

แนวทางในการกำหนดนโยบายจราจรเพื่อสร้างความปลอดภัย  
บนท้องถนน กรณีศึกษา กรุงเทพมหานคร

โดย

พลตำรวจตรี กิตติรัฐ พันธุ์เพชร  
รองผู้บัญชาการ กองบัญชาการตำรวจภูธรภาค 1  
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร  
หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 61  
ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช 2561-2562

## หนังสือรับรอง

วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ ได้อนุมัติให้เอกสารวิจัยส่วนบุคคล เรื่อง “แนวทางในการกำหนดนโยบายจราจรเพื่อสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน กรณีศึกษา กรุงเทพมหานคร” ลักษณะวิชาสังคมจิตวิทยาของพลตำรวจตรี กิตติรัฐ พันธุ์เพ็ชรเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรรุ่นที่ 61 ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช 2561 - 2562

พลโท

(ขจรฤทธิ์ นิลกำแหง)

ผู้อำนวยการวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร  
สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

## บทคัดย่อ

**เรื่อง** แนวทางการกำหนดนโยบายจราจรเพื่อสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน กรณีศึกษา กรุงเทพมหานคร

**ลักษณะวิชา** สังคมจิตวิทยา

**ผู้วิจัย** พลตำรวจตรี กิตติรัฐ พันธุ์เพชร

**หลักสูตร** วปอ. รุ่นที่ 61

งานวิจัยชิ้นนี้จัดทำขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1. ศึกษาสาเหตุและปัจจัยหลักที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนในกรุงเทพมหานคร ปัญหาและอุปสรรคในการบูรณาการร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาการบริหารงานจราจร และรูปแบบและปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Success Factors) ของประเทศที่ประสบความสำเร็จในการลดอัตราการตายบนท้องถนนและสามารถสร้างความเชื่อมั่นในเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนนได้สำเร็จ และ 2. วิเคราะห์และเสนอแนวทางการกำหนดนโยบายจราจรและรูปแบบการจัดการจราจรที่สามารถลดการเกิดอุบัติเหตุและเสริมสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนอย่างเป็นรูปธรรม โดยผู้วิจัยใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Methods) อันได้แก่ การวิจัยเอกสาร (Documentary Research) และการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) เพื่อหาข้อมูลที่ครอบคลุมเนื้อหาใน 3 ประเด็นหลักของงานวิจัย ได้แก่ สาเหตุหรือปัจจัยในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในกรุงเทพมหานคร ปัญหาและอุปสรรคในการทำงานหรือการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของกรุงเทพมหานคร และข้อเสนอแนะในการพัฒนาการบริหารจัดการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของกรุงเทพมหานคร จากนั้นใช้การวิเคราะห์แก่นเนื้อหาสาระ (Contentanalysis) มาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากกระบวนการเก็บข้อมูล ทั้งนี้ ผู้วิจัยแบ่งกลุ่มตัวอย่างในการสัมภาษณ์เชิงลึกออกเป็น 5 กลุ่ม ดังนี้ 1. ผู้ใช้รถใช้ถนน 2. เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน 3. ผู้เชี่ยวชาญด้านงานจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ 4. ผู้กำหนดนโยบายด้านงานจราจรและ 5. นักวิชาการด้านความปลอดภัยทางถนน รวมทั้งสิ้น 15 คน จากการวิจัยพบว่า ปัญหาและอุปสรรคในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรในกรุงเทพมหานครมีประเด็นที่สำคัญทั้งสิ้น 5 ประเด็น ได้แก่ 1. ปัญหาจากการบริหารจัดการภายในขององค์กรที่เกี่ยวข้องที่ยังไม่ตอบสนองการทำงานเพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการลดอุบัติเหตุทางถนน เช่น การสั่งการที่ยังเป็นรูปแบบที่สั่งจากบนลงล่าง (Top-Down Approach) การที่ผู้บริหารของบางองค์กรยังถือว่าการลดอุบัติเหตุจราจรไม่ใช่ภารกิจที่สำคัญอันดับแรก การโยกย้ายหรือแต่งตั้งให้ผู้ที่ไม่มีความรู้ความเชี่ยวชาญมาทำงานในหน้าที่เกี่ยวกับการลดอุบัติเหตุทางถนน 2. การทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น การขาดเอกภาพในการกำหนดและพัฒนานโยบายรวมทั้งแนวทางการปฏิบัติงานในภาพรวมระดับประเทศ การให้ความสำคัญต่อการจัดการลดอุบัติเหตุจราจร

ที่แตกต่างกันของผู้บริหารของแต่ละองค์กร และการพัฒนาระบบฐานข้อมูล เทคโนโลยีสารสนเทศ รวมถึงวิธีการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุที่ไม่เป็นไปในทิศทางที่เป็นรูปแบบหรือมาตรฐานเดียวกัน ทำให้ยากในการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกัน รวมทั้งเป็นอุปสรรคในการนำข้อมูลมาวิเคราะห์เพื่อใช้ในการกำหนดนโยบายต่อไป 3. ปัญหาการขาดแคลนงบประมาณ อุปกรณ์ในการทำงาน และผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนนโดยเฉพาะ 4. ปัญหาด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการสร้างความปลอดภัยทางถนน เช่น บทลงโทษที่ยังไม่มีสภาพที่สามารถยับยั้งให้บุคคลไม่กล้าฝ่าฝืนกฎหมายจราจรที่อาจก่อให้เกิดอันตรายทางถนน การบังคับใช้กฎหมายที่ยังขาดประสิทธิภาพ รวมทั้งขาดการเผยแพร่และสร้างความตระหนักรู้ให้แก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างทั่วถึงและมีประสิทธิภาพโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและ 5. ปัญหาเรื่องจิตสำนึกต่อส่วนรวมของผู้ใช้รถใช้ถนนในการเคารพกฎหมายจราจร ระมัดระวังการขับขีหรือพฤติกรรมที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้อื่น รวมทั้งพฤติกรรมที่ขัดขวางหรือไม่ให้เกียรติการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ที่ขอด้วยกฎหมาย ซึ่งทำลายขวัญกำลังใจของผู้ปฏิบัติงาน ทั้งนี้ ผู้วิจัยนำเสนอกรอบแนวคิดที่ใช้ในการพัฒนานโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนที่เหมาะสมกับประเทศไทย ได้แก่ กรอบแนวคิด 5E ซึ่งประกอบด้วย วิศวกรรมจราจร (Engineering) การศึกษา (Education) การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) การมีส่วนร่วมของภาคประชาชน (Engagement) และการพัฒนาสภาพแวดล้อมภายในองค์กรและประเทศ (Environment) นอกจากนี้ ผู้วิจัยได้ให้ข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนายุทธศาสตร์และทิศทางการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย โดยแบ่งเป็น 3 ด้าน ได้แก่ ด้านนโยบาย ด้านการปฏิบัติ และด้านการศึกษาวิจัยและพัฒนา

## Abstract

**Title** : A Study on Policy Development of Road Safety in Thailand: Bangkok Case Study

**Field** : Social Psychology

**Name** : Pol.Maj.Gen. Kittharath Punpetch

**Course** NDC Class 61

This research was conducted to 1.study key factors causing road accidents in Bangkok, problems and obstacles for collaboration between agencies concerned, and best practices with success factors used by countries which successfully enhanced the road safety and reduced fatality from traffic accidents in their countries, and 2. analyze and make practical recommendations that can be used as basis for any organizations involved in developing police and practices regarding road safety and accident reduction. Qualitative approach was used as research methodology by employing documentary analysis and semi-structured interviews with 15 key informants in 5 domains: 1. Drivers and Riders, 2. Practitioners, 3. Traffic Management and Safety Experts, 4. Policy Makers, and Road Safety Scholars. It was found that there were five primary obstacles essentially hindering improvement of road safety practices and ineffective collaboration among agencies concerned in Bangkok. Such problems include 1. Ineffective internal management and control within agencies concerned, 2. Inability to collaborate with each other holistically due to fragmented internal policies and practices set by high-level policy makers of each entity, 3. inadequacy of budget, equipment, and personnel (road safety specialists), 4. ineffective road-safety-related legislations and enforcement, and 5. lack of public awareness in following traffic laws and not riding or driving in the manners that may be dangerous to others. The key contribution of this research is a provision of the “5-E Framework for Road Safety Development,”

which is an extended version of the 3-E model used globally in the road safety field. With extensive analysis of data collected, this extension is developed further to suite the situations of problems found in Thailand, and it can be applied appropriately to other developing countries facing similar problems. Last, policy, practical, research and development recommendations were introduced and discussed.

## คำนำ

ปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนของประเทศไทยถือว่าอยู่ในระดับที่รุนแรงติดอันดับโลก ตลอดหลายปีที่ผ่านมา แม้ว่ารัฐบาลหลายยุคหลายสมัยจะพยายามยกเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนนเป็นวาระแห่งชาติ แต่ดูเหมือนว่าในความเป็นจริงการให้ความสำคัญกับเรื่องการยกระดับความปลอดภัยทางถนนและการลดอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทยของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับยังไม่อยู่ระดับที่สามารถสร้างความเปลี่ยนแปลงได้ ผลจึงเป็นดังที่เห็นจากรายงานต่างๆ ว่าจำนวนผู้เสียชีวิตบนท้องถนนในประเทศไทยสูงอยู่ในลำดับต้นๆ ของโลกอย่างต่อเนื่องและไม่มีท่าทีจะลดลง ซึ่งเป็นหนึ่งในปัญหาสำคัญของประเทศที่ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ อีกทั้งเป็นการตอกย้ำว่าคุณภาพชีวิตขั้นพื้นฐานของประชาชนคนไทย ยังไม่ถูกยกระดับขึ้นให้อยู่ในระดับเดียวกับนานาอารยประเทศที่เจริญแล้ว

ผู้วิจัย ในฐานะตำรวจ ซึ่งมีหน้าที่หลักในการบังคับใช้กฎหมายจราจร ควบคุมบริหารการจราจร และยังมีส่วนสำคัญยิ่งในการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้กับประชาชน จึงมีความสนใจที่จะศึกษาปัญหาและอุปสรรคที่แท้จริงที่ทำให้ประเทศไทยยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุจราจรทางถนนได้ แม้จะถูกพูดถึงและยกเป็นวาระแห่งชาติจากหลายรัฐบาล นอกจากนั้นจะศึกษาเชิงลึกเกี่ยวกับรูปแบบการบริหารจัดการหรือวิธีการ รวมทั้งปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Success Factor) ในหลายประเทศ ที่สามารถเปลี่ยนโฉม (Transformation) จากประเทศที่มีอัตราการตายบนท้องถนนที่มากให้กลายเป็นประเทศที่มีความปลอดภัยทางถนนลำดับต้นๆ ของโลกได้สำเร็จเพื่อสกัดหลักคิดและปัจจัยต่างๆ มาประยุกต์ใช้ในประเทศไทย ทั้งนี้ ผู้วิจัยจึงเลือกกรุงเทพมหานครซึ่งเป็นเมืองหลวงของประเทศ และมีปัญหาด้านการจราจรและอุบัติเหตุทางถนนที่รุนแรงที่สุดในประเทศเป็นกรณีศึกษา เพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาเรื่องปัญหาความปลอดภัยทางถนนในไทยที่ครอบคลุมทั้งประเทศต่อไปในอนาคต สุดท้าย ผู้วิจัยได้นำเสนอกรอบแนวคิดที่สามารถใช้ในการพัฒนาและกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยซึ่งทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้หน่วยงานของตนเอง โดยกรอบแนวคิดดังกล่าวถูกพัฒนาบนพื้นฐานของผลการวิจัย เพื่อใช้เหมาะสมกับบริบทในประเทศไทยโดยเฉพาะ

พลตำรวจตรี

(กิตติรัฐ พันธุ์เพชร)

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 61

ผู้วิจัย

## กิตติกรรมประกาศ

เอกสารวิจัยเรื่อง การศึกษาและพัฒนานโยบายความปลอดภัยการจราจรทางบก  
กรณีศึกษากรุงเทพมหานคร เล่มนี้ สำเร็จลุล่วงและสามารถได้ผลการวิจัยที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่ง  
ในอนาคตเนื่องจากการสนับสนุนและความร่วมมืออย่างดีจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะ  
ผู้บังคับบัญชาของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งเป็นหน่วยงานต้นสังกัดของผู้วิจัยที่ให้การสนับสนุน  
อย่างดียิ่งตลอดการเข้ารับการศึกษาอบรม และขอขอบคุณ พลโท อภิชาติ ชามาตย์ และ  
นาวาอากาศเอกหญิง ดร.คณินิจ อนุโรจน์ อาจารย์ที่ปรึกษางานวิจัย ที่ช่วยตรวจทานและคอยให้  
คำแนะนำที่เป็นประโยชน์อย่างมากในการพัฒนางานวิจัยชิ้นนี้ ตั้งแต่วันแรกจนถึงวันทำงานวิจัยชิ้นนี้  
เสร็จสมบูรณ์

นอกจากนี้ ผู้วิจัยขอขอบพระคุณผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับ  
ความปลอดภัยทางถนนของกรุงเทพมหานคร นักวิจัย นักวิชาการ และผู้ใช้รถใช้ถนนทุกคนที่เป็นผู้ให้  
ข้อมูลในงานวิจัยชิ้นนี้ ซึ่งข้อมูลที่ได้มานั้น เป็นข้อมูลเชิงลึกที่ครอบคลุมคำถามและวัตถุประสงค์  
งานวิจัยครบทุกมิติ และเป็นประโยชน์อย่างมากต่อประเทศชาติในการพัฒนาระดับความปลอดภัย  
ทางถนนในอนาคต สุดท้ายที่ขาดเสียไม่ได้ก็คือ เพื่อนร่วมงานและผู้ใต้บังคับบัญชาทุกคนที่เกี่ยวข้อง  
ในการสนับสนุนและช่วยเหลือตลอดกระบวนการวิจัย ทำให้งานวิจัยชิ้นนี้เสร็จสมบูรณ์และเต็มไปด้วย  
คุณภาพ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่สนใจศึกษาเรื่องความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยในอนาคต

สุดท้ายนี้ ผู้วิจัยขอขอบพระคุณผู้ที่ให้การสนับสนุนในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ตามที่ได้  
กล่าวนามไว้ข้างต้นแล้วอีกครั้งมา ณ โอกาสนี้

พลตำรวจตรี

(กิตติรัฐ พันธุ์เพชร)

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 61

ผู้วิจัย

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
Abstract	ค
คำนำ	ง
กิตติกรรมประกาศ	จ
สารบัญ	ฉ
สารบัญตาราง	ช
สารบัญแผนภาพ	ฌ
คำอธิบายคำย่อ	ญ
<b>บทที่ 1 บทนำ</b>	<b>1</b>
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	4
ขอบเขตของการวิจัย	5
วิธีดำเนินการวิจัย	5
ประโยชน์ที่รับจากการวิจัย	6
คำจำกัดความ	6
<b>บทที่ 2 การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง</b>	<b>9</b>
ประเด็นการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2560 – 2580)	9
แผนพัฒนากรุงเทพมหานครระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2556 – 2575)	10
แผนการขับเคลื่อนกรุงเทพมหานครในบริบทอาเซียน พ.ศ. 2562 – 2568	12
ยุทธศาสตร์การปฏิรูปกิจการตำรวจระยะ 20 ปี ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ	12
ทฤษฎี หลักการ และแนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนานโยบายสาธารณะ	14
แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	15
แนวทางการกำหนดยุทธศาสตร์และนโยบายสาธารณะด้านความมั่นคง	
ปลอดภัยเกี่ยวกับงานจราจรของต่างประเทศ	22
เทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อลดอุบัติเหตุจราจรในต่างประเทศ	26
งานวิจัย บทความ และเอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง	32
กรอบแนวคิดของการวิจัย	35
สรุป	36



## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
<b>บทที่ 3 สภาพปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนในกรุงเทพมหานคร</b>	<b>37</b>
ปัญหาและสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุบนถนน	37
อุปสรรคในการบูรณาการร่วมกันของหน่วยงาน	41
ปัจจัยหลักที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน	43
พฤติกรรมการขับขี่ของผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนถนน	44
สรุป	44
<b>บทที่ 4 ผลการวิจัย</b>	<b>45</b>
ข้อมูลที่ได้รับจากการสัมภาษณ์เชิงลึก	45
ปัญหาและสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนถนน	61
ปัญหาและอุปสรรคในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในกรุงเทพมหานคร	62
แนวทางการแก้ไข	63
การวิเคราะห์ข้อมูลโดยเปรียบเทียบกับข้อมูลที่ได้ในบทที่ 3	64
สรุปแนวทางในการกำหนดนโยบายและการจราจร	65
<b>บทที่ 5 สรุป และข้อเสนอแนะ</b>	<b>67</b>
สรุป	68
ข้อเสนอแนะ	73
<b>บรรณานุกรม</b>	<b>76</b>
<b>ประวัติย่อผู้วิจัย</b>	<b>79</b>

## สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1-1	กลุ่มตัวอย่างที่จะไปทำงานสัมภาษณ์	6
2-1	แผนพัฒนากรุงเทพมหานครระยะ 20 ปี	11
3-1	แสดงจำนวนรถที่จดทะเบียนสะสมในเขตกรุงเทพมหานคร ณ วันที่ 31 มกราคม 2559	39
3-2	แสดงวิวัฒนาการของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 1-3	42
4-1	กลุ่มตัวอย่างในการสัมภาษณ์	45
4-2	ผู้ใช้รถใช้ถนน	46
4-3	ผู้เชี่ยวชาญด้านงานจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ	49
4-4	เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน	54
4-5	ผู้กำหนดนโยบายด้านงานจราจร	57
4-6	นักวิชาการด้านความปลอดภัยทางถนน	59

## สารบัญแผนภาพ

แผนภาพที่		หน้า
1-1	ประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตมากบนท้องถนนมากที่สุดในโลก	2
2-1	แสดงปัจจัยสำคัญในการเกิดอุบัติเหตุจราจร	16
2-2	แสดงกระบวนการเกิดอุบัติเหตุตามทฤษฎีโดมิโน	18
2-3	แบบจำลอง Swiss Cheese Model	22
2-4	แสดงการลดลงของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในประเทศอังกฤษ	24
2-5	รูปแบบการทำงานของระบบ eCall (European Union)	29
2-6	ตัวอย่างเส้นเรืองแสงบนถนนในเนเธอร์แลนด์	30

ญ

## คำอธิบายคำย่อ

ภาษาไทย

อบถ.

ย่อมาจาก อุบัติเหตุทางถนน

# บทที่ 1

## บทนำ

### ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ฐานข้อมูลเศรษฐกิจโลก (World Economic Outlook Database) ของกองทุนการเงินระหว่างประเทศรายงานว่า ประเทศไทยถูกจัดอยู่ในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาเศรษฐกิจเพื่อให้เกิดความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม โดยในการพัฒนาประเทศมักควบคู่ไปกับการย้ายถิ่นฐานของประชากรซึ่งก่อให้เกิดการพัฒนาด้านการสื่อสาร และคมนาคม อันเป็นสิ่งที่ช่วยอำนวยความสะดวกต่อการเคลื่อนย้ายของผู้คนมากขึ้นจนทำให้เกิดกระแสการย้ายถิ่นย้ายถิ่นในรูปแบบต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกระแสการย้ายถิ่นจากชนบทเข้าสู่เมืองหลวงและเมืองใหญ่ ทำให้เกิดการเพิ่มขึ้นของประชากรในเมือง ซึ่งเมื่อประชากรเพิ่มสูงขึ้นก็มักจะมีปัญหาและผลกระทบที่ใหญ่ขึ้นตามไปด้วย เช่น ความหนาแน่นในเขตเมือง การจราจรติดขัด ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งเป็นต้นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดความสูญเสียและส่งผลกระทบอย่างมากทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนและส่วนราชการ รวมผลเสียหายในภาพรวมต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศไทย

สถาบันวิจัยความปลอดภัยในการขนส่งแห่งมหาวิทยาลัยมิชิแกนเผยแพร่ผลสำรวจที่น่าตกใจว่าเกี่ยวกับอุบัติเหตุว่าประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตสูงติดอันดับ 1 ใน 3 ของโลก ซึ่งเมื่อวันที่ 27 ธันวาคม พ.ศ.2560 เว็บไซต์ [www.worldatlas.com](http://www.worldatlas.com) รายงานว่าประเทศไทยได้ขยับขึ้นมาเป็นอันดับ 1 ของประเทศที่มีผู้เสียชีวิตบนท้องถนนมากที่สุดในโลก กล่าวคือ มีอัตราผู้เสียชีวิต 36.2 รายต่อแสนประชากรดังแสดง (แผนภาพที่ 1-1) ซึ่งจากการศึกษาดังกล่าวพบว่าปัจจัยที่ส่งผลต่ออัตราการเสียชีวิตบนท้องถนนเกิดจากปัจจัย 3 ด้านได้แก่ พฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ การบังคับใช้กฎหมายไม่เข้มงวดพอ และความปลอดภัยของถนนที่ไม่ได้มาตรฐาน นอกจากนี้คณะทำงานจัดทำแผนและมาตรการลดความความสูญเสียจากภัยบนท้องถนนเผยว่า ในหนึ่งวันมีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนเฉลี่ย 62 รายก่อให้เกิดความสูญเสียของงบประมาณรัฐบาล 5 แสนล้านบาทซึ่งถือเป็นมูลค่าความเสียหายที่คอยกระตุ้นความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศอย่างมหาศาลดังนั้นเรื่องอุบัติเหตุบนท้องถนนจึงได้ถูกกำหนดเป็นวาระแห่งชาติ และหลายหน่วยงานได้เข้ามาร่วมกันแก้ไขปัญหอย่างจริงจัง อาทิเช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงคมนาคม กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมทางหลวง

และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องอีกมากมาย รวมทั้งช่วยงานรัฐวิสาหกิจและภาคเอกชนที่เล็งเห็นถึงความสำคัญในประเด็นดังกล่าวเพื่อร่วมกันป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน

แผนภาพที่ 1-1 :ประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตมากบนท้องถนนมากที่สุดในโลก



ที่มา : ประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตมากบนท้องถนน, ออนไลน์, 2561

สำนักงานตำรวจแห่งชาติถือเป็นหนึ่งในหน่วยงานหลักที่ร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน เนื่องจากราชการจราจรถือเป็นงานหลักที่ช่วยในการลดอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนนซึ่งสอดคล้องกับปัจจัยที่กล่าวไปข้างต้น โดยงานของตำรวจจราจรอาศัยอำนาจตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

1. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม
2. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม
3. พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติมจะเกี่ยวข้องกับการให้ความสะดวก แนะนำและบริการแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนเพื่อความปลอดภัย และรวดเร็วตามลักษณะและสภาพของพื้นที่ต่างๆ และการกวดขันวินัยจราจร

ทั้งนี้ เพื่อบังคับใช้กฎหมายให้ผู้ขับขี่ ผู้รถใช้ถนนให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด นอกจากนี้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรยังถือเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้มีหน้าที่ในด้านของการป้องกันปราบปรามและด้านของความมั่นคงอีกส่วนหนึ่งด้วย

จากการศึกษาพบว่าคณะทำงานจัดทำแผนและมาตรการลดการสูญเสียจากภัยบนท้องถนน สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ได้เปิดตัวโครงการ “หยุดตายบนท้องถนน ด้วยอาสาตาราจร” ซึ่งเป็นโครงการที่นำเอาเทคโนโลยีที่ทุกคนเข้าถึงได้ง่ายมาประยุกต์ใช้กับการจราจร ตัวอย่างเช่น การติดกล้องหน้ารถยนต์ และการมีส่วนร่วมของโซเชียลมีเดีย ซึ่งโครงการดังกล่าวสอดคล้องกับนโยบายไทยแลนด์ 4.0 โดยทรงให้ประชาชนมาร่วมเป็นอาสาจราจร โดยการติดกล้องหน้ารถ เพื่อช่วยกันสอดส่องผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร และเมื่อพบเห็นการกระทำความผิดบนท้องถนน รวมถึงอุบัติเหตุ สามารถส่งรายงานเข้ามายังช่องทางโซเชียลมีเดียต่างๆ ได้แก่ เพจชมรมกล้องหน้ารถ เพจขบ้งใต้เงา เพจหนังสือพิมพ์เดลินิวส์ และเพจอื่น รวมไปถึง LINE อาสาตาราจร @public-eyes เพื่อขยายผลส่งต่อไปยังศูนย์ปฏิบัติการสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อให้ทางตำรวจนำคลิปรายงานไปตรวจสอบการกระทำความผิดรวมถึงการระบุโทษต่อผู้กระทำความผิด นอกจากนี้โครงการที่กล่าวไปข้างต้นนั้นทางสำนักงานตำรวจแห่งชาติในยุคการปฏิรูปและการพัฒนาระบบราชการไทย กอปรกับการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของสภาพการณ์ทางสังคม เศรษฐกิจ และการเมือง ได้มีการปรับตัวในการกำหนดแนวทางการปฏิบัติตามหน้าที่ความรับผิดชอบและภารกิจที่ได้รับมอบหมายเพื่อสร้างความมั่นคงให้แก่ประเทศซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี

นอกจากนี้ ราชกิจจานุเบกษาได้มีการเผยแพร่พระราชโองการโปรดเกล้าฯ มีการประกาศใช้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปีของประเทศไทย (ช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2561- 2580) เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม 2561 โดยยุทธศาสตร์ชาติดังกล่าวถือได้ว่าเป็นยุทธศาสตร์ฉบับแรกตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 โดยยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ฉบับนี้จะถือเป็นกรอบการพัฒนาระยะยาว เพื่อให้ประเทศบรรลุวิสัยทัศน์ที่รัฐบาลตั้งเป้าเอาไว้ให้เป็นผลลัพธ์ปลายทางของการพัฒนาประเทศ นั่นคือ การนำประเทศไปสู่ความ “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” และเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วด้วยการนำหลักตามปรัชญาแนวคิด “เศรษฐกิจพอเพียง” ซึ่งจากยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปีที่กล่าวไปข้างต้นนั้นในด้านของความมั่นคงถือเป็นหนึ่งปัจจัยหลักที่สำคัญในการขับเคลื่อนประเทศให้ไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน ซึ่งยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคงได้เน้นให้มีการพัฒนาเครื่องมือ เทคโนโลยี และระบบฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) เพื่อความมั่นคง ปลอดภัยของประชากรในประเทศ โดยปัญหาด้านการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนก็เป็นหนึ่งในปัญหาด้านความมั่นคงปลอดภัยของประชากรทั้งนี้ สำนักงานตำรวจแห่งชาติเองได้มีชุดนโยบายที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ด้านความมั่นคงปลอดภัยของประเทศ กล่าวคือ การกำหนดนโยบายเร่งด่วนให้ข้าราชการตำรวจทุกคนยึดปฏิบัติโดยเคร่งครัดรวม ๔ ประการ ได้แก่ การปรับปรุงองค์กรและการบริหาร การทำสงครามกับการทุจริตคอร์รัปชันทุกรูปแบบ การทำให้ตำรวจเป็นที่พึ่งของประชาชน และการบังคับใช้กฎหมายอย่างเสมอภาคเพื่อให้เกิดความปลอดภัยและมั่นคงต่อประชาชน

จากการศึกษาพบว่าสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้พยายามปฏิบัติตามแนวทางการปฏิรูปกิจการตำรวจในระยะ 20 ปี และกำหนดให้มีการพัฒนาระบบงานตำรวจโดยการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาช่วยเป็นเครื่องมือในการทำงาน เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจและประชาชน โดยถือเป็นยุทธศาสตร์ในระยะเร่งด่วน (1ปี) ตัวอย่างเช่น การจัดทำระบบรายงานจราจรตามเวลาจริง (Real - time) การติดตั้งโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) การจัดตั้งศูนย์ให้บริการข้อมูลจราจรรวมถึงแผนการติดตั้งระบบภาพผู้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง เป็นต้น ซึ่งเทคโนโลยีดังกล่าวเรียกว่า ระบบการขนส่งและการจราจรอัจฉริยะ (Intelligent Transport System: ITS) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการจราจร และลดความสูญเสียในเกิดขึ้นให้น้อยที่สุด อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะมีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในการจราจร แต่จากผลการสำรวจกลับพบว่าอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนของประเทศไทยยังคงติดอันดับที่สูงอยู่ของโลก ปัจจัยที่สำคัญปัจจัยหนึ่งที่สามารถใช้อธิบายปรากฏการณ์นี้ ก็คือ ประเทศไทยยังคงใช้รูปแบบการป้องกันปราบปรามแบบที่ล้าสมัยไม่มีการเปลี่ยนแปลงมาเป็นระยะเวลายาวนาน จึงทำให้แผนการดำเนินหรือนโยบายปรับตามไม่ทันกับเทคโนโลยีที่เข้ามา อีกทั้งยังมีปัจจัยจากภาคประชาชนเอง ที่ยังคงละเลยต่อการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด ซึ่งเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนน ดังนั้น ในการกำหนดนโยบาย หรือแนวทางการปฏิบัติจำเป็นต้องมีการคำนึงถึงแนวคิดที่ว่าทำอย่างไรให้ประชาชนใส่ใจและใช้ความสำคัญกับเรื่องอุบัติเหตุบนท้องถนน ซึ่งเป็นปัญหาด้านความปลอดภัยสาธารณะในภาพรวมที่ทุกคนสังคมต้องรู้สึกมีความรับผิดชอบร่วมกัน

จากปัญหาข้างต้นผู้ดำเนินงานวิจัยได้เล็งเห็นว่าปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนนนั้นเกิดจากความประมาทของผู้ใช้รถใช้ถนน การละเลยต่อกฎหมาย และระบบความปลอดภัยบนท้องถนนเอง ซึ่งหากประชาชนยังคงละเลยต่อนโยบาย หรือกฎหมายจราจร ปัญหาอัตราผู้เสียชีวิตอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุบนท้องถนนที่สูงของประเทศไทยจำนวนมากก็ยังคงอยู่และยากที่จะแก้ไขในเร็ววัน แม้ว่าจะมีเครื่องมือจราจรที่ช่วยในการอำนวยความสะดวก ดังนั้น ผู้วิจัยจึงมีความประสงค์ที่จะทำการศึกษาปัญหา สาเหตุ และปัจจัยที่ส่งผลต่ออัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทยอย่างมีนัยสำคัญ ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาลในการลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งศึกษารูปแบบ (Model) การพัฒนานโยบายและการนำนโยบายไปปฏิบัติของประเทศที่สามารถลดปัญหาการตายบนท้องถนนและสร้างความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้ใช้ถนนได้สำเร็จ เพื่อนำมากำหนดกรอบความคิดในการจัดทำนโยบายจราจรด้านความปลอดภัยบนท้องถนนในประเทศไทย เพื่อให้มีรูปแบบและทิศทางที่ชัดเจนเป็นไปตามกระบวนการที่ถูกต้องตามหลักวิชาการ โดยงานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อเสนอแนวทางในการกำหนดนโยบายจราจรเพื่อสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนโดยใช้ปัญหาความปลอดภัยบนท้องถนนในกรุงเทพมหานครเป็นกรณีศึกษา (Case Study) เนื่องจาก



กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงของประเทศไทยที่ประสบปัญหาทั้งด้านความปลอดภัยบนท้องถนน และการบริหารจัดการจราจรมาอย่างยาวนาน และยังไม่ได้รับการแก้ไขอย่างเป็นรูปธรรมจนถึงปัจจุบัน ซึ่งงานวิจัยนี้สามารถใช้เป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายจราจร เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่เหมาะสมกับบริบทของประเทศไทย และสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติการพัฒนาประเทศของภาครัฐ อีกทั้งงานวิจัยนี้สามารถช่วยเป็นแนวทางในการพัฒนาเทคโนโลยีให้ครอบคลุมกับลักษณะของปัญหาจราจรที่เกิดขึ้นเพื่อลดความสูญเสียที่เกิดขึ้นบนท้องถนน นอกจากนี้ผลของงานวิจัยชิ้นนี้คาดว่าจะสามารถใช้เป็นแนวทางในการศึกษาถึงพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของประชาชนในเขตพื้นที่ทำศึกษา กล่าวคือ ผู้สัญจรบนท้องถนนในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อออกแบบรูปแบบการจัดการจราจรหรือจัดทำสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน นอกจากนี้งานวิจัยนี้สามารถนำไปประยุกต์กับหน่วยงานอื่นๆ ที่นอกเหนือจากสายงานตำรวจได้อีกด้วย เนื่องจากงานวิจัยนี้นอกจากจะศึกษาครอบคลุมในส่วนของความผิดพลาดอันเนื่องมาจากมนุษย์ (Human Error) อันเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบน ยังศึกษาสาเหตุที่แท้จริงของอุปสรรคและปัญหาในการบูรณาการร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมดในการลดปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนน และสร้างความมั่นใจในเรื่องความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนในประเทศไทย โดยใช้กรุงเทพมหานครเป็นกรณีศึกษาในงานวิจัย

## วัตถุประสงค์งานวิจัย

1. เพื่อศึกษาสาเหตุและปัจจัยหลักที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนในกรุงเทพมหานคร ปัญหาและอุปสรรคในการบูรณาการร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาการบริหารงานจราจร และรูปแบบและปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Success Factors) ของประเทศ
2. เพื่อวิเคราะห์และเสนอแนวทางในการกำหนดนโยบายจราจรและรูปแบบการจัดการจราจรที่สามารถลดการเกิดอุบัติเหตุและเสริมสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนอย่างเป็นรูปธรรม

## ขอบเขตงานวิจัย

### 1. ขอบเขตด้านเนื้อหา

1.1 การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ที่จะใช้การเก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) กับผู้เชี่ยวชาญด้านจราจรในประเทศไทย ผู้ปฏิบัติในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อรวบรวมแนวคิด ประสบการณ์ และข้อเสนอแนะ และนำมาวิเคราะห์เพื่อสร้างกรอบแนวคิดและเสนอแนะรูปแบบของนโยบายที่เป็นรูปธรรมต่อการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกจราจรที่เพิ่มประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุให้มีประสิทธิภาพขึ้น

1.2 การวิจัยนี้มุ่งศึกษาการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาประยุกต์ใช้ในการอำนวยความสะดวกจราจร และงานตำรวจเฉพาะสายงานจราจรเท่านั้น

1.3 การวิจัยนี้เสนอกรอบแนวคิดการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในระบบงานตำรวจในรูปแบบของข้อเสนอแนะและทฤษฎี โดยไม่ได้กำหนดรายละเอียดเชิงเทคนิค เช่น รูปแบบของระบบคอมพิวเตอร์และฐานข้อมูล หรือฟังก์ชันการทำงานของระบบที่เกี่ยวข้อง

## 2. ขอบเขตด้านประชากร

ประชากร (Population) ที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ ผู้ใช้รถใช้ถนน ผู้เชี่ยวชาญด้านงานจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และหน่วยงานอื่นๆ รวมไปถึงบุคคลที่ทำงานในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งในระดับที่ปรึกษา ผู้บริหารระดับสูง ผู้บริหารระดับกลาง และเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติ

## 3. ขอบเขตด้านพื้นที่

ศึกษาเฉพาะกรณี พื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานคร

## วิธีการดำเนินการวิจัย

ผู้วิจัยใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Methods) อันได้แก่ การวิจัยเอกสาร (Documentary Research) และการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) ดังนี้

### 1. การรวบรวมข้อมูล (Data Collection)

1.1 ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) ดำเนินการด้วยการวิเคราะห์ข้อมูลภายในเอกสารที่เกี่ยวข้อง ทั้งในและต่างประเทศ ด้วยวิธีการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis)

1.2 ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ดำเนินการด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึกแบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-structured Interview) กับกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 15คน(ตามตารางที่ 1-1) พร้อมด้วยการบันทึกเสียงและจดบันทึกประเด็นและสาระสำคัญ พร้อมกับบันทึกอาภักดิ์กิริยาท่าทางของผู้ให้สัมภาษณ์ซึ่งเป็นผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key informants)

ตารางที่ 1-1 : กลุ่มตัวอย่างที่จะไปทำงานสัมภาษณ์

ลำดับ	กลุ่มตัวอย่างที่จะไปทำงานสัมภาษณ์	จำนวน
1	ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน	6

2	สารวัตรจราจร สังกัด กองบัญชาการตำรวจนครบาล	2
3	ผู้เชี่ยวชาญด้านงานจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ	2
4	ผู้กำหนดนโยบายด้านงานจราจร	3
5	นักวิชาการด้านความปลอดภัยทางถนน	2
	<b>รวม</b>	<b>15</b>

## 2. การวิเคราะห์ข้อมูล (Data analysis)

ผู้วิจัยจะดำเนินการโดยใช้การวิเคราะห์เนื้อหาแบบการวิเคราะห์แก่นสาระ (Thematic analysis) ของบทสัมภาษณ์และเอกสารที่ทำการวิเคราะห์ข้อมูล จากนั้น จะทำการวิเคราะห์ด้วยการเข้ารหัส เปรียบเทียบ จัดหมวดหมู่ข้อมูล และสังเคราะห์ร่วมกับข้อมูลที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรมและทฤษฎีต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

## 3. การนำเสนอข้อมูล (Presentation)

ผู้วิจัยจะนำเสนอข้อมูลแบบรายงานวิจัยเชิงพรรณนาและวิเคราะห์ผลลัพธ์ที่ได้จากการศึกษา เพื่อนำเสนอมาตรการและแนวทางการปฏิบัติที่ค้นพบจากการศึกษาวิจัย

## ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

1. สามารถทราบถึงสาเหตุและปัจจัยที่แท้จริงที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนในเขตกรุงเทพมหานคร รวมทั้งเข้าใจถึงปัญหาและอุปสรรคของการทำงานร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน นอกจากนี้สามารถนำรูปแบบหรือการปฏิบัติที่ดีของประเทศที่ประสบความสำเร็จในการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนมาปรับใช้ให้เข้ากับบริบทของประเทศไทยได้

2. ได้แนวทางที่เป็นรูปธรรมในการกำหนดนโยบายด้านการจราจรและรูปแบบในการจัดการจราจร เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุและเสริมสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน

## คำจำกัดความ

ยุทธศาสตร์ชาติ (National Strategy)	หมายถึง เป้าหมายในการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาลเพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่างๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการกันเพื่อให้เกิดเป็นพลังผลักดันร่วมกันไปสู่เป้าหมายดังกล่าว โดยการจัดทำ การกำหนด
------------------------------------	---

		เป้าหมาย ระยะเวลาที่จะบรรลุเป้าหมาย และ สาระที่พึงมีในยุทธศาสตร์ชาติได้กำหนดไว้ให้ เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กฎหมาย บัญญัติ
การจราจรทางบก (Land Traffic)	หมายถึง	การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ขี่ หรือไล่อ่อนสัตว์
ความปลอดภัยบนท้องถนน (Road Safety)	หมายถึง	ความปลอดภัยในชีวิต ทรัพย์สินและร่างกาย ของผู้ใช้ท้องถนน ซึ่งความปลอดภัยบนท้อง ถนนควรตั้งอยู่บนหลักฐานที่ชัดเจนยกตัวอย่าง เช่น การบังคับให้สวมหมวกกันน็อกสำหรับ ผู้โดยสารทุกคน ลดความเร็วในเขตโรงเรียน และกำหนดค่าต่ำสุดของความเข้มข้น แอลกอฮอล์
นโยบาย (Policy)	หมายถึง	หลักการและวิธีปฏิบัติซึ่งถือเป็นแนวดำเนินการ ความฉลาดและการใช้ดุลยพินิจที่หลักแหลม ในทางการเมือง ศิลปะแห่งการดำเนินกิจการ ของบ้านเมือง การดำเนินการที่ฉลาดรอบคอบ แนวทางการดำเนินการของรัฐบาลพรรค การเมือง เป็นต้น
ความผิดพลาดของมนุษย์ (Human Error)	หมายถึง	ความผิดพลาดของมนุษย์เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นได้ เสมอ และมักจะเกิดขึ้นโดยง่าย หรือว่าจะรู้ก็ มักจะสายเสียแล้ว อาจซ้ำเกินกว่าที่จะยับยั้ง ความเสียหายได้ทัน
พฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ (Risk Behavior of the Driver)	หมายถึง	พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ หมายถึง การกระทำ ใดๆ ของผู้ขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจน อันตรายต่อตนเองและผู้อื่น ทั้งด้านร่างกาย ทรัพย์สิน และจิตใจ
ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Success Factor)	หมายถึง	ปัจจัยที่สำคัญยิ่งที่ต้องทำให้มีหรือให้เกิดขึ้น เพื่อให้บรรลุความสำเร็จตามวิสัยทัศน์ หรือ

ก็คือเป็นการให้หลักการ แนวทาง หรือวิธีการ ที่องค์กรจะสามารถบรรลุวิสัยทัศน์ได้ แต่ละ องค์กรจะมีปัจจัยแห่งความสำเร็จเป็นหลัก หมายที่เป็นรูปธรรมในการเชื่อมโยงการ ปฏิบัติงานทุกระดับให้มุ่งไปในทิศทางเดียวกัน ทำให้เจ้าหน้าที่และผู้บริหารขององค์กรรู้ว่า ต้องทำอะไรบ้างเพื่อให้ผลสัมฤทธิ์ขององค์กร ตอบสนองวิสัยทัศน์ หากปราศจากปัจจัยแห่ง ความสำเร็จแล้ว วิสัยทัศน์ขององค์กรจะไม่ได้ รับการตอบสนองอย่างมีประสิทธิภาพและมี ประสิทธิภาพ

กรณีศึกษา (Case Study)

หมายถึง กรณีศึกษาเป็นการนำเสนอสถานการณ์ ข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นกับองค์กรและบุคคลต่างๆ อาจไม่เปิดเผยชื่อสถานที่ ตัวบุคคลจริงและ มีการปรับเปลี่ยนตัวเลขข้อมูลบางอย่าง เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบ หรือความเสียหาย ที่อาจจะได้รับ ทั้งนี้กรณีศึกษาจะต้องไม่มีการ วิเคราะห์อยู่ในตัวเนื้อหา

พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ.2522

หมายถึง กฎหมายระดับพระราชบัญญัติที่กรมการขนส่ง ทางบกได้ดำเนินการปรับปรุงกฎหมาย 2 ฉบับ คือ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 และ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 แล้วได้รวมเข้าเป็นฉบับเดียวกัน เพื่อเป็นการ เพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมและกำกับการ ใช้รถ ยกระดับมาตรฐานความมั่นคงแข็งแรง ด้านตัวรถ และการประกอบการขนส่งให้เป็น มาตรฐานเดียวกัน โดยปรับปรุงรายละเอียด ของกฎหมายให้เป็นเครื่องมือในการควบคุม กำกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ให้มากขึ้นรวมถึง ปรับเพิ่มบทลงโทษกรณีผู้ขับขี่กระทำความผิด เพื่อให้ผู้ขับขี่ตระหนักและปฏิบัติตามกฎจราจร

อย่างเคร่งครัด และเป็น ส่วนสำคัญที่จะช่วย  
ลดอุบัติเหตุและความสูญเสียต่อชีวิตและ  
ทรัพย์สินของประชาชน

## บทที่ 2

### การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาหัวข้อเรื่อง แนวทางในการกำหนดนโยบายจราจรเพื่อสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนได้มีการนำทฤษฎีและแนวคิดที่เกี่ยวข้องมาแนวทางในการศึกษา ดังนี้

1. ประเด็นการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2560 – 2580)
2. แผนพัฒนากรุงเทพมหานครระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2556 – 2575)
3. แผนการขับเคลื่อนกรุงเทพมหานครในบริบทอาเซียน พ.ศ. 2562 – 2568
4. ยุทธศาสตร์การปฏิรูปกิจการตำรวจระยะ 20 ปี ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ
5. ทฤษฎี หลักการ และแนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนานโยบายสาธารณะ
6. แนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนน
7. แนวทางการกำหนดยุทธศาสตร์และนโยบายสาธารณะด้านความมั่นคงปลอดภัย

เกี่ยวกับงานจราจรของต่างประเทศ

8. เทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อลดอุบัติเหตุจราจรในต่างประเทศ
9. งานวิจัย บทความ และเอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
10. กรอบแนวคิดของการวิจัย
11. สรุป

### ประเด็นการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2560 – 2580)

ตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปีที่ได้ประกาศลงในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม 2561 ได้กำหนดกรอบวิสัยทัศน์ในการพัฒนาประเทศไทยไว้ดังนี้

“ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง”

โดยประเด็นหลักสำคัญที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยมีอยู่ 4 ประเด็น โดยในแผนดังกล่าวได้กำหนดกรอบหรือคำจำกัดความ ดังนี้

**1. ความมั่นคง** หมายถึง การมีความมั่นคงปลอดภัยจากภัยและการเปลี่ยนแปลงทั้งภายในประเทศ และภายนอกประเทศในทุกระดับ ทั้งระดับประเทศ สังคม ชุมชน ครัวเรือนและปัจเจกบุคคล และ มีความมั่นคงในทุกมิติ ทั้งมิติทางการทหาร เศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อมและการเมือง

**2.ความมั่นคง** หมายถึง ประเทศไทยมีการขยายตัวของเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง และมีความยั่งยืน จนเข้าสู่กลุ่มประเทศรายได้สูง ความเหลื่อมล้ำของการพัฒนาลดลง ประชากรมีความอยู่ดีมีสุขได้รับ ผลประโยชน์จากการพัฒนาอย่างเท่าเทียมกันมากขึ้น และมีการพัฒนาอย่างทั่วถึง ทุกภาคส่วนมีคุณภาพชีวิตตามมาตรฐานขององค์การสหประชาชาติ ไม่มีประชาชนที่อยู่ในภาวะความยากจน เศรษฐกิจในประเทศมีความเข้มแข็ง ขณะเดียวกันต้องมีความสามารถในการแข่งขันกับประเทศต่าง ๆ ทั้งในตลาดโลกและตลาดภายในประเทศ

**3. ความยั่งยืน** หมายถึง การพัฒนาที่สามารถสร้างความเจริญ รายได้ และคุณภาพชีวิตของประชาชนให้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจที่อยู่บนหลักการใช้การรักษา และการฟื้นฟูฐานทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน ไม่ใช้ทรัพยากรธรรมชาติจนเกินพอดี ไม่สร้างมลภาวะ ต่อสิ่งแวดล้อมจนเกินความสามารถในการรองรับและเยียวยาของระบบนิเวศ การผลิตและการบริโภค เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน ทรัพยากรธรรมชาติมี ความอุดมสมบูรณ์มากขึ้นและสิ่งแวดล้อมมีคุณภาพดีขึ้น คนมีความรับผิดชอบ ต่อสังคม มีความ เอื้ออาทร เสียสละเพื่อผลประโยชน์ส่วนรวม

**4. พัฒนาเป็นประเทศพัฒนาแล้วด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง** โดยมีเป้าหมายสำหรับการพัฒนาประเทศให้ประเทศไทยกลายเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว ทางด้านเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน โดยพื้นฐานทางเศรษฐกิจของมั่นคง แข็งแรงจากภายใน ลดการพึ่งพาระบบเศรษฐกิจนอกประเทศที่ไม่จำเป็น พัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมสมัยใหม่อันเกิดจากความคิดสร้างสรรค์และนำไปใช้ภายในประเทศ รวมทั้งการพัฒนา เพื่อการส่งออกในอนาคต สร้างความเท่าเทียมกันในสังคม และยกระดับการให้บริการของภาครัฐ ในทุกภาคส่วนให้เทียบเท่ามาตรฐานอารยประเทศที่พัฒนาแล้ว

จาก 4 ประเด็นหลักในการพัฒนาตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปีข้างต้น จะเห็นได้ว่า “ความมั่นคง (Security)” ซึ่งหมายความรวมถึง “ความปลอดภัย (Safety)” ด้วย เป็นประเด็น ยุทธศาสตร์แรกในการพัฒนาประเทศ เนื่องจากความมั่นคงปลอดภัยภายในประเทศเป็นปัจจัยสำคัญ พื้นฐานในการพัฒนาให้ประเทศมีความมั่นคงและความยั่งยืนทางเศรษฐกิจ อันจะนำไปสู่การ เป็นประเทศที่พัฒนาแล้วในอนาคต ดังนั้นการพัฒนาชุดนโยบายเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัย บนท้องถิ่นเป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่งในการจะก้าวไปเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว ซึ่งสอดคล้องอย่างยิ่งกับ แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปีฉบับนี้

## แผนพัฒนากรุงเทพมหานครระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2556 – 2575)

ในปี พ.ศ. 2555 กรุงเทพมหานครได้จัดทำแผนพัฒนากรุงเทพมหานครระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2556 – 2575) โดยมีจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเป็นคณะที่ปรึกษาในการจัดทำ ซึ่งเป้าหมาย



ของแผนยุทธศาสตร์ดังกล่าวคือ การยกระดับกรุงเทพมหานครให้เป็น “มหานครแห่งเอเชีย” ให้ได้ภายในปี พ.ศ. 2575 โดยแผนพัฒนาดังกล่าวมีทั้งหมด 7 ประเด็นยุทธศาสตร์ แต่ประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการลดอุบัติเหตุทางถนนคือ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 “มหานครปลอดภัย” ซึ่งจะเห็นได้ว่ากรุงเทพมหานครให้ความสำคัญกับการสร้างความปลอดภัยภายในเมืองเป็นอันดับหนึ่ง สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ที่ยกประเด็นยุทธศาสตร์ความมั่นคงของชาติเป็นอันดับหนึ่ง และในแผนพัฒนาฉบับนี้กำหนดแนวทางการลดอุบัติเหตุทางถนนในกรุงเทพมหานครไว้ในประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่ 1.3 ปลอดภัยซึ่งกำหนดให้มี 3 หน่วยงานหลักในการรับผิดชอบโดยตรง ได้แก่ สำนักงานการจราจรและขนส่ง สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และสำนักงานเขต โดยในแผนพัฒนาได้วิเคราะห์ปัญหาอุบัติเหตุจราจรในกรุงเทพมหานครไว้ว่าจำนวนการเกิดอุบัติเหตุจราจรในเขตกรุงเทพมหานครยังคงสูง แม้ภาครัฐจะมีมาตรการในการควบคุมมากมาย แต่ก็ยังพบปัญหามากมายในการควบคุมและบังคับใช้มาตรการเหล่านั้น รวมทั้งสาเหตุอีกประการหนึ่งที่ทำให้อุบัติเหตุจราจรในกรุงเทพมหานครยังไม่สามารถถูกแก้ไขได้อย่างมีประสิทธิภาพก็เนื่องมาจากการที่ผู้ขับขี่ยังไม่มี ความตระหนักถึงความสำคัญของการเคารพกฎหมายจราจรสำหรับเป้าหมาย (Objective) และกลยุทธ์ (Action) ที่กำหนดไว้ในแผนพัฒนาฉบับนี้ปรากฏดังตารางที่ 2-1 ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 2-1 : แผนพัฒนากรุงเทพมหานครระยะ 20 ปี

### ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1: มหานครปลอดภัย

#### ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่ 1.3: ปลอดภัย

เป้าหมาย (Objective)	กลยุทธ์ (Action)
1. ลดจำนวนอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถขนส่งมวลชนเป็นศูนย์	1. ยานพาหนะ ตัวระบบ และผู้ขับขี่ในระบบรถรางต้องผ่านการทดสอบจากผู้เชี่ยวชาญและได้มาตรฐานสากล 2. ในระบบรถโดยสารสาธารณะรถตู้และเรือโดยสาร ยานพาหนะและผู้ขับขี่ต้องผ่านการกวดขัน โดยมีระบบควบคุมการปฏิบัติอย่างเคร่งครัด 3. พัฒนาจุดพักพนักงานขับรถที่ถูกต้องเหมาะสม 4. ให้ความรู้กับประชาชนเกี่ยวกับการใช้ยานระบบขนส่งสาธารณะที่ถูกต้อง
2. จำนวนอุบัติเหตุทางถนนและ	1. กวดขันวินัยจราจรโดยกำหนดให้ความ

<p>ผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลดลงเฉลี่ยปีละ 4 %</p>	<p>ปลอดภัยทางถนนได้รับการสอนในทุกระดับการศึกษาในกรุงเทพมหานคร ทั้งภาคทฤษฎีและการปฏิบัติในโรงเรียน หรือพื้นที่ชุมชนเฉพาะแห่ง</p> <p>2. การใช้เทคโนโลยีเพื่อจับกุมผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร อันส่งผลต่อความปลอดภัยทางถนน</p> <p>3. การตรวจสอบสภาพถนน, จุดเสี่ยงอันตราย (Black Spot) และปรับปรุงจุดเสี่ยงอันตรายต่างๆ ภายหลังการเกิดอุบัติเหตุ</p> <p>4. กทม. ร่วมมือกับตำรวจจราจรในการกำหนดมาตรฐานการลงโทษผู้ทำผิดวินัยจราจรอย่างเคร่งครัด</p> <p>5. จัดตั้งหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจราจร</p>
--	---

ที่มา : สำนักการจราจรและขนส่ง, 2562

## แผนการขับเคลื่อนกรุงเทพมหานครในบริบทอาเซียน พ.ศ. 2562 – 2568

เนื่องจากประเทศไทยได้เข้าสู่ประชาคมอาเซียนอย่างเป็นทางการ กรุงเทพมหานคร โดยสำนักยุทธศาสตร์และประเมินผลได้จัดทำแผนการขับเคลื่อนกรุงเทพมหานครในบริบทอาเซียน พ.ศ. 2562 – 2568 ขึ้น โดยมีเป้าหมายให้กรุงเทพมหานครเป็น “ศูนย์กลางอาเซียน” ภายในปี พ.ศ.2568 สำหรับในแผนระยะที่ 1 (พ.ศ. 2556 – 2560) ได้กำหนดเรื่องความปลอดภัยสาธารณะ (Public Safety) ของเมืองและประชาชนเป็นยุทธศาสตร์แรกในการพัฒนา ซึ่งกำหนดไว้ 6 มิติของความปลอดภัยที่จะต้องได้รับแก้พัฒนาและแก้ไขโดยด่วน ได้แก่

1. มลพิษ
2. อาชญากรรมและยาเสพติด
3. อุบัติเหตุทางถนน
4. ภัยพิบัติจากภาวะน้ำท่วม
5. สิ่งก่อสร้าง
6. โรคคนเมืองและอาหาร

อุบัติเหตุทางถนนยังถูกยกเป็นความสำคัญเร่งด่วนในการแก้ไขสอดคล้องกับแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร 20 ปีข้างหน้า แม้ว่าในแผนการขับเคลื่อนฉบับนี้จะวางวิสัยทัศน์ไว้อย่างสวยงามจะยกระดับความปลอดภัยของถนนของกรุงเทพมหานครให้ติด 1 ใน 5 ของเมืองหลวงในเอเชีย

ที่มีความปลอดภัยทางถนนมากที่สุด แต่ในความเป็นจริงวิสัยทัศน์นี้กลับยังไม่ใกล้เคียงกับความ  
เป็นจริงเลยแม้แต่น้อย

## ยุทธศาสตร์การปฏิรูปกิจการตำรวจระยะ 20 ปี ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

จากความเป็นมาของปัญหาที่เกี่ยวข้องกับกิจการตำรวจและการเปลี่ยนแปลงกิจการ  
ตำรวจในอดีต และประเด็นความท้าทายที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติ จะต้องเผชิญในอนาคตอันใกล้  
สำนักงานตำรวจแห่งชาติจึงกำหนดประเด็นวิสัยทัศน์ที่ต้องการมุ่งไปสู่การเป็น “องค์กรบังคับใช้  
กฎหมายที่ยุติธรรม ประชาชนเชื่อมั่นศรัทธา และมีมาตรฐานสากล” และเพื่อให้การพัฒนาสอดคล้อง  
กับแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี โดยแบ่งระยะเวลาการปฏิรูป ออกเป็น 2 ระยะ คือ ระยะเร่งด่วน  
(1 ปี) ระยะกลาง (5 ปี) และระยะยาว (20 ปี) และกำหนดเป้าหมายการปฏิรูปในแต่ละระยะ ดังนี้

### ระยะเร่งด่วน

1. แก้ปัญหาบริหารงานบุคคล และเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย
2. เสริมสร้างความมั่นคง เป็นธรรม ลดความเหลื่อมล้ำ
3. แก้ปัญหาการทุจริตคอรัปชั่นของตำรวจ

### ระยะกลาง

1. รองรับเศรษฐกิจขยาย อาชญากรรม และความมั่นคงแบบใหม่
2. เพิ่มคุณภาพการบังคับใช้กฎหมาย
3. ตำรวจเป็นหุ้นส่วน ทำงานร่วมกับประชาชนรักษาความสงบเรียบร้อยในสังคม

### ระยะยาว

1. ประชาชนเชื่อมั่นตำรวจ เคารพกฎหมาย
2. วัฒนธรรมองค์กรเข้มแข็ง ยั่งยืน
3. พร้อมสู่สังคมผู้สูงวัย ซึ่งเป็นหนึ่งใน ASEAN

### 1. เป้าหมายของแผนยุทธศาสตร์การปฏิรูปกิจการตำรวจ

ในแผนยุทธศาสตร์การปฏิรูปฉบับนี้ได้กำหนดเป้าหมาย (Objective) ไว้อย่างชัดเจน  
ไว้ 3 ประเด็น ดังนี้

#### 1.1 เป็นองค์กรบังคับใช้กฎหมายที่ยุติธรรม

วางแผนในการพัฒนาขั้นตอนการทำงานในการบังคับใช้กฎหมายและขั้นตอน  
ในกระบวนการยุติธรรมให้กระชับ รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ มีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศ  
และวิทยาการใหม่ๆ มาใช้ในการทำงาน พัฒนฐานข้อมูลอย่างเป็นระบบ และพิจารณาการปรับ  
ค่าตอบแทนให้เหมาะสมสำหรับตำรวจซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่ในกระบวนการยุติธรรม

## 1.2 เป็นองค์กรที่ประชาเชื่อมั่นศรัทธา

ต้องมีการปรับขั้นตอนการทำงานให้เหมาะสมกับสถานการณ์ที่รวดเร็วในปัจจุบัน ลดขั้นตอนการทำงานลงให้กระชับ คล่องตัว แต่ตรวจสอบได้ พิจารณาการปรับปรุงระเบียบ/ข้อบังคับต่างๆ ที่ยังทำให้การทำงานเยิ่นเย้อโดยไม่จำเป็น และสร้างกลไกที่มีประสิทธิภาพในการตรวจสอบการทุจริตคอร์รัปชันของตำรวจ

## 1.3 เป็นองค์กรที่มีมาตรฐานสากล

รัฐบาลและสำนักงานตำรวจแห่งชาติต้องร่วมมือกันในการลงทุนเพื่อนพัฒนาทรัพยากรบุคคลขององค์กรให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น แต่เป็นที่ยอมรับในระดับสากล โดยการปรับปรุงและพัฒนาสถาบันการศึกษาของตำรวจให้มีมาตรฐานสากล รวมทั้งหลักสูตรต่างๆ ที่ต้องได้รับการปรับปรุงให้ได้มาตรฐานและสอดคล้องกับสถานะแวดล้อมของสังคมในปัจจุบัน รวมทั้งอนาคตด้วย สำนักงานตำรวจแห่งชาติต้องจริงจังในการจัดทำระบบการบริหารจัดการองค์ความรู้ (Knowledge Management; KM) เพื่อให้การจัดเก็บและถ่ายทอดองค์ความรู้ในวิชาการตำรวจเป็นระบบและต่อเนื่อง มุ่งสู่การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ (Learning Organization) สุดท้าย ต้องมุ่งมั่นในการส่งเสริมการสร้างความร่วมมือทางวิชาการกับสถาบันการศึกษาและหน่วยงานอื่นๆ ทั้งในและต่างประเทศ

## 2. แนวทางการปฏิรูปกิจการตำรวจ

เพื่อให้สอดคล้องกับเป้าหมายของการปฏิรูปข้างต้น แผนฉบับนี้ได้กำหนดประเด็นเพื่อนเป็นแนวทางในการปฏิรูปกิจการตำรวจของไทยไว้ทั้งหมด 10 ประเด็น แต่ในส่วนที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนมีอยู่ 6 ประเด็นสำคัญ ดังต่อไปนี้

### 2.1 การกระจายอำนาจและพัฒนาการบริหารงานตำรวจ

ปรับปรุงกลไกการกระจายอำนาจในการบริหารไปยังส่วนภูมิภาคให้มีประสิทธิภาพ พัฒนาระบบการควบคุมสั่งการทั้งในระดับจังหวัดภูมิภาค และประเทศ และพัฒนาโครงสร้างและระบบการทำงานให้เป็นองค์กรที่ทันสมัย เจ้าหน้าที่ที่มีความคล่องตัวในการทำงาน

### 2.2 ปฏิรูประบบงานสอบสวนและการบังคับใช้กฎหมาย

ลงทุนในการพัฒนาทรัพยากรบุคคลขององค์กร โดยเฉพาะพนักงานสอบสวน และผู้ที่ทำหน้าที่บังคับใช้กฎหมาย มีการใช้เทคโนโลยีและวิทยาการใหม่ๆ มาใช้ในการทำงาน พัฒนาฐานข้อมูลอาชญากรรมและการบังคับใช้กฎหมายให้มีมาตรฐานและมีการนำมาใช้ในการทำงานอย่างจริงจัง พัฒนางานด้านนิติวิทยาศาสตร์และนำไปใช้ในกระบวนการสอบสวนและการบังคับใช้กฎหมาย และพิจารณาปรับปรุงค่าตอบแทนของพนักงานสอบสวนและเจ้าหน้าที่บังคับใช้กฎหมายให้เหมาะสมกับสถานะเศรษฐกิจและสังคม

### 2.3 อุปกรณ์ประจำกายและอุปกรณ์ประจำหน่วยที่ใช้ในการปฏิบัติหน้าที่

จัดหาอุปกรณ์ประจำกายและอุปกรณ์อื่นๆ ที่ใช้ในการปฏิบัติหน้าที่เพียงพอต่อการปฏิบัติหน้าที่อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งอุปกรณ์เหล่านั้นต้องมีความทันสมัยและเหมาะสมในการนำไปใช้งานในบริบทของประเทศไทย

### 2.4 การป้องกันการทุจริตคอร์รัปชันของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

สร้างกลไกที่มีคุณภาพมากพอในการตรวจสอบและยับยั้งการทุจริตคอร์รัปชันของเจ้าหน้าที่ตำรวจ และกลไกเหล่านั้นต้องมีการประเมินผลจึงประสิทธิภาพในการป้องกันการทุจริตอย่างต่อเนื่อง เพื่อนำไปปรับปรุงให้ดีขึ้นต่อไป

### 2.5 ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนและท้องถิ่น

ส่งเสริมการสร้างหุ้นส่วนกับภาคประชาชนและท้องถิ่นในการร่วมกันสร้างความปลอดภัยสาธารณะในท้องถิ่นของตน ปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับที่จะทำให้ช่วยส่งเสริมการสร้างร่วมมือจากภาคประชาชนและท้องถิ่น อีกทั้งหามาตรการในการสร้างแรงจูงใจในการเข้ามามีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในการสร้างความปลอดภัยในสังคม

### 2.6 การถ่ายโอนภารกิจที่ไม่จำเป็น

พิจารณาการถ่ายโอนภารกิจบางอย่างที่ไม่เกี่ยวข้องกับหน้าที่ของตำรวจโดยตรงไปให้กระทรวงหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้องค์กรมีความกระชับ ลดความซ้ำซ้อนของหน่วยงาน และมุ่งเน้นไปเฉพาะงานที่เป็นหน้าที่ของตำรวจโดยตรง เช่น งานของตำรวจจราจรและตำรวจป่าไม้ เป็นต้น ซึ่งเรื่องนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาเพื่อดำเนินการต่อไป

## ทฤษฎี หลักการ และแนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนานโยบายสาธารณะ

กล้า ทองขาว ได้ให้นิยามของการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติไว้ว่า “กระบวนการจัดการและประสานกิจกรรมเพื่อทำให้การเปลี่ยนแปลงไปสู่ผลลัพธ์ที่มุ่งประสงค์ให้บรรลุความสำเร็จตรงตามเจตจำนงของนโยบาย โดยกลุ่มหรือองค์กรภาครัฐหรือเอกชน” ซึ่งปัจจัยแห่งทั้งความสำเร็จและความล้มเหลวการกระบวนการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติได้จริงนั้น ศุภชัย ยาวะประภาส ได้สรุปจากการทบทวนวรรณกรรมไว้ว่ามีด้วยกัน 8 ปัจจัย ได้แก่ (อ้างอิงใน ดร.ณิ ศรณิรัตน์, 2559)

1. ลักษณะของตัวนโยบายเอง
2. วัตถุประสงค์ของนโยบาย
3. ความเป็นไปได้ทางการเมือง
4. ความเป็นไปได้ทางเทคโนโลยี
5. ความพอเพียงของทรัพยากร

6. ลักษณะของหน่วยงานที่นำไปปฏิบัติ
7. ทิศนคติของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ
8. กลไกภายในหน่วยงานหรือระหว่างที่นำนโยบายไปปฏิบัติ

กล่าวโดยสรุป การนำนโยบายใดๆ ไปสู่การปฏิบัติ จะประสบความสำเร็จหรือล้มเหลวนั้นขึ้นอยู่กับ 3 องค์ประกอบสำคัญ ได้แก่ 1. คุณภาพของตัวนโยบายเอง 2. ศักยภาพหรือความสามารถของฝ่ายผู้นำนโยบายนั้นๆ ไปปฏิบัติและ 3. ปัจจัยภายนอกอาจกระทบต่อการการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ เช่น ปัจจัยทางการเมือง การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีอย่างรวดเร็ว

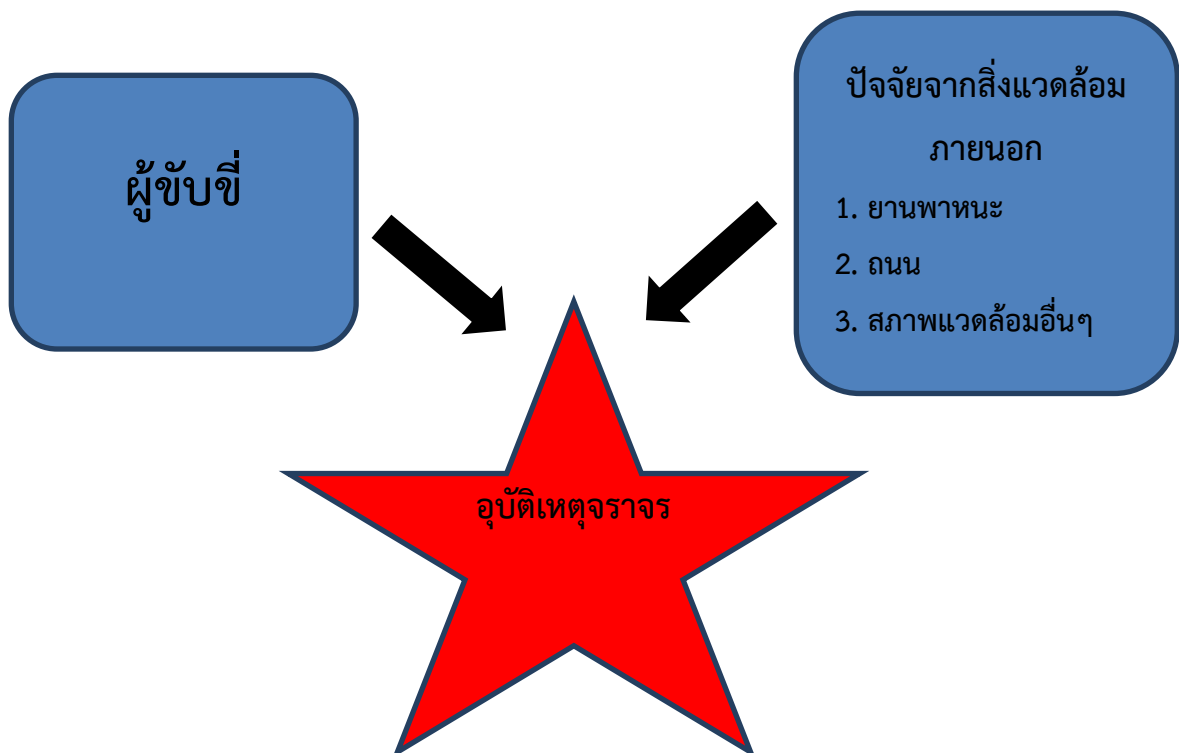
### แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติได้ให้ความหมายของ “อุบัติภัย/อุบัติเหตุ (Accident)” ไว้ว่า “ภัยที่เกิดจากการขาดความสำนึกของความปลอดภัยที่เกิดขึ้นโดยไม่เจตนากระทำแต่อาจกระทำโดยประมาทเลินเล่อ ขาดความรู้ ไม่มีสติควบคุม รีบร้อน เหน็ดเหนื่อย หรือง่วงนอน” โดยจากคำจำกัดความดังกล่าว อุบัติภัยหรืออุบัติเหตุสามารถจำแนกได้เป็น 4 ประเภท ดังนี้ (อ้างอิง ตรีณี ศรีนิรัตน์, 2559)

1. อุบัติภัยจากการจราจร (Traffic Accidents) ได้แก่ อุบัติภัยที่เกิดจากทั้งการคมนาคมทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ
2. อุบัติภัยจากการทำงาน (Occupational Accidents) ได้แก่ อุบัติเหตุที่เกิดระหว่างการก่อสร้าง การทำการเกษตร หรือการกำลังประกอบอาชีพอื่นๆ ทั้งในและนอกเขตโรงงานหรือสถานที่ทำงาน
3. อุบัติภัยในบ้าน (Home Accidents) เช่น การพลัดตกจากที่สูง หกล้มในบ้าน ถูกของมีคมบาด ปีนล้น ไฟช็อต น้ำร้อนลวก เป็นต้น
4. อุบัติภัยในสถานที่สาธารณะ (Public Accidents) ได้แก่ อุบัติเหตุทางการทำกิจกรรมต่างๆ ในสถานศึกษา โรงมหรสพ สถานบริการ สวนสาธารณะ รวมทั้งอัคคีภัย

สำหรับการเกิดอุบัติเหตุจราจร เป็นที่ยอมรับกันว่ามี 4 ปัจจัยสำคัญที่เป็นสาเหตุหลักของการอุบัติเหตุจราจรในปัจจุบัน ได้แก่ ปัจจัยจากผู้ขับขี่ ปัจจัยจากยานพาหนะ ปัจจัยจากถนนและปัจจัยจากสิ่งแวดล้อม แต่จากพิจารณาทั้ง 4 ปัจจัยอย่างลึกซึ้งแล้ว จะพบว่าเพียง 2 สาเหตุหลักๆ ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจร นั่นคือ ปัจจัยจากตัวผู้ขับขี่ (ประมาณ 85%) และปัจจัยจากสิ่งแวดล้อมภายนอก (ประมาณ 15%) ปรากฏตามแผนภาพที่ 2-1

แผนภาพที่ 2-1 : แสดงปัจจัยสำคัญในการเกิดอุบัติเหตุจราจร



ที่มา : สำนักงานการจราจรและขนส่ง, 2562

จากการทบทวนวรรณกรรมทั้งในและต่างประเทศ สามารถสรุปแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรได้ ดังต่อไปนี้

### 1. แนวคิดการบังคับใช้กฎหมายจราจร

วชิระ กาญจนวิภาดา (2552) ได้ให้นิยามของ “การบังคับใช้กฎหมายจราจร” ไว้ดังนี้

“การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจทุกรูปแบบเพื่อป้องกันการละเมิดกฎหมายจราจร ได้แก่ การตรวจตราในเขตพื้นที่รับผิดชอบ หากพบการกระทำความผิดก็ดำเนินการไปตามอำนาจและหน้าที่ การบังคับใช้กฎหมายจราจรนี้ไม่ได้จำกัดขอบเขตแค่เพียงการจับกุมและออกไปสั่ง

เท่านั้น แต่จะรวมไปถึงการป้องกันไม่ให้ผู้ขับขี่และคนเดินเท้าละเมิดโดยรู้เท่าไม่ถึงการณ์หรือไม่ตั้งใจด้วย”

ในประเทศ สำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมการขนส่งทางบก เป็น 2 หน่วยงานที่มีหน้าที่โดยตรงในการบริหารจัดการการจราจรและสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน สำหรับเจ้าหน้าที่ตำรวจนั้น มีหน้าที่พื้นฐาน 3 ประการในงานจราจร ได้แก่ การสืบสวนคดีความผิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร การกำกับดูแลงานจราจร และการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจร นอกจากนี้เจ้าหน้าที่ตำรวจยังหน้าที่ในการตรวจตราสอดส่องผู้ละเมิดกฎหมายจราจรแล้วทำการว่ากล่าวตักเตือน รวมทั้งไปการฝึกอบรมให้ความรู้แก่ประชาชนเกี่ยวกับกฎหมายจราจรและการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่ด้วย

## 2. ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory)

แม้ว่าอุบัติเหตุจะเป็นสิ่งหลีกเลี่ยงหรือป้องกันไม่ให้เกิดขึ้นเลย 100 % ได้ แต่สามารถลดโอกาสในการเกิดขึ้นหรือลดการสูญเสียหรือความเสียหายลงได้โดยการศึกษาปัจจัยหรือสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุแต่ละประเภท (Davies, Hertig, & Gilbride, 2015) ซึ่งหนึ่งในทฤษฎีที่มีอิทธิพลและถูกอ้างอิงมากที่สุดทฤษฎีหนึ่งในการใช้อธิบายการเกิดอุบัติเหตุ (Accident) ก็คือ ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory) ของเฮนริช (W.H. Heinrich) ทฤษฎีนี้อธิบายลักษณะการเกิดอุบัติเหตุโดยใช้รูปแบบการล้มลงของโดมิโนเป็นตัวเปรียบเทียบเพื่อให้เห็นภาพที่ชัดเจนว่าหากปัจจัยหนึ่งเกิดจะส่งผลต่อปัจจัยอื่นๆ ที่สัมพันธ์กันคล้ายการเรียงแถวของโดมิโน ซึ่งสุดท้ายจะทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นและนำมาซึ่งการบาดเจ็บหรือความสูญเสียในที่สุด โดยลำดับของสาเหตุหรือตัวโดมิโนแต่ละตัวที่ส่งผลต่อกันและกันตามลำดับ และนำไปสู่อุบัติเหตุและความเสียหาย ซึ่งมีด้วยกัน 5 ลำดับ ได้แก่

2.1 บรรพบุรุษและสิ่งแวดล้อมทางสังคม (Ancestry and Social Environment): สังคมที่คนแต่ละคนอาศัยและใช้ชีวิต จะเป็นตัวหล่อหลอมวิธีคิด ค่านิยม และพฤติกรรมของบุคคลนั้นๆ

2.2 ความผิดพลาดหรือความผิดปกติของคน (Fault of Person): จากข้อที่ 1 อาจเป็นสาเหตุให้บุคคลหนึ่งมีลักษณะนิสัยหรือสภาพอารมณ์ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงทำให้มีรูปแบบวิธีการคิดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เช่น มีแนวคิดที่เพิกเฉยหรือละเลยการปฏิบัติตามกฎจราจร

2.3 การกระทำที่หรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Act or Unsafe Condition): จากข้อ 2 จะนำไปสู่บุคคลคนนั้นมีพฤติกรรมที่เสี่ยงหรือนำพาตัวเองไปอยู่ในสภาพแวดล้อมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

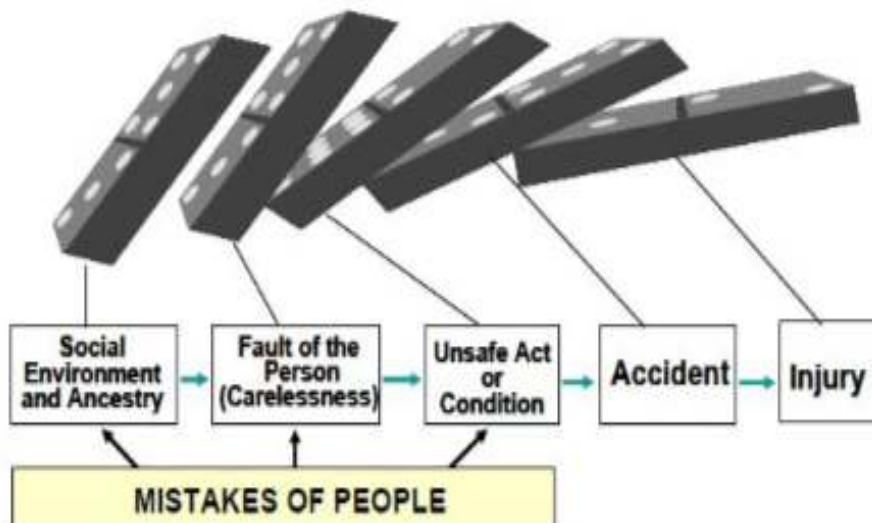
2.4 อุบัติเหตุ (Accident): จากพฤติกรรมในข้อ 3 อาจเป็นสาเหตุชักนำให้เกิดอุบัติเหตุกับคนๆ นั้น



2.5 การบาดเจ็บ (Injury): อุบัติเหตุในข้อ 4 นำมาซึ่งการบาดเจ็บ เสียชีวิต หรือ ความเสียหายอื่นๆ

นอกจากนั้น เฮนริช ได้สรุปว่าอัตราการของปัจจัยที่เป็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่บาดเจ็บเกี่ยวกับคน เป็นสาเหตุอันดับหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุ (ประมาณ 90 %) รองลงมาคือ สาเหตุจากเครื่องจักร (ประมาณ 10 %) และสุดท้ายสาเหตุจากโชคชะตาหรือดวง ซึ่งควบคุมไม่ได้ (ประมาณ 2 %) ฉะนั้นการบริหารจัดการความปลอดภัยเพื่อลดอุบัติเหตุจึงมุ่งเน้นไปที่การจัดการกับสาเหตุจากคนมากที่สุด

แผนภาพที่ 2-2 : แสดงกระบวนการเกิดอุบัติเหตุตามทฤษฎีโดมิโน



ที่มา : Davies, Hertig, & Gilbride, 2015

### 3. แนวคิดการป้องกันอุบัติเหตุโดยใช้หลัก 3E

เฮนริก ผู้พัฒนาทฤษฎีโดมิโน ได้นำเสนอแนวคิดการป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งสามารถนำมาปรับใช้ได้กับการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน แนวคิดดังกล่าวโดยมีแนวทางในการป้องกันไว้ 3 ด้าน(3 E) คือ(อ้างอิงใน ดร.ณิ ศรณรัตน์, 2559)

3.1 การให้การศึกษา (Education) เพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมผู้ขับขี่และคนเดินเท้า โดยการให้ข้อมูลที่ถูกต้องซึ่งการให้ความรู้เช่นนี้สามารถกระทำได้ทั้งแบบโดยตรง เช่น การจัดอบรมในโรงเรียนที่มีลักษณะเป็นทางการ โดยผู้ให้ความรู้ถ่ายทอดความรู้โดยตรงสู่ความเข้าใจรับการฝึกอบรม หรืออาจเป็นในลักษณะการให้ความรู้ทางอ้อม เช่น การจัดกิจกรรมวิชาการเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่อย่างปลอดภัยหรือกฎหมายจราจร รณรงค์ให้ช่วยกันสร้างค่านิยมในสังคมเรื่องการเคารพกฎหมายจราจรตั้งแต่ในครอบครัว โดยใช้สื่อต่างๆ ทั้งสื่อโทรทัศน์ วิทยุ หนังสือพิมพ์ และสื่อโซเชียลที่มีอิทธิพลอย่างมากในปัจจุบัน

3.2 การปรับปรุงทางวิศวกรรม (Engineering) เพื่อปรับปรุงแก้ไขสภาพแวดล้อมภายนอกที่ไม่ปลอดภัย เช่น ถนน สัญญาจราจร ไฟส่องสว่าง และรวมถึงยานพาหนะสำหรับการปรับปรุงทางวิศวกรรมมี 2 แนวทางที่เป็นต้นแบบในการปรับปรุงวิศวกรรมทางการจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุ

3.3 การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) เพื่อควบคุมพฤติกรรมผู้ขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยต่อส่วนรวม โดยหวังผลให้ผู้ขับขี่เปลี่ยนแปลงพฤติกรรมผู้ขับขี่ในที่สุด ซึ่งเป็นหน้าที่โดยตรงของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

#### 4. ทฤษฎีปัจจัยมนุษย์ (Human Factors Theory)

จากหลักทฤษฎีที่ผ่านมาจะเห็นได้ว่าสาเหตุจากคนเป็นสาเหตุอันดับหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุ ทฤษฎีปัจจัยมนุษย์จึงมุ่งเน้นไปที่การศึกษาสาเหตุของความผิดพลาดของมนุษย์ที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งจำแนกสาเหตุของความผิดพลาดดังกล่าวออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่

4.1 การทำงานเกินความสามารถของร่างกาย (Overload): การฝืนทำกิจกรรมที่เกินประสิทธิภาพของร่างกายและจิตใจในขณะนั้น เช่น ฝืนขับรถขณะง่วงหรือเมาสุรา

4.2 การละเลยต่อปัจจัยหรือสภาพแวดล้อมที่ทำให้ไม่ปลอดภัย (Inappropriate Response): ป่วยะเล่ละเล่หรือขาดการเอาใจใส่ต่อสิ่งแวดล้อมภายนอกที่เอื้อต่อการเกิดอุบัติเหตุ เช่น เห็นถนนชำรุดแล้วไม่ซ่อม เห็นคนขับรถผิดกฎจราจรหรือไม่สวมหมวกนิรภัยแล้วไม่ตักเตือน เป็นต้น

4.3 การทำกิจกรรมที่ไม่เหมาะสมหรือไม่มีความชำนาญ (Inappropriate Activities): มีพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการเกิดอันตรายหรือทำกิจกรรมใดๆ ที่ไม่มีความชำนาญเพียงพอ ซึ่งอาจทำให้เกิดอันตรายได้ เช่น การขับรถเร็วทั้งที่ยังไม่มีความชำนาญ เป็นต้น

## 5. ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ (Accident/ Incident Theory)

ทฤษฎีนี้พัฒนาโดย Dan Peterson มีพื้นฐานการต่อยอดมาจากทฤษฎี Human Factors Theory และมีแนวคิดพื้นฐานของทฤษฎีที่คล้ายคลึงกับทฤษฎีการเลือกอย่างมีเหตุผล (Rational Choice Theory) ในวิชาอาชีววิทยา โดยทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุนำเสนอ 4 ปัจจัยที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่

5.1 การทำงานเกินความสามารถของร่างกาย (Overload): ดังที่อธิบายมาแล้วข้างต้น

5.2 การศาสตร์ที่ไม่สมดุล (Ergonomic Traps): ตัวอย่างเช่น ความไม่สมดุลหรือเหมาะสมกันระหว่างเครื่องจักรหรือยานพาหนะกับสรีระร่างกายคน

5.3 การตัดสินใจที่ผิดพลาด (Decision to Error): การตัดสินใจผิดพลาดหลังจากประเมินความเสี่ยงแล้วว่าจะปลอดภัย

5.4 ความผิดพลาดของระบบ (System Error): หมายความว่ารวมถึงทั้งตัวระบบเครื่องจักรที่ทำงานผิดพลาด ไปจนถึงระบบการควบคุมภายในองค์กรหรือสถานที่ทำงานด้วย เช่น การบริหารจัดการที่ไม่มีมาตรฐาน หรือขาดนโยบายหรือมาตรการในการควบคุมความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ รวมถึงการบังคับใช้ที่ได้ผลด้วย

## 6. กลุ่มทฤษฎีความเอนเอียงในการเกิดอุบัติเหตุ (Accident-Prone Theory)

เป็นกลุ่มนักวิชาการที่ศึกษาบุคลิกและลักษณะนิสัยของคนที่มีแนวโน้มจะมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุมากกว่ากลุ่มอื่น เช่น คนที่ไม่มีระเบียบแบบแผน/ขาดวินัยในตนเอง คนที่ไม่มีเป้าหมายในการดำเนินชีวิต คนที่ไม่พอใจในชีวิตประจำวันของตน ผู้ที่ไม่สนใจสิทธิหรือไม่รับฟังความคิดเห็นของคนอื่น คนที่ไม่รู้จักการระงับอารมณ์โกรธ/เกลียดชัง/อิจฉาริษยา คนที่นึกถึงแต่ตนเอง คนที่บกพร่องทางจิตหรือเป็นโรคทางประสาท คนที่ขาดสติและสมาธิ คนที่ชอบแข่งขันกับผู้อื่นมากเกินไป คนที่เชื่อมั่นในตนเองสูงเกินไป และพวกต่อต้านสังคม

## 7. ทฤษฎีระบบ (Systems Theory)

ทฤษฎีระบบอธิบายความสัมพันธ์ระหว่าง 3 สิ่งในระบบนิเวศน์ ได้แก่ คน เครื่องจักร และสิ่งแวดล้อม ซึ่งในสภาวะปกติที่ทั้ง 3 สิ่งทำงานร่วมกันได้อย่างลงตัว (Harmony) โอกาสในการเกิดอุบัติเหตุจะน้อย แต่หากมีปัจจัยใดปัจจัยหนึ่งใน 3 ปัจจัยนี้ทำงานผิดปกติ ไปทำลายความสมดุลหรือความลงตัวของทั้ง 3 สิ่ง โอกาสในการเกิดอุบัติเหตุก็จะสูง นอกจากนั้น ทฤษฎีนี้ยังพูดถึงการชั่งน้ำหนัก

ในการตัดสินใจเพื่อเสี่ยงทำอะไรบางอย่างของคน (Risk-Taking) ว่าคนจะตัดสินใจทำอะไรที่มีความเสี่ยง จะมีการชั่งน้ำหนักระหว่างผลประโยชน์ (Benefit) ที่คาดว่าจะได้รับและความเสียหาย (Loss) ที่อาจสูญเสีย คล้ายคลึงกับทฤษฎีการเลือกอย่างมีเหตุผลในวิชาอาชญาวิทยาเช่นกัน สรุป ทฤษฎีนี้ เชื่อในความสัมพันธ์กันระหว่างองค์ประกอบ 3 สิ่งในการเกิดอุบัติเหตุและเชื่อว่าคนที่ลงมือทำ พฤติกรรมที่มีความเสี่ยงได้มีการชั่งน้ำหนักแล้วจากประสบการณ์ของตนเองว่าความเสี่ยงนี้คุ้มค่า กับสิ่งที่อาจสูญเสียไป

### 8. ทฤษฎีการปรับตัว (Theory of Adaptation)

ทฤษฎีการปรับตัวนำเสนอแนวคิดที่ว่ามนุษย์มีแนวโน้มที่ปรับตัวไปตามสิ่งแวดล้อม ที่เผชิญเสมอ ฉะนั้นแนวคิดนี้มักนำไปใช้ในการสร้างวินัยจราจรหรือปลูกฝังวัฒนธรรมการขับขี่ อย่างปลอดภัยให้เกิดขึ้นในสังคม เช่น หากทุกคนในสังคมสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่ คนในสังคม จะเกิดการเรียนรู้และปรับตัว โดยการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่นอกจากนั้น ทฤษฎีนี้ยังถูกใช้ ในการออกแบบถนน เช่น การออกแบบถนนที่มีลูกระนาดหรือลักษณะถนนที่ขับเร็วไม่ได้ หรือทำป้าย แจ้งเตือนว่ามีแหล่งชุมชนข้างหน้าหรือห้ามขับเร็ว จะทำให้ผู้ขับขี่เกิดการเรียนรู้และปรับตัว ให้ขับขี่ช้าลงในที่สุด

### 9. ทฤษฎีการเรียนรู้ทางสังคม (Social Learning Theory)

แนวคิดสำคัญของทฤษฎีนี้คือ มนุษย์จะเรียนรู้และซึมซับแนวคิดและค่านิยม จากการมีปฏิสัมพันธ์กับสังคมย่อยที่ตนเองอาศัย และสิ่งเหล่านั้นจะเป็นพื้นฐานในการคิดและ แสดงพฤติกรรมใดๆ ออกไป

### 10. ทฤษฎีการแก้ตัว (Theory of Neutralization; Drift Theory)

เรียกอีกชื่อหนึ่งได้ว่า “ทฤษฎีการแก้ตัว” เป็นการอธิบายหลักจิตวิทยาของมนุษย์ ที่มีแนวโน้มที่จะเข้าทางตนเอง หรือมองว่าสิ่งที่ตนเองทำนั้นไม่ผิด หรือไม่สมควรแก่การถูกลงโทษ จึงยังทำพฤติกรรมแบบนั้นต่อไปหากมีโอกาส

### 11. ทฤษฎีความตึงเครียดทางสังคม (Strain Theory)

เป็นทฤษฎีที่ถูกใช้บ่อยที่สุดทฤษฎีหนึ่งในการอธิบายอาชญากรรมในยุคปัจจุบัน โครงสร้างทางสังคมยุคใหม่ทำให้เกิดความแตกต่างทางชนชั้น นำไปสู่ความเหลื่อมล้ำทางโอกาส ในการมีคุณภาพชีวิตที่ดีของแต่ละชนชั้นในระบบสังคม ทำให้เกิดการต่อสู้แย่งชิงทรัพยากร ที่มีอยู่จำกัดเหล่านั้น เพื่อที่จะได้มีชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น และนั่นเป็นสาเหตุหนึ่งของการเกิด อาชญากรรมในปัจจุบัน หากวิเคราะห์ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนผ่านมุมมองของทฤษฎีความตึงเครียด ทางสังคม จะเห็นว่าสังคมปัจจุบันบีบให้คนต้องเร่งรีบในการใช้ชีวิตเพื่อที่จะได้มีโอกาสในชีวิตที่ดีขึ้น โดยเฉพาะชีวิตคนในเมือง ทำให้เกิดการสนใจแต่ตนเอง ไม่ได้นึกถึงประโยชน์ส่วนรวม ละเลย กฎระเบียบของสังคมบางอย่าง เช่น ธรรมเนียมหรือกฎหมายจราจรบางอย่าง เพื่อที่จะทำให้ตนเอง

บรรลุป่าหมายส่วนตัวได้เร็วที่สุด ซึ่งนั่นเป็นต้นเหตุสำคัญในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนหลายต่อหลายครั้ง

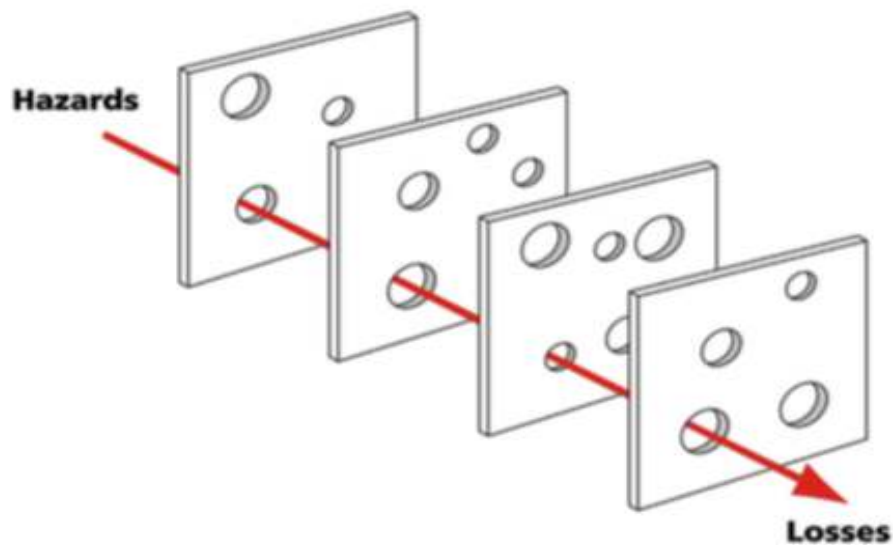
## 12. ทฤษฎีการควบคุมตัวเอง (Control Theory)

เป็นอีกหนึ่งทฤษฎีที่เป็นที่แพร่หลายในสาขาวิชาอาชีววิทยา ใช้ในการอธิบายลักษณะของมนุษย์ที่มีแนวโน้มจะก่ออาชญากรรมมากกว่ากลุ่มอื่น นั่นคือ กลุ่มที่มีความสามารถในการควบคุมตนเองต่ำ (Low Self-Control) หากมองในมุมของการเกิดอุบัติเหตุ ทฤษฎีนี้จะมี ความคล้ายคลึงและสอดคล้องกับกลุ่มทฤษฎีความเอนเอียงในการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งเห็นพ้องต้องกันว่า คนที่มีความสามารถในการควบคุมตนเองต่ำ เช่น ไม่สามารถควบคุมอารมณ์และจิตใจของตนเองได้ ขาดสติ/สมาธิในการใช้ชีวิต หรือไม่มีระเบียบวินัยในตนเอง จะมีแนวโน้มที่จะทำพฤติกรรมเสี่ยง ที่อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุที่สูงกว่าคนที่มีความสามารถในการควบคุมตนเองสูงกว่า

## 13. แบบจำลองการเกิดอุบัติเหตุสวิสชีส (Swiss Cheese Model)

แบบจำลองนี้ถูกพัฒนาโดย James Reason ในปี ค.ศ. 1990 ถือเป็นหนึ่งในทฤษฎี ที่ได้รับความนิยมมากที่สุดทฤษฎีหนึ่งในการใช้วิเคราะห์ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ จากแผนภาพ ที่ 2-3 แผนชีสแต่ละแผ่นเปรียบเสมือนมาตรการป้องกัน (Defense) ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น นโยบาย การบริหารจัดการ วัฒนธรรมองค์กร การใช้อุปกรณ์หรือระบบป้องกันภัย เป็นต้น ส่วนรูบนชีสแต่ละ แผ่นเปรียบเสมือนข้อผิดพลาดหรือความบกพร่องของมาตรการป้องกันเหล่านั้น สุดท้าย ลูกศร เปรียบเสมือนภัยอันตราย (Hazards) ที่อาจเกิดขึ้น หากชีสทั้งหมดเรียงกันแล้วในลักษณะ ที่ภัยอันตราย (ลูกศรสีแดง) สามารถทะลุได้จนถึงปลายทาง (ดังรูป) นั้นหมายถึงสถานการณ์ ที่เหมาะสม (Perfect Scenario) เอื้อให้เกิดอุบัติเหตุ (Accidents) และความเสียหาย (Losses) ฉะนั้นนักวิเคราะห์ความเสี่ยงจะใช้แบบจำลองนี้เป็นกรอบในการวิเคราะห์จุดอ่อนหรือข้อบกพร่อง ของมาตรการด้านความปลอดภัยแต่ละด้าน แล้วหาสถานการณ์ที่อาจเกิดความผิดพลาดร่วมกับ มาตรการความปลอดภัยด้านอื่นๆ ในเวลาเดียวกัน ซึ่งอาจนำไปสู่อุบัติเหตุครั้งใหญ่ได้ หลังจากนั้น จึงหามาตรการแก้ไขเพื่อมาอุดช่องโหว่นั้น แบบจำลองนี้มักถูกใช้ในการวิเคราะห์ความเสี่ยง เพื่อพัฒนามาตรการป้องกันในอุตสาหกรรมที่ต้องทำให้มีความเสี่ยงต่ำที่สุด เนื่องจากความเสียหาย มหาศาลหากมีข้อผิดพลาด เช่น อุตสาหกรรมการบิน วิศวกรรมการก่อสร้างขนาดใหญ่ วงการแพทย์ และสาธารณสุข เป็นต้น

แผนภาพที่ 2-3 : แบบจำลอง Swiss Cheese Model



ที่มา : Davies, Hertig, & Gilbride, 2015

#### 14. ทฤษฎีช่วงชีวิตของมนุษย์ (Life-Course Theory)

เป็นอีกหนึ่งทฤษฎีที่นำมาจากสาขาวิชาอาชีววิทยา ซึ่งอธิบายว่าเหตุที่มนุษย์ในช่วงวัยรุ่นจะมีแนวโน้มที่จะก่ออาชญากรรมมากกว่าช่วงอายุอื่น เนื่องจากมีความสามารถในการยับยั้งชั่งใจ ยังคิดที่ต่ำกว่ากลุ่มอื่น มีความกล้า ขาดความรอบคอบในการตัดสินใจ ซึ่งสอดคล้องกับผลจากงานวิจัยหลายชิ้นที่ชี้ให้เห็นว่า ผู้ขับขี่ในช่วงวัยรุ่นอายุระหว่าง 19 – 25 ปี มีแนวโน้มที่จะกล้าขับรถที่มีลักษณะเสี่ยงอันตรายมากกว่ากลุ่มอื่น และนั่นทำให้กลุ่มดังกล่าวเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด

#### 15. ทฤษฎีผสมผสาน (Combination Theory)

แนวคิดของทฤษฎีผสมผสานเชื่อว่าการอธิบายการเกิดอุบัติเหตุนั้น ไม่สามารถใช้ทฤษฎีเดียวในการอธิบายได้อย่างครอบคลุมทุกมิติ ต้องอาศัยหลายทฤษฎีรวมกันในการอธิบายการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อวิเคราะห์และหามาตรการป้องกันต่อไป

## แนวทางการกำหนดยุทธศาสตร์และนโยบายสาธารณะด้านความมั่นคงปลอดภัยเกี่ยวกับงานจราจรของต่างประเทศ

### 1. องค์การสหประชาชาติ (United Nations; UN)

หลังจากองค์การสหประชาชาติได้ประกาศในปี พ.ศ. 2554 - 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action of Road Safety 2011 – 2020) เรียกร้องให้ทุกประเทศให้ความสำคัญกับการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างจริงจังโดยเป้าหมายเชิงตัวเลขที่เป็นรูปธรรมคือลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือต่ำกว่า 10 คนต่อประชาชน 1 แสนคนให้ได้ภายในปี พ.ศ. 2563 โดยมีองค์การอนามัยโลก หรือ WHO เป็นเจ้าภาพในการผลักดันนโยบายนี้ ทั้งนี้ องค์การสหประชาชาติได้ให้แนวทางแก่ทุกประเทศในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนไว้ 5 ด้าน เรียกว่า 5 Pillars (5 เสาหลัก) ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้ (WHO, 2011)

1.1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management): พัฒนาโครงสร้างการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่เป็นทางการมีเจ้าภาพหลักในการดำเนินการมีการวางแผนงาน และการจัดงบประมาณที่เพียงพอและเป็นระบบที่ชัดเจน

1.2 ถนนและโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมที่ปลอดภัย (Safer Road and Mobility): พัฒนาถนนและสิ่งแวดลอมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจราจรที่อาจนำมาซึ่งความเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนน รวมทั้งการวางผังเมืองและการควบคุมการจราจรที่ดีและสอดคล้องกัน

1.3 ยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safer Vehicles): สร้างกลไกการตรวจสอบสภาพยานพาหนะบนขีปนถนนให้มีประสิทธิภาพ

1.4 ผู้ขับขี่และคนเดินเท้าที่ปลอดภัย (Safer Road Users) : เริ่มต้นที่การให้ความรู้ผ่านทางช่องทางต่างๆ แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนและคนเดินเท้าให้มีความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่ กฎหมายจราจร และการขับซื่ออย่างปลอดภัย รวมไปถึงการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัดเพื่อควบคุมและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่อาจก่ออันตรายต่อส่วนรวม

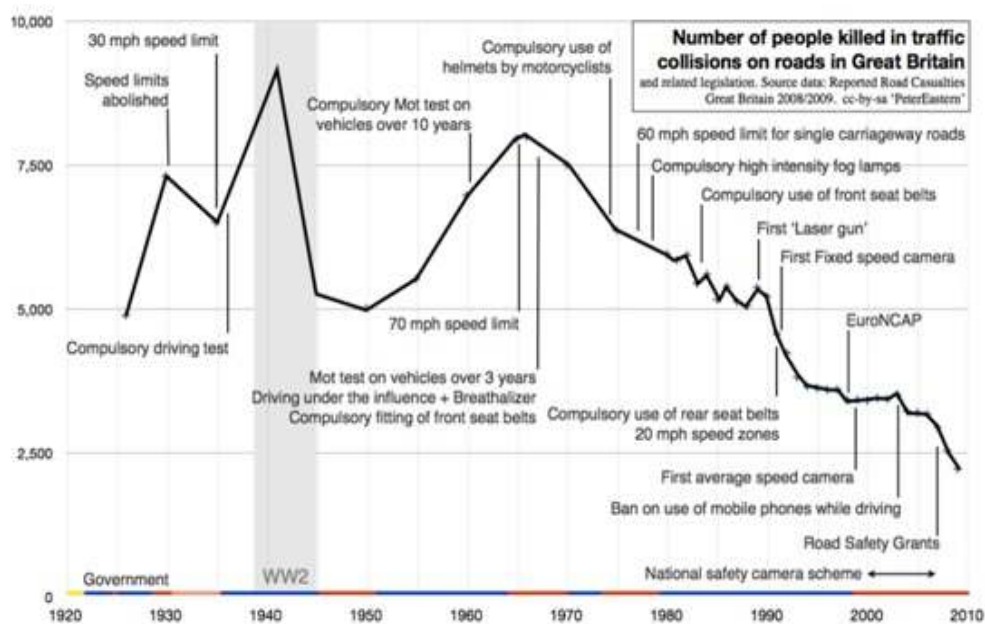
1.5 พัฒนาระบบการปฐมพยาบาลฉุกเฉินหลังเกิดอุบัติเหตุทางถนน (Post-crash Response): พัฒนามาตรฐานระบบการช่วยเหลือให้ภาวะฉุกเฉินให้ได้มาตรฐาน ทั้งยังแนะนำให้ทุกประเทศที่ยังมีหมายเลขฉุกเฉินหลายหมายเลขให้รวมเป็นหมายเลขฉุกเฉินแห่งชาติเพียงเลขหมายเดียวทั่วประเทศ

### 2. ประเทศอังกฤษ

เมื่อเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน หลายคนมักบอกว่าเป็นความโชคร้าย ดวงไม่ดี หลายครั้งการเกิดอุบัติเหตุมาจากข้อจำกัดด้านร่างกายของมนุษย์ เช่นการอ่อนล้า ง่วงนอน สภาพถนนชำรุด และเหตุสุดวิสัยต่างๆ แต่อย่างไรก็ตามยังมีหลายกรณีที่สามารถป้องกันเหตุร้ายได้ จากการ

เปรียบเทียบข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของประเทศไทยเทียบกับอังกฤษ (ซึ่งประชากรมีจำนวนใกล้เคียงกัน) พบว่าอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศอังกฤษน้อยกว่าประเทศไทยถึง 4 เท่า วิธีการในการพัฒนารูปแบบในการลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยจึงน่าศึกษา

แผนภาพที่ 2-4 : แสดงการลดลงของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในประเทศอังกฤษ



ที่มา : วรินทร์ เกียรตินุกูล, 2556

จากแผนภาพที่ 2-4 จะเห็นได้ว่า นโยบายการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนที่ได้ผลในประเทศอังกฤษ กลายมาเป็นต้นแบบในการใช้ลดอุบัติเหตุในภูมิภาคต่างๆ ซึ่งนโยบายต่างๆ ได้ถูกพัฒนาและนำไปสู่การปฏิบัติตามลำดับ เช่น การจำกัดความเร็วบนถนนการกำหนดให้ผู้



มีใบอนุญาตขับขี่ที่เท่านั้นที่สามารถขับขี่ยานพาหนะได้ การห้ามดื่มแอลกอฮอล์ การสวมหมวกนิรภัย การคาดเข็มขัด การห้ามใช้โทรศัพท์มือถือ การตรวจจับความเร็วด้วยกล้องจับความเร็ว การห้ามโทรศัพท์ขณะขับรถ เป็นต้น นอกจากนั้น การปรับปรุงแก้ไขสภาพสิ่งแวดล้อมตามลักษณะของทาง ซึ่งเป็นแนวทางที่ใช้ของประเทศอังกฤษ เช่น การปรับปรุงสัญญาณไฟจราจร การเพิ่มแสงสว่าง ปรับปรุงทางสำหรับคนเดินเท้า การจัดช่องทางเดินรถให้เหมาะสม การปรับปรุงพื้นผิวถนน เป็นต้น

### 3. สหรัฐอเมริกาและออสเตรเลีย

การปรับปรุงแก้ไขสภาพแวดล้อมตามลักษณะของการชนเป็นแนวทางที่ใช้ของประเทศสหรัฐอเมริกาและออสเตรเลีย เป็นการพัฒนาปรับปรุงองค์ประกอบของการจราจรใน 3 ด้าน (อาจปรับปรุงเพียงด้านใดด้านหนึ่งก็ได้) หลังจากที่เกิดอุบัติเหตุนั้นมีการเกิดอุบัติเหตุจราจรขึ้น ได้แก่ การปรับปรุงด้านกายภาพ (Physical Facilities) การปรับปรุงทางวิศวกรรมจราจร (Traffic Engineering) และการปรับปรุงการควบคุมการจราจร (Traffic Control) ตัวอย่างเช่น หากมีเหตุการณ์รถชนคนเดินเท้า ต้องนำเหตุการณ์มาวิเคราะห์หาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ แล้วดำเนินปรับปรุงพื้นที่นั้นใน 3 เรื่องข้างต้น หรือเพียงเรื่องใดเรื่องหนึ่ง เช่น ติดตั้งสัญญาณไฟสำหรับคนข้าม จัดทำทางม้าลาย/สะพานลอย สร้างรั้วริมถนน หรือหากเหตุมักเกิดเฉพาะเวลากลางคืน อาจมีการเพิ่มไฟส่องสว่าง เป็นต้น

### 4. เดนมาร์ก

กระทรวงคมนาคมประเทศเดนมาร์กได้ริเริ่มแนวทางในการจัดตั้งคณะกรรมการการสืบสวนอุบัติเหตุจราจรขึ้น โดยมีเป้าหมายเพื่อรวบรวมองค์ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรและนำไปประยุกต์ใช้เพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน คณะกรรมการดังกล่าวประกอบไปด้วยสมาชิกจากกลุ่มสาขาวิชาชีพในสายงานที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์อุบัติเหตุจราจรในเชิงลึก โดยคณะกรรมการจะทำหน้าที่ตรวจสอบพฤติการณ์หรือรูปแบบของการเกิดอุบัติเหตุจราจรแต่ละกรณีอย่างละเอียดตามหลักวิชาการ เพื่อหาปัจจัยหรือสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละกรณีเพื่อนำไปวิเคราะห์เพื่อกำหนดนโยบายในการมาตรการป้องกันที่ถูกต้องและมีประสิทธิภาพที่สุดต่อไป มิใช่เพียงแค่มุ่งจะดำเนินคดีความกันตามกฎหมายแต่เพียงอย่างเดียว โดยละเอียดการนำข้อมูลมาวิเคราะห์อย่างเป็นระบบเพื่อป้องกันการสูญเสียในครั้งต่อไป

### 5. ญี่ปุ่น

ญี่ปุ่นเป็นอีกหนึ่งประเทศที่ประสบความสำเร็จในการลดการสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยรัฐบาลญี่ปุ่นได้กำหนดแนวทางในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของญี่ปุ่น ซึ่งถือเป็นโครงการใหญ่และได้รับความสนใจอย่างมากจากรัฐบาล โดยแนวทางดังกล่าวประกอบไปด้วย (White Paper on Traffic Safety in Japan, 2017)

#### 5.1 การปรับปรุงสภาพแวดล้อมการจราจรบนถนน

5.1.1 การพัฒนาในพื้นที่คนเดินให้ความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยบนถนนที่อยู่อาศัย

5.1.2 การส่งเสริมมาตรการความปลอดภัยการจราจรบนถนนสายหลัก

5.1.3 การพัฒนาพื้นที่ครอบคลุม และสภาพแวดล้อมสำหรับการปั่นจักรยาน

5.1.4 การใช้ระบบขนส่งอัจฉริยะ

5.2 การเผยแพร่และการเสริมความปลอดภัยด้านการจราจร

5.2.1 การส่งเสริมขั้นตอนและการศึกษาความปลอดภัยด้านการจราจรอย่างเป็นระบบ

5.2.2 การส่งเสริมความรู้ด้านความปลอดภัยการจราจรสำหรับผู้สูงอายุ

5.2.3 การส่งเสริมการใช้จักรยานอย่างปลอดภัย

5.3 เสริมสร้างความมั่นใจในการขับอย่างปลอดภัย (คน)

5.3.1 การส่งเสริมมาตรการสำหรับผู้สูงอายุ

5.3.2 การส่งเสริมมาตรการความปลอดภัยตามแผนความปลอดภัยของยานพาหนะธุรกิจ

5.3.3 การจัดตั้งระบบการจัดการความปลอดภัยการขนส่ง

5.4 มั่นใจมาตรการความปลอดภัยของยานพาหนะ (ยานพาหนะ)

การส่งเสริมการพัฒนาและการเผยแพร่ยานยนต์ความปลอดภัยขั้นสูง(ASV) รวมถึงเทคโนโลยีการขับขี่อัตโนมัติซึ่งมีส่วนช่วยให้เกิดความปลอดภัย

5.5 การพัฒนาระบบกู้ภัยและการแพทย์ฉุกเฉิน

5.5.1 การส่งเสริม “โครงการแพทย์เฮลิคอปเตอร์”

5.5.2 การเพิ่มแผนกดับเพลิงและระบบความร่วมมือสำหรับหน่วยงานการแพทย์

ในปี พ.ศ. 2562 รัฐบาลญี่ปุ่นให้ความสำคัญอย่างมากกับการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนภายในประเทศ(White Paper on Traffic Safety in Japan, 2018) โดยส่งเสริมให้เกิดรูปแบบการพัฒนาความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนน (Public-Private Partnership; PPP) โดยเทคโนโลยีที่ทางรัฐบาลญี่ปุ่นให้ความสนใจ อาทิเช่น ระบบช่วยการขับอย่างปลอดภัยอัจฉริยะ ระบบถนนและโครงสร้างการคมนาคมขนส่งอัจฉริยะ ระบบรถยนต์ไร้คนขับ (Driverless Cars) ระบบควบคุมการจราจรอัจฉริยะ (Intelligent Traffic Control Systems) รวมทั้ง ระบบการรับแจ้งและช่วยเหลือในเหตุ

ฉุกเฉิน (Smart Emergency Services Systems) โดยระบบนี้ได้รับเอาแนวคิดในการพัฒนาระบบ eCall ในสหภาพยุโรปมาทดลองใช้ (จะอธิบายในส่วนต่อไป)

## 6. สวีเดน

สวีเดนประสบความสำเร็จในการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน จากเมื่อประมาณ 20 ปีที่แล้ว สวีเดนมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน คนต่อประชากร 1 แสนคน แต่ปัจจุบันอยู่ที่ 0.6 คนต่อ 1 แสนคน ปัจจัยสำคัญคือรัฐบาลประสบความสำเร็จในการสร้างวัฒนธรรมในการขับอย่างปลอดภัยในสังคม เช่น การไม่ยอมรับการเมาแล้วขับ ซึ่งจะมีการปลูกฝังในสถาบันการศึกษา ตั้งแต่เด็กๆ จนเป็นเรื่องปกติในสังคม รวมทั้งการปรับปรุงทางร่วม ทางแยก วงเวียนต่างๆ ให้มีความปลอดภัยในการขับขี่มากขึ้น (สตฟาน แฮร์สเทริม, ออนไลน์, 2560)

## เทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อลดอุบัติเหตุจราจรในต่างประเทศ

การนำเทคโนโลยีหรือนวัตกรรมการบริหารจัดการใหม่ๆ มาใช้เพื่อลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนนั้น มีการถูกพูดถึงและริเริ่มนำมาใช้จริงในหลายประเทศในรอบ 10 ปีที่ผ่านมา คู่ขนานไปกับความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีของโลกที่ถูกพัฒนาอย่างก้าวกระโดดในช่วงเวลาเดียวกัน หลายงานวิจัยที่ผ่านมาต่างสรุปผลไปในแนวทางเดียวกันว่า เทคโนโลยีด้านความปลอดภัยทางถนนนั้นสามารถช่วยประเทศลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนได้จริง ไม่ว่าจะเป็นเทคโนโลยีที่ติดตั้งภายในรถ เทคโนโลยีบนถนนและโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมอื่นๆ รวมทั้งเทคโนโลยีในการช่วยเหลือหลังเกิดอุบัติเหตุ นอกจากนั้น หลายประเทศยังให้ความสำคัญกับการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจรที่คุณภาพและถูกต้องตามความเป็นจริง จึงมีการพัฒนาระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุจราจรที่ครบถ้วนและมีข้อมูลที่มีคุณภาพขึ้น เพื่อนำไปวิเคราะห์ แล้วนำไปกำหนดนโยบาย รวมทั้งนำข้อมูลเหล่านั้นไปพัฒนาต่อยอดร่วมกับเทคโนโลยีดิจิทัลอื่น ในการช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน(TSR, 2017)ต่อไปนี้เป็นตัวอย่างของประเทศที่ริเริ่มนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการบริหารจัดการการจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนที่น่าสนใจในการนำมาปรับประยุกต์ใช้ในประเทศไทยในอนาคต

### 1. สหรัฐอเมริกา

มีการใช้เทคโนโลยีมากมายในการลดอุบัติเหตุทางถนนในสหรัฐอเมริกา ทั้งนี้ขอยกตัวอย่างระบบ Kansas Criminal Justice Information System (KJIS) ของรัฐแคนซัส ซึ่งเป็นระบบกลางในการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่ครบวงจรและครอบคลุมทั้งกระบวนการให้มีประสิทธิภาพ โดยตำรวจ รวมทั้งเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในกระบวนการยุติธรรม (พนักงานอัยการ

ศาล ราชทัณฑ์ นักสังคมสงเคราะห์ และหน่วยงานภาครัฐอื่นที่เกี่ยวข้อง)สามารถบันทึก ติดตาม ตรวจสอบ และแลกเปลี่ยน (Share) ข้อมูลเกี่ยวกับความผิดที่เกี่ยวกับการขับซึ่รขณะเมาสุรา หรือสารเสพติด (Drive under the Influence; DUI) ได้ผ่านระบบฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์และระบบการสื่อสารไร้สายที่ทันสมัย สามารถทำได้ทุกที่ ทุกเวลา จากที่เคยเก็บข้อมูลในรูปแบบการด้วยมือ และเก็บแยกกันในแต่ละหน่วยงานในคดีเดียวกัน ตัวอย่างข้อมูลที่สำคัญในฐานความผิดดังกล่าว เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับความผิดอาญาและจรรยาของผู้ต้องหาแต่ละราย ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุจราจรในอดีต รวมถึงข้อมูลการจดทะเบียนรถและใบอนุญาตขับซึ่ ระบบนี้เป็นต้นแบบของการรวบรวมฐานข้อมูลของหน่วยงานในกระบวนการยุติธรรมและหน่วยงานขนส่งเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะที่เกิดจากการเมาแล้วขับในประเทศสหรัฐอเมริกาที่นำเอาเป็นแบบอย่าง(NIEM, 2015)

## 2. อังกฤษ

ที่กรุงลอนดอนประเทศอังกฤษ มีการริเริ่มใช้ระบบเทคโนโลยีคนข้ามอัจฉริยะ (Intelligent Pedestrian Crossing Technology) โดยระบบใช้เทคโนโลยี AI ในการคำนวณ หากมีคนร่อข้ามถนนมาก ระบบสามารถปรับเวลาให้คนมีเวลาข้ามถนนได้มากขึ้น หากคนร่อข้ามน้อย ก็จะปรับเวลาให้คนข้ามน้อยลงอย่างเหมาะสม ซึ่งสามารถลดการเสียชีวิตจากการข้ามถนนได้มากถึง 80 %นอกจากนั้นมีการใช้ระบบแจ้งเตือนโอกาสเสี่ยงในการชนอัตโนมัติในรถขนส่งสาธารณะในลอนดอน รวมทั้งรณรงค์ให้ติดตั้งระบบช่วยในการขับซึ่อย่างปลอดภัยในรถยนต์ส่วนบุคคลด้วย (Dedring & Mckinlay, n.d.)

## 3. นิวซีแลนด์

มีการใช้ AI ในการตรวจสอบคนขับรถสาธารณะที่มีอาการเหนื่อยล้าหรือง่วงนอน หากพบว่าคนขับมีอาการง่วงหรืออ่อนล้าจนอาจเกิดอันตราย จะส่งสัญญาณเตือนทันที (Microsoft Asia News Center, 2019)

## 4. ฟินแลนด์

ศูนย์วิจัยทางเทคนิคแห่งชาติฟินแลนด์ (VTT Technical Research Center of Finland) ได้ริเริ่มโครงการ 5G Safe Project โดยพัฒนาแนวทางในการนำเทคโนโลยีการสื่อสารระบบ 5G มาใช้ในการลดอุบัติเหตุทางถนน มีการรวบรวมข้อมูลการขับซึ่จากต่างๆ เช่น เซอร์ที่ติดตั้งกับรถ ข้อมูลจะส่งผ่านด้วยระบบ 5G ไปยังฐานข้อมูลกลางเพื่อนำไปวิเคราะห์และส่งข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการขับซึ่กลับมาให้ผู้ขับซึ่ เช่น ข้อมูลสภาพอากาศบนท้องถนนจริง การซ่อมถนน และการควบคุมรถอัตโนมัติ รัฐบาลฟินแลนด์มีแผนขยายตลาดเทคโนโลยีนี้สู่ตลาดในต่างประเทศในอนาคต (Road Traffic Technology, 2018)

## 5. ประเทศในสหภาพยุโรป

สหภาพยุโรปถือได้ว่าเป็นผู้นำด้านการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างแท้จริง ทั้งนี้เพื่อเดินไปสู่เป้าหมายในการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ศูนย์ หรือ Vision Zero สหภาพยุโรปได้ผลักดันให้ประเทศสมาชิกส่งเสริมให้ผู้ขับขี่ติดตั้งเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการขับขี่ในรถส่วนบุคคล เช่น ระบบเตือนให้คาดเข็มขัดนิรภัย (Seatbelt Reminder System) ระบบควบคุมความเร็วอัจฉริยะ (Intelligent Speed Assistance; ISCA) ระบบห้ามขับขี่ขณะมีแอลกอฮอล์เกินกว่าที่กำหนด (Alcohol Interlocks) ระบบช่วยให้ขับขี่อยู่ในเลนส์ (Lane Keep Assistance) ระบบช่วยสำหรับการเบรกกะทันหันอัตโนมัติ (Automated Emergency Braking; AEB) (ETSC, 2018)

สำหรับโครงการที่ใหญ่ที่สุดของสหภาพยุโรปในการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนคือ “โครงการ eCall” โดยระบบ eCall เป็นระบบเทคโนโลยีที่มีองค์ประกอบหลักคือเทคโนโลยี Telematics ที่ติดตั้งไว้กับรถยนต์ (built-in) ซึ่งจะทำการติดต่อเมื่อรถประสบอุบัติเหตุรุนแรง จนทำให้ผู้ลงมนิรภัยทำงาน ระบบจะทำงานโดยการโทรอัตโนมัติไปยังศูนย์รับแจ้งเหตุฉุกเฉิน (Public Safety Answering Point; PSAP) ที่ใกล้ที่สุดผ่านหมายเลขฉุกเฉินหมายเลขเดียวทั่วทั้งทวีปคือ หมายเลข 112 พร้อมส่งข้อมูลเบื้องต้นที่จำเป็นในการส่งทีมมาช่วยเหลือในเหตุฉุกเฉินเช่นนี้ได้มีประสิทธิภาพ เช่น ตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุ ความเร็วขณะชนการทำงานของระบบนิรภัยภายในรถ จำนวนคนในรถ ข้อมูลส่วนตัวบางอย่างที่จำเป็นสำหรับการช่วยเหลือเป็นต้น ทั้งนี้ผู้ขับขี่หรือคนเห็นเหตุการณ์สามารถกดปุ่มในรถเพื่อให้ระบบ eCall ทำงานได้เองเช่นกัน ไม่ต้องรอให้เกิดอุบัติเหตุระดับรุนแรงก่อน ทั้งนี้ ระบบ eCall จะเก็บข้อมูลตำแหน่งรถ (Location) เฉพาะเมื่อเกิดอุบัติเหตุรุนแรงและเก็บเฉพาะข้อมูลตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุเพื่อการขอความช่วยเหลือจากหน่วยอื่นที่เกี่ยวข้องเท่านั้น จะไม่มีการเก็บข้อมูลตำแหน่งตลอดเวลาเหมือนระบบกล่องดำสำหรับรถยนต์ (Black Box for cars) และจะส่งให้เฉพาะศูนย์ PSAP เท่านั้น เพื่อลดข้อกังวลเกี่ยวกับความเป็นส่วนตัว (Privacy)

แผนภาพที่ 2-5 : รูปแบบการทำงานของระบบ eCall (European Union)



ที่มา : European Union, 2019

หลังจากออกเป็นกฎหมายแล้วในปี 2018 กฎหมายฉบับนี้มีผลบังคับให้รถทุกคันทุกประเภทที่ผลิตในสหภาพยุโรปตั้งแต่วันที่ 31 มีนาคม 2018 ต้องมีระบบ eCall ติดตั้งมาพร้อมกับรถ (built-in) ส่วนรถยนต์ที่ลงทะเบียนหรือผลิตก่อนหน้านั้น ก็สามารถไปขอทำการติดตั้งได้ โดยผู้ขับขี่สามารถเลือกได้ว่าจะติดตั้งระบบ eCall ที่ออกแบบและดูแลโดยรัฐบาล ซึ่งไม่มีค่าใช้จ่ายใดๆ หรือจะไปเลือกใช้บริการของบริษัทเอกชนที่ให้บริการเทคโนโลยีประเภทนี้ (Third Party Service; TPS) ซึ่งได้รับการรับรองจากรัฐว่ามีมาตรฐานเดียวกันกับระบบ eCall ทั้งในเรื่องของคุณภาพและมาตรฐานทางเทคโนโลยี ซึ่งอาจมีค่าใช้จ่ายที่ต้องจ่ายให้กับผู้ให้บริการเหล่านั้นแต่แลกมาด้วยบริการอื่นๆ ที่อาจจะนอกเหนือกว่าที่ระบบ eCall กลางมีให้ หลังจากระบบ eCall มีผลบังคับใช้ทุกประเทศในสหภาพยุโรป คาดว่าจะช่วยลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนได้ถึง 40% ในเขตเมือง และ กว่า 50% ในเขตนอกเมืองทั่วสหภาพยุโรประบบนี้มีความคล้ายคลึงกับระบบ

Telematics ของบริษัท OnStars ที่ติดตั้งในรถ GM ในประเทศสหรัฐอเมริกา สำหรับแนวคิดในการติดตั้งระบบ Telematics ในลักษณะของ eCall เพื่อลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนนี้ ปัจจุบันมีการนำร่องแล้วที่ประเทศญี่ปุ่น และมีการคาดการณ์กันว่าจะเป็นมาตรฐานของการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของโลกในอนาคต (European Union, 2019)

## 6. อินเดีย

ในอินเดียมีการทำแคมเปญชื่อ “IT for Parivahan” โดยแคมเปญนี้เป็นในลักษณะของ crowd sourcing เพื่อหาแนวคิดและข้อเสนอแนะดีๆ จากประชาชนทั่วไปในการนำมาสร้างนวัตกรรมเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งได้รับแนวคิดดีมากมาย จนในที่สุดนำแนวคิดหรือไอเดียเหล่านั้นไปต่อยอดจนเกิดเป็นนวัตกรรมที่ที่ใช้งานทางถนนจริงๆ เช่น ระบบ Intelligent Speed Adaptation (ISA) ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่ติดตั้งกับรถเพื่อช่วยควบคุมความเร็วของรถไม่ให้เกินกว่าที่กฎหมายกำหนดในแต่ละเขต (Express News Service, 2018)

## 7. สวีเดน

มีการนำเทคโนโลยีที่มีลักษณะใกล้เคียงกับระบบ Intelligent Speed Adaptation (ISA) ในอินเดียมาใช้ในสวีเดนเช่นกัน นั่นคือ ระบบ Dynamic Speed Adaptation (DSA) ซึ่งเป็นระบบอัจฉริยะที่ติดตั้งมากับรถเพื่อแจ้งเตือนผู้ขับขี่ว่าควรขับที่ความเร็วไม่เกินเท่าไรในแต่ละเขตท้องที่ในประเทศ (Express News Service, 2018)

## 8. เนเธอร์แลนด์

นอกจากระบบ Dynamic Speed Adaptation (DSA) ที่มีการใช้ในเนเธอร์แลนด์แล้ว (Express News Service, 2018) เส้นเรืองแสงบนถนน (Glow-In-the-Dark Road Markings) ยังเป็นอีกหนึ่งโครงการที่น่าสนใจในโครงการใหญ่ Smart Highway ของประเทศเนเธอร์แลนด์ โครงการนี้ริเริ่มในปี 2012 โดยมีเป้าหมายคือ การออกแบบและสร้างถนนอัจฉริยะที่เหมาะสมกับการคมนาคมขนส่งในโลกอนาคต ระบบเส้นเรืองแสงบนถนน (Glow-In-the-Dark Road Markings) จะดูดซับแสงสว่างจากดวงอาทิตย์ในเวลากลางวันเพื่อเปลี่ยนเป็นพลังงานเก็บไว้ในเวลากลางคืน ซึ่งระบบนี้เป็นประโยชน์ในการลดอุบัติเหตุในเมืองที่มีผู้คนหนาแน่นหรือสภาพอากาศเปลี่ยนแปลงบ่อยหรือความมืดเป็นหนึ่งในสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ (Robarts, 2014)

แผนภาพที่ 2-6 : ตัวอย่างเส้นเรืองแสงบนถนนในเนเธอร์แลนด์



ที่มา : Roberts, 2014

## 9. เกาหลีใต้

ในประเทศเกาหลีใต้ รัฐบาลกลางริเริ่มให้รถแท็กซี่ติดตั้งระบบกล่องดำสำหรับรถยนต์ (Black Box for Cars) ในปี ค.ศ. 2008 หลังจากนั้นการติดตั้งกล่องดำในรถยนต์เป็นที่แพร่หลายอย่างรวดเร็ว โดยการผลักดันและส่งเสริมจากรัฐบาลกลาง ท้องถิ่น และบริษัทประกันกล่องดำจะทำหน้าที่คล้ายกล่องดำในเครื่องบิน ซึ่งจะเก็บข้อมูลทุกอย่างในการขับขี่ของรถ รวมทั้งข้อมูล GPS และวิดีโอต่างๆ ขณะขับขี่ ข้อมูลที่เก็บในกล่องดำนี้เป็นประโยชน์อย่างมากในการนำไปวิเคราะห์เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศ เนื่องจากหากมีการเกิดอุบัติเหตุ กล่องดำจะบันทึกเวลาที่เกิดเหตุการณ์การชนสภาพบริเวณที่เกิดเหตุ ความเร็วก่อนเกิดเหตุ รวมทั้งการบันทึกวิดีโอและเสียงต่างๆ ซึ่งที่ผ่านมาการสืบสวนข้อเท็จจริงของอุบัติเหตุจราจรจะตั้งอยู่บนพื้นฐานของคำให้การของผู้ขับขี่และพยาน รอยการชน สภาพรถ/สภาพความเสียหาย ภาพจากกล้อง CCTV สาธารณะ หรือหลักฐานอื่นๆ เท่านั้น ซึ่งอาจมีความคลาดเคลื่อนจากข้อเท็จจริงได้รัฐบาลเกาหลีใต้ให้ความสำคัญกับเรื่องนี้มาก และให้แรงจูงใจทางภาษีแก่ผู้ติดตั้งกล่องดำนี้ หากใครติดตั้งกล่องดำในรถจะได้ส่วนลดประกันภัยอุบัติเหตุชั้นหนึ่ง (Premium) 5-10 % (Sung, 2015)

## 10. ออสเตรเลีย

รัฐนิวเซาท์เวลส์ ประเทศออสเตรเลีย มีการสนับสนุนจากภาครัฐให้ผู้ขับขี่ติดตั้งเทคโนโลยีที่ช่วยให้การขับขี่มีความปลอดภัยขึ้น ดังนี้ (Transport for NSW, n.d.)



10.1 ระบบแจ้งเตือนเพื่อการขับอย่างปลอดภัย (Safety Alert for Drivers): เป็นเทคโนโลยีประเภท Cooperative Intelligent Transportation (C-ITS) ที่ติดตั้งกับรถทำให้รถสามารถสื่อสารกับรถคันหนึ่งและโครงสร้างพื้นฐานทางถนนอื่นๆ เช่น สัญญาณไฟจราจร ป้ายจราจร ต่างๆ ได้ นอกจากนั้น รถสามารถรับการแจ้งเตือนเกี่ยวกับภัยอันตรายทางถนนบนเส้นทาง หรือข้อมูลเกี่ยวกับสัญญาณไฟจราจรบนเส้นทางที่กำลังเดินทาง

10.2 ระบบป้องกันการชน (Collision avoidance technology systems) – ใช้ระบบเซ็นเซอร์ของรถในการเก็บข้อมูลแล้วนำมาวิเคราะห์ เพื่อรายงานคนขับให้ทราบเกี่ยวกับสภาพสิ่งแวดล้อมรอบรถขณะขับ ซึ่งรวมทั้งโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุหรือภัยอันตรายต่างๆ เช่น อุบัติเหตุข้างหน้า คนข้าม, คนขับจักรยาน การเปลี่ยนเลนส์แบบผิดปกติ (ป้องกันการหลับใน) ลักษณะการขับของรถคันข้างหน้า พบว่าหากติดตั้งจะสามารถช่วยลดโอกาสในการเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรได้ถึง 30% และลดโอกาสบาดเจ็บได้ถึง 40% นอกจากนั้นหากระบบทำงานร่วมกับระบบเบรกอัตโนมัติจะสามารถช่วยลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุได้กว่า 38%

10.3 ป้ายจราจรอัจฉริยะ (Smart Signs): เนื่องจากบางแยกมีการเกิดอุบัติเหตุระหว่างรถบรรทุกชุกกับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ที่สัญจรปกติเป็นประจำ เนื่องจากสภาพในบางครั้งที่มีหมอกหนา ทำให้รถทั่วไปมองไม่เห็นรถบรรทุก ป้ายอัจฉริยะนี้จะมีการติดตั้งเครื่องเซ็นเซอร์ไว้ที่บริเวณแยก หากมีรถบรรทุกขนาดใหญ่มาจะบันทึกประเภทและขนาดของรถไว้ แล้วเซ็นเซอร์จะส่งสัญญาณมาที่ป้ายอัจฉริยะเพื่อแจ้งเตือนประเภทและขนาดของรถบรรทุกที่กำลังมาถึงแยก โดยมีการแจ้งเตือนรถคันอื่นก่อนถึงแยกประมาณ 500 เมตร เพื่อให้ทราบและระวัง

10.4 Intelligent Speed Adaptation (ISA): เป็นเครื่องที่ติดตั้งกับรถเพื่อเตือนให้คนขับขับรถไม่เกินระดับความเร็วที่กำหนดไว้ในแต่ละเขต ซึ่งระบบจะใช้สัญญาณ GPS เพื่อตรวจสอบกับฐานข้อมูลเกี่ยวกับกำหนดความเร็วในแต่ละเขตทั่วประเทศ เริ่มทดลองใช้ตั้งแต่ปี 2010 ซึ่งจากการเก็บข้อมูลและการวิเคราะห์ทางคณิตศาสตร์ของทีมนักวิจัย พบว่าหากรถทุกคันในออสเตรเลียติดระบบนี้ จะสามารถช่วยลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรได้กว่า 20% ทั่วประเทศ

## งานวิจัยบทความและเอกสารอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

### 1. ภาพรวมสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย

ระหว่างปี พ.ศ.2554 – 2558 พบว่าจำนวนการเกิดอุบัติเหตุมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี แต่จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตลดลง โดยอัตราการเสียชีวิตสูงเป็นอันดับ 1 ของเอเชีย และอันดับ 2 ของโลก คิดเป็นอัตรา 36.2 คนต่อประชากร 1 แสนคน จังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตมากที่สุดอยู่ในพื้นที่ภาคตะวันออก ได้แก่ จังหวัดระยอง สระแก้ว ชลบุรี จันทบุรี นครนายก และปราจีนบุรี

(PPTV Online, ออนไลน์, 2560)ทั้งนี้ในเชิงเศรษฐศาสตร์ พบว่า ผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มวัยรุ่นและคนทำงาน อายุระหว่าง 19 – 25 ปี ซึ่งส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ หากลดอัตราการบาดเจ็บทางถนนในปัจจุบันให้เหลือครึ่งหนึ่ง จะสามารถแปลงเป็นรายได้ต่อหัวประชากรเฉลี่ยที่สูงขึ้นถึง 22 % ในระยะเวลา 24 ปี (ดิพาน ชูส, ออนไลน์, 2561)

## 2. สาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย

สาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุส่วนมากมาจากพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่เองกว่า 90 % ได้แก่ พฤติกรรมการขับด้วยความเร็ว และการเมาแล้วขับ สำหรับยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่

2.1 รถจักรยานยนต์(36.5 %)

2.2 รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (30.54 %)

2.3 รถปิกอัพ (17.13 %)

หากให้จำแนกสาเหตุสำคัญทั้งหมดในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย สามารถจำแนกได้ ดังนี้

ตารางที่ 2-2 : สาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย

สาเหตุ	รายละเอียด
1. ผู้ขับขี่	1. พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ เช่น ขับเร็ว เมาแล้วขับ 2. ไม่พร้อมในการขับขี่ เช่น ง่วง เครียด เมาสุรา 3. ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร 4. ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ 5.ทัศนคติที่ยังมองว่าความปลอดภัยทางถนนเป็นหน้าที่ของรัฐเพียงฝ่ายเดียว 6. ยังไม่มีวัฒนธรรมร่วมกันเกี่ยวกับการสร้างความปลอดภัยทางถนน

ตารางที่ 2-2 : สาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย(ต่อ)

สาเหตุ	รายละเอียด
2. โครงสร้างถนนและสิ่งแวดล้อม	1. การชำรุดของถนน 2. การออกแบบถนนที่เสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ 3. แสงสว่างไม่เพียงพอ
3. ยานพาหนะ	สภาพรถไม่มีความพร้อมในการขับขี่อย่างปลอดภัย

ที่มา : สำนักงานการจราจรและขนส่ง, 2562

นอกจากนั้น มูลนิธิไทยโรดส์ (2559) ได้ทำการศึกษาการรับรู้ ทัศนคติ ความคิด ความเชื่อของผู้ใช้รถใช้ถนน โดยใช้กลุ่มตัวอย่างที่จังหวัดเชียงใหม่เพื่อวิเคราะห์หาสิ่งที่เป็นปัจจัยเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนน พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตนอกเมืองยอมรับพฤติกรรมเมาแล้วขับมากกว่าผู้ขับขี่ในเขตเมือง อาจเนื่องมาจากวัฒนธรรมการดื่มสุราในหลายวาระโอกาสในท้องถิ่นที่ถือเป็นเรื่องปกติธรรมดา นอกจากนี้ผู้ขับขี่ในชนบทมีแนวโน้มที่จะละเลยการสวมหมวกนิรภัย และการคาดเข็มขัดนิรภัยมากกว่าคนในเมือง หากปฏิบัติเพื่อหลบเลี่ยงการจับกุมของเจ้าหน้าที่ผู้ขับขี่รถในเมืองมีแนวโน้มที่จะยอมรับความเสี่ยงในการขับขี่เพื่อแลกกับการไปถึงที่หมายได้เร็วขึ้น โดยความเสี่ยงดังกล่าวได้ถูกวิเคราะห์ด้วยตัวเองแล้วว่าจะไม่ทำให้เกิดอุบัติเหตุรุนแรง เช่น การขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด การไม่ให้สัญญาณไฟในการเปลี่ยนช่องทางเดินรถ สะท้อนให้เห็นถึงความกดดันทางสังคมที่มีความบังคับให้ต้องเร่งรีบมากกว่าคนในชนบท

### 3. ปัญหาและอุปสรรคในการลดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย

สิริวุธ เวตราสโก ได้ชี้ให้เห็นปัญหาที่เป็นอุปสรรคในการนำนโยบายเรื่องความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยไปสู่การปฏิบัติที่มีประสิทธิภาพในช่วงเวลาที่ผ่านมา (วอยซ์ออนไลน์, ออนไลน์, 2561) ดังนี้

- 3.1 ไทยมีโครงสร้างและกลไกอยู่แล้ว แต่ยังไม่สามารถทำงานได้อย่างเต็มที่
- 3.2 ข้อจำกัดในเชิงวิชาการเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน (Road Safety)
- 3.3 กฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนขอบไทยล้าสมัย ควรมีการทบทวนเพื่อปรับปรุง ส่วนที่ดีอยู่แล้ว เช่น การจำกัดความเร็ว การให้สวมหมวกนิรภัย การคาดเข็มขัดนิรภัย และกฎหมายเมาแล้วขับ แต่ยังไม่สามารถบังคับใช้ได้มีประสิทธิภาพ ไม่มีผลในการยับยั้งหรือเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่

นอกจากนั้น รัตนวดี เหมนิธิ วินเทอร์ ชี้ให้เห็นว่าการบังคับใช้กฎหมายจราจรในไทยยังล้มเหลว ไม่จริงจัง และต่อเนื่อง จะเข้มข้นเฉพาะช่วงเทศกาล ไม่ใช่ทุกช่วงเวลาของปี ทำให้คนยังไม่ตระหนักของความสำคัญของการเคารพกฎหมายจราจรจนเป็นเรื่องปกติเหมือนในหลายๆ ประเทศ

### 4. ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาลดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย

สิริวุธ เวตราสโกเสนอแนวทางการแก้ไข (วอยซ์ออนไลน์, ออนไลน์, 2561) ดังนี้

4.1 จัดตั้งหน่วยงานเฉพาะภายใต้สำนักนายกรัฐมนตรี โดยให้มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบเต็มที่โดยตรงในเรื่องนี้

4.2 ปรับปรุงกฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนน

4.3 ผลักดันให้วาระความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระสำคัญในทางการเมือง

สุเมธ องกิตติกุล (วอยซ์ออนไลน์, ออนไลน์, 2561) เสนอให้มีการพัฒนาเพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนนในไทย ดังนี้

1.เพิ่มสิทธิประโยชน์ทางภาษีให้กับผู้ขับขี่ที่ติดตั้งอุปกรณ์หรือระบบที่ทำให้ขับขี่อย่างปลอดภัยขึ้น

2.รัฐบาลหรือนักการเมืองรุ่นใหม่ต้องสื่อสารทำประชาชนให้เข้าใจร่วมกันว่าความปลอดภัยทางถนนเป็นสิ่งที่จำเป็นที่ต้องรับผิดชอบร่วมกัน อาจต้องยอมเสียสละความสะดวกสบายบางอย่าง เพื่อให้ทุกคนในสังคมมีความปลอดภัยสูงขึ้น

3.รัฐบาลต้องลงทุนกับการสื่อสารทำความเข้าใจและให้ความรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนนกับประชาชนมากขึ้นผ่านช่องทางการสื่อสารต่างๆ ที่มีมากมายในปัจจุบัน

4.ผลักดันให้เป็นประเด็นนโยบายทางการเมืองที่สำคัญในสังคม

รัตนวดี เหมนิธิ วินเทอร์เสนอให้มีพัฒนาเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนน ดังนี้

1.มีการบรรจุวิชาเรียนเรื่องความปลอดภัยทางถนนในหลักสูตรการเรียนการสอนในโรงเรียนของไทยตั้งแต่เด็กๆ ให้เกิดเป็นวัฒนธรรมใหม่ที่ถูกสร้างขึ้นในเด็กรุ่นใหม่

2.รัฐร่วมกับภาคประชาสังคมเข้าไปให้ความรู้และช่วยเหลือผู้มีรายได้น้อยและขับขี่รถจักรยานยนต์ในการสัญจรไปมาให้มีการขับขี่ที่ปลอดภัยขึ้น เพราะคนกลุ่มนี้เป็นผู้ที่ประสบอุบัติเหตุทางถนนสูงสุดในไทย

วิทยา ขาดิบัญชาชัย เสนอให้รัฐบาลจริงจังในการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนบริเวณไหล่ทางในเวลากลางคืน ซึ่งในปี 2561 มีผู้เสียชีวิตจากสาเหตุนี้กว่า 6,000 ราย ด้วยมีการจัดที่นอนพักของรถบรรทุกทางไกลให้เป็นหลักแหล่ง บังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด และให้ผู้ประกอบการรถบรรทุกมีส่วนในการรับผิดชอบด้วย (วิทยา ขาดิบัญชาชัย, ออนไลน์, 2562)

นอกจากนั้น ยังมีประเด็นอื่นๆ ที่ผู้เชี่ยวชาญได้เสนอเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย (อ้างอิงใน อรพรรณ จันทรวงศ์ไพศาล, ออนไลน์, 560) ดังนี้

1.การพัฒนาทรัพยากรบุคคลของหน่วยงานภาครัฐ

2.บังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังควบคู่ไปกับการสร้างความตระหนัก การให้ความรู้ โดยเฉพาะพฤติกรรมเสี่ยงที่เป็นสาเหตุหลักในการเกิดอุบัติเหตุในประเทศไทย ได้แก่ ความเร็วมาแล้วขับ และการไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย

3.สร้างวัฒนธรรมการขับชื้ออย่างปลอดภัยให้เกิดขึ้นให้ได้เหมือนในต่างประเทศ  
ลงทุนกับคนรุ่นใหม่

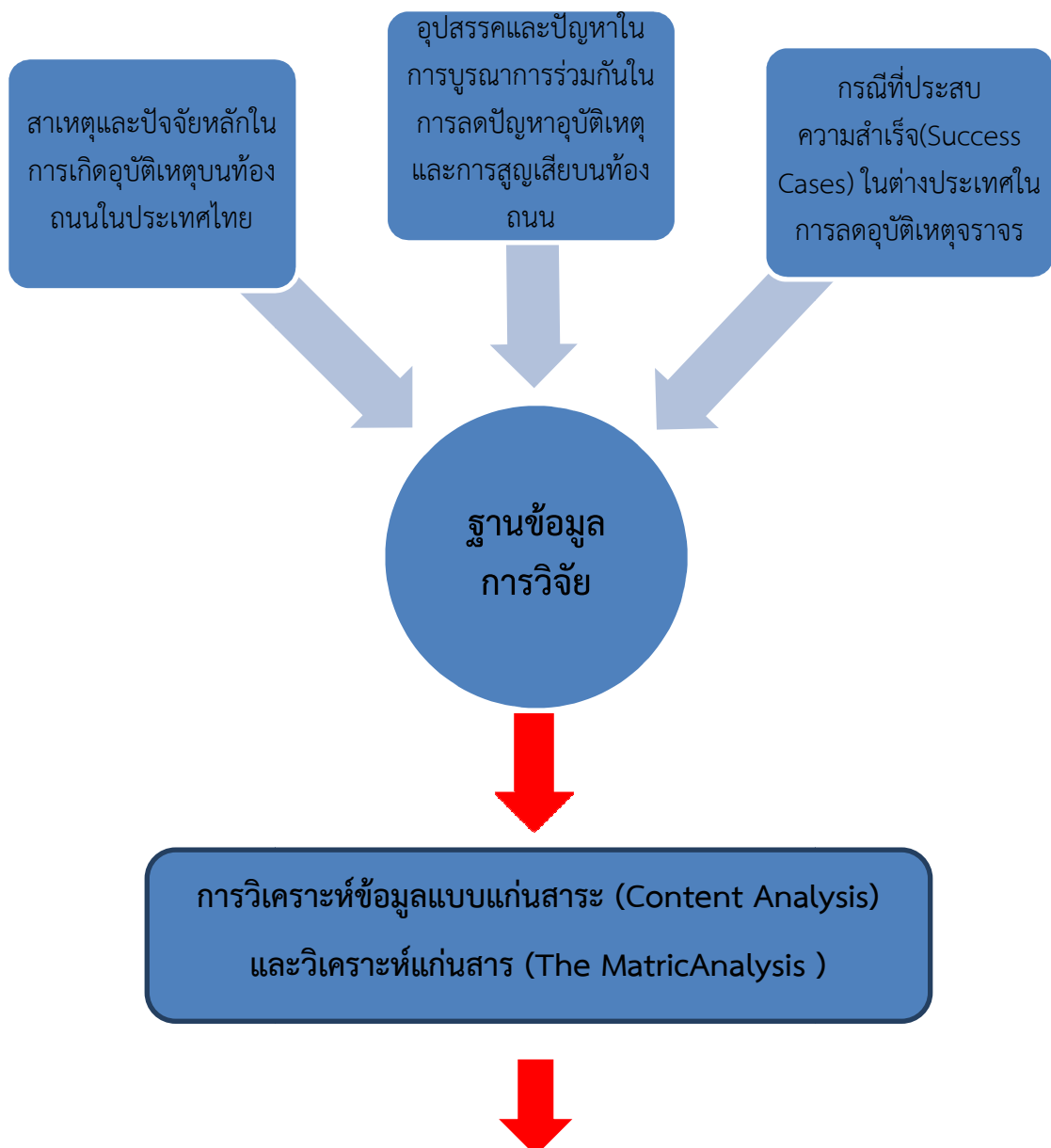
4.จัดสรรงบประมาณเพียงพอและทั่วถึงกับภารกิจหน้าที่และเป้าหมาย

5.รัฐบาลกลางควรให้ความสำคัญอย่างจริงจัง

6.พัฒนาศักยภาพของหน่วยงานกลางที่ทำหน้าที่ประสานงาน

7.สร้างระบบติดตามและประเมินผลที่มีคุณภาพ

### กรอบแนวคิดของการวิจัย



## สรุปข้อเสนอแนะและมาตรการที่เหมาะสม

### สรุป

จากรายงานและสถิติต่างๆ จะเห็นว่า อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญเร่งด่วนของประเทศที่รัฐบาลและประชาชนทุกคนต้องช่วยกันแก้ไข โดยรัฐบาลต้องเป็นเสาหลักที่แข็งแกร่งในการจัดการกับปัญหานี้เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของคนไทย จากการศึกษาที่ผ่านมาพบว่า สาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทย คือ สาเหตุจากผู้ขับขี่เอง ไม่ว่าจะเป็นพฤติกรรม การขับซ่ออันตราย เช่น การขับเร็ว ขับรถขณะเมาสุรา เป็นต้น หรือบรรทัดฐานในการอยู่ร่วมกันในสังคมที่ยังยอมรับกับพฤติกรรมที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ฉะนั้นสิ่งเร่งด่วนที่รัฐบาลควรเริ่มทำเสียแต่ตอนนี้คือ การเริ่มสร้างวัฒนธรรมในการขับซ่ออย่างปลอดภัยทางถนน ที่หน้าทีในการทำให้การจราจรปลอดภัยเป็นหน้าที่ร่วมกันของคนทุกคนในสังคม ให้สิ่งเหล่านี้เป็นค่านิยมใหม่ในสังคมไทย

## บทที่ 3

# สภาพปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนในกรุงเทพมหานคร

## ปัญหาและสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุบนถนน

### 1. ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับกรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานคร เป็นเมืองหลวงและนครที่มีประชากรมากที่สุดของประเทศไทย เป็นศูนย์กลางการปกครอง การศึกษา การคมนาคมขนส่ง การเงินการธนาคาร การพาณิชย์ การสื่อสารและความเจริญของประเทศ เป็นเมืองที่มีชื่อเสียงที่สุดในโลก ตั้งอยู่บนสามเหลี่ยมปากแม่น้ำเจ้าพระยามีแม่น้ำเจ้าพระยาไหลผ่านและแบ่งเมืองออกเป็น 2 ฝั่ง คือ ฝั่งพระนครและ ฝั่งธนบุรี กรุงเทพมหานครมีพื้นที่ทั้งหมด 1,568.737 ตารางกิโลเมตร มีประชากรตามทะเบียนราษฎรกว่า 5 ล้านคน ทำให้กรุงเทพมหานครเป็นเอกนคร (Primate City) มีผู้กล่าวว่า กรุงเทพมหานครเป็นเอกนคร เพราะมีประชากรมาก เป็นอันดับ 2 ถึง 40 เท่า จึงเรียกว่า “เอกนครที่สุดในโลก”

มหาวิทยาลัยลัฟเบอระ (Loughborough University) จัดกรุงเทพมหานครว่าเป็นนครโลกระดับแอลฟาโลกกรุงเทพมหานครยังเป็นเมืองที่มีดีกรีฟ้ามากที่สุดเป็นอันดับที่ 7 ของโลกมีสถานที่ท่องเที่ยวหลายแห่ง เช่น พระบรมมหาราชวัง พระที่นั่งวิมานเมฆ วัดต่าง ๆ นอกจากนี้ยังมีแหล่งจับจ่ายใช้สอยและค้าขายที่สำคัญซึ่งดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติมากมาย โดยใน ปี พ.ศ. 2555 องค์การการท่องเที่ยวโลก (UNWTO) ได้จัดอันดับกรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่มีคนเดินทางเข้าเป็นอันดับที่ 10 ของโลกและเป็นอันดับที่ 2 ของเอเชีย โดยมีคนเดินทางมากกว่า 26.5 ล้านคนนอกจากนี้จากการจัดอันดับการใช้จ่ายผ่านบัตรเครดิตมาสเตอร์การ์ด ประจำปี พ.ศ. 2557 กรุงเทพมหานครมีการใช้จ่ายผ่านบัตรเครดิตของนักท่องเที่ยวถึง 16.42 ล้านดอลลาร์ เป็นอันดับที่ 2 ของโลก รองจากกรุงลอนดอน สหราชอาณาจักร เท่านั้น ซึ่งจะเห็นได้ว่า กรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่ต้องรองรับการใช้ชีวิตของคนเป็นจำนวนมากติดอันดับโลก อันเป็นหนึ่งในสาเหตุสำคัญของปัญหาการจราจรที่ยังไม่เคยได้รับการแก้ไขอย่างเป็นรูปธรรมและมีประสิทธิภาพจนถึงปัจจุบัน

### 2. กรุงเทพมหานครกับการพัฒนาไปสู่มหานครอัจฉริยะ (Smart City)

เมืองอัจฉริยะ หรือสมาร์ท ซิตี้ (Smart City) เป็นรูปแบบความคิดในการการพัฒนาเมืองยุคใหม่ในศตวรรษที่ 21 โดยการนำเทคโนโลยีดิจิทัลเข้ามาปรับใช้ให้เมืองมีความน่าอยู่มากขึ้น เชื่อมโยงให้คุณภาพชีวิตของประชาชนดีขึ้น มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน บริการสาธารณะที่เข้าถึง

ได้ง่าย สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ขณะเดียวกันก็ช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ลดการใช้พลังงานของเมือง และทำให้เศรษฐกิจเติบโตควบคู่กันไป

หลักการและเหตุผลการเป็น “เมืองอัจฉริยะ(Smart City)” จากจำนวนประชากรโลกที่มีจำนวน 7,400 ล้านคน และคาดว่าจะเพิ่มเป็น 9,600 ล้านคนในปี พ.ศ.2593 โดย 2 ใน 3 หรือประมาณกว่า 6,400 ล้านคนจะอาศัยอยู่ในชุมชนเมือง ทำให้เมืองมีขนาดใหญ่และซับซ้อนมากขึ้น ในขณะที่ทรัพยากรจำกัดและก่อให้เกิดปัญหา จึงมีความจำเป็นในการส่งเสริมให้ชุมชนเมืองมีระบบการขนส่งและการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพ มีสุขภาพอนามัยที่ดี มีคุณภาพชีวิตที่ดีภายใต้สิ่งแวดล้อมที่มีคุณภาพ สะดวก สะอาด ปลอดภัย รองรับสังคมในอนาคต

รัฐบาลไทยมีกำหนดยุทธศาสตร์และนโยบายที่จะพัฒนากรุงเทพมหานครให้เป็นมหานครอัจฉริยะเหมือนกับเมืองอื่นๆ เช่นกัน โดยมีแผนพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อให้เป็นเมืองอัจฉริยะโครงการริเริ่มในการพัฒนากรุงเทพมหานครให้เป็นเมืองอัจฉริยะเช่น Wi-Fi ในพื้นที่สาธารณะ กล้องวงจรปิด (CCTV จำนวนกว่า 50,000 ตัว)ที่เชื่อมโยงข้อมูลกับเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อรักษาความปลอดภัย พัฒนาระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะ รวมทั้งการส่งเสริมการใช้จักรยานในการสัญจรในกรุงเทพมหานคร

กรมการวิสามัญศึกษาแนวทางการพัฒนาให้กรุงเทพมหานครเป็นเมืองอัจฉริยะ (Smart City) ได้เสนอแนวทางในการพัฒนากรุงเทพมหานครให้เป็นมหานครอัจฉริยะ(Smart City) ตามนโยบายของรัฐบาลไว้ทั้งหมด 6 ด้าน ได้แก่

1. ด้านสิ่งแวดล้อมอัจฉริยะ (Smart Environment)
2. ด้านระบบการคมนาคมและขนส่งอัจฉริยะ (Smart Mobility)
3. ด้านประชากรอัจฉริยะ (Smart People)
4. ด้านการบริหารภาครัฐอัจฉริยะ (Smart Governance)
5. ด้านระบบความปลอดภัยอัจฉริยะ (Smart Safety)
6. ด้านเศรษฐกิจอัจฉริยะ (Smart Economy)

ตามยุทธศาสตร์การพัฒนากรุงเทพมหานครไปสู่การเป็นมหานครอัจฉริยะ (SmartCity) นั้น จะเห็นได้ว่าทั้ง 6 ด้านมีส่วนสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของกรุงเทพมหานครทั้งสิ้น โดยมีมิติของการพัฒนาระบบความปลอดภัยอัจฉริยะ (Smart Safety) และระบบการคมนาคมและขนส่งอัจฉริยะ(Smart Mobility)จะเป็นส่วนหลักที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการลดอุบัติเหตุทางถนน แต่การส่งสภาวะแวดล้อมที่ปลอดภัย น่าอยู่อาศัย และไม่เร่งรีบจนเกินไป การให้ความรู้ประชาชนให้มีความตระหนักต่อพฤติกรรม การขับขี่ของตนเองที่อาจเกิดอันตรายแก่ส่วนร่วม การบริหารงานภาครัฐแนวใหม่ที่รวดเร็ว กระชับ และบูรณาการอย่างเป็นระบบ รวมถึงการพัฒนาระบบเศรษฐกิจของเมืองที่ทำให้ผู้อยู่อาศัยสามารถมีชีวิตรความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น ล้วนเป็นส่วน



เสริมที่สำคัญไม่ยิ่งหย่อนไปกว่ากันในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนในกรุงเทพมหานคร  
ตามแนวทางการพัฒนาเมืองไปสู่มหานครอัจฉริยะในอนาคต

### 3. สภาพปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร

จากข้อมูลของกรมการขนส่งทางบกพบว่า ณ วันที่ 31 มกราคม 2559 จำนวนรถ  
ที่จดทะเบียนสะสมในเขตกรุงเทพมหานครมีมากถึง 9,060,715 คัน หากเปรียบเทียบกับพื้นที่  
ถนนของกรุงเทพมหานครซึ่งรองรับรถยนต์ได้ประมาณ 2 ล้านคันนั้น จะเห็นว่าจำนวนรถในกรุงเทพฯ  
เกินกว่าที่พื้นที่ถนนของเมืองจะรองรับได้ถึง 4.5 เท่า ซึ่งปัจจัยนี้ถือเป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญของ  
ปัญหาการติดและอุบัติเหตุจราจรในกรุงเทพมหานคร

ตารางที่3-1: แสดงจำนวนรถที่จดทะเบียนสะสมในเขตกรุงเทพมหานคร ณ วันที่ 31 มกราคม 2559

ประเภทรถ	จำนวน(คัน)
ก. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์	8,882,223
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน Sedan (Not more than 7 Pass.)	3,821,526
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน Microbus & Passenger Van	214,265
รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล Van & Pick Up	1,246,620
รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล Motortricycle	832
รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด Interprovincial Taxi	-
รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน Urban Taxi	99,579
รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง Fixed Route Taxi	2,468
รถยนต์รับจ้างสามล้อ Motortricycle Taxi (Tuk Tuk)	9,020
รถยนต์บริการธุรกิจ Hotel Taxi	711
รถยนต์บริการทัศนาจร Tour Taxi	1,388
รถยนต์บริการให้เช่า Car For Hire	58
รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล Motorcycle	3,300,135
รถแทรกเตอร์ Tractor	88,572
รถบดถนน Road Roller	3,495
รถใช้งานเกษตรกรรม Farm Vehicle	6
รถพ่วง Automobile Trailer	2,056
รถจักรยานยนต์สาธารณะ Public Motorcycle	91,492
ข. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก	178,492
รวมรถโดยสาร Bus : Total	42,734
แยกเป็น - ประจำทาง Fixed Route Bus	24,487
- ไม่ประจำทาง Non Fixed Route Bus	15,186
- ส่วนบุคคล Private Bus	3,061
รวมรถบรรทุก Truck : Total	135,758
แยกเป็น - ไม่ประจำทาง Non Fixed Route Truck	71,752
- ส่วนบุคคล Private Truck	64,006
โดยรถขนาดเล็ก Small Rural Bus	-
รวมทั้งสิ้น	9,060,715

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก, 2559

นอกจากนี้ บรรษัทการกระจายเสียงแห่งอังกฤษเคยระบุไว้เมื่อ พ.ศ. 2555 ว่ากรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงที่มีการจราจรทางถนนหนาแน่นที่สุดในโลก (ชันฆ กิตต์นิธิ, 2557 อ้างอิงใน ดร.ณิ ศริมณีรัตน์, 2558)ทำให้กรุงเทพมหานครประสบปัญหาในการบริหารจัดการจราจรและการลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดกว่าทศวรรษที่ผ่านมา ประกอบกับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและเมือง การบริหารจัดการภาครัฐที่มีลักษณะรวมศูนย์ (Centralization) การย้ายถิ่นฐานของประชากรต่างจังหวัดเข้ามาในกรุงเทพมหานครเพื่อเข้ามาหาโอกาสในการดำรงชีวิตที่ดีกว่า ระบบการขนส่งสาธารณะและโครงข่ายถนนไม่เพียงพอและไม่มีคุณภาพ ระบบเศรษฐกิจ

ที่พึ่งพาการท่องเที่ยวจากนักท่องเที่ยวต่างชาติ การเข้าสู่ประชาคมอาเซียนอย่างเต็มตัว และการขาดวินัยการจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนนเอง ล้วนทำให้ปัญหาด้านการจราจรของกรุงเทพมหานครยังไม่มีแนวโน้มที่จะลดลงหรือถูกแก้ไขให้ดีขึ้นได้ในเร็ววันนี้

#### 4. สภาพปัญหาอุบัติเหตุจราจรในกรุงเทพมหานคร

ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุในกรุงเทพมหานครระหว่างปี 2554 – 2558 จากศูนย์รับแจ้งเหตุปริชทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด พบว่า จากจำนวน 50 เขตในกรุงเทพมหานคร มีจำนวนกว่า 25 เขต คิดเป็นครึ่งหนึ่งที่แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น และไม่มีแนวโน้มจะลดลง ซึ่งรายชื่อของทั้ง 25 เขต มีดังต่อไปนี้

- 4.1 คลองเตย
- 4.2 ดินแดน
- 4.3 ดุสิต
- 4.4 ตลิ่งชัน
- 4.5 ทวีวัฒนา
- 4.6 พุ่่งครุ
- 4.7 บางกะปิ
- 4.8 บางเขน
- 4.9 บางคอแหลม
- 4.10 บางนา
- 4.11บางรัก
- 4.12พระโขนง
- 4.13มีนบุรี
- 4.14ราชเทวี
- 4.15 ลาดพร้าว
- 4.16วังทองหลาง
- 4.17วัฒนา
- 4.18 สะพานสูง
- 4.19 สัมพันธวงศ์
- 4.20 สายไหม
- 4.21หนองแขม
- 4.22หนองจอก
- 4.23ห้วยขวาง

## 4.24พญาไท

## 4.25บางบอน

จากข้อมูลของศูนย์รับแจ้งเหตุปริศาทกกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด จนถึงปี พ.ศ. 2558 ปรากฏว่าเขตบางบอนมีการเกิดอุบัติเหตุสุดในกรุงเทพมหานคร รองลงมาคือ เขตทุ่งครุ และเขตสายไหม ตามลำดับแต่ในปี พ.ศ. 2561 พบว่า 5 เขตที่มีการเกิดอุบัติเหตุจราจรมากที่สุดได้แก่ ลาดกระบัง บางขุนเทียน หนองจอก ประเวศ และมีนบุรี ตามลำดับ (จิตติมา สุวัทธิ, ออนไลน์, 2561) นอกจากนี้ รายงานจากกระทรวงคมนาคมพบว่า 3 เส้นทางในประเทศไทยที่มีการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุดเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อกับกรุงเทพมหานครผ่านเขตปริมณฑลออกไปสู่จังหวัดต่างๆ (กระทรวงคมนาคม, 2559 : 13) ได้แก่

- 1.ทางหลวงหมายเลข 338 ถนนอรุณอมรินทร์ – พุทธมณฑลสาย 4 (กรุงเทพมหานคร)
2. ต่างระดับรังสิต - วัดนาบุญ (ปทุมธานี)
3. ทางหลวงหมายเลข 1 สนามกีฬาธูปะเตมีย์ – ต่างระดับคลองหลวง (ปทุมธานี)

## อุปสรรคในการบูรณาการร่วมกันของหน่วยงาน

### 1. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการบริหารจัดการเพื่อลดอุบัติเหตุจราจร

ในกรุงเทพมหานคร มีหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการจัดการเพื่อลดอุบัติเหตุจราจร 3 หน่วยงาน ได้แก่ กรุงเทพมหานคร กรมการขนส่งทางบก และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งทั้ง 3 หน่วยงานมีหน้าที่โดยตรงในการบูรณาการกันเพื่อนำแนวทางและนโยบายของรัฐบาลโดย “ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.)” ไปสู่การปฏิบัติ เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน” ซึ่ง คณะกรรมการ ศปถ. ได้กำหนดเมื่อปี พ.ศ. 2553 ให้ปี พ.ศ. 2554 – 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย โดยเป้าหมายที่ถูกกำหนดเป็นรูปธรรมคือ สามารถลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรให้ได้ครึ่งหนึ่งหรือต่ำกว่า 10 คนต่อประชากร 100,000 คน

### 2. มาตรการการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนของกรุงเทพมหานคร

2.1 แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนและแผนปฏิบัติการเพื่อรองรับแผนแม่บทและแผนทศวรรษความปลอดภัยทางถนนในการลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก

จนถึงปัจจุบัน ผลการปฏิบัติตามแผนดังกล่าวพบว่ยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร กล่าวคือ ยังไม่สามารถลดการเกิดอุบัติเหตุจราจรในกรุงเทพมหานครได้ตามเป้าหมายที่กำหนด

ไว้จากข้อมูลของศูนย์รับแจ้งเหตุบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด พบว่าระหว่างปี 2554 – 2558 แนวโน้มของผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในกรุงเทพมหานครยังมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้น

ตารางที่ 3-2 : แสดงวิวัฒนาการของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 1-3

ฉบับที่ 1 ช่วงปี 2548-2551	ฉบับที่ 2 ช่วงปี 2552 -2555	ฉบับที่ 3 ช่วงปี 2556-2559
วิสัยทัศน์ “เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้นโดยยกระดับความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยสู่มาตรฐานสากล”	วิสัยทัศน์ “บนถนน ทุกชีวิตปลอดภัยตามมาตรฐานสากล”	วิสัยทัศน์ “ร่วมกันสร้างการสัญจรที่ปลอดภัยตามมาตรฐานสากล”
ยุทธศาสตร์หลัก 5 ยุทธศาสตร์ 1.การบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) 2.ด้านวิศวกรรม (Engineering) 3.การให้ความรู้ (Education) 4.การบริการการแพทย์ฉุกเฉิน EMS (Emergency Medical Service System ) 5.การประเมินผลและสารสนเทศ (Evaluation and Information)	ยุทธศาสตร์หลัก 6 ยุทธศาสตร์ 1.การปรับนโยบายให้เป็นนโยบายเร่งด่วนระดับชาติ 2.การสร้างเสถียรภาพในการแก้ไขปัญหาอย่างยั่งยืน 3.การทำแผนนิติบัญญัติ 4.การป้องกันและแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนนในส่วนกลาง 5.การป้องกันและแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนนในภูมิภาคและท้องถิ่น 6.วิจัย พัฒนา และติดตามประเมินผลด้านความปลอดภัยทางถนน	ยุทธศาสตร์ 4 ยุทธศาสตร์ 1.พัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนสู่ระดับสากล 2.การเสริมสร้างความปลอดภัยแบบมุ่งเป้า 3.ลดความสูญเสียในปัจจัยเสี่ยงหลักอย่างยั่งยืน 4.เสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในท้องถิ่นอย่างมีส่วนร่วม ***คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2558 เห็นชอบแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556 -2559

ที่มา : ดร.ณิ ศรียะรัตน์, 2558

## 2.2 แนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนแบบมีส่วนร่วมของ ศปถ.

### 2.2.1 รณรงค์การสวมหมวกนิรภัย

2.2.2 ป้องกันการเมาแล้วขับ

2.2.3 ป้องกันการขับเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

2.2.4 พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน

2.2.5 แก้ไขจุดเสี่ยงบนท้องถนน

2.2.6 ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะ

2.2.7 ปรับปรุงระบบการแพทย์ฉุกเฉินและการฟื้นฟูผู้ได้รับบาดเจ็บ

2.2.8 การพัฒนาระบบการบริหารจัดการ

### 3. อุปสรรคในการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงาน

แม้ว่าจะมีการกำหนดนโยบายและมาตรการต่างๆ จากส่วนกลางลงมาให้กรุงเทพมหานครลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนนควบคู่ไปกับการแก้ไขปัญหการจราจรติดขัด แต่ปัจจุบันยังพบปัญหาในการบริหารจัดการให้เป็นไปตามนโยบายดังกล่าวอยู่มาก ทำให้ไม่สามารถลดอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพเท่าที่ควร ซึ่งปัญหาที่เป็นอุปสรรคที่สำคัญที่สุดในการลดอุบัติเหตุทางถนนในกรุงเทพมหานครก็คือ การขาดรูปแบบการทำงานร่วมกันแบบบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นเอกภาพ เนื่องจากขาดหน่วยงานที่ทำหน้าที่หลักในการประสานงานในการทำงานร่วมกัน นอกจากนั้น ทัศนคติของผู้บริหารของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ยังไม่มีแนวคิดที่ชัดเจนในการร่วมกันกำหนดยุทธศาสตร์การบริหารในการบูรณาการระหว่างหน่วยงานให้เกิดขึ้น โครงสร้างองค์กรของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ยังไม่ถูกปรับให้เหมาะสมกับการทำงานร่วมกันอย่างเป็นระบบ ขาดการมอบหมายหน้าที่รับผิดชอบของแต่ละหน่วยงานที่ชัดเจนในแต่ละประเด็น ไม่มีการจัดสรรงบประมาณและอุปกรณ์ที่เพียงพอในการทำงานของผู้ปฏิบัติงาน และยังไม่มีการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจรอย่างเป็นระบบ ณ จุดเดียว เพื่อสะดวกในการนำมาวิเคราะห์เพื่อกำหนดนโยบายต่อไป (อิริราช มณีภาค และคณะ, 2558)

### ปัจจัยหลักที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน

ข้อมูลจากกองบัญชาการตำรวจนครบาล สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรในกรุงเทพมหานคร หากแบ่งตามประเภทผู้ใช้ทาง พบว่า 5 อันดับแรกของผู้ใช้ทางที่ประสบอุบัติเหตุจราจรในเขตกรุงเทพมหานครมากที่สุด ได้แก่

1. ผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (เก๋ง)
2. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
3. ผู้ขับขี่รถปิกอัพ
4. ผู้ขับขี่รถแท็กซี่
5. คนเดินเท้า

ข้อมูลระหว่างปี พ.ศ. 2549 – 2558 พบว่า หากพิจารณาตาม 3 สาเหตุหลักในการเกิดอุบัติเหตุทางถนน คือ บุคคล สิ่งแวดล้อม และยานพาหนะ สามารถเรียงลำดับรายละเอียดของสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุจราจรในแต่ละประเภท ได้ดังต่อไปนี้

### 1. สาเหตุจากบุคคล (ผู้ขับขี่) (5 อันดับแรก)

- 1.1 ขับรถตามกระชั้นชิด
- 1.2 ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด
- 1.3 เมาสุราขณะขับรถ
- 1.4 ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
- 1.5 ขับรถไม่ชำนาญ

### 2. สาเหตุจากสิ่งแวดล้อม (5 อันดับแรก)

- 2.1 ถนนลื่น
- 2.2 ถนนแคบ
- 2.3 ถนนมืด
- 2.4 ถนนชำรุด
- 2.5 ฝนตกทำให้วิสัยในการขับรถไม่ดี

### 3. สาเหตุจากยานพาหนะ (5 อันดับแรก)

- 3.1 ระบบห้ามล้อขัดข้อง
- 3.2 ยางเสื่อม
- 3.3 ระบบบังคับล้อขัดข้อง
- 3.4 ยางแตก
- 3.5 ห้ามล้อมือชำรุด

## พฤติกรรม การขับขี่ของผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนถนน

จากข้อมูลในข้อ 3.3 ข้างต้น จะเห็นได้ว่า หากพิจารณาจาก 3 สาเหตุหลักในการเกิดอุบัติเหตุจราจร นั่นคือ บุคคล สิ่งแวดล้อม และยานพาหนะ นั้นในกรณีของกรุงเทพมหานคร สาเหตุหลักอันดับ 1 ในการเกิดอุบัติเหตุจราจรมาจากตัวผู้ขับขี่เอง รองลงมาคือ สาเหตุจากสิ่งแวดล้อมและสาเหตุจากยานพาหนะ (รถ) ตามลำดับซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาเรื่องการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร (อิริราช มณีภาค และคณะ, 2558) โดยหากพิจารณาให้ลึกลงไปอีกในส่วน of พฤติกรรม การขับขี่เพื่อที่ใช้ในการกำหนดนโยบาย จะพบว่า พฤติกรรม การขับรถตามรถคันหน้า

แบบกระชั้นชิด การขับรถตัดหน้าแบบกระชั้นชิด และการขับรถทั้งที่ยังไม่มีความชำนาญ เป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งหากมองในมุมของผู้กำหนดนโยบาย นิสัยหรือพฤติกรรมดังกล่าวของผู้ขับขี่ยากในการควบคุมโดยการบังคับใช้กฎหมายเพียงอย่างเดียวต่างกับพฤติกรรมเมาแล้วขับ หรือพฤติกรรมการขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ซึ่งการกำหนดบทลงโทษที่รุนแรงและการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพมีส่วนในการช่วยยับยั้งหรือควบคุมพฤติกรรมการขับขี่ดังกล่าวได้

## สรุป

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงและเมืองที่ใหญ่ที่สุดของประเทศไทย ซึ่งประสบปัญหาการบริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุทางถนนมาอย่างยาวนาน แม้ว่ารัฐบาลโดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) จะได้กำหนดให้ ปี พ.ศ. 2554 – 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย โดยเป้าหมายที่ถูกกำหนดเป็นรูปธรรมคือ สามารถลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรให้ได้ครึ่งหนึ่ง หรือต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากร 100,000 คน และกรุงเทพมหานคร นำโดยกรุงเทพมหานคร กรมการขนส่งทางบก และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ จะเป็นหน่วยงานหลักในการนำนโยบายและแนวทางของ ศปถ. มาปฏิบัติมาได้ระยะเวลานานี้ แต่ผลการปฏิบัติยังไม่เป็นที่น่าพอใจและไม่สามารถบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ได้ เหตุผลสำคัญคือการขาดรูปแบบการทำงานร่วมกันอย่างบูรณาการที่เป็นระบบ มีการแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบที่ชัดเจน มีการจัดสรรงบประมาณและอุปกรณ์ที่เพียงพอต่อการทำงาน และการกำหนดนโยบายบนพื้นฐานจากผลจากวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจราจรที่เป็นจริง และได้มาตรฐานสากล



## บทที่ 4

### ผลการวิจัย

ในการตอบปัญหาการวิจัย นักวิจัยเลือกการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยเก็บข้อมูลด้วยวิธีการสัมภาษณ์เชิงลึกกึ่งโครงสร้าง (Semi-Structured In-depth Interview) เพื่อหาข้อมูลที่ครอบคลุมเนื้อหาใน 3 ประเด็นหลักของงานวิจัย ได้แก่ สาเหตุหรือปัจจัยในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในกรุงเทพมหานคร ปัญหาและอุปสรรคในการทำงานหรือการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของกรุงเทพมหานคร และข้อเสนอแนะในการพัฒนาการบริหารจัดการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้ ผู้วิจัยได้เลือกกลุ่มตัวอย่างในการสัมภาษณ์โดยยึดหลักสำคัญ 2 ประการ ของการเลือกกลุ่มตัวอย่างของงานวิจัยเชิงคุณภาพ คือ 1. กลุ่มตัวอย่างเป็นตัวแทนที่ดีของประชากรทั้งหมดในประเด็นการวิจัย (Representativeness) และ 2. กลุ่มตัวอย่างมีความหลากหลายครอบคลุมทุกประเด็นของปัญหาการวิจัย (Diversity) จากเหตุผลดังกล่าว ผู้วิจัยจึงได้แบ่งกลุ่มตัวอย่างในการสัมภาษณ์เชิงลึกออกเป็น 5 กลุ่ม ดังนี้

ตารางที่ 4-1 : กลุ่มตัวอย่างในการสัมภาษณ์

กลุ่มตัวอย่าง	จำนวน (คน)
1. ผู้ใช้รถใช้ถนน	6
2. เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน	2
3. ผู้เชี่ยวชาญด้านงานจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ	2
4. ผู้กำหนดนโยบายด้านงานจราจร	3
5. นักวิชาการด้านความปลอดภัยทางถนน	2
รวม	15

ที่มา : ประมวลผลโดยผู้วิจัย, 2562

ข้อมูลที่ได้รับจากการสัมภาษณ์เชิงลึก

ผลจากการสัมภาษณ์เชิงลึกจากกลุ่มตัวอย่างทั้ง 15 คน สามารถสรุปโดยแยกตามประเภทของกลุ่มตัวเป็น 5 กลุ่ม พร้อมประเด็นที่สำคัญของแต่ละกลุ่มตัวอย่าง ดังนี้

ตารางที่ 4-2 : ผู้ใช้รถใช้ถนน

ประเด็นสำคัญ	รายละเอียด
1. ระดับความตระหนักรู้เรื่องปัญหาความปลอดภัยทางถนน	<p>1. อุบัติเหตุบนถนนเกิดขึ้นค่อนข้างบ่อย โดยมีปัจจัยหลักที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นมาจากผู้ขับขี่ (นายบุญมาพรพนม)</p> <p>2. อุบัติเหตุบนท้องถนนถือเป็นปัญหามาก ปัญหาในเรื่องสภาพการจราจร ความประมาทของผู้ขับขี่ สภาพรถยนต์ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น (นางสาวเฟื่องฟ้าเหลืองสา)</p> <p>3. ระดับสูงสุด โดยปัญหาหลักคือ ผู้ใช้รถใช้ถนนไม่เคารพกฎจราจร (แคทลียา วรรณน้อย)</p> <p>4. มีความตระหนักค่อนข้างมาก ส่วนมากก็จะรับรู้ถึงปัญหามาจากประสบการณ์ในการขับรถในชีวิตประจำวันเอง และจากสื่อ social media ต่างๆ(ภัทรนันท์ ปิ่นน้อย)</p> <p>5. มีความตระหนักค่อนข้างต่อปัญหาค่อนข้างมาก เกิดขึ้นและพบเห็นได้บ่อยครั้ง ไม่ว่าจะเกิดจากการขับขี่ที่ประมาท และมักพบเจออุบัติเหตุในตอนกลางคืนเป็นส่วนใหญ่ สภาพรถยนต์ที่ไม่พร้อม สภาพแวดล้อมที่ไม่พร้อม(นางสาวกุลเวศาตรี ละมูล)</p> <p>6. ทราบถึงปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทย และกรุงเทพฯมีจำนวนค่อนข้างมาก (นางวรรณาคณะภิกขุ)</p>
2. ช่องทางในการรับสื่อเกี่ยวกับการ	1. ข่าวหนังสือพิมพ์ โทรทัศน์ การพบเห็นอุบัติเหตุ

<p>ข้อข้ออย่างปลอดภัย</p>	<p>ด้วยตนเอง และเกิดการเรียนรู้ในเรื่องความปลอดภัย ประกอบกับการสอบใบขับขี่ (นายบุญมา พรพนม)</p> <p>2. ข่าวทางโทรทัศน์ การพบเห็นอุบัติเหตุด้วยตนเอง และการอบรมจากการสอบใบขับขี่ (นางสาวเฟื่องฟ้า เหล็งสา)</p> <p>3. ข่าวสารทางโทรทัศน์ (แคทลียา วรรณน้อย)</p> <p>4. สื่อ social media ข่าวจากโทรทัศน์(ภัทรนันท์ ปิ่นน้อย)</p>
---------------------------	--

ตารางที่ 4-2 : ผู้ใช้รถใช้ถนน (ต่อ)

ประเด็นสำคัญ	รายละเอียด
	<p>5. สื่อ social media ต่างๆ และพบเห็นด้วยตนเอง (นางสาวกุลเวสชาติ ละมูล)</p> <p>6. ข่าว หนังสือพิมพ์ โทรทัศน์ social media ต่างๆ และพบเห็นด้วยตนเอง(นางวรรณมา คณะภิกขุ)</p>
<p>3. ความคิดเห็นต่อมาตรการภาครัฐในปัจจุบัน</p>	<p>1. มาตรการภาครัฐไม่เพียงพอ เนื่องจากมาตรการบางมาตรการนั้นเป็นการแก้ไข ลดปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนที่ไม่ตรงจุด หรือเป็นการแก้ปัญหาที่ปลายเหตุ (นายบุญมา พรพนม)</p> <p>2. ไม่เพียงพอ เนื่องจากปัจจุบันยังพบเห็นอุบัติเหตุเกิดขึ้นได้บ่อย และประชาชนยังไม่เข้าใจหรือมีความรู้ไม่มากพอเกี่ยวกับกฎหมายจราจรและมาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัย (นางสาวเฟื่องฟ้า เหล็งสา)</p> <p>3. เห็นด้วย แต่ผู้บังคับใช้กฎหมายเช่น ตำรวจ ยังไม่มีความหนักแน่นเพียงพอ (แคทลียา วรรณน้อย)4. อาจจะยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร(ภัทรนันท์ ปิ่นน้อย)</p> <p>5. ไม่เพียงพอ เนื่องจากประชาชนยังไม่เข้าใจหรือมีความรู้ไม่มากพอเกี่ยวกับกฎหมายจราจรและ</p>

	<p>มาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัย (นางสาวกุลเวศาตรี ละมูล)</p> <p>6. ไม่เพียงพอ เนื่องจากนโยบายส่วนใหญ่เป็นภาคทฤษฎี ซึ่งนำมาประยุกต์กับสถานการณ์จริงได้ไม่มีประสิทธิภาพต่อปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนน (นางวรรณา คณะภิกขุ)</p>
4. ความคิดเห็นต่อประเด็นที่ว่าหน่วยงานใดควรเป็นงานหลัก	<p>1. ไม่มีหน่วยใดเป็นหลัก เจ้าหน้าที่ทุกภาคส่วนควรร่วมมือกัน (นายบุญมา พรพนม)</p> <p>2. เจ้าหน้าที่ตำรวจ (นางสาวเฟื่องฟ้า เหล็งสา)</p> <p>3. กรมการขนส่ง (แคทลียา วรรณน้อย)</p> <p>4. เจ้าหน้าที่ตำรวจ(ภทรนันท์ ปิ่นน้อย)</p> <p>5. เจ้าหน้าที่ตำรวจ กรมทางบก(นางสาวกุลเวศาตรี ละมูล)</p> <p>6. เจ้าหน้าที่ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องควรทำงานร่วมกัน (นางวรรณา คณะภิกขุ)</p>

ตารางที่ 4-2 : ผู้ใช้รถใช้ถนน (ต่อ)

ประเด็นสำคัญ	รายละเอียด
5. สาเหตุ/ปัจจัยในการอุบัติเหตุ	<p>1. ปัจจัยในการเกิดอุบัติเหตุมาจากผู้ขับขี่ สภาพถนน และสภาพรถ (นายบุญมา พรพนม)</p> <p>2. ประชาชนไม่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจราจรเท่าที่ควร และสภาพการจราจรที่ติดขัด แออัด (นางสาวเฟื่องฟ้า เหล็งสา)</p> <p>3. ความเร็ว และแสงสว่างตามท้องถนนที่ไม่เพียงพอ (แคทลียา วรรณน้อย)</p> <p>4. ความประมาท คิดว่าคุ้นชินเส้นทาง เลยขับไม่ระมัดระวังความใจร้อน เร่งรีบในการทำขับรถ – ความไม่ชำนาญในเส้นทางที่เดินทาง(ภทรนันท์ ปิ่นน้อย)</p> <p>5. ประชาชนไม่เคารพกฎหมาย หรือฝ่าฝืนกฎจราจร (นางสาวกุลเวศาตรี ละมูล)</p>

	6. การประมาทหรือการขาดสติของผู้ขับขี่ การไม่เคารพกฎหมายจราจรต่างๆ สภาพแวดล้อมต่างๆในการขับขี่ (นางวรรณฯ คณะภิกษุ)
6. ปัญหา/อุปสรรคในการยกระดับความปลอดภัยทางถนน	<p>1. ปัญหาในเรื่องการกวดขันวินัยจราจร ที่ยังไม่มีประสิทธิภาพ (นายบุญมา พรพนม)</p> <p>2. ปัญหาในเรื่องประชาชนละเลย ฝ่าฝืนกฎจราจร ทั้งโดยตั้งใจและไม่ตั้งใจ และเจ้าหน้าที่ยังขาดการให้ความรู้ประชาชนเกี่ยวกับกฎจราจร การขับขี่อย่างปลอดภัย (นางสาวเฟื่องฟ้า เหล็งสา)</p> <p>3. การบังคับใช้กฎหมาย ไม่หนักแน่นพอ (แคทลียา วรรณน้อย)</p> <p>4. มาตรการหรือบทลงโทษ ของการใช้รถใช้ถนน ที่อาจจะยังไม่จริงจังเท่าที่ควร (ภัทรนันท์ ปิ่นน้อย)</p> <p>5. ปัญหาในเรื่องประชาชนละเลย ฝ่าฝืนกฎจราจร ประชาชนควรตระหนักถึงผลกระทบของอุบัติเหตุ เพื่อความปลอดภัยบนท้องถนน(นางสาวกุลเวศาตรี ละมูล)</p> <p>6. หน่วยงานและบทลงโทษของผู้ที่ฝ่าฝืนหรือผู้ไม่ปฏิบัติตามที่ยังไม่มีประสิทธิภาพ ยังขาดความเด็ดขาดและจริงจัง(นางวรรณฯ คณะภิกษุ)</p>

ตารางที่ 4-2 : ผู้ใช้รถใช้ถนน (ต่อ)

ประเด็นสำคัญ	รายละเอียด
7. ข้อเสนอแนะ	<p>1. ควรปลูกฝัง ให้ความรู้ เริ่มต้นที่ประชาชนเป็นอันดับแรก ให้เข้าใจ ตระหนักถึงความปลอดภัยในชีวิตของตนเอง และผู้อื่น (นายบุญมา พรพนม)</p> <p>2. ควรจัดให้มีการอบรม ให้ความรู้ประชาชนให้เข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจราจร และมาตรการในความปลอดภัยมากขึ้น ให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัย (นางสาวเฟื่องฟ้า เหล็งสา)</p> <p>3. ปลูกฝังจิตสำนึกการเป็นพลเมืองดี มีความเอื้อเฟื้อ</p>

	<p>เพื่อต่อผู้ใช้รถใช้ถนน เคารพกฎจราจร (แคทลียา วรรณน้อย)</p> <p>4. การลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนตัวและเป็นการลดการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้(ภัทรนันท์ ปิ่นน้อย)</p> <p>5. ควรจัดให้มีการส่งเสริมการปลูกฝังปัญหาต่างๆ ผลกระทบต่างที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยเฉพาะตั้งแต่ในวัยเด็ก(นางสาวกุลเวสชาติรี ละมูล)</p> <p>6. ควรให้ประชาชนตระหนักถึงความปลอดภัยและปฏิบัติตามกฎระเบียบอย่างเคร่งครัด เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนรวมถึงชีวิตและทรัพย์สินต่างๆของตนเองและผู้อื่น(นางวรรณภา คณะภิกขุ)</p>
--	--

ที่มา : ประมวลผลโดยผู้วิจัย, 2562

ตารางที่ 4-3: ผู้เชี่ยวชาญด้านงานจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ประเด็นสำคัญ	รายละเอียด
1. นโยบาย/มาตรการของ ตร. ปัจจุบัน	1. ปัจจุบันนโยบายทำมาได้ดีในระดับหนึ่ง เพียงแต่อาจจะขาดความเข้มข้นในบางด้าน เป็นที่ทราบกันอยู่แล้วว่าอุบัติเหตุทางบก เกิดจากคน รถ ถนน ซึ่งสิ่งที่คุณได้ถามที่สุดคือ ถนน แต่เนื่องจากภาครัฐขาดแคลนงบประมาณจึงไม่สามารถปรับปรุงให้มีประสิทธิภาพได้ครอบคลุม

ตารางที่ 4-3: ผู้เชี่ยวชาญด้านงานจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (ต่อ)

ประเด็นสำคัญ	รายละเอียด
	2. ส่วนที่ 2 คือ คน หมายถึงพฤติกรรมในการขับขี่ซึ่งเกี่ยวข้องกับเจ้าหน้าที่ตำรวจโดยตรงในการบังคับใช้กฎหมาย ภาครัฐไม่ได้มีนโยบายการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดจริงจัง อาจทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนเกิดพฤติกรรมเลียนแบบจากผู้กระทำความผิดที่ได้รับ

	<p>การลงโทษอย่างเหมาะสม</p> <p>3. ส่วนที่ 3 คือส่วนของรถ ซึ่งกรมขนส่งทางบกมีหน้าที่โดยตรงในการดูแลคุณภาพรถ ซึ่งก็ทำได้ในระดับหนึ่งเพียงแต่ว่า ผู้ประกอบการได้นำอุปกรณ์ส่วนควบที่เกี่ยวข้องกับอุปกรณ์ความปลอดภัยเช่นถุงลมนิรภัยมาเป็นออฟชั่น เพื่อขายลดราคาหากใครต้องการเน้นความปลอดภัยเพิ่มก็มีความจำเป็นที่ต้องซื้อในราคาที่สูงขึ้น ซึ่งเป็นการตลาดที่ไม่เป็นธรรมต่อผู้บริโภคภาครัฐควรมีมาตรการที่ให้ผู้ประกอบการขายรถที่มีมาตรฐานความปลอดภัยมาตั้งแต่โรงงานโดยไม่ต้องเป็นตัวเลือกเพิ่ม</p>
2. แนวนโยบาย/มาตรการของ ตร. ในอนาคต	<p>ในส่วนของนโยบายสำนักงานแห่งชาติที่ควรจะเป็นคือการเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเป็นอีกงานหนึ่งของงานจราจรโดยมีช่องทางการประสานงานเพิ่มขึ้นการประสานงานกับผู้รับผิดชอบถนนในบริเวณดังกล่าวการทำหนังสือแจ้งสถิติการเกิดอุบัติเหตุอย่างเป็นทางการไปยังกรมขนส่งทางบกเพื่อช่วยกวดขัน ยานพาหนะประเภทนั้นๆ เป็นต้น</p>
3. ความคิดเห็นต่อแนวนโยบายและมาตรการของ ตร. ในปัจจุบัน	<p>ในส่วนของนโยบายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติดีแล้วแต่ยังไม่เพียงพอเนื่องจากว่าสำนักงานตำรวจแห่งชาติยังไม่ได้บรรจุหน้าที่ของตำรวจในด้านความปลอดภัยหรือการลดอุบัติเหตุอย่างจริงจังหน้าที่ของตำรวจจราจรโดยปัจจุบันจะเน้นไปที่การจัดการปัญหาการจราจรการบังคับใช้กฎหมายโดยไม่ได้พูดถึงปัญหาอุบัติเหตุเท่าที่ควรเช่นบางแยกมีแสงสว่างไม่เพียงพอทำให้เกิดอุบัติเหตุซึ่งตำรวจจะเป็นหน่วยที่รู้สาเหตุมากที่สุดแต่ไม่มีหน้าที่โดยตรงในการปรับปรุงเส้นทางสำนักงานตำรวจแห่งชาติจึงควรเพิ่มนโยบายในด้านความปลอดภัยการจราจรให้เป็นหน้าที่หลักของตำรวจเพิ่มขึ้น</p>

ตารางที่ 4-3: ผู้เชี่ยวชาญด้านงานจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (ต่อ)

ประเด็นสำคัญ	รายละเอียด
4. กระบวนการ/วิธีในการพัฒนาและกำหนดนโยบาย	ผู้เชี่ยวชาญไม่ทราบวิธีการในระดับนโยบาย

5. ปัญหา/อุปสรรคในการพัฒนาและกำหนดนโยบาย	ผู้เชี่ยวชาญไม่ทราบปัญหาอุปสรรคในระดับนโยบาย
6. ปัญหา/อุปสรรคในการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ	<p>เนื่องจากว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจในท้องที่จะได้รับนโยบายคำสั่งรวมถึงโครงการให้มาปฏิบัติหน้าที่หลายๆด้านไม่ใช่เฉพาะในส่วนของการจราจรเท่านั้น เช่นในเทศกาลสงกรานต์จะมีทั้งงานจราจรและในส่วนของการอำนวยความสะดวกการป้องกันเหตุอาชญากรรมเมื่อมีงานเข้ามาเยอะลดมากเกินปริมาณคนผู้ปฏิบัติก็จะเลือกทำงานที่มีความสำคัญเร่งด่วนหรือเร่งรัดก่อนก็จะจัดลำดับความสำคัญความสำคัญของการจราจรโดยเฉพาะอย่างยิ่งความปลอดภัยด้านการจราจรเป็นลำดับท้ายๆจึงไม่สามารถนำมาใช้ปฏิบัติ โดยธรรมเนียมเมื่อผู้จัดงานจราจรก็จะพูดถึงการอำนวยความสะดวกในการจราจรเป็นหลัก มาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุอย่างมากก็ทำเครื่องตรวจจับผู้ดื่มแล้วขับ เป็นต้น</p>
7. ปัญหา/อุปสรรคเรื่องข้อกฎหมายและระเบียบต่างๆ	<p>กฎหมายในปัจจุบันในส่วนของพ.ร.บ.จราจรทางบก. นั้นดีอยู่แล้วแต่ควรเพิ่มโทษให้มีความชัดเจนมากขึ้นก็จะทำให้ผู้กระทำผิดมีจำนวนน้อยลงมากคือเรื่องของการรับผิดชอบของผู้รับผิดชอบถนนหลายๆครั้งเมื่อเกิดอุบัติเหตุจากสภาพของถนนเช่นเป็นหลุมเป็นบ่อในกรณีนี้ผู้รับผิดชอบถนนควรจะต้องมีส่วนร่วมรับผิดชอบในอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นด้วย</p>
8. ปัญหา/อุปสรรคในการประสานงานหรือการทำงานร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ	<p>ขาดความเชื่อมโยงของข้อมูลและการให้ความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน เช่น ใบสั่งของตำรวจและการต่อภาษีของกรมการขนส่งทางบก เป็นต้น</p>



ตารางที่ 4-3: ผู้เชี่ยวชาญด้านงานจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (ต่อ)

ประเด็นสำคัญ	รายละเอียด
<p><b>9. ข้อเสนอแนะในการพัฒนางานจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติเพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนน</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. ส่วนที่ 1 สำนักงานตำรวจแห่งชาติต้องกำหนดอำนาจหน้าที่ขอเจ้าหน้าที่ตำรวจท้องที่อย่างชัดเจน</li> <li>2. ส่วนที่ 2 การจัดงบประมาณโดยเฉพาะเพื่อนำไปแก้ไขอุบัติเหตุทางจราจรโดยตรง</li> <li>3. ส่วนที่ 3 การพัฒนาบุคลากรด้านการจราจรนำองค์ความรู้มาประมวลผลเพื่อนำมาใช้ให้ตรงจุดประสงค์ให้ความรู้เกี่ยวกับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ</li> <li>4. ส่วนที่ 4 คือการก่อตั้งศูนย์ ความปลอดภัยบนท้องถนนของสำนักงานตำรวจแห่งชาติขึ้นมาอย่างจริงจังเพื่อเก็บข้อมูลสถิติรวมถึงการติดตามประเมินผลนโยบายต่างๆให้เกิดเป็นรูปธรรมและมีการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี</li> <li>5. ส่วนที่ 5 โดยทั่วไปแล้วเมื่อพูดถึงการพัฒนาความปลอดภัยในการจราจรสิ่งแรกที่เราควรพูดถึงคือถนนซึ่งเป็นปัจจัยที่ควบคุมได้เช่นเราจะเห็นความแตกต่างระหว่างถนนในพื้นที่กรุงเทพฯ และต่างจังหวัดเนื่องจากกรุงเทพฯ มีงบประมาณวิศวกรเข้ามาดูแลอย่างสม่ำเสมอ ดังนั้นนโยบายที่ดีคือการจัดคนที่มีความรู้ด้านการจัดการความปลอดภัยบนท้องถนนของท้องถิ่นเข้าไปดูแลถนนในพื้นที่ของตัวเองต่อมาก็คือส่วนของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่เข้าไปดูแลคนควบคุมพฤติกรรมของคนควรได้รับการอบรมมีความรู้ทั้งในด้านการบังคับใช้กฎหมายและการส่งเสริมความปลอดภัยการจราจรอย่างตรงประเด็นเช่นบางจุดเกิดเหตุส่วนมากเกิดจากการใช้ความเร็วก็ควรที่จะบังคับใช้กฎหมายด้านความเร็วเป็นหลักบางจุดเกิดจากการแซงซ้ายก็ควรเน้นไปที่การบังคับใช้กฎหมายด้านการแซงซ้ายเป็นหลัก</li> </ol>

ตารางที่ 4-3: ผู้เชี่ยวชาญด้านงานจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (ต่อ)

ประเด็นสำคัญ	รายละเอียด
<p>10. ข้อเสนอแนะในการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการจราจร</p>	<p>1. เนื่องจากว่าอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการชนแล้วเสียชีวิตจะเกี่ยวข้องกับความเร็เป็นหลักหากเป็นการชนในความเร็วต่ำอัตราการเสียชีวิตจะน้อยลง การจำกัดความเร็วจึงเป็นสิ่งสำคัญที่สุดเทคโนโลยีการจำกัดความเร็วในปัจจุบันเช่น Cruise control ยังไม่สามารถควบคุมความเร็วของรถได้อย่างมีประสิทธิภาพแต่การติด GPS ในรถขนส่งสาธารณะเป็นนวัตกรรมที่ค่อนข้างได้ผลเมื่อมีการขับซีรี่เร็วเกินกำหนดจะมีการแจ้งเตือนที่ศูนย์ปฏิบัติการและเจ้าของรถก็จะทำให้สามารถสั่งการให้คนขับรถความเร็วได้หากสามารถนำเทคโนโลยีนี้มาติดตั้งในรถส่วนบุคคลหรือรถประเภทอื่นๆก็จะสามารถทำให้ลดอุบัติเหตุที่เกิดจากความเร็วได้อย่างแน่นอน</p> <p>2. การบริหารจัดการความเร็วในพื้นที่เมืองหรือพื้นที่กรุงเทพมหานครส่วนหนึ่งที่สำคัญคือการแบ่งประเภทการจำกัดความเร็วตามลักษณะถนนมากกว่าตามพื้นที่เป็นหลักเช่นเดิมกำหนดให้ใช้ความเร็วพื้นที่ในเมืองกลับนอกเขตเมืองนั้น ยังไม่เหมาะสมเนื่องจากในเขตเมืองบางเส้นเป็นทางด่วนก็ควรให้ใช้ความเร็วสูงได้หรือในเขตเมืองที่เป็นซอยหรือเขตชุมชนก็ควรจะจำกัดความเร็วในย่านความเร็วต่ำจึงเห็นควรให้จำกัดความเร็วตามลักษณะการใช้งานมากกว่าตามพื้นที่ อีกประการสำคัญ คือวงรอบใน</p>

	การดูแลบำรุงรักษาถนนและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมความปลอดภัยเช่นไฟส่องสว่าง เป็นต้น
--	---

ที่มา : ประมวลผลโดยผู้วิจัย, 2562

ตารางที่ 4-4 : เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน

ประเด็นสำคัญ	รายละเอียด
1. บทบาทตำรวจในการลดอุบัติเหตุ	มี 3 ประการที่ตำรวจต้องรับผิดชอบ 1. ข้อที่1 การใช้กำลังคน ตำรวจจราจรในการอำนวยความสะดวกจราจร 2. ข้อที่ 2 การบังคับใช้กฎหมาย ป้องกันปราบปราม การกระทำความผิด ตามพระราชบัญญัติจราจร และเทศบัญญัติขนส่ง 3. ข้อที่ 3 การแก้ปัญหาทางกายภาพ ความคล่องตัว การปิดเปิดเลนส์ และการปล่อยเลนส์สวน
2. มาตรการหรือการปฏิบัติในการลดอุบัติเหตุทางถนนของตำรวจ	1. เจ้าหน้าที่ตำรวจ จะต้องยื่นปรากฏการณ์ แสดงระดับการใช้กำลัง เพื่อป้องกันให้คนปฏิบัติตามกฎหมาย ป้องปรามรถที่วิ่งสวนเลนและขับประมาท หวาดเสียว 2. บังคับใช้กฎหมายด้วยการเขียนใบสั่งและตักเตือน
3. สาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุจราจร	1. สาเหตุสำคัญที่สุดของอุบัติเหตุในรถยนต์คือเมาแล้วขับ รองลงมาคือการขับรถประมาทหวาดเสียว และจอดขวางทาง การจอดกีดขวางการจราจรในที่

	<p>คืบชัน สำหรับรถจักรยานยนต์สาเหตุอันดับหนึ่งคือ การไม่สวมหมวกกันน็อก การแข่งชิงบนถนนรวมถึง การขับประมาทหวาดเสียวบนท้องถนน และการใช้ความเร็วเกินกำหนด</p> <p>2. รวมไปถึงการที่บุคคลไม่สามารถรักษาสภาพร่างกาย สถิติปัญหาให้เพียงพอต่อการขับรบรวมไปถึง ความไม่พร้อมทางด้านสายตา การได้ยิน ความรู้ทางด้านกฎหมายและการไม่รู้สัญลักษณ์สีเส้นที่เขียนบนท้องถนน รวมไปถึงการลืมนั่นตาในการขับซึ่ง สำหรับคนที่สายตาสั้นหรือผู้มีความพิการทางร่างกาย การได้ยินหรือตาบอดสีแอบมาขับรถเป็นต้น</p>
--	---

ตารางที่ 4-4 : เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน (ต่อ)

ประเด็นสำคัญ	รายละเอียด
4. ปัญหาและอุปสรรคในการทำงานเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน	<p>ปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายที่สำคัญที่สุดคือคนไม่รู้กฎหมายทำให้ไม่เข้าใจในบทลงโทษ อีกประเด็น คือ สำหรับรถบรรทุกผู้ขับขี่จำเป็นจะต้องเสียบบัตรประชาชนในการกับขี่เมื่อมีการตรวจยึดใบขับขี่จึงทำให้รถไม่สามารถเดินทางต่อไปได้ ควรมีการแก้ปัญหาด้วยการจัดทำระบบบัตร นำมาทดแทนใบขับขี่ และการมีของโซเซียลมีเดียทำให้ตำรวจทำงานยากขึ้นเจ้าหน้าที่มีความอึดอัดในการปฏิบัติหน้าที่</p>
5. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการช่วยลดอุบัติเหตุ	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ</li> <li>2. กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย</li> <li>3. กรมการขนส่งทางบก</li> </ol>
6. ปัญหาและอุปสรรคในการ	ปัญหาเรื่องงบประมาณ อุปกรณ์ต่างๆโดยเฉพาะ

ประสานงานร่วมกับหน่วยงานอื่น	อุปกรณ์การตรวจวัดแอลกอฮอล์ ที่ไม่มี ประสิทธิภาพ และติดปัญหาเรื่องลิขสิทธิ์ ที่จะต้องอัปเดตลิขสิทธิ์ ทุกวันที่ 1 มกราคม แต่ในช่วงนี้ เป็นช่วงที่จะต้อง กวดขันวินัยจราจรหรืออุปกรณ์ตรวจจับควันดำ PM 2.5 ที่มีเฉพาะกองบังคับการจราจรเท่านั้น แต่มีการ ออกนโยบายมาให้ตำรวจท้องที่ตรวจด้วย แต่ไม่มี อุปกรณ์มาให้
7. ปัญหาเร่งด่วนที่ควรได้รับการแก้ไข	ปัญหาที่ควรได้รับการแก้ไข มากที่สุดคือกำลังพลและ อุปกรณ์ในด้านกำลังพลกำลังพลตำรวจนั้นมียาน พิเศษเยอะภารกิจต่างๆที่นอกเหนือจากภารกิจที่ต้อง รับผิดชอบมีมากทำให้ไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่หลักได้ อย่างมีประสิทธิภาพกำลังพลไม่เพียงพอสำหรับใน ส่วนอุปกรณ์ ขาดแคลนงบประมาณ ตัวอย่างป้ายไฟ ไฟส่องสว่าง อุปกรณ์ตรวจจับควันดำอุปกรณ์เป่า แอลกอฮอล์ ซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่ใช้ในการปฏิบัติ หน้าที่

ตารางที่ 4-4 : เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน (ต่อ)

ประเด็นสำคัญ	รายละเอียด
8. ปัญหาเรื่องระเบียบหรือข้อกฎหมายในปัจจุบัน	โดยตัวกฎหมายของพระราชบัญญัติ จราจร พุทธศักราช 2522 นั้น มีเนื้อหาครอบคลุม ในทุก อย่างความผิดแล้วเพียงแต่สำหรับใบสั่ง ที่ถูกถ่ายโดย กล้องอัตโนมัติยังไม่ถูกเชื่อมต่อเข้ากับฐานข้อมูล ของกรมขนส่ง ทำให้ผู้ที่โดนใบสั่งจากกล้องอัตโนมัติ ยังคงสามารถต่อภาษีได้ตามปกติ สิ่งที่ยอยากให้ ปรับปรุงคือการเชื่อมต่อระบบฐานข้อมูล รถ ที่โดนสั่ง ปรับกับกรมขนส่งเพื่อให้รถ ที่โดนใบสั่งแต่ยังไม่ชำระ

	ค่าปรับไม่สามารถต่อเซลล์ภาษีได้และไม่สามารถนำออกมาวิ่งได้ สำหรับข้อต่อไป ที่อยากให้ปรับปรุงคือ โทษควรกำหนดเป็นราคาเดียวสถานหนัก เพื่อให้เกิดการบังคับใช้ได้จริงและทำให้คนเกรงกลัวได้จริง
<b>9. ข้อเสนอแนะในการพัฒนางาน จราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน</b>	การจัดสรรงบประมาณของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ จากร้อยเปอร์เซ็นต์ นับเป็นเงินเดือนของข้าราชการ ตำรวจ 90% และเป็นงบลงทุนเพียงแค่ 10% เท่านั้น ซึ่งทำให้มีงบประมาณไม่เพียงพอในการปฏิบัติงาน และลงทุนกับอุปกรณ์การทำงานของเจ้าหน้าที่จึงอยากให้มีการเพิ่มงบประมาณ ในส่วนของเงินลงทุนที่ลงทุนกับ ทรัพยากร เช่นน้ำมัน และ อุปกรณ์ทำงานของเจ้าหน้าที่เพิ่มมากขึ้น
<b>10. ข้อเสนอแนะในการใช้เทคโนโลยี ในงานจราจร</b>	สำหรับเทคโนโลยีที่ควรนำมาใช้ในงานจราจรคือ กล้อง ความคมชัดสูง หรือกล้องตาสับปะรดที่สามารถ Zoom เห็นทะเบียน และมีฐานข้อมูลที่เชื่อมต่อกับ หน่วยงานของกรมขนส่ง รวมไปถึง การสร้างสิ่งกีดขวางบนขอบทางเท้า เพื่อป้องกันไม่ให้รถจักรยานยนต์ ขึ้นมาขึ้นบนทางเท้า เป็นต้น

ที่มา : ประมวลผลโดยผู้วิจัย, 2562

ตารางที่ 4-5 : ผู้กำหนดนโยบายด้านงานจราจร

ประเด็นสำคัญ	รายละเอียด
<b>1. นโยบาย/มาตรการปัจจุบันในการ ลดอุบัติเหตุจราจร</b>	1. การมีส่วนร่วมทั้งองค์กรภาครัฐและเอกชนในรับพื้นที่ เช่น ระดับตำบล อาสาสมัคร เครือข่ายจิตอาสา รวมถึงโครงสร้างชุมชน ประกอบไปด้วยประชาชน

	<p>ครอบครัว บ้าน หมู่บ้าน วัด โรงเรียน</p> <p>2. ในส่วนของสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ จะมีมาตรการความปลอดภัยเกี่ยวกับการลดความปลอดภัย โดยจะเน้น 2 ด้าน ดังนี้</p> <p>2.1 เน้นให้ความรู้ประชาชนและให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการรณรงค์ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุและให้เกิดการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย โดยการมีส่วนร่วมร่วมกัน ยึดหลักยุทธศาสตร์ตำบลปลอดภัย ถือเป็นมาตรการเชิงป้องกัน</p> <p>2.2 เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้ว จะทำอย่างไรให้ลดการสูญเสียชีวิตหรือลดการพิการทางสถาบันจึงมีแนวทางในการจัดระบบการแพทย์ฉุกเฉินขึ้น เป็นการช่วยเหลือเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น(PODCAST) ซึ่งถือเป็นเสาหลักที่ 5 ในเรื่องการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุตามกรอบ 5 เสาหลักขององค์การสหประชาชาติในเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนน ถือเป็นมาตรการเชิงลดความสูญเสีย</p>
2. นโยบาย/มาตรการในอนาคตในการลดอุบัติเหตุจราจร	<p>เป้าหมายของหน่วยงานในเรื่อง End product ซึ่งก็คือผลลัพธ์สุดท้ายในการลดความสูญเสียชีวิตและการพิการ และเรื่องของ Out come คือการที่จะทำอย่างไรให้ประชาชนเข้าถึงบริการของการแพทย์ฉุกเฉินได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทันเวลา ทัวถึง และเท่าเทียมกัน</p>
3. กระบวนการ/วิธีในการพัฒนานโยบายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน	<p>วิธีการ คือ ต้องใช้ความร่วมมือระดับชุมชนขึ้นมาให้ระดับฐานล่าง ซึ่งก็คือประชาชนมีส่วนร่วมอย่างจริงจัง และความร่วมมือระหว่างชุมชนกับหน่วยงานทุกภาคส่วนของรัฐและเอกชน ซึ่งความร่วมมือเหล่านี้เป็นกุญแจสำคัญสู่ความสำเร็จในการลดอุบัติเหตุจราจรลง</p>

ตารางที่ 4-5 : ผู้กำหนดนโยบายด้านงานจราจร (ต่อ)

ประเด็นสำคัญ	รายละเอียด
<p>4. ปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาและกำหนดนโยบาย</p>	<p>ปัญหาในเรื่องระบบราชการ และแนวทางในการบริหารราชการแผ่นดิน ถือเป็นอุปสรรคในด้านการพัฒนาและออกแบบนโยบายด้านการลดอุบัติเหตุจราจร โดยมีลักษณะงานแบบการแก้ไขปัญหาจากบนลงล่าง คือ นโยบายสู่ประชาชน และมีข้อจำกัดในการทำงานของแต่ละหน่วยงาน คือมีการร่วมมือกันของแต่ละหน่วยงานแต่มีข้อจำกัดในเรื่องของหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน สิ่งที่สำคัญคือควรปรับเปลี่ยนทิศทางการทำงานเป็นแบบล่างขึ้นบน คือการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยให้แก่ประชาชน ยกตัวอย่างเช่น การที่คนในชุมชนมีความตระหนักในเรื่องความปลอดภัยเอง จัดตั้งกรรมการเพื่อความปลอดภัยของตนเอง มีการสำรวจปัญหาของชุมชน และร่วมมือกันแก้ไข เช่น ร่วมกันตัดต้นไม้ที่รกรขวางทางถนน กีดขวางป้ายจราจร เพื่อวิสัยทัศน์ที่ดีขึ้น ไม่จำเป็นต้องรออนุญาตจากภาครัฐเข้าไปแก้ไขปัญหา เพราะเป็นปัญหาเล็กน้อยที่สามารถแก้ไขร่วมกันในชุมชนได้ ซึ่งสิ่งเหล่านี้เกิดจากความตระหนักของประชาชน มีจิตสำนึกที่เกิดขึ้นในตนเอง นำไปสู่ความสำเร็จในการสร้างปลอดภัยขึ้นได้</p>
<p>5. ปัญหาและอุปสรรคในการทำงานร่วมกับหน่วยงานอื่นในเชิงนโยบาย</p>	<p>การทำงานร่วมกันนั้นยังมีปัญหาในเรื่องของข้อมูลไม่ถูกต้อง ไม่โปร่งใส ปกปิดข้อมูลที่แท้จริงเห็นความสำคัญขององค์กรมากกว่าประชาชน กล่าวคือ การที่องค์กรอยากให้ในพื้นที่ของตนมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุต่ำ จึงพยายามกดตัวเลขข้อมูลลง ทำให้ข้อมูลที่ได้นั้นไม่เป็นความจริง ทำให้การทำงานร่วมกันนั้นไม่เกิดขึ้น เพราะแต่ละหน่วยงานพยายามทำเพื่อองค์กรของตนมากกว่าประชาชน</p>



--	--

ตารางที่ 4-5 : ผู้กำหนดนโยบายด้านงานจราจร (ต่อ)

ประเด็นสำคัญ	รายละเอียด
6. ข้อเสนอแนะ	<p>1. การเปลี่ยนวิธีคิดการทำงาน โดยให้ประชาชนมีส่วนร่วมมากขึ้น ให้ประชาชนมีจิตอาสา เกิดขึ้นจากตัวของเขาเอง ให้เกิดแรงบันดาลใจ วัฒนธรรมชุมชนขึ้น จะนำไปสู่การทำงานร่วมกันอย่างมีส่วนร่วมของประชาชน ภาครัฐ และเอกชน ในทิศทางการทำงานแบบจากล่างขึ้นบน โดยมีภาครัฐเป็นฝ่ายสนับสนุน ส่งเสริม ช่วยเหลือประชาชน</p> <p>2. การปฏิรูปการศึกษา เป็นพื้นฐานความสำคัญในการสร้างทักษะความมีระเบียบวินัย ทักษะในด้านความสามารถ ทักษะในการใช้ชีวิต ความรับผิดชอบ ต่อตนเองและส่วนร่วม เพราะปัจจุบันคนเรียนเพื่อสอบแต่ไม่เข้าใจ ไม่สามารถนำความรู้มาใช้ได้จริง</p>

ที่มา : ประมวลผลโดยผู้วิจัย, 2562

ตารางที่ 4-6: นักวิชาการด้านความปลอดภัยทางถนน

ประเด็นสำคัญ	รายละเอียด
1. กระบวนการ/วิธีในการทำ R&D เรื่องความปลอดภัยทางถนนในปัจจุบัน	ปัจจุบันมีหลายหน่วยงาน แต่ละหน่วยงานมีการแยกกันทำในหน้าที่ตนรับผิดชอบ เช่น ตำรวจ เน้นการวิจัยไปที่พฤติกรรม การบังคับใช้กฎหมาย กรมการขนส่งทางบกเน้นไปที่สถิติของยานพาหนะ กรมทางหลวงเน้นไปที่อุบัติเหตุทางถนนโดยถนนเป็นต้น ทำให้ขาดการมองภาพในภาพรวมทั้งระบบ
2. การใช้ความสำคัญเรื่อง R&D ของ	ปัจจุบันยังให้ความสำคัญมากขึ้นแต่ไม่ตลอดเวลา

รัฐบาลในปัจจุบัน	จะมีความกระตือรือร้นเป็นช่วงๆ โดยเฉพาะช่วงเทศกาลปีใหม่ หรือสงกรานต์ แต่ในเวลาอื่นยังไม่ได้ให้ความสำคัญเท่าที่ควรจึงขาดความต่อเนื่องของการวิจัยและไม่ครอบคลุมครบทั้งปี
3. ปัญหา/อุปสรรคด้าน R&D	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. การขาดการบูรณาการ การแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงาน</li> <li>2. ขาดบุคลากรที่เป็นมืออาชีพจริงๆ</li> <li>3. ไม่มีการรวมการณเพื่อร่วมกันแก้ไขทั้งระบบ</li> <li>4. ขาดการเก็บสถิติข้อมูล การนำข้อมูลมาใช้ประโยชน์</li> </ol>

ตารางที่ 4-6: นักวิชาการด้านความปลอดภัยทางถนน (ต่อ)

ประเด็นสำคัญ	รายละเอียด
4. ปัญหา/อุปสรรคด้านการทำงานร่วมกับหน่วยงานอื่น	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. จุดประสงค์ เป้าหมายต่างกัน สนใจเฉพาะหน้าที่งานของตัวเอง</li> <li>2. ผู้บริหารแต่ละหน่วยงานให้ความสำคัญไม่เท่ากัน</li> <li>3. ควรใช้มาตรการการควบคุมบุคลากรภายในหน่วยงานของตัวเอง ควบคู่ไปกับการบังคับใช้กฎหมาย</li> </ol>
5. ปัญหา/อุปสรรคด้านกฎหมายหรือระเบียบต่างๆ	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. การสร้างและออกแบบกฎหมายว่าด้วยการสร้างการมีส่วนร่วมในการส่งเสริมความปลอดภัย</li> <li>2. การสร้างและออกแบบกฎหมายว่าด้วยการสร้างบทลงโทษภายในองค์กร แก่พนักงานที่มีพฤติกรรมการขับขี้น่าไม่ดี</li> <li>3. การบูรณาการการบังคับใช้กฎหมายนำผู้กระทำความผิดมาลงโทษให้ได้ ไม่ส่งมอบภาระการลงโทษไปยังหน่วยงานอื่นๆ เช่น การผลัการะการไม่จ่ายค่าปรับใบสั่งไปให้กรมการขนส่งทางบกไม่ให้เจ้าของรถต่อภาษี เป็นต้น</li> </ol>
6. สาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย	สาเหตุที่สำคัญที่สุดคือ พฤติกรรมของผู้ขับขี่โดยในช่วงเทศกาลจะหนักไปที่การเมาแล้วขับและนอกห้วงเวลาเทศกาลจะหนักไปที่การใช้ความเร็วสูงเกินกว่ากฎหมายกำหนด

7. ข้อเสนอแนะ	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. การนำเทคโนโลยีมาช่วยในการตรวจจับการกระทำผิด และความเข้มงวดในกระบวนการลงโทษเพื่อนำผู้กระทำความผิดมาลงโทษได้จริง</li> <li>2. การศึกษาต้นแบบโมเดลจากประเทศญี่ปุ่นที่ประกอบไปด้วยการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวด และการเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยตั้งแต่วัยเยาว์ทำให้ประสบความสำเร็จในการลดอุบัติเหตุทางถนน</li> <li>3. การให้รางวัลผู้ทำความดี ให้บทลงโทษผู้ขับขี่ที่ขับไม่ดี ส่งเสริมผู้มีพฤติกรรมขับขี่ดี โดยแต่ละบริษัทควรจัดรางวัลประจำปีแก่พนักงานขับรถที่มีพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัย และหักเบี้ยเลี้ยงหรือเงินโบนัสประจำปีแก่พนักงานขับรถที่ขับขี่ไม่ปลอดภัย เป็นต้น</li> </ol>
---------------	--

ตารางที่ 4-6: นักวิชาการด้านความปลอดภัยทางถนน (ต่อ)

ประเด็นสำคัญ	รายละเอียด
	<ol style="list-style-type: none"> <li>4. การให้หน่วยงานหรือองค์กรช่วยกันเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยให้บุคลากรในหน่วยงาน สร้างจิตสำนึกที่ดีในการใช้รถใช้ถนน</li> <li>5. การนำข้อมูลมาวิเคราะห์ปัญหา เพื่อหาวิธีแก้ไขให้ตรงจุด ทั้งในแง่ของเวลาและสถานที่</li> </ol>

ที่มา : ประมวลผลโดยผู้วิจัย, 2562

## ปัญหาและสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนถนน

จากการเก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เชิงลึกในประเด็นของสาเหตุหรือปัจจัยในการเกิดอุบัติเหตุจราจรในกรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่าง 3กลุ่มที่ให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ กลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนน กลุ่มเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน(เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร) และกลุ่มนักวิชาการด้านความปลอดภัยทางถนนโดยมมมองต่อสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของ3กลุ่มตัวอย่างสรุปได้ ดังนี้

### 1. กลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนน

กลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนมองมาสาเหตุของอุบัติเหตุจราจรในกรุงเทพมหานครส่วนมากมาจากปัจจัยของตัวผู้ขับขี่เอง ซึ่งพฤติกรรมของผู้ขับขี่เป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุ ไม่ว่าจะเป็นพฤติกรรมไม่เคารพกฎหมายจราจร ขับขี่รถโดยประมาท ขับรถเร็วหรือเร่งรีบในขณะที่ขับขี่ ความไม่ชำนาญในเส้นทางที่ขับขี่ และความรู้กฎหมายจราจรอย่างถูกต้องของผู้ขับขี่บางคน นอกจากนั้น ผู้ให้ข้อมูลยังมองว่าสภาพรถที่ไม่พร้อมในการขับขี่ก็เป็นอีกปัจจัยในการเกิดอุบัติเหตุ หรือแม้กระทั่งสภาพถนนที่ชำรุดหรือมีแสงสว่างบนถนนไม่เพียงพอในบางจุด ก็เป็นอีกสาเหตุของอุบัติเหตุเช่นกัน แต่ทั้ง 2 ปัจจัยหลังนี้ยังคงคิดเป็นส่วนน้อยเมื่อเทียบกับพฤติกรรมในการขับขี่ที่อันตรายของผู้ขับขี่เอง

## 2. กลุ่มเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน (เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร)

สำหรับมุมมองจากประสบการณ์ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร มองว่าสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุจราจรมาจากพฤติกรรมในการขับขี่เช่นกัน ซึ่งสอดคล้องกับความคิดเห็นของกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนน พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่เป็นมักเป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ เช่น ความรวดเร็วเกินกำหนด เมาแล้วขับ ขับรถด้วยความประมาท ไม่สวมหมวกนิรภัย ลืมใส่แว่นตาในการขับขี่สำหรับคนที่ไม่ปัญหาทางสายตา การฝืนขับขี่ทั้งที่ร่างกายไม่พร้อม และความรู้ไม่เข้าใจกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่

## 3. กลุ่มนักวิชาการด้านความปลอดภัยทางถนน

ผู้เชี่ยวชาญด้านงานจราจรและความปลอดภัยทางถนนได้ให้ข้อมูลที่สอดคล้องกับ 2 กลุ่มตัวอย่างข้างต้น นั่นคือ สาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทย มาจากพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่เอง โดยในห้วงเทศกาลสำคัญ พฤติกรรมที่เป็นสาเหตุหลัก คือ การเมาแล้วขับ ส่วนในห้วงเวลาปกติจะเป็นพฤติกรรมการขับรถเร็วเกินกำหนด

## ปัญหาและอุปสรรคในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในกรุงเทพมหานคร

จากการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างในทุกมิติ เมื่อนำเนื้อหาที่ได้ไปวิเคราะห์ (Content Analysis) สามารถสรุปประเด็นสำคัญเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรในกรุงเทพมหานครได้ ดังนี้

1. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในฐานะหน่วยงานหลักในการบังคับใช้กฎหมายจราจร มีหน้าที่รับผิดชอบที่มากมายหลายหน่วยงานและซับซ้อน โดยเฉพาะอย่างยิ่งช่วงเทศกาลสำคัญ

ที่จะมีหน้าที่มอบหมายให้เจ้าหน้าที่ตำรวจระดับสถานีตำรวจรับผิดชอบมากมายภายใต้ทรัพยากรที่จำกัด ทำให้ต้องลำดับความสำคัญให้สามารถทุกภารกิจทุกอย่างให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย ซึ่งในปัจจุบัน ในห้วงเทศกาลสำคัญ การอำนวยความสะดวกจราจรเป็นภารกิจสำคัญเป็นอันดับหนึ่ง ส่วนเรื่องการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนยังมีความสำคัญในลำดับท้ายๆ อย่างมากก็ทำกันแค่การตั้งด่านเมาแล้วขับเท่านั้น

2. ขาดการเชื่อมโยงฐานข้อมูลที่สำคัญในกระบวนการบังคับใช้กฎหมายจราจร เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุจราจร เช่น ข้อมูลใบสั่งของเจ้าหน้าที่ตำรวจและข้อมูลการต่อทะเบียนรถของกรมการขนส่งทางบกที่ยังอยู่ระหว่างการเจรจาเพื่อดำเนินการ เป็นต้น นอกจากนี้ เจ้าหน้าที่ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งระบบยังมีความกังวล ไม่ไว้วางใจในการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกัน

3. การพัฒนาฐานข้อมูลอุบัติเหตุจราจรของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังถูกพัฒนาไปคนละทิศทาง ไม่มีการพัฒนาอย่างเป็นเอกภาพ เป็นองค์รวมไปในทิศทางเดียวกันเพื่อไปสู่เป้าหมายเดียวกัน ทั้งในแง่ทางเทคนิคและแนวคิดในการพัฒนาระบบ นอกจากนี้ข้อมูลที่เก็บอยู่ก็ไม่ใช่ว่าข้อมูลที่ถูกต้องตามสภาพความเป็นจริง เนื่องจากแต่ละหน่วยงานจะบันทึกข้อมูลเท่าที่ทำให้หน่วยงานที่ตัวเองรับผิดชอบเสร็จเท่านั้น ไม่ได้ให้ความสำคัญของการเก็บข้อมูลที่ถูกต้องเพื่อให้ได้ข้อมูลที่มีคุณภาพที่สามารถนำไปวิเคราะห์เพื่อนำมากำหนดนโยบายเพื่อแก้ไขปัญหาาร่วมกันต่อไป

4. ปัญหาเชิงโครงสร้างและแนวคิดการบริหารจัดการที่เป็นในลักษณะบนลงล่าง (Top-Down)

5. อำนาจหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่มีความสอดคล้องกันในการร่วมกันแก้ไขปัญหาอย่างเป็นเอกภาพและไปในทิศทางที่สอดคล้องกัน ทำให้มีปัญหาในการบูรณาการการทำงานร่วมกัน

6. การให้ความสำคัญของผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับต่อเรื่องการลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่ไม่เท่ากัน ทำให้การทำงานของเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการมีปัญหาในการประสานงาน

7. ขาดแคลนงบประมาณ กำลังคน และอุปกรณ์ที่จำเป็นในการปฏิบัติหน้าที่ เช่น เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ อุปกรณ์ตรวจควันดำ ป้ายไฟฟ้าส่องสว่าง เป็นต้น

8. ไม่มีการหารือในการแก้ไขปัญหาทั้งระบบแบบองค์รวมร่วมกันระหว่างทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อที่จะได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาไปในทิศทางเดียวกันทั้งระบบ

9. ขาดแคลนบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านเรื่องการลดอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะ

10. ปัญหาด้านกฎหมาย เช่น ความรู้เรื่องกฎหมายจราจรในส่วนที่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนยังถูกเผยแพร่ไปไม่ถึงผู้ขับขี่ทุกคน บทลงโทษยังมีระดับความรุนแรงไม่เพียงพอ รวมทั้ง

การขาดประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายทำให้ภาพรวมของการบังคับใช้กฎหมายไม่มีสภาพที่จะยับยั้งพฤติกรรมการขับขี่ที่เป็นอันตรายได้

11. การใช้สื่อโซเชียลมีเดียของประชาชนบางกลุ่มที่ใช้ในลักษณะจับผิดเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติงาน บางครั้งถึงขั้นรบกวนหรือขัดขวางการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจขณะปฏิบัติหน้าที่ทำให้เกิดความยากลำบากในการบังคับใช้กฎหมาย และเป็นพฤติกรรมที่ทำลายขวัญและกำลังใจของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ตั้งใจปฏิบัติหน้าที่เพื่อรักษาความปลอดภัยสาธารณะ

12. การบริหารทรัพยากรบุคคลของบางหน่วยงานยังมีการนำบุคคลที่ไม่มีความรู้ความเชี่ยวชาญในงานจราจร โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับการสร้างความปลอดภัยทางถนน มาทำหน้าที่ในงานจราจรซึ่งมีความสำคัญอย่างยิ่ง ทำให้การนำนโยบายในการลดอุบัติเหตุไม่มีประสิทธิภาพ นอกจากนั้น การโยกย้ายของข้าราชการบ่อยครั้งทำให้การประสานกันระหว่างหน่วยงานเกิดไม่มีความต่อเนื่อง ทำให้ผู้ที่มาดำรงตำแหน่งใหม่ต้องมาเรียนรู้งานและพัฒนาความสัมพันธ์ส่วนตัวกับเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องใหม่ ทำให้เกิดภาวะชะงักงันของการดำเนินนโยบาย

## แนวทางการแก้ไข

จากการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นจากกลุ่มตัวอย่าง สามารถสรุปเป็นข้อเสนอแนะสำคัญเพื่อนำไปพัฒนานโยบายเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรได้ ดังนี้

1. การพัฒนาและออกแบบการแก้ไขปัญหาในภาพรวมทั้งระบบ โดยทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมดมาหารือกันเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ปัญหาข้อขัดข้อง และข้อเสนอแนะเพื่อนำมาวิเคราะห์สรุปเป็นแนวทางการกำหนดมาตรการการลดอุบัติเหตุที่เป็นไปในทิศทางเดียวกันทั้งระบบ

2. ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบก ระบบราชการต้องเปลี่ยนแนวคิดในการบริหารจัดการปัญหาจากแบบบนลงล่าง (Top-Down) ไปเป็นจากล่างขึ้นบน (Bottom-Up) ซึ่งท้องถิ่นซึ่งรู้ปัญหาดีที่สุดควรเป็นแม่ข่ายและจุดเริ่มต้นของการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร โดยได้รับการสนับสนุนอย่างเต็มที่จากส่วนกลาง

3. กำหนดบทลงโทษให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ และมีโทษหนักขึ้นจนส่งผลให้มีสภาพยับยั้ง (Deterrence) สำหรับความผิดที่เป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย

4. พัฒนาระบบการบังคับใช้กฎหมายจราจรทั้งระบบให้มีเอกภาพบูรณาการทั้งระบบตั้งแต่ต้นจนจบ โดยนำพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ พร้อมปรับเปลี่ยนกฎหมาย ระเบียบ และแบบแผนการปฏิบัติงานของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศนี้

5. พัฒนากฎหมายว่าด้วยการสร้างการมีส่วนร่วมในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนในสังคม

6. การรณรงค์ให้ทุกหน่วยงานหรือองค์กรสร้างมาตรการภายในองค์กรหรือหน่วยงานในการเสริมสร้างวินัยการขับขี่อย่างปลอดภัย ไม่ละเมิดกฎหมายจราจร มีความรู้กฎหมายจราจรที่ถูกต้อง และมีจิตสำนึกต่อส่วนร่วมในเรื่องการสร้างความปลอดภัยทางถนนร่วมกัน จนกลายเป็นวัฒนธรรมองค์กร

### การวิเคราะห์ข้อมูลโดยเปรียบเทียบกับข้อมูลที่ได้ในบทที่ 3

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงและเมืองที่ใหญ่ที่สุดของประเทศไทย ซึ่งประสบปัญหาการบริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุทางถนนมาอย่างยาวนาน แม้ว่ารัฐบาลโดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) จะได้กำหนดให้ ปี พ.ศ. 2554 – 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย โดยเป้าหมายที่ถูกกำหนดเป็นรูปธรรมคือ สามารถลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรให้ได้ครึ่งหนึ่ง หรือ ต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากร 100,000 คน และกรุงเทพฯ นำโดยกรุงเทพฯ กรมการขนส่งทางบก และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ จะเป็นหน่วยงานหลักในการนำนโยบายและแนวทางของ ศปถ. มาปฏิบัติมาได้ระยะเวลาหนึ่ง แต่ผลการปฏิบัติยังไม่เป็นที่น่าพอใจและไม่สามารถบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ได้ เหตุผลสำคัญคือ การขาดรูปแบบการทำงานร่วมกันอย่างบูรณาการที่เป็นระบบ มีการแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบที่ชัดเจน มีการจัดสรรงบประมาณและอุปกรณ์ที่เพียงพอต่อการทำงาน และการกำหนดนโยบายบนพื้นฐานจากผลจากวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจราจรที่เป็นจริง และได้มาตรฐานสากล

เป็นที่ทราบกันดีว่าสาเหตุของอุบัติเหตุที่นั่นมาจากทั้งในส่วนของคน ถนน และรถ ประกอบกัน โดยสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุที่ทุกฝ่ายเห็นตรงกัน คือ พฤติกรรมของผู้ขับขี่และเงื่อนไขสำคัญที่ทำให้การส่งเสริมความปลอดภัยบนท้องถนนและการลดอุบัติเหตุไม่ประสบผลสำเร็จ คือ การบังคับใช้กฎหมายและการบริหารจัดการองค์กรที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุที่ไม่มีประสิทธิภาพ เช่น การขาดการมีส่วนร่วมของประชาชน การขาดการเชื่อมโยงของข้อมูลระหว่างหน่วยงาน การขาดแคลนกำลังพลและงบประมาณของตำรวจจราจร เป็นต้น

นโยบายหรือแนวทางการแก้ไขปัญหาจึงต้องเน้นไปที่การควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับขี่ โดยการพัฒนากระบวนการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพ นำผู้กระทำความผิดมาลงโทษได้จริง การบริหารจัดการกำลังพล งบประมาณ และสนับสนุนเทคโนโลยีแก่ตำรวจจราจร ประกอบกับการส่งเสริมจิตสำนึกของพลเมืองตั้งแต่เยาว์วัยร่วมด้วยเพื่อพัฒนาพฤติกรรมของผู้ขับขี่ในระยะยาว

## สรุปแนวทางในการกำหนดนโยบายและการจราจร

การกำหนดแนวทางนโยบายลดอุบัติเหตุจราจร ควรตั้งอยู่บนหลัก 3E ( Engineering/ Education/Enforcement) ซึ่งเป็นกรอบแนวคิดในการสร้างนโยบายความปลอดภัยทางถนน ที่ถูกสนับสนุนโดยองค์การสหประชาชาติและถูกนำไปประยุกต์ใช้ทั่วโลก สำหรับแนวทางในประเทศไทย สามารถวางแนวทางนโยบายได้ ดังนี้

**1. ด้านวิศวกรรมจราจร(Engineering)** คือ การพัฒนาในส่วนของคุณลักษณะทางกายภาพ ไม่ว่าจะเป็นของถนนหรือรถเอง ดังต่อไปนี้

1.1 การสร้างถนนให้รองรับการขับขี่ มีอุปกรณ์ส่วนควบและไฟส่องสว่างที่เพียงพอต่อการมองเห็น มีสัญญาณเตือน หรืออุปกรณ์แจ้งเตือนความเร็วที่ชัดเจน

1.2 การติดตั้งระบบ GPS ในรถขนส่งมวลชน รถบรรทุก หรืออาจขยายขอบเขตมายังรถส่วนบุคคล เพื่อจำกัดความเร็วตามถนนที่รถแต่ละคันอยู่

1.3 การออกแบบรถและระบบส่วนควบที่ส่งเสริมความปลอดภัยของผู้ขับขี่ เช่น ระบบโครงสร้างตัวรถนิรภัย ถูกลมนิรภัย หรือระบบแจ้งเตือนอื่นๆที่ช่วยในการลดการเกิดอุบัติเหตุ

1.4 การติดตั้งกล้องตรวจจับ พร้อมระบบประมวลผลการการกระทำผิดตามเส้นทางต่างๆ

**2. ด้านการศึกษา (Education)** คือ การพัฒนาการศึกษา พัฒนาคน อันเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ การพัฒนาคนจะทำให้ลดการเกิดอุบัติเหตุอย่างยั่งยืนรวมถึงการพัฒนาศูนย์วิจัยและพัฒนาลดอุบัติเหตุอย่างยั่งยืน ดังต่อไปนี้

2.1 การบรรจุความรู้ด้านการขับขี่และการจราจรลงในหลักสูตรขั้นพื้นฐานของกระทรวงศึกษาธิการ

2.2 การปรับความเข้มข้นของหลักสูตรใบอนุญาตขับขี่ให้มีมาตรฐานมากยิ่งขึ้น

2.3 การจัดอบรมหลักสูตรหรือใบอนุญาตขับขี่แก่ผู้ขับขี่รถขนส่งของของประเภทต่างๆ ที่มีระยะทางหรือระยะเวลานานในการขับขี่

2.4 การจัดสื่อโฆษณา รมรงค์ ส่งเสริมการขับขี่ปลอดภัย ที่เข้าถึงง่ายและนำไปใช้ได้จริง

2.5 การจัดตั้งศูนย์วิจัยประสานงาน เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลอย่างต่อเนื่อง

**3. ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement)** เป็นส่วนที่สำคัญที่สุดในหัวข้อนโยบายทั้งหมด เพราะการบังคับใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือที่ดีที่สุดในการควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ดังต่อไปนี้



3.1 การจำกัดความเร็วของผู้ขับขี่ ตามลักษณะการใช้งานของถนน แทนที่จะกำหนดตามลักษณะพื้นที่ เช่น ในเขตเมืองหากเป็นทางด่วนสามารถใช้ความเร็วสูงได้ แต่ในเขตเมืองที่เป็นชอย ให้จำกัดความเร็วต่ำเป็นต้น

3.2 การพัฒนา สนับสนุนงบประมาณ อุปกรณ์การทำงานไปยังตำรวจจราจร ทั้งจากส่วนกลางหรือส่วนท้องถิ่น เพื่อให้เพียงพอต่อการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ

3.3 การพัฒนาระบบกำลังพล การจัดสรรกำลังและการแต่งตั้งโยกย้ายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อให้สามารถนำคนที่มีความชำนาญ ประสบการณ์ด้านการจราจรมาดำรงตำแหน่งที่เกี่ยวข้องจริงๆ

3.4 การกำหนดนโยบายระดับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ให้การลดอุบัติเหตุเป็นภารกิจหลักของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พร้อมทั้งการจัดตั้งศูนย์วิจัย สถิติ ประมวลผล ประสานงานอย่างถาวรที่ดำเนินการ เก็บข้อมูล วิจัยและพัฒนา การลดอุบัติเหตุจราจรอย่างต่อเนื่องตลอดปี

3.5 การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกรมการขนส่งทางบกและสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ให้การออกใบสั่งสามารถรับการต่อภาษีรถได้ หากไม่จ่ายตามเวลาที่กำหนด

3.6 การจัดทำระบบใบขับขี่อิเล็กทรอนิกส์และระบบการตัดคะแนนความประพฤติ เพื่อให้สามารถตัดคะแนนผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎหมายได้จริง

3.7 การสร้างช่องทางติดต่อประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เป็นสากล มีแบบแผน และแลกเปลี่ยนข้อมูลกันโดยตรงไปตรงมา

## บทที่ 5

### สรุปและข้อเสนอแนะ

การศึกษาวิจัยเรื่อง“แนวทางในการกำหนดนโยบายเพื่อสร้างความปลอดภัยการจราจรทางบก”เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ ผู้วิจัยได้กำหนดวัตถุประสงค์การวิจัยไว้ 2 ข้อ ประกอบด้วย

1. เพื่อศึกษาสาเหตุและปัจจัยหลักที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนในกรุงเทพมหานคร ปัญหาและอุปสรรคในการบูรณาการร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาการบริหารงานจราจร และรูปแบบและปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Success Factors)ของประเทศที่ประสบความสำเร็จในการลดอัตราการตายบนท้องถนนและสามารถสร้างความเชื่อมั่นในเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนนได้สำเร็จ

2. เพื่อวิเคราะห์และเสนอแนวทางในการกำหนดนโยบายจราจรและรูปแบบการจัดการจราจรที่สามารถลดการเกิดอุบัติเหตุและเสริมสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนอย่างเป็นรูปธรรม

ในการตอบปัญหาการวิจัย นักวิจัยเลือกการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยเก็บข้อมูลด้วยวิธีการสัมภาษณ์เชิงลึกกึ่งโครงสร้าง (Semi-Structured In-depth Interview) เพื่อหาข้อมูลที่ครอบคลุมเนื้อหาใน 3 ประเด็นหลักของงานวิจัย ได้แก่ สาเหตุหรือปัจจัยในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในกรุงเทพมหานคร ปัญหาและอุปสรรคในการทำงานหรือการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของกรุงเทพมหานคร และข้อเสนอแนะในการพัฒนาการบริหารจัดการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้ ผู้วิจัยได้เลือกกลุ่มตัวอย่างในการสัมภาษณ์โดยยึดหลักสำคัญ 2 ประการ ของการเลือกกลุ่มตัวอย่างของงานวิจัยเชิงคุณภาพ คือ 1.กลุ่มตัวอย่างเป็นตัวแทนที่ดีของประชากรทั้งหมดในประเด็นการวิจัย (Representativeness) และ 2.กลุ่มตัวอย่างมีความหลากหลายครอบคลุมทุกประเด็นของปัญหาการวิจัย (Diversity)จากเหตุผลดังกล่าว ผู้วิจัยจึงได้แบ่งกลุ่มตัวอย่างในการสัมภาษณ์เชิงลึกออกเป็น 5 กลุ่ม ดังนี้ 1. ผู้ใช้รถใช้ถนน 2. เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน 3. ผู้เชี่ยวชาญด้านงานจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ 4. ผู้กำหนดนโยบายด้านงานจราจรและ 5. นักวิชาการด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งในบทที่ 5 นี้ จะนำเสนอ 2 ประเด็น คือ สรุปผลการวิจัย และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากผลการวิจัย ดังนี้

## สรุป

**ตอบวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ 1** เพื่อศึกษาสาเหตุและปัจจัยหลักที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนในกรุงเทพมหานคร ปัญหาและอุปสรรคในการบูรณาการร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาการบริหารงานจราจร และรูปแบบและปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Success Factors) ของประเทศที่ประสบความสำเร็จในการลดอัตราการตายบนท้องถนนและสามารถสร้างความเชื่อมั่นในเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนนได้สำเร็จสรุปได้ดังนี้

1. สภาพปัญหา และรูปแบบการบริหารงานจราจรและอุปสรรคในการบูรณาการร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาการบริหารงานจราจร

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงและเมืองที่ใหญ่ที่สุดของประเทศไทยซึ่งประสบปัญหาการบริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุทางถนนมาอย่างช้านาน แม้ว่ารัฐบาลโดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) จะได้กำหนดให้ ปี พ.ศ. 2554 – 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย โดยเป้าหมายที่ถูกกำหนดเป็นรูปธรรมคือ สามารถลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรให้ได้ครึ่งหนึ่ง หรือ ต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากร 100,000 คน และกรุงเทพมหานคร นำโดยกรุงเทพมหานคร กรมการขนส่งทางบก และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ จะเป็นหน่วยงานหลักในการนำนโยบายและแนวทางของ ศปถ. มาปฏิบัติมาได้ระยะเวลาหนึ่ง แต่ผลการปฏิบัติยังไม่เป็นที่น่าพอใจและไม่สามารถบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ได้ เหตุผลสำคัญคือการขาดรูปแบบการทำงานร่วมกันอย่างบูรณาการที่เป็นระบบ มีการแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบที่ชัดเจน มีการจัดสรรงบประมาณและอุปกรณ์ที่เพียงพอต่อการทำงาน และการกำหนดนโยบายบนพื้นฐานจากผลจากวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจราจรที่เป็นจริงและได้มาตรฐานสากล

จากการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างในทุกมิติ เมื่อนำเนื้อหาที่ได้ไปวิเคราะห์ (Content Analysis) สามารถสรุปเป็นประเด็นสำคัญเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรในกรุงเทพมหานครได้ ดังนี้

1.1 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในฐานะหน่วยงานหลักในการบังคับใช้กฎหมายจราจร มีหน้าที่รับผิดชอบที่มากมายหลายหน่วยงานและซับซ้อน โดยเฉพาะอย่างยิ่งช่วงเทศกาลสำคัญที่จะมีหน้าที่มอบหมายให้เจ้าหน้าที่ตำรวจระดับสถานีตำรวจรับผิดชอบมากมายภายใต้ทรัพยากรที่จำกัด ทำให้ต้องลำดับความสำคัญให้สามารถทำภารกิจทุกอย่างให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย

ซึ่งในปัจจุบัน ในห้วงเทศกาลสำคัญ การอำนวยความสะดวกจราจรเป็นภารกิจสำคัญเป็นอันดับหนึ่ง ส่วนเรื่อง การส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนยังมีความสำคัญในลำดับท้ายๆ อย่างมากก็ทำกันแค่การตั้งด่าน เมาแล้วขับเท่านั้น

1.2 ขาดการเชื่อมโยงฐานข้อมูลที่สำคัญในกระบวนการบังคับใช้กฎหมายจราจร เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุจราจร เช่น ข้อมูลใบสั่งของเจ้าหน้าที่ตำรวจและข้อมูลการต่อทะเบียนรถ ของกรมการขนส่งทางบกที่ยังอยู่ระหว่างการเจรจาเพื่อดำเนินการ เป็นต้น นอกจากนี้ เจ้าหน้าที่ ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งระบบยังมีความกังวล ไม่ไว้วางใจในการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกัน

1.3 การพัฒนาฐานข้อมูลอุบัติเหตุจราจรของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังถูกพัฒนาไป กันคนละทิศทาง ไม่มีการพัฒนาอย่างเป็นเอกภาพ เป็นองค์รวมไปในทิศทางเดียวกันเพื่อไปสู่ เป้าหมายเดียวกัน ทั้งในแง่ทางเทคนิคและแนวคิดในการพัฒนาระบบ นอกจากนี้ข้อมูลที่เก็บอยู่ ก็ไม่ใช่ข้อมูลที่ถูกต้องตามสภาพความเป็นจริง เนื่องจากแต่ละหน่วยงานจะบันทึกข้อมูลเท่าที่ทำให้ หน่วยงานที่ตัวเองรับผิดชอบเสร็จเท่านั้น ไม่ได้ให้ความสำคัญของการเก็บข้อมูลที่ถูกต้องเพื่อให้ได้ ข้อมูลที่มีคุณภาพที่สามารถนำไปวิเคราะห์เพื่อนำมากำหนดนโยบายเพื่อแก้ไขปัญหาาร่วมกันต่อไป

1.4 ปัญหาเชิงโครงสร้างและแนวคิดการบริหารจัดการที่เป็นในลักษณะบนลงล่าง (Top-Down)

1.5 อำนาจหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่มีสอดคล้องกันในการ ร่วมกันแก้ไขปัญหาอย่างเป็นเอกภาพและไปในทิศทางที่สอดคล้องกัน ทำให้มีปัญหาในการบูรณาการ การทำงานร่วมกัน

1.6 การให้ความสำคัญของผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับต่อเรื่อง การลดปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่ไม่เท่ากัน ทำให้การทำงานของเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการมีปัญหา ในการประสานงาน

1.7 ขาดแคลนงบประมาณ กำลังคน และอุปกรณ์ที่จำเป็นในการปฏิบัติหน้าที่ เช่น เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ อุปกรณ์ตรวจควันดำ ป้ายไฟฟ้าส่องสว่าง เป็นต้น

1.8 ไม่มีการหารือในการแก้ไขปัญหาทั้งระบบแบบองค์รวมร่วมกันระหว่างทุก หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อที่จะได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาไปในทิศทางเดียวกันทั้งระบบ

1.9 ขาดแคลนบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านเรื่องการลดอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะ

1.10 ปัญหาด้านกฎหมาย เช่น ความรู้เรื่องกฎหมายจราจรในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความ ปลอดภัยทางถนนยังถูกเผยแพร่ไปไม่ถึงผู้ขับขี่ทุกคน บทลงโทษยังมีระดับความรุนแรงไม่เพียงพอ

รวมทั้งการขาดประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายทำให้ภาพรวมของการบังคับใช้กฎหมายไม่มีสภาพที่จะยับยั้งพฤติกรรมการขับขี่ที่เป็นอันตรายได้

1.11 การใช้สื่อโซเชียลมีเดียของประชาชนบางกลุ่มที่ใช้ในลักษณะจับผิดเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติงาน บางครั้งถึงขั้นรบกวนหรือขัดขวางการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจขณะปฏิบัติหน้าที่ ทำให้เกิดความยากลำบากในการบังคับใช้กฎหมาย และเป็นพฤติกรรมที่ทำลายขวัญและกำลังใจของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ตั้งใจปฏิบัติหน้าที่เพื่อรักษาความปลอดภัยสาธารณะ

1.12 การบริหารทรัพยากรบุคคลของบางหน่วยงานยังมีการนำบุคคลกรที่ไม่มีความรู้ความเชี่ยวชาญในงานจราจร โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับการสร้างความปลอดภัยทางถนนมาทำหน้าที่ในงานจราจรซึ่งมีความสำคัญอย่างยิ่ง ทำให้การนำนโยบายในการลดอุบัติเหตุไม่มีประสิทธิภาพ นอกจากนั้น การโยกย้ายของข้าราชการบ่อยครั้งทำให้การประสานกันระหว่างหน่วยงานเกิดไม่มีความต่อเนื่อง ทำให้ผู้ที่มาดำรงตำแหน่งใหม่ต้องมาเรียนรู้งานและพัฒนาความสัมพันธ์ส่วนตัวกับเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องใหม่ ทำให้เกิดภาวะชะงักงันของการดำเนินนโยบาย

2. แนวคิดปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Success Factors) ในการกำหนดนโยบายจราจรเพื่อสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน

การกำหนดแนวทางนโยบายลดอุบัติเหตุจราจร ควรประกอบไปด้วยกรอบการพัฒนาที่ครอบคลุมทั้งระบบ ทั้งด้านวิศวกรรม การศึกษาและการบังคับใช้กฎหมายร่วมกันหรือที่เรียกกันว่าหลัก 3E (3E ประกอบไปด้วย Engineering/Education/Enforcement) ซึ่งเป็นกรอบแนวคิดพื้นฐานในการสร้างนโยบายความปลอดภัยทางถนนที่ถูกสนับสนุนโดยองค์การสหประชาชาติและถูกนำไปประยุกต์ใช้ทั่วโลก

**ตอบวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ 2** เพื่อวิเคราะห์และเสนอแนวทางในการกำหนดนโยบายจราจรและรูปแบบการจัดการจราจรที่สามารถลดการเกิดอุบัติเหตุและเสริมสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนอย่างเป็นรูปธรรม

การกำหนดแนวทางนโยบายลดอุบัติเหตุจราจร ควรประกอบไปด้วยกรอบการพัฒนาที่ครอบคลุมทั้งระบบ ทั้งด้านวิศวกรรม การศึกษาและการบังคับใช้กฎหมายร่วมกัน(3E Engineering /Education/Enforcement)ซึ่งเป็นกรอบแนวคิดพื้นฐานในการสร้างนโยบายความปลอดภัยทางถนนที่ถูกสนับสนุนโดยองค์การสหประชาชาติและถูกนำไปประยุกต์ใช้ทั่วโลกนั้นเป็นพื้นฐานสำคัญในการกำหนดนโยบาย สำหรับแนวทางในประเทศไทย ควรมีการเพิ่มเติมในส่วนของการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน (Engagement) และการพัฒนาสภาพแวดล้อม (Environment) บริบทการส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยที่ดี (Safety Culture) รวมเป็นการพัฒนานโยบายภายใต้กรอบ

แนวคิด 5E (Engineering/Education/Enforcement/Engagement/Environment) เพื่อให้สามารถเข้าถึงและสร้างการตระหนักรู้ให้ประชาชนได้เพิ่มมากขึ้น โดยสามารถวางแนวทางนโยบายได้ ดังนี้

1. ด้านวิศวกรรมจราจร (Engineering) คือ การพัฒนาในส่วนของคุณลักษณะทางกายภาพ ไม่ว่าจะเป็นของถนนหรือรถเอง ซึ่งวิศวกรรมที่ดีจะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ เสียชีวิตของผู้ขับขี่ได้ โดยมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

1.1 การสร้างถนนให้รองรับการขับขี่ มีอุปกรณ์ส่วนควบและไฟส่องสว่างที่เพียงพอต่อการมองเห็น มีสัญญาณเตือน หรือติดตั้งอุปกรณ์แจ้งเตือนความเร็วที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน

1.2 การติดตั้งระบบ GPS ในรถขนส่งมวลชน รถบรรทุก หรืออาจขยายขอบเขตมายังรถส่วนบุคคล เพื่อจำกัดความเร็วตามเส้นทางถนนที่รถยนต์แต่ละคันอยู่

1.3 การกำหนดหรือบังคับให้ผู้ประกอบการด้านรถยนต์ ออกแบบรถยนต์และระบบส่วนควบที่ส่งเสริมความปลอดภัยของผู้ขับขี่ เป็นรุ่นพื้นฐานโดยไม่ต้องซื้อเพิ่ม เช่น ระบบโครงสร้างตัวรถนิรภัย ถังลมนิรภัย หรือระบบแจ้งเตือนอื่นๆ ที่ช่วยในการลดการเกิดอุบัติเหตุ เช่น ระบบการแจ้งเตือนมุมอับ ระบบช่วยเบรก ระบบแจ้งเตือนก่อนการชน ระบบการแจ้งเตือนออกนอกเลน เป็นต้น

1.4 การติดตั้งกล้องตรวจจับ พร้อมระบบประมวลผลการการกระทำผิดตามเส้นทางต่างๆ

2. ด้านการศึกษา (Education) คือ การพัฒนาการศึกษา พัฒนาคนให้มีจิตสำนึก ความรู้ด้านการจราจร เนื่องจากพฤติกรรมของคนเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ การพัฒนาคนจะทำให้ลดการเกิดอุบัติเหตุอย่างยั่งยืนรวมถึงการโฆษณาประชาสัมพันธ์ การรณรงค์การลด ละ เลิกพฤติกรรมสุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ รวมไปถึงการพัฒนาศูนย์วิจัยและพัฒนาการลดอุบัติเหตุที่มีการเก็บรวบรวมข้อมูลอย่างต่อเนื่อง ดังต่อไปนี้

2.1 การบรรจุความรู้ด้านการขับขี่และการจราจรลงในหลักสูตรขั้นพื้นฐานของกระทรวงศึกษาธิการ

2.2 การปรับความเข้มข้นของหลักสูตรใบอนุญาตขับขี่ให้มีมาตรฐานมากยิ่งขึ้น และมีการแบ่งประเภทของใบอนุญาตขับขี่ตามประเภทของรถและการใช้งานให้มีความเฉพาะทางมากขึ้น เช่น การจัดอบรมหลักสูตรหรือใบอนุญาตขับขี่แก่ผู้ขับขี่รถขนส่งของ รถบรรทุกของประเภทต่างๆ ที่มีระยะทางหรือระยะเวลานานในการขับขี่มากกว่าปกติ ใบอนุญาตขับขี่รถฉุกเฉิน เป็นต้น

2.3 การจัดสื่อโฆษณา รณรงค์ ส่งเสริมการขับขี่ปลอดภัย ที่เข้าถึงง่ายและนำไปใช้ได้จริง

2.4 การจัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนา เพื่อประสานงานและเก็บรวบรวมข้อมูลอย่างต่อเนื่อง เป็นระบบและมีการนำมาอ้างอิงประกอบการกำหนดนโยบายด้านการลดอุบัติเหตุได้จริง

3. ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) คือ การพัฒนาในส่วนของการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งเป็นส่วนที่สำคัญที่สุดในหัวข้อนโยบายทั้งหมด เพราะการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพเป็นเครื่องมือที่ดีที่สุดในการควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับขี่อันเป็นสาเหตุที่ถูกกล่าวถึงมากที่สุดในการเกิดอุบัติเหตุ รวมไปถึงการพัฒนาบุคลากรทั้งทางด้านการบังคับใช้กฎหมายให้มีความรู้ ความสามารถ ความชำนาญและการบริหารงานบุคคล การปรับเปลี่ยนระบบการแต่งตั้งโยกย้ายให้บุคคลที่มีความชำนาญมาปฏิบัติงานให้ตรงตามตำแหน่ง ดังต่อไปนี้

3.1 การจำกัดความเร็วของผู้ขับขี่ ตามลักษณะการใช้งานของถนน แทนที่จะกำหนดตามลักษณะพื้นที่เช่น ในเขตเมืองหากเป็นทางด่วนสามารถใช้ความเร็วสูงได้ แต่ในเขตเมืองที่เป็นซอยให้จำกัดความเร็วต่ำเป็นต้น

3.2 การพัฒนา สนับสนุนงบประมาณ อุปกรณ์การทำงานไปยังตำรวจจราจรทั้งจากส่วนกลางหรือส่วนท้องถิ่น เพื่อให้เพียงพอต่อการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ

3.3 การพัฒนาระบบกำลังพล การจัดสรรกำลังและการแต่งตั้งโยกย้ายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อให้สามารถนำคนที่มีความชำนาญ ประสบการณ์ด้านการจราจรมาดำรงตำแหน่งที่เกี่ยวข้องจริงๆ

3.4 การกำหนดนโยบายระดับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ให้การลดอุบัติเหตุเป็นภารกิจหลักของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พร้อมทั้งการจัดตั้งศูนย์วิจัย สถิติ ประมวลผลประสานงานอย่างถาวรที่ดำเนินการ เก็บข้อมูล วิจัยและพัฒนา การลดอุบัติเหตุจราจรอย่างต่อเนื่องตลอดปี

3.5 การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกรมการขนส่งทางบกและสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ให้การออกไปส่งสามารถรับการต่อภาษียานพาหนะได้ หากไม่จ่ายตามเวลาที่กำหนด

3.6 การจัดหาระบบใบขับขี่อิเล็กทรอนิกส์และระบบการตัดคะแนนความประพฤติ เพื่อให้สามารถตัดคะแนนผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎหมายได้จริง

3.7 การสร้างช่องทางติดต่อประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เป็นสากล มีแบบแผน และแลกเปลี่ยนข้อมูลกันโดยตรงไปตรงมา

3.8 การจัดให้มี สถาบันการฝึกอบรม (Academy) สำหรับตำรวจและผู้ปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจร ทั้งในระดับบริหาร (สารวัตร/รองผู้กำกับ) และปฏิบัติการ (ระดับรองสารวัตรลงมาและผู้ช่วยเจ้าพนักงาน) เป็นหลักสูตรระยะสั้น เพื่อให้ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติ มีความรู้ ความสามารถ ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านและใช้งานได้จริง

3.9 การปรับเปลี่ยนระบบการบริหารงานบุคคลของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ให้มีการจัดคนที่มีความรู้ ความสามารถด้านการจราจร มาดูแลหรือดำรงตำแหน่งที่เกี่ยวข้องกับการงานจราจร เพื่อให้เกิดการบริหารงานและปฏิบัติการที่มีประสิทธิภาพ

4. ด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน (engagement) คือ การเปิดช่องทางในการแสดงความคิดเห็น เสนอแนะแนวคิด วิธีการแก้ปัญหาจากประชาชน หรือการจัดให้มีการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นระหว่างเจ้าหน้าที่ของรัฐและประชาชนในท้องถิ่น เพื่อให้เกิดนวัตกรรมที่มาจากคนในพื้นที่ เข้ามาช่วยแก้ปัญหาอุบัติเหตุได้ตรงตามสถานการณ์ของแต่ละท้องถิ่น ไปจนถึงการพัฒนาในระดับนโยบาย (Bottom-Up) ดังต่อไปนี้

4.1 การกระจายอำนาจ จัดให้มีการสัมมนา หรือ เสวนา ในระดับท้องถิ่นเพื่อรวบรวมความคิดเห็นและหาแนวทางการแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุในท้องถิ่นที่ร่วมกัน ระหว่างชาวบ้านชุมชน และหน่วยงานส่วนท้องถิ่นเอง เช่น ในพื้นที่ที่มีอุบัติเหตุจากหลุมขนาดใหญ่บ่อย ชาวบ้านสามารถเสนอขอการสนับสนุนจากองค์การบริหารส่วนตำบลเพื่อซ่อมผิวถนนได้เอง เป็นต้น

4.2 การให้อำนาจผู้นำชุมชน ในการตัดสินใจพัฒนาและปรับปรุงท้องถิ่น เพื่อช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุ เช่น การลงแขกของชนในชุมชนเพื่อช่วยกันตัดต้นไม้ริมทางที่บดบังทัศนวิสัย โดยไม่ต้องรออนุญาตจากภาครัฐ

4.3 การเปิดช่องทางการรับความคิดเห็นจากประชาชนของส่วนกลาง เพื่อนำมาประกอบการตัดสินใจในการจัดทำนโยบาย

5. ด้านสภาพแวดล้อม (environment) คือ ส่งเสริมกิจกรรม ที่ก่อให้เกิดสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยต่อการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย (safety culture) ทั้งทางตรงและทางอ้อม ดังต่อไปนี้

5.1 การที่บริษัทผู้ประกอบการต่างๆ หรือองค์กรของรัฐให้รางวัล แก่พนักงานที่มีพฤติกรรมขับขี่ที่ปลอดภัย ไม่มีการกระทำความผิด อาจเป็นในรูปแบบของเกียรติบัตร ประกาศนียบัตร หรือรางวัลในรูปของสิ่งของหรือการเพิ่มโบนัสรายปี เป็นต้น

5.2 การลงโทษ คัดโทษ ตัดเงินเดือน แก่ผู้ขับขี่ พนักงานขนส่งภายในองค์กรที่มีพฤติกรรมขับขี่ไม่สุภาพ ทำผิดกฎหมาย

5.3 การโฆษณาประชาสัมพันธ์ ให้การขับขี่ที่ปลอดภัยจัดเป็นวัฒนธรรมที่ดี

## ข้อเสนอแนะ

### 1. ด้านนโยบาย



ข้อเสนอแนะด้านนโยบายควรมีการตั้งเป้าหมายและออกแบบนโยบายร่วมกันของหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้อง คือ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมการขนส่งและสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อให้เกิดความสอดคล้องของการปฏิบัติและสามารถลดอุบัติเหตุได้อย่างครอบคลุมในภาพรวมโดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1.1 กำหนดให้การลดอุบัติเหตุเป็นเป้าหมายหลักของรัฐบาล มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องปฏิบัติงานร่วมกันภายใต้รูปแบบการประสานงานผ่านศูนย์ปฏิบัติการหรือศูนย์ประสานงาน ที่ประกอบไปด้วย สำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นแม่ข่าย ร่วมกับกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และกรมการขนส่ง (ปัจจุบันอยู่ในระหว่างการศึกษาแนวทางการจัดตั้งศูนย์บริหารงานด้านการจราจรและลดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ) เนื่องจากเป็นหน่วยบังคับใช้กฎหมายโดยตรง มีความพร้อมในด้านกำลังพลและการบังคับบัญชา

1.2 การให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนดการลดอุบัติเหตุเป็นหน้าที่หลักของตำรวจจราจรนอกเหนือจากการอำนวยความสะดวกและบังคับใช้กฎหมายพร้อมทั้งกำหนดประมาณด้านการลดอุบัติเหตุมาโดยเฉพาะไปยังผู้ปฏิบัติ

1.3 การกำหนดให้มีนโยบาย การกระจายอำนาจไปยังชุมชน ท้องถิ่น เพื่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูล ความคิดเห็นและการพัฒนาวิธีการลดอุบัติเหตุ แบบ Bottom-Up

1.4 การกำหนดให้มีการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงาน รวมไปถึงการบริหารจัดการใบสั่งในแง่ของการระงับการต่อภาษีแก่เจ้าของรถยนต์ที่ทำผิดกฎจราจรและไม่ได้จ่ายค่าปรับในเวลาที่กำหนด

## 2. ด้านการปฏิบัติ

ข้อเสนอแนะด้านการปฏิบัติ ช่องว่างด้านการบริหารจัดการจราจรและการบังคับใช้กฎหมายนั้น ประกอบไปด้วยการขาดแคลนงบประมาณ วัสดุอุปกรณ์ในการทำงานและการบริหารงานบุคคล การพัฒนาการลดอุบัติเหตุด้านการปฏิบัติ จึงควรเน้นไปที่การแก้ไขปัญหาข้างต้นดังมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.1 การจัดให้มีสถาบันการอบรมด้านการจราจรโดยเฉพาะ (Traffic Management Academy) เพื่ออบรมและให้ความรู้ เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานจราจรทั้งในระดับบริหารและระดับปฏิบัติการ

2.2 การบริหารจัดการระบบแต่งตั้งโยกย้าย ให้ผู้มีความชำนาญ ความรู้ความสามารถหรือประสบการณ์มาดำรงตำแหน่งที่เกี่ยวข้องรวมทั้งออกแบบให้คนที่มีความชำนาญเหล่านั้นดำรงตำแหน่งอยู่ในสายงานต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดการแก้ไขปัญหาและพัฒนาจราจรในท้องที่อย่างต่อเนื่อง

2.3 การสนับสนุนงบประมาณ วัสดุอุปกรณ์การทำงาน ที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายด้านการจราจรและการอำนวยความสะดวกโดยเฉพาะลงมายังเจ้าหน้าที่ผู้บริหารชั้นต้น และผู้ปฏิบัติโดยตรง เช่น อุปกรณ์เป่าตรวจแอลกอฮอล์ กรวยยาง แผงกั้น สัญญาณไฟ บนม้ามัน เชื้อเพลิง ป้อมจราจร เป็นต้น

2.4 การรณรงค์ การเสริมแรงเชิงลบ เช่น การลดโทษ หรือการส่งย้ายผู้เกี่ยวข้องกับจังหวัดที่มีโทษอุบัติเหตุสูง แต่ให้สร้างแรงจูงใจเชิงบวก เช่น การให้รางวัลแก่จังหวัดที่สามารถหาแนวทางการลดอุบัติเหตุได้อย่างเป็นรูปธรรม เพื่อป้องกันการบิดเบือนข้อมูลทางสถิติที่ทำให้การวิจัยและพัฒนาไม่ประสบผลสำเร็จ

### 3. ด้านการศึกษาวิจัยและพัฒนา

ข้อเสนอแนะด้านการศึกษาวิจัยและพัฒนา ปัญหาหลักของการเก็บรวบรวมสถิติการเกิดอุบัติเหตุ คือ เมื่อมีการรวบรวมข้อมูลเกิดขึ้นแล้วทำการจัดลำดับ ผู้ว่าราชการจังหวัดหรือผู้บังคับบัญชาที่เกี่ยวข้องในจังหวัดที่มีอุบัติเหตุสูงสุดจะได้รับการลงโทษ จึงเกิดการบิดเบือนข้อมูลทางสถิติและไม่สามารถนำมาประมวลผลเพื่อหาแนวทางการแก้ไขที่ตรงจุดได้ ประกอบกับการเก็บข้อมูลและให้ความสำคัญเฉพาะด้าน เช่น กรมการขนส่งเน้นการเก็บข้อมูล สถิติที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะ กรมทางหลวง เน้นการเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับถนน สำนักงานตำรวจแห่งชาติเน้นเก็บข้อมูลในส่วนของการกระทำความผิด จึงขาดการบูรณาการของข้อมูลในภาพรวม การวิจัยและพัฒนาจึงควรได้รับการแก้ไขเป็นภาพรวมทั้งระบบ ดังต่อไปนี้

3.1 การกำหนดเป้าหมายร่วมกันระหว่างหน่วยงาน ในการหาสาเหตุและแนวทางการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในภาพรวม เพื่อให้เกิดการบูรณาการของข้อมูล หรือการให้หน่วยงานในระดับประเทศ เช่น ศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน (ศปถ.) เป็นแม่ข่ายและเป็นผู้กำหนดหน้าที่ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในแต่ละภาคส่วน เพื่อนำมาประมวลผลในภาพรวม เป็นต้น

3.2 ความต่อเนื่องของการเก็บข้อมูลและการประมวลผล โดยมากจะเน้นการเก็บสถิติในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสำคัญๆ ทำให้มีการแก้ปัญหาเฉพาะช่วง ขาดความต่อเนื่องของข้อมูล การแก้ปัญหาด้านการขาดความต่อเนื่องของข้อมูล คือ จะต้องตั้งเป้าหมาย/กรอบการวิจัยทั้งปี เพื่อให้สามารถนำมาประมวลผลได้ครบถ้วนในทุกช่วงเวลา

### 4. แนวทางในการนำนโยบายที่ถูกพัฒนาจากข้อเสนอแนะไปสู่การปฏิบัติ

แนวทางการนำนโยบายที่ถูกพัฒนาจากข้อเสนอแนะไปสู่การปฏิบัติจริงนั้นเริ่มต้นมาจากการกระจายอำนาจ ทรัพยากรจากส่วนกลางลงมายังเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติและประชาชน ในท้องที่อย่างมีประสิทธิภาพ(Top-Down)ให้เจ้าหน้าที่สามารถปฏิบัติงานได้เต็มที่ เปิดโอกาส

ให้ประชาชนได้ร่วมกันแก้ปัญหาของตัวเองอย่างสร้างสรรค์และการสร้างช่องทางการมีส่วนร่วมของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน เจ้าหน้าที่ผู้บริหารชั้นต้น เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติการ ในการเสนอความคิดเห็น แลกเปลี่ยนข้อมูลกับหน่วยงานส่วนกลาง (Bottom-Up) เพื่อนำไปประกอบเป็นแนวทางการพัฒนา และออกแบบนโยบายต่อไป

## 5. ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยครั้งต่อไป

5.1 งานวิจัยนี้วางกรอบการวิจัยไว้เฉพาะในพื้นที่กรุงเทพฯ ทำให้อาจมีข้อมูลไม่ครอบคลุมทั่วประเทศหากมีการต่อยอดควรขยายพื้นที่ไปยังภูมิภาคอื่นๆด้วย

5.2 งานวิจัยนี้ยังไม่ได้สัมภาษณ์ ขอความเห็นจากผู้เชี่ยวชาญหรือบุคลากรที่เกี่ยวข้องจากต่างประเทศหากมีการต่อยอดควรเพิ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากต่างประเทศด้วย

## บรรณานุกรม

### ภาษาไทย

#### วิทยานิพนธ์ รายงานการวิจัย เอกสารวิจัย

ดรุณี ศรีมณีรัตน์. “แนวทางการพัฒนานโยบายเพื่อลดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร : เขตสายไหม”. วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการปกครอง, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2558.

มูลนิธิไทยโรดส์. “การศึกษาความแตกต่างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน” .โครงการวิจัย ภายใต้แผนงานหน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน, คณะวิศวกรรมศาสตร์, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2560.

วชิระ กาญจนวิภาดา. “ผลของการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อลดจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์พ.ศ.2550-2551 จังหวัดลำพูน”. รายงานการวิจัย, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2552.

### กฎหมาย

“ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ.2561 – 2580)”, ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ 135, 13 ตุลาคม 2561, หน้า 1.

#### เอกสารไม่ตีพิมพ์

กรุงเทพมหานคร. “แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี (พ.ศ.2556 – 2575)” ลงวันที่ 31 มกราคม 2557.

กรุงเทพมหานคร. “แผนการขับเคลื่อนกรุงเทพมหานครในบริบทอาเซียน พ.ศ.2562 – 2568” . สิงหาคม 2561.

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, “ยุทธศาสตร์การปฏิรูปกิจการตำรวจ 20 ปี”. ลงวันที่ 28 มิถุนายน 2559.

#### ฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

ธีรวัฒน์สิทธิเกรียงไกร. “ผอ.ศูนย์ความร่วมมือองค์การอนามัยโลกเสนอจุดจอตระบัดทุกกลอุบัติเหตุ ไหล่ทาง”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://www.js100.com/en/site/news/view/68719>, 2561.

พินิตนาฏ ขวัญแสนสุข. “รายงานพิเศษ: โครงการหยุดตายบนท้องถนน ด้วยอาสาตางจราจร”. (ออนไลน์).

เข้าถึงได้จาก: [http://www.thainews.prd.go.th/th/website\\_th/news/news\\_detail/WNPOL6104090010003](http://www.thainews.prd.go.th/th/website_th/news/news_detail/WNPOL6104090010003), 2561.

พีพีทีวีออนไลน์. “สรุป 7 วันอันตรายสงกรานต์ ตาย 418 คน สูงกว่าปีก่อน”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้

จ าก :<https://www.pptvhd36.com/news/%E0%B8%9B%E0%B8%A3%E0%B8%B0%E0%B9%80%E0%B8%94%E0%B9%87%E0%B8%99%E0%B8%A3%E0%B9%89%E0%B8%AD%E0%B8%99/79747>, 2561.

วรินทร์ เกียรตินุกูล. “วิศวกรรมความปลอดภัยกับการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน”. (ออนไลน์).

เข้าถึงได้จาก:<http://www.mut.ac.th/research-detail-74>, 2558.

วอยซ์ออนไลน์. “เศรษฐศาสตร์บนท้องถนนกับเหตุผลที่พรรคการเมืองต้องขับเคลื่อนนโยบาย

ลดอุบัติเหตุก่อนเลือกตั้ง” . (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://voicetv.co.th/read/B16pxLoiX>, 2561.

อรพรรณ จันทรวงศ์ไพศาล. “ถึงเวลาลงทุนปิดจุดอ่อนการคมนาคม สร้างความปลอดภัยทางถนน

ที่ยั่งยืน”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: [https://www.matichon.co.th/prachachuen/prachachuen-scoop/news\\_783895](https://www.matichon.co.th/prachachuen/prachachuen-scoop/news_783895), 2560.

Thai Cop. “ค้างใบสั่ง 11 ล้านใบกับอุบัติเหตุแชมป์โลก”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://thaicop.blogspot.com/2018/10/11.html>, 2561.

## ภาษาต่างประเทศ

### Books

Davies J, S., Hertig, A, Ch., & Gilbride, P, B. Security Supervision and Management. Forth Edition. Oxford : Butterworth-Heinemann, 2015.

### Electronic Data Bases

Dedring, I. & Mckinlay, K. “Improving Road Safety in London” . (Online). Available: <https://newcities.org/using-innovative-technology-improve-road-safety-london/>, n.d.

- ETSC. “Infographic: Using In-Vehicle Safety Technology to Improve Road Safety at Work”. (Online). Available: <https://etsc.eu/infographic-using-safety-technology/>, 2018.
- European Union. “Saving Lives :eCall Mandatory in New Car Models from this Week”. (Online). Available :<http://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20180326IPR00510/saving-lives-ecall-mandatory-in-new-car-models-from-this-week>, 2018.
- Express News Services. “EGovWatch: How Technology Can Prevent Road Accidents”. (Online). Available: <https://www.expresscomputer.in/magazine/how-technology-can-prevent-road-accidents/15959/>, 2018.
- Government of Japan. “White Paper on Traffic Safety in Japan” . (Online). Available: [https://www.8.cao.go.jp/koutu/taisaku/h29kou\\_haku/english/wp2017-pdf.html](https://www.8.cao.go.jp/koutu/taisaku/h29kou_haku/english/wp2017-pdf.html), 2017.
- Microsoft Asia News. “Driving Road Safety with Technology and Artificial Intelligence”. (Online). Available: <https://news.microsoft.com/apac/2019/02/04/driving-better-road-safety-with-technology-and-artificial-intelligence/>, 2014.
- NIEM. (Online). Available: <https://www.niem.gov/about-niem/success-stories/kansas-criminal-justice-information-system-kcjis-electronic-disposition>, 2015.
- Road Safety Technology. “VTT to Use 5G Network to Improve Road Safety in Finland”. (Online). Available: <https://www.roadtraffic-technology.com/digital-disruptions/vtt-5g-road-safety-in-finland/>, 2018.
- Robarts, S. “First Highway with Glow-In-The-Dark Markings Opens in the Netherlands”. (Online). Available: <https://newatlas.com/smart-highway-glowing-lines/34363/>, 2014.
- Sung, M, N. & Rios, M. “A Simple Technology with Great Impact on Road Safety” . (Online). Available: <https://blogs.worldbank.org/transport/simple-technology-great-impact-road-safety>, 2015.
- Transport for NSW. “Road Safety Technology”. (Online). Available: <https://www.roadsafety.transport.nsw.gov.au/research/roadsafetytechnology/index.html>, n.d.
- TSR. “2017 Annual Report”. (Online). Available: <http://www.togetherforsaferroads.org/wp-content/uploads/2018/06/TSR-2017-Annual-Report-for-web.pdf>, 2017.

WHO, “The Global Plan for Action of Road Safety 2011 – 2020” . (Online). Available: [https://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/global\\_plan\\_decade.pdf](https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/global_plan_decade.pdf), 2108.

World Bank. “The High Toll of Traffic Injuries: Unacceptable and Preventable”.(Online). Available:<https://www.worldbank.org/en/programs/global-road-safety-facility/publication/the-high-toll-of-traffic-injuries-unacceptable-and-preventable>, 2018.

## ประวัติย่อผู้วิจัย

ชื่อ : พลตำรวจตรี กิตติรัฐ พันธุ์เพชร

วัน เดือน ปีเกิด : 8 ธันวาคม 2508

การศึกษา : ปริญญาตรี รัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต จากโรงเรียนนายร้อยตำรวจ  
(รปบ.ตร.) นรต. รุ่นที่ 41 พ.ศ. 2531  
: ปริญญาโท รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต  
จากสถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (NIDA) รุ่นที่ 14 พ.ศ.2546

### ประวัติการทำงาน

โดยย่อ : รองสารวัตรสืบสวนสอบสวน สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมือง จังหวัดระยอง  
: สารวัตรสอบสวน สถานีตำรวจภูธรอำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ  
: นายเวรผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค 1  
: นายเวรผู้ช่วยบัญชาการตำรวจแห่งชาติ  
: ผู้กำกับการ 6 กองบังคับการตำรวจทางหลวง  
: ผู้กำกับการ 8 กองบังคับการตำรวจทางหลวง  
: ผู้กำกับการ 6 กองบังคับการตำรวจน้ำ  
: ผู้กำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจท่องเที่ยว  
: รองผู้บังคับการตำรวจทางหลวง  
: รองผู้บังคับการตำรวจปราบปรามการค้ามนุษย์  
: เลขานุการตำรวจแห่งชาติ  
: ผู้บังคับการตำรวจสันติบาล 1  
: รองจเรตำรวจ  
: รองผู้บัญชาการสำนักงานกำลังพล

ตำแหน่งปัจจุบัน : รองผู้บัญชาการ กองบัญชาการตำรวจภูธรภาค 1



# สรุปย่อ

ลักษณะวิชา สังคมจิตวิทยา

เรื่อง การศึกษาและพัฒนานโยบายความปลอดภัยการจราจรทางบก : กรณีศึกษา กรุงเทพมหานคร

ผู้วิจัย พลตำรวจตรี กิตติรัฐ พันธุ์เพชร

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 61

ตำแหน่ง รองผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค 1 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

## ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

สถาบันวิจัยความปลอดภัยในการขนส่งแห่งมหาวิทยาลัยมิชิแกนเผยแพร่ผลสำรวจที่น่าตกใจว่าเกี่ยวกับอุบัติเหตุว่าประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตสูงติดอันดับ 1 ใน 3 ของโลก ซึ่งเมื่อวันที่ 27 ธันวาคม พ.ศ.2560 เว็บไซต์ [www.worldatlas.com](http://www.worldatlas.com) รายงานว่าประเทศไทยได้ขยับขึ้นมาเป็นอันดับ 1 ของประเทศที่มีผู้เสียชีวิตบนท้องถนนมากที่สุดในโลก กล่าวคือ มีอัตราผู้เสียชีวิต 36.2 รายต่อแสนประชากรดังแสดง (แผนภาพที่ 1-1) ซึ่งจากการศึกษาดังกล่าวพบว่าปัจจัยที่ส่งผลต่ออัตราการเสียชีวิตบนท้องถนนเกิดจากปัจจัย 3 ด้านได้แก่ พฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ การบังคับใช้กฎหมายไม่เข้มงวดพอ และความปลอดภัยของถนนที่ไม่ได้มาตรฐาน นอกจากนี้คณะทำงานจัดทำแผนและมาตรการลดความสูญเสียจากภัยบนท้องถนนเผยว่า ในหนึ่งวันมีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนเฉลี่ย 62 รายก่อให้เกิดความสูญเสียของงบประมาณรัฐบาล 5 แสนล้านบาท ซึ่งถือเป็นมูลค่าความเสียหายที่คอยฉุดรั้งความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศอย่างมหาศาล ดังนั้นเรื่องอุบัติเหตุบนท้องถนนจึงได้ถูกกำหนดเป็นวาระแห่งชาติ และหลายหน่วยงานได้เข้ามาร่วมกันแก้ไขปัญหาอย่างจริงจัง อาทิเช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงคมนาคม กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมทางหลวง และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องอีกมากมาย รวมทั้งช่วยงานรัฐวิสาหกิจและภาคเอกชนที่เล็งเห็นถึงความสำคัญในประเด็นดังกล่าวเพื่อร่วมกันป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน

สำนักงานตำรวจแห่งชาติถือเป็นหนึ่งในหน่วยงานหลักที่ร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน เนื่องจากการตำรวจจราจรถือเป็นงานหลักที่ช่วยในการลดอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนนซึ่งสอดคล้องกับปัจจัยที่กล่าวไปข้างต้น โดยงานของตำรวจจราจรอาศัยอำนาจตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

1. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม
2. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

3. พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติมจะเกี่ยวข้องกับการให้ความสะดวก แนะนำและบริการแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนเพื่อความปลอดภัย และรวดเร็วตามลักษณะและสภาพของพื้นที่ต่างๆ และการกวดขันวินัยจราจร

จากการศึกษาพบว่าสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้พยายามปฏิบัติตามแนวทางการปฏิรูปกิจการตำรวจในระยะ 20 ปี และกำหนดให้มีการพัฒนาระบบงานตำรวจโดยการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาช่วยเป็นเครื่องมือในการทำงาน เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจและประชาชน โดยถือเป็นยุทธศาสตร์ในระยะเร่งด่วน (1ปี) ตัวอย่างเช่น การจัดทำระบบรายงานจราจรตามเวลาจริง (Real - time) การติดตั้งโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) การจัดตั้งศูนย์ให้บริการข้อมูลจราจรรวมถึงแผนการติดตั้งระบบภาพผู้ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง เป็นต้น ซึ่งเทคโนโลยีดังกล่าวเรียกว่าระบบการขนส่งและการจราจรอัจฉริยะ (Intelligent Transport System: ITS) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการการจราจร และลดความสูญเสียในเกิดขึ้นให้น้อยที่สุด อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะมีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในการจราจร แต่จากผลจากการสำรวจกลับพบว่าอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนของประเทศไทยยังคงติดอันดับที่สูงอยู่ของโลก ปัจจัยที่สำคัญปัจจัยหนึ่งที่สามารถใช้อธิบายปรากฏการณ์นี้ ก็คือ ประเทศไทยยังคงใช้รูปแบบการป้องกันปราบปรามแบบที่ล้าสมัยไม่มีการเปลี่ยนแปลงมาเป็นระยะเวลายาวนาน จึงทำให้แผนการดำเนินหรือนโยบายปรับตามไม่ทันกับเทคโนโลยีที่เข้ามา อีกทั้งยังมีปัจจัยจากภาคประชาชนเอง ที่ยังคงละเลยต่อการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด ซึ่งเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนน ดังนั้นในการกำหนดนโยบาย หรือแนวทางการปฏิบัติจำเป็นต้องมีการคำนึงถึงแนวคิดที่ว่าทำอย่างไรให้ประชาชนใจและใช้ความสำคัญกับเรื่องอุบัติเหตุบนท้องถนน ซึ่งเป็นปัญหาด้านความปลอดภัยสาธารณะในภาพรวมที่ทุกคนสังคมต้องรู้สึกมีความรับผิดชอบร่วมกัน

จากปัญหาข้างต้นผู้ดำเนินงานวิจัยได้เล็งเห็นว่าปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนนนั้นเกิดจากความประมาทของผู้ใช้รถใช้ถนน การละเลยต่อกฎหมาย และระบบความปลอดภัยบนท้องถนนเอง ซึ่งหากประชาชนยังคงละเลยต่อนโยบาย หรือกฎหมายจราจร ปัญหาอัตราผู้เสียชีวิตอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุบนท้องถนนที่สูงของประเทศไทยจำนวนสูงก็จะยังคงอยู่และยากที่จะแก้ไขในเร็ววัน แม้ว่าจะมีเครื่องมือจราจรที่ช่วยในการอำนวยความสะดวก ดังนั้น ผู้วิจัยจึงมีความประสงค์ที่จะทำการศึกษาปัญหา สาเหตุ และปัจจัยที่ส่งผลต่ออัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทยอย่างมีนัยสำคัญปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาลในการลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งศึกษารูปแบบ (Model) การพัฒนานโยบายและการนำนโยบายไปปฏิบัติของประเทศที่สามารถลดปัญหาการตายบนท้องถนนและสร้างความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้ใช้ถนนได้สำเร็จเพื่อนำมากำหนดกรอบความคิด

ในการจัดทำนโยบายจราจรด้านความปลอดภัยบนท้องถนนในประเทศไทย เพื่อให้มีรูปแบบและทิศทางที่ชัดเจนเป็นไปตามกระบวนการที่ถูกต้องตามหลักวิชาการ โดยงานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อเสนอแนวทางในการกำหนดนโยบายจราจรเพื่อสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนโดยใช้ปัญหาความปลอดภัยบนท้องถนนในกรุงเทพมหานครเป็นกรณีศึกษา (Case Study) เนื่องจากกรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงของประเทศไทยที่ประสบปัญหาทั้งด้านความปลอดภัยบนท้องถนนและการบริหารจัดการจราจรมาอย่างยาวนาน และยังไม่ได้รับการแก้ไขอย่างเป็นรูปธรรมจนถึงปัจจุบัน ซึ่งงานวิจัยนี้สามารถใช้เป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายจราจร เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่เหมาะสมกับบริบทของประเทศไทย และสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติการพัฒนาประเทศของภาครัฐ อีกทั้งงานวิจัยนี้สามารถช่วยเป็นแนวทางในการพัฒนาเทคโนโลยีให้ครอบคลุมกับลักษณะของปัญหาจราจรที่เกิดขึ้นเพื่อลดความสูญเสียที่เกิดขึ้นบนท้องถนน

นอกจากนี้ ผลของงานวิจัยชิ้นนี้คาดว่าจะสามารถใช้เป็นแนวทางในการศึกษาถึงพฤติกรรมและการใช้รถใช้ถนนของประชาชนในเขตพื้นที่การศึกษา กล่าวคือ ผู้สัญจรบนท้องถนนในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อออกแบบรูปแบบการจัดการจราจรหรือจัดทำสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน นอกจากนี้งานวิจัยนี้สามารถนำไปประยุกต์กับหน่วยงานอื่นๆ ที่นอกเหนือจากสายงานตำรวจได้อีกด้วย เนื่องจากงานวิจัยนี้นอกจากจะศึกษาครอบคลุมในส่วนของความผิดพลาดอันเนื่องมาจากมนุษย์ (Human Error) อันเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบน ยังกีศึกษาสาเหตุที่แท้จริงของอุปสรรคและปัญหาในการบูรณาการร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมดในการลดปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนและสร้างความมั่นใจในเรื่องความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนในประเทศไทย โดยใช้กรุงเทพมหานครเป็นกรณีศึกษาในงานวิจัย

## วัตถุประสงค์งานวิจัย

1. เพื่อศึกษาสาเหตุและปัจจัยหลักที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนในกรุงเทพมหานคร ปัญหาและอุปสรรคในการบูรณาการร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาการบริหารงานจราจร และรูปแบบและปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Success Factors) ของประเทศที่ประสบความสำเร็จในการลดอัตราการตายบนท้องถนนและสามารถสร้างความเชื่อมั่นในเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนนได้สำเร็จ

2. เพื่อวิเคราะห์และเสนอแนวทางในการกำหนดนโยบายจราจรและรูปแบบการจัดการจราจรที่สามารถลดการเกิดอุบัติเหตุและเสริมสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนอย่างเป็นรูปธรรม

## ขอบเขตงานวิจัย

## 1. ขอบเขตด้านเนื้อหา

1.1 การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ที่จะใช้การเก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) กับผู้เชี่ยวชาญด้านจราจรในประเทศไทย ผู้ปฏิบัติในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อรวบรวมแนวคิด ประสบการณ์ และข้อเสนอแนะ และนำมาวิเคราะห์เพื่อสร้างกรอบแนวคิดและเสนอแนะรูปแบบของนโยบายที่เป็นรูปธรรมต่อการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกจราจรที่เพิ่มประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

1.2 การวิจัยนี้มุ่งศึกษาการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาประยุกต์ใช้ในการอำนวยความสะดวกจราจร และงานตำรวจเฉพาะสายงานจราจรเท่านั้น

1.3 การวิจัยนี้เสนอกรอบแนวคิดการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในระบบงานตำรวจในรูปแบบของข้อเสนอแนะและทฤษฎี โดยไม่ได้กำหนดรายละเอียดเชิงเทคนิค เช่น รูปแบบของระบบคอมพิวเตอร์และฐานข้อมูล หรือฟังก์ชันการทำงานของระบบที่เกี่ยวข้อง

## 2. ขอบเขตด้านประชากร

ประชากร (Population) ที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ ผู้ใช้รถใช้ถนน ผู้เชี่ยวชาญด้านงานจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และหน่วยงานอื่นๆ รวมไปถึงบุคคลที่ทำงานในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งในระดับที่ปรึกษา ผู้บริหารระดับสูง ผู้บริหารระดับกลาง และเจ้าหน้าที่ระดับผู้ปฏิบัติ

## วิธีการดำเนินการวิจัย

ผู้วิจัยใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Methods) อันได้แก่ การวิจัยเอกสาร (Documentary Research) และการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) ดังนี้

### 1. การรวบรวมข้อมูล (Data Collection)

1.1 ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) ดำเนินการด้วยการวิเคราะห์ข้อมูลภายในเอกสารที่เกี่ยวข้อง ทั้งในและต่างประเทศ ด้วยวิธีการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis)

1.2 ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ดำเนินการด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึกแบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-structured Interview) กับกลุ่มประชากร พร้อมด้วยการบันทึกเสียงและจดบันทึกประเด็นและสาระสำคัญ พร้อมกับบันทึกอาภักภักิริยาท่าทางของผู้ให้สัมภาษณ์ซึ่งเป็นผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants)

### 2. การวิเคราะห์ข้อมูล (Data Analysis)

ผู้วิจัยจะดำเนินการโดยใช้การวิเคราะห์เนื้อหาแบบการวิเคราะห์แก่นสาระ (Thematic Analysis) ของบทสัมภาษณ์และเอกสารที่ทำการวิเคราะห์ข้อมูล จากนั้น จะทำการวิเคราะห์ด้วยการเข้ารหัส เปรียบเทียบ จัดหมวดหมู่ข้อมูล และสังเคราะห์ร่วมกับข้อมูลที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรมและทฤษฎีต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

### 3. การนำเสนอข้อมูล (Presentation)

ผู้วิจัยจะนำเสนอข้อมูลแบบรายงานวิจัยเชิงพรรณนาและวิเคราะห์ผลลัพธ์ที่ได้จากการศึกษา เพื่อนำเสนอมาตรการและแนวทางการปฏิบัติที่ค้นพบจากการศึกษาวิจัย

## ผลการวิจัย

งานวิจัยเรื่อง การศึกษาและพัฒนานโยบายความปลอดภัยการจราจรทางบก : กรณีศึกษากรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพปัญหา และรูปแบบการบริหารงานจราจร การเกิดอุบัติเหตุ เพื่อศึกษาแนวทางการลดอุบัติเหตุอย่างมีประสิทธิภาพ แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย และเพื่อศึกษาหาแนวทางการกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยการจราจรทางบก ที่สามารถลดอุบัติเหตุได้จริง

ในการตอบปัญหาการวิจัย นักวิจัยเลือกการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยเก็บข้อมูลด้วยวิธีการสัมภาษณ์เชิงลึกกึ่งโครงสร้าง (Semi-Structured In-depth Interview) เพื่อหาข้อมูลที่ครอบคลุมเนื้อหาใน 3 ประเด็นหลักของงานวิจัย ได้แก่ สาเหตุหรือปัจจัยในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในกรุงเทพมหานคร ปัญหาและอุปสรรคในการทำงานหรือการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของกรุงเทพมหานคร และข้อเสนอแนะในการพัฒนาการบริหารจัดการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนของกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้ ผู้วิจัยได้เลือกกลุ่มตัวอย่างในการสัมภาษณ์โดยยึดหลักสำคัญ 2 ประการ ของการเลือกกลุ่มตัวอย่างของงานวิจัยเชิงคุณภาพ คือ 1. กลุ่มตัวอย่างเป็นตัวแทนที่ดีของประชากรทั้งหมดในประเด็นการวิจัย (Representativeness) และ 2. กลุ่มตัวอย่างมีความหลากหลายครอบคลุมทุกประเด็นของปัญหาการวิจัย (Diversity) จากเหตุผลดังกล่าว ผู้วิจัยจึงได้แบ่งกลุ่มตัวอย่างในการสัมภาษณ์เชิงลึกออกเป็น 5 กลุ่ม ดังนี้ 1. ผู้ใช้รถใช้ถนน 2. เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน 3. ผู้เชี่ยวชาญด้านงานจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ 4. ผู้กำหนดนโยบายด้านงานจราจรและ 5. นักวิชาการด้านความปลอดภัยทางถนน

การวิเคราะห์ข้อมูล เนื่องจากงานวิจัยในครั้งนี้เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ดังนั้นในการวิเคราะห์ข้อมูล ทางผู้วิจัยจะใช้การวิจัยเชิงพรรณนา ดังนี้

#### 1. สภาพปัญหา และรูปแบบการบริหารงานจราจร

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงและเมืองที่ใหญ่ที่สุดของประเทศไทย ซึ่งประสบปัญหาการบริหารจัดการการจราจรและอุบัติเหตุทางถนนมาอย่างช้านาน แม้ว่ารัฐบาลโดยศูนย์

อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) จะได้กำหนดให้ ปี พ.ศ. 2554 – 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย โดยเป้าหมายที่ถูกกำหนดเป็นรูปธรรมคือ สามารถลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรให้ได้ครึ่งหนึ่ง หรือ ต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากร 100,000 คน และกรุงเทพมหานคร นำโดยกรุงเทพมหานคร กรมการขนส่งทางบก และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ จะเป็นหน่วยงานหลักในการนำนโยบายและแนวทางของ ศปถ. มาปฏิบัติมาได้ระยะเวลาหนึ่ง แต่ผลการปฏิบัติยังไม่เป็นที่น่าพอใจและไม่สามารถบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ได้ เหตุผลสำคัญคือ การขาดรูปแบบการทำงานร่วมกันอย่างบูรณาการที่เป็นระบบ มีการแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบที่ชัดเจน มีการจัดสรรงบประมาณและอุปกรณ์ที่เพียงพอต่อการทำงาน และการกำหนดนโยบายบนพื้นฐานจากผลจากวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจราจรที่เป็นจริง และได้มาตรฐานสากล

จากการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างในทุกมิติ เมื่อนำเนื้อหาที่ได้ไปวิเคราะห์ (Content Analysis) สามารถสรุปเป็นประเด็นสำคัญเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรในกรุงเทพมหานครได้ ดังนี้

1.1 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในฐานะหน่วยงานหลักในการบังคับใช้กฎหมายจราจร มีหน้าที่รับผิดชอบที่มากมายหลายหน่วยงานและซับซ้อน โดยเฉพาะอย่างยิ่งช่วงเทศกาลสำคัญที่จะมีหน้าที่มอบหมายให้เจ้าหน้าที่ตำรวจระดับสถานีตำรวจรับผิดชอบมากมายภายใต้ทรัพยากรที่จำกัด ทำให้ต้องลำดับความสำคัญให้สามารถทำภารกิจทุกอย่างให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย ซึ่งในปัจจุบัน ในห้วงเทศกาลสำคัญ การอำนวยความสะดวกเป็นภารกิจสำคัญเป็นอันดับหนึ่ง ส่วนเรื่องการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนยังเป็นเรื่องสำคัญในลำดับท้ายๆ อย่างมากก็ทำกันแค่การตั้งด่านมาแล้วจับเท่านั้น

1.2 ขาดการเชื่อมโยงฐานข้อมูลที่สำคัญในกระบวนการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุจราจร เช่น ข้อมูลใบสั่งของเจ้าหน้าที่ตำรวจและข้อมูลการต่อทะเบียนรถของกรมการขนส่งทางบกที่ยังอยู่ระหว่างการเจรจาเพื่อดำเนินการ เป็นต้น นอกจากนั้น เจ้าหน้าที่ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งระบบยังมีความกังวล ไม่ไว้วางใจในการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกัน

1.3 การพัฒนาฐานข้อมูลอุบัติเหตุจราจรของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังถูกพัฒนาไปกันคนละทิศทาง ไม่มีการพัฒนาอย่างเป็นเอกภาพ เป็นองค์รวมไปในทิศทางเดียวกันเพื่อไปสู่เป้าหมายเดียวกัน ทั้งในแง่ทางเทคนิคและแนวคิดในการพัฒนาระบบ นอกจากนั้นข้อมูลที่เก็บอยู่ก็ไม่ใช้ข้อมูลที่ถูกต้องตามสภาพความเป็นจริง เนื่องจากแต่ละหน่วยงานจะบันทึกข้อมูลเท่าที่ทำได้ หน่วยงานที่ตัวเองรับผิดชอบเสร็จเท่านั้น ไม่ได้ให้ความสำคัญของการเก็บข้อมูลที่ถูกต้องเพื่อให้ได้ข้อมูลที่มีคุณภาพที่สามารถนำไปวิเคราะห์เพื่อนำมากำหนดนโยบายเพื่อแก้ไขปัญหาาร่วมกันต่อไป

1.4 ปัญหาเชิงโครงสร้างและแนวทางการบริหารจัดการที่เป็นในลักษณะบนลงล่าง (Top-Down)

1.5 อำนาจหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่มีคุณสมบัติคล่องกันในการร่วมกันแก้ไขปัญหาอย่างเป็นเอกภาพและไปในทิศทางที่สอดคล้องกัน ทำให้มีปัญหาในการบูรณาการการทำงานร่วมกัน

1.6 การให้ความสำคัญของผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับต่อเรื่องการลดอุบัติเหตุทางถนนที่ไม่เท่ากัน ทำให้การทำงานของเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการมีปัญหาในการประสานงาน

1.7 ขาดแคลนงบประมาณ กำลังคน และอุปกรณ์ที่จำเป็นในการปฏิบัติหน้าที่ เช่น เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ อุปกรณ์ตรวจควันดำ ป้ายไฟฟ้าส่องสว่าง เป็นต้น

1.8 ไม่มีการหารือในการแก้ไขปัญหาทั้งระบบแบบองค์รวมร่วมกันระหว่างทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อที่จะได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาไปในทิศทางเดียวกันทั้งระบบ

1.9 ขาดแคลนบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านเรื่องการลดอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะ

1.10 ปัญหาด้านกฎหมาย เช่น ความรู้เรื่องกฎหมายจราจรในส่วนที่เกี่ยวข้องความปลอดภัยทางถนนยังถูกเผยแพร่ไปไม่ถึงผู้ขับขี่ทุกคน บทลงโทษยังมีระดับความรุนแรงไม่เพียงพอรวมทั้งการขาดประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายทำให้ภาพรวมของการบังคับใช้กฎหมายไม่มีสภาพที่จะยับยั้งพฤติกรรม การขับขี่ที่เป็นอันตรายได้

1.11 การใช้สื่อโซเชียลมีเดียของประชาชนบางกลุ่มที่ใช้ในลักษณะจับผิดเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติงาน บางครั้งถึงขั้นรบกวนหรือขัดขวางการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจขณะปฏิบัติหน้าที่ ทำให้เกิดความยากลำบากในการบังคับใช้กฎหมาย และเป็นพฤติกรรมที่ทำลายขวัญและกำลังใจของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ตั้งใจปฏิบัติหน้าที่เพื่อรักษาความปลอดภัยสาธารณะ

1.12 การบริหารทรัพยากรบุคคลของบางหน่วยงานยังมีการนำบุคคลากรที่ไม่มีความรู้ความเชี่ยวชาญในงานจราจร โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการสร้างความปลอดภัยทางถนนมาทำหน้าที่ในงานจราจรซึ่งมีความสำคัญอย่างยิ่ง ทำให้การนำนโยบายในการลดอุบัติเหตุไม่มีประสิทธิภาพ นอกจากนั้น การโยกย้ายของข้าราชการบ่อยครั้งทำให้การประสานกันระหว่างหน่วยงานเกิดไม่มีความต่อเนื่อง ทำให้ผู้ที่มาดำรงตำแหน่งใหม่ต้องมาเรียนรู้งานและพัฒนาความสัมพันธ์ส่วนตัวกับเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องใหม่ ทำให้เกิดภาวะชะงักงันของการดำเนินนโยบาย

**2. แนวทางการลดอุบัติเหตุอย่างมีประสิทธิภาพ แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย และแนวทางการกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยการจราจรทางบก**

การกำหนดแนวทางนโยบายลดอุบัติเหตุจราจร ควรประกอบไปด้วยกรอบการพัฒนาที่ครอบคลุมทั้งระบบ ทั้งด้านวิศวกรรม การศึกษาและการบังคับใช้กฎหมายร่วมกัน (3E Engineering/Education/Enforcement) ซึ่งเป็นกรอบแนวคิดในการสร้างนโยบายความปลอดภัยทางถนนที่ถูกสนับสนุนโดยองค์การสหประชาชาติและถูกนำไปประยุกต์ใช้ทั่วโลกสำหรับแนวทางในประเทศไทย ควรมีการเพิ่มเติมในส่วนของการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน (Engagement) และการพัฒนาสภาพแวดล้อม (Environment) บริบทการส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยที่ดี (Safety Culture) รวมเป็นการพัฒนานโยบายภายใต้กรอบแนวคิด 5E (Engineering/Education/Enforcement/Engagement/Environment) โดยสามารถวางแนวทางนโยบายได้ ดังนี้

2.1 ด้านวิศวกรรมจราจร (Engineering) คือ การพัฒนาในส่วนของลักษณะทางกายภาพไม่ว่าจะของถนนหรือรถเอง ซึ่งวิศวกรรมที่ดีจะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ เสียชีวิต ของผู้ขับขี่ได้ โดยมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้ การสร้างถนนให้รองรับการขับขี่ มีอุปกรณ์ส่วนควบและไฟส่องสว่างที่เพียงพอต่อการมองเห็น มีสัญญาณเตือน หรือติดตั้งอุปกรณ์แจ้งเตือนความเร็วที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน , การติดตั้งระบบ GPS ในรถขนส่งมวลชน รถบรรทุก หรืออาจขยายขอบเขตมายังรถส่วนบุคคล เพื่อจำกัดความเร็วตามเส้นทางถนนที่รถยนต์แต่ละคันอยู่, การกำหนดหรือบังคับให้ผู้ประกอบการด้านรถยนต์ ออกแบบรถยนต์และระบบส่วนควบที่ส่งเสริมความปลอดภัยของผู้ขับขี่ เป็นรุ่นพื้นฐานโดยไม่ต้องซื้อเพิ่ม เช่น ระบบโครงสร้างตัวรถนิรภัย ถุงลมนิรภัย หรือระบบแจ้งเตือนอื่นๆ ที่ช่วยในการลดการเกิดอุบัติเหตุเช่น ระบบการแจ้งเตือนมุมอับ ระบบช่วยเบรก ระบบแจ้งเตือนก่อนการชน ระบบการแจ้งเตือนออกนอกเลน เป็นต้น รวมไปถึงการติดตั้งกล้องตรวจจับ พร้อมระบบประมวลผลการการกระทำความผิดตามเส้นทางต่างๆ

2.2 ด้านการศึกษา (Education) คือ การพัฒนาการศึกษา พัฒนาคนให้มีจิตสำนึก ความรู้ด้านการจราจร เนื่องจากพฤติกรรมของคนเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ การพัฒนาคนจะทำให้ลดการเกิดอุบัติเหตุอย่างยั่งยืน รวมไปถึงการโฆษณาประชาสัมพันธ์ การรณรงค์การลด ละ เลิกพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ รวมไปถึงการพัฒนาศูนย์วิจัยและพัฒนาการลดอุบัติเหตุที่มีการเก็บรวบรวมข้อมูลอย่างต่อเนื่อง ดังต่อไปนี้ การบรรจุความรู้ด้านการขับขี่และการจราจรลงในหลักสูตรขั้นพื้นฐานของกระทรวงศึกษาธิการ, การปรับความเข้มข้นของหลักสูตรใบอนุญาตขับขี่ให้มีมาตรฐานมากยิ่งขึ้น และมีการแบ่งประเภทของใบอนุญาตขับขี่ตามประเภทของรถและการใช้งาน ให้มีความเฉพาะทางมากขึ้น เช่น การจัดอบรมหลักสูตรหรือใบอนุญาตขับขี่แก่ผู้ขับขี่รถขนส่งของ รถบรรทุกของประเภทต่างๆ ที่มีระยะทางหรือระยะเวลาในการขับขี่มากกว่าปกติใบอนุญาตขับขี่รถฉุกเฉิน เป็นต้นการจัดสื่อโฆษณา รณรงค์ ส่งเสริมการขับขี่ปลอดภัย ที่เข้าถึงง่ายและนำไปใช้ได้จริง, การจัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนา เพื่อประสานงานและเก็บรวบรวมข้อมูลอย่างต่อเนื่อง เป็นระบบและมีการนำมาอ้างอิงประกอบการกำหนดนโยบายด้านการลดอุบัติเหตุได้จริง



2.3 ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) คือ การพัฒนาในส่วนของการบังคับใช้กฎหมายซึ่งเป็นส่วนที่สำคัญที่สุดในหัวข้อนโยบายทั้งหมด เพราะการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพเป็นเครื่องมือที่ดีที่สุดในการควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับขี่อันเป็นสาเหตุที่ถูกกล่าวถึงมากที่สุดในการเกิดอุบัติเหตุ รวมไปถึงการพัฒนาบุคลากรทั้งทางด้านการบังคับใช้กฎหมาย ให้มีความรู้ ความสามารถ ความชำนาญและการบริหารงานบุคคล การปรับเปลี่ยนระบบการแต่งตั้งโยกย้ายให้นายกที่มี ความชำนาญมาปฏิบัติงานให้ตรงตามตำแหน่ง ดังต่อไปนี้ การจำกัดความเร็วของผู้ขับขี่ ตามลักษณะการใช้งานของถนน แทนที่จะกำหนดตามลักษณะพื้นที่ เช่น ในเขตเมือง หากเป็นทางด่วนสามารถใช้ความเร็วสูงได้ แต่ในเขตเมืองที่เป็นชอย ให้จำกัดความเร็วต่ำเป็นต้น, การพัฒนา สนับสนุนงบประมาณ อุปกรณ์การทำงานไปยังตำรวจจราจร ทั้งจากส่วนกลางหรือส่วนท้องถิ่น เพื่อให้เพียงพอต่อการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ, การพัฒนาระบบกำลังพล การจัดสรรกำลังและการแต่งตั้งโยกย้ายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อให้สามารถนำคนที่มีความชำนาญ ประสบการณ์ด้านการจราจร มาดำรงตำแหน่งที่เกี่ยวข้องจริงๆการกำหนดนโยบายระดับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ให้การลดอุบัติเหตุเป็นภารกิจหลักของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พร้อมทั้งการจัดตั้งศูนย์วิจัย สถิติ ประมวลผล ประสานงานอย่างถาวรที่ดำเนินการ เก็บข้อมูล วิจัยและพัฒนา การลดอุบัติเหตุจราจรอย่างต่อเนื่องตลอดปี ,การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกรมการขนส่งทางบกและสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ให้การออกไปส่งสามารถระงับการต่อภาษียานพาหนะได้ หากไม่จ่ายตามเวลาที่กำหนด, การจัดทาระบบใบขับขี่อิเล็กทรอนิกส์และระบบการตัดคะแนนความประพฤติเพื่อให้สามารถตัดคะแนนผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎหมายได้จริง, การสร้างช่องทางติดต่อประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เป็นสากล มีแบบแผน และแลกเปลี่ยนข้อมูลกันโดยตรงไปตรงมา, การจัดให้มีสถาบันการฝึกอบรม (Academy) สำหรับตำรวจและผู้ปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจร ทั้งในระดับบริหาร (สารวัตร/รองผู้กำกับ) และปฏิบัติการ (ระดับรองสารวัตรลงมาและผู้ช่วยเจ้าพนักงาน) เป็นหลักสูตรระยะสั้น เพื่อให้ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติ มีความรู้ ความสามารถ ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านและใช้งานได้จริง รวมไปถึงการปรับเปลี่ยนระบบการบริหารงานบุคคลของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ให้มีการจัดคนที่มีความรู้ ความสามารถด้านการจราจร มาดูแลหรือดำรงตำแหน่งที่เกี่ยวข้อง การงานจราจร เพื่อให้เกิดการบริหารงานและปฏิบัติการที่มีประสิทธิภาพ

2.4 ด้านการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน (engagement) คือ การเปิดช่องทางการในการแสดงความคิดเห็น เสนอแนะแนวคิด วิธีการแก้ปัญหาจากประชาชน หรือการจัดให้มีการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นระหว่างเจ้าหน้าที่ของรัฐและประชาชนในท้องถิ่น เพื่อให้เกิดนวัตกรรมที่มาจากคนในพื้นที่ เข้ามาช่วยแก้ปัญหาอุบัติเหตุได้ตรงตามสถานการณ์ของแต่ละท้องถิ่น ไปจนถึงการพัฒนาในระดับนโยบาย (Bottom-Up) ดังต่อไปนี้ การกระจายอำนาจ จัดให้มีการสัมมนา หรือ เสวนา ในระดับท้องถิ่น เพื่อรวบรวมความคิดเห็นและหาแนวทางการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ

ในท้องถิ่นร่วมกัน ระหว่างชาวบ้าน ชุมชน และหน่วยงานส่วนท้องถิ่นเอง เช่น ในพื้นที่ที่มีอุบัติเหตุจากหลุมขนาดใหญ่บ่อย ชาวบ้านสามารถเสนอ ขอกการสนับสนุนจากองค์การบริหารส่วนตำบล เพื่อซ่อมผิวถนนได้เองเป็นต้น การให้อำนาจผู้นำชุมชน ในการตัดสินใจพัฒนาและปรับปรุงท้องถิ่น เพื่อช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุ เช่น การลงแขกของคนในชุมชนเพื่อช่วยกันตัดต้นไม้ริมทางที่บดบังทัศนวิสัยโดยไม่ต้องรอหน่วยงานจากภาครัฐรวมไปถึงการเปิดช่องทางการรับความคิดเห็นจากประชาชนของส่วนกลาง เพื่อนำมาประกอบการตัดสินใจในการจัดทำนโยบาย

2.5 ด้านสภาพแวดล้อม (environment) คือ ส่งเสริมกิจกรรม ที่ก่อให้เกิดสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยต่อการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย (safety culture) ทั้งทางตรงและทางอ้อม ดังต่อไปนี้ การที่บริษัทผู้ประกอบการต่างๆ หรือองค์กรของรัฐให้รางวัล แก่พนักงานที่มีพฤติกรรมความปลอดภัย ไม่มีการกระทำผิด อาจเป็นในรูปแบบของเกียรติบัตร ประกาศนียบัตร หรือรางวัลในรูปของของสิ่งของหรือการเพิ่มโบนัสรายปี เป็นต้น, การลงโทษ คัดโทษ ตัดเงินเดือน แก่ผู้ขับขี่ พนักงานขนส่งภายในองค์กรที่มีพฤติกรรมขับขี่ไม่สุภาพ ทำผิดกฎหมาย รวมไปถึงการโฆษณาประชาสัมพันธ์ ให้การขับขี่ที่ปลอดภัยจัดเป็นวัฒนธรรมที่ดี

## ข้อเสนอแนะ

### 1. ด้านนโยบาย

ข้อเสนอแนะด้านนโยบาย ควรมีการตั้งเป้าหมายและออกแบบนโยบายร่วมกันของหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้อง คือ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมการขนส่งและสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อให้เกิดความสอดคล้องของการปฏิบัติและสามารถลดอุบัติเหตุได้อย่างครอบคลุมในภาพรวมโดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1.1 กำหนดให้การลดอุบัติเหตุเป็นเป้าหมายหลักของรัฐบาล มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องปฏิบัติงานร่วมกันภายใต้รูปแบบการประสานงานผ่านศูนย์ปฏิบัติการหรือศูนย์ประสานงาน ที่ประกอบไปด้วย สำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นแม่ข่าย ร่วมกับกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และกรมการขนส่ง (ปัจจุบันอยู่ในระหว่างการศึกษาแนวทางการจัดตั้งศูนย์บริหารงานด้านการจราจรและลดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ) เนื่องจากเป็นหน่วยบังคับใช้กฎหมายโดยตรง มีความพร้อมในด้านกำลังพลและการบังคับบัญชา

1.2 การให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนดการลดอุบัติเหตุเป็นหน้าที่หลักของตำรวจจราจรนอกเหนือจากการอำนวยความสะดวกและบังคับใช้กฎหมาย พร้อมทั้งกำหนดงบประมาณด้านการลดอุบัติเหตุมาโดยเฉพาะไปยังผู้ปฏิบัติ

1.3 การกำหนดให้มีนโยบาย การกระจายอำนาจไปยังชุมชน ท้องถิ่น เพื่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูล ความคิดเห็นและการพัฒนาวิธีการลดอุบัติเหตุ แบบ Bottom-Up

1.4 การกำหนดให้มีการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงาน รวมไปถึงการบริหารจัดการใบสั่งในแง่ของการระงับการต่อภาษีแก่เจ้าของรถยนต์ที่ทำผิดกฎจราจรและไม่ได้จ่ายค่าปรับในเวลาที่กำหนด

## 2. ด้านการปฏิบัติ

ข้อเสนอแนะด้านการปฏิบัติ ช่องว่างด้านการบริหารจัดการจราจรและการบังคับใช้กฎหมายนั้น ประกอบไปด้วยการขาดแคลนงบประมาณ วัสดุอุปกรณ์ในการทำงานและการบริหารงานบุคคล การพัฒนาการลดอุบัติเหตุด้านการปฏิบัติ จึงควรเน้นไปที่การแก้ไขปัญหาข้างต้น ดังมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.1 การจัดให้มีสถาบันการอบรมด้านการจราจรโดยเฉพาะ (Traffic Management Academy) เพื่ออบรมและให้ความรู้ เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานจราจรทั้งในระดับบริหารและระดับปฏิบัติการ

2.2 การบริหารจัดการระบบแต่งตั้งโยกย้าย ให้ผู้มีความชำนาญ ความรู้ความสามารถหรือประสบการณ์มาดำรงตำแหน่งที่เกี่ยวข้องรวมทั้งออกแบบให้คนที่มีความชำนาญเหล่านั้น ดำรงตำแหน่งอยู่ในสายงานต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดการแก้ไขปัญหาและพัฒนาจราจรในท้องที่อย่างต่อเนื่อง

2.3 การสนับสนุนงบประมาณ วัสดุอุปกรณ์การทำงาน ที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายด้านการจราจรและการอำนวยความสะดวกจราจรโดยเฉพาะลงมายังเจ้าหน้าที่ผู้บริหารชั้นต้นและผู้ปฏิบัติโดยตรง เช่น อุปกรณ์เป่าตรวจแอลกอฮอล์ กรวยยาง แผงกั้น สัญญาณไฟ บันน้ำมันเชื้อเพลิง ป้อมจราจร เป็นต้น

## 3. ด้านการศึกษาวิจัยและพัฒนา

ข้อเสนอแนะด้านการศึกษาวิจัยและพัฒนา ปัญหาหลักของการเก็บรวบรวมสถิติการเกิดอุบัติเหตุ คือ เมื่อมีการรวบรวมข้อมูลเกิดขึ้นแล้วทำการจัดลำดับ ผู้ว่าราชการจังหวัดหรือผู้บังคับบัญชาที่เกี่ยวข้องในจังหวัดที่มีอุบัติเหตุสูงสุดจะได้รับการลงโทษ จึงเกิดการบิดเบือนข้อมูลทางสถิติและไม่สามารถนำมาประมวลผลเพื่อหาแนวทางการแก้ไขที่ตรงจุดได้ ประกอบกับการเก็บข้อมูลและให้ความสำคัญเฉพาะด้าน เช่น กรมการขนส่งเน้นการเก็บข้อมูล สถิติที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะ กรมทางหลวง เน้นการเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับถนน สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เน้นเก็บข้อมูลในส่วนของการกระทำความผิด จึงขาดการบูรณาการของข้อมูลในภาพรวม การวิจัยและพัฒนาจึงควรได้รับการแก้ไขเป็นภาพรวมทั้งระบบ ดังต่อไปนี้

3.1 การกำหนดเป้าหมายร่วมกันระหว่างหน่วยงาน ในการหาสาเหตุและแนวทางการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในภาพรวม เพื่อให้เกิดการบูรณาการของข้อมูล หรือการให้หน่วยงานในระดับประเทศ เช่น ศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน (ศปถ.) เป็นหน่วยงาน

และเป็นผู้กำหนดหน้าที่ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในแต่ละภาคส่วน เพื่อนำมาประมวลผลในภาพรวม เป็นต้น

3.2 การรณรงค์ การเสริมแรงเชิงลบ เช่นการลดโทษ หรือการส่งย้ายผู้เกี่ยวข้องกับจังหวัดที่มีโทษอุบัติเหตุสูง แต่ให้สร้างแรงจูงใจเชิงบวก เช่น การให้รางวัลแก่จังหวัดที่สามารถหาแนวทางการลดอุบัติเหตุได้อย่างเป็นรูปธรรม เพื่อป้องกันการบิดเบือนข้อมูลทางสถิติที่ทำให้การวิจัยและพัฒนาไม่ประสบผลสำเร็จ

3.3 ความต่อเนื่องของการเก็บข้อมูลและการประมวลผล โดยมากจะเน้นการเก็บสถิติในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสำคัญๆ ทำให้มีการแก้ปัญหาเฉพาะช่วง ขาดความต่อเนื่องของข้อมูล การแก้ปัญหาด้านการขาดความต่อเนื่องของข้อมูล คือ จะต้องตั้งเป้าหมาย/กรอบการวิจัยทั้งปี เพื่อให้สามารถนำมาประมวลผลได้ครบถ้วนในทุกช่วงเวลา