



รายงานการศึกษา

เรื่อง เครือข่ายด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน

จัดทำโดย

นายเตวิฎฐ สกฤษสมณเดโช
รหัสประจำตัวนักศึกษา 04

เอกสารฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งในการศึกษาอบรม
หลักสูตร นักบริหารงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (นบ.ปภ.) รุ่นที่ 14
ระหว่างวันที่ 13 ธันวาคม 2560 – 29 มีนาคม 2561

วิทยาลัยป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

คำนำ

เอกสารการศึกษาวิจัยฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของโครงการศึกษาอบรมหลักสูตรนักบริหารงานป้องกัน นบ.ปภ.รุ่นที่ 14 จัดทำขึ้นเพื่อศึกษาเครือข่ายด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน การศึกษาครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพโดยทั่วไปของการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน แนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และแนวทางการดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน การนำนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนของผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน ตลอดจนเพื่อศึกษาปัญหา อุปสรรค และแนวทางการปฏิบัติงานเพื่อนำไปพัฒนาแนวทางการดำเนินงานของเครือข่ายในการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ผู้ศึกษาขอขอบพระคุณ คณะผู้บริหาร เจ้าหน้าที่ สถาบันพัฒนาบุคลากรด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และวิทยาลัยป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย วิทยาเขตปทุมธานี ที่ให้ความรู้คำแนะนำ และเครือข่ายทุกภาคส่วนในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน ที่ให้การสนับสนุนและให้ความร่วมมือในการให้ข้อมูลการศึกษาในครั้งนี้ หากมีข้อบกพร่องประการใดปรากฏในรายงานฉบับนี้ ผู้ศึกษายินดีน้อมรับนำไปปรับปรุงแก้ไข ในโอกาสต่อไป

เตวิภู สกฤษสมณเดโช
นักศึกษาหลักสูตร นบ.ปภ. รุ่นที่ 14
29 มีนาคม 2561

กิตติกรรมประกาศ

รายงานการศึกษาวิจัย เรื่อง เครือข่ายด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน สำเร็จได้ด้วยความช่วยเหลือของบุคคลหลายท่าน อาจารย์ผู้สอนที่ได้ให้ความรู้เกี่ยวกับการจัดทำเอกสารวิจัยส่วนบุคคล ระเบียบวิธีการวิจัย ให้คำแนะนำ เพื่อให้การจัดทำเอกสารวิจัยฉบับนี้ สมบูรณ์ที่สุด ขอขอบพระคุณคณะผู้บริหาร ผู้อำนวยการโครงการ เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานโครงการนักบริหารงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (นบ.ปภ.) รุ่นที่ 14 และทุกภาคส่วนที่กรุณาเอื้อเฟื้อ ให้การสนับสนุน และความร่วมมือในข้อมูลการศึกษาและการสัมภาษณ์เป็นอย่างดี ตลอดจนนักวิชาการทุกท่านที่ผู้ศึกษาได้นำผลงานอ้างอิงประกอบการศึกษาในครั้งนี้ ผู้ศึกษาขอขอบพระคุณไว้ ณ ที่นี้ด้วย

ผู้ศึกษาหวังเป็นอย่างยิ่งว่า รายงานการศึกษานี้ จะเป็นประโยชน์ต่อทุกภาคส่วนที่สนใจ หรืออาจใช้เป็นแนวทางในการศึกษาค้นคว้าต่อยอดต่อไป คุณความดีที่เกิดจากการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้ศึกษาขอมอบแด่ บิดา มารดา คณาจารย์ และผู้ที่เกี่ยวข้อง ที่สนับสนุนผู้ศึกษาด้วยดีตลอดมา กราบขอบพระคุณทุกท่านเป็นอย่างยิ่งไว้ ณ โอกาสนี้

เตวิฎ สกุลสมณเดโช

นักศึกษาหลักสูตร นบ.ปภ. รุ่นที่ 14

29 มีนาคม 2561

บทสรุปผู้บริหาร

การศึกษา เรื่อง เครือข่ายด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน ในครั้งนี้ เพื่อศึกษาถึงสภาพโดยทั่วไปของการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน แนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และศึกษาถึงแนวทางการดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน สำหรับใช้เป็นแนวทางการปฏิบัติงาน เพื่อพัฒนาแนวทางการดำเนินงานของเครือข่ายด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ผู้ศึกษาได้กำหนดวิธีการศึกษาโดยใช้ระเบียบวิธีวิจัยเป็นเครื่องมือวิจัยเชิงคุณภาพ โดยได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากแหล่งข้อมูลต่างๆ โดยการสัมภาษณ์ (Interview) เป็นการสัมภาษณ์แบบเปิดกว้างไม่จำกัดคำตอบ มีความยืดหยุ่นมาก ผู้ถูกสัมภาษณ์จะมีอิสระที่จะอธิบายไปเรื่อยๆ ซึ่งได้วางแนวข้อคำถามไว้คร่าวๆ เพื่อให้ได้ข้อมูลที่สามารถตอบโจทย์ในการพัฒนาแนวทางการดำเนินงานของเครือข่ายด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และข้อมูลจากการสังเกตการณ์การปฏิบัติงาน การสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์ การติดต่อสื่อสาร ในระบบแอปพลิเคชัน Line การเก็บรวบรวมจากหนังสือ วารสาร เอกสารทางวิชาการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับแนวคิดทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ใช้การสัมภาษณ์ตามประเด็นข้อคำถามของวัตถุประสงค์การศึกษา ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากแหล่งข้อมูลภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง จำนวน 6 คน ประกอบด้วยผู้บริหาร คือ นายอำเภอเวียงสา นายกเทศมนตรีตำบลกลางเวียง และเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนจากสถานีตำรวจภูธรเวียงสา หมวดการทางเวียงสา สำนักงานขนส่งน่าน สาขาเวียงสา และสำนักงานเทศบาลตำบลเวียงสา เพื่อให้ครอบคลุมเนื้อหาตามวัตถุประสงค์ของการศึกษา

ผลการศึกษา เรื่อง เครือข่ายด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน สามารถนำมาเป็นแนวทางการดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ดังนี้

1. การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ต้องร่วมกันทำงานในลักษณะการบูรณาการตามนโยบาย/ แผนงาน/ โครงการ โดยอาศัยกระบวนการให้บุคคลเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินงาน ร่วมพัฒนา ร่วมคิด ตัดสินใจ และแก้ไขปัญหาด้วยตนเอง การบริหารเกี่ยวกับการตัดสินใจในเรื่องต่างๆ รวมทั้งการจัดสรรทรัพยากรต่างๆของชุมชน
2. การปลูกจิตสำนึกในเรื่องของความปลอดภัยทางถนน ควรขับเคลื่อนจากภาคีเครือข่ายทั้งหน่วยราชการ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม เพื่อให้เกิดการแก้ไขปัญหาอย่างตรงจุด มีประสิทธิภาพ และควรพัฒนาและสร้างองค์กรแห่งการเรียนรู้อย่างต่อเนื่องเพื่อให้เกิดความยั่งยืน
3. การให้ความสำคัญกับเด็กเยาวชน กับการสร้างทัศนคติให้มีวัฒนธรรมความปลอดภัย โดยควรดำเนินการร่วมกับกระทรวงศึกษาธิการ ในการอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน หรือการบรรจุหลักสูตรการเตรียมความพร้อมในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นหลักสูตรหลัก เป็นต้น
4. การดำเนินโครงการที่ต้องเน้นในเรื่องของการมีส่วนร่วม ของภาคประชาสังคม เพื่อเป็นการสร้างภูมิคุ้มกัน อันเป็นการป้องกันและแก้ปัญหาในระยะยาว และให้มีความยั่งยืน เกิดเป็นจิตสำนึกในเรื่องของความปลอดภัย โดยหัวใจสำคัญของโครงการนั้นคือ การระเบิดจากภายใน คือ การส่งเสริมให้ประชาชนคิดเอง ทำเอง และกล้าคิดกล้าทำ คิดนอกกรอบ คิดตามแนวทางที่คิด และอยากให้เป็น ทั้งนี้เพื่อให้เกิดการยอมรับ และเกิดเป็นจิตสำนึกในตนเองอย่างแท้จริง
5. การทำให้ผู้บริหารตั้งแต่ระดับนโยบายจนถึงผู้ปฏิบัติในระดับพื้นที่ รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ให้ความสำคัญในกระบวนการป้องกันและลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน เช่น การสร้างการมีส่วนร่วม เป็นคณะทำงาน เป็นที่ปรึกษา เป็นคณะติดตามผล

6. มีการประชาสัมพันธ์กรอบการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ว่ามีความสำคัญอย่างไร มีหลักการหรือสิ่งที่จะต้องดำเนินการอย่างไร เช่น การจัดเวทีระดับนานาชาติในการประชุมสัมมนา การจัดกิจกรรม Road show และการประชาสัมพันธ์ทาง Social media เป็นต้น

7. การจัดทำแผนงานยุทธศาสตร์ในการป้องกันและลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน เพื่อสร้างสมรรถนะระดับชาติ และระดับชุมชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ภายใต้กรอบแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน โดยกำหนดกิจกรรม บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่ดำเนินกิจกรรมที่ชัดเจน และมีตัวชี้วัดเพื่อประเมินความสำเร็จที่เหมาะสม

8. การจัดทำกระบวนการติดตามและประเมินผล ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศที่มีประสิทธิภาพ

ในการนี้ ผู้ศึกษามีความคาดหวังว่าผลการศึกษาในครั้งนี้ จะเป็นแนวทางหรือทางเลือกในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนที่เหมาะสมสำหรับการบริหารจัดการ ภายใต้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน สามารถนำไปดำเนินการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างเป็นรูปธรรม รวมถึงเป็นข้อมูลเพื่อใช้เป็นแนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพต่อไป

สารบัญ

	หน้า
คำนำ	ก
กิตติกรรมประกาศ	ข
บทสรุปสำหรับผู้บริหาร	ค-ง
สารบัญ	จ-ฉ
บทที่ 1 บทนำ	
ความสำคัญและที่มาของปัญหาวิจัย	1
วัตถุประสงค์ของการศึกษา	3
ขอบเขตการศึกษา	4
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา	5
นิยามศัพท์ 5	
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	
แนวความคิดและหลักการเกี่ยวกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	6
แนวคิดเกี่ยวกับเครือข่ายทางสังคม	13
แนวคิดเกี่ยวกับการบูรณาการ	15
ระเบียบกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	16
ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	19
กรอบแนวคิดในการศึกษา	21
บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย	
ผู้ให้ข้อมูลหลักในการศึกษา	22
ขอบเขตและพื้นที่การศึกษา	22
เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา	22
องค์ประกอบของแบบสัมภาษณ์	23
การเก็บรวบรวมข้อมูล	23
การวิเคราะห์และเสนอผลการศึกษา	24
บทที่ 4 ผลการศึกษา	
ผลการศึกษา	25
บทที่ 5 สรุปและอภิปรายผล	
สรุปผลจากการศึกษา	34
การอภิปรายผล	37
ข้อเสนอแนะ	38
ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป	39
บรรณานุกรม	
ภาคผนวก	
ภาคผนวก ก แบบการเสนอโครงร่างการศึกษาวิจัย	
ภาคผนวก ข แบบสอบถาม	
ภาคผนวก ค ประวัติผู้เขียน	

บทที่ 1

บทนำ

ความสำคัญและที่มาของปัญหาวิจัย

ประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่ง ที่ประสบปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนมาอย่างต่อเนื่องและยาวนาน จากการประมาณการของ WHO เกี่ยวกับจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในปี ค.ศ. 2015 (พ.ศ.2558) ในประเทศไทยสูงถึงร้อยละ 36.2 ต่อประชากรแสนคน เป็นอันดับหนึ่งของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นอันดับสองของโลก นอกจากนี้หากพิจารณาจากสถิติข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่ได้มีการรวบรวมไว้ตั้งแต่ปี พ.ศ.2541-2552 พบว่า ประเทศไทยมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเฉลี่ยอยู่ที่ 19.92 ต่อประชากรหนึ่งแสนคน และในปี พ.ศ.2552 มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเฉลี่ยอยู่ที่ 17.39 ต่อประชากรหนึ่งแสนคน และปัจจุบันจากข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุของประเทศไทย ปีงบประมาณ พ.ศ.2560 (ข้อมูลของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย : ข้อมูลปีงบประมาณ พ.ศ.2560 ยังไม่ปิดระบบรายงาน) พบว่า มีจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ 37,106 ครั้ง เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ.2559 (35,995 ครั้ง) 1,111 ครั้ง มีจำนวนผู้บาดเจ็บ 31,350 คน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ.2559 (30,819 คน) 531 คน จำนวนผู้เสียชีวิต 11,702 ราย เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2559 (11,538 ราย) 164 ราย สาเหตุและพฤติกรรมที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิต 5 อันดับแรก ได้แก่ 1) ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด 2) ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด 3) เมาสุรา 4) ทัดคนวิสัยไม่ดี และ 5) มีสิ่งกีดขวางทางถนน นอกจากนี้ยังพบว่าจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตยังมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตามตัวเลขที่ปรากฏนั้นเป็นเครื่องยืนยันได้เป็นอย่างดีว่าสถานการณ์อุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทยนั้น อยู่ในระดับรุนแรงและสร้างความสูญเสียทางเศรษฐกิจเป็นจำนวนมากภายใต้สถานการณ์ความรุนแรงดังกล่าวนี้ รัฐบาลไทยได้พยายามแก้ไขปัญหามาอย่างต่อเนื่อง โดยได้มีการบูรณาการการดำเนินงานระหว่างหน่วยงานภาคีเครือข่ายภายใต้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ซึ่งได้มีการจัดทำและประกาศใช้มาแล้ว 3 ฉบับ คือ ฉบับที่ 1 (พ.ศ.2548-2551) ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2552-2555) และฉบับที่ 3 (พ.ศ.2556-2559) ประกอบกับองค์การสหประชาชาติ ได้กำหนดให้ประเทศสมาชิกดำเนินการตามแนวทางที่กำหนดไว้ภายใต้ปฏิญญาออสโล รัฐบาลจึงได้ดำเนินการตามแนวทางดังกล่าว โดยมีมติเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ. 2553 กำหนดให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) โดยมอบหมายให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ดำเนินการจัดทำแผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 โดยมีเป้าหมายอยู่ที่การมุ่งเน้นให้มีการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเหลือไม่เกิน 10 ต่อประชากรหนึ่งแสนคนภายในปี พ.ศ.2563 ภายใต้กรอบทศวรรษความปลอดภัยทางถนนโลกของประเทศไทย 5 ประเด็นดังนี้

1. การพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการ (Building management capacity)
2. การดำเนินการในการออกแบบถนนและการจัดการโครงข่ายถนนที่รองรับผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม (Influence road design and network management)
3. การดำเนินการเพื่อให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยของรถ (Influence vehicle safety Design)
4. การดำเนินการเพื่อให้มีผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม (Influence road user Behavior)
5. การปรับปรุงการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ (Improve post-crash care)

นอกจากนี้รัฐบาลพิจารณาว่า สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนน ยังคงมีแนวโน้มความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น ก่อให้เกิดความสูญเสียแก่ชีวิตร่างกาย ทรัพย์สินของประชาชน และมีผลกระทบต่อการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคมของประเทศอย่างมีนัยสำคัญ ดังนั้น เพื่อให้การกำหนดนโยบาย แผนงานยุทธศาสตร์ มาตรการและการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ครอบคลุมทุกพื้นที่ มีความต่อเนื่อง และคำนึงถึงการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในการดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนรัฐบาล จึงมีแนวทางการดำเนินการเป็น 3 ระดับ คือ

1. ระดับนโยบาย ให้อยู่ในความรับผิดชอบของคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (นปถ.)
2. ระดับอำนวยการ ให้อยู่ในความรับผิดชอบของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (ศปถ.จ.) และศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร (ศปถ. กทม.)
3. ระดับปฏิบัติการ ให้อยู่ในความรับผิดชอบศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ.อ.) ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปถ.อปท.) และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร (ศปถ.เขตกทม.)

จังหวัดน่านได้รับการคัดเลือกจากการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยในการส่งเสริมการท่องเที่ยวในลักษณะเป็น 1 ใน 12 เมือง “ต้องห้าม...พลาด” ในชื่อ “น่านกระซิบรักเสมอดาว” จากการที่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยได้ส่งเสริมให้จังหวัดน่านเป็นจังหวัดท่องเที่ยว ขณะที่จังหวัดน่าน มีถนนสายหลักเข้าสู่จังหวัดเพียงเส้นทางเดียวลักษณะถนนเป็นทางแคบและคดเคี้ยวต้องอาศัยความชำนาญของผู้ใช้รถใช้ถนน จากสถิติเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรที่เก็บรวบรวมโดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดน่าน (ข้อมูลปีงบประมาณ 2560 สรุปไว้ว่า จำนวนอุบัติเหตุปี 2558-2560 ในรอบ 3 ที่ผ่านมา มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นรวมทั้งจังหวัดน่าน 1,943 ครั้ง มีจำนวนผู้บาดเจ็บ 2,021 ราย จำนวนผู้เสียชีวิต 206 ราย สาเหตุสำคัญคือ ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมเสี่ยงไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย และการขาดจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้ยานพาหนะ ขณะที่ถนนบางช่วงไม่ได้รับการแก้ไขทางวิศวกรรมจราจร

อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน ถือเป็นเมืองหน้าด่านสู่จังหวัดน่าน ผู้ที่ต้องการจะมาเยือนจังหวัดน่าน ต้องใช้เส้นทางถนนยันตรกิจโกศล ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 101 ซึ่งเป็นถนนเส้นทางหลักจากรอยต่ออำเภอ ร่องวาง จังหวัดแพร่ เชื่อมต่ออำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน เพื่อเดินทางไปสู่แหล่งท่องเที่ยว แหล่งธุรกิจการค้า ระยะทางถึงอำเภอเวียงสาประมาณ 70 กิโลเมตร มียานพาหนะวิ่งผ่านประมาณมากกว่าวันละ 5,000 คัน ดังนั้น ผู้ใช้รถใช้ถนนเส้นทางดังกล่าวจึงมีปริมาณเป็นจำนวนมาก เป็นผลให้เป็นเส้นทางที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ประกอบกับมีถนนทางหลวงชนบท และถนน อบต. (หมู่บ้าน) ซึ่งมีปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยสาเหตุเกิดจากรถจักรยานยนต์มากถึงร้อยละ 80 และที่น่าพิจารณาคือ ปริมาณหรือจำนวนการเกิดอุบัติเหตุมีมากขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี โดยเฉพาะช่วงเทศกาลการท่องเที่ยว เทศกาลสงกรานต์ และเทศกาลปีใหม่ จากสถิติอุบัติเหตุย้อนหลัง 3 ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558-2560 และช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2561 ที่ผ่านมา มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นที่รวบรวมไว้โดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดน่าน ปีงบประมาณ พ.ศ.2560 พบว่า เส้นทางถนนยันตรกิจโกศล ถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 101 ที่พาดผ่านอำเภอเวียงสา และถนนทางหลวงชนบท ถนน อบต.(หมู่บ้าน)ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น จำนวน 329 ครั้ง มีจำนวนผู้บาดเจ็บ 529 ราย จำนวนผู้เสียชีวิต 35 ราย สาเหตุมีทั้งที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยเสี่ยงด้านพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน ปัจจัยด้านถนน ปัจจัยด้านยานพาหนะ และปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม

สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดน่าน ในฐานะสำนักงานเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดน่าน ซึ่งมีบทบาท ภารกิจหน้าที่ ในการสนับสนุนศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ ได้ให้ความสำคัญในด้านการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย และลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน ได้พิจารณาถึงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าว จึงพิจารณาพื้นที่อำเภอเวียงสาเป็นอำเภอร่องในด้าน การสร้างความปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนน แบบพหุภาคี ให้เป็นไปตามแนวนโยบายที่ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดน่าน (ศปถ.จ.น่าน) และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอเวียงสา (ศปถ.อ.เวียงสา) ด้วยการจัดทำโครงการ “รวมพลังเครือข่ายสร้างความปลอดภัย ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยอำเภอเวียงสา ปี 2561” โดยมุ่งเน้นการบูรณาการภาคีเครือข่ายในการขับเคลื่อนการทำงาน เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในหลายๆ ด้าน ทั้งการเพิ่มขีดความสามารถของเจ้าหน้าที่ การเสริมสร้างวินัยจราจร ตลอดจนปลูกฝังทัศนคติในการใช้รถใช้ถนน และสร้างการมีส่วนร่วมในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อลดความเสี่ยง และพฤติกรรมเสี่ยงที่จะนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ โดยจะดำเนินการพัฒนาแนวทางการดำเนินงานของเครือข่ายด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในถนนเส้นทางการหลัก/ ถนนในชุมชน หมู่บ้าน โดยมีภาครัฐ เช่น สถานที่ราชการ โรงเรียน ภาคเอกชนและภาคส่วนประชาสังคม เช่น สถานประกอบการ ธุรกิจการค้า บริษัทฯ ห้างร้าน โรงงาน ปั๊มน้ำมัน ฯลฯ ที่ตั้งอยู่ทั้งสองฝั่งเส้นทางหลักถนนในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน โดยหลักคิดภายใต้การมีส่วนร่วม คือ ร่วมคิด ร่วมทำ ร่วมแก้ไขปัญหา และร่วมรับผลประโยชน์ เพื่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ และกระตุ้นให้เกิดกระบวนการทำงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พร้อมกำหนดเป้าหมายในปี 2561 ผลักดันให้ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอเวียงสา (ศปถ.อ.เวียงสา) และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปถ.อปท) ได้มีการพัฒนาด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน อย่างตรงจุด เป็นรูปธรรม และจัดกิจกรรมในการสร้างถนนปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง และอาจจะขยายผลสู่พื้นที่อื่นๆ ในระยะต่อไป แต่เนื่องจากความไม่ชัดเจนเกี่ยวกับแนวทางการดำเนินงานของเครือข่ายในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จึงไม่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงนามาสู่ความสำคัญของการศึกษาในครั้งนี้ ภายใต้คำถามที่ว่า “อะไรคือแนวทางการดำเนินงานของเครือข่ายด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน และแนวทางการดำเนินงานของเครือข่ายเหล่านี้ควรได้รับการบริหารจัดการอย่างไรภายใต้การดำเนินโครงการ “รวมพลังเครือข่ายสร้างความปลอดภัย ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยอำเภอเวียงสา ปี 2561” อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน” ที่มีวัตถุประสงค์ 1. เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอเวียงสา ให้เป็นกลไกหลักในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน 2. เพื่อบูรณาการความร่วมมือของเครือข่ายในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน 3. เพื่อการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาสภาพโดยทั่วไปของการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน
2. เพื่อศึกษาแนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน
3. เพื่อวางแนวทางการดำเนินงานโครงการ “รวมพลังเครือข่ายสร้างความปลอดภัย ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา ปี 2561” อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน

ขอบเขตการศึกษา

ผู้ศึกษาใช้รูปแบบการเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์(interview) โดยนำผลการสัมภาษณ์ สภาพอโดยทั่วไปของการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน แนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และแนวทางการดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อนำผลการศึกษามาวิเคราะห์ สรุปเป็นแนวทางดำเนินงานโครงการ “รวมพลังเครือข่ายสร้างความปลอดภัย ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยในอำเภอเวียงสา ปี 2561” อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน และได้กำหนดขอบเขตของการศึกษา ดังนี้

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา

เพื่อศึกษาสภาพอโดยทั่วไปของการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน แนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และแนวทางการดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อสรุปเป็นแนวทางดำเนินงานโครงการ “รวมพลังเครือข่ายสร้างความปลอดภัย ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยอำเภอเวียงสา ปี 2561” อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นต่อไป

2. ขอบเขตด้านผู้ให้ข้อมูลและพื้นที่การศึกษา

ผู้ให้ข้อมูลหลักที่ใช้ในการศึกษา คือ ผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน จากหน่วยงานภาคีเครือข่ายที่สร้างความร่วมมือในการทำงาน และนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนไปปฏิบัติ โดยพิจารณาจากผู้มีหน้าที่และปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน โดยใช้การคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) กำหนดคุณสมบัติของกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการศึกษา จำนวน 6 คน ประกอบด้วย

- 2.1 ผู้บริหารที่ปฏิบัติหน้าที่ อำนาจการ สั่งการ ด้านความปลอดภัยทางถนน อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน จำนวน 2 คน ประกอบด้วย
 - 2.1.1 นายประสงค์ หล้าอ่อน ตำแหน่ง นายอำเภอเวียงสา
 - 2.1.2 นายมนัส หวันทอก ตำแหน่ง นายกเทศมนตรีตำบลกลางเวียง
- 2.2 เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน จำนวน 4 คน ประกอบด้วย
 - 2.2.1 พ.ต.ท.ทศพล สีบาลี ตำแหน่ง สารวัตรป้องกันปราบปราม สภ.เวียงสา
 - 2.2.2 นางวรลักษณ์ อมรสิน ตำแหน่ง เจ้าพนักงานขนส่ง สนง.ขนส่งจังหวัดน่าน สาขาเวียงสา
 - 2.2.3 นายพีระพงษ์ สุขใจ ตำแหน่ง หัวหน้าหมวดการทางเวียงสา
 - 2.2.4 นายธีรพันธ์ สร้อยทา ตำแหน่ง เจ้าพนักงานป้องกัน เทศบาลตำบลเวียงสา

3. ชุดตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาประกอบด้วย



ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการศึกษา

1. ทำให้ทราบถึงแนวทางการดำเนินงานของเครือข่ายด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน
2. นำเสนอเครือข่ายทางถนนอำเภอเวียงสา เพื่อใช้เป็นแนวทางปฏิบัติงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในการดำเนินงานโครงการ “รวมพลังเครือข่ายสร้างความปลอดภัย ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยอำเภอเวียงสา ปี 2561” อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน

นิยามศัพท์

1. อุบัติเหตุทางถนน หมายถึง อุบัติเหตุจากการจราจรทางบก เป็นอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้ยานพาหนะต่อไปนี้เพื่อการจราจรหรือการขนส่ง ได้แก่ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถแท็กซี่ รถจักรยานยนต์ รถสามล้อเครื่อง รถกระบะ รถตู้ รถโดยสารประจำทางและไม่ประจำทาง รถบรรทุกทุกประเภท รถจักรยานสองล้อ รถจักรยานสามล้อ รถเพื่อการเกษตร รถที่ใช้เครื่องยนต์เกษตรมาดัดแปลง รวมทั้งอุบัติเหตุที่เกิดรถไฟชนกับรถยนต์
2. การดำเนินงานของเครือข่ายด้านความปลอดภัยทางถนน หมายถึง การดำเนินการค้นหาแนวทางการปฏิบัติงานของเครือข่ายความปลอดภัยทางถนน ร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาคีเครือข่ายภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ตามเงื่อนไขของโครงสร้างและความสัมพันธ์ระหว่างองค์กร และสภาพแวดล้อมที่เกิดขึ้น
3. นโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน หมายถึง แนวทางปฏิบัติที่รัฐบาลหรือหน่วยงานของรัฐได้กำหนดขึ้น รวมทั้งโครงการแผนงานและกิจกรรมต่างๆ เพื่อใช้ในการแก้ไขปัญหาและลดอุบัติเหตุทางถนนทั้งในระยะสั้นและระยะยาว
4. การนำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึง การนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนที่รัฐบาลกำหนดเป็นวิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์ในการแก้ไขปัญหาที่มีลักษณะเป็นลายลักษณ์อักษรไปสู่การปฏิบัติจริง หรือจากภาคทฤษฎีไปสู่ภาคสนามซึ่งอาจอยู่ในรูปของ กฎหมาย ระเบียบต่างๆ หรือแผนงานโครงการ โดยในกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัตินั้นจะต้องประกอบไปด้วยขั้นตอนต่างๆ ที่มีความสัมพันธ์ต่อเนื่องกัน ซึ่งมุ่งเน้นไปที่การบรรลุถึงวัตถุประสงค์ของนโยบายที่ตั้งไว้
5. เครือข่าย หมายถึง กลุ่มของคนหรือกลุ่มองค์กรที่สมัครใจ ที่จะแลกเปลี่ยนเชื่อมโยงข่าวสาร ร่วมกัน หรือดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนตามนโยบายของรัฐบาล เพื่อลดความสูญเสียในชีวิต และทรัพย์สินของประชาชนและของรัฐ
6. การป้องกัน หมายถึง มาตรการหรือแนวทางต่างๆ เพื่อช่วยขจัดผลกระทบเชิงลบจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนกับบุคคลหรือทรัพย์สินให้หมดไปอย่างสิ้นเชิง ครอบคลุมถึงมาตรการเชิงโครงสร้างและมาตรการที่ไม่ใช่เชิงโครงสร้าง ในพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน
7. การแก้ไข หมายถึง การบริหารจัดการที่มีเป้าหมายเพื่อแก้ไขภาวะความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่มีอยู่แล้วให้ลดหรือหมดไป

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษา เรื่อง “เครือข่ายด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน” ผู้ศึกษาได้ทำการสืบค้น จากเอกสารทางวิชาการ แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. แนวคิดและหลักการเกี่ยวกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน
2. แนวคิดเกี่ยวกับเครือข่ายทางสังคม
3. แนวคิดเกี่ยวกับการบูรณาการ
4. พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550
5. ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ.2554
6. ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
7. กรอบแนวคิดในการศึกษา

แนวคิด ทฤษฎี

1. แนวคิดและหลักการเกี่ยวกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

อุบัติเหตุการจราจรทางถนน ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ถือเป็นปัญหาสำคัญที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนในแต่ละปีคิดเป็นมูลค่ามหาศาล รัฐบาลได้ตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาดังกล่าว จึงได้จัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ในการกำหนดยุทธศาสตร์ และมาตรการการจราจรที่สำคัญเร่งด่วน เพื่อลดความสูญเสียจากการบาดเจ็บ การเสียชีวิต และทรัพย์สิน ดังนี้ ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมจราจร มีทั้งมาตรการด้านคน มาตรการด้านรถ และมาตรการด้านถนน ยุทธศาสตร์ด้านระบบการแพทย์ฉุกเฉิน ยุทธศาสตร์ด้านการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ และการมีส่วนร่วม และยุทธศาสตร์ด้านการประเมินผลและพัฒนาระบบข้อมูลการติดตามประเมินผล

1.1 สภาพการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของโลก

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญที่ทุกประเทศกำลังเผชิญอยู่โดยมีแนวโน้มผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสูงขึ้น โดยองค์การอนามัยโลกระบุว่าทุกปีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนประมาณ 1.3 ล้านคน ผู้บาดเจ็บประมาณ 50 ล้านคน หากไม่มีการวางแผนการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศที่ยากจนถึงปานกลางจะสูงขึ้นเป็นสองเท่า ในปี ค.ศ. 2020 และอุบัติเหตุทางถนนจะเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตอันดับที่ 6 ของการเสียชีวิต ของประชากรโลกจากสภาพปัญหาดังกล่าวจึงได้มีการเรียกร้องให้ทุกประเทศให้ความสำคัญเรื่องความปลอดภัยทางถนน โดยองค์การสหประชาชาติได้เรียกร้องให้ประเทศสมาชิกดำเนินการตามกรอบปฏิญญามอสโก จึงกำหนดให้ ค.ศ. 2011-2020 (พ.ศ. 2554 – 2563) เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (International Decade for Road Safety) เพื่อให้แต่ละประเทศกำหนดทิศทาง แผนงาน มาตรการ ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของทั่วโลกถึง ร้อยละ 50 หรือต่ำกว่า 10 คน/ประชากรแสนคน ในปี ค.ศ. 2020 (พ.ศ. 2563) องค์การอนามัยโลกได้รายงานความปลอดภัยทางถนนของโลก พ.ศ. 2556 (Global Status Report on Road Safety 2013) โดยเปิดเผยข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของโลก พ.ศ. 2554 จากการสำรวจ 182 ประเทศ มี 6 ประเทศที่สามารถลดจำนวนผู้เสียชีวิตได้อย่างมาก เช่น ออสเตรเลีย แคนาดา ฯลฯ

1.2 สภาพการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ.2554 จำนวน 26,312 คน คิดเป็นอัตรา 38.1 คนต่อประชากรแสนคน เป็นอันดับ ที่ 3 ของโลก รองจากอันดับที่ 1 คือ เกาะนีอูเอ (Niue) มีอัตราผู้เสียชีวิต 68.3 คน ต่อประชากรแสนคน อันดับที่ 2 คือ สาธารณรัฐโดมินิกัน มีอัตราผู้เสียชีวิต 41.7 คน ต่อประชากรแสนคน ซึ่งประเทศไทยเป็นอันดับที่ 1 ของอาเซียนและจากข้อมูลของสำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข ระบุว่าประเทศไทยมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 จำนวน 13,766 คน เป็นอันดับที่ 1 ของอาเซียน นอกจากนี้ ข้อมูลจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติพบว่าใน พ.ศ. 2554 ประเทศไทยมีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเฉพาะที่เป็นคดี จำนวน 9,719 คน ซึ่งจะเห็นว่าตัวเลขผู้เสียชีวิต ของหน่วยงาน ต่าง ๆ ไม่ตรงกันและขาดความเป็นเอกภาพเนื่องจากการจัดเก็บข้อมูลและนิยาม ของข้อมูลที่แตกต่างกัน

1.3 การขับเคลื่อนนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 กำหนดให้ พ.ศ. 2554 – 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรแสนคนใน พ.ศ. 2563 และกำหนดให้ความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระแห่งชาติ รวมทั้งให้มีการพัฒนาและปรับปรุงข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนให้เปรียบเทียบได้ในระดับนานาชาติโดยดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน ซึ่งใช้แนวทาง 5 เสาหลัก ได้แก่

- เสาหลักที่ 1 การบริหารจัดการ (Road Safety Management)
- เสาหลักที่ 2 ถนนและการสัญจรปลอดภัย (Safer Road and Mobility)
- เสาหลักที่ 3 ยานพาหนะปลอดภัย (Safer Vehicles)
- เสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย (Safer Road Users)
- เสาหลักที่ 5 การตอบสนองภายหลังเกิดเหตุ (Post-crash Response)

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้กำหนดให้มีคณะกรรมการในคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จำนวน 6 คณะ ประกอบด้วย

1. คณะอนุกรรมการด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน เจ้าภาพหลัก คือ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
2. คณะอนุกรรมการด้านถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัยเจ้าภาพหลัก คือ กรมทางหลวง
3. คณะอนุกรรมการด้านยานพาหนะปลอดภัย เจ้าภาพหลัก คือ กรมการขนส่งทางบก
4. คณะอนุกรรมการด้านผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย เจ้าภาพหลัก คือ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
5. คณะอนุกรรมการด้านการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุเจ้าภาพหลัก คือ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข
6. คณะอนุกรรมการด้านการบริหารจัดการข้อมูลและการติดตามประเมินผล เจ้าภาพหลัก คือ กรมควบคุมโรค

การจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน โดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2548-2551 และแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555 เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจากทุกภาคส่วนใช้เป็นกรอบแนวทางในการขับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยทางถนนให้บังเกิดผลเป็นรูปธรรมที่ชัดเจน เพื่อลดสถิติอุบัติเหตุทางถนน จำนวนผู้เสียชีวิตและจำนวน

ผู้บาดเจ็บให้ลดลงตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในปี 2555 กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ในฐานะสำนักงานเลขาธิการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556-2559 เพื่อให้การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเป็นไปอย่างต่อเนื่อง และมีกรอบแนวทางในการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ซึ่งแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556-2559 โดยมีวิสัยทัศน์ “ร่วมกันสร้างการสัญจรที่ปลอดภัยตามมาตรฐานสากล” Achieving the Standard of Safe Journeys “Together” โดยมีเป้าหมายลดจำนวนผู้เสียชีวิตให้เหลือ 12.18 ต่อประชากรแสนคนภายในปี 2559 ซึ่งจะได้นำเสนอเข้าที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (นปถ.) เพื่อให้พิจารณาเห็นชอบและเสนอคณะรัฐมนตรีเห็นชอบต่อไป การดำเนินการเพื่อให้บังเกิดผลสำเร็จและบรรลุเป้าหมายทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน นโยบายของรัฐบาล และนโยบายของจังหวัด โดยมีเป้าหมายเพื่อลดความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งมีแนวทางการดำเนินการ ดังนี้

1. ปัญหาของสถิติอุบัติเหตุทางถนนขนาดใหญ่ที่เกิดขึ้นในระดับจังหวัดควรจะมีการประชุมเพื่อหารือและวิเคราะห์ปัญหาที่แท้จริงว่าเกิดจากปัญหาด้านคน ถนน รถ หรือสิ่งแวดล้อม ต้องวิเคราะห์เชิงลึกและวิเคราะห์ปัญหาเชิงระบบจึงจะสามารถกำหนดแนวทางในการป้องกันและแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้ตรงกับสาเหตุของปัญหาอย่างแท้จริง รวมทั้งการกำหนดมาตรการเชิงองค์กร ซึ่งจะสามารถแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างแท้จริง จึงควรที่จะค่อยเป็นค่อยไปและแก้ไขปัญหา ทีละประเด็นซึ่งต่อไปจะสามารถแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ให้หมดไปตามลำดับ

2. ปัจจุบันหน่วยงานต่างๆ มีระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนเป็นจำนวนมาก จึงต้องบูรณาการและเชื่อมโยงข้อมูลระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนตามแนวทาง 5 ส. ดังนี้

- ส. ตัวที่ 1 สารสนเทศ ให้มีการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนประจำเดือนในระบบรายงานข้อมูลฯ เป็นประจำทุกเดือน
- ส. ตัวที่ 2 สหสาขา เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจากทุกภาคส่วนมาประชุมกลุ่มย่อย เพื่อวิเคราะห์ปัญหาและสาเหตุเชิงระบบ เพื่อให้ทราบถึงแก่นแท้ของปัญหาอย่างแท้จริง
- ส. ตัวที่ 3 สุดเสียง เพื่อวิเคราะห์ปัญหาเชิงระบบจะทำให้ทราบถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนว่ามาจากสาเหตุใด มีพื้นที่ใดเป็นจุดเสี่ยงภัย
- ส. ตัวที่ 4 ส่วนร่วม ต้องมีการสร้างความมีส่วนร่วมของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อร่วมกันป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่รับผิดชอบ
- ส. ตัวที่ 5 สุดคุ้ม มีการกำหนดมาตรการเชิงป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ที่เป็นรูปธรรม เพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาในพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3. การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในระดับจังหวัดให้บังเกิดผลสำเร็จและบรรลุเป้าหมายศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด จะต้องมีการประชุมกันอย่างต่อเนื่องและเป็นประจำ โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธาน เพื่อทำการวิเคราะห์ข้อมูล วิเคราะห์จุดเสี่ยงภัยในระดับจังหวัด ว่ามีความเสี่ยงภัยในระดับใดบ้าง แล้วกำหนดมาตรการเชิงองค์กร เพื่อแก้ไขปัญหาให้ตรงประเด็น โดยเชิญหน่วยงานร่วมกันแก้ไขอย่างเป็นขั้นเป็นตอน ซึ่งปัญหาจะได้รับแก้ไขให้หมดไปตามลำดับ โดยมีแนวทางการดำเนินการ ดังนี้

- คณะทำงานข้อมูลระดับจังหวัด ควรต้องมีการประชุมหารือจัดเวที่ย่อย เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาประชุมแลกเปลี่ยนข้อมูล เช่น สาธารณสุขจังหวัด บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด สถานีตำรวจภูธรจังหวัด และสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด เพื่อหารือและแลกเปลี่ยนข้อมูล

ซึ่งจะได้ข้อมูลกลาง หรือ Executive Summary โดยนำเสนอข้อมูลเข้าที่ประชุมศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัดทราบ

- การพัฒนาคุณภาพข้อมูล เมื่อหน่วยงานต่าง ๆ มีการประชุมเพื่อบูรณาการข้อมูลร่วมกัน จะทำให้ฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัดมีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ซึ่งข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจะดีขึ้น หรือสมบูรณ์ยิ่งขึ้นต่อเมื่อมีการนำข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนมาใช้ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน และไม่ควรถูกเสียเวลาไปกับการตรวจสอบความถูกต้องและสมบูรณ์ของข้อมูลการกำหนดนิยามข้อมูลของหน่วยงานต่างๆ ที่มีความแตกต่างกันควรบูรณาการข้อมูลในส่วนที่ทำได้ให้ดำเนินการไปก่อน ซึ่งเมื่อมีการพัฒนาการบูรณาการข้อมูลจะทำให้คุณภาพของข้อมูลมีการพัฒนาให้ก้าวหน้าและสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

- การยกระดับความร่วมมือ เมื่อคณะทำงานข้อมูลระดับจังหวัดมีการประชุมเป็นประจำและสม่ำเสมอจะทำให้การแลกเปลี่ยนข้อมูลและประสบการณ์การทำงานร่วมกัน ซึ่งจะทำให้มีการพัฒนาการบูรณาการข้อมูลของหน่วยงานต่าง ๆ และยกระดับความร่วมมือของหน่วยงานต่าง ๆ ให้มีความก้าวหน้า และสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น (ที่มา: สรุปผลโครงการประชุมชี้แจงแนวทางการดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนประจำเดือน (การวิเคราะห์สาเหตุอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด) เมื่อวันศุกร์ที่ 23 สิงหาคม 2556 ณ ห้องประชุม 352 อาคาร 3 ชั้น 5 กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย)

1.4 แนวคิดแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน สู่แผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุ

เนื่องจากแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555 ซึ่งเป็นแผนหลักในการกำหนดกรอบทิศทางและแนวทางในการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยได้สิ้นสุดลงในปี 2555 กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ในฐานะสำนักงานเลขาธิการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จึงได้ดำเนินโครงการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556-2559 เพื่อให้การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเป็นไปอย่างต่อเนื่อง และมีกรอบแนวทางในการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคมซึ่งการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556-2559 โดยมีมหาวิทยาลัยรัตนนคร เป็นที่ปรึกษาในการจัดทำแผนแม่บทความดังกล่าว โดยมีรายละเอียด ดังนี้

วิสัยทัศน์ “ร่วมกันสร้างการสัญจรที่ปลอดภัยตามมาตรฐานสากล” Achieving the Standard of Safe Journeys “Together”

พันธกิจ

1. สนับสนุนให้ความปลอดภัยทางถนนเป็นแนวทางหลักของประเทศในทุกมิติ ของนโยบายรัฐ
2. เสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยให้เป็นรากฐานของสังคมไทย
3. ส่งเสริมระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย เพื่อลดความสูญเสียของสังคมไทย

เป้าประสงค์

1. มีโครงสร้างกลไกเชิงระบบที่ตอบสนองต่อการจัดการเพื่อบรรลุเป้าหมายในทศวรรษแห่งความปลอดภัย
2. มีแนวทาง เป้าหมาย ตัวชี้วัด กลไกการกำกับติดตามทั้งในระยะสั้น กลาง ยาว ที่สร้างความสมดุลในการเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยและระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย
3. เกิดการมีส่วนร่วมและความรู้สึกเป็นเจ้าของภาพในการยกระดับความปลอดภัยทางถนน ในทุกภาคส่วนและทุกระดับ เป้าหมายเชิงนโยบาย ของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556 – 2559 ลดอัตราการเสียชีวิตของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนตามมาตรฐานสากลให้เหลือ 12.18 คนต่อประชากรแสนคนในปี พ.ศ. 2559 และลดอัตราการเสียชีวิตให้เหลือต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรแสนคนในปี พ.ศ. 2563

ตารางค่าเป้าหมายจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

ปี	เป้าหมาย (ตาย/ต่อแสนประชากร) *
2556	14.43
2557	13.68
2558	12.93
2559	12.18
2560	11.44
2561	10.69
2562	9.94
2563	9.19

วัตถุประสงค์เชิงนโยบาย

1. เพื่อยกระดับการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน
2. เพื่อยกระดับความเสมอภาคของการใช้รถใช้ถนนของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม
3. เพื่อส่งเสริมการสัญจรที่ปลอดภัยในเขตเมืองและบนทางหลวง
4. เพื่อยกระดับความปลอดภัยสำหรับรถจักรยานยนต์
5. เพื่อส่งเสริมบทบาทการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
6. เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยจากการเดินทางในขณะทำงาน

ยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย 4 ยุทธศาสตร์ ดังนี้

- ยุทธศาสตร์ที่ 1** พัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนสู่ระดับสากล โดยดำเนินการปรับโครงสร้างการจัดการอย่างมีส่วนร่วม การจัดสรรทรัพยากรด้านต่าง ๆ ระบบข้อมูลการติดตามประเมินผลที่เป็นมาตรฐานของอาเซียน และการพัฒนาและการปรับปรุงกฎหมายเพื่อยกระดับ สู่มาตรฐานสากล
- ยุทธศาสตร์ที่ 2** การเสริมสร้างความปลอดภัยแบบมุ่งเป้า โดยการสร้างความปลอดภัย ให้กลุ่มเด็ก ผู้เดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ คนเดินเท้า และผู้ใช้รถจักรยาน มุ่งเน้นในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งจากข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเป็นกลุ่มที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดให้มีความปลอดภัยในการขับขี่ รวมทั้งมุ่งเน้นการลดพฤติกรรมเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ ดื่มแล้วขับ ความเร็ว ตลอดจนมุ่งเน้นให้มีมาตรฐานความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ
- ยุทธศาสตร์ที่ 3** ลดความสูญเสียในปัจจุบันเสี่ยงหลักอย่างยั่งยืน ได้แก่ การสัญจรที่ปลอดภัยยานพาหนะปลอดภัย และผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย
- ยุทธศาสตร์ที่ 4** เสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในท้องถิ่นอย่างมีส่วนร่วม โดยพัฒนาทางหลวงท้องถิ่นให้มีมาตรฐานเทียบเท่าทางหลวงของประเทศ ส่งเสริมให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยและเอื้ออาทร สนับสนุน ส่งเสริมและพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในท้องถิ่น รวมทั้งพัฒนาระบบบริการด้านการแพทย์ฉุกเฉินที่เข้าถึงท้องถิ่นและชุมชน

แนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติการ แผนแม่บทฯ ฉบับนี้กำหนดแนวทางเพื่อให้หน่วยงานได้มีการนำแผนแม่บทฯ ฉบับนี้ ไปแปลงสู่แผนปฏิบัติการของหน่วยงานในการจัดทำคำของบประมาณตามกรอบการจัดทำคำของบประมาณ ของรัฐบาลต่อไป นอกจากนี้แผนปฏิบัติการของหน่วยงานแล้ว ควรมีการดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการ ความปลอดภัยทางถนน ซึ่งประกอบด้วย

1. แผนพัฒนาสมรรถนะการทำงานแบบบูรณาการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในส่วนกลาง จังหวัด และท้องถิ่น
2. แผนพัฒนากฎหมายเพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนน
3. แผนปฏิบัติการเพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษา
4. แผนปฏิบัติการเพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนนสำหรับทางหลวงท้องถิ่น
5. แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

การขับเคลื่อนแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2556-2559 ไปสู่การปฏิบัติให้เป็นรูปธรรม กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ในฐานะสำนักงานเลขานุการคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปท.) ได้ยกร่างคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานจัดทำแผนปฏิบัติการขับเคลื่อนแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556-2559 เพื่อทำหน้าที่ประสานข้อมูลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชน นำมาวิเคราะห์กำหนดกรอบแนวคิด และแนวทางในการจัดทำแผนปฏิบัติการ การติดตามผลการดำเนินงาน ตามแผนปฏิบัติการขับเคลื่อนแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556-2559

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย รัฐบาลควรมีการดำเนินการดังต่อไปนี้

1. รัฐบาล ควรให้การสนับสนุนการยกระดับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนให้มีความเข้มแข็งขึ้น ทั้งในส่วนสำนักงานเลขานุการ เลขานุการอนุกรรมการชุดต่าง ๆ เลขานุการในระดับจังหวัด เพื่อให้สามารถทำงานได้ตลอดทั้งปีและมีความต่อเนื่อง โดยการเพิ่มการสนับสนุนด้านบุคลากร งบประมาณ และการพัฒนาบุคลากรเพื่อให้การดำเนินงานมีความต่อเนื่อง
2. ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนควรสร้างความเข้าใจถึงบทบาท และหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานที่เข้ามามีส่วนร่วมในการทำงาน ทั้งในระดับส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และหน่วยงานระดับท้องถิ่น เพื่อให้เกิดการทำงานที่มีประสิทธิภาพจัดทำแผนพัฒนาสมรรถนะการทำงานแบบบูรณาการของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนทั้งในระดับส่วนกลาง จังหวัด และท้องถิ่น
3. ควรส่งเสริมศักยภาพด้านการวิจัย พัฒนา และถ่ายทอดความรู้ ซึ่งเป็นสิ่งที่จำเป็นสำหรับการทำงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน
4. ควรมีการจัดสรรงบประมาณเชิงบูรณาการเพิ่มในด้านของความปลอดภัยทางถนน ในรูปแบบของแผนงานความปลอดภัยทางถนนในระดับส่วนกลาง กิจกรรมด้านความปลอดภัยในระดับจังหวัดผ่านงบ กนจ. และงบอุดหนุนโครงการผ่านงบประมาณจากกรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่นต่อไป
5. ควรมีการศึกษาแนวทางในการสนับสนุนงบประมาณรูปแบบพิเศษ เช่น การจัดสรรงบประมาณจากภาษีล้อเลื่อนให้กับหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัยทางถนนเพิ่มขึ้น และการนำค่าปรับจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการบังคับใช้กฎหมาย
6. ควรมีการพิจารณาแนวทางในการสนับสนุนการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่ยั่งยืน เพื่อให้บรรลุเป้าหมายตามแผนทศวรรษความปลอดภัยทางถนนด้วยการศึกษาความเป็นไปได้ในการแยกภารกิจด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนน ออกจากภารกิจจัดการภัยพิบัติอื่น ๆ ซึ่งก็มีภาระที่ต้องรับผิดชอบ

สูงอยู่แล้วและพิจารณาโครงสร้างการทำงานใหม่โดยเฉพาะที่เหมาะสมกับภารกิจด้านความปลอดภัยทางถนน อย่างเช่น การตราเป็นพระราชบัญญัติ ต่อไป

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้กำหนดให้มีโครงการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยร่วมมือกับมหาวิทยาลัยนครสวรรค์จัดทำแบบสอบถาม การเก็บรวบรวมข้อมูลและการบริหารจัดการข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนน โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

- 1) ติดตามและประเมินผลกลไกการดำเนินงานในการบริหารจัดการของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด รวมทั้งแนวทางในการดำเนินงาน
- 2) ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด ในฐานะที่เป็นหน่วยงานกลางในการบูรณาการการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ได้รูปแบบการทำงานที่มีประสิทธิภาพ
- 3) ติดตามและประเมินผลการรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนประจำเดือนของหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องได้แก่ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด ตำรวจภูธรจังหวัด สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด สำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัด และแขวงทางจังหวัด
- 4) ประเมินผลวิธีการหรือแนวทางที่เหมาะสมในการกำหนดให้การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นยุทธศาสตร์ของจังหวัดและกลุ่มจังหวัด แบบสอบถาม ประกอบด้วย 5 ส่วนย่อย ดังนี้
 - ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป
 - ส่วนที่ 2 ตัวชี้วัดระดับความสำเร็จของการรักษาความปลอดภัยโดยเน้นอุบัติเหตุจากรถทางบก
 - ส่วนที่ 3 การบริหารจัดการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน
 - ส่วนที่ 4 การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นยุทธศาสตร์จังหวัด และกลุ่มจังหวัด
 - ส่วนที่ 5 การบูรณาการการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

2. แนวคิดเกี่ยวกับเครือข่ายทางสังคม

แนวคิดเครือข่ายทางสังคม (Social Network Concept) มีพัฒนาการมาจากพื้นฐานของทฤษฎีการแลกเปลี่ยน (Exchange Theory) โดยมีนักคิดคนสำคัญ คือ Richard Emerson ซึ่งต่อยอดความคิดมาจาก George C.Homans โดยมีฐานคติ (Assumption) ซึ่งกันและกันตามบทบาทหรือหน้าที่ของแต่ละคน หรือคู่ความสัมพันธ์มีอยู่ ซึ่งแต่ละคนนั้นมิได้มีเพียงบทบาทเดียว หากแต่มีหลายบทบาทที่จะต้องสวมในชีวิตประจำวัน ความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลในเครือข่ายสังคม บางครั้งอาจเป็นไปตามทฤษฎีของการแลกเปลี่ยน เพราะบุคคลไม่เพียงแต่ทำตามบทบาทหน้าที่ที่คาดหวังในสังคมหรือตามบรรทัดฐานที่ได้รับถ่ายทอดมาเท่านั้น แต่ความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลยังขึ้นอยู่กับพื้นฐานของการรับรู้และการตัดสินใจในการแลกเปลี่ยนซึ่งกันและกันระหว่างคู่ความสัมพันธ์ ทั้งในด้านวัตถุประสงค์และทางด้านจิตใจ ในปัจจุบันสภาพองค์ความรู้ของแนวคิดนี้ได้ถูกใช้ในการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับการวิเคราะห์เครือข่ายทางสังคม(Social Network Analysis) การสร้างตัวตนของเครือข่าย การแลกเปลี่ยนเชิงบูรณาการ (Integrated Exchange Forming) รวมไปถึงการศึกษาอำนาจและการพึ่งพา (Power and Dependence) ภายในเครือข่าย (ธนพฤษช์ ชามะรัตน์,2555:ระบบออนไลน์)

แนวคิดเครือข่ายทางสังคม(Social Network) เป็นหนึ่งในแนวคิดของศาสตร์ยุคใหม่ ซึ่งได้รับการพัฒนาจากนักคิดทางสังคมวิทยาเพื่อเป็นอีกหนึ่งทางเลือกในการใช้เป็นแนวขยายในการศึกษาสังคมขอแนวคิดเครือข่ายสังคม ซึ่งประกอบไปด้วยบุคคลหรือตัวแสดง(Actor) ที่มีความสัมพันธ์ (Relation) ซึ่งกันและกันตามบทบาทหรือหน้าที่ของแต่ละคนหรือคู่ความสัมพันธ์มีอยู่ ซึ่งแต่ละคนนั้นมิได้มีเพียงบทบาทเดียว หากแต่มีหลายบทบาทที่จะต้องสวมในชีวิตประจำวัน ความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลในเครือข่ายสังคม บางครั้งอาจเป็นไปตาม

ทฤษฎีของการแลกเปลี่ยนเพราะบุคคลไม่เพียงแต่ทำตามบทบาทหน้าที่ที่คาดหวังในสังคม หรือตามบรรทัดฐาน ที่ได้รับการถ่ายทอดมาเท่านั้น แต่ความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลยังขึ้นอยู่กับพื้นฐานของการรับรู้และการตัดสินใจ ในการแลกเปลี่ยนซึ่งกันและกันระหว่างคู่ความสัมพันธ์ ทั้งด้านวัตถุและทางด้านจิตใจ ทั้งนี้ มีผู้ให้คำนิยามของ คำว่า เครือข่ายทางสังคม ไว้หลายความหมาย โดยผู้ศึกษา ขอนำเสนอโดยสังเขป ดังนี้

Alter และ Hage (1993 อ้างถึงใน นฤมล นิราทร, 2543:6) กล่าวว่า เครือข่าย หมายถึง รูปแบบ ทางสังคม ที่เปิดโอกาสให้เกิดปฏิสัมพันธ์ระหว่างองค์กร เพื่อแลกเปลี่ยนการสร้างความสัมพันธ์อันหนึ่งอันเดียว และการร่วมกันทำงาน เครือข่ายประกอบด้วยองค์กรจำนวนหนึ่ง ซึ่งมีอาณาเขตที่แน่นอนหรือไม่ก็ได้ และ องค์กรเหล่านี้มีฐานะเท่าเทียมกัน

Jeremy Boissevain (1974:22 อ้างถึงใน นฤมล นิราทร, 2555:7) ให้นิยามของ เครือข่ายทางสังคม หมายถึง รูปแบบความสัมพันธ์ทางสังคม(Pattern of Social Relationship) ของปัจเจก บุคคล(Individual) กลุ่ม (Group) และองค์กร (Organization) ผ่านรูปแบบของปฏิสัมพันธ์ทางสังคม(Social Interaction) ในรูปแบบต่างๆ เช่น กิจกรรม การสื่อสาร ความร่วมมือ การพึ่งพาอาศัย การแลกเปลี่ยน การ เรียนรู้ ซึ่งเป็นปฏิสัมพันธ์ที่มีโครงสร้างและรูปแบบที่หลากหลาย ตลอดจนมีเป้าหมายร่วมกัน

เสรี พงศ์พิศ (2546:7) นิยาม เครือข่ายทางสังคม ว่ามีอยู่ 2 ความหมายด้วยกัน นัยยะแรก หมายถึง ขบวนการทางสังคม อันเกิดจากการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล กลุ่ม องค์กร สถาบัน โดยมี เป้าหมายร่วมกันดำเนินกิจกรรมบางอย่าง โดยที่สมาชิกของเครือข่ายมีความอิสระ นัยยะที่สอง หมายถึง วัฒนธรรมองค์กรที่เปลี่ยนจากการจัดการแบบลำดับชั้นมาเป็นการสร้างเครือข่ายไม่เน้นอำนาจในการบริหาร จัดการ แต่เน้นการจัดความสัมพันธ์ใหม่ในแนวราบในองค์กร จนเกิดเป็นความร่วมมือเพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่ดีและ ทำงานแบบประสานพลัง

ประเวศ วะสี (2542 : 209-211) ระบุว่า ในอนาคตสังคมจะประกอบด้วยกลุ่มหรือชุมชนที่ เชื่อมโยงกันเป็นตาข่ายสังคม เช่นเดียวกับโครงการเซลล์สมอง โดยแต่ละชุมชน นอกจากประกอบด้วยบุคคลที่เป็น บุคคลเรียนรู้ ชุมชนก่อเป็นชุมชนเรียนรู้ และแต่ละชุมชนก็เชื่อมโยงกับชุมชนอื่น เกิดเป็นตาข่ายการเรียนรู้ ที่มีพลังทางปัญญาสูงยิ่ง เป็นสิ่งใหม่ที่เกิดขึ้น คือโลกแห่งความเป็นชุมชนที่ทุกคนมีความหมาย และรวมตัวกัน เป็นกลุ่มก้อน และเชื่อมโยงเป็นตาข่าย เป็นโครงสร้างใหม่ในโลก การเชื่อมโยงถักทอกันของชุมชนเป็น เครือข่ายจะเกิดพลังทางสังคมที่จะแก้ปัญหา ทำให้เศรษฐกิจเข้มแข็ง สังคมเข้มแข็ง เกิดการพัฒนาอย่างแท้จริง และยั่งยืน

ฉัตรทิพย์ นาถสุภา (2544 : 66) ระบุว่า ภายในเขตดินแดนประเทศไทยปัจจุบันเองก็มีเครือข่าย มีการแลกเปลี่ยนผลผลิตมากมายระหว่างชุมชนหมู่บ้าน นับแต่อดีตจนถึงปัจจุบันในทุกภาค การ”เปลี่ยนกัน กิน” เป็นไปเพื่อความพอเพียง ตลาดไม่ได้ขับเคลื่อนด้วยระบบทุนนิยม ยิ่งกล่าวอีกว่า ลักษณะสังคมไทย มี เครือข่ายโดยธรรมชาติบนอาณาบริเวณที่กว้างขวาง เป็นทั้งในระบบชุมชน ระบบท้องถิ่น และระบบชาติ โดย ชุมชนหมู่บ้านมีเครือข่ายเพื่อช่วยเหลือกันและกันในทางเศรษฐกิจในระดับชาติ เนื่องด้วยชนชาติทั้งหลายใน ดินแดนประเทศไทยและเอเชียอาคเนย์ตอนบนต่างรับวัฒนธรรมและภาษาไทยเป็นวัฒนธรรมและภาษาร่วม แกนกลางในการรวมกันเป็นเครือข่ายทางวัฒนธรรมอยู่แล้วด้วยความสมัครใจ

สมพันธ์ เตชะอธิก และคณะ(2537 : 13) เครือข่ายทางสังคม หมายถึง การเชื่อมโยง ความสัมพันธ์ทางสังคมอย่างหลวมของปัจเจก บุคคล กลุ่ม องค์กร หรือสถาบันซึ่งอาจอยู่ในพื้นที่ชุมชนเดียวกัน หรือต่างชุมชน โดยการมาเชื่อมโยงความสัมพันธ์กันนี้ยังคงรักษาอัตลักษณ์และปรัชญาการทำงานของตน การ เชื่อมโยงกันนี้เป็นการเชื่อมโยงทางความคิดและเชื่อมโยงกิจกรรมตามความเหมาะสมภายใต้กฎเกณฑ์หรือ

เป้าหมายร่วมกัน ซึ่งอาจมีทั้งการร่วมงานเฉพาะกิจ หรือการขับเคลื่อนประสานประโยชน์ระยะยาวที่ขยายสมาชิกมากขึ้นจนพัฒนาขึ้นเป็นขบวนการเคลื่อนไหวทางสังคม

จากการประมวลความหมายของเครือข่ายสังคมข้างต้น สามารถสรุปความหมายเพื่อใช้ในการศึกษาในครั้งนี้ ได้ว่า เครือข่ายทางสังคม หมายถึง การเชื่อมโยงความสัมพันธ์ทางสังคมระหว่างบุคคล กลุ่มองค์กร ผ่านรูปแบบของการปฏิสัมพันธ์ทางสังคมในรูปแบบต่างๆ ที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการ ในกระบวนการนโยบายของรัฐ ซึ่งเป็นปฏิสัมพันธ์ที่มีโครงสร้างและรูปแบบที่หลากหลาย ตลอดจนมีเป้าหมายร่วมกัน ซึ่งอาจมีทั้งการเชื่อมโยงเฉพาะกิจ หรือระยะยาว

3. แนวคิดเกี่ยวกับการบูรณาการ

การบริหารงานแบบบูรณาการเป็นรูปแบบการบริหารที่ภาคเอกชนหรือธุรกิจขนาดใหญ่นิยมใช้กันอยู่ในปัจจุบันเพื่อให้การบริหารงานมีประสิทธิภาพและเป็นรูปธรรมโดยแนวคิดนี้มองว่าองค์กรเป็นหน่วยธุรกิจเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Business Unit) ที่สามารถวินิจฉัยข้อมูล ปัญหา อุปสรรค กำหนดแนวทางแก้ไขปัญหาและดำเนินการให้เป็นไปตามที่ผู้บริหารตัดสินใจได้อย่างครบวงจร โดยผู้บริหาร (Chief Executive Officer : CEO) สามารถสั่งการบังคับบัญชาให้ดำเนินการด้วยความรวดเร็วตรงตามนโยบายและสนองต่อความต้องการและข้อเท็จจริงได้โดยตรง ขณะเดียวกันก็มุ่งเน้นการบริหารงานจากแบบ Inside out เป็น Outside in เพื่อให้เกิดการบริหารแบบลดขั้นตอนการทำงาน เน้นการมีส่วนร่วม รับฟังความคิดเห็นจากข้างนอกเข้ามาข้างใน

ความหมายของการบูรณาการพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถานพ.ศ.๒๕๒๕(อ้างถึงใน <http://uhost.rmutp.ac.th/kanlayanee.so/L2/2-1-3.htm>) ให้ความหมายว่า การบูรณาการ หมายถึง การนำหน่วยที่แยก ๆ กัน หรือการจัดกระจายกันอยู่มารวมเข้าเป็นอันหนึ่งอันเดียว

พระธรรมปิฎก (ป.อ.ปยุตโต) (อ้างถึงใน <http://uhost.rmutp.ac.th/kanlayanee.so/L2/2-1-3.htm>) ให้ความหมายว่า การทำให้หน่วยงานย่อย ๆ ทั้งหลายที่สัมพันธ์อิงอาศัยซึ่งกันและกันเข้ามารวมทำหน้าที่ประสานกลมกลืนเป็นองค์รวมหนึ่งเดียวที่มีความความครบถ้วนสมบูรณ์ในตัว (Institution of Occupational Safety and Health : IOSH (อ้างถึงใน <http://uhost.rmutp.ac.th/kanlayanee.so/L2/2-1-3.htm>) ให้ความหมายว่า การบูรณาการหมายถึง การนำโครงสร้างองค์กร กลยุทธ์ ทรัพยากร รวมเข้าด้วยกันเป็นหนึ่งเดียว โดยมีกระบวนการตรวจสอบและประเมินผลสมรรถนะ ดังนั้น การบูรณาการจึงควรครอบคลุมในประเด็นเหล่านี้

- 1) อำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบ
- 2) กระบวนการธุรกิจ
- 3) การบริหารและจัดสรรทรัพยากร ความรู้ ความสามารถ และเทคโนโลยี
- 4) การปฏิบัติให้สอดคล้องกับจุดมุ่งหมายขององค์กร

จากความหมาย จึงสรุปได้ว่า การบูรณาการ หมายถึง การประสานหรือการนำหน่วยงานต่างๆ ที่มีภารกิจใกล้เคียงกันมาร่วมรับผิดชอบในกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่งอย่างประสานกลมกลืนกันภายใต้กลยุทธ์ทรัพยากรที่มีอยู่และเกิดความครบถ้วนสมบูรณ์ทั้งในเชิงกระบวนการและวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้

ประโยชน์ของการบูรณาการ

- 1) เพิ่มความสามารถในการแข่งขัน
- 2) สามารถใช้ทรัพยากรต่าง ๆ ร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ
- 3) พนักงานทำงานง่าย สะดวก มีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งจะปรับตัวอย่างต่อเนื่อง

- 4) ลดความสูญเปล่า ซ้ำซ้อน ในการบริหาร
- 5) ลดค่าใช้จ่ายในการตรวจติดตาม และตรวจประเมิน
- 6) สร้างภาพลักษณ์ที่ดีแก่องค์กร

เมื่อกล่าวโดยสรุป ผู้ศึกษาเห็นว่า การบูรณาการ คือ รูปแบบการบริหารจัดการองค์กรที่เน้นให้เกิดการมีส่วนร่วม โดยอาศัยกระบวนการที่ก่อให้เกิดความร่วมมือระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ที่อิงอาศัยซึ่งกันและกัน ในด้านความรับผิดชอบต่อการกิจที่มีความใกล้เคียงกันมาร่วมรับผิดชอบในกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่ง เพื่อให้การใช้ทรัพยากร ทางการบริหาร เช่น งบประมาณ บุคลากร ฯลฯ มีประสิทธิภาพ และลดความซ้ำซ้อน ทั้งนี้ เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันให้กับองค์กร

4. ระเบียบกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

4.1 พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550

ตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ.2550 สาธารณภัย หมายความว่า อัคคีภัย วาตภัย อุทกภัย ภัยแล้ง โรคระบาดในมนุษย์ โรคระบาดสัตว์ โรคระบาด สัตว์น้ำ การระบาดของศัตรูพืช ตลอดจนภัยอื่น ๆ อันมีผลกระทบต่อสาธารณสุข ไม่ว่าจะเกิดจากธรรมชาติ มีผู้ทำให้เกิดขึ้น อุบัติเหตุ หรือเหตุอื่นใด ซึ่งก่อให้เกิดอันตราย แก่ชีวิต ร่างกายของประชาชน หรือความเสียหายแก่ทรัพย์สินของประชาชน หรือของรัฐ และให้หมายความรวมถึงภัยทางอากาศ และการก่อวินาศกรรมด้วย

นอกจากนี้ มาตรา 11 แห่งพระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550 ได้กำหนดให้กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นหน่วยงานกลางของรัฐในการดำเนินการเกี่ยวกับการป้องกันและบรรเทา สาธารณภัยของประเทศ โดยมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

1. จัดทำแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติเสนอ กปภ.ช. เพื่อขออนุมัติ คณะรัฐมนตรี
2. จัดให้มีการศึกษาวิจัยเพื่อหามาตรการในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยให้มีประสิทธิภาพ
3. ปฏิบัติการ ประสานการปฏิบัติให้การสนับสนุนและช่วยเหลือหน่วยงานของรัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานภาคเอกชนในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยและให้การสงเคราะห์ เบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย ผู้ได้รับอันตราย หรือผู้ได้รับความเสียหายจากสาธารณภัย
4. แนะนำ ให้คำปรึกษา และอบรมเกี่ยวกับการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแก่หน่วยงานของรัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานภาคเอกชน
5. ติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินการตามแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ในแต่ละระดับ
6. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นหรือตามที่ผู้บัญชาการ นายกรัฐมนตรี กปภ.ช. หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

เมื่อคณะรัฐมนตรีอนุมัติแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติแล้วให้หน่วยงานของรัฐ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องปฏิบัติตามแผนดังกล่าวในการจัดทำแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ โดยให้กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยร่วมกับหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องและตัวแทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นแต่ละประเภทมาปรึกษาหารือและจัดทำ ทั้งนี้ จะจัดให้หน่วยงานภาคเอกชนเสนอข้อมูลหรือความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาในการจัดทำแผนด้วยก็ได้

ทั้งนี้ ในมาตรา 15 แห่งพระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550 ได้กำหนดให้ ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นผู้อำนวยการจังหวัด รับผิดชอบในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในเขตจังหวัด โดยมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- 1) จัดทำแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด ซึ่งต้องสอดคล้องกับแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ
- 2) กำกับดูแลการฝึกอบรมอาสาสมัครขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
- 3) กำกับดูแลองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้จัดให้มีวัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ยานพาหนะ และสิ่งอื่น เพื่อใช้ในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยตามที่กำหนดในแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด
- 4) ดำเนินการให้หน่วยงานของรัฐและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้การสงเคราะห์เบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย หรือผู้ได้รับภัยอันตรายหรือเสียหายจากสาธารณภัยรวมตลอดทั้งการรักษา ความสงบเรียบร้อยและการปฏิบัติการใด ๆ ในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
- 5) สนับสนุนและให้ความช่วยเหลือแก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
- 6) ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่ผู้บัญชาการและผู้อำนวยการกลางมอบหมายเพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติ หน้าที่ตาม (3) (4) และ (5) ให้ผู้อำนวยการจังหวัดมีอำนาจสั่งการหน่วยงานของรัฐและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นซึ่งอยู่ในจังหวัดให้ดำเนินการในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ตามแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด และมีอำนาจสั่งการ ควบคุม และกำกับดูแล การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานและอาสาสมัครให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้

นอกจากนี้ ตามมาตรา 19 พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550 ยังกำหนดให้ นายอำเภอเป็นผู้อำนวยการอำเภอ รับผิดชอบและปฏิบัติหน้าที่ในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในเขตอำเภอของตน และมีหน้าที่ช่วยเหลือผู้อำนวยการจังหวัดตามที่ได้รับมอบหมาย และในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้อำนวยการอำเภอดังกล่าวให้ผู้อำนวยการอำเภอมีอำนาจสั่งการหน่วยงานของรัฐและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องซึ่งอยู่ในเขตอำเภอให้ดำเนินการในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยตามแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด และมีอำนาจสั่งการ ควบคุม และกำกับดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานและอาสาสมัครให้เป็นไป ตามพระราชบัญญัตินี้

และในมาตรา 20 พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550 กำหนดให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นแห่งพื้นที่ที่มีหน้าที่ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในเขตท้องถิ่นของตน โดยมีผู้บริหารท้องถิ่นขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นแห่งพื้นที่นั้นเป็นผู้รับผิดชอบในฐานะผู้อำนวยการท้องถิ่น และมีหน้าที่ช่วยเหลือผู้อำนวยการจังหวัดและผู้อำนวยการอำเภอตามที่ได้รับมอบหมายในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้อำนวยการท้องถิ่นตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้อำนวยการท้องถิ่นมีอำนาจสั่งการควบคุม และกำกับดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานและอาสาสมัครให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2550. น. 2-14)

เมื่อกล่าวโดยสรุป ผู้ศึกษาเห็นว่าพระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550 ได้กำหนดโครงสร้างการบริหารจัดการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยไว้ พร้อมกำหนดอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการดังกล่าวไว้ทั้งส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และท้องถิ่น เพื่อให้การดำเนินการเพื่อป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นเอกภาพ เป็นระบบ และมีความยั่งยืน โดยให้กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นหน่วยงานกลางของรัฐในการดำเนินการเกี่ยวกับการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยของประเทศโดยมีอำนาจหน้าที่ในการจัดทำแผน กำหนดมาตรการในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยให้มีประสิทธิภาพ ขณะเดียวกัน ได้

กำหนดให้จังหวัดต้องจัดทำแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยที่สอดคล้องกับแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พร้อมทั้งให้มีการฝึกอบรมให้ความรู้แก่ประชาชน นักเรียน นักศึกษา อาสาสมัครขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รวมถึงการจัดให้มีวัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ ยานพาหนะ และสิ่งอื่นเพื่อใช้ในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยระดับพื้นที่ ซึ่งเป็นกฎหมายที่ให้อำนาจต่อผู้อำนวยการในระดับจังหวัด อำเภอ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการดำเนินการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งพื้นที่นั้น ๆ เพื่อให้สามารถป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยได้อย่างเต็มศักยภาพที่มีอยู่ขององค์กร

4.2 ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554

โดยที่สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มเพิ่มความรุนแรงก่อให้เกิดความสูญเสียแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน และมีผลกระทบต่อการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ รวมทั้งเศรษฐกิจและสังคมของประเทศอย่างมีนัยสำคัญ ดังนั้น เพื่อให้การกำหนดนโยบาย แผนงานยุทธศาสตร์ มาตรการ และการดำเนินการในการป้องกันและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ครอบคลุมทุกพื้นที่ และมีความต่อเนื่อง โดยคำนึงถึงการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 11(8) แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2534 นายกรัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีจึงวางระเบียบนี้ไว้ ภายใต้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนพ.ศ. 2554 ได้กำหนดแนวทางการดำเนินการไว้ดังนี้

1. ให้จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน กำหนดเป้าหมาย และแนวทางการดำเนินการ เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติ เพื่อให้หน่วยงานของรัฐ และผู้ที่เกี่ยวข้องนำไปปฏิบัติ

2. กำหนดมาตรการแบบบูรณาการเพื่อพัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ให้มีประสิทธิภาพ ทั้งด้านการกำหนดนโยบาย หน่วยงานรับผิดชอบ การวางแผนงบประมาณ การดำเนินงาน และการติดตามประเมินผล

3. ส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยเกี่ยวกับการจราจรทางถนนและรถยนต์ให้มีระบบมาตรฐานความปลอดภัยทางด้านโครงสร้าง สิ่งแวดล้อมและยานพาหนะรวมถึงมาตรฐานด้านการดูแลช่วยเหลือผู้ประสบภัย

4. ส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยในหมู่ประชาชนและได้แบ่งการดำเนินการตามระเบียบฯ นี้ไว้เป็น 3 ระดับ คือ ระดับนโยบาย ระดับอำนาจการ และระดับปฏิบัติการ

4.1 ระดับนโยบาย ให้อยู่ในความรับผิดชอบของคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (นปถ.) ซึ่งมี นายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีที่ นายกรัฐมนตรีมอบหมาย เป็นประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงมหาดไทยเป็นกรรมการ และเลขาธิการ และอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขาธิการ โดยมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- 1) กำหนดนโยบายในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ให้สอดคล้องกับแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
- 2) พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนก่อนเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่ออนุมัติ
- 3) พิจารณาให้ความเห็นชอบยุทธศาสตร์และแผนเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

- 4) ออกประกาศ หรือคำสั่ง หรือกำหนดแนวทาง เพื่อปฏิบัติการตามระเบียบนี้
 - 5) เสนอความเห็นและให้ข้อเสนอแนะแก่นายกรัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
 - 6) ปฏิบัติงานอื่นตามที่นายกรัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย
- 4.2 ระดับอำนาจการ ให้อยู่ในความรับผิดชอบของศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด และศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร ศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนนเรียกโดยย่อว่า “ศปถ.” มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นผู้อำนวยการศูนย์ฯ โครงสร้างประกอบด้วย คณะกรรมการศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนน เรียกโดยย่อว่า “คณะกรรมการ ศปถ.” ประกอบด้วย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นประธานกรรมการ อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เป็นกรรมการและเลขานุการ มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้
- 1) จัดทำข้อเสนอ นโยบาย แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ยุทธศาสตร์และแผนเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ นปถ.
 - 2) บูรณาการแผนงานและงบประมาณในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานของรัฐ และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
 - 3) อำนาจการ กำกับ ติดตาม เร่งรัด ประเมินผล และประสานการดำเนินงานของหน่วยงานของรัฐ และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามนโยบายและแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน
 - 4) จัดทำฐานข้อมูล สถิติอุบัติเหตุทางถนน และการวิเคราะห์ประเมินสถานการณ์
 - 5) ศึกษา ค้นคว้า วิจัยและพัฒนาทางด้านความปลอดภัยทางถนนและการพัฒนาบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนน
 - 6) ประชาสัมพันธ์ผลการดำเนินงานและให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนต่อสาธารณะ
 - 7) เสนอแนะแนวทางการเสริมสร้างขวัญและกำลังใจแก่หน่วยงานและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องที่มีผลการปฏิบัติงานดีเด่นต่อคณะกรรมการ นปถ.
 - 8) แต่งตั้งคณะอนุกรรมการหรือคณะทำงาน เพื่อปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการ ศปถ. ฯลฯ
 - 9) ปฏิบัติงานอื่นตามที่ประธานกรรมการหรือคณะกรรมการ นปถ. มอบหมาย

ศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด เรียกโดยย่อว่า “ศปถ.จังหวัด” มีผู้ว่าราชการจังหวัด เป็นผู้อำนวยการศูนย์ฯ และให้มีคณะกรรมการ ศปถ.จังหวัด ประกอบด้วย ผู้ว่าราชการจังหวัด เป็นประธานกรรมการ หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเป็นกรรมการและเลขานุการมีอำนาจหน้าที่ในเขตจังหวัด ดังต่อไปนี้

- 1) จัดทำแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการ และงบประมาณ ในการป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนนให้สอดคล้องกับแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน แผนพัฒนาจังหวัด และแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด
- 2) ดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตจังหวัด

- 3) อำนวยการ ประสานการปฏิบัติงาน เร่งรัด ติดตาม และประเมินผลตามแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการ และงบประมาณ
- 4) ส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
- 5) จัดให้มีศูนย์ข้อมูลและสถิติอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด
- 6) จัดให้มีโครงการพัฒนาบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนน
- 7) เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและประชาสัมพันธ์การดำเนินงานต่อสาธารณะ
- 8) แต่งตั้งคณะกรรมการหรือคณะทำงาน เพื่อปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานครเรียกโดยย่อว่า “ศปถ.กทม.” โดยมีผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร เป็นผู้อำนวยการศูนย์ฯ และให้มีคณะกรรมการ ศปถ.กทม. ประกอบด้วย ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร เป็นประธานกรรมการ โดยมีผู้แทนหน่วยราชการ หน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ ภาคประชาสังคม และภาคเอกชนในเขตกรุงเทพมหานคร เข้าร่วมเป็นกรรมการ และมีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร

4.3 ระดับปฏิบัติการ ให้อยู่ในความรับผิดชอบของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ เรียกโดยย่อว่า “ศปถ.อำเภอ” โดยมีนายอำเภอเป็นผู้อำนวยการศูนย์ฯ และให้มีคณะกรรมการ ศปถ.อำเภอ ประกอบด้วย นายอำเภอ เป็นประธานกรรมการ มีอำนาจหน้าที่ในเขตอำเภอ ดังต่อไปนี้

1. จัดทำแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการ และงบประมาณในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอ และประสานแผนปฏิบัติการ แผนงาน และโครงการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในเขตอำเภอให้สอดคล้องกับแผนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด
2. ดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตอำเภอ
3. เร่งรัด ติดตาม และประเมินผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการ และรายงานการดำเนินงานให้คณะกรรมการ ศปถ. จังหวัดทราบส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตอำเภอ
4. จัดให้มีศูนย์ข้อมูลและสถิติอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอ
5. เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและประชาสัมพันธ์การดำเนินงานต่อสาธารณะ
6. แต่งตั้งคณะกรรมการหรือคณะทำงานเพื่อปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่ตามที่เห็นสมควร
7. ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเรียกโดยย่อว่า “ศปถ.อปท.” โดยมีผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นผู้อำนวยการศูนย์ฯ และให้มีคณะกรรมการ ศปถ.อปท. ประกอบด้วย ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นประธานกรรมการ โดยมีผู้แทนหน่วยราชการ หน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ ภาคประชาสังคม และภาคเอกชนในเขตองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นดังกล่าวเข้าร่วมเป็นกรรมการ และมีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ในเขตกรุงเทพมหานครกรณีที่มีความจำเป็นผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร อาจพิจารณาให้มีศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร โดยมีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตที่ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครกำหนด (ราชกิจจานุเบกษา. 2554) เมื่อก้าวโดยสรุปผู้ศึกษาเห็นว่าระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนพ.ศ.2554 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ก่อให้เกิดเสถียรภาพต่อการดำเนินงานขับเคลื่อนภารกิจด้านการป้องกัน และ ลดอุบัติเหตุทางถนนมากยิ่งขึ้นกว่าในอดีตที่ผ่านมาเพราะได้มุ่งเน้นให้เกิดกระบวนการมีส่วนร่วม การกำหนดไว้ซึ่งบทบาทและอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานภาคีเครือข่าย และการจัดรูปแบบโครงสร้างองค์กรให้มีทั้งระดับนโยบาย อำนวยการ และปฏิบัติการไว้อย่างชัดเจน ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการป้องกันและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน โดยให้ครอบคลุมทุกพื้นที่และมีความต่อเนื่อง โดยเป้าหมายสุดท้ายคือการส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยในหมู่ประชาชน ภายใต้ความรับผิดชอบของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนส่วนกลาง จังหวัด อ่างทอง และกรุงเทพมหานคร

5. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษามีดังนี้

จรัส อติวิทยากรณ์ (2553) ได้ให้ความสำคัญของการวางแผน เป็นงานหลักและสำคัญในการบริหารของหน่วยงานในทุกๆระดับ เนื่องจากเป็นตัวกำหนดทิศทาง เป้าหมาย วิธีดำเนินการ ที่จะทำให้หน่วยงานดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ บรรลุตามวัตถุประสงค์ที่ต้องการภายในเวลาที่กำหนด การดำเนินงานจะประสบผลสำเร็จมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับการวางแผน หากวางแผนดีก็เท่ากับดำเนินงานสำเร็จไปแล้วกว่าครึ่ง ดังนั้น การวางแผนจึงมีความสำคัญต่อการดำเนินงาน ดังนี้

1. การวางแผนเป็นหน้าที่อันดับแรกของผู้บริหาร
2. การวางแผนเป็นแนวทางปฏิบัติที่สำคัญ นำไปสู่ความสำเร็จของงาน
3. แผนและการวางแผนเป็นตัวกำหนดทิศทางขององค์กรและเปรียบเสมือนหางเสือของเรือ
4. การวางแผนทำให้ทุกคนในองค์กรทราบความมุ่งหมายขององค์กรอย่างชัดเจน
5. การวางแผนจะช่วยให้ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานมองไปในอนาคต
6. การวางแผนทำให้ผู้บริหารตัดสินใจอย่างมีเหตุผล
7. การวางแผนเป็นเรื่องที่เตรียมการไว้ล่วงหน้า
8. การวางแผนให้ทุกคนในองค์กรเปลี่ยนแปลงเพื่อรองรับสิ่งที่จะเกิดขึ้นในอนาคต
9. การวางแผนทำให้ผู้บริหารตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อหน้าที่
10. การวางแผนช่วยให้ควบคุมทำได้โดยอาศัยการวัดผลสำเร็จตามแผนงาน

องค์ประกอบของแผน องค์ประกอบของการวางแผนที่สำคัญ คือ

1. การกำหนดจุดหมายปลายทาง (Ends) ที่ต้องการบรรลุ มีหลายระดับ คือ
 - 1.1 จุดมุ่งหมายหรือเป้าประสงค์ (Goals) เป็นการแสดงถึงความคาดหวังที่ต้องการให้เกิดขึ้นในช่วงระยะเวลาข้างหน้า ซึ่งมักจะมองในรูปของผลลัพธ์ (Outcome) ในอนาคตกำหนดอย่างกว้างๆ
 - 1.2 วัตถุประสงค์ (Objective) เป็นองค์ประกอบที่เป็นผลมาจากการแปลงจุดมุ่งหมาย (Goal) ให้เป็นรูปธรรมมากขึ้นเพื่อใช้ในการนำไปปฏิบัติ วัตถุประสงค์จึงเป็นการ

กำหนดผลผลิต (Out Put) ที่คาดหวังให้เกิดขึ้นอย่างกว้างๆ แต่ชัดเจน และสามารถปฏิบัติได้

1.3 เป้าหมาย (Targets) เป็นองค์ประกอบที่เป็นผลมาจากการแปลงวัตถุประสงค์ให้เป็นรูปธรรม

1.4 ในการปฏิบัติมากขึ้น เป้าหมายจึงเป็นการกำหนดผลลัพธ์สุดท้ายที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามแผน โดยจะกำหนดเป็นหน่วยนับที่วัดผลได้เชิงปริมาณ และกำหนดระยะเวลาที่จะบรรลุผลสำเร็จนั้นด้วย

2. วิธีการและกระบวนการ (Means and Process) เป็นองค์ประกอบที่เกิดจากการนำข้อมูลต่าง ๆ มาวิเคราะห์และกำหนดเป็นทางเลือก (Alternative) สำหรับเป็นแนวทางปฏิบัติ หรือกลวิธี (Strategy) ให้บรรลุจุดหมายที่กำหนดไว้ จากนั้น จะถ่ายทอดออกมาเป็นแผนงาน (Programs) และโครงการ (Projects) ที่เชื่อมโยงกัน โดยทั่วไปจะประกอบด้วย 2 องค์ประกอบหลัก คือ

2.1 กลวิธีการปฏิบัติ หรือมาตรการ (Strategy) เป็นการกำหนดแนวทางปฏิบัติให้บรรลุจุดหมาย (Ends) ที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.2 แผนงาน (Programs) และโครงการ (Projects) เป็นการกำหนดแนวทางการกระทำที่เป็นรูปธรรมในการปฏิบัติมากขึ้น ซึ่งโดยทั่วไปจะมีประเด็นในการเขียนที่ชัดเจนครอบคลุม และเชื่อมโยงอย่างเป็นระบบ

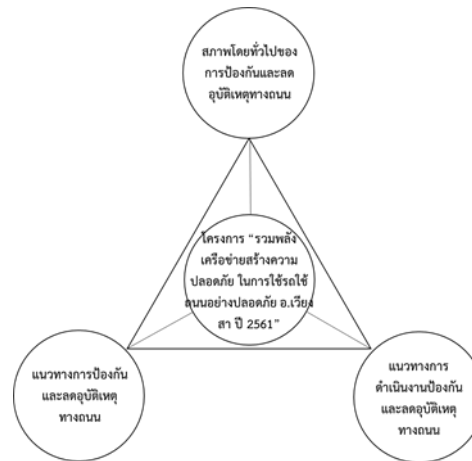
3. ทรัพยากร (Resources) และค่าใช้จ่าย (Cost) เป็นองค์ประกอบที่สำคัญอย่างหนึ่งในการวางแผนและการนำไปปฏิบัติ ซึ่งได้แก่ คน เงิน วัสดุ อุปกรณ์ ซึ่งผู้วางแผนจะต้องระบุให้ชัดเจนและมีความเป็นไปได้ในการปฏิบัติ “มิใช่เขียนแบบवादวิมานในอากาศ” หรือ “เขียนแผนแบบเพ้อฝัน”

4. การนำแผนไปปฏิบัติ (Implementation) เป็นองค์ประกอบที่แสดงถึงกรรมวิธีในการตัดสินใจเลือกแผนงานและโครงการไปปฏิบัติให้เกิดผลสำเร็จตามจุดหมาย (Ends) ที่กำหนดไว้ ซึ่งขั้นตอนนี้จะต้องอาศัยกลยุทธ์หลายอย่างทั้งกลยุทธ์ภายในองค์กรและกลยุทธ์ภายนอกองค์กร

5. การประเมินผลแผน (Evaluation) เป็นองค์ประกอบที่แสดงถึงการตรวจสอบการควบคุมและการวัดผลการปฏิบัติตามแผนเพื่อให้ทราบถึง ความก้าวหน้าหรือข้อบกพร่องหรือข้อจำกัดของแผนนั้น เพื่อจะได้ปรับปรุงแผนให้สามารถนำไปปฏิบัติได้บรรลุตามเป้าหมายและวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ สำนักวิจัยและความร่วมมือระหว่างประเทศ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (2551) โครงการศึกษาการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย ผลการศึกษาพบว่า การถ่ายทอดนโยบายของรัฐบาลสู่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนั้นจะเป็นลักษณะของหนังสือราชการ ขณะเดียวกันการออกมาตรการต่าง ๆ ของรัฐบาลได้รับความสนใจจากผู้บริหารระดับจังหวัด และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นอย่างมาก แต่การนำไปปฏิบัติยังเกิดปัญหาเพราะความไม่สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นก็ยังให้ความสำคัญกับเรื่องโครงสร้างพื้นฐานมากกว่า ซึ่งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นส่วนใหญ่ทำงานด้วยความปลอดภัยทางถนนโดยการเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนนเท่านั้นไม่ได้เป็นผู้รับผิดชอบหลัก และปัญหาอุบัติเหตุทางถนนมีส่วนสำคัญมาจากพฤติกรรมเสี่ยงของประชาชนด้วย

6. กรอบแนวคิดในการศึกษา

กรอบแนวคิดในการศึกษานี้ อาศัยหลักการบริหารจัดการด้านการป้องกัน และการแก้ไขปัญหา การสร้างการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย และการดำเนินการตามข้อสั่งการมาตรการในการนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนไปปฏิบัติ โดยสอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552–2555 และแผนที่นำทาง เชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554 – 2563 ร่วมกับแนวคิดทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยมีกรอบแนวคิดในการศึกษา ดังนี้



บทที่ 3

ระเบียบวิธีวิจัย

การศึกษาครั้งนี้ ผู้ศึกษาได้ใช้ระเบียบวิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ (Quality Research) ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ (Interview) และจากแนวคิด ทฤษฎี ระเบียบกฎหมาย และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้ข้อมูลที่สามารถตอบโจทย์ของวัตถุประสงค์การศึกษา จากผู้ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน

1. ผู้ให้ข้อมูลหลักในการศึกษา (Key Informants)

ผู้ให้ข้อมูลหลักที่ใช้ในการศึกษาเป็น ผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน โดยดำเนินการเก็บข้อมูลการสัมภาษณ์ (Interview) ใช้วิธีการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) กำหนดคุณสมบัติของกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการศึกษาจำนวน 6 คน คือ

1. ผู้บริหารที่ปฏิบัติหน้าที่ในการอำนวยความสะดวก ด้านความปลอดภัยทางถนน จำนวน 2 คน ประกอบด้วย

1.1 นายประสงค์ หล้าอ่อน นายอำเภอเวียงสา

1.2 นายมานัส ห้วนท็อก นายกเทศมนตรีตำบลกลางเวียง

2. เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน จำนวน 4 คน ประกอบด้วย

2.1 พ.ต.ท.ทศพล สืบกาสิ ตำแหน่ง สารวัตรป้องกันปราบปราม สภ.เวียงสา

2.2 นางวรลักษณ์ อมรสิน ตำแหน่ง เจ้าพนักงานขนส่ง สำนักงานขนส่งฯ สาขาเวียงสา

2.3 นายพีระพงษ์ สุขใจ ตำแหน่ง หัวหน้าหมวดการทางเวียงสา

2.4 นายธีรพันธ์ สร้อยทา ตำแหน่ง เจ้าพนักงานป้องกัน เทศบาลตำบลเวียงสา

2. ขอบเขตและพื้นที่การศึกษา (Focus Area)

การศึกษาครั้งนี้ได้กำหนดพื้นที่หลักในการดำเนินการศึกษา และการคัดเลือกพื้นที่ดำเนินการในจังหวัดน่าน จากจำนวน 15 อำเภอ โดยผู้ศึกษาเลือกพื้นที่ที่มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสูง เป็นพื้นที่ที่มีเส้นทางที่แคบ คดเคี้ยว มีการใช้รถยนต์พาหนะในการเดินทางอย่างหนาแน่น และเป็นพื้นที่อำเภอที่มีเครือข่ายในการสร้างความร่วมมือจากการทำงานสูง ได้แก่ เขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน

3. เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

ผู้ศึกษาใช้วิธีการสัมภาษณ์ (Interview) การสังเกตการณ์ปฏิบัติการ การสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์ และการสื่อสารในระบบแอปพลิเคชัน Line เป็นเครื่องมือช่วยในการเก็บรวบรวมข้อมูล จากกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับประสบการณ์ของผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับการสร้างแบบสอบถามเป็นขั้นตอน ดังนี้

1) ศึกษาวิธีการสร้างแบบ จากเอกสาร งานวิจัย และทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

2) ผู้ศึกษาดำเนินการสร้างแบบสัมภาษณ์ ตามวิธีการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการศึกษา

3) นำแบบสัมภาษณ์ที่สร้างขึ้น นำเสนออาจารย์ที่ปรึกษา เพื่อปรับปรุงแก้ไข

- 4) ทำการปรับปรุงแก้ไขแบบสัมภาษณ์และนำเสนอให้อาจารย์ที่ปรึกษานุมัติก่อนนำไปเป็นแนวการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างต่อไป

องค์ประกอบของแบบสัมภาษณ์

แบบสัมภาษณ์ ผู้ศึกษาได้สร้างตามวัตถุประสงค์ของการศึกษาและสภาพปัญหาที่พบจริง ซึ่งการสร้างแบบดำเนินการโดยนำข้อมูลที่ได้มาจากแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง มากำหนดขอบเขตประเด็นในการศึกษา จากนั้นนำมาแตกเป็นคำถามในด้านต่างๆ ซึ่งประกอบด้วย 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 เป็นคำถามเกี่ยวกับภูมิหลังของผู้ให้สัมภาษณ์

ส่วนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวข้องกับประเด็นที่ต้องการศึกษา และใช้ตอบโจทย์ของวัตถุประสงค์ในการศึกษาเรื่อง “เครือข่ายด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน กรณีศึกษา อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน”

ส่วนที่ 3 เป็นคำถามเกี่ยวข้องกับประเด็นที่ต้องการศึกษา และใช้ตอบโจทย์ของวัตถุประสงค์ในการศึกษาในด้าน สภาพโดยทั่วไปของการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน แนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และแนวทางการดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน

การเก็บรวบรวมข้อมูล

เพื่อให้การศึกษาเป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดขึ้น ผู้ศึกษาเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ (Interview) โดยใช้แบบสัมภาษณ์ ซึ่งมีขั้นตอนการสัมภาษณ์ ดังนี้

1. นัดหมายกลุ่มตัวอย่างเพื่อเข้าสัมภาษณ์ และซักซ้อมแนวทางการสัมภาษณ์ให้ทราบล่วงหน้า
2. เข้าสัมภาษณ์ตามวัน ที่นัดหมาย โดยมีการโทรเตือนการนัดหมายล่วงหน้า 1 วัน
3. ดำเนินการสัมภาษณ์ผู้ศึกษาแจ้งวัตถุประสงค์ของการศึกษา และการรักษาพิทักษ์สิทธิ์

ให้ข้อมูลโดยนำเสนอในภาพรวม และขออนุญาตจดบันทึกข้อมูลที่จำเป็น ทั้งนี้ผู้วิจัยสามารถบอกยกเลิกการสัมภาษณ์ก่อนได้ตามความเหมาะสม หรือประเด็นที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์แล้ว

4. ดำเนินการสัมภาษณ์ เป็นเวลา 40 ถึง 60 นาที

5. กล่าวสรุปความหมายของข้อมูลในประเด็นที่ให้สัมภาษณ์เป็นระยะและขออนุญาตขอเข้าสัมภาษณ์ เพื่อขอข้อมูลเพิ่มเติมได้ภายหลัง

6. ผู้ศึกษารวบรวมข้อมูลตรวจสอบความครบถ้วนของข้อมูล พร้อมตรวจสอบความน่าเชื่อถือของข้อมูลโดยการตรวจสอบแบบสามเส้า (Triangulation) ด้านที่มาของข้อมูล ทั้งด้านสถานที่ และบุคคล และการตรวจสอบโดยผู้ศึกษา โดยใช้หลักฐานร่องรอย (Audit trail) ได้แก่ บันทึกการสัมภาษณ์และการสังเกตการณ์ (Field note)

7. เนื่องจากมีข้อจำกัดด้านเวลาการเก็บรวบรวมข้อมูลในพื้นที่ หากมีความจำเป็นเพื่อให้เกิดความครบถ้วนและสมบูรณ์ของข้อมูล ผู้ศึกษาอาจใช้วิธีโทรศัพท์สัมภาษณ์ข้อมูลเพิ่มเติม เพื่อยืนยันข้อคิดเห็นตามแบบสัมภาษณ์ เพื่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์และประโยชน์มากที่สุดในการศึกษาครั้งนี้

การวิเคราะห์และเสนอผลการศึกษา

การวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ โดยใช้วิธีวิเคราะห์เนื้อหา (Content analysis) ความเหมือน ความต่าง และหาความถี่ เพื่อให้ได้ข้อสรุปที่เกี่ยวข้อง

1. คำถามที่เกี่ยวข้องกับประเด็นที่ต้องการศึกษาด้านสภาพโดยทั่วไปของการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน

2. คำถามที่เกี่ยวข้องกับประเด็นที่ต้องการศึกษาด้านแนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน

3. คำถามที่เกี่ยวข้องกับประเด็นที่ต้องการศึกษาด้านแนวทางการดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน

(โดยในการศึกษาการเก็บข้อมูลจากเอกสาร และการสัมภาษณ์ ภายในระยะเวลา 90 วัน)

บทที่ 4

ผลการศึกษา

การศึกษาเรื่องนี้ ผู้ศึกษาใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยการเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์ (Interview) การสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์ ข้อมูลจากการติดต่อสื่อสารในระบบแอปพลิเคชัน Line การเก็บรวบรวมจากเอกสารทางวิชาการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อศึกษาสภาพทั่วไปของการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน แนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และแนวทางดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน เพื่อเพื่อนำผลการศึกษามาวิเคราะห์ สรุปเป็นแนวทางการดำเนินงานโครงการ “รวมพลังเครือข่ายสร้างความปลอดภัย ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยอำเภอเวียงสา ปี 2561” อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยแบ่งการวิเคราะห์ข้อมูลออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

- ส่วนที่ 1 วิเคราะห์สภาพโดยทั่วไปของการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน
- ส่วนที่ 2 วิเคราะห์แนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน
- ส่วนที่ 3 วิเคราะห์แนวทางการดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน

ผลการศึกษา

ผู้ศึกษาได้ใช้วิธีวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) โดยเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 6 คน และนำมาหาข้อสรุปอย่างมีระบบ มีเหตุผล และอิงกรอบแนวคิด ทฤษฎี พร้อมนำเสนอผลการศึกษา ตามประเด็นข้อคำถาม จำนวน 3 ส่วนข้างต้น ดังนี้

ส่วนที่ 1. สภาพโดยทั่วไปของการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน

ผู้ให้ข้อมูลคนที่ 1. นายประสงค์ หล้าอ่อน ตำแหน่ง นายอำเภอเวียงสา ให้ข้อมูล ดังนี้ การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา เป็นไปตามแนวทางนโยบายรัฐบาล และกรอบดำเนินงานตามข้อสั่งการของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนมีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ และแต่งตั้งคณะทำงานฯ มีการประชุมเพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยมีข้อสั่งการให้ทุกหน่วยงานดำเนินงานตามแผนงาน โครงการ มาตรการ และกิจกรรมต่างๆ และเน้นย้ำช่วงเทศกาลที่สำคัญ เทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ คือ ในช่วงเทศกาลที่สำคัญจะต้องมีการรณรงค์และเตรียมความพร้อม มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดและต่อเนื่อง ได้แก่ มาตรการลดความเสี่ยงด้านคน เช่น การจัดตั้งด่านตรวจ และบังคับใช้กฎหมายจราจร ตามมาตรการ 1ร. 2ส. 3ข. 4ม. กฎหมายควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และกฎหมายสถานบริการ เป็นต้น พร้อมทั้งมีการสร้างเครือข่ายขยับลงสู่พื้นที่ โดยให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้นำชุมชน ได้เข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนา ร่วมคิด ร่วมทำ ร่วมตัดสินใจ และแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน และในการบริหารเกี่ยวกับบริบทของแต่ละพื้นที่ของชุมชนด้วยตนเอง เช่น การจัดตั้งด่านชุมชน เพื่อเป็นจุดบริการ และคัดกรองผู้มีสภาพไม่พร้อมในการขับขี่ เป็นต้น

ผู้ให้ข้อมูลคนที่ 2 นายมานัส หวันท็อก ตำแหน่ง นายกเทศมนตรีตำบลกลางเวียง ให้ข้อมูลดังนี้ มีการเตรียมความพร้อมชุดปฏิบัติการกู้ชีพ-กู้ภัย ตลอด 24 ชั่วโมง เน้นการเข้าถึงจุดเกิดเหตุอย่างรวดเร็ว โดยถือว่าการรักษาชีวิตเป็นสิ่งสำคัญที่สุด การดำเนินงานมีการประสานการปฏิบัติในลักษณะแนวราบ เช่น ระบบการแพทย์ฉุกเฉิน ร่วมกับภาคีเครือข่ายในพื้นที่ ประกอบด้วย โรงพยาบาล อสม. มูลนิธิ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นพื้นที่ข้างเคียง มีส่วนร่วม และพัฒนาระบบต่างๆ ทั้งการเตรียมความพร้อมด้านบุคลากร ผู้ปฏิบัติงาน วัสดุอุปกรณ์ พาหนะ และการสื่อสาร สิ่งที่สำคัญในการปฏิบัติงานป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน คือ เน้นให้ความสำคัญกับการประชาสัมพันธ์ให้เข้าถึงประชาชนมากขึ้น ให้เกิดความตื่นตัว มีการทำงานร่วมกับเครือข่ายชุมชน รวมถึงมีการสร้างระบบการประสานการปฏิบัติที่มีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดระหว่างภาคีเครือข่ายทุกช่องทาง

ผู้ให้ข้อมูลคนที่ 3. พ.ต.ท.ทศพล สืบกาสิ ตำแหน่ง สารวัตรป้องกันปราบปราม ให้ข้อมูลดังนี้ ดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาล ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และข้อสั่งการของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด มาจัดทำแผนงาน โครงการ เช่น การดำเนินการมาตรการบังคับใช้กฎหมายตามมาตรการ 3 ม 2 ข 1 ร ควบคู่ไปกับการรณรงค์สร้างความรู้ความเข้าใจ และกวดขันวินัยจราจร มีการปฏิบัติงานร่วมกับองค์กรภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วน มีการประสานการปฏิบัติแบบบูรณาการ เพื่อรณรงค์กวดขันวินัยจราจร และดำเนินการสร้างจิตสำนึกให้แก่ประชาชนด้านการขับขี่ปลอดภัย โดยการให้ความรู้ในสถานศึกษา ชุมชน และการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ ปัจจัยที่มีผลต่อการทำงานด้านการบังคับใช้กฎหมาย เช่น ปัจจัยทางด้านสังคม การไม่ยอมรับนโยบายของประชาชน เช่น นโยบายการสวมหมวกนิรภัย 100% จึงไม่ได้รับความร่วมมือ นอกจากนี้ มีการบูรณาการในการปฏิบัติงานเฉพาะช่วงเทศกาลสำคัญ เทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ จึงขาดหลักการลดปัญหาอุบัติเหตุ โดยการบังคับใช้กฎหมายไม่ต่อเนื่อง และการบังคับใช้ยังไม่ทั่วถึง

ผู้ให้ข้อมูลคนที่ 4. นายพีระพงษ์ สุขใจ ตำแหน่ง หัวหน้าหมวดการทางเวียงสา ให้ข้อมูลดังนี้ ดำเนินงานตามแนวนโยบายของรัฐบาล และข้อสั่งการยุทธศาสตร์ของกรมทางหลวง ในการดำเนินการด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน กล่าวคือ การสำรวจพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้อน แล้วขึ้นบัญชีเป็นจุดเสี่ยง (Black Spot) วิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเป็นกรณีๆ แล้วจัดทำแผนงาน/โครงการแก้ไขจุดเสี่ยง และบริเวณอันตรายบนทางหลวง รวมทั้งการแก้ไขปัญหาตั้งแต่การเพิ่มอุปกรณ์ความปลอดภัย จนถึงการแก้ไขรูปแบบกายภาพของทางหลวง ใช้งบประมาณปกติ และของงบประมาณจากกรมฯ เพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามข้อมูลปัญหาในแต่ละบริบทพื้นที่ต่อไป

ผู้ให้ข้อมูลคนที่ 5 นางวรลักษณ์ อมรสิน ตำแหน่ง เจ้าพนักงานขนส่ง ให้ข้อมูลดังนี้ ได้ดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาล และตามแผนงานข้อสั่งการของกรมการขนส่งทางบก ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยยึดหลักการให้ความร่วมมือบูรณาการกับหน่วยที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่องเป็นประจำ เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะบทบาทหน้าที่ในการควบคุมการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากรถโดยสารสาธารณะ ตามมาตรการลดปัจจัยเสี่ยงด้านยานพาหนะ เช่น กำหนดมาตรการ แนวทาง เพื่อกำกับ ควบคุม และดูแลรถโดยสารสาธารณะ และรถโดยสารไม่ประจำทาง โดยเฉพาะเกี่ยวกับพนักงานขับ รวมทั้งตรวจสอบสภาพรถโดยสารสาธารณะและรถโดยสารไม่ประจำทางให้ถูกต้องตามระเบียบ กฎหมาย โดยมีจุดมุ่งหมายให้ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน

ผู้ให้ข้อมูลคนที่ 6 นายธีรพันธ์ สร้อยทา ตำแหน่ง เจ้าพนักงานป้องกัน ให้ข้อมูล ดังนี้ สภาพโดยทั่วไปเทศบาลตำบลเวียงสา เป็นพื้นที่เศรษฐกิจ เป็นย่านการค้าที่สำคัญของอำเภอเวียงสา เป็นชุมชนที่หนาแน่น มีตลาดสด สถานประกอบการ บริษัท ห้างร้าน ปั้มน้ำมัน และสถาบันการเงินหลายแห่ง ประกอบกับ

เทศบาลตำบลเวียงสาเป็นสถานที่ท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อาคารสำนักงานเทศบาลเป็นพิพิธภัณฑ์เฉลิมพระเกียรติ ร.9 และมีเส้นทางหลักที่เชื่อมต่อจากจังหวัดแพร่ พาดผ่านอำเภอเวียงสาเข้าสู่ตัวเมืองจังหวัดน่าน และถนนเข้าสู่อำเภอเมืองน่าน อำเภอแม่จริม อำเภอนาน้อย และอำเภอนาหมื่น จึงทำให้พื้นที่เทศบาลตำบลเวียงสา มีการจราจรที่คับคั่ง การดำเนินโครงการที่ผ่านมาเน้นในเรื่องของการมีส่วนร่วมของสังคม เพื่อเป็นการสร้างภูมิคุ้มกันอันเป็นการป้องกันและแก้ไขปัญหาในระยะยาว และให้มีความยั่งยืน เกิดเป็นจิตสำนึกในเรื่องของความปลอดภัย โดยมีหลักที่สำคัญ คือ การส่งเสริมให้ประชาชน คิดเอง ทำเอง และกล้าคิดกล้าทำนอกกรอบ คิดตามแนวทางที่ชุมชนอยากให้เป็น ทั้งนี้เพื่อให้เกิดการยอมรับและเกิดความภาคภูมิใจ และเกิดเป็นจิตสำนึกในตัว of ประชาชนอย่างแท้จริง สำหรับการดำเนินการในเรื่องสาธารณสุขนั้น สำนักงานเทศบาลตำบลเวียงสา เป็นศูนย์กลางในการทำ MOU กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ใกล้เคียง 7 แห่ง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อวางแนวทางในการช่วยเหลือระหว่างกันในด้านสาธารณสุขในพื้นที่ที่เกิดสถานการณ์ภัยขึ้นรวมถึงอุบัติเหตุทางถนนที่มีการเตรียมความพร้อมชุดกู้ชีพ-กู้ภัยในการช่วยเหลือและสนับสนุนตลอด 24 ชั่วโมง และมีความเชื่อมโยงกันในลักษณะภาคีเครือข่ายทั้งด้านกำลังพล วัสดุอุปกรณ์ และยานพาหนะ การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้เป็นฐานในการช่วยเหลือประชาชนอย่างรวดเร็วและทั่วถึง ประชาชนอุ่นใจความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินยิ่งขึ้น

ส่วนที่ 2. แนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน

ผู้ให้ข้อมูลคนที่ 1. นายประสงค์ หล้าอ่อน ตำแหน่ง นายอำเภอเวียงสา ให้ข้อมูลประเด็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุว่า สภาพโดยทั่วไปของอำเภอเวียงสา เป็นเมืองหน้าด่านในการเดินทางสัญจรทางถนน เป็นถนนเส้นทางหลักเข้าสู่จังหวัดน่าน จึงมีผู้ใช้รถใช้ถนนจำนวนมาก สภาพถนนบางช่วงคับแคบ คดเคี้ยว บางช่วงไหล่ทางสูงและลื่น ผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนมากไม่ชำนาญเส้นทาง จุดเกิดเหตุมักจะเป็นถนนทางหลวงแยกเชื่อมกับถนนของชุมชน ประชาชนส่วนใหญ่มีพฤติกรรมขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนน เมาแล้วขับ ขับรถเร็วเกินกำหนด แนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน คือให้มีการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ด้านวินัยจราจรกับกลุ่มเป้าหมายอยู่เป็นประจำ สร้างความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ และมีมาตรการร่วมกับชุมชนในการบังคับใช้กฎหมาย โดยภาคราชการ และชุมชน สถานศึกษาเป็นจุดเริ่มต้นในการขับเคลื่อนให้ทุกภาคส่วนมีบทบาทร่วมกันในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เช่น ให้ชุมชนในพื้นที่เป็นฐานในการขับเคลื่อนการใช้รถใช้ถนนภายในชุมชนตนเอง โดยตั้งกฎกติกาและประกาศบังคับใช้ร่วมกันตามข้อตกลงของประชาคมหมู่บ้าน ทั้งนี้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องจะต้องมีส่วนร่วมดำเนินการอย่างจริงจัง

ผู้ให้ข้อมูลคนที่ 2 นายมานัส ห้วนท็อก ตำแหน่ง นายกเทศมนตรีตำบลกลางเวียง ให้ข้อมูลประเด็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ว่า ส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมส่วนบุคคล เช่น ขับรถเร็วเกินกำหนด เมาแล้วขับ ขับรถโดยไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร มีแนวทางดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ให้มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด เน้นการประชาสัมพันธ์ กระตุ้นเตือน ผู้ใช้รถใช้ถนนให้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างต่อเนื่อง และทั่วถึง

ผู้ให้ข้อมูลคนที่ 3. พ.ต.ท.ทศพล สีบกาสี ตำแหน่ง สารวัตรป้องกันปราบปราม ให้ข้อมูลว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมส่วนบุคคล ผู้ขับขี่ ขับรถด้วยความเร็ว ไม่มีความชำนาญเส้นทาง และสภาพร่างกายมีความอ่อนล้า เนื่องจากขับรถในระยะไกลๆ ทำให้เกิดการหลับใน ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางท้องถนน และอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทำให้มีผู้เสียชีวิต คือ ถนนสายหลักทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 101 แนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เพื่อลดอุบัติเหตุ ดังนี้ มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง รวมถึงการติดตั้งเครื่องหมาย ป้ายเตือน บริเวณจุดเสี่ยง หรือจุดที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นบ่อย และจัดให้มีการพบปะทุกภาคส่วน

ที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง กำหนดมาตรการหน่วยที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ในการดำเนินงานด้านการป้องกันและแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างรวดเร็ว จริงจังและต่อเนื่อง ตลอดจนแสวงหาความร่วมมือจากประชาชนให้เข้ามามีส่วนร่วมเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ

ผู้ให้ข้อมูลคนที่ 4. นายพีระพงษ์ สุขใจ ตำแหน่ง หัวหน้าหมวดการทางเวียงสา ให้ข้อมูลประเด็น สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนว่า เกิดจากพฤติกรรมส่วนบุคคล เช่น ขับรถเร็ว เมาแล้วขับ ไม่สวมหมวกกัน น็อก ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย อุบัติเหตุเกิดในถนนสายหลักและสายรองในหมู่บ้าน โดยมีแนวทางการป้องกันและ แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน ดังนี้ เพิ่มความเข้มข้น เข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย ปรับปรุงจุดเสี่ยง จุดอันตราย เช่น ดัดกระจกทางโค้ง ปรับเวลาของไฟสัญญาณให้เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ ร่วมกับหน่วยงานภาคีเครือข่ายดำเนินการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ กระตุ้นเตือนปลูกฝังจิตสำนึกวินัยจราจรตั้งแต่ เยาวชน และให้ความรู้ด้านวินัยจราจรแก่เยาวชน และประชาชน ผ่านหอกระจายข่าวของชุมชน เป็นประจำทุกวัน โดยมอบหมายให้แต่ละชุมชนหมู่บ้านเป็นผู้ดำเนินการ

ผู้ให้ข้อมูลคนที่ 5 นางวรลักษณ์ อมรสิน ตำแหน่ง เจ้าพนักงานขนส่ง ให้ข้อมูลประเด็นสาเหตุ การเกิดอุบัติเหตุทางถนนว่า ผู้ขับขี่รถขาดจิตสำนึกที่ดีในการขับขี่อย่างปลอดภัย ไม่มีระเบียบวินัยในการขับรถ ไม่รักษากฎจราจรที่บังคับใช้ ขาดน้ำใจที่ดีต่อผู้ใช้รถใช้ถนนด้วยกันมีแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหา อุบัติเหตุทางถนน ดังนี้ ปลูกฝังจิตสำนึกที่ดีในการขับขี่อย่างปลอดภัยให้ทราบ ถึงผลดี ผลเสียของการเกิด อุบัติเหตุให้กับประชาชน นักเรียน นักศึกษา ได้รับความรู้และนำไปใช้ให้เกิดผลดีต่อตนเอง และชุมชน จัดทำ โครงการต่างๆ ในการปลูกฝังจิตสำนึกที่ดีในการขับขี่อย่างปลอดภัย ให้กับประชาชนทั่วไป ชุมชนต่างๆ สถาบันการศึกษา ในเขตพื้นที่ เพื่อจะได้นำความรู้ที่ได้รับมุ่งสู่สังคมขนาดใหญ่ต่อไป และทุกภาคส่วนต้อง ทำงานแบบบูรณาการ ประชุมปรึกษาหารือ ถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ และหาแนวทางแก้ไขให้ตรงจุด มี รูปแบบการแก้ไขปัญหาที่ชัดเจน และสามารถปฏิบัติได้จริง มีรูปแบบการทำงานที่ชัดเจน มีความรวดเร็วในการ เข้าถึงข้อมูลข่าวสาร รูปแบบหรือแผนงานต่างๆสามารถปฏิบัติได้จริง เพิ่มช่องทางในการติดต่อประสานงานให้ หลายช่องทาง เพื่อความรวดเร็วในการแก้ไขปัญหา

ผู้ให้ข้อมูลคนที่ 6 นายธีรพันธ์ สร้อยทา ตำแหน่ง เจ้าพนักงานป้องกัน ให้ข้อมูลประเด็นสาเหตุ การเกิดอุบัติเหตุทางถนนว่า เกิดจากการมก่งายของผู้ใช้รถใช้ถนน การไม่รักษากฎวินัยจราจร การใช้ความเร็ว ในการขับขี่วดยานพาหนะ และการไม่สวมหมวกกันน็อก อุบัติเหตุส่วนใหญ่จะเกิดบริเวณสี่แยกจราจร และ ย่านตลาดของเวียงสา ที่มีการจราจรคับคั่ง และรวมถึงแยกต่างๆในชุมชนมีแนวทางการป้องกันและแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน คือ การบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง กำหนดการจราจรให้เป็นระเบียบ มีการสุ่ม ตรวจวินัยจราจรกำหนดความเร็วในการขับขี่

ส่วนที่ 3. แนวทางการดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัด น่าน

ผู้ให้ข้อมูลคนที่ 1. นายประสงค์ หล้าอ่อน ตำแหน่ง นายอำเภอเวียงสา ให้ข้อมูลเชิงนโยบายและ การวางแผนงาน ดังนี้ กำหนดกรอบการดำเนินงานให้สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ โดยเป็นไปตามแนวทางของ รัฐบาล และข้อสั่งการของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ก่อให้เกิดการบูรณาการแผนงาน โครงการ มาตรการ และกิจกรรมของทุกภาคส่วนเป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยเน้นให้ความสำคัญกับความร่วมมือกับ ภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วนในการประชาสัมพันธ์ส่งเสริมปลูกฝังจิตสำนึก ด้านวินัยจราจรในการใช้รถใช้ถนน แก่ เด็กและเยาวชน ประชาชนกลุ่มผู้มีความเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนน เช่น ผู้ขับขี่ และประชาชนผู้ใช้รถโดยสาร

สาธารณะ ให้เป็นกิจกรรมที่จะต้องดำเนินการร่วมกันอย่างต่อเนื่อง โดยมีเป้าประสงค์ของการดำเนินงานร่วมกัน คือ การป้องกันและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนให้มากที่สุดต่อไป

ผู้ให้ข้อมูลคนที่ 2 นายมานัส หวันท็อก ตำแหน่ง นายกเทศมนตรีตำบลกลางเวียง ให้ข้อมูลเชิงนโยบาย และการวางแผนงาน ดังนี้ การดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาคู่อุบัติเหตุทางถนน ต้องมีแผนงาน การปฏิบัติที่ชัดเจน และกระจายลงสู่พื้นที่ลักษณะให้เป็นแผนของชุมชน กิจกรรมต้องมีพันธะผูกพันในการดำเนินการในพื้นที่ชุมชนอย่างต่อเนื่อง รวมถึงให้ชุมชนเป็นคนตั้งกติกาข้อตกลงร่วมกันในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ทำงานในลักษณะของการบูรณาการแผนงาน โครงการ เช่น ชุมชนมีการเฝ้าระวังความปลอดภัย และลดปัจจัยเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน ทั้งในช่วงเทศกาลที่สำคัญ และช่วงเวลาปกติ ร่วมกับภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วน เป็นต้น

ผู้ให้ข้อมูลคนที่ 3. พ.ต.ท.ทศพล สืบกาสิ ตำแหน่ง สารวัตรป้องกันปราบปราม ให้ข้อมูลเชิงนโยบาย และการวางแผนงาน ดังนี้ การดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาคู่อุบัติเหตุทางถนนให้มีประสิทธิภาพ นั้น จะต้องมีการพัฒนาประสิทธิภาพองค์กร และกลไกการบริหารความปลอดภัยทางถนนทุกระดับ เช่น ให้หน่วยที่เกี่ยวข้องเร่งสำรวจและติดตั้งเครื่องตรวจจับความเร็วบนถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 101 ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา รวมถึงให้ทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชนในพื้นที่ มีส่วนร่วมในการรณรงค์ป้องกันและแก้ไขปัญหาคู่อุบัติเหตุทางถนนอย่างจริงจังและต่อเนื่อง โดยการรณรงค์ประชาสัมพันธ์การป้องกันและแก้ไขปัญหาคู่อุบัติเหตุผ่านสื่อต่างๆในพื้นที่ เช่น หอกระจายข่าวของทุกชุมชนหมู่บ้าน การอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรตามสถานศึกษาหน่วยงาน และชุมชนในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง และทั่วถึง

ผู้ให้ข้อมูลคนที่ 4. นายพิระพงษ์ สุขใจ ตำแหน่ง หัวหน้าหมวดการทางเวียงสา ให้ข้อมูลเชิงนโยบาย และการวางแผนงาน ดังนี้ การทำงานจะต้องร่วมบูรณาการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยดำเนินกิจกรรมต่างๆ เช่น การปรับปรุงสภาพผิวจราจรและไหล่ทางให้มีความสะอาดไม่มีหลุมบ่อ รวมทั้งการระบายน้ำที่ดี ไม่เกิดน้ำท่วมขัง ติดตั้งเครื่องหมายจราจร เช่น ป้ายจราจร (ป้ายแนะนำ ป้ายเตือน ป้ายบังคับ) ติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวก เช่น ราวกันอันตราย ไฟฟ้าแสงสว่าง ไฟสัญญาณจราจร ให้ครบถ้วนในจุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ อาทิ บริเวณทางโค้ง ทางแยกหรือทางลาดชัน เป็นต้น บำรุง รักษา อุปกรณ์งานทุกอย่างบนเส้นทางให้อยู่ในสภาพที่สามารถใช้งานได้มีประสิทธิภาพตลอดเวลา สภาพสองข้างทางหรือเกาะกลางมีความสวยงาม สะอาด ปลอดภัยไม่เป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่ มีการควบคุมการเข้าออกของทางร่วมทางแยกหรือทางเชื่อมอย่างเหมาะสมสอดคล้องกับประเภทและการใช้งานของถนน รื้อถอนป้ายข้างทาง ที่ไม่ได้รับอนุญาตอย่างถูกต้อง ทำการตรวจสอบความปลอดภัยของถนน อย่างจริงจังทุก 3 เดือน เพื่อนำมาวิเคราะห์และหาแนวทางป้องกันอุบัติเหตุอย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

ผู้ให้ข้อมูลคนที่ 5 นางวรลักษณ์ อมรสิน ตำแหน่ง เจ้าพนักงานขนส่ง ให้ข้อมูลเชิงนโยบาย และการวางแผนงาน ดังนี้ ให้ความสำคัญกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาคู่อุบัติเหตุทางถนน อย่างเป็นระบบ มีรูปแบบการปฏิบัติงานที่มีความชัดเจน ตามมาตรฐานความปลอดภัยทางถนน ทั้งด้านความร่วมมือและการมีส่วนร่วมของชุมชน โดยเฉพาะการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100% รวมถึงการปลูกจิตสำนึกการขับขี่ปลอดภัยให้กับเด็กและเยาวชน นักเรียน นักศึกษา และประชาชนทั่วไป และขับเคลื่อนแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาคู่อุบัติเหตุทางถนน สู่ชุมชนให้เกิดการ ร่วมคิด ร่วมทำ และแก้ไขปัญหาคู่ เพื่อลดการบาดเจ็บ เสียชีวิตและทรัพย์สิน รวมทั้งการพัฒนาต่างๆ อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

ผู้ให้ข้อมูลคนที่ 6 นายธีรพันธ์ สร้อยทา ตำแหน่ง เจ้าพนักงานป้องกัน ให้ข้อมูลเชิงนโยบาย และการวางแผนงาน ดังนี้ จัดให้มีเขตควบคุมวินัยจราจร และมีการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเข้มงวด จัดทำป้ายสัญญาณจราจรให้เพียงพอและเหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ จัดให้มีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรดูแลบริเวณจุด

แยก จุดเสี่ยง ย่านการจราจรคับคั่ง จัดให้มีการอบรมให้ความรู้และสร้างความตระหนักในการรักษาวินัยจราจร ในชุมชนให้ทั่วถึง จัดให้มีการประชาสัมพันธ์ เชิญชวน รมรงค์กระตุ้นเตือนอย่างสม่ำเสมอ สร้างความสำนึกให้ เกิดกับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในการรักษาวินัยจราจร รวมถึงจัดให้มีเวทีแลกเปลี่ยนประสบการณ์ความ คิดเห็น กำหนดให้มีการวิเคราะห์จุดเสี่ยงร่วมกันของภาคีเครือข่าย และให้เครือข่ายร่วมในการปฏิบัติการจัดตั้ง ด่าน จุดสกัด เพื่อกวดขันวินัยจราจรอย่างสม่ำเสมอ

จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูล จำนวน 6 คน ตามประเด็นข้อคำถามตามวัตถุประสงค์ของ การศึกษา ส่วนที่ 1 - 3 สามารถนำมาวิเคราะห์และสังเคราะห์ สรุปได้ว่า ผู้ให้ข้อมูลทั้งผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่ ได้ให้ข้อมูลที่สอดคล้องกันและเป็นแนวทางเดียวกัน สามารถสรุปเป็นประเด็น เพื่อเป็นแนวทางการดำเนินงาน ของ”เครือข่ายด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน” จำนวน 3 ด้าน แยกเป็น ข้อดี (Pros) และข้อเสีย (Cons) ดังนี้

ด้านที่ 1. ด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ในเชิงนโยบายและแผนงาน เพื่อการ ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน มีผู้ให้ข้อมูลสอดคล้องกัน สรุปได้ว่า ทุกหน่วยได้ดำเนินการบริหารจัดการด้าน ความปลอดภัยทางถนนตามนโยบายของรัฐบาล กระทรวง กรม และข้อสั่งการศูนย์อำนวยการความปลอดภัย ทางถนน เป็นกรอบทิศทาง การปฏิบัติงาน การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ที่จะก่อให้เกิด ประสิทธิภาพ ประสิทธิผลทางการปฏิบัติ คือ มีหน่วยรับผิดชอบหลักเป็นกลไกหลักในการบริหารจัดการด้าน ความปลอดภัยทางถนน กล่าวคือ จะต้องมีการบริหารจัดการด้านเอกสาร ข้อมูล มีการติดตาม ประเมินผล มีการประชุมทุกหน่วยที่เกี่ยวข้องอย่างน้อย 1 - 2 เดือน/ครั้ง เพื่อวางยุทธศาสตร์ แผนงาน/ โครงการ ในการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน สรุปเป็น**ข้อดี (Pros) ข้อเสีย (Cons)** ดังนี้

ข้อดี (Pros) ภาคส่วนราชการมีกรอบทิศทาง การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน เป็นไป ตามข้อระเบียบ/ กฎหมาย คือ มีโครงสร้างการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ ระดับ ท้องถิ่น มีคณะกรรมการ/ คณะทำงาน ที่มีองค์ประกอบจากหลายภาคส่วน มีกรอบอำนาจหน้าที่การปฏิบัติที่ ชัดเจน และทุกหน่วยที่เกี่ยวข้องมีแผนงาน/โครงการ งบประมาณ ที่มีภารกิจรองรับในการปฏิบัติงานด้านความ ปลอดภัยทางถนนตามภารกิจหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยตนเอง

ข้อเสีย (Cons) หน่วยปฏิบัติในพื้นที่มีการประชุมการวางแผนงานอาจไม่ต่อเนื่อง การปฏิบัติ จึง ไม่มีการบูรณาการการทำงานร่วมกับภาคีเครือข่ายในพื้นที่ การดำเนินงานแผนงาน/โครงการ ของทุกหน่วยจึง เป็นไปในลักษณะที่ต่างหน่วย-ต่างทำ โดยทำเฉพาะภารกิจงานภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยตนเอง อีกทั้ง การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนหน่วยงานที่รับผิดชอบแต่ละหน่วยมีภารกิจหลักแตกต่างกันทำให้ การดำเนินงานในพื้นที่มีปัญหาที่ไม่สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ เกิดความซ้ำซ้อนในภารกิจที่ปฏิบัติทั้งด้านการ ป้องกันและแก้ไขปัญหา ด้านพื้นที่ปฏิบัติงาน/ กลุ่มเป้าหมาย ในขณะที่งบประมาณของทุกหน่วยที่ได้รับการ สนับสนุนมีอยู่อย่างจำกัด จึงเกิดความไม่ต่อเนื่อง ครอบคลุมและทั่วถึง ดังนั้น การดำเนินการด้านการป้องกัน และแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จึงเป็นเพียงการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าในลักษณะชั่วคราวเท่านั้น อีกทั้ง ภาคส่วนราชการมีการโยกย้ายข้าราชการ/ ผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่อยู่ตลอดเวลา ทำให้ขาดความต่อเนื่องใน การปฏิบัติงาน ทั้งนี้ ปัญหาน่าจะเกิดจากลักษณะงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่ไม่มีหน่วยงานหลักในการ รับผิดชอบอย่างชัดเจน แต่เป็นในรูปลักษณะของคณะกรรมการในการดำเนินงานเท่านั้น

ด้านที่ 2. ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ และการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อลดการบาดเจ็บ เสียชีวิต และทรัพย์สินของประชาชน มีผู้ให้ข้อมูลสอดคล้องกันสรุปได้ว่า ในพื้นที่สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมส่วนบุคคล เช่น ขับรถเร็วเกินกำหนด เมาแล้วขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนน ขาดจิตสำนึกที่ดีในการขับขี้อย่างปลอดภัย ขาดน้ำใจที่ดีต่อผู้ใช้รถใช้ถนนด้วยกัน ไม่มีชำนาญเส้นทาง และสภาพร่างกายมีความอ่อนล้า เนื่องจากขับรถในระยะไกลๆ ทำให้เกิดการหลับใน ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน สภาพถนนบางจุดไม่สามารถขยายทางได้ทำให้ถนนคับแคบ จุดเกิดเหตุมักจะเป็นทางแยกเชื่อมกับถนนของชุมชน บริเวณสี่แยกจราจร และย่านตลาดของเวียงสา ที่มีการจราจรคับคั่ง และรวมถึงแยกต่างๆในชุมชน และอุบัติเหตุส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นทำให้มีผู้เสียชีวิต สำหรับการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จะมีกรอบดำเนินงานในมาตรการการปฏิบัติที่ชัดเจน และเป็นแนวทางเดียวกัน คือ มาตรการด้านคน ด้านถนน ด้านยานพาหนะ และด้านสิ่งแวดล้อม สรุปเป็นข้อดี (Pros) และข้อเสีย (Cons) ดังนี้

ข้อดี (Pros) ทุกหน่วยมีข้อสั่งการด้านความปลอดภัยทางถนน โดยมีกรอบมาตรการในการบังคับใช้กฎหมายที่ชัดเจนและเป็นแนวทางเดียวกัน คือ มาตรการด้านคน ด้านถนน ด้านยานพาหนะ และด้านสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลสำคัญ เทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ เน้นการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มข้น มีการปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง ทั้งกลางวัน กลางคืน โดยทุกหน่วยจะเน้นบูรณาการความร่วมมือกับทุกภาคส่วนในการขับเคลื่อนการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน มีการดำเนินงานร่วมกับภาคีเครือข่ายอย่างเข้มแข็ง ครอบคลุมและทั่วถึงทุกพื้นที่ มีการแก้ไขปัญหาด้านจุดเสี่ยง จุดอันตราย และกำหนดจุดปลอดภัย เช่น การติดตั้งป้าย การปรับแก้จุดเสี่ยง จุดอันตราย รวมถึงการบูรณาการความร่วมมือในการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ การอบรมปลูกฝังจิตสำนึกวินัยจราจร เป็นต้น

ข้อเสีย (Cons) ในช่วงเวลาปกติ มีการบังคับใช้กฎหมายไม่เข้มข้น ไม่ต่อเนื่อง เช่น มีการตั้งด่านตรวจเป็นครั้งคราว ไม่ครอบคลุมและทั่วถึง รวมถึงไม่มีการบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติ จึงเกิดความไม่ต่อเนื่องในการปฏิบัติ ทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ขาดจิตสำนึกร่วมกันในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างแท้จริง คือ ลักษณะต่างหน่วย-ต่างทำ ทำให้การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนไม่เกิดผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายที่ตั้งไว้

ด้านที่ 3. ด้านการบูรณาการความร่วมมือของภาคีเครือข่ายทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน มีผู้ให้ข้อมูลสอดคล้องกัน สรุปได้ว่าทุกหน่วยภาครัฐที่ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนมีแผนงาน/โครงการ มีข้อสั่งการในมาตรการบังคับใช้กฎหมาย ทั้งด้านการบังคับใช้กฎหมาย และด้านการป้องกันฯ ในด้านโครงสร้าง เช่น มีการปรับแก้ไขจุดเสี่ยง จุดอันตราย มีการจัดสร้างถนนเพื่อรองรับความหนาแน่นของการจราจร การเตรียมความพร้อมด้านบุคลากร เช่น การฝึกอบรมอาสาจราจร การฝึกอบรม อปพร. รวมถึงการประชาสัมพันธ์ การรณรงค์และกระตุ้นเตือนในการปลูกฝังจิตสำนึกด้านวินัยจราจรให้แก่เด็กและเยาวชน นักเรียน นักศึกษา และประชาชน เน้นการทำงานแนวราบ และแสวงหาความร่วมมือไปสู่ชุมชน นักเรียน นักศึกษา และประชาชนทั่วไป เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงต่างๆในการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยมีเป้าหมายเพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นแก่ชุมชน องค์กรทุกภาคส่วน เพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนอย่างยั่งยืน มีข้อดี (Pros) และข้อเสีย (Cons) ดังนี้

ข้อดี (Pros) มีรูปแบบการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ที่ครอบคลุมทุกหน่วยทุกประเด็นตามบริบทของพื้นที่ มีแผนงาน/โครงการ ด้านความปลอดภัยทางถนนของทุกหน่วยตลอดทั้งปี มีการบูรณาการความร่วมมือของภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

ข้อเสีย (Cons) ในช่วงเวลาปกติ คือ ช่วงนอกเทศกาลสำคัญ เทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ มีการบังคับใช้กฎหมายไม่เข้มข้น ไม่ต่อเนื่อง เช่น มีการตั้งด่านตรวจเป็นครั้งคราว ไม่ครอบคลุมและทั่วถึง รวมถึงไม่มีการบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติ จึงเกิดความไม่ต่อเนื่องในการปฏิบัติ ทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ขาดจิตสำนึกร่วมกันในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างแท้จริง คือ ลักษณะต่างหน่วย-ต่างทำ ทำให้การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนไม่เกิดผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายที่วางไว้

สรุปผลการศึกษา

เรื่อง “เครือข่ายด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน” ตามประเด็นข้อคำถามตามวัตถุประสงค์การศึกษา จำนวน 3 ส่วน และสรุปเป็นประเด็นสำคัญ จำนวน 3 ด้าน แยกเป็น ข้อดี (Pros) และข้อเสีย (Cons) ซึ่งจากการวิเคราะห์และสังเคราะห์ ผู้ศึกษาเห็นว่า จะตอบโจทย์ในความไม่ชัดเจนเกี่ยวกับแนวทางการดำเนินงานของเครือข่ายด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และแนวทางการดำเนินงานของเครือข่ายเหล่านี้ควรได้รับการบริหารจัดการอย่างไรภายใต้การดำเนินโครงการ “รวมพลังเครือข่ายสร้างความปลอดภัย ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยอำเภอเวียงสา ปี 2561” อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน ที่มีวัตถุประสงค์ คือ 1. เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอเวียงสา ให้เป็นกลไกหลักในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน 2. เพื่อบูรณาการความร่วมมือของเครือข่ายในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน 3. เพื่อการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน สามารถสรุปดังนี้

- ด้านที่ 1.** ด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ในเชิงนโยบายและแผนงาน เพื่อการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน **แนวทางดำเนินงานสอดคล้องกับ วัตถุประสงค์โครงการ ข้อ 1**
- ด้านที่ 2.** ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ และการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อลดการบาดเจ็บ เสียชีวิต และทรัพย์สินของประชาชน **แนวทางดำเนินงานสอดคล้องกับ วัตถุประสงค์โครงการข้อ 3**
- ด้านที่ 3.** ด้านการบูรณาการความร่วมมือของภาคีเครือข่ายทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน **แนวทางดำเนินงานสอดคล้องกับ วัตถุประสงค์โครงการ ข้อ 2**

บทที่ 5

สรุปผลการศึกษา อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

บทนี้เป็นการสรุปผลการศึกษา การอภิปรายผลเปรียบเทียบกับแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ที่ผู้ศึกษาได้สืบค้นและนำเสนอไว้ในบทที่ 2 เพื่อนำผลการศึกษาไปใช้ในทางปฏิบัติ และข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

สรุปผลการศึกษา

การศึกษา เรื่อง “เครือข่ายด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน” ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1. ศึกษาสภาพโดยทั่วไปของการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน 2. ศึกษาถึงแนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และ 3. ศึกษาถึงแนวทางการดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน โดยวิธีการสัมภาษณ์ ผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน จำนวน 6 คน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน ประกอบการสังเกตผู้ให้สัมภาษณ์ ตามประเด็นข้อคำถามการศึกษา จำนวน 3 ส่วน สรุปดังนี้

สภาพโดยทั่วไปของการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน

สรุปได้ว่า การบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา ได้ดำเนินงานตามแนวนโยบายรัฐบาล และ ข้อสั่งการของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน และบริบทที่สำคัญของพื้นที่ โดยดำเนินการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอเวียงสา และแต่งตั้งคณะกรรมการฯ เพื่อกำหนดนโยบาย ทิศทางการการทำงานร่วมกัน มีการประชุมคณะกรรมการฯ และภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย ภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา โดยกำหนดแผนงาน/โครงการ และกิจกรรมต่างๆ เน้นให้ความสำคัญกับการป้องกันและการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เช่น การบังคับใช้กฎหมายจราจร การแก้ไขปัญหาพื้นที่เสี่ยง จุดอันตราย การจัดตั้งด่านตรวจ/จุดบริการร่วม/ ด่านชุมชน เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติให้ปรากฏเป็นรูปธรรม และการกระตุ้นเตือน รณรงค์ประชาสัมพันธ์การบังคับใช้กฎหมายจราจรแก่ประชาชนทั่วไป เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน นักท่องเที่ยว ผู้ใช้รถใช้ถนน เน้นการประสานการปฏิบัติแบบบูรณาการ โดยให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วน เช่น ชุมชน ผู้ประกอบการ นักวิชาการ มูลนิธิ NGO และภาครัฐ เช่น แขวงทางหลวง หมวดการทาง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อร่วมกันในการแก้ไขปัญหาและลดอุบัติเหตุทางถนน

แนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน

สรุปได้ว่า ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมส่วนบุคคล เช่น การใช้ความเร็วในการขับขี่ยานพาหนะ เมาแล้วขับ ขาดวินัยจราจรในการใช้รถใช้ถนน ขาดจิตสำนึกที่ดีในการขับขี่อย่างปลอดภัย บุคคลนอกพื้นที่ไม่ชำนาญเส้นทาง และสภาพร่างกายมีความอ่อนล้า ไม่มีความพร้อมในการขับขี่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน สภาพถนนบางจุดเป็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ เช่น ทางแยกถนนทางหลวงเชื่อมกับถนนของชุมชน บริเวณสี่แยกจราจร รวมถึงแยกต่างๆ ในชุมชน และอุบัติเหตุส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้น คือ ถนน

สายหลักทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 101 สำหรับแนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ให้มีผลสัมฤทธิ์ที่ดีสามารถลดอุบัติเหตุได้อย่างแท้จริงนั้น ทุกหน่วยภาครัฐที่ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนมีแผนงาน/โครงการ มีข้อสั่งการในมาตรการบังคับใช้กฎหมาย ทั้งด้านการป้องกันในด้านโครงสร้าง ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เช่น มีการปรับแก้ไขจุดเสี่ยง จุดอันตราย มีการจัดสร้างถนนเพื่อรองรับความหนาแน่นของการจราจร การเตรียมความพร้อมด้านบุคลากร เช่น การฝึกอบรมอาสาจราจร การฝึกอบรม อปพร. รวมถึงการประชาสัมพันธ์ การรณรงค์และกระตุ้นเตือนในการปลูกฝังจิตสำนึกด้านวินัยจราจรให้แก่ประชาชน โดยเน้นที่เด็กและเยาวชน นักเรียน นักศึกษา มีการทำงานในลักษณะแนวราบและแสวงหาความร่วมมือไปสู่ชุมชนหมู่บ้าน และประชาชนทั่วไป เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงต่างๆในการเกิดอุบัติเหตุทางถนน รวมถึงมีเป้าหมายเพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นแก่เด็กและเยาวชน เนื่องจากเด็กและเยาวชนเป็นวัยที่สามารถซึมซับและมีความจดจำได้ง่ายและเติบโตเป็นผู้ใหญ่ที่มีส่วนสำคัญในการพัฒนาประเทศ เพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนอย่างยั่งยืน

แนวทางการดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน

สรุปได้ว่า หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ที่จะต้องดำเนินการ ดังนี้ 1.ทุกภาคส่วนต้องทำงานแบบบูรณาการ มีการประชุมร่วมกัน มีรูปแบบการทำงานที่ชัดเจน มีความรวดเร็วในการเข้าถึงข้อมูลข่าวสาร รูปแบบหรือการดำเนินแผนงาน/โครงการ/ กิจกรรมจะต้องอยู่ในหลักการ “ร่วมคิด ร่วมทำ และร่วมแก้ไข ปัญหา” 2. การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนจะต้องทำทั้งในช่วงเทศกาลสำคัญ และช่วงเวลาปกติอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี 3. มีการประชาสัมพันธ์ เชิญชวน รณรงค์กระตุ้นเตือน รวมถึงอบรมให้ความรู้สร้างความตระหนัก ปลูกฝังจิตสำนึกที่ดีให้แก่สถาบันการศึกษาหน่วยงาน และชุมชนในพื้นที่อย่างสม่ำเสมอ เพื่อแสวงหาความร่วมมือจากประชาชนให้เข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ผ่านสื่อต่างๆ ในพื้นที่อย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ 4. ส่งเสริมให้ชุมชนเข้ามามีบทบาทในการตั้งกฎกติกาของแต่ละชุมชนเพื่อบังคับใช้เกี่ยวกับผู้ฝ่าฝืนวินัยจราจรในเบื้องต้น

สรุปข้อมูลตามวัตถุประสงค์

จากการศึกษา โดยการใช้ข้อมูลจากการสัมภาษณ์กลุ่มผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ด้านความปลอดภัยทางถนน สามารถสรุปดังนี้

สภาพโดยทั่วไปของการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน

ด้านที่ 1 ด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ในเชิงนโยบายและแผนงาน เพื่อการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน คือ

1.1. การทำให้ผู้บริหารตั้งแต่ระดับนโยบายจนถึงผู้ปฏิบัติในระดับพื้นที่ รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ให้ความสำคัญในการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นลำดับต้นๆ ซึ่งรวมถึงแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2556-2559 ว่ามีความสำคัญอย่างไร มีหลักการหรือสิ่งที่จะต้องดำเนินการอย่างไร

1.2. การใช้ คณะกรรมการนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ(นปถ.) เป็นกลไกในการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน กล่าวคือ กำหนดการขับเคลื่อนนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน ตามกรอบที่กำหนดให้ พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนใน พ.ศ.2563 และเพิ่มความ

เข้มข้นในระยะต่อไป รวมถึงเพิ่มความถี่ในการสั่งการ มอบหมายหน้าที่ ภารกิจในการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน

1.3. การจัดทำยุทธศาสตร์การลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน และมีกระบวนการติดตามประเมินผลในการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศ

1.4. การจัดตั้งกองทุนการป้องกันและลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน เพื่อให้เป็นแหล่งงบประมาณในการดำเนินการตามแผนงาน/ โครงการ หรือกิจกรรม เพื่อสร้างกระบวนการลดความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ มีมาตรการการบังคับใช้กฎหมาย การประชาสัมพันธ์ การจัดเวทีระดับประเทศ (การประชุมหรือสัมมนา) เพื่อให้ผู้บริหาร เจ้าหน้าที่ และหน่วยที่เกี่ยวข้องได้เข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรมดังกล่าว

แนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน

ด้านที่ 2 ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ และการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เพื่อลดการบาดเจ็บ เสียชีวิต และทรัพย์สินของประชาชน คือ

2.1 การให้ความสำคัญกับเด็กและเยาวชนกับการสร้างทัศนคติให้มีวัฒนธรรมความปลอดภัย โดยเด็กในวันนี้คือผู้ใหญ่ในอนาคต ซึ่งมีส่วนร่วมในการรับรู้ การบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพได้ เช่น การขึ้นการดำเนินชีวิตประจำวัน โดยการเตรียมความพร้อมให้พ่อแม่หรือญาติพี่น้องให้รับทราบถึงข้อเท็จจริงของสาเหตุที่สามารถสร้างความสูญเสียด้านชีวิตและทรัพย์สินได้

2.2 การให้ความสำคัญกับเด็กเยาวชนกับการสร้างทัศนคติให้มีวัฒนธรรมความปลอดภัย โดยควรดำเนินการร่วมกับกระทรวงศึกษาธิการ ในการอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน หรือการบรรจุหลักสูตรการเตรียมความพร้อมในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นหลักสูตรหลัก เป็นต้น

2.3 การให้ความสำคัญกับนโยบาย มาตรการและข้อสั่งการในการกำหนดยุทธศาสตร์ และมาตรการการจราจรที่สำคัญเร่งด่วน เพื่อลดความสูญเสียจากการบาดเจ็บ การเสียชีวิต และทรัพย์สิน คือ ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมจราจร มีทั้งมาตรการด้านคน มาตรการด้านรถ และมาตรการด้านถนน ยุทธศาสตร์ด้านการแพทย์ฉุกเฉิน ยุทธศาสตร์ด้านการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ และการมีส่วนร่วม และยุทธศาสตร์ด้านการประเมินผลและพัฒนาระบบข้อมูลการติดตามประเมินผล ที่จะต้องดำเนินการตลอดทั้งปีอย่างต่อเนื่อง และครอบคลุมทุกพื้นที่

แนวทางการดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน

ด้านที่ 3 ด้านการบูรณาการความร่วมมือของภาคีเครือข่ายทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน คือ

3.1 การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ต้องร่วมกันทำงานในลักษณะการบูรณาการตามนโยบาย/แผนงาน /โครงการ โดยอาศัยกระบวนการให้บุคคลเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินงาน ร่วมพัฒนา ร่วมคิด ร่วมตัดสินใจ และแก้ไขปัญหาด้วยตนเอง การบริหารเกี่ยวกับการตัดสินใจในเรื่องต่างๆ รวมทั้งการจัดสรรทรัพยากรต่างๆของชุมชนด้วยตนเอง

3.2 การปลูกจิตสำนึกในเรื่องของความปลอดภัยทางถนน ควรขับเคลื่อนจากภาคีเครือข่ายทั้งหน่วยราชการ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม เพื่อให้เกิดการแก้ไขปัญหาอย่างตรงจุด มีประสิทธิภาพ และควรพัฒนาและสร้างองค์กรแห่งการเรียนรู้อย่างต่อเนื่องเพื่อให้เกิดความยั่งยืน

การอภิปรายผล

แนวทางการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน สามารถสรุปดังนี้

แนวทางการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ที่เหมาะสมสำหรับการบริหารจัดการ ภายใต้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556-2559 และแผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 ได้แก่ ต้องทำให้ผู้บริหารตั้งแต่ระดับนโยบาย จนถึงผู้ปฏิบัติในระดับพื้นที่ รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน เห็นความสำคัญในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเป็นลำดับต้นๆ โดยให้ความรู้การประชาสัมพันธ์ตามกรอบการดำเนินงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ว่ามีความสำคัญอย่างไร มีหลักการหรือสิ่งที่ต้องดำเนินการอย่างไร ทั้งนี้ ต้องมีกลไกระดับชาติ ซึ่งได้แก่ คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (นปถ.) ในการกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน รวมถึงการสั่งการ มอบหมายหน้าที่ภารกิจในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างถูกต้องตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556-2559 และการใช้แผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนภายในปี พ.ศ. 2563 ตามกรอบทศวรรษความปลอดภัยทางถนนโลกของประเทศไทย เป็นกรอบแนวทางในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนที่มีความสอดคล้องกับแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ. 2558 ที่มีการจัดทำแผนงานยุทธศาสตร์มาตรการในการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุเพื่อกำหนดกิจกรรม เพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนในการป้องกันและลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุ/อุบัติเหตุทางถนนที่มีประสิทธิภาพ ครอบคลุมทุกพื้นที่ที่มีความต่อเนื่อง และคำนึงถึงการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน และสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม ตั้งแต่หน่วยงานในระดับนโยบายจนถึงระดับพื้นที่ (ชุมชน) รวมถึงภาคประชาชน นอกจากนี้การให้ความสำคัญกับเด็กและเยาวชนกับการสร้างทัศนคติให้มีวัฒนธรรมความปลอดภัย เนื่องจากเด็กและเยาวชนเป็นวัยที่สามารถซึมซับและมีความจดจำได้ง่ายและเติบโตเป็นผู้ใหญ่ที่มีส่วนสำคัญในการพัฒนาประเทศ และสิ่งที่สำคัญจำเป็นต้องมีงบประมาณที่เพียงพอในการดำเนินการ ดังนั้น จึงจำเป็นในการจัดตั้งกองทุนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อใช้เป็นแหล่งงบประมาณในการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการ หรือกิจกรรม เพื่อสร้างกระบวนการลดความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพและต่อเนื่อง ทั้งนี้ เพื่อลดความสูญเสียแก่ชีวิตร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (การลดความเสี่ยงจากสาธารณภัย,2556) กล่าวว่า กระบวนการลดความเสี่ยงจากสาธารณภัยในประเทศไทย ต้องดำเนินการปลูกจิตสำนึกและสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในสังคม จิตสำนึกในเรื่องความปลอดภัยเป็นสิ่งสำคัญที่จะเป็นรากฐานในการผลักดันเรื่องการลดความเสี่ยงจากสาธารณภัยให้เป็นที่ตระหนักของสังคม ในประเทศที่ประสบภัยขนาดใหญ่เป็นประจำ อย่างเช่น ประเทศญี่ปุ่น จะพบว่าประชาชนมีความตื่นตัวในการเรียนรู้วิธีการรับมือกับสถานการณ์ภัย และดูแลตนเอง พร้อมทั้งหาทางป้องกันและลดผลกระทบจากภัยอย่างกระตือรือร้น และมองว่าสาธารณภัยเป็นส่วนหนึ่งของชีวิตที่เป็นเรื่องใกล้ตัวที่มองข้ามไม่ได้ ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลการสัมภาษณ์ว่าจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับเด็กและเยาวชนกับการสร้างทัศนคติให้มีวัฒนธรรมความปลอดภัย

สำหรับ คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (นปถ.) โดยใช้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) เป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในการกำหนดยุทธศาสตร์ และมาตรการการจราจรที่สำคัญเร่งด่วน เพื่อลดความสูญเสียจากการบาดเจ็บ การเสียชีวิต และทรัพย์สิน คือ ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมจราจร มี

ทั้งมาตรการด้านคน มาตรการด้านรถ และมาตรการด้านถนน ยุทธศาสตร์ด้านการแพทย์ฉุกเฉิน ยุทธศาสตร์ด้านการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ และการมีส่วนร่วม และยุทธศาสตร์ด้านการประเมินผลและพัฒนาระบบข้อมูลการติดตามประเมินผลนั้น มีความสอดคล้องกับเนื้อหาตาม พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550 ตามมาตรา 6 และ 7 : คณะกรรมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ มีหน้าที่กำหนดนโยบายในการจัดทำแผนป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ บูรณาการพัฒนาระบบป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ระหว่างหน่วยงานภาครัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานภาคเอกชนให้มีประสิทธิภาพ นอกจากนี้การใช้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน เป็นกรอบแนวทางในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนนั้น มีความสอดคล้องกับแผนป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ. 2558 ที่มุ่งเน้นการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัย โดยมีกลยุทธ์เพื่อดำเนินการลดความเสี่ยงดังกล่าว

สำหรับแนวทางในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ที่มีปัญหา และอุปสรรคภายใต้กรอบการดำเนินการตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน คือ ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัยทางถนน ตั้งแต่ส่วนกลางจนถึงระดับพื้นที่ รวมถึงภาคประชาชน ชาติความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนภายใต้กรอบดำเนินงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนอย่างแท้จริง ซึ่งเกิดจากการไม่ให้ความสำคัญในการลดความเสี่ยงจากสาธารณภัย ซึ่งถือเป็นกระบวนการในการบริหารจัดการสาธารณภัยที่มีประสิทธิภาพ ทั้งยังมีแนวคิดดั้งเดิมที่มุ่งเน้นการบรรเทาภัยหลังเกิดภัย ซึ่งเป็นการบริหารจัดการในเชิงรับ รวมถึงขาดการประชาสัมพันธ์ที่มีประสิทธิภาพ และเหตุผลหนึ่งที่เป็นปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญคือการจัดสรรงบประมาณในการป้องกัน และลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนนที่ไม่เพียงพอ ซึ่งเป็นผลกระทบมาจากการขาดการให้ความสำคัญต่อการลดความเสี่ยงจากสาธารณภัยอย่างจริงจัง นอกจากนี้การขาดการติดตามและประเมินผลที่มีประสิทธิภาพก็เป็นอีกปัญหาหนึ่ง เนื่องจากไม่สามารถนำผลการติดตามประเมินผลไปใช้ในการแก้ไขปัญหา หรือปรับปรุงพัฒนาได้อย่างแท้จริง โดยเฉพาะข้อมูลจากการติดตามประเมินผลที่ได้รับจากการรายงานที่ไม่ได้สังเกตเห็นถึงความสำคัญ ประโยชน์ที่ได้รับ การประเมินนั้นจะไม่มีประสิทธิภาพ นอกจากนี้พบว่า การติดตามประเมินผลการดำเนินงานตามกรอบนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน ประเทศไทยยังขาดระบบการติดตามประเมินผลที่ดี โดยรัฐบาลมุ่งเน้นไปที่ความสำเร็จในเชิงปริมาณมากกว่าความสำเร็จในเชิงคุณภาพ จึงพบว่าในหลายประเด็นมิได้มีการดำเนินงานปรับปรุงและพัฒนาเพื่อให้เกิดประสิทธิผล ประสิทธิภาพที่ดียิ่งขึ้น

ข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษาข้างต้น ผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะในประเด็นที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ต้องร่วมกันทำงานในลักษณะการบูรณาการ ตามนโยบาย/ แผนงาน/ โครงการ โดยอาศัยกระบวนการให้บุคคลเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินงาน ร่วมพัฒนา ร่วมคิด ตัดสินใจ และแก้ไขปัญหาด้วยตนเอง การบริหารเกี่ยวกับการตัดสินใจในเรื่องต่างๆ รวมทั้งการจัดสรรทรัพยากรต่างๆของชุมชน
2. การปลูกจิตสำนึกในเรื่องของความปลอดภัยทางถนน ควรขับเคลื่อนจากภาคีเครือข่าย ทั้งหน่วยราชการ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม เพื่อให้เกิดการแก้ไขปัญหาอย่างตรงจุด มีประสิทธิภาพ และควรพัฒนาและสร้างองค์กรแห่งการเรียนรู้อย่างต่อเนื่องเพื่อให้เกิดความยั่งยืน

3. การดำเนินโครงการที่ต้องเน้นในเรื่องของการมีส่วนร่วม ของภาคประชาสังคม เพื่อเป็นการสร้างภูมิคุ้มกัน อันเป็นการป้องกันและแก้ปัญหาในระยะยาว และให้มีความยั่งยืน เกิดเป็นจิตสำนึกในเรื่องของความปลอดภัย โดยหัวใจสำคัญของโครงการนั้นคือ การระเบิดจากภายใน คือ ส่งเสริมให้ประชาชน คิดเอง ทำเอง และกล้าคิดกล้าทำ คิดนอกกรอบ คิดตามแนวทางที่คิด และอยากให้เป็น ทั้งนี้เพื่อให้เกิดการยอมรับและเกิดเป็นจิตสำนึกในตนเองอย่างแท้จริง

4. การทำให้ผู้บริหารตั้งแต่ระดับนโยบายจนถึงผู้ปฏิบัติในระดับพื้นที่ รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการบริหารจัดการอุบัติเหตุทางถนน ให้มีความสำคัญในการป้องกันและลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน เช่น การสร้างการมีส่วนร่วม เป็นคณะทำงาน เป็นที่ปรึกษา คณะติดตามผล

5. มีการประชาสัมพันธ์กรอบการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ว่ามีความสำคัญอย่างไร มีหลักการหรือสิ่งที่จะต้องดำเนินการอย่างไร เช่น การจัดเวทีระดับนานาชาติในการประชุมสัมมนา การจัดกิจกรรม Road show และการประชาสัมพันธ์ทาง Social media เป็นต้น

6. การจัดทำยุทธศาสตร์การลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน เพื่อสร้างสมรรถนะระดับชาติ และระดับชุมชนในการป้องกันและลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน ภายใต้กรอบแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน โดยกำหนดกิจกรรม บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่ดำเนินกิจกรรมที่ชัดเจน และมีตัวชี้วัดเพื่อประเมินความสำเร็จที่เหมาะสม

7. การจัดทำกระบวนการติดตามประเมินผลในการป้องกันและลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศที่มีประสิทธิภาพ

ข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัยต่อไป

เนื่องจากการศึกษาครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ และผู้ศึกษามีข้อจำกัดในเรื่องของระยะเวลา การรวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูล จึงพยายามเก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลหลักที่มีความเกี่ยวข้องโดยตรง ทั้งในระดับผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ดังนั้น การศึกษาในครั้งต่อไป ควรขยายกลุ่มเป้าหมายให้ครอบคลุมและในปริมาณที่มากขึ้น เพื่อให้ได้รับข้อมูลที่มีความหลากหลาย และรอบด้าน

บรรณานุกรม

- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2554). **แผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษ แห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563. กรุงเทพมหานคร :** ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน.
- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย. (2556). **แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556 - 2559. กรุงเทพมหานคร :** ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน.
- ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. (2556). **สรุปผลโครงการประชุมชี้แจงแนวทางการดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนประจำเดือน** (การวิเคราะห์สาเหตุอุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด). ค้นเมื่อ 15 กุมภาพันธ์ 2558, จาก <http://www.roadssafetythailand.com/main/files/data/2556/sep/report2-19-09-56.pdf>
- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2556). **การลดความเสี่ยงจากสาธารณภัย. กรุงเทพฯ.**
- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2550). **พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ.2550. กรุงเทพฯ.**
- ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554.
- รัฐธิปไตย ปางวัชรกร (2558). **แนวทางการดำเนินการลดความเสี่ยงจากภัยพิบัติที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย ภายใต้กรอบการดำเนินงานเฮียวโกะ. เอกสารวิจัยส่วนบุคคล หลักสูตรนักบริหารงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย รุ่นที่ 11. วิทยาลัยป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย,กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย.**

ภาคผนวก ก.

แบบสัมภาษณ์

เรื่อง เครือข่ายด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน

ชื่อ..... นามสกุล..... อายุ.....ปี
ตำแหน่ง..... สังกัด..... อายุงาน.....ปี
ระดับการศึกษา..... วันที่สัมภาษณ์..... สถานที่สัมภาษณ์.....

1. สภาพโดยทั่วไปของการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน

.....
.....
.....

2. ท่านในฐานะผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา มีข้อเสนอเชิงนโยบาย และการวางแผนอย่างไรบ้าง

.....
.....
.....

3. ท่านระบุ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา ว่าเกิดจากอะไร ที่ไหนบ้าง อย่างไร

.....
.....
.....

4. ท่านมีวิธีการป้องกันและอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา อย่างไร

.....
.....
.....

5. ท่านมีวิธีการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา อย่างไร

.....
.....
.....

6. ท่านมีแนวทางการพัฒนาการดำเนินงานของเครือข่ายด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา อย่างไร

.....
.....
.....

ภาคผนวก ข.



แบบการเสนอโครงการการศึกษาวิจัยส่วนบุคคล (Proposal) หลักสูตรนักบริหารงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (นบ.ปภ.) รุ่นที่ 14

1. ชื่อผู้จัดทำ นายเทววิญ สกุศลสมณเดโช เลขประจำตัว 04
2. ชื่อเรื่อง เครือข่ายด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน
3. ความเป็นมาของเรื่องและสถานการณ์ปัจจุบัน

ประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่งที่ประสบปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนมาอย่างต่อเนื่องและยาวนาน จากการประมาณการของ WHO เกี่ยวกับจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในปี ค.ศ. 2015 (พ.ศ.2558) ในประเทศไทยสูงถึงร้อยละ 36.2 ต่อประชากรแสนคน เป็นอันดับหนึ่งของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นอันดับสองของโลก นอกจากนี้หากพิจารณาจากสถิติข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่ได้มีการรวบรวมไว้ตั้งแต่ปี พ.ศ.2541-2552 พบว่า ประเทศไทยมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเฉลี่ยอยู่ที่ 19.92 ต่อประชากรหนึ่งแสนคน และในปี พ.ศ.2552 มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเฉลี่ยอยู่ที่ 17.39 ต่อประชากรหนึ่งแสนคน และปัจจุบันจากข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุของประเทศไทย ปีงบประมาณ พ.ศ.2560 (ข้อมูลของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย : ข้อมูลปีงบประมาณ พ.ศ.2560 ยังไม่ปิดระบบรายงาน) พบว่า มีจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ 37,106 ครั้ง เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ.2559 (35,995 ครั้ง) 1,111 ครั้ง มีจำนวนผู้บาดเจ็บ 31,350 คน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ.2559 (30,819 คน) 531 คน จำนวนผู้เสียชีวิต 11,702 ราย เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2559 (11,538 ราย) 164 ราย สาเหตุและพฤติกรรมที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุและเสียชีวิต 5 อันดับแรก ได้แก่ 1) ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด 2) ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด 3) เมาสุรา 4) ทัดคนวิสัยไม่ดี และ 5) มีสิ่งกีดขวางทางถนน นอกจากนี้ยังพบว่าจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตยังมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตามตัวเลขที่ปรากฏนั้น เป็นเครื่องยืนยันได้เป็นอย่างดีว่า สถานการณ์อุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทยนั้น อยู่ในระดับรุนแรง และสร้างความสูญเสียทางเศรษฐกิจเป็นจำนวนมาก ภายใต้สถานการณ์ความรุนแรงดังกล่าวนี้ รัฐบาลไทยได้พยายามแก้ไขปัญหาอย่างต่อเนื่อง โดยได้มีการบูรณาการดำเนินงานระหว่างหน่วยงานภาคีเครือข่าย ภายใต้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ซึ่งได้มีการจัดทำและประกาศใช้มาแล้ว 3 ฉบับ คือ ฉบับที่ 1 (พ.ศ.2548-2551) ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2552-2555) และฉบับที่ 3 (พ.ศ.2556-2559) ประกอบกับองค์การสหประชาชาติ ได้กำหนดให้ประเทศสมาชิกดำเนินการตามแนวทางที่กำหนดไว้ภายใต้ปฏิญญามอสโก รัฐบาลจึงได้ดำเนินการตามแนวทางดังกล่าว โดยมีมติเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ. 2553 กำหนดให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) โดยมอบหมายให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน(ศปถ.) ดำเนินการจัดทำแผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 โดยมีเป้าหมายอยู่ที่การมุ่งเน้นให้มีการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเหลือไม่เกิน 10 ต่อประชากรหนึ่งแสนคนภายในปี พ.ศ.2563 ภายใต้กรอบทศวรรษความปลอดภัยทางถนนโลกของประเทศไทย 5 ประเด็นดังนี้

1. การพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการ (Building management capacity)
2. การดำเนินการในการออกแบบถนนและการจัดการโครงข่ายถนนที่รองรับผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม (Influence road design and network management)
3. การดำเนินการเพื่อให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยของรถ (Influence vehicle safety design)
4. การดำเนินการเพื่อให้มีผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม (Influence road user Behavior)
5. การปรับปรุงการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ (Improve post-crash care)

นอกจากนี้รัฐบาลพิจารณาว่า สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนน ยังคงมีแนวโน้มความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น ก่อให้เกิดความสูญเสียแก่ชีวิตร่างกาย ทรัพย์สินของประชาชน และมีผลกระทบต่อการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคมของประเทศอย่างมีนัยสำคัญ ดังนั้น เพื่อให้การกำหนดนโยบาย แผนงานยุทธศาสตร์มาตรการและการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ครอบคลุมทุกพื้นที่ที่มีความต่อเนื่อง และคำนึงถึงการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในการดำเนินการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนรัฐบาล จึงมีแนวทางการดำเนินการเป็น 3 ระดับ คือ

1. ระดับนโยบาย ให้อยู่ในความรับผิดชอบของคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (นปล.)
2. ระดับอำนวยการ ให้อยู่ในความรับผิดชอบของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน(ศปถ.) ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (ศปถ.จ.) และศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร (ศปถ.กทม.)
3. ระดับปฏิบัติการ ให้อยู่ในความรับผิดชอบศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ.อ.) ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปถ.อปท.) และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร (ศปถ.เขตกทม.)

จังหวัดน่าน ได้รับการคัดเลือกจากการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยในการส่งเสริมการท่องเที่ยวในลักษณะเป็น **1 ใน 12 เมือง”ต้องห้าม...พลาด”** ในชื่อ **“น่านกระซิบรักเสมอดาว”**จากการที่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยได้ส่งเสริม ให้จังหวัดน่าน เป็นจังหวัดท่องเที่ยว ขณะที่จังหวัดน่านมีถนนสายหลักเข้าสู่จังหวัดเพียงเส้นทางเดียว ลักษณะถนนเป็นทางแคบและคดเคี้ยว ต้องอาศัยความชำนาญของผู้ใช้รถใช้ถนน จากสถิติเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร ที่เก็บรวบรวมโดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดน่าน สรุปได้ว่า จำนวนอุบัติเหตุปีงบประมาณ 2558-2560 ในรอบ 3 ที่ผ่านมา มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นรวมทั้งจังหวัดน่าน 1,943 ครั้ง มีจำนวนผู้บาดเจ็บ 2,021 ราย จำนวนผู้เสียชีวิต 206 ราย สาเหตุสำคัญคือ ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมเสี่ยงไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย และการขาดจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการใช้ยานพาหนะ ขณะที่ถนนบางช่วงไม่ได้รับการแก้ไขทางวิศวกรรมจราจร

อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน ถือเป็นประตูเมืองหน้าด่านสู่จังหวัดน่าน ผู้ที่ต้องการจะมาเยือนจังหวัดน่าน ต้องใช้เส้นทางถนนยันตรกิจโกศล ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 101 ซึ่งเป็นถนนเส้นทางหลัก จากรอยต่ออำเภอร่องกวาง จังหวัดแพร่ เชื่อมต่ออำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน มุ่งหน้าสู่จังหวัดน่าน เพื่อเดินทางไปสู่แหล่งท่องเที่ยว แหล่งธุรกิจการค้า ระยะทางประมาณ 60 กิโลเมตร มียานพาหนะวิ่งผ่านประมาณมากกว่าวันละ 5,000 คัน ดังนั้น ผู้ใช้รถใช้ถนนเส้นทางดังกล่าวจึงมีปริมาณเป็นจำนวนมาก เป็นผลให้เป็นเส้นทางที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ประกอบกับมีถนนทางหลวงชนบท และถนน อบต.(หมู่บ้าน) ซึ่งมีปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยสาเหตุเกิดจากรถจักรยานยนต์มากถึงร้อยละ 80 และที่น่าพิจารณาคือ ปริมาณหรือจำนวนการ

เกิดอุบัติเหตุมีมากขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี โดยเฉพาะช่วงเทศกาลการท่องเที่ยว เทศกาลสงกรานต์ และเทศกาลปีใหม่ จากสถิติอุบัติเหตุย้อนหลัง 3 ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558–2560 และช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2561 ที่ผ่านมา มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นที่รวบรวมไว้โดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดน่าน ปีงบประมาณ พ.ศ.2560 พบว่า เส้นทางถนนยันตรกิจโกศล ถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 101 ที่พาดผ่านอำเภอเวียงสา และถนนทางหลวงชนบท ถนน อบต.(หมู่บ้าน)ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจำนวน 329 ครั้ง มีจำนวนผู้บาดเจ็บ 529 ราย จำนวนผู้เสียชีวิต 35 ราย สาเหตุมีทั้งที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยเสี่ยงด้านพฤติกรรมของผู้ใช้รถ ปัจจัยด้านถนน ปัจจัยด้านยานพาหนะ และปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม

สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดน่าน ในฐานะสำนักงานเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดน่าน ซึ่งมีบทบาท ภารกิจหน้าที่ ในการสนับสนุนศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ ได้ให้ความสำคัญในด้านการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย และลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน ได้พิจารณาถึงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าว จึงพิจารณาพื้นที่อำเภอเวียงสาเป็นอำเภอนำร่องในด้านการสร้างความปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนน แบบพหุภาคี ให้เป็นไปตามแนวนโยบายที่ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดน่าน (ศปถ.จ.น่าน) และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอเวียงสา (ศปถ.อ.เวียงสา) ด้วยการจัดทำโครงการ “รวมพลังเครือข่ายสร้างความปลอดภัย ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยอำเภอเวียงสา ปี 2561” โดยมุ่งเน้นการบูรณาการภาคีเครือข่ายในการขับเคลื่อนการทำงาน เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในหลายๆด้าน ทั้งการเพิ่มขีดความสามารถของเจ้าหน้าที่ การเสริมสร้างวินัยจราจร ตลอดจนปลูกฝังทัศนคติในการใช้รถใช้ถนน และสร้างการมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เพื่อลดความเสี่ยง และพฤติกรรมเสี่ยงที่จะนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ โดยดำเนินการพัฒนาแนวทางการดำเนินงานของเครือข่ายด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ในถนนเส้นทางหลัก ถนนในชุมชน หมู่บ้าน โดยมีภาครัฐ เช่น สถานีราชการ โรงเรียน ภาคเอกชนและภาคส่วนประชาสังคม เช่น สถานประกอบการธุรกิจการค้า บริษัทฯ ห้างร้าน โรงงาน ปั้มน้ำมัน ฯลฯ ที่ตั้งอยู่ทั้งสองฝั่งเส้นทางถนนในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน โดยหลักคิดภายใต้การมีส่วนร่วม คือ ร่วมคิด ร่วมทำ ร่วมแก้ไขปัญหา และร่วมรับผลประโยชน์ เพื่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ และกระตุ้นให้เกิดกระบวนการทำงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พร้อมกำหนดเป้าหมายในปี 2561 ผลักดันให้ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอเวียงสา (ศปถ.อ.เวียงสา) และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปถ.อปท) ได้มีการพัฒนาด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน อย่างตรงจุด เป็นรูปธรรม และจัดกิจกรรมในการสร้างถนนปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง และอาจจะขยายผลสู่พื้นที่อื่นๆ ในระยะต่อไป แต่เนื่องจากความไม่ชัดเจนเกี่ยวกับแนวทางการดำเนินงานของเครือข่ายในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จึงไม่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงนำมาสู่ความสำคัญของการศึกษาในครั้งนี้ ภายใต้คำถามที่ว่า “อะไรคือแนวทางการดำเนินงานของเครือข่ายด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน และแนวทางการดำเนินงานของเครือข่ายเหล่านี้ควรได้รับการบริหารจัดการอย่างไรภายใต้การดำเนินโครงการ “รวมพลังเครือข่ายสร้างความปลอดภัย ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยอำเภอเวียงสา ปี 2561” อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน”

4. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- 1) เพื่อศึกษาสภาพโดยทั่วไปของการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน
- 2) เพื่อศึกษาแนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน
- 3) เพื่อวางแผนทางการดำเนินงานโครงการ “รวมพลังเครือข่ายสร้างความปลอดภัย ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยในพื้นที่อำเภอเวียงสา ปี 2561” อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน

5. ขอบเขตการศึกษา

ผู้ศึกษาใช้รูปแบบการเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์(interview) โดยนำผลการสัมภาษณ์ สภาพโดยทั่วไปของการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน แนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และแนวทางการดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อนำผลการศึกษามาวิเคราะห์ สรุปเป็นแนวทางการดำเนินงานโครงการ “รวมพลังเครือข่ายสร้างความปลอดภัย ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยในอำเภอเวียงสา ปี 2561” อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน และได้กำหนดขอบเขตของการศึกษา ดังนี้

1) **ขอบเขตด้านเนื้อหา** เพื่อศึกษาสภาพโดยทั่วไปของการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน แนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และแนวทางการดำเนินงานการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อสรุปเป็นแนวทางการดำเนินงานโครงการ “รวมพลังเครือข่ายสร้างความปลอดภัย ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยอำเภอเวียงสา ปี 2561” อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นต่อไป

2) **ขอบเขตด้านผู้ให้ข้อมูลและพื้นที่ศึกษา** ผู้ให้ข้อมูลหลักที่ใช้ในการศึกษา คือ ผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนจากหน่วยงานภาคีเครือข่ายที่สร้างความร่วมมือในการทำงานและนโยบายความปลอดภัยทางถนนไปปฏิบัติ โดยพิจารณาจากผู้มีหน้าที่และปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน โดยใช้การคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) กำหนดคุณสมบัติของกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการศึกษา จำนวน 6 คน ได้แก่ ผู้บริหารที่ปฏิบัติหน้าที่อำนวยการ สั่งการ จำนวน 2 คน และเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนน ในเขตพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน จำนวน 4 คน

6. แนวคิด ทฤษฎี ระเบียบกฎหมาย และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

- 6.1. แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555/ 2556-2559
- 6.2. แผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563
- 6.3. แนวความคิดเกี่ยวกับเครือข่าย
- 6.4. ระเบียบกฎหมาย และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

นิยามศัพท์

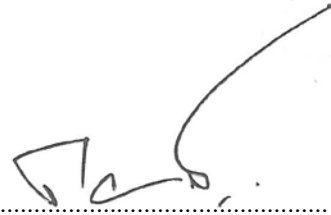
1. อุบัติเหตุทางถนน หมายถึง อุบัติเหตุจากการจราจรทางบก เป็นอุบัติเหตุที่เกิดจากการใช้ยานพาหนะต่อไปนี้เพื่อการจราจรหรือการขนส่ง ได้แก่ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถแท็กซี่ รถจักรยานยนต์ รถสามล้อเครื่อง รถกระบะ รถตู้ รถโดยสารประจำทางและไม่ประจำทาง รถบรรทุกทุกประเภท รถจักรยานสองล้อ รถจักรยานสามล้อ รถเพื่อการเกษตร รถที่ใช้เครื่องยนต์เกษตรมาดัดแปลง รวมทั้งอุบัติเหตุที่เกิดรถไฟชนกับรถยนต์

2. เครือข่าย หมายถึง กลุ่มของคนหรือกลุ่มองค์กรที่สมัครใจ ที่จะแลกเปลี่ยนเชื่อมโยงข่าวสาร ร่วมกัน หรือดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาคูบัตเหตุทางถนนตามนโยบายของรัฐบาล เพื่อลดความสูญเสีย ในชีวิต และทรัพย์สินของประชาชนและของรัฐ

3. การป้องกัน หมายถึง มาตรการหรือแนวทางต่างๆ เพื่อช่วยขจัดผลกระทบเชิงลบจากการ เกิด อุบัติเหตุทางถนนกับบุคคลหรือทรัพย์สินให้หมดไปอย่างสิ้นเชิง ครอบคลุมถึงมาตรการเชิงโครงสร้างและ มาตรการที่ไม่ใช่เชิงโครงสร้างในพื้นที่อำเภอเวียงสา จังหวัดน่าน

4. การแก้ไข หมายถึง การบริหารจัดการที่มีเป้าหมายเพื่อแก้ไขภาวะความเสี่ยงในการ เกิดอุบัติเหตุทางถนนที่มีอยู่แล้วให้ลดหรือหมดไป

ลงชื่อ.....



(นายเตวิฏ สกุลสมณเดโช)
นักศึกษา นบ.ปภ. รุ่นที่ 14

[...√...] อนุมัติ [.....] ไม่อนุมัติ เนื่องจาก.....

ลงชื่อ.....



(นางสาวหทัยวัลลภ มีสมศักดิ์)
ผู้อำนวยการโครงการ

ภาคผนวก ค.

ประวัติผู้ศึกษา



ชื่อ-นามสกุล	นายเทวิฏ สกุลสมณเดโช
วัน เดือน ปีเกิด	5 เมษายน 2510
ภูมิลำเนา	จังหวัดเชียงราย
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	26 ม.16 บ้านสันตันก่อ ตำบลบ้านดู่ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงราย รหัสไปรษณีย์ 57100
Email	tewit2510@gmail.com
ตำแหน่งปัจจุบัน	หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดน่าน สาขานาน้อย
สถานที่ทำงานปัจจุบัน	สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดน่าน สาขานาน้อย อำเภอนาน้อย จังหวัดน่าน รหัสไปรษณีย์ 55150
ประวัติการศึกษา	
พ.ศ. 2534	รัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
พ.ศ. 2548	ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (พัฒนาสังคม) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (NIDA)
ประวัติการทำงาน	
พ.ศ. 2537-2556	กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย
พ.ศ. 2556-ปัจจุบัน	กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดน่าน สาขานาน้อย