

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติกรณีการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของ
องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรี



สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ ภาควิชารัฐประศาสนศาสตร์
คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2565
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Factors influencing the implementation of the policy in the prevention and reduction of road accidents of local governments organization in Ratchaburi province.



An Independent Study Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Public Administration in Public Administration

Department of Public Administration

FACULTY OF POLITICAL SCIENCE

Chulalongkorn University

Academic Year 2022

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อสารนิพนธ์	ปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติกรณีการขับเคลื่อน การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครอง ส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรี
โดย	นายชิตพัทธ์ สุขขี
สาขาวิชา	รัฐประศาสนศาสตร์
อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก	รองศาสตราจารย์ ดร.ธนพันธ์ ไส้ประกอบทรัพย์

คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้รับสารนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของ
การศึกษาตามหลักสูตรปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต

คณะกรรมการสอบสารนิพนธ์

..... ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.จুলณี เทียนไทย)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก
(รองศาสตราจารย์ ดร.ธนพันธ์ ไส้ประกอบทรัพย์)

..... กรรมการ
(ดร.จิราพร เหล่าเจริญวงศ์)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ชิตีพัทร สุขชี : ปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติกรณีการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรี. (Factors influencing the implementation of the policy in the prevention and reduction of road accidents of local governments organization in Ratchaburi province.) อ.ที่ปรึกษาหลัก : รศ. ดร.ธนพันธ์ ไส้ประกอบทรัพย์

งานวิจัยนี้ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติกรณีการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรี อุบัติเหตุทางถนนก่อให้เกิดความเสียหายอย่างมากต่อความปลอดภัยสาธารณะ และการดำเนินนโยบายอย่างมีประสิทธิภาพมีบทบาทสำคัญในการลดความเสี่ยงเหล่านี้

การศึกษานี้ใช้วิธีผสมผสานระหว่างการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณและการวิจัยเชิงคุณภาพ เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการดำเนินนโยบายในจังหวัดราชบุรี ขั้นตอนเชิงปริมาณเกี่ยวข้องกับการสำรวจระดับความคิดเห็นเจ้าหน้าที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่รับผิดชอบนโยบายความปลอดภัยทางถนน ในขณะที่ขั้นตอนเชิงคุณภาพประกอบด้วยการสัมภาษณ์หน่วยงานที่กำหนดนโยบายและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยหลักสามประการที่มีอิทธิพลต่อการดำเนินนโยบายคือ ปัจจัยด้านทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัด รวมถึงข้อจำกัดงบประมาณและการขาดแคลนบุคลากร ปัจจัยความร่วมมือหรือการตอบสนองการทำงานร่วมกันอย่างใกล้ชิดและการประสานงานระหว่างหน่วยงานส่วนกลาง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และชุมชนมีบทบาทสำคัญในการดำเนินนโยบาย และปัจจัยการติดตามผลการปฏิบัติงานเป็นกลไกที่มีความสำคัญต่อประสิทธิผลของนโยบาย การศึกษาครั้งนี้จึงเป็นข้อเสนอแนะเพื่อพัฒนาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนให้กับผู้กำหนดนโยบายที่จะสามารถพัฒนากลยุทธ์ที่กำหนดเป้าหมายเพื่อเพิ่มมาตรการความปลอดภัยทางถนนและลดการเกิดอุบัติเหตุในจังหวัดราชบุรี

สาขาวิชา รัฐประศาสนศาสตร์
ปีการศึกษา 2565

ลายมือชื่อนิสิต
ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาหลัก

6480031024 : MAJOR PUBLIC ADMINISTRATION

KEYWORD: accident prevention

Chitipat Sukke : Factors influencing the implementation of the policy in the prevention and reduction of road accidents of local governments organization in Ratchaburi province.. Advisor: Assoc. Prof. Thanapan Laiprakobsup, Ph.D.

This research explores the factors that influence the implementation of road accident prevention and reduction policies by local government organizations in Ratchaburi Province. Road accidents pose significant risks to public safety, and effective policy implementation plays a crucial role in mitigating these risks.

Using a mixed-methods approach, combining quantitative data analysis and qualitative research methods, this study examines the factors influencing policy implementation in Ratchaburi Province. The quantitative phase involves surveying local government officials responsible for road safety policies, while the qualitative phase comprises interviews with policymakers, law enforcement agencies, and community representatives. The research findings highlight three main factors that influence policy implementation: Resource factors: Limited resources, including financial constraints and staffing. Cooperation or response factor: Close collaboration and coordination between local government agencies, law enforcement authorities, and community organizations play a vital role in policy implementation. Performance monitoring factors: Monitoring and evaluation mechanisms are essential for assessing the effectiveness of implemented policies. By understanding these factors to develop road safety measures and reduce accidents in Ratchaburi province.

Field of Study: Public Administration

Student's Signature

Academic Year: 2022

Advisor's Signature

กิตติกรรมประกาศ

สารนิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดีเนื่องจากผู้วิจัยได้รับความกรุณาให้ความอนุเคราะห์ช่วยเหลือจาก รองศาสตราจารย์ ดร.ธนพันธ์ ไส่ประกอบทรัพย์ อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก ซึ่งกรุณาให้คำปรึกษา แนะนำ ข้อคิดเห็นตลอดจนตรวจสอบแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ ด้วยความเอาใจใส่อย่างดีโดยตลอด ขอขอบพระคุณรองศาสตราจารย์ ดร.จูลณี เทียนไทย และดร.จิราพร เหล่าเจริญวงศ์ คณะกรรมการสอบสารนิพนธ์ที่ได้ให้แนวคิดและคำแนะนำเพิ่มเติม ทำให้สารนิพนธ์ฉบับนี้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณผู้เชี่ยวชาญทุกท่านที่กรุณาตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ตลอดจนให้ข้อเสนอแนะต่างๆ เป็นอย่างดี

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรีที่ได้ให้ความอนุเคราะห์เสียสละเวลาอันมีค่าให้สัมภาษณ์และเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรีที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามในครั้งนี้ อีกทั้งยังช่วยเหลือและเอื้อเฟื้อข้อมูลต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ในการจัดทำสารนิพนธ์นี้ พร้อมกันนี้ผู้วิจัยขอขอบคุณบิดา มารดา คณาจารย์ เพื่อน พี่ น้อง ทุกคน ท่านที่ไม่ได้เอ่ยนามในที่นี้ที่เป็นกำลังใจ ให้ความช่วยเหลือในด้านต่างๆ ตลอดมา จนทำให้ผู้วิจัยประสบความสำเร็จในการจัดทำสารนิพนธ์ฉบับนี้ได้ด้วยดี

ท้ายที่สุดนี้ ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่า สารนิพนธ์ฉบับนี้จะเป็นประโยชน์หรือเป็นแนวทางต่อผู้ที่สนใจและผู้ที่ต้องการศึกษาในเรื่องการขับเคลื่อนของการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หากมีข้อผิดพลาดประการใด ผู้วิจัยขออภัยไว้ ณ ที่นี้ด้วย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ชิตีพัทร สุขชี

สารบัญ

	หน้า
.....	ค
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ค
.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ง
กิตติกรรมประกาศ.....	จ
สารบัญ.....	ฉ
บทที่ 1	1
1. ที่มาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.1 สภาพปัญหาอุบัติเหตุทางถนน.....	1
1.2 สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย.....	1
1.3 สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่	2
2. วัตถุประสงค์การวิจัย.....	4
3. คำถามในการวิจัย.....	4
4. ขอบเขตของการศึกษา.....	4
5. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	5
6. องค์ประกอบของสารนิพนธ์	5
บทที่ 2	6
2.1 แนวคิดและทฤษฎีการนำนโยบายไปปฏิบัติ.....	6
2. แนวคิดและทฤษฎีอุบัติเหตุทางถนน.....	14
2.3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	19
บทที่ 3	23

3.1 การเลือกพื้นที่ศึกษา.....	23
3.2 กระบวนการและขั้นตอนการวิจัย.....	23
3.2.1 การวิจัยเชิงคุณภาพ.....	24
3.2.2 การวิจัยเชิงปริมาณ.....	26
บทที่ 4	29
1. ด้านการบริหารจัดการ.....	29
2. ด้านถนน	30
3. ด้านยานพาหนะ	30
4. ด้านผู้ใช้รถใช้ถนน	30
5. ด้านการตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ.....	30
บทที่ 5	31
5.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	31
5.1.1 การวิเคราะห์ข้อมูลระดับตำแหน่งของผู้ตอบแบบสอบถาม	31
5.1.2 การวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการนโยบายไปปฏิบัติ กรณีศึกษาการขับเคลื่อนการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กร ปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรี.....	32
5.1.3 การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการนโยบายไปปฏิบัติกรณีศึกษาการขับเคลื่อนการ ดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัด ราชบุรี.....	37
บทที่ 6	39
6.1 การวิเคราะห์การสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ.....	39
6.2 สรุปผลการสัมภาษณ์จากผู้บริหารกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และผู้บริหารองค์กร ปกครองส่วนท้องถิ่นทั้ง 5 ท่าน ดังนี้.....	44
บทที่ 7	47
7.1 สรุปสาระสำคัญการออกแบบการวิจัย.....	47

7.2 ประเด็นต่าง ๆ ที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์การวิจัย	48
7.2.1 เชิงปริมาณ สรุปลักษณะนี้.....	48
7.2.1 เชิงคุณภาพ สรุปลักษณะนี้.....	49
7.3 ข้อเสนอแนะ	51
7.3.1 เชิงนโยบาย.....	51
7.3.2 เชิงวิชาการ	52
บรรณานุกรม.....	53
ประวัติผู้เขียน	57



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

บทที่ 1

บทนำ

1. ที่มาและความสำคัญของปัญหา

1.1 สภาพปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาที่สำคัญของทุกประเทศทั่วโลกรวมทั้งประเทศไทย โดยองค์การอนามัยโลกได้ให้ข้อมูลว่าในแต่ละปี ประชากรโลกราว 1.35 ล้านคนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และอีก 20 ถึง 50 ล้านคนได้รับบาดเจ็บหรือพิการจากอุบัติเหตุทางถนน และอุบัติเหตุทางถนนยังเป็นสาเหตุการเสียชีวิตที่สำคัญที่สุดของเด็กและเยาวชนวัยหนุ่มสาวทั่วโลกที่เป็นช่วงวัยสำคัญที่จะเป็นกำลังหลักในการขับเคลื่อนประเทศ ทำให้ก่อเกิดความสูญเสียในทุกด้าน ทั้งทางเศรษฐกิจ สังคม และส่งผลกระทบต่อการพัฒนาประเทศ องค์การอนามัยโลกจึงให้ความสำคัญในการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศสมาชิกทั่วโลก จึงได้มีการกำหนด milestone สำคัญของโลกเพื่อเป็นเป้าหมายให้แต่ละประเทศ กำหนดเป็นทศวรรษความปลอดภัยทางถนนเป็นครั้งแรกในปี 2011 – 2020 ซึ่งมีการกำหนดค่าเป้าหมายลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนให้ได้ครึ่งหนึ่งภายในปี 2020 ซึ่งประเทศไทยในปี 2011 มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 34.27 ต่อแสนประชากร โดยในปี 2020 มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 27.20 ต่อประชากรแสนคน ซึ่งยังไม่บรรลุค่าเป้าหมายตามที่องค์การอนามัยโลกกำหนด และในปัจจุบันกำลัง จะเข้าสู่ทศวรรษที่สองของความปลอดภัยทางถนน โดยองค์การอนามัยโลกกำหนดเป้าหมายให้ภายในปี 2030 ลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนให้ได้ครึ่งหนึ่งภายในปี 2030 (50 by 30) (วิวัฒน์ ศิตตโมชญ์, 2021) รวมทั้งจะต้องจริงจังกับการสร้างความยั่งยืนตามนโยบายของ United Nations Sustainable Development Goals (UNSDGs) เพื่อให้ทุกประเทศได้ตระหนักถึงความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุทางถนน และทำให้เกิดการขับเคลื่อนกระบวนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างจริงจัง

1.2 สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย

สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในปัจจุบันเป็นปัญหาอันดับที่หนึ่งจากสามอันดับแรกของปัญหาสาธารณสุขไทยมาโดยตลอด ซึ่งในเรื่องความปลอดภัยทางถนนที่มีกำหนดเป้าหมายการดำเนินงานทั้งในระดับโลกและภายในประเทศ ดังนี้

- 1) เป้าหมายขององค์การอนามัยโลกที่มีการประกาศเจตนารมณ์ที่เรียกว่า ‘ปฏิญญามอสโก’ ให้ปี พ.ศ. 2554 - 2563 เป็น ‘ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน’ โดยมีวัตถุประสงค์หลัก เพื่อให้ประเทศหมู่วมวลสมาชิกร่วมมือกันลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนลงให้ได้อย่างน้อยร้อยละ 50 จากสถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในปี พ.ศ. 2554

จำนวน 21,996 ราย คิดเป็นอัตรา 34.27 ต่อประชากรแสนคน และในปีพ.ศ. 2563 จำนวน 17,831 ราย คิดเป็นอัตรา 27.20 ต่อประชากรแสนคน ประเทศไทยยังไม่บรรลุเป้าหมายตามวัตถุประสงค์ขององค์การอนามัยโลกเนื่องจากลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนลงได้ไม่ถึงร้อยละ 50

2) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ได้กำหนดค่าเป้าหมายอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เมื่อสิ้นสุดแผน ใน พ.ศ. 2564 ไว้ที่ 18.0 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน และนำมากำหนดในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนพ.ศ. 2561 – 2564 ซึ่งในปี 2564 ประเทศไทยมีสถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 16,957 คิดเป็นอัตรา 25.92 ไม่บรรลุค่าเป้าหมายตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 และแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564

จะเห็นได้ว่า ประเทศไทยยังมีผลการดำเนินงานการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนยังไม่เป็นไปเป้าหมายที่ตั้งไว้ทั้งค่าเป้าหมายขององค์การอนามัยโลกหรือค่าเป้าหมายตามแผนที่กำหนดโดยรัฐบาลไทยเอง ซึ่งในปัจจุบันกำลังเข้าสู่ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนที่ 2 (Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021-2030) โดยมีแนวทางที่จำเป็นในการดำเนินงานเพื่อให้บรรลุค่าเป้าหมายและเรียกร้องให้รัฐบาลที่เป็นสมาชิกและภาคีเครือข่ายทั่วโลกให้ดำเนินงานตามแนวทาง “วิถีแห่งระบบที่ปลอดภัย” หนึ่งในค่าเป้าหมายดังกล่าวยังคงกำหนดให้จะต้องลดจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างน้อยร้อยละ 50 ในปี พ.ศ. 2573 ซึ่งยังเป็นความท้าทายต่อไปในอนาคตของประเทศไทยที่จะต้องบรรลุค่าเป้าหมายการลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือ 12.00 ต่อประชากรแสนคน ภายในปี พ.ศ. 2570 ตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 5 พ.ศ. 2565 – 2570 ที่กำลังจะประกาศบังคับใช้เพื่อเป็นแนวทางให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ทั้งนี้ยังได้มีการกำหนดค่าเป้าหมายในระดับพื้นที่ (รายจังหวัด) โดยกำหนดให้จังหวัดที่มีอัตราผู้เสียชีวิตต่ำจะต้องลดลงในอัตราที่น้อยกว่าส่วนจังหวัดที่มีอัตราผู้เสียชีวิตสูงจะต้องลดลงในอัตราที่มากกว่าด้วย

1.3 สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่

จากข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในปี พ.ศ. 2565 (ข้อมูลจาก ระบบบูรณาการข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน 3 ฐาน โดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน) เกิดอุบัติเหตุ 36,670 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บจำนวน 29,067 คน มีผู้เสียชีวิต 10,587 ราย เกิดอุบัติเหตุบนถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจำนวน 15,266 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 42.10 โดยเกิดบนถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบขององค์กรส่วนจังหวัด (อบจ.) 473 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 3.10 เกิดบนถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบบริหารของเทศบาล 3,847 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 25.20 และเกิดบนถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบขององค์การบริหารส่วนตำบล (อบต.) 10,946 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 71.70 ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตบนถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจำนวน

16,105 ราย คิดเป็นร้อยละ 40 โดยแบ่งออกเป็น อบจ. 593 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.68 เทศบาล 4,081 ราย คิดเป็นร้อยละ 25.34 และ อบต. 11,485 ราย คิดเป็นร้อยละ 71.31 จะเห็นได้ว่า การเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บเมื่อคิดจากสถิติทั้งหมด เกิดในพื้นที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเกือบ ครึ่งจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด โดยเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บมากที่สุดคือ อบต.

การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่นั้น ขึ้นอยู่กับความพร้อมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในแต่ละพื้นที่ รวมไปถึงการบูรณาการหน่วยงานในพื้นที่ ทั้งส่วนภูมิภาคและความเข้มแข็งขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งในพื้นที่จังหวัดราชบุรีนั้น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปถ.อปท.) ครอบคลุมทุกแห่ง และยังมีการสำรวจจุดเสี่ยงในพื้นที่เพื่อแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุซ้ำซาก จนได้รับรางวัลดีเด่นภายใต้หัวข้อ “ทางรอด ทางรอดจังหวัดราชบุรี” ในปี พ.ศ. 2564 เพื่อเป็นนโยบาย (Best Practice) ในการดำเนินการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดราชบุรี ให้เป็นข้อเสนอเชิงนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน (Best of the best advocacy model) ให้กับจังหวัดอื่นๆ นำไปเป็นแนวทางในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

จากข้อมูลสถิติดังกล่าว เกิดอุบัติเหตุบนถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเกือบครึ่งของอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด ประกอบกับมีถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทั้งประเทศไทย มีความยาวมากถึง 597,667 กิโลเมตร ประกอบด้วย 781,296 สายทาง ซึ่งเป็นเป้าหมายโลกที่ 3 ถนนทุกสายต้องผ่านมาตรฐานทางเทคนิคสำหรับผู้ใช้ถนนทุกคนที่คำนึงถึงความปลอดภัยทางถนนหรือผ่านการประเมินระดับที่ 3 ดาวหรือมากกว่า ในการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนต้องอาศัยความร่วมมือให้เกิดการบูรณาการทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐ ภาคเอกชนและภาคประชาสังคม เป็นปัญหาที่จำเป็นจะต้องใช้องค์ความรู้ในหลากหลายสาขาอาชีพ เพื่อร่วมกันออกมาตรการต่างๆ ในการดำเนินงาน โดยเฉพาะในระดับพื้นที่ เนื่องจากบริบทสภาพแวดล้อม วิธีการใช้ชีวิต วัฒนธรรม ประเพณีแตกต่างกันล้วนเป็นสิ่งสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนทั้งสิ้น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจึงเป็นกลไกที่สำคัญที่จะขับเคลื่อนให้ประเทศไทยลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนและสามารถบรรลุค่าเป้าหมายตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนและค่าเป้าหมายขององค์กรอนามัยโลก โดยสิ่งสำคัญจะต้องบรรลุค่าเป้าหมายในระดับพื้นที่คือ หน่วยย่อยในระดับตำบล และระดับอำเภอ ตามลำดับ ดังนั้น ผู้ศึกษาจึงสนใจที่จะศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติกรณีการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรี

2. วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่ออธิบายลักษณะมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรี
2. เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติกรณีศึกษาการขับเคลื่อนการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรี

3. คำถามในการวิจัย

1. มาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรีมีลักษณะเป็นอย่างไร ?
2. ปัจจัยใดที่มีอิทธิพลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติกรณีศึกษาการขับเคลื่อนการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรี ?

4. ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติกรณีศึกษาการขับเคลื่อนการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรี ครั้งนี้ใช้การวิจัยแบบผสม (Mixed research) ระหว่างการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) และการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research)

ขอบเขตด้านเวลา ระยะเวลาในการดำเนินงานวิจัย ตั้งแต่เดือน มกราคม พ.ศ. 2566 จนถึงเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2566 รวมเป็นระยะเวลา 5 เดือน และระยะเวลาในการเก็บรวบรวมข้อมูลคือในระหว่างเดือน เมษายน พ.ศ. 2566

ขอบเขตด้านประชากร การศึกษาวิจัยครั้งนี้กลุ่มประชากรที่จะใช้ในการศึกษา คือ ผู้บริหารและพนักงานส่วนท้องถิ่นเทศบาลและองค์การบริหารส่วนตำบลในพื้นที่ราชบุรีที่มีบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 500 คน

ขอบเขตด้านเนื้อหาของการศึกษา ปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติกรณีการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรีในครั้งนี้มุ่งศึกษาเนื้อหาในการศึกษา 2 ส่วน ได้แก่ เนื้อหาส่วนแรก แผนงาน แนวทาง หรือมาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวมและขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เนื้อหาส่วนที่สอง ปัจจัยที่มีผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ

5. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ข้อเสนอแนะเพื่อพัฒนาการขับเคลื่อนการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในระดับพื้นที่

6. องค์ประกอบของสารนิพนธ์

การวิจัยเรื่อง “ปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติกรณีการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรี” มีโครงสร้างของสารนิพนธ์ ดังนี้บทที่ 2 การทบทวนวรรณกรรม กล่าวถึง แนวคิด ทฤษฎี งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผลการศึกษาในอดีตที่มีความเกี่ยวข้องกับเรื่อง ปัจจัยการนำนโยบายไป ปฏิบัติ แนวคิด ทฤษฎีอุบัติเหตุทางถนน และกรอบแนวคิดของผู้วิจัย บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย กล่าวถึง เครื่องมือที่ใช้ วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล บทที่ 4 โครงสร้างและการนำนโยบายไปปฏิบัติ กล่าวถึงโครงสร้างขององค์การในรูปแบบคณะกรรมการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ.๒๕๕๔ บทที่ 5 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล กล่าวถึงผลการศึกษาที่ได้จากการเก็บข้อมูล และบทที่ 6 ผลการวิเคราะห์เชิงคุณภาพ กล่าวถึงประเด็นสำคัญจากการสัมภาษณ์ บทที่ 7 สรุปผลและข้อเสนอแนะ กล่าวถึงการสรุปผลจากการศึกษาตลอดจนเสนอแนะแนวทางในการนำไปปฏิบัติและการศึกษาในครั้งต่อไป

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติกรณีการขับเคลื่อนการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ จะต้องศึกษาแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องให้ครอบคลุมทั้งที่เกี่ยวกับแนวคิด ทฤษฎีการ นำนโยบายไปปฏิบัติและที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน โดยผู้วิจัยจะแบ่งการศึกษาออกเป็นหัวข้อต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติ
2. แนวคิดและทฤษฎีอุบัติเหตุทางถนน
3. เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
4. กรอบแนวคิดของการศึกษาวิจัย

2.1 แนวคิดและทฤษฎีการนำนโยบายไปปฏิบัติ

2.1.1 ตัวแบบกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Van Meter and Van Horn (Van Meter & Van Horn, 1975) กล่าวว่านโยบายที่มีความต้องการการ เปลี่ยนแปลงสูงและมีความเห็นพ้องกันสูงจะมีประสิทธิผลในการนำไปปฏิบัติสูงกว่านโยบายที่ต้องการการเปลี่ยนแปลงต่ำ และมีความเห็นพ้องต่อกันต่ำ ตัวแบบกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Van Meter and Van Horn เป็นตัวแบบที่ ประกอบด้วยตัวแปร 6 ตัว ทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างตัวนโยบายกับผลการปฏิบัติตามนโยบาย ซึ่งมีคำอธิบาย ดังนี้

1) วัตถุประสงค์และมาตรฐานนโยบาย (policy standards and objectives) องค์ประกอบพื้นฐานสำคัญใน กำหนดการปฏิบัติตามนโยบายคือวัตถุประสงค์และมาตรฐานนโยบาย คือ ปัจจัยกำหนดรายละเอียดของเป้าหมาย นโยบาย วัตถุประสงค์และมาตรฐานนโยบายโดยตัวของมันเอง เป็นตัวการที่ช่วยให้ง่ายต่อการวัด เช่น จำนวนชิ้นงานปริมาณของผู้ได้รับการจ้างงาน ความก้าวหน้าของแต่ละกิจกรรมของโครงการ ทั้งนี้การวัดผลการปฏิบัติตามนโยบายจะ กระทำได้ชัดเจนเพียงใด ขึ้นอยู่กับความชัดเจนของการกำหนดมาตรฐานนโยบายและความชัดเจนของ วัตถุประสงค์ของ นโยบายในทางตรงกันข้ามหากวัตถุประสงค์และมาตรฐานนโยบายมีความคลุมเครือ และมีความขัดแย้งกัน ย่อมทำให้ ยากต่อการวัดและยากต่อการนำไปปฏิบัติเพราะวัตถุประสงค์ของ การศึกษาการนำนโยบายไปปฏิบัติประการหนึ่ง คือ ความต้องการทราบว่านโยบายใดประสบความสำเร็จหรือล้มเหลวอย่างไร การวัดความสำเร็จหรือความล้มเหลว คือ การพิจารณาระดับที่ เป้าหมายและวัตถุประสงค์บรรลุผล หากวัตถุประสงค์และมาตรฐานนโยบายมีความชัดเจน และแสดง คุณสมบัติที่ง่ายต่อการวัดการประเมินคุณค่าของนโยบายก็จะกระทำได้ง่ายเช่นกัน ดังนั้นผู้กำหนด นโยบายควรเลือก ถ้อยคำหรือข้อความในการเรียบเรียงแนวปฏิบัติและข้อกำหนด (guidelines and

regulations) มาใช้อย่างพิถีพิถันให้ สามารถสะท้อนเกณฑ์การประเมินการปฏิบัติตามนโยบายได้ชัดเจน

2) ทรัพยากรนโยบาย (policy resources) ทรัพยากรนโยบาย คือ สิ่งอำนวยความสะดวกต่อการบริหาร นโยบายซึ่งรวมไปถึงเงินและสิ่งเสริมที่งบประมาณที่กำหนดไว้ในแผนงานทรัพยากรเหล่านี้จะเป็นสิ่งที่ช่วยส่งเสริมหรือช่วยให้ความสะดวกต่อประสิทธิภาพของการนำนโยบายไปปฏิบัติ เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปว่า ทรัพยากรนโยบายที่เป็นตัวเงินเพียงอย่างเดียวไม่เพียงพอที่จะทำให้ นโยบายบรรลุผล แต่การนำนโยบายไปปฏิบัติมีความต้องการทรัพยากรเสริมอื่นๆ อีกมาก

3) การสื่อสารระหว่างองค์กร และ กิจกรรมการเสริมแรง (inter-organizational communication and enforcement activities) การสื่อสารระหว่างองค์กร คือ การสื่อสารเกี่ยวกับมาตรฐานงานและวัตถุประสงค์นโยบาย เพื่อให้ผู้นำนโยบายไปปฏิบัติแต่ละหน่วยงานที่รับผิดชอบแผนงาน โครงการมีความรู้ความเข้าใจสอดคล้องกัน หรือจะกล่าวอีกนัยหนึ่ง การสื่อสารระหว่างองค์กร คือ ความต้องการให้ผู้ปฏิบัติเข้าใจตรงกันเกี่ยวกับมาตรฐาน และ วัตถุประสงค์นโยบาย การสื่อสารภายในองค์กรและระหว่างองค์กรมิใช่เรื่องง่ายหากผู้กำหนดนโยบาย ไม่สามารถเรียบเรียง แนวปฏิบัติที่ต้องการให้ผู้ปฏิบัตินำไปใช้ให้ชัดเจนเป็นมาตรฐานเดียวกัน เพราะหากข้อกำหนดหรือแนวปฏิบัติไม่ชัดเจน อาจทำให้มีการแปลงสารเกิดขึ้นได้ง่าย หรือพร้อมที่จะเกิดความขัดแย้งระหว่างผู้ปฏิบัติได้ตลอดเวลา ดังนั้น การนำ นโยบายไปปฏิบัติให้ประสบความสำเร็จ ควรมีการและ กระบวนการเพื่อทำความเข้าใจตรงกันเกี่ยวกับมาตรฐานงานและ วัตถุประสงค์ของนโยบายระหว่าง ฝ่ายบริหารกับผู้ปฏิบัติ

4) ลักษณะหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ (the characteristics of lamenting agencies) ลักษณะ หน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ เป็นองค์ประกอบใหญ่ที่มีองค์ประกอบย่อย ๆ หลายประการที่เป็นตัวกำหนดการปฏิบัติ ตามนโยบาย ได้แก่ สมรรถนะและขนาดของทีมงานใน หน่วยงาน ระดับความเข้มข้นของการควบคุมบังคับบัญชาของ หน่วยงานย่อยในกระบวนการนำ นโยบายไปปฏิบัติทรัพยากรทางการเมืองของหน่วยงานการสนับสนุนจากนักกฎหมาย และฝ่ายบริหารควมมีชีวิตชีวาขององค์กร ระดับการสื่อสารระบบเปิดในองค์กร และความสัมพันธ์ อย่างเป็นทางการไม่เป็นทางการระหว่างองค์กรที่นำนโยบายไปปฏิบัติกับผู้กำหนดนโยบายหรือ องค์กรที่ประกาศใช้นโยบาย คุณลักษณะขององค์กรที่กล่าวมา แสดงถึงศักยภาพและความสามารถ ที่จะนำนโยบายไปปฏิบัติ

5) เงื่อนไขทางเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง (economic ,social and political conditions) แวน มีเตอร์ และ แวน ฮอร์น กล่าวว่า สภาพเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง ที่ส่งผลกระทบต่อกระบวนการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติเป็น ปัจจัยที่เมื่อก่อนไม่ได้มีผู้ให้ความสนใจศึกษาแต่ก็

เป็นที่ทราบกันอย่างกว้างขวางว่าเงื่อนไขและทรัพยากรด้านเศรษฐกิจ สังคม และการเมืองมีผลสำคัญต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติอย่างมาก ทั้งทางตรงและทางอ้อม

6) ความร่วมมือหรือการตอบสนองของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ ความเข้าใจของผู้นำนโยบายไปปฏิบัตินั้นมีส่วนสำคัญและถือว่าเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อผลลัพธ์ของนโยบาย มากที่สุดปัจจัยหนึ่ง องค์ประกอบของปัจจัยนี้เน้นไปที่ตัวผู้ปฏิบัติ ซึ่งมี 3 ประการ ดังนี้

1. การรับรู้และความเข้าใจของผู้ปฏิบัติที่มีต่อนโยบาย
2. ทิศทางในการตอบสนองต่อนโยบายของผู้ปฏิบัติ
3. ระดับการยอมรับในตัวนโยบายของผู้ปฏิบัติ

ซึ่งทั้งสามประการเป็นเงื่อนไขที่มีอยู่ในตัวผู้ปฏิบัติทุกคน นโยบายนั้นจะไม่ประสบความสำเร็จได้ถ้าหากเป้าหมาย และวัตถุประสงค์ของนโยบายได้รับการปฏิเสธจากผู้ปฏิบัติตั้งแต่ต้น สาเหตุอาจจะมาจากการที่เป้าหมายและวัตถุประสงค์ นั้นขัดต่อค่านิยมในตัวผู้ปฏิบัติ หรือขัดแย้งต่อผลประโยชน์หรือความสนใจของผู้ปฏิบัติซึ่งสามารถแก้ไขได้โดยการให้ ผู้ปฏิบัติเข้ามามีส่วนร่วมในการตั้งเป้าหมาย และวัตถุประสงค์ของนโยบายตั้งแต่เริ่มต้น

2.1.2 ตัวแบบปฏิสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยของเอ็ดเวิร์ดส์ (Interactions between Factor Model) เป็นตัวแบบในการศึกษา ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ ตัวแบบนี้นำเสนอโดย เอ็ดเวิร์ดส์ (Edwards III, 1980) เห็นว่า การศึกษาแนวทางการนำนโยบายไปปฏิบัติ เริ่มต้นจากนามธรรมด้วย การตั้งคำถาม อะไรคือเงื่อนไขเบื้องต้นสำหรับความสำเร็จในการนำนโยบายไปปฏิบัติ และอะไรคือ อุปสรรคเบื้องต้นต่อความสำเร็จในกานำนโยบายไปปฏิบัติในการตอบคำถามดังกล่าว เอ็ดเวิร์ดส์ ได้เสนอให้พิจารณาจากปัจจัย 4 ประการ ที่มีผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ ได้แก่ การสื่อข้อความ โครงสร้างระบบ ราชการ ทรัพยากร จุดยืนหรือทัศนคติของผู้ปฏิบัติ ปัจจัยทั้ง 4 ดังกล่าว เอ็ดเวิร์ดส์ เห็นว่ามีทั้งบทบาทในการพึ่งพากันและส่งผลกระทบต่อความสำเร็จ ในการนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยแต่ละปัจจัยอาจจะช่วยส่งเสริมหรือเป็นอุปสรรคต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ แนวทางใน อุดมคติคือการสะท้อนความซับซ้อนของปัจจัยเหล่านี้โดยการอภิปรายไปพร้อมๆ กัน เอ็ดเวิร์ดส์ เน้นว่า นักวิเคราะห์ นโยบายจะต้องเข้าใจว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นกระบวนการพลวัต (dynamic process) ซึ่งเกี่ยวข้องกับปฏิสัมพันธ์ ระหว่างตัวแปรมากมาย

ประเด็นสำคัญของการศึกษาคือ ทำไมปัจจัยเหล่านี้จึงมีผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ และทำไมปัจจัยเหล่านี้จึงเป็นอุปสรรคต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ การศึกษาเหล่านี้จะทำให้เข้าใจความสัมพันธ์ที่ซับซ้อนที่เกี่ยวข้องกับ การนำนโยบายไปปฏิบัติได้อย่างชัดเจน สำหรับปฏิสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่างๆ ตามแนวคิดของ เอ็ดเวิร์ดส์

ประการแรก การสื่อข้อความ (communication) เพื่อให้การนำนโยบายไปปฏิบัติที่มีประสิทธิผล ผู้ที่รับผิดชอบในการนำการตัดสินใจไปปฏิบัติจะต้องรู้ว่าตนกำลังจะทำอะไร คำสั่งในการนำนโยบายไปปฏิบัติจะต้องถูก ถ่ายทอดไปสู่บุคลากรผู้ปฏิบัติอย่างเหมาะสม โดยจะต้องมีความชัดเจน (clarity) เที่ยงตรง (accuracy) และมีความคงเส้นคงวา (consistency) ถ้าผู้ตัดสินใจนโยบายประสงค์ที่จะเห็นการนำนโยบายไปปฏิบัติโดยไม่มีการระบุอย่างชัดเจน ผู้ปฏิบัติอาจจะเข้าใจผิดต่อคำสั่งของผู้ตัดสินใจนโยบาย และก่อให้เกิดความสับสนต่อผู้ปฏิบัติจนผู้ปฏิบัติไม่แน่ใจว่าจะต้องทำอะไร ปรากฏการณ์ดังกล่าวจะเพิ่มโอกาสให้ผู้ปฏิบัติไม่นำนโยบายไปปฏิบัติตามความตั้งใจของผู้ตัดสินใจ นโยบายหรือผู้สั่งการมากขึ้น

ประการที่สอง ทรัพยากร (resources) ไม่ว่าคำสั่งการนำนโยบายไปปฏิบัติจะมีความชัดเจนและแน่นอน เพียงใด และไม่ว่าจะมีการถ่ายทอดข้อความที่เที่ยงตรงเพียงใด ถ้าผู้ปฏิบัติที่รับผิดชอบการนำนโยบายไปปฏิบัติขาด ทรัพยากรที่จำเป็นจะต้องใช้ในการทำงานให้มีประสิทธิผล การนำนโยบายไปปฏิบัติก็จะมีประสิทธิผลแต่อย่างใด ทรัพยากรที่สำคัญในการนำนโยบายไปปฏิบัติหมายถึงจำนวนบุคลากรที่พอเหมาะและมีความชำนาญเพียงพอในการ ทำงาน มีระบบสารสนเทศที่สอดคล้องและพอเพียง และได้รับความร่วมมือจากผู้เกี่ยวข้องเป็นอย่างดี ผู้มีอำนาจที่จะให้ความมั่นใจว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติจะเป็นไปตามความตั้งใจ จะต้องจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ได้แก่ สถานที่ ปฏิบัติงาน เครื่องมือ และงบประมาณที่จำเป็นจะต้องใช้ ในการทำงานให้เหมาะสม การมีทรัพยากรไม่เพียงพอจะสื่อ ความหมายให้เห็นว่ากฎหมายจะไม่มีผลใช้บังคับจะไม่มี การจัดบริการ และไม่มีการพัฒนากฎระเบียบที่มีเหตุผล

ประการที่สาม จุดยืนหรือทัศนคติของผู้ปฏิบัติ (disposition or attitudes) เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญต่อ ความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นอย่างยิ่ง การนำนโยบายไปปฏิบัติจะเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพหรือไม่ผู้ปฏิบัติไม่เพียงแต่จะต้องรู้ว่าจะต้องทำอะไร และมีความสามารถที่จะทำเท่านั้น แต่ผู้ปฏิบัติต้องมีความปรารถนาที่จะกระทำสำเร็จด้วยผู้ปฏิบัติส่วนใหญ่สามารถที่จะใช้ดุลยพินิจในการนำนโยบายไปปฏิบัติ ทั้งนี้เพราะเหตุผลสำคัญ ประการ หนึ่งคือ การที่ผู้ปฏิบัติเป็นอิสระจากผู้บังคับบัญชาที่เป็นผู้กำหนดนโยบาย และเหตุผลอื่นคือความ ชับซ้อนของ ตัวนโยบายเอง วิธีทางที่ผู้ปฏิบัติใช้ดุลยพินิจของตนขึ้นอยู่กับจุดยืนหรือทัศนคติของผู้ปฏิบัติแต่ละคนที่มีต่อนโยบาย ด้วยเหตุผลดังกล่าวทำให้ ผู้ตัดสินใจนโยบายต้องเผชิญกับความ พยายามในการควบคุมจุดยืนของผู้ปฏิบัติ หรือพยายามลด การใช้ดุลยพินิจส่วนตัวของผู้ปฏิบัติให้น้อยที่สุด

ประการสุดท้ายโครงสร้างระบบราชการ (bureaucratic structure) ถึงแม้ว่าจะมีทรัพยากรอย่างเพียงพอในการนำนโยบายไปปฏิบัติ และผู้ปฏิบัติรู้ว่าจะต้องทำอะไร และมีความต้องการจะทำตามนโยบายแต่การนำนโยบายไป ปฏิบัติก็อาจจะประสบปัญหาอื่นได้อีก ทั้งนี้เพราะโครงสร้างของระบบราชการไม่สอดคล้องกับการนำนโยบายไปปฏิบัติ โครงสร้างระบบราชการมีอิทธิพลอย่าง

สำคัญต่อความสำเร็จในการนำนโยบายไปปฏิบัติ หลักการพื้นฐานประการหนึ่งของ โครงสร้างของทุก องค์การ คือ มาตรฐานของระเบียบการปฏิบัติขององค์การ ซึ่งมีคุณค่าในการประหยัดเวลาของผู้ ปฏิบัติมากทำให้ผู้ปฏิบัติสามารถตัดสินใจเกี่ยวกับงานประจำวันได้รวดเร็ว ยิ่งขึ้น และก่อให้เกิดแบบ แผนในการปฏิบัติแก่เจ้าหน้าที่ขององค์การที่มีขนาดใหญ่และซับซ้อนในขณะเดียวกันก็จะก่อให้เกิด ความยืดหยุ่นโดยบุคลากรสามารถโยกย้ายจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งได้สะดวก และมีความเสมอภาค ในการใช้กฎระเบียบ ข้อเสียประการหนึ่งเกี่ยวกับมาตรฐานของกฎระเบียบการปฏิบัติขององค์การ คือ ไม่มีการประเมินผลเพื่อการปรับปรุงให้เหมาะสมกับสิ่งแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปทำให้กลายเป็น อุปสรรคของการนำนโยบายไปปฏิบัตินอกจากนี้การออกแบบเกี่ยวกับงานกิจวัตร (routines) ในอดีต อาจเป็นอุปสรรคต่อการเปลี่ยนแปลงนโยบายเพราะระเบียบเดิมไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ใหม่ๆ หรือแผนงานใหม่ๆ ที่ผู้กำหนดนโยบาย ต้องการให้นำไปปฏิบัติให้ประสบความสำเร็จ

จากความสัมพันธ์เชิงตรรกะที่กล่าวมาทั้งหมด แสดงให้เห็นอย่างชัดเจนว่าปัจจัยต่างๆ ได้แก่ การสื่อสาร ข้อความทรัพยากร จุดยืนหรือทัศนคติของผู้ปฏิบัติ และโครงสร้างระบบราชการ ล้วนมีปฏิสัมพันธ์ทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อปัจจัยต่างๆ ด้วยกันเองและต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งเอ็ดเวิร์ดส์ เรียกความสัมพันธ์เหล่านี้ ว่าผลกระทบทางตรง และทางอ้อมที่มีต่อการนำนโยบายไป ปฏิบัติ (Direct and indirect impacts on implementation)

2.1.3. ตัวแบบเชิงบูรณาการของวอร์เดซ จันทรศร (วอร์เดซ จันทรศร, 2552) ได้ทำการศึกษาการ นำนโยบายไป ปฏิบัติจากผลงาน ของนักวิชาการที่มีชื่อเสียงหลายท่าน รวมทั้งการนำประสบการณ์ที่ ผ่านมาพัฒนาเป็นแนวคิดและตัวแบบทางทฤษฎี โดย ได้ให้ทรรศนะของการนำนโยบายไปปฏิบัติว่า เป็น การศึกษาในเรื่องของ องค์การที่รับผิดชอบสามารถนำและกระตุ้นให้ ทรัพยากรทางการบริหาร ตลอดจนจนกลไกที่สำคัญทั้งหมด ปฏิบัติงานให้บรรลุตามนโยบายที่ระบุไว้หรือไม่ แค่นั้นเพียงใด การศึกษาการนำนโยบายไปปฏิบัติจึงเป็นการแสวงหาวิธีการและแนวทางเพื่อปรับปรุงนโยบาย แผนงาน และการ ปฏิบัติงานในโครงการให้ดีขึ้น

จากการศึกษาเรื่องการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติของวอร์เดซได้เสนอตัวแบบทาง ทฤษฎีของการนำนโยบายไปปฏิบัติรวม 6 ตัวแบบ ได้แก่ (1) ตัวแบบยึดหลักเหตุผล (2) ตัวแบบ ทางการจัดการ (3) ตัวแบบทางด้านการพัฒนาองค์การ (4) ตัวแบบทางด้านกระบวนการของระบบ ราชการ (5) ตัวแบบทางการเมือง และ (6) ตัวแบบเชิงบูรณาการ สำหรับตัวแบบเชิงบูรณาการ เป็นตัว แบบที่รวบรวมแนวคิดของทั้ง 5 ตัวแบบแรกไว้ โดยมุ่งแสวงหา ผลกระทบของตัวแปรต่างๆ ที่มีต่อการ นำนโยบายไปปฏิบัติที่ประสบความสำเร็จ ซึ่งแบ่งการพิจารณาออกเป็น 3 มิติ ด้วยกัน ได้แก่ มิติที่ หนึ่ง การวัดความสำเร็จและความล้มเหลวของนโยบายจากผลผลิต ผลลัพธ์ และผลลัพธ์สุดท้ายที่ เกิดขึ้น มิติที่สองเป็นการวัดถึงผลกระทบของนโยบาย และมิติที่สามเป็นการวัดว่าผลของนโยบายนั้น สามารถส่ง ประโยชน์ต่อประเทศชาติโดยรวมได้หรือไม่ ส่วนตัวแปรอิสระที่นำมาพิจารณานั้นมาจาก

4 ปัจจัยด้วยกัน คือ สมรรถนะ ขององค์การ ประสิทธิภาพในการวางแผนและการควบคุมภาวะผู้นำ และความร่วมมือ และการเมืองและการบริหาร สภาพแวดล้อมภายนอก

ตัวแบบการบูรณาการนี้เป็นเสมือนการผสมผสานตัวแปรที่เป็นตัวแปรสำคัญที่มาจากตัวแบบอื่นๆ ทั้ง 5 ตัวแบบ โดยได้กำหนดตัวแปรอิสระ 4 ตัวแปรดังนี้

1) ตัวแปรด้านประสิทธิภาพในการวางแผนและการควบคุมเป็นเงื่อนไขหนึ่งที่สำคัญในการสร้างให้เกิดความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติตัวแปรนี้ประกอบไปด้วยเงื่อนไขต่างๆ คือ ความชัดเจนและความเป็นไปได้ของวัตถุประสงค์และเป้าหมายของนโยบายการกำหนดภารกิจและการมอบหมายงานการกำหนดมาตรฐานในการทำงาน ระบบการติดตามควบคุมและประเมินผลนโยบายและความเป็นธรรมของมาตรการในการให้คุณให้โทษ

2) ตัวแปรด้านสมรรถนะขององค์การ หรือหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ ตัวแปรนี้จะประกอบไปด้วย ปัจจัยย่อยๆ อีก 5 ปัจจัย คือ โครงสร้างองค์การ งบประมาณ บุคลากร วัสดุอุปกรณ์ และสถานที่ วรรเดช ได้สรุปว่า นโยบายจะสามารถสำเร็จได้นั้นส่วนหนึ่งมาจากความแข็งแกร่งของสมรรถนะที่องค์การมี กล่าวคือ องค์การจะต้องมี โครงสร้างภายนอกและภายในที่แข็งแกร่ง เช่น มีโครงสร้างที่กะทัดรัด มีระบบการตัดสินใจ มีระบบข้อมูลข่าวสาร และการสื่อสารที่ดี บุคลากรมีความรู้ความสามารถและมีจำนวนที่เพียงพอ มีงบประมาณเพียงพอและมีระบบการจัดสรร งบประมาณที่มีประสิทธิภาพ มีวัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ ตลอดจนเทคโนโลยีที่ทันสมัย ช่วยให้การดำเนินนโยบาย ขององค์การมีความรวดเร็ว มีประสิทธิภาพ และมีสถานที่สะดวกสบาย

3) ตัวแปรด้านภาวะผู้นำและความร่วมมือ กล่าวคือ การนำนโยบายไปปฏิบัติจะประสบความสำเร็จได้ ผู้บริหารในหน่วยงานจะต้องใช้ภาวะผู้นำที่เหมาะสมรู้จักใช้ วิถีจูงใจในเชิงบวกแก่ผู้ปฏิบัติงาน เช่น มีการให้รางวัลชมเชยหรือยกย่องสามารถสร้างให้สมาชิกในองค์การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติงานเพื่อสร้างให้เกิดความผูกพันและการยอมรับจากสมาชิกคนอื่นๆ และรู้จักการสร้างทีมงานที่มีประสิทธิภาพ

4) ตัวแปรด้านการเมืองและการบริหารสภาพแวดล้อมภายนอก ตัวแปรนี้มีความสำคัญอย่างยิ่งในการสร้างให้เกิดความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติ เพราะแนวคิดที่ว่าความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติขึ้นเกิด จากความสามารถของผู้เล่น (players) หรือบุคคลที่เป็นตัวแทนขององค์การ กลุ่ม หรือสถาบัน และความสัมพันธ์กับปัจจัยสภาพแวดล้อมภายนอกของ องค์การ ตัวแปรนี้ประกอบไปด้วยปัจจัยย่อยอีกหลายประการ เช่น ระดับความ สนับสนุนหรือ ต่อต้านจากฝ่ายต่างๆ จำนวนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและระดับการพึ่งพาที่ต้องมีระหว่างหน่วยงาน ความสามารถในการเจรจาต่อรองสภาพแวดล้อมภายนอก และเงื่อนไขของการเปลี่ยนแปลงทาง เศรษฐกิจ สังคม และการเมือง

2.1.4. ปัจจัยกำหนดความสำเร็จหรือล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ความสำเร็จหรือล้มเหลวในการนำนโยบายไปปฏิบัติ เกิดจากปัจจัยที่สำคัญ 8 ประการ (ศุภชัย ยาวประภาษ, 2552) ดังนี้

1) ลักษณะของนโยบายนั้นๆ มีความเป็นไปได้ในการปฏิบัติความสอดคล้องและมีเหตุผลมีการติดตาม

และประเมินผลจากการสื่อสารย้อนกลับอย่างต่อเนื่อง

2) วัตถุประสงค์ของนโยบาย มีความชัดเจนสอดคล้องความเข้าใจวัตถุประสงค์ของผู้ปฏิบัติการมีตัวชี้วัด ความสำเร็จของนโยบาย

3) ความเป็นไปได้ทางการเมืองการสนับสนุนจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

4) ความเป็นไปได้ทางเทคโนโลยีความสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและสถานการณ์

5) ความเพียงพอของทรัพยากรทั้งด้านการเงินคุณภาพของบุคลากรและการบริหาร

6) ลักษณะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ ขนาดของโครงสร้างองค์กร ลำดับชั้นการบังคับบัญชา ความสามารถของผู้นำ ความสัมพันธ์กับหน่วยงานที่กำหนดนโยบาย และการสื่อสารสองทางที่มีประสิทธิภาพ ย่อมส่งผล

ต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ

7) ทศนคติของผู้ที่นำนโยบายไปปฏิบัติ ค่านิยม พฤติกรรม ที่มีต่อวัตถุประสงค์ของนโยบาย

การตอบสนองผลประโยชน์ต่อผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ

8) กลไกภายในในหน่วยงาน หรือระหว่างหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ จำนวนหน่วยงานเกี่ยวข้อง ผู้มีอำนาจในการตัดสินใจ ความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงาน และการแทรกแซงของหน่วยงานระดับบน มีความสำคัญและส่งผลกระทบต่อปฏิบัติตามนโยบาย

จากแนวคิดและทฤษฎีการนำนโยบายไปปฏิบัติจากนักวิชาทั้ง 4 ท่าน แสดงให้เห็นว่าการนำนโยบายไป ปฏิบัติเป็นกระบวนการที่สำคัญ ซึ่งนโยบายหนึ่งๆ จะประสบความสำเร็จได้นั้นย่อมขึ้นอยู่กับกระบวนการนำนโยบายไป ปฏิบัติ และการนำนโยบายไปปฏิบัตินั้นประกอบไปด้วยหลายปัจจัยไม่สามารถใช้ปัจจัยเดียวทำให้ นโยบาย ประสบ ความสำเร็จได้ และทุกปัจจัยมีความสัมพันธ์กัน ผู้วิจัยจึงได้รวบรวมปัจจัยที่เป็นประเด็นหลักที่ส่งผลต่อความสำเร็จของ การนำนโยบายไปปฏิบัติของทั้ง 4 ตัวแบบ ประกอบไปด้วย ดังต่อไปนี้

	วัตถุประสงค์	ทรัพยากร	ลักษณะหน่วยงาน	ความร่วมมือ หรือ การ ตอบสนอง	การ ประเมินผล ของนโยบาย
Van Meter and van Horn	- ความชัดเจน ของ วัตถุประสงค์ ของ นโยบาย - การสื่อสาร	สิ่งอำนวยความสะดวกเพียงพอ จำนวนบุคลากร ข้อมูลที่ทันสมัย งบประมาณ และ อื่นๆ	- สมรรถนะ - ขนาดของทีมงาน ใน หน่วยงาน - การควบคุมบังคับ บัญชา	- การรับรู้และ ความเข้าใจ - ทิศทางการ ตอบสนอง - ระดับการ ยอมรับ	- มาตรฐาน นโยบาย - การสื่อสาร
Edwards	- มีความชัดเจน - เทียบตรง - การสื่อสาร	ทรัพยากรที่ สำคัญ บุคลากร ความชำนาญ มีระบบ สารสนเทศสิ่ง อำนวยความสะดวก สะดวกต่างๆ	โครงสร้างระบบ ราชการ	ต้องมีความ ปรารถนาที่จะ กระทำให้สำเร็จ	
วรเดช จันทร์ศร	- ความชัดเจน - ความเป็นไปได้ ของวัตถุประสงค์ - การควบคุมให้ คุณ ให้โทษ	- งบประมาณ - บุคลากร - วัสดุอุปกรณ์ - สถานที่ - เทคโนโลยีทันสมัย	- โครงสร้างภายนอก และภายในที่ แข็งแกร่ง - โครงสร้างที่กะทัดรัด - ระบบการตัดสินใจ	ระดับความ สนับสนุน	- ผลผลิต ผลลัพธ์ และ ผลลัพธ์ สุดท้าย - ผลกระทบ ของนโยบาย
ศุภชัย ยา วะ ประภาษ	- มีความชัดเจน - สอดคล้องกับ วัตถุประสงค์ - มีตัวชี้วัด - เป็นไปได้ทาง การเมือง สอดคล้อง สภาพแวดล้อม	ทรัพยากร เพียงพอ - ด้าน การเงิน - คุณภาพของ บุคลากร - การบริหาร	- ขนาดองค์กร - ลำดับขั้นการ บังคับบัญชา - ความสามารถ ของ ผู้นำ - ความสัมพันธ์กับ หน่วยงานที่กำหนด นโยบาย - การสื่อสาร สอง ทางที่มีประสิทธิภาพ	- ค่านิยม - พฤติกรรม	การติดตาม และ ประเมินผล จากการ สื่อสาร ย้อนกลับ อย่าง ต่อเนื่อง

2. แนวคิดและทฤษฎีอุบัติเหตุทางถนน

2.2.1 วิธีแห่งระบบที่ปลอดภัย (SAFE SYSTEM APPROACH) (Transportation, 2023) เป็นแนวคิดที่ให้ความสำคัญกับการลดจำนวนการเสียชีวิตและการบาดเจ็บสาหัส โดยมองว่าผู้ใช้ถนนสามารถทำผิดพลาดและต้องไม่เกิดการสูญเสียแนวคิดของระบบที่ปลอดภัยถูกสร้างขึ้นบนหลักพื้นฐาน 4 ประการดังนี้

- 1) ผู้ใช้ทางมักผิดพลาด (People make mistake)
- 2) ร่างกายมนุษย์บอบบาง (Limited human tolerance to crash forced)
- 3) ทุกภาคส่วนรับผิดชอบต่อความปลอดภัยทางถนนร่วมกัน (Shared Responsibility)
- 4) ระบบถนนที่ให้อภัยแก่ผู้ใช้ทาง (Forgiving road Transport System)

การดำเนินการตามวิธีแห่งระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach) ประกอบด้วย 5 เสาหลัก

- 1) ผู้ใช้ทางทุกประเภทต้องมีความรับผิดชอบต่อส่วนรวมและปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด
- 2) ยานพาหนะต้องสามารถป้องกันอันตรายให้กับ ผู้ขับขี่ผู้โดยสาร คนเดินเท้าหรือผู้ใช้ทางอื่นในกรณีเกิดการชน
- 3) ความเร็วให้สอดคล้องกับสภาพถนน โดยผู้ใช้ถนนเข้าใจและปฏิบัติตามกฎหมาย
- 4) ถนนต้องให้อภัยความผิดพลาดที่อาจเกิดขึ้น โดยมีการส่งเสริมพฤติกรรมที่ปลอดภัย
- 5) ผู้บาดเจ็บสาหัสได้รับการรักษาอย่างรวดเร็วหน่วยงานแพทย์ฉุกเฉินและผู้ใช้ถนนอื่นได้รับข้อมูลและการ อำนวยความสะดวกในการเข้าหรือผ่านบริเวณที่เกิดเหตุแต่ละเสาหลักของระบบที่ปลอดภัยสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน เมื่อเสาหลักใดเสาหลักหนึ่งเกิดข้อผิดพลาดขึ้นเสาหลัก อื่นๆ จะสามารถทำงานทดแทนกันได้ เพื่อป้องกันความรุนแรงของอุบัติเหตุ

หลักการสำคัญในการกำหนดทิศทางของแผนทศวรรษความปลอดภัยทางถนนนั้นยึดแนวคิดระบบความปลอดภัย (safe system approach) เป้าหมายของระบบเป็นลักษณะที่เอื้อต่อความปลอดภัย แนวทางนี้จะต้องมีการปรับเปลี่ยนความรับผิดชอบต่อความปลอดภัยบนท้องถนนจากเดิมที่เป็นของผู้ใช้รถใช้ถนน ไปสู่ ผู้ที่รับผิดชอบในการออกแบบระบบ (System Designer) ตั้งแต่ผู้จัดการด้านถนนอุตสาหกรรมยานยนต์ ตำรวจ นักการเมือง ฝ่ายนิติบัญญัติรวมไปถึงหน่วยงานด้านสาธารณสุขกระบวนการยุติธรรม สถาบันการศึกษา และองค์กรที่ ไม่ได้สังกัดภาครัฐ (Non - government organization) สำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีความรับผิดชอบต่อปฏิบัติตามกฎหมายและกฎเกณฑ์เหล่านั้น เป้าหมายของทศวรรษเพื่อรักษาและลดความสูญเสียที่คาดว่าจะเกิด

อุบัติเหตุทางถนนใน โลกในปี 2020 (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยและศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2554) มี 6 ประการ ดังนี้

- 1) พัฒนาและนำไปสู่การปฏิบัติของยุทธศาสตร์และแผนงานเพื่อยกระดับความปลอดภัยอย่างยั่งยืน
- 2) ตั้งแต่เป้าหมายที่จะลดอัตราการสูญเสียภายในปี 2020 โดยพิจารณาจากเป้าหมายที่มีอยู่ในแต่ละภูมิภาค
- 3) สร้างความเข้มแข็งด้านการจัดการเกี่ยวกับการพัฒนาศักยภาพในการกำหนดแนวทางและกิจกรรมที่จะ ช่วยยกระดับความปลอดภัยทั้งในชาติ ภูมิภาค และระดับโลก
- 4) ปรับปรุงคุณภาพของการจัดเก็บข้อมูลในระดับชาติ ภูมิภาค และระดับโลก
- 5) ติดตามความก้าวหน้าของตัวชี้วัดที่เป็นที่สนใจทั้งในระดับชาติ ภูมิภาค และระดับโลก
- 6) ส่งเสริมการเพิ่มขึ้นของการสนับสนุนเงินทุกด้านความปลอดภัยทางถนน และการใช้ประโยชน์จาก ทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์รวมทั้งผลักดันให้ความปลอดภัยทางถนน

2.2.2 การวิเคราะห์ปัจจัยเชิงลึกการเกิดอุบัติเหตุทางถนนโดยใช้แนวคิด Swiss cheese Model Swiss cheese Model หรือทฤษฎีเนยแข็งคิดค้นโดย ศ.เจมส์ เรียสัน (James Reason, 1990) (นพ. ณะพงศ์ จินวงษ์, 2022) เพื่ออธิบายปัจจัยที่นำไปสู่อุบัติเหตุ เป็นเครื่องมือที่จะช่วยให้นักสืบสวนสามารถเก็บรวบรวมข้อมูลบันทึก สืบค้น วิเคราะห์รายละเอียดที่เกี่ยวกับข้อบกพร่องหรือข้อผิดพลาดที่เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนตามแนวทางมนุษย์ปัจจัยซึ่งมีการดำเนินงานหรือปฏิบัติการที่ซับซ้อน โดยได้อธิบายบริบทของความล้มเหลวหรือความผิดพลาดจาก ความเป็นมนุษย์ไว้ 4 ระดับ ได้แก่

- 1) อิทธิพลองค์กร (Organization Influence) เป็นการละเลยไม่เห็นความสำคัญของ ฝายนโยบายของ ผู้บริหารของหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งทางตรงและทางอ้อม รวมถึงกลไกการทำงานที่ เกี่ยวข้องเช่น ศปภ.จังหวัด ศปภ.อำเภอ ศปภ.อปท. พขอ. เป็นต้น ที่ส่งผลกระทบต่อโดยตรงหรือโดยอ้อมต่อการกำกับ ดูแลสภาพเงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย หรือการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยทำให้ระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนเกิดความ ผิดพลาดนำไปสู่อุบัติเหตุหรือสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัย

- 2) การกำกับดูแลที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Supervision) เป็นการกำกับดูแลการขับขี่ของผู้ที่มีหน้าที่หรือผู้ที่ ใกล้ชิดเช่นเจ้าหน้าที่ตำรวจ ผู้ปกครอง ครูกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน และอื่นๆ แล้วแต่กรณี ส่งผลต่อการขับขี่ทำให้เกิดความ ผิดพลาดหรือการกระทำที่ไม่ปลอดภัยโดยมี Keyword สำคัญ

- 2.1 การกำกับดูแลที่ปล่อยปะละเลย เช่น กันฝ่าฝืนกฎระเบียบ/กฎหมายหรือการขาด หรือ ความตระหนัก ไม่เห็นความสำคัญของปัญหา

- 2.2 การกำกับดูแลที่ไม่เพียงพอ คือ ดำเนินการแก้ไขแล้วแต่ไม่เพียงพอ

2.3 การกำกับดูแลไม่เหมาะสม หรือ การใช้วิธีการไม่เหมาะสมกับปัญหา

2.4 การล้มเหลวในการแก้ปัญหา คือ การดำเนินการแล้วแต่ไม่ได้ผล

3) สภาพ/เงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Conditions) ประเภทของเงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย หมายถึง มีปัจจัยเกื้อหนุนให้เกิดอุบัติเหตุและส่งผลให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัยนั้น แบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม 3.1 เงื่อนไขส่วนบุคคล เช่น นักเรียนต้องขับซิ่งเร็วเพราะเกรงว่าจะไปโรงเรียนสาย นักเรียนอายุต่ำกว่า 15 ปีขับจักรยานยนต์ไปโรงเรียนเนื่องจากไม่มีรถขนส่งสาธารณะ รวมถึงสภาพร่างกายอ่อนเพลียเมื่อยล้า 3.2 เงื่อนไของค์กร เช่น บริษัทขนส่งให้พนักงานขับรถส่งของทำเงินเกินเวลาเพื่อจะไปส่งของให้ได้ ทันเวลา โรงเรียนจ้างรถโดยสารที่เก่าไม่มีอุปกรณ์ความปลอดภัยเดินทางไปทัศนศึกษาเนื่องจากงบประมาณน้อยบริษัทขนส่งสาธารณะเปลี่ยนยางรถมือสองมาใช้เนื่องจากเพิ่มต้นทุน 3.3 เงื่อนไขด้านถนนและสิ่งแวดล้อมยานพาหนะ เช่น มีขาวนาตาข้าวบนถนนเนื่องจากไม่มีที่ตากข้าว ถนนมีน้ำขังเนื่องจากถนนเป็นบ่อหลุมเสี่ยงต่อการเกิดอันตรายไฟป่าทำให้ทัศนวิสัยไม่ดี สภาพรถดกยงไม่ดี ยานพาหนะเบรกไม่อยู่รถจักรยานยนต์ไฟท้ายขาด เป็นต้น

4) การกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Act) เป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดเป็นการกระทำที่ผู้ขับขี่ได้กระทำลงไปจนกลายเป็นความผิดพลาดก่อให้เกิดอุบัติเหตุหรือสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัยโดยแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ

4.1 การกระทำที่เกิดจากความผิดพลาด เป็นการกระทำที่ไม่เจตนาหรือไม่ได้ตั้งใจให้เกิดขึ้นหรือการพลั้งเผลอ เช่น การบังคับรถผิดพลาด การเหยียบเบรคกับคันเร่งผิดพลาด เป็นต้น

4.2 การกระทำที่เกิดจากการฝ่าฝืน เช่น ฝ่าสัญญาณไฟ ย้อนรถซิ่งเร็ว ดื่มแล้วขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย อื่นๆ

2.2.3 ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory) เฮนริช (Heinrich, 1931) เป็นผู้คิดค้นทฤษฎีนี้ขึ้น เขากล่าวว่า การบาดเจ็บและความเสียหายต่างๆ เป็นผลที่สืบเนื่องโดยตรงมาจากอุบัติเหตุและอุบัติเหตุเป็นผลมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย หรือสภาพการที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งเปรียบเทียบได้เหมือนตัวโดมิโนที่เรียงกันอยู่ 5 ตัวใกล้กัน เมื่อ ตัวที่หนึ่งล้มย่อมมีผลทำให้ตัวโดมิโนไปล้มตามกันไปด้วย โดมิโนทั้ง 5 ตัว ได้แก่

- 1) สภาพแวดล้อมหรือภูมิหลังของบุคคล (Social Environment or Background)
- 2) ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล (Defects of Person)
- 3) การกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts/Unsafe Conditions)
- 4) อุบัติเหตุ (Accident)
- 5) การบาดเจ็บหรือความเสียหาย (Injury or Damage)

2.2.4 ทฤษฎีหลายสาเหตุหลายปัจจัย (Multiple Factor Theories) (Louise, 2013) เป็นทฤษฎีที่กล่าวว่า “สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ เกิดจากปัจจัยหลายปัจจัยร่วมกัน” โดยสาเหตุขณะนั้น (Immediate causes) อาจเป็นการกระทำที่ไม่ปลอดภัยของพนักงาน หรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งทฤษฎีหลายสาเหตุหลายปัจจัย นั้น จะมีหลายปัจจัยที่เป็นส่วนสนับสนุนให้เกิดอุบัติเหตุ โดยรูปแบบของทฤษฎีหลาย สาเหตุหลายปัจจัยที่ทำให้เกิด อุบัติเหตุโดยปัจจัย 4M คือ

1) Man คือ คนซึ่งมีปัจจัยร่วมได้แก่ เพศ อายุความสูง ทักษะการทำงาน ประวัติการฝึกอบรม แรงจูงใจ เป็นต้น

2) Media คือ สภาพแวดล้อมต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่สภาพอากาศ อุณหภูมิแสงสว่าง เสียง เป็นต้น

3) Management คือ รูปแบบในการบริหารจัดการ การจัดองค์กร นโยบายระเบียบปฏิบัติ เป็นต้น

4) Machine คือ อุปกรณ์เครื่องมือ เครื่องจักร ได้แก่ ขนาดของเครื่องรูปร่างของเครื่องจักร น้ำหนัก แหล่งพลังงาน เป็นต้น

ซึ่งทฤษฎีหลายสาเหตุหลายปัจจัย จะมีประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ โดยจะทำให้เราตระถึงปัจจัยที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการปฏิบัติงานเพื่อนำมาวิเคราะห์ถึงสาเหตุของอุบัติเหตุหรือผลของการเกิดอุบัติเหตุได้อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทุกครั้งมิใช่เกิดจากโชคชะตาหรือเคราะห์กรรมที่เหนือการควบคุม แต่เกิดจากสาเหตุที่แก้ไขและป้องกันได้สาเหตุ ของอุบัติเหตุที่สำคัญ ได้แก่ การกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts) และสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Condition) การป้องกันอุบัติเหตุอย่างมีประสิทธิภาพ ทำได้โดยการกำจัดการกระทำ หรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยให้ เหลือน้อยที่สุดหรือหมดไป สภาพการทำงานที่ปลอดภัยก็จะเกิดขึ้นในที่สุด

2.2.5 Haddon matrix แนวคิดทางระบาดวิทยาเรื่องการบาดเจ็บของ Haddon (Haddon, 1980) มองการบาดเจ็บไว้ 2 มิติ (Dimensions) โดยมิติแรกของ Haddon matrix แบ่งได้เป็น 3 ระยะคือ ก่อนเกิด เหตุการณ์ (Pre-event) ขณะเกิดเหตุการณ์ (event) และหลังการเกิดเหตุการณ์ (Post-event) ปัจจัยก่อนเกิดเหตุการณ์ เป็นสาเหตุ เช่น การชน ตก ยิง ไฟไหม้หรือเหตุอื่นๆ ที่จะเกิดขึ้น ปัจจัยขณะเกิดเหตุเป็นการลงมือกระทำช่วงนี้จะลด หรือป้องกันการบาดเจ็บได้หลังเกิดเหตุการณ์ผลของการบาดเจ็บเกิดขึ้นแล้ว ส่วนมิติที่ 2 ของ Haddon matrix แบ่งปัจจัยออกเป็น 3 ปัจจัยหลัก คือ คน (Human or Host) พาหนะ หรือพาหะ (Vehicle or Vector) และสิ่งแวดล้อม (Environment) โดยสิ่งแวดล้อมยังแบ่งย่อยเป็น ทางกายภาพ และ ทางสังคมดังแสดงในตาราง

มิติที่ 1	มิติที่ 2			
	คน (Human/Host)	พาหนะหรือพาหะ (Vehicle/Vector)	สิ่งแวดล้อม (Environment)	
			กายภาพ (Physical)	สังคม (Social)
ก่อนเกิดเหตุการณ์				
ขณะเกิดเหตุการณ์				
หลังเกิดเหตุการณ์				

ปัจจัยที่เกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยของคนนั้น แก้ไขได้ยากที่สุด โดยสิ่งที่จะสร้างความปลอดภัยได้คือ การ สร้างสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยเพื่อรองรับอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นเพื่อลดการสูญเสีย และผ่อนหนักให้เป็นเบาได้จากทฤษฎี อุบัติเหตุทางถนน ทั้ง 5 ทฤษฎี ผู้วิจัยได้สรุปปัจจัยที่เกิดอุบัติเหตุ ดังนี้

	คน	ยานพาหนะ	สภาพแวดล้อม	การกำกับดูแล	หลังเกิดอุบัติเหตุ
SAFE SYSTEM APPROACH	✓	✓	✓	✓	✓
Swiss cheese Model	✓	✓	✓	✓	
Domino Theory	✓	✓	✓		
Multiple Factor Theories	✓	✓	✓	✓	
Haddon matrix	✓	✓	✓		

2.3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

(รัชฎาภรณ์ หงษ์ภักดี, 2562) ได้ทำการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายการให้บริการแบบ ศูนย์บริหารราชการ ฉับไวใสสะอาดกรณีศึกษาสำนักงานเขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร พบว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อ ความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติคือ 1. วัตถุประสงค์ของนโยบายมีความชัดเจน 2. ลักษณะหน่วยงานที่นำนโยบาย ไปปฏิบัติที่มีความพร้อม มีศักยภาพ 3. ด้านโครงสร้างการบริหารสายการบังคับบัญชาที่สั้น ได้รับการสนับสนุนด้าน การเมือง และ 4. ด้านทัศนคติของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติมีการรับรู้เข้าใจเป็นอย่างดี มีทัศนคติเชิงบวกในการให้บริการ

(ชนเทพ ทองชมพู, 2558) ได้ทำการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จในการนำนโยบายเกี่ยวกับความโปร่งใส และเสริมสร้างคุณธรรมและจริยธรรมกรมพัฒนาที่ดินไปปฏิบัติ พบว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จในการนำนโยบายไป ปฏิบัติ เมื่อแยกเป็นรายด้านโดยเรียงตามลำดับจากมากไปน้อยได้ดังนี้ 1. ปัจจัยผู้นำปัจจัยวัตถุประสงค์และมาตรฐานของ นโยบาย 2. ปัจจัยสมรรถนะองค์กร 3. ปัจจัยทรัพยากร 4. ปัจจัยสภาพแวดล้อม และ 5. ปัจจัยการสนับสนุนนโยบาย

(อรุณกมล บุญทีศโร และชายนีย์ ช.บุญพันธ์, 2565) กรณีศึกษา สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 12 จังหวัดสงขลา ภายใต้สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด ผลการศึกษา พบว่า 1. พนักงานที่มีอายุแตกต่างกันมีระดับความสำเร็จในการนำนโยบายไป ปฏิบัติแตกต่างกัน และ 2. นโยบายองค์กร 3. อุปกรณ์และเทคโนโลยี และ 4. ลักษณะงาน ส่งผลต่อระดับความสำเร็จใน การนำนโยบายไปปฏิบัติ

(รุ่งฤดี แก้วชลคราม, 2562) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการขับเคลื่อนนโยบายสาธารณะ เพื่อสุขภาพในระดับพื้นที่ ในเขตสุขภาพที่ 11 ปี 2562 พบว่า ปัจจัยความสำเร็จในการขับเคลื่อนนโยบายสาธารณะ ได้แก่ 1. ด้านการถ่ายทอด นโยบาย 2. ด้านการได้รับการสนับสนุน 3. ด้านบุคคล โดยแบ่งเป็น 3.1 การศึกษา และ 3.2 ตำแหน่งของผู้ปฏิบัติงาน

(พรธณสุภา โปธิ์ย้อย, 2560) ได้ทำการศึกษาการนำนโยบายสภาวะวัฒนธรรมไปปฏิบัติ กรณีศึกษาสภาวะวัฒนธรรมตำบล จังหวัดสมุทรสาคร พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ประกอบด้วย 4 ปัจจัยสำคัญตามลำดับ ได้แก่ 1. การติดต่อสื่อสาร 2. เป้าหมาย และวัตถุประสงค์ของนโยบาย 3. บุคลากรที่นำนโยบายไปปฏิบัติ และ 4. สภาพแวดล้อม ขณะที่งบประมาณและผู้นำไม่มีผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติ

(ปรัชญา สังข์สมบูรณ์ จิระ บุรีคำและจิรพงษ์ มหนิธิวงศ์, 2565) การประเมินผลและแนวทางส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรณีศึกษาพื้นที่ 10 จังหวัดของสำนักทางหลวงชนบทที่ 8 และ 10 วารสารวิทยาการจัดการมหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม, 4(2), 61-76. พบว่า การดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทาง ถนนของ อบท. ยังมีความแตกต่างกันตามขนาดโดยท้องถิ่นขนาดใหญ่เช่นเทศบาลนครและเทศบาลเมืองมีการดำเนิน กิจกรรมความ

ปลอดภัยทางถนนเป็นสัดส่วนที่สูงกว่าท้องถิ่นขนาดเล็กและเมื่อพิจารณาถึงการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนในปัจจุบันทั้งการดำเนินการยับยั้งจราจร การสอบสวนอุบัติเหตุและกิจกรรมในการสร้างความปลอดภัยอื่นๆ ก็พบว่าท้องถิ่นขนาดใหญ่เช่นเทศบาลนครและเทศบาลเมืองมีการดำเนินกิจกรรมดังกล่าวเป็นสัดส่วนที่สูงกว่า ท้องถิ่นขนาดเล็กการประเมินผลระดับความมีประสิทธิภาพการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วน ท้องถิ่น พบว่า องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีประสิทธิภาพต่ำมากในการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (ร้อยละ 98.68) โดยปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อระดับความมีประสิทธิภาพการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนขององค์กร ปกครองส่วนท้องถิ่น ได้แก่ งบประมาณเฉลี่ยต่อหัวประชากรของ (Pex) และตัวแปรความรู้ของบุคลากรฝ่ายช่าง/โยธาที่ พิจารณาจากการเข้ารับการฝึกอบรมหลักสูตรการปฏิบัติงานอำนวยความสะดวกความปลอดภัยงานทางถนน

แผนโลกทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน 2021 – 2030 (Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021-2030) (Organization, 2022) นี้จัดทำขึ้นโดยองค์การอนามัยโลกและคณะกรรมการระดับภูมิภาคของสหประชาชาติโดยได้รับความร่วมมือจากองค์การภาคีในเครือข่ายความร่วมมือความปลอดภัยทางถนนของสหประชาชาติ (UN Road Safety Collaboration) เพื่อใช้เป็นแนวทางปฏิบัติในการขับเคลื่อนการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศสมาชิกต่างๆ โดยใช้หลักการของวิถีแห่งระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach) ซึ่งเป็นหัวใจหลักของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนที่เน้นย้ำว่า มนุษย์ ยานพาหนะ และโครงสร้างพื้นฐานของถนนต้องเกื้อหนุนกันเพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนนให้สูงขึ้น ประกอบด้วยหลักการดังนี้

1. ความสามารถของระบบในการคาดการณ์และรองรับความผิดพลาดของมนุษย์
2. เน้นการออกแบบถนนและยานพาหนะที่ช่วยลดแรงปะทะจากการชนให้น้อยลงถึงระดับที่ร่างกายมนุษย์

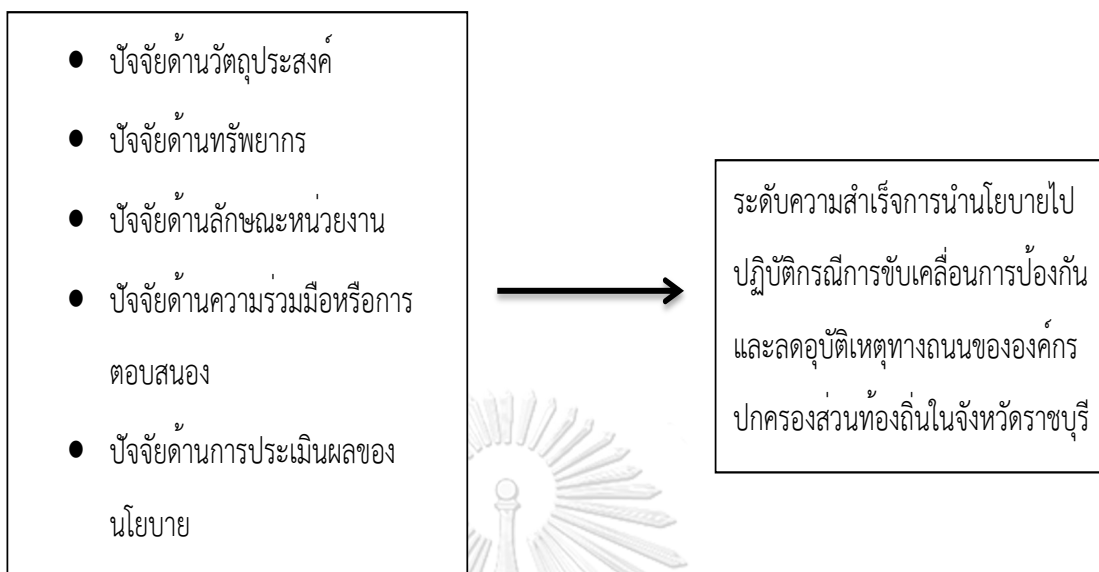
รับได้เพื่อป้องกันการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บรุนแรง ซึ่งจะสามารถแก้ปัญหาค่าความผิดพลาดของมนุษย์ที่เกิดจากพฤติกรรมเสี่ยงที่ไม่ปลอดภัย

3. ยึดมั่นในหลักการที่ว่าระบบการเดินทางไม่ควรให้ผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัส แม้แต่คนเดียว และความปลอดภัยไม่ควรเป็นสิ่งที่ต้องยอมเสียไปเพื่อแลกกับประโยชน์ด้านอื่น เช่น การลดต้นทุนการขนส่งหรือการขนส่งที่รวดเร็วขึ้น

โดยมีกรอบเป้าหมายการดำเนินงานสำหรับปัจจัยเสี่ยงความปลอดภัยทางถนน 12 เป้าหมาย โดยมีเป้าหมาย ใหญ่คือ ลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างน้อย ร้อยละ 50 ภายในช่วงทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน 2021 – 2030

(แผนงานความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและองค์การอนามัยโลกด้านความปลอดภัยทางถนนและกรมควบคุมโรค, 2564) การทบทวนการดำเนินงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 4 พ.ศ. 2561 – 2564 ตามหลักวิธีแห่งระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach) พบว่า แผนงาน ภาพรวมยังขาดกลไกให้หน่วยงานส่วนใหญ่นำไปขับเคลื่อนงาน โดยเฉพาะนโยบายที่ต้องการการทำงานร่วมกันโดยยังมี ปัญหาเชิง โครงสร้างขององค์ประกอบการดำเนินงานด้านอุบัติเหตุทางถนน และการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่ยังไม่ สัมฤทธิ์ผลอันเกิดจาก ความไม่ชัดเจนในการ กำหนดความรับผิดชอบ (accountability) ของหน่วยงาน นอกจากนี้การ กำหนดเป้าหมายของแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 4 ยังขาดความเชื่อมโยงระหว่างเป้าหมายในระดับนโยบาย กับหน่วยงานที่ รับผิดชอบหลัก และยังขาดประเด็นสำคัญหลาย ประการ อาทิ รูปแบบการเดินทางที่หลากหลายและยั่งยืน โดยเฉพาะ สำหรับกลุ่มผู้เดินทางที่เปราะบาง การขาดองค์ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนในหลายมิติ และขาดระบบติดตามผล การดำเนินงานตามมาตรการอย่างต่อเนื่อง รวมไปถึงข้อจำกัดด้านทรัพยากร ทั้งด้านงบประมาณและกำลังคนเป็นข้อจำกัด หลักของหน่วยงานภาครัฐในการบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงาน โดยเฉพาะหน่วยงานระดับพื้นที่ การบูรณาการการทำงานจึงเป็นการขับเคลื่อนจากส่วนกลาง มากกว่าการบูรณาการระหว่างหน่วยงานอย่างแท้จริง

จากแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องสรุปได้ว่า การที่นโยบายภาครัฐจะประสบความสำเร็จได้นั้นกระบวน ได้ที่สำคัญอย่างยิ่งคือการนำนโยบายไปปฏิบัติซึ่งประกอบไปด้วยหลาย ปัจจัยซึ่งผู้วิจัยได้สังเคราะห์จากแนวคิดทฤษฎี ประกอบด้วย วัตถุประสงค์ ทรัพยากรลักษณะ หน่วยงาน ความร่วมมือหรือการตอบสนองการประเมินผลของนโยบาย โดยที่นโยบายการขับเคลื่อน การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจะสามารถบรรลุตามเป้าหมายทั้งตามทศวรรษความ ปลอดภัยทางถนนที่กำหนดโดยองค์การอนามัยโลกหรือตามแผนแม่บทฯ ที่ภาครัฐกำหนดนั้น จะมีการนำ นโยบายไป ปฏิบัติในระดับพื้นที่คือ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่จะเป็นหน่วยงานในการดำเนินงาน ให้เกิดสภาพแวดล้อมให้ปลอดภัย ตามทฤษฎีอุบัติเหตุทางถนน ผู้วิจัยจึงมีกรอบแนวคิดดังนี้



จากกรอบแนวคิด นโยบายการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจะสามารถบรรลุผลตามทศวรรษความปลอดภัยทางถนนที่กำหนดโดยองค์การอนามัยโลก หรือแผนแม่บทฯ ของประเทศไทย นั้น ไม่สามารถที่จะ ดำเนินการเฉพาะปัจจัยที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนจากคนเท่านั้น เนื่องจากปัจจัยที่เกิดอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากคนนั้น แก้ไขได้ยากที่สุดและได้ผลช้าที่สุด แต่หน่วยงานภาครัฐส่วนกลางที่เป็นหน่วยงานออกแบบนโยบายจะต้องดำเนินการให้ เกิดการบูรณาการทั้งระบบเพื่อให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยตามวิถีแห่งระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach) โดยนโยบายดังกล่าวจะสามารถบรรลุผลตามเป้าหมายต่างๆ ได้ สิ่งสำคัญอยู่ที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เป็นหน่วยงาน นำนโยบายไปปฏิบัติในระดับพื้นที่จะดำเนินงานตามนโยบายดังกล่าวได้นั้น ต้องประกอบไปด้วย 5 ปัจจัยที่จะส่งผลต่อ การนโยบายไปปฏิบัติกรณีการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรี

บทที่ 3

วิธีการวิจัยและการดำเนินงาน

ขั้นตอนในการศึกษา และการดำเนินงานวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติกรณีการขับเคลื่อน การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรี มีวัตถุประสงค์เพื่อทราบลักษณะ มาตรการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรีและเพื่อศึกษาปัจจัยที่มี อิทธิพลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติกรณีศึกษาการขับเคลื่อนการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กร ปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรี โดยผู้วิจัยกำหนดขั้นตอนในการดำเนินการวิจัย ดังนี้

3.1 การเลือกพื้นที่ศึกษา

ในการเลือกพื้นที่เพื่อเก็บข้อมูลภาคสนามนั้น ผู้วิจัยเลือกใช้วิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive sampling) โดยเป็นการเลือกกลุ่มตัวอย่างโดยพิจารณา และตัดสินใจที่มีความสอดคล้องและเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย (กัลยา วานิชย์บัญชา, 2544) คือ พื้นที่จังหวัดราชบุรี เนื่องจากสถิติข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนการเทียบค่าเป้าหมายอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ปี พ.ศ. 2565 (รอบ 6 เดือน) จังหวัดราชบุรีเป็นจังหวัดสีเขียวอยู่ในเกณฑ์ที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตไม่เกินค่าเป้าหมายของระดับพื้นที่และอยู่ในกลุ่มจังหวัดที่มีสถิติน้อยของการเกิดอุบัติเหตุผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บบนถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และจังหวัดที่ได้รับรางวัล “ทางรอด ทางรอดจังหวัดราชบุรี” ในปี พ.ศ. 2564 ซึ่งเป็นมีการสำรวจจุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำซากและดำเนินการแก้ไข ปัญหาโดยการสร้างทางรอดและสะพานข้ามเพื่อป้องกันและลดการอุบัติเหตุซ้ำซากแสดงให้เห็นถึงองค์กรปกครองส่วน ท้องถิ่นมีความเข้มแข็งในการดำเนินการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่

3.2 กระบวนการและขั้นตอนการวิจัย

ในงานวิจัยปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติกรณีการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรี ผู้วิจัยได้กำหนดรูปแบบการวิจัยโดยใช้วิธีการวิจัยแบบพร้อมกัน (Convergent Parallel Design) ซึ่งเป็นวิธีการที่นักวิจัยดำเนินการวิจัยเชิงคุณภาพพร้อมกันกับเชิงปริมาณ โดยให้ความสำคัญกับการวิจัยทั้งสองแบบเท่าเทียมกัน และนำผลมารวมกันในช่วงแปลผล เพื่อตรวจสอบ ความถูกต้องและทำให้ผลการวิจัยสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น (Creswell & Tashakkori, 2007) มีขั้นตอนการวิจัยดังต่อไปนี้

3.2.1 การวิจัยเชิงคุณภาพ

ในส่วนของการวิจัยเชิงคุณภาพนั้น มีวัตถุประสงค์เพื่ออธิบายลักษณะมาตรการ การป้องกันและลดอุบัติเหตุทาง ถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรี และเพื่อ วิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ กรณีศึกษาการขับเคลื่อนการดำเนินการ ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรี มีรายละเอียดดังนี้ แหล่งข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา ประกอบไปด้วย

1. การวิจัยเอกสาร (Documentary Research) เป็นการศึกษาถึงแผนงาน มาตรการหรือแนวทาง ของรัฐบาลในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน และการนำนโยบายไปปฏิบัติ ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จากวิทยานิพนธ์ วารสารทางวิชาการ ประกาศ คำสั่งราชการ แผน นโยบาย แผนปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับ การลดอุบัติเหตุทางถนน และบทความต่างๆ จากแหล่งข้อมูลออนไลน์

2. การศึกษาภาคสนาม (field research) กำหนดกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (key informants) แบ่งเป็น 2 กลุ่มคือ ผู้แทนจากหน่วยงานที่กำหนดนโยบายการขับเคลื่อนการ ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และกลุ่มผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรี โดยในกลุ่มแรก คือผู้แทนจากหน่วยงานกำหนดนโยบายการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ใช้วิธีการเลือกแบบเจาะจง (criterion based selection) จากผู้ที่มีความเกี่ยวข้องและสามารถ อธิบายในสิ่งที่ผู้วิจัยต้องการศึกษาได้อย่างชัดเจนและลึกซึ้งที่สุด

ผู้แทนจากหน่วยงานที่กำหนดนโยบายการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุ ทางถนน คือ กรมป้องกันและ บรรเทาสาธารณภัย ซึ่งเป็นฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการศูนย์ อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ที่เป็นกลไก ระดับส่วนกลางตามระเบียบสำนัก นายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 ในส่วนของกลุ่ม ที่ 2 กลุ่ม ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรี คือ นายกองค์การบริหารส่วนตำบล นายกเทศมนตรี ปลัดเทศบาล ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบล ซึ่งเป็น ศปถ.อปท. ซึ่งเป็นกลไกใน ระดับพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับการนำนโยบาย ไปปฏิบัติจากส่วนกลางในการดำเนินการขับเคลื่อนการ ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่ สัมภาษณ์เชิงลึกเพื่อให้ได้มุมมองต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้สำหรับการวิจัยเชิงคุณภาพ แบ่งเป็น 2 ประเภทสำหรับการวิจัย เอกสาร (Documentary Research) และการศึกษาภาคสนาม (field research) ดังต่อไปนี้

1. การวิจัยเอกสาร (Documentary Research) ใช้การกำหนดกรอบประเด็น เป็นเครื่องมือเพื่อเรียบเรียงและสร้างข้อสรุปจากข้อมูล

2. การศึกษาภาคสนาม (field research) แบ่งเครื่องมือเป็น 2 ชุดสำหรับ แต่ละกลุ่มเป้าหมาย ประกอบด้วยใช้การสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง (Structured Interview) สำหรับผู้แทน จากหน่วยงานที่กำหนดนโยบายการ ขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และประเด็น คำถามสำหรับผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในจังหวัดราชบุรี โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) แบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง สำหรับหน่วยงานที่กำหนดนโยบายการ ขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ประกอบด้วยข้อคำถาม 4 ตอน ได้แก่

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ตอนที่ 2 ลักษณะมาตรการ แนวทางในการขับเคลื่อนการป้องกันและลด อุบัติเหตุทางถนนขององค์กร ปกครองส่วนท้องถิ่น

ตอนที่ 3 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติกรณีการขับเคลื่อนการ ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ตอนที่ 4 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

2) ประเด็นคำถามสำหรับผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัด ราชบุรี ประกอบด้วยข้อคำถาม 4 ตอน ได้แก่

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ตอนที่ 2 ลักษณะมาตรการ แนวทางในการขับเคลื่อนการป้องกันและลด อุบัติเหตุทางถนนขององค์กร ปกครองส่วนท้องถิ่น

ตอนที่ 3 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติกรณีการขับเคลื่อนการ ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ตอนที่ 4 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

การเก็บรวบรวมข้อมูล

1. การศึกษาเอกสาร ทั้งเอกสารขั้นต้นและเอกสารชั้นรอง เกี่ยวกับแผน คำสั่ง ประกาศของราชการที่เกี่ยวกับ การขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน รวมไปถึงแนวคิด และทฤษฎีต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง 2. การสัมภาษณ์รายบุคคล ในที่นี้แบ่งการสัมภาษณ์เป็น 2 กลุ่ม คือ

1) ผู้แทนหน่วยงานของรัฐที่กำหนดนโยบายการขับเคลื่อนการป้องกันและลด อุบัติเหตุทางถนน ซึ่งเป็นผู้มีความรู้ และมีข้อมูลหรือมีความเกี่ยวข้องมากที่สุด เพื่อให้สามารถตอบ วัตถุประสงค์ของงานวิจัยได้ครบถ้วน ประกอบไปด้วย กองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน กรม ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในฐานะเป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่เป็นสำนักงานเลขานุการของ

คณะกรรมการ ศปถ. ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลด อุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 คือ ผู้อำนวยการกองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน

2) ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรี จำนวน 4 คน คือ นายกองค์การบริหารส่วนตำบล นายกเทศมนตรี ปลัดเทศบาล ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบล

การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ

การวิเคราะห์ข้อมูล กระทำโดยการรวบรวมข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์มาจัดระบบระเบียบใหม่ ตามประเด็นที่ผู้วิจัยได้กำหนดไว้ จากนั้นนำข้อมูลที่ได้จัดระบบไว้แล้วมาวิเคราะห์เนื้อหา และ วิเคราะห์สรุปเทียบเคียง กับแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องตามลำดับ (Content Analysis)

3.2.2 การวิจัยเชิงปริมาณ

การวิจัยเชิงปริมาณ (quantitative research) เป็นการใช้การวิจัยเชิงสำรวจ เพื่อให้ทราบถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อ การนํานโยบายไปปฏิบัติกรณีศึกษาการขับเคลื่อนการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วน ท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรี

ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ พนักงานส่วนท้องถิ่นเทศบาลและองค์การบริหารส่วนตำบลในพื้นที่ราชบุรีที่มี บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 250 คน

กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ พนักงานส่วนท้องถิ่นเทศบาลและองค์การบริหารส่วนตำบลในพื้นที่ราชบุรีที่มี บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 154 คน ซึ่งขนาดของกลุ่ม ตัวอย่างได้มาจากการคำนวณหาขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรของทาโร่ ยามาเน่ (Yamane, 1973) ดังนี้

$$n = \frac{N}{1+N(e)^2}$$

เมื่อ n แทน ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

N แทน ขนาดของประชากร

e แทน ค่าความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่าง เมื่อ N = 250 e = 0.05

เมื่อแทนค่า จะได้ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง ดังนี้

$$n = \frac{250}{1+250(0.05)^2}$$

= 153.85 ผู้วิจัยขอปัดเป็นเลขกลม = 154 ดังนั้น ขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้

ในการวิจัย คือ 154 คน

วิธีการสุ่มตัวอย่าง

ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบสะดวก (Convenience sampling) โดยสุ่มตัวอย่างประชากรพนักงานส่วนท้องถิ่นเทศบาล และองค์การบริหารส่วนตำบลในพื้นที่ราชบุรีที่มีบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุ ทางถนน ในพื้นที่จังหวัดราชบุรีให้ครบตามจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่กำหนด

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

สำหรับการวิจัยเชิงปริมาณเพื่อสำรวจ ผู้วิจัยสร้างเครื่องมือ ได้แก่ แบบสอบถามโดยใช้กรอบแนวทางการพัฒนา วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เพื่อผู้ใช้ถนนปลอดภัย : กรณีศึกษากลุ่มเสี่ยงในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานีของ (มิณฑกานต์ สร้อยแสง และกิ่งกาญจน์ จงสุขไกล, 2563) และคู่มือการปฏิบัติงาน ศปท.อปท. ตลอดจนแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องมากำหนดเป็นข้อคำถามในแบบสอบถาม โดยแบ่งแบบสอบถามเป็น 4 ตอน ดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 เป็นการสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไป

ส่วนที่ 2 เป็นการสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนการป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรี

ส่วนที่ 3 การนำนโยบายไปปฏิบัติกรณีการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กร ปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรี

ส่วนที่ 4 ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ

การทดสอบและปรับปรุงแบบสอบถาม

ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามแนวทางการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน เพื่อผู้ใช้ถนนปลอดภัย : กรณีศึกษากลุ่มเสี่ยงในเขตพื้นที่เสี่ยง จังหวัดปทุมธานีของ (มิณฑกานต์ สร้อยแสง และกิ่งกาญจน์ จงสุขไกล, 2563) และคู่มือการปฏิบัติงาน ศปท. อปท. (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2563) มาปรับปรุงให้สอดคล้องกับบริบทที่ต้องการศึกษาและทำ Pilot Study กับตัวแทนกลุ่มตัวอย่าง คือ พนักงานส่วน ท้องถิ่นเทศบาลและองค์การบริหารส่วนตำบลในพื้นที่ราชบุรีที่มีบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่จังหวัดราชบุรีจำนวน 5 คน

การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ

การวิเคราะห์โดยนำข้อมูลที่ได้จากการตอบแบบสอบถามมาประมวลผลด้วยโปรแกรมประมวลผลสำเร็จรูป spss โดยในส่วนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปจะนำมาวิเคราะห์รูปแบบสถิติเชิงพรรณนา โดยเป็นการแจกแจงความถี่ หาค่าร้อยละและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานนำเสนอเป็นแผนภูมิและตาราง

ส่วนที่ 2 และ 3 จะใช้ใช้การทดสอบด้วยการวิเคราะห์การถดถอยเชิงเส้น (Linear Regression Analysis) โดยเป็นการทดสอบ ตัวแปรอิสระคือ ปัจจัยด้านวัตถุประสงค์ ทรัพยากร ลักษณะหน่วยงาน ความร่วมมือหรือการ ตอบสนอง การประเมินผลของนโยบาย ตัวแปรตามคือ การ นำนโยบายไปปฏิบัติกรณีการขับเคลื่อนการป้องกันและลด อุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วน ท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรีเพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระที่อาจจะ ส่งผลหรือมีอิทธิพลต่อตัว แปรตาม



บทที่ 4

โครงสร้างและการนำนโยบายไปปฏิบัติ

การขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย

ที่ผ่านมาประเทศไทยใช้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 เป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน กำหนดเป็นกลไก 3 ระดับ ทั้งส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค ส่วนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นในรูปแบบของคณะกรรมการที่ประกอบด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีแนวทางการดำเนินงานจากแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนเป็นกรอบแนวทางเป้าหมายและแนวทางปฏิบัติในการขับเคลื่อนงานฯ และมีแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน (แผนรายปี) ที่แปลงจากแผนแม่บทฯ และค่าเป้าหมายไปสู่การปฏิบัติงานในระดับพื้นที่ โดยแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน จะสอดคล้องกับแผนแม่บท ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ.2561-2580) ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ในประเด็น โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล ได้กำหนดการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นเป้าหมายและตัวชี้วัดในแผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์

โดยการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่นั้น ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 (สำนักนายกรัฐมนตรี, 2554) กำหนดกลไก ดังนี้

1. กำหนดให้มีศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (ศปถ.จังหวัด) คณะกรรมการกรรมการ ประกอบด้วยหลากหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยให้ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธาน
2. ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) มีนายอำเภอเป็นประธาน
3. ในท้องถิ่นใดมีปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนให้ผู้ว่าราชการจังหวัดประสานผู้บริหารท้องถิ่น พิจารณาจัดให้มีศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปถ.อปท.) โดยให้ผู้บริหารองค์กร ปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้อำนวยการ ศปถ.อปท. และคณะกรรมการ ศปถ.อปท. ให้มีผู้แทนหน่วยงานราชการ ภาคเอกชนและภาคประชาสังคม

ในปัจจุบันยังมีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นหลายแห่งที่ยังไม่ได้มีการจัดตั้ง ศปถ.อปท. โดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนมีการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยมีการกำหนดภารกิจไว้ 5 ด้าน ดังนี้ (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2563)

1. ด้านการบริหารจัดการ

- 1) การจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปถ.อปท.)

2) การแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและจัดการประชุมคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

3) จัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและนำไป บรรจุในแผนพัฒนาท้องถิ่น

4) ดำเนินการเก็บข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่รวมทั้งนำมาวิเคราะห์ เพื่อกำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่

5) การรายงานข้อมูลการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และการดำเนินการให้ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอรับทราบอย่างน้อย 3 เดือนครั้ง

2. ด้านถนน

1) การระบุจุดเสี่ยงและจุดอันตราย

2) การตรวจสอบปัญหาจุดเสี่ยงและจุดอันตราย

3) การตรวจสอบกายภาพถนนและสภาพแวดล้อมเพื่อดำเนินการแก้ไขและปรับปรุงถนนให้ปลอดภัยเป็นไปตามมาตรฐานสากล

3. ด้านยานพาหนะ

1) สสำรวจข้อมูล พร้อมทั้งแยกประเภทพาหนะในพื้นที่

2) ส่งเสริมและแนะนำให้ผู้ใช้ยานพาหนะมีอุปกรณ์ส่วนควบที่ปลอดภัย

3) ธารณรงค์ส่งเสริมการจัดทำประกันภัยภาคบังคับการจัดทำใบขับขี่และชำระภาษีประจำปี

4. ด้านผู้ใช้รถใช้ถนน

1) การลดปัจจัยเสี่ยงที่เกิดจากพฤติกรรมผู้ขับขี่ตามสภาพปัญหาในพื้นที่

2) เสริมสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่

3) เฝ้าระวังผู้ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่

4) การรณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างจิตสำนึกและความตระหนักรู้ด้านการป้องกันและลด

อุบัติเหตุทางถนน

5. ด้านการตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ

1) ปรับตั้งทีมกู้ชีพ/กู้ภัย

2) กลับมาทีมกู้ชีพ/กู้ภัย

3) ประสานความร่วมมือการดำเนินการกู้ชีพ/กู้ภัย

บทที่ 5

การวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่ออธิบายลักษณะมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรีและเพื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติกรณีศึกษาการขับเคลื่อนการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรี โดยปัจจัยที่ทำการศึกษาประกอบด้วย 1) ปัจจัยด้านวัตถุประสงค์ 2) ปัจจัยด้านทรัพยากร 3) ปัจจัยด้านลักษณะหน่วยงาน 4) ปัจจัยด้านความร่วมมือหรือการตอบสนอง 5) ปัจจัยด้านการประเมินผลของนโยบาย โดยผู้วิจัยได้นำเสนอข้อมูลที่มีลักษณะเป็นข้อมูลแบบเลือกตอบใช้วิธีแจกแจงความถี่ (Frequency) และค่าหาร้อยละ (Percentage) ส่วนข้อมูลแบบมาตราส่วนประมาณค่าใช้การหาค่าเฉลี่ย (mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation: S.D.) โดยใช้โปรแกรมประมวลผลทางคอมพิวเตอร์คำนวณหาค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) รายละเอียดดังต่อไปนี้

5.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยคาดการณ์กลุ่มเป้าหมายตามสูตรของทาโร่ ยามานะ (Yamane, 1973) จำนวน 154 คน อย่างไรก็ตามผู้วิจัยได้ข้อมูลจากการแจกแบบสอบถาม จำนวน 95 คน คิดเป็นร้อยละ 61.69 จากจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่คาดการณ์ไว้

5.1.1 การวิเคราะห์ข้อมูลระดับตำแหน่งของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 5.1 แสดงความถี่ ร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม เกี่ยวกับระดับตำแหน่ง

ระดับตำแหน่ง	ความถี่ (คน)	ร้อยละ
เจ้าพนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยชำนาญงาน	33	34.7
เจ้าพนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยปฏิบัติงาน	31	32.6
ผู้ช่วยเจ้าพนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (พนักงานจ้าง)	31	32.6
รวม	95	100.0

จากตารางที่ 5.1 แสดงความถี่ ร้อยละระดับตำแหน่งของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่ามีจำนวนข้าราชการที่ตอบแบบสอบถาม (เจ้าพนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยระดับชำนาญงานและระดับปฏิบัติงาน) จำนวน 64 คน ร้อยละ 67 และเป็นพนักงานจ้าง (ผู้ช่วยเจ้าพนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย) ร้อยละ 32.6

5.1.2 การวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการนโยบายไปปฏิบัติ กรณีศึกษาการขับเคลื่อนการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วน ท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรี

กำหนดเกณฑ์การแปลค่าคะแนนเฉลี่ย ดังนี้

$$\text{สูตรอันดับภาคชั้น} = \frac{(\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด})}{\text{จำนวนชั้น}} = \frac{(4 - 1)}{4} = 0.75$$

ค่าเฉลี่ย 3.25 – 4.00 หมายถึง มีระดับความคิดเห็น เห็นด้วยมากที่สุด

ค่าเฉลี่ย 2.50 – 3.24 หมายถึง มีระดับความคิดเห็น เห็นด้วยมาก

ค่าเฉลี่ย 1.75 – 2.49 หมายถึง มีระดับความคิดเห็น เห็นด้วยน้อย

ค่าเฉลี่ย 1.00 – 1.74 หมายถึง มีระดับความคิดเห็น เห็นด้วยน้อยที่สุด

ตารางที่ 5.2 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม
เกี่ยวกับปัจจัยด้านวัตถุประสงค์ของนโยบาย

ประเด็นคำถาม	เห็นด้วย มากที่สุด (4)	เห็นด้วย มาก (3)	เห็นด้วย น้อย (2)	เห็นด้วย น้อยที่สุด (1)	ค่าเฉลี่ย (Mean)	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน (S.D.)	ระดับความ คิดเห็น
1. การกำหนดนโยบายของ ศปถ. จะต้องมีที่มาและวัตถุประสงค์อย่าง ชัดเจน จะส่งผลต่อการนำนโยบายไป ปฏิบัติขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	7 (7.4)	43 (45.3)	28 (29.5)	17 (17.9)	2.42	.870	เห็นด้วยน้อย
2. แนวทางหรือคู่มือการปฏิบัติงานของ ศปถ. ส่งผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	12 (12.6)	40 (42.1)	28 (29.5)	15 (15.8)	2.52	.909	เห็นด้วยมาก
3. การกำหนดอำนาจหน้าที่ และ บทบาทของ ศปถ. ในการดำเนินงาน ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นส่งผล ต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติขององค์กร ปกครองส่วนท้องถิ่น	12 (12.6)	44 (46.3)	28 (29.5)	11 (11.6)	2.60	.856	เห็นด้วยมาก

จากตารางที่ 5.2 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านวัตถุประสงค์ของนโยบาย เมื่อพิจารณารายข้อ พบว่า ข้อ 3 การกำหนดอำนาจหน้าที่และบทบาทของ ศปถ. ในการดำเนินงานขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ส่งผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุดอยู่ในระดับเห็นด้วยมาก 44 คน ร้อยละ 46.3 มีค่าเฉลี่ย 2.60 ความคิดเห็นอยู่ในระดับเห็นด้วยมาก

ตารางที่ 5.3 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านทรัพยากร

ประเด็นคำถาม	เห็นด้วยมากที่สุด (4)	เห็นด้วยมาก (3)	เห็นด้วยน้อย (2)	เห็นด้วยน้อยที่สุด (1)	ค่าเฉลี่ย (Mean)	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)	ระดับความคิดเห็น
4. การสนับสนุนงบประมาณของ ศปถ. จะส่งผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	32 (33.7)	56 (58.9)	6 (6.3)	1 (1.1)	3.25	.618	เห็นด้วยมากที่สุด
5. การสนับสนุนด้านวัสดุและอุปกรณ์ต่างๆ ที่จำเป็นของ ศปถ. จะส่งผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	28 (29.5)	59 (62.1)	7 (7.4)	1 (1.1)	3.20	.612	เห็นด้วยมาก
6. การได้รับการฝึกอบรมในการปฏิบัติงานจะส่งผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	32 (33.7)	54 (56.8)	9 (9.5)	0 (0)	3.24	.614	เห็นด้วยมาก

จากตารางที่ 5.3 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านทรัพยากร เมื่อพิจารณารายข้อ พบว่า ข้อ 4 การสนับสนุนงบประมาณของ ศปถ. จะส่งผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้ตอบแบบสอบถามในระดับเห็นด้วยมากที่สุดและเห็นด้วยมาก 88 คน ร้อยละ 92.6 ซึ่งมากที่สุดจาก 3 ข้อ จึงทำให้มีค่าเฉลี่ย 3.25 ความคิดเห็นอยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด

ตารางที่ 5.4 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านลักษณะองค์การ

ประเด็นคำถาม	เห็นด้วยมากที่สุด (4)	เห็นด้วยมาก (3)	เห็นด้วยน้อย (2)	เห็นด้วยน้อยที่สุด (1)	ค่าเฉลี่ย (Mean)	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน (S.D.)	ระดับความคิดเห็น
7. โครงสร้าง ศปถ.อปท. มีความเหมาะสมต่อการปฏิบัติงาน	15 (15.8)	71 (74.7)	2 (2.1)	7 (7.4)	2.99	.692	เห็นด้วยมาก
8. สมรรถนะและขนาดของหน่วยงานมี ความสามารถที่จะปฏิบัติงาน	25 (26.3)	69 (72.6)	1 (1.1)	0 (0)	3.25	.461	เห็นด้วยมากที่สุด
9. มีการบูรณาการปฏิบัติงานป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนนกับหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง	23 (24.2)	65 (68.4)	4 (4.2)	3 (3.2)	3.14	.629	เห็นด้วยมาก

จากตารางที่ 5.4 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านลักษณะองค์การ เมื่อพิจารณารายข้อ พบว่า ข้อ 8 สมรรถนะและขนาดของหน่วยงานมีความสามารถที่จะปฏิบัติงาน ผู้ตอบแบบสอบถามในระดับเห็นด้วยมากที่สุดและเห็นด้วยมาก 94 คน ร้อยละ 98.9 ซึ่งมากที่สุดจาก 3 ข้อ จึงทำให้มีค่าเฉลี่ย 3.25 ความคิดเห็นอยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด

ตารางที่ 5.5 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านความร่วมมือหรือการตอบสนอง

ประเด็นคำถาม	เห็นด้วยมากที่สุด (4)	เห็นด้วยมาก (3)	เห็นด้วยน้อย (2)	เห็นด้วยน้อยที่สุด (1)	ค่าเฉลี่ย (Mean)	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน (S.D.)	ระดับความคิดเห็น
10. ท่านเข้าใจถึงความจำเป็นของนโยบายการขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	30 (31.6)	65 (68.4)	0 (0)	0 (0)	3.32	.467	เห็นด้วยมากที่สุด
11. ท่านคิดว่า การดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจะสามารถนำไปสู่การลดผู้เสียชีวิตในภาพรวมของประเทศลดได้ครึ่งหนึ่ง	31 (32.6)	64 (67.4)	0 (0)	0 (0)	3.33	.471	เห็นด้วยมากที่สุด
12. ท่านคิดว่า การดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจะเป็นประโยชน์ต่อประชาชนในพื้นที่รับผิดชอบของหน่วยงานท่าน	27 (28.4)	66 (69.5)	2 (2.1)	0 (0)	3.26	.488	เห็นด้วยมากที่สุด

จากตารางที่ 5.5 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านความร่วมมือหรือการตอบสนอง เมื่อพิจารณาจาก ค่า S.D. พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความระดับความคิดเห็นไปในทางทิศเดียวกันทั้ง 3 ข้อ อยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด และในระดับเห็นด้วยน้อยที่สุดไม่มีผู้ตอบแบบสอบถามเลือกเลยทั้ง 3 ข้อ

ตารางที่ 5.6 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านการติดตามผลการดำเนินงาน

ประเด็นคำถาม	เห็นด้วยมากที่สุด (4)	เห็นด้วยมาก (3)	เห็นด้วยน้อย (2)	เห็นด้วยน้อยที่สุด (1)	ค่าเฉลี่ย (Mean)	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)	ระดับความคิดเห็น
13. ท่านคิดว่า หน่วยงานกำกับดูแล กำหนดตัวชี้วัดสอดคล้องกับการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	18 (18.9)	70 (73.7)	2 (2.1)	5 (5.3)	3.06	.649	เห็นด้วยมาก
14. หน่วยงานของท่านมีกระบวนการวิเคราะห์ผลการปฏิบัติงานเพื่อพัฒนาการนำนโยบายไปปฏิบัติให้ดียิ่งขึ้น	29 (30.5)	65 (68.4)	1 (1.1)	0 (0)	3.29	.481	เห็นด้วยมากที่สุด

จากตารางที่ 5.6 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัย ด้านการติดตามผลการดำเนินงาน เมื่อพิจารณารายข้อ พบว่า ข้อ 14 หน่วยงานของท่านมีกระบวนการวิเคราะห์ผลการปฏิบัติงานเพื่อพัฒนาการนำนโยบายไปปฏิบัติให้ดียิ่งขึ้น ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความคิดเห็นไปทิศทางเดียวกันจาก ค่า S.D. และมีค่าเฉลี่ย 3.29 อยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด

ตารางที่ 5.7 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติกรณีการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรี

ประเด็นคำถาม	ดีที่สุด (4)	ดีมาก (3)	ดีน้อย (2)	ดีน้อยที่ สุด (1)	ค่าเฉลี่ย (Mean)	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน (S.D.)	ระดับความคิดเห็น
1. ด้านการบริหาร จัดการ	28 (29.5)	67 (70.5)	0 (0)	0 (0)	3.29	.458	ดีที่สุด
2. ด้านถนน	30 (31.6)	63 (66.3)	2 (2.1)	0 (0)	3.29	.503	ดีที่สุด
3. ด้านยานพาหนะ	32 (33.7)	62 (65.3)	1 (1.1)	0 (0)	3.33	.493	ดีที่สุด
4. ด้านผู้ใช้รถใช้ถนน	34 (35.8)	59 (62.1)	1 (1.1)	1 (1.1)	3.33	.554	ดีที่สุด
5. ด้านการตอบสนอง หลังการเกิดอุบัติเหตุ	28 (29.5)	63 (66.3)	2 (2.1)	2 (2.1)	3.23	.592	ดีที่สุด

จากตารางที่ 5.7 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติกรณีการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรี เมื่อพิจารณาจาก ค่า S.D. พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความระดับความคิดเห็นไปในทางทิศเดียวกันทั้ง 5 ด้าน อยู่ในระดับดีที่สุด

5.1.3 การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติกรณีศึกษาการขับเคลื่อนการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรี

ผู้วิจัยใช้ใช้การวิเคราะห์สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson's Correlation) เพื่อการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติกรณีศึกษาการขับเคลื่อนการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรี ทำให้ทราบว่าปัจจัยด้านทรัพยากร ปัจจัยด้านความร่วมมือหรือการตอบสนอง ปัจจัยด้านการติดตามผลการดำเนินงานมีอิทธิพลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติอีกทั้งทราบถึงระดับความสัมพันธ์ของตัวแปร

ตารางที่ 5.8 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติกรณีศึกษาการขับเคลื่อนการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรี

ปัจจัย	การนำนโยบายไปปฏิบัติ				
	ด้านการบริหารจัดการ	ด้านถนน	ด้านยานพาหนะ	ด้านผู้ใช้รถใช้ถนน	ด้านการตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ
ทรัพยากร	.298**		.235*		
ความร่วมมือหรือการตอบสนอง	.646**	.408**	.302**	.389**	
การติดตามผลการดำเนินงาน	.307**	.288*	.230*	.366**	.303**

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตารางที่ 5.8 พบว่า มี 3 ปัจจัยจาก 5 ปัจจัยที่มีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนี้

- 1) ปัจจัยด้านทรัพยากรมีอิทธิพลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติด้านการบริหารจัดการที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 และด้านยานพาหนะที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05
- 2) ปัจจัยด้านความร่วมมือหรือการตอบสนองมีอิทธิพลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติด้านการบริหารจัดการ ด้านถนน ด้านยานพาหนะ ด้านผู้ใช้รถใช้ถนน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01
- 3) ปัจจัยด้านการติดตามผลการดำเนินงานมีอิทธิพลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติด้านการบริหารจัดการ ด้านผู้ใช้รถใช้ถนน ด้านตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 และด้านถนน ด้านยานพาหนะ ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

เมื่อพิจารณาจากค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน พบว่า ปัจจัยด้านทรัพยากร ปัจจัยด้านความร่วมมือหรือการตอบสนอง ปัจจัยด้านการติดตามผลการดำเนินงานมีอิทธิพลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติในทิศทางเดียวกัน กล่าวคือเมื่อปัจจัยด้านทรัพยากร ปัจจัยด้านความร่วมมือหรือการตอบสนอง ปัจจัยด้านการติดตามผลการดำเนินงานเพิ่มมากขึ้นจะทำให้การนำนโยบายไปปฏิบัติได้ดีมากยิ่งขึ้น และมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สันมากที่สุด คือ ปัจจัยด้านความร่วมมือหรือการตอบสนองมีอิทธิพลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติด้านการบริหารจัดการ

บทที่ 6

ผลการวิเคราะห์เชิงคุณภาพ

การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติกรณีศึกษาการขับเคลื่อนการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรี โดยใช้การวิจัยเชิงคุณภาพด้วยวิธีการสัมภาษณ์และเชิงปริมาณด้วยแบบสอบถาม (Questionnaires) ซึ่งได้อธิบายแล้วในบทที่ 5 ดังนั้นในส่วนของการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) สามารถอธิบายได้ดังนี้

6.1 การวิเคราะห์การสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

ผู้วิจัยได้สัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลซึ่งเป็นผู้บริหารของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยที่เป็นหน่วยงานฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ และคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดนโยบายตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔ จำนวน 1 ท่าน และผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นซึ่งเป็นหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติในระดับพื้นที่และเป็นศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปถ.อปท.) ตามระเบียบดังกล่าวจำนวน 4 ท่าน ซึ่งนายกเทศมนตรี และนายกองค์การบริหารส่วนตำบลมอบหมายให้ปลัดเทศบาล และปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลเป็นผู้ให้สัมภาษณ์

ผู้บริหารของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ได้ให้ความเห็นว่า

ลักษณะมาตรการ แนวทางในการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในระดับพื้นที่นั้น จะขับเคลื่อนผ่านกลไกของ ศปถ.อปท. ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔ เพื่อให้เกิดการบูรณาการในการขับเคลื่อนนโยบายจากส่วนกลางลงไปสู่พื้นที่ซึ่งระเบียบดังกล่าวให้อำนาจองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจัดตั้ง ศปถ.อปท. มีลักษณะองค์การแบบคณะกรรมการ และในส่วนแนวทางการดำเนินงานจะเป็นไปตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และยังมีคู่มือการปฏิบัติงาน ศปท.อปท.

วัตถุประสงค์ของนโยบาย ตามแผน แนวทางและคู่มือปฏิบัติงานขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ส่วนกลางได้ให้กรอบแนวทางเพื่อให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสามารถไปขับเคลื่อนนโยบายให้สอดคล้องกับบริบทพื้นที่ของตนเองด้วย เนื่องจากปัญหาในแต่ละพื้นที่นั้นแตกต่างกันไป และยังมีกลไก ศปท.อปท. ในการดำเนินงานเพื่อให้เกิดการบูรณาการด้วย

ทรัพยากร งบประมาณขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเนื่องจากเป็นหน่วยงานมีแหล่งรายได้ ทั้งจากงบอุดหนุนจากรัฐบาลกลางและเก็บรายได้ในพื้นที่ของตนเองได้ นโยบายป้องกันและลด อุบัติเหตุทางถนนก็เป็นเรื่องที่สำคัญที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจะต้องดำเนินการ และยังมี สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดที่เป็นหน่วยงานสนับสนุนขององค์กรปกครองส่วน ท้องถิ่นขับเคลื่อนนโยบายดังกล่าวในระดับพื้นที่

ลักษณะองค์กร องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นหน่วยงานที่มีอิสระในการดำเนินงานของ ตนเองส่วนกลางโดยกระทรวงมหาดไทยมีอำนาจแค่กำกับดูแลเท่านั้น และนโยบายดังกล่าวเพิ่ม ช่องทางให้เกิดการบูรณาการผ่านกลไกของ ศปท.อปท.

ความร่วมมือหรือการตอบสนอง เป็นส่วนสำคัญที่จะขับเคลื่อนนโยบายให้เป็นไปตาม วัตถุประสงค์ซึ่งส่วนกลางได้รับความร่วมมือหรือการตอบสนองจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็น อย่างดีตลอด ไม่ว่าจะเป็นการตั้งด่านชุมชนซึ่งเป็นสิ่งสำคัญในการช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุในระดับ พื้นที่ได้ และการดูแลสภาพแวดล้อมต่างๆ เช่น ถนน ไฟส่องสว่าง เป็นต้น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นหน่วยงานที่มีความสำคัญมากในการขับเคลื่อนงานดังกล่าวซึ่งจะส่งผลกระทบต่อภาพรวมใน ระดับประเทศ

การติดตามผลการดำเนินงาน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในการติดตามผลการ ดำเนินงานดังกล่าวจะร่วมมือกับกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นที่เป็นหน่วยงานหลักในการกำกับ ดูแลองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทั่วประเทศดำเนินการติดตามผลการดำเนินงานกับองค์กรปกครอง ส่วนท้องถิ่นในเรื่องดังกล่าว

แพลตฟอร์ม ได้ให้ความเห็นว่าลักษณะมาตรการ แนวทางในการขับเคลื่อนการป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรี มีการบูรณาการร่วมมือ กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ที่อยู่ในเขตความรับผิดชอบ เช่น การร่วมมือกับทหาร ตำรวจ กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ผู้นำชุมชน ประธานสภา รองประธานสภา สมาชิกสภา คณะผู้บริหาร หัวหน้าส่วนราชการ และภาคเอกชน เพื่อจัดตั้งจุดบริการประชาชนเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

วัตถุประสงค์ของนโยบาย ตามแผนงานและมาตรการต่างๆ ที่เทศบาลได้กำหนดมาเพื่อ ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนนั้นถือว่าสอดคล้องกับการดำเนินงานและสภาพของพื้นที่แล้ว

ทรัพยากร สำหรับทรัพยากรที่สำคัญในการดำเนินการของเทศบาลได้มีการจัดตั้งในแผนของ เทศบาลและเทศบัญญัติในส่วนที่จำเป็น และวัสดุอุปกรณ์ที่ต้องใช้ส่วนใหญ่จะมีการจัดเตรียมไว้พร้อม

แล้ว แต่ยังคงขาดการสนับสนุนจากหน่วยงานส่วนกลางในเรื่องของการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ดังกล่าวยังขาดความรู้ทักษะที่จำเป็นในการปฏิบัติงาน

ลักษณะองค์กร รูปแบบคณะกรรมการ ศปถ.อปท. ถือว่ามีความเหมาะสมกับการดำเนินงาน แล้วเพราะกำหนดให้นายกเทศมนตรีเป็นประธานกรรมการจะทำให้ทราบสภาพปัญหาได้เป็นอย่างดี และสามารถหาวิธีแก้ไขได้รวมไปถึงสามารถนำนโยบายไปปฏิบัติได้เป็นอย่างดี

ความร่วมมือหรือการตอบสนอง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นถือว่ามีความสำคัญต่อการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเป็นอย่างมากเพราะเข้าใจสภาพปัญหาวิธีการแก้ไขและการดำเนินการก็สามารถทำได้อย่างรวดเร็วและเข้าใจประชาชนได้ดีที่สุด

การติดตามผลการดำเนินงาน มีการจัดเก็บข้อมูลของผู้ไม่ปฏิบัติตามมาตรการต่างๆ และติดตามว่าแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุหรือไม่โดยจะดำเนินการอย่างต่อเนื่อง

ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลคนที่ 1 ได้ให้ความเห็นว่า

ลักษณะมาตรการ แนวทางในการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรี ดังนี้

- 1) มีการจัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของอบต.
- 2) จัดตั้ง ศปถ.อปท.
- 3) จัดตั้งคณะกรรมการในการให้ความช่วยเหลือหลังเกิดอุบัติเหตุ
- 4) จัดศูนย์เฉพาะกิจในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์เพื่อจัดตั้งด่านชุมชนในช่วง 7 วันอันตราย
- 5) มีการสำรวจจุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำซากเพื่อหาแนวทางการแก้ไข เช่น การทำทางรอด เป็นต้น

วัตถุประสงค์ของนโยบาย แผนงาน แนวทางหรือคู่มือส่วนกลางได้วางหลักการไว้อย่างกว้างๆ ไม่ได้ลงในรายละเอียดขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นซึ่ง อบต. ก็ได้จัดทำแผนปฏิบัติของหน่วยงานเองที่สอดคล้องกับบริบทปัญหาในพื้นที่

ทรัพยากร บุคลากรไม่เพียงพอเนื่องจากเป็นงานที่ฝ่ายป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยดำเนินงานมีบุคลากรเฉลี่ย อปท. ละ 3-5 คน และยังขาดความชำนาญในการปฏิบัติงานขาดการได้รับการฝึกอบรมจากหน่วยงานส่วนกลาง และวัสดุอุปกรณ์ที่จำเป็น เช่น เครื่องตัดถ่าง เป็นต้น ซึ่ง อบต. จะดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างโดยใช้งบประมาณของตนเองแต่ติดขัดในขั้นตอนการเบิกจ่ายงบประมาณ ซึ่งไม่มีหน่วยงานส่วนภูมิภาคหรือส่วนกลางเข้ามาให้คำแนะนำในการดำเนินงานดังกล่าวเลย

ลักษณะองค์กร โดยหลักการแล้วกลไก ศปท.อปท. ควรเป็นช่องทางในการบูรณาการทำงาน แต่สภาพความเป็นจริงนั้น ยังมีข้อติดขัดหลายประการซึ่งเกิดจากการกำหนดโครงสร้างตามระเบียบ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔ คือ ปัญหา สายบังคับบัญชาเพราะในระเบียบฯ ไม่ได้กำหนดกรรมการของ ศปท.อปท. ไว้ หากแต่กำหนดแค่ ผู้บริหารท้องถิ่นเป็นประธานและให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐภาคเอกชนร่วมเป็นกรรมการซึ่งทำให้ไม่มีหน่วยงานภาคเอกชนเข้ามาร่วมเนื่องจากไม่ได้อยู่ในสายบังคับบัญชาของ อบต. และราชการส่วน ภูมิภาคก็จะต้องไปอยู่กับ ศปท.จังหวัด หรือ ศปท.อำเภอ ทำให้เวลามีการจัดประชุม ศปท.อปท. กรรมการมาร่วมประชุมไม่ได้ ประกอบกับยังไม่มีค่าเบี้ยประชุมให้แตกต่างจากคณะกรรมการชุดอื่นๆ ตามระเบียบที่กำหนดกรรมการไว้ชัดเจนอีกทั้งยังมีเบี้ยประชุมให้อีกด้วย

ความร่วมมือหรือการตอบสนอง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีความสำคัญมากเนื่องจาก ใกล้ชิดประชาชนมากที่สุดกว่าทุกส่วนราชการซึ่งจะทราบปัญหาในพื้นที่ได้ดีที่สุดอย่างเช่นจุดไหนมีความเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งต้องรีบแก้ไขจุดใดก่อนหลังเป็นกลไกสำคัญในการแก้ไขปัญหา ดังกล่าว

การติดตามผลการดำเนินงาน ติดตามกิจกรรมโครงการตามแผนงานที่ได้วางแผนไว้ว่า ดำเนินการได้ตามแผนงานหรือไม่ และรายงานผลผ่านการประเมินประสิทธิภาพขององค์กรปกครอง ส่วนท้องถิ่น (Local Performance Assessment) ของกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น

ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลคนที่ 2 ได้ให้ความเห็นว่า

ลักษณะมาตรการ แนวทางในการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรี ดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุ ทางถนนของ อบต. ซึ่งจะมีการตั้งด่านชุมชนในช่วง 7 วันอันตรายเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ สสำรวจ จุดเสี่ยงต่างๆ และดูแลถนนในความรับผิดชอบของ อบต. ให้อยู่ในสภาพที่ดีมีไฟส่องสว่างเพียงพอไม่มี หลุมที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน

วัตถุประสงค์ของนโยบาย แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน แนวทางหรือคู่มือในการ ปฏิบัติงานขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนั้นไม่ได้กำหนดวิธีการแนวทางที่ชัดเจนซึ่ง อบต.จะต้องมา กำหนดกิจกรรม แผนงานให้ชัดเจนเพื่อให้เป็นไปตามสภาพของพื้นที่โดย อบต. จะดำเนินงานตาม แผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของ อบต. เอง

ทรัพยากร บุคลากรไม่เพียงพอและไม่มี ความชำนาญในการปฏิบัติงานเรื่องดังกล่าวโดยตรง ซึ่งไม่ได้รับการอบรมจากหน่วยงานส่วนกลางซึ่งในการปฏิบัติงานจริง อบต.จะบูรณาการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และงบประมาณที่ใช้ดำเนินงานจะไปเป็นตามแผนงานที่ได้วางแผนไว้

ลักษณะองค์กร ยังไม่เกิดการบูรณาการกับหน่วยงานในพื้นที่เท่าที่ควรเนื่องจากเป็นปัญหาที่อบต.ไม่สามารถดำเนินงานด้วยตนเองได้ เช่น ถนนในพื้นที่ อบต. จะไม่ได้อยู่ในความรับผิดชอบของอบต. ทั้งหมด ถ้าถนนที่ไม่ได้อยู่ในความรับผิดชอบไม่อยู่ในสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยมีหลุมบ่อหรือไฟส่องสว่างไม่เพียงพอทำให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำซาก อบต. ไม่สามารถดำเนินงานได้ซึ่งดำเนินการได้แค่ร้องขอให้หน่วยงานดังกล่าวเร่งแก้ไข ซึ่งก็อาจใช้ระยะเวลาในการดำเนินงาน ซึ่งก็จะส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ของอบต.

ความร่วมมือหรือการตอบสนอง อบต. เป็นกลไกสำคัญที่จะผลักดันให้ผลลัพธ์ในภาพรวมของประเทศถึงค่าเป้าหมายที่รัฐบาลตั้งไว้ หากในพื้นที่ไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้นโยบายดังกล่าวก็ยากที่จะบรรลุค่าเป้าหมายได้

การติดตามผลการดำเนินงาน ติดตามจากแผนงานซึ่งจะระบุผลลัพธ์ของแผนงานโครงการ อยู่แล้ว และรายงานกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นผ่าน การประเมินประสิทธิภาพขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (Local Performance Assessment)

ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลคนที่ 3 ได้ให้ความเห็นว่า

ลักษณะมาตรการ แนวทางในการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรี อบต. มีการจัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนซึ่งจะระบุแผนงาน โครงการ และตั้ง ศปท.อบต. ตามระเบียบฯ และในช่วงเทศกาลที่มีผู้สัญจรใช้รถใช้ถนนมากกว่าปกติจะมีการตั้งด่านชุมชน เพื่อช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

วัตถุประสงค์ของนโยบาย จะดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการฯ ของ อบต. เนื่องจากจะสอดคล้องกับบริบทของพื้นที่มากกว่าแผนอื่นๆ ซึ่งเป็นเรื่องปกติเพราะปัญหาในแต่ละท้องถิ่นแตกต่างกัน

ทรัพยากร อบต. จัดเตรียมงบประมาณ วัสดุอุปกรณ์ตามแผนงานที่ได้วางไว้แต่มีความประสงค์ที่จะขอรับการสนับสนุนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจากหน่วยงานส่วนกลางด้วย เพราะในการนำนโยบายไปปฏิบัติจำเป็นที่จะต้องใช้วัสดุอุปกรณ์ค่อนข้างเยอะ และควรมีการจัดฝึกอบรมเจ้าหน้าที่เพื่อเวลาเกิดอุบัติเหตุจะสามารถดำเนินงานได้ถูกต้องและรวดเร็วเพื่อลดการบาดเจ็บของประชาชนในพื้นที่ได้

ลักษณะองค์กร ในการขับเคลื่อนการดำเนินงาน อบต. จะขับเคลื่อนผ่านผู้นำชุมชน แต่ในการบูรณาการกับหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ยังไม่ชัดเจน ยังเป็นในลักษณะต่างคนต่างทำไม่มีการประชุมแก้ไขปัญหาพร้อมกันเท่าที่ควรยังขาดกลไกที่จะสามารถบูรณาการการดำเนินงานในพื้นที่

ความร่วมมือหรือการตอบสนอง การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเป็นนโยบายที่สำคัญมากเนื่องจากประชาชนในพื้นที่ใช้รถใช้ถนนทุกวัน และเป็นเรื่องที่อาจทำให้ประชาชนในพื้นที่เสียชีวิตได้ ดังนั้น อบต. ให้ความสำคัญในเรื่องดังกล่าวมาก เป็นปัญหาที่จะต้องเร่งแก้ไขและดำเนินการอย่างจริงจังและต่อเนื่อง

การติดตามผลการดำเนินงาน อบต. มีการติดตามผลจากผู้นำชุมชนในพื้นที่อยู่ในการดำเนินงานสภาพถนนเช่น หลุมบ่อ ไฟส่องสว่าง ที่ดำเนินการเป็นปกติทุกวันอยู่แล้ว และยังมีกรรายงานผลให้กับกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นด้วย เพราะปัญหาดังกล่าวถูกกำหนดเป็นหนึ่งในตัวชี้วัดของการประเมินประสิทธิภาพขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (Local Performance Assessment)

6.2 สรุปผลการสัมภาษณ์จากผู้บริหารกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทั้ง 5 ท่าน ดังนี้

ปัจจัย	การสัมภาษณ์
ลักษณะมาตรการ แนวทางในการ ดำเนินงาน	<ul style="list-style-type: none"> - จัดทำแผนปฏิบัติการฯ - มีการตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัย - ทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปถ. อบต.) - มีการสำรวจจุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำ - 7 วันอันตราย ปีใหม่ สงกรานต์ - ซ่อมแซมถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ อบต.
ด้านวัตถุประสงค์ของ นโยบาย	<p>เนื่องจากการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาที่จะต้องแก้ไขในระดับพื้นที่ โดยแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน แผนปฏิบัติการฯ แนวทางหรือคู่มือของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนให้ไว้แบบกว้างๆ ซึ่งยังไม่สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ ดังนั้น อบต. จะมีแผนงานของตนเองเพื่อจะแก้ไขปัญหาให้สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่รับผิดชอบ</p>

<p>ด้านทรัพยากร</p>	<ul style="list-style-type: none"> - อัตรากำลังงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจะอยู่ในส่วนงานของสำนักปลัด ฝ่ายป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยที่จะดูแลงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นหลัก ซึ่งงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจะเป็นงานในลำดับรองลงมา ซึ่งมีอัตรากำลังไม่มาโดยเฉลี่ยจะมีข้าราชการ 1-2 คน และลูกจ้างประมาณ 1-2 คน เท่านั้น ไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน ในส่วนของการซ่อมแซมถนนจะอยู่ในส่วนงานของกองช่างและบุคลากรยังไม่ได้รับการฝึกอบรมในการปฏิบัติงานทำให้ยังขาดทักษะและความชำนาญอีกด้วย - งบประมาณและวัสดุอุปกรณ์ ส่วนกลางไม่มีการจัดสรรงบการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนมาให้กับ อปท. โดยตรง และ อปท. ยังขาดพี่เลี้ยงหรือคู่มือแนวทางในการดำเนินงานเบิกจ่ายในเรื่องดังกล่าว เช่น การจัดซื้อจัดจ้างเครื่องตัดถ่าง เป็นต้น ซึ่งเป็นอุปสรรคในการดำเนินงานอย่างมาก เนื่องจากติดขัดเรื่องระเบียบการเบิกจ่ายต่างๆ หากดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างอาจจะโดน สตง. ตรวจสอบ และอาจจะมีความผิด
<p>ปัจจัยด้านลักษณะองค์การ</p>	<p>ตามข้อ 22 ของระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔ กำหนดให้ อปท. พิจารณาจัดตั้ง ศปถ.อปท. โดยมีผู้บริหาร อปท. เป็นผู้อำนวยการ ศปถ.อปท. และให้มีคณะกรรมการ ศปถ. อปท. ประกอบด้วยผู้บริหาร อปท. เป็นประธานกรรมการโดยมีผู้แทนหน่วยราชการ หน่วยงานของรัฐ วิทยาลัยสาขาศึกษาประชาสังคมและภาคเอกชนในเขตองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นดังกล่าวเข้าร่วมเป็นกรรมการ ซึ่งผู้บริหารท้องถิ่นได้ให้ข้อสังเกตว่า ระเบียบไม่ได้กำหนดกรรมการไว้อย่างชัดเจนทำให้เกิดปัญหาในการจัดตั้ง ศปถ.อปท. 2 ประเด็นดังนี้</p> <p>ลักษณะขององค์การ อปท. นั้น ไม่ได้มีสายบังคับบัญชากับหน่วยงานอื่น ทำให้เมื่อตั้งกรรมการไปแล้วนั้น กรรมการไม่ให้ความร่วมมือในการประชุมหรือการดำเนินงานดังกล่าว เนื่องจากไม่ได้อยู่ในสายบังคับบัญชาของ อปท. อีกทั้งกรรมการที่เกี่ยวข้องในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนก็จะอยู่ใน ศปถ. จังหวัด และ ศปถ. อำเภอ ที่กำหนดกรรมการไว้อย่างชัดเจน ส่งผลให้การขับเคลื่อน อปท. ไม่ได้ใช้กลไกจาก ศปถ.อปท. ซึ่งทำให้เกิดปัญหาในการบูร</p>

	<p>ณาการกับหน่วยงานอื่นๆ ในพื้นที่อีกด้วย เช่น ปัญหาสภาพถนนที่มีหลายหน่วยงานที่รับผิดชอบ เป็นต้น</p> <p>ไม่มีค่าเบี้ยประชุมซึ่งแตกต่างจาก คณะกรรมการชุดอื่นๆ ในระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ ซึ่งทำให้ไม่มีแรงจูงใจในการจัดประชุม</p> <p>ศปถ. อปท. จัดตั้งขึ้นตามระเบียบเท่านั้น แต่ไม่ได้ขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนผ่านกลไกนี้เท่าที่ควร</p>
<p>ปัจจัยด้านความร่วมมือหรือการตอบสนอง</p>	<p>อปท. เป็นหน่วยงานที่สำคัญมากในการขับเคลื่อนงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเนื่องจากเป็นหน่วยงานที่ใกล้ชิดประชาชน และเป็นกลไกสำคัญที่จะลดจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตของประชาชนในพื้นที่ได้ และให้ความสำคัญในการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เนื่องจากเป็นปัญหาที่อยู่ในชีวิตประจำวันของประชาชนในพื้นที่ ซึ่งการดำเนินงานดังกล่าวจะทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย ซึ่งการดำเนินงานดังกล่าวจะทำให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย และเป็นสิ่งที่ประชาชนสัมผัสได้ง่ายจะส่งผลต่อฐานเสียงในการเลือกตั้งผู้บริหารท้องถิ่นอีกด้วย</p>
<p>ปัจจัยด้านการติดตามผลการดำเนินงาน</p>	<p>การติดตามประเมินผลการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจะแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ผ่านตัวชี้วัดของการประเมินประสิทธิภาพขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น Local Performance Assessment ของกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น (คะแนนประเมิน LPA จะมีผลกับการขอรับโบนัสประจำปีของอปท.) ซึ่งจะประกอบไปด้วย 6 ตัวชี้วัด อยู่ในด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดยจะวัดผลในเรื่องการจัดตั้ง ศปถ.อปท. การประชุมและการซ่อมแซมถนนหรือเพิ่มถนนลาดยาง ซึ่งอาจจะยังวัดผลได้ไม่ตรงกับวัตถุประสงค์ของนโยบาย 2. ผ่านการติดตามประเมินผลของ อปท. ซึ่งอาจจะแตกต่างกันไปตามนโยบายของผู้บริหารท้องถิ่น เช่น มีการสำรวจจุดเสี่ยง มีการจัดเก็บข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ หรือการจัดเก็บข้อมูลสถิติผู้ที่ไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรการต่างๆ

บทที่ 7

บทสรุปและการอภิปรายผล

จากการวิเคราะห์ผลการเชิงปริมาณและผลการวิเคราะห์เชิงคุณภาพ ผู้วิจัยสามารถสรุปสาระสำคัญที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการศึกษา คือ เพื่ออธิบายลักษณะมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรี และเพื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติกรณีศึกษาการขับเคลื่อนการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรี ได้ดังนี้

7.1 สรุปสาระสำคัญการออกแบบการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยเลือกการวิจัยแบบปริมาณ และเชิงคุณภาพ โดยการวิจัยเชิงปริมาณใช้แบบสอบถามเป็นการสำรวจความคิดเห็นของผู้ปฏิบัติงานจริงในองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นของจังหวัดราชบุรี เพื่อทราบความสัมพันธ์ของตัวแปรแต่ละตัวและสามารถอธิบายได้ทางสถิติร่วมกับการวิจัยเชิงคุณภาพโดยการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ เพื่อสร้างความเข้าใจถึงมุมมองความคิดของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ เพื่อให้ครอบคลุมในทุกมิติ (Creswell & Tashakkori, 2007) โดยมีกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้คือ พนักงานส่วนท้องถิ่นเทศบาลและองค์การบริหารส่วนตำบลในพื้นที่ราชบุรีที่มีบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบในการ ดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 154 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ แบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์เพื่อนำมาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล โดยแบบสอบถาม แบ่งออกเป็น 4 ส่วน ประกอบด้วย

ส่วนที่ 1 การสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไป คือ ตำแหน่งและสังกัด

ส่วนที่ 2 การสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรี มีองค์ประกอบ 5 ด้าน ได้แก่ วัตถุประสงค์ ทรัพยากร ลักษณะหน่วยงาน ความร่วมมือหรือการตอบสนอง และการประเมินผลของนโยบาย

ส่วนที่ 3 การนำนโยบายไปปฏิบัติกรณีการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรี ตามคู่มือการปฏิบัติงาน ศปท.อปท. (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2563) มีองค์ประกอบ 5 ด้าน ได้แก่ การบริหารจัดการ ถนน ยานพาหนะ ผู้ใช้รถใช้ถนน และการตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ

ส่วนที่ 4 ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ

สำหรับการวิจัยเชิงปริมาณ สามารถเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 95 คน แล้วนำมาวิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ SPSS โดย สถิติเชิงพรรณนาข้อมูลที่มีลักษณะเป็นข้อมูลแบบเลือกตอบใช้วิธีแจกแจงความถี่ (Frequency) และค่าหาร้อยละ (Percentage) ส่วนข้อมูลแบบมาตราส่วนประมาณค่าใช้การหาค่าเฉลี่ย (mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation: S.D.) โดยใช้โปรแกรมประมวลผลทางคอมพิวเตอร์ คำนวณหาค่าเฉลี่ย (\bar{x}) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ในส่วนของสถิติเชิงอนุมาน ใช้การสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson's Correlation) เพื่อการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติกรณีศึกษา การขับเคลื่อนการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรี

ในส่วนของแบบสัมภาษณ์ เป็นการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง (Structured Interview) ประกอบด้วย 4 ส่วน ได้แก่

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ตอนที่ 2 ลักษณะมาตรการ แนวทางในการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ตอนที่ 3 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติกรณีการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ตอนที่ 4 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

7.2 ประเด็นต่าง ๆ ที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์การวิจัย

7.2.1 เชิงปริมาณ สรุปได้ดังนี้

1) ปัจจัยด้านทรัพยากรมีอิทธิพลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ สอดคล้องกับแนวคิดทฤษฎีจากตารางที่ผู้วิจัยได้สรุปจากนักวิชาการทั้ง 4 ท่าน คือ ทรัพยากรจะต้องมีเพียงพอที่จะสามารถปฏิบัติงานได้ซึ่งทรัพยากรในที่นี้ไม่ได้หมายความว่าเพียงแค่ งบประมาณ วัสดุ อุปกรณ์หรืออัตรากำลังเท่านั้น แต่รวมไปถึงการจัดฝึกอบรมให้ความรู้ทักษะกับบุคลากร เทคโนโลยีที่ทันสมัย และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง การศึกษาของ (ปรัชญา สังข์สมบูรณ์ จิระ บุรีคำและจิรพงษ์ มหนิธิวงศ์, 2565) ได้ศึกษาการประเมินผลและแนวทางส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรณีศึกษาพื้นที่ 10 จังหวัดของสำนักทางหลวงชนบทที่ 8 และ 10 พบว่า องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีประสิทธิภาพต่ำมากในการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (ร้อยละ 98.68) โดยปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อระดับความมีประสิทธิภาพการดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ได้แก่ งบประมาณเฉลี่ยต่อหัวประชากรของ (Pex) ปัจจัยด้านความร่วมมือหรือการตอบสนอง ปัจจัยด้านการติดตามผลการดำเนินงานมีอิทธิพลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

2) ปัจจัยด้านความร่วมมือหรือการตอบสนองมีอิทธิพลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ สอดคล้องกับแนวคิดทฤษฎีตัวแบบปฏิสัมพันธ์ระหว่างปัจจัย (Interactions between Factor Model) ของเอ็ดเวิร์ดส์ (Edwards III, 1980) จุดยืนหรือทัศนคติของผู้ปฏิบัติ (disposition or attitudes) เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญต่อความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติ เป็นอย่างยิ่งผู้ปฏิบัติไม่เพียงแต่จะต้องรู้ว่าจะต้องทำอะไร และมีความสามารถที่จะทำเท่านั้น แต่ผู้ปฏิบัติต้องมีความปรารถนาที่จะกระทำให้สำเร็จด้วย และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง การศึกษาของ (รัชฎาภรณ์ หงษ์ภักดี, 2562) ได้ทำการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายการ ให้บริการแบบศูนย์บริหารราชการ ฉับไวใสสะอาดกรณีศึกษาสำนักงานเขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร พบว่า ด้านทัศนคติของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติมีการรับรู้เข้าใจเป็นอย่างดี มีทัศนคติเชิงบวกในการ ให้บริการส่งผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ

3) ปัจจัยด้านการติดตามผลการดำเนินงานมีอิทธิพลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติอย่างมี นัยสำคัญทางสถิติ สอดคล้องกับแนวคิดทฤษฎีปัจจัยกำหนดความสำเร็จหรือล้มเหลวของการนำ นโยบายไปปฏิบัติ (ศุภชัย ยาวประภาช, 2552) ลักษณะของนโยบายนั้น ๆ มีความเป็นไปได้ในการ ปฏิบัติ ความสอดคล้องและมีเหตุผลมีการติดตามและประเมินผลจากการสื่อสารย้อนกลับอย่าง ต่อเนื่อง และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง (แผนงานความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและองค์การอนามัยโลก ด้านความปลอดภัยทางถนนและกรมควบคุมโรค, 2564) จากการการทบทวนการดำเนินงานตาม แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 4 พ.ศ. 2561 – 2564 ตามหลักวิถีแห่งระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach) การกำหนดเป้าหมายของแผนแม่บทฯ จะต้องมีความเชื่อมโยงระหว่าง เป้าหมายในระดับนโยบาย กับหน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก

7.2.1 เชิงคุณภาพ สรุปได้ดังนี้

1) ลักษณะมาตรการ แนวทางในการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยลักษณะมาตรการที่ดำเนินการทุกองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทั้ง 5 แห่ง คือ การจัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และมีการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปถ.อปท.) และ ในช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ของทุกปีมีการดำเนินการตั้งด่านชุมชนในพื้นที่ และซ่อมแซมถนนที่อยู่ใน ความรับผิดชอบทั้งพื้นผิวจราจร ป้ายสัญญาณลักษณะต่างๆ ไฟส่องสว่าง โดยมีมาตรการที่ดำเนินการ เฉพาะแห่งการสำรวจจุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำซากมีการดำเนินการ 3 แห่ง ซึ่งดำเนินการในลักษณะ คล้ายกัน เช่น การสร้างทางรอดหรือสะพาน เป็นต้น และมีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 1 แห่ง ที่มีการดำเนินการจัดตั้งคณะกรรมการในการให้ความช่วยเหลือหลังเกิดอุบัติเหตุ และจัดศูนย์เฉพาะกิจ ในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์เพื่อจัดตั้งด่านชุมชนในช่วง 7 วันอันตราย โดยการดำเนินการของ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทั้ง 5 แห่งที่ผู้วิจัยได้สัมภาษณ์สอดคล้องกับแนวคิดและทฤษฎีอุบัติเหตุ

ทางถนนวิธีแห่งระบบที่ปลอดภัย (SAFE SYSTEM APPROACH) (Transportation, 2023) ซึ่งจะต้องดำเนินการให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยเพื่อรองรับการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และเป็นไปตามแผนโลกทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน 2021 – 2030 (Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021-2030) (Organization, 2022)

2) ปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติคือการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยประเด็นที่ให้ความเห็นในทิศทางเดียวกันทั้ง 5 ท่าน คือ ปัจจัยด้านทรัพยากรกล่าวว่า อัตรากำลังที่มีไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงานและบุคลากรขาดทักษะความเชี่ยวชาญ และยังขาดวัสดุอุปกรณ์เฉพาะที่ไว้สำหรับการออกปฏิบัติงาน เช่น เครื่องตัดถ่าง เป็นต้น ซึ่งจะส่งผลกับการนำนโยบายไปปฏิบัติอย่างมาก ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิเคราะห์วิจัยเชิงปริมาณ และปัจจัยด้านความร่วมมือหรือการตอบสนองขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นหน่วยงานที่ใกล้ชิดประชาชนมากที่สุดประกอบกับการสรรหาผู้บริหารท้องถิ่นมาจากการเลือกตั้ง ดังนั้นนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนถือเป็นนโยบายสำคัญเนื่องจากเป็นสิ่งที่ประชาชนในพื้นที่ใช้เดินทางสัญจรในชีวิตประจำวัน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจึงเห็นความสำคัญในการดำเนินงานดังกล่าวซึ่งสอดคล้องกับผลการวิเคราะห์วิจัยเชิงปริมาณ

จากการศึกษาพบว่า

ปัจจัยด้านวัตถุประสงค์ของนโยบายไม่มีอิทธิพลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ เนื่องจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีลักษณะปัญหาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนที่แตกต่างกันตามบริบทของพื้นที่ซึ่งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจะรับรู้ปัญหาในพื้นที่ได้ดีกว่าหน่วยงานอื่น และการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนยังเป็นนโยบายสาธารณะที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีอำนาจตามกฎหมายจัดตั้งฯ ซึ่งจากผลการวิเคราะห์ทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพที่ได้จากการสัมภาษณ์ไปในทิศทางเดียวกัน โดยจากการสัมภาษณ์ผู้บริหารท้องถิ่นกล่าวว่า แผนแม่บทฯ แนวทางฯ คู่มือของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนของส่วนกลางวางหลักการดำเนินงานขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นไว้กว้างๆ ไม่ได้กำหนดแนวทางวิธีการนำนโยบายไปปฏิบัติที่ชัดเจน สอดคล้องกับงานวิจัยที่เกี่ยวข้องของ (แผนงานความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและองค์การอนามัยโลกด้านความปลอดภัยทางถนนและกรมควบคุมโรค, 2564) การทบทวนการดำเนินงานตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 4 พ.ศ. 2561 – 2564 ตามหลักวิธีแห่งระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach) (Organization, 2022) พบว่า แผนงานภาพรวมยังขาดกลไกให้หน่วยงานส่วนใหญ่นำไปขับเคลื่อนงาน โดยเฉพาะนโยบายที่ต้องการการทำงานร่วมกันโดยยังมีปัญหาเชิง โครงสร้างขององค์ประกอบการดำเนินงานด้านอุบัติเหตุทางถนน และการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่ยังไม่สัมฤทธิ์ผลอันเกิดจากความไม่ชัดเจนในการกำหนดความรับผิดชอบ (accountability) ของหน่วยงาน นอกจากนี้ การ

กำหนดเป้าหมายของแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 4 ยังขาดความเชื่อมโยงระหว่างเป้าหมายในระดับนโยบาย กับหน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก และยังขาดประเด็นสำคัญหลาย

ปัจจัยด้านลักษณะองค์การไม่มีอิทธิพลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ ประกอบกับผู้บริหาร ท้องถิ่นได้กล่าวในทิศทางเดียวกันว่า การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นยังไม่เกิดการบูรณาการดำเนินงานกับหน่วยงานในพื้นที่เท่าที่ควร ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลคนที่ 1 ได้กล่าวว่า โครงสร้าง ศปท.อปท. ไม่ชัดเจน เพราะระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔ (สำนักนายกรัฐมนตรี, 2554) ข้อ 22 ให้มีคณะกรรมการ ศปท.อปท. ประกอบด้วยผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นประธาน กรรมการโดยมีผู้แทนหน่วยราชการหน่วยงานของรัฐวิสาหกิจภาคประชาสังคมและภาคเอกชนใน เขตองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นดังกล่าวเข้าร่วมเป็นกรรมการ ซึ่งไม่ได้กำหนดคณะกรรมการ ศปท.อปท. ไว้อย่างชัดเจน และหน่วยงานอื่นๆ ไม่ได้อยู่ในสายบังคับบัญชาขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ทำให้ไม่สามารถจัดการประชุม ศปท.อปท. ได้ และยังไม่มีการประชุมทำให้เกิดแรงจูงใจในการจัดประชุมแตกต่างจากกรรมการชุดอื่นๆ ในระดับอื่นๆ ที่กำหนดคณะกรรมการไว้อย่างชัดเจนและมีเบี้ยประชุม ทำให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นไม่สามารถใช้กลไก ศปท.อปท. ในการบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่เท่าที่ควร

7.3 ข้อเสนอแนะ

7.3.1 เชีงนโยบาย

1) จากการศึกษาพบว่า ปัจจัยวัตถุประสงค์ของนโยบายไม่มีอิทธิพลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ นั้นเกิดจากแผนแม่บท แนวทางหรือคู่มือการนำนโยบายไปปฏิบัติของหน่วยงานส่วนกลาง นั้นยังไม่มี ความชัดเจนไม่สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ และการกำหนดเป้าหมายของแผนแม่บท ยังขาดความเชื่อมโยงระหว่างเป้าหมายในระดับนโยบาย กับหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติซึ่งทำให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นไม่มีแนวทางที่ชัดเจนในการนำนโยบายไปปฏิบัติ ดังนั้น ในแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 5 ควรมีการกำหนดแนวทางการนำนโยบายไปปฏิบัติขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้มีความชัดเจน และเมื่อมีวัตถุประสงค์นโยบายที่ชัดเจนแล้วจะสามารถกำหนดตัวชี้วัดที่มีความเชื่อมโยงระหว่างเป้าหมายระดับนโยบายกับหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติได้ เพื่อเป็นกรอบแนวทางให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสามารถดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

2) จากการศึกษาพบว่า ปัจจัยด้านทรัพยากรมีอิทธิพลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยหน่วยงานส่วนกลางจะต้องสนับสนุนทรัพยากรที่จำเป็นให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้เพียงพอซึ่งไม่ได้หมายถึงเพียงงบประมาณหรือวัสดุอุปกรณ์ที่จำเป็นเท่านั้น แต่รวมไปถึงการจัดฝึกอบรมให้กับผู้ปฏิบัติงานขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานส่วนกลางที่มีหน่วยงาน

ประจำอยู่ในส่วนภูมิภาคจะต้องเป็นที่เลี้ยงให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการให้คำแนะนำหากเกิดกรณีที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่เกิดข้อติดขัดในการปฏิบัติงาน

7.3.2 เชิงวิชาการ

ควรมีการศึกษาลักษณะองค์การโครงสร้างของ ศปถ.อปท. ซึ่งเป็นกลไกเดียวตามระเบียบสำนักนายกฯ ที่จะทำให้เกิดการบูรณาการนโยบายไปปฏิบัติในระดับพื้นที่ให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย (SAFE SYSTEM APPROACH) ซึ่งหลักการสำคัญของระบบความปลอดภัย (safe system approach) คือ การปรับเปลี่ยนความรับผิดชอบต่อความปลอดภัยบนท้องถนนจากเดิมที่เป็นของผู้ใช้รถใช้ถนน ไปสู่ผู้ที่รับผิดชอบในการออกแบบระบบ (System Designer) ตั้งแต่ผู้จัดการด้านถนนอุตสาหกรรมยานยนต์ ตำรวจ นักการเมืองฝ่ายนิติบัญญัติรวมถึงหน่วยงานด้านสาธารณสุข หน่วยงานการยุติธรรม สถาบันการศึกษา และองค์กรที่ไม่ได้สังกัดภาครัฐ (Non - government organization) ดังนั้นต้องรีบแก้ไขปัญหาการกำหนดหน่วยงานที่เป็นคณะกรรมการ ศปถ.อปท. ให้มีความชัดเจนเพื่อให้เกิดการบูรณาการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่ได้ให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยตามหลักการของระบบความปลอดภัย (safe system approach)

บรรณานุกรม

- Creswell, J. W., & Tashakkori, A. (2007). Developing publishable mixed methods manuscripts. In (Vol. 1, pp. 107-111): Sage Publications Sage CA: Los Angeles, CA.
- Edwards III, G. C. (1980). Implementing Public. *Policy, Congressional Quarterly Press, Washington, DC.*
- Haddon, W. (1980). Front Matter. *Public Health Reports (1974-), 95(5), 409-410.*
<http://www.jstor.org/stable/4596352>
- Heinrich, H. W. (1931). *Industrial Accident Prevention.* McGraw-Hill.
- Louise, G. V. (2013). *The relationship between students' part-time work experiences and their graduate attributes* University of Cape Town].
- Organization, W. H. (2022). *Global plan for the decade of action for road safety 2021-2030.*
- Transportation, U. S. D. o. (2023). *2023 Progress Report on the National Roadway Safety Strategy.*
- Van Meter, D. S., & Van Horn, C. E. (1975). The policy implementation process: A conceptual framework. *Administration & society, 6(4), 445-488.*
- Yamane, T. (1973). *Statistics, An Introductory Analysis* (3 ed.). Harper and Row.
- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยและศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. (2554). แผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554 - 2563. กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย.
- กัลยา วานิชย์บัญชา. (2544). *การวิเคราะห์สถิติ : สถิติเพื่อการตัดสินใจ* (5 ed.). โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ธนเทพ ทองชมภู. (2558). ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จในการนำนโยบายเกี่ยวกับความโปร่งใสและ เสริมสร้างคุณธรรมและจริยธรรมกรมพัฒนาที่ดินไปปฏิบัติ. วารสารสังคมศาสตร์บูรณาการ มหาวิทยาลัยมหิดล, 2(2), 33-60. <https://so02.tci-thaijo.org/index.php/issshmu/article/view/146165>
- นพ. ธนะพงศ์ จินวงษ์. (2022). นพ. ธนะพงศ์ จินวงษ์ ชวนคิดทฤษฎี Swiss Cheese อธิบายปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ [Interview]. adaybulletin. <https://adaybulletin.com/talk-conversation-tanapong-jinwong/61717>
- ปรัชญา สังข์สมบูรณ์ จิระ บุรีคำและจิระพงษ์ มหนิวงค์. (2565). การประเมินผลและแนวทางส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นศึกษาพื้นที่ 10 จังหวัด ของสำนักทางหลวงชนบทที่ 8 และ

10. วารสารวิทยาการจัดการมหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม, 4(2), 61-76. <https://so03.tci-thaijo.org/index.php/jmspsru/article/view/261237>
- แผนงานความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและองค์การอนามัยโลกด้านความปลอดภัยทางถนนและกรมควบคุมโรค. (2564). *Review of the Implementation of the 4th Thailand Road Safety Master Plan (2008-2021) based on the Safe System Approach* (1 ed.). ชุมชนสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย จำกัด. https://cdn.who.int/media/docs/default-source/thailand/roadsafety/hm_report.pdf?sfvrsn=cca20a4d_3
- พรรณสุภา โพธิ์ย้อย. (2560). การนำนโยบายสภากาชาดไปปฏิบัติกรณีศึกษาสภากาชาดพัฒนาระดับจังหวัดสมุทรสาคร สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์]. <https://repository.nida.ac.th/handle/662723737/5825>
- มิตทกานต์ สร้อยแสง และกิ่งกาญจน์ จงสุขไกล. (2563). การตอบสนองด้านวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถใช้ถนนที่เป็นกลุ่มเสี่ยงในเขตพื้นที่เสี่ยงจังหวัดปทุมธานี. วารสาร มนุษยศาสตร์ ฉบับ บัณฑิตศึกษา มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 9(2), 124-139. <https://so08.tci-thaijo.org/index.php/ghuru/article/view/262/194>
- รัชฎาภรณ์ หงษ์ภักดี. (2562). ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายการให้บริการแบบศูนย์บริหารราชการฉับไวใสสะอาด กรณีศึกษาสำนักงานเขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร มหาวิทยาลัยรามคำแหง]. <http://www3.ru.ac.th/mpa-abstract/index.php/abstractData/viewIndex/232>
- รุ่งฤดี แก้วชลคราม. (2562). ปัจจัยที่มีผลต่อการขับเคลื่อนนโยบายสาธารณะเพื่อสุขภาพในระดับพื้นที่ในเขตสุขภาพที่ 11. <http://www.stpho.go.th/Research/%E0%B8%A3%E0%B8%B8%E0%B9%88%E0%B8%87%E0%B8%A4%E0%B8%94%E0%B8%B5%20%E0%B9%81%E0%B8%81%E0%B9%89%E0%B8%A7%E0%B8%8A%E0%B8%A5%E0%B8%84%E0%B8%A3%E0%B8%B2%E0%B8%A1.pdf>
- วเรเดช จันทรศร. (2552). ทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ (4 ed.). สมาคมนักวิจัยมหาวิทยาลัยไทย (TURA).
- วิวัฒน์ สัตมโนชญ์. (2021). เป้าหมายทศวรรษความปลอดภัยครั้งที่สอง ผันที่เป็นจริง? วารสารการแพทย์ฉุกเฉินแห่งประเทศไทย.
- ศุภชัย ยาวประภาส. (2552). นโยบายสาธารณะ (8 ed.). สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2563). คู่มือการปฏิบัติงานศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ฉบับปรับปรุง ed.). http://roadsafety.disaster.go.th/upload/minisite/file_attach/196/5e8f1699439a1.pdf

ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔, (2554).

<http://www.oic.go.th/FILEWEB/CABINFOCENTEROPM/DRAWER01/GENERAL/DATA0004/00004317.PDF>

อรุณกมล บุญทศโร และชายนีย์ ช.บุญพันธ์. (2565). ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จในการนำนโยบาย *Work From Home* ไปปฏิบัติกรณีศึกษาสำนักงานป้องกัน ควบคุมโรคที่ 12 จังหวัดสงขลาภายใต้สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์].

<https://kb.psu.ac.th/psukb/handle/2016/17473>





จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	นายชิตีพัทร สุขชี
วัน เดือน ปี เกิด	26 เมษายน 2538
สถานที่เกิด	โรงพยาบาลกรุงเทพเมืองราช
วุฒิการศึกษา	รัฐศาสตรบัณฑิต (ร.บ.) Bachelor of Political Science (B.Pol.Sc.)
ที่อยู่ปัจจุบัน	281/6 หมู่ 3 ตำบลดอนตะโก อำเภอเมืองราชบุรี จังหวัดราชบุรี รหัสไปรษณีย์ 70000



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY