



Journal of Social Science and Buddhistic Anthropology

วารสารสังคมศาสตร์และมานุษยวิทยาเชิงพุทธ

<https://so04.tci-thaijo.org/index.php/JSBA/index>

Wad Wangtawantok Nakhon Si Thammarat, Thailand

pp. 162-178

บทความวิจัย

นโยบายความปลอดภัยและการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ในเขตภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย*

ROAD SAFETY AND PREVENTION POLICY IN THE UPPER REGION OF NORTHERN THAILAND

เพชรนภา พรธรรมรักษ์¹Petchnapa Porntumaruk¹¹สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเชียงใหม่ เชียงใหม่¹Disaster Prevention and Mitigation Provincial Office, Chiang Mai Province, Chiang Mai, Thailand¹Corresponding author E-mail: Pia_cm@hotmail.com

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาสภาพปัญหาการดำเนินนโยบายความปลอดภัยและการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน 2) เพื่อศึกษาปัจจัยและแนวทางการแก้ไขปัญหาที่ส่งผลต่อการดำเนินนโยบายความปลอดภัยและการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติในเขตภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ ผู้ให้ข้อมูลหลักจากหน่วยงาน และภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยและการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดลำปาง และจังหวัดลำพูน เครื่องมือที่ใช้ ได้แก่ แบบสัมภาษณ์เชิงลึก วิเคราะห์และกลั่นกรองข้อมูลเชิงพรรณนา และข้อสรุปผลการวิจัยพบว่า 1) สภาพปัญหาการดำเนินนโยบายความปลอดภัยและการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ส่วนมากเป็นรถจักรยานยนต์ เกิดอุบัติเหตุบ่อยหลังจากเวลา 18.00 น. สาเหตุส่วนมากจากเมาแล้วขับและการใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมาย

* Received 15 November 2022; Revised 28 November 2022; Accepted 29 November 2022

กำหนด 2) ปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายความปลอดภัย และการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ ปัจจัยด้านคน ต้องบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขี่รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย เข้มงวดจริงจัง และต่อเนื่อง ปัจจัยด้านถนน การตรวจสอบลักษณะกายภาพของถนน จุดเสี่ยง จุดอันตราย จุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ปัจจัยด้านยานพาหนะ ขาดความพร้อมด้านอุปกรณ์พื้นฐานในการใช้ยานพาหนะที่ปลอดภัย ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม อุปสรรคทางธรรมชาติในการสัญจร และการชำรุดของอุปกรณ์ ส่งผลให้ขีดความสามารถในการขับขี่ยานพาหนะลดลง และปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมาย ควรนำเทคโนโลยีมาเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย และแนวทางแก้ไขปัญหารัฐบาลควรกำหนดหน่วยงานที่รับผิดชอบการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างชัดเจน ให้มีอำนาจหน้าที่และงบประมาณอย่างเพียงพอ สามารถดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ และประชาชนต้องตระหนักในการป้องกันตนเองและปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด

คำสำคัญ: นโยบายความปลอดภัย, การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน, ภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย

Abstract

The Objectives of this research article were to Road Safety and Prevention Policy in the Upper Region of Northern Thailand. The objectives of this study 1) to study the problematic conditions of road safety and prevention policy implementation 2) to study factors and solutions to problems affecting the implementation of road safety and accident prevention policies in the area Upper North of Thailand It is a qualitative research. Key informants representing agencies and network partners in operations related to road safety and accident prevention, namely Chiang Mai, Lampang and Lamphun. The tools used were an in-depth interview form. Analyze data and sifting through it. Descriptive and conclusive the results of the research showed that 1) problems in implementing road safety and accident prevention policies Most of them are motorcycles. There are frequent accidents after 6:00 p.m., most of which are caused by drunk driving and speeding beyond the legal limit. 2) Factors affecting the

implementation of safety policies. And the prevention of road accidents, such as the human factor, the law must be strictly and continuously enforced on road users using the road safely. Road factor Inspection of road physical characteristics, risk points, danger points, frequent accident sites. Vehicle Factors that still lack the readiness of basic equipment to use vehicles safely environmental factors traffic barriers both natural obstacles equipment failure As a result, the ability to drive the vehicle is reduced. And law enforcement factors Technology should be used to increase efficiency in law enforcement. And solutions to problems Governments should clearly define the agencies responsible for the prevention and reduction of road accidents. To have sufficient powers, duties and budgets Able to effectively solve the problem of road accidents and people must be aware of their own protection and strictly abide by the law.

Keyword: Safety Policy, Preventing Road Accidents, Upper North of Thailand

บทนำ

อุบัติเหตุทางถนน หรืออุบัติเหตุการจราจร (Road Accidents) เป็นการวัดจากจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนน ไม่ว่าจะเกิดอุบัติเหตุในทันที ตอนนั้นจนกระทั่งถึงภายในเวลา 30 วันหลังการเกิดอุบัติเหตุ แต่ไม่รวมการฆ่าตัวตายที่เกี่ยวข้องกับการใช้ยานยนต์บนท้องถนน ในขณะที่ผู้อำนวยการขององค์การอนามัยโลก ได้กล่าว ในรายงานสถานการณ์ทั่วโลกเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนประจำปี พ.ศ. 2561 ว่า “เราได้ยินเกี่ยวกับคำว่า “อุบัติเหตุทางถนน” (Road Accident) ในข่าวแต่อุบัติเหตุทางถนนไม่ใช่ “อุบัติเหตุ” (Accidents) เนื่องจากเป็นสิ่งที่สามารถป้องกันได้อย่างสมบูรณ์” (WHO, 2018) องค์การอนามัยโลกยืนยันว่าในแต่ละปีประชากรโลก 1.35 ล้าน คนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และอีก 20 ถึง 50 ล้านคนได้รับบาดเจ็บหรือพิการจากอุบัติเหตุ นั้น มากกว่าร้อยละ 50 ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอยู่ในกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนที่เปราะบาง ได้แก่ คนเดินเท้า ผู้ขับขี่รถจักรยานหรือผู้ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ และร้อยละ 93 ของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของโลก เกิดขึ้นในประเทศที่มีรายได้ต่ำถึงปานกลาง ถึงแม้ว่าประเทศเหล่านั้นจะมียานพาหนะมากเฉลี่ยร้อยละ 60 ของโลกก็ตาม (WHO , 2020) เมื่อปี พ.ศ.2558 ตามรายงานประจำปีขององค์การ

อนามัยโลก ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อจำนวนประชากร 100,000 คน สูงที่สุดเป็นอันดับสองของโลกและเป็นอันดับที่หนึ่งในภูมิภาคเอเชีย โดยมีอัตราการเสียชีวิตจากการจราจรทางถนนโดยประมาณต่อประชากร 100,000 คน ร้อยละ 32.7 (WHO, 2015) และเมื่อพิจารณาอัตราการเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตเป็นอันดับหนึ่งของโลกเลยทีเดียว จากข้อมูลทางสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของศูนย์ข้อมูลกลางด้านการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุขระหว่างปี พ.ศ. 2554 - 2563 (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2561)

มีประเด็นน่าสนใจ คือ ประเทศไทยมีความพยายามแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุทางถนนมาตั้งแต่ปี 2547 เป็นต้นมา อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยระหว่างปี พ.ศ. 2541-2552 เฉลี่ยปีละ 19.92 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2554) โดยกลุ่มที่มีความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตมากที่สุดยังอยู่ในช่วงอายุระหว่าง 5-14 ปี และเยาวชนอายุ 15 - 29 ปี บาดเจ็บและพิการอีกเป็นจำนวนมาก ความสูญเสียดังกล่าวเป็นรากฐานที่สำคัญที่นำไปสู่ปัญหาความยากจน เนื่องจากกว่าหนึ่งในสามของผู้ที่เสียชีวิตเป็นกำลังหลักในการหาเลี้ยงครอบครัว และผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่มีฐานะยากจนหรือปานกลางปัญหาความยากจนดังกล่าวจะนำไปสู่ปัญหาอื่น ๆ ตามมา อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญของประเทศไทยที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นมาตลอดหลายปีที่ผ่านมา สร้างความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินก่อให้เกิดความเสียหายต่อเศรษฐกิจ 475,000 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2.8 ของผลผลิตมวลรวมประชาชาติ และส่งผลกระทบต่อการพัฒนาประเทศ (องค์การอนามัยโลก, 2559)

รัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับการดำเนินนโยบายการจัดการความปลอดภัยทางถนนเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแบบองค์รวม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ควบคู่กับการสร้างเครือข่ายความร่วมมือของทุกภาคส่วน จึงได้กำหนดให้การป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุทางถนนเป็นนโยบายสำคัญที่ต้องขับเคลื่อนการดำเนินงานอย่างจริงจังและต่อเนื่องทั้งในช่วงปกติและช่วงเทศกาลสำคัญ การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืนนั้น ต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม เพื่อขับเคลื่อนนโยบายไปสู่การปฏิบัติอย่างจริงจังและต่อเนื่องโดยมุ่งหวังให้สามารถลดผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงได้อย่างน้อย 1 ราย จะทำให้ภาพรวมของประเทศมีสถิติการเสียชีวิตจากการใช้รถใช้ถนนลดลงได้อย่างเป็นรูปธรรม (ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย, 2560)

จากข้อมูลดังกล่าว จะเห็นได้ว่าประเทศไทยมีปัญหาด้านความปลอดภัยบนท้องถนนในหลายด้าน มีประชาชนเสียชีวิตจากท้องถนนถึงวันละ 25 คนหรือชั่วโมงละหนึ่งคน รัฐบาลไทยมีการประกาศใช้ยุทธศาสตร์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554 - 2563 แต่ไม่ประสบความสำเร็จในการดำเนินงานเท่าที่ควร ยังคงมีอัตราการการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตสูง การขับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยทางถนน (กรมขนส่งทางบก, 2564) จะเน้นการทำงานลักษณะเน้นเฉพาะห้วงเวลาเทศกาลสำคัญที่มีการเดินทางของประชาชนเป็นจำนวนมาก เช่น เทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ ส่งผลให้การทำงานไม่ต่อเนื่องกับหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภาครัฐ, ภาคเอกชน, ภาคประชาชน, และภาคประชาสังคมเคราะหียังขาดการบูรณาการทำงานร่วมกัน และเป็นการทำงานแบบต่างคนต่างทำตามบทบาทหน้าที่ของแต่ละหน่วยงาน

ดังนั้นจากปัญหาดังกล่าวทำให้ผู้วิจัยสนใจในการวิจัยเรื่อง นโยบายความปลอดภัยและการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ในเขตภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย เพื่อศึกษาสภาพการดำเนินนโยบายความปลอดภัยและการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายความปลอดภัยและการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ รวมทั้งนำเสนอแนวทางการนำนโยบายความปลอดภัยและการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติในเขตภาคเหนือตอนบนของไทยอย่างมีประสิทธิภาพ ได้มาตรฐานและสามารถดำเนินการได้อย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาสภาพปัญหาการดำเนินนโยบายความปลอดภัยและการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในเขตภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย
2. เพื่อศึกษาปัจจัยและแนวทางการแก้ไขปัญหาค่าที่ ส่งผลต่อการนำนโยบายความปลอดภัยและการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติในเขตภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ มีวิธีดำเนินการวิจัย ตามขั้นตอนดังนี้

1. รูปแบบการวิจัย เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research)
2. ประชากรและผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ได้แก่ ผู้แทนจากหน่วยงานที่มีบทบาทหน้าที่เกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด และหน่วยงานภาคีเครือข่ายในการ

ดำเนินงานที่เกี่ยวกับความปลอดภัยและการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน 3 จังหวัด ได้แก่ จังหวัด เชียงใหม่ จังหวัดลำปาง และจังหวัดลำพูน ประชากรและผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ได้แก่ ผู้แทนจาก หน่วยงานภาคีเครือข่ายการป้องกันอุบัติเหตุ จำนวน 16 ท่าน

3. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ แบบสัมภาษณ์เชิงลึก

4. การเก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ เก็บรวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก จากผู้ให้ ข้อมูลสำคัญ ตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย รวบรวมข้อมูลที่ได้จากการสำรวจความคิดเห็นและ การสัมภาษณ์ให้เป็นระบบตามหัวข้อ โดยอาศัยวัตถุประสงค์เป็นกรอบไปสู่แนวคำถาม ซึ่งเป็น เครื่องมือการเก็บข้อมูลเพื่อให้ได้คำตอบที่เป็นรูปธรรม

5. การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้ในการวิจัย มีรายละเอียดดังนี้

5.1 ในการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล ภายหลังจากการรวบรวมข้อมูล ตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย ผู้วิจัยจะนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ สำหรับแนวทางการวิเคราะห์ ข้อมูลผู้วิจัยได้นำหลักการวิเคราะห์ข้อมูลมี 3 ประการประกอบด้วย

5.1.1 การลดทอนและกลั่นกรองข้อมูล (Data Reduction)

5.1.2 การแสดงและพรรณนาข้อมูล (Data display and Description)

5.1.3 การหาข้อสรุปและตรวจผลการวิจัย (Conclusion and Verification)

เป็นกระบวนการหาข้อสรุปและการตีความหมายของผล หรือข้อค้นพบและใช้รูปแบบ การวิเคราะห์และแบบจำแนกชนิดข้อมูล (Typological Analysis) (เอกพร รักความสุข, 2559)

5.2 การวิเคราะห์และแปลผลข้อมูล คือ การนำข้อมูลที่ได้จากการสำรวจ ความคิดเห็นและ จากการสัมภาษณ์มาดำเนินการจำแนกข้อมูลที่ได้สรุปรวมกันให้เป็นไปตาม หัวข้อตรงวัตถุประสงค์ โดยเน้นการสรุปเชื่อมโยงความสัมพันธ์จากประเด็นเนื้อหาหรือ สารสำคัญของข้อมูลในสถานการณ์ ที่ศึกษาเป็นหลักพร้อมทั้งวิเคราะห์ประกอบในแต่ละ ประเด็นและนำไปสู่ข้อสรุปในเชิงข้อเสนอแนะเพื่อกำหนดรูปแบบการจัดการความปลอดภัย ทางถนนที่เหมาะสมกับบริบทของประเทศไทย แนวทางการปรับปรุงและพัฒนานโยบายด้าน ความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพ และนำประโยชน์ในแนวทางการลดการสูญเสียชีวิต และทรัพย์สินอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนนในอนาคต

5.3 การนำเสนอ คือ ข้อสรุปที่ได้จากการวิเคราะห์ที่นำเสนอด้วยการบรรยาย หรือนำเสนอด้วยเรียงความนอกจากนี้การวิเคราะห์ข้อมูล ยังเป็นการวิเคราะห์ข้อมูลเชิง คุณภาพด้วยการจัดเตรียมฐานข้อมูลเพื่อให้สามารถนำไปใช้วิเคราะห์ให้ง่ายขึ้น ด้วยการจัดทำ

กลุ่มข้อมูล เช่น การจำแนกหมวดหมู่ของข้อมูลให้เป็นระบบ ๆ มีการตรวจสอบข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ ฯลฯ เพื่อความเชื่อมั่นของข้อมูลที่ได้รับเพื่อนำไปใช้ในการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลต่อไป

ผลการวิจัย

ผลการวิจัยพบว่า

1. สภาพปัญหาการดำเนินนโยบายความปลอดภัยและการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในเขตภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย ในปัจจุบันเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมาโดยตลอด และมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้เกิดการสูญเสียชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน/อุบัติเหตุทางถนนจึงถือเป็นปัญหาสำคัญระดับชาติ ซึ่งสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุและเป็นอุปสรรคที่ยากต่อการดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนนั้น มีสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุและเป็นอุปสรรคที่ยากต่อการดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนนั้น มีสาเหตุมาจากหลายปัจจัยด้วยกัน เช่น ความบกพร่องทางด้านร่างกาย จิตใจและอารมณ์ของผู้ขับขี่ การขาดความรู้ความชำนาญในการใช้รถใช้ถนน การไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบหรือข้อบังคับการใช้รถใช้ถนน การใชยานพาหนะที่ชำรุดหรือเสื่อมสภาพ สภาพถนนชำรุด การขาดเครื่องมือวัสดุอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุตามจุดเสี่ยง ตลอดจนสภาพดินฟ้าอากาศและสภาพสิ่งแวดล้อมที่ไม่เอื้อต่อความปลอดภัย

2. ปัจจัยแนวทางการแก้ไขปัญหที่ส่งผลต่อการนํานโยบายความปลอดภัยและการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติในเขตภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย สามารถแสดงผลการวิจัยได้ตามตารางด้านล่างนี้

ตารางการเปรียบเทียบมาตรการด้านต่างๆ การบริหารนโยบายความปลอดภัยบนทางถนน

ตารางที่ 1 มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน

ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ไขปัญหา
1. พบผู้กระทำความผิดมาตรการความปลอดภัยที่กำหนดไว้ โดยเฉพาะผู้เมาสุราขับรถ ขับรถ ความเร็วสูง การใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ การไม่คาดเข็มขัดนิรภัยการไม่เคารพกฎหมาย/ขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน	1. สร้างจิตสำนึก ประชาสัมพันธ์ ขับขี่ปลอดภัยในห้วงเทศกาล ให้เข้าถึงประชาชน โดยรณรงค์อย่างเข้มข้น ต่อเนื่อง จริงจัง 2. อบรมให้กับนักเรียน นักศึกษา ปลุกฝังการขับขี่จักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกนิรภัย 3. ผู้ที่มาติดต่อราชการต้องสวมหมวกนิรภัยทุกคน

ตารางที่ 1 มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านคน (ต่อ)

ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ไขปัญหา
2. ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์และไม่ว่ารถจักรยานยนต์ เป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุและมีการบาดเจ็บ	4. เจ้าหน้าที่หน่วยงานตำรวจ ทหาร ขนส่ง สรรพสามิต สาธารณสุขต้องตรวจตราบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดและต่อเนื่อง
3. มีการลักลอบจำหน่ายสุราโดยไม่ได้รับอนุญาต	5. สร้างจิตสำนึกการรักษาวินัยจราจรในสถาบันครอบครัว สถานศึกษา หน่วยงานราชการ
4. ด้านชุมชนและจุดบริการประชาชน หากไม่มีเจ้าหน้าที่ที่สามารถบังคับใช้กฎหมาย ประชาชนจะยังมีการฝ่าฝืนกฎหมาย	6. บูรณาการกับหน่วยงานทุกภาคส่วนในการหาแนวทางป้องกันและลดอุบัติเหตุ โดยให้เป็นวาระของจังหวัด
	7. ขอความร่วมมืออำเภอ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ประชาสัมพันธ์ให้ร้านค้าต้องจำหน่ายสุราให้ถูกต้องตามกฎหมาย (ตามระยะเวลาที่กำหนด ไม่จำหน่ายสุราให้กับผู้ที่มีอายุไม่ถึง 20 ปี) และมีใบอนุญาตจำหน่ายสุรา

ตารางที่ 2 มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนนและสภาพแวดล้อม

ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ไขปัญหา
1. อุปกรณ์ควบคุมการจราจรคือ เครื่องหมายจราจร ป้ายจราจร สัญญาณไฟจราจร มีสภาพไม่สมบูรณ์ และมีการติดตั้งในตำแหน่งที่ไม่เหมาะสมหรือมองเห็นได้ไม่ชัดเจน	1. สำรวจถนนในแต่ละพื้นที่ตามโครงการ 1 ท้องถิ่น 1 ถนน ปลอดภัย
2. ลักษณะทางกายภาพของถนนไม่สมบูรณ์ เช่น มีการก่อสร้างถนนใหม่ ถนนอยู่ระหว่างการซ่อมแซม มีกองวัสดุก่อสร้างกีดขวาง ตลอดจนไม่มีสัญญาณเตือนในระยะที่เหมาะสม	2. ให้บริการด้านข้อมูลกับประชาชนในการเดินทาง
3. จุดเสี่ยง จุดอันตราย และจุดที่มักเกิดอุบัติเหตุซ้ำ	3. จัดรถสายตรวจ ตรวจการจราจร และอำนวยความสะดวกทั่วไปตลอดเส้นทาง ตลอด 24 ชั่วโมง
4. จุดตัดทางรถไฟ ทางร่วมทางแยกระหว่างถนนสายหลักและถนนสายรอง และจุดตัดถนน	4. บริเวณจุดเสี่ยง จุดอันตราย จัดรถลาดตระเวนเปิดไฟวับวาบ
	5. ตรวจสอบสภาพถนนให้มีความพร้อมใช้งานตลอดสายทาง
	6. เสริมลูกระนาดแบบเป็นคลื่นบนถนน เพื่อชะลอการขับรถเร็ว
	7. ตัดหญ้า กิ่งไม้ริมถนนที่บดบังทัศนวิสัย
	8. จัดทำป้ายเตือนป้ายแนะนำ บริเวณทางโค้งจุดเสี่ยง จุดอันตรายให้ชัดเจน

ตารางที่ 3 มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ

ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ไขปัญหา
1. ขาดความพร้อมด้านอุปกรณ์พื้นฐานในรถยนต์ที่พร้อมใช้งานได้อย่างปลอดภัย	1. ตรวจสภาพรถโดยสารสาธารณะเป็นประจำ
	2. ตรวจสถานีขนส่งผู้โดยสาร อุบัติเหตุ ตามเส้นทาง

ตารางที่ 3 มาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ (ต่อ)

ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ไขปัญหา
2. ขาดความพร้อมด้านอุปกรณ์ที่ช่วยป้องกันหรือลดความรุนแรงต่อการบาดเจ็บในขณะเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ เข็มขัดนิรภัย หมวกนิรภัย	3. ตรวจรถฟรี ให้กับประชาชนทั่วไปที่ศูนย์ตรวจสภาพรถ เอกชน ศูนย์บริการรถยนต์ ที่ร่วมโครงการ
3. การปรับแต่งหรือดัดแปลงยานพาหนะ และใช้งานผิดประเภทส่งผลต่อประสิทธิภาพและมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะ	4. ตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์และสารเสพติดในปัสสาวะของพนักงานขับรถโดยสาร ต้องมีปริมาณแอลกอฮอล์เป็นศูนย์
4. การบรรทุกที่ไม่ปลอดภัยคือ ยานพาหนะมีการบรรทุกน้ำหนักบรรทุกสูงเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด และการบรรทุกคนโดยสารในกระบะมากเกินไป โดยไม่มีอุปกรณ์ปิดกั้นส่งผลให้ผู้บาดเจ็บ/เสียชีวิตในคราวเดียวจำนวนมากเมื่อเกิดอุบัติเหตุ	5. ควบคุมความเร็วรถโดยสารสาธารณะ รถบรรทุกด้วยระบบ GPS หากฝ่าฝืนขับรถเร็วเกินกำหนด จะทำการแจ้งเตือน และมีฝ่ายปฏิบัติการออกติดตามจับกุม
	6. จัดตั้งจุดตรวจ/ด่านตรวจ เพื่อตรวจจับความเร็ว ตรวจความพร้อมของรถ และพนักงานขับรถ

ตารางที่ 4 มาตรการช่วยเหลือหลังเกิดอุบัติเหตุ

ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ไขปัญหา
1. บุคลากรมีจำนวนจำกัด หรือบุคลากรเกิดความเหนื่อยล้าจากการทำงานติดต่อกันหลายวัน	1. จัดเตรียมสถานพยาบาล โรงพยาบาล ทีมแพทย์เฉพาะทางพยาบาล หน่วยบริการการแพทย์ฉุกเฉินทั้งภาครัฐและเอกชน ศูนย์รับแจ้งเหตุ โดยสั่งการให้เตรียมพร้อมรับผู้บาดเจ็บตลอด 24 ชั่วโมง หากอาการรุนแรง ให้ส่งต่อไปยังสถานพยาบาลที่มีความพร้อมมากกว่า เช่น โรงพยาบาลประจำจังหวัด เป็นต้น
2. ข้อจำกัดของหน่วยปฏิบัติการการแพทย์ฉุกเฉิน ความครอบคลุมของหน่วยปฏิบัติการบางพื้นที่ต่ำ จึงทำให้ผู้ประสบเหตุและญาติต้องนำส่งผู้ประสบอุบัติเหตุเอง	2. ให้มีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ในกรณีเกิดอุบัติเหตุแล้วมีการเสียชีวิต หรือเข้ารับการรักษานในโรงพยาบาล (admit) ในช่วงเทศกาลและต่อเนื่อง
3. เครื่องมือและอุปกรณ์ทางการแพทย์มีไม่เพียงพอ ขาดชุด มีสภาพไม่พร้อมใช้งาน	3. นโยบาย “เจ็บป่วยฉุกเฉินวิกฤต มีสิทธิทุกที่” (Universal Coverage for Emergency Patients : UCEP) เข้ารับการรักษานในสถานพยาบาลที่ใกล้ที่สุดตามแนวทางของ UCEP (โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายภายใน 72 ชั่วโมง หรือพ้นภาวะวิกฤต)

ตารางที่ 4 มาตรการช่วยเหลือหลังเกิดอุบัติเหตุ (ต่อ)

ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ไขปัญหา
	4. สรุปสถานการณ์ วิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุรายวัน นำเข้าที่ประชุมศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนจังหวัดเป็นประจำทุกเดือน เพื่อปรับแนวปฏิบัติในการดำเนินงานช่วงเทศกาล

ตารางที่ 5 ข้อบังคับคำสั่งการปฏิบัติงาน

ปัญหา/อุปสรรค	แนวทางการแก้ไขปัญหา
1. การตั้งด่านชุมชน จุดบริการ ยังมีความปลอดภัย ส่วนการปฏิบัติงานในด้านตรวจหลักไม่เพียงพอ ต้องเพิ่มจำนวนผู้ปฏิบัติงาน แสงสว่าง อุปกรณ์เครื่องมือ ให้เพียงพอ และมีประสิทธิภาพมากขึ้น	1. จัดทำสถิติหมู่บ้าน ชุมชน ตำบลใดไม่เกิดอุบัติเหตุ และมีสถิติอุบัติเหตุสูงสุด เพื่อนำมาใช้ต่อไป 2. ดำเนินการมาตรการสวมหมวกนิรภัยต่อเนื่องทุกปี 2.1 กรณีเจ้าหน้าที่รัฐ ต้องปฏิบัติตามมติ ครม. 2.2 กรณีสถานศึกษา ทรนงค์ให้เด็กนักเรียนสวมหมวกนิรภัย ทำให้เป็นรูปธรรม 2.3 มอบหมายเจ้าหน้าที่ตำรวจเรื่องการบังคับใช้กฎหมาย 2.4 โครงการหมวกกันน็อค 100 เปอร์เซ็นต์ ขอให้เร่งรัดการดำเนินการเพิ่มให้ครอบคลุมทุกตำบล
2. งบประมาณในการปฏิบัติงานให้ครอบคลุมและเหมาะสมกับสภาพปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่ไม่เหมาะสม บางรายการไม่สามารถเบิกค่าใช้จ่ายตามระเบียบของทางราชการได้	3. มอบหมายสำนักแรงงานจังหวัด ก่อนเทศบาล แรงงานกลับบ้าน ให้ความรู้เรื่องการขับขี่สำหรับแรงงานที่ไม่กลับบ้าน โดยเฉพาะแรงงานต่างด้าว หากมีการดื่มสุราและขับรถจักรยานยนต์ ตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่ว่ามีหรือไม่ 4. มาตรการทางสังคม มอบหมายป้องกันจังหวัด สำนักงานส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่นจังหวัด ร่วมกับอำเภอ กรณีผู้สูงอายุขับรถ และกรณีเมาสุรา 5. การประสานงานภายหลังเกิดอุบัติเหตุ ระหว่างโรงพยาบาล บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ อำเภอ ศูนย์การแพทย์ฉุกเฉิน 1669 องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน สำคัญมากในการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ 6. มอบหมายสำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัด จัดทำแผนการปิด-เปิดถนนล่วงหน้าก่อนเทศกาลและประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้ทราบ และตรวจสอบสภาพถนนและสัญญาณไฟจราจรให้ใช้ได้

ในการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการร่วมป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน มีความจำเป็นต้องบูรณาการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ร่วมกับหน่วยงานภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนบูรณาการ โดยมุ่งเน้นการบริหารจัดการในลักษณะยึดพื้นที่เป็นตัวตั้ง (Area Approach) ในการดำเนินงานอย่างเข้มแข็งและต่อเนื่องเพื่อลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ทั้งจากคน ยานพาหนะ ถนน และสิ่งแวดล้อม ให้เหลือน้อยที่สุด รวมทั้งเพื่อดูแลความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชนให้ครอบคลุมทุกมิติ โดยให้ความสำคัญในการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง เคร่งครัด และต่อเนื่องควบคู่กับการสร้างจิตสำนึก และความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน และประชาชนเนื่องมาจากพฤติกรรมความเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนน

อภิปรายผล

จากผลการวิจัยสามารถอภิปรายผล ได้ดังนี้

1. สภาพปัญหาการดำเนินนโยบายความปลอดภัยและการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในเขตภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย รัฐบาลได้เน้นย้ำให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องขับเคลื่อนมาตรการและบังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปี รวมทั้งในช่วงเทศกาลสำคัญ ต้องมีการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้น พร้อมมอบนโยบายเกี่ยวกับกลไกด้านความปลอดภัยทางถนนทั้งในระดับนโยบายและในระดับจังหวัด 4 ด้าน ได้แก่ 1) ให้ถือว่าความปลอดภัยทางถนน เป็นนโยบายสำคัญของรัฐบาล ทุกชีวิตของประชาชนมีความสำคัญอย่างยิ่ง และต้องแก้ไขปัญหาคุณชีพอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวมของประเทศให้ดีขึ้น 2) ให้ทุกจังหวัดกำกับ ดูแล ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ ให้มีการขับเคลื่อนอย่างต่อเนื่อง โดยการสร้างความตื่นตัวให้กับประชาชนเปลี่ยนพฤติกรรมที่เสี่ยงจะเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งมี Best Practice ในหลายประเทศพร้อมขอให้ทุกภาคส่วนไปศึกษา และให้ความรู้กับประชาชน 3) ให้ทุกจังหวัดจัดทำแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พร้อมกำหนดเป้าหมาย ตัวชี้วัดให้ชัดเจน เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงานของจังหวัด และอำเภอ ให้บรรลุเป้าหมาย ซึ่งผลลัพธ์ต้องดีขึ้นทุกปี และ 4) ให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนทุกระดับ บูรณาการการทำงานกับทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น อาสาสมัคร มูลนิธิ จิตอาสา และประชาชนในพื้นที่ โดยการร่วมคิด ร่วมวางแผน และร่วมลงมือปฏิบัติงาน เพื่อให้สามารถลดอุบัติเหตุในพื้นที่อย่างเป็นรูปธรรม และสร้างความปลอดภัยให้กับประชาชนอย่างยั่งยืน พร้อมแนะให้ประชาชนรัก 3 อย่างให้เท่าเทียมกัน คือ

รักตนเอง รักครอบครัว และรักคนอื่นเพื่อร่วมกันสร้างความปลอดภัย ลดอุบัติเหตุ ลดความสูญเสีย ทุกคนมีความสุขอย่างยั่งยืน เพื่อร่วมกันสร้างชาติให้มั่นคง และสร้างชื่อเสียงให้ประเทศ ทำให้สังคมมีความสุข อีกทั้งขับเคลื่อนเป้าหมายในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้น้อยกว่า 21 คนต่อประชากรแสนคนภายในสิ้นปี ให้บังเกิดผลเป็นรูปธรรม เพื่อสร้างการสัญจรปลอดภัยอย่างยั่งยืนในทุกเส้นทาง มีความสอดคล้องกับการวิจัยของ นงนุช ตันติธรรม และคณะ ศึกษาเรื่องโครงการส่งเสริมการนำข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ไปใช้ประโยชน์ ผลการศึกษา พบว่า มาตรการการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ เช่น ผู้ใช้ถนนดื่มแอลกอฮอล์ หรือมาตรการป้องกันความรุนแรงของการบาดเจ็บและการเสียชีวิต เช่น การคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ใช้รถยนต์ และการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ การที่มีหน้าที่รับผิดชอบช่วยเหลือหรือเคลื่อนย้าย ผู้ได้รับบาดเจ็บออกจากสถานที่เกิดเหตุแล้วนำไปสถานบริการทางการแพทย์ได้อย่างถูกต้อง รวดเร็วจากข้อมูลนี้ ระบุกลุ่มเสี่ยงชัดเจนว่าใครคือกลุ่มที่มีความเสี่ยงที่สุด ดังนั้นการให้ความสำคัญในการใช้มาตรการที่มีความจำเพาะสำหรับกลุ่มที่ต้องการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมอย่างจริงจัง เพราะประเทศชาติสูญเสียทรัพยากรไปกับการแก้ไขมากกว่าการป้องกันมานานมากแล้วและภายหลังที่มีผู้ได้รับบาดเจ็บเกิดขึ้นแล้วหน่วยงานที่มีหน้าที่ช่วยเหลือผู้บาดเจ็บจะต้องวางแผนเพื่อเข้าช่วยเหลือ จากข้อมูลระบุว่าการเข้าถึงและช่วยเหลือผู้ที่ได้รับบาดเจ็บสามารถทำได้รวดเร็วขึ้น แต่อย่างไรก็ตามการบาดเจ็บที่มีความรุนแรงอาจจะมีการกระจายเป็นวงกว้างขึ้นเมื่อ แต่เดิมนั้นการบาดเจ็บรุนแรงจะเกิดที่ถนนทางหลวงเป็นส่วนมาก แต่จากการวิเคราะห์ข้อมูลครั้งนี้แสดงให้เห็นว่าการบาดเจ็บรุนแรงมีแนวโน้มเกิดที่ถนนชนบทมากขึ้น (นงนุช ตันติ, 2554) และมีความสอดคล้องกับการวิจัยของ ณัชชา โอเจริญ ศึกษาเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนน พบว่าแม้ว่าอุบัติเหตุทางถนนก่อเกิดความสูญเสียที่มีมูลค่ามหาศาล คนไทยจำนวนมากก็ยังขาดความตระหนักรู้ถึงภัยจากอุบัติเหตุทางถนนต่อตนเองและสังคมโดยรวม ความไม่ตระหนักรู้ถึงความเสี่ยงของอุบัติเหตุจราจร ทำให้พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนเป็นสาเหตุหลักที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน รวมทั้งเป็นสาเหตุที่ทำให้อุบัติเหตุดังกล่าวมีความรุนแรง หนทางหนึ่งที่จะช่วยลดปัญหาเหล่านี้ คือการสร้างความรู้ในด้านความปลอดภัยทางถนนแก่ประชาชน คนเราอาจเพิ่มความเสี่ยงให้กับตนเองเมื่อรู้สึกปลอดภัย ดังนั้น หากผู้ใช้รถใช้ถนนตระหนักว่าตนมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุมากเท่าใด ก็จะมีระมัดระวังพฤติกรรมในการขับขี่มากยิ่งขึ้นเท่านั้น (ณัชชา โอเจริญ, 2560)

2. ปัจจัยแนวทางการแก้ไขปัญหที่ส่งผลต่อการนำนโยบายความปลอดภัยและการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติในเขตภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย มีนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ เห็นชอบแผนบูรณาการและมาตรการการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน 5 มาตรการ ประกอบด้วย 1) ด้านการบริหารจัดการ อาทิ จัดตั้งศูนย์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2565 2) ด้านลดปัจจัยเสี่ยงด้านถนนและสภาพแวดล้อม จัดทำถนนปลอดภัย “1 ท้องถิ่น 1 ถนนปลอดภัย” ตรวจสอบและปรับปรุงสิ่งอันตรายข้างทาง (Roadside Hazards) อาทิ ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง สัญญาณไฟจราจร เสาป้าย เป็นต้น แก้ไขปัญหาบริเวณจุดตัดทางรถไฟให้มีความปลอดภัยในการสัญจร 3) ด้านลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ ขอความร่วมมือผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุก หยุดประกอบกิจการหรือหลีกเลี่ยงการใช้รถบรรทุกในการประกอบกิจการในช่วงเทศกาลสงกรานต์ กวดขันผู้ใช้รถกระบะที่บรรทุกน้ำหนักเกิน และรถบรรทุกขนาดเล็กที่บรรทุกผู้โดยสารในลักษณะที่ไม่ปลอดภัย เข้มงวดกับรถตู้ส่วนบุคคลหรือรถเช่าให้ได้มาตรฐาน เป็นต้น 4) ด้านผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์อย่างเข้มข้น รณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างการรับรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนในชุมชน/หมู่บ้าน เป็นต้น 5) ด้านการช่วยเหลือหลังเกิดอุบัติเหตุ จัดเตรียมความพร้อมโรงพยาบาล แพทย์ พยาบาลและหน่วยบริการการแพทย์ฉุกเฉินเตรียมความพร้อมระบบช่วยเหลือเยียวยาผู้ประสบเหตุ ณ จุดเกิดเหตุของแต่ละพื้นที่ เป็นต้น

ผู้แทนจากตำรวจภูธรจังหวัดลำปาง ได้กล่าวว่า ภาครัฐควรปรับแก้ไขกฎหมายให้หน่วยงานกลางรับผิดชอบ ในการบริหารจัดการระบบข้อมูลการจราจร เพื่อให้ได้ข้อมูลที่เป็นฐานข้อมูลกลาง มีความน่าเชื่อถือ บูรณาการข้อมูลมาจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ สำนักงานสถิติ กรมทางหลวง กรุงเทพมหานคร องค์การขนส่งมวลชน การทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นต้น โดยเทคโนโลยีที่ใช้รองรับจะต้องมีความรวดเร็ว เชื่อถือได้และประชาชนสามารถเข้าถึงบริหารได้ง่าย โดยหน่วยงานกลางควรรับผิดชอบการประเมินผลรวมทั้งให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายให้นำเทคโนโลยีเข้ามาติดตั้งเพิ่มเติมในรถยนต์ รวมไปถึงการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ สร้างความตระหนักเกี่ยวกับการใช้เทคโนโลยีเพื่อช่วยเหลือด้านความปลอดภัยในการใช้รถยนต์ เพื่อร่วมกันลดอุบัติเหตุจากการจราจร และส่งเสริมความมีวินัยในการใช้รถใช้ถนนมากยิ่งขึ้น รัฐควรมีความชัดเจนในการสนับสนุนนโยบายด้านเทคโนโลยีการจราจร อย่างเป็นรูปธรรมจริงจังและต่อเนื่อง ตลอดจนพิจารณามาตรการสนับสนุนที่เหมาะสม อาทิ มาตรการลดภาษี ส่วนลดในการซื้ออุปกรณ์ ส่วนลดค่าเบี้ย

ประกันภัย หรือการกำหนดมาตรการให้ภาคธุรกิจหรือผู้ประกอบการรับภาระค่าใช้จ่ายในการติดตั้งอุปกรณ์ส่วนควบ หรืออุปกรณ์เทคโนโลยีเพื่อความปลอดภัยในรถยนต์ โดยการควบคุมราคารถยนต์ไม่ให้ราคาสูงมากเกินไป นอกจากนี้ ภาครัฐควรกำหนดคุณสมบัติขั้นต่ำของอุปกรณ์ติดตั้งในรถยนต์ไว้ด้วยเพื่อให้เกิดมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่เหมาะสม มีความสอดคล้องกับการวิจัยของ สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ศึกษาเรื่องการปฏิรูปความปลอดภัยทางถนน ผลการศึกษาพบว่าตลอดระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมาประเทศไทยมีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจและอัตราการเพิ่มของประชากรอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้เกิดอัตราการบริโภคและการใช้ทรัพยากรเพิ่มขึ้นทุกด้าน โดยเฉพาะการขยายตัวของเมืองเป็นไปอย่างรวดเร็ว ทิศทาง ประมาณการใช้รถใช้ถนนเพิ่มสูงขึ้นหลายเท่าตัวในระยะเวลาอันสั้น การสื่อสารก้าวเข้าสู่ยุค 4G การใช้ชีวิตทุกอย่างต้องการความรวดเร็ว ซึ่งสิ่งเหล่านี้ได้ซึมซับและปลูกฝังให้เกิดนิสัยเร่งรีบ ใจร้อน จนบางครั้งขาดระเบียบวินัยให้แก่ผู้คนในสังคมยุคใหม่อย่างไม่รู้ตัว เช่น การไร้วินัยการจราจร การฝ่าฝืนกฎจราจร การขับซี่ยานพาหนะอย่างประมาท จึงทำให้ประเทศไทยมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่ทำให้เกิดความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินสูงมากและเป็นภัยคุกคามที่แอบแฝงคร่าชีวิตผู้คนจำนวนมากอย่างคาดไม่ถึง ซึ่งมีความร้ายแรงและสูญเสียมากกว่าการก่อการร้าย การก่อความไม่สงบในจังหวัดชายแดนใต้ ทำให้ประเทศชาติต้องสูญเสียงบประมาณในการดูแลรักษาพยาบาลผู้ประสบอุบัติเหตุที่บาดเจ็บ (สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ, 2559) และมีความสอดคล้องกับการวิจัยของ สุรางค์ศรี ศีตมโนชญ์ ศึกษาเรื่อง การพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาการเสียชีวิต จากอุบัติเหตุจราจรอย่างมีส่วนร่วม โดยอาศัยทรัพยากรและศักยภาพในพื้นที่ วงรอบที่ 3 จังหวัดภูเก็ต ผลการศึกษา พบว่า การพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรของจังหวัดภูเก็ต เริ่มจากการสร้างภาคีเครือข่ายด้วยการใช้ข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรมาเป็นจุดเริ่มต้น เชื่อมด้วยข้อมูลที่เป็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ เช่น หมวก เมา หรือจุดเสี่ยง ส่วนสำคัญประกอบด้วย คือ ความมีส่วนร่วมของภาคี เครือข่าย การประสานงานที่ดีและติดตามด้วยข้อมูลอย่างต่อเนื่อง รูปแบบนี้สามารถลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรลงได้และสามารถนำไปประยุกต์ใช้กับพื้นที่อื่น ทั้งนี้จะขึ้นกับบริบท เป้าหมาย และศักยภาพของหน่วยงานในแต่ละพื้นที่ (สุรางค์ศรี ศีตมโนชญ์, 2555)

สรุป/ข้อเสนอแนะ

สรุปผลการวิจัยการวิจัยครั้งนี้สรุปได้ว่า สภาพปัญหาการดำเนินนโยบายความปลอดภัยและการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในเขตภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย ในปัจจุบันเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมาโดยตลอด และมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้เกิดการสูญเสียชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน สาเหตุสำคัญมาจากหลายปัจจัยด้วยกัน ปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายความปลอดภัย ได้แก่ ปัจจัยด้านคน ต้องบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขี่รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยอย่างเข้มงวดจริงจังและต่อเนื่อง ปัจจัยด้านถนน การตรวจสอบลักษณะกายภาพถนน จุดเสี่ยง จุดอันตราย จุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ปัจจัยด้านยานพาหนะ ที่ยังขาดความพร้อมด้านอุปกรณ์พื้นฐานในการใช้ยานพาหนะได้อย่างปลอดภัย ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม อุปสรรคในการสัญจรทางถนน ทั้งอุปสรรคทางธรรมชาติ การขำรุคของอุปกรณ์ และปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมาย สมควรนำเทคโนโลยีมาใช้เป็นเครื่องมือเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย และแนวทางการแก้ไขรัฐบาลสมควรกำหนดให้หน่วยงานที่รับผิดชอบการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างชัดเจน โดยให้อำนาจหน้าที่และงบประมาณอย่างเพียงพอ เพื่อให้สามารถดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ และประชาชนต้องตระหนักในการป้องกันตนเองและปฏิบัติตามกฎหมาย รัฐบาลสมควรดูแลให้ผู้ขับขี่รถใช้ถนนเคารพกฎหมายและกฎระเบียบ เพื่อความปลอดภัยโดยเฉพาะอย่างยิ่งกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจำกัดความเร็วในชุมชน เช่น การควบคุมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับรถ การสวมหมวกนิรภัย และการคาดเข็มขัดนิรภัย การบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดต่อเนื่องสม่ำเสมอ รัฐบาลควรมีมาตรการที่ประกันว่าถนนที่มีอยู่แล้วและถนนที่จะสร้างขึ้นใหม่จะเป็นถนนที่ได้มาตรฐานความปลอดภัย โดยรัฐควรนำระบบตรวจสอบความปลอดภัยของถนนมาใช้ทั้งกับถนนที่มีอยู่แล้วและถนนที่จะสร้างขึ้นใหม่เพื่อแก้ไขจุดที่ทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและในการจัดสรรงบประมาณเพื่อก่อสร้างถนนอย่างต่อเนื่อง การนำผลการวิจัยไปใช้

- 1) คณะกรรมการบริหารจัดการความปลอดภัยบนท้องถนน ควรบูรณาการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และปรับปรุงกฎหมายให้สอดคล้องกัน และจัดทำกฎหมายใหม่ เช่น กฎหมายว่าด้วยเบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์และจัดทำงบประมาณ บริหารงบประมาณให้เหมาะสม เพื่อลดข้อจำกัดด้านทรัพยากรและเพิ่มขีดความสามารถของหน่วยงานด้านการจราจรและตำรวจจราจร และจัดโครงสร้างเพื่อการประสานงานและบูรณาการกัน
- 2) ทุกหน่วยงานควรทำงานไปในทิศทางเดียวกัน โดยควรมีคำสั่งออกมาจากหน่วยงานเดียวเนื่องจากสถานการณ์ปัจจุบันทุก

หน่วยงานต่างรับคำสั่งจากคนละที่ทำให้เกิดความสับสนในการทำงาน 3) หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการบังคับใช้กฎหมายควรเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย โดยให้มีบทกำหนดลงโทษรุนแรงขึ้น ควรจัดหาเครื่องมือให้เพียงพอเช่นเครื่องตรวจจับความเร็ว เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ในเลือดจากลมหายใจ การจัดเก็บค่าปรับที่มีประสิทธิภาพ และสร้างระบบในการตัดคะแนนเมื่อกระทำผิดกฎจราจร 4) หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านกฎหมายควรดำเนินการแก้ไขกฎหมายเดิมให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล เช่น บังคับใช้กฎหมายว่าด้วยเบาะนิรภัยสำหรับเด็ก ลดอัตราความเร็วสูงสุดในเขตเมือง กรณีผู้ขับขี่มือใหม่ ควรกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ให้ต่ำกว่าผู้ขับขี่รถยนต์ทั่วไปกำหนดให้ผู้นั่งตอนหลังของรถยนต์คาดเข็มขัดนิรภัย การวิจัยครั้งต่อไป 1) ควรศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยบนท้องถนน เพื่อนำมาประยุกต์ใช้ในการทำการศึกษาในด้านอื่น ๆ เช่น กฎหมายความปลอดภัยบนท้องถนน 2) ควรศึกษาครอบคลุมในทุกๆ ด้านที่มีผลกระทบต่อการจัดการความปลอดภัยบนท้องถนน เช่น การวางแผนความปลอดภัย การมีส่วนร่วมในความปลอดภัย ผลกระทบบนท้องถนนที่มีผลต่อร่างกาย และทรัพย์สิน เป็นต้น

เอกสารอ้างอิง

- กรมขนส่งทางบก. (2564). โครงการพัฒนาศักยภาพการขนส่งด้วยรถบรรทุกเพื่อรองรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ปี 2564. กรุงเทพมหานคร: คณะวิศวกรรมศาสตร์. มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2554). แผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554 -2563. กรุงเทพมหานคร: กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย.
- ณัฏฐา โอเจริญ. (2560). ความปลอดภัยบนท้องถนน. ใน รายงานการวิจัย. สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย.
- นงนุช ดันติ. (2554). โครงการส่งเสริมการนำข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ไปใช้ประโยชน์. ใน รายงานการวิจัย. ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน.

- ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย. (2560). โครงการศึกษาทบทวนและสังเคราะห์องค์ความรู้เกี่ยวกับประสิทธิภาพและความคุ้มค่าของการปรับปรุงแก้ไขจุดเสี่ยงและจุดอันตรายบนท้องถนนในประเทศไทย. กรุงเทพมหานคร: สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย.
- ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. (2561). รายงานประชาชนประจำปี 2560 นวัตกรรมด้านความปลอดภัยทางถนน. กรุงเทพมหานคร: กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย.
- สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ. (2559). การปฏิรูประบบความปลอดภัยทางถนน. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานกรรมาธิการ 1 สำนักเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร.
- สุรงค์ศรี ศีตมโนชญ์. (2555). การพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาการเสียชีวิต จากอุบัติเหตุจราจรอย่างมีส่วนร่วมโดยอาศัยทรัพยากรและศักยภาพในพื้นที่วงรอบที่ 3 จังหวัดภูเก็ต. ใน รายงานการวิจัย. ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน.
- องค์การอนามัยโลก. (2559). การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ การช่วยเหลือและสนับสนุนผู้ประสบเหตุจากการจราจรทางบกประเทศไทย. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานองค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย.
- เอกพร รักความสุข. (2559). การวิจัยเชิงคุณภาพ : หลักการและแนวปฏิบัติ. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์เดียนตุลา.
- WHO. (2020). Global Road Safety. Gross Domestic Product: GDP.
- _____. (2015). Global Road Safety. GENEVA: World Health Organization.
- _____. (2018). Save LIVES-A Road Safety Technical package. GENEVA: World Health Organization.