

ความสำเร็จในการนำนโยบายการลดอุบัติเหตุทางหลวง
จากกรุงเทพมหานครถึงจังหวัดนครราชสีมาไปปฏิบัติ

The Success of Highway Accidents Reduction Policy Implementation:
A Case the Highway from Bangkok to Nakornratchasima

เบญจมาศ ปุณณิรัชยา

Benchamad Poomjiratchaya

มหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี

Bangkok Thonburi University

Corresponding Author. E-mail: convey_ja@hotmail.com

บทคัดย่อ

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์ คือ 1) เพื่อศึกษาสภาพการใช้รถใช้ถนนทางหลวงจากกรุงเทพมหานครถึงจังหวัดนครราชสีมา 2) เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความสำเร็จในการนำนโยบายการลดอุบัติเหตุทางหลวงจากกรุงเทพมหานครถึงจังหวัดนครราชสีมาไปปฏิบัติ และ 3) เพื่อศึกษาแนวทางในการลดอุบัติเหตุทางหลวงจากกรุงเทพมหานครถึงจังหวัดนครราชสีมา เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัยครั้งนี้ คือ แบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง การวิจัยครั้งนี้ มีลักษณะเป็นการวิจัยเชิงปริมาณประกอบด้วยผู้ให้ข้อมูลสำคัญได้แก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบายการลดอุบัติเหตุในเขตทางหลวง ผู้มีส่วนในการนำนโยบายการลดอุบัติเหตุในเขตทางหลวงไปปฏิบัติ และประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับนโยบายการลดอุบัติเหตุทางหลวง ข้อมูลที่เก็บได้นำมาทำการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงเนื้อหา ผลการวิจัยพบว่า การพัฒนาการนำนโยบายการลดอุบัติเหตุทางหลวงไปปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดนั้น รัฐบาลจำเป็นต้องกำหนดนโยบายที่ชัดเจนในการมอบหมาย อำนาจหน้าที่ งบประมาณ บุคลากรให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพประสิทธิผลเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากปัจจุบัน ท้องถิ่นมีอำนาจหน้าที่ในการส่งเสริมมากกว่าบริหารจัดการแก้ไขปัญหา ส่วนการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางหลวงนั้นสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ทำหน้าที่ในการดำเนินคดี และท้องถิ่นจังหวัดทำหน้าที่สนับสนุน ดังนั้น หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่จึงควรได้รับการสนับสนุนงบประมาณและบุคลากรที่เพียงพอในการปฏิบัติงานเพื่อการนำนโยบายการลดอุบัติเหตุทางหลวงไปปฏิบัติ

คำสำคัญ : ความสำเร็จ ; การลดอุบัติเหตุ; ทางหลวง

Abstract

The objectives of this research were: 1) to study the condition of using vehicles on the highway from Bangkok to Nakhon Ratchasima province: 2) to study factors influencing the success in implementing the policy to reduce highway accidents from Bangkok to Nakhon Ratchasima province: and 3) to study the guidelines for reducing highway accidents from Bangkok to Nakhon Ratchasima province. The instrument used for data collection for this research was the structured interview form. This research was quantitative research consisting of key informants, including people who involved in the accident

reduction policy in the highway area. people who involved in the highway accident reduction policy implementation and the people who have interest in the highway accident reduction policy. the data were collected for content analysis. The results revealed that the way to develop a policy to reduce highway accidents to perform effective, Governments should to clearly define policies for delegating authority, budget, and personnel to local government organizations to bring policy into action with greater efficiency and effectiveness. Because, since the present local authorities have more power to promote and manage problems. As for improving the effectiveness of highway accident reduction management, the Royal Thai Police Acting in litigation Therefore, the competent authority should receive sufficient budget and personnel for the implementation of the highway accident reduction policy

Keywords: The Success; Accidents Reduction; Highway

บทนำ

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญที่ทั่วโลกกำลังเผชิญอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งได้ส่งผลกระทบทำให้เกิดการเสียชีวิต บาดเจ็บ และพิการเป็นจำนวนมาก ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (2554) ได้จัดทำในคู่มือแผนกที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 จากสภาพปัญหาดังกล่าวจึงได้มีการเรียกร้องให้ทุกประเทศให้ความสำคัญกับเรื่องความปลอดภัยทางถนน ภายใต้ชื่อ A Decade of Action for Road Safety 2010 – 2020 หรือ “ทศวรรษแห่งการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2554 - พ.ศ. 2563” เพื่อให้แต่ละประเทศกำหนดทิศทาง แผนงาน มาตรการในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยมีเป้าหมายเพื่อลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของโลกอย่างน้อยร้อยละ 50 ในปี ค.ศ. 2020 (พ.ศ. 2563) (กรมการขนส่งทางบก, 2555)

ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินที่มีผลมาจากอุบัติเหตุทางถนนของประชาชนยังมีน้อยเหมือนเดิม (อภิรักษ์ สะตะพันธ์, 2551) ประเทศไทยในฐานะประเทศสมาชิกขององค์การสหประชาชาติ โดยตั้งเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของคนไทยลง ร้อยละ 50 หรือในอัตราที่ต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรแสนคน และกำหนดแนวทางการดำเนินงานเพื่อใช้เป็นกรอบในการปฏิบัติงานในปีพ.ศ. 2554 – 2563 ต่อไป โดยคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ กำหนดให้ปี 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) ในเรื่องลดอุบัติเหตุและความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรให้เหลือน้อยที่สุด โดยส่งเสริมการเรียนรู้การเดินทางและการใช้การขนส่งอย่างปลอดภัย ให้สามารถแก้ปัญหาได้และนำไปสู่การปฏิบัติอย่างจริงจัง และกำหนดให้เรื่องความปลอดภัยทางถนนถือเป็น “วาระแห่งชาติ” ที่ต้องดำเนินการอย่างเข้มข้นในทุกพื้นที่ของประเทศให้สามารถดำเนินการได้อย่างเป็นรูปธรรม จากผลการดำเนินการดังกล่าวทำให้แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยลดลง แต่ความสูญเสียที่เกิดขึ้นยังอยู่ในเกณฑ์ที่สูง ไม่ว่าจะเป็นการเสียชีวิตปีละ 12,000 คนหรือเฉลี่ยวันละ 33 คน คิดเป็นอัตราผู้เสียชีวิตต่อประชากรแสนคน สูงถึง 19 คน และ 1 ใน 3 ของผู้เสียชีวิตเป็นแกนหลักของครอบครัว ร้อยละ 30 ของผู้บาดเจ็บมีอายุน้อยกว่า 20 ปี

และในแต่ละปีจะมีผู้พิการรายใหม่เพิ่มกว่า 5,000 ราย ข้อมูลความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละปีมีมูลค่าสูงถึง 232,855 ล้านบาทหรือคิดเป็น 2.8 เปอร์เซ็นต์ของค่า GDP ของประเทศแต่สิ่งที่สะท้อนให้เห็นคล้ายกัน คือ ความสูญเสียทางชีวิตและทรัพย์สิน (กรมการขนส่งทางบก, 2558)

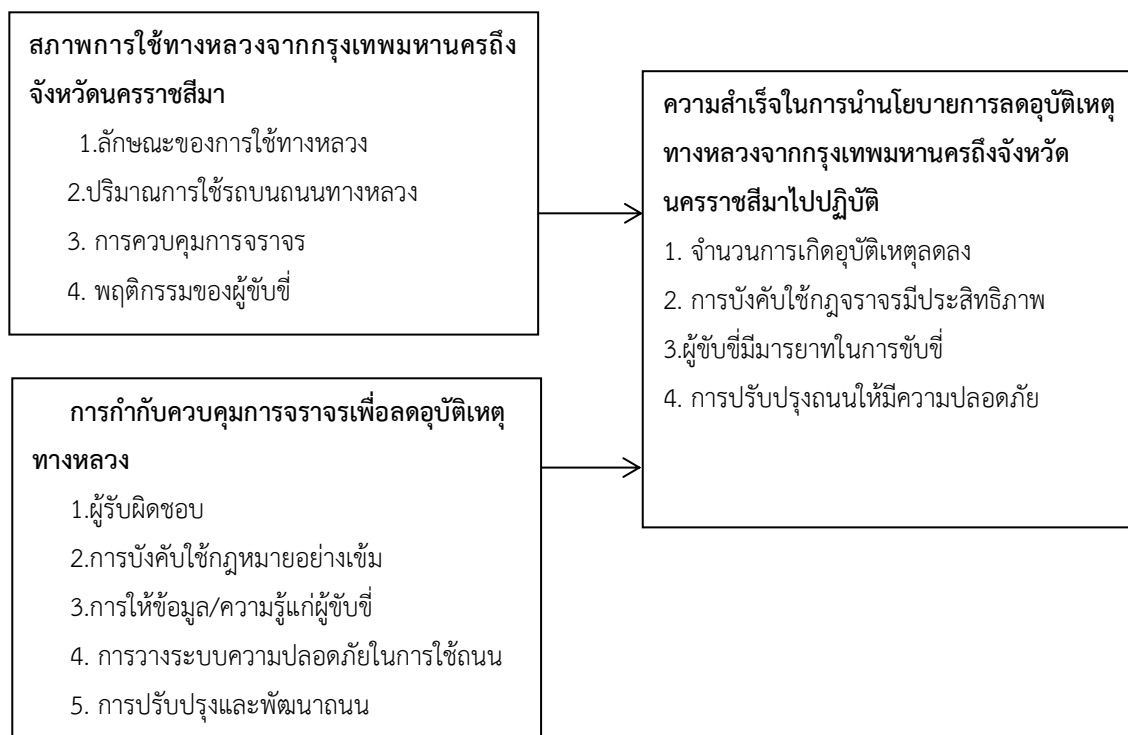
สำหรับประเทศไทยในระดับนโยบายได้ให้ความสำคัญกำหนดให้ “ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety)” โดยให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจัดทำแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 ตลอดจนแผนยุทธศาสตร์ แผนหลัก/แผนแม่บท ตลอดจนแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนที่เกี่ยวข้องซึ่งได้ดำเนินการมาอย่างต่อเนื่องโดยมีการเน้นหนักในด้านการให้ความรู้ความเข้าใจด้านความปลอดภัยทางถนนต่อประชาชน และเน้นการดำเนินงานในช่วงเทศกาลขนาดใหญ่ซึ่งมีปริมาณการเดินทางสูงและมีจำนวนผู้เสียชีวิตเป็นจำนวนมาก ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น ผู้วิจัยจึงสนใจศึกษาความสำเร็จในการนํานโยบายการลดอุบัติเหตุทางหลวงจากกรุงเทพมหานครถึงจังหวัดนครราชสีมาไปปฏิบัติเพื่อนำผลการศึกษาเสนอผู้เกี่ยวข้องให้เป็นแนวทางในการนํานโยบายการลดอุบัติเหตุทางหลวงไปปฏิบัติให้มีประสิทธิผลมากขึ้นเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุทางหลวงต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาสภาพการใช้รถใช้ถนนทางหลวงจากกรุงเทพมหานครถึงจังหวัดนครราชสีมา
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความสำเร็จในการนํานโยบายการลดอุบัติเหตุทางหลวงจากกรุงเทพมหานครถึงจังหวัดนครราชสีมาไปปฏิบัติ
3. เพื่อศึกษาแนวทางในการลดอุบัติเหตุทางหลวงจากกรุงเทพมหานครถึงจังหวัดนครราชสีมา

กรอบแนวคิดการวิจัย

ความสำเร็จในการนำนโยบายการลดอุบัติเหตุทางหลวงจากกรุงเทพมหานครถึงจังหวัดนครราชสีมาไปปฏิบัติ
ผู้วิจัยได้กำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัยดังนี้



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาเรื่องความสำเร็จในการนำนโยบายการลดอุบัติเหตุทางหลวงจากกรุงเทพมหานครถึงจังหวัดนครราชสีมาไปปฏิบัติเป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัยครั้งนี้ คือ แบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง เป็นวิธีหาข้อมูลโดยใช้การถามเจาะจงเฉพาะ

การได้มาของผู้ให้ข้อมูลที่สำคัญประกอบด้วย 3 กลุ่ม ได้แก่ 1) ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบายการลดอุบัติเหตุในเขตทางหลวงจังหวัดนครราชสีมา 2) ผู้มีส่วนในการนำนโยบายการลดอุบัติเหตุในเขตทางหลวงจังหวัดนครราชสีมาไปปฏิบัติ และ 3) ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับนโยบายการลดอุบัติเหตุในเขตทางหลวงจังหวัดนครราชสีมา ได้แก่ ประชาชนผู้ใช้ทางหลวงในจังหวัดนครราชสีมา โดยรวมจำนวน 20 คน ด้วยวิธีการสัมภาษณ์เจาะลึก (in-depth interview) เก็บรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ตีความ โดยปราศจากอคติ (bias) โดยเฉพาะในงานภาคสนามที่เลือกใช้วิธีการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากกลุ่มเป้าหมายที่กำหนด

การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ มีขั้นตอน คือ นำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์จากการจดบันทึกมารวบรวมข้อมูลการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ ดำเนินการโดยการแยกและจัดกลุ่มข้อมูล เพื่อสรุปประเด็นสำคัญและเชื่อมโยงประเด็นต่างๆ และทำการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงเนื้อหาสาระตามวัตถุประสงค์การวิจัยแล้วนำเสนอผลโดยการอธิบายและพรรณนา

ผลการวิจัย

การศึกษาวิจัยเรื่องความสำเร็จในการนำนโยบายการลดอุบัติเหตุทางหลวงจากกรุงเทพมหานครถึงจังหวัดนครราชสีมาไปปฏิบัติ โดยผู้วิจัยสามารถสรุปผลวิเคราะห์ข้อมูลได้ดังต่อไปนี้

1. นโยบายในการลดอุบัติเหตุทางหลวงในจังหวัดนครราชสีมา โดยสรุปว่าการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนหรือการบริหารจัดการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนจำเป็นต้องอาศัยปัจจัยการบริหารจัดการต่างๆ เกื้อหนุนกันอย่างเป็นระบบโดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านงบประมาณ บุคลากร การกระจายอำนาจหน้าที่ นอกจากนี้แล้วนโยบาย แผนการ ดำเนินงานต้องมีความชัดเจน กำหนดบทบาท อำนาจหน้าที่ของหน่วยงานอย่างชัดเจนในการใช้ถนนเพื่อลดอุบัติเหตุจากประชาชนเป็นสำคัญเพราะคนคือปัจจัยสำคัญของปัญหา อุบัติเหตุมากกว่ามิติปัจจัยการบริหารจัดการ ดังนี้

1) โครงสร้างการทำงาน โครงสร้างการบริหารงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง บุคลากร หลักเกณฑ์ระบบสารสนเทศ งบประมาณ กระบวนการทำงานภายในศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน บูรณาการเข้ามาทำงานร่วมกัน มีตั้งแต่ระดับชาติ

2) ยึดแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนและความปลอดภัยทางถนนเป็นกรอบในการขับเคลื่อนของแนวทางปฏิบัติตามหลักสากลแต่การนำไปบริหารจัดการหรือปฏิบัติให้เกิดเป็นรูปธรรมหรือมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผลนั้นจำเป็นต้องอาศัยวางแผนบูรณาการตั้งแต่ รัฐบาล หน่วยงานกระทรวง ทบวง กรม องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สถาบันการศึกษาและจิตสำนึกของประชาชนในการร่วมมือซึ่งกัน

3) การจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนสอดคล้องกันกับการปฏิบัติงานหรือ ความสามารถของหน่วยงานอำนวยการความปลอดภัยทางถนนให้เกิดเป็นรูปธรรมอันมีผลมาจากปัจจัยการบริหารด้านงบประมาณ บุคลากร นโยบายส่วนกลางในการกำหนดอำนาจหน้าที่ให้กับหน่วยงานหรือกระจายอำนาจงบประมาณ บุคลากรอย่างเหมาะสม

4) ยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนมีหน่วยงานรับผิดชอบในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ให้เกิดผลเป็นรูปธรรมอย่างมีประสิทธิภาพ ให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันหรือบูรณาการบริหารจัดการรณรงค์ป้องกันสร้างจิตสำนึกความปลอดภัยทางถนน

2. ประสิทธิภาพการบริหารจัดการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตจังหวัดนครราชสีมา โดยสรุปว่าปัจจุบันนโยบายการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดนครราชสีมาในกำหนด วิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์แนวทางในการป้องกันสาธารณภัยอุบัติเหตุทางถนนและความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดนครราชสีมาได้กำหนดแนวทางป้องกันอุบัติเหตุทางถนนและความปลอดภัยทางถนนโดยมีการบูรณาการกับแนวทางการ

แก้ไขปัญห และส่งเสริมให้ประชาชนตระหนักต่อจิตสำนึกสาธารณะในการป้องกันและลด อุบัติเหตุทางถนน
เนื่องจากบุคคล ยานพาหนะ สภาพถนน สัญญาไฟ เครื่องหมายจราจรและ เจ้าหน้าที่ที่มีผลกระทบต่อ
ประสิทธิภาพในการบริหารจัดการในจังหวัดนครราชสีมาและภาพรวม ระดับประเทศ

1) เป้าหมายและวัตถุประสงค์ของจังหวัดนครราชสีมาที่มีความเป็นไปได้ ที่จะส่งเสริมระบบที่เอื้อต่อ
ความปลอดภัย พบว่า ประเทศไทยได้กำหนดเป้าหมายไว้ว่าทศวรรษความปลอดภัยทางถนนที่จะขับเคลื่อน
ให้ถึงปี 2563 เช่น ให้มีผู้เสียชีวิตต่อประชากรแสนคนไม่เกิน 10 คน ทั้งนี้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งใน
ระดับส่วนกลาง ภูมิภาค ท้องถิ่นจะต้องร่วมใน การบริหารจัดการเชิงบูรณาการตั้งแต่ แสดงความคิดเห็น
วางแผน บริหาร ประเมินผล

2) งบประมาณที่รัฐให้สนับสนุนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเพียงพอที่จะทำให้น
โยบายการป้องกันและแก้ไขปัญหอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยบรรลุเป้าหมาย พบว่า งบประมาณ
เป็นเรื่องสำคัญที่จะขับเคลื่อนมีหลายแผนงานหลายโครงการที่ต้องใช้งบประมาณในการ ขับเคลื่อนนโยบาย
ไปสู่การปฏิบัติในด้านการบริหารจัดการ พัฒนารักษาบำรุงงานจราจร รณรงค์ ประชาสัมพันธ์สร้างจิตสำนึก
ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

3) บุคลากร จำนวนพนักงาน ลูกจ้างมีความเพียงพอที่จะรองรับระบบโครงข่ายถนนที่ปลอดภัย
ในระดับพื้นที่ พบว่า จำนวนบุคลากรในการอำนวยความสะดวกหรือปฏิบัติหน้าที่เพื่อ ควบคุมแก้ไขปัญห
จราจรมีไม่เพียงพอต่อปริมาณรถหรือผู้กระทำความผิด เนื่องจากจิตสำนึกของผู้ ขับขี่ที่ขาดระเบียบวินัย

4) เครื่องมือ เครื่องใช้ อุปกรณ์สำนักงาน คุณภาพของเทคโนโลยี และสิ่งอำนวยความสะดวก
มีความเพียงพอที่จะรองรับงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน พบว่า การจัดการระบบสารสนเทศ
ในการบูรณาการการบริหารจัดการยังขาดความเชื่อมโยงกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

5) คุณภาพเส้นทางจราจร ควรมีการพัฒนาหรือปรับปรุงแก้ไข พบว่า ปัญหาเชิงโครงสร้าง ของระบบผังเมือง
การวางผังเมือง การจัดระบบถนน ทำให้เกิดปัญหาของคุณภาพเส้นทางจราจรใน ด้านการเพิ่มช่องทางการเดินรถ

6) คุณภาพยานพาหนะของผู้ขับขี่ พบว่า คุณภาพยานพาหนะเป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญที่มี ผลต่ออุบัติเหตุ
แต่ด้วยการกรมการขนส่งทางบก กำหนดให้มีภาตรวจสภาพรถยนต์ก่อนการต่อภาษีจึง เป็นมาตรการ
ทางอ้อมที่สำคัญให้ประชาชนตระหนักถึงการดูแลสภาพรถยนต์ แต่ประชาชนต้อง ตระหนักในการใช้
อุปกรณ์เพื่อบำรุงรักษารถยนต์ที่ได้มาตรฐาน

**3. รูปแบบการพัฒนาการนำนโยบายการลดอุบัติเหตุทางหลวงในจังหวัดนครราชสีมาไปปฏิบัติ
ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด** โดยสรุปว่า นำนโยบายการลดอุบัติเหตุทางหลวงในจังหวัดนครราชสีมา
ไปปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดนั้น รัฐบาลจำเป็นต้องกำหนดนโยบายที่ชัดเจนในการมอบหมาย
อำนาจหน้าที่ งบประมาณ บุคลากรให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจังหวัดนครราชสีมา ในการนำนโยบาย
แผนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพประสิทธิผลเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากปัจจุบันจังหวัดนครราชสีมา
มีอำนาจหน้าที่ในการส่งเสริมมากกว่าบริหารจัดการแก้ไขปัญห เนื่องจากปัญหาเชิงโครงสร้างระหว่าง

หน่วยงานภาครัฐหรือการบริหารจัดการร่วมกันยังขาด เอกภาพในการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขต จังหวัดนครราชสีมา เช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ทำหน้าที่ในการดำเนินคดีแต่จังหวัดนครราชสีมาทำหน้าที่สนับสนุนแต่อำนาจในเชิงการบริหารจัดการพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา มีศักยภาพที่พร้อม ดังนั้น ความชัดเจนในการกำหนดนโยบายในการแก้ไขปัญหาปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตจังหวัดนครราชสีมาควรมีหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่งบประมาณที่ชัดเจน มีจำนวนบุคลากรที่เพียงพอ

อภิปรายผลการวิจัย

จากการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ โดยผู้วิจัยสามารถอภิปรายผลการวิจัย ซึ่งมีรายละเอียดนำเสนอในแต่ละประเด็นดังต่อไปนี้

1. จากการศึกษความสำเร็จในการนำนโยบายการลดอุบัติเหตุทางหลวงจากกรุงเทพมหานครถึงจังหวัดนครราชสีมาไปปฏิบัติ มีผลมาจากปัจจุบันความชัดเจนนโยบายการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ของจังหวัดนครราชสีมา มีแนวทางตามรัฐบาล โดยจังหวัดนครราชสีมา นำมาเป็นแนวทางในการกำหนดวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์แนวทางในการป้องกันสาธารณภัยอุบัติเหตุทางท้องถนนและความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดนครราชสีมา แต่ด้วยบริบท สภาพสังคมของประเทศไทยยังไม่สามารถนำมาปฏิบัติได้อย่างสมบูรณ์หรือนโยบายรัฐบาลในการมอบอำนาจหน้าที่ให้หน่วยงานใดเป็นผู้รับผิดชอบอย่างชัดเจน เกิดปัญหาทับซ้อนในมิติเชิงโครงสร้าง การบริหารจัดการในอำนาจและพื้นที่อันนำไปสู่การปฏิบัติให้เกิดประสิทธิภาพประสิทธิผลจึงค่อนข้างน้อย ซึ่งหน่วยงานต่างๆ มุ่งปฏิบัติตามอำนาจหน้าที่ขององค์กรขาดการบูรณาการร่วมกันระหว่างภาครัฐ พร้อมทั้งอุปสรรคในด้านวินัยของผู้ขับขี่ การบังคับใช้กฎหมาย การบูรณาการ บริหารจัดการระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ข้องจำกัดในด้านบุคลากรงบประมาณ เครื่องมือที่อำนวยความสะดวกในการกำกับดูแลสาธารณภัยอุบัติเหตุที่มีผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการบริหารจัดการในจังหวัดนครราชสีมาและภาพรวมระดับประเทศ สอดคล้องกับผลงานวิจัยของวีรยา อุทัยรัตน์ (2556) ศึกษาวิจัยเรื่องการวิเคราะห์ความปลอดภัยรถตู้โดยสารสาธารณะ พบว่า ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุเกิดมาจาก 4 ปัจจัย หลัก คือ คนขับ รถ ถนน และสถานการณ์แวดล้อม ทั้งนี้กฎหมายจะเป็นปัจจัยสำคัญที่สามารถควบคุม ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุทั้ง 4 ปัจจัยหลักให้สามารถลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุลงได้ พร้อมทั้งงานวิจัยของกองกาญจน์กรอง สุอังคะ (2559) ศึกษาวิจัยเรื่องการศึกษาพฤติกรรม การขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ พบว่า ปัจจัยด้านทัศนคติในการขับขี่ของผู้ขับขี่มีอิทธิพลโดยตรงต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งชี้ให้เห็นว่าผู้ขับขี่มีทัศนคติการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ใช้ความเร็วในการขับขี่ และขับขี่ด้วยความคึกคะนอง จะส่งผลให้ผู้ขับขี่มีพฤติกรรม การขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง

2. ข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตจังหวัดนครราชสีมา ในประเด็นนี้ควรมีการกำหนดนโยบายที่ชัดเจนในการมอบหมายอำนาจหน้าที่ งบประมาณ

บุคลากรให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจังหวัดนครราชสีมาในการนำนโยบาย แผนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพประสิทธิผลเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากปัจจุบันจังหวัดนครราชสีมามีอำนาจหน้าที่ในการส่งเสริมมากกว่าบริหารจัดการแก้ไขปัญหา เนื่องจากปัญหาเชิงโครงสร้างระหว่างหน่วยงานภาครัฐหรือการบูรณาการบริหารจัดการร่วมกันยังขาดเอกภาพในการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตจังหวัดนครราชสีมา เช่น สำนักงานตำรวจทำหน้าที่ในการดำเนินคดีแต่จังหวัดนครราชสีมาทำหน้าที่สนับสนุนแต่อำนาจในการบริหารจัดการพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา มีศักยภาพที่พร้อม ดังนั้นความชัดเจนในการกำหนดนโยบายในการแก้ไขปัญหาปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตจังหวัดนครราชสีมาควรมีหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ งบประมาณที่ชัดเจน มีจำนวนบุคลากรที่เพียงพอพร้อมทั้งควบคู่กับการสร้างจิตสำนึกที่ดีมีวินัยของผู้ขับขี่ให้มีความปลอดภัยทางถนนด้วยเช่นกัน เนื่องจากบุคคลเป็นปัจจัยสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ โดยสอดคล้องกับการศึกษาของศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (2554) กล่าวว่าสาเหตุหลักของอุบัติเหตุในแต่ละครั้ง มาจากผู้ขับขี่และการขาดอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยเช่น เข็มขัดนิรภัย สภาพรถที่เก่าทรุดโทรม ตัวถัง เบรก ล้อ และอุปกรณ์เสริมหลายอย่างที่ไม่ได้มาตรฐาน ดังนั้นภาครัฐควรกำกับดูแลเรื่องต่าง ๆ ดังนี้ 1) ภาครัฐควรสนับสนุนผู้ประกอบการเพื่อยกระดับให้รถโดยสารสาธารณะมีความปลอดภัย เช่น จัดการสัมปทานที่เป็นธรรม ลดภาษีอุปกรณ์ด้านความปลอดภัย และ 2) ภาครัฐควรเข้ามาลงทุน เพื่อให้เกิดมาตรฐานและความปลอดภัยเต็มรูปแบบพร้อมทั้งการศึกษาของพลเมืองเพื่อถนนปลอดภัย (2552) กล่าวว่า การบังคับใช้กฎหมาย สามารถลดอุบัติเหตุได้ถึงร้อยละ 40 ดังนั้นการบังคับใช้กฎหมายหรือบทลงโทษที่เข้มงวดรัดกุมจะ สามารถช่วยให้ประชาชนได้รับความปลอดภัยจากการใช้รถใช้ถนนมากขึ้น และงานวิจัยของพร้อมพิไล บัวสุวรรณ (2550) ศึกษาแบบการรณรงค์สร้างเสริมความปลอดภัยทางถนนในชุมชน โดยเข้าไปทำงานร่วมกับ 27 ชุมชนใน 3 จังหวัด คือ ฉะเชิงเทรา พระนครศรีอยุธยา และหนองคาย พบว่า การรณรงค์สร้างความตระหนักให้คนในชุมชนรู้จักแก้ปัญหาความไม่ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในชุมชนของตนเองเป็นสิ่งจำเป็น เพราะชุมชนรู้จักสภาพและพฤติกรรมของคนในชุมชนตนเองดีที่สุด โดยหากชุมชนได้รับการชี้แนะให้เข้าใจกรอบแนวคิดที่สามารถเป็นเครื่องมือในการจัดการกับปัญหาของตนเองคือ รู้ปัญหา เอง ป้องกันเอง และแก้ไขเอง จะเป็นการแก้ปัญหาความไม่ปลอดภัยในการใช้รถ ใช้ถนนในระดับชุมชนได้อย่างยั่งยืน

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

- 1) ควรกำหนดนโยบายการป้องกันและรักษาความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นระบบ โดยมีการมอบอำนาจหน้าที่ จัดตั้งหน่วยงานรับผิดชอบ กำกับดูแลอย่างเป็นระบบสอดคล้องกับแผนแม่บทเรื่องความปลอดภัยทางถนน
- 2) การปรับโครงสร้างภายในจังหวัดนครราชสีมาให้สามารถรองรับการทำงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน มีแผนงานกิจกรรม มีแผนแม่บทที่สอดคล้องกันแผนแม่บทเรื่อง

ความปลอดภัยทางถนน มีการขับเคลื่อนแผนแม่บทด้วยแผนปฏิบัติการที่สามารถผลักดันให้เกิดเป็นรูปธรรม ได้มีการประสานงานที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอ

3) การดำเนินการควบคุมคน รถ ถนน ให้เพียงพอ เช่น เครื่องวัดปริมาณแอลกอฮอล์ เครื่องจับความเร็ว กล้องวงจรปิดในจุดเสี่ยงของถนน ที่มีประสิทธิภาพสูงสุด เพราะในอดีตและปัจจุบันอุปกรณ์ดังกล่าว มีไม่เพียงพอ หากมีเครื่องอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ดังกล่าวเพียงพอแล้วจะทำให้คนใช้รถใช้ถนน ระมัดระวังเกรงกลัวไม่ฝ่าฝืน กฎระเบียบการจราจร ซึ่งมีผลทำให้ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและลดอุบัติเหตุ ทางถนนได้เป็นอย่างดี

2. ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

1) การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ทำการศึกษาประชากรเฉพาะในจังหวัดนครราชสีมาเพื่อให้ผลการวิจัย สามารถนำไปใช้ประโยชน์สูงสุดในการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางหลวงสำหรับประเทศไทย จึงควรทำการวิจัย ให้ครอบคลุมทุกจังหวัดทั่วประเทศเพื่อนำผลการศึกษาไปใช้เป็นแนวทางในการกำหนดการนำนโยบาย ไปปฏิบัติเพื่อลดอุบัติเหตุทางหลวงในภาพรวมระดับประเทศต่อไป

2) จากการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ สามารถนำองค์ความรู้ไปพัฒนาต่อยอด โดยศึกษาการนำนโยบาย การลดอุบัติเหตุทางหลวงไปปฏิบัติโดยเปรียบเทียบรายจังหวัด ภูมิภาค หรือทำการเปรียบเทียบระหว่างประเทศไทย กับต่างประเทศ ทั้งนี้ ข้อมูลที่ได้จะเป็นแนวทางในการพัฒนาประสิทธิภาพการลดอุบัติเหตุ ทางหลวงไปปฏิบัติในภาพรวมระดับประเทศต่อไป

เอกสารอ้างอิง

กรมการขนส่งทางบก. (2558). *แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2559-2563*. กรุงเทพฯ :

กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก

กรมการขนส่งทางบก. (2555). *ข่าวสารกรมการขนส่งทางบก*. สืบค้นเมื่อ 10 กันยายน 2562,

จาก <http://www.dlt.go.th/th>.

กาญจน์กรอง สุธงคะ. (2559). *การศึกษาพฤติกรรม การขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์*. นครราชสีมา: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.

พร้อมพิไล บัวสุวรรณ. (2550). *รูปแบบการรณรงค์สร้างเสริมความปลอดภัยทางถนนในชุมชน*.

ในการประชุมทางวิชาการของมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ครั้งที่ 45: สาขาศึกษาศาสตร์

สาขา เศรษฐศาสตร์และบริหารธุรกิจ สาขามนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์.

มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

พลั้งเครือข่ายเพื่อถนนปลอดภัย. (2552). *การบังคับใช้กฎหมาย Law Enforcement*. ในการสัมมนา ระดับชาติเรื่อง อุบัติเหตุจราจรครั้งที่ 9, 20-21 สิงหาคม 2552. ศูนย์นิทรรศการและการประชุมไบเทค: กรุงเทพฯ.

วีรยา อุทัยรัตน์. (2556). *ศึกษาวิจัยเรื่องการวิเคราะห์ความปลอดภัยรถตู้โดยสารสาธารณะ.*

วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ. มหาวิทยาลัยบูรพา.

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. (2554). *แผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563.* กรุงเทพฯ: กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน.

อภิรักษ์ สะตะพันธ์. (2551). *ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการรถโดยสารในประเทศไทย.*

วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา (วิศวกรรมขนส่ง).
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.