

การประเมินผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
ของจังหวัดเชียงใหม่

นางอาภรณ์ อัครเมธากุล

การศึกษาค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
แขนงวิชาบริหารรัฐกิจ สาขาวิชาวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

พ.ศ. 2552

**Evaluation of Road Accidents Prevention and Reduction Administration of
Chiang Mai Province**

Mrs. Arporn Akarametagul

An Independent Study Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for
the Degree of Master of Public Administration
School of Management Science
Sukhothai Thammathirat Open University
2009

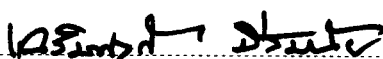
หัวข้อการศึกษาค้นคว้าอิสระ การประเมินผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
ของจังหวัดเชียงใหม่
ชื่อและนามสกุล นางอาภรณ์ อัครเมธากุล
แขนงวิชา บริหารรัฐกิจ
สาขาวิชา วิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช
อาจารย์ที่ปรึกษา รองศาสตราจารย์ ดร. จีระ ประทีป

การศึกษาค้นคว้าอิสระนี้ได้รับความเห็นชอบให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรระดับปริญญาโท เมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม 2553

คณะกรรมการสอบการศึกษาค้นคว้าอิสระ



..... ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร. จีระ ประทีป)



..... กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร. เฉลิมพงศ์ มีสมนัย)



.....
(รองศาสตราจารย์อัจฉรา ชีวะตระกูลกิจ)
ประธานกรรมการประจำสาขาวิชาวิทยาการจัดการ

ชื่อการศึกษาค้นคว้าอิสระ การประเมินผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
ของจังหวัดเชียงใหม่

ผู้ศึกษา นางอาภรณ์ อัครเมธากุล รหัสนักศึกษา 2513005559 ปริญญา รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
อาจารย์ที่ปรึกษา รองศาสตราจารย์ ดร. จีระ ประทีป ปีการศึกษา 2552

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ประเมินผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
ของจังหวัดเชียงใหม่ (2) ศึกษาปัญหาในการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่
(3) แนวทางแก้ไขในการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่

การศึกษาวิจัยเป็นการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ เก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร และ
รายงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง การสัมภาษณ์หัวหน้าหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน 15 คน และวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้
เทคนิคการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ โดยการวิเคราะห์เนื้อหา วิเคราะห์สรุป และวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ โดย
การเปรียบเทียบสถิติการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิต และผลการดำเนินงาน ปี 2552 และปี 2553
โดยใช้สถิติพรรณนา ได้แก่ ความถี่ และร้อยละ

ผลการศึกษาวิจัยพบว่า (1) ผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่
มีสถิติจำนวนอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บ และจำนวนผู้เสียชีวิต ในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 มากกว่าปี พ.ศ.
2552 คิดเป็นร้อยละ 30.34, 40.91 และ 9.09 ตามลำดับ (2) ปัญหาในการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทาง
ถนนของจังหวัดเชียงใหม่ ตามมาตรการที่สำคัญ คือมาตรการด้านการบริหารจัดการ เช่น ได้รับจัดสรร
งบประมาณในจำนวนจำกัด ทำให้มีการจัดตั้งจุดตรวจบูรณาการร่วมลดลง และอัตราค่าตอบแทนสำหรับ
ผู้ปฏิบัติงานได้รับต่ำกว่าอัตราค่าตอบแทนในการปฏิบัติงานนอกเวลาราชการตามระเบียบกระทรวงการคลัง และ
บุคลากรมีจำนวนจำกัดต้องหมุนเวียนทำงานตลอดช่วงเทศกาลโดยไม่มีวันหยุด มาตรการด้านการป้องปราม
ผู้กระทำความผิดกฎหมาย เช่น เครื่องตรวจจับความเร็วยังไม่มีการครบทุกสถานีตำรวจในพื้นที่อำเภอ และมาตรการด้าน
การรณรงค์และประชาสัมพันธ์สร้างความตระหนัก เช่น ชาวชนในหมู่บ้านและชุมชนส่วนใหญ่ไม่มีวิทยุจราจร
ละเลยการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเข้มงวด (3) แนวทางแก้ไข ตามมาตรการด้านการบริหารจัดการ เห็นควร
จัดสรรงบประมาณให้เพียงพอหรือให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นตั้งงบประมาณรองรับ เพื่อแก้ไขปัญหาในการ
บริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่ และควรพิจารณาจ่ายค่าตอบแทนในการ
ปฏิบัติงานนอกเวลาราชการตามระเบียบกระทรวงการคลัง เพื่อเป็นขวัญและกำลังใจสำหรับผู้ปฏิบัติงานให้
ปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ส่วนด้านบุคลากรที่มีจำนวนจำกัดนั้น ควรจะบูรณาการให้ทุกหน่วยงาน
ที่เกี่ยวข้องปฏิบัติงานร่วมกัน ตามมาตรการด้านการป้องปรามผู้กระทำความผิดกฎหมาย เห็นควรมีการจัดซื้อและ
แจกจ่ายเครื่องตรวจจับความเร็วเพื่อให้มีใช้ครบทุกสถานีตำรวจในพื้นที่อำเภอ และตามมาตรการด้านการรณรงค์
และประชาสัมพันธ์สร้างความตระหนัก เห็นควรให้ความรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนน และสร้างจิตสำนึกให้
ปฏิบัติตามกฎหมาย มีวิทยุจราจร ผ่านระบบโรงเรียนอย่างต่อเนื่องและจริงจัง

คำสำคัญ การประเมินผล อุบัติเหตุทางถนน จังหวัดเชียงใหม่

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้ศึกษาได้รับการสนับสนุนจากบุคคลในครอบครัวเป็นอย่างดี และได้รับความช่วยเหลือจากคณะกรรมการศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ของจังหวัดเชียงใหม่ ในการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยดีทุกท่าน

ผู้ศึกษาได้รับความกรุณาจากอาจารย์ที่ปรึกษา รองศาสตราจารย์ ดร.จิระ ประทีป ตลอดจนหัวหน้าส่วนราชการที่เกี่ยวข้องทุกท่าน ที่ให้ ข้อคิด ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ในการศึกษาวิจัย หากงานศึกษาวิจัยนี้มีส่วนดีและเป็นประโยชน์ ผู้ศึกษาขอยกความดีให้กับทุกท่านที่มีส่วนเกี่ยวข้อง แต่หากงานศึกษาวิจัยมีข้อบกพร่องและผิดพลาดผู้วิจัยขอน้อมรับผิดแต่เพียงผู้เดียว และจะปรับปรุงแก้ไขให้ดียิ่งขึ้น

ผู้ศึกษา ใคร่ขอขอบคุณคณาจารย์แขนงวิชาบริหารรัฐกิจทุกท่านที่ได้กรุณาให้ความรู้ ตลอดเวลาในการศึกษา ขอขอบคุณทุกท่านที่มีส่วนเกี่ยวข้องให้การจัดทำงานศึกษาวิจัยครั้งนี้ ประสบผลสำเร็จลุล่วงด้วยดี โดยเฉพาะอย่างยิ่ง อาจารย์ที่ปรึกษา รองศาสตราจารย์ ดร.จิระ ประทีป ที่คอยตรวจสอบและให้กำลังใจตลอดมา จึงขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงยิ่ง

อาภรณ์ อัครเมธากุล

มิถุนายน 2553

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
กิตติกรรมประกาศ	จ
สารบัญตาราง	ซ
สารบัญภาพ	ฅ
บทที่ 1 บทนำ	1
ที่มาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการศึกษา	4
กรอบแนวคิดของการศึกษา	5
ขอบเขตของการศึกษา	6
นิยามศัพท์	6
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	7
บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	8
แนวคิดเกี่ยวกับการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน	8
แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552 - 2555	11
แผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2552 ของ จังหวัดเชียงใหม่	26
แผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ของ จังหวัดเชียงใหม่	32
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	35
บทที่ 3 ระเบียบวิธีการศึกษา	44
การวิจัยเชิงคุณภาพ	44
การวิจัยเชิงปริมาณ	46
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	47
ผลการประเมิน	48
ปัญหาและข้อเสนอแนะ	57

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 5 สรุปการวิจัย การอภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	63
สรุปการวิจัย	63
การอภิปรายผล	69
ข้อเสนอแนะ	73
บรรณานุกรม	75
ภาคผนวก	77
ก แบบสัมภาษณ์	78
ประวัติผู้ศึกษา	82

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 2.1	กลยุทธ์ แนวทางดำเนินการ และความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ 16
ตารางที่ 4.1	ผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนฯ ด้านการบริหารจัดการ-งบประมาณ 48
ตารางที่ 4.2	ผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนฯ ด้านการบริหารจัดการ-จำนวนจุดตรวจบูรณาการร่วม 48
ตารางที่ 4.3	ผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนฯ ด้านการป้องปรามผู้กระทำผิดกฎหมาย 49
ตารางที่ 4.4	ผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนฯ ด้านสังคมและชุมชน 50
ตารางที่ 4.5	ผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนฯ ด้านความปลอดภัยของถนนและรถยนต์-ด้านถนน 51
ตารางที่ 4.6	ผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนฯ ด้านความปลอดภัยของถนนและรถยนต์-ด้านรถยนต์ 51
ตารางที่ 4.7	ผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนฯ ด้านการช่วยเหลือ กู้ชีพ กู้ภัย 52
ตารางที่ 4.8	ผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนฯ การจราจรและอำนวยความสะดวกในการเดินทาง 53
ตารางที่ 4.9	ผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนฯ ด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างความตระหนัก 54
ตารางที่ 4.10	ผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนฯ ด้านการรายงานผลและวิเคราะห์ข้อมูล 55
ตารางที่ 4.11	ผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนฯ ตาม 8 มาตรการเน้นหนัก 56

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1.1 กรอบการประเมินผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ของจังหวัดเชียงใหม่	5
ภาพที่ 4.1 สถิติจำนวนอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บ จำนวนผู้เสียชีวิต จากอุบัติเหตุ ทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ของจังหวัดเชียงใหม่	57

บทที่ 1

บทนำ

1. ที่มาและความสำคัญของปัญหา

อุบัติเหตุทางถนนก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน และของรัฐ ตลอดจนความสูญเสียทางเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศเป็นอย่างมาก ในแต่ละปีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนปีละประมาณ 12,000 คน และความสูญเสียทางเศรษฐกิจมากกว่า 2 แสนล้านบาท จึงจำเป็นที่ต้องมีการแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างเร่งด่วน จริงจังและต่อเนื่อง โดยการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน ทั้งนี้ รัฐบาลได้มอบหมายให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) เป็นเจ้าภาพในการบูรณาการการดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานทุกภาคส่วน เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้มีมติในคราวประชุมครั้งที่ 2/2552 เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2552 เห็นชอบแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552 – 2555 ซึ่งแผนแม่บทดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นกรอบและทิศทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นระบบ โดยเสนอให้รัฐบาลกำหนดเรื่อง “ความปลอดภัยทางถนน” เป็นวาระแห่งชาติและเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยสู่มาตรฐานสากล รวมทั้งสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย (Safety Culture) ตลอดจนเชื่อมโยง บูรณาการ การดำเนินงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน โดยกำหนดยุทธศาสตร์ กลยุทธ์และแผนงานที่สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรมและมีประสิทธิภาพ เพื่อบูรณาการลดอัตราการเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนตามมาตรฐานสากลให้เหลือ 14.15 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ในปี พ.ศ. 2555

จังหวัดเชียงใหม่ ได้จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการร่วมป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ณ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเชียงใหม่ หมายเลขโทรศัพท์ 0-5322-1470, 0-5321-3551, 0-5340-9345, 0-5321-3872 เพื่อปฏิบัติการรายงานข้อมูลผู้ประสบอุบัติเหตุ ตามมาตรการและแผนงานดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด

เชียงใหม่ ห้วงเวลาการดำเนินการระหว่างวันที่ 29 ธันวาคม 2552 – 4 มกราคม 2553 (7 วันนับตั้งแต่ปิดกั้นเหตุไต่องค์ราชัน)

เป้าหมายการดำเนินการ ตั้งเป้าหมายให้ลดจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน จำนวนผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บ (Admit) ให้ลดลงจากช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2552 (30 ธันวาคม 2551 – 4 มกราคม 2552) ตั้งแต่เวลา 00.01 – 24.00 น. ของทุกวัน โดยให้ลดจำนวนครั้งอุบัติเหตุ ผู้เสียชีวิต และผู้บาดเจ็บ (Admit) ให้ลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 เทียบกับช่วงเทศกาล ปีใหม่ พ.ศ. 2552

ประเด็นเป้าหมาย	ปีใหม่ พ.ศ. 2552	ลดลง (ร้อยละ 5)	เป้าหมายปีใหม่ พ.ศ. 2553
จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	89	4	85
ผู้เสียชีวิต (ราย)	11	0.5	10
ผู้บาดเจ็บ (ราย)	88	4	84

ที่มา: แผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ของจังหวัดเชียงใหม่

โดยมีมาตรการเน้นหนัก 8 มาตรการ ได้แก่ 1) มาตรการด้านการบริหารจัดการ 2) มาตรการด้านการป้องปรามผู้กระทำผิดกฎหมาย 3) มาตรการด้านสังคมและชุมชน 4) มาตรการด้านความปลอดภัยของถนนและรถยนต์ 5) มาตรการด้านการช่วยเหลือ กู้ชีพ กู้ภัย 6) มาตรการจราจรและอำนวยความสะดวกในการเดินทาง 7) มาตรการด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างความตระหนัก 8) มาตรการด้านการรายงานผลและวิเคราะห์ข้อมูล

แผนปฏิบัติการ จังหวัดเชียงใหม่ได้กำหนดแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 เป็น 3 ช่วง คือ

1) ระยะก่อนช่วงรณรงค์เทศกาลปีใหม่ 7 วัน (ระหว่างวันที่ 22 – 28 ธันวาคม 2552)

-จังหวัดเชียงใหม่จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการร่วมป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ในระหว่างวันที่ 29 ธันวาคม 2552 ถึง 4 มกราคม 2553 โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ เป็นผู้อำนวยการศูนย์ รวมทั้งแจ้งให้อำเภอจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการร่วมฯ ในระดับอำเภอ

โดยกำหนดการเปิดศูนย์ปฏิบัติการร่วมฯ ในวันจันทร์ที่ 28 ธันวาคม 2552 ณ ห้องปฏิบัติการ อาคาร
อำนวยการ ศาลากลางจังหวัดเชียงใหม่

-ดำเนินการประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด
เชียงใหม่ ในวันที่ 15 ธันวาคม 2552 โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ เป็นประธาน โดยบูรณาการ
ร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ร่วมกำหนดแนวทางการดำเนินงาน เพื่อให้อุบัติเหตุของจังหวัด
เชียงใหม่ เกิดขึ้นน้อยที่สุด ร่วมทั้งการสั่งการในการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่
ได้รับทราบ เนื่องจากสถิติในปีที่ผ่านมา ผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่เป็นคนในพื้นที่ นอกจากนี้ยังให้ทุก
อำเภอ ทุกหมู่บ้านจัดตั้งจุดสกัดกันตั้งแต่หมู่บ้าน/ชุมชน และกำหนดให้มีการมอบรางวัลแก่อำเภอที่
ไม่เกิดอุบัติเหตุ เพื่อเป็นแบบอย่าง และสร้างขวัญกำลังใจให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน

-ดำเนินการเตรียมความพร้อม และดำเนินงานในภารกิจต่างๆ ตั้งแต่วันที่ 8 ธันวาคม
2552 โดยดำเนินการในด้านการจัดกิจกรรมรณรงค์ และประชาสัมพันธ์ สร้างความเข้าใจกับประชาชน
ในเรื่องของแผนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่ในช่วงเทศกาลปีใหม่
พ.ศ. 2553 โดยเฉพาะการประชาสัมพันธ์ร้านค้า ผู้จำหน่ายสุรา/เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ สถานบริการ
เกี่ยวกับมาตรการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ตามพรบ.ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551
การจัดประชาสัมพันธ์ขอความร่วมมือหยุดจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ในสถานบริการน้ำมัน
และสองข้างทาง รวมทั้งตรวจสอบการจำหน่ายสุราในกระเช้าของขวัญ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
ควบคู่กับการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง และการจัดระบบการขนส่งในช่วงขาเข้า – ออก เมือง
การรณรงค์สร้างความรู้ ความเข้าใจ เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน การให้บริการอำนวยความสะดวก
รวมทั้งการดูแลความปลอดภัยของประชาชนและพื้นที่ นอกจากนี้ยังมีการเตรียมความพร้อม
พร้อมในด้านเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบ และผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยกำหนดให้มีการซักซ้อมความพร้อม ระบบ
การบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน ด้านบุคลากร วัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือ และความสามารถในการ
เข้าถึงจุดเกิดเหตุ รวมทั้งการให้ความรู้ ความเข้าใจ การเพิ่มทักษะ และศักยภาพของการปฏิบัติหน้าที่
ให้แก่เจ้าหน้าที่และอาสาสมัคร ในการกู้ชีพ กู้ภัย ได้อย่างถูกต้องและทันกับเหตุการณ์ที่อาจจะเกิดขึ้น

2) ในช่วงรณรงค์เทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 (ระหว่างวันที่ 29 ธันวาคม 2552 ถึงวันที่ 4
มกราคม 2553)

-จัดตั้งจุดตรวจบูรณาการ ซึ่งตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ ได้เพิ่มจุดตรวจวัดความเร็ว
เพิ่มขึ้น เป็น 9 จุด เพื่อให้ผู้ขับขี่ระมัดระวังในการใช้ความเร็วในขณะที่เดินทาง การบังคับใช้กฎหมาย
โดยเน้นการดำเนินคดีความผิด 10 ข้อหา คือมาตรการ 3 ม. 2 ข. 1 ร. และมาตรการเสริม 4 มาตรการ
ได้แก่ ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถ, ขับรถย้อนศร, แซงรถในที่คับขัน, ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง

-ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นร่วมกับหมู่บ้าน/ชุมชนดำเนินการดังนี้

(1) จัดตั้งจุดตรวจตักเตือนทุกหมู่บ้านและชุมชน โดยการมีส่วนร่วมของกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน กรรมการหมู่บ้าน ผู้นำชุมชน อาสาสมัครภายในหมู่บ้านและชุมชน รวมทั้งกระตุ้นเตือนประชาชนให้ใช้ความระมัดระวังในการใช้รถใช้ถนน เพื่อมิให้เกิดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่รับผิดชอบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งระหว่างวันที่ 31 ธันวาคม 2552 – 2 มกราคม 2553 ที่จะมีผู้ใช้รถใช้ถนนบริเวณถนนสายรองในเขตพื้นที่ตำบล/หมู่บ้าน/ชุมชน เป็นจำนวนมาก

(2) จัดให้มีสัญญาณเตือนภัย และป้ายเตือนบริเวณจุดเสี่ยงต่างๆ

(3) ให้จัดชุดเฝ้าระวังหรือจุดสกัดกั้นในชุมชน โดยเฉพาะผู้ที่มีอาการมึนเมา -สถานีวิทยุแห่งประเทศไทยจังหวัดเชียงใหม่ ได้จัดรายการ “สัญญาณปลอดภัย” ตลอด 24 ชม. ตั้งแต่วันที่ 29 ธันวาคม 2552 – 4 มกราคม 2553 ทาง FM 93.75 MHz หมายเลขโทรศัพท์ 0-5382-1198

-กำหนดให้มีการประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ฝ่ายปกครอง ตำรวจ ขนส่ง แขวงทางหลวง สาธารณสุข ฯลฯ เพื่อปรับกลยุทธ์การดำเนินงานและสั่งการไปยังหน่วยปฏิบัติรวมทั้งศูนย์ปฏิบัติการฯ อำเภอ ในช่วงเวลา 09.00 น ถึง 10.00 น. เป็นประจำทุกวันในช่วง 7 วัน ณ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเชียงใหม่

3) การประเมินผลช่วง 7 วันหลังเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 จังหวัดจะดำเนินการประเมินผลการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ตามแผนปฏิบัติการฯ ประเมินความสำเร็จตามตัวชี้วัดที่ตั้งเป้าหมายไว้หรือไม่ (ลดลงร้อยละ 5) เพียงใด และจะต้องปรับปรุงแก้ไข หรือเปลี่ยนแปลงวิธีการใด ในการปฏิบัติงานในอนาคต และมีการมอบรางวัลให้แก่ อำเภอที่ประสบความสำเร็จในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553

ผู้ศึกษา จึงทำการศึกษาเรื่องนี้บนพื้นฐานของการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่ ทั้งนี้เพื่อประเมินผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่ และเพื่อศึกษาปัญหาและแนวทางแก้ไขในการบริหารการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่

2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

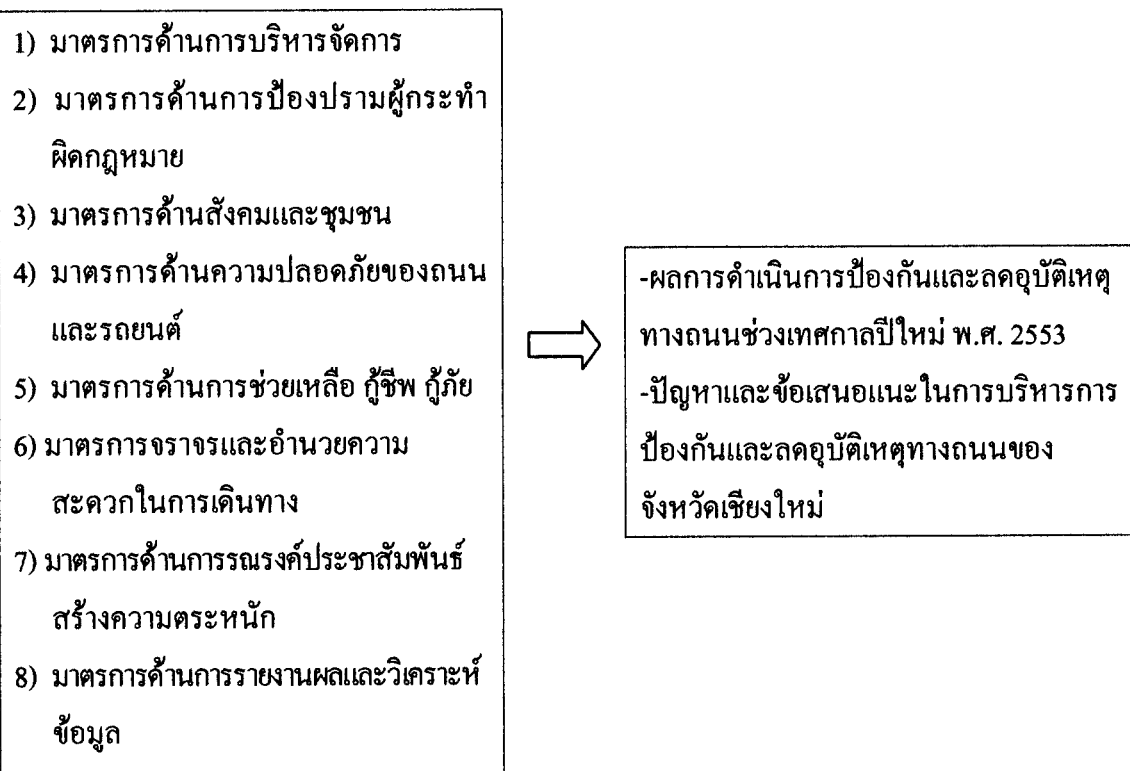
การศึกษาค้นคว้ามีวัตถุประสงค์ของการศึกษา ดังนี้

(1) เพื่อประเมินผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่

(2) เพื่อศึกษาปัญหา และแนวทางแก้ไขในการบริหารการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่

3. กรอบแนวคิดของการศึกษา

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยเพื่อศึกษาปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหาการบริหารการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่ โดยใช้มาตรการเน้นหนัก 8 กฎหมาย 3) มาตรการด้านสังคมและชุมชน 4) มาตรการด้านความปลอดภัยของถนนและรถยนต์ 5) มาตรการด้านการช่วยเหลือ คู่ชีพ คู่ภัย 6) มาตรการจราจรและอำนวยความสะดวกในการเดินทาง 7) มาตรการด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างความตระหนัก 8) มาตรการด้านการรายงานผลและวิเคราะห์ข้อมูล เป็นกรอบแนวคิดในการประเมินผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่ ดังภาพที่ 1.1



ภาพที่ 1.1 กรอบการประเมินผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่

4. ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ได้กำหนดขอบเขตของการศึกษาไว้ 3 ด้าน ดังนี้

4.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา เป็นการศึกษาประเมินผลการบริหารการดำเนินการ ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่ ตามมาตรการเน้นหนัก 8 มาตรการ ได้แก่ 1) มาตรการด้านการบริหารจัดการ 2) มาตรการด้านการป้องปรามผู้กระทำผิดกฎหมาย 3) มาตรการด้านสังคมและชุมชน 4) มาตรการด้านความปลอดภัยของถนนและรถยนต์ 5) มาตรการด้านการช่วยเหลือ กู้ชีพ กู้ภัย 6) มาตรการจราจรและอำนวยความสะดวกในการเดินทาง 7) มาตรการด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างตระหนักรู้ 8) มาตรการด้านการรายงานผลและวิเคราะห์ข้อมูล ตลอดจนศึกษาปัญหาการดำเนินงานและแนวทางแก้ไขปัญหาการบริหารการดำเนินการ ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

4.2 ขอบเขตด้านพื้นที่ พื้นที่ประเมินผลครอบคลุมทั่วทั้งจังหวัดเชียงใหม่

4.3 ขอบเขตด้านระยะเวลา จะเป็นการประเมินผลการบริหารการดำเนินการ ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่ ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ระหว่างวันที่ 29 ธันวาคม 2552 – 4 มกราคม 2553

5. นิยามศัพท์

อุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 หมายถึง อุบัติเหตุในการจราจรทางถนน ในช่วงที่มีการรณรงค์ในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ระหว่างวันที่ 29 ธันวาคม 2552 – 4 มกราคม 2553 ตั้งแต่เวลา 00.01 – 24.00 น. ทุกวัน เฉพาะกรณีที่มีผู้เสียชีวิต และ/หรือผู้บาดเจ็บนอนพักรักษาตัวในโรงพยาบาล (admit) และเป็นอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้ยานพาหนะต่อไปนี้เพื่อการจราจร หรือขนส่ง ได้แก่ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถแท็กซี่ รถจักรยานยนต์ รถสามล้อเครื่อง รถกระบะ รถตู้ รถโดยสารประจำทางและไม่ประจำทาง รถบรรทุกทุกประเภท รถจักรยานสองล้อ รถจักรยานสามล้อ รถเพื่อการเกษตร รถที่ใช้เครื่องยนต์การเกษตรมาดัดแปลง รถสกายแลบ รวมทั้งอุบัติเหตุที่เกิดจากรถไฟชนกับรถยนต์

ผู้บาดเจ็บ หมายถึง ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนทุกคนเฉพาะในช่วงที่มีการรณรงค์ ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนและเป็นผู้บาดเจ็บที่นอนพักรักษาตัว (admit) ที่โรงพยาบาล

ผู้เสียชีวิต หมายถึง ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ณ จุดเกิดเหตุ และผู้เสียชีวิตที่โรงพยาบาล ตั้งแต่เวลา 00.01 – 24.00 น. ทุกวัน ที่มีการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 และต้องเป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในจังหวัดเชียงใหม่เท่านั้น

จุดตรวจ หมายถึง จุดตรวจหลักและจุดตรวจลอย ที่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ได้รับแต่งตั้งให้เป็นเจ้าหน้าที่จราจร โดยสามารถเรียกตรวจ และออกใบสั่งเพื่อเปรียบเทียบหรือดำเนินคดีตาม พ.ร.บ.จราจรได้ โดยมีกำหนดระยะเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ และเมื่อเสร็จสิ้นภารกิจแล้วจะต้องขยับเลิกจุดตรวจทันที

ด่านตรวจ หมายถึง สถานที่ทำการที่เจ้าพนักงานตำรวจออกปฏิบัติหน้าที่ในการตรวจค้นเพื่อจับกุมผู้กระทำความผิดในเขตทางเดินรถ (ความหมายตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2535) โดยระบุสถานที่ไว้ชัดเจนเป็นการถาวร การตั้งด่านตรวจจะต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ หรือผู้มีอำนาจตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง หรือ กอ.รมน. แล้วแต่กรณี

ถนนในหมู่บ้าน หมายถึง ทาง/ถนนที่ชาวบ้านหรือชุมชนใช้สัญจรไป-มา เป็นประจำ ซึ่งอาจจะเป็นทาง/ถนนดิน/ลูกรัง/ลาดยาง/คอนกรีต ฯลฯ ก็ได้

ศูนย์ปฏิบัติการร่วมป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ 2553 ของจังหวัดเชียงใหม่ หมายถึง จัดตั้งศูนย์ฯ ณ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเชียงใหม่ ตั้งแต่วันที่ 16 ธันวาคม 2552 ถึงวันที่ 4 มกราคม 2553

คณะกรรมการศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่ 2553 ของจังหวัดเชียงใหม่ หมายถึง คณะกรรมการที่ได้รับแต่งตั้งตามคำสั่งจังหวัดเชียงใหม่ ที่ 2964/2552 ลงวันที่ 11 ธันวาคม 2552

6. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

6.1 ประโยชน์ทางวิชาการ เป็นข้อมูลพื้นฐานในการศึกษาค้นคว้างานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

6.2 ประโยชน์ต่อองค์กร เป็นข้อมูลพื้นฐานที่เป็นผลการประเมินเพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงมาตรการ ตลอดจนกระบวนการในการทำงานด้านการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่ ให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น

6.3 ประโยชน์ต่อประชาชน เป็นข้อมูลพื้นฐานที่เป็นผลทำให้ประชาชนได้รับประโยชน์ในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเรื่องการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ประกอบด้วยแนวคิดดังต่อไปนี้

1. แนวคิดเกี่ยวกับการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
2. แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552 – 2555
3. แผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2552 ของจังหวัดเชียงใหม่
4. แผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ของจังหวัดเชียงใหม่
5. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. แนวคิดเกี่ยวกับการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

1.1 แนวคิดเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุ ความหมายตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542 หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด โดยความบังเอิญ

อุบัติเหตุจากการขนส่งหรือการจราจร (transportation of traffic accidents) หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นเนื่องจากการคมนาคมหรือการขนส่ง (สาริต อินตา, 2546, หน้า 11) ได้แก่

- (1) อุบัติเหตุจากรถยนต์ในการจราจร
- (2) อุบัติเหตุจากรถไฟ
- (3) อุบัติเหตุในการขนส่งทางน้ำ
- (4) อุบัติเหตุในการขนส่งทางอากาศ

อุบัติเหตุจากการจราจร หมายถึง การได้รับบาดเจ็บจากการเกิดเหตุการณ์ที่ไม่ได้คาดคิดจากการเดินทาง หรือการใช้พาหนะเดินทางทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ (เวรกา กลิ่นวิจิต, 2544, หน้า 4)

1.2 ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory) ทฤษฎีนี้มองว่าความเสียหายต่างๆ เป็นผลที่สืบเนื่อง โดยตรงมาจากอุบัติเหตุซึ่งเป็นผลมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย หรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ดังนั้นจึงเปรียบได้เหมือนตัวโดมิโนที่เรียงกันอยู่ห้าตัว เมื่อตัวที่หนึ่งล้มย่อมมีผลทำให้ตัวโดมิโนถัดไปล้มลงตามกันไปด้วย ซึ่งตัวโดมิโนทั้งห้าตัวเปรียบได้แก่ (วิจิตร บุญยะ โหตระ, 2536, หน้า 25-26)

- 1) สภาพแวดล้อมหรือภูมิหลังจากบุคคล (social environment or background) ได้แก่
 - 1.1) สภาพแวดล้อมทางสังคม ได้แก่ เศรษฐกิจ การศึกษา วัฒนธรรม วิถีชีวิต
 - 1.2) ภูมิหลังของบุคคล (นิสัยดั้งเดิม) เช่น ความสะเพร่า คื้อคิ่ง ชอบเสี่ยง
- 2) ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล (defects of person) ได้แก่
 - 2.1) ความบกพร่องทางกาย (physical defection) เช่น สายตาสั้น ตาบอด สี หูตึง เจ็บป่วย
 - 2.2) ความบกพร่องทางจิตใจ เช่น ความเครียด
- 3) การกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (unsafe acts unsafe conditions) เช่น การไม่รู้กฎจราจร ผู้ขับขี่มีทัศนคติต่อความปลอดภัยไม่ถูกต้อง ชอบเสี่ยงและมกง่าย การไม่ใช้อุปกรณ์ป้องกันภัย สภาพของรถไม่เหมาะสม อัตราความเร็วของรถ ประเภทของรถ
- 4) อุบัติภัย (accident)
- 5) การบาดเจ็บ หรือเสียหาย (injury of damage)

ตามทฤษฎีโดมิโนหรือลูกโซ่ของอุบัติเหตุ เมื่อโดมิโนในตัวที่หนึ่งล้ม ตัวถัดไปก็ล้มตาม ดังนั้น หากไม่ให้โดมิโนตัวที่สี่ล้ม (ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ ก็ต้องเอาโดมิโนตัวที่สามออก) กำจัดการกระทำหรือสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัย การบาดเจ็บ หรือความเสียหายก็จะไม่เกิดขึ้น

1.3 แนวคิดเกี่ยวกับความปลอดภัย

1.3.1 แนวคิดเรื่องวัฒนธรรมความปลอดภัย (Safety Culture) จากการศึกษาประเทศที่ประสบความสำเร็จด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนนพบว่า มีพื้นฐานร่วมกันสิ่งหนึ่งคือการปฏิเสธที่จะยอมรับ โดยสังคมว่าการบาดเจ็บและการตายอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นผลลัพธ์ที่ไม่สามารถแก้ไขได้ แนวคิดดังกล่าวนำไปสู่การแสวงหาทางออกของสังคมเพื่อการแก้ปัญหาจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในการที่จะเดินทางไปสู่เป้าหมายในการลดการตายและการบาดเจ็บบนท้องถนนและมุ่งสู่ความพยายามที่จะเข้าไปมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายที่เกี่ยวข้อง

กับความปลอดภัยทางถนนโดยไม่จำกัดเฉพาะการแก้ปัญหาที่คน หรือถนน หรือยานพาหนะ แต่เป็นการทำงานกัน ไปอย่างพร้อมเพรียงในภาพรวม

ดังนั้น อาจจะกล่าวได้ว่าแนวคิดเรื่องวัฒนธรรมความปลอดภัยได้สะท้อนภาพการทำงาน ในลักษณะดังกล่าวของประเทศที่ประสบความสำเร็จ โดย Wiegmann ได้ให้นิยามวัฒนธรรมความปลอดภัยไว้ว่า “วัฒนธรรมความปลอดภัยเป็นคุณค่าด้านความปลอดภัยที่คงอยู่และถูกวางไว้ในทุกคน จากทุกกลุ่ม และในทุกระดับขององค์กร วัฒนธรรมได้บ่งชี้ถึงบุคคลที่มีความมุ่งมั่นในอันที่จะรักษา ส่งเสริม และสื่อสารเกี่ยวกับความปลอดภัยภายในบุคคลหรือองค์กร และแสวงหาแนวทาง เพื่อพัฒนาการเรียนรู้ ปรับเปลี่ยนหรือปรับปรุงการกระทำซึ่งได้จากการเรียนรู้จากข้อผิดพลาด และได้รับผลตอบแทนในคุณค่าที่มุ่งหวังไว้”

1.3.2 แนวคิดเรื่องระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Safe System) การสร้าง สมดุลภายใต้หลักคิดที่ยอมรับขีดจำกัดของมนุษย์ทั้ง ในเชิงความผิดพลาดที่เกิดขึ้นจากการขับขี และ ความบอบบางของร่างกายมนุษย์ เป็นหลักการขั้นพื้นฐานของระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Safe System) อันหมายถึงระบบที่ออกแบบเพื่อรองรับความผิดพลาดที่เกิดขึ้นจากการขับขี และการป้องกัน อันตรายที่จะส่งผลกระทบต่อร่างกายของมนุษย์ที่ไม่สามารถทนต่อแรงกระทำที่เกิดขึ้นได้ แนวคิดเกี่ยวกับ ระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยเชื่อว่าหากมีระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยแล้ว การบาดเจ็บรุนแรงหรือ เสียชีวิต อันเนื่องมาจากความผิดพลาดที่อาจเกิดขึ้นได้ก็จะลดลงไปเช่นเดียวกัน นิยามเรื่องระบบ ที่เอื้อต่อความปลอดภัย คือ “คนขับขีที่มีคุณภาพระดับห้าดาว (เคารพในกฎหมาย) ที่ขับขีอยู่บน ยานพาหนะที่มีความปลอดภัยระดับห้าดาว บนถนนที่มีคุณภาพในระดับห้าดาว ที่มีการกำหนด ขีดจำกัดความเร็วที่เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมด้านข้างของถนนในระดับห้าดาว ทั้งผู้ขับขีหรือผู้ใช้ ถนนไม่ควรถูกต้องเสียชีวิตเพียงเพราะสาเหตุจากความผิดพลาดเพียงเล็กน้อยจากคนเหล่านั้น”

แนวคิดดังกล่าวมุ่งเน้นการป้องกันปัญหาบาดเจ็บจากแรงกระทำที่เกินขีดจำกัดที่ร่างกาย มนุษย์จะทนได้ โดยมุ่งเป้าไปที่อุบัติเหตุเฉพาะกลุ่มที่มีความรุนแรงสูง และให้ความสำคัญกับการ ควบคุมหรือสนับสนุนให้มีปัจจัยที่เอื้อต่อการลดการบาดเจ็บรุนแรง ระบบดังกล่าวชี้ให้เห็นถึง ความสำคัญของสิ่งต่อไปนี้

- 1) การวิเคราะห์การชนและการพัฒนาความเข้าใจถึงสาเหตุเชิงลึกของการชนเป็น สิ่งที่จำเป็นและต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องโดยหน่วยงานด้านความปลอดภัยทางถนน
- 2) เพื่อการเดินทางที่ปลอดภัย กฎเกณฑ์ในการใช้ถนนอย่างปลอดภัยและมาตรการ ในการบังคับใช้เป็นสิ่งจำเป็นเพื่อให้เกิดการปฏิบัติตาม
- 3) มีระบบในการดูแลด้านคุณภาพของการออกไปขับขี

4) การจัดการความรู้แก่ชุมชนที่มุ่งเน้นการสื่อสารเพื่อให้ความรู้ และการตระหนักถึงความสำคัญด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นสิ่งจำเป็น เพื่อรักษาระบบการขนส่งที่ปลอดภัยให้คงไว้

2. แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552 – 2555

คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้มีมติในคราวประชุมครั้งที่ 2/2552 เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2552 เห็นชอบแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555 ซึ่งแผนแม่บทดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นกรอบและทิศทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นระบบ โดยเสนอให้รัฐบาลกำหนดเรื่อง “ความปลอดภัยทางถนน” เป็นวาระแห่งชาติ และเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยสู่มาตรฐานสากล รวมทั้งสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย (Safety Culture) ตลอดจนเชื่อมโยง บูรณาการดำเนินงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน โดยกำหนดยุทธศาสตร์ กลยุทธ์และแผนงานที่สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรมและมีประสิทธิภาพ เพื่อมุ่งไปสู่การลดอัตราการเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนตามมาตรฐานสากลให้เหลือ 14.15 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ในปี พ.ศ. 2555 จึงคาดว่าแผนแม่บทนี้จะเป็นเครื่องมือที่สำคัญที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนจะได้ร่วมถือเป็นแนวทางในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน อันจะนำไปสู่การลดอัตราการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนได้อย่างยั่งยืนต่อไป

2.1 ยุทธศาสตร์หลักของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555 ประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ได้แก่

2.1.1 ยุทธศาสตร์การปรับนโยบายให้เป็นนโยบายเร่งด่วนระดับชาติ

เนื่องจากอุบัติเหตุทางถนนมีผู้เสียชีวิตประมาณ 33 คนต่อวัน ทุกๆ 3 ชั่วโมง จะมีผู้เสียชีวิตประมาณ 4 คน เป็นเรื่องของความโศกสลด และความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจ เฉพาะผู้เสียชีวิต มีมูลค่าความสูญเสียไม่น้อยกว่าปีละ 6 หมื่นล้านบาท และถ้าพิจารณาถึงความเสียหายทั้งหมดรวมผู้บาดเจ็บสาหัส และทรัพย์สินที่เสียหาย จากตัวเลขของกระทรวงสาธารณสุขจะเสียหายไม่น้อยกว่าปีละ 1 แสนล้านบาท มีผู้พิการปีละประมาณ 1 แสนคน นอกจากนี้ไม่เป็นผลดีทางด้านเศรษฐกิจแล้ว ยังสร้างปัญหาทางด้านสังคมแก่ครอบครัว บุตรหลาน ของผู้เสียชีวิต เป็นภาระทั้งแก่โรงพยาบาล สถานสงเคราะห์ที่จะต้องดูแลผู้บาดเจ็บ และพิการเหล่านั้นจนตลอดชีวิต ดังนั้นจะเห็นได้ว่าปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาที่มีผลกระทบต่อภาพรวมของประเทศที่มีมาอย่างต่อเนื่องยาวนาน และจำเป็นจะต้องได้รับความสนใจจากทุกรัฐบาลในอันที่จะกำหนดให้เป็นความจำเป็น

และเรื่องควมในการแก้ปัญหาเพื่อให้เกิดความต่อเนื่อง ตลอดจนสอดคล้องกับแนวคิดเรื่องปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในระดับโลกซึ่งสหประชาชาติได้กำหนดให้ประเทศสมาชิกหันมาให้ความสนใจกับการแก้ปัญหาดังกล่าวได้แล้วซึ่งได้มีการประชุมร่วมกันในเดือนพฤศจิกายน 2552 ที่ประเทศไทย

2.1.2 ยุทธศาสตร์การสร้างเสถียรภาพในการแก้ปัญหาอย่างยั่งยืน

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) บริหารจัดการเป็นไปตามนโยบายของรัฐบาลในแต่ละยุคสมัย ซึ่งนโยบายของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจะเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบตลอดมาทุกรัฐบาล รวมทั้งรัฐบาลจะมอบหมายให้นายกรัฐมนตรีเป็นผู้รับผิดชอบเป็นผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนด้วยตนเองหรือมอบหมายให้รองนายกรัฐมนตรีเป็นแทน สามารถที่จะอำนาจการและสั่งการแก้ไขปัญหาได้ฉับพลันทันที การดำเนินการจะมีประสิทธิภาพมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับภารกิจของนายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรี นอกเหนือจากการแก้ไขปัญหาเรื่องเศรษฐกิจและสังคม โดยช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา ปัญหาด้านการเมืองและเสถียรภาพของรัฐบาลเป็นปัญหาสำคัญที่มีผลทำให้การดำเนินงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนไม่เต็มประสิทธิภาพเท่าที่ควรการจะนัดหมายประชุมรวมทั้งการดำเนินการตามที่ประชุมตกลงกัน หรือการติดตามกำกับดูแล เป็นไปได้ยาก ประกอบกับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนต้องดำเนินการในลักษณะการทำงานร่วมกับ 5 กระทรวงหลัก และมีกรมต่าง ๆ ที่อยู่ภายในกระทรวงต่างๆ จึงทำให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนต้องดำเนินการภายใต้ข้อจำกัดอย่างมาก

ดังนั้น เพื่อให้ศูนย์ฯสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ต่อเนื่อง และสอดคล้องกับหน้าที่ของ ศปถ. ที่เป็นผู้รับผิดชอบในการเสนอเรื่องต่อรัฐบาลเพื่อผลักดันปัญหาอุบัติเหตุทางถนนให้เป็นนโยบายเร่งด่วนระดับชาติในทุกรัฐบาล ซึ่งไม่สามารถรอให้มติดคณะรัฐมนตรีในการออกคำสั่งแต่งตั้ง ศปถ. ทุกครั้งที่มีการเปลี่ยนแปลงรัฐบาล เนื่องจากคำสั่งแต่งตั้งดังกล่าวอาจไม่ทันต่อการจัดทำนโยบาย และแผนบริหารราชการแผ่นดินของรัฐบาล จึงควรมีการปรับปรุงโครงสร้างของ ศปถ. ให้มีเสถียรภาพยิ่งขึ้น โดยอาจจะจัดทำในรูปแบบของระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี หรือหากเห็นว่าเหมาะสมอาจจัดทำเป็นพระราชบัญญัติอย่างเช่นที่มีการจัดทำ พระราชบัญญัติสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ ก็ได้

2.1.3 ยุทธศาสตร์การทำแผนนิติบัญญัติ

สิ่งสำคัญประการหนึ่งของการจัดทำยุทธศาสตร์ระดับชาติของทุกรัฐบาลที่ผ่านมามี คือ การพิจารณาว่ากฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ยังใช้การได้ในสถานการณ์หรือว่ามี

ความจำเป็นต้องปรับปรุงแก้ไข ซึ่งหากไม่แก้ไขจะทำให้ยุทธศาสตร์ต่างๆ ของรัฐบาลไม่สามารถบรรลุตามเป้าหมายเชิงนโยบายได้ในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555 ก็เช่นเดียวกัน จำเป็นต้องพิจารณากฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับคน ยานพาหนะ และถนน ยังมีความทันสมัยและใช้ได้ผลในสถานการณ์ปัจจุบัน หรือว่ามีความจำเป็นต้องปรับปรุงแก้ไข หากไม่แก้ไขก็จะทำให้ยุทธศาสตร์ต่างๆ เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนไม่สามารถบรรลุตามเป้าหมายเชิงนโยบายได้

2.1.4 ยุทธศาสตร์การป้องกันและแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนนในส่วนกลาง

เนื่องจากการกำหนดยุทธศาสตร์เดิม SE เป็นยุทธศาสตร์ที่ตั้งอยู่บนหลักการยึดหน้าทีความรับผิดชอบของกระทรวงและกรม และเป็นยุทธศาสตร์ที่กำหนดโดยส่วนกลางเป็นหลัก ในการดำเนินการจะเกี่ยวข้องกับแต่ละพื้นที่มากกว่าที่จะดำเนินการโดยส่วนกลาง แต่อย่างไรก็ดี ส่วนราชการหรือกรมในส่วนกลางต่างก็มีหน้าที่หนึ่งที่ทำเนิการอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งใช้เจ้าหน้าที่และเครื่องมือจากกระทรวงและกรมในส่วนกลาง ถ้าเป็นพื้นที่จังหวัดต่างๆ และพื้นที่ในเขตองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ต่างก็ใช้บุคลากรและเครื่องมือในท้องถิ่นทั้งสิ้น ดังนั้นในการกำหนดยุทธศาสตร์ตามแผนแม่บทโครงการความปลอดภัยทางถนนพ.ศ. 2552-2555 จึงเห็นควรปรับปรุงยุทธศาสตร์จากเดิมที่ดำเนินการอยู่ในระดับของกิจกรรมเท่านั้น

เมื่อยุทธศาสตร์เดิมมีความหมายเท่ากับกิจกรรมของแต่ละกระทรวง และกรมที่เกี่ยวข้องกับโครงการความปลอดภัยทางถนน ดังนั้น บทบาทของการดำเนินกิจกรรมของกระทรวงและกรมในส่วนกลางจำเป็นต้องปรับบทบาทเป็นผู้กำหนดนโยบายและแผน (Policy & Planner) ตลอดจนถึงการกำหนดกฎระเบียบ (Regulator) ส่วนการดำเนินการ (Implement) ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานในพื้นที่ ได้แก่ จังหวัดและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จากหลักการนี้ บทบาทของกระทรวงและกรมในส่วนกลางควรต้องทำหน้าที่ดังต่อไปนี้

-ฝึกอบรมและพัฒนาบุคลากร

-วางแผนกำหนดคุณลักษณะเฉพาะและจัดหาครุภัณฑ์ที่จะสนับสนุนการดำเนินงานในพื้นที่

-รับผิดชอบในการประชาสัมพันธ์ทางสื่อต่างๆ เช่น โทรทัศน์ วิทยุ หนังสือพิมพ์ โปสเตอร์ เป็นต้น

-พัฒนาระบบสารสนเทศ (Information Communication Technology) วางระบบเชื่อมต่อข้อมูลข่าวสารระหว่างส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และท้องถิ่นที่สามารถแสดงข้อมูลทันต่อสถานการณ์ (Real time) ทั้งระบบ เพื่อให้รัฐบาลสามารถตัดสินใจแก้ปัญหาโครงการความปลอดภัยทางถนน ได้ทันต่อสถานการณ์ทุกพื้นที่และทุกวัน สามารถปรับกลยุทธ์และวิธีการแก้ไขได้ตลอดเวลา

2.1.5 ยุทธศาสตร์การป้องกันและแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนน ในภูมิภาคและท้องถิ่น

ยุทธศาสตร์ที่สำคัญอย่างยิ่งคือพื้นที่ (Area) ที่นำยุทธศาสตร์ 5E เดิมไปดำเนินการให้เหมาะสมภายในเขตจังหวัด กลุ่มจังหวัด เขตองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ได้แก่ องค์กรบริหารส่วนจังหวัด (อบจ.) เทศบาล และองค์การบริหารส่วนตำบล (อบต.) ซึ่งมีจำนวนประมาณ 7,000 แห่ง จากประสบการณ์ในต่างประเทศ เช่น แคนาดา ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และประเทศต่างๆ ในยุโรปตะวันตก ให้ความสำคัญกับพื้นที่ เพราะเป็นหน่วยการปกครองที่ใกล้ชิดกับปัญหาของแต่ละชุมชนอย่างแท้จริง และองค์กรในระดับพื้นที่ก็สามารถดำเนินการและบริหารจัดการให้เหมาะสมกับสภาพปัญหาของแต่ละพื้นที่ได้ และจะดีกว่าส่วนกลางซึ่งอยู่ไกลจากพื้นที่ การรับรู้สภาพและใกล้ชิดปัญหานั้นยิ่งกว่าองค์กรที่อยู่ในพื้นที่ จึงเห็นควรที่จะนำยุทธศาสตร์ 5E เดิมในแผนแม่บทโครงการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2548-2551 ซึ่งได้ผลดีมาประยุกต์กับสถานการณ์ปัจจุบัน แต่หากจะให้ได้ผลมากยิ่งขึ้นเช่นเดียวกับประสบการณ์ที่ดำเนินการที่ประเทศต่างๆ ต้องดำเนินการให้ทันกับสถานการณ์ที่เป็นจริง (Real time) เพื่อแก้ปัญหาได้อย่างถูกต้อง มิใช่ดำเนินการเฉพาะในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์เช่นที่ทำในปัจจุบัน ทั้งนี้ส่วนกลางต้องมีความชัดเจนในการกำหนดนโยบายและการวางแผน รวมทั้งการพัฒนาทรัพยากรบุคคล และการกำหนดคุณลักษณะเฉพาะและจัดหาเครื่องมือต่างๆ เกี่ยวกับการวัดและตรวจความปลอดภัย เป็นต้น

2.1.6 ยุทธศาสตร์วิจัย พัฒนา และติดตามประเมินผลด้านความปลอดภัยทางถนน

เนื่องจากยุทธศาสตร์ที่ 5 เน้นการทำงานในระดับพื้นที่ เพื่อให้เป็นไปตามหลักในข้อนี้ จำเป็นจะต้องมีการสนับสนุนพื้นที่เพื่อให้สามารถเข้าใจถึงสาเหตุเชิงลึกของการเกิดอุบัติเหตุภายในพื้นที่ตนเองสามารถพัฒนาแนวทางและมาตรการในการแก้ปัญหาที่เหมาะสมซึ่งสอดคล้องกับกระบวนการทำงานภายในพื้นที่ของตนและเป็นการทำงานที่เน้นในด้านของประสิทธิภาพและประสิทธิผลผ่านระบบการติดตามและประเมินผลที่นำไปสู่การตัดสินใจที่อยู่บนพื้นฐานของหลักฐานและข้อเท็จจริงเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าวควรมีการจัดตั้งศูนย์วิจัยพัฒนา และติดตามประเมินผลด้านความปลอดภัยทางถนนไว้เป็นศูนย์ในระดับภูมิภาค โดยในเบื้องต้นควรเลือกมหาวิทยาลัยที่มีความพร้อมในแต่ละภูมิภาค มหาวิทยาลัยต่อภาค ยกตัวอย่างเช่น ในภาคเหนือ อาจกำหนดให้มหาวิทยาลัยเชียงใหม่รับผิดชอบในเขตภาคเหนือตอนบน มหาวิทยาลัยนเรศวรรับผิดชอบในเขตภาคเหนือตอนล่าง ในภาคตะวันออกเฉียงเหนืออาจกำหนดให้มหาวิทยาลัยขอนแก่นรับผิดชอบในเขตภาคอีสานตอนบน มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารีรับผิดชอบในเขตภาคอีสานตอนล่าง โดยการทำงานจะอยู่ในรูปแบบของคณะกรรมการร่วมระหว่างตัวแทนหน่วยงานด้านความปลอดภัยทาง

ถนนของจังหวัดในพื้นที่ที่มหาวิทยาลัยรับผิดชอบ ตัวแทนภาควิชาการและตัวแทนภาคประชาสังคม เพื่อให้การขับเคลื่อนการทำงานในแต่ละพื้นที่สามารถตอบสนองความต้องการที่แท้จริงของทุกภาคส่วน และสามารถพัฒนานวัตกรรม ถ่ายทอดความรู้ ระหว่างหน่วยงานต่างๆ ภายในพื้นที่ โดยอยู่บนพื้นฐานของงานวิจัย และการติดตามประเมินผลที่อิงหลักทางวิชาการจากนักวิชาการภายในพื้นที่

นอกจากนี้ยังควรมีการจัดตั้งสถาบันจัดการความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนใน ส่วนกลางเพื่อสังเคราะห์ความรู้ที่ได้ในระดับภูมิภาคดังกล่าวมาพัฒนาต่อยอดไปสู่การแก้ปัญหาในระดับนโยบาย และขับเคลื่อนความรู้ในระดับประเทศต่อไป

2.2 กลยุทธ์ในการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์หลักของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน

กลยุทธ์ในการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์หลักของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน มีทั้งสิ้น 12 กลยุทธ์ ประกอบด้วย

- 1) การพัฒนามาตรการที่ส่งเสริมระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย
- 2) การให้ความรู้ที่ถูกต้องเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยในโรงเรียน และบุคคลทั่วไป
- 3) การปรับเปลี่ยนทัศนคติและความเข้าใจต่อการจัดการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
- 4) การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและสร้างบรรยากาศที่สนับสนุนการทำงานด้าน บังคับใช้กฎหมาย
- 5) การส่งเสริมการพัฒนางานวิชาการและบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนนใน ระดับพื้นที่
- 6) การส่งเสริมการทำงานในระดับพื้นที่โดยใช้ชุมชนเป็นฐาน
- 7) การจัดทำโครงการนำร่องด้านการนำเทคโนโลยีหรือนวัตกรรมใหม่ๆ มาใช้ในการ เพิ่มศักยภาพในการบังคับใช้กฎหมาย
- 8) การทบทวนและปรับปรุงข้อกำหนด เกณฑ์ มาตรฐาน กฎหมายที่ไม่สอดคล้อง ต่อสภาพปัญหาที่มีอยู่จริง
- 9) การส่งเสริมระบบโครงข่ายถนนที่ปลอดภัยในระดับพื้นที่
- 10) การพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการตัดสินใจในส่วนกลาง และในระดับพื้นที่ เพื่อให้เกิดการแก้ไขปัญหาอย่างทันต่อเวลาและถูกต้อง
- 11) การสนับสนุนด้านงบประมาณ แรงจูงใจในทุกภาคส่วน
- 12) การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ

ตารางที่ 2.1 กลยุทธ์ แนวทางดำเนินการ และความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์

กลยุทธ์	แนวทางดำเนินการ	ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์
1. การพัฒนามาตรการที่ส่งเสริมระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Safe System)	<p>-กำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับคน ถนน ยานพาหนะ</p> <p>-ศึกษาและวิจัยเพื่อพัฒนามาตรฐานด้านความปลอดภัยที่สอดคล้องกับบริบท และปัญหาของประเทศ</p> <p>-รัฐกำหนดนโยบายที่จะสนับสนุนระบบการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะซึ่งปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และประหยัดพลังงาน เช่น ระบบรถโดยสารประจำทาง ระบบรถโดยสารรับส่งนักเรียนที่มีคุณภาพ</p> <p>-พัฒนาระบบการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกให้เป็นส่วนหนึ่งของการแสวงหานวัตกรรมใหม่ๆ สำหรับระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย</p>	ยุทธศาสตร์ที่ 4, 5 และ 6
2. การให้ความรู้ที่ถูกต้องเกี่ยวกับใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยในโรงเรียนและบุคคลทั่วไป (Proper Education and Training)	<p>-สนับสนุนการพัฒนาหลักสูตรและโครงการด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษา</p> <p>-เผยแพร่ความรู้ด้านการขับขี่อย่างปลอดภัย (Defensive Driving)</p> <p>-ส่งเสริมการโฆษณาอย่างรับผิดชอบ (Responsible Advertising) ต่อกลุ่มเสี่ยงหลัก เช่น รถจักรยานยนต์ การดื่มสุรากับการขับขี่รถ</p>	ยุทธศาสตร์ที่ 4 และ 5

ตารางที่ 2.1 (ต่อ)

กลยุทธ์	แนวทางดำเนินการ	ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์
3. การปรับเปลี่ยนทัศนคติและความเข้าใจต่อการจัดการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (Attitude Modification)	-วางแนวทางที่สนับสนุนต่อการบริหารจัดการและเผยแพร่ความรู้ (Knowledge Management and Dissemination) ด้านความปลอดภัยทางถนน -จัดสัมมนาเพื่อแลกเปลี่ยนความรู้ระหว่างหน่วยงานส่วนกลางที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างสม่ำเสมอ	ยุทธศาสตร์ที่ 4 และ 5
4. การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและสร้างบรรยากาศที่สนับสนุนการทำงานด้านบังคับใช้กฎหมาย (Behavior/Social Climate Change to better support Enforcement)	-สนับสนุนงบประมาณด้านการจัดซื้อครุภัณฑ์ที่จำเป็นสำหรับการแก้ปัญหาในปัจจุบันเชิงหลัก -สนับสนุนงบประมาณในระดับพื้นที่ที่มุ่งเน้นการบูรณาการระหว่างกรมรงค์ประชาสัมพันธ์และการบังคับใช้กฎหมายในปัจจุบันเชิงหลัก -ส่งเสริมการจัดทำโครงการในระดับชุมชน (Community-based Action) ในการบังคับใช้กฎหมายด้วยกลไกทางสังคม เช่น Social Sanction	ยุทธศาสตร์ที่ 4 และ 5
5. การส่งเสริมการพัฒนางานวิชาการและบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่ (Area-based Knowledge Strengthening)	-ส่งเสริมการมีหน่วยวิชาการในระดับพื้นที่ -จัดทำคู่มือ แนวทาง ในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ -พัฒนานักบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน -พัฒนาหลักสูตรและจัดฝึกอบรมตำรวจจราจร -พัฒนาหลักสูตรและจัดฝึกอบรมบุคลากรท้องถิ่นด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนนในระดับท้องถิ่น โดยมีชุมชนเป็นฐาน -จัดอบรมหลักสูตรการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนในระดับท้องถิ่น -จัดอบรมหลักสูตรการวิเคราะห์จุดเสี่ยง และการแ	ยุทธศาสตร์ที่ 5

ตารางที่ 2.1 (ต่อ)

กลยุทธ์	แนวทางดำเนินการ	ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์
6. การส่งเสริมการทำงานในระดับพื้นที่โดยใช้ชุมชนเป็นฐาน (Community-based Encouragement)	<p>แก้ไขปัญหาในระดับท้องถิ่น</p> <ul style="list-style-type: none"> -จัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน 3 ปี เพื่อบรรจุเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของแผนพัฒนาจังหวัด -พัฒนาตัวชี้วัดในระดับพื้นที่ที่สอดคล้องกับความต้องการในการแก้ปัญหาของจังหวัดอย่างแท้จริง -เสริมสร้างศักยภาพด้านการเผยแพร่ความรู้ การประชาสัมพันธ์ในระดับจังหวัด -พัฒนาโครงสร้างการทำงานร่วมกันในระดับชุมชนที่ตอบสนองต่อความต้องการในการจัดการภายในชุมชน -จัดสรรงบประมาณที่สนับสนุนการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับชุมชน -ส่งเสริม สนับสนุน และประสานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้เป็นผู้ดำเนินงานและบริหารจัดการระบบการแพทย์ฉุกเฉินให้แก่ประชาชนในท้องถิ่นหรือพื้นที่ของคนที่สอดคล้องกับบริบททางวัฒนธรรมและสังคมของท้องถิ่น โดยสนับสนุนวัสดุ อุปกรณ์ ให้การฝึกอบรม และอุดหนุนค่าใช้จ่ายบางส่วน 	ยุทธศาสตร์ที่ 5

ตารางที่ 2.1 (ต่อ)

กลยุทธ์	แนวทางดำเนินการ	ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์
7. การจัดทำโครงการนำร่องด้านการนำเทคโนโลยีหรือนวัตกรรมใหม่ๆ มาใช้ในการเพิ่มศักยภาพในการบังคับใช้กฎหมาย (Automatic Enforcement)	<ul style="list-style-type: none"> -ศึกษาและประเมินผลการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ เช่น Automatic Enforcement หรือ Intelligent Transportation System -จัดทำพื้นที่นำร่อง -ทบทวนและแก้ไขกฎหมายเพื่อให้สอดคล้องกับการนำผลที่ได้จากการศึกษาและการจัดโครงการนำร่องไปขยายผล 	ยุทธศาสตร์ที่ 4 และ 6
8. การทบทวนและปรับปรุงข้อกำหนด เกณฑ์ มาตรฐานกฎหมายที่ไม่สอดคล้องกับสภาพปัญหาที่มีอยู่จริง (Law/Regulation Reform)	<ul style="list-style-type: none"> -กำหนดโครงสร้างการทำงานด้านการปรับปรุงกฎหมาย และจัดสรรงบประมาณสนับสนุน -รวบรวมและทบทวนกฎหมายที่มีความเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนทั้งทางตรงและทางอ้อมเพื่อปรับปรุง แก้ไข หรือยุบรวม เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการทำงานมากยิ่งขึ้น 	ยุทธศาสตร์ที่ 3
9. การส่งเสริมระบบโครงข่ายถนนที่ปลอดภัยในระดับพื้นที่ (Safer Roads)	<ul style="list-style-type: none"> -รวบรวมข้อมูลจุดเสี่ยง จุดอันตราย และจัดลำดับความสำคัญในการแก้ไข และปรับปรุงจุดเสี่ยงภายในพื้นที่ -สนับสนุนท้องถิ่น โดยเฉพาะถนนสายรองในการนำเทคนิคการสงบจราจร (Traffic Calming) มาใช้เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในชุมชน -กำหนดให้ความปลอดภัยทางถนนเป็นส่วนหนึ่งของการพิจารณาการออกแบบผังเมือง และการออกแบบอนุญาตการก่อสร้างอาคาร -ผลักดันการจัดทำการประเมินผลกระทบด้านการจราจร (Traffic Impact Assessment) ในการ 	ยุทธศาสตร์ที่ 4 และ 5

ตารางที่ 2.1 (ต่อ)

กลยุทธ์	แนวทางดำเนินการ	ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์
10. การพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการตัดสินใจในส่วนกลาง และในระดับพื้นที่เพื่อให้เกิดการแก้ไขปัญหาอย่างทันต่อเวลาและถูกต้อง (ICT for Action)	<p>ก่อสร้างโครงการที่มีผลกระทบสูงต่อชุมชน</p> <p>-พัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการตัดสินใจที่ทันต่อเวลาและสถานการณ์</p> <p>-พัฒนาระบบสารสนเทศภายในจังหวัดเพื่อใช้ในการกำหนดมาตรการที่เหมาะสม</p> <p>-พัฒนาความพร้อมสำหรับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับการแพทย์ฉุกเฉิน</p> <p>-พัฒนาตัวชี้วัดที่สามารถสะท้อนสภาพการทำงาน ปัญหา อุปสรรค และความสอดคล้องต่อเป้าหมาย และมีระบบติดตามประเมินผลที่สามารถให้ข้อเสนอแนะในการทำงานได้</p>	ยุทธศาสตร์ที่ 6
11 การสนับสนุนด้านงบประมาณแรงจูงใจ ในทุกภาคส่วน (Economics Incentives)	<p>-กำหนดมาตรการสร้างแรงจูงใจแก่ภาคเอกชนเพื่อนำระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยมาใช้</p> <p>-ประชาสัมพันธ์ให้รางวัลแก่ภาคธุรกิจที่ส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยและระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย</p> <p>-ประชาสัมพันธ์ให้รางวัลแก่บุคคล ชุมชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่เป็นแบบอย่างที่ดีด้านความปลอดภัยทางถนน มีค่าตอบแทนพิเศษสำหรับบุคลากร หน่วยงานภาครัฐที่ประสบความสำเร็จในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนทั้งในระดับพื้นที่ และระดับชาติ</p>	ยุทธศาสตร์ที่ 4 และ 5

ตารางที่ 2.1 (ต่อ)

กลยุทธ์	แนวทางดำเนินการ	ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์
12. การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ (Rehabilitation Care)	<ul style="list-style-type: none"> -ยกระดับงานวิจัยเพื่อการรักษาและฟื้นฟูสมรรถภาพของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน -จัดอบรมบุคลากรด้านการรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน -องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้ความสำคัญกับการยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้บาดเจ็บและพิการอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนน -พัฒนาประสิทธิภาพในการส่งต่อผู้บาดเจ็บจากจุดเกิดเหตุถึงโรงพยาบาล -พัฒนามาตรฐานและกลไกในการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ในโรงพยาบาลและภายหลังรักษา 	ยุทธศาสตร์ที่ 4, 5 และ 6

ที่มา: แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555 บทที่ 6: 6-6 ถึง 6-10

2.3 แผนงานและโครงการตามยุทธศาสตร์หลักของแผนแม่บทความปลอดภัยทาง

ถนน

กลยุทธ์ทั้ง 12 กลยุทธ์ดังกล่าวนี้ ส่วนราชการต่างๆ รวมถึงองค์กรที่เกี่ยวข้องกับกลยุทธ์นั้นๆ จะดำเนินการภายใต้แผนงานหลัก 5 แผนงาน โดยมีแนวทางในการจัดทำแผนงาน/โครงการ ดังนี้คือ การจำแนกแผนงานโครงการในแผนแม่บท จะวิเคราะห์เฉพาะที่เป็นภารกิจยุทธศาสตร์ความจำเป็นในการมีแผนงานหลักตามกรอบแผนแม่บท เพื่อเป็นตัวเชื่อมให้เห็นถึงความสัมพันธ์ในเชิงยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ของแผนแม่บท ซึ่งพัฒนาขึ้นมาจาก Demand Side กับ โครงสร้างของภาครัฐที่มีอยู่ ซึ่งเป็นฝั่งของ Supply Side โดยจะมีเป้าหมายร่วมการให้บริการในแผนแม่บทกับเป้าหมายของแต่ละกระทรวง หน่วยงาน เป็น Logical Link การเชื่อมกันในแนวราบระหว่าง Demand กับ Supply โดยแผนงานหลักทั้ง 5 ด้าน ประกอบด้วย

2.3.1 แผนงานด้านการวางพื้นฐานสังคมผู้พัฒนาธรรมชาติความปลอดภัยทางถนน

วัตถุประสงค์ตามแผนงาน

-เพื่อให้ความรู้ที่ถูกต้องด้านความปลอดภัยทางถนนทั้งในระดับประชาชน องค์กร และหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน

-เพื่อปรับเปลี่ยนทัศนคติและความเข้าใจที่ถูกต้องด้านความปลอดภัยทางถนนทั้งในระดับผู้ใช้รถใช้ถนน องค์กร ภาคเอกชน และหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน

-เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและสร้างบรรยากาศที่สนับสนุนการบังคับใช้กฎหมาย

-เพื่อมีการนำเทคโนโลยีด้านบังคับใช้กฎหมายมาประยุกต์ใช้อย่างเหมาะสม

เป้าหมายการให้บริการ

-ประชาชนมีความรู้ ทักษะ และทัศนคติที่ดีต่อการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

-หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีความตระหนักตลอดจนแนวทางในการทำงานร่วมกันเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน

-บุคลากรในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีความรู้ในการทำงานด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนน

-ประชาชนมีความปลอดภัยจากการใช้ยานพาหนะทางบก มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด ทัวถึง

-หน่วยงานด้านบังคับใช้กฎหมายมีศักยภาพในการทำงานที่สูงขึ้น

-ภาครัฐก็มีความรับผิดชอบต่อสังคมด้วยการส่งเสริมการโฆษณา

ประชาสัมพันธ์เพื่อสนับสนุนการใช้ถนนอย่างปลอดภัย

หน่วยงานรับผิดชอบหลัก

-กระทรวงศึกษาธิการ

-กระทรวงมหาดไทย

หน่วยงานสนับสนุน

-กระทรวงกลาโหม

-กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

-กระทรวงพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์

-กระทรวงคมนาคม

-กระทรวงวัฒนธรรม

- กระทรวงสาธารณสุข
- สำนักนายกรัฐมนตรี
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ
- องค์กรภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง

2.3.2 แผนงานด้านการพัฒนาระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย

วัตถุประสงค์ตามแผนงาน

-เพื่อสนับสนุนให้เกิดการพัฒนามาตรการที่ส่งเสริมระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย

-เพื่อให้รัฐได้สนับสนุนด้านงบประมาณ แรงจูงใจ อันจะทำให้เกิดการนำระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย และระบบรถโดยสารสาธารณะมาใช้

เป้าหมายการให้บริการ

- ประชาชนมีทางเลือกในการใช้ระบบโดยสารสาธารณะที่ปลอดภัย
- ประชาชนมีระบบภายในยานพาหนะที่เพิ่มความปลอดภัย
- ผู้ขับขี่มีถนนที่ปลอดภัย
- ถนนได้รับการออกแบบที่ปลอดภัยและสอดคล้องต่อความต้องการในการใช้งานของผู้ใช้ทุกประเภท

-ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนได้รับการดูแลอย่างมีประสิทธิภาพทั้งจากจุดเกิดเหตุ-โรงพยาบาล และภายหลังการรักษาจากแพทย์

หน่วยงานรับผิดชอบหลัก

- กระทรวงคมนาคม

หน่วยงานสนับสนุน

- กระทรวงมหาดไทย
- กระทรวงอุตสาหกรรม
- กระทรวงสาธารณสุข
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- สถาบันการแพทย์ฉุกเฉิน
- องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
- องค์กรภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง

2.3.3 แผนงานด้านนิติบัญญัติ

วัตถุประสงค์ตามแผนงาน

- เพื่อทบทวนและปรับปรุงข้อกำหนด เกณฑ์ มาตรฐาน กฎหมายที่ไม่สอดคล้องกับปัญหาที่มีอยู่จริง
- เพื่อทบทวนกฎหมายที่เอื้อต่อการนำเทคโนโลยีใหม่เข้ามาใช้ในการแก้ปัญหาความปลอดภัยทางถนน
- เพื่อทบทวนความเหมาะสมของบทลงโทษ ค่าปรับ ที่สอดคล้องต่อบริบทของสังคม ภาวะค่าครองชีพ และความเจาะจงในกลุ่มเสี่ยงหลัก

เป้าหมายการให้บริการ

- ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีบรรทัดฐานร่วมในการดูแลด้านความปลอดภัยทางถนนที่เป็นที่ยอมรับของทุกฝ่าย และอยู่บนพื้นฐานของหลักธรรมาภิบาล
 - หน่วยงานด้านบังคับใช้กฎหมายสามารถนำกฎหมายไปบังคับใช้ได้
- อย่างมีประสิทธิภาพและทันต่อยุคสมัย

หน่วยงานรับผิดชอบหลัก

- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

หน่วยงานสนับสนุน

- กระทรวงยุติธรรม
- กระทรวงคมนาคม
- กระทรวงมหาดไทย
- กระทรวงสาธารณสุข
- องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

2.3.4 แผนงานด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่

วัตถุประสงค์ตามแผนงาน

- เพื่อยกระดับความรู้และศักยภาพของพื้นที่ในการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน
- เพื่อสนับสนุนรูปแบบการทำงานที่ตอบสนองความต้องการของชุมชน
- เพื่อให้มีถนนและสภาพแวดล้อมสองข้างของถนนที่สอดคล้องต่อการพัฒนาเมืองและความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน

เป้าหมายการให้บริการ

- หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่มีศักยภาพในการทำงานที่สูงขึ้น

-นักวิชาการ ในระดับพื้นที่ได้เข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ปัญหาความปลอดภัยทางถนน

-พื้นที่และชุมชนมีความเข้มแข็งในการจัดการและดูแลที่ตอบสนองความต้องการของตนเอง

-พื้นที่สามารถจัดทำแผนงานและคำขอรับการสนับสนุนงบประมาณเพื่อแก้ปัญหาความปลอดภัยทางถนน

-พื้นที่และชุมชนมีการพัฒนาที่เป็นมิตรต่อการแก้ปัญหาความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน และครอบคลุมทุกด้านที่เกี่ยวข้อง

หน่วยงานรับผิดชอบหลัก

-กระทรวงมหาดไทย

หน่วยงานสนับสนุน

-องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

-สำนักนายกรัฐมนตรี (สำนักงานคณะกรรมการกระจายอำนาจ)

-จังหวัดและกลุ่มจังหวัด

-องค์กรภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง

2.3.5 แผนงานด้านระบบสารสนเทศ การติดตามประเมินผล และพัฒนางานวิจัย

วัตถุประสงค์ตามแผนงาน

-เพื่อให้มีระบบสารสนเทศเพื่อการตัดสินใจในการแก้ปัญหาทั้งในส่วนกลางและในระดับพื้นที่ซึ่งทันต่อเวลาและสถานการณ์

-เพื่อสนับสนุนด้านงบประมาณที่จะสร้างแรงจูงใจให้กับหน่วยงานในการทำงานผ่านระบบติดตามประเมินผลโดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.)

-เพื่อให้มีกลไกในการบริหารจัดการด้านงานวิจัยที่การสนับสนุนการทำวิจัยและพัฒนา การแสวงหาสาเหตุเชิงระบบของปัญหาอุบัติเหตุและนำเสนอแนวทางในการแก้ไขหรือเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน ที่สอดคล้องกับบริบทเชิงสังคมของประเทศไทย โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ การจัดการด้านการแพทย์ฉุกเฉินที่ใช้ชุมชนเป็นฐาน ตลอดจนการวิจัยมูลค่าความสูญเสียของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่สามารถจำแนกวิเคราะห์แยกเฉพาะประเด็นได้

เป้าหมายการให้บริการ

-ผู้บริหาร และหน่วยงานที่รับผิดชอบมีระบบที่ช่วยในการตัดสินใจเพื่อการแก้ไขปัญหาที่มีประสิทธิภาพ

-หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำผลงานวิจัยไปใช้ประโยชน์ในการ
แก้ไขปัญหา เพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน

-ประชาชนได้รับทราบถึงผลการทำงานของผู้รับผิดชอบที่สอดคล้องต่อ
หลักการมาภิบาล ตลอดจนความสูญเสียเป็นต้นทุนหากไม่ได้รับดูแลอย่างถูกต้องและเหมาะสม

หน่วยงานรับผิดชอบหลัก

-กระทรวงมหาดไทย

-สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ

หน่วยงานสนับสนุน

-กระทรวงสาธารณสุข

-กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

-กระทรวงคมนาคม

-กระทรวงศึกษาธิการ

-กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

-สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

-สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ

-สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ

-องค์กรภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง

-สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย

3 แผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2552 ของจังหวัดเชียงใหม่

ผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ ในฐานะผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทาง
ถนนจังหวัดเป็นผู้รับผิดชอบในการบูรณาการการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ทั้งภาครัฐ เอกชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น มูลนิธิอาสาสมัคร โดยใช้กลไกของศูนย์อำนวยการ
ความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดเป็นหน่วยหลักในการอำนวยการ ประสานงานให้หน่วยปฏิบัติ
ตามมาตรการที่กำหนดมี 8 ด้านประกอบด้วย

- (1) มาตรการด้านบังคับใช้กฎหมาย
- (2) ด้านคน
- (3) ด้านรถ

- (4) ด้านถนน
- (5) ด้านการบำบัดรักษา
- (6) ด้านประชาสัมพันธ์
- (7) ด้านติดตามประเมินผล
- (8) ด้านระบบข้อมูล

โดยกำหนดแนวทางการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2552 ดังนี้

ขั้นเตรียมความพร้อม (ระหว่างวันที่ 1 - 15 ธันวาคม 2551) ผู้ว่าราชการจังหวัดมอบหมายให้รองผู้ว่าราชการจังหวัดที่รับผิดชอบงานความปลอดภัยทางถนน เตรียมความพร้อม และดำเนินงานในภารกิจต่างๆ ตั้งแต่วันที่ 1 - 15 ธันวาคม 2551 โดยจัดประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด เพื่อวางแผนงานจัดทำแผนบูรณาการเพื่อเตรียมความพร้อมทั้งด้านการปฏิบัติและงบประมาณการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2552 ตามยุทธศาสตร์หลัก 5 ด้าน และ 8 มาตรการหลัก กำหนดตัวบุคคล หน่วยงานรับผิดชอบให้ชัดเจน เพื่อสามารถติดตามประเมินผลได้อย่างถูกต้อง โดยการพิจารณามอบหมายภารกิจสำคัญต่างๆ ได้แก่

(1) จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการร่วมป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2552 ในระดับจังหวัด อำเภอ โดยประกอบด้วย หน่วยงานภาครัฐ เอกชน ภาคี เครือข่าย ลดอุบัติเหตุทางถนน อปพร. มูลนิธิ สมาคม สโมสร ภาคประชาชน รวมทั้งผู้นำท้องถิ่น เช่น นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัด นายกเทศมนตรี นายกองค์การบริหารส่วนตำบล ฯลฯ ที่เกี่ยวข้อง

(2) มีการประชุมศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด เพื่อวิเคราะห์สภาพปัญหาของอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2552 ของจังหวัด เพื่อกำหนดแนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนให้เหมาะสมกับสภาพปัญหาของพื้นที่ โดยเฉพาะจุดเสี่ยง/จุดอันตรายที่เกิดอุบัติเหตุรุนแรงในช่วงเวลาที่ผ่านมา ซึ่งจะต้องเฝ้าระวังเป็นพิเศษ ทั้งที่อยู่บนเส้นทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท ถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานอื่น โดยพิจารณาดำเนินการคือ

-กรณีที่สามารถแก้ไขได้ในระยะสั้น ให้รีบดำเนินการแก้ไขให้แล้วเสร็จก่อนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2552 จะมาถึงให้ได้มากที่สุด เช่น การตัดกิ่งไม้ การทาสีช่องทางจราจร ติดตั้งแผ่นสะท้อนแสง การแก้ไขเครื่องหมายจราจรและสัญญาณไฟ การติดตั้งไฟส่องสว่าง เป็นต้น

-กรณีที่ยังไม่สามารถแก้ไขได้ทันช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2552 รวมทั้งทางที่อยู่ระหว่างก่อสร้างยังไม่แล้วเสร็จ ให้มีการติดตั้งป้ายเตือนและ/หรือเครื่องหมายสัญญาณเตือนที่ชัดเจนในระยะเวลาที่เหมาะสม

(3) กำหนดการตั้งจุดตรวจ/ด่านตรวจร่วมบูรณาการเพื่อบังคับใช้มาตรการทางกฎหมายเพื่อควบคุมพฤติกรรมเสี่ยง 3ม 2ข 1ร เป็นหลัก และเน้นหนักในเรื่องการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ ความสามารถในการขับขี่ (ความอ่อนล้าของผู้ขับขี่) และการขับขี่ยานพาหนะด้วยความเร็วเกินที่กฎหมายกำหนด นอกจากนี้จัดให้มีชุดเฉพาะกิจ เป็นสายตรวจ สุ่มตรวจตามเส้นทางต่างๆ โดยเฉพาะในถนนทางหลวงชนบท ถนนระหว่างชุมชน/หมู่บ้าน

(4) กำหนดการตั้งจุดสกัดกั้นประจำหมู่บ้าน/ชุมชน บริเวณจุดเชื่อมต่อระหว่างหมู่บ้าน/ชุมชน และระหว่างรอยต่อของถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยการมีส่วนร่วมขององค์การบริหารส่วนตำบล กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้นำท้องถิ่น ผู้นำชุมชน อาสาสมัคร เพื่อเป็นการป้องปรามและเฝ้าระวังผู้ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ รวมทั้งการบริการเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน

(5) กำหนดการตั้งจุดบริการ/จุดพักรถ โดยมีการทำป้ายประชาสัมพันธ์ให้ทราบล่วงหน้าอย่างชัดเจน รวมทั้งมีการประชาสัมพันธ์เส้นทางต่างๆ ภายในพื้นที่ของจังหวัดที่ยังมีจุดเสี่ยง จุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง หรือลักษณะอันตรายอื่นๆ และจุดก่อสร้างทางทั้งในถนนสายหลักและถนนสายรองเพื่อลดความเสี่ยงของผู้ไม่ชำนาญเส้นทาง

(6) มีการประชุมผู้ประกอบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะ ให้มีการตรวจสภาพความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะ พนักงานประจำรถ ให้มีความพร้อมและความปลอดภัยต่อผู้โดยสาร โดยเฉพาะอย่างยิ่งการมีพนักงานขับรถสำรองสำหรับรถโดยสารสาธารณะตามกฎหมาย

(7) กำชับข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร โดยเคร่งครัด ทั้งนี้ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 เมษายน 2546 กำหนดให้หน่วยงานทั้งภาคราชการ รัฐวิสาหกิจ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นแจ้งกำชับให้ข้าราชการ พนักงาน/เจ้าหน้าที่ ปฏิบัติตนเป็นตัวอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามกฎหมาย/นโยบายความปลอดภัยทางถนน หากไม่ปฏิบัติตามให้ผู้บังคับบัญชาดำเนินการลงโทษทางวินัยต่อไป

(8) ให้มีการตรวจสอบความพร้อมของสภาพเส้นทางสายหลัก ที่ประชาชนจะต้องเดินทางผ่านเส้นทางดังกล่าวในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2552 โดยการประสานหน่วยงานที่รับผิดชอบหลักในเส้นทางให้เตรียมสภาพความพร้อมทั้งด้านสภาพถนน สัญญาณไฟจราจร ป้ายแนะนำเส้นทาง เครื่องหมายเตือนต่างๆ จุดพักรถ/จุดบริการ จุดตรวจ/ด่านตรวจร่วม เพื่ออำนวยความสะดวกและแก้ไขปัญหาความหนาแน่นของการเดินทางในช่วงเทศกาล

(9) ประสานหน่วยงานหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2552 ของประชาชนจำนวนมาก เช่น สถานประกอบการ โรงงาน สถานบริการน้ำมัน สมาคม รถบรรทุก สถานีขนส่ง ร่วมรณรงค์สร้างความรู้ ความเข้าใจ เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน การให้บริการอำนวยความสะดวก รวมทั้งการดูแลด้านความปลอดภัยของประชาชนและพื้นที่

(10) ประสานองค์กรเครือข่าย ศูนย์อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนจังหวัด อำเภอ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรสื่อมวลชน พิจารณาจัดหน่วยอาสาสมัครเฝ้าระวังแจ้งเตือนและ รายงานสถานการณ์ที่อาจจะนำมาสู่การเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่

ขั้นปฏิบัติการเข้มข้น (วันที่ 16 – 29 ธันวาคม 2551)

(1) ประชุมศูนย์ปฏิบัติการร่วมป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด อำเภอ เพื่อสรุปผลการดำเนินการขั้นเตรียมความพร้อม และพิจารณาปรับกลยุทธ์ของการปฏิบัติงาน ให้เหมาะสมกับปัญหาที่เกิดขึ้นในแต่ละพื้นที่ให้สอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับแผน บูรณาการเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล ทั้งนี้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการ ปฏิบัติงานแบบบูรณาการของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระดับส่วนกลาง ภูมิภาค และท้องถิ่น

(2) การบูรณาการการตั้งจุดตรวจ/ด่านตรวจร่วม โดยใช้มาตรการ 3ม 2ข 1ร อย่าง เข้มข้น และเน้นการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่ ผู้ขับขี่เร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนดอย่าง ต่อเนื่องและลงโทษอย่างจริงจัง เข้มงวดกวาดล้างรถกระบะที่บรรทุกผู้โดยสารในกระบะมิให้ใช้ ความเร็วสูง

(3) รณรงค์และประชาสัมพันธ์ โดยใช้รูปแบบต่างๆ ที่เหมาะสมครอบคลุม กลุ่มเป้าหมาย และพื้นที่ในทุกระดับจนถึงระดับตำบล หมู่บ้าน เช่น สถานีวิทยุเครือข่ายทางราชการ พลเรือน ตำรวจ ทหาร วิทยุชุมชน สื่อพื้นบ้าน เพื่อให้ประชาชนมีการเตรียมความพร้อมในการ เดินทาง และสร้างความตระหนักให้เกิดการตื่นตัวในการมีส่วนร่วมป้องกันตนเอง ครอบครัวและ ชุมชนจากอุบัติเหตุทางถนน

(4) บริเวณถนนสายรอง และถนนหมู่บ้าน/ชุมชน ได้ส่งเสริมทุกวิถีทางให้องค์กร ปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามามีบทบาทหลักทั้งการประชาสัมพันธ์ และมาตรการอื่นๆ ในอำนาจ หน้าที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น การจัดตั้งจุดสกัดจุดบริการให้คำแนะนำประจำชุมชน หมู่บ้าน จุดบริการประชาชน เพื่อป้องปรามและลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุ โดยขอให้กำนันนายอำเภอ ผู้กำกับสถานีตำรวจในพื้นที่ร่วมวางแผนและปฏิบัติงาน เพื่อให้เกิดการปฏิบัติที่สอดคล้องกฎหมาย และความปลอดภัยแก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน รวมทั้งเพื่อให้ได้รับสิทธิประโยชน์อันควรตามที่ ระเบียบกฎหมายกำหนด

(5) จัดการอบรม แนะนำ ชักซ้อมการปฏิบัติแก่เจ้าหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานให้ สอดคล้องและเชื่อมโยงประสานงานกันและกัน ทั้งด้านการใช้อุปกรณ์สนับสนุนการบังคับใช้ กฎหมาย การให้บริการแก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน การติดต่อสื่อสาร การรายงานข้อมูล การรายงาน ข่าวการจราจรของผู้เกี่ยวข้องให้ถูกต้องตามข้อเท็จจริง รวดเร็ว เป็นแนวทางเดียวกัน

(6) ชักซ้อมความพร้อม ระบบการบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน ด้านบุคลากร วัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือและความสามารถในการเข้าถึงจุดเกิดเหตุ รวมทั้งการให้ความรู้ ความเข้าใจ การเพิ่มทักษะ และศักยภาพของการปฏิบัติหน้าที่ให้แก่เจ้าหน้าที่และอาสาสมัครในการกู้ชีพ กู้ภัย ได้อย่างถูกต้องและทันต่อเหตุการณ์ที่อาจจะเกิดขึ้น

(7) ชักซ้อมความพร้อม ระบบการรายงานข้อมูลทาง e-Report และทำความเข้าใจ แบบรายงานร่วมกันและระบบที่กำหนดไว้ ระหว่างศูนย์ปฏิบัติการร่วมฯ จังหวัด อำเภอ ศูนย์ป้องกัน และบรรเทาสาธารณภัยเขต ศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2552 (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย)

(8) จัดให้มีพิธีเปิดศูนย์ปฏิบัติการร่วมป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วง เทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2552 ในวันที่ 29 ธันวาคม 2551 และจัดแถลงข่าว การเตรียมการดำเนินงาน ตามแผนบูรณาการฯ และแผนปฏิบัติการในช่วงเทศกาล

(9) ประชาสัมพันธ์และดำเนินการบังคับใช้กฎหมาย มิให้มีการจำหน่ายเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์ในสถานที่ห้ามจำหน่าย และกวดขันร้านค้าจำหน่ายปลีก สถานบริการ มิให้มีการ จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แก่บุคคลที่กฎหมายกำหนดห้าม และนอกเวลาที่กฎหมายกำหนด ตลอดจนสถานที่ห้ามบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2550 และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

(10) ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เกี่ยวกับความรับผิดชอบตามกฎหมายของผู้ปกครอง กรณีผู้ปกครองปล่อยปละละเลยเด็กในปกครอง กระทำผิดตามพระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ. 2546

ช่วงดำเนินการในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2552 (วันที่ 30 ธันวาคม 2552 – 5 มกราคม 2553)

(1) ปฏิบัติตามแผนบูรณาการฯ และแผนปฏิบัติการอย่างเข้มข้นจริงจัง และติดตาม ผลการปฏิบัติทั้งระดับจังหวัดและอำเภอ โดยเฉพาะการตั้งจุดตรวจ/ด่านตรวจร่วม ตามมาตรการ 3 ม 2ข 1ร

(2) จัดให้มีจุดบริการ/จุดแวะพัก บนเส้นทางสายหลัก ในวันที่ 29 – 30 ธันวาคม 2551 และ วันที่ 3 – 5 มกราคม 2552 โดยเฉพาะเส้นทางสู่จังหวัดที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวการตรวจสอบความพร้อมของรถและพนักงานขับรถโดยสารสาธารณะอย่างเข้มงวดจริงจัง การกวดขันรถกระบะที่บรรทุกผู้โดยสารในกระบะมิให้ใช้ความเร็วสูง การเรียกตรวจเพื่อชะลอความเร็ว ตลอดจนการประสานงานระหว่างจังหวัดที่เป็นเส้นทางหลักในการเดินทางเพื่ออำนวยความสะดวก โดยคำนึงถึงการอำนวยความสะดวกและสร้างความปลอดภัยของประชาชนเป็นหลัก สำหรับถนนสายรอง และถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ให้เน้นหนักระหว่างวันที่ 31 ธันวาคม 2551 – 2 มกราคม 2552 อย่างเข้มข้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการตั้งจุดตรวจ/ด่านตรวจร่วม ตลอด 24 ชั่วโมง รวมทั้งการตั้งจุดสกัดกั้นประจำชุมชน หมู่บ้าน การจัดชุดเฉพาะกิจคุ้มครองเพื่อสนับสนุนและเสริมประสิทธิภาพของจุดตรวจ/ด่านตรวจร่วม บนถนนสายหลัก และให้เน้นการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ ภายใต้อำนาจหน้าที่ตามกฎหมายอย่างเข้มงวดจริงจัง

(3) ประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ฝ่ายปกครอง ตำรวจ ขนส่ง แขวงทางหลวงชนบท ฯลฯ เพื่อปรับกลยุทธ์การดำเนินงานและสั่งการไปยังหน่วยปฏิบัติ รวมทั้งศูนย์ปฏิบัติการฯ อำเภอ ในช่วงเวลา 08.00 น. ถึง 09.00 น. เป็นประจำทุกวัน

(4) กำชับให้หน่วยปฏิบัติ รายงานการปฏิบัติงานตามระบบ e-Report ทุกวัน ให้ถูกต้องตามข้อเท็จจริงและตรงตามห้วงเวลาที่กำหนด

(5) กรณีเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงหรือปัญหาจราจรติดขัดมาก ให้ประชาสัมพันธ์ผ่านทางสื่อมวลชน และสถานีวิทยุกระจายเสียงในพื้นที่ และแจ้งศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2552 (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย) เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้เส้นทางคมนาคมทราบโดยทั่วกัน

(6) จัดให้มีการตรวจเยี่ยมให้ความสำคัญกับการปฏิบัติงาน โดยผู้บังคับบัญชา อย่างเป็นทางการทั่วถึงทุกพื้นที่เพื่อสร้างขวัญกำลังใจแก่ผู้ปฏิบัติหน้าที่

(7) แลกข่าวสรุปผลการดำเนินงานทุกวัน โดยสามารถรับชมการถ่ายทอด การสรุปผลการดำเนินการในภาพรวมทั้งประเทศทาง e-Broadcast ของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ได้ทุกวัน ตั้งแต่เวลา 11.00 น. และหากมีข้อมูลที่จะแจ้งเพิ่มเติมหรือประชาสัมพันธ์ให้ผู้บริหารส่วนกลางได้รับทราบ ติดต่อฝ่ายเลขานุการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน ก่อนเวลา 09.00 น. เพื่อจะได้เตรียมนำเสนอผู้บริหารก่อนที่จะทำการแถลงข่าว

(8) ให้มีพิธีปิดศูนย์ปฏิบัติร่วมฯ จังหวัด อำเภอและส่วนกลาง พร้อมกันทั่วประเทศ ในวันที่ 6 มกราคม 2552 และสามารถรับชมการถ่ายทอดพิธีปิดศูนย์อำนวยความสะดวก

ลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2552 (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย) ผ่านระบบ e-Broadcast ของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

โดยจังหวัดเชียงใหม่ ได้กำหนดเป้าหมายให้มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในช่วงวันที่ 30 ธันวาคม 2551 – 5 มกราคม 2552 ลดลงจากปี 2551 มากที่สุด

4 แผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ของจังหวัดเชียงใหม่

ระยะก่อนช่วงรณรงค์เทศกาลปีใหม่ 7 วัน (ระหว่างวันที่ 22 - 28 ธันวาคม 2552)

(1) ให้จังหวัดดำเนินการกำหนดทิศทางการทำงาน และรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่รับทราบ รวมทั้งให้นายอำเภอจัดให้ทุกหมู่บ้านและชุมชน จัดทำประชาคมหมู่บ้าน และชุมชน เพื่อให้ทุกหมู่บ้านและชุมชนมีความตื่นตัว และร่วมกันกำหนดวิธีการที่จะป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน สำหรับหมู่บ้านและชุมชนของตนเองให้ดีที่สุด

(2) ในการจัดทำประชาคม ขอให้ทุกหมู่บ้านและชุมชนให้ความสำคัญกับการ

(3) กำหนดวิธีในการจัดการกับปัญหาปัจจัยเสี่ยงและกลุ่มเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ ได้แก่ ปัญหาเรื่องการดื่มแล้วขับ และกลุ่มเด็กและวัยรุ่นที่มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ เช่น เมาแล้วขับ แต่งรถซิ่ง ขับรถ โดยยังไม่มีใบอนุญาตขับรถ และไม่สวมหมวกนิรภัย

(4) ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ให้การสนับสนุนหมู่บ้านและชุมชนในการทำเวทีประชาคม ตลอดจนตรวจสอบเส้นทางบริเวณจุดเสี่ยง จุดที่เกิดอุบัติเหตุเป็นประจำ โดยเฉพาะในจุดตัดกับทางรถไฟ เพื่อเร่งแก้ไข ปรับปรุง ดัดตั้งป้ายเตือน ป้ายแนะนำ ปรับปรุงสภาพแวดล้อมที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

ในช่วงรณรงค์เทศกาลปีใหม่ ระหว่างวันที่ 29 ธันวาคม 2552 ถึงวันที่ 4 มกราคม 2553

(1) ให้มีการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการร่วมป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ระดับจังหวัด และอำเภอ การตั้งจุดตรวจ จุดสกัด โดยกำหนดตัวชี้วัดทั้งในระดับหมู่บ้าน ตำบล เพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้

(2) ให้จังหวัดประสานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสนับสนุน และร่วมกับหมู่บ้านและชุมชนดำเนินการดังนี้

-จัดตั้งจุดตรวจจุดกักเตือนทุกหมู่บ้าน และชุมชน โดยการมีส่วนร่วมของกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน กรรมการหมู่บ้าน ผู้นำชุมชน อาสาสมัครภายในหมู่บ้าน และชุมชน รวมทั้งกระตุ้นเตือน ประชาชนให้ใช้ความระมัดระวังอย่างดีที่สุดในการใช้รถใช้ถนน เพื่อมิให้เกิดอุบัติเหตุในเขตพื้นที่ รับผิดชอบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งระหว่างวันที่ 31 ธันวาคม 2552 – 2 มกราคม 2553 ที่จะมีผู้ใช้รถใช้ ถนนบริเวณถนนสายรองในเขตพื้นที่ตำบล/หมู่บ้าน/ชุมชน เป็นจำนวนมาก

-จัดให้มีไฟสัญญาณเตือน ป้ายเตือนบริเวณจุดเสี่ยงต่างๆ

-จัดให้มีชุดเฝ้ารระวังบริเวณจุดตัดทางรถไฟที่เป็นจุดลัดผ่าน

การประเมินผลช่วง 7 วันหลังเทศกาล เป็นการประเมินผลว่าการดำเนินการตาม แผนปฏิบัติการฯ ประสบความสำเร็จตามตัวชี้วัดที่ตั้งเป้าหมายไว้หรือไม่ เพียงใด และจะต้องปรับปรุง แก้ไข หรือเปลี่ยนแปลงวิธีการใดๆ ในการปฏิบัติงานในอนาคต โดยให้จังหวัดดำเนินการ ดังนี้

(1) ให้อำเภอทำการประเมินผลสำเร็จจากการดำเนินงานทั้งในระดับตำบลและ หมู่บ้าน โดยพิจารณาจากองค์ประกอบ

-การจัดทำประชาคมโดยการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างหลากหลาย

-กิจกรรมการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนที่เป็นรูปธรรม

-สถิติอุบัติเหตุทางถนน ผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บที่ลดลงตามเป้าหมายที่ได้วางไว้

โดยพิจารณาแต่งตั้งหัวหน้าส่วนราชการระดับอำเภอ ผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาค เครือข่ายที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ เป็นผู้ประเมิน

(2) จัดให้มีพิธีมอบรางวัลให้แก่ตำบล หมู่บ้านที่ประสบความสำเร็จ

ศูนย์ปฏิบัติการร่วมป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 และคณะกรรมการศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553

จังหวัดเชียงใหม่ ได้มีคำสั่งจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการร่วมป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 และแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทาง ถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ดังนี้

- | | |
|---|--------------------------|
| 1. ผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ | เป็นผู้อำนวยการศูนย์ฯ |
| 2. รองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่
(นายไพโรจน์ แสงภู่วงษ์) | เป็นรองผู้อำนวยการศูนย์ฯ |
| 3. ปลัดจังหวัดเชียงใหม่ | เป็นรองผู้อำนวยการศูนย์ฯ |
| 4. ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ | เป็นรองผู้อำนวยการศูนย์ฯ |
| 5. นายกองค้การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่ | เป็นรองผู้อำนวยการศูนย์ฯ |
| 6. นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดเชียงใหม่ | เป็นกรรมการ |

7. นายกเทศมนตรีนครเชียงใหม่ เป็นกรรมการ
8. ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ เป็นกรรมการ
9. ผู้อำนวยการสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาเชียงใหม่ที่ 1-6 เป็นกรรมการ
10. หัวหน้าสำนักงานจังหวัดเชียงใหม่ เป็นกรรมการ
11. ผู้อำนวยการสำนักทางหลวงที่ 1 เป็นกรรมการ
12. ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเชียงใหม่ ที่ 1,2,3 เป็นกรรมการ
13. สารวัตรตำรวจทางหลวง 4 กองกำกับภาค 5 เป็นกรรมการ
14. ประชาสัมพันธ์จังหวัดเชียงใหม่ เป็นกรรมการ
15. ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดเชียงใหม่ เป็นกรรมการ
16. ผู้อำนวยการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจ
ประกันภัยจังหวัดเชียงใหม่ เป็นกรรมการ
17. ประธานคณะกรรมการประสานงานศูนย์ อปพร.เชียงใหม่ เป็นกรรมการ
18. ท้องถิ่นจังหวัดเชียงใหม่ เป็นกรรมการ
19. ป้องกันจังหวัดเชียงใหม่ เป็นกรรมการ
20. หัวหน้าหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการขนส่งจราจร
คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
(รองศาสตราจารย์ลำควน ศรีศักดิ์ดา) เป็นกรรมการ
21. ผู้กำกับการพิสูจน์หลักฐานจังหวัดเชียงใหม่ เป็นกรรมการ
22. หัวหน้าโครงการหน่วยวิจัยฟิสิกส์ประยุกต์ สถาบันวิจัยและพัฒนา
วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ เป็นกรรมการ
23. ผู้กำกับการ 4 กองบังคับการตำรวจท่องเที่ยว เป็นกรรมการ
24. ผู้อำนวยการสำนักงานคุมประพฤติจังหวัดเชียงใหม่ เป็นกรรมการ
25. ผู้จัดการบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด
สาขาเชียงใหม่ เป็นกรรมการ
26. พาณิชยจังหวัดเชียงใหม่ เป็นกรรมการ
27. ผู้อำนวยการศูนย์พัฒนาฝีมือแรงงานจังหวัดเชียงใหม่ เป็นกรรมการ
28. สรรพสามิตพื้นที่เชียงใหม่ เป็นกรรมการ
29. ประธานชมรมผู้สื่อข่าวจังหวัดเชียงใหม่ เป็นกรรมการ
30. ผู้อำนวยการสถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทย
จังหวัดเชียงใหม่ เป็นกรรมการ

- | | |
|---|--------------------------------|
| 31. ผู้อำนวยการสถานีวิทย์ อสมท.เชียงใหม่ | เป็นกรรมการ |
| 32. ผู้อำนวยการสำนักงานป้องกันและควบคุมโรคที่ 10 | เป็นกรรมการ |
| 33. ประธานศูนย์ปลอดภัยคมนาคมจังหวัดเชียงใหม่ | เป็นกรรมการ |
| 34. ประธานศูนย์พัฒนาคุณธรรมจังหวัดเชียงใหม่ | เป็นกรรมการ |
| 35. ผู้อำนวยการวิทยาลัยป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
วิทยาเขตเชียงใหม่ | เป็นกรรมการ |
| 36. ผศ.อาคม ตันตระกูล | เป็นกรรมการ |
| 37. นายอำเภอทุกอำเภอ | เป็นกรรมการ |
| 38. หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
จังหวัดเชียงใหม่ | เป็นกรรมการและเลขานุการ |
| 39. หัวหน้ากลุ่มงานยุทธศาสตร์และการจัดการ สำนักงาน
ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเชียงใหม่ | เป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ |
- โดยคณะกรรมการมีหน้าที่ ดังนี้

- 1) ผู้อำนวยการ มอบหมาย เร่งรัด กำกับ ดูแล ตรวจสอบ และติดตามประเมินผล การดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 โดย ประสานความร่วมมือให้หน่วยงานและผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- 2) ประสานการปฏิบัติการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล ปีใหม่ พ.ศ. 2553 โดยบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 3) พิจารณาจัดตั้งจุดตรวจร่วม ตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายและอำนวยความสะดวกในการเดินทางโดยบูรณาการปฏิบัติงานร่วมกันทั้งภาครัฐและเอกชนในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553
- 4) รับรายงานข้อมูล ประชุมวิเคราะห์ ประเมินผล การปฏิบัติงาน ปัญหา อุปสรรค และกำหนดมาตรการต่างๆ ตลอดช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553

5. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

เพ็ญประภา ศิวโรจน์, สมพงษ์ โมราฤทธิ์ และนายแพทย์ธานีรัตน์ ฉัตรภักดี (2546) ได้ศึกษาเรื่อง “การประเมินผลนโยบายป้องกันอุบัติเหตุจากรถของรัฐบาลในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2546 จังหวัดเชียงใหม่ และ จังหวัดลำปาง” พบว่า ผู้เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลทั้งหมด 124 ราย มีผู้เสียชีวิตทั้งสิ้น 14 ราย คิดเป็นร้อยละ 11.3 จากผู้เข้ารับการรักษาทั้งหมด ผู้บาดเจ็บเป็นผู้ชาย

ร้อยละ 85.7 และอยู่ในกลุ่มวัยทำงาน คือ ช่วงอายุ 21-45 ปี รองลงมาคือ กลุ่มวัยรุ่น คือช่วงอายุ 16-20 ปี และกลุ่มผู้ใหญ่ คือช่วงอายุ 36-55 ปี คิดเป็นร้อยละ 57.8, 28.4 และ 13.8 ตามลำดับ ผู้ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นคนในท้องถิ่นร้อยละ 72.5 เป็นผู้ขับขี่ร้อยละ 90 ขับรถจักรยานยนต์ร้อยละ 80 ในจำนวนนี้ไม่สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 92 และผู้ขับขี่รถยนต์ทุกคนไม่คาดเข็มขัดนิรภัย รถจักรยานยนต์ที่ใช้มากที่สุดคือ ฮอนด้า ร้อยละ 86 ผู้ได้รับบาดเจ็บมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงเกินกฎหมายกำหนดร้อยละ 49.2 เบียร์ที่ได้รับความนิยมมากที่สุดคือเบียร์ช้าง คิมร้อยละ 83 ส่วนเหล่าที่ได้รับความนิยมมากที่สุดคือ แม่โจ้ คิมร้อยละ 34.1 ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ ช่วงกลางคืนตั้งแต่ เวลา 16.00-24.00 น. คิดเป็นร้อยละ 41 สอดคล้องกับระดับแอลกอฮอล์ในเลือดที่มีปริมาณสูงที่สุดในช่วงเวลาดังกล่าวเช่นกัน รวมวันนอนในโรงพยาบาลเป็น 844 วัน

สถาบันพระปกเกล้า ร่วมกับ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) (2548) ได้ศึกษาเรื่อง “การประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร” พบว่า การพิจารณากระบวนการนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของไทยสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ช่วง กล่าวคือ ช่วงแรก ตั้งแต่ยุคของพลเอกเปรม ติณสูลานนท์ เป็นนายกรัฐมนตรีที่มีการตั้งคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (กปอ.) ในปี พ.ศ. 2526 จนถึงปี พ.ศ. 2545 เป็นยุคที่ กปอ. มีบทบาทเป็นฝ่ายกำหนดและประสานนโยบายระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกว่า 20 หน่วยงาน

การทำงานของ กปอ. ในช่วงต้นนี้ ได้นำมาตรการ 3E (enforcement, engineering, and education) มาใช้ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร อย่างไรก็ตามหากประเมินโดยอาศัยตัวชี้วัดจากสถิติการเสียชีวิตและความเสียหายทางทรัพย์สินที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง อาจกล่าวได้ว่าผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นยังไม่น่าพึงพอใจ ซึ่งสาเหตุสำคัญประการหนึ่งมาจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะกระบวนการสร้างความเป็นสมัยใหม่ (modernization) ทำให้ปริมาณการใช้รถใช้ถนนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ประกอบกับ ลักษณะการทำงานของ กปอ. แบบคณะกรรมการ ที่ทำหน้าที่ประสานนโยบายอย่างหลวมๆ และการวางวัตถุประสงค์ยังไม่มีการกำหนดเป้าหมายแบบเฉพาะเจาะจงหรือผูกมัดว่าต้องลดอุบัติเหตุจราจรลงเท่าใด ภายในช่วงเวลาแค่ไหน ที่สำคัญการดำเนินการตามมาตรการ 3E จะต้องเกี่ยวโยงกับการขอความร่วมมือในการใช้อำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจ ขนส่ง หรือ กรมทางหลวง เป็นต้น ซึ่งถ้าไม่ได้รับความร่วมมืออย่างเพียงพอ กปอ. ก็ไม่มีอำนาจสั่งการให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของคนได้

ข้อจำกัดด้านโครงสร้างดังกล่าว สะท้อนให้เห็นในนโยบายของ กปอ. ที่มีลักษณะหลวมๆ ไม่ผูกมัดกับเป้าหมาย นำไปสู่ความไม่ชัดเจนของนโยบายประกอบกับ กปอ. เองขาดทรัพยากรในการบริหาร อันได้แก่ งบประมาณ และบุคลากร การขาดการสนับสนุนอย่างจริงจังจากฝ่ายการเมือง จึงเป็นอีกเหตุผลหนึ่งที่ทำให้การป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในขณะนั้น ไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร

ในยุคที่สอง หรือยุคปัจจุบัน คือ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2546 เป็นต้นมา ความแตกต่างที่สำคัญพิจารณาได้จาก ปัจจัยที่นำเข้าไปในกระบวนการนโยบาย (Inputs) ที่มีการนำข้อมูลจากการประเมินนโยบายในอดีต เช่น จากรายงานการสูญเสียของชีวิตและทรัพย์สิน เพื่อนำมากำหนดเป็นวาระแห่งชาติ และมีการวิเคราะห์สาเหตุความล้มเหลวของการดำเนินนโยบายที่ผ่านมา การปรับเปลี่ยนลักษณะการทำงานให้เป็นเชิงรุกมากขึ้น โดยการกำหนดยุทธศาสตร์ 5E เพื่อแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรอย่างเป็นรูปธรรม ตลอดจนสนับสนุนงบประมาณเพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์ดังกล่าว ในด้านกระบวนการของนโยบาย (Process) มีการทำงานในลักษณะร่วมศูนย์เพื่อบูรณาการระบบนโยบาย โดยการจัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เพื่อควบคุมและประสานแผนยุทธศาสตร์ ตลอดจนมีการนำผลการปฏิบัติงานแบบบูรณาการในช่วงเทศกาลเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของผลงานของจังหวัดภายใต้การบริหารของผู้ว่าราชการจังหวัด CEO ล้วนเป็นปัจจัยสำคัญที่นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงระบบนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรอย่างเป็นรูปธรรม

สถาบันพระปกเกล้า ร่วมกับ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) (2549) ได้ศึกษาเรื่อง “การประเมินผลการพัฒนาศักยภาพในการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด : ประเมินฉุกเฉินช่วงสงกรานต์” พบว่า ภาพรวมของการประเมินช่วงสงกรานต์ 2549

1) ผลการประเมินกระบวนการ

1.1) การประเมินที่ก่อให้เกิดการปรับปรุงและพัฒนา เนื่องจากการประเมินแบบตัดขวาง (Cross Section) คือ เป็นการประเมินเป็นครั้งคราว ซึ่งทำให้ไม่เห็นการปรับปรุงในกระบวนการได้ แต่ได้ทำให้จังหวัดต่างๆ ตระหนักและเข้าใจในการประเมินกระบวนการมากขึ้น และเห็นว่ามิใช่ประโยชน์กว่าการประเมินผลลัพธ์ (Outcome) คือจำนวนของผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตอย่างเดียว หากมีการประเมินตนเองไปอย่างสม่ำเสมอ เช่น ปีละครั้งหรือสองครั้ง จะทำให้มองเห็นความเปลี่ยนแปลงที่ดีได้

1.2) ในการกำหนดค่ามาตรฐาน (Standard) ก็คือ ค่าสูงสุด (Best Practices) ก็คือ ในขั้นต้นผู้รับการประเมินจะกังวลว่าหน่วยงานเขาจะได้ค่าคะแนนไม่ดี ฉะนั้นหน่วยงานต่างๆ จะพยายามให้ลดค่ามาตรฐานลงมา และอย่างไรก็ดีก็ยังไม่ให้ค่าคะแนนของตัวเองค่อนข้างสูงกว่า ที่ผู้ประเมินคิดว่าน่าจะดี ฉะนั้น จำเป็นที่จะต้องให้ผู้มีอำนาจที่จะรับทราบผลการประเมินในลักษณะนี้ว่าเป็นการประเมินไม่ใช้ผ่านหรือไม่ผ่าน (Summative Evaluation) แต่เป็นการประเมินเพื่อปรับปรุง หรือ Formative Evaluation เมื่อผู้ประเมินเข้าใจดีแล้วก็จะชอบที่จะประเมินให้ต่ำไว้ก่อน แล้วจึงมีค่าคะแนนสูงขึ้นในรอบต่อไป ดึกว่า ตอนแรกสูงแล้วตอนหลังต่ำ ซึ่งผู้มีอำนาจตัดสินใจจำเป็นต้องอธิบายและรับรู้รับทราบหลักการดังกล่าวด้วย

2) ผลการประเมินตนเอง

- 2.1) ความไม่คุ้นเคย เนื่องจากหน่วยงานส่วนใหญ่ที่รับการประเมินยังไม่คุ้นเคยกับการประเมินตนเอง (Self Evaluation) ทำให้การให้คะแนนระดับตัวชี้วัดมักจะทำให้คะแนนสูงไว้ก่อน
- 2.2) ความไม่เข้าใจ เนื่องจากการใช้ตัวชี้วัดแบบกระบวนการเป็นงานใหม่ และต้องอาศัยการทำความเข้าใจ ในขั้นแรกเมื่อส่งแบบประเมินไปให้ประเมินและกรอกข้อมูลเองโดยไม่มีคู่มือประกอบ การประเมินจะเป็นไปอย่างยากลำบาก และบางครั้งรายละเอียดและเหตุผลที่ให้มาไม่สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของคำถาม
- 2.3) ความตระหนักในความสำคัญของการประเมิน พบว่า ผู้รับการประเมินยังไม่ตระหนักถึงความสำคัญของการประเมินครั้งนี้ และเนื่องจากการประเมินไม่ได้เริ่มพร้อมไปกับการที่จังหวัดได้รับงบประมาณจาก สสส. ดังนั้น ผู้รับการประเมินจึงไม่ให้ความสำคัญมากนัก เพราะมีงานอื่นที่เร่งรัดกว่ารออยู่ และทำให้การประเมินใช้เวลานาน กว่าที่จะรวบรวมข้อมูลได้ครบถ้วน ซึ่งปัญหาดังกล่าวหากมีการอบรมหรือปฐมนิเทศผู้ปฏิบัติ ในช่วงก่อนหรือหลังการรับทุนจาก สสส. น่าจะช่วยให้เกิดความตระหนัก และความเข้าใจได้ดีขึ้น นอกจากนี้ในการเริ่มการประเมินก็เป็นช่วงที่หน่วยงานต่างๆ เริ่มเข้าสู่ช่วง 10 วันอันตรายแล้ว

3) การประเมินด้านการบูรณาการ

ดังได้กล่าวมาแล้วว่า ผู้ประเมินเริ่มงานในช่วง 10 วันอันตราย การไปพบกับผู้รับการประเมินจึงอยู่ในช่วงที่การดำเนินการได้เริ่มไปแล้ว ทำให้ไม่สามารถเห็นภาพของการบูรณาการมากนัก และทำให้เห็นถึงความไม่บูรณาการของหน่วยงานต่างๆ โดยเฉพาะส่วนกลาง ที่ยังยึดติดกับตัวชี้วัดแบบเดิม คือการบรรลุเป้าหมาย ที่ต้องไม่ตายเกิน “X” คน และการดำเนินงานยังทำในลักษณะตัวใครตัวมัน แบ่งแยกจังหวัดเรา จังหวัดเขา โดยเฉพาะประเด็นเรื่องการส่งต่อผู้ป่วยเพื่อลดเป้าหมาย รวมถึงมีความพยายามดึงเวลาให้ผู้ป่วยเสียชีวิตเกิน 30 วัน เพื่อลดตัวเลขการเสียชีวิตอีกด้วย

สถาบันพระปกเกล้า ร่วมกับ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) (2551) ได้ศึกษาเรื่อง “การประเมินผลการพัฒนาศักยภาพในการป้องกันและแก้ไขปัญหาวุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นระบบ” ผลการประเมิน 20 จังหวัดนำร่อง พบว่า

- 1) จังหวัดเชียงใหม่ ได้คะแนนสูงสุดในด้านการบังคับใช้กฎหมาย (3.27) รองลงมา คือ ด้านวิศวกรรมจราจร (3.21) และด้านการมีส่วนร่วม (2.50) ซึ่งทั้งสามด้านมีค่าเฉลี่ยสูงกว่าค่ามาตรฐาน ส่วนด้านการบริการการแพทย์ฉุกเฉิน (3.05) มีค่าเฉลี่ยใกล้เคียงกับค่ามาตรฐาน คือ 3.00
- สำหรับด้านที่มีคะแนนต่ำกว่าค่ามาตรฐาน ได้แก่ ด้านภาพรวมคณะกรรมการป้องกันและแก้ไขปัญหาวุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด (2.73) ด้านการพัฒนาศักยภาพในการป้องกันและ

แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ (2.28) ด้านการประเมินผลและสารสนเทศ (2.06) และด้านที่มีคะแนนต่ำที่สุด คือ ด้านการให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์ (1.71)

2) จังหวัดสุโขทัย ผลการประเมินภาพรวมคณะกรรมการอำนวยการและคณะกรรมการดำเนินการด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดสุโขทัย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.91 ซึ่งสูงกว่าระดับมาตรฐานอยู่ 0.46 แต่ยังคงต่ำกว่า Best Practice

ส่วนตัวชี้วัดที่ต้องปรับปรุง คือ ด้านการพัฒนาศักยภาพในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ (2.71)

3) จังหวัดพิจิตร ผลการประเมินพบว่าด้านที่ดีที่สุด คือ ด้านการประเมินภาพรวมคณะกรรมการอำนวยการและคณะกรรมการดำเนินการด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ที่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.82 รองลงมา คือ ด้านวิศวกรรมจราจร (3.67) และด้านการบังคับใช้กฎหมาย (3.64) ที่ได้คะแนนน้อย คือ ด้านการประเมินผลและสารสนเทศ (2.83) และด้านการมีส่วนร่วม (2.80)

4) จังหวัดเพชรบูรณ์ ได้คะแนนมากในเรื่องการบังคับใช้กฎหมาย (3.30) แต่ต้องปรับปรุงด้านการให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์ (0.93) ด้านการพัฒนาศักยภาพในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ (2.47) และด้านภาพรวมคณะกรรมการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด (3.0)

5) จังหวัดแพร่ ได้คะแนนในระดับที่เกินมาตรฐาน คือ ด้านวิศวกรรมจราจร (2.80) และด้านการบังคับใช้กฎหมาย (2.55) แต่คะแนนส่วนมากจะอยู่ในระดับที่สามารถทำให้ดีขึ้นได้ในอนาคต ด้านที่ต้องปรับปรุง คือ ด้านภาพรวมคณะกรรมการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด (2.0) ด้านการพัฒนาศักยภาพในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ (2.0) ด้านการบริการการแพทย์ฉุกเฉิน (2.45) และด้านการประเมินผลและสารสนเทศ (1.72) เพราะคะแนนต่ำกว่ามาตรฐานทั้งสิ้น

6) จังหวัดอุตรดิตถ์ พบว่าด้านวิศวกรรมจราจร (3.33) และด้านการบริการการแพทย์ฉุกเฉิน (3.25) ได้คะแนนในระดับน่าพอใจแต่สิ่งที่จะต้องปรับปรุงอย่างเร่งด่วน คือ ด้านการให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์ (0.86) ที่ต่ำกว่ามาตรฐานมาก รองลงมา คือ ด้านการประเมินผลและสารสนเทศ (2.44)

7) จังหวัดปทุมธานี ได้คะแนนสูงสุดในด้านการบังคับใช้กฎหมาย (3.50) รองลงมา คือ การมีส่วนร่วม (3.10) ส่วนประเด็นที่ได้คะแนนน้อยที่สุด คือ ด้านการให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์ ซึ่งได้ 1.0 น้อยกว่าค่ามาตรฐาน (2.21)

นอกจากนี้ ประเด็นที่ได้น้อยกว่าค่ามาตรฐาน คือ ด้านวิศวกรรมจราจร (1.87) ด้านภาพรวมคณะกรรมการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน (2.64) ด้านการบริการทาง

การแพทย์ฉุกเฉิน (2.60) และด้านการพัฒนาศักยภาพในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน (2.62) ซึ่งจังหวัดปทุมธานีควรปรับปรุงต่อไป

8) จังหวัดนครปฐม ได้คะแนนสูงสุดในเรื่อง การพัฒนาศักยภาพในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน (3.18) รองลงมา คือ ด้านการมีส่วนร่วม (3.00) และด้านการบริการการแพทย์ฉุกเฉิน (2.60) ส่วนประเด็นที่ได้น้อยที่สุด คือ ด้านการให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์ (0.93)

9) จังหวัดสมุทรสาคร ได้คะแนนสูงสุดในตัวชี้วัดด้านคณะกรรมการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนซึ่งได้ 3.36 แต่ต่ำกว่ามาตรฐาน 3.45

ประเด็นที่ได้คะแนนสูงกว่ามาตรฐาน คือ ด้านวิศวกรรมจราจร (2.87) รองลงมา ได้แก่ ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (3.0) ด้านการบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (3.30) และด้านการพัฒนาศักยภาพในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน (2.90)

ส่วนประเด็นที่ได้น้อยกว่าค่ามาตรฐาน คือ ด้านภาพรวมคณะกรรมการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด (3.36) และด้านการประเมินผลและสารสนเทศ (2.22) ทั้งนี้ ประเด็นที่ได้คะแนนต่ำสุดที่ควรปรับปรุง คือ ด้านการให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์ ซึ่งได้ 1.71

10) จังหวัดตราด ผลการดำเนินงานของจังหวัดตราดสูงกว่าค่ามาตรฐานในทุกด้าน โดยเฉพาะด้านวิศวกรรมจราจร (3.73) ด้านการมีส่วนร่วม (3.40) ด้านการประเมินผลและสารสนเทศ (2.94) และด้านภาพรวมคณะกรรมการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด (3.82) ตามลำดับ

11) จังหวัดกาญจนบุรี ได้คะแนนสูง คือ การบังคับใช้กฎหมาย (3.55) การบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (3.45) ส่วนประเด็นที่ได้คะแนนน้อย คือ ด้านภาพรวมคณะกรรมการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด (2.73) และด้านการพัฒนาศักยภาพในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน (2.64) ซึ่งได้คะแนนต่ำกว่ามาตรฐาน

12) จังหวัดสุรินทร์ ได้คะแนนสูงสุดอยู่ที่การบังคับใช้กฎหมาย (3.73) ด้านการพัฒนาศักยภาพในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน (3.23) คะแนนต่ำสุดอยู่ที่ด้านการมีส่วนร่วม (2.1) ด้านการให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์ (2.36) สำหรับประเด็นที่ได้คะแนนน้อยกว่ามาตรฐาน คือ ด้านภาพรวมคณะกรรมการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด (3.0) และด้านการมีส่วนร่วม (2.1)

13) จังหวัดกาฬสินธุ์ ได้คะแนนสูงสุด คือ การมีส่วนร่วม ซึ่งได้คะแนนเต็ม 4 รองลงมา คือ การบังคับใช้กฎหมาย (3.91) ด้านภาพรวมคณะกรรมการป้องกันและแก้ไขปัญหา

อุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด (3.73) และด้านการประเมินผลและสารสนเทศ (3.72) ตามลำดับ ทั้งนี้ จังหวัดกาฬสินธุ์ได้คะแนนเกินมาตรฐานในทุกประเด็น และได้คะแนนสูงกว่า 3.0 ทุกประเด็น ส่วนประเด็นที่ได้คะแนนน้อยที่สุดคือ 3.0 ในด้านการพัฒนาศักยภาพการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

14) จังหวัดอำนาจเจริญ ได้คะแนนสูงสุดในด้านการบังคับใช้กฎหมาย (3.27) รองลงมา คือ ด้านการประเมินผลและสารสนเทศ คะแนนต่ำสุด คือ ด้านการให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์ (1.93) ซึ่งต่ำกว่ามาตรฐาน (2.21) นอกจากนี้ยังมีประเด็นที่ต่ำกว่ามาตรฐาน 4 ประเด็น คือ ด้านภาพรวมคณะกรรมการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด (3.09) ด้านการให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์ (1.93) ด้านการบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (2.90) และด้านการพัฒนาศักยภาพในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ (2.46)

15) จังหวัดมุกดาหาร ได้คะแนนสูงสุดคือ ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (3.18) และคะแนนต่ำสุดในการให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์ (1.86)

ทั้งนี้ ประเด็นที่สูงกว่ามาตรฐาน คือ ด้านวิศวกรรมจราจร (2.93) ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (3.18) ด้านการบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (3.15) ด้านการประเมินผลและสารสนเทศ (2.94) ด้านการมีส่วนร่วม (2.80)

และประเด็นที่ต่ำกว่ามาตรฐาน คือ ด้านพัฒนาศักยภาพในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน (2.77) ด้านภาพรวมคณะกรรมการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุของจังหวัด (3.00) และด้านการให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์

16) จังหวัดเลย ได้คะแนนสูงกว่ามาตรฐาน 1 ประเด็น คือ ด้านวิศวกรรมจราจร (2.8) ซึ่งเป็นคะแนนสูงสุด มาตรฐานอยู่ที่ 2.53 นอกนั้นน้อยกว่ามาตรฐานทั้งสิ้น คะแนนน้อยที่สุดอยู่ที่ ด้านการมีส่วนร่วม (0.90) ด้านการประเมินผลและสารสนเทศ (1.12) ด้านภาพรวมคณะกรรมการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด (1.50) และด้านการให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์ (1.71)

17) จังหวัดนครศรีธรรมราช มีผลการประเมินที่เกินมาตรฐานในด้านภาพรวมคณะกรรมการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด (3.64) ด้านวิศวกรรมจราจร (3.40) ด้านการบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน ซึ่งได้คะแนนสูงสุด 3.90 ทั้งนี้ ประเด็นที่มีคะแนนน้อยที่สุด คือ การบังคับใช้กฎหมาย (1.91)

ส่วนประเด็นที่ได้คะแนนน้อยกว่ามาตรฐาน คือ ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ด้านการให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์ (2.00) ด้านการประเมินผลและสารสนเทศ (2.28) และด้าน

การพัฒนาศักยภาพในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน (2.41) ซึ่งต้องการปรับปรุงให้ดีขึ้นต่อไป

18) จังหวัดสงขลา ได้คะแนนสูงกว่ามาตรฐานในด้านการบังคับใช้กฎหมาย (3.91) ด้านการมีส่วนร่วม (3.10) ด้านการประเมินผลและสารสนเทศ (2.83) ด้านการให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์ (2.57) และด้านการบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (3.20) ส่วนด้านที่ได้คะแนนต่ำกว่าระดับมาตรฐานนั้น ต่ำกว่าระดับมาตรฐานเพียงเล็กน้อย

คะแนนน้อยที่สุดอยู่ที่ด้านการพัฒนาศักยภาพการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน (2.36) ด้านภาพรวมคณะกรรมการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด

19) จังหวัดชุมพร ได้คะแนนสูงสุดในด้านวิศวกรรมจราจร (3.47) รองลงมา คือ ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (3.36) คะแนนน้อยที่สุด คือ ด้านการประเมินผลและสารสนเทศ (1.78) และด้านการพัฒนาศักยภาพในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน (2.13)

ประเด็นที่ได้คะแนนน้อยกว่ามาตรฐาน คือ ด้านภาพรวมคณะกรรมการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด (2.73) ด้านการประเมินผลและสารสนเทศ (1.78) และด้านการพัฒนาศักยภาพในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน (2.13)

20) จังหวัดพังงา ได้คะแนนสูงกว่ามาตรฐานในทุกประเด็น ประเด็นที่ได้คะแนนสูงกว่ามาตรฐานมากที่สุด คือ ด้านวิศวกรรมจราจร (3.53) ด้านการมีส่วนร่วม (2.90) ด้านการประเมินผลและสารสนเทศ (2.89) ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (2.82) ด้านภาพรวมคณะกรรมการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด (3.82) ด้านการบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (3.15) และด้านการพัฒนาศักยภาพในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน (2.90) ตามลำดับ

ส่วนคะแนนน้อยที่สุดอยู่ที่ ด้านการให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์ (2.29) แสดงว่าจังหวัดพังงามีผลการดำเนินงานน่าพอใจในทุกด้าน

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) (2552) ได้จัดพิมพ์เอกสารประกอบการประชุม การสัมมนาระดับชาติ เรื่องอุบัติเหตุจราจรครั้งที่ 9 พลังเครือข่ายเพื่อถนนปลอดภัย วันที่ 20 - 21 สิงหาคม 2552 ณ ศูนย์นิทรรศการและการประชุมไบเทค บางนา กรุงเทพมหานคร ชื่อหนังสือ “พลังชุมชน ถนนปลอดภัย” สรุปได้ว่า การดำเนินงานของศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (สวปถ.) และคณะทำงานสนับสนุนการดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดนาร่อง (สอจร.) โดยการสนับสนุนงบประมาณจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ที่ได้ให้การสนับสนุนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุในระดับพื้นที่ พบว่าองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นหลายแห่งได้เข้ามามีบทบาทในการสนับสนุนการดำเนินการเพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุในท้องถิ่นจนประสบความสำเร็จในระดับหนึ่ง

ด้านสภาวิศวกร ในฐานะองค์กรวิชาชีพวิศวกรรมที่สำคัญของประเทศได้ผลักดันให้มีการดำเนินงานต่างๆ ออกมาเพื่อสนับสนุนนโยบายดังกล่าวแก่รัฐบาล โดยจัดทำโครงการ “ชุมชนร่วมใจ สร้างความปลอดภัยทางถนน” ขึ้น และดำเนินการอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547 จนถึงปัจจุบัน ซึ่งประสบความสำเร็จเป็นอย่างมาก และในปี พ.ศ. 2551 เป็นการจัดการประกวดผลงานในเรื่องการแก้ปัญหาความปลอดภัยทางถนน ที่ชุมชน/ท้องถิ่นได้ดำเนินการและสัมฤทธิ์ผลแล้ว เพื่อสร้างจิตสำนึกให้ชุมชนตระหนักถึงความปลอดภัย และส่งเสริมให้ชุมชนและท้องถิ่นมีบทบาทร่วมกันในการคิดค้นหาทางแก้ปัญหาในชุมชนหรือท้องถิ่นของตนเอง รวมทั้งเป็นการรณรงค์ให้ประชาชนตระหนักถึงความปลอดภัย ที่เกี่ยวกับวิศวกรรมจราจร โดยเน้นการมีส่วนร่วมของชุมชน เพื่อความต่อเนื่องและยั่งยืน

ประสบการณ์ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและชุมชนเหล่านี้ จึงมีความสำคัญและน่าจะบันทึกไว้เพื่อเป็นบทเรียนสำหรับการดำเนินงาน การจัดการ การพัฒนาแผนงาน มาตรการ และกลไกด้านความปลอดภัยต่างๆ บทบาทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต่อความสำเร็จในเรื่องการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร และการมีส่วนร่วมของท้องถิ่น-ชุมชนในการดำเนินงาน

บทที่ 3

ระเบียบวิธีการศึกษา

การศึกษาวิจัยเรื่องการประเมินผลการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่ เป็นการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ โดยผู้ศึกษาได้กำหนดระเบียบวิธีการศึกษาดังนี้

1. การวิจัยเชิงคุณภาพ
2. การวิจัยเชิงปริมาณ

1. การวิจัยเชิงคุณภาพ

1.1 การเก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ เอกสาร หนังสือ งานวิจัย วิทยานิพนธ์ บทความวารสาร และสื่อสิ่งพิมพ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง การสัมภาษณ์หัวหน้าหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน 15 คน ดังนี้

- | | |
|--------------------------------------|---|
| 1) นพ.วัฒนา กาญจนกามล | ตำแหน่งนายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดเชียงใหม่ |
| 2) พล.ต.ต.สมหมาย กองวิสัยสุข | ตำแหน่งผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ |
| 3) นายสกลิต เลหาเจริญยศ | ตำแหน่งผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ 1 เชียงใหม่ |
| 4) นายพีรพัฒน์ ภูตันติกุล | ตำแหน่งผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัดเชียงใหม่ |
| 5) นายอัครชัย ไรต์ รัตนดิลก ณ ภูเก็ต | ตำแหน่งผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ |
| 6) นายอดิสรณ์ กำเนิดศิริ | ตำแหน่งนายอำเภอเมืองเชียงใหม่ |
| 7) นายสุรพล สัตยารักษ์ | ตำแหน่งนายอำเภอหางดง จังหวัดเชียงใหม่ |

8) นพ.ธีรวุฒิ โกมทบุตร	ตำแหน่งหัวหน้าสำนักงานระบบ บริการการแพทย์ฉุกเฉิน
9) นายสถาพร เชื้อผู้ดี	ตำแหน่งผู้อำนวยการแขวงการทาง เชียงใหม่ที่ 1
10) นายสวัสดิ์ ประภัสสร	ตำแหน่งผู้อำนวยการแขวงการทาง เชียงใหม่ที่ 2
11) นายปราโมทย์ อิมเพ็ชร	ตำแหน่งผู้อำนวยการแขวงการทาง เชียงใหม่ที่ 3
12) นายชนะ แผงพิบูลย์	ตำแหน่งนายอำเภอแมริม จังหวัด เชียงใหม่
13) นายพิชิต ดันตีสักดิ์	ตำแหน่งประธานคณะกรรมการ ประสานงานศูนย์ อปพร.เชียงใหม่
14) ว่าที่ ร.ต.ณัฐพงศ์ ฐิตวิกรานต์	ตำแหน่งผู้อำนวยการวิทยาลัยป้องกัน และบรรเทาสาธารณภัย วิทยาเขต เชียงใหม่
15) นายประจัญ ปรัชญ์สกุล	ตำแหน่งหัวหน้าสำนักงานป้องกันและ บรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเชียงใหม่

1.2 การวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลที่รวบรวมจากการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง จะนำมาวิเคราะห์โดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ (Qualitative Analysis) โดยการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) วิเคราะห์เปรียบเทียบ และวิเคราะห์สรุป การบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่ โดยใช้มาตรการเน้นหนัก 8 มาตรการ ได้แก่

- (1) มาตรการด้านการบริหารจัดการ
- (2) มาตรการด้านการป้องปรามผู้กระทำผิดกฎหมาย
- (3) มาตรการด้านสังคมและชุมชน
- (4) มาตรการด้านความปลอดภัยของถนนและรถยนต์
- (5) มาตรการด้านการช่วยเหลือ กู้ชีพ กู้ภัย
- (6) มาตรการจราจรและอำนวยความสะดวกในการเดินทาง
- (7) มาตรการด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างความตระหนัก
- (8) มาตรการด้านการรายงานผลและวิเคราะห์ข้อมูล

เป็นกรอบแนวคิดในการประเมินผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่ ตลอดจนชี้ให้เห็นถึงปัญหา อุปสรรคที่เกิดขึ้น เพื่อเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงการบริหารการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่ให้ดียิ่งขึ้นต่อไป

2. การวิจัยเชิงปริมาณ

2.1 การเก็บรวบรวมข้อมูล ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) เก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร และรายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บ จำนวนผู้เสียชีวิต และผลการดำเนินงานเปรียบเทียบ พ.ศ. 2552 และพ.ศ. 2553

2.2 การวิเคราะห์ข้อมูล

วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากเอกสารรายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บ และจำนวนผู้เสียชีวิต และผลการดำเนินงาน เปรียบเทียบ พ.ศ. 2552 และพ.ศ. 2553 โดยใช้สถิติพรรณนา ได้แก่ ความถี่ และร้อยละ

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาวิจัยเรื่องการประเมินผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่ เป็นการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ โดยการศึกษาข้อมูลจากเอกสารรายงานที่เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 และเอกสารรายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บ และจำนวนผู้เสียชีวิตเปรียบเทียบกับ พ.ศ. 2552 และ พ.ศ. 2553 เพื่อประเมินผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่ ตาม 8 มาตรการเน้นหนัก ดังนี้

- (1) การประเมินผลตามมาตรการด้านการบริหารจัดการ
- (2) การประเมินผลตามมาตรการด้านการป้องปรามผู้กระทำผิดกฎหมาย
- (3) การประเมินผลตามมาตรการด้านสังคมและชุมชน
- (4) การประเมินผลตามมาตรการด้านความปลอดภัยของถนนและรถยนต์
- (5) การประเมินผลตามมาตรการด้านการช่วยเหลือ กู้ชีพ กู้ภัย
- (6) การประเมินผลตามมาตรการจราจรและอำนวยความสะดวกในการเดินทาง
- (7) การประเมินผลตามมาตรการด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างความตระหนัก
- (8) การประเมินผลตามมาตรการด้านการรายงานผลและวิเคราะห์ข้อมูล

และการสัมภาษณ์ หัวหน้าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ของจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 15 คน เพื่อศึกษาปัญหาและแนวทางแก้ไขในการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่

1. ผลการประเมิน

1.1 การประเมินผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ตามมาตรการด้านการบริหารจัดการ

1.1.1 งบประมาณ

ตารางที่ 4.1 ผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนฯ ด้านการบริหารจัดการ- งบประมาณ

รายการ	พ.ศ. 2552 (บาท)	พ.ศ. 2553 (บาท)	การเปลี่ยนแปลง	
			+ เพิ่ม - ลด (บาท)	+ เพิ่ม - ลด (ร้อยละ)
งบประมาณ	895,600	454,000	-441,600	- 49.30

พ.ศ. 2553 ได้รับงบประมาณจำนวน 454,000.-บาท น้อยกว่า พ.ศ. 2552 จำนวน 441,600.-บาท หรือน้อยกว่าคิดเป็นร้อยละ 49.30

1.1.2 จำนวนจุดตรวจบูรณาการร่วม

ตารางที่ 4.2 ผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนฯ ด้านการบริหารจัดการ-จำนวน จุดตรวจบูรณาการร่วม

รายการ	พ.ศ. 2552 (จุด)	พ.ศ. 2553 (จุด)	การเปลี่ยนแปลง	
			+ เพิ่ม - ลด (จุด)	+ เพิ่ม - ลด (ร้อยละ)
จำนวนจุดตรวจบูรณาการร่วม	72	49	-23	- 31.94

พ.ศ. 2553 จัดตั้งจุดตรวจบูรณาการร่วม จำนวน 49 จุด น้อยกว่า พ.ศ. 2552 จำนวน 23 จุด หรือน้อยกว่าคิดเป็นร้อยละ 31.94

1.2 การประเมินผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ตามมาตรการด้านการป้องปรามผู้กระทำผิดกฎหมาย

ตารางที่ 4.3 ผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนฯ ด้านการป้องปรามผู้กระทำผิดกฎหมาย

ประเภทยานพาหนะ ถูกเรียกตรวจ	พ.ศ. 2552 (คัน)	พ.ศ. 2553 (คัน)	การเปลี่ยนแปลง	
			+ เพิ่ม - ลด (คัน)	+ เพิ่ม - ลด (ร้อยละ)
1) รถมอเตอร์ไซด์	14,089	11,921	-2,168	-15.38
2) รถปิคอัพ	11,376	8,701	-2,675	-23.51
3) รถเก๋ง/รถแท็กซี่	7,088	5,505	-1,583	-22.33
4) รถตู้	3,830	2,713	-1,428	-37.28
5) รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป	2,899	2,402	-497	-17.14
6) รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป	2,024	1,629	-395	-19.51
7) อื่นๆ	919	523	-396	-43.09
รวม	42,225	33,394	-8,831	-20.91

พ.ศ. 2553 จัดตั้งจุดตรวจรวม 7 วัน จำนวนยานพาหนะถูกเรียกตรวจ จำนวน 33,394 คัน น้อยกว่า พ.ศ. 2552 จำนวน 8,831 คัน หรือน้อยกว่าคิดเป็นร้อยละ 20.91 แยกเป็น

1) รถมอเตอร์ไซด์ น้อยกว่า พ.ศ. 2552 จำนวน 2,168 คัน หรือน้อยกว่าคิดเป็นร้อยละ 15.38

2) รถปิคอัพ น้อยกว่า พ.ศ. 2552 จำนวน 2,675 คัน หรือน้อยกว่าคิดเป็นร้อยละ 23.51

- 3) รถเก๋ง/รถแท็กซี่ น้อยกว่า พ.ศ. 2552 จำนวน 1,583 คัน หรือน้อยกว่าคิดเป็นร้อยละ 22.33
- 4) รถตู้ น้อยกว่า พ.ศ. 2552 จำนวน 1,428 คัน หรือน้อยกว่าคิดเป็นร้อยละ 37.28
- 5) รถโดยสาร 4 ล้อขึ้นไป น้อยกว่า พ.ศ. 2552 จำนวน 497 คัน หรือน้อยกว่าคิดเป็นร้อยละ 17.14
- 6) รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป น้อยกว่า พ.ศ. 2552 จำนวน 395 คัน หรือน้อยกว่าคิดเป็นร้อยละ 19.51
- 7) อื่นๆ น้อยกว่า พ.ศ. 2552 จำนวน 396 คัน หรือน้อยกว่าคิดเป็นร้อยละ 43.09

1.3 การประเมินผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ตามมาตรการด้านสังคมและชุมชน

ตารางที่ 4.4 ผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนฯ ด้านสังคมและชุมชน

รายการ	พ.ศ. 2552 (จุด)	พ.ศ. 2553 (จุด)	การเปลี่ยนแปลง	
			+ เพิ่ม - ลด (จุด)	+ เพิ่ม - ลด (ร้อยละ)
จัดตั้งจุดสกัดกั้นประจำชุมชน	204	425	+221	+108.33

พ.ศ. 2553 จัดตั้งจุดสกัดกั้นประจำหมู่บ้านและชุมชน เพื่อตรวจตราป้องปรามและดักเตือนผู้มีพฤติกรรมเสี่ยง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเด็กและเยาวชน ซึ่งมีพฤติกรรมดื่มและเมาสุราแล้วขับขี่ยานพาหนะ มิให้ออกเดินทางออกนอกเขตบริเวณหมู่บ้าน จนกว่าอาการจะทุเลาเป็นปกติจึงให้เดินทางต่อไป โดยจัดสถานที่ให้พักผ่อน หรือเชิญพ่อแม่ ผู้ปกครอง มารับตัวกลับไปพักผ่อนที่บ้านมากกว่า พ.ศ. 2552 จำนวน 221 จุด หรือมากกว่าคิดเป็นร้อยละ 108.33

1.4 การประเมินผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ตามมาตรการด้านความปลอดภัยของถนนและรถยนต์

1.4.1 ด้านความปลอดภัยของถนน

ตารางที่ 4.5 ผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนฯ ด้านความปลอดภัยของถนนและรถยนต์ – ด้านถนน

รายการ	พ.ศ. 2552 (จุด)	พ.ศ. 2553 (จุด)	การเปลี่ยนแปลง	
			+ เพิ่ม - ลด (จุด)	+ เพิ่ม - ลด (ร้อยละ)
ตรวจสอบจุดเสี่ยงและติดป้ายแจ้งเตือน	38	59	+21	+55.26

พ.ศ. 2553 ตรวจสอบจุดเสี่ยงและติดป้ายแจ้งเตือนในบริเวณจุดเสี่ยง รวมทั้งให้มีการตั้งกรวยเพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนระมัดระวังในการขับขี่เพิ่มขึ้น จำนวน 59 จุด มากกว่า พ.ศ. 2552 จำนวน 21 จุด หรือมากกว่าคิดเป็นร้อยละ 55.26

1.4.2 ด้านความปลอดภัยของรถยนต์

ตารางที่ 4.6 ผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนฯ ด้านความปลอดภัยของถนนและรถยนต์ – ด้านรถยนต์

รายการ	พ.ศ. 2552 (คัน)	พ.ศ. 2553 (คัน)	การเปลี่ยนแปลง	
			+ เพิ่ม - ลด (คัน)	+ เพิ่ม - ลด (ร้อยละ)
ตรวจสอบสภาพรถโดยสารสาธารณะ	12,678	20,321	+7,553	+59.58

พ.ศ. 2553 จัดโครงการตรวจรถก่อนใช้ปลอดภัยแน่นอน โดยการออกตรวจสภาพความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะและความพร้อมของผู้ประจำรถในช่วงเทศกาลปีใหม่ โดยจัดตั้งศูนย์ย่อยของศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารสาธารณะ (1584) ณ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่ แห่งที่ 2 (อาเขต) และการตรวจวัดแอลกอฮอล์ในลมหายใจของพนักงานขับรถทุกคัน จำนวน 20,321 คัน มากกว่า พ.ศ. 2552 จำนวน 7,553 คัน หรือมากกว่าคิดเป็นร้อยละ 59.58

1.5 การประเมินผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ตามมาตรการด้านการช่วยเหลือ กู้ชีพ กู้ภัย

ตารางที่ 4.7 ผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนฯ ด้านการช่วยเหลือ กู้ชีพ กู้ภัย

รายการ	พ.ศ. 2552 (ครั้ง)	พ.ศ. 2553 (ครั้ง)	การเปลี่ยนแปลง	
			+ เพิ่ม - ลด (ครั้ง)	+ เพิ่ม - ลด (ร้อยละ)
1) หน่วยปฏิบัติการแพทย์ฉุกเฉินระดับสูง	96	108	+12	+12.50
2) หน่วยปฏิบัติการแพทย์ฉุกเฉินระดับกลาง	-	5	+5	-
3) หน่วยปฏิบัติการแพทย์ฉุกเฉินพื้นฐาน	64	46	-18	-28.12
4) หน่วยปฏิบัติการฉุกเฉินเบื้องต้น	138	245	+107	+77.53
รวม	298	404	+106	+35.57

ปี พ.ศ. 2553 ผลการให้บริการการแพทย์ฉุกเฉิน มากกว่า พ.ศ. 2552 จำนวน 106 ครั้ง หรือมากกว่าคิดเป็นร้อยละ 35.57 แยกเป็น

1) หน่วยปฏิบัติการแพทย์ฉุกเฉินระดับสูง จำนวน 108 ครั้ง มากกว่า พ.ศ. 2552 จำนวน 12 ครั้ง หรือมากกว่าคิดเป็นร้อยละ 12.50

2) หน่วยปฏิบัติการแพทย์ฉุกเฉินระดับกลาง จำนวน 5 ครั้ง มากกว่า พ.ศ. 2552 จำนวน 5 ครั้ง หรือมากกว่าคิดเป็นร้อยละ 0

3) หน่วยปฏิบัติการแพทย์ฉุกเฉินพื้นฐาน จำนวน 46 ครั้ง น้อยกว่า พ.ศ. 2552 จำนวน 18 ครั้ง หรือน้อยกว่าคิดเป็นร้อยละ 28.12

4) หน่วยปฏิบัติการฉุกเฉินเบื้องต้น จำนวน 245 ครั้ง มากกว่า พ.ศ. 2552 จำนวน 107 ครั้ง หรือมากกว่าคิดเป็นร้อยละ 77.53

1.6 การประเมินผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ตามมาตรการจราจรและอำนวยความสะดวกในการเดินทาง

ตารางที่ 4.8 ผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนฯ การจราจรและอำนวยความสะดวกในการเดินทาง

รายการ	พ.ศ. 2552 (จุด)	พ.ศ. 2553 (จุด)	การเปลี่ยนแปลง	
			+ เพิ่ม - ลด (จุด)	+ เพิ่ม - ลด (ร้อยละ)
1) จัดตั้งจุดตรวจบูรณาการร่วม	72	49	-23	-31.94
2) จัดตั้งจุดบริการประชาชน	128	128	-	-
3) จุดเคลื่อนที่เร็ว	59	59	-	-

พ.ศ. 2553 จัดตั้งจุดตรวจบูรณาการร่วม จำนวน 49 จุด น้อยกว่า พ.ศ. 2552 จำนวน 23 จุด หรือน้อยกว่าคิดเป็นร้อยละ 31.94 และมีจุดบริการประชาชน และจุดเคลื่อนที่เร็ว เท่ากับ พ.ศ. 2552

1.7 การประเมินผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ตามมาตรการด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างความตระหนัก

ตารางที่ 4.9 ผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนฯ ด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างความตระหนัก

รายการ	พ.ศ. 2552	พ.ศ. 2553	การเปลี่ยนแปลง	
			+ เพิ่ม - ลด	+ เพิ่ม - ลด (ร้อยละ)
1) ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์จุด ทางแยกสำคัญๆ ทั่วจังหวัด	22 จุด	30 จุด	+8 จุด	+36.36
2) ประชาสัมพันธ์ทางสถานี วิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทย จังหวัดเชียงใหม่ “สัญญาณปลอดภัย”	7 วันๆ ละ 24 ชั่วโมง	7 วันๆ ละ 24 ชั่วโมง	-	-

พ.ศ. 2553 ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ ณ จุดทางแยกสำคัญๆ ทั่วจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 30 จุด มากกว่า พ.ศ. 2552 จำนวน 8 จุด หรือมากกว่าคิดเป็นร้อยละ 36.36 และประชาสัมพันธ์ผ่านสถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทย จังหวัดเชียงใหม่ จัดรายการวิทยุ “สัญญาณปลอดภัย” ตลอด 24 ชั่วโมง ตั้งแต่วันที่ 29 ธันวาคม 2552 – 4 มกราคม 2553 ทาง FM 93.75 MHz จำนวน 7 วันๆ ละ 24 ชั่วโมง เท่ากับ พ.ศ. 2552

1.8 การประเมินผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ตามมาตรการด้านการรายงานผลและวิเคราะห์ข้อมูล

ตารางที่ 4.10 ผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนฯ ด้านการรายงานผลและวิเคราะห์ข้อมูล

รายการ	พ.ศ. 2552 (ครั้ง)	พ.ศ. 2553 (ครั้ง)	การเปลี่ยนแปลง	
			+ เพิ่ม - ลด (ครั้ง)	+ เพิ่ม - ลด (ร้อยละ)
การขอแก้ไขข้อผิดพลาดใน รายงาน	5	2	-3	-60.00

พ.ศ. 2553 จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการร่วมป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปี ใหม่ พ.ศ. 2553 ผ่านเครือข่าย website: www.dpmceo.com ของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จำนวน 25 ศูนย์ แยกเป็นศูนย์จังหวัด 1 ศูนย์ และศูนย์อำเภอ 24 ศูนย์ รายงานข้อมูลด้วยระบบ e-Report เกิดข้อผิดพลาดต้องแก้ไขรายงาน จำนวน 2 ครั้ง น้อยกว่า พ.ศ. 2552 จำนวน 3 ครั้ง หรือน้อยกว่าคิดเป็นร้อยละ 60.00

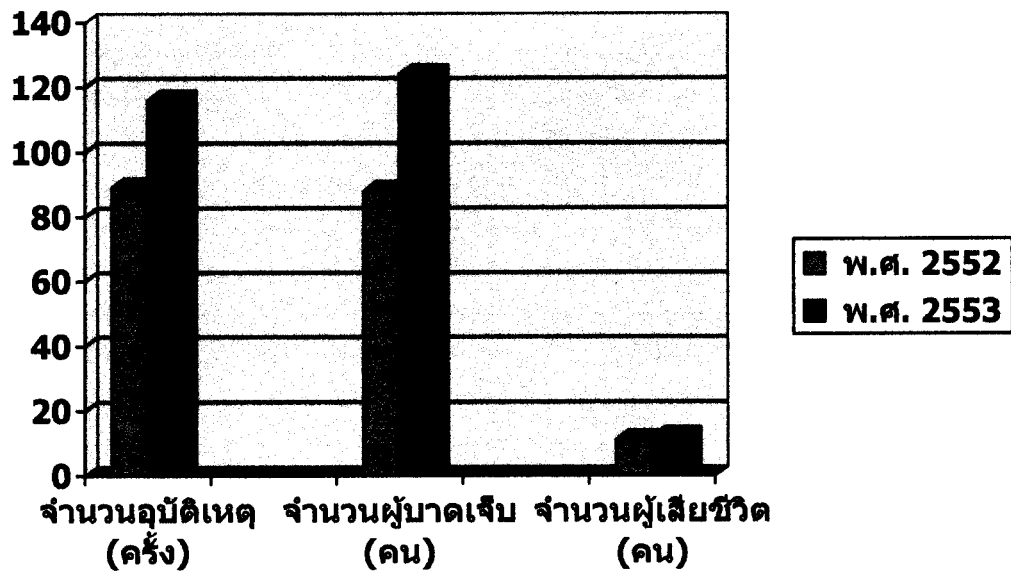
1.9 การประเมินผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ตาม 8 มาตรการเน้นหนัก

ตารางที่ 4.11 ผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนฯ ตาม 8 มาตรการเน้นหนัก

วัน/เดือน/ปี	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)			ผู้บาดเจ็บ (คน)			ผู้เสียชีวิต (คน)		
	พ.ศ.	พ.ศ.	+เพิ่ม	พ.ศ.	พ.ศ.	+เพิ่ม	พ.ศ.	พ.ศ.	+เพิ่ม
	2552	2553	-ลด	2552	2553	-ลด	2552	2553	-ลด
29 ธันวาคม 2552	13	14	+1	13	14	+1	1	2	+1
30 ธันวาคม 2552	22	18	-4	24	21	-3	0	0	0
31 ธันวาคม 2552	16	25	+9	16	26	+10	0	5	+5
1 มกราคม 2553	10	23	+13	9	24	+15	3	1	-2
2 มกราคม 2553	12	18	+6	12	19	+7	3	2	-1
3 มกราคม 2553	10	12	+2	8	13	+5	2	1	-1
4 มกราคม 2553	6	6	0	6	7	+1	2	1	-1
รวม	89	116	+27	88	124	+36	11	12	+1

ที่มา: การดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดเชียงใหม่ช่วงเทศกาลปีใหม่

2553: 26



ภาพที่ 4.1 สถิติจำนวนอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บ จำนวนผู้เสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนนช่วง
 เทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ของจังหวัดเชียงใหม่
 ที่มา: การดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจังหวัดเชียงใหม่ช่วงเทศกาลปีใหม่
 2553: 26

พ.ศ. 2553 สถิติจำนวนอุบัติเหตุเกิดขึ้น 116 ครั้ง มากกว่า พ.ศ. 2552 จำนวน 27 ครั้ง
 หรือมากกว่าคิดเป็นร้อยละ 30.34

พ.ศ. 2553 สถิติจำนวนผู้บาดเจ็บ จำนวนผู้บาดเจ็บ 124 คน มากกว่า พ.ศ. 2552 จำนวน
 36 คน หรือมากกว่าคิดเป็นร้อยละ 40.91

พ.ศ. 2553 สถิติจำนวนผู้เสียชีวิต จำนวนผู้เสียชีวิต 12 คน มากกว่าปี พ.ศ. 2552 จำนวน 1
 คน หรือมากกว่าคิดเป็นร้อยละ 9.09

2. ปัญหาและข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ โดยการสัมภาษณ์หัวหน้าหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน
 15 คน พอสรุปถึงปัญหาในการดำเนินการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด
 เชียงใหม่ และข้อเสนอแนะ เพื่อเป็นแนวทางแก้ไขในการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทาง
 ถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ของจังหวัดเชียงใหม่ ดังนี้

2.1 ปัญหาและข้อเสนอแนะการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ตามมาตรการด้านการบริหารจัดการ

2.1.1 ปัญหา

- 1) ได้รับจัดสรรงบประมาณน้อย ลดลงจาก พ.ศ. 2552 ทำให้มีการจัดตั้งจุดตรวจบูรณาการร่วมลดลง
- 2) อัตราค่าตอบแทน ผู้ปฏิบัติงานได้รับค่าตอบแทนผลัดละ 100 บาท แต่ต้องปฏิบัติงาน จำนวน 8 ชั่วโมง และเป็นช่วงวันหยุดเนื่องในเทศกาล
- 3) บุคลากรมีจำกัดต้องหมุนเวียนทำงานตลอดช่วงเทศกาลโดยไม่มีวันหยุด ทำให้ผู้ได้รับแต่งตั้งให้ปฏิบัติงานขาดขวัญและกำลังใจ

2.1.2 ข้อเสนอแนะ

- 1) ควรจัดสรรงบประมาณให้เพียงพอกับจุดตรวจบูรณาการร่วม หรืออนุมัติให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นตั้งงบประมาณรองรับเพื่อให้สอดคล้องกับจุดตรวจบูรณาการร่วมในพื้นที่ที่จำเป็น
- 2) อัตราค่าตอบแทนผู้ปฏิบัติงานควรปรับใช้อัตราค่าตอบแทนในการปฏิบัติงานนอกเวลาราชการตามระเบียบกระทรวงการคลัง หรืออัตราค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำรายวัน เพื่อเป็นขวัญและกำลังใจสำหรับผู้ปฏิบัติงาน เพื่อผลการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
- 3) ด้านบุคลากรที่มีจำนวนจำกัดนั้น ควรจะบูรณาการทุกหน่วยงานให้ปฏิบัติงานร่วมกัน

2.2 ปัญหาและข้อเสนอแนะการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ตามมาตรการด้านการป้องปรามผู้กระทำผิดกฎหมาย

2.2.1 ปัญหา

- 1) ในการเรียกตรวจยานพาหนะต้องใช้กำลังตำรวจเป็นหลัก ซึ่งบุคลากรอ่อนหัด เพราะต้องปฏิบัติหน้าที่ประจำและต้องปฏิบัติงาน ณ จุดตรวจ ทำให้มีการเรียกตรวจยานพาหนะลดลง
- 2) เครื่องตรวจจับความเร็วยังไม่มีการใช้ครบทุกสถานีตำรวจในพื้นที่อำเภอ ปัจจุบันจังหวัดหนึ่งๆ มีประมาณ 3-6 เครื่องเท่านั้น

2.2.2 ข้อเสนอแนะ

- 1) ควรมีการอบรมบุคลากรผู้ปฏิบัติงาน ณ จุดตรวจบูรณาการร่วม ให้มีความรู้ความสามารถในการเรียกตรวจยานพาหนะ ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงตามมาตรการหลัก 3ม 2ข 1ร และจัดชุดเฉพาะกิจ ทำงานตลอด 24 ชั่วโมง ปราศจากงานจัดการจราจรบนท้องถนนทั่วไป เน้นเวลา

และสถานที่ตรวจจับที่เหมาะสม โดยอาจตรวจจับความผิดอื่นได้ด้วย แต่เน้นจับ 3 พฤติกรรมคือ ตรวจจับผู้ขับขี่ที่ใช้ความเร็วเกินกำหนด ขับขี่ขณะเมาสุรา และฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร เพื่อลดอุบัติเหตุให้ได้ เพราะหน่วยงานปกติทำไม่ไหวเนื่องจากต้องรับผิดชอบงานด้านการอำนวยความสะดวกด้วย

2) ควรมีการจัดซื้อและแจกจ่ายเครื่องตรวจจับความเร็วเพื่อให้มีใช้ครบทุกสถานีตำรวจในพื้นที่อำเภอ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานให้ดียิ่งขึ้น

2.3 ปัญหาและข้อเสนอแนะการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ตามมาตรการด้านสังคมและชุมชน

2.3.1 ปัญหา

1) ชาวชนในหมู่บ้านและชุมชนส่วนใหญ่ไม่มีวินัยจราจร ละเลยการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเข้มงวด

2) ประชาชนในหมู่บ้านและชุมชน ขาดการมีส่วนร่วมหรือมีส่วนร่วมน้อย ในการจัดตั้งจุดสกัดกั้นประจำหมู่บ้านและชุมชน

2.3.2 ข้อเสนอแนะ

1) ควรให้ความรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนน และสร้างจิตสำนึกให้ปฏิบัติตามกฎหมาย มีวินัยจราจร ผ่านระบบโรงเรียนอย่างต่อเนื่องและจริงจัง

2) ควรกระจายให้ประชาชนในหมู่บ้านและชุมชนมีส่วนร่วมปฏิบัติงานในการตั้งจุดสกัดกั้นประจำหมู่บ้านให้มากที่สุด เพื่อสลับสับเปลี่ยนกัน และพิจารณาจ่ายค่าตอบแทนในการปฏิบัติงานให้เกิดแรงจูงใจในการทำงานให้มีประสิทธิภาพ

2.4 ปัญหาและข้อเสนอแนะการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ตามมาตรการด้านความปลอดภัยของถนนและรถยนต์

2.4.1 ปัญหา

1) ด้านถนน มีการก่อสร้างและซ่อมแซมถนน โดยไม่ติดป้ายหรือติดไฟส่องสว่างเพื่อให้สัญญาณแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน หรือหากมีก็อยู่ในระยะกระชั้นชิดเกินไป

2) ด้านรถยนต์ งบประมาณในการดำเนินงานตามโครงการตรวจรถก่อนใช้ปลอดภัยแน่นอน มีจำนวนจำกัดไม่เพียงพอหากต้องดำเนินการตรวจรถยนต์โดยสารสาธารณะ และรถยนต์ส่วนบุคคลที่บรรทุกผู้โดยสารกระบะท้าย ทุกคันที่เดินทางสัญจรในช่วงเทศกาล

2.4.2 ข้อเสนอแนะ

1) ด้านถนน หากมีการก่อสร้างหรือซ่อมแซมถนน ควรมีมาตรการกำหนดให้ผู้รับจ้างต้องติดป้ายหรือติดไฟส่องสว่างเพื่อให้สัญญาณแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน ในระยะที่ปลอดภัย

2) ควรมีการจัดสรรงบประมาณเพื่อตรวจสอบจุดเสี่ยงและติดป้ายแจ้งเตือนเป็นการถาวร โดยเฉพาะจุดตัดถนนจากหมู่บ้านและทางหลวง มิใช่เพียงแค่ช่วงเทศกาลเท่านั้น และทุกหน่วยงานที่ดูแลความปลอดภัยบนท้องถนนต้องทำหน้าที่ร่วมกันในการประเมินระดับความปลอดภัยของโครงข่ายถนนทั้งจังหวัดโดยรวม เพื่อการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้และการทำให้การพัฒนาความปลอดภัยในจังหวัดเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

3) ด้านรถยนต์ควรมีการจัดสรรงบประมาณเพื่อให้มีการตรวจสอบสภาพรถยนต์และผู้ขับขี่ให้ครบทุกคันที่เดินทางสัญจรในช่วงเทศกาล

2.5 ปัญหาและข้อเสนอแนะการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ตามมาตรการด้านการช่วยเหลือ กู้ชีพ กู้ภัย

2.5.1 ปัญหา

- 1) บุคลากร มีจำนวนจำกัด ต้องหมุนเวียนทำงานช่วงวันหยุด
- 2) รถที่มีอุปกรณ์ตามมาตรฐานหน่วยกู้ชีพ มีจำนวนจำกัด
- 3) ประชาชนส่วนใหญ่ ยังไม่ทราบช่องทางการร้องขอความช่วยเหลือเมื่อประสบเหตุ

2.5.2 ข้อเสนอแนะ

- 1) ควรจัดสรรงบประมาณเพื่ออบรมอาสาสมัครในการช่วยเหลือ กู้ชีพ กู้ภัย และร่วมปฏิบัติงาน ณ จุดตรวจบูรณาการร่วม หรือจุดสกัดกันประจำหมู่บ้านและชุมชน
- 2) ควรให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีส่วนร่วมในระบบการบริการการแพทย์ฉุกเฉิน (EMS) ให้มากขึ้น เช่น การสนับสนุนงบประมาณในการจัดหารถที่มีอุปกรณ์ตามมาตรฐานหน่วยกู้ชีพ มาสนับสนุนในการเคลื่อนย้ายและนำส่งผู้ประสบเหตุ
- 3) ควรมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้ทราบถึงช่องทางการร้องขอความช่วยเหลือจากหมายเลข 1669 ให้มากขึ้นและประชาสัมพันธ์ตลอดทั้งปี

2.6 ปัญหาและข้อเสนอแนะการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ตามมาตรการจราจรและอำนวยความสะดวกในการเดินทาง

2.6.1 ปัญหา

- 1) บุคลากรมีจำนวนจำกัด ต้องปฏิบัติงานทั้งการป้องปรามผู้กระทำความผิด และการจราจรอำนวยความสะดวกในการเดินทาง ทำให้ขาดประสิทธิภาพ
- 2) ไม่มีงบประมาณในการฝึกอบรมให้กับอาสาสมัครตำรวจชุมชน เพื่อเป็นผู้ช่วยเหลือเจ้าหน้าที่ตำรวจในการปฏิบัติงานด้านการจราจรเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง

2.6.2 ข้อเสนอแนะ

1) ควรจัดชุดปฏิบัติการเพื่อป้องกันผู้กระทำผิดเป็นชุดเฉพาะกิจเพื่อปฏิบัติงานอย่างจริงจังและดำเนินคดีแก่ผู้กระทำผิดอย่างเข้มงวด โดยปราศจากงานด้านการจัดการและการอำนวยความสะดวกบนท้องถนนทั่วไป

2) ควรให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสนับสนุนงบประมาณในการฝึกอบรมให้กับอาสาสมัครตำรวจชุมชน เพื่อเป็นผู้ช่วยเหลือเจ้าหน้าที่ตำรวจในการปฏิบัติงานด้านการจราจรเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง

2.7 ปัญหาและข้อเสนอแนะการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ตามมาตรการด้านการณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างความตระหนัก

2.7.1 ปัญหา

1) การประชาสัมพันธ์โดยติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์จุดทางแยกสำคัญๆ ส่วนใหญ่ติดตั้งเฉพาะในเขตอำเภอเมืองเท่านั้น ไม่ได้ติดตั้งให้ครบทั่วทุกอำเภอ โดยเฉพาะอำเภอที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว

2) การประชาสัมพันธ์โดยผ่านสื่อวิทยุมีการประชาสัมพันธ์เฉพาะสถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทย จังหวัดเชียงใหม่ รายการ “สัญญาปลอดภัย”

2.7.2 ข้อเสนอแนะ

1) ควรมีการจัดสรรงบประมาณเพิ่มเติมให้ทุกอำเภอติดตั้งป้ายขนาดใหญ่ประชาสัมพันธ์ ณ จุดทางแยกสำคัญๆ ทุกอำเภอ หากเป็นแหล่งท่องเที่ยวควรเพิ่มเป็นพิเศษ

2) ควรเพิ่มการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อวิทยุ ทางสถานีวิทยุกระจายเสียงชุมชนหรือเครือข่ายอื่นๆ ในชุมชนอย่างทั่วถึง

3) ควรมีการประชาสัมพันธ์ในเรื่องความปลอดภัยทางถนนตลอดทั้งปี ไม่ใช่แค่เฉพาะช่วงเทศกาลเท่านั้น

2.8 ปัญหาและข้อเสนอแนะการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ตามมาตรการด้านการรายงานผลและวิเคราะห์ข้อมูล

2.8.1 ปัญหา

1) บุคลากรผู้ปฏิบัติหน้าที่ประจำศูนย์อำเภอและจังหวัด ไม่มีความชำนาญงานเพราะมีการสับเปลี่ยนตำแหน่งหน้าที่ หรือ โยกย้าย ทำให้การรายงานผลในระดับอำเภอมีความล่าช้ากว่ากำหนด

2) ช่วงเวลาการรายงานไม่เหมาะสมเนื่องจากตึกเกินไป ทำให้เกิดปัญหาในการติดต่อประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

2.8.2 ข้อเสนอแนะ

- 1) ควรจัดฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบในการรายงานผลทั้งระดับจังหวัดและอำเภอ ให้มากขึ้นเพื่อให้เกิดความชำนาญและสามารถแก้ปัญหาเฉพาะหน้า หรือวิเคราะห์ข้อมูลได้ถูกต้อง และควรมีผู้ควบคุมงานในการตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูล ทั้งในระดับอำเภอและจังหวัด ก่อนส่งข้อมูลให้กับศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน
- 2) ควรปรับช่วงเวลาการรายงานเป็นเวลา 12.00 น. หรือ 18.00 น. ของทุกวัน เพื่อให้การติดต่อประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีความสะดวก รวดเร็ว ยิ่งขึ้น

บทที่ 5

สรุปการวิจัย การอภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่ ตาม 8 มาตรการเน้นหนัก คือ มาตรการด้านการบริหารจัดการ มาตรการด้านการป้องปรามผู้กระทำผิด กฎหมาย มาตรการด้านสังคมและชุมชน มาตรการด้านความปลอดภัยของถนนและรถยนต์ มาตรการด้านการช่วยเหลือ กู้ชีพ กู้ภัย มาตรการจราจรและอำนวยความสะดวกในการเดินทาง มาตรการด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างความตระหนัก มาตรการด้านการรายงานผลและวิเคราะห์ข้อมูล

1. สรุปการวิจัย

1.1 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ของการศึกษา ดังนี้

1.1.1 เพื่อประเมินผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่

1.1.2 เพื่อศึกษาปัญหา และแนวทางแก้ไขในการบริหารการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่

1.2 วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัย เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพและการวิจัยเชิงปริมาณ โดยการวิจัยเชิงคุณภาพ ได้เก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร หนังสือ งานวิจัย วิทยานิพนธ์ บทความ วารสาร และสื่อสิ่งพิมพ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง การสัมภาษณ์หัวหน้าหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน 15 คน โดยใช้แบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง ส่วนการวิจัยเชิงปริมาณ ได้เก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจาก เอกสารรายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุและจำนวนผู้เสียชีวิตในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2552 เปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2553 โดยใช้สถิติพรรณนา ค่าสถิติ และค่าร้อยละ

1.3 สรุปการประเมินผล

ผลการศึกษาการประเมินผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่ ตาม 8 มาตรการเน้นหนัก คือ มาตรการด้านการบริหารจัดการ มาตรการด้านการ

ป้องปรามผู้กระทำผิดกฎหมาย มาตรการด้านสังคมและชุมชน มาตรการด้านความปลอดภัยของถนน และรถยนต์ มาตรการด้านการช่วยเหลือ กู้ชีพ กู้ภัย มาตรการจราจรและอำนวยความสะดวกในการเดินทาง มาตรการด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างความตระหนัก มาตรการด้านการรายงานผล และวิเคราะห์ข้อมูล สามารถสรุปในแต่ละมาตรการได้ว่า

1.3.1 สรุปการประเมินผลตามมาตรการด้านการบริหารจัดการ งบประมาณ พ.ศ. 2553 ได้รับงบประมาณน้อยกว่า พ.ศ. 2552 หรือน้อยกว่าคิดเป็นร้อยละ 49.30 และจำนวนจุดตรวจบูรณาการร่วม พ.ศ. 2553 มีการจัดตั้งจุดตรวจน้อยกว่า พ.ศ. 2552 หรือน้อยกว่าคิดเป็นร้อยละ 31.94 ซึ่งสอดคล้องกับการที่ได้รับงบประมาณลดลงนั่นเอง

1.3.2 สรุปการประเมินผลตามมาตรการด้านการป้องปรามผู้กระทำผิดกฎหมาย ในการดำเนินการช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 จำนวน 7 วัน คือตั้งแต่วันที่ 29 ธันวาคม 2552 – 4 มกราคม 2553 ได้มีการเรียกตรวจยานพาหนะ น้อยกว่า พ.ศ. 2552 หรือน้อยกว่าคิดเป็นร้อยละ 20.91 ซึ่งสอดคล้องกับการที่ได้จัดตั้งจุดตรวจบูรณาการร่วมลดลงนั่นเอง

1.3.3 สรุปการประเมินผลตามมาตรการด้านสังคมและชุมชน พ.ศ. 2553 ได้มีการจัดตั้งจุดสกัดกั้นประจำหมู่บ้านและชุมชน เพื่อตรวจตราป้องปรามและตักเตือนผู้มีพฤติกรรมเสี่ยง มีให้ออกเดินทางออกนอกเขตบริเวณหมู่บ้าน มากกว่า พ.ศ. 2552 หรือมากกว่าคิดเป็นร้อยละ 108.33

1.3.4 สรุปการประเมินผลตามมาตรการด้านความปลอดภัยของถนนและรถยนต์ ด้านถนน ในปี พ.ศ. 2553 ได้มีการตรวจสอบจุดเสี่ยงและติดป้ายแจ้งเตือนในบริเวณจุดเสี่ยง รวมทั้งให้มีการตั้งกรวยเพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนระมัดระวังในการขับขี่เพิ่มขึ้น มากกว่า พ.ศ. 2552 หรือมากกว่าคิดเป็นร้อยละ 55.26 ส่วนด้านรถยนต์ พ.ศ. 2553 ได้มีการตรวจสภาพความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะ รถยนต์ และรถจักรยานยนต์ และความพร้อมของผู้ขับขี่ มากกว่า พ.ศ. 2552 หรือมากกว่าคิดเป็นร้อยละ 59.58

1.3.5 สรุปการประเมินผลตามมาตรการด้านการช่วยเหลือ กู้ชีพ กู้ภัย พ.ศ. 2553 ผลการให้บริการการแพทย์ฉุกเฉินช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 มากกว่า พ.ศ. 2552 หรือมากกว่าคิดเป็นร้อยละ 35.57

1.3.6 สรุปการประเมินผลตามมาตรการจราจรและอำนวยความสะดวกในการเดินทาง พ.ศ. 2553 มีการจัดตั้งจุดตรวจบูรณาการร่วม น้อยกว่า พ.ศ. 2552 หรือน้อยกว่าคิดเป็นร้อยละ 31.94 ส่วนการจัดตั้งจุดบริการประชาชน และการจัดชุดเคลื่อนที่เร็ว พ.ศ. 2553 เท่ากับ พ.ศ. 2552

1.3.7 สรุปการประเมินผลตามมาตรการด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างความตระหนัก พ.ศ. 2553 มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ ณ จุดทางแยกสำคัญๆ ทั่วทั้งจังหวัด เชียงใหม่ มากกว่า พ.ศ. 2552 หรือมากกว่าคิดเป็นร้อยละ 36.36 ส่วนการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อทาง

สถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทย จังหวัดเชียงใหม่ รายการ “สัญจรปลอดภัย” มีการประชาสัมพันธ์ ตลอด 24 ชั่วโมงช่วง 7 วัน เท่ากับ พ.ศ. 2552

1.3.8 สรุปการประเมินผลตามมาตรการด้านการรายงานผลและวิเคราะห์ข้อมูล พ.ศ. 2553 มีการขอแก้ไขข้อผิดพลาดของรายงาน น้อยกว่า พ.ศ. 2552 หรือน้อยกว่าคิดเป็นร้อยละ 60

1.3.9 สรุปการประเมินผลการดำเนินการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่ ตาม 8 มาตรการเน้นหนัก พ.ศ. 2553 ทำให้

- สถิติจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น มากกว่า พ.ศ. 2552 หรือมากกว่าคิดเป็นร้อยละ 30.34
- สถิติจำนวนผู้บาดเจ็บ มากกว่า พ.ศ. 2552 หรือมากกว่าคิดเป็นร้อยละ 40.91
- สถิติจำนวนผู้เสียชีวิต มากกว่า พ.ศ. 2552 หรือมากกว่าคิดเป็นร้อยละ 9.09

1.4 สรุปปัญหาและข้อเสนอแนะ

ผลการศึกษาการประเมินผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่ ตาม 8 มาตรการเน้นหนัก คือ มาตรการด้านการบริหารจัดการ มาตรการด้านการป้องปรามผู้กระทำผิดกฎหมาย มาตรการด้านสังคมและชุมชน มาตรการด้านความปลอดภัยของถนนและรถยนต์ มาตรการด้านการช่วยเหลือ กู้ชีพ กู้ภัย มาตรการจราจรและอำนวยความสะดวกในการเดินทาง มาตรการด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างความตระหนัก มาตรการด้านการรายงานผลและวิเคราะห์ข้อมูล สามารถสรุปปัญหาและข้อเสนอแนะในแต่ละมาตรการได้ว่า

1.4.1 สรุปปัญหาและข้อเสนอแนะการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ตามมาตรการด้านการบริหารจัดการ

1) ปัญหา

- (1) ได้รับความระงับประมาณร้อยละ 10 จาก พ.ศ. 2552 ทำให้มีการจัดตั้งจุดตรวจบูรณาการร่วมลดลง
- (2) อัตราค่าตอบแทน ผู้ปฏิบัติงานได้รับค่าตอบแทนผลัดละ 100 บาท แต่ต้องปฏิบัติงาน จำนวน 8 ชั่วโมง และเป็นช่วงวันหยุดเนื่องในเทศกาล
- (3) บุคลากรมีจำกัดต้องหมุนเวียนทำงานตลอดช่วงเทศกาล โดยไม่มีวันหยุด ทำให้ผู้ได้รับแต่งตั้งให้ปฏิบัติงานขาดขวัญและกำลังใจ

2) ข้อเสนอแนะ

- (1) ควรจัดสรรงบประมาณให้เพียงพอกับจุดตรวจบูรณาการร่วม หรืออนุมัติให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นตั้งงบประมาณรองรับเพื่อให้สอดคล้องกับจุดตรวจบูรณาการร่วมในพื้นที่ที่จำเป็น

(2) อัตราค่าตอบแทนผู้ปฏิบัติงานควรปรับใช้อัตราค่าตอบแทนในการปฏิบัติงานนอกเวลาราชการตามระเบียบกระทรวงการคลัง หรืออัตราค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำรายวัน เพื่อเป็นขวัญและกำลังใจสำหรับผู้ปฏิบัติงาน เพื่อผลการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

(3) ด้านบุคลากรที่มีจำนวนจำกัดนั้น ควรจะบูรณาการให้ทุกหน่วยงานปฏิบัติงานร่วมกัน

1.4.2 สรุปปัญหาและข้อเสนอแนะการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่พ.ศ. 2553 ตามมาตรการด้านการป้องปรามผู้กระทำผิดกฎหมาย

1) ปัญหา

(1) ในการเรียกตรวจยานพาหนะต้องใช้กำลังตำรวจเป็นหลัก ซึ่งบุคลากรอ่อนล้า เพราะต้องปฏิบัติหน้าที่ประจำและต้องปฏิบัติงาน ณ จุดตรวจ ทำให้มีการเรียกตรวจยานพาหนะลดลง

(2) เครื่องตรวจจับความเร็วยังไม่มีใช้ครบทุกสถานีตำรวจในพื้นที่อำเภอ ปัจจุบันจังหวัดหนึ่งๆ มีประมาณ 3-6 เครื่องเท่านั้น

2) ข้อเสนอแนะ

(1) ควรมีการอบรมบุคลากรผู้ปฏิบัติงาน ณ จุดตรวจบูรณาการร่วม ให้มีความรู้ความสามารถในการเรียกตรวจยานพาหนะ ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงตามมาตรการหลัก 3ม 2ข 1ร และจัดชุดเฉพาะกิจ ทำงานตลอด 24 ชั่วโมง ปราศจากงานจัดการจราจรบนท้องถนนทั่วไป เน้นเวลาและสถานที่ตรวจจับที่เหมาะสม โดยอาจตรวจจับความผิดอื่นได้ด้วย แต่เน้นจับ 3 พฤติกรรมคือ ตรวจจับผู้ขับขี่ที่ใช้ความเร็วเกินกำหนด จับขณะเมาสุรา และฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร เพื่อลดอุบัติเหตุให้ได้ เพราะหน่วยงานปกติทำไม่ไหวเนื่องจากต้องรับผิดชอบงานด้านการอำนวยความสะดวกจราจรด้วย

(2) ควรมีการจัดซื้อและแจกจ่ายเครื่องตรวจจับความเร็วเพื่อให้มีใช้ครบทุกสถานีตำรวจในพื้นที่อำเภอ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานให้ดียิ่งขึ้น

1.4.3 สรุปปัญหาและข้อเสนอแนะการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ตามมาตรการด้านสังคมและชุมชน

(1) ปัญหา

1) เยาวชนในหมู่บ้านและชุมชนส่วนใหญ่ไม่มีวินัยจราจร ละเลยการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเข้มงวด

2) ประชาชนในหมู่บ้านและชุมชน ขาดการมีส่วนร่วมหรือมีส่วนร่วมน้อย ในการจัดตั้งจุดสกัดกันประจำหมู่บ้านและชุมชน

(2) ข้อเสนอแนะ

- 1) ควรให้ความรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนน และสร้างจิตสำนึกให้ปฏิบัติตามกฎหมาย มีวินัยจราจร ผ่านระบบโรงเรียนอย่างต่อเนื่องและจริงจัง
- 2) ควรกระจายให้ประชาชนในหมู่บ้านและชุมชนมีส่วนร่วมปฏิบัติงานในการตั้งจุดสกัดกั้นประจำหมู่บ้านให้มากที่สุด เพื่อสลับสับเปลี่ยนกัน และพิจารณาจ่ายค่าตอบแทนในการปฏิบัติงานให้เกิดแรงจูงใจในการทำงานให้มีประสิทธิภาพ

1.4.4 สรุปปัญหาและข้อเสนอแนะการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ตามมาตรการด้านความปลอดภัยของถนนและรถยนต์

(1) ปัญหา

- 1) ด้านถนน มีการก่อสร้างและซ่อมแซมถนน โดยไม่ติดป้ายหรือติดไฟส่องสว่างเพื่อให้สัญญาณแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน หรือหากมีก็อยู่ในระยะกระชั้นชิดเกินไป
- 2) ด้านรถยนต์ งบประมาณในการดำเนินงานตาม โครงการตรวจรถก่อนใช้ปลอดภัยแน่นอน มีจำนวนจำกัดไม่เพียงพอหากต้องดำเนินการตรวจรถยนต์โดยสารสาธารณะ และรถยนต์ส่วนบุคคลที่บรรทุกผู้โดยสารกระบะท้าย ทุกคันที่เดินทางสัญจรในช่วงเทศกาล

(2) ข้อเสนอแนะ

- 1) ด้านถนน หากมีการก่อสร้างหรือซ่อมแซมถนน ควรมีมาตรการกำหนดให้ผู้รับจ้างต้องติดป้ายหรือติดไฟส่องสว่างเพื่อให้สัญญาณแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน ในระยะที่ปลอดภัย
- 2) ควรมีการจัดสรรงบประมาณเพื่อตรวจสอบจุดเสี่ยงและติดป้ายแจ้งเตือนเป็นการถาวร โดยเฉพาะจุดตัดถนนจากหมู่บ้านและทางหลวง มีใช้เพียงแค่ช่วงเทศกาลเท่านั้น และทุกหน่วยงานที่ดูแลความปลอดภัยบนท้องถนนต้องทำหน้าที่ร่วมกันในการประเมินระดับความปลอดภัยของโครงข่ายถนนทั้งจังหวัด โดยรวม เพื่อการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้และการทำให้การพัฒนาความปลอดภัยในจังหวัดเป็นไปในทิศทางเดียวกัน
- 3) ด้านรถยนต์ควรมีการจัดสรรงบประมาณเพื่อให้มีการตรวจสอบสภาพรถยนต์และผู้ขับขี่ให้ครบทุกคันที่เดินทางสัญจรในช่วงเทศกาล

1.4.5 สรุปปัญหาและข้อเสนอแนะการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ตามมาตรการด้านการช่วยเหลือ ผู้ชีพ ผู้ภัย

(1) ปัญหา

- 1) บุคลากรมีจำนวนจำกัด ต้องหมุนเวียนทำงานช่วงวันหยุด
- 2) รถที่มีอุปกรณ์ตามมาตรฐานหน่วยกู้ชีพ มีจำนวนจำกัด

3) ประชาชนส่วนใหญ่ยังไม่ทราบช่องทางการร้องขอความช่วยเหลือเมื่อประสบเหตุ

(2) ข้อเสนอแนะ

- 1) ควรจัดสรรงบประมาณเพื่ออบรมอาสาสมัครในการช่วยเหลือ กู้ชีพ กู้ภัย และร่วมปฏิบัติงาน ณ จุดตรวจบูรณาการร่วม หรือจุดสกัดกั้นประจำหมู่บ้านและชุมชน
- 2) ควรให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีส่วนร่วมในระบบการบริการการแพทย์ฉุกเฉิน (EMS) ให้มากขึ้น เช่น การสนับสนุนงบประมาณในการจัดหารถที่มีอุปกรณ์ตามมาตรฐานหน่วยกู้ชีพ มาตรฐานในการเคลื่อนย้ายและนำส่งผู้ประสบเหตุ
- 3) ควรมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้ทราบถึงช่องทางการร้องขอความช่วยเหลือจากหมายเลข 1669 ให้มากขึ้นและประชาสัมพันธ์ต่อเนื่องตลอดทั้งปี

1.4.6 สรุปปัญหาและข้อเสนอแนะการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ตามมาตรการจราจรและอำนวยความสะดวกในการเดินทาง

(1) ปัญหา

- 1) บุคลากรมีจำนวนจำกัด ต้องปฏิบัติงานทั้งการป้องปรามผู้กระทำผิด และการจราจรอำนวยความสะดวกในการเดินทาง ทำให้ขาดประสิทธิภาพ
- 2) ไม่มีงบประมาณในการฝึกอบรมให้กับอาสาสมัครตำรวจชุมชน เพื่อเป็นผู้ช่วยเหลือเจ้าหน้าที่ตำรวจในการปฏิบัติงานด้านการจราจรเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง

(2) ข้อเสนอแนะ

- 1) ควรจัดชุดปฏิบัติการเพื่อป้องปรามผู้กระทำผิดเป็นชุดเฉพาะกิจเพื่อปฏิบัติงานอย่างจริงจังและดำเนินคดีแก่ผู้กระทำผิดอย่างเข้มงวด โดยปราศจากงานด้านการจัดการและการอำนวยความสะดวกบนท้องถนนทั่วไป
- 2) ควรให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสนับสนุนงบประมาณ ในการฝึกอบรมให้กับอาสาสมัครตำรวจชุมชน เพื่อเป็นผู้ช่วยเหลือเจ้าหน้าที่ตำรวจในการปฏิบัติงานด้านการจราจรเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง

1.4.7 ปัญหาและข้อเสนอแนะการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ตามมาตรการด้านการณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างความตระหนัก

(1) ปัญหา

- 1) การประชาสัมพันธ์โดยติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์จุดทางแยกสำคัญๆ ส่วนใหญ่ติดตั้งเฉพาะในเขตอำเภอเมืองเท่านั้น ไม่ได้ติดตั้งให้ครบถ้วนทุกอำเภอ โดยเฉพาะอำเภอที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว

2) การประชาสัมพันธ์โดยผ่านสื่อวิทยุมีการประชาสัมพันธ์เฉพาะสถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทย จังหวัดเชียงใหม่ รายการ “สัญจรปลอดภัย”

(2) ข้อเสนอแนะ

1) ควรมีการจัดสรรงบประมาณเพิ่มเติมให้ทุกอำเภอติดตั้งป้ายขนาดใหญ่ประชาสัมพันธ์ ณ จุดทางแยกสำคัญๆ ทุกอำเภอ หากเป็นแหล่งท่องเที่ยวควรเพิ่มพิเศษ

2) ควรเพิ่มการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อวิทยุ ทางสถานีวิทยุกระจายเสียงชุมชนหรือเครือข่ายอื่นๆ ในชุมชน

3) ควรมีการประชาสัมพันธ์ในเรื่องความปลอดภัยทางถนนต่อเนื่องตลอดทั้งปี ไม่ใช่แค่เฉพาะช่วงเทศกาลเท่านั้น

1.4.8 ปัญหาและข้อเสนอแนะการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ตามมาตรการด้านการรายงานผลและวิเคราะห์ข้อมูล

(1) ปัญหา

1) บุคลากรผู้ปฏิบัติหน้าที่ประจำศูนย์อำเภอและจังหวัด ไม่มีความชำนาญงานเพราะมีการสับเปลี่ยนตำแหน่งหน้าที่ หรือ โยกย้าย การรายงานผลในระดับอำเภอมีความล่าช้ากว่ากำหนด

2) ช่วงเวลาการรายงานไม่เหมาะสมเนื่องจากคึกคักเกินไป ทำให้เกิดปัญหาในการติดต่อประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(2) ข้อเสนอแนะ

1) ควรจัดฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบในการรายงานผลทั้งระดับจังหวัดและอำเภอ ให้มากขึ้นเพื่อให้เกิดความชำนาญและสามารถแก้ปัญหาเฉพาะหน้า หรือวิเคราะห์ข้อมูลได้ถูกต้อง และควรมีผู้ควบคุมงานในการตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูล ทั้งในระดับอำเภอและจังหวัด ก่อนส่งข้อมูลให้กับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

2) ควรปรับช่วงเวลาการรายงาน เป็นเวลา 12.00 น. หรือ 18.00 น. ของทุกวัน เพื่อให้การติดต่อประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีความสะดวก รวดเร็ว ยิ่งขึ้น

2. การอภิปรายผล

การศึกษาการประเมินผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งในการศึกษานี้ มีประเด็นสำคัญๆ ที่ควรนำมาอภิปราย ดังนี้

2.1 ด้านการบริหารจัดการ

ผลการศึกษาพบว่า พ.ศ. 2553 ได้รับงบประมาณน้อยกว่า พ.ศ. 2552 จำนวน 441,600.-บาท หรือน้อยกว่าคิดเป็นร้อยละ 49.30 ซึ่งมีผลทำให้มีการจัดตั้งจุดตรวจบูรณาการร่วม พ.ศ. 2553 น้อยกว่า พ.ศ. 2552 จำนวน 23 จุด หรือน้อยกว่าคิดเป็นร้อยละ 31.94 ปัญหา คือ ผู้ปฏิบัติงาน ได้รับค่าตอบแทนผลัดละ 100 บาท แต่ต้องปฏิบัติงาน จำนวน 8 ชั่วโมง และเป็นช่วงวันหยุดเนื่อง ในเทศกาล และบุคลากรมีจำกัดต้องหมุนเวียนทำงานตลอดช่วงเทศกาล โดยไม่มีวันหยุด ทำให้ผู้ ได้รับแต่งตั้งให้ปฏิบัติงานขาดขวัญและกำลังใจ ซึ่งมีข้อเสนอแนะ คือ อัตราค่าตอบแทนผู้ปฏิบัติงาน ควรปรับใช้อัตราค่าตอบแทนในการปฏิบัติงานนอกเวลาราชการตามระเบียบกระทรวงการคลัง หรืออัตราค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำรายวัน เพื่อเป็นขวัญและกำลังใจสำหรับผู้ปฏิบัติงาน เพื่อผลการ ปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และด้านบุคลากรที่มีจำนวนจำกัดนั้น ควรจะบูรณาการให้ทุก หน่วยงานปฏิบัติงานร่วมกัน สอดคล้องกับงานวิจัยของสถาบันพระปกเกล้า ร่วมกับ สำนักงาน กองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) (2548) ได้ศึกษาเรื่อง “การประเมินผลนโยบายการ ป้องกันอุบัติเหตุจราจร” พบว่า การพิจารณากระบวนการนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของไทย ในช่วงแรก ตั้งแต่ยุคของพลเอกเปรม ติณสูลานนท์ เป็นนายกรัฐมนตรี ที่มีการตั้งคณะกรรมการ ป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (กปอ.) ในปี พ.ศ. 2526 จนถึงปี พ.ศ. 2545 เป็นยุคที่ กปอ. มีบทบาทเป็น ฝ่ายกำหนดและประสานนโยบายระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกว่า 20 หน่วยงาน โดยมีข้อจำกัด ด้านโครงสร้าง ที่มีลักษณะหลวมๆ ไม่ผูกมัดกับเป้าหมาย นำไปสู่ความ ไม่ชัดเจนของนโยบาย ประกอบกับ กปอ.เองขาดทรัพยากรในการบริหาร อันได้แก่ งบประมาณ และบุคลากร การขาดการ สนับสนุนอย่างจริงจังจากฝ่ายการเมือง จึงเป็นอีกเหตุผลหนึ่งที่ทำให้การป้องกันอุบัติเหตุจราจรใน ขณะนั้น ไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร

2.2 ด้านการป้องปรามผู้กระทำผิดกฎหมาย

ผลจากการศึกษาพบว่า ในการดำเนินการช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 จำนวน 7 วัน คือตั้งแต่วันที่ 29 ธันวาคม 2552 – 4 มกราคม 2553 ได้มีการเรียกตรวจยานพาหนะ น้อยกว่า พ.ศ. 2552 จำนวน 8,831 คัน หรือน้อยกว่าคิดเป็นร้อยละ 20.91 ปัญหา คือ ในการเรียกตรวจยานพาหนะ ต้องใช้กำลังตำรวจเป็นหลัก ซึ่งบุคลากรอ่อนหัด เพราะต้องปฏิบัติหน้าที่ประจำและต้องปฏิบัติงาน ณ จุดตรวจ ทำให้มีการเรียกตรวจยานพาหนะลดลง และเครื่องตรวจจับความเร็วยังไม่มีใช้ครบทุก สถานีตำรวจในพื้นที่อำเภอ ปัจจุบันจังหวัดหนึ่งๆ มีประมาณ 3-6 เครื่องเท่านั้น ซึ่งมีข้อเสนอแนะ คือ ควรมีการอบรมบุคลากรผู้ปฏิบัติงาน ณ จุดตรวจบูรณาการร่วม ให้มีความรู้ความสามารถใน การเรียกตรวจยานพาหนะ ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงตามมาตรการหลัก 3ม 2ข 1ร และจัดชุดเฉพาะกิจ ทำงานตลอด 24 ชั่วโมง ปราศจากงานจัดการจราจรบนท้องถนนทั่วไป เน้นเวลาและสถานที่ตรวจจับที่ เหมาะสม โดยอาจตรวจจับความเร็วอื่นได้ด้วย แต่เน้นจับ 3 พฤติกรรมคือ ตรวจจับผู้ขับขี่ที่ใช้ความเร็ว

เกินกำหนด ขับขี่ขณะเมาสุรา และฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร เพื่อลดอุบัติเหตุให้ได้ เพราะหน่วยงานปกติทำไม่ไหวเนื่องจากต้องรับผิดชอบงานด้านการอำนวยความสะดวกจราจรด้วย และควรมีการจัดซื้อและแจกจ่ายเครื่องตรวจจับความเร็วเพื่อให้มีใช้ครบทุกสถานีตำรวจในพื้นที่อำเภอ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานให้ดียิ่งขึ้น สอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552 – 2555 ยุทธศาสตร์การป้องกันและแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนนในภูมิภาคและท้องถิ่น ยุทธศาสตร์ที่สำคัญอย่างยิ่ง คือ พื้นที่ ที่นำยุทธศาสตร์ไปดำเนินการให้เหมาะสมภายในพื้นที่ดำเนินการ จากประสบการณ์ในต่างประเทศ เช่น แคนาดา ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และประเทศต่างๆ ในยุโรปตะวันตก ให้ความสำคัญกับพื้นที่ เพราะเป็นหน่วยการปกครองที่ใกล้ชิดกับปัญหาของแต่ละชุมชนอย่างแท้จริง และองค์กรในระดับพื้นที่ก็สามารถดำเนินการและบริหารจัดการให้เหมาะสมกับสภาพปัญหาของแต่ละพื้นที่ได้ และจะดีกว่าส่วนกลางซึ่งอยู่ไกลจากพื้นที่ การรับรู้สภาพและใกล้ชิดกับปัญหาน้อยกว่าองค์กรที่อยู่ในพื้นที่ แต่หากจะให้ได้ผลมากยิ่งขึ้นเช่นเดียวกับประสบการณ์ที่ดำเนินการที่ประเทศต่างๆ ต้องดำเนินการให้ทันกับสถานการณ์ที่เป็นจริง เพื่อแก้ปัญหาได้อย่างถูกต้อง มิใช่ดำเนินการเฉพาะในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ เช่นที่ทำในปัจจุบัน ทั้งนี้ ส่วนกลางต้องมีความชัดเจนในการกำหนดนโยบายและการวางแผน รวมทั้งการพัฒนาทรัพยากรบุคคล และกำหนดคุณลักษณะเฉพาะ และจัดหาเครื่องมือต่างๆ เกี่ยวกับการวัดและตรวจความปลอดภัย เป็นต้น

2.3 ด้านสังคมและชุมชน

ผลจากการศึกษาพบว่า พ.ศ. 2553 มีการจัดตั้งจุดสกัดกั้นประจำหมู่บ้านและชุมชน เพื่อตรวจตราป้องปรามและตักเตือนผู้มีพฤติกรรมเสี่ยง มิให้ออกเดินทางออกนอกเขตบริเวณหมู่บ้านมากกว่า พ.ศ. 2552 จำนวน 221 จุด หรือมากกว่าคิดเป็นร้อยละ 108.33 ปัญหา คือ ชาวชนในหมู่บ้านและชุมชนส่วนใหญ่ไม่มีวินัยจราจร ละเลยการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเข้มงวด และประชาชนในหมู่บ้านและชุมชน ขาดการมีส่วนร่วมหรือมีส่วนร่วมน้อย ในการจัดตั้งจุดสกัดกั้นประจำหมู่บ้านและชุมชน ซึ่งมีข้อเสนอแนะ คือ ควรให้ความรู้เรื่องความปลอดภัยทางถนน และสร้างจิตสำนึกให้ปฏิบัติตามกฎหมาย มีวินัยจราจร ผ่านระบบโรงเรียนอย่างต่อเนื่องและจริงจัง และควรส่งเสริมและสนับสนุนให้ประชาชนในหมู่บ้านและชุมชนมีส่วนร่วมปฏิบัติงานในการตั้งจุดสกัดกั้นประจำหมู่บ้านให้มากที่สุด เพื่อสลับสับเปลี่ยนกัน และพิจารณาจ่ายค่าตอบแทนในการปฏิบัติงานให้เกิดแรงจูงใจในการทำงานให้มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552 – 2555 กลยุทธ์ในการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์หลักของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน เรื่อง การให้ความรู้ที่ถูกต้องเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยในโรงเรียน และบุคคลทั่วไป โดยมีแนวทางในการดำเนินการ คือ สนับสนุนการพัฒนาหลักสูตรและโครงการด้านความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษา และเผยแพร่ความรู้ด้านการขับขี่ย่างปลอดภัย

2.4 ด้านการช่วยเหลือ กู้ชีพ กู้ภัย

ผลจากการศึกษาพบว่า พ.ศ. 2553 มีผลการให้บริการการแพทย์ฉุกเฉินช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 มากกว่า พ.ศ. 2552 จำนวน 106 ครั้ง หรือมากกว่าคิดเป็น ร้อยละ 35.5 ปัญหา คือนุเคราะห์มีจำนวนจำกัด ต้องหมุนเวียนทำงานช่วงวันหยุด รถที่มีอุปกรณ์ตามมาตรฐานหน่วยกู้ชีพมีจำนวนจำกัด และประชาชนส่วนใหญ่ยังไม่ทราบช่องทางการร้องขอความช่วยเหลือเมื่อประสบเหตุ ซึ่งมีข้อเสนอแนะ คือ ควรจัดสรรงบประมาณเพื่ออบรมอาสาสมัครในการช่วยเหลือ กู้ชีพ กู้ภัย และร่วมปฏิบัติงาน ณ จุดตรวจบูรณาการร่วม หรือจุดสกัดกั้นประจำหมู่บ้านและชุมชน ควรให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีส่วนร่วมในระบบการบริการการแพทย์ฉุกเฉิน (EMS) ให้มากขึ้น เช่น การสนับสนุนงบประมาณในการจัดการรถที่มีอุปกรณ์ตามมาตรฐานหน่วยกู้ชีพ มาสนับสนุนในการเคลื่อนย้ายและนำส่งผู้ประสบเหตุ และควรมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้ทราบถึงช่องทางการร้องขอความช่วยเหลือจากหมายเลข 1669 ให้มากขึ้น และประชาสัมพันธ์ต่อเนื่องตลอดปี สอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552 – 2555 กลยุทธ์ในการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์หลักของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน เรื่องการส่งเสริมการทำงานในระดับพื้นที่ โดยใช้ชุมชนเป็นฐาน โดยมีแนวทางดำเนินการส่งเสริม สนับสนุน และประสานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ให้เป็นผู้ดำเนินงานและบริหารจัดการระบบการแพทย์ฉุกเฉินให้แก่ประชาชนในท้องถิ่น หรือพื้นที่ของตน ที่สอดคล้องกับบริบททางวัฒนธรรมและสังคมของท้องถิ่น โดยสนับสนุนวัสดุอุปกรณ์ ให้การฝึกอบรม และอุดหนุนค่าใช้จ่ายบางส่วน

2.5 ด้านการณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างความตระหนัก

ผลจากการศึกษาพบว่า พ.ศ. 2553 มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ ณ จุดทางแยกสำคัญๆ ทั่วทั้งจังหวัดเชียงใหม่ มากกว่า พ.ศ. 2552 จำนวน 8 จุด หรือมากกว่าคิดเป็นร้อยละ 36.36 ส่วนการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อทางสถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทย จังหวัดเชียงใหม่ รายการ “สัญญาณปลอดภัย” มีการประชาสัมพันธ์ ตลอด 24 ชั่วโมงช่วง 7 วัน พ.ศ. 2553 เท่ากับ พ.ศ. 2552 ปัญหา คือ การประชาสัมพันธ์โดยติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์จุดทางแยกสำคัญๆ ส่วนใหญ่ติดตั้งเฉพาะในเขตอำเภอเมืองเท่านั้น ไม่ได้ติดตั้งให้ครบทั่วทุกอำเภอ โดยเฉพาะอำเภอที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว และการประชาสัมพันธ์โดยผ่านสื่อวิทยุมีการประชาสัมพันธ์เฉพาะสถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทย จังหวัดเชียงใหม่ รายการ “สัญญาณปลอดภัย” ซึ่งมีข้อเสนอแนะ คือ ควรมีการจัดสรรงบประมาณเพิ่มเติมให้ทุกอำเภอติดตั้งป้ายขนาดใหญ่ประชาสัมพันธ์ ณ จุดทางแยกสำคัญๆ ทุกอำเภอ หากเป็นแหล่งท่องเที่ยวควรเพิ่มพิเศษ ควรเพิ่มการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อวิทยุ ทางสถานีวิทยุกระจายเสียงชุมชน หรือเครือข่ายอื่นๆ ในชุมชนและควรมีการประชาสัมพันธ์ในเรื่องความปลอดภัยทางถนนต่อเนื่องตลอดปี เช่น สัปดาห์ละ 1 ครั้ง ทุกเดือนๆ ละ 4 ครั้ง เป็นต้น สอดคล้อง

กับงานวิจัยของสถาบันพระปกเกล้า ร่วมกับ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) (2551) ได้ศึกษาเรื่อง “การประเมินผลการพัฒนาศักยภาพในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นระบบ” ผลการประเมิน 20 จังหวัด นำร่อง พบว่า จังหวัดเชียงใหม่ ได้คะแนนต่ำกว่าค่ามาตรฐาน คือด้านการให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์ (1.71)

3. ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาการประเมินผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่ มีข้อค้นพบที่สำคัญหลายประการ ที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสาร รายงาน และจากการสัมภาษณ์หัวหน้าส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง ได้มีข้อเสนอแนะไว้ดังนี้

3.1 ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

3.1.1 การบริหารจัดการ ด้านงบประมาณ ควรจัดสรรงบประมาณให้เพียงพอกับจุดตรวจบูรณาการร่วม หรืออนุมัติให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นตั้งงบประมาณรองรับเพื่อให้สอดคล้องกับจุดตรวจบูรณาการร่วมในพื้นที่ที่จำเป็น และควรพิจารณาเพิ่มอัตราค่าตอบแทน เพื่อเป็นการสร้างขวัญและกำลังใจแก่ผู้ปฏิบัติงาน

3.1.2 การป้องปรามผู้กระทำผิดกฎหมาย ควรมีการอบรมบุคลากรผู้ปฏิบัติงาน ณ จุดตรวจบูรณาการร่วม ให้มีความรู้ความสามารถในการเรียกตรวจยานพาหนะ ที่มีพฤติกรรมเสี่ยง ตามมาตรการหลัก 3ม 2ข 1ร และจัดชุดเฉพาะกิจ ทำงานตลอด 24 ชั่วโมง ปราศจากงานจัดการจราจรบนท้องถนนทั่วไป เน้นเวลาและสถานที่ตรวจจับที่เหมาะสม โดยอาจตรวจจับความผิดอื่นได้ด้วย แต่เน้นจับ 3 พฤติกรรมคือ ตรวจจับผู้ขับขี่ที่ใช้ความเร็วเกินกำหนด ขับขี่ขณะเมาสุรา และฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร เพื่อลดอุบัติเหตุให้ได้ตามเป้าหมาย

3.1.3 การจัดตั้งจุดสกัดกั้นประจำหมู่บ้านและชุมชน ควรส่งเสริมและสนับสนุนให้ประชาชนในหมู่บ้านและชุมชนมีส่วนร่วมปฏิบัติงานในการตั้งจุดสกัดกั้นประจำหมู่บ้านให้มากที่สุด เพื่อสลับสับเปลี่ยนกัน และพิจารณาจ่ายค่าตอบแทนในการปฏิบัติงานให้เกิดแรงจูงใจในการทำงานให้มีประสิทธิภาพ

3.1.4 การช่วยเหลือ กู้ชีพ กู้ภัย ควรจัดสรรงบประมาณเพื่ออบรมอาสาสมัครในการช่วยเหลือ กู้ชีพ กู้ภัย เบื้องต้นให้ครบทุกหมู่บ้าน และร่วมปฏิบัติงาน ณ จุดตรวจบูรณาการร่วมหรือจุดสกัดกั้นประจำหมู่บ้านและชุมชน

3.1.5 การรณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างความตระหนัก ควรมีการจัดสรรงบประมาณเพิ่มเติมให้ทุกอำเภอติดตั้งป้ายขนาดใหญ่ประชาสัมพันธ์ ณ จุดทางแยกสำคัญๆ หรือจุดเสี่ยงจุดอันตราย ให้ครอบคลุมทุกอำเภอ และหากพื้นที่ใดเป็นแหล่งท่องเที่ยวควรติดตั้งเพิ่มเป็นพิเศษ และควรมีการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อวิทยุ สถานีวิทยุกระจายเสียงชุมชน หรือเครือข่ายอื่นๆ ในชุมชน

3.2 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

3.2.1 การศึกษาวิจัยครั้งนี้ เป็นการประเมินผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่ ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ระหว่างวันที่ 29 ธันวาคม 2552 – 4 มกราคม 2553 เท่านั้น จึงควรให้มีการวิจัยประเมินผลตลอดทั้งปี เพื่อเป็นการเปรียบเทียบ

3.2.2 การศึกษาวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ และเชิงปริมาณ ซึ่งการศึกษาวิจัยเชิงปริมาณ เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากเอกสารรายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุและจำนวนผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิต เปรียบเทียบปี 2552 และปี 2553 โดยใช้สถิติพรรณนา ได้แก่ ความถี่และร้อยละ เท่านั้น จึงควรให้มีการศึกษาวิจัยเชิงปริมาณที่ใช้สถิติอื่น เพื่อเป็นการนำเสนอข้อมูลผลการดำเนินงานให้ครอบคลุมกว้างขวางมากยิ่งขึ้น

3.2.3 ควรมีการวิจัยประเมินผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดอื่นๆ เพื่อเป็นการเปรียบเทียบ

บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

- ถวิลวดี บุรีกุล (2548) การวิจัยประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร นนทบุรี สถาบันพระปกเกล้า
- เพ็ญประภา ศิวโรจน์ และคณะ (2546) การประเมินผลนโยบายป้องกันอุบัติเหตุจราจรของรัฐบาลในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2546 จังหวัดลำปาง และจังหวัดเชียงใหม่ กรุงเทพมหานคร
- วันชัย วัฒนศัพท์ (2549) การประเมินผลการพัฒนาศักยภาพในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด : ประเมินฉุกเฉินช่วงสงกรานต์ นนทบุรี สถาบันพระปกเกล้า
- ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) (2552) เอกสารการประชุม การสัมมนาระดับชาติ เรื่องอุบัติเหตุจราจรครั้งที่ 9 พลัสเครือข่ายเพื่อถนนปลอดภัย กรุงเทพมหานคร
- ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (2552) แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552 – 2555 กรุงเทพฯ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย
- สถาบันพระปกเกล้า ร่วมกับสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) (2551) การประเมินผลการพัฒนาศักยภาพในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นระบบ นนทบุรี สถาบันพระปกเกล้า
- สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเชียงใหม่ (2552) แผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ของจังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ เชียงใหม่ (กลุ่มงานยุทธศาสตร์และการจัดการ)
- _____ (2551) แผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2552 ของจังหวัดเชียงใหม่ เชียงใหม่ (กลุ่มงานยุทธศาสตร์และการจัดการ)
- สำนักวิจัยและความร่วมมือระหว่างประเทศ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (2551) การมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. 2551 กรุงเทพฯ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย
- _____ (2550) สรุปวิเคราะห์อุบัติเหตุใหญ่จากการจราจรทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2550 (11-17 เมษายน 2550) และช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2549 (7-16 เมษายน 2549) กรุงเทพฯ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก
แบบสัมภาษณ์

แบบสัมภาษณ์

1. ผลการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ของ
จังหวัดเชียงใหม่

ตามมาตรการด้านการบริหารจัดการ.....

.....

.....

ตามมาตรการด้านการป้องปรามผู้กระทำผิดกฎหมาย.....

.....

.....

ตามมาตรการด้านสังคมและชุมชน.....

.....

.....

ตามมาตรการด้านความปลอดภัยของถนนและรถยนต์.....

.....

.....

ตามมาตรการด้านการช่วยเหลือ กู้ชีพ กู้ภัย.....

.....

.....

ตามมาตรการจราจรและอำนวยความสะดวกในการเดินทาง.....

.....

.....

ตามมาตรการด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างความตระหนัก.....

.....

.....

ตามมาตรการด้านการรายงานผลและวิเคราะห์ข้อมูล.....

.....

2. ปัญหาในการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ของ
จังหวัดเชียงใหม่

ตามมาตรการด้านการบริหารจัดการ.....

.....

ตามมาตรการด้านการป้องปรามผู้กระทำผิดกฎหมาย.....

.....

ตามมาตรการด้านสังคมและชุมชน.....

.....

ตามมาตรการด้านความปลอดภัยของถนนและรถยนต์.....

.....

ตามมาตรการด้านการช่วยเหลือ กู้ชีพ กู้ภัย.....

.....

ตามมาตรการจราจรและอำนวยความสะดวกในการเดินทาง.....

.....

ตามมาตรการด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างความตระหนัก.....

.....

ตามมาตรการด้านการรายงานผลและวิเคราะห์ข้อมูล.....

.....

3. ข้อเสนอแนะแนวทางในการบริหารการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2553 ของจังหวัดเชียงใหม่

ตามมาตรการด้านการบริหารจัดการ.....

.....

ตามมาตรการด้านการป้องปรามผู้กระทำความผิดกฎหมาย.....

.....

ตามมาตรการด้านสังคมและชุมชน.....

.....

ตามมาตรการด้านความปลอดภัยของถนนและรถยนต์.....

.....

ตามมาตรการด้านการช่วยเหลือ ผู้ชีพ ผู้ภัย.....

.....

ตามมาตรการจราจรและอำนวยความสะดวกในการเดินทาง.....

.....

ตามมาตรการด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างความตระหนัก.....

.....

ตามมาตรการด้านการรายงานผลและวิเคราะห์ข้อมูล.....

.....

ประวัติผู้ศึกษา

ชื่อ	นางอาภรณ์ อัครเมธากุล
วัน เดือน ปี	17 มีนาคม 2509
สถานที่เกิด	อำเภอเมืองพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก
ประวัติการศึกษา	ปริญญารัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช สำเร็จการศึกษาปี พ.ศ. 2549
สถานที่ทำงาน	สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่
ตำแหน่ง	เจ้าพนักงานการเงินและบัญชีชำนาญงาน