัว มีรายได้มากกว่า 5,000 บาท จบการศึกษาระดับปริญญาตรี และใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเป็นประจำ มีความรู้ความเข้าใจกฎหมายจราจรระดับปานกลาง ส่วนใหญ่

³¹ สมประสงค์ พิมพิลา, “ปัจจัยในการสร้างเสริมวินัยแก่ผู้ใช้ถนนบนทางหลวงแผ่นดิน ในเขตรับผิดชอบของ สถานีตำรวจทางหลวง 3 กองกำกับการ 4,” (สารนิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2541), บทคัดย่อ.

เคยกระทำผิดกฎหมายจราจรและถูกเจ้าหน้าที่จับกุม โดยเป็นการกระทำผิดโดยเจตนา ไม่มีวินัยและไม่เคารพกฎหมาย ในส่วนของเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวงและจราจร พบว่าเป็นเพศชายทั้งหมด มีอายุระหว่าง 31 - 35 ปี อายุราชการ 11 - 15 ปี จบการศึกษาระดับมัธยมปลายหรือ ปวช. ส่วนใหญ่เคยจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรโดยเน้นการอำนวยความสะดวกจราจรและช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ มีความรู้ความเข้าใจกฎหมายจราจรดี ในการศึกษาพบปัจจัยสำคัญที่เป็นสาเหตุของอุบัติเหตุคือการขับรถเร็วเกินกำหนดและประมาท โดยเฉพาะในช่วงระยะทาง 10-20 กิโลเมตรจากในเขตเมืองและช่วงเข้าเมือง อุบัติเหตุมักเกิดมากในช่วงปลายทางรถยนต์กระบะ (ปิกอัพ) เนื่องจากผู้ขับขี่มักประมาทเพื่อความสะดวกของตนเอง และข้อเสนอแนะจากการศึกษามี 3 ประการหลักคือ 1) การให้การศึกษาเพื่อปลูกฝังจิตสำนึกและวินัยจราจรตั้งแต่วัยเรียน 2) การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดและมีประสิทธิภาพ โดยเน้นความเด็ดขาดในการลงโทษและการให้รางวัลแก่ผู้ปฏิบัติตามกฎจราจร และ 3) การใช้วิศวกรรมและเทคโนโลยีในการตรวจจับและป้องกันการกระทำผิด เช่น การติดตั้งกล้องวงจรปิดและคอมพิวเตอร์ในรถตรวจการณ์เพื่อตรวจสอบและเก็บข้อมูลผู้กระทำผิด

ทั้งนี้ ในปีเดียวกันยังได้มีการศึกษาในมิติของเขตเทศบาลเมือง ซึ่งได้มีการศึกษาที่เขตเทศบาลเมืองหนองคาย โดยมุ่งเน้นการวิจัยเฉพาะกรณีการใช้หมวกกันน็อคในการขับขี่รถจักรยานยนต์ซึ่งปัจจุบันปัญหาจราจรยังเป็นยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด โดยการศึกษาวิจัยของ สิริชัย มาลีสีรังสี ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง การบังคับใช้กฎหมายจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย ศึกษาเฉพาะกรณีการใช้หมวกกันน็อค³² เป็นงานวิจัยที่มุ่งศึกษาลักษณะทั่วไปและผลสัมฤทธิ์ของการบังคับใช้กฎหมายจราจรด้านการใช้หมวกกันน็อค รวมถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลและแนวทางการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพ ผลการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุ 15-20 ปี สถานภาพโสด การศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี รายได้ต่ำกว่า 5,000 บาทต่อเดือน โดยกลุ่มประชาชนทั่วไปส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับขี่ แต่กลุ่มที่มาชำระค่าปรับส่วนใหญ่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ประชาชนส่วนใหญ่มีความรู้ความเข้าใจว่ากฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารต้องสวมหมวกกันน็อค หากฝ่าฝืนมีโทษปรับสูงสุดไม่เกิน 500 บาท และทราบว่า การสวมหมวกกันน็อคช่วยลดความรุนแรงจากการบาดเจ็บได้ สาเหตุสำคัญที่ประชาชนสวมหมวกกันน็อคคือเพื่อความปลอดภัยของตนเอง เพราะอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง การบังคับใช้กฎหมายจะมีประสิทธิภาพต้องอาศัยการบังคับใช้อย่างจริงจัง ทั้งการจับกุมและปรับผู้กระทำผิดทุกคนตลอดเวลา ไม่เลือกที่จะปฏิบัติ และการ

³² สิริชัย มาลีสีรังสี, “การบังคับใช้กฎหมายจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย ศึกษาเฉพาะกรณีการใช้หมวกกันน็อค,” (สารนิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2541), บทคัดย่อ.

ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ เพื่อสร้างจิตสำนึกให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมาย โดยเฉพาะในเด็กและเยาวชน และข้าราชการควรเป็นแบบอย่างที่ดี ข้อเสนอแนะจากการศึกษารวมถึงการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ การสร้างแรงจูงใจด้วยการให้รางวัล การรณรงค์ร่วมกับภาครัฐและเอกชน การควบคุมการจำหน่ายหมวกกันน็อกให้ได้มาตรฐาน และการส่งเสริมให้ครูอาจารย์มีส่วนร่วมในการสอนนักเรียนนักศึกษาให้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร

2.5.3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับกลไกการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนน

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนด้านความปลอดภัยทางถนน ได้มีการศึกษาการดำเนินมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนที่เป็นการศึกษาในช่วงเทศกาลปีใหม่โดยศึกษาการขับเคลื่อนในระดับนโยบายและปฏิบัติการของภาครัฐ ผ่านศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ซึ่งเป็นการวิจัยในมิติช่วงเทศกาลยังไม่ได้มองถึงภาพรวมทั้งปี ของ เมธาศิษฐ์ พัฒนะกิตติพงษ์³³ ได้ศึกษาวิจัย เรื่อง ศึกษาผลการดำเนินงานตามนโยบายรัฐบาลในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ในช่วงเทศกาลปีใหม่ตั้งแต่มีการจัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (พ.ศ. 2546 - ปัจจุบัน) โดยการศึกษาวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลการดำเนินงานและมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน รวมถึงศึกษาความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสียและผู้เกี่ยวข้อง โดยใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ วิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสารและการสัมภาษณ์เชิงลึก ผลการศึกษาพบว่า มีปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน 4 ประการ ได้แก่ ปัจจัยด้านคน ซึ่งเกี่ยวข้องกับพฤติกรรม การขับขี่ เช่น การดื่มเครื่องดื่มมึนเมา การพักผ่อนไม่เพียงพอ และการขับขี่ประมาท ปัจจัยด้านยานพาหนะ เกี่ยวกับการตรวจสอบสภาพรถและอะไหล่ก่อนใช้งาน ปัจจัยด้านถนน เกี่ยวกับสภาพถนนและระบบไฟจราจร และปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม เช่น สภาพอากาศและทัศนวิสัยในการขับขี่ จากการศึกษาได้ข้อเสนอแนะสำคัญ คือ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเข้มงวดในการตรวจจับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร และพัฒนาสภาพแวดล้อมในการเดินทางให้ปลอดภัย นอกจากนี้ควรให้ความรู้และสร้างความตระหนักเรื่องอันตรายจากการใช้รถใช้ถนนแก่ประชาชนอย่างทั่วถึง

ส่วนด้านความปลอดภัยทางถนนในมิติของพื้นที่ ได้มีการวิจัยในระดับท้องถิ่น ให้มีความสอดคล้องกับกลยุทธ์ของแผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 โดยเลือกศึกษาในระดับพื้นที่จังหวัดอุดรธานี ซึ่งเป็นการศึกษาในระดับพื้นที่ของ มูลนิธิสถาบันวิจัย

³³ เมธาศิษฐ์ พัฒนะกิตติพงษ์, “ศึกษาผลการดำเนินงานตามนโยบายรัฐบาลในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ตั้งแต่มีการจัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (พ.ศ. 2546 - ปัจจุบัน) กรณีศึกษา : กองบังคับการตำรวจนครบาล 2,” (การค้นคว้าอิสระ รัฐศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาการเมืองการปกครอง สำหรับนักบริหาร คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2559), บทคัดย่อ.

เพื่อการพัฒนาประเทศไทย³⁴ ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง การศึกษาเพื่อสนับสนุนการดำเนินมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับท้องถิ่นให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ของแผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 สามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้ ศึกษาและมุ่งเน้นการดำเนินงานในระดับท้องถิ่น เนื่องจากพื้นที่ท้องถิ่นมีความเสี่ยงสูงต่อเนื่องมาตลอดทศวรรษ การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อกำหนดกลยุทธ์ในการดำเนินมาตรการลดความเสี่ยงในพื้นที่ท้องถิ่น พร้อมทั้งกำหนดแนวทางการลงทุนที่เหมาะสม และเสนอแนวทางการกำหนดตัวชี้วัดเพื่อการขับเคลื่อนมาตรการอย่างเป็นระบบ รวมถึงการปรับปรุงโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับท้องถิ่นในการศึกษาได้เลือกจังหวัดอุดรธานีเป็นกรณีศึกษา ผลการศึกษา พบว่า ได้นำเสนอแนวทางการพัฒนาเพื่อลดช่องว่างในการทำงานระหว่างระดับจังหวัดและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยมุ่งให้หน่วยงานระดับท้องถิ่นสามารถกำหนดมาตรการที่มีกลยุทธ์ชัดเจน สอดคล้องกับทิศทางการทำงานระดับจังหวัด มีเครื่องมือติดตามและประเมินผลที่เป็นระบบ และสามารถกำหนดการลงทุนเพื่อขับเคลื่อนมาตรการได้อย่างต่อเนื่อง เพื่อบรรลุเป้าหมายการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งในระดับท้องถิ่นและระดับจังหวัด

2.5.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

งานวิจัยที่เกี่ยวกับการศึกษากลุ่มบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนปรากฏในระดับพื้นที่ในปี พ.ศ. 2565 ที่ได้ศึกษาในจังหวัดขอนแก่นของ อำนาจ ราชบัณฑิต³⁵ ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง รูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนโดยกระบวนการมีส่วนร่วมผ่านคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตในระดับอำเภอ (พขอ.) อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ผลการวิจัยพบว่า ประเด็นปัญหาสำคัญในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนหลายด้าน ได้แก่ ด้านโครงสร้างกลไกการดำเนินงาน การวิเคราะห์จุดเสี่ยง พฤติกรรมของประชาชน การสอบสวนสาเหตุการเสียชีวิต การบังคับใช้กฎหมาย และการคืนข้อมูล จากนั้นได้พัฒนารูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บโดยแบ่งเป็น 4 โครงการหลัก ได้แก่ การจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการป้องกันอุบัติเหตุระดับท้องถิ่น การจัดการข้อมูลและแก้ไขจุดเสี่ยง การสอบสวนสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิต และการสรุปผลถอดบทเรียนส่วนผลการดำเนินงาน พบว่า สถานการณ์การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในปี 2564 มีแนวโน้มลดลงเมื่อเทียบกับปี 2560-2563 โดยลดลงจาก 2,573 ราย เหลือ 1,518 ราย และเมื่อประเมิน

³⁴ มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, การศึกษาเพื่อสนับสนุนการดำเนินมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับท้องถิ่นให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ของแผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 (กรุงเทพฯ: สำนักงานการวิจัยแห่งชาติ, 2566), บทคัดย่อ.

³⁵ อำนาจ ราชบัณฑิต, “รูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนโดยกระบวนการมีส่วนร่วมผ่านคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตในระดับอำเภอ (พขอ.) อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น,” วารสารสำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 7 ขอนแก่น 29, ฉ. 3 (กันยายน - ธันวาคม 2565): 101.

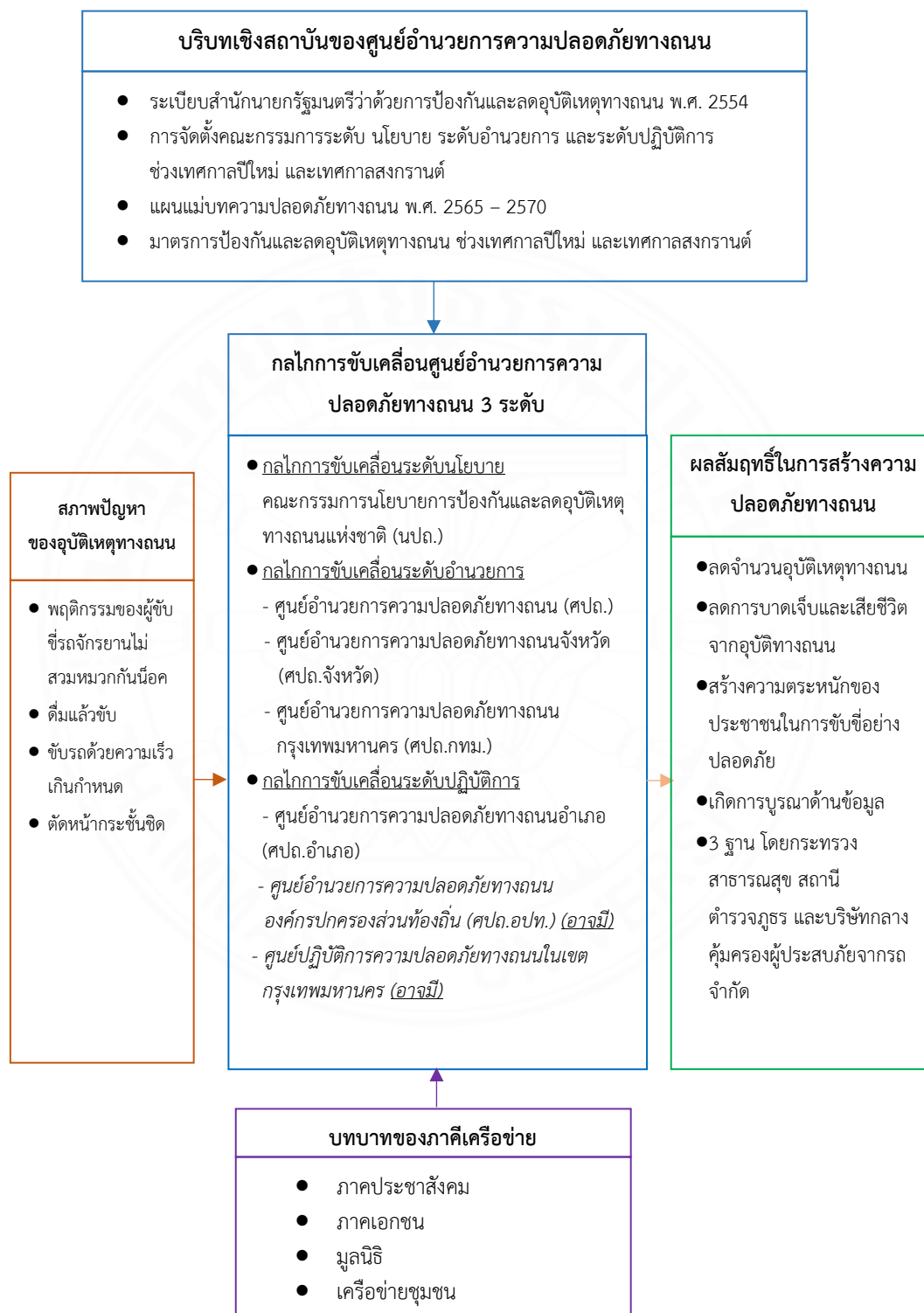
ความคิดเห็นเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมพบว่าอยู่ในระดับมากที่สุด ปัจจัยแห่งความสำเร็จเกิดจากความร่วมมือของเครือข่าย ความเข้มแข็งของผู้นำและทีมงาน การพัฒนาบุคลากรอย่างต่อเนื่อง และการเตรียมความพร้อมด้านอุปกรณ์สนับสนุน กล่าวโดยสรุป การใช้รูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บผ่านกลไกคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตในระดับอำเภอ (พชอ.) สามารถสร้างความร่วมมือและส่งผลให้จำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลดลงได้อย่างเป็นรูปธรรม

นอกจากนี้ยังมีการวิจัยในพื้นที่จังหวัดเดียวกันในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนโดยใช้เครื่องมือของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนในการดำเนินงานของ มนัญชัย รูปคำ³⁶ ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง การพัฒนารูปแบบการดำเนินงานป้องกันและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน อำเภอแม่จางาศิริ จังหวัดขอนแก่น โดยงานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนารูปแบบการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในอำเภอแม่จางาศิริ จังหวัดขอนแก่น โดยใช้เครื่องมือ 5 ชิ้นของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ภายใต้กรอบกิจกรรม 9 กิจกรรม หรือที่เรียกว่า D-RTI PLUS และมีการเปรียบเทียบสถิติอัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนนในการศึกษานี้ได้ทำการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 40 คน ซึ่งประกอบด้วยคณะกรรมการดำเนินงานศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอแม่จางาศิริ คณะอนุกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุทางถนน ผู้บริหารและผู้รับผิดชอบงานอุบัติเหตุจราจรจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้บริหารหรือผู้รับผิดชอบงานอุบัติเหตุจราจรจากโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล และผู้นำชุมชน ผลการศึกษา พบว่า การดำเนินงานภายใต้กรอบ 9 กิจกรรมประสบความสำเร็จ โดยปัจจัยสำคัญเกิดจากความร่วมมือของทีมสหวิชาชีพจากหลายภาคส่วน ทั้งการปกครอง ผู้นำชุมชน ตำรวจ บุคลากรทางการแพทย์และสาธารณสุข ที่ร่วมกันวิเคราะห์สถานการณ์และหาแนวทางแก้ไขปัญหารวมถึงการขยายผลไปสู่ทีมระดับท้องถิ่น ส่งผลให้ในปี 2564 อำเภอแม่จางาศิริมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง และได้รับรางวัลผลการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอในระดับดีเยี่ยม

สรุป งานทั้งสองวิจัยดังกล่าวมีจุดร่วมที่สำคัญคือการใช้กระบวนการมีส่วนร่วมจากหลายภาคส่วนในการแก้ปัญหา และประสบความสำเร็จในการลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นรูปธรรม แสดงให้เห็นว่าการบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานเป็นสิ่งสำคัญในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนระดับพื้นที่

³⁶ มนัญชัย รูปคำ, “การพัฒนารูปแบบการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน อำเภอแม่จางาศิริ จังหวัดขอนแก่น,” วารสารอนามัยสิ่งแวดล้อม และสุขภาพชุมชน 7, ฉ. 3 (กันยายน-ธันวาคม 2565): 208.

2.6 กรอบแนวคิดการวิจัย



ภาพที่ 2.6 กรอบแนวคิด, ผู้วิจัย, 2568

การศึกษากลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้เห็นถึง ช่องว่างของกลไก รวมถึงมาตรการความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาล สงกรานต์ เพื่อให้สามารถมีข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและเป็นประโยชน์ในการดำเนินการด้านความ ปลอดภัยทางถนน ผู้วิจัยจึงได้กำหนดหน่วยการวิเคราะห์ในมิติของ กลไกการขับเคลื่อนศูนย์ อำนวยการความปลอดภัยทางถนน 3 ระดับ และผลสัมฤทธิ์ในการสร้างความปลอดภัยทางถนน และการวิเคราะห์กระบวนการทำงานของกลไกทั้ง 3 ระดับ ในเชิงลึกตั้งแต่ระดับนโยบาย ซึ่งมี คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (นปถ.) เป็นผู้กำหนดแผนการ ดำเนินงานความปลอดภัยทางถนน ระดับอำนวยการ มีศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ทั้งในส่วนกลาง, ระดับจังหวัด และกรุงเทพมหานคร ทำหน้าที่แปลงนโยบายไปสู่แผนปฏิบัติ การ และระดับปฏิบัติการ ซึ่งมีศูนย์ฯ ระดับอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปถ.อปท.) เป็นผู้ดำเนินการมาตรการต่าง ๆ ในพื้นที่ และในส่วนของความสัมพันธ์เชิงเหตุและผลนั้น กรอบการวิเคราะห์อยู่ในขอบเขตของการปฏิบัติงานของกลไกการขับเคลื่อน 3 ระดับ เป็นปัจจัยเหตุ ที่นำไปสู่ปัจจัยผลคือ ผลสัมฤทธิ์ในการสร้างความปลอดภัยทางถนน ซึ่งการวิเคราะห์กระบวนการ ทำงานของกลไกดังกล่าวส่งผลให้เกิดผลลัพธ์ได้มาน้อยเพียงใด โดยวิเคราะห์จากฐานข้อมูล เช่น การลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนน การลดการบาดเจ็บและเสียชีวิต การสร้างความตระหนักของ ประชาชนในการขับขี่อย่างปลอดภัย และการบูรณาการข้อมูล 3 ฐาน ดังนั้น ข้อค้นพบจากการ วิเคราะห์ความเชื่อมโยงระหว่างกลไกการดำเนินงานกับผลสัมฤทธิ์ที่เกิดขึ้น จะทำให้สามารถค้นพบ ช่องว่างในการดำเนินงานได้ และนำไปสู่การสังเคราะห์ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ที่เป็นประโยชน์ ต่อการพัฒนาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศให้มีประสิทธิภาพต่อไป

บทที่ 3

ภูมิหลังและข้อมูลทั่วไปของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

บทนี้เป็นผลการศึกษาภูมิหลังและข้อมูลทั่วไปของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน โดยมีสาระสำคัญครอบคลุมหัวข้อดังต่อไปนี้

- 3.1 ความเป็นมาของคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน
- 3.2 ความเป็นมาของกองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
- 3.3 แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570
- 3.4 การขับเคลื่อนการดำเนินงานลดอุบัติเหตุช่วงเทศกาล และช่วงวันหยุดของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน
- 3.5 สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์

3.1 ความเป็นมาของคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

การจัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเริ่มจากมติคณะรัฐมนตรี วันที่ 2 มกราคม 2546 มอบหมายให้รองนายกรัฐมนตรี (นายจาตุรนต์ ฉายแสง) รับผิดชอบการดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาดูอุบัติเหตุจราจรทั้งระบบ เช่น การเก็บข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจราจรอย่างครบถ้วน ให้ตรงตามข้อเท็จจริงและนำมาวิเคราะห์แยกแยะถึงมูลเหตุและปัจจัยต่าง ๆ ของการเกิดอุบัติเหตุ การให้ความรู้ความเข้าใจและปลูกฝังจิตสำนึกในการรักษาวินัยการจราจร และการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรอย่างเคร่งครัดและต่อเนื่อง โดยให้ร่วมหารือกับหน่วยงาน ได้แก่ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงคมนาคม สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ปัจจุบันการจัดตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนใช้ระเบียบในการแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 ที่แบ่งเป็นการดำเนินการ 3 ระดับ ได้แก่ ระดับนโยบาย ระดับอำนวยการ และระดับปฏิบัติการ โดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจะอยู่ในระดับอำนวยการที่มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นประธานกรรมการ อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เป็นกรรมการและเลขานุการ รวมถึงมีการจัดตั้งคณะอนุกรรมการในคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ซึ่งกว่าจะมีศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนที่ออกเป็นระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

พ.ศ. 2554 ผู้วิจัยได้เรียงลำดับช่วงเวลาในเรื่องความปลอดภัยทางถนนตั้งแต่ พ.ศ. 2546 - พ.ศ. 2550 เป็นช่วงของการเริ่มมีแผนป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2550 โดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ได้ดังนี้

3.1.1 ช่วงเวลาการดำเนินการของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ในระยะแรก¹

ปี พ.ศ. 2546

1) มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 2 มกราคม 2546 มอบหมายให้รองนายกรัฐมนตรีรับผิดชอบการดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรในภาพรวมทั้งระบบ โดยอาจจัดตั้งคณะกรรมการหรือคณะทำงานขึ้นเพื่อดำเนินการ

2) คำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ 33/2546 วันที่ 31 มกราคม 2546 เรื่อง จัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

3) มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 22 และ 28 เมษายน 2546 เรื่อง วิสัยทัศน์ และยุทธศาสตร์ เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

ปี พ.ศ. 2549

4) มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 21 มีนาคม 2549 เรื่องการดำเนินการตามมาตรการและแผนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ เป็นภารกิจสำคัญและจำเป็นต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง โดยให้ตั้งงบประมาณรองรับไว้ให้เหมาะสม

5) มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 27 มิถุนายน 2549 เรื่องแนวทางการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน (Road Map 2549)

6) มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 24 ตุลาคม 2549 เรื่องการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุการจราจรทางถนนในช่วงวันหยุดเทศกาลสำคัญ

7) คำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ 235/2549 วันที่ 17 พฤศจิกายน 2549 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

¹ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, แผนป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2550, สืบค้นเมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2568, https://resolution.soc.go.th/PDF_UPLOAD/2549/2107625.pdf.

ปี พ.ศ. 2550

8) คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้ประชุม ครั้งที่ 6/2549 เพื่อกำหนดแผนป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2550 เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2549 ซึ่งมีมติเห็นชอบแผนป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2550 เป็นแผนหลักให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องใช้เป็นกรอบแนวทางในการดำเนินงาน และเป้าหมายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2550 (ระหว่างวันที่ 28 ธันวาคม 2549 ถึงวันที่ 3 มกราคม 2550) เพื่อลดความสูญเสียในชีวิต ทรัพย์สินของประชาชน และเพิ่มความมั่นคงปลอดภัยให้แก่ประชาชนเป็นเป้าหมายหลัก

3.1.2 การจัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในปัจจุบัน

ในช่วง พ.ศ. 2554 ได้มีระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 โดยสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนที่ทวีความรุนแรงขึ้น ส่งผลให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน รวมถึงส่งผลกระทบต่อการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ตลอดจนระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ดังนั้น เพื่อให้การขับเคลื่อนนโยบาย แผนงาน ยุทธศาสตร์ และมาตรการในการป้องกันและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนเกิดประสิทธิภาพสูงสุด ครอบคลุมทุกพื้นที่ และมีความต่อเนื่อง โดยคำนึงถึงการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน นายกรัฐมนตรี นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี จึงได้อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 11 (8) แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2534 ประกาศระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 8 มกราคม พ.ศ. 2554 มีโครงสร้างศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ดังนี้

1) โครงสร้างศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ระดับนโยบาย

องค์กรรับผิดชอบ: คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (นปถ.) มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้ (1) การกำหนดนโยบายในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศ (2) ให้ความเห็นชอบแผนแม่บท ยุทธศาสตร์ แผนเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน (3) ออกประกาศ หรือคำสั่ง หรือกำหนดแนวทาง เพื่อปฏิบัติการตามระเบียบฯ (4) เสนอความเห็นและข้อเสนอแนะแก่นายกรัฐมนตรีและคณะรัฐมนตรี

2) โครงสร้างศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ระดับอำนวยการ

2.1) ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นประธานคณะกรรมการและผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้ (1) จัดทำข้อเสนอ นโยบาย แผนแม่บท ยุทธศาสตร์ แผน ฯลฯ (2) บูรณาการแผนงานและงบประมาณ (3) อำนวยการ กำกับ ติดตาม เร่งรัด ประเมินผล ประสานการ

ดำเนินงาน (4) จัดทำฐานข้อมูล สถิติอุบัติเหตุทางถนน และการวิเคราะห์ประเมินสถานการณ์ (5) ศึกษา ค้นคว้า วิจัยและพัฒนางาน (6) ประชาสัมพันธ์ผลการดำเนินงานและให้ความรู้ (7) เสนอแนะแนวทางการเสริมสร้างขวัญ/กำลังใจหน่วยงานและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง

2.2) ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (ศปถ.จังหวัด) โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัด เป็นผู้อำนวยการและประธานคณะกรรมการ และศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร (ศปถ.กทม.) โดยมีผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครเป็นผู้อำนวยการและประธานคณะกรรมการ มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้ (1) จัดทำแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการฯ ในระดับจังหวัด/กทม. ฯลฯ (2) ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ (3) อำนวยการ ประสานการปฏิบัติงาน เร่งรัด ติดตาม และประเมินผล (4) ส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชน (5) จัดให้มีศูนย์ข้อมูลและสถิติอุบัติเหตุทางถนนจังหวัด (6) เผยแพร่ข้อมูลและประชาสัมพันธ์การดำเนินงาน (7) รายงานผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมการ นปถ. และคณะรัฐมนตรี (8) เสนอความเห็นต่อคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด

3) โครงสร้างศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ระดับปฏิบัติการ

องค์กรรับผิดชอบ: ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) โดยมีนายอำเภอเป็นผู้อำนวยการและประธาน และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปถ.อปท.) โดยมีผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้อำนวยการและประธาน มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้ (1) จัดทำแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการฯ ในระดับอำเภอ/ท้องถิ่น ฯลฯ (2) ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ (3) อำนวยการ ประสานการปฏิบัติงาน เร่งรัด ติดตาม และประเมินผล (4) ส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชน (5) จัดให้มีศูนย์ข้อมูลและสถิติอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอ/ท้องถิ่น (6) เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและประชาสัมพันธ์การดำเนินงาน

นอกจากจะมีศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนทั้ง 3 ระดับได้แก่ ระดับนโยบาย ระดับอำนวยการ และระดับปฏิบัติการแล้ว ยังมีการแต่งตั้งคณะกรรมการในคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เพื่อปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนตลอดจนเพื่อให้การบูรณาการในการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นไปตามอย่างมีประสิทธิภาพ และมีประสิทธิภาพ รวม 8 คณะ ดังนี้

1) คณะอนุกรรมการด้านการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน โดยมีรองปลัดกระทรวงมหาดไทย หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านสาธารณภัยและพัฒนาเมือง เป็นประธานอนุกรรมการ

2) คณะอนุกรรมการด้านถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย โดยมีรองปลัดกระทรวงคมนาคม หัวหน้ากลุ่มภารกิจ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง เป็นประธานอนุกรรมการ

3) คณะอนุกรรมการด้านยานพาหนะปลอดภัย โดยมีรองปลัดกระทรวงคมนาคม หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง เป็นประธานอนุกรรมการ

4) คณะอนุกรรมการด้านผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย โดยมีรองผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติหรือเทียบเท่าที่ได้รับมอบหมาย เป็นประธานอนุกรรมการ

5) คณะอนุกรรมการด้านการตอบสนองหลังการเกิดเหตุ โดยมีรองปลัดกระทรวงสาธารณสุข หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการพัฒนาการแพทย์ เป็นประธานอนุกรรมการ

6) คณะอนุกรรมการด้านการบริหารจัดการข้อมูลและการติดตามประเมินผล โดยมีอธิบดีกรมควบคุมโรค เป็นประธานอนุกรรมการ

7) คณะอนุกรรมการด้านความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยมีอธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น เป็นประธานอนุกรรมการ

8) คณะอนุกรรมการด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างจิตสำนึกและความตระหนักในการใช้รถใช้ถนน โดยมีอธิบดีกรมประชาสัมพันธ์ เป็นประธานอนุกรรมการ

โดยคณะอนุกรรมการในศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนมีอำนาจหน้าที่ รายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 3.1 อำนาจหน้าที่ของคณะอนุกรรมการในศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

คณะอนุกรรมการ	อำนาจหน้าที่
1. คณะอนุกรรมการด้านการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน	• จัดทำแผนหลัก แผนปฏิบัติการ • ติดตามประเมินผล • ประสานภาคีเครือข่าย • วางเป้าหมาย จัดหางบประมาณ • กำหนดตัวชี้วัด • แต่งตั้งคณะทำงาน
2. คณะอนุกรรมการด้านถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย	• ทำกรอบแนวทางยกระดับความปลอดภัยโครงข่ายถนน • จัดทำแนวทางข้อเสนอเพื่อการสัญจรที่ปลอดภัย • วางกรอบแนวทางซ่อม บำรุง รักษา ปรับปรุงถนนก่อนเทศกาล • จัดทำแผนพัฒนา ถ่ายทอดองค์ความรู้ • แต่งตั้งนักวิชาการ/ผู้เชี่ยวชาญ • แต่งตั้งคณะทำงาน

ตารางที่ 3.1 อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการในศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ต่อ)

คณะกรรมการ	อำนาจหน้าที่
3. คณะกรรมการด้านยานพาหนะปลอดภัย	- ส่งเสริมมาตรฐานยานพาหนะ - ยกระดับมาตรฐานการตรวจสอบสภาพรถ - ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีมาใช้ - แต่งตั้งคณะทำงาน
4. คณะกรรมการด้านผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย	- พัฒนาแผนปรับปรุงพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนน - ทบทวน ปรับปรุงระเบียบ กฎหมาย - กำหนดมาตรฐาน หลักเกณฑ์ แผนงานกำกับควบคุมการใช้รถ ใช้ถนน - แต่งตั้งคณะทำงาน
5. คณะกรรมการด้านการตอบสนองหลังการเกิดเหตุ	- พัฒนาระบบดูแล และช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ - พัฒนาระบบศูนย์วิทยุรถบาดเจ็บและอุบัติเหตุในโรงพยาบาล วางเป้าหมายกำหนดแนวทางหาแหล่งงบประมาณ - กำหนดตัวชี้วัดตามแผนงานหลัก - แต่งตั้งคณะทำงาน
6. คณะกรรมการด้านการบริหารจัดการข้อมูลและการติดตามประเมินผล	- พัฒนาแนวทางการจัดเก็บข้อมูลและการสอบสวนอุบัติเหตุ - พัฒนาตัวชี้วัดการทำงานเพื่อติดตามประเมินผล - กำหนดแนวทางจัดเก็บข้อมูลตามตัวชี้วัด - ประเมินผลการดำเนินงานเสนอต่อศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน - ขับเคลื่อนให้มีการนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ - แต่งตั้งคณะทำงาน

ตารางที่ 3.1 อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการในศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ต่อ)

คณะกรรมการ	อำนาจหน้าที่
7. คณะกรรมการด้านความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	- พัฒนาศักยภาพการบริหารจัดการฯ ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น - จัดทำข้อเสนอ มาตรการ แนวทางป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น - กำหนดตัวชี้วัดขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น - กำหนดรูปแบบ เสริมสร้างแรงจูงใจในการทำงานขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น - กำหนดแนวทางรณรงค์ในชุมชนและท้องถิ่น - แต่งตั้งคณะทำงาน
8. คณะกรรมการด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างจิตสำนึกและความตระหนักในการใช้รถใช้ถนน	- กำหนดแผน แนวทางสร้างจิตสำนึก/ความตระหนัก - จัดทำแผน/มาตรการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ - ดำเนินการตามแผน/มาตรการ - ประสานภาคีเครือข่ายเพื่อรณรงค์ประชาสัมพันธ์ - ติดตามประเมินผลการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ - รายงานผลต่อศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

ที่มา : กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, รายงานประชาชน ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ประจำปี 2565 (กรุงเทพฯ: กระทรวงมหาดไทย, 2565), 11.

3.2 ความเป็นมาของกองบัญชาการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เป็นส่วนราชการระดับกรมสังกัดกระทรวงมหาดไทย โดยจัดตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2545 ซึ่งมาจากที่รัฐบาลมีแนวทางในการปฏิรูปราชการ ตามพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2545 ยกเลิกหน่วยงานที่ซ้ำซ้อน เพื่อให้มีการบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ ซึ่งกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยมาจากการถ่ายโอนของบุคลากร จำนวน 5 หน่วยงาน คือ (1) กรมการเฝ้าระวังพัฒนาชนบท (2) กองป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน กรมการปกครอง (3) สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี (4) กองส่งเสริมผู้ประสบภัย กรมประชาสัมพันธ์ (5) กรมการพัฒนาชุมชน (งานบริการด้านช่างพื้นฐาน)²

² กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, “ความเป็นมากรม ปภ.,” สืบค้นเมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2567, <https://www.disaster.go.th/about/background>.

โดยกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย พ.ศ. 2545³ ในช่วงแรกยังไม่มีหน่วยงานกองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน

ปัจจุบันกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยมีการแบ่งส่วนราชการตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย พ.ศ. 2557⁴ จำนวน 24 หน่วยงาน ได้แก่ (1) สำนักงานเลขานุการกรม (2) กองกฎหมาย (3) กองการเจ้าหน้าที่ (4) กองคลัง (5) กองนโยบายป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (6) กองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน (7) กองมาตรการป้องกันสาธารณภัย (8) กองส่งเสริมการป้องกันสาธารณภัย (9) ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (10) – (21) ศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เขต 1 – 12 (22) ศูนย์อำนวยการบรรเทาสาธารณภัย (23) สถาบันพัฒนาบุคลากรด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (24) สำนักช่วยเหลือผู้ประสบภัย ซึ่งกองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน มีหน้าที่เกี่ยวกับการจัดทำนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนแม่บท และแผนงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน การบูรณาการประสานงานร่วมกับหน่วยงานอื่น รวมถึงการดำเนินงานเกี่ยวกับเลขานุการของคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เป็นต้น

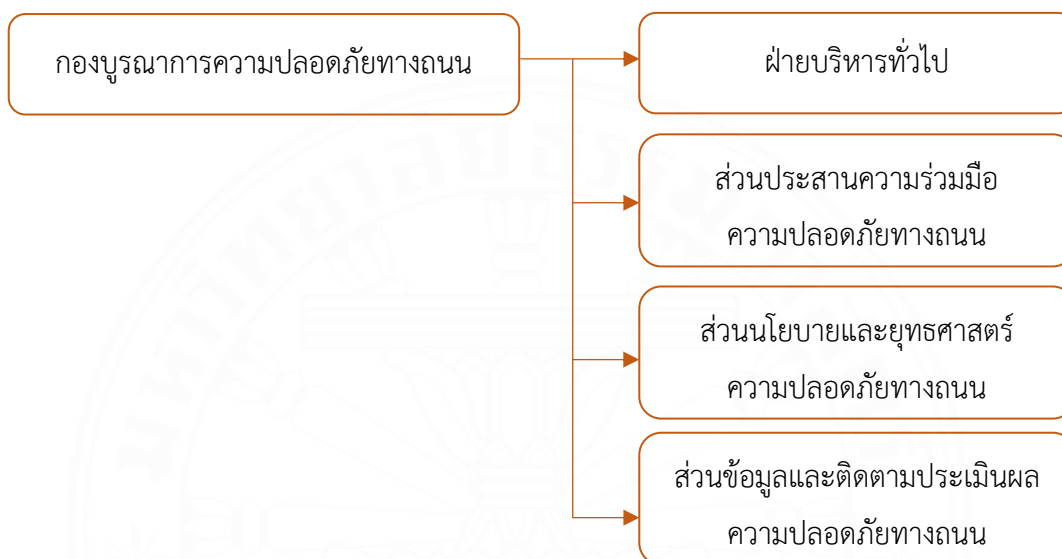
นอกจากนี้ยังมีหน่วยงานที่กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจัดตั้งเป็นส่วนราชการภายในเพิ่มเติม ได้แก่ (1) สำนักผู้ตรวจราชการกรม (2) ศูนย์ประสานราชการจังหวัดชายแดนภาคใต้ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (3) ศูนย์ข้อมูลสาธารณภัย (4) กลุ่มงานจริยธรรม (5) สำนักวิจัยและความร่วมมือระหว่างประเทศ (6) กองเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ (7) สถาบันการดับเพลิงและบรรเทาสาธารณภัย (8) – (13) ศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เขต 13 – 18 ทั้งนี้ มีหน่วยงานที่ตั้งตามมติคณะรัฐมนตรี ได้แก่ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดสาขา 30 สาขา

กองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน มีอำนาจหน้าที่ ได้แก่ (1) ดำเนินการเกี่ยวกับการจัดทำนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนแม่บท และแผนงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน (2) บูรณาการแผนงานและงบประมาณในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานของรัฐและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง (3) อำนวยการ กำกับติดตาม เร่งรัด ประเมินผล และประสานการปฏิบัติการตามนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนแม่บท และแผนงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน (4) ประชาสัมพันธ์การดำเนินงานและให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนต่อสาธารณะ (5) ดำเนินการ

³ กฎกระทรวง แบ่งส่วนราชการกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย พ.ศ. 2545, *ราชกิจจานุเบกษา* เล่ม 119 ตอนที่ 103 ก (9 ตุลาคม 2545): 205-209.

⁴ กฎกระทรวง แบ่งส่วนราชการกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย พ.ศ. 2557, *ราชกิจจานุเบกษา* เล่ม 132 ตอนที่ 1 ก (9 มกราคม 2558): 11-17.

เกี่ยวกับงานเลขานุการของคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ งานของสำนักเลขานุการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนตลอดจนคณะกรรมการที่เกี่ยวข้อง (6) ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย โดยมีกรอบโครงสร้างอำนาจหน้าที่ ดังนี้



ภาพที่ 3.1 กรอบโครงสร้างของกองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย⁵

3.3 แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570

การดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในปัจจุบันใช้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570 เป็นกรอบแนวทางในการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนทั้งส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่น เพื่อนำไปขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนให้เกิดประสิทธิภาพ โดยแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 มีรายละเอียดแผนดังนี้⁶

⁵ กระทรวงมหาดไทย, กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, รายงานประจำปี 2566 (กรุงเทพฯ: เวิร์ค พรีนติ้ง, 2567), 9.

⁶ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 (กรุงเทพฯ: กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย, 2565), 17-19.

3.3.1 วิสัยทัศน์ มุ่งสู่การสัญจรทางถนนที่ปลอดภัยสำหรับทุกคน

3.3.2 พันธกิจ (1) เน้นจัดการกับความเสี่ยงหรือภัยคุกคามสำคัญของประเทศอย่างจริงจัง เร่งด่วน ซึ่งครอบคลุมประเด็นผู้ใช้รถใช้ถนน โดยให้ความสำคัญกับกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง (2) เน้นจัดการกับความเสี่ยงอย่างจริงจัง เร่งด่วน ซึ่งครอบคลุมประเด็นยานพาหนะทุกประเภทโดยให้ความสำคัญกับยานพาหนะที่มีความเสี่ยงสูง (3) ปรับปรุงและพัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยที่เอื้อต่อการสัญจรทุกรูปแบบอย่างยั่งยืน ทั้งการสัญจรที่ใช้ยานยนต์ และการสัญจรที่ไม่ใช้ยานยนต์ (4) สร้างรากฐานการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้มีประสิทธิภาพ สามารถขับเคลื่อนการทำงานให้บรรลุเป้าหมายได้อย่างยั่งยืน ผ่านการเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน การปรับปรุงข้อกฎหมาย การจัดสรรงบประมาณอย่างสร้างสรรค์ และการติดตามประเมินผลที่ต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ

3.3.3 เป้าประสงค์ (1) เพื่อลดอัตราการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยเฉพาะกลุ่มผู้เดินทาง ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง (2) เพื่อยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะทุกประเภท (3) เพื่อพัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยสำหรับการสัญจรทางถนน และมีทางเลือกการสัญจร ที่ปลอดภัยสำหรับผู้เดินทางทุกรูปแบบ (4) เพื่อวางรากฐานการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพ โดยมีแผนงาน ด้านความปลอดภัยทางถนนที่ดำเนินการได้จริง สามารถสนับสนุนให้เกิดความรับผิดชอบร่วมกัน ทุกภาคส่วน มีกฎหมายที่สนับสนุนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนเทียบเท่าสากล มีการจัดสรรงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเพียงพอ ตลอดจนเกิดระบบการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ

3.3.4 เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน รายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 3.2 เป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

ปี พ.ศ.	จำนวนผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากร	จำนวน (คน)	จำนวนที่ลดลง (คน/ปี)	อัตราการลด (ร้อยละ)
2565	22.86	15,158	1,337	8.1
2566	20.69	13,821	1,337	8.8
2567	18.51	12,484	1,337	9.7
2568	16.34	11,148	1,337	10.7
2569	14.17	9,811	1,337	12.0
2570	12.00	8,474	1,337	13.6

ที่มา: ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 (กรุงเทพฯ: กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย, 2565), 18.

3.3.5 เป้าหมายการลดจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ตามรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 3.3 เป้าหมายการลดจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน

ปี พ.ศ.	จำนวนผู้เสียชีวิต ต่อแสนประชากร	จำนวนที่ลดลง (คน/ปี)	อัตราการลด (ร้อยละ)
2565	201,967	19,118	8.6
2566	182,849	19,118	9.5
2567	163,731	19,118	10.5
2568	144,612	19,118	11.7
2569	125,494	19,118	13.2
2570	106,376	19,118	15.2

ที่มา: ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 (กรุงเทพฯ: กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย, 2565), 18.

การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) 3 ยุทธศาสตร์สำคัญ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง การสร้างความสามารถในการแข่งขัน และการสร้างโอกาสความเสมอภาคเท่าเทียมทางสังคม ภายใต้แผนแม่บทยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นที่ 7 ว่าด้วยโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล (พ.ศ. 2561-2580) ได้กำหนดเป้าหมายสำหรับช่วงปี 2566 - 2570 ให้ลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือ 12 คนต่อประชากรแสนคน หรือประมาณ 8,474 คน ในปี 2570 โดยมีการกระจายเป้าหมายไปสู่ระดับจังหวัด ในอัตราที่แตกต่างกันตามระดับความรุนแรงของสถานการณ์อุบัติเหตุในแต่ละพื้นที่ ในการคำนวณจำนวนผู้เสียชีวิตดังกล่าวอ้างอิงจากฐานข้อมูลบูรณาการผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (3 ฐาน) ประกอบกับข้อมูลการคาดประมาณประชากรของประเทศไทย พ.ศ. 2553 - 2583 (ฉบับปรับปรุง) จากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในส่วนของเป้าหมายการลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส ข้อมูลหลักมาจากคลังข้อมูลสุขภาพของกระทรวงสาธารณสุข ซึ่งรวบรวมสถิติจากหน่วยบริการในสังกัด อย่างไรก็ตาม เนื่องจากข้อจำกัดของข้อมูลในเขตกรุงเทพมหานคร จึงได้นำข้อมูลการรับแจ้งเหตุอุบัติเหตุทางถนนจากบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด มาใช้เพิ่มเติมเพื่อให้ครอบคลุมมากขึ้น โดยตั้งเป้าหมายการลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสในอัตราเดียวกับเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากร

3.3.6 ยุทธศาสตร์ แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 ประกอบด้วย

4 ยุทธศาสตร์ ได้แก่

ยุทธศาสตร์ที่ 1 มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน โดยในช่วงทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ระหว่างปี ค.ศ. 2021 - 2030 องค์การสหประชาชาติ ได้กำหนดเป้าหมายการลดอัตราการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลงอย่างน้อยร้อยละ 50 ภายในปี ค.ศ. 2030 ประเทศไทยในฐานะประเทศสมาชิกจึงต้องดำเนินการตามแผนดังกล่าวอย่างจริงจัง ยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยมุ่งเน้นการลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม โดยให้ความสำคัญเป็นพิเศษกับกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งมีสัดส่วนการเสียชีวิตสูงถึงร้อยละ 74 และกลุ่มเยาวชนอายุ 15-24 ปี ที่มีสัดส่วนการเสียชีวิตร้อยละ 25 นอกจากนี้ ยุทธศาสตร์ยังครอบคลุมถึงการดูแลความปลอดภัยของกลุ่มผู้เดินทางที่มีความเปราะบาง ได้แก่ คนเดินเท้า ผู้ใช้รถจักรยาน และผู้สูงอายุ โดยมีการกำหนดประเด็นขับเคลื่อนและกลยุทธ์ ที่มุ่งสร้างความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่มอย่างเป็นระบบ

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ โดยมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะถือเป็นองค์ประกอบสำคัญของแนวคิด Safe System และเสาหลักด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการลดความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บสาหัส และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (2561 - 2580) ได้กำหนดเป้าหมายที่จะยกระดับมาตรฐานยานพาหนะของไทยให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากลของคณะกรรมการเศรษฐกิจยุโรป แห่งสหประชาชาติ (UNECE) อย่างครบถ้วนร้อยละ 100 ภายในปีที่ 15 ของแผนเพื่อบรรลุเป้าหมายดังกล่าว ประเทศไทยจำเป็นต้องพัฒนากรอบการดำเนินงานที่ครอบคลุม คือการรับรองและปรับใช้ ข้อกำหนดมาตรฐานสากล การเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจแก่ผู้เกี่ยวข้องในสามประเด็นสำคัญ ได้แก่ มาตรฐานยานพาหนะ การใช้ยานพาหนะอย่างปลอดภัย และการตรวจสอบสภาพยานพาหนะ ยุทธศาสตร์นี้จึงครอบคลุมแนวทางการดำเนินงานที่มุ่งเน้นการพัฒนาด้านยานพาหนะปลอดภัย โดยเฉพาะ โดยครอบคลุมทั้งการยกระดับมาตรฐาน การพัฒนาระบบตรวจสอบสภาพ และการส่งเสริม ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความปลอดภัยของยานพาหนะ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน การสร้างสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยเป็นแนวคิดที่สอดคล้องกับกรอบการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับโลก ค.ศ. 2021-2030 และหลักการ Safe System โดยมุ่งเน้นการออกแบบ สภาพแวดล้อมที่ให้อภัยได้ (Forgivable environment) ด้วยความเข้าใจถึงข้อจำกัดของมนุษย์ ในการรับมือกับความรุนแรงจากอุบัติเหตุทางถนน การกระจายความรับผิดชอบด้านความปลอดภัยทางถนนไปสู่องค์ประกอบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง แทนที่จะมุ่งเน้นเฉพาะความรับผิดชอบของผู้ขับขี่

ยานพาหนะเพียงด้านเดียว ด้วยเหตุนี้ ยุทธศาสตร์ที่ 3 จึงได้กำหนดแนวทาง เป้าประสงค์ กลยุทธ์ และตัวชี้วัดที่มุ่งพัฒนาสภาพแวดล้อมและการเดินทางที่ยั่งยืน เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสจากปัจจัยเสี่ยงในสภาพแวดล้อม ยุทธศาสตร์นี้ครอบคลุมผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม โดยกำหนดมาตรการที่ช่วยลดการเผชิญกับความเสี่ยงที่อาจนำไปสู่อุบัติเหตุทางถนน ประกอบด้วยการจัดการความเร็ว การพัฒนาถนนและระบบการสัญจรที่ปลอดภัย ตลอดจนการส่งเสริมการเดินทางที่ไม่ใช้ยานยนต์ เพื่อสร้างระบบการเดินทางที่ปลอดภัยและยั่งยืนสำหรับทุกคน

ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน มีกรอบการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับโลก ค.ศ. 2021-2030 ได้วางแนวทางสู่ความสำเร็จในการจัดการความปลอดภัยทางถนน โดยเน้นความสำคัญของการสร้างรากฐานการบริหารจัดการที่แข็งแกร่ง ซึ่งต้องอาศัยความร่วมมืออย่างใกล้ชิดระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ การบูรณาการแผนปฏิบัติงาน การจัดสรรงบประมาณและแหล่งทุนที่เพียงพอ ตลอดจนการพัฒนากรอบกฎหมายที่มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับมาตรฐานสากล รวมถึงการเสริมสร้างศักยภาพของบุคลากรที่ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับใหม่ พ.ศ. 2565 - 2570 จึงยังคงให้ความสำคัญกับการเสริมสร้างรากฐานการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยให้แข็งแกร่งยิ่งขึ้น โดยต่อยอดจากความสำเร็จของแผนแม่บทฉบับที่ผ่านมา โดยแนวทางการดำเนินงานครอบคลุมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหลายด้าน เริ่มจากการจัดการความเร็วและการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน การพัฒนาระบบถนนและการสัญจรที่ปลอดภัย การส่งเสริมพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย และการพัฒนาระบบตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ นอกจากนี้ ยังให้ความสำคัญกับการจัดการข้อมูล การติดตามประเมินผล การวิจัย การสื่อสารสาธารณะ ตลอดจนการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของชุมชนในการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน

3.4 การขับเคลื่อนการดำเนินงานลดอุบัติเหตุช่วงเทศกาล และช่วงวันหยุด ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

การดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนได้มีการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 21 มีนาคม 2549 ให้ดำเนินการตามมาตรการและแผนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ ให้ถือเป็นภารกิจสำคัญและจำเป็นต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องทุกปี รวมทั้งมีนโยบายคณะรัฐมนตรี นายเศรษฐา ทวีสิน นายกรัฐมนตรี ในปี พ.ศ. 2566 ที่เกี่ยวกับด้านคมนาคม และความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ (1) ผลักดันการพัฒนาการบริหารจัดการทุกขั้นตอนการบริการที่เป็นประจักษ์สู่ประเทศไทย ซึ่งรวมถึงการปรับปรุงระบบคมนาคมทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ (2) ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศ ทั้งทางถนน ทางน้ำ ทางราง และทางอากาศ เพื่อเปิดประตูค้าขายและเปิดโอกาสให้ประเทศไทย

เพิ่มขึ้น และเป็นการสร้างประโยชน์จากทรัพย์สินของประเทศและของประชาชน เพื่อตอบสนองต่อความต้องการสินค้ารูปแบบใหม่ของโลก (3) มุ่งลดความเลื่อมล้ำในสังคมไทยการส่งเสริมการเป็นอยู่ที่ดีสำหรับทุกคน อาทิ ความปลอดภัยทางถนน การลดอัตราการเจ็บป่วยและเสียชีวิตก่อนวัยอันควร ประกอบกับมติคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2566 ได้ออกแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลและช่วงวันหยุด ดังนี้

3.4.1 ช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์

ในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ มีประชาชนจำนวนมากเดินทางกลับภูมิลำเนาและท่องเที่ยว พร้อมทั้งมีการจัดงานเฉลิมฉลองและประเพณีทำบุญทั่วประเทศ สถานการณ์ดังกล่าวส่งผลให้มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงกว่าช่วงปกติ ทั้งในด้านพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนและสภาพยานพาหนะ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้ดำเนินการร่วมกับหน่วยงานเครือข่ายอย่างต่อเนื่อง เพื่อบูรณาการการทำงานผ่านกลไกศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในทุกระดับ ประกอบด้วย ศูนย์อำนวยการระดับจังหวัดและกรุงเทพมหานคร ศูนย์ปฏิบัติการระดับอำเภอ และศูนย์ปฏิบัติการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยมุ่งเน้นการลดปัจจัยเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนทุกมิติ ทั้งด้านผู้ใช้รถใช้ถนน สภาพถนน และยานพาหนะ นอกจากนี้ยังให้ความสำคัญกับการบังคับใช้กฎหมายควบคู่ไปกับการรณรงค์ประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความตระหนักและจิตสำนึกในการขับขี่อย่างปลอดภัย รวมถึงการใช้กลไกทางสังคมในการป้องปรามและตักเตือนผู้ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงในพื้นที่อย่างเข้มงวด

3.4.2 อุบัติเหตุทางถนนช่วงวันหยุด

ในช่วงวันหยุดราชการต่อเนื่อง มีประชาชนจำนวนมากเดินทางท่องเที่ยวและกลับภูมิลำเนา ส่งผลให้ปริมาณการใช้รถใช้ถนนเพิ่มสูงขึ้นกว่าวันปกติ อันนำมาซึ่งความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่สูงขึ้น ทั้งจากปัจจัยด้านพฤติกรรมของผู้ขับขี่และสภาพยานพาหนะ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้ร่วมมือกับหน่วยงานภาคีเครือข่ายในการขับเคลื่อนการดำเนินงานช่วงวันหยุด โดยใช้กลไกของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนทุกระดับ ทั้งนี้ได้มอบหมายให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัดและกรุงเทพมหานคร ศูนย์ปฏิบัติการระดับอำเภอ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นผู้รับผิดชอบหลักในการดำเนินงานระดับพื้นที่ เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุในทุกมิติ พร้อมทั้งเน้นย้ำการบังคับใช้กฎหมายและการใช้กลไกทางสังคมในการป้องปรามผู้ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงอย่างเข้มงวด ในฐานะองค์กรหลักของรัฐบาลด้านความปลอดภัยทางถนน ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้ร่วมกับภาคีเครือข่ายจัดทำแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลและวันหยุด พ.ศ. 2567 โดยมุ่งเน้นการบริหารจัดการในลักษณะยึดพื้นที่เป็นตัวตั้ง และบูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน หน่วยทหารในพื้นที่ และภาคประชาสังคม ตลอดจนส่งเสริมการมีส่วนร่วมของ

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ชุมชน และอาสาสมัคร แผนดังกล่าวให้ความสำคัญกับการบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินการเชิงรุกเพื่อสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน โดยเน้นการบังคับใช้กฎหมายในประเด็นสำคัญ ได้แก่ การควบคุมความเร็ว การห้ามดื่มแล้วขับ การสวมหมวกกันน็อก และการคาดเข็มขัดนิรภัย เพื่อดูแลความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชนอย่างครอบคลุมและต่อเนื่อง

3.5 สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์

3.5.1 สถิติการเกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์

การเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย คณะรัฐมนตรีมีมติมอบหมายให้กระทรวงสาธารณสุขเป็นหน่วยงานหลักในการประสานที่เกี่ยวข้องในการจัดเก็บข้อมูล เพื่อให้ข้อมูลมีความถูกต้อง มีเอกภาพ และเป็นระบบ โดยนำข้อมูลที่ได้จากการบูรณาการข้อมูลผู้เสียชีวิต 3 ฐานข้อมูล ได้แก่ ข้อมูลมรณบัตร ข้อมูลสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และข้อมูลบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ตั้งแต่ปี 2554 เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบัน โดยสถิติในปี 2566 พบว่าผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมีจำนวน 17,498 ราย คิดเป็นอัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากรเท่ากับ 26.86

ส่วนข้อมูลสถิติช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ ได้จากการระบบฐานข้อมูล (e-Report) ของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ที่ได้จากการกรอกข้อมูลในระบบดังกล่าว ดังนี้

ตารางที่ 3.4 ข้อมูลสถิติช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ ปี พ.ศ. 2565 – 2567

ปี พ.ศ.	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	จำนวนผู้บาดเจ็บ (ราย)	จำนวนผู้เสียชีวิต (ราย)	อัตราการเสียชีวิต
สถิติช่วงเทศกาลปีใหม่ เริ่มตั้งแต่ 29 ธันวาคม - 4 มกราคม ของทุกปี				
ปี 2565	2,704	2,654	363	12.0%
ปี 2566	2,440	2,437	317	11.5%
ปี 2567	2,288	2,307	284	11.0%
สถิติช่วงเทศกาลสงกรานต์ เริ่มตั้งแต่ 11 เมษายน - 17 เมษายน ของทุกปี				
ปี 2565	1,917	1,869	278	12.9%
ปี 2566	2,203	2,208	264	10.7%
ปี 2567	2,044	2,060	287	12.2%

จากการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ระหว่างปี 2565-2567 พบประเด็นที่น่าสนใจหลายประการ โดยในช่วงเทศกาลปีใหม่ มีแนวโน้มของอุบัติเหตุและการบาดเจ็บลดลงอย่างต่อเนื่องตลอดสามปี โดยจำนวนอุบัติเหตุลดลงจาก 2,704 ครั้งในปี 2565 เหลือ 2,288 ครั้ง ในปี 2567 คิดเป็นการลดลงร้อยละ 15.4 จำนวนผู้บาดเจ็บก็ลดลงเช่นกัน จาก 2,654 รายเหลือ 2,307 ราย อัตราการเสียชีวิตมีแนวโน้มดีขึ้น ลดลงจากร้อยละ 12.0 ในปี 2565 เหลือร้อยละ 11.0 ในปี 2567 โดยจำนวนผู้เสียชีวิตลดลงจาก 363 รายเหลือ 284 ราย สำหรับช่วงเทศกาลสงกรานต์ สถิติมีความผันผวนมากกว่า โดยจำนวนอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นจาก 1,917 ครั้งในปี 2565 เป็น 2,203 ครั้ง ในปี 2566 และลดลงเหลือ 2,044 ครั้ง ในปี 2567 จำนวนผู้บาดเจ็บก็มีรูปแบบเช่นเดียวกัน อัตราการเสียชีวิตในช่วงสงกรานต์ลดลงจากร้อยละ 12.9 ในปี 2565 เหลือร้อยละ 10.7 ในปี 2566 แต่กลับเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 12.2 ในปี 2567 เมื่อเปรียบเทียบระหว่างสองเทศกาล พบว่าช่วงปีใหม่มีจำนวนอุบัติเหตุและผู้บาดเจ็บสูงกว่าช่วงสงกรานต์ แต่อัตราการเสียชีวิตในช่วงสงกรานต์กลับสูงกว่าในบางปี ซึ่งอาจสะท้อนถึงการดำเนินงานในช่วงเทศกาลสงกรานต์ให้มีมาตรการความปลอดภัยที่เข้มงวดมากขึ้น

3.5.2 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์

ตารางที่ 3.5 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ ในปี 2567

เทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2567			เทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2567		
สาเหตุ	อุบัติเหตุ	การเสียชีวิต	สาเหตุ	อุบัติเหตุ	การเสียชีวิต
1. ขับรถเร็วเกินกำหนด	38.9%	57.0%	1. ขับรถเร็วเกินกำหนด	41.5%	55.1%
2. ตื่นแล้วขับ	23.2%	15.8%	2. ตื่นแล้วขับ	22.7%	15.3%
3. ตัดหน้ากระชั้นชิด	18.0%	21.1%	3. ตัดหน้ากระชั้นชิด	18.1%	23.7%
4. ทศนวิสัย	15.8%	10.9%	4. ทศนวิสัย	12.9%	14.6%
5. สภาพถนน	4.5%	2.8%	5. สภาพถนน	5.1%	1.7%

ที่มา : กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, สถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล (ปีใหม่ - สงกรานต์), สืบค้นเมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2568, <https://www.disaster.go.th/contents/news/detail?id=49887>.

การวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงพบว่า การขับรถเร็วเกินกำหนดยังคงเป็นปัจจัยสำคัญที่สุดในการก่อให้เกิดการเสียชีวิตทั้งในช่วงปีใหม่ (57.0%) และสงกรานต์ (55.1%) สัดส่วนนี้สูงกว่าสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุ (38.9% และ 41.5% ตามลำดับ) สะท้อนให้เห็นว่าความเร็วไม่เพียงแต่เพิ่มโอกาสการเกิดอุบัติเหตุแต่ยังเพิ่มความรุนแรงที่ส่งผลต่อการเสียชีวิตด้วย สาเหตุรองลงมา ได้แก่ การตื่นแล้วขับ ตัดหน้ากระชั้นชิด ทศนวิสัย และสภาพถนน ตามลำดับ

3.5.3 ยานพาหนะที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุ

ตารางที่ 3.6 ยานพาหนะที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ ในปี 2567

เทศกาลปีใหม่		เทศกาลสงกรานต์	
ยานพาหนะ	จำนวน/ร้อยละ	ยานพาหนะ	จำนวน/ร้อยละ
รวมทั้งสิ้น	2,591 (คัน) 100.0%	รวมทั้งสิ้น	2,347 (คัน) 100.0%
รถจักรยานยนต์	2,091 (คัน) 80.7%	รถจักรยานยนต์	1,841 (คัน) 78.4%
รถปิกอัพ/กระบะ	190 (คัน) 7.3%	รถปิกอัพ/กระบะ	209 (คัน) 8.9%
รถเก๋ง	96 (คัน) 3.7%	รถเก๋ง	108 (คัน) 4.6%
รถจักรยานยนต์พ่วงข้าง	72 (คัน) 2.8%	อื่น ๆ	58 (คัน) 2.5%
อื่น ๆ	57 (คัน) 2.2%	รถจักรยานยนต์พ่วงข้าง	50 (คัน) 2.1%
รถยนต์อเนกประสงค์ 7 ที่นั่งขึ้นไป	19 (คัน) 0.7%	รถจักรยานยนต์ (Big Bike)	22 (คัน) 0.9%
รถจักรยานยนต์ (Big Bike)	19 (คัน) 0.7%	รถยนต์อเนกประสงค์ 7 ที่นั่งขึ้นไป	12 (คัน) 0.5%
รถตู้	13 (คัน) 0.5%	รถตู้	11 (คัน) 0.5%
รถโดยสาร 4 ล้อ	9 (คัน) 0.3%	ไม่พบข้อมูลยานพาหนะ	9 (คัน) 0.4%
รถเพื่อการเกษตร	9 (คัน) 0.3%	รถโดยสาร 3 ล้อ	8 (คัน) 0.3%
รถโดยสาร 3 ล้อ	6 (คัน) 0.2%	รถบรรทุก 4 ล้อ	7 (คัน) 0.3%
ไม่พบข้อมูลยานพาหนะ	3 (คัน) 0.1%	รถบรรทุก 6 ล้อ	5 (คัน) 0.2%
รถโดยสาร 6 ล้อขึ้นไป	2 (คัน) 0.1%	รถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไป	4 (คัน) 0.2%
รถบรรทุก 4 ล้อ	2 (คัน) 0.1%	รถเพื่อการเกษตร	2 (คัน) 0.1%
รถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไป	2 (คัน) 0.1%	รถโดยสาร 4 ล้อ	1 (คัน) 0.0%
รถแท็กซี่	1 (คัน) 0.0%		

3.5.4 จำนวนอุบัติเหตุจำแนกตามเพศ

ตารางที่ 3.7 จำนวนอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ จำแนกตามเพศ ในปี 2567

จำนวนอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่ (ครั้ง)	จำนวนผู้บาดเจ็บ (ราย)	จำนวนผู้เสียชีวิต (ราย)	อัตราการ เสียชีวิต
2,288	2,307	284	11.0%
เพศ			
- ชาย	1,581 (65.5%)	218 (76.8%)	12.1%
- หญิง	726 (31.5%)	66 (23.2%)	8.3%
สัญชาติ			
- ไทย	2,154 (93.4%)	264 (93.0%)	10.9%
- ต่างชาติ	153 (6.6%)	20 (7.0%)	11.6%

ตารางที่ 3.8 จำนวนอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลสงกรานต์ จำแนกตามเพศ ในปี 2567

จำนวนอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่ (ครั้ง)	จำนวนผู้บาดเจ็บ (ราย)	จำนวนผู้เสียชีวิต (ราย)	อัตราการ เสียชีวิต
2,044	2,060	287	12.2%
เพศ			
- ชาย	1,393 (67.6%)	215 (74.9%)	13.4%
- หญิง	667 (32.4%)	72 (25.1%)	9.7%
สัญชาติ			
- ไทย	1,905 (92.5%)	270 (94.1%)	12.4%
- ต่างชาติ	155 (7.5%)	17 (5.9%)	9.9%

3.5.5 จำนวนอุบัติเหตุ จำแนกตามอายุ

ตารางที่ 3.9 จำนวนอุบัติเหตุในช่วงเทศกาล จำแนกตามอายุ ในปี 2567

เทศกาลปีใหม่		เทศกาลสงกรานต์	
ช่วงอายุผู้ประสบเหตุ	ร้อยละ	ช่วงอายุผู้ประสบเหตุ	ร้อยละ
1-14	9.30%	1-14	10.82%
15-19	10.92%	15-19	12.23%
20-29	18.45%	20-29	17.94%
30-39	15.13%	30-39	15.94%
40-49	14.67%	40-49	13.55%
50-59	14.47%	50-59	12.53%
60-69	11.42%	60-69	10.74%
>70	5.63%	>70	6.26%

3.5.6 สถิติการเกิดอุบัติเหตุ จำแนกรายจังหวัดมากที่สุด 5 จังหวัด

ตารางที่ 3.10 สถิติการเกิดอุบัติเหตุ จำแนกรายจังหวัดมากที่สุด 5 จังหวัด ในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ ในปี 2567

เทศกาลปีใหม่		เทศกาลสงกรานต์	
จังหวัด	จำนวนผู้ประสบเหตุ (คน)	จังหวัด	จำนวนผู้ประสบเหตุ (คน)
1. กาญจนบุรี	97	1. เชียงราย	88
2. พระนครศรีอยุธยา	87	2.แพร่	81
3. ตาก	80	3. สงขลา	72
4. นครศรีธรรมราช	76	4. นครศรีธรรมราช	68
5. สงขลา	72	5. น่าน	65

จากการวิเคราะห์การกระจายตัวของอุบัติเหตุตามจังหวัดแสดงให้เห็นว่าในช่วงเทศกาลปีใหม่ ภาคกลางและภาคใต้มีอุบัติเหตุสูง ในขณะที่ในช่วงสงกรานต์ จังหวัดทางภาคเหนือมีสถิติสูงกว่า โดยเชียงราย จำนวน 88 คน และแพร่ จำนวน 81 คน ติดอันดับสูงสุด รวมทั้งจังหวัดน่านที่อยู่ในภาคเหนือ จำนวน 65 คน

บทที่ 4

ผลการศึกษา

บทนี้นำเสนอผลการศึกษากลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ (พ.ศ. 2565 – 2567) โดยวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้ให้ข้อมูล จำนวน 3 ระดับ และ 1 ภาคีเครือข่าย ได้แก่ ระดับผู้บริหาร ระดับจังหวัด ระดับอำเภอ และภาคีเครือข่าย และรวมถึงผู้ปฏิบัติงานในระดับต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ซึ่งผลการวิจัยแบ่งประเด็นตามกรอบการวิเคราะห์และคำถามสัมภาษณ์ รายละเอียดดังต่อไปนี้

4.1 กลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

4.1.1 กลไกการขับเคลื่อน 3 ระดับ

4.1.1.1 ระดับนโยบาย

4.1.1.2 ระดับอำนวยการ

4.1.1.3 ระดับปฏิบัติการ

4.1.2 การติดตามและประเมินผลในช่วงเทศกาล

4.1.2.1 ระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน (e-Report)

4.1.2.2 การรายงานติดตามประเมินผลหลังเทศกาล

4.1.3 การมีส่วนร่วมและการสร้างความตระหนักของประชาชนในระดับพื้นที่

4.1.4 แนวทางการยกระดับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

4.2 เครือข่ายความร่วมมือระหว่างหน่วยงานรัฐ

4.3 ปัญหาและอุปสรรคในการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน

4.3.1 ปัญหา อุปสรรค หรือข้อจำกัด

4.3.2 แนวทางการปรับปรุงแก้ไข

4.4 วิเคราะห์ผลการศึกษาภาพรวมของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

4.4.1 วิเคราะห์กลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

4.4.2 วิเคราะห์การจัดการความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานของรัฐ ของศูนย์อำนวยการ

ความปลอดภัยทางถนน

4.1 กลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

การวิจัยกลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ (พ.ศ. 2565 – 2567) ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ผู้วิจัยได้จำแนกการวิเคราะห์เป็น 3 ระดับ ได้แก่ ระดับนโยบาย ระดับอำนวยการ และระดับปฏิบัติการ รวมทั้งภาคีเครือข่าย ตามกรอบแนวคิดในการศึกษาข้อมูลจากเอกสาร และจากการสัมภาษณ์เชิงลึกซึ่งจากที่ได้ผลการวิจัยดังกล่าว สามารถสรุปได้ดังนี้

4.1.1 กลไกการขับเคลื่อน 3 ระดับ

4.1.1.1 ระดับนโยบาย

กระบวนการในระดับนโยบายของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน มีคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ หรือ คณะกรรมการ นปถ. ซึ่งในปี พ.ศ. 2567 ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน หรือ คณะกรรมการ ศปถ. ได้จัดทำร่างแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุดังกล่าว และได้เห็นชอบแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล และช่วงวันหยุด พ.ศ. 2567 เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนใช้เป็นกรอบการดำเนินงานในปี พ.ศ. 2567

4.1.1.2 ระดับอำนวยการ

ระดับอำนวยการแบ่งเป็นศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน และศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด มีอำนาจหน้าที่ คือ

(1) ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (คณะกรรมการ ศปถ.)

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ส่วนกลาง โดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย) ทำหน้าที่เป็นสำนักงานเลขานุการ ศปถ. รับผิดชอบในงานเลขานุการและงานธุรการของคณะกรรมการ ศปถ. และประสานกับหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของคณะกรรมการ ยกตัวอย่างในปี 2567 คณะกรรมการ นปถ. ได้มีข้อสั่งการด้านความปลอดภัยทางถนนช่วงเทศกาล และช่วงวันหยุด พ.ศ. 2567 ดังนี้¹

¹ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, สำนักงานเลขานุการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, บันทึกข้อความ เรื่อง มติที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ, ที่ มท 0201.3/1263, 20 ธันวาคม 2565.

(1.1) การบูรณาการการดำเนินงาน ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้กำหนดให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินงานในรูปแบบบูรณาการร่วมกัน โดยประสานความร่วมมือระหว่างส่วนกลาง จังหวัด และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ หน่วยงานทุกภาคส่วนต้องร่วมกันขับเคลื่อนการดำเนินงานตามแผนบูรณาการที่กำหนดไว้ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการลดอุบัติเหตุและการสูญเสียในช่วงเทศกาล 2567

(1.2) มาตรการเชิงพื้นที่ เป็นการดำเนินมาตรการเชิงพื้นที่เป็นการมุ่งเน้นการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่เสี่ยง จุดเสี่ยง และเส้นทางที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูง โดยให้จังหวัดและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องวิเคราะห์สาเหตุและปัจจัยเสี่ยงในพื้นที่รับผิดชอบ และกำหนดมาตรการเฉพาะให้สอดคล้องกับบริบทของแต่ละพื้นที่ รวมถึงการจัดทำแผนที่จุดเสี่ยงและการติดตั้งป้ายเตือนในพื้นที่อันตราย ตลอดจนการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเพื่อลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

(1.3) การประชาสัมพันธ์ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกำหนดให้มีการรณรงค์ประชาสัมพันธ์อย่างเข้มข้นและต่อเนื่องผ่านสื่อทุกช่องทาง เพื่อสร้างความตระหนักและจิตสำนึกด้านความปลอดภัยให้แก่ประชาชน โดยมุ่งเน้นการให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและผลกระทบจากการกระทำผิดกฎหมาย รวมถึงการรณรงค์ให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน การประชาสัมพันธ์เน้นปัจจัยเสี่ยงหลักที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ การขับรถเร็วเกินกำหนด การดื่มแล้วขับ และการไม่สวมหมวกกันน็อค

(1.4) การติดตามและประเมินผล ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้กำหนดให้มีระบบการรายงานและติดตามผลการดำเนินงานอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง โดยกำหนดกรอบเวลาในการรายงานผลการดำเนินงานและสถานการณ์อุบัติเหตุในแต่ละวัน เพื่อให้ทราบถึงแนวโน้มสถานการณ์และสามารถปรับเปลี่ยนมาตรการให้เหมาะสมทันทั่วถึง รวมทั้งมีการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุเพื่อประเมินประสิทธิผลของมาตรการที่ดำเนินการและนำไปสู่การพัฒนาแนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนที่มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นในอนาคต

(1.5) การบังคับใช้กฎหมาย การบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเข้มงวดและจริงจังถือเป็นมาตรการสำคัญในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยเน้นการตรวจจับและดำเนินคดีกับผู้กระทำผิดกฎหมายในกรณีที่เป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุ เช่น การขับรถเร็วเกินกำหนด การดื่มแล้วขับ การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และการไม่สวมหมวกกันน็อค ทั้งนี้ ให้มีการตั้งจุดตรวจและจุดบริการร่วมบนถนนสายหลัก สายรอง และถนนในพื้นที่ชุมชน พร้อมทั้งจัดเจ้าหน้าที่บังคับใช้กฎหมายอย่างเพียงพอตลอด 24 ชั่วโมงตลอดช่วงเทศกาล

จากการสัมภาษณ์ รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ในฐานะศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ส่วนกลางโดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย มีความสอดคล้องในการดำเนินการดังกล่าวตามกลไกที่กำหนดและพบว่ากลไกศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) มีการดำเนินงานตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 จำแนกได้ดังนี้²

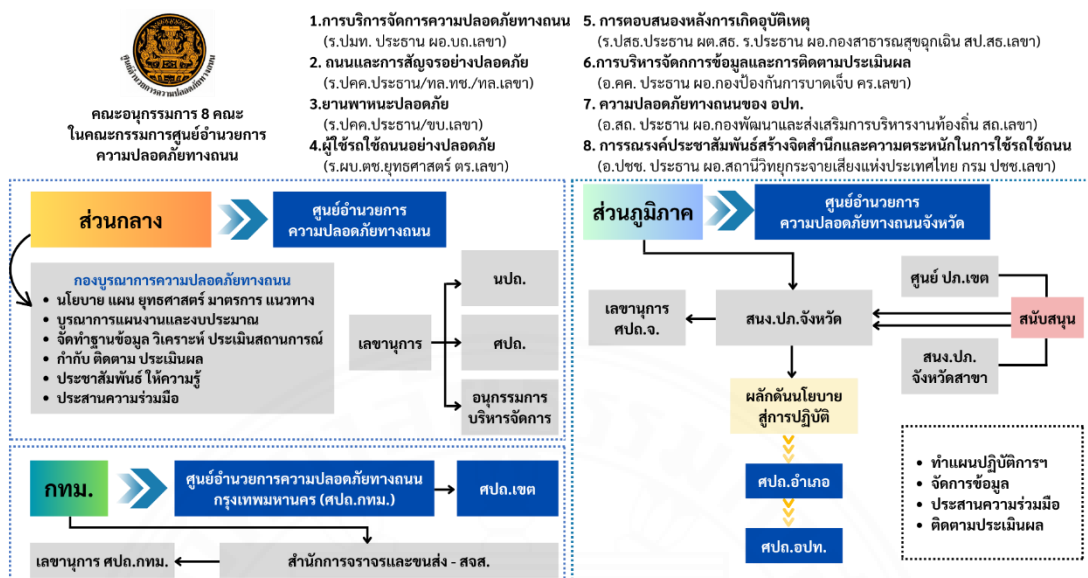
โครงสร้างและกลไกการประสานงาน การจัดโครงสร้างการทำงานของ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนทั้ง 3 ระดับ เป็นกลไกที่มีลักษณะพึ่งพาอาศัยกันระหว่างหน่วยงานในระดับต่าง ๆ โดยแต่ละระดับมีบทบาทหน้าที่ที่เชื่อมโยงกัน โดยระดับส่วนกลางทำหน้าที่กำหนดนโยบายและแผนหลัก ระดับจังหวัดทำหน้าที่ถ่ายทอดและปรับประยุกต์ให้เหมาะสมกับบริบทพื้นที่ ส่วนระดับอำเภอและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทำหน้าที่ปฏิบัติการในพื้นที่และเข้าถึงประชาชนโดยตรง และประสานการปฏิบัติระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

รูปแบบการบริหารจัดการเครือข่าย ลักษณะการทำงานของ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนมีการบริหารจัดการเครือข่ายโดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยทำหน้าที่เป็นหน่วยงานหลักในการประสานงานและขับเคลื่อนกิจกรรม และมีการบูรณาการกับหน่วยงานอื่น ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคมเข้ามามีส่วนร่วม ทำให้เกิดการบูรณาการและการประสานงานแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกัน

เครื่องมือในการจัดการความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงาน การดำเนินงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ใช้เครื่องมือในการจัดการความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงาน ตั้งแต่ด้านโครงสร้างมีการกำหนดบทบาทหน้าที่ของแต่ละระดับอย่างชัดเจน มีกลไกการประสานงานผ่าน 8 คณะอนุกรรมการฯ ที่ครอบคลุมทุกมิติของความปลอดภัยทางถนน ในด้านแผนงานมีการจัดสรรงบประมาณและทรัพยากรเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานในระดับต่าง ๆ ให้สามารถบริหารจัดการได้ตามบริบทของพื้นที่ ในด้านการสร้างสมรรถนะมีการจัดอบรม การแลกเปลี่ยนข้อมูลและการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อสนับสนุนการตัดสินใจ และด้านพฤติกรรม มีการสื่อสารและการประชุมเพื่อให้เกิดความเข้าใจร่วมกันเพื่อติดตามสถานการณ์รายวัน

² รองอธิบดีป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ด้านปฏิบัติการ, สัมภาษณ์โดย ธนาภรณ์ สุรวิสัย, กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 26 พฤษภาคม 2568.

การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน



ภาพที่ 4.1 การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน

ที่มา : กองบริหารความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

ประสิทธิภาพและข้อจำกัดของกลไก จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลปีใหม่ สะท้อนให้เห็นว่ากลไกการขับเคลื่อนมีประสิทธิภาพในระดับหนึ่ง หากไม่มีกลไกในช่วงเทศกาลอาจทำให้ยอดอุบัติเหตุและยอดผู้เสียชีวิตเพิ่มมากขึ้น ซึ่งในทุกปีศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนดำเนินงานครอบคลุม 5 ด้านหลักตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 ได้แก่ 1. ด้านบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน และการจัดการข้อมูล 2. การติดตามและประเมินผล และการศึกษาวิจัย 3. ถนนและการสัญจร อย่างปลอดภัย 4. ยานพาหนะที่ปลอดภัย ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย 5. การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ³ แสดงให้เห็นถึงการมองปัญหาอย่างเป็นองค์รวม แต่ในการแปลงแผนสู่การปฏิบัติในระดับพื้นที่ยังต้องอาศัยการประสานงานและความร่วมมือที่เข้มแข็งจากทุกภาคส่วน รวมทั้งความร่วมมือจากประชาชนในการปฏิบัติตามมาตรการของหน่วยงานรัฐเพื่อให้บรรลุเป้าหมายการลดอุบัติเหตุทางถนน

³ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570, สืบค้นเมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2568, <https://roadsafety.disaster.go.th/roadsafety/download/7377?id=21555>.

(2) ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด มีผู้ว่าราชการจังหวัด เป็นผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (ศปถ.จังหวัด) และศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร (ศปถ.กทม.) ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 ในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน ป้องกันและลดอุบัติเหตุในพื้นที่ อำนาจการและประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชน จัดทำข้อมูลและสถิติอุบัติเหตุ เผยแพร่ข้อมูลและประชาสัมพันธ์ และปฏิบัติตามข้อสั่งการ ซึ่งมีความสอดคล้องจากการสัมภาษณ์หน่วยงานสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดปราจีนบุรี โดยสรุปในแต่ละประเด็นได้ดังนี้⁴

กระบวนการวางแผนและการจัดทำแผนปฏิบัติการ การดำเนินงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัดในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ มีกระบวนการที่เป็นไปตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 โดยผู้ว่าราชการจังหวัดในฐานะผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดออกคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด เพื่อดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นทางการ โดยมีการประสานความร่วมมือจากหน่วยงานหลายภาคส่วน เช่น สาธารณสุขจังหวัด สถานีตำรวจภูธร สำนักงานขนส่งทางบกจังหวัด และแขวงทางหลวง เป็นต้น ซึ่งแต่ละหน่วยงานจะมีบทบาท ภารกิจและความรับผิดชอบที่แตกต่างกัน ของแต่ละหน่วยงาน

บทบาทของหน่วยงานหลักในการจัดทำแผน สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดมีบทบาทเป็นหน่วยงานหลักในการจัดทำร่างแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด โดยมีกลุ่มงานยุทธศาสตร์และการจัดการที่ทำหน้าที่รับผิดชอบในการศึกษาวิเคราะห์ และจัดทำร่างแผนให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลและแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนระดับชาติ โดยได้คำนึงถึงบริบทพื้นที่ของจังหวัด ลักษณะถนนในแต่ละพื้นที่ สถิติอุบัติเหตุในอดีต และปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ ที่เฉพาะเจาะจงของพื้นที่ เพื่อให้แผนมีความเหมาะสมและสามารถนำไปปฏิบัติได้จริง

⁴ หัวหน้ากลุ่มงานยุทธศาสตร์และการจัดการ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดปราจีนบุรี, สัมภาษณ์โดย ธนาภรณ์ สุรภักดิ์, ศาลาว่าการจังหวัดปราจีนบุรี, 16 พฤษภาคม 2568.

กลไกการกลั่นกรองและการตัดสินใจ หลังจากกระบวนการจัดทำร่างแผนเสร็จสิ้น จะมีการจัดประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดเพื่อพิจารณาและกลั่นกรองแผนอย่างละเอียด ในการประชุมจะมีการนำเสนอข้อมูลสถิติอุบัติเหตุการวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยง และมาตรการต่าง ๆ โดยมีตัวแทนจากแต่ละหน่วยงานแสดงความคิดเห็นเสนอแนะ และปรับปรุงแผนให้มีความสมบูรณ์และเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ ซึ่งเป็นการสร้างความเข้าใจร่วมกันและสร้างความรู้สึกร่วมกันเป็นเจ้าของแผนงานร่วมกันของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การประกาศใช้แผน เมื่อคณะกรรมการได้ข้อสรุปและมีการปรับปรุงแผนตามมติที่ประชุมแล้ว ร่างแผนปฏิบัติการจะนำเสนอให้ผู้ว่าราชการจังหวัดพิจารณาลงนามรับรองแผนและประกาศใช้อย่างเป็นทางการ หลังจากนั้นจะมีการจัดส่งแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดไปยังหน่วยงานต่าง ๆ ที่เป็นหน่วยงานตามคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดปราจีนบุรี เพื่อให้หน่วยงานใช้เป็นแนวทางในการวางแผนและดำเนินงานในแต่ละพื้นที่

การขับเคลื่อนสู่การปฏิบัติในระดับพื้นที่ การนำแผนไปสู่การปฏิบัติในระดับพื้นที่ภายใต้การกำกับดูแลของนายอำเภอในฐานะประธานศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ ซึ่งมีหน้าที่ในการประสานงานกับหน่วยงานต่าง ๆ ภายในเขตอำเภอ ติดตามการดำเนินงาน และรายงานผลการปฏิบัติกลับไปยังระดับจังหวัด การดำเนินงานในระดับอำเภอต้องคำนึงถึงความเสี่ยงเชิงพื้นที่ที่แตกต่างกันไปในแต่ละอำเภอ เช่น ลักษณะของเส้นทางคมนาคม จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของประชาชนในพื้นที่ ซึ่งในช่วงเทศกาลอำเภอจะต้องรายงานอุบัติเหตุผ่านระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน (e-Report) และส่งมาทางจังหวัดเพื่อตรวจสอบอีกครั้ง เพื่อส่งข้อมูลในภาพรวมของจังหวัดให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนส่วนกลาง

ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการบูรณาการ ความสำเร็จของกลไกการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาลขึ้นอยู่กับปัจจัย ได้แก่ การมีผู้นำโดยผู้ว่าราชการจังหวัดที่ให้ความสำคัญด้านความปลอดภัยทางถนน การสนับสนุนและประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ อย่างต่อเนื่องในช่วงเทศกาล การมีแผนงานที่ชัดเจนและเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ การติดตามและประเมินผลในช่วงของเทศกาล 7 วันอันตราย และการปรับปรุงแผนงานตามสถานการณ์ที่มีพื้นที่เสี่ยง นอกจากนี้ การสร้างความตระหนักและการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ก็เป็นอีกปัจจัยสำคัญที่ช่วยให้การดำเนินงานประสบความสำเร็จ

4.1.1.3 ระดับปฏิบัติการ

กระบวนการในระดับปฏิบัติการของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ประกอบด้วย อำเภอกองการปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 ในการจัดทำและกำหนดแผนปฏิบัติการ แผนงาน และโครงการด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับอำเภอกองการปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุภายในพื้นที่รับผิดชอบ พร้อมอำนวยการประสานงาน เฝ้าระวัง ติดตาม และประเมินผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ยังส่งเสริมให้ประชาชนมีส่วนร่วม จัดทำข้อมูลและสถิติอุบัติเหตุทางถนนระดับอำเภอ/ท้องถิ่นเพื่อสนับสนุนการวางแผนเชิงนโยบาย และเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารรวมถึงประชาสัมพันธ์ผลการดำเนินงานให้แก่เครือข่ายภาคีและประชาชนทั่วไปอย่างทั่วถึงเพื่อสร้างความตระหนักรู้และความร่วมมือในพื้นที่ซึ่งมีความสอดคล้องจากการสัมภาษณ์ในระดับอำเภอที่ผู้วิจัยได้สัมภาษณ์ปลัดอำเภอฝ่ายความมั่นคงอำเภอนาดีให้สัมภาษณ์และสรุปประเด็นได้ดังนี้

การเตรียมการและการวางแผน การจัดประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนอำเภอก่อนช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ ได้มีการเตรียมความพร้อมและมีการคาดการณ์ล่วงหน้าก่อนเทศกาล การจัดทำแผนปฏิบัติการระดับอำเภอที่ต้องสอดคล้องกับแผนระดับจังหวัดโดยมีการคำนึงถึงบริบทพื้นที่ ซึ่งหน่วยงานระดับอำเภอจะเข้าใจบริบทท้องถิ่นอย่างดี อย่างไรก็ตาม แผนการดำเนินงานสามารถยืดหยุ่นและปรับเปลี่ยนไปตามสถานการณ์

การกำหนดความรับผิดชอบและมอบหมายภารกิจ การกำหนดความรับผิดชอบและมอบหมายภารกิจผ่านการออกคำสั่งอำเภอเป็นกลไกที่แสดงถึงการใช้อำนาจที่เป็นทางการในการสร้างความผูกพันและความรับผิดชอบต่อการทำงาน การใช้เครื่องมือในรูปแบบของคำสั่งของอำเภอมีข้อดีของการบังคับตามอำนาจหน้าที่ การมอบหมายภารกิจให้แก่ฝ่ายรับผิดชอบอย่างชัดเจนช่วยลดความซ้อนในการทำงานร่วมกันในพื้นที่ นอกจากนี้มีกลไกการประสานงานที่มีประสิทธิภาพเพื่อให้การทำงานของแต่ละฝ่ายสามารถเชื่อมโยงและสนับสนุนระหว่างหน่วยงาน และการชี้แจงรายละเอียดการปฏิบัติงานเป็นขั้นตอนช่วยสร้างความเข้าใจร่วมกันและลดความผิดพลาดที่อาจเกิดขึ้นจากการตีความที่แตกต่างกัน ซึ่งต้องมีความชัดเจนของการสื่อสารและสร้างความเข้าใจร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่มีลักษณะการทำงานและวัฒนธรรมองค์กรที่แตกต่างกัน

การจัดสรรทรัพยากรและงบประมาณ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนอำเภอได้รับการจัดสรรงบประมาณจากระดับจังหวัดเพื่อใช้ในการบริหารจัดการขององค์กร แต่การดำเนินงานในเชิงปฏิบัติการและการจัดบริการสาธารณะด้านความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่จะใช้งบประมาณขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นหลัก อีกทั้งในระดับอำเภอมียุทธศาสตร์ที่รับผิดชอบงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างจำกัด ประกอบกับต้องรับผิดชอบต่อภารกิจอื่น ๆ ที่นอกเหนือจากงานด้านความปลอดภัยทางถนน

การบูรณาการระหว่างหน่วยงาน การบูรณาการเป็นจุดแข็งของกลไกการขับเคลื่อนที่แสดงให้เห็นถึงการทำงานแบบเครือข่าย การสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน มูลนิธิ และองค์กรต่าง ๆ แสดงให้เห็นถึงการเปิดรับและการยอมรับบทบาทของตัวแสดงที่หลากหลายในการแก้ไขปัญหาสาธารณะ การมีส่วนร่วมจากหลายภาคส่วนช่วยเพิ่มทรัพยากรในการดำเนินงานและความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนน ทำให้การดำเนินงานมีความครอบคลุมและมีมุมมองที่กว้างขึ้น

การแปลงแผนงานสู่การปฏิบัติในพื้นที่ การแปลงแผนงานและนโยบายให้สอดคล้องกับการปฏิบัติในพื้นที่ โดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นหน่วยงานหลักในการนำแผนงานไปปฏิบัติแสดงให้เห็นถึงการใช้ประโยชน์จากความใกล้ชิดกับพื้นที่และประชาชน ซึ่งทำให้สามารถเข้าใจบริบทและความต้องการเฉพาะของพื้นที่ได้ดีกว่า การดำเนินกิจกรรมตามกรอบระยะเวลาที่กำหนดต้องมีความยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยนให้เหมาะสมกับสถานการณ์จริง เนื่องจากสภาพแวดล้อมในการทำงานมักมีการเปลี่ยนแปลงและไม่สามารถคาดการณ์ได้ทั้งหมด

การสร้างการรับรู้และการมีส่วนร่วมของประชาชน การสร้างการรับรู้และการมีส่วนร่วมของประชาชน เนื่องจากความปลอดภัยทางถนนประชาชนต้องให้ความร่วมมือกับภาครัฐ ดังนั้นในระดับพื้นที่จะใช้กลไกของผู้นำท้องถิ่น ได้แก่ กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นหลักในการดำเนินการในพื้นที่แสดงให้เห็นถึงการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างทางสังคมและอำนาจที่มีอยู่แล้วในชุมชน ดังคำสัมภาษณ์ของปลัดอำเภอฝ่ายความมั่นคง อำเภอนาดี จังหวัดปราจีนบุรี ดังนี้

“บริบทพื้นที่ของอำเภอนาดีประชาชนส่วนใหญ่จะประกอบอาชีพเกษตรกร การให้ความสำคัญการป้องกันการลดอุบัติเหตุทางถนนของประชาชนค่อนข้างที่จะให้ความสำคัญน้อย เนื่องจากส่วนใหญ่จะมุ่งที่การทำมาหาเลี้ยงชีพเป็นหลัก ดังนั้นการรณรงค์ในการสร้างการรับรู้ให้กับประชาชนจะต้องอาศัยผ่านกลไกของผู้นำท้องถิ่น คือ กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นหลัก”⁵

⁵ ปลัดอำเภอฝ่ายความมั่นคง อำเภอนาดี, สัมภาษณ์โดย ธนาภรณ์ สุรสีง, ที่ว่าการอำเภอนาดี จังหวัดปราจีนบุรี, 25 พฤษภาคม 2568.

การติดตามและประเมินผล การติดตามความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการในช่วง 7 วันอันตราย ซึ่งในช่วงเทศกาลจะมีการประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนจังหวัด เพื่อระบุปัญหาและอุปสรรคและแก้ไขปัญหาเป็นรายกรณี และปรับใช้ในพื้นที่จุดเสี่ยงในปัญหาที่คล้ายกัน รวมทั้งรายงานข้อมูลสถิติผ่านระบบ e-Report หลังเที่ยงคืนในช่วงเทศกาลโดยมีสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด ในฐานะฝ่ายเลขานุการของศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนจังหวัดรวบรวมในภาพรวม โดยอำเภอมีการเก็บข้อมูล 3 ฐาน จาก สถานีตำรวจภูธร สาธารณสุขจังหวัด และจากบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และหลังจากผ่านช่วงเทศกาลก็จะมีการประชุมถอดบทเรียนร่วมกับจังหวัดเพื่อรายงานในภาพรวมของจังหวัดส่งให้กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย รายงานในภาพรวมของประเทศ

4.1.2 การติดตามและประเมินผลในช่วงเทศกาล

4.1.2.1 ระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน (e-Report)

ในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ของทุกปี ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนจะใช้ระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน (e-Report) รวบรวมสถิติของทุกจังหวัดในช่วงเทศกาล โดยระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน (e-Report) เป็นระบบรายงานเริ่มต้นจากระดับอำเภอที่เป็นจุดเก็บข้อมูลเบื้องต้น โดยอำเภอต้องรายงานข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในพื้นที่ผ่านระบบ e-Report ภายในเวลา 01.00 น. ของวันถัดไป หลังจากนั้นข้อมูลของอำเภอของจังหวัดนั้นจะเป็นข้อมูลในภาพรวมของจังหวัด และจังหวัดจะตรวจสอบยืนยันข้อมูลที่ได้รับจากอำเภอต่างๆ ในจังหวัด และต้องรายงานข้อมูลสรุปของจังหวัดผ่านระบบ e-Report ภายในเวลา 02.00 น. ของวันถัดไป และในขั้นตอนสุดท้ายเป็นข้อมูลระดับภูมิภาค มีศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเขตต่าง ๆ จะทำหน้าที่ตรวจสอบข้อมูลจากจังหวัดในเขตพื้นที่รับผิดชอบ และต้องรายงานสรุปข้อมูลภูมิภาคผ่านระบบ e-Report ภายในเวลา 04.00 น. ของวันถัดไป ซึ่งหน่วยงานส่วนกลางจะสามารถติดตามสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนได้แบบเรียลไทม์ ทำให้สามารถวิเคราะห์แนวโน้มและจัดทำมาตรการป้องกันในช่วงเทศกาลได้ผ่านการจัดประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน⁶

⁶ นักจัดการงานทั่วไปปฏิบัติการ กองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน, สัมภาษณ์โดย ธารณกร สุรสีง, กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 25 พฤษภาคม 2568.



ภาพที่ 4.2 ลำดับการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในระบบ e-Report

ที่มา : ส่วนข้อมูลและติดตามประเมินผลความปลอดภัยทางถนน กองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

4.1.2.2 การรายงานติดตามประเมินผลหลังเทศกาล

ภายหลังเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2567 ฝ่ายประเมินผลข้อมูลและสถิติความปลอดภัยทาง ศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2567 ได้มีการรายงานผลการสังเคราะห์ข้อมูลจากสรุปรายงานผลการปฏิบัติงานของศูนย์ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเขต และสรุปและถอดบทเรียนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด ตามแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล และช่วงวันหยุด พ.ศ. 2567 โดยมีผลการดำเนินงานพบว่ามีการดำเนินการตามแนวทาง 5 เสาหลัก ได้แก่ ด้านการบริหารจัดการ ด้านถนนและสภาพแวดล้อม ด้านยานพาหนะ ด้านผู้ใช้ถนนอย่างปลอดภัย และด้านการช่วยเหลือหลังเกิดอุบัติเหตุ โดยมีการตั้งศูนย์ปฏิบัติการในทุกระดับพื้นที่ มีการตรวจสอบจุดเสี่ยงและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก การควบคุมยานพาหนะและพฤติกรรมผู้ขับขี่อย่างเข้มงวด การจัดเตรียมหน่วยกู้ชีพให้พร้อมตลอด 24 ชั่วโมง รวมถึงการใช้เทคโนโลยีในการสื่อสารและรายงานผลปฏิบัติงาน ทั้งนี้ มีการวิเคราะห์ข้อมูลรายวัน เปรียบเทียบสถิติอุบัติเหตุ รายอำเภอ รายช่วงเวลา รายพฤติกรรมเสี่ยง และเสนอแนวทางแก้ไขทั้งเชิงนโยบายและเชิงพื้นที่ เพื่อพัฒนาการดำเนินงานในปีต่อไป⁷

⁷ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. รายงานผลการสังเคราะห์ข้อมูลจากสรุปและถอดบทเรียนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2567 (กรุงเทพฯ: ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2567), 2-3.

4.1.3 การมีส่วนร่วมและการสร้างความตระหนักของประชาชนในระดับพื้นที่

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ทั้ง 3 ระดับ ได้มีการดำเนินการมีส่วนร่วม และสร้างความตระหนักของประชาชนในพื้นที่ ซึ่งจากการทบทวนเอกสารและการสัมภาษณ์ ของทั้ง 3 ระดับตั้งแต่ระดับนโยบาย อำนวยการ และปฏิบัติการมีความสัมพันธ์ในแต่ละด้าน ดังนี้

4.1.3.1 ด้านการบูรณาการในช่วงเทศกาล

การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาลเป็นช่วงที่มีการเดินทางของประชาชนในปริมาณสูง ส่งผลให้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น จากการสัมภาษณ์ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในทุกระดับได้ให้ความสำคัญกับการบูรณาการทรัพยากรในการดำเนินงานตามมาตรการ และภาคีเครือข่ายเพื่อเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนและหน่วยงานในช่วงเวลาดังกล่าว โดยระดับนโยบายจะกำหนดช่วงเวลาและแนวทางดำเนินงาน เช่น การประกาศ 7 วันอันตราย หรือแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาล และช่วงวันหยุดยาว ผ่านการเห็นชอบจากคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุแห่งชาติ พร้อมทั้งกำหนดให้หน่วยงานทุกระดับจัดทำแผนบูรณาการร่วมกัน โดยมุ่งเน้น การใช้มาตรการควบคุม ทั้งด้านการบังคับใช้กฎหมาย การตั้งด่าน และการประชาสัมพันธ์อย่างเข้มข้น ระดับอำนวยการในจังหวัดก็ได้แปลงแผนระดับชาติมาเป็นแผนปฏิบัติการระดับพื้นที่ โดยการประชุม บูรณาการร่วมระหว่างหน่วยงาน เช่น ตำรวจ สาธารณสุข ขนส่งทางบก และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พร้อมจัดสรรทรัพยากรบุคลากร งบประมาณ และอุปกรณ์ เช่น เสื้อสะท้อนแสง เครื่องหมายจราจร และวัสดุประชาสัมพันธ์ เพื่อรองรับการตั้งด่านชุมชน การออกตรวจพื้นที่เสี่ยง และการรณรงค์ ในจุดสำคัญ เช่น หน้าสถานศึกษา จุดตรวจหลัก หรือทางแยกอันตราย โดยมีการจัดเจ้าหน้าที่ประจำ จุดตลอดช่วงเทศกาล เพื่อให้การควบคุมเป็นไปอย่างต่อเนื่องและครอบคลุม ส่วนในระดับปฏิบัติการ เช่น ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ และ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ท้องถิ่น เป็นผู้ดำเนินการจัดกิจกรรมจริงในพื้นที่ โดยการใช้ผู้นำท้องถิ่นและเครือข่ายภาคประชาชน เป็นแกนหลักในการตั้งด่านชุมชน การประกาศเสียงตามสาย การตักเตือนผู้กระทำผิดในเชิงสังคม และการให้ข้อมูลประชาชนอย่างใกล้ชิด ซึ่งมีการปรับใช้แนวทางของส่วนกลางเพื่อให้เข้ากับบริบท ของพื้นที่

4.1.3.2 กลไกของด่านชุมชนและผู้นำท้องถิ่น

จากการสัมภาษณ์ทั้ง 3 ระดับมีความเห็นที่สอดคล้องด้านกลไกของด่านชุมชนเป็นหนึ่งในกลไกหลักในระดับพื้นที่ โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ซึ่งเป็นช่วงที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง การตั้งด่านชุมชนโดยผู้นำท้องถิ่น ได้แก่ ผู้ใหญ่บ้าน กำนัน อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน และเครือข่ายเยาวชนจิตอาสา ช่วยเสริมสร้างระบบเฝ้าระวังเชิงสังคมที่มีลักษณะเชิงพฤติกรรม คือ การดักเตือน ป้องปราม และสร้างแรงกดดันทางสังคมให้กับผู้ที่มีพฤติกรรมเสี่ยง เช่น ดื่มแล้วขับหรือไม่สวมหมวกกันน็อก ซึ่งการใช้กลไกของชุมชนจะช่วยให้เกิดการควบคุมทางสังคมในรูปแบบไม่เป็นทางการที่มีประสิทธิภาพและต่อเนื่องมากกว่าร่วมด้วยระดับอำนาจการสนับสนุนด่านชุมชนผ่านการจัดสรรทรัพยากร อุปกรณ์ และงบประมาณ พร้อมกำหนดแนวทางร่วมในการดำเนินการ เช่น การออกแบบจุดตั้งด่าน การฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ประจำด่าน รวมถึงการรายงานกับศูนย์ส่วนกลางในกรณีพบเหตุเร่งด่วนหรือมีข้อผิดพลาด ซึ่งเป็นการทำงานแบบเครือข่ายจากล่างขึ้นบนที่สอดคล้องกันระหว่างระดับปฏิบัติการและอำนาจการ ขณะที่ระดับนโยบายจะทำหน้าที่เชิงนโยบาย ส่งเสริมและติดตามแนวทางการใช้กลไกชุมชนในระดับพื้นที่อย่างเป็นระบบและมีความต่อเนื่อง

4.1.3.3 ด้านประชาสัมพันธ์และการเผยแพร่ข้อมูล

ศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนนมีการประชาสัมพันธ์ในการสร้างความตระหนักรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน โดยจากการสัมภาษณ์ในทุกระดับของศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนนทุกระดับต่างมีบทบาทในกระบวนการที่สอดคล้องกัน โดยระดับศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนน ของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย มีการการจัดทำสื่อรณรงค์ผ่านโทรทัศน์ วิทยุ และโซเชียลมีเดียที่เข้าถึงกลุ่มประชาชน มีการเผยแพร่สถิติเชิงเปรียบเทียบส่วนระดับอำนาจการโดยเฉพาะในระดับจังหวัด จะถ่ายทอดแนวทางดังกล่าวสู่ระดับพื้นที่ผ่านกิจกรรมรณรงค์และการผลิตสื่อในบริบทของจังหวัดนั้น ๆ เช่น ป้ายรณรงค์ แบนเนอร์ หรือวิดีโอออนไลน์ท้องถิ่น สำหรับระดับปฏิบัติการ เช่น อำเภอหรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จะใช้เครื่องมือที่เข้าถึงประชาชนโดยตรงมากขึ้น เช่น หอกระจายข่าว เสียงตามสาย และกลุ่มไลน์ของหมู่บ้าน นอกจากนี้ ยังมีการใช้การประชุมประจำหมู่บ้านเป็นเวทีในการกระตุ้นการรับรู้ในประเด็นความปลอดภัยทางถนน โดยระดับอำเภอสามารถเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายเฉพาะ เช่น ผู้สูงอายุ เด็ก และผู้ประกอบการอาชีพในพื้นที่ ด้วยวิธีที่เข้าใจง่ายและเหมาะสมกับบริบทในแต่ละชุมชน ทั้งนี้ การเผยแพร่ในพื้นที่จะมีความต่อเนื่องทั้งในช่วงเทศกาลและในช่วงปกติ ซึ่งแตกต่างจากระดับอำนาจการในส่วนกลางที่มักเน้นการรณรงค์เฉพาะช่วงเวลาเทศกาล

4.1.4 แนวทางการยกระดับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

การยกระดับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจากการทบทวนเอกสารที่เกี่ยวข้องและจากการสัมภาษณ์สามารถจำแนกเชิงวิเคราะห์ได้เป็น 3 ด้าน ดังนี้

4.1.4.1 ด้านการบริหารจัดการและกลไกองค์กร

การยกระดับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในด้านการบริหารจัดการและกลไกองค์กรได้มีการดำเนินการอย่างเป็นระบบในทุกระดับ โดยในระดับนโยบายต้องยกระดับการเสริมสร้างกลไกการกำกับดูแลและติดตามผลการดำเนินงานผ่านคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ รวมถึงการพัฒนามาตรการบังคับใช้กฎหมายให้มีความต่อเนื่องและสามารถนำไปปฏิบัติได้จริง ในระดับจังหวัดต้องมีการพัฒนาบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนนและจัดหลักสูตรฝึกอบรมอย่างต่อเนื่องและมีบุคลากรในการทำงานอย่างเพียงพอ ขณะเดียวกันต้องยกระดับการถ่ายทอดนโยบายจากระดับชาติสู่พื้นที่ผ่านการประชุมเพื่อสร้างความเข้าใจร่วมกัน สำหรับระดับอำเภอและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทำงานในพื้นที่ซึ่งมีความใกล้ชิดกับชุมชนในพื้นที่ในการขับเคลื่อนงานผ่านผู้นำท้องถิ่น เครือข่ายชุมชน และกลไกการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยมีการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อถ่ายทอดแผนงานจากระดับจังหวัดและรวบรวมข้อเสนอแนะจากพื้นที่เพื่อส่งกลับไปปรับปรุงแผนงานในระดับนโยบาย ทั้งนี้ การพัฒนากลไกองค์กรต้องเน้นการสร้างความเชื่อมโยงระหว่างระดับต่าง ๆ และการเสริมสร้างขีดความสามารถของบุคลากรให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและตอบสนองต่อการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาล

4.1.4.2 ด้านข้อมูลและเทคโนโลยีสารสนเทศ

การยกระดับด้านข้อมูลและเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อเป็นเครื่องมือสนับสนุนการตัดสินใจการดำเนินงานในทุกระดับ โดยต้องมีการพัฒนาระบบ e-Report สำหรับการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ลดความซ้ำซ้อนของข้อมูลระหว่างหน่วยงาน และพัฒนาฐานข้อมูลกลางที่สามารถรวบรวมข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ ได้แก่ สถานีตำรวจภูธร สาธารณสุขจังหวัด และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เพื่อให้การรายงานผลมีความแม่นยำมากขึ้น ในระดับจังหวัดต้องส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยสนับสนุนการดำเนินงาน เช่น ระบบตรวจจับความเร็วแบบ IoT กล้องวงจรปิดอัจฉริยะ และระบบวิเคราะห์แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุ พร้อมทั้งพัฒนาบุคลากรให้มีทักษะการใช้เทคโนโลยีดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่วนในระดับอำเภอและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต้องยกระดับการสร้างเครือข่ายการประสานงานด้านข้อมูลกับหน่วยงานในพื้นที่ เพื่อนำข้อมูลมาจัดทำสถิติเชิงพื้นที่และส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบของจังหวัดอย่างสม่ำเสมอ ทำให้สามารถสนับสนุนการกำหนดมาตรการที่สามารถแก้ปัญหาและสอดคล้องกับลักษณะเฉพาะของแต่ละพื้นที่ได้

4.1.4.3 ด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนและองค์กรในพื้นที่

การมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน โดยเฉพาะในระดับพื้นที่ที่ประชาชนและองค์กรท้องถิ่นมีบทบาทอย่างชัดเจน ระดับนโยบายต้องส่งเสริมกลไกการมีส่วนร่วมที่หลากหลาย เช่น การส่งเสริมบทบาทขององค์กรภาคประชาชน เยาวชนจิตอาสา และผู้นำชุมชนในการเป็นกระบอกเสียงและกลไกควบคุมทางสังคม (social sanction) ส่วนระดับจังหวัดต้องดำเนินการจัดเวทีแลกเปลี่ยนเรียนรู้และประเมินผลร่วมกับภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วนอย่างต่อเนื่อง ส่วนในระดับอำเภอและท้องถิ่นต้องใช้ศักยภาพของความสัมพันธ์ในพื้นที่ เช่น การประชุมหมู่บ้าน เสียงตามสาย และกิจกรรมชุมชนต่าง ๆ เป็นช่องทางสร้างความตระหนัก และเปิดพื้นที่ให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนดแผนงาน รวมถึงถอดบทเรียนร่วมกันเพื่อนำเสนอต่อจังหวัดเพื่อปรับมาตรการให้มากขึ้น

4.2 เครือข่ายความร่วมมือระหว่างหน่วยงานรัฐ

การบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จนถึงศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด และศูนย์อำนวยการความปลอดภัยอำเภอ ก็ได้มีการประสานความร่วมมือกับภาคเอกชน ภาคประชาสังคม อาสาสมัครในพื้นที่ต่าง ๆ ในการประสานความร่วมมือด้านความปลอดภัยทางถนน ผู้วิจัยได้เลือกศึกษาและสัมภาษณ์เชิงลึกกับองค์กรอิสระ คือ หน่วยงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด ภาคตะวันออก (สอจร.ภาคตะวันออก) ซึ่งเป็นหน่วยงานภายใต้การสนับสนุนของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการเสริมสุขภาพ (สสส.) ได้มีการสนับสนุนความปลอดภัยทางถนนเชิงวิชาการ ดังนี้⁸

4.2.1 บทบาทและการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน

จากการศึกษาข้อมูลเอกสารและการสัมภาษณ์วิเคราะห์ได้ว่า สอจร. มีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนผ่านการทำงานร่วมกับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ในหลายระดับ โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ทีม สอจร. จะเข้าร่วมประชุมและทำงานใกล้ชิดกับ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จังหวัดและอำเภอ เพื่อขับเคลื่อนมาตรการช่วง 7 วันอันตราย พร้อมสนับสนุนข้อมูลสถิติและสารสนเทศที่จำเป็น

⁸ หัวหน้าสำนักงานกองทุนสนับสนุนการเสริมสุขภาพ ภาคตะวันออก, สัมภาษณ์โดย ธารณณ์ สุรสีง, สำนักงานกองทุนสนับสนุนการเสริมสุขภาพ ภาคตะวันออก, 17 เมษายน 2568.

รวมถึงการเข้าร่วมการประชุมติดตามสถานการณ์ประจำวัน (Daily Report) นอกจากนี้ ยังมีส่วนร่วมในการถอดบทเรียนหลังเทศกาลร่วมกับภาคีเครือข่าย และรวบรวมแนวปฏิบัติที่ดี (Best Practice) จากพื้นที่ต้นแบบที่สามารถลดอุบัติเหตุได้จริง เพื่อนำไปขยายผลและจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายต่อไปในระดับพื้นที่ ทีม สอจร. ระดับอำเภอมีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมและสนับสนุนการจัดตั้งด้านชุมชนในช่วงเทศกาล โดยเชื่อมโยงกับกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และอาสาสมัครในชุมชน เน้นแนวทางการ คัดกรอง ดักเตือน ป้องปราม มากกว่าการจับกุมหรือบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด เพื่อสร้างพื้นที่เชิงบวกและความร่วมมือกับประชาชน การดำเนินงานได้รับการสนับสนุนจากส่วนกลางผ่านบันทึกความร่วมมือ (MOU) ระหว่างกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กับ สสส./สอจร. เพื่อร่วมกันขับเคลื่อนแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ซึ่งมุ่งลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตในอำเภอเสี่ยงภัย โดยเฉพาะในกลุ่มผู้ขับขี่จักรยานยนต์ การบูรณาการการทำงานใช้หลักการ 5ส 5ช โดย 5ส เป็นเครื่องมือวางแผนป้องกันอุบัติเหตุเชิงพื้นที่ และ 5ช เป็นแนวคิดการขับเคลื่อนแบบบูรณาการ



ภาพที่ 4.3 การดำเนินงานเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนโดยใช้กลยุทธ์ 5ส. 5ช.

ที่มา : พรทิพภา สุริยะ; ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ หัวหน้าสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ ภาคตะวันออก.

4.2.2 กลไกการสร้างการมีส่วนร่วมและการสื่อสารประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัย

ทางถนน

จากข้อมูลการสัมภาษณ์พบว่า สอจร. สำหรับช่องทางการสื่อสารเพื่อสร้างความตระหนักด้านความปลอดภัยทางถนนได้ใช้สื่อสังคมออนไลน์เป็นหลัก ได้แก่ Facebook สอจร. ภาควิชาวันออก, Line สอจร. ภาควิชาวันออก รวมถึง Line ของหน่วยงานระดับจังหวัด ทำให้ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของประชาชนใน 3 มิติ

มิติที่ 1 การสร้างแรงกระเพื่อมระดับพื้นที่ ภาควิชาท้องถิ่นสร้างกติกาสวมหมวกและแรงกดดันทางสังคม ภาควิชาสถานศึกษาปลูกฝังวินัยและส่งผลต่อครอบครัว และ สถานประกอบการสร้างมาตรการองค์กรที่เข้มงวด

มิติที่ 2 การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่เป็นรูปธรรม เห็นได้จากอัตราการใส่หมวกกันน็อกที่เพิ่มขึ้นจาก 43% เป็น 67% ในบางจังหวัด เช่น จังหวัดตราด การลดลงของการจับกุมเมาแล้วขับ และการปรับปรุงจุดเสี่ยงต่างๆ

มิติที่ 3 บทเรียนสำคัญจากการมีส่วนร่วมภาคี การเปลี่ยนพฤติกรรมไม่เกิดจากกฎหมายเพียงอย่างเดียว แต่เกิดจากสภาพแวดล้อมทางสังคมที่มีแบบอย่าง เมื่อผู้นำชุมชนแสดงพฤติกรรมที่ดี ประชาชนจะเลียนแบบได้ง่ายกว่าการถูกบังคับ

กล่าวโดยสรุปภาคีเครือข่ายเป็นกลไกสำคัญที่เปลี่ยน การบังคับ ให้เป็นการมีวินัยโดยสมัครใจ ผ่านความเชื่อมโยงของครอบครัว โรงเรียน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และชุมชน หากสามารถส่งเสริมให้ต่อเนื่อง จะนำไปสู่ความยั่งยืนของพฤติกรรมปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของประชาชนในระยะยาว

4.2.3 นวัตกรรมและแนวปฏิบัติที่ดีในการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน

จากการศึกษาข้อมูลและการสัมภาษณ์พบว่า สอจร. มีแนวทางเพื่อลดพฤติกรรมเสี่ยงได้แก่ (1) การลดความประมาท ผ่านการรณรงค์เฉพาะจุดและเฉพาะกลุ่ม โดยมุ่งเน้นการสร้าง ความตระหนักให้กับกลุ่มเสี่ยงเฉพาะ เช่น ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่ในช่วงเทศกาล และผู้ขับขี่ที่มีประวัติการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งการรณรงค์จะใช้วิธีการเข้าถึงที่แตกต่างกันตามลักษณะของแต่ละกลุ่ม (2) การลดความสามารถในการขับขี่ยานยนต์เนื่องจากสภาพร่างกายไม่พร้อม โดยเฉพาะการรณรงค์ ง่วงไม่ขับผ่านสถานประกอบการและนิคมอุตสาหกรรม เนื่องจากพนักงานที่ทำงานเป็นกะหรือทำงาน ล่วงเวลามักมีปัญหาความเหนื่อยล้าซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ การรณรงค์จึงเน้น การสร้างความรู้ความเข้าใจและมาตรการภายในองค์กรเพื่อป้องกันปัญหานี้ (3) การลดอุบัติเหตุจากการ ไม่ชำนาญเส้นทาง ด้วยการให้เวทีชุมชนในการทำแผนที่จุดเสี่ยงท้องถิ่นและแก้ไขจุดเสี่ยงแบบ มีส่วนร่วม รวมถึงการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ เช่น แอปพลิเคชัน Smart Accident Traffic ของ

จังหวัดสระแก้ว ที่ช่วยให้ผู้เดินทางผ่านสามารถรู้จุดเสี่ยงล่วงหน้าและวางแผนการเดินทางได้อย่างปลอดภัยยิ่งขึ้น (4) การลดพฤติกรรมไม่เคารพกฎจราจร โดยเฉพาะการไม่ใช้หมวกกันน็อคและการขับด้วยความเร็วเกินกำหนด ผ่านการขับเคลื่อนมาตรการ หมวกกันน็อค 100% กับเด็ก เยาวชน และพนักงานในสถานประกอบการและนิคมอุตสาหกรรม นอกจากนี้ยังมีการตั้งด่านชุมชนด้วยอาสาจราจรและผู้นำหมู่บ้าน เพื่อลดการพึ่งพาเฉพาะตำรวจ และการประสานงานกับสถานศึกษา โรงเรียน วัด และชุมชน ในการจัดระบบรณรงค์ตามช่วงเวลาที่มีความเสี่ยงสูง (5) การลดปัญหาการขาดวินัยจราจร ผ่านมาตรการองค์กรในสถานศึกษาและสถานประกอบการ รวมถึงการพัฒนาศูนย์เด็กเล็กเพื่อปลูกฝังจิตสำนึกวินัยจราจรตั้งแต่วัยเยาว์ ซึ่งเป็นการสร้างรากฐานความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนในระยะยาว

ทั้งนี้ หลักการสำคัญที่ สอจร. นำมาใช้คือแนวคิด Behavioral Change from Inside Out ที่มุ่งเน้นการเปลี่ยนพฤติกรรมจากความเข้าใจและความสมัครใจของคนในพื้นที่ โดยเชื่อมโยงกับกลไกท้องถิ่น เช่น องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น ชมรมผู้สูงอายุ โรงเรียน โรงพยาบาล และอาสาจราจรหมู่บ้าน เพื่อให้เกิด พื้นที่เรียนรู้ความปลอดภัย ทั้งในบ้าน โรงเรียน และชุมชน ซึ่งจะส่งผลให้การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมมีความยั่งยืนของครอบครัวและชุมชนในพื้นที่

นอกจากนี้ ยังมีแนวปฏิบัติที่ดี (Best Practice) หรือโครงการต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนที่ประสบความสำเร็จและสามารถเป็นตัวอย่างให้กับพื้นที่อื่น ๆ ได้แก่

- มาตรการองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนในนิคมอุตสาหกรรมและสถานประกอบการในภาคตะวันออก: นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด (ระยอง) และ International N&H (Thailand) Co., Ltd. บริษัทไทยยามาฮา บริษัทไทยฮอนด้า

- จังหวัดสระแก้ว การจัดการข้อมูล 3 ฐาน, โครงการ ศปถ.สัญจร สร้างการตื่นตัว ขับขี่ ขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนไปด้วยกัน ROAD SAFETY ALERT จังหวัดสระแก้ว

- จังหวัดสมุทรปราการ การแก้ไขปัญหาและป้องกันอุบัติเหตุชนท้ายรถบรรทุก จังหวัดสมุทรปราการ

- จังหวัดตราด สภากาแฟยามเช้า นำทีมโดยทีม สอจร.จังหวัดตราด สร้างภาคีเครือข่ายพูดคุยเสวนาอย่างไม่เป็นทางการ ในประเด็นปัญหาอุบัติเหตุจราจรในจังหวัด และหาแนวทางการป้องกันแก้ไข มีการติดตามผลลัพธ์การเปลี่ยนแปลง

- โครงการ 1 ตำบล 1 โรงเรียน ทีม สอจร.จังหวัดตราดสนับสนุนการดำเนินงานร่วมกับอำเภอเมืองตราด

- จังหวัดฉะเชิงเทรา การแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ โดยปรับทางลาดชัน จุดตัดทางรถไฟ ปิดจุดลักผ่าน 2 จุด และติดตั้งเครื่องกั้นถนนชนิดขาอัตโนมัติบริเวณจุดตัดทางรถไฟ

4.3 ปัญหาและอุปสรรคในการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน

จากการสัมภาษณ์ พบว่าศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนมีปัญหาอุปสรรคไปในทิศทางเดียวกันในระดับต่าง ๆ ทั้งระดับอำนวยการของกองบัญชาการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ระดับจังหวัด และระดับอำเภอ รวมถึงหน่วยงานสนับสนุน การป้องกันอุบัติเหตุจากระดับจังหวัด ภาคตะวันออก (สอจร.ภาคตะวันออก) ซึ่งผู้วิจัยได้จำแนก ปัญหาอุปสรรค ข้อจำกัด รวมถึงข้อเสนอแนะดังนี้

4.3.1 ปัญหา อุปสรรค หรือข้อจำกัด

4.3.1.1 ด้านการบริหารจัดการและกลไกองค์กร

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความเห็นตรงกันว่า ยังขาดความต่อเนื่อง ในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน และเน้นหนักเฉพาะช่วงเทศกาล นอกจากนี้ ระดับจังหวัด ยังขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนได้ไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควรเนื่องด้วยภารกิจนอกเหนือจาก ด้านความปลอดภัยทางถนนยังมีการกิจอื่น ๆ ภายในสำนักงาน หรือการเปลี่ยนแปลงผู้บริหารหรือ บุคลากรในองค์กรทำให้ขาดความต่อเนื่องในการดำเนินการ สำหรับระดับอำเภอ เผชิญปัญหาเรื่อง ข้อสั่งการจากจังหวัดที่กระชั้นชิด โดยเฉพาะคำสั่งที่ลงมาในช่วงวันหยุดหรือก่อนเทศกาล ทำให้ไม่มี เวลาเพียงพอในการจัดทำแผนหรือขับเคลื่อนภารกิจอย่างเหมาะสม กลายเป็นภาระเพิ่มเติมให้กับ เจ้าหน้าที่ซึ่งต้องดูแลงานอื่นอยู่ก่อนแล้ว ความไม่ชัดเจนในหน้าที่ ความซ้ำซ้อนของบทบาท ส่งผลต่อ ศักยภาพของการดำเนินงานในทุกระดับ และด้านชุมชนยังพบปัญหาเรื่องการปฏิบัติงานในพื้นที่ ซึ่งมักจัดตั้งเพื่อให้เป็นไปตามคำสั่งมากกว่าการปฏิบัติงานที่ด้านอย่างสม่ำเสมอ

4.3.1.2 ด้านการจัดการข้อมูลและสารสนเทศ

ระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุ e-Report โดยการรวบรวมข้อมูลจาก หน่วยงาน ตำรวจ สาธารณสุข และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ แต่ยังพบปัญหาเรื่อง ความไม่สอดคล้องของข้อมูลระหว่างหน่วยงาน ทำให้การวิเคราะห์แนวโน้มและการวางแผนในระดับ พื้นที่คลาดเคลื่อน นอกจากนี้ ข้อมูลบางส่วนยังไม่เป็นปัจจุบัน โดยเฉพาะข้อมูลจากกรณีบาดเจ็บ เล็กน้อยที่ประชาชนไม่เข้ารับการรักษา ทำให้ไม่ถูกบันทึกเข้าสู่ระบบ สำหรับระดับจังหวัด ผู้บันทึก ข้อมูลต้องมีความเข้าใจในพื้นที่ เนื่องจากมีการปิดหมุดของสถานที่เกิดเหตุในกรณีอำเภอกรอกข้อมูล ไม่ครบ ซึ่งหากไม่ชำนาญอาจทำให้เกิดความล่าช้า และข้อผิดพลาดในการกรอกข้อมูล ขณะที่ระดับ อำเภอขาดบุคลากรด้านกรอกข้อมูลโดยตรง ต้องอาศัยการรายงานจากเจ้าหน้าที่ในภารกิจอื่น ซึ่งไม่สามารถจัดการข้อมูลอย่างเป็นระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้ต้องเร่งพัฒนาการอบรม บุคลากรเน้นทักษะทางเทคโนโลยี และการสร้างระบบสารสนเทศที่เชื่อมโยงและเป็นเอกภาพมากขึ้น

4.3.1.3 ด้านงบประมาณและบุคลากร

ปัญหางบประมาณและบุคลากรในการดำเนินงานทุกระดับ โดยเฉพาะระดับจังหวัดและอำเภอที่เป็นหน่วยงานในการดำเนินกิจกรรม พบว่างบประมาณที่ได้รับไม่เพียงพอกับการกิจ โดยเฉพาะในช่วงเทศกาล เช่น ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่ อุปกรณ์ตรวจสอบ และสื่อประชาสัมพันธ์ ทำให้การวางแผนระยะยาวเป็นไปได้ยาก สำหรับระดับอำเภอ เจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัยทางถนนมักต้องปฏิบัติหน้าที่อื่นควบคู่กันไป เช่น งานของกรมการปกครอง ส่งผลให้ไม่สามารถเน้นงานความปลอดภัยทางถนนได้อย่างเต็มที่ ทั้งนี้ ต้องมีการจัดสรรทรัพยากรอย่างเหมาะสมต่อภารกิจ จะทำให้ดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4.3.1.4 ด้านการบังคับใช้กฎหมาย

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความเห็นตรงกันในเรื่องปัญหาด้านการบังคับใช้กฎหมาย ได้แก่ (1) ปัญหาการขาดการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดและจริงจัง การนำไปสู่การปฏิบัติในพื้นที่ยังขาดความเข้มงวดและความต่อเนื่องที่เพียงพอ ส่งผลให้ประชาชนไม่เกรงกลัวต่อการฝ่าฝืนกฎจราจร และไม่สามารถช่วยยับยั้งพฤติกรรมเสี่ยงได้อย่างมีประสิทธิภาพ (2) ปัญหาการเข้าถึงให้กับนักท่องเที่ยวทั้งไทยและชาวต่างชาติ ซึ่งยังมีช่องโหว่สำคัญในการตรวจสอบและควบคุมทั้งผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ ขาดการกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยและความรับผิดชอบที่ชัดเจน รวมถึงไม่สามารถตรวจสอบประวัติและคุณสมบัติของผู้เช่าอย่างเข้มงวด (3) ปัญหากฎหมายสำหรับชาวต่างชาติที่ยังไม่มีความชัดเจนและเข้มงวดเพียงพอ ซึ่งนักท่องเที่ยวต่างชาติมักมองประเทศไทยเป็นประเทศที่เสรีไม่เข้มงวดของกฎหมายจราจร ทำให้เพิกเฉยต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรและไม่สวมหมวกกันน็อก ซึ่งไม่มีกลไกการควบคุมและลงโทษที่มีประสิทธิภาพสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติโดยเฉพาะ (4) คือปัญหาการระเบียบและกลไกการดำเนินงานของด่านชุมชนที่ยังไม่มีความเข้มงวด และไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายได้เนื่องจากด่านชุมชนจะปฏิบัติหน้าที่เฉพาะที่มีการลงพื้นที่ที่มีการตรวจเพื่อรายงานผู้บังคับบัญชา และไม่สามารถสร้างความเกรงกลัวหรือยับยั้งพฤติกรรมเสี่ยงได้จริง เนื่องจากเป็นคนในพื้นที่ด้วยกัน

4.3.2 แนวทางการปรับปรุงแก้ไข

4.3.2.1 การมีเจ้าหน้าที่เฉพาะด้านและระบบสนับสนุนต่อเนื่องในทุกระดับ

ผู้ให้สัมภาษณ์ในระดับจังหวัดและอำเภอเสนอให้มีการแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบงานด้านความปลอดภัยทางถนนโดยเฉพาะและเพื่อให้เกิดความต่อเนื่องด้านความปลอดภัยทางถนน พร้อมจัดให้มีการพัฒนาศักยภาพด้านการบริหารแผน การใช้ข้อมูล และการสื่อสารสาธารณะ เพื่อเสริมสร้างความเป็นมืออาชีพ และลดภาระงานที่กระจายอยู่ในหน่วยงานที่ไม่ใช่ภารกิจหลัก อันเป็นอุปสรรคสำคัญของการขับเคลื่อนงานในปัจจุบัน

4.3.2.2 การจัดสรรงบประมาณตามพื้นที่ความเสี่ยง

ผู้ให้สัมภาษณ์ในระดับจังหวัดและอำเภอมีข้อเสนอแนะในการจัดสรรงบประมาณโดยพิจารณาจากความเสี่ยงด้านพื้นที่ เช่น อัตราการเกิดอุบัติเหตุ ความหนาแน่นของการจราจร หรือการเป็นแหล่งท่องเที่ยว และควรมีงบประมาณที่สามารถเบิกจ่ายได้อย่างรวดเร็ว ลดขั้นตอนของกระบวนการราชการในช่วงเทศกาลหรือสถานการณ์ฉุกเฉิน เพื่อให้มาตรการตอบสนองทันต่อเหตุการณ์จริง

4.3.2.3 การบูรณาการเทคโนโลยีและระบบสารสนเทศเชิงพื้นที่

ข้อเสนอแนะจากระดับอำนาจการของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และจังหวัดให้สัมภาษณ์ไปในทิศทางเดียวกันว่าควรพัฒนาแพลตฟอร์มข้อมูลกลางที่เชื่อมโยงข้อมูลจากตำรวจ สาธารณสุข และบริษัทประกันภัย รวมถึงการใช้เทคโนโลยีเชิงรุก เช่น กล้อง AI ตรวจจับความเร็ว IoT ติดตามพฤติกรรมเสี่ยง และระบบวิเคราะห์แนวโน้มอุบัติเหตุ เพื่อให้การวางแผนมีความแม่นยำและตอบสนองต่อความเสี่ยงได้อย่างเป็นระบบมากขึ้น

4.3.2.4 การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยผ่านกิจกรรมชุมชนและการเรียนรู้ร่วมกัน

ข้อเสนอแนะจากระดับจังหวัดและระดับอำเภอนั้นให้ใช้เวทีชุมชนเป็นเครื่องมือสำคัญในการถ่ายทอดแนวคิดความปลอดภัย เช่น ผ่านการจัดกิจกรรมในงานประเพณี การประชุมหมู่บ้าน การฝึกอบรมจิตอาสา และการทำกิจกรรมร่วมกับสถานศึกษา เพื่อให้เกิดการปลูกฝังพฤติกรรมที่ปลอดภัย และทำให้ความปลอดภัยกลายเป็นเรื่องใกล้ตัวมากกว่าการรณรงค์จากส่วนกลางเพียงอย่างเดียว

4.3.2.5 การกระตุกจิตสำนึกของประชาชนผ่านกลยุทธ์ทางอารมณ์และสังคม

ข้อเสนอส่วนใหญ่มีความสอดคล้องตรงกันว่าการให้ประชาชนตระหนักถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ทำอย่างไรจึงจะสามารถลดกระชากความรู้สึกร่วมกันในเรื่องความปลอดภัยทางถนนมากกว่าการประชาสัมพันธ์เพียงอย่างเดียว รวมทั้งตระหนักว่าการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรไม่ใช่เพียงเรื่องส่วนตัว แต่ส่งผลกระทบต่อครอบครัวและชุมชนโดยรวม ยกตัวอย่างคำสัมภาษณ์ของรองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ดังนี้

“เรื่องความปลอดภัยทางถนน เป็นเรื่องที่ทำยาก ทำทนาย เพราะศูนย์ความปลอดภัยทางถนนไม่สามารถ กระตุกความรู้สึกของสังคม ลดกระชากความสนใจ และหาจุดร่วมกันในการแก้ไขปัญหาร่วมกันได้เหมือนสาธารณภัยอื่น เช่น อุทกภัย แผ่นดินไหว เนื่องจากความปลอดภัยทางถนนถูกมองว่าเป็นเรื่องของปัจเจกบุคคล”⁹

4.3.2.6 การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด

ข้อเสนอด้านกฎหมายเป็นประเด็นที่ผู้ให้สัมภาษณ์ในระดับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนทั้ง 3 ระดับ รวมถึงหน่วยงาน สอจร. มีความเห็นสอดคล้องกันว่าควรมีการบังคับใช้กฎหมายที่จริงจังและสม่ำเสมอโดยเฉพาะในพฤติกรรมเสี่ยงหลัก ได้แก่ การดื่มแล้วขับ การไม่สวมหมวกกันน็อค และการใช้ความเร็วเกินกำหนด ทั้งนี้ควรมีการปรับปรุงบทลงโทษให้มีความชัดเจน นอกจากนี้ในระดับอำนวยการโดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยยังมีข้อเสนอให้จัดตั้งหน่วยเคลื่อนที่เร็วเพื่อที่สามารถตรวจวัดแอลกอฮอล์ในพื้นที่เสี่ยงในช่วงเทศกาล พร้อมทั้งสามารถประสานส่งกลับบ้านผู้เมาแล้วขับได้โดยตรง เพื่อลดการเกิดเหตุในช่วงที่มีในพื้นที่ต่างจังหวัดที่มีการจัดงานเทศกาลใหญ่ ๆ

⁹ รองอธิบดีป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ด้านปฏิบัติการ, สัมภาษณ์โดย ธนาภรณ์ สุรวิสัย, กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 26 พฤษภาคม 2568.

4.4 วิเคราะห์ผลการศึกษาภาพรวมของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

4.4.1 วิเคราะห์กลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

4.4.1.1 กลไกการขับเคลื่อนระดับนโยบาย

กลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในระดับนโยบาย คือ คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ หรือ นปถ. ซึ่งทำหน้าที่ในฐานะกลไกระดับสูงสุดที่มีอำนาจในการกำหนดนโยบาย กำกับทิศทาง และเสนอแนวทางเชิงยุทธศาสตร์ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศ โดยบทบาทสำคัญของ นปถ. ได้แก่ (1) การกำหนดนโยบายระดับชาติด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน (2) การให้ความเห็นชอบแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ยุทธศาสตร์ และแผนงานที่เกี่ยวข้อง (3) การออกประกาศ คำสั่ง หรือแนวทางปฏิบัติตามระเบียบที่เกี่ยวข้อง และ (4) การเสนอข้อเสนอนะต่อนายกรัฐมนตรี และคณะรัฐมนตรี ซึ่งทำให้กลไกระดับนโยบายสามารถกำกับและสนับสนุนการดำเนินงานของกลไกระดับอำนวยการและปฏิบัติการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ความสำคัญและความต่อเนื่องของการขับเคลื่อนนโยบายในระดับชาติมีความต่อเนื่องจากงานวิจัยของเมธาวิชช์ พัฒนะกิตติพงษ์¹⁰ ที่ศึกษาผลการดำเนินงานตามนโยบายรัฐบาลในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ตั้งแต่มีการจัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (พ.ศ. 2546 – ปัจจุบัน) ซึ่งแสดงให้เห็นถึงการพัฒนานโยบายอย่างต่อเนื่องและบทบาทสำคัญของกลไกระดับนโยบายในการขับเคลื่อนมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลที่มีความเสี่ยงสูง นอกจากนี้ คณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 และให้การสนับสนุนเป้าหมายทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนตามท้องคการสหประชาชาติกำหนด โดยมีเป้าหมายลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือครึ่งหนึ่งภายในปี 2573 เพื่อบูรณาการการดำเนินงานจากทุกภาคส่วน และให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเป็นกลไกหลักในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงวิสัยทัศน์ระยะยาวและความมุ่งมั่นของระดับนโยบายในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นระบบ ทั้งนี้ สามารถอภิปรายเชื่อมโยงกับ

¹⁰ เมธาวิชช์ พัฒนะกิตติพงษ์, “ศึกษาผลการดำเนินงานตามนโยบายรัฐบาลในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ตั้งแต่มีการจัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (พ.ศ. 2546 - ปัจจุบัน) กรณีศึกษา : กองบังคับการตำรวจนครบาล 2,” (การค้นคว้าอิสระ รัฐศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาการเมืองการปกครอง สำหรับนักบริหาร คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2559), บทคัดย่อ.

แนวคิด Intergovernmental Relations (IGRs) ในมิติของการจัดการนโยบายแบบบูรณาการ ซึ่งเป็นการกำหนดนโยบายที่สามารถตอบสนองการปฏิบัติในระดับพื้นที่ โดย นปถ. ทำหน้าที่เป็น กลไกเชิงนโยบายที่สร้างกรอบแนวคิดและเป้าหมายร่วมให้กับหน่วยงานทุกระดับได้ดำเนินการไปใน ทิศทางเดียวกัน อีกทั้งยังมีบทบาทเชิงยุทธศาสตร์ในการประสานนโยบายระหว่างหน่วยงานรัฐ ที่มีอำนาจหน้าที่ทับซ้อนหรือเกี่ยวข้องกันหลายกระทรวง เช่น กระทรวงมหาดไทย กระทรวง สาธารณสุข กระทรวงคมนาคม กระทรวงศึกษาธิการ และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ อธิบาย ได้ผ่านกรอบของ Intergovernmental Management (IGM)¹¹ ซึ่งมองว่าองค์กรในระดับสูง ต้องสามารถบริหารภารกิจร่วม โดยสร้างการเชื่อมโยงทางนโยบายให้ชัดเจน มีการแบ่งปันทรัพยากร และสนับสนุนกลไกในระดับปฏิบัติการอย่างเป็นระบบ เช่น การอนุมัติงบประมาณรายปีผ่านแผน แม่บท หรือการเร่งรัดให้หน่วยงานต่าง ๆ ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีในช่วงเทศกาล ซึ่งแสดงถึงบทบาทของ นปถ. ในการจัดการเชิงยุทธศาสตร์ในฐานะผู้ควบคุมทิศทางไม่ใช่เพียง แค่ผู้จัดสรรทรัพยากร

4.4.1.2 กลไกขับเคลื่อนระดับอำนาจการ

กลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนนในระดับ อำนาจการ เป็นระดับที่เชื่อมโยงนโยบายระดับนโยบายและการปฏิบัติในระดับพื้นที่ โดยระดับ อำนาจการ ได้แก่ ศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนน ส่วนกลาง ศูนย์อำนาจการความปลอดภัย ทางถนนจังหวัด และ ศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ ในการบริหารจัดการเชิงยุทธศาสตร์ ประสานแผนงาน บูรณาการงบประมาณ และติดตามผลการ ดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ศูนย์อำนาจการความปลอดภัย ทางถนนในระดับอำนาจการ มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นผู้อำนาจการและประธาน กรรมการ โดยมีอำนาจหน้าที่หลักในการจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย แผนแม่บท ยุทธศาสตร์ แผนปฏิบัติการ รวมถึงบูรณาการแผนงานและงบประมาณกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ยังทำหน้าที่อำนาจการ กำกับ ติดตาม เร่งรัด และประเมินผลการดำเนินงานของกลไกในระดับพื้นที่ อย่างต่อเนื่อง ซึ่งสะท้อนถึงบทบาทของศูนย์ระดับอำนาจการในฐานะแกนกลางการบริหารจัดการ ของระบบความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ ความสำคัญของกลไก

¹¹ อัมพร อารังลักษณ์ และคณะ, *การบริหารปกครองสาธารณะ (Public Governance): การบริหารรัฐกิจในศตวรรษที่ 21* (กรุงเทพฯ: คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2553), 80-81.

ระดับอำนาจการในการถ่ายทอดนโยบายสู่การปฏิบัติสอดคล้องกับงานวิจัยของเมธาศิษฐ์ พัฒนะกิตติพงษ์¹² ที่ศึกษาผลการดำเนินงานตามนโยบายรัฐบาลในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ตั้งแต่มีการจัดตั้งศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนน โดยพบว่าการดำเนินงานของศูนย์อำนาจการมีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ทำให้เห็นถึงความจำเป็นของกลไกระดับกลางที่สามารถเชื่อมโยงและสนับสนุนการดำเนินงานในระดับพื้นที่ได้อย่างเป็นระบบ

กลไกขับเคลื่อนระดับอำนาจการสามารถอธิบายได้ผ่านกรอบแนวคิดของการบริหารจัดการความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานรัฐ (Intergovernmental Management: IGM) ซึ่งเน้นการบริหารความร่วมมือและการบูรณาการภารกิจที่ทับซ้อนระหว่างหน่วยงานต่างระดับและต่างภารกิจ โดยเฉพาะในมิติของการบริหารจัดการเชิงยุทธศาสตร์ และการอำนาจการร่วมที่ไม่ได้ขึ้นอยู่กับอำนาจสั่งการเพียงฝ่ายเดียว แต่ต้องมีการประสานงาน และอำนวยความสะดวกให้เกิดการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งมีความเชื่อมโยงกับ Network Governance ซึ่งเป็นการทำงานในระบบเครือข่ายที่ต้องอาศัยความสัมพันธ์ ความเชื่อมั่น และความรับผิดชอบร่วมกันในการขับเคลื่อนนโยบาย โดยกลไกระดับอำนาจการเป็นจุดเชื่อมระหว่างผู้กำหนดนโยบาย (ระดับนโยบาย) กับผู้ปฏิบัติงานจริงในพื้นที่ (ระดับปฏิบัติการ) ผ่านการสื่อสารสองทาง การสนับสนุนทางเทคนิค และการกำกับเชิงกลยุทธ์ ซึ่งส่งผลให้แผนงานและมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิผล ลักษณะการทำงานแบบบูรณาการของระดับอำนาจการยังสอดคล้องกับงานวิจัยของมูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย¹³ ที่ศึกษาการดำเนินการมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับท้องถิ่นให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ของแผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนน โดยมุ่งเน้นการลดช่องว่างในการทำงานระหว่างระดับจังหวัดและองค์กร

¹² เมธาศิษฐ์ พัฒนะกิตติพงษ์, “ศึกษาผลการดำเนินงานตามนโยบายรัฐบาลในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ตั้งแต่มีการจัดตั้งศูนย์อำนาจความปลอดภัยทางถนน (พ.ศ. 2546 - ปัจจุบัน) กรณีศึกษา : กองบังคับการตำรวจนครบาล 2,” (การค้นคว้าอิสระ รัฐศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาการเมืองการปกครอง สำหรับนักบริหาร คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2559), บทคัดย่อ.

¹³ มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, *การศึกษาเพื่อสนับสนุนการดำเนินการมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับท้องถิ่นให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ของแผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570* (กรุงเทพฯ: สำนักงานการวิจัยแห่งชาติ, 2566), บทคัดย่อ.

ปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงบทบาทสำคัญของระดับอำนาจในการสร้างการเชื่อมโยงและประสานงานระหว่างระดับนโยบายและระดับปฏิบัติการให้เกิดการขับเคลื่อนงานอย่างมีประสิทธิภาพและบรรลุเป้าหมายร่วมกัน

4.4.1.3 กลไกการขับเคลื่อนระดับปฏิบัติการ

กลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนนในระดับปฏิบัติการ ได้แก่ ศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปอ.อำเภอ) โดยมีนายอำเภอเป็นผู้อำนวยการ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นบางพื้นที่อาจจัดตั้งศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปอ.อปท.) ซึ่งมีผู้บริหาร อปท. เป็นประธาน โดยระดับอำเภอและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีบทบาทสำคัญในการบริหารจัดการงานความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่อย่างใกล้ชิด ได้แก่ การจัดทำแผนงาน โครงการ การป้องกันและลดอุบัติเหตุ การอำนวยความสะดวก การประสานการปฏิบัติงาน การเร่งรัดติดตามประเมินผล การส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชน ตลอดจนการจัดทำฐานข้อมูลและเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารด้านอุบัติเหตุทางถนน กลไกระดับปฏิบัติการมีลักษณะของการบริหารแบบกระจายอำนาจ โดยเฉพาะบทบาทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นซึ่งเป็นหน่วยงานใกล้ชิดกับชุมชนมากที่สุด เช่น การจัดตั้งจุดตรวจร่วมของศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนนอำเภอในช่วงเทศกาล โดยบูรณาการกับตำรวจ ท้องถิ่น สาธารณสุข และอาสาสมัคร เพื่อเฝ้าระวังพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ เช่น การดื่มแล้วขับ หรือไม่สวมหมวกกันน็อก ประสิทธิภาพของการดำเนินงานในระดับปฏิบัติการ ซึ่งงานวิจัยมีความสอดคล้องกับงานวิจัยของอำนาจ ราชบัณฑิต¹⁴ และมนัญชัย รูปด้า¹⁵ ในประเด็นการใช้กระบวนการมีส่วนร่วมจากหลายภาคส่วนเป็นกลไกหลักในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่ โดยให้ความสำคัญของการบูรณาการระหว่างหน่วยงานภาครัฐ เช่น ตำรวจ สาธารณสุข องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคประชาสังคม รวมถึงผู้นำชุมชน อาสาสมัคร และสถาบันการศึกษา โดยใช้ความได้เปรียบจาก ความใกล้ชิดกับพื้นที่และประชาชนในการออกแบบมาตรการที่เหมาะสมกับบริบทท้องถิ่น ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงการทำงานแบบเครือข่ายในแนวราบที่ต้องอาศัยความร่วมมือและการแลกเปลี่ยนทรัพยากร

¹⁴ อำนาจ ราชบัณฑิต, “รูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนโดยกระบวนการมีส่วนร่วมผ่านคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตในระดับอำเภอ (พชอ.) อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น,” *วารสารสำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 7 ขอนแก่น* 29, ฉ. 3 (กันยายน - ธันวาคม 2565): 101.

¹⁵ มนัญชัย รูปด้า, “การพัฒนาารูปแบบการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน อำเภอแม่จันคีรี จังหวัดขอนแก่น,” *วารสารอนามัยสิ่งแวดล้อม และสุขภาพชุมชน* 7, ฉ. 3 (กันยายน-ธันวาคม 2565): 208.

ระหว่างกันรวมทั้งสอดคล้องในด้านปัจจัยความสำเร็จ ได้แก่ ความเข้มแข็งของผู้นำและทีมงาน การพัฒนาศักยภาพบุคลากรอย่างต่อเนื่อง การเตรียมความพร้อมด้านทรัพยากรและอุปกรณ์ และการสร้างความร่วมมือของหน่วยงานต่าง ๆ ที่ร่วมกันวิเคราะห์สถานการณ์และหาแนวทางแก้ไขปัญหาย่อยๆก็ตาม งานวิจัยยังมีข้อจำกัดที่คล้ายกัน คือ ปัญหาทรัพยากรบุคคล งบประมาณ และอุปกรณ์ที่ไม่เพียงพอ ซึ่งเป็นอุปสรรคสำคัญที่จำเป็นต้องได้รับการแก้ไขเพื่อให้การดำเนินงานในระดับปฏิบัติการมีประสิทธิภาพ

การวิเคราะห์ความสอดคล้องกับแนวคิด Network Governance และ Intergovernmental Management (IGM) ในด้านการจัดการแบบแนวราบของกลไกระดับปฏิบัติการมีความสอดคล้องกับงานวิจัยของอำนาจ ราชบัณฑิต ที่ศึกษารูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนผ่านคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตในระดับอำเภอ (พชอ.) โดยพบว่าความสำเร็จเกิดจากความร่วมมือของเครือข่ายที่หลากหลาย ความเข้มแข็งของผู้นำและทีมงาน การพัฒนาบุคลากรอย่างต่อเนื่อง และการเตรียมความพร้อมด้านอุปกรณ์สนับสนุน ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงลักษณะของ Network Governance ที่เน้นการทำงานผ่านความสัมพันธ์แบบแนวราบและการพึ่งพาอาศัยกันระหว่างสมาชิกในเครือข่าย นอกจากนี้ งานวิจัยของมนัญชัย รูปด้า ที่ศึกษาการพัฒนากระบวนการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในอำเภอมัญจาคีรี ยังแสดงให้เห็นถึงความสำเร็จที่เกิดจากความร่วมมือของทีมสหวิชาชีพจากหลายภาคส่วน ทั้งการปกครอง ผู้นำชุมชน ตำรวจ และบุคลากรทางการแพทย์และสาธารณสุข ที่ร่วมกันวิเคราะห์สถานการณ์และหาแนวทางแก้ไขปัญหากล่าวโดยสรุปพบความสอดคล้องของประเด็นการใช้กระบวนการมีส่วนร่วมจากหลายภาคส่วนเป็นกลไกหลักในการแก้ไขปัญหา โดยให้ความสำคัญของการบูรณาการระหว่างภาครัฐ ภาคประชาสังคม และชุมชนท้องถิ่น ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิด Intergovernmental Management ที่มุ่งเน้นการประสานความร่วมมือข้ามหน่วยงานและภาคส่วน

สรุปจากการวิเคราะห์ผลการวิจัยเกี่ยวกับกลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ (พ.ศ. 2565 – 2567) พบว่าข้อค้นพบมีความเชื่อมโยงกับแนวคิดและทฤษฎี โดยอธิบายได้ใน 3 แนวคิด ได้แก่ แนวคิดการจัดการความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานรัฐ (Intergovernmental Relations: IGRs) การอภิบาลผ่านเครือข่าย (Network Governance) และแนวคิดระบบปลอดภัย (Safe System Approach) ดังนี้

ตารางที่ 4.1 วิเคราะห์ผลการวิจัยเปรียบเทียบเชื่อมโยงกับแนวคิดและทฤษฎี

แนวคิด	วิเคราะห์ผลจากการศึกษาวิจัย
การจัดการความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานรัฐ (Intergovernmental Relations: IGRs)	● ความสัมพันธ์แบบอำนาจทับซ้อน (Overlapping Authority Model) โดยการขับเคลื่อนของศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนน ไม่ได้ดำเนินในรูปแบบสายบังคับบัญชาแนวดิ่งเพียงอย่างเดียว แต่ต้องพึ่งพาการประสานงานและการเจรจาต่อรองข้ามระดับอย่างต่อเนื่อง ซึ่งสอดคล้องกับลักษณะของอำนาจและความรับผิดชอบที่ไม่สามารถแยกส่วนได้อย่างเด็ดขาดในทางปฏิบัติจริง ตัวอย่างเช่น การบูรณาการข้อมูลจากตำรวจ โรงพยาบาล และบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ต้องอาศัยการร่วมมือระหว่างหลายหน่วยงานโดยไม่มีหน่วยงานใดสามารถทำหน้าที่ได้อย่างเบ็ดเสร็จ
Network Governance	● การบริหารเชิงเครือข่ายในลักษณะแนวราบ พบว่ามีความสอดคล้องกับข้อค้นพบเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในระดับพื้นที่ ทั้งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กลุ่มอาสาสมัคร หน่วยงานเอกชน ตลอดจนภาคประชาสังคม โดยการขับเคลื่อนในพื้นที่ส่วนใหญ่เกิดจากการสร้างพันธมิตรความร่วมมือภายใต้เป้าหมายร่วมด้านความปลอดภัยทางถนน อาทิ การรณรงค์สวมหมวกกันน็อค การเฝ้าระวังจุดเสี่ยง และการให้บริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน ซึ่งสะท้อนว่าเครือข่ายมีบทบาทมากกว่าการเป็นเพียงกลไกสนับสนุน รวมทั้งเป็นผู้ขับเคลื่อนหลักร่วมกับภาครัฐ
Safe System Approach	● ศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนนดำเนินการภายใต้ความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นองค์รวมในทุกด้าน ทั้งคน ถนน ยานพาหนะ และสิ่งแวดล้อม ปรากฏในแผนของศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะในแผนงานที่เน้นการจัดการความเสี่ยงในเชิงป้องกัน เช่น การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด การปรับปรุงโครงสร้างถนน และการส่งเสริมพฤติกรรมปลอดภัยของผู้ใช้ถนน ทั้งนี้ ข้อค้นพบสะท้อนว่ากลไกของศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนน มีแนวโน้มสอดคล้องกับระบบปลอดภัย ซึ่งยังมีความท้าทายด้านงบประมาณและศักยภาพของบุคลากร

4.4.2 วิเคราะห์การจัดการความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานของรัฐ ของศูนย์อำนวยการ

ความปลอดภัยทางถนน

4.4.2.1 ความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานรัฐที่เป็นทางการ

(1) ความสัมพันธ์ตามโครงสร้างอำนาจหน้าที่ตามลำดับสายการบังคับบัญชา

เป็นความสัมพันธ์ระหว่างคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (นปถ.) กับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในระดับอำนวยการและระดับปฏิบัติการ โดยที่ นปถ. ทำหน้าที่กำหนดทิศทางนโยบายและยุทธศาสตร์ระดับชาติ ส่วนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ในระดับอำนวยการและปฏิบัติการดำเนินการตามนโยบายและรายงานผลการดำเนินงานกลับขึ้นมา ทำให้เห็นถึงความสัมพันธ์ในเชิงการควบคุมและสั่งการที่เป็นทางการอย่างชัดเจน

(2) ความสัมพันธ์เชิงภารกิจ

การดำเนินงานศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ของหน่วยงานของรัฐต่างระดับและต่างภารกิจต้องประสานความร่วมมือกันโดยยึดโยงกับภารกิจหรือหน้าที่เฉพาะของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับเป้าหมายร่วม คือ การลดอุบัติเหตุทางถนน แม้แต่ละหน่วยงานจะอยู่ต่างกระทรวง มีงบประมาณ บุคลากร และเป้าหมายเฉพาะของตนเอง แต่ในทางปฏิบัติจำเป็นต้องปรับแผนงานให้สอดคล้องประสานกันตามหน้าที่หลักเพื่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์ทางนโยบายอย่างในภาพรวมของประเทศ ตัวอย่างความสัมพันธ์เชิงภารกิจที่ชัดเจน คือ ความร่วมมือระหว่างสำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงสาธารณสุข และกระทรวงมหาดไทย ในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ โดยตำรวจมีภารกิจหลักในการตั้งจุดตรวจ ควบคุมพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ เช่น การดื่มแล้วขับและไม่สวมหมวกกันน็อค ขณะที่กระทรวงสาธารณสุขรับผิดชอบการจัดเตรียมระบบการแพทย์ฉุกเฉินในกรณีเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงการรวบรวมข้อมูลผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต ส่วนกระทรวงมหาดไทยในฐานะผู้กำกับดูแลศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เป็นผู้ประสานแผนงาน กำหนดทิศทางปฏิบัติการและจัดสรรทรัพยากรในระดับพื้นที่ผ่านผู้ว่าราชการจังหวัดและนายอำเภอ นอกจากนี้ ยังมีการดำเนินงานร่วมกันระหว่างกรมทางหลวง (กระทรวงคมนาคม) กับกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น (กระทรวงมหาดไทย) ในการปรับปรุงจุดเสี่ยงบนถนน โดยกรมทางหลวงมีภารกิจหลักด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การติดตั้งป้ายเตือนและเครื่องหมายจราจร ขณะที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีหน้าที่ดูแลถนนในความรับผิดชอบ รวมถึงรณรงค์สร้างจิตสำนึกในชุมชน

(3) ความสัมพันธ์ด้านกฎหมายและนโยบาย

เป็นความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานของรัฐที่เกิดขึ้นจากการบังคับใช้กฎหมาย ระเบียบ มติคณะรัฐมนตรี หรือแผนยุทธศาสตร์ของรัฐที่มีผลทางกฎหมายและทางนโยบาย ซึ่งกำหนดกรอบบทบาท อำนาจหน้าที่ และภารกิจที่แต่ละหน่วยงานต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับเป้าหมายของรัฐ ในกรณีของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ยกตัวอย่าง การจัดตั้ง คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (นปถ.) ซึ่งเป็นกลไกระดับนโยบายที่จัดตั้งตามมติคณะรัฐมนตรี ซึ่งกำหนดให้มีอำนาจในการเสนอแนะ ยุทธศาสตร์ แผนแม่บท และแนวทางการดำเนินงานแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งกำกับและติดตามการดำเนินงาน โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นประธาน ซึ่งส่งผลให้กระทรวงมหาดไทยมีบทบาทตามกรอบกฎหมายในการกำกับดูแลศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในทุกๆ ระดับ อีกตัวอย่างถัดไปคือ การบูรณาการตาม แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2566 – 2570 ซึ่งเป็นเครื่องมือเชิงนโยบายที่กำหนดบทบาทของหน่วยงานต่าง ๆ อย่างชัดเจน เช่น ให้กระทรวงศึกษาธิการดำเนินการด้านความรู้และพฤติกรรมจราจรในเด็กและเยาวชน ให้กระทรวงคมนาคมดูแลโครงสร้างพื้นฐาน ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายจราจร และให้กระทรวงสาธารณสุขพัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน ข้อกำหนดในแผนแม่บทนี้เป็นพันธะทางนโยบายที่แต่ละหน่วยต้องนำไปปรับแผนการดำเนินงานของตนเองให้สอดคล้อง และรายงานผลต่อศูนย์อำนวยการในภาพรวม

4.4.2.2 ความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานรัฐในเชิงปฏิบัติการ

(1) ความสัมพันธ์เชิงการประสานการปฏิบัติงาน

เป็นความร่วมมือของหน่วยงานภาครัฐในระดับปฏิบัติการที่ต้องทำงานร่วมกันในพื้นที่จริงโดยมีเป้าหมายร่วมอย่างชัดเจน โดยไม่จำกัดเพียงการประสานงานผ่านเอกสารหรือแผนงานเท่านั้น แต่เน้นการลงมือทำร่วมกันอย่างเป็นรูปธรรมในระดับพื้นที่ ในกรณีของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน มีความสัมพันธ์ของการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ในช่วงเทศกาลที่มีความเสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยเน้นหนักในช่วงปีใหม่และสงกรานต์ ตัวอย่างที่ชัดเจนของความสัมพันธ์เชิงการประสานการปฏิบัติงาน เช่น การที่ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) ทำงานร่วมกับตำรวจ สาธารณสุข องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคประชาสังคม ในการจัดตั้งจุดตรวจร่วม จุดบริการประชาชน และการจัดชุดเคลื่อนที่เร็วในช่วงเทศกาล โดยเฉพาะในพื้นที่เสี่ยง เช่น บริเวณทางโค้ง ทางแยก ถนนสายรอง ซึ่งมักเกิดอุบัติเหตุบ่อย ทั้งนี้แต่ละหน่วยมีบทบาทเฉพาะ เช่น ตำรวจทำหน้าที่ตรวจวัดแอลกอฮอล์และดำเนินคดี ผู้แทนจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้การสนับสนุนด้านงบประมาณและสถานที่ รวมทั้งบุคลากรสาธารณสุข

มีบทบาทในการดูแลเบื้องต้นผู้บาดเจ็บ และรวบรวมข้อมูลเพื่อส่งต่อไปยังศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด โดยในบางพื้นที่ยังพบการร่วมปฏิบัติงานนอกจากศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เช่น การตั้งชุดเฉพาะกิจดูแลผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ซึ่งมีอาสาสมัครป้องกันฝ่ายพลเรือน (อปพร.) อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.) และกลุ่มเยาวชนจิตอาสาเข้าร่วมทำหน้าที่ตรวจเตือนพฤติกรรมเสี่ยงก่อนเข้าพื้นที่จุดตรวจหลัก หรือการตั้งด่านชุมชนโดยประชาชนในพื้นที่มีส่วนร่วมภายใต้การสนับสนุนของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ ซึ่งต้องอาศัยการประสานงานในเชิงปฏิบัติเพื่อแบ่งบทบาท หน้าที่ และทรัพยากรร่วมกัน

(2) การแลกเปลี่ยนเปลี่ยนข้อมูล

ความสัมพันธ์เชิงแลกเปลี่ยนข้อมูล เป็นกระบวนการที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องส่งต่อ และใช้ข้อมูลร่วมกันเพื่อสนับสนุนการตัดสินใจ การวางแผน และการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะในบริบทของงานที่ต้องอาศัยข้อมูลจากหลายแหล่งและหลากหลายมิติ เช่น ในกรณีของการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งจำเป็นต้องอาศัยข้อมูลทั้งในเชิงพฤติกรรมผู้ใช้งาน สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุ และการตอบสนองด้านการแพทย์ฉุกเฉิน จากการวิจัยพบว่า ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้ดำเนินการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่าง 3 หน่วยงานหลักอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ โรงพยาบาล/กระทรวงสาธารณสุข และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด โดยข้อมูลจากตำรวจมักจะครอบคลุมในเรื่องพฤติกรรมเสี่ยง เช่น การไม่สวมหมวกกันน็อค หรือการเมาแล้วขับ ข้อมูลจากโรงพยาบาลเกี่ยวกับจำนวนและลักษณะของผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิต และข้อมูลจากบริษัทกลางฯ จากการเคลมประกัน อัตราค่าสินไหมทดแทน การเก็บข้อมูลในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนอำเภอจะรวบรวมข้อมูลรายวันจากหน่วยงานดังกล่าวเพื่อนำมาวิเคราะห์แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุแบบเรียลไทม์ และรายงานต่อคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในทุกวัน ช่วง 7 วันอันตราย เพื่อปรับปรุงมาตรการและแก้ไขในแต่ละพื้นที่จังหวัด

(3) การสนับสนุนทรัพยากร

ความร่วมมือระหว่างหน่วยงานรัฐที่ต่างฝ่ายต่างนำทรัพยากรของแต่ละหน่วยงาน ไม่ว่าจะเป็นงบประมาณ บุคลากร วัสดุอุปกรณ์ ยานพาหนะ หรือสถานที่มาใช้ร่วมกันเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามภารกิจร่วมที่มีเป้าหมายเดียวกัน ในบริบทของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในระดับพื้นที่ซึ่งมักประสบข้อจำกัดด้านทรัพยากร จากการศึกษาวิจัยพบว่าหน่วยงานในระดับอำเภอและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต้องอาศัยความร่วมมือในการสนับสนุนทรัพยากรจากหลายภาคส่วน เช่น กรณีของ ศูนย์อำนวยการ

ความปลอดภัยทางถนนอำเภอ ที่ไม่มีงบประมาณเพียงพอในการจัดกิจกรรมรณรงค์ในช่วงเทศกาล จึงประสานของงบประมาณสนับสนุนจากสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด ขณะเดียวกันก็ขอความร่วมมือจากตำรวจให้จัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกในการตั้งจุดตรวจ และประสานโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลให้ส่งเจ้าหน้าที่พยาบาลดูแลจุดบริการประชาชน นอกจากนี้ บางพื้นที่ยังได้รับการสนับสนุนเต็นท์ อาหาร และน้ำดื่มจากผู้ประกอบการในท้องถิ่น

(4) ความสัมพันธ์เชิงปฏิบัติการในการทำงานร่วมกัน

ความสัมพันธ์เชิงปฏิบัติการในการทำงานร่วมกันของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เน้นการมีส่วนร่วมในการวางแผน การดำเนินกิจกรรมร่วมกัน การทำงานร่วมกันเพื่อสร้างแนวทางปฏิบัติที่เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ และตอบสนองต่อเป้าหมายร่วม คือ การลดอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลที่มีความเสี่ยงสูง ในบริบทของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ความสัมพันธ์ในการทำงานร่วมกันปรากฏอย่างชัดเจนในระดับปฏิบัติการ ทั้งในศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ และศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยมีการประชุมร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โรงพยาบาล อาสาสมัครป้องกันภัยพลเรือน (อปพร.) อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.) โรงเรียน และกลุ่มจิตอาสา เพื่อระดมความเห็น วางแผนจัดกิจกรรม ปรับเปลี่ยนวิธีดำเนินงานให้เหมาะสมกับบริบทพื้นที่ เช่น สภาพถนน ประชากร และพฤติกรรมเสี่ยงที่แตกต่างกันไปในแต่ละชุมชน การบูรณาการการทำงานแสดงให้เห็นถึงการดำเนินงานแบบเครือข่าย การสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน มูลนิธิ และองค์กรต่างๆ แสดงให้เห็นถึงการยอมรับบทบาทของตัวแสดงที่หลากหลายในการแก้ไขปัญหาสาธารณะ การมีส่วนร่วมจากหลายภาคส่วนช่วยเพิ่มทรัพยากรในการดำเนินงานและความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนน ทำให้การดำเนินงานมีความครอบคลุมและมีมุมมองที่กว้างขึ้น ซึ่งเป็นการจัดการเครือข่ายที่เปิดกว้าง และเน้นการประสานพลังจากทุกภาคส่วน โดยเฉพาะในระดับพื้นที่

การดำเนินงานของศูนย์อำนวยความสะดวกภัยทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ได้อาศัยโครงสร้างการบริหารที่แบ่งเป็น 3 ระดับหลัก ได้แก่ ระดับนโยบาย ระดับอำนาจการ และระดับปฏิบัติการ พร้อมด้วยการสนับสนุนจากภาคีเครือข่าย ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ทำให้เกิดกลไกความร่วมมือแบบบูรณาการ โดยสามารถสรุปในรูปแบบตารางเพื่อแสดงภาพรวมกิจกรรม ตัวแสดง และบทบาทของภาคีเครือข่าย ดังนี้

ตารางที่ 4.2 ตารางสรุปกิจกรรม ตัวแสดงในเครือข่าย และบทบาทของภาคีแต่ละฝ่ายของการดำเนินงานศูนย์อำนวยความสะดวกภัยทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์

กิจกรรม/ การดำเนินงาน	ตัวแสดงในเครือข่าย	บทบาทของภาคีแต่ละฝ่าย
1. การจัดทำแผน บูรณาการป้องกันและ ลดอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาล และช่วงวันหยุดยาว	คณะกรรมการนโยบาย การป้องกันและลด อุบัติเหตุทางถนน แห่งชาติ (นปถ.)/ ศูนย์อำนวยความสะดวก ภัยทางถนน (ศปถ.)	กำหนดแผนบูรณาการป้องกันและลด อุบัติเหตุทางถนน โดยมีข้อสั่งการ และแนวทางช่วงเทศกาล ในช่วง 7 วัน อันตราย รวมทั้งบูรณาการกับหน่วยงาน ผ่านการประชุมคณะกรรมการ ศูนย์อำนวยความสะดวกภัยทางถนน ในแต่ละระดับ เตรียมข้อมูลสถิติ และวิเคราะห์ภาพรวม ติดตาม การดำเนินงานในพื้นที่เพื่อเตรียม ความพร้อมในช่วงเทศกาล
2. การแปลงแผน การดำเนินงานในระดับ จังหวัด	ผู้ว่าราชการจังหวัด / สำนักงานป้องกัน และบรรเทาสาธารณภัย จังหวัด	จัดตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวก ภัยทางถนนจังหวัดร่วมกับ หน่วยงานภาคส่วนต่าง ๆ และจัดทำ แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัย ทางถนน ป้องกันและลดอุบัติเหตุในพื้นที่
3. การดำเนินการระดับ อำเภอ	นายอำเภอ / องค์กร ปกครองส่วนท้องถิ่น	การจัดทำแผนปฏิบัติการ ด้านความปลอดภัยทางถนนอำเภอ ให้สอดคล้องกับแผนจังหวัด การประชุม มอบหมายงานให้หน่วยงานระดับพื้นที่ ดำเนินกิจกรรมจริง เช่น ตั้งด่าน ติดป้าย เตือนภัย รวบรวมข้อมูลในช่วงเทศกาลและ ลงข้อมูลในระบบ e-Report ของอำเภอ เพื่อเป็นข้อมูลในภาพรวมของจังหวัด

ตารางที่ 4.2 ตารางสรุปกิจกรรม ตัวแสดงในเครือข่าย และบทบาทของภาคีแต่ละฝ่ายของการดำเนินงาน ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ (ต่อ)

กิจกรรม/ การดำเนินงาน	ตัวแสดงในเครือข่าย	บทบาทของภาคีแต่ละฝ่าย
4. การตั้งด่านชุมชน	ฝ่ายปกครอง / องค์กร ปกครองส่วนท้องถิ่น / ชุมชน หรือ หมู่บ้าน / อาสาสมัคร / มูลนิธิ	การจัดตั้งจุดตรวจพื้นฐานโดยอาศัยกลไก ท้องถิ่น เช่น ผู้ใหญ่บ้าน บูรณาการงาน ร่วมกับตำรวจหรือเจ้าหน้าที่ในพื้นที่ สื่อสารข้อมูลกับศูนย์ส่วนกลางเมื่อพบเหตุ ผิดปกติ เพื่อสร้างวินัยจราจรผ่านการมีส่วน ร่วมของชุมชน
5. การประชาสัมพันธ์	กรมป้องกันและบรรเทา สาธารณภัย/ องค์กร ปกครองส่วนท้องถิ่น / สื่อท้องถิ่น / อาสาสมัคร / มูลนิธิ	การสร้างตระหนักรู้ด้าน ความปลอดภัยผ่านสื่อต่าง ๆ ผ่านสื่อ โทรทัศน์ วิทยุ และโซเชียลมีเดีย ระดับ ท้องถิ่นใช้หอกระจายข่าว เสียงตามสาย และไลน์หมู่บ้าน การให้ความรู้เรื่อง กฎหมายจราจรและพฤติกรรมเสี่ยง ถ่ายทอดเนื้อหาให้เหมาะกับกลุ่มเป้าหมาย ในแต่ละพื้นที่
6. การรายงานอุบัติเหตุ	ศปถ.อำเภอ > ศปถ.จังหวัด > ศูนย์ ปภ.เขต > ศปถ. (ส่วนกลาง)	การรายงานในระบบ e-Report ในช่วง เทศกาล พร้อมตรวจสอบความถูกต้องก่อน ส่งต่อระดับถัดไป วิเคราะห์สถิติเพื่อปรับ มาตรการแบบทันทีที่ เชื่อมโยงข้อมูล จากตำรวจภูธร สาธารณสุขจังหวัด และ บริษัทกลาง คัดกรองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด
7. การถอดบทเรียน หลังเทศกาล	ศปถ.จังหวัด / ศูนย์ ปภ.เขต / ศปถ. (ส่วนกลาง)	การประชุมวิเคราะห์ผลสัมฤทธิ์ของ มาตรการแต่ละพื้นที่ สังเคราะห์ปัญหาและ ข้อจำกัด สรุปแนวทางแก้ไขและข้อเสนอ เชิงนโยบาย รวบรวมตัวอย่างแนวปฏิบัติ ที่ดี (Best Practice) เพื่อขยายผล นำผลลัพธ์เสนอพัฒนาแผนปีถัดไป

ตารางที่ 4.2 ตารางสรุปกิจกรรม ตัวแสดงในเครือข่าย และบทบาทของภาคีแต่ละฝ่ายของการดำเนินงาน ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ (ต่อ)

กิจกรรม/ การดำเนินงาน	ตัวแสดงในเครือข่าย	บทบาทของภาคีแต่ละฝ่าย
8. การสนับสนุน เชิงวิชาการ	หน่วยงานสนับสนุนการ ป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จราจรระดับจังหวัด (สอจร.) / สำนักงาน กองทุนสนับสนุน การสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) / องค์กรวิชาการ อื่น ๆ	การสนับสนุนเชิงวิชาการกับหน่วยงานรัฐ ในระดับจังหวัด/อำเภอ สนับสนุน การจัดตั้งด่าน การรณรงค์ จัดทำข้อเสนอ เชิงนโยบายจากข้อมูลจริงในพื้นที่ รวบรวม กรณีตัวอย่างที่ประสบความสำเร็จ ถ่ายทอดแนวคิดความปลอดภัยทางถนน แบบยั่งยืน
9. การเสริมสร้าง พฤติกรรม	โรงเรียน / สถาน ประกอบการ / ชุมชน / องค์กรอิสระ / องค์กร วิชาการอื่น ๆ / อาสาสมัคร / มูลนิธิ	การจัดกิจกรรมส่งเสริมวินัยจราจร ในกลุ่มเฉพาะ เช่น เด็ก คนทำงาน กำหนด มาตรการในองค์กร เช่น ใส่หมวกกันน็อค 100% ใช้แบบอย่างที่ดี เช่น ครู หัวหน้า กลุ่มอุตสาหกรรมโรงงาน ปลุกฝังวินัย จราจรในเด็กเล็กผ่าน ศูนย์เด็กเล็ก สื่อสาร ผ่านความสัมพันธ์ครอบครัว โรงเรียน และชุมชน
10. การปรับปรุงจุดเสี่ยง	แขวงทางหลวง / องค์กร ปกครองส่วนท้องถิ่น / ชุมชน	การสำรวจและระบุจุดเสี่ยงในท้องถิ่น ร่วมกับชุมชน ติดตั้งป้ายเตือน สัญญาณไฟ หรืออุปกรณ์เสริม ปรับปรุงถนนบริเวณทาง แยก ทางโค้ง หรือจุดตัดรถไฟ ประสานกับ หน่วยงานที่ดูแลพื้นที่เส้นทางหลวง รายงานและประเมินจุดเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง

ที่มา: ข้อมูลจาก กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ในช่วงเทศกาล.

บทที่ 5

สรุปผลการศึกษา อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยกลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ (พ.ศ. 2565 – 2567) เพื่อศึกษากระบวนการและกลไกของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ที่นำไปสู่การปฏิบัติในระดับพื้นที่ โดยเฉพาะในช่วงที่มีการเดินทางหนาแน่น เช่น เทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยเกิดขึ้นในอัตราที่สูง ปัญหาในปัจจุบันประเทศไทยยังคงมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในระดับสูง แม้จะมีการกำหนดนโยบาย แผนแม่บท และยุทธศาสตร์ระดับชาติอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในระยะของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 ที่กำหนดเป้าหมายลดจำนวนผู้เสียชีวิตให้เหลือไม่เกิน 12 คนต่อประชากรแสนคนภายในปี 2570 งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์หลักของการวิจัย 3 ข้อ ได้แก่ (1) ศึกษากระบวนการและกลไกการขับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยทางถนนไปสู่การปฏิบัติระดับพื้นที่ในช่วงเทศกาล (2) วิเคราะห์ปัญหาอุปสรรค เงื่อนไข และปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความสำเร็จของกลไกดังกล่าว และ (3) เสนอแนวทางปรับปรุงและพัฒนากลไกการขับเคลื่อนของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนให้มีประสิทธิผลมากขึ้น

วิธีวิจัยที่ใช้คือการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยอาศัยการวิเคราะห์เอกสารราชการ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และสัมภาษณ์เชิงลึกผู้บริหาร เจ้าหน้าที่ของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดปราจีนบุรี อำเภอนาดี จังหวัดปราจีนบุรี และหน่วยงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด ภาคตะวันออก (สอจร.ภาคตะวันออก) จำนวน 15 คน โดยใช้กรอบแนวคิดการจัดการความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานรัฐ (Intergovernmental Relations: IGR) และแนวคิดการอภิบาลโดยเครือข่าย (Network Governance) ซึ่งผลที่คาดว่าจะได้รับจากงานวิจัยนี้ คือการนำผลการศึกษาเป็นแนวทางการพัฒนาและปรับปรุงกลไกการขับเคลื่อนของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในการลดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลให้เกิดประสิทธิผล อีกทั้งสามารถประยุกต์ใช้กับพื้นที่อื่น ๆ ทั่วประเทศ และยังเป็นแนวทางในการวางแผนและกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนในระยะยาว

5.1 สรุปผลการศึกษา

ผู้ศึกษาได้ศึกษาวิจัยและมีข้อค้นพบของกลไกศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน ในช่วงเทศกาลปี และเทศกาลสงกรานต์ รวมทั้งข้อเท็จจริงจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับกลไก ความปลอดภัยทางถนน ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในด้านการดำเนินงานของในระดับต่าง ๆ ที่ส่งผลต่อ ประสิทธิภาพ ผลสัมฤทธิ์ในการสร้างความปลอดภัยทางถนน โดยผู้วิจัยได้จำแนกการวิเคราะห์ ตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยได้แก่ (1) ศึกษากระบวนการและกลไกการขับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยทาง ถนนไปสู่การปฏิบัติระดับพื้นที่ในช่วงเทศกาล (2) วิเคราะห์ปัญหา อุปสรรค เงื่อนไข และปัจจัย ที่ส่งผลต่อความสำเร็จของกลไกดังกล่าว และ (3) เสนอแนวทางปรับปรุงและพัฒนากลไก การขับเคลื่อนของศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนให้มีประสิทธิผลมากขึ้น ดังนี้

5.1.1 กระบวนการและกลไกการขับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยทางถนนไปสู่ การปฏิบัติระดับพื้นที่ในช่วงเทศกาล

จากการศึกษาวิจัยเรื่องกลไกการขับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยทางถนน ในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ พบว่าระบบการดำเนินงานของศูนย์อำนวยความสะดวก ทางถนนในประเทศไทยประกอบด้วยกลไก 3 ระดับ ได้แก่ ระดับนโยบาย ระดับอำนาจการ และระดับปฏิบัติการ โดยแต่ละระดับมีหน้าที่และบทบาทในการสนับสนุนมาตรการลดอุบัติเหตุจราจร ในช่วงเวลาที่มีความเสี่ยงสูงต่อการเกิดเหตุการณ์ร้ายแรงบนท้องถนน ซึ่งในระดับนโยบายมี คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (นปถ.) กำหนดกรอบทิศทาง และอนุมัติแผนบูรณาการด้านความปลอดภัยทางถนน ระดับอำนาจการ คือ ศูนย์อำนวยความสะดวก ทางถนนส่วนกลางและระดับจังหวัด ทำหน้าที่ถ่ายทอดนโยบาย กำกับ ติดตาม และ ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ระดับปฏิบัติการ ซึ่งได้แก่ ศูนย์อำนวยความสะดวก ทางถนนอำเภอ (ศปอ.อำเภอ) และศูนย์อำนวยความสะดวกขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปอ.อปท.) (ถ้ามี) มีบทบาทในการดำเนินกิจกรรมในพื้นที่ เช่น การจัดตั้งจุดตรวจ จุดบริการประชาชน การรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ การจัดทำแผนปฏิบัติการที่ตอบโจทย์บริบทของแต่ละพื้นที่ และการส่งเสริมการมี ส่วนร่วมของชุมชน

ข้อค้นพบสำคัญของการวิจัยเห็นถึงการบูรณาการการดำเนินงานระหว่าง หน่วยงานต่างระดับทั้งภาครัฐและท้องถิ่น ส่งเสริมการบริหารจัดการเชิงรุกในช่วงเทศกาล ซึ่งเป็น ช่วงเวลาที่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าปกติ อย่างไรก็ตาม ยังพบข้อจำกัดในด้านการบริหารจัดการ ข้อมูลสถิติ ความต่อเนื่องของมาตรการระหว่างช่วงเทศกาลกับช่วงเวลาปกติ รวมถึงการกระจาย ทรัพยากร ได้แก่ งบประมาณ บุคลากร ที่ยังพบว่ายังไม่เพียงพอต่อการดำเนินงานด้านความปลอดภัย ทางถนน

กล่าวโดยสรุป การขับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาลผ่านกลไกศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในทุกระดับ ได้แสดงให้เห็นถึงโครงสร้างการบริหารจัดการแบบบูรณาการ ที่เน้นการมีส่วนร่วมของหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งในเชิงนโยบายและปฏิบัติการอย่างใกล้ชิด ซึ่งนำไปสู่ผลลัพธ์ในการลดอุบัติเหตุและการสูญเสียในช่วงเทศกาล อย่างไรก็ตาม การยกระดับกลไกยังคงเป็นความท้าทายที่ต้องอาศัยความร่วมมือในระยะยาวระหว่างภาครัฐ ภาคประชาชน และภาคเอกชน

5.1.2 กลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ (พ.ศ. 2565 – 2567)

จากการศึกษาผลการดำเนินงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ระหว่าง พ.ศ. 2565 – 2567 พบว่าผลการดำเนินงานในช่วงเทศกาลปีใหม่ โดยมีแนวโน้มการลดลงของอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่องจาก 2,704 ครั้งเหลือ 2,288 ครั้ง (ลดลง 15.4%) และผู้เสียชีวิตลดลงจาก 363 ราย เหลือ 284 ราย ขณะที่ช่วงเทศกาลสงกรานต์ มีการฟื้นผวนของสถิติ โดยจำนวนอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นจาก 1,917 ครั้งในปี 2565 เป็น 2,203 ครั้งในปี 2566 แล้วลดลงเป็น 2,044 ครั้งในปี 2567 อัตราการเสียชีวิตที่ลดลงจากร้อยละ 12.9 เหลือ 10.7% ในปี 2566 กลับมีสถิติที่สูงขึ้นขึ้นเป็น 12.2% ในปี 2567 ซึ่งเป็นช่วงของเทศกาลสงกรานต์ที่มีการเล่นน้ำ การดื่มแอลกอฮอล์ในงานเฉลิมฉลอง และพฤติกรรมการเดินทางที่มากกว่าช่วงปีใหม่ ทั้งนี้ ปัจจัยแห่งความสำเร็จ ได้แก่ การบูรณาการกลไก 3 ระดับ ได้แก่ระดับนโยบาย ระดับอำนวยการ และระดับปฏิบัติการ) สามารถทำงานประสานกันอย่างเป็นระบบตามแนวคิด Intergovernmental Relations และ Network Governance การมีระบบติดตามสถิติของอุบัติเหตุผ่านระบบ e-Report ทำให้สามารถปรับแผนการดำเนินงานได้ในจุดเสี่ยง การใช้กลไกด้านชุมชนและผู้นำท้องถิ่นในการสร้างแรงกดดันทางสังคม การบูรณาการข้อมูล 3 ฐาน ได้แก่ ตำรวจ สาธารณสุข และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ในการบูรณาการของฐานข้อมูลการการดำเนินงานระหว่างกัน การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย เช่น สอจร.ภาคตะวันออก ที่ขับเคลื่อนด้วยแนวทางเปลี่ยนพฤติกรรมจากภายใน การประชาสัมพันธ์รณรงค์อย่างต่อเนื่องผ่านสื่อหลากหลายช่องทาง และการมีแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 ที่เป็นกรอบแนวทางชัดเจนในการดำเนินงาน อย่างไรก็ตาม ช่วงเทศกาลสงกรานต์ยังต้องพัฒนากลยุทธ์เฉพาะในการบริหารจัดการช่วงเทศกาลสงกรานต์ที่มีกิจกรรมเล่นน้ำ การดื่มสุราเพื่อเฉลิมฉลอง และพฤติกรรมการเดินทางที่มีความเสี่ยงสูงกว่าช่วงปีใหม่ เมื่อเทียบกับสถิติ

5.1.3 ปัญหาและอุปสรรค และเงื่อนไข ข้อจำกัด ปัจจัยที่มีผลสัมฤทธิ์ของกลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนสู่การปฏิบัติระดับพื้นที่ในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์

5.1.3.1 ปัญหาอุปสรรค

จากการศึกษาวิจัยพบปัญหาและอุปสรรคสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพของการดำเนินงานในเชิงพื้นที่ แม้ว่าจะมีการจัดวางโครงสร้างกลไกใน 3 ระดับอย่างเป็นระบบ คือ ระดับนโยบาย ระดับอำนวยการ และระดับปฏิบัติการ แต่ในระดับจังหวัด อำเภอ รวมถึงระดับพื้นที่ยังมีข้อจำกัดด้านบุคลากร งบประมาณ และเครื่องมือสนับสนุน นอกจากนี้ การแก้ปัญหาในภาวะฉุกเฉินมักต้องอาศัยความสามารถเฉพาะตัวของผู้นำท้องถิ่น อีกทั้งยังพบปัญหาเชิงโครงสร้าง เช่น การเปลี่ยนแปลงของบุคลากรในหน่วยงานราชการ ส่งผลให้การต่อเนื่องของนโยบายและความรู้ความเข้าใจในบทบาทของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่ไม่ต่อเนื่องนอกจากนี้ ยังมีข้อจำกัดในการใช้ข้อมูลสนับสนุนการตัดสินใจ เช่น ฐานข้อมูลอุบัติเหตุที่ไม่ทันสมัยหรือไม่เชื่อมโยงกันระหว่างหน่วยงาน ทำให้ขาดหลักฐานในการวิเคราะห์สาเหตุของปัญหาได้อย่างแม่นยำและทันเวลา

สรุปข้อค้นพบได้ว่าการศึกษาวิจัยของกลไกความปลอดภัยทางถนนยังพบปัญหาความต่อเนื่องและประสิทธิภาพของกลไกการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาล และขาดการสนับสนุนทรัพยากร เช่น งบประมาณ และ บุคลากรในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเพียงพอ

5.1.3.2 เงื่อนไข ข้อจำกัด

(1) ด้านกฎหมายและระเบียบข้อบังคับ

จากการศึกษาวิจัยพบว่าปัญหาด้านกฎหมายมีประเด็นอุปสรรคต่อการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ (1) คือปัญหาการขาดการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดและจริงจัง การปฏิบัติในพื้นที่ยังขาดความเข้มงวดและความต่อเนื่องที่เพียงพอ ส่งผลให้ประชาชนไม่เกรงกลัวกฎจราจร และไม่สามารถช่วยยับยั้งพฤติกรรมเสี่ยงได้ (2) ปัญหากฎหมายในเรื่องการเช่ารถให้กับนักท่องเที่ยวทั้งไทยและชาวต่างชาติ ซึ่งยังมีช่องโหว่สำคัญในการตรวจสอบและควบคุมทั้งผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ (3) ปัญหากฎหมายสำหรับชาวต่างชาติที่ยังไม่มีความชัดเจนและเข้มงวดเพียงพอ ทำให้นักท่องเที่ยวต่างชาติมักเพิกเฉยต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรไทย (4) ปัญหาการระเบียบและกลไกการดำเนินงานของด่านชุมชนที่ยังไม่มีความเข้มงวดและไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายได้เนื่องจากด่านชุมชนจะปฏิบัติหน้าที่เฉพาะที่มีการลงพื้นที่ที่มีการตรวจเพื่อรายงานผู้บังคับบัญชา และไม่สามารถสร้างความเกรงกลัวหรือยับยั้งพฤติกรรมเสี่ยงได้จริง เนื่องจากเป็นคนในพื้นที่ด้วยกัน

(2) ด้านงบประมาณและบุคลากร

จากการวิจัยมีข้อค้นพบที่สำคัญด้านระบบงบประมาณและบุคลากร ซึ่งเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่ โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ในด้านงบประมาณพบว่าหน่วยงานในระดับจังหวัดและอำเภอซึ่งเป็นกลไกหลักในการรณรงค์และดำเนินการในพื้นที่ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณอย่างเพียงพอ งบประมาณที่ได้รับมักไม่ครอบคลุมค่าใช้จ่ายที่จำเป็น เช่น ค่าเบี้ยเลี้ยงเจ้าหน้าที่ภาคสนาม อุปกรณ์ตรวจวัด สื่อประชาสัมพันธ์ หรือกิจกรรมเสริมสร้างจิตสำนึก ส่งผลให้การดำเนินกิจกรรมเชิงรุกต้องอาศัยการสนับสนุนแบบเฉพาะกิจและขาดความต่อเนื่อง อีกทั้งยังไม่มีระบบการจัดสรรงบประมาณอย่างเป็นระบบตามพื้นที่เสี่ยง ทำให้ขาดความยืดหยุ่นในการปรับใช้ทรัพยากรตามสถานการณ์ ในด้านบุคลากร พบว่าระดับอำเภอซึ่งเป็นระดับปฏิบัติการสำคัญยังไม่มีเจ้าหน้าที่ประจำที่รับผิดชอบงานด้านความปลอดภัยทางถนนโดยตรง เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องมักต้องปฏิบัติงานหลายภารกิจพร้อมกัน เช่น งานของกรมการปกครอง ส่งผลให้ไม่สามารถทุ่มเทเวลาและทรัพยากรให้กับภารกิจด้านความปลอดภัยทางถนนได้อย่างเต็มที่ อีกทั้งยังไม่มีการพัฒนาศักยภาพเจ้าหน้าที่อย่างเป็นระบบ ทั้งในด้านการบริหารแผน การใช้ข้อมูล การสื่อสารสาธารณะ และการจัดการภาวะวิกฤต ทำให้ขาดความพร้อมในการปรับตัวต่อสถานการณ์ฉุกเฉินที่เกิดขึ้นในช่วงเทศกาลอย่างมีประสิทธิภาพ

(3) ระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุ

จากการวิจัยพบข้อจำกัดของระบบรายงาน e-Report ซึ่งเป็นเครื่องมือหลักที่กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยใช้ในการรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ โดยมีข้อค้นพบสำคัญดังนี้ (1) ระบบ e-Report ในการรายงานสถานการณ์พบว่าหลายพื้นที่ดำเนินการกรอกข้อมูลเพียงเพื่อรายงานตามคำสั่ง ขาดการใช้ประโยชน์จากข้อมูลเชิงวิเคราะห์ในระดับพื้นที่ ส่งผลให้การบูรณาการข้อมูลเข้ากับการวางแผนป้องกันอุบัติเหตุในเชิงยุทธศาสตร์ยังไม่เพียงพอ (2) พบข้อจำกัดด้านความต่อเนื่องของข้อมูล โดยระบบ e-Report เน้นการเก็บข้อมูลเฉพาะช่วงเทศกาล ส่งผลให้ไม่สามารถใช้ข้อมูลเปรียบเทียบหรือวิเคราะห์แนวโน้มในระยะยาวได้ และไม่สามารถสะท้อนสถานการณ์ความเสี่ยงในช่วงเวลาปกติ ซึ่งมีผลต่อการกำหนดมาตรการเชิงป้องกันที่เหมาะสม (3) ระบบยังมีปัญหาเรื่องความแม่นยำและความน่าเชื่อถือของข้อมูลที่ได้รับการบันทึก เช่น ความซ้ำซ้อนกับข้อมูลจากหน่วยงานอื่น (เช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงสาธารณสุข) รวมถึงการขาดข้อมูลกลางในการจำแนกสาเหตุของอุบัติเหตุ (4) ด้านทักษะและความเข้าใจของผู้ปฏิบัติงานในระดับพื้นที่ และการบันทึกในระบบที่ไม่ต่อเนื่อง

5.1.3.3 ปัจจัยที่มีผลสัมฤทธิ์ของกลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนสู่การปฏิบัติระดับพื้นที่

(1) ผู้นำของผู้บริหารในทุกระดับ

จากการศึกษาวิจัยพบว่าภาวะผู้นำของผู้บริหารในทุกระดับ ตั้งแต่ระดับนโยบาย ได้แก่ คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (นปถ.) ระดับอำนวยการ เช่น ผู้ว่าราชการจังหวัด และระดับปฏิบัติการ ได้แก่ นายอำเภอ และผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ส่งผลต่อผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินงานศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่ โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ที่ต้องอาศัยความเข้มแข็งในการบูรณาการมาตรการอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ โดยในระดับนโยบาย (นปถ.) ภาวะผู้นำของผู้บริหารระดับประเทศ เช่น นายกรัฐมนตรีและรองนายกรัฐมนตรี ในฐานะประธานกรรมการและรองประธานฯ มีความสำคัญในการกำหนดทิศทางและให้น้ำหนักเชิงนโยบายแก่การลดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งส่งผลต่อความตื่นตัวของหน่วยงานระดับจังหวัดและท้องถิ่น ตัวอย่างเช่น การออกนโยบายระดับชาติที่เน้นเป้าหมายการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุลงครึ่งหนึ่งภายในปี 2570 ได้สร้างแรงผลักดันให้เกิดการขับเคลื่อนแผนงานอย่างเร่งรัดในทุกพื้นที่ ในระดับอำนวยการ เช่น ผู้ว่าราชการจังหวัด มีบทบาทสำคัญในการแปลงนโยบายส่วนกลางให้สอดคล้องกับบริบทของจังหวัด โดยพบว่าจังหวัดที่ผู้ว่าราชการมีบทบาทเชิงรุก จะสามารถสร้างการบูรณาการหน่วยงานภายในจังหวัดได้อย่างเข้มแข็ง ตัวอย่างเช่น อำเภอมีการจัดประชุม ศปถ. ก่อนเทศกาล โดยมีการระดมความคิดเห็นจากภาคีเครือข่าย และกำหนดเป้าหมายร่วมกันในการลดอุบัติเหตุ ทำให้ทุกหน่วยงานมีแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจน และมีการประเมินผลการดำเนินงานหลังเทศกาลอย่างเป็นระบบ ในระดับปฏิบัติการ เช่น นายอำเภอและผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีบทบาทสำคัญในการประสานงานหน่วยงานในพื้นที่ และดูแลการปฏิบัติงานตามแผนของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในเขตอำนาจของตน ตัวอย่างเช่น นายอำเภอในพื้นที่หนึ่งมีการจัดเวทีประชุมร่วมกับผู้บริหาร อปท. ผู้นำชุมชน และตำรวจในเขตพื้นที่รับผิดชอบ เพื่อออกแบบจุดตรวจ จุดเสี่ยง และการจัดกำลังเจ้าหน้าที่อย่างครอบคลุมในพื้นที่ อีกทั้งผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่มีความใส่ใจและให้การสนับสนุนทรัพยากร เช่น จัดหางบประมาณในการจัดซื้ออุปกรณ์สะท้อนแสงหรือป้ายเตือน เพื่อเตรียมความพร้อมของกลไกระดับพื้นที่

(2) ความร่วมมือของภาคีเครือข่ายในพื้นที่

จากการศึกษาวิจัย พบว่าความร่วมมือของภาคีเครือข่ายในพื้นที่ เป็นความร่วมมือที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการดำเนินงานศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ต้องอาศัยการทำงานร่วมกันของ

หน่วยงานหลากหลาย เพื่อให้สามารถป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยในพื้นที่ที่มีการประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานอย่างเป็นระบบ เช่น ตำรวจ สาธารณสุข โรงพยาบาล มูลนิธิ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น อาสาสมัคร เป็นต้น สามารถวางแผนและดำเนินงานได้อย่างครอบคลุม ทั้งในด้านการตั้งจุดตรวจ จุดบริการ การรณรงค์ การประสานข้อมูล และการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน ผ่านการประชุมวางแผนร่วมกัน การแบ่งพื้นที่รับผิดชอบ และการสร้างความเข้าใจร่วมในบทบาทหน้าที่ และการเพิ่มประสิทธิภาพของการใช้ทรัพยากร ทั้งด้านบุคลากร งบประมาณ และอุปกรณ์สนับสนุน นอกจากนี้ ความสัมพันธ์ในระดับพื้นที่ มีลักษณะเป็นความร่วมมือแบบไม่เป็นทางการ เช่น ความคุ้นเคยและความไว้วางใจระหว่างเจ้าหน้าที่ต่างหน่วยงาน ที่ช่วยให้เกิดการช่วยเหลือเกื้อกูลกันระหว่างภารกิจ เกิดความรู้สึกเป็นเจ้าของร่วมของปัญหาความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ ยังเป็นอีกปัจจัยที่ผลักดันให้ภาคีเครือข่ายทำงานด้วยจิตอาสาและความมุ่งมั่น เช่น ผู้นำชุมชนจัดเวรยามร่วมกับเจ้าหน้าที่รัฐ หรือภาคประชาชนที่ช่วยสอดส่องและแจ้งเตือนจุดเสี่ยง ทั้งนี้ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นยังให้ความสำคัญกับเครือข่าย ทำให้เกิดการมีส่วนร่วม และการสร้างพลังร่วมของทุกภาคส่วนในพื้นที่

(3) การวางแผนและการบริหารจัดการที่เหมาะสมกับบริบทท้องถิ่น

จากการศึกษาวิจัย พบว่าปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการดำเนินงานศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ ที่ต้องจัดการกับความเสี่ยงอย่างเร่งด่วนให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่ พบว่า พื้นที่เสี่ยงสามารถวางแผนโดยอิงกับข้อมูลเชิงพื้นที่ เช่น พื้นที่เสี่ยง จุดตาย สถิติการเกิดอุบัติเหตุย้อนหลัง และพฤติกรรมของประชาชนในท้องถิ่น จะสามารถกำหนดมาตรการได้อย่างตรงจุดและมีประสิทธิภาพ เช่น การตั้งจุดตรวจในบริเวณที่มีอุบัติเหตุบ่อยครั้ง หรือการจัดเจ้าหน้าที่ประจำช่วงเวลาที่มีการใช้เส้นทาง การเดินทางที่หนาแน่นบนท้องถนน การบริหารจัดการที่ประสบผลสำเร็จยังพบว่ามีลักษณะการบูรณาการทั้งภายในหน่วยงานและระหว่างภาคีเครือข่ายในพื้นที่ เช่น การจัดประชุมร่วมเพื่อกำหนดภารกิจ แบ่งเขตพื้นที่รับผิดชอบ และกำหนดผู้ประสานงานในแต่ละจุด นอกจากนี้ การเปิดโอกาสให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการเสนอแนวทางหรือแจ้งเตือนจุดเสี่ยง ยังช่วยให้แผนปฏิบัติการมีความสอดคล้องกับข้อเท็จจริงและได้รับความร่วมมือจากประชาชนในพื้นที่อย่างแท้จริง การวางแผนในบางพื้นที่ยังใช้ข้อมูลจากหลายแหล่ง เช่น สาธารณสุข ตำรวจ และกรมทางหลวง มาประมวลร่วมกันเพื่อปรับกิจกรรมให้มีความยืดหยุ่นตามสถานการณ์ ซึ่งสะท้อนถึงความสามารถในการจัดการเชิงกลยุทธ์ในระดับท้องถิ่น กล่าวโดยสรุปของการวางแผนและการบริหารจัดการที่มีความเฉพาะในแต่ละพื้นที่ ทำให้มาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนมีประสิทธิภาพสูงขึ้น ลดความสูญเสียชีวิต และสร้างการมีส่วนร่วมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(4) การใช้ข้อมูลเพื่อสนับสนุนการตัดสินใจ

จากการศึกษาวิจัย พบว่าการใช้ข้อมูลเพื่อสนับสนุนการตัดสินใจ ซึ่งในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์มีระบบ e-Report ที่เป็นระบบสนับสนุนข้อมูลอุบัติเหตุ ในการดำเนินงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ให้ความสอดคล้องกับปัญหาในพื้นที่ โดยพื้นที่ที่สามารถนำข้อมูลย้อนหลัง เช่น สถิติอุบัติเหตุ จุดเสี่ยง ช่วงเวลาที่เกิดเหตุ และลักษณะของผู้เสียชีวิต มาใช้ประกอบการวางแผน จะสามารถกำหนดมาตรการได้ตรงจุด เช่น การเลือกจุดตรวจ การจัดเวรยาม หรือการรณรงค์เฉพาะกลุ่มเป้าหมาย มีสถิติย้อนหลังสามารถเรียกดูย้อนหลังได้ ซึ่งเกิดจากการเก็บข้อมูลในทุกปี นอกจากนี้ การใช้ข้อมูลจากระบบ e-Report ช่วยให้ประเมินผลสัมฤทธิ์ของมาตรการ และนำไปสู่การปรับปรุงแผนในปีต่อไปเพื่อลดอุบัติเหตุในท้องถนน

5.2 อภิปรายผล

ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ปัจจัยของกลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ที่ได้จากการศึกษาวิจัย และสัมภาษณ์ ในภาพรวมของกลไกดังกล่าวแล้วพบว่า สามารถอภิปราย โดยนำแนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องมาอธิบายเพิ่มเติมได้เป็น 3 ประเด็นหลัก ได้แก่ (1) การจัดการความสัมพันธ์ระหว่างระดับชั้นต่าง ๆ ของระดับนโยบาย ส่วนกลาง ภูมิภาค และในระดับพื้นที่ (2) วิเคราะห์ จุดแข็ง/จุดอ่อน จากผลที่ได้จากการวิจัย โดยใช้กรอบแนวคิด/ทฤษฎี ในการอภิปราย ในภาพรวม (3) วิเคราะห์ความร่วมมือที่เกิดขึ้นในระดับพื้นที่ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รวมทั้งมีข้อเสนอแนะในการยกระดับของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนให้เกิดความเป็นสถาบัน ความยั่งยืนของการดำเนินงานศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในอนาคต ดังนี้

5.2.1 การจัดการความสัมพันธ์ระหว่างระดับชั้นต่าง ๆ ของระดับนโยบาย ส่วนกลาง ภูมิภาค และในระดับพื้นที่

5.2.1.1 รูปแบบความสัมพันธ์ตามทฤษฎีตัวแบบความสัมพันธ์ระหว่างรัฐบาลแบบท๊อปซ็อน สามารถวิเคราะห์การจัดการความสัมพันธ์ได้ ดังนี้

(1) ไม่มีการแบ่งแยกอำนาจอย่างเด็ดขาด การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน เป็นการดำเนินงานที่ไม่ใช่ภารกิจของหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเท่านั้น แต่ต้องอาศัยความร่วมมือจาก กระทรวง กรม หน่วยงานระดับต่าง ๆ ที่มีความเกี่ยวข้องในแต่ละด้าน เช่น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับงานด้านถนน ที่เกี่ยวข้องกับการตรวจคมนาคม ด้านสาธารณสุขเกี่ยวข้องกับกระทรวงสาธารณสุข การดูแลความปลอดภัยบนท้องถนน ที่มีสำนักงานตำรวจแห่งชาติดำเนินการ หรือหน่วยงาน

ภาคเอกชน ประชาสังคม เป็นต้น ที่มีส่วนช่วยในการดำเนินงานของรัฐในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ ซึ่งวิเคราะห์ได้ว่าทุกฝ่ายต่างมีภารกิจ หน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานที่กล่าวมาทั้งสิ้น ไม่สามารถมอบหมายให้หน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งดำเนินการได้หน่วยงานเดียว เมื่อวิเคราะห์ในแต่ละระดับก็มีความสัมพันธ์ที่ซับซ้อนระหว่างระดับนโยบาย ส่วนกลาง ภูมิภาค และระดับพื้นที่ มีขอบเขตอำนาจในแต่ละระดับชั้น ต้องมีความร่วมมือแบบพึ่งพาอาศัยกัน จึงจะสามารถขับเคลื่อนการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพได้

(2) การพึ่งพาอาศัยกันในแต่ละระดับ จากการศึกษาพบว่าศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ส่วนกลาง) ต้องพึ่งข้อมูลจากพื้นที่ ซึ่งเห็นได้ชัดจากการรายงานผลการปฏิบัติงานในช่วงเทศกาล โดยอำเภอในแต่ละพื้นที่ต้องกรอกข้อมูลในระบบ e-Report ช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ หลัง 01.00 น. ของวันถัดไป โดยเน้นช่วง 7 วันอันตรายที่ศูนย์ฯ ส่วนกลางต้องรวบรวมข้อมูลจากทุกจังหวัดเพื่อประมวลผลในภาพรวมรายงานต่อที่ประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เพื่อจะได้ข้อเสนอแนะ/การปรับปรุงในการทำงานในทุกวันของช่วงเทศกาล ขณะที่ในพื้นที่ จังหวัด อำเภอ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ต้องมีแนวทาง แผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลและวันหยุดจากระดับอำนวยการ และงบประมาณจัดสรรจากส่วนกลาง จึงสามารถวิเคราะห์ได้ว่ามีความสอดคล้องในลักษณะของเครือข่ายนโยบาย ในเรื่องการพึ่งพาอาศัยกันระหว่างสมาชิกในเครือข่าย ที่ในแต่ละระดับต้องมีการแบ่งปันทรัพยากรในการดำเนินงานระหว่างกัน

(3) การประสานงานในแต่ละระดับ การประชุมและการประสานงานอย่างต่อเนื่องเป็นกลไกหลักในการทำงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ตั้งแต่ระดับนโยบาย ระดับอำนวยการ และระดับปฏิบัติการ เพื่อให้การทำงานอยู่ในกรอบของแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลและวันหยุด โดยระดับนโยบายที่กำหนดทิศทางและแผนงานบูรณาการช่วงเทศกาล ระดับอำนวยการที่นำนโยบายไปสู่การปฏิบัติในระดับจังหวัด และระดับปฏิบัติการที่ดำเนินการในพื้นที่และเข้าถึงประชาชนโดยตรง เพื่อให้การดำเนินงานในภาพรวมเป็นไปตามกรอบของแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพ

5.2.1.2 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพของกลไกขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนตามกรอบการจัดการเครือข่ายระหว่างหน่วยงานของรัฐ (Intergovernmental Management: IGM)

(1) เครื่องมือเชิงโครงสร้าง

จุดแข็ง มีการกำหนดบทบาทหน้าที่อย่างชัดเจน ตั้งแต่ระดับนโยบาย ระดับอำนวยการ และระดับปฏิบัติการ การสร้างกลไกการประสานงานที่ครอบคลุมทุกมิติ รวมทั้งมีคณะกรรมการในศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจำนวน 8 คณะ รวมทั้งสามารถปรับการทำงานให้เข้ากับระบบราชการในส่วนภูมิภาคซึ่งในจังหวัดมีผู้ว่าราชการจังหวัดทั้ง 76 จังหวัด เป็นผู้บังคับบัญชาหลักของแต่ละจังหวัด ประสานงานไปจนถึงระดับอำเภอสู่พื้นที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในระดับปฏิบัติการให้เกิดประสิทธิภาพ

ข้อจำกัด ยังพบว่ากลไกการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนยังไม่สามารถปรับการทำงานให้รองรับตลอดได้ทั้งปี รวมทั้งอำนาจหน้าที่ในการดูแลความปลอดภัยทางถนนยังมีลักษณะทับซ้อนกัน ซึ่งอาจทำให้เกิดความสับสนของเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติงานที่อาจปฏิบัติงานซ้ำซ้อนกับเจ้าของพื้นที่หรือหน่วยงานที่กำลังดำเนินการอยู่

(2) เครื่องมือในการกำหนดแผนงาน

จุดแข็ง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีงบประมาณในการดำเนินงานในพื้นที่ของตนเองได้ โดยไม่ต้องรับการจัดสรรจากส่วนกลาง และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นร่วมมือกับชุมชนในการกำหนดแผนงาน ที่สามารถปรับตามบริบทของพื้นที่ได้ตามแต่ละจังหวัดที่เกิดความเสี่ยงมากหรือน้อยได้

(3) เครื่องมือวิจัยและเสริมสมรรถนะ

จุดแข็ง ระบบข้อมูลที่ได้จากการรายงานผลการดำเนินงานผ่านระบบ e-Report ในช่วงเทศกาลตลอดจนการเก็บข้อมูลที่ได้ตลอดทั้งปี จนทำให้สามารถถอดบทเรียนได้ในปีถัดไป เพื่อเตรียมความพร้อมรวมทั้งนำข้อมูลที่ได้มาปรับปรุงให้เกิดประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และการเสริมสร้างสมรรถนะของบุคลากรให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ เพราะในการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนทั่วประเทศไม่สามารถมีแบบแผนให้เหมือนกันทุกที่ได้ จึงต้องมีการเรียนรู้ให้เกิดความเข้าใจ และสามารถปรับใช้ให้เหมาะสมกับพื้นที่ของแต่ละจังหวัด

ข้อจำกัด บุคลากรในระดับพื้นที่ยังมีข้อจำกัดของการรายงานผล เช่น ผ่านระบบ e-Report ให้ถูกต้อง เป็นไปตามที่กำหนด และความชำนาญในการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนหากมีการเปลี่ยนแปลงบุคลากร ทำให้การเตรียมความพร้อมอาจไม่เต็มที่

(4) เครื่องมือเชิงพฤติกรรม

จุดแข็ง การประชุมศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนในทุกระดับ ตั้งแต่ระดับนโยบาย ระดับอำนาจการ และระดับปฏิบัติการ ทำให้เน้นย้ำถึงการปฏิบัติงานความปลอดภัยทางถนนในทุกปี ตั้งแต่มีระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 สร้างความเข้าใจร่วมกันและถ่ายทอดผ่านบุคลากรที่ทำหน้าที่ภายในองค์กร และหลังการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนที่ต้องมีการนำผลการดำเนินงานมาปรับปรุงในทุกปี ก็ทำให้หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องมีลักษณะการทำงานตามหน้าที่อย่างต่อเนื่องทุกปี

5.2.1.3 การวิเคราะห์ปัจจัยที่ทำให้ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนมีประสิทธิภาพ และเกิดผลสำเร็จ

(1) แบบแผนการดำเนินงานลักษณะเดิม การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่ปี 2546 ตามมติคณะรัฐมนตรี วันที่ 2 มกราคม 2546 และการจัดตั้งศูนย์ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 ที่แบ่งเป็นการดำเนินการ 3 ระดับ ได้แก่ ระดับนโยบาย ระดับอำนาจการ และระดับปฏิบัติการ จึงนับได้ว่าการดำเนินการมาแล้วจำนวน 22 ปี ลักษณะการขับเคลื่อนในช่วงเทศกาลจึงมีแบบแผนการดำเนินงานที่คล้ายกันในทุกปี แต่ต่างกันว่าแบบแผนการดำเนินงานตามแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลและวันหยุดจะปรับเปลี่ยนรูปแบบไปตามเหตุการณ์/สถานการณ์ ที่มีการเน้นย้ำในแต่ละปี ซึ่งการเข้มงวดในช่วงเทศกาลที่ได้มีการกำหนด 7 วันอันตราย เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติจึงมีการเตรียมการไว้ล่วงหน้า ประกอบกับผลการดำเนินงานของปีที่ผ่านมาสามารถนำมาปรับปรุงและพัฒนาให้ดีขึ้นในปีถัดไปได้ ปัจจัยแบบแผนการดำเนินงานลักษณะเดิมจึงทำให้เป็นอีกหนึ่งปัจจัยความสำเร็จของการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์

(2) กฎเกณฑ์และแนวทางปฏิบัติที่ยอมรับร่วมกัน การปฏิบัติงานในช่วงเทศกาลที่มีการทำงานเชิงรุกในช่วง 7 วันอันตราย ซึ่งมีระดับนโยบายได้กำหนดแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลและวันหยุด ให้หน่วยงานแต่ละระดับดำเนินการตามแผนบูรณาการดังกล่าว ให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน และมีความสอดคล้องกับแผนแม่บทความความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 ในการขับเคลื่อนงานให้เกิดประสิทธิภาพ ซึ่งทั้งแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลและวันหยุด และแผนแม่บทความความปลอดภัยทางถนนได้ระบุหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามภารกิจของแต่ละหน่วยงาน ซึ่งแต่ละหน่วยงานก็ได้ทำงานร่วมกันตามแนวปฏิบัติ ตามหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานอย่างเต็มที่และยอมรับในแนวทางร่วมกัน เช่นการตั้งด่านชุมชน การใช้ระบบ e-Report ในการทำงานร่วมกัน รวมทั้งการประชุมแผนระดับต่าง ๆ ที่ทุกหน่วยงาน

ตามคณะกรรมการฯ ต้องเข้าร่วมประชุมและดำเนินการตามแนวทางที่ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกำหนด และหน่วยงานสามารถมีส่วนร่วมในการกำหนดแนวทางการดำเนินงานของแต่ละหน่วยงานได้อย่างอิสระภายใต้กรอบแผนบูรณาการที่กำหนด เมื่อวิเคราะห์ตามแนวคิดการจัดการความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานรัฐ Intergovernmental Relations (IGRs) เห็นได้ว่าในช่วงเทศกาลมีการประสานนโยบายจากระดับนโยบายลงไปถึงระดับปฏิบัติการ โดยที่แต่ละระดับมีบทบาทตามสายการบังคับบัญชา เพื่อดำเนินการในช่วง 7 วันอันตรายให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันทั่วประเทศ

(3) ความไว้วางใจระหว่างหน่วยงาน เนื่องจากการทำงานในแต่ละปี ต้องมีความใกล้ชิดกับหน่วยงานที่ร่วมดำเนินการความปลอดภัยทางถนน ในบางหน่วยงานที่มีผู้ประสานงานคนเดิมจากปีก่อนสามารถทำให้การดำเนินงานอำนวยความสะดวกในการจัดทรัพยากรหรือประสานงานในพื้นที่ได้อย่างราบรื่น เกิดความสัมพันธ์อันดีระหว่างหน่วยงานทำให้เกิดประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน รวมทั้งสามารถสร้างเครือข่ายใหม่ ๆ ในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ที่เกิดจากการบูรณาการจากหน่วยงานอื่น ๆ เพิ่มเติม สอดคล้องกับลักษณะของเครือข่ายนโยบายระหว่างหน่วยงานรัฐ ที่ต้องพึ่งพาอาศัยระหว่างกันของเครือข่ายหน่วยงานต่าง ๆ ซึ่งสิ่งที่เกิดความไว้วางใจระหว่างหน่วยงานในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน พบในพื้นที่มากกว่าในระดับอื่น เนื่องจากการดำเนินงานในลักษณะการดำเนินงานแบบไม่เป็นทางการสามารถประสานงานกันได้ง่าย

(4) แนวโน้มของอุบัติเหตุลดลงในช่วง 7 วันอันตราย แนวโน้มของอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล ในช่วงปี พ.ศ. 2565 – 2567 จากสถิติพบว่าในช่วงที่มีการจัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในทุกะดับ พบว่าจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ และผู้เสียชีวิตในช่วงเทศกาลปีใหม่ลดลง แต่ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ยังมีความผันผวน เนื่องจากในเทศกาลสงกรานต์ประชาชนที่ออกมาเล่นน้ำมักไม่ค่อยสวมหมวกกันน็อค รวมทั้งพฤติกรรมในการดื่มแล้วขับเป็นต้น แต่เมื่อเทียบกับตอนที่ยังไม่มีการจัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน พบว่ามีสถิติที่ลดลงกว่าในช่วงอดีตมาก ทำให้เห็นถึงประสิทธิภาพของการจัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนของภาครัฐ และหลายหน่วยงานที่เข้ามามีบทบาทในส่วนที่เกี่ยวข้อง

5.2.2 วิเคราะห์ปัจจัยความสำเร็จและจุดอ่อนของศูนย์อำนวยความสะดวก

ทางถนน

5.2.2.1 ปัจจัยความสำเร็จ

(1) **การดำเนินงานภายใต้ระบบราชการ** การดำเนินงานของศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนซึ่งดำเนินการโดยหน่วยงานรัฐ ภายใต้ระบบราชการเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้การดำเนินงานประสบความสำเร็จ ที่มีโครงสร้างของระบบราชการแบบลำดับชั้นจากบนลงล่าง คือ การดำเนินงานตั้งแต่ระดับนโยบาย ระดับอำนาจ จนถึงระดับปฏิบัติการ ทำให้สามารถสั่งการ ประสานงาน รวมถึงบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในทุกระดับอย่างเป็นระบบการทำงาน โดยมีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย เป็นหน่วยงานหลักในการประสานงาน ดำเนินการ ติดตามการดำเนินงาน ซึ่งระบบราชการเป็นปัจจัยให้ทุกหน่วยงานดำเนินงานภายใต้กรอบอำนาจหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานได้อย่างถูกต้อง เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ นอกจากนี้ ในระดับจังหวัดจะเห็นได้ว่าการใช้กลไกการสั่งการที่เน้นตัวแสดงของผู้ว่าราชการจังหวัดแต่ละจังหวัดในการควบคุม กำกับ ติดตาม ในระดับภูมิภาค ทำให้เห็นความสำคัญของความปลอดภัยทางถนน และสามารถทำให้ผู้ปฏิบัติทำหน้าที่ร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพของการดำเนินงานร่วมกัน

(2) **ความต่อเนื่องของการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนของทุกปี** การดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ในทุกปี ส่งผลให้เกิดประสิทธิภาพในการทำงานช่วงเทศกาล เช่นระดับปฏิบัติการ จังหวัด และอำเภอ ก็ได้มีการเตรียมความพร้อมล่วงหน้าก่อนเทศกาล ซึ่งหากระดับนโยบายได้มีการออกแผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล และวันหยุด ก็จะสามารถปรับร่างแผนการดำเนินงานดังกล่าว เสนอพิจารณาอนุมัติแผนเพื่อประกอบการดำเนินงานได้ทันที

(3) **ความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน** การบูรณาการระหว่างหน่วยงานร่วมกัน การแลกเปลี่ยนทรัพยากรระหว่างกัน ทั้งด้านงบประมาณ ข้อมูลการรายงานผลการดำเนินงานในช่วงเทศกาล และบุคลากรที่ร่วมมือกันดำเนินงานตั้งแต่ระดับนโยบาย ระดับอำนาจ จนถึงระดับปฏิบัติการ

(4) **ผลการดำเนินงานที่เด่นชัดในช่วงเทศกาล** การดำเนินงานในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ โดยมีการประกาศเป็นช่วง 7 วันอันตราย ได้รับความสนใจจากสื่อ ประชาชน อย่างมาก เนื่องจากคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ได้จัดประชุมเพื่อมีข้อสั่งการด้านความปลอดภัยทางถนนช่วงเทศกาล และเปิดศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนในช่วงเทศกาล และระบบการรายงานผลที่แม่นยำในช่วงเทศกาล เนื่องจากต้องรายงานให้ผู้บริหารทราบผลการดำเนินงาน และออกสื่อโทรทัศน์เพื่อรายงานสถานการณ์ในช่วงเทศกาล ทำให้เห็นภาพการดำเนินงานอย่างเด่นชัด มีประสิทธิภาพการดำเนินงานมากกว่าช่วงปกติ

(5) การปรับแผนการดำเนินงานได้อย่างรวดเร็วในช่วงเทศกาล

การดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนช่วงเทศกาลในช่วง 7 วันอันตราย มีการประชุมเพื่อรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุช่วงเทศกาลในทุกวัน ซึ่งในระดับจังหวัดจะมีการรายงานสถานการณ์และสามารถปรับปรุงแผนการดำเนินงาน โดยเฉพาะจุดเสี่ยง จุดที่มีการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าปกติ โดยเทียบสถิติที่ได้จากการรายงานของในระดับพื้นที่ และออกนโยบายป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้อย่างรวดเร็ว

5.2.2.2 จุดอ่อนของการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนน

(1) การพัฒนางานด้านความปลอดภัยทางถนนให้ครอบคลุมทั้งปี

การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนไม่ได้เกิดเฉพาะในช่วงเทศกาล แต่อุบัติเหตุขึ้นจากสถิติพบว่าเกิดขึ้นทั้งปี เพียงแต่ในช่วงเทศกาลมีแนวโน้มมีสถิติมากกว่า ดังนั้น การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนจึงควรมีการดำเนินงานอย่างเข้มงวดและจริงจัง เพื่อให้ความปลอดภัยทางถนนให้สามารถครอบคลุมได้ตลอดทั้งปี การพัฒนากลไกการทำงานให้มีความต่อเนื่องจะช่วยสร้างความตระหนัก มีวินัย และมีมาตรการที่ป้องกันในระยะยาวจะช่วยให้การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนครอบคลุมพื้นที่จุดเสี่ยงทั่วประเทศและเกิดประสิทธิภาพตลอดทั้งปี

(2) การสร้างแรงจูงใจนอกเหนือจากการสั่งการ ซึ่งการทำงาน

ในปัจจุบันพบว่ายังต้องพึ่งพาการสั่งการจากหน่วยงานในระดับนโยบายและอำนาจการ เพื่อให้ระดับพื้นที่ดำเนินการเร่งด่วน เนื่องจากเป็นการสั่งการในช่วง 7 วันอันตราย ผู้บริหารให้ความสนใจของการดำเนินงานในพื้นที่ การสร้างแรงจูงใจให้กับบุคลากรทำให้เกิดความมุ่งมั่นในการทำงานร่วมกัน ให้อำนาจการตัดสินใจ การยอมรับผลงาน หรือพัฒนาศักยภาพของบุคลากรจะทำให้ผู้ปฏิบัติสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถเตรียมการล่วงหน้าได้ตลอดทั้งปี จากปกติที่เน้นหนักช่วงเทศกาล

(3) การพัฒนาไปสู่ความเป็นสถาบันที่มีการจัดระบบ/ระเบียบของ

การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่เน้นความสืบเนื่องในระยะยาว เนื่องจากศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนนยังมีลักษณะการทำงานแบบเฉพาะกิจ หรือการทำงานตามคำสั่งจากระดับนโยบายหรือผู้บังคับบัญชา ซึ่งความปลอดภัยทางถนนไม่ได้เกิดเฉพาะในช่วงเทศกาลเท่านั้น การพัฒนาไปสู่ความเป็นสถาบันในระยะยาวของศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนน ต้องเร่งดำเนินการให้ครอบคลุมตลอดทั้งปี ควบคู่ไปกับการจัดระบบกลไก บุคลากร งบประมาณ ระบบการรายงานในทุกระดับให้ต่อเนื่อง ให้ผลลัพธ์และประสิทธิภาพของการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน

5.2.3 วิเคราะห์ความร่วมมือในระดับพื้นที่

หน่วยงานภาครัฐในระดับต่าง ๆ โดยเฉพาะในระดับพื้นที่ ที่มีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นดำเนินงาน และจากผลการวิจัยพบว่าในระดับพื้นที่ ชุมชน ประสบความสำเร็จในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งจากการวิเคราะห์ผลการศึกษ ประกอบกับผลการสัมภาษณ์ มีประเด็นที่ผู้วิจัยได้ค้นพบจากการศึกษาความร่วมมือในระดับพื้นที่ โดยมีจำนวน 5 ประเด็น ดังนี้

5.2.3.1 ความสมัครใจ ความสมัครใจของชุมชนและอาสาสมัครในชุมชน ยกตัวอย่างเช่น การจัดตั้งด้านชุมชนที่อาศัยกลไกท้องถิ่นที่มีผู้ใหญ่บ้าน ชุมชน และอาสาสมัคร ในการดูแลด้านความปลอดภัยทางถนน เนื่องจากชุมชนในพื้นที่ยอมรับจักพื้นที่ถนน จุดเสี่ยงในพื้นที่ของตนเองเป็นอย่างดี รวมทั้งสร้างความปลอดภัยให้แก่เด็ก บุคคลที่ใช้เส้นทางไปยังสถานที่ทำงาน และเสริมสร้างความปลอดภัยให้แก่ชุมชนในพื้นที่ให้ขับขี่ปลอดภัย จึงมีความสมัครใจในการสอดส่องดูแลความปลอดภัยทางถนนและร่วมกับหน่วยงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการปรับปรุงแผนการดำเนินงานและมีส่วนร่วมในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ของชุมชน

5.2.3.2 การพึ่งพาอาศัยกัน (interdependence) การพึ่งพาอาศัยกันของชุมชนผ่านการบูรณาความร่วมมือกับหน่วยงานรัฐ คือ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่ทำงานใกล้ชิดกับชุมชน หมู่บ้านในพื้นที่ การดำเนินงานภาคปฏิบัติที่ถึงประชาชนโดยตรง ทำให้ชุมชน หมู่บ้านมีส่วนร่วมในการจัดการความปลอดภัยทางถนนร่วมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น แบ่งปันทรัพยากร เช่น ความรู้ด้านพื้นที่ชุมชน หรือ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้ความรู้กับชุมชนเรื่องการป้องกัน การเกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งการจัดตั้งด้านชุมชน ให้ชุมชนสามารถดูแลความปลอดภัยทางถนน รวมถึงตักเตือนคนในชุมชนที่มีพฤติกรรมขับขี่ที่มีความเสี่ยงให้ปฏิบัติตามมาตรการของภาครัฐได้ ซึ่งคนในชุมชนสามารถพูดคุยกันเองได้ เนื่องจากเป็นคนในพื้นที่ด้วยตนเอง จึงมักมีความคุ้นชิน และรู้จักคนในพื้นที่เป็นอย่างดี

5.2.3.3 การมีเป้าหมายร่วมในด้านสาธารณะ ความปลอดภัยทางถนนเป็นสิ่งที่คนชุมชนอยากให้เกิดขึ้นในทุกพื้นที่ ดังนั้นการเกิดเป้าหมายร่วมในด้านสาธารณะของความปลอดภัยทางถนนจึงเกิดขึ้นไม่ยาก และยังสามารถทำให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยทางถนนได้ เมื่อประชาชนมีเป้าหมายร่วมกันในการทำให้พื้นที่ของชุมชนมีความปลอดภัยทางถนน จึงเกิดความรู้สึกเป็นเจ้าของและเกิดความรับผิดชอบร่วมกันในการสร้างความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ของตนเอง และเป็นแรงผลักดันให้ชุมชนเกิดความกระตือรือร้นและอยากเข้ามาช่วยภาครัฐ ในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งของคนในพื้นที่ จึงเกิดการจัดตั้งด้านชุมชน เพื่อเฝ้าระวังพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนน รวมทั้งรณรงค์ให้ความรู้เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ที่ขับเคลื่อนเป้าหมายเดียวกันคือสร้างความปลอดภัยทางถนนในชุมชน

5.2.3.4 โครงสร้างในระดับพื้นที่ในลักษณะแนวราบไม่ขึ้นกับลำดับราชการ

การดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่ มีการทำงานในลักษณะเป็นแนวราบ เน้นการประสานงาน ชุมชนเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการที่ไม่ขึ้นต่อลำดับชั้นของราชการ ตัวแสดงในระดับพื้นที่นั้น ได้แก่ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ชุมชน ผู้นำท้องถิ่น อาสาสมัคร มูลนิธิ จึงทำให้การตัดสินใจของพื้นที่นั้นสามารถทำได้โดยง่าย ผ่านการตกลงทำความเข้าใจระหว่างกันอย่างมีประสิทธิภาพโดยไม่ต้องผ่านขั้นตอนแบบราชการที่มีกระบวนการที่ซับซ้อน และล่าช้า ซึ่งภาครัฐเป็นส่วนหนึ่งในการเสริมหรือสร้างความเข้าใจของกระบวนการ ให้พื้นที่เกิดความเข้าใจและขับเคลื่อนเป็นไปตามที่ระดับนโยบายกำหนดได้

5.2.3.5 การกระจายอำนาจให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นดำเนินการเองได้

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นกลไกที่มีลักษณะปฏิบัติงานในระดับพื้นที่ ดังนั้น การตัดสินใจหรือการใช้ทรัพยากรในการดำเนินไม่จำเป็นต้องร้องขอของประมาณต่อส่วนกลางทุกครั้งไป การกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นดำเนินการเอง และท้องถิ่นมีงบประมาณดำเนินการเป็นของตนเองย่อมสามารถใช้งบประมาณเพื่อพัฒนาในพื้นที่ของตนเองได้อย่างทันท่วงที รวมทั้งการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อจัดการและบริหารทรัพยากรในช่วงเทศกาลให้บรรลุเป้าหมาย และวัตถุประสงค์ในการสร้างความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้การขับเคลื่อนงานด้านสาธารณะในพื้นที่เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เกิดความรวดเร็ว ตอบสนองต่อปัญหาในพื้นที่ได้ทันที ซึ่งเป็นหลักของการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

5.3 ข้อเสนอแนะ

5.3.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

5.3.1.1 ด้านกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษาวิจัยพบว่า แนวทางในการปรับปรุงและพัฒนากลไกการบังคับใช้กฎหมายให้มีความเข้มงวดและจริงจัง การกำหนดมาตรฐานการลงโทษที่ชัดเจน พร้อมทั้งเพิ่มการตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่อย่างต่อเนื่อง สำหรับกฎหมายการเช่ารถควรมีการปรับปรุงให้ครอบคลุมการตรวจสอบคุณสมบัติผู้เช่า การกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของรถเช่า และการกำหนดความรับผิดชอบร่วมของผู้ให้บริการเช่ารถ รวมถึงการจัดทำฐานข้อมูลประวัติผู้เช่าที่เชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานในส่วนกฎหมายสำหรับชาวต่างชาติ ควรมีการออกกฎหมายเฉพาะที่กำหนดให้มีการแจ้งกฎจราจรไทยตั้งแต่จุดเข้าประเทศ การทดสอบความรู้พื้นฐานก่อนให้เช่ารถ และระบบลงโทษที่มีประสิทธิภาพ เช่น การยึดหนังสือเดินทางหรือการแบล็กลิสต์ ส่วนปัญหาด้านชุมชนควรมีการ

ปรับปรุงกฎระเบียบให้มีความชัดเจนในบทบาทหน้าที่ จัดระบบการตรวจสอบการปฏิบัติงาน ให้การฝึกอบรมที่เหมาะสม และมีระบบสนับสนุนจากหน่วยงานบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง เพื่อให้ด่านชุมชนสามารถทำหน้าที่ป้องกันและยับยั้งพฤติกรรมเสี่ยงได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีการติดตามประเมินผลด่านชุมชนอย่างเข้มงวด

5.3.1.2 ด้านการรณรงค์สร้างจิตสำนึกและเปลี่ยนพฤติกรรมของประชาชน

จากการศึกษาวิจัย พบว่าการกระตุ้นจิตสำนึกและเปลี่ยนพฤติกรรมของประชาชนเป็นเรื่องที่ทำทนายและทำได้ยาก ถึงแม้จะมีสื่อ วิทยุ ประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง ก็ยังพบอุบัติเหตุในพื้นที่ช่วงเทศกาลอยู่บ่อยครั้ง ทั้งนี้ ประชาชนยังมองว่าอุบัติเหตุเป็นเรื่องปัจเจกบุคคล กลไกของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจึงต้องหาวิธีให้ประชาชนมีจิตสำนึกได้ว่าอุบัติเหตุทางถนน ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สวมหมวกกันน็อค ระวังการขับซี้ และปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเข้มงวด

5.3.2 ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

5.3.2.1 สนับสนุนงบประมาณและบุคลากร แนวทางและปรับปรุงเรื่องของงบประมาณและเพิ่มบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ เพื่อให้การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ของหน่วยงานระดับจังหวัด อำเภอ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสามารถใช้จ่ายงบประมาณเพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ เกิดความรวดเร็วในการดำเนินงาน ส่งผลให้แผนความปลอดภัยทางถนนมีความต่อเนื่อง และสามารถขับเคลื่อนกิจกรรมเชิงรุกได้อย่างทันที ขณะเดียวกัน บุคลากรที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัยทางถนนก็มีจำนวนจำกัด ต้องทำงานหลายภารกิจในเวลาเดียวกัน อีกทั้งยังไม่มีผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านในพื้นที่ แนวทางจากข้อค้นพบจึงต้องจัดสรรงบประมาณให้เพียงพอต่อภารกิจในแต่ละพื้นที่ และเพิ่มบุคลากรเฉพาะด้านพร้อมทั้งพัฒนาองค์ความรู้และทักษะอย่างเพียงพอต่อการปฏิบัติงาน เพื่อให้กลไกความปลอดภัยทางถนนเกิดประสิทธิภาพ

5.3.2.2 พัฒนาระบบข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน การปรับปรุงระบบ e-Report ซึ่งจากข้อค้นพบมีข้อจำกัดเรื่องการบูรณาการข้อมูลและไม่มีฐานข้อมูลกลางที่เชื่อมโยงข้อมูลจากหลายหน่วยงาน ทำให้เกิดปัญหาข้อมูลซ้ำซ้อนหรือไม่สอดคล้องกัน แนวทางปรับปรุงจึงต้องพัฒนาแพลตฟอร์มข้อมูลร่วมแบบบูรณาการพร้อมทั้งพัฒนาระบบวิเคราะห์แนวโน้มอุบัติเหตุแบบ Real-time ซึ่งจะช่วยให้หน่วยงานในพื้นที่สามารถวางแผนเชิงรุกและปรับมาตรการให้เหมาะสมกับสถานการณ์ โดยเฉพาะพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูง

5.3.3 ข้อเสนอแนะการยกระดับความเป็นสถาบันที่ยั่งยืน ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน มีปัจจัยที่ต้องพิจารณาดังนี้

5.3.3.1 กลไกของระบบการดำเนินงานที่ไม่เป็นลักษณะกิจกรรมเฉพาะกิจ

การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่เน้นเฉพาะช่วงเทศกาลสำคัญหรือวันหยุดยาวเป็นหลัก ทำให้เห็นถึงลักษณะการทำงานที่เป็นกิจกรรมเฉพาะกิจ ขาดความต่อเนื่องตลอดทั้งปี ถึงแม้จะจบเทศกาลแล้วแต่ก็ยังเกิดอุบัติเหตุทางถนนให้เห็นอยู่บ่อยครั้ง หากจะต้องยกระดับให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เกิดเป็นสถาบันที่ยั่งยืน ภาครัฐจึงจำเป็นต้องเปลี่ยนกลไกการดำเนินงานให้ต่อเนื่อง ไม่ใช่เพียงแค่ตอบสนองต่อสถานการณ์ฉุกเฉินหรือเฉพาะช่วงเทศกาลเท่านั้น ซึ่งการปรับเปลี่ยนกลไกนี้อาจใช้ระยะเวลาในการวางแผนในระยะยาว และทำให้การบูรณาการเป็นส่วนหนึ่งของภารกิจประจำของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในทุกระดับ และการคำนึงถึงบุคลากร และเครือข่ายให้สามารถทำงานได้ตลอดทั้งปี ซึ่งจะส่งผลให้มาตรการความปลอดภัยทางถนนมีประสิทธิภาพ และลดความเสี่ยงอุบัติเหตุได้อย่างยั่งยืนในระยะยาว

5.3.3.2 พัฒนามาตรการบังคับใช้กฎหมายให้มีความต่อเนื่องและนำไปใช้ได้จริง ไม่ใช่เพียงการสั่งการในรูปแบบเดิม

มาตรการบังคับใช้กฎหมายจากการศึกษาพบว่ายังขาดความต่อเนื่องในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งจะพบเห็นได้ช่วงเทศกาล หรือวันหยุดยาวที่มีการคุมเข้มเป็นหลัก ทำให้มาตรการหรือการบังคับใช้กฎหมายไม่สามารถแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนนได้ตลอดทั้งปี การสั่งการทางมาตรการและการคุมเข้มทางกฎหมายในรูปแบบเดิมไม่เพียงพอที่จะสร้างความตระหนักและเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนได้อย่างถาวร ดังนั้น เพื่อให้การยกระดับความเป็นสถาบันของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนให้ยั่งยืน จึงจำเป็นต้องเร่งปรับปรุงกฎหมายทางถนน การบังคับใช้ให้หน่วยงานสามารถมีมาตรการบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพได้ทันที เช่น การปรับปรุงค่าปรับให้แสดงค่าปรับที่ชัดเจน จะทำให้สามารถสร้างวินัยจราจรของประชาชนให้เคารพกฎหมายได้อย่างแท้จริง

5.3.3.3 การแลกเปลี่ยนทรัพยากรและข้อมูลระหว่างหน่วยงานตลอดทั้งปี

การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน สิ่งสำคัญคือฐานข้อมูลที่จำเป็นในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนให้ครอบคลุมได้ตลอดทั้งปี ดังนั้น เพื่อให้การขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนบรรลุผลได้ทั้งปี จึงจำเป็นต้องปรับปรุงกลไกทุกระดับให้เพียงพอ สามารถทำงานได้อย่างต่อเนื่อง แม้ว่าจะไม่ใช่ช่วงเทศกาล และระบบข้อมูลอุบัติเหตุที่ปัจจุบันใช้ระบบ e-Report ต้องมีการประสานงานกันให้ข้อมูลเป็นปัจจุบันเสมอ เพื่อสร้างฐานข้อมูลที่เชื่อถือได้ แม่นยำ สู่แนวปฏิบัติที่ดีช่วยให้ทุกภาคส่วน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าถึงข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน และสามารถมีมาตรการที่มีประสิทธิภาพในการป้องกันอุบัติเหตุเชิงรุกในปีต่อไปได้

5.3.3.4 การพัฒนาระบบเทคโนโลยีในการทำงาน การพัฒนาระบบการรายงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนให้มีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงฐานข้อมูล 3 ฐานได้ แบบเรียลไทม์เพื่อรองรับการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนในอนาคต แก้ไขปัญหาฐานข้อมูลที่ไม่ตรงกันลดขั้นตอนการสอบถามเพื่อประสานข้อมูลระหว่างกัน รวมทั้งพัฒนาเทคโนโลยีการตรวจจับความเร็วบนท้องถนน หรือนำเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence : AI) มาพัฒนาร่วมเพื่อเพิ่มความสะดวกและรวดเร็วในการทำงาน ซึ่งเป็นการยกระดับขีดความสามารถในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนให้เป็นระบบและทันสมัย รับมือกับปัญหาความปลอดภัยทางถนนในอนาคตอย่างมีประสิทธิภาพ

5.3.3.5 สร้างความผูกพันของบุคลากรต่อองค์กร การยกระดับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ตัวแสดงสำคัญคือบุคลากรที่ดำเนินการความปลอดภัยทางถนน จากปัญหาบุคลากรไม่เพียงพอต่อการดำเนินงานทำให้พบว่าหน่วยงานยังจำเป็นต้องรักษาบุคลากรให้สามารถอยู่ภายในองค์กรได้ในระยะยาว และสร้างความผูกพันต่อองค์ในการทำงาน เนื่องจากบุคลากรในช่วงเทศกาลต้องทำงานที่สำนักงานตลอดช่วง 7 วันอันตรายเพื่อรายงานข้อมูลรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุของทุกจังหวัด ฉะนั้นบุคลากรที่ทำงานในด้านความปลอดภัยทางถนนควรมีค่าตอบแทนที่เหมาะสม หรือความก้าวหน้าในสายงานอาชีพ เพื่อยกระดับในการทำงาน ช่วยให้เกิดการตัดสินใจอยากทำงานร่วมกับองค์กร หากบุคลากรในองค์กรมีความทุ่มเท มุ่งมั่น ในการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนจะทำให้สามารถยกระดับของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในทุกระดับได้อย่างยั่งยืน

5.3.3.6 งบประมาณในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน งบประมาณในด้านความปลอดภัยทางถนน เป็นปัจจัยที่สำคัญหากต้องยกระดับความปลอดภัยทางถนนให้ยั่งยืน เพราะฉะนั้นการปรับปรุงการจัดสรรงบประมาณให้เหมาะสมตามขนาดพื้นที่ความเสี่ยง เป็นปัจจัยที่ต้องนำมาพิจารณา เพื่อให้การแก้ปัญหาสอดคล้องกับพื้นที่ รวมถึงปัจจัยค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ในการดำเนินงานที่ต้องพิจารณาให้เหมาะสมกับบุคลากรในองค์กร ก่อนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนควรมีการทบทวนอย่างเหมาะสม เพื่อให้สามารถใช้งบประมาณได้อย่างมีประสิทธิภาพ รองรับการทำงานได้ตลอดทั้งปี และสามารถปรับแผนการดำเนินงานรวมถึงปรับงบประมาณให้เหมาะสม มีความยืดหยุ่นและลดขั้นตอนในการปรับแผนการดำเนินงานได้

5.3.4 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1) การวิจัยครั้งต่อไปควรเปรียบเทียบกลไกการดำเนินงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในหลายพื้นที่ที่มีบริบทแตกต่างกัน เช่น พื้นที่เมือง พื้นที่กึ่งเมืองกึ่งชนบท เพื่อศึกษาว่ารูปแบบความร่วมมือของภาคส่วนต่าง ๆ โดยเฉพาะภาคประชาชนและองค์กรภาคเอกชน มีความแตกต่างกันอย่างไร ส่งผลต่อประสิทธิภาพของการขับเคลื่อนอย่างไร และมีปัจจัยเชิงโครงสร้างหรือทางวัฒนธรรมในพื้นที่ใดที่เป็นอุปสรรคของเครือข่ายนั้น เพื่อให้สามารถมีข้อเสนอเชิงนโยบายที่เหมาะสมกับบริบทเฉพาะของแต่ละพื้นที่

2) การวิจัยเชิงปริมาณร่วมกับการวิเคราะห์เชิงคุณภาพ เพื่อประเมินผลลัพธ์ของการดำเนินงานศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เช่น การใช้ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ การลดจำนวนผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บในช่วงเทศกาล การวิเคราะห์แนวโน้มการตอบสนองของประชาชนต่อมาตรการที่ดำเนินการ และการใช้แบบสอบถามวัดทัศนคติหรือระดับความพึงพอใจของประชาชนที่ได้รับผลจากกิจกรรมต่าง ๆ สู่ข้อเสนอเชิงนโยบายที่มีฐานข้อมูลรองรับนำไปสู่ผลลัพธ์ที่ได้ประสิทธิภาพ

3) ศึกษาวิจัยระบบการติดตามและประเมินผลที่ใช้ในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่ โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด อำเภอ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อประเมินว่าในปัจจุบันมีการใช้ระบบติดตามที่มีโครงสร้าง ชุดข้อมูล ตัวชี้วัด หรือกระบวนการรายงานผลที่มีประสิทธิภาพเพียงใด รวมถึงมีช่องว่างใดบ้างที่เป็นปัญหาที่ต้องเร่งแก้ไข

รายการอ้างอิง

หนังสือและบทความในหนังสือ

- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. รายงานประชาชน ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ประจำปี 2565. กรุงเทพฯ: กระทรวงมหาดไทย, 2565.
- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. รายงานประชาชน ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ประจำปี 2566. กรุงเทพฯ: กระทรวงมหาดไทย, 2566.
- กระทรวงมหาดไทย. กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. รายงานประจำปี 2566. กรุงเทพฯ: เวิร์คพรีนติ้ง, 2567.
- ธีรพัฒน์ อังศุवाल. *Governance 101: ความหมายและรูปแบบที่หลากหลาย*. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: สายส่งศึกษา, 2566.
- มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. *การศึกษาเพื่อสนับสนุนการดำเนินมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับท้องถิ่นให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ของแผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570*. กรุงเทพฯ: สำนักงานการวิจัยแห่งชาติ, 2566.
- วสันต์ เหลืองประภัสร์. *การรวมศูนย์อำนาจและการกระจายอำนาจกับการบริหารราชการแผ่นดินไทย: การทบทวนแนวคิดข้อถกเถียงและข้อพิจารณาเพื่อการปฏิรูป*. กรุงเทพฯ: สถาบันพระปกเกล้า, 2559.
- ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. *แผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลและช่วงวันหยุด พ.ศ. 2566*. ม.ป.ท.: ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2565.
- ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. *แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570*. กรุงเทพฯ: กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย, 2565.
- ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. *รายงานผลการสังเคราะห์ข้อมูลจากสรุปและถอดบทเรียนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2567*. กรุงเทพฯ: ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2567.
- อัมพร ชำรงลักษณ์, อรทัย กักพล, โสภารัตน์ จารุสมบัติ, ทวีดา กมลเวชช, วสันต์ เหลืองประภัสร์, ไพบุลย์ โพธิ์สุวรรณ, สมใจ สังข์แสงสมบัติ, หทัยชนก ศิริวัฒนกุล, และ กัลยา แซ่อึ้ง. *การบริหารปกครองสาธารณะ (Public Governance): การบริหารรัฐกิจในศตวรรษที่ 21*. กรุงเทพฯ: คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2553.

บทความวารสาร

มนัญชัย รูปต่ำ. “การพัฒนารูปแบบการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน อำเภอแม่จวน จังหวัดขอนแก่น.” *วารสารอนามัยสิ่งแวดล้อม และสุขภาพชุมชน* 7, ฉ. 3 (กันยายน-ธันวาคม 2565): 206-214.

วสันต์ เหลืองประภัสร์, และ ชาย ไชยจิต. “การอภิบาล (Governance) ในระบบบริหารงานทางการเมืองการปกครอง.” *รัฐศาสตร์สาร* 39, ฉ. 3 (กันยายน – ธันวาคม 2561): 140-199.

อำนาจ ราชบัณฑิต. “รูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนโดยกระบวนการมีส่วนร่วมผ่านคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตในระดับอำเภอ (พขอ.) อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น.” *วารสารสำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 7 ขอนแก่น* 29, ฉ. 3 (กันยายน - ธันวาคม 2565): 98-110.

วิทยานิพนธ์

ฉกาจณ์ เทียมวงศ์. “การรับรู้ถึงความปลอดภัยและทักษะของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีต่อการสวมหมวกกันน็อก.” สารนิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2540.

ชัชวินธ์ ตันติเวชวาณิช. “ความร่วมมือขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อจัดบริการสาธารณะกรณีศึกษา พื้นที่ภาคตะวันออก.” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชาบริหารรัฐกิจ คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2560.

ธีรสิทธิ์ ฉิมน้อย. “ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่กระทำผิดตามกฎหมายจราจรกรณีศึกษาในเขตพื้นที่ บก.น. 5.” วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาการบริหารงานยุติธรรม คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2551.

พัชรี สีโรส. พลวัตนโยบายสาธารณะ: จากรัฐ เอกชน สู่ประชาชน. กรุงเทพฯ: คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555.

เมธาธิษฐ์ พัฒนะกิตติพงษ์. “ศึกษาผลการดำเนินงานตามนโยบายรัฐบาลในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ตั้งแต่มีการจัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน (พ.ศ. 2546 - ปัจจุบัน) กรณีศึกษา : กองบังคับการตำรวจนครบาล 2.” การค้นคว้าอิสระรัฐศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาการเมืองการปกครอง สำหรับนักบริหาร คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2559.

สมประสงค์ พิมพ์ลา. “ปัจจัยในการสร้างเสริมวินัยแก่ผู้ใช้ถนนบนทางหลวงแผ่นดิน ในเขตรับผิดชอบของ สถานีตำรวจทางหลวง 3 กองกำกับการ 4.” สารนิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2541.

สรประเวท กระจ่างคันธมาตร์. “แนวทางการจัดการจราจรและขนส่งเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน.” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาการจัดการสิ่งแวดล้อม คณะพัฒนาสังคม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, 2548.

สิริชัย มาลีรังสี. “การบังคับใช้กฎหมายจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย ศึกษาเฉพาะกรณีการใช้หมวกกันน็อค.” สารนิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2541.

สื่ออิเล็กทรอนิกส์

กรมควบคุมโรค. กองป้องกันการบาดเจ็บ. “สถานการณ์การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย.” สืบค้นเมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2568. https://dip.ddc.moph.go.th/new/3base_status_new.

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. “ความเป็นมากรม ปภ.” สืบค้นเมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2567. <https://www.disaster.go.th/about/background>.

เจาะลึกระบบสุขภาพ Hfocus. “WHO เผยคนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ 1.8 หมื่นคน ห่วงปิดผับตี 4 เจ็บตายพุ่ง.” สืบค้นเมื่อวันที่ 13 มกราคม 2568. <https://www.hfocus.org/content/2023/12/29295>

ฉัตรชัย นกดี. “วิถีความปลอดภัยทางถนน เริ่มต้นได้ที่ตัวเรา.” สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. สืบค้นเมื่อวันที่ 17 มกราคม 2567. <https://www.thaihealth.or.th/วิถีความปลอดภัยทางถนน-2/>.

ไทยพีบีเอส Thai PBS News. “ศปถ.เปิดศูนย์ลดอุบัติเหตุปีใหม่ 2567 ตั้งเป้าลด 5% -ข้าม 7 วันอันตราย.” สืบค้นเมื่อวันที่ 14 มกราคม 2567. <https://www.thaipbs.or.th/news/content/335365>.

มูลนิธิเพื่อความปลอดภัยทางถนน. “คู่มือพี่เลี้ยง สอจร. เล่มที่ 1.” สืบค้นเมื่อวันที่ 17 มกราคม 2568. <https://www.rswgsthai.com/file/knowledge/คู่มือพี่เลี้ยง%20สอจร.%20เล่มที่%201%20.pdf>

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน Road Safety Thailand. “Road Safety Thailand.”

สืบค้นเมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2567. <https://www.roadsafetythailand.com/>

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน. “รู้จักมูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย.” มูลนิธินโยบายถนน

ปลอดภัย. สืบค้นเมื่อวันที่ 17 มกราคม 2567. <https://www.roadsafetythai.org/about-รู้จักมูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย-14.html>.

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. “แผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล และช่วงวันหยุด พ.ศ. 2566.” สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. 28 ธันวาคม 2564.

สืบค้นเมื่อวันที่ 13 มกราคม 2565. https://resolution.soc.go.th/PDF_UPLOAD/2564/P_405414_3.pdf.

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. แผนป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่

2550. สืบค้นเมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2568. https://resolution.soc.go.th/PDF_UPLOAD/2549/2107625.pdf.

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570.

สืบค้นเมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2568. <https://roadsafety.disaster.go.th/roadsafety/download/7377?id=21555>.

สถาบันพระปกเกล้า. “การประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร.” ศูนย์เรียนรู้สุขภาวะ.

สืบค้นเมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2567. <https://resourcecenter.thaihealth.or.th/assets/mediadol/>

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. “ย้อนดูสถิติ เจ็บ - ตายบนถนนไทย ปี 2564 – 2566

เดินทางสู่เป้าหมายลดผู้เสียชีวิตก่อนปี 2570.” สืบค้นเมื่อวันที่ 13 มกราคม 2568. <https://tdri.or.th/road-safety/>

สหประชาชาติแห่งประเทศไทย. “เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนที่ 11 เมืองและชุมชนที่ยั่งยืน.”

สืบค้นเมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2567. <https://thailand.un.org/th/sdgs/11>.

สำนักนายกรัฐมนตรี. กรมประชาสัมพันธ์. “ความปลอดภัยทางถนน.” สืบค้นเมื่อวันที่ 16 มกราคม

2568. <https://www.prd.go.th/th/content/category/detail/id/42/iid/261906>.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. “แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

(Thailand Road Safety Action Plan) (Agenda based).” สืบค้นเมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2567. https://resolution.soc.go.th/PDF_UPLOAD/2547/2005817.pdf.

Books

- International Transport Forum (ITF). *Road Safety in Cities: Street Design and Traffic Management Solutions*. Paris: OECD Publishing, 2021.
- International Transport Forum (ITF). *Using Safety Performance Indicators to Improve Road Safety: The Case of Korea*. International Transport Forum Policy Papers, no. 126. Paris: OECD Publishing, 2023.
- OECD/ITF. *Towards Zero: Ambitious Road Safety Targets and the Safe System Approach*. Paris: OECD Publishing, 2008.
- World Health Organization, and United Nations Regional Commissions. *Global Plan: Decade of Action for Road Safety 2021-2030*. Geneva: World Health Organization, 2021.

Electronic Media

- Federal Highway Administration. *Road Safety Fundamentals*. Washington, DC: Federal Highway Administration, 2022. Accessed January 13, 2025. https://highways.dot.gov/sites/fhwa.dot.gov/files/2022-08/rspcb_Road_Safety_Fundamentals.pdf.
- World Health Organization. *Road Traffic Injuries*. WHO Fact Sheet. Accessed July 13, 2024. <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>.
- World Health Organization. *Global Status Report on Road Safety 2023*. Geneva: World Health Organization, 2023. Accessed July 13, 2024. <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/375016/97892240086517-eng.pdf?sequence=1>.
- International Transport Forum (ITF). (2021). *Road Safety in Cities: Street Design and Traffic Management Solutions*. OECD Publishing, Paris.
- International Transport Forum (ITF) (2023). *Using Safety Performance Indicators to Improve Road Safety: The Case of Korea*. International Transport Forum Policy Papers, No. 126, OECD Publishing, Paris.
- World Health Organization and United Nations Regional Commissions. (2021). *Global Plan: Decade of Action for Road Safety 2021-2030*. Geneva: World Health Organization.



ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

แบบสัมภาษณ์สำหรับผู้บริหารกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

แบบสัมภาษณ์

เรื่อง กลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

ในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ (พ.ศ. 2565 – 2567)

คำชี้แจง:

แบบสอบถามฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการค้นคว้าอิสระ (Independent Study) ของนักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต (บริหารรัฐกิจและกิจการสาธารณะ) สาขาวิชาบริหารรัฐกิจและกิจการสาธารณะ สำหรับนักบริหาร คณะรัฐศาสตรมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปีการศึกษา 2567 โดยมีวัตถุประสงค์ในการวิจัยเพื่อศึกษากระบวนการและกลไกการขับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ การนำนโยบายไปปฏิบัติในระดับพื้นที่ นอกจากนี้ยังมีการศึกษาปัญหา อุปสรรค เจ็บใจ ข้อจำกัด รวมถึงปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อผลสัมฤทธิ์ของกลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในการนำนโยบายไปปฏิบัติในระดับพื้นที่ในช่วงเทศกาลดังกล่าว รวมถึงเพื่อค้นหาแนวทางในการปรับปรุงและพัฒนากลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนสู่การปฏิบัติระดับพื้นที่ภายใต้การดำเนินงานของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน โดยแบบสอบถามจำแนกได้เป็น 2 ส่วน ประกอบด้วย

ส่วนที่ 1 : ข้อมูลส่วนบุคคล

ชื่อ - สกุล

ตำแหน่ง - สังกัด

บทบาทที่เกี่ยวข้องในกระบวนการของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

.....

ระยะเวลาปฏิบัติงาน

ส่วนที่ 2 : แบบสัมภาษณ์ความคิดเห็น จำนวน 5 ประเด็น ดังนี้

ประเด็นที่ 1 กระบวนการและกลไกการขับเคลื่อนในช่วงเทศกาลปีใหม่ และช่วงเทศกาลสงกรานต์

ประเด็นที่ 2 ปัญหา อุปสรรค และปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของกลไกศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน

ประเด็นที่ 3 แนวทางการยกระดับและพัฒนาศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน

ประเด็นที่ 4 บทบาทผู้นำในการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน

ประเด็นที่ 5 การบริหารจัดการและการพัฒนานโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน

ประเด็นที่ 1 กระบวนการและกลไกการขับเคลื่อนในช่วงเทศกาลปีใหม่ และช่วงเทศกาลสงกรานต์

1.1 หน่วยงานของท่านมีการวางแผนทางและมาตรการเชิงรุกในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเทศกาลปีใหม่และช่วงเทศกาลสงกรานต์อย่างไร

1.2 หน่วยงานของท่านมีกระบวนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่และช่วงเทศกาลสงกรานต์อย่างไร

1.3 ท่านมีบทบาทอย่างไรในการประสานงานและเชื่อมโยงการทำงานระหว่างศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนระดับจังหวัดกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระดับพื้นที่

1.4 กลไกการสั่งการและการรายงานผลการปฏิบัติงานในช่วงเทศกาลมีขั้นตอนอย่างไร

ประเด็นที่ 2 ปัญหา อุปสรรค และปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของกลไกศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน

2.1 ท่านพบปัญหาหรืออุปสรรคใดในการดำเนินงานตามนโยบายของศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาล

2.2 ท่านพบปัญหาหรืออุปสรรคใดในการกำกับให้หน่วยงานต่าง ๆ ดำเนินการตามนโยบายของศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาล

2.3 ท่านพบข้อจำกัดหรือเงื่อนไขใดที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการทำงานของศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนจังหวัด

2.4 ท่านคิดว่าอะไรคือปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อความสำเร็จในการดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล

ประเด็นที่ 3 แนวทางการยกระดับและพัฒนาศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

3.1 ท่านคิดว่า ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนสามารถเป็นกลไกบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่เพื่อเพิ่มความเข้มข้นในการดำเนินการเพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ได้มากน้อยเพียงใด

3.2 ท่านคิดว่า ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนสามารถทำหน้าที่เป็นหน่วยขับเคลื่อนและประสานการทำงานกับทุกฝ่ายและทุกระดับเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนได้ตามเป้าหมายมากน้อยเพียงใด

3.3 ท่านคิดว่า การปรับปรุงหรือพัฒนากลไกการทำงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเพื่อให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ควรมีแนวทางอย่างไร

3.4 ท่านคิดว่า การปรับปรุงหรือพัฒนาระบบการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่รับผิดชอบหลักและหน่วยสนับสนุนในการดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล ควรมีแนวทางอย่างไร

ประเด็นที่ 4 บทบาทผู้นำในการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

4.1 ในฐานะผู้บริหาร ท่านมีแนวทางในการกำหนดนโยบายและผลักดันการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาลอย่างไรให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากที่สุด

4.2 ท่านมีวิธีการสร้างการมีส่วนร่วมและกระตุ้นให้บุคลากรในองค์กรตระหนักถึงความสำคัญของงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างไร

4.3 ท่านมีวิธีการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานในความรับผิดชอบอย่างไร

ประเด็นที่ 5 การบริหารจัดการและการพัฒนานโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน

5.1 ท่านมีวิสัยทัศน์อย่างไรในการพัฒนาการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในระยะยาวให้มีความชัดเจนและครอบคลุมทุกปัจจัยเสี่ยงและกลุ่มเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุทางถนน

5.2 ท่านมีแนวทางในการพัฒนาศักยภาพบุคลากรและเสริมสร้างความเข้มแข็งของเครือข่ายการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างไร

5.3 ท่านคิดว่า ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนควรมีการกำหนดแนวทางและมาตรการเชิงรุกในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลอย่างไร

5.4 ท่านมีข้อเสนอแนะเชิงนโยบายอย่างไรเพื่อยกระดับประสิทธิภาพการดำเนินงานในภาพรวมด้านความปลอดภัยทางถนน

5.5 ท่านคิดว่า การจัดสรรทรัพยากรและงบประมาณในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล ณ ปัจจุบันมีความเหมาะสมหรือไม่ และควรมีการปรับปรุงหรือพัฒนาในด้านใดบ้าง

ภาคผนวก ข

แบบสอบถามสำหรับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด

แบบสัมภาษณ์

เรื่อง กลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

ในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ (พ.ศ. 2565 – 2567)

คำชี้แจง:

แบบสอบถามฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการค้นคว้าอิสระ (Independent Study) ของนักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต (บริหารรัฐกิจและกิจการสาธารณะ) สาขาวิชาบริหารรัฐกิจและกิจการสาธารณะ สำหรับนักบริหาร คณะรัฐศาสตรมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปีการศึกษา 2567 โดยมีวัตถุประสงค์ในการวิจัยเพื่อศึกษากระบวนการและกลไกการขับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ การนำนโยบายไปปฏิบัติในระดับพื้นที่ นอกจากนี้ยังมีการศึกษาปัญหา อุปสรรค เงื่อนไข ข้อจำกัด รวมถึงปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อผลสัมฤทธิ์ของกลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในการนำนโยบายไปปฏิบัติในระดับพื้นที่ในช่วงเทศกาลดังกล่าว รวมถึงเพื่อค้นหาแนวทางในการปรับปรุงและพัฒนากลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนสู่การปฏิบัติระดับพื้นที่ภายใต้การดำเนินงานของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน โดยแบบสอบถามจำแนกได้เป็น 2 ส่วน ประกอบด้วย

ส่วนที่ 1 : ข้อมูลส่วนบุคคล

ชื่อ - สกุล

ตำแหน่ง - สังกัด

บทบาทที่เกี่ยวข้องในกระบวนการของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

ระยะเวลาปฏิบัติงาน

ส่วนที่ 2 :แบบสัมภาษณ์ความคิดเห็น จำนวน 5 ประเด็น ดังนี้

ประเด็นที่ 1 กระบวนการและกลไกการขับเคลื่อนในช่วงเทศกาลปีใหม่ และช่วงเทศกาลสงกรานต์

ประเด็นที่ 2 ปัญหา อุปสรรค และปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของกลไกศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน

ประเด็นที่ 3 แนวทางการยกระดับและพัฒนาศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน

ประเด็นที่ 4 การมีส่วนร่วมและการสร้างความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน

ประเด็นที่ 5 การบริหารจัดการและการพัฒนานโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน

ประเด็นที่ 1 กระบวนการและกลไกการขับเคลื่อนในช่วงเทศกาลปีใหม่ และช่วงเทศกาลสงกรานต์

1.1 ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนจังหวัดของท่านมีกระบวนการและขั้นตอนในการจัดทำแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการ และงบประมาณในช่วงเทศกาลปีใหม่ และช่วงเทศกาลสงกรานต์อย่างไร

1.2 มีการบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคมในการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาลอย่างไร

1.3 ท่านมีการกำหนดมาตรการเฉพาะที่สอดคล้องกับบริบทพื้นที่และความเสี่ยงที่พบในจังหวัดของท่านอย่างไร

1.4 ท่านมีระบบการรายงานสถานการณ์และการบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลอย่างไร

1.5 ท่านมีการประสานงานและเชื่อมโยงการทำงานระหว่างศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัดกับศูนย์ระดับอำเภอและท้องถิ่นอย่างไร

ประเด็นที่ 2 ปัญหา อุปสรรค และปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของกลไกศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน

2.1 ในการดำเนินงานด้านการลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนทุกมิติ ทั้งด้านคน ถนน และยานพาหนะ ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนจังหวัดพบปัญหาหรืออุปสรรคอย่างไร

2.2 ท่านพบปัญหาหรืออุปสรรคใดในการบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานในการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาล

2.3 ท่านพบข้อจำกัดหรือเงื่อนไขใดในการนำนโยบายของศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนไปปฏิบัติในระดับพื้นที่ (อำเภอและท้องถิ่น)

2.4 ท่านคิดว่าปัจจัยใดที่ส่งผลต่อความสำเร็จในการลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลที่ผ่านมา (พ.ศ. 2565 – 2567)

2.5 ท่านประสบปัญหาในการบริหารจัดการข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนนและ การรายงานผลการดำเนินงานอย่างไรบ้าง

2.6 ท่านคิดว่างบประมาณและทรัพยากรที่ได้รับจัดสรรส่งผลต่อประสิทธิภาพการ ทำงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดอย่างไร และในปัจจุบันมีการจัดสรร งบประมาณและทรัพยากรเพียงพอหรือไม่ เพราะเหตุใด

ประเด็นที่ 3 แนวทางการยกระดับและพัฒนาศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

3.1 ท่านมีข้อเสนอแนะอย่างไรในการปรับปรุงกลไกการทำงานของศูนย์อำนวยการ ความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด

3.2 ท่านคิดว่าควรมีการพัฒนาหรือปรับปรุงระบบการประสานงานระหว่างศูนย์ระดับ ส่วนกลาง ระดับจังหวัด และระดับอำเภอ/ท้องถิ่นอย่างไร

3.3 ท่านมีแนวคิดในการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาประยุกต์ใช้เพื่อเพิ่ม ประสิทธิภาพการทำงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดอย่างไร

3.4 ท่านคิดว่าควรมีการพัฒนาศักยภาพบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับงานศูนย์อำนวยการ ความปลอดภัยทางถนนจังหวัดในด้านใดบ้าง

3.5 ท่านมีข้อเสนอแนะในการสร้างความยั่งยืนของการดำเนินงานด้านความปลอดภัย ทางถนนนอกเหนือจากช่วงเทศกาลอย่างไร

ประเด็นที่ 4 การมีส่วนร่วมและการสร้างความตระหนักระดับด้านความปลอดภัยทางถนน

4.1 ท่านมีกลยุทธ์หรือแนวทางในการสร้างการมีส่วนร่วมจากภาคประชาชนในการ ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลอย่างไร

4.2 ท่านมีแนวทางในการสร้างความตระหนักและจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทางถนน ให้แก่ประชาชนในพื้นที่อย่างไร

4.3 ท่านมีกลไกในการเสริมสร้างความเข้มแข็งของเครือข่ายความปลอดภัยทางถนนใน ระดับพื้นที่อย่างไร

4.4 ท่านมีการติดตามและประเมินผลการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการดำเนินงาน ด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างไร

4.5 ท่านมีแนวทางในการปรับปรุงกระบวนการสื่อสารและประชาสัมพันธ์เพื่อสร้าง ความตระหนักแก่ประชาชนในช่วงเทศกาลอย่างไร

ประเด็นที่ 5 การบริหารจัดการและการพัฒนานโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน

5.1 ท่านมีวิสัยทัศน์หรือทิศทางการพัฒนางานด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับจังหวัดในอนาคตอย่างไร

5.2 ท่านมีแนวทางในการพัฒนาระบบการบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนให้มีประสิทธิภาพและนำไปสู่การกำหนดมาตรการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่เหมาะสมอย่างไร

5.3 ท่านคิดว่าควรมีการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดอย่างไร

5.4 ท่านมีข้อเสนอแนะในการพัฒนาระบบการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดอย่างไร

5.5 ท่านมีข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่จะนำเสนอต่อศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนส่วนกลางเพื่อยกระดับประสิทธิภาพการดำเนินงานในภาพรวมอย่างไร

ภาคผนวก ค

แบบสอบถามสำหรับศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนระดับอำเภอ

แบบสัมภาษณ์

เรื่อง กลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน

ในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ (พ.ศ. 2565 – 2567)

คำชี้แจง:

แบบสอบถามฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการค้นคว้าอิสระ (Independent Study) ของนักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต (บริหารรัฐกิจและกิจการสาธารณะ) สาขาวิชาบริหารรัฐกิจและกิจการสาธารณะ สำหรับนักบริหาร คณะรัฐศาสตรมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปีการศึกษา 2567 โดยมีวัตถุประสงค์ในการวิจัยเพื่อศึกษากระบวนการและกลไกการขับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ การนำนโยบายไปปฏิบัติในระดับพื้นที่ นอกจากนี้ยังมีการศึกษาปัญหา อุปสรรค เงื่อนไข ข้อจำกัด รวมถึงปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อผลสัมฤทธิ์ของกลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนในการนำนโยบายไปปฏิบัติในระดับพื้นที่ในช่วงเทศกาลดังกล่าว รวมถึงเพื่อค้นหาแนวทางในการปรับปรุงและพัฒนากลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนสู่การปฏิบัติระดับพื้นที่ภายใต้การดำเนินงานของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน โดยแบบสอบถามจำแนกได้เป็น 2 ส่วน ประกอบด้วย

ส่วนที่ 1 : ข้อมูลส่วนบุคคล

ชื่อ - สกุล

ตำแหน่ง - สังกัด

บทบาทที่เกี่ยวข้องในกระบวนการของศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน

.....

ระยะเวลาปฏิบัติงาน

ส่วนที่ 2 : แบบสัมภาษณ์ความคิดเห็น จำนวน 5 ประเด็น ดังนี้

ประเด็นที่ 1 กระบวนการและกลไกการดำเนินงานในระดับอำเภอช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์

ประเด็นที่ 2 ปัญหา อุปสรรค และปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จในการดำเนินงานระดับอำเภอ

ประเด็นที่ 3 การบูรณาการและการประสานงานระหว่างหน่วยงานในระดับพื้นที่

ประเด็นที่ 4 การมีส่วนร่วมและการสร้างความตระหนักของประชาชนในระดับพื้นที่

ประเด็นที่ 5 แนวทางการพัฒนาและยกระดับการดำเนินงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ

ประเด็นที่ 1 กระบวนการและกลไกการดำเนินงานในระดับอำเภอช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์

1.1 ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนอำเภอของท่านมีกระบวนการจัดทำแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการ และงบประมาณในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลอย่างไร และมีการประสานงานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในเขตพื้นที่อย่างไร

1.2 ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนอำเภอของท่านมีกลไกการขับเคลื่อนนโยบายจากระดับจังหวัดลงสู่การปฏิบัติในระดับพื้นที่อย่างไร และมีการบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานในพื้นที่อย่างไร

1.3 ท่านมีการกำหนดมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนที่สอดคล้องกับบริบทพื้นที่และความเสี่ยงเฉพาะในเขตอำเภอของท่านอย่างไร

ประเด็นที่ 2 ปัญหา อุปสรรค และปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จในการดำเนินงานระดับอำเภอ

2.1 ท่านพบปัญหาหรืออุปสรรคใดในการนำนโยบายและแผนปฏิบัติการจากศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดมาปฏิบัติในระดับอำเภอ

2.2 ท่านพบข้อจำกัดหรือเงื่อนไขด้านทรัพยากร งบประมาณ และบุคลากรในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาลอย่างไร

2.3 ท่านคิดว่าปัจจัยใดที่ส่งผลต่อความสำเร็จในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับอำเภอช่วงเทศกาลที่ผ่านมา (พ.ศ. 2565 – 2567)

ประเด็นที่ 3 การบูรณาการและการประสานงานระหว่างหน่วยงานในระดับพื้นที่

3.1 ท่านมีรูปแบบและวิธีการในการประสานงานระหว่างศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ กับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอย่างไร

3.2 ท่านมีแนวทางในการบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคมในพื้นที่เพื่อขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างไร

3.3 ท่านพบปัญหาหรืออุปสรรคอย่างไรในการบูรณาการแผนปฏิบัติการ ด้านอัตราค่าจ้างภารกิจ และงบประมาณ

3.3 ท่านมีกระบวนการติดตามและรายงานผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ ให้คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดทราบอย่างไร

ประเด็นที่ 4 การมีส่วนร่วมและการสร้างความตระหนักของประชาชนในระดับพื้นที่

4.1 ท่านมีวิธีการส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตอำเภออย่างไร

4.2 ท่านมีรูปแบบการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและประชาสัมพันธ์การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนต่อสาธารณะในช่วงเทศกาลอย่างไร

4.3 ท่านมีแนวทางในการสร้างความตระหนักและจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทางถนนให้แก่ประชาชนในพื้นที่อย่างไร

4.4 ท่านมีแนวทางในการใช้กลไกของสังคม เพื่อป้องปราม ตักเตือนผู้ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงในพื้นที่อย่างไร

ประเด็นที่ 5 แนวทางการพัฒนาและยกระดับการดำเนินงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ

5.1 ท่านมีข้อเสนอแนะในการปรับปรุงโครงสร้างหรือกลไกการทำงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนอำเภออย่างไร

5.2 ท่านมีแนวทางในการพัฒนาระบบข้อมูลและสถิติอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นอย่างไร

5.3 ท่านมีแนวทางในการนำแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอำเภอไปสู่การปฏิบัติในระดับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อให้บังเกิดผลเป็นรูปธรรมอย่างไร

5.4 ท่านมีข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่จะนำเสนอต่อคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดเพื่อพิจารณากำหนดแนวทางหรือมาตรการเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับอำเภออย่างไร

ภาคผนวก ง

แบบสอบถามสำหรับภาคีเครือข่ายด้านความปลอดภัยทางถนน

แบบสัมภาษณ์

เรื่อง กลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

ในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ (พ.ศ. 2565 – 2567)

คำชี้แจง:

แบบสอบถามฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการค้นคว้าอิสระ (Independent Study) ของนักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต (บริหารรัฐกิจและกิจการสาธารณะ) สาขาวิชา บริหารรัฐกิจและกิจการสาธารณะ สำหรับนักบริหาร คณะรัฐศาสตรมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปีการศึกษา 2567 โดยมีวัตถุประสงค์ในการวิจัยเพื่อศึกษากระบวนการและกลไกการขับเคลื่อน นโยบายความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ การนำนโยบายไปปฏิบัติ ในระดับพื้นที่ นอกจากนี้ยังมีการศึกษาปัญหา อุปสรรค เจ悶ไข ข้อจำกัด รวมถึงปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อ ผลสัมฤทธิ์ของกลไกการขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในการนำนโยบายไปปฏิบัติ ในระดับพื้นที่ในช่วงเทศกาลดังกล่าว รวมถึงเพื่อค้นหาแนวทางในการปรับปรุงและพัฒนากลไก การขับเคลื่อนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนสู่การปฏิบัติระดับพื้นที่ภายใต้การดำเนินงาน ของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานด้านความปลอดภัย ทางถนน โดยแบบสอบถามจำแนกได้เป็น 2 ส่วน ประกอบด้วย

ส่วนที่ 1 : ข้อมูลส่วนบุคคล

ชื่อ - สกุล

ตำแหน่ง - สังกัด

บทบาทที่เกี่ยวข้องในกระบวนการของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

.....

ระยะเวลาปฏิบัติงาน

ส่วนที่ 2 : แบบสัมภาษณ์ความคิดเห็น จำนวน 5 ประเด็น ดังนี้

ประเด็นที่ 1 บทบาทและการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน

ประเด็นที่ 2 ปัญหา อุปสรรค และข้อจำกัดในการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน

ประเด็นที่ 3 กลไกการสร้างการมีส่วนร่วมและการสื่อสารประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยทางถนน

ประเด็นที่ 4 นวัตกรรมและแนวปฏิบัติที่ดีในการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน

ประเด็นที่ 5 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและแนวทางการพัฒนางานด้านความปลอดภัยทางถนน

ประเด็นที่ 1 บทบาทและการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน

1.1 หน่วยงาน/องค์กรของท่านมีบทบาทและส่วนร่วมในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์อย่างไรบ้าง

1.2 ท่านมีส่วนร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติการ ณ จุดบริการซึ่งหน่วยงานภาครัฐ หรือภาคเอกชน จัดตั้งขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนในระหว่างการเดินทางหรือไม่ อย่างไร

1.3 ท่านมีส่วนร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติการ ณ ด่านชุมชน หรือจุดที่ฝ่ายปกครอง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ชุมชน หรือหมู่บ้านจัดตั้งขึ้นเพื่อทำหน้าที่เป็นจุดคัดกรอง ป้องปราม ดักเตือน สกัดกั้นบุคคลหรือกลุ่มบุคคลที่มีพฤติกรรมเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนน หรือไม่ อย่างไร

1.4 ท่านได้รับการสนับสนุนหรือประสานงานจากศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในระดับต่างๆ (ส่วนกลาง จังหวัด อำเภอ) ในการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างไร

1.5 ท่านมีกระบวนการหรือขั้นตอนในการบูรณาการความร่วมมือระหว่างภาคีเครือข่ายกับหน่วยงานภาครัฐในการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาลอย่างไร

ประเด็นที่ 2 ปัญหา อุปสรรค และข้อจำกัดในการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน

2.1 ท่านพบปัญหาหรืออุปสรรคใดในการประสานงานและร่วมมือกับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนและหน่วยงานภาครัฐ และระหว่างภาคีเครือข่ายในการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน

2.2 ท่านพบข้อจำกัดหรือเงื่อนไขด้านทรัพยากร งบประมาณ และบุคลากรในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาลอย่างไร

2.3 ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรเกี่ยวกับนโยบายและมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนที่ภาครัฐกำหนดในช่วงเทศกาลที่ผ่านมา (พ.ศ. 2565 – 2567) และพบข้อจำกัดด้านกฎหมายหรือระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงานของภาคีเครือข่ายในช่วงเทศกาลหรือไม่ หากมี ควรมีแนวทางแก้ไขอย่างไร และข้อใดที่ควรมีการปรับปรุงหรือพัฒนา

2.5 ท่านคิดว่าอุปสรรคที่สำคัญที่สุดในการสร้างการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนในการลดอุบัติเหตุทางถนนคืออะไร และควรแก้ไขอย่างไร

ประเด็นที่ 3 กลไกการสร้างการมีส่วนร่วมและการสื่อสารประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยทางถนน

3.1 หน่วยงาน/องค์กรของท่านมีวิธีการหรือกลยุทธ์ในการสร้างการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลอย่างไร

3.2 ท่านมีรูปแบบหรือช่องทางการสื่อสารประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความตระหนักและจิตสำนึกด้านความปลอดภัยทางถนนแก่ประชาชนในช่วงเทศกาลอย่างไร

3.3 ท่านคิดว่าการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายในการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของประชาชนอย่างไร

ประเด็นที่ 4 วัฒนธรรมและแนวปฏิบัติที่ดีในการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนน

4.1 ท่านมีแนวทางในการลดพฤติกรรมเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนนของผู้ขับขี่และผู้โดยสารอย่างไร (อาทิ ความประมาท ความสามารถของผู้ขับขี่ลดลงเนื่องจากสภาพร่างกายไม่พร้อม การไม่ชำนาญเส้นทาง การไม่เคารพกฎจราจร ขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน การไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย)

4.2 หน่วยงาน/องค์กรของท่านมีการนำนวัตกรรม เทคโนโลยี หรือแนวคิดใหม่ๆ มาใช้ในการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาลอย่างไร

4.2 ท่านมีแนวปฏิบัติที่ดี (Best Practice) หรือโครงการต้นแบบด้านความปลอดภัยทางถนนที่ประสบความสำเร็จและสามารถเป็นตัวอย่างให้กับพื้นที่อื่นๆ ได้หรือไม่ อย่างไร

4.3 ท่านมีแนวคิดหรือวิธีการในการประเมินผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในมุมมองของภาคีเครือข่ายอย่างไร

ประเด็นที่ 5 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและแนวทางการพัฒนางานด้านความปลอดภัยทางถนน

5.1 ท่านคิดว่า ในทางปฏิบัติ แผนบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลและวันหยุด สามารถนำไปสู่การบริหารจัดการในลักษณะยึดพื้นที่เป็นตัวตั้งและบูรณาการร่วมกับทุกภาคส่วนในทุกระดับได้จริงมากน้อยเพียงใด

5.2 ท่านมีข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่จะนำเสนอต่อภาครัฐเพื่อยกระดับการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับประเทศ จังหวัด และท้องถิ่นอย่างไร

5.3 ท่านมีแนวทางในการพัฒนาความร่วมมือระหว่างภาคีเครือข่ายและศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนงานที่มีประสิทธิภาพและยั่งยืนอย่างไร

5.4 ท่านมีมุมมองหรือแผนการดำเนินงานในระยะยาวที่จะสนับสนุนและส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนนอกเหนือจากช่วงเทศกาลอย่างไร

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ	นางสาวธนาภรณ์ สุรภัสสัฏ
วันเดือนปีเกิด	8 สิงหาคม 2536
วุฒิการศึกษา	ปีการศึกษา 2558: ศิลปศาสตรบัณฑิต เกียรตินิยมอันดับ 2 (รัฐศาสตร์) มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต
ตำแหน่ง	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ
ประสบการณ์ทำงาน	ปี 2567 - 2568 สำนักนโยบายและแผน สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย ปี พ.ศ. 2566 กองนโยบายป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ปี พ.ศ. 2565 สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด ปราจีนบุรี จังหวัดปราจีนบุรี ปี พ.ศ. 2559 – 2564: เจ้าหน้าที่สนับสนุน งานมหาดไทย สำนักนโยบายและแผน สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย ปี พ.ศ. 2558: เจ้าหน้าที่ประสานงานโครงการ ส่งเสริมและพัฒนาการจัดการศึกษาท้องถิ่น กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น