

การนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนไปปฏิบัติในระดับพื้นที่

Implementation of road safety policies at local level

ประยัด หล้าวิลัย และ กัมปนาท วงษ์วัฒนพงษ์

มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม

Prayad Lawilai and Kampanart Wongwatthanaphong
Pibulsongkram Rajabhat University
Corresponding Author, E-mail: prayad.lawilai@gmail.com

บทคัดย่อ

นโยบายความปลอดภัยทางถนนเป็นเครื่องมือสำคัญในการลดอุบัติเหตุและสร้างความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้ถนน แต่การนำนโยบายดังกล่าวไปสู่การปฏิบัติในระดับพื้นที่ยังเผชิญความซับซ้อนและความท้าทายหลากหลาย บทความนี้ศึกษาการปรับใช้นโยบายความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่ โดยเน้นกลไกการดำเนินงาน แนวทางขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนน และการแปลงแผนสู่การปฏิบัติ พร้อมทั้งวิเคราะห์อุปสรรคที่พบและเสนอแนวทางพัฒนา ในส่วนของกลไกการดำเนินงานพบว่าองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและชุมชนมีบทบาทสำคัญ ในการบูรณาการแผนระดับชาติให้สอดคล้องกับความต้องการเฉพาะของพื้นที่ การขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่สามารถดำเนินการผ่านการสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคประชาสังคม รวมถึงการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชน การแปลงแผนสู่การปฏิบัตินั้นเกี่ยวข้องกับการจัดลำดับความสำคัญของมาตรการ การใช้ข้อมูลในการวางแผนและการติดตามผลอย่างต่อเนื่อง ความท้าทายสำคัญที่พบ ได้แก่ ข้อจำกัดด้านทรัพยากร เช่น งบประมาณและบุคลากร การขาดความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน ความขาดแคลนความรู้และทักษะเฉพาะด้านในพื้นที่ พฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้ถนน และการขาดกลไกติดตามและประเมินผลที่ชัดเจน บทความนี้เสนอแนะให้มีการพัฒนาศักยภาพบุคลากร การส่งเสริมความร่วมมือข้ามหน่วยงาน การพัฒนาระบบติดตามและประเมินผลที่ครอบคลุม และการสนับสนุนทรัพยากรเพิ่มเติมจากภาครัฐ

ข้อเสนอแนะเหล่านี้มุ่งส่งเสริมการนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนไปปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน โดยเน้นการมีส่วนร่วมของชุมชนและการพัฒนากลไกการดำเนินงานที่ตอบสนองต่อบริบทในพื้นที่ ซึ่งจะช่วยลดอุบัติเหตุและสร้างความปลอดภัยทางถนนในระดับท้องถิ่นได้อย่างแท้จริง

คำสำคัญ: ความปลอดภัยทางถนน, การนำนโยบายไปปฏิบัติ, กลไกการดำเนินงาน, ระดับพื้นที่

Abstract

Road safety policies are an important tool in reducing accidents and creating safety for road users. However, their implementation at the local level faces many complexities and challenges. This article studies the implementation of road safety policies at the local level, focusing on the implementation mechanisms, the road safety implementation guidelines, and the translation of plans into action. It also analyzes the obstacles encountered and proposes development guidelines. In terms of implementation mechanisms, it is found that local administrative organizations and communities play an important role in integrating national plans to meet the specific needs of the area. The implementation of road safety at the local level can be carried out through cooperation between the government and civil society sectors, including promoting public participation. Translating plans into action involves prioritizing measures, using data in planning, and continuous monitoring. The main challenges encountered include resource constraints, such as budget and personnel, lack of cooperation between agencies, lack of knowledge and specific skills in the area, risky behavior of road users, and lack of clear monitoring and evaluation mechanisms. This article recommends developing the potential of personnel, promoting cross-agency cooperation, developing a comprehensive monitoring and evaluation system, and supporting additional resources from the government.

These recommendations aim to promote effective and sustainable implementation of road safety policies, emphasizing community participation and developing implementation mechanisms that are responsive to the local context, which will truly reduce accidents and create road safety at the local level.

Keywords: Road safety, policy implementation, implementation mechanism, local level

บทนำ

อุบัติเหตุทางถนนเป็นภัยคุกคามที่ส่งผลให้แต่ละปีมีผู้บาดเจ็บและสูญพลภาพทั่วโลกมากถึง 50 ล้านคน มีผู้เสียชีวิตไม่น้อยกว่า 1.3 ล้านคน ข้อตกลงสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติที่ 74/299 ประกาศทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน 2021 - 2030 (Decade of Action for Road Safety 2021-2030) โดยมีเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนด้านความปลอดภัยทางถนน ลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลงอย่างน้อยร้อยละ 50 ก่อนสิ้นปี 2030 เพื่อบรรลุเป้าหมายและเรียกร้องให้รัฐบาลและภาคีเครือข่ายทั่วโลกดำเนินการตามแนวทาง “วิถีแห่งระบบที่ปลอดภัย” (Safe System Approach) ซึ่งการบรรลุเป้าหมายความปลอดภัยทางถนนในเป้าหมาย การพัฒนาที่ยั่งยืนสะท้อนความเห็นที่ตรงกันทั่วโลกว่า ในปัจจุบันการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นหนึ่งในภัยร้ายแรงที่สุดต่อการพัฒนาที่ยั่งยืนของนานาประเทศ นั้นหมายความว่าความปลอดภัยทางถนน เป็นเรื่องที่ไม่สามารถยอมรับได้เพียงเพื่อแลกความบรรลุความจำเป็นทางสังคมด้านอื่น ๆ และความปลอดภัย ทางถนนมิใช่เป็นประเด็นปัญหาเชิงเดี่ยว แต่เป็นปัญหาที่ต้องมีการบูรณาการเชิงนโยบายเพื่อการแก้ไขร่วมกับปัญหาอื่น ๆ

ปัจจุบันสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยถือเป็นปัญหาสำคัญ และรัฐบาลได้ให้ความสำคัญเร่งด่วนในการแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนให้มีจำนวนลดลง ล่าสุดตามรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2566 ที่จัดทำโดยองค์การอนามัยโลก พบว่าประเทศไทยมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 25 คนต่อแสนประชากร ซึ่งถือว่ายังเป็นประเด็นท้าทายที่ทุกภาคส่วนจะต้องขับเคลื่อนการปฏิบัติให้เกิดเป็นรูปธรรมภายใต้กรอบการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs) ขององค์การสหประชาชาติ และบรรลุตามเป้าหมายทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน 2021 - 2030 ตามปฏิญญาสตอกโฮล์ม ที่มีเป้าหมายลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลงร้อยละ 50 ภายในปี 2030 และให้เป็นที่ไปตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ซึ่งประเทศไทยได้กำหนดเป้าหมายในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็น 12 คนต่อแสนประชากร ภายในปี 2570 ทั้งนี้ รัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับการดำเนินนโยบายการจัดการความปลอดภัยทางถนนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแบบองค์รวม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนควบคู่กับการสร้างเครือข่ายความร่วมมือของทุกภาคส่วน จึงได้กำหนดให้การป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นนโยบายสำคัญที่ต้องขับเคลื่อนการดำเนินงานอย่างจริงจังและต่อเนื่อง ทั้งในช่วงปกติและช่วงเทศกาลสำคัญ การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืนนั้น ต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐ ภาคเอกชนและภาคประชาสังคม เพื่อขับเคลื่อนนโยบายไปสู่การปฏิบัติอย่างจริงจังและต่อเนื่อง โดยมุ่งหวังให้สามารถลดผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงได้ จะทำให้ภาพรวมของประเทศมีสถิติการเสียชีวิตจากการใช้รถ ใช้ถนนลดลงได้อย่างเป็นรูปธรรม

อันดับสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่มีการเสียชีวิตและบาดเจ็บมากที่สุดของคนไทย ได้แก่อุบัติเหตุบนท้องถนน ซึ่งองค์การอนามัยโลกหรือ WHO ได้จัดอันดับให้ถนนในประเทศไทยเป็นถนนที่อันตรายที่สุดในอาเซียน โดยวัดจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน เช่น อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ อุบัติเหตุรถชน หรือแม้แต่การเดินข้ามถนนบนทางม้าลาย จากข้อมูลจากองค์การอนามัยโลก (WHO) ตามรายงาน **Global Status Reports on Road Safety** ปี 2566 พบว่า ทุกปีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนกว่า 1.19 ล้านคน หรือคิดเป็น 15 คนต่อแสนประชากร โดย 92% เกิดขึ้นในประเทศรายได้ต่ำและปานกลาง ภูมิภาคที่มีสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุสูงที่สุด คือภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งเป็นกลุ่มวัยเด็กและวัยรุ่นอายุระหว่าง 5 - 29 ปี โดยก่อให้เกิดความสูญเสียมูลค่ากว่า 63 ล้านล้านบาท ทั้งนี้ เมื่อย้อนกลับมาดูสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในปี 2567 พบว่ามีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นลำดับที่ 18 ของโลก มีผู้เสียชีวิต 18,218 คน คิดเป็น 25.4 ต่อแสนประชากร ความสูญเสียให้กับอุบัติเหตุทางถนนสะสม 5 ปี (2561-2565) จำนวน 92,002 คน เฉลี่ยปีละ 18,400 ราย/ปี มีผู้บาดเจ็บสะสม 5,763,235 คน ผู้พิการสะสม 53,853 คน การบาดเจ็บและเสียชีวิตช่วงเทศกาลปีใหม่สะสม 5 ปี (2562-2566) ผู้เสียชีวิตสะสม 2,537 คน เฉลี่ย 507 คน/เทศกาล ผู้บาดเจ็บสะสม 138,556 คน เฉลี่ย 27,711 คน/เทศกาล ผู้พิการสะสม 1,366 คน เฉลี่ย 273 คน/เทศกาล มูลค่าความสูญเสียสะสม 79,717 ล้านบาท เฉลี่ย 15,943 ล้านบาท/เทศกาล กลุ่มอายุ 15-19 ปี

บาดเจ็บหรือเสียชีวิต สูงสุด 16.79% ผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิต จากรถจักรยานยนต์ สูงสุด 81.00% การบาดเจ็บและเสียชีวิตช่วงเทศกาลสงกรานต์เฉลี่ย 5 ปี (2562-2566) ผู้เสียชีวิตสะสม 1,849 คน เฉลี่ย 370 คน/เทศกาล ผู้บาดเจ็บสะสม 107,171 คน เฉลี่ย 21,434 คน/เทศกาล ผู้พิการสะสม 968 คน เฉลี่ย 194 คน/เทศกาล มูลค่าความสูญเสียสะสม 62,219 ล้านบาท เฉลี่ย 12,444 ล้านบาท/เทศกาล กลุ่มอายุ 15-19 ปีบาดเจ็บหรือเสียชีวิต สูงสุด 15.83% ผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ สูงสุด 80.8% มูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุทางถนนสะสม 5 ปี (2561-2565) การเสียชีวิต 613,346,697,334 บาท คิดเป็นเงิน 6.7 ล้านบาท/ราย การบาดเจ็บ 2,502,781,564,403 บาท คิดเป็นเงิน 2 ล้านบาท/ราย ผู้พิการ 259,985,858,835 บาท คิดเป็นเงิน 2 ล้านบาท/ราย

รัฐบาลไทยได้กำหนดนโยบายด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในการจราจรด้วยการสร้างความร่วมมือระหว่างฝ่ายต่าง ๆ ในการตรวจจับเพื่อป้องกัน การรายงาน และการดูแลผู้บาดเจ็บ โดยขอให้ทุกฝ่าย ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม ร่วมกันดำเนินมาตรการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างจริงจัง ตามกรอบทศวรรษความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างประเทศไทยให้เป็นเมืองปลอดภัย Safety Thailand โดยมีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นองค์กรหลักของรัฐบาลในการบูรณาการการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศ ร่วมกับหน่วยงานและองค์กรภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง กำหนดกรอบในการขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนให้เป็นไปตามนโยบายรัฐบาล ทั้งนี้ รัฐบาลมีความจำเป็นอย่างยิ่งในการดำเนินการเพื่อยกความปลอดภัยทางถนนให้เป็นประเด็นที่ได้รับความสำคัญในลำดับต้นของการพัฒนาที่ยั่งยืน สร้างการมีส่วนร่วมจากหลายภาคส่วน อาทิ หน่วยงานการขนส่ง หน่วยงานตำรวจ หน่วยงานด้านสุขภาพ หน่วยงานด้านการศึกษา และการดำเนินการเกี่ยวกับความปลอดภัยของยานพาหนะและผู้ใช้รถใช้ถนน เช่น การทำงานร่วมกันของหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อกำหนดเขตพื้นที่และเวลาจำกัดความเร็วใกล้สถานศึกษา เป็นต้น

จากปัญหาดังกล่าวข้างต้น ผู้เขียนจึงมีวัตถุประสงค์ในการนำเสนอเกี่ยวกับการนำนโยบายความปลอดภัย ทางถนนไปปฏิบัติในระดับพื้นที่ เพราะการนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนไปปฏิบัติในระดับพื้นที่ มีความ สำคัญอย่างยิ่งในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่ส่งผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนในทุกภูมิภาคของประเทศ แม้ว่ารัฐบาลจะมีการกำหนดนโยบายและมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับชาติ เช่น การบังคับใช้กฎหมายจราจร การพัฒนาสาธารณูปโภค และการส่งเสริมวินัยผู้ใช้ถนน แต่นโยบายเหล่านี้จะมีประสิทธิผลได้ ก็ต่อเมื่อสามารถถ่ายทอดและนำไปปรับใช้ในระดับพื้นที่ได้อย่างเหมาะสม ระดับพื้นที่เป็นจุดเชื่อมโยงที่สำคัญระหว่างนโยบายระดับชาติและการปฏิบัติจริงในชีวิตประจำวันของประชาชน โดยเฉพาะศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปถ.อปท.) ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการทำงานใกล้ชิดกับ

ชุมชน และสามารถเข้าใจปัญหาและความต้องการของประชาชนในพื้นที่ได้เป็นอย่างดี การนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนไปปฏิบัติในระดับพื้นที่จึงจำเป็นต้องอาศัยการวางแผนที่ตอบสนองต่อสภาพแวดล้อมทางสังคม เศรษฐกิจ และวัฒนธรรมเฉพาะของแต่ละพื้นที่ อย่างไรก็ตามการนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนไปปฏิบัติในระดับพื้นที่ยังคงเผชิญกับปัญหาและความท้าทายหลายด้าน เช่น การขาดทรัพยากรและงบประมาณ ความไม่สอดคล้องระหว่างนโยบายระดับชาติและบริบทพื้นที่ รวมถึงการมีส่วนร่วมของชุมชนที่ยังไม่เต็มที่ การส่งเสริมความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องการสร้างจิตสำนึกความปลอดภัยให้กับประชาชน และการบูรณาการข้อมูลที่เกี่ยวข้องในระดับพื้นที่ซึ่งมีความสำคัญอย่างยิ่ง

นโยบายความปลอดภัยทางถนน

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ในฐานะหน่วยงานหลักในการบูรณาการการดำเนินงาน ด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ตั้งแต่ปี พ.ศ.2553 เป็นต้นมา ได้เล็งเห็นถึงความจำเป็นในการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน เพื่อใช้เป็นกรอบการขับเคลื่อนการดำเนินงานและบูรณาการการทำงานจากทุก ภาคส่วน จึงได้จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2565 – 2570 และได้ประกาศใช้เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2566 เพื่อเป็นกรอบแนวทางการขับเคลื่อนการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของหน่วย ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ให้สามารถลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ ทางถนนในทุกมิติ รวมทั้งพฤติกรรมผู้ขับขี่ ยานพาหนะ ถนน และสภาพแวดล้อมได้อย่างแท้จริง โดยกำหนดวิสัยทัศน์ “มุ่งสู่การสัญจรทางถนนที่ปลอดภัยสำหรับทุกคน” มีพันธกิจ 4 ข้อ คือ 1) เน้นจัดการกับความเสียหายหรือภัยคุกคามสำคัญของประเทศอย่างจริงจัง เร่งด่วนซึ่งครอบคลุมประเด็น ผู้ใช้รถใช้ถนน โดยให้ความสำคัญกับกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง 2) เน้นจัดการกับความเสียหายอย่างจริงจัง เร่งด่วน ซึ่งครอบคลุมประเด็นยานพาหนะทุกประเภท โดยให้ความสำคัญกับยานพาหนะที่มีความเสี่ยงสูง 3) ปรับปรุงและพัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยที่เอื้อต่อการสัญจรทุกรูปแบบอย่างยั่งยืน ทั้งการสัญจรที่ใช้ยานยนต์ และการสัญจรที่ไม่ใช้ยานยนต์ และ 4) สร้างรากฐานการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้มีประสิทธิภาพสามารถขับเคลื่อนการทำงานให้บรรลุเป้าหมายได้อย่างยั่งยืน ผ่านการเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน การปรับปรุงข้อกำหนด การจัดสรรงบประมาณอย่างสร้างสรรค์ และการติดตามประเมินผลอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ มีการกำหนดเป้าหมายการดำเนินการ (ตัวชี้วัดระดับผลลัพธ์) 2 เป้าหมาย คือ เป้าหมายแรกสามารถลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในปี พ.ศ.2570 เหลือ 8,474 คน หรือ 12 คนต่อแสนประชากร และเป้าหมายที่สอง สามารถลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนในปี พ.ศ.2570 เหลือ 106,376 คน กำหนดตัวชี้วัดระดับผลลัพธ์ชั้นกลาง จำนวน 12 ตัวชี้วัด คือ 1) จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ 2) จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นเยาวชน 3) จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล 4) จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ

สาเหตุที่เป็นคนเดิน 5) จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้ใช้จักรยาน 6) จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เป็นผู้สูงอายุ 7) จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบอาชีพขับรถ 8) สัดส่วนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสจากรถจักรยานยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย 9) สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสจากรถยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย 10) จำนวนผู้เสียชีวิตที่เกิดขึ้นบนถนนของกรมทางหลวง 11) จำนวนผู้เสียชีวิตที่เกิดขึ้นบนถนนของกรมทางหลวงชนบท และ 12) จำนวนผู้เสียชีวิตที่เกิดขึ้นบนถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น แผนแม่บทความความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 กำหนดยุทธศาสตร์การดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยทางถนนให้ประสบผลสำเร็จ ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถใช้ถนน เนื่องด้วยทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน 2021 – 2030 ได้กำหนดเป้าหมายที่จะลดผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน อย่างน้อยร้อยละ 50 ภายในปี 2030 ประเทศไทยซึ่งเป็นประเทศสมาชิกขององค์การสหประชาชาติ จึงต้องดำเนินการเพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลงให้สอดคล้องกับแผนดังกล่าว โดยในยุทธศาสตร์นี้ได้กำหนดเป้าหมาย ประเด็นขับเคลื่อน และกลยุทธ์ที่มุ่งเป้าลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส ของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม และมุ่งเน้นประเด็นการดำเนินงานด้านผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย นอกจากนี้ยุทธศาสตร์นี้ยังให้ความสำคัญกับการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้รถจักรยานยนต์และเยาวชนอายุระหว่าง 15 - 24 ปี ซึ่งเป็นกลุ่มผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่มีสัดส่วนสูงที่สุดกว่าร้อยละ 74 และ 25 ตามลำดับ รวมไปถึงการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้เดินทางที่เป็นกลุ่มเปราะบาง อันประกอบด้วย คนเดิน ผู้ใช้จักรยาน และผู้สูงอายุ

ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ยกกระดับมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ มาตรฐานด้านความปลอดภัย ของยานพาหนะเป็นหนึ่งในประเด็นสำคัญของเสาหลักด้านความปลอดภัยทางถนนและหลักการ Safe System ที่ช่วยลดความเสี่ยงของการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนได้ โดยแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ.2561-2580) ได้ตั้งเป้าการยกระดับมาตรฐานยานพาหนะในประเทศไทยให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ตามกรอบของคณะกรรมการเศรษฐกิจยุโรปแห่งสหประชาชาติ (United Nations Economic Commission for Europe: UNECE) อย่างสมบูรณ์หรือร้อยละ 100 ภายในปีที่ 15 ดังนั้นเพื่อให้ยานพาหนะภายในประเทศไทยสอดคล้องตามมาตรฐานสากล ประเทศไทยจำเป็นต้องมีแนวทางในการดำเนินการรับรองข้อกำหนดระดับสากลต่างๆ ในขณะเดียวกันยังจำเป็นต้องสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับมาตรฐานยานพาหนะ การใช้พาหนะอย่างปลอดภัย และการตรวจสภาพยานพาหนะเช่นกันยุทธศาสตร์นี้จึงครอบคลุมแนวทางการดำเนินงานในประเด็น ที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะปลอดภัยโดยเฉพาะเพื่อมุ่งดำเนินการยกระดับมาตรฐานยานพาหนะ การตรวจสภาพยานพาหนะ และการสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับยานพาหนะปลอดภัย

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : การสร้างสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและการเดินทางที่ยั่งยืน เป็นหลักการที่สอดคล้องกับกรอบการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับโลก 2021 – 2030 และหลักการ Safe System ที่เล็งเห็นถึงความสำคัญของการออกแบบสภาพแวดล้อมที่ให้อภัยได้ (Forgivable environment) โดยตระหนักถึงข้อจำกัดของมนุษย์ในการทนต่อความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนน และการกระจายความรับผิดชอบด้านความปลอดภัยทางถนนสู่องค์ประกอบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง นอกเหนือจากการมุ่งเป้าไปที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะแต่เพียงผู้เดียว ดังนั้น ในยุทธศาสตร์นี้ จะเป็นการกำหนดแนวทางของเป้าประสงค์ กลยุทธ์ และตัวชี้วัด ที่มุ่งพัฒนาสภาพแวดล้อมและการเดินทางที่ยั่งยืน เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บสาหัส จากสภาพแวดล้อมที่อาจก่อให้เกิดปัจจัยเสี่ยง ซึ่งครอบคลุมกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม โดยมีแนวทางการดำเนินงานเชิงมาตรการที่จะช่วยลดการเปิดรับต่อความเสี่ยงของปัจจัยที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ประกอบด้วย ประเด็นด้านการจัดการความเร็ว ถนน การสัญจรอย่างปลอดภัย การสัญจรที่ปลอดภัย และการเดินทางที่ไม่ใช่ยานยนต์

ยุทธศาสตร์ที่ 4 : พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน กรอบการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับโลก 2021 – 2030 ได้กล่าวถึงแนวทางที่จะนำไปสู่การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่ประสบความสำเร็จ ซึ่งต้องอาศัยรากฐานบริหารจัดการที่มีความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน ที่เหนียวแน่น การบูรณาการแผนปฏิบัติงาน การมีงบประมาณและแหล่งทุนที่เพียงพอและเหมาะสม การมีกรอบกฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับหลักสากล รวมทั้งการพัฒนาศักยภาพ ของบุคลากรที่ทำงานในประเด็นด้านความปลอดภัยทางถนน ดังนั้น ในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2565 - 2570 จะยังคงต้องมุ่งเน้นการสร้างรากฐานที่แข็งแกร่งของการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ของประเทศไทยโดยต่อยอดจากความสำเร็จของการดำเนินงานในช่วงแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ผ่านมา ทั้งนี้แนวทางการดำเนินงานในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับ พัฒนารากฐานโครงสร้างการทำงาน ประกอบด้วยประเด็นด้านการจัดการความเร็ว การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ การจัดการข้อมูล การติดตามและประเมินผล และการศึกษาวิจัยและการสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน รวมถึงการสื่อสารสาธารณะ และการเข้าร่วมของชุมชน

การนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติในระดับพื้นที่

กลไกการดำเนินงาน: สืบเนื่องจากระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน ปี พ.ศ. 2554 กำหนดให้มีการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนเพื่อให้หน่วยงานของรัฐและผู้ที่เกี่ยวข้องนำไปปฏิบัติ รวมทั้งมีบูรณาการระหว่างหน่วยงานเพื่อพัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ทั้งด้านนโยบาย หน่วยงานรับผิดชอบวางแผน งบประมาณ การดำเนินงาน และระบบกำกับติดตามประเมินผล

โครงสร้างการขับเคลื่อนของศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน (ศปถ.) ให้มีอำนาจการบริหารจัดการ 3 ระดับ คือระดับนโยบาย ได้แก่ คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (คณะกรรมการ นปถ.) ระดับอำนาจการได้แก่ ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนส่วนกลาง (ศปถ. ส่วนกลาง) ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนจังหวัด (ศปถ.จังหวัด) และระดับปฏิบัติการในพื้นที่ ได้แก่ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) ซึ่งบทบาทหน้าที่เป็นหน่วยประสานงานจุดเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดและตำบล ประกอบด้วยสหสาขาวิชาชีพและมีอำนาจหน้าที่ในการตัดสินใจเบื้องต้น เป็นจุดจัดการปัญหาและขับเคลื่อนระบบ การทำงาน ความปลอดภัยทางถนน โดยใช้องค์ความรู้ที่หลากหลายและสนับสนุนการทำงานระดับตำบล ชุมชน เพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปถ.อปท.) มีบทบาทหน้าที่เป็นหน่วยจัดการปัญหาคน รถ ถนนและสิ่งแวดล้อม โดยการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย การบูรณาการภายใต้ข้อมูล องค์ความรู้ กิจกรรมขับเคลื่อนเพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน

แนวทางการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนน: การขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่เป็นกระบวนการที่ต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายภาคส่วน เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพ ตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565–2570 ซึ่งมุ่งเน้นการดำเนินงานใน 5 เสาหลัก ได้แก่ การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ถนนและการสัญจรที่ปลอดภัย ยานพาหนะที่ปลอดภัย ผู้ใช้รถ ผู้ใช้ถนนที่ปลอดภัย และการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุในระดับพื้นที่ การจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ในระดับอำเภอ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนน โดยมีการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานสาธารณสุข โรงพยาบาล สถานีตำรวจ และภาคประชาสังคม เพื่อดำเนินมาตรการต่างๆ เช่น การรณรงค์สวมหมวกนิรภัย ลดพฤติกรรมเมาแล้วขับและการปรับปรุงจุดเสี่ยงบนถนน นอกจากนี้ การสร้างความรอบรู้ทางสุขภาพด้านความปลอดภัยทางถนนในชุมชนเป็นอีกปัจจัยที่ช่วยลดอุบัติเหตุ โดยการส่งเสริมให้ประชาชนมีความรู้และตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎจราจร และการใช้มาตรการป้องกัน เช่น การสวมหมวกนิรภัย การไม่ขับรถเร็วเกินกำหนด และการไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนขับขี่ การดำเนินงานดังกล่าวต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วนในชุมชนเพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนและลดความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืน

การขับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่ เป็นกระบวนการสำคัญที่มุ่งลดอุบัติเหตุและความสูญเสียในชุมชน โดยใช้แนวทางที่สอดคล้องกับปัญหาและบริบทเฉพาะของพื้นที่ เป้าหมายสำคัญคือการสร้างความปลอดภัยอย่างยั่งยืนผ่านการดำเนินงานที่ครอบคลุมทุกมิติ ตั้งแต่การจัดตั้งกลไกบริหารจัดการระดับพื้นที่ การใช้ข้อมูลและการวิเคราะห์เชิงลึก การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน การส่งเสริมพฤติกรรมที่ปลอดภัย การพัฒนาระบบตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ ไปจนถึงการเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของ

ชุมชนและเครือข่าย หัวใจสำคัญ ของการขับเคลื่อนนโยบายนี้คือการบูรณาการความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ทั้งหน่วยงานภาครัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน และประชาชน โดยเน้นการทำงานร่วมกันอย่างมีระบบ มีเป้าหมายที่ชัดเจน และมีการติดตามประเมินผลอย่างต่อเนื่อง แนวทางนี้ไม่เพียงช่วยลดอุบัติเหตุและความสูญเสีย แต่ยังสร้างความตระหนักรู้ ในชุมชนเกี่ยวกับความสำคัญของความปลอดภัยทางถนน พร้อมทั้งยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ให้ดีขึ้นในระยะยาว

ดังนั้น หากมุ่งหวังให้ “ชุมชนท้องถิ่นจัดการอุบัติเหตุจราจรด้วยตัวเอง” ได้ดียิ่งขึ้นนั้น จำเป็นต้องมีการหนุนเสริมพัฒนาต่อยอดจากศักยภาพที่ชุมชนท้องถิ่นมีอยู่ แต่การขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนของชุมชนท้องถิ่นให้เป็นระบบครอบคลุมทุกพื้นที่ที่มีประสิทธิภาพ จำเป็นต้องมีกลไกเหนือท้องถิ่นในระดับต่าง ๆ มาเชื่อมต่อสนับสนุนช่วยเหลือคล้ายสิ่งที่ชุมชนท้องถิ่นติดขัดในการขับเคลื่อนงาน เช่น ข้อเสนอการที่ชี้ชัดเรื่องระเบียบอำนาจปฏิบัติการของท้องถิ่นที่ชัดเจนเพื่อให้ความชัดเจนในบทบาทอำนาจหน้าที่สามารถปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง การเติมความรู้และทักษะเพื่อพัฒนาศักยภาพคนทำงานให้พร้อมรับมือได้เท่าทันกับสถานการณ์ใหม่ ๆ เสมอ ทั้งนี้ ชุมชน ท้องถิ่นเองก็ต้องพยายามใช้ศักยภาพที่มีเร่งสร้างการยอมรับและพัฒนาต่อยอดจากการทำงานที่เป็นอยู่ลงไปให้ถึงระดับหมู่บ้านเพื่อใช้ความสัมพันธ์ที่ดีในบ้านและชุมชนช่วยหล่อหลอมปลูกจิตสำนึกเกิดเป็นวินัยการขับขี่จราจร ฝังลึกในตัวบุคคล ดังคำพูดที่ว่า “วินัยเริ่มที่บ้าน” จนพัฒนาเป็นความตระหนักถึงปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุของสังคมโดยรวมแบบอัตโนมัติ จึงจะเป็นการป้องกันอุบัติเหตุจราจรแบบยั่งยืนตลอดไป

การแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ: ความปลอดภัยทางถนนเป็นประเด็นสำคัญที่ส่งผลต่อชีวิตและความ เป็นอยู่ของประชาชนทั่วโลก โดยเฉพาะในประเทศไทยที่ยังคงประสบกับอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ในระดับสูง แม้ว่าจะมีการกำหนดนโยบายและมาตรการต่าง ๆ เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุ แต่ความท้าทาย ที่สำคัญอยู่ที่การแปลงนโยบายเหล่านั้นสู่การปฏิบัติจริงในระดับพื้นที่ ต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายภาค ส่วนและการปรับเปลี่ยนให้เหมาะสมกับบริบทของแต่ละพื้นที่ การนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนไป ปฏิบัติในระดับพื้นที่ไม่เพียงแต่เป็นหน้าที่ของหน่วยงานรัฐ แต่ยังต้องอาศัยการมีส่วนร่วมจากท้องถิ่น ชุมชน และภาคประชาสังคม การบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ การพัฒนาศักยภาพบุคลากร การบูรณาการข้อมูล และการสนับสนุนทรัพยากรอย่างเหมาะสมเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยให้การดำเนินงานประสบความสำเร็จ ดังนี้

1. การจัดตั้งกลไกการบริหารจัดการในระดับพื้นที่: การจัดตั้งกลไกการบริหารจัดการในระดับพื้นที่ เป็นขั้นตอนสำคัญในการแปลงนโยบายความปลอดภัยทางถนนไปสู่การปฏิบัติ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควร เป็นศูนย์กลางในการบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจ โรงพยาบาล โรงเรียน และภาคประชาสังคม เพื่อวางแผน ดำเนินการ และติดตามผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนใน พื้นที่ของตน การจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ในระดับอำเภอและองค์กรปกครองส่วน

ท้องถิ่นควรมีบทบาทชัดเจนในด้านการรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ปัญหา และกำหนดมาตรการที่เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ เช่น การจัดทำแผนที่จุดเสี่ยงในชุมชน การปรับปรุงสภาพถนน และการรณรงค์สร้างความตระหนักในชุมชน นอกจากนี้ กลไกนี้ควรเน้นการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วน และจัดการประชุมอย่างต่อเนื่องเพื่อติดตามผลการดำเนินงานและแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในระหว่างทาง การจัดตั้งกลไกที่เข้มแข็งในระดับพื้นที่ จะช่วยให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเกิดผลลัพธ์ที่เป็นรูปธรรมในการลดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชนได้อย่างยั่งยืน

2. การพัฒนาศักยภาพบุคลากรและชุมชน: การพัฒนาศักยภาพบุคลากรและชุมชนเป็นอีกหนึ่งองค์ประกอบสำคัญในการแปลงนโยบายความปลอดภัยทางถนนไปสู่การปฏิบัติ บุคลากรที่เกี่ยวข้อง เช่น เจ้าหน้าที่องค์กรในท้องถิ่น เจ้าหน้าที่ตำรวจ ครู และอาสาสมัคร ควรได้รับการอบรมเพื่อเพิ่มพูนความรู้และทักษะในการจัดการปัญหาความปลอดภัยทางถนน การฝึกอบรมควรครอบคลุมเรื่องการวิเคราะห์ปัญหา การวางแผนแก้ไขการบังคับใช้กฎหมาย และการสื่อสารเชิงสร้างสรรค์กับชุมชน นอกจากนี้ การสร้างความตระหนักในชุมชนเป็นสิ่งสำคัญ โดยสามารถทำได้ผ่านการรณรงค์ในรูปแบบต่าง ๆ เช่น การจัดกิจกรรมในโรงเรียนเพื่อส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย การจัดอบรมชุมชนเกี่ยวกับวินัยการใช้ถนน และการสร้างเครือข่ายอาสาสมัครด้านความปลอดภัยทางถนนที่ช่วยเป็นกระบอกเสียงในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของคนในชุมชน ทั้งนี้ การพัฒนาศักยภาพทั้งในระดับบุคลากรและชุมชนจะช่วยเสริมสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องและสร้างแรงจูงใจในการร่วมมือป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งเป็นรากฐานสำคัญของการดำเนินงานที่ประสบความสำเร็จในระยะยาว

3. การบูรณาการข้อมูลและการติดตามประเมินผล: การบูรณาการข้อมูลและการติดตามประเมินผลเป็นหัวใจสำคัญในการแปลงนโยบายความปลอดภัยทางถนนไปสู่การปฏิบัติที่มีประสิทธิภาพ หน่วยงานในระดับพื้นที่ควรพัฒนาระบบฐานข้อมูลที่ครบถ้วนและเป็นปัจจุบันเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน โดยรวบรวมข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ เช่น สถิติเหตุจากรายงาน ข้อมูลผู้บาดเจ็บจากโรงพยาบาล และข้อมูลพฤติกรรมจราจรของประชาชนในพื้นที่ ฐานข้อมูลนี้ควรนำมาใช้ในการวิเคราะห์ปัญหา เช่น การระบุจุดเสี่ยงในพื้นที่ และการจัดทำแผนที่ ความเสี่ยง (Risk Mapping) เพื่อวางแผนมาตรการที่เหมาะสมและตอบสนองต่อปัญหาเฉพาะพื้นที่ นอกจากนี้ ควรมีการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอ โดยใช้ตัวชี้วัดที่ชัดเจน เช่น การลดลงของจำนวนอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิต และการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่ช่วยเพิ่มความปลอดภัย นอกจากนี้ การติดตามและประเมินผลไม่เพียงแต่ช่วยให้สามารถปรับปรุงมาตรการได้ทันเวลา แต่ยังเพิ่มความโปร่งใส และสร้างความไว้วางใจให้กับชุมชนในพื้นที่ การใช้ข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพจะช่วยขับเคลื่อนการดำเนินงาน ด้านความปลอดภัยทางถนนให้เกิดผลลัพธ์ที่ยั่งยืนและเป็นรูปธรรม

4. การส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคประชาสังคม: การมีส่วนร่วมของภาคประชาสังคมเป็นองค์ประกอบสำคัญในการแปลงนโยบายความปลอดภัยทางถนนไปสู่การปฏิบัติที่ยั่งยืน การสร้างความร่วมมือ

กับชุมชนและองค์กรภาคประชาสังคมจะช่วยให้การดำเนินงานมีความครอบคลุมและสอดคล้องกับความต้องการในพื้นที่จริง การส่งเสริมการมีส่วนร่วมสามารถดำเนินการได้หลายรูปแบบ เช่น การจัดตั้งกลุ่มอาสาสมัครด้านความปลอดภัยทางถนนในชุมชน การจัดกิจกรรมรณรงค์สร้างความตระหนัก เช่น การรณรงค์สวมหมวกนิรภัย การจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นของชุมชนเกี่ยวกับปัญหาความปลอดภัย และการส่งเสริมให้ภาคประชาสังคมมีส่วนร่วมในการออกแบบและติดตามโครงการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ ควรสร้างช่องทางการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพระหว่างชุมชนและหน่วยงานภาครัฐ เพื่อให้ประชาชนสามารถมีส่วนร่วมในการเสนอแนะ ติดตามผล และประเมินโครงการในพื้นที่ การมีส่วนร่วมอย่างจริงจังของประชาชนจะช่วยเพิ่มความตระหนักถึงความสำคัญของความปลอดภัยทางถนน และสร้างแรงจูงใจในการปฏิบัติตามมาตรการต่าง ๆ ทั้งนี้ การส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคประชาสังคมไม่เพียงช่วยให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างราบรื่น แต่ยังช่วยสร้างความเป็นเจ้าของ ในกระบวนการป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นรากฐานสำคัญในการสร้างความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนในระยะยาว

5. การจัดสรรงบประมาณและทรัพยากรอย่างเหมาะสม: การจัดสรรงบประมาณและทรัพยากรอย่างเหมาะสม เป็นปัจจัยสำคัญในการแปลงนโยบายความปลอดภัยทางถนนไปสู่การปฏิบัติ ที่มีประสิทธิภาพ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควรจัดทำแผนการใช้งบประมาณที่ชัดเจน โดยครอบคลุมการดำเนินงานในด้านต่าง ๆ เช่น การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน การติดตั้งสัญญาณไฟและป้ายจราจร การซ่อมแซมถนนในจุดเสี่ยง และการจัดซื้ออุปกรณ์ที่จำเป็นสำหรับการบังคับใช้กฎหมาย นอกจากนี้ ควรมีการจัดสรรทรัพยากรบุคคลากรที่มีความเชี่ยวชาญในการวิเคราะห์ปัญหาและดำเนินโครงการ รวมถึงการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัย เช่น ระบบกล้องวงจรปิด (CCTV) หรืออุปกรณ์ตรวจจับความเร็ว มาช่วยเสริมประสิทธิภาพการทำงาน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควรแสวงหาความร่วมมือจากหน่วยงานอื่น ๆ เช่น ภาครัฐบาลกลาง ภาคเอกชน และองค์กรไม่แสวงหาผลกำไร เพื่อสนับสนุนงบประมาณเพิ่มเติม หรือจัดหาทรัพยากรที่จำเป็น การบริหารจัดการทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ จะช่วยให้การดำเนินงานไม่สะดุด และสามารถดำเนินมาตรการต่าง ๆ ได้อย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ การจัดสรรงบประมาณและทรัพยากรที่เหมาะสมและโปร่งใส ไม่เพียงช่วยเพิ่มความมั่นใจให้แก่ประชาชน แต่ยังเป็นการวางรากฐานที่มั่นคงในการสร้างความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนในระยะยาว

ความท้าทายและอุปสรรค

ความปลอดภัยทางถนนเป็นประเด็นสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนและการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมในทุกระดับ การลดจำนวนอุบัติเหตุบนท้องถนนและการสร้างระบบจราจรที่ปลอดภัยถือเป็นเป้าหมายที่สำคัญของการพัฒนาที่ยั่งยืน อย่างไรก็ตาม การนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนไปปฏิบัติกลับเผชิญกับความท้าทายและอุปสรรคหลายประการ ซึ่งส่งผลกระทบต่อความสำเร็จของมาตรการดังกล่าว ดังนี้

ข้อจำกัดด้านทรัพยากร: การดำเนินนโยบายความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่มักประสบปัญหาเรื่องข้อจำกัดด้านทรัพยากร ทั้งในแง่ของงบประมาณ บุคลากร และอุปกรณ์สนับสนุน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นหลายแห่งมีงบประมาณที่จำกัด ทำให้ไม่สามารถจัดสรรทรัพยากรที่เพียงพอสำหรับการดำเนินมาตรการ เช่น การติดตั้งป้ายจราจร การปรับปรุงถนน หรือการจัดตั้งจุดตรวจความปลอดภัย นอกจากนี้บุคลากรที่รับผิดชอบอาจมีจำนวนไม่เพียงพอ หรือขาดทักษะที่เหมาะสม ส่งผลให้การดำเนินงานล่าช้าหรือไม่สอดคล้องกับเป้าหมายของนโยบาย วิธีแก้ไขที่เหมาะสมคือการจัดสรรทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ พัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความสามารถเฉพาะด้าน รวมถึงการหาแนวทางสนับสนุนจากภาครัฐภาคเอกชนและชุมชน เพื่อเสริมสร้างความพร้อมของทรัพยากรในระยะยาว

การขาดความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน: การนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนไปปฏิบัติในระดับพื้นที่มักประสบกับปัญหาการขาดความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งในระดับส่วนกลาง ระดับท้องถิ่น และระดับชุมชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งความไม่ชัดเจนในบทบาทหน้าที่ของแต่ละหน่วยงาน ทำให้เกิดความซ้ำซ้อน หรือช่องว่างในการดำเนินงาน เช่น การวางแผนและการกำกับดูแลไม่สอดคล้องกัน หรือขาดการประสานข้อมูลที่จำเป็น ส่งผลให้มาตรการต่าง ๆ ไม่ต่อเนื่องและขาดประสิทธิภาพ แนวทางแก้ไขปัญหานี้คือการสร้างกลไกการสื่อสารและประสานงานที่มีประสิทธิภาพ เช่น การจัดตั้งคณะทำงานร่วมที่รวมตัวแทนจากทุกภาคส่วน การกำหนดบทบาทและความรับผิดชอบอย่างชัดเจน รวมถึงการใช้เทคโนโลยีในการเชื่อมโยงข้อมูลเพื่อสนับสนุนการตัดสินใจร่วมกัน ทั้งนี้ การส่งเสริมความสัมพันธ์ที่ดีและความไว้วางใจระหว่างหน่วยงานก็เป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของการดำเนินงานร่วมกันในระยะยาว

การขาดความรู้และทักษะ: เจ้าหน้าที่ในระดับท้องถิ่นที่มีหน้าที่รับผิดชอบการนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนไปปฏิบัติ บางส่วนยังขาดความรู้และทักษะที่จำเป็น เช่น การวางแผนเชิงกลยุทธ์ การจัดการทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ หรือการประเมินผลกระทบของมาตรการที่นำมาใช้ ปัญหานี้ส่งผลให้การดำเนินการขาดความรอบคอบและไม่สามารถตอบสนองต่อปัญหาในพื้นที่ได้อย่างเหมาะสม นอกจากนี้ การขาดการฝึกอบรมที่ต่อเนื่องและองค์ความรู้ที่ทันสมัย ยังทำให้เจ้าหน้าที่ไม่สามารถพัฒนาตัวเองให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป การแก้ไขปัญหานี้ควรมุ่งเน้นการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรในทุกกระดับ โดยจัดให้มีการฝึกอบรมที่เป็นระบบ ครอบคลุมทั้งทฤษฎีและการปฏิบัติจริง รวมถึงการจัดตั้งเครือข่ายการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ระหว่างองค์กรต่าง ๆ เพื่อแบ่งปันประสบการณ์และแนวทางการดำเนินงาน นอกจากนี้รัฐควรสนับสนุนงบประมาณและทรัพยากรเพื่อให้เจ้าหน้าที่สามารถเข้าถึงองค์ความรู้และเทคโนโลยีที่ทันสมัย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินมาตรการความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่

พฤติกรรมของผู้ใช้ถนน: พฤติกรรมของผู้ใช้ถนนเป็นอีกหนึ่งอุปสรรคสำคัญในการนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนไปปฏิบัติในระดับพื้นที่ ปัญหาหลักมาจากการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น การขับรถเร็วเกินกำหนด การไม่สวมหมวกนิรภัย การขับซี้ในขณะมีเมมา หรือการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ ซึ่ง

พฤติกรรมเหล่านี้เพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนถนน นอกจากนี้ ยังมีปัจจัยด้านวัฒนธรรมและทัศนคติ เช่น การขาดความตระหนักถึงความสำคัญของความปลอดภัย หรือการไม่ยอมรับมาตรการทางกฎหมายอย่างจริงจัง แนวทางแก้ไขปัญหานี้คือการรณรงค์สร้างความตระหนักรู้ในระดับชุมชน โดยใช้วิธีการที่เข้าถึงง่าย เช่น การจัดกิจกรรมเชิงสร้างสรรค์ในท้องถิ่น การเผยแพร่ข้อมูลผ่านสื่อที่เหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมาย และการส่งเสริมการศึกษาเรื่องความปลอดภัยทางถนนในโรงเรียน นอกจากนี้ การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดและต่อเนื่อง รวมถึงการให้รางวัลหรือสิ่งจูงใจแก่ผู้ที่ปฏิบัติตามกฎจราจร อาจช่วยเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้ใช้ถนนในระยะยาวได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การขาดกลไกการติดตามและประเมินผล: การขาดระบบติดตามและประเมินผลการดำเนินนโยบายความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่เป็นอุปสรรคสำคัญที่ทำให้ไม่สามารถวัดผลลัพธ์ของมาตรการหรือระดับจุดที่ต้องปรับปรุงได้อย่างชัดเจน ในหลายพื้นที่ไม่มีการเก็บข้อมูลที่เป็นระบบเกี่ยวกับสาเหตุของอุบัติเหตุหรือผลกระทบของมาตรการต่าง ๆ ส่งผลให้ไม่สามารถปรับกลยุทธ์ให้สอดคล้องกับปัญหาที่เกิดขึ้นจริงได้ นอกจากนี้ การไม่มีตัวชี้วัดความสำเร็จที่ชัดเจนทำให้ยากต่อการประเมินประสิทธิภาพและความคุ้มค่าของการดำเนินงาน แนวทางแก้ไขปัญหานี้ คือการพัฒนากระบวนการติดตามและประเมินผลที่เป็นมาตรฐาน โดยเริ่มจากการกำหนดตัวชี้วัดที่ชัดเจนและเหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ เช่น จำนวนอุบัติเหตุที่ลดลง หรือระดับความพึงพอใจของประชาชน ในการใช้ถนน จัดให้มีการเก็บข้อมูลอย่างต่อเนื่องและการรายงานผลอย่างโปร่งใส นอกจากนี้ การนำเทคโนโลยี เช่น ระบบฐานข้อมูลดิจิทัลหรือแอปพลิเคชันที่ช่วยรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ผลจะช่วยให้การติดตามและประเมินผลเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น พร้อมทั้งสามารถนำผลการประเมินไปปรับปรุงแผนงานได้อย่างเหมาะสมและทันที่

กล่าวโดยสรุป การนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนไปปฏิบัติในระดับพื้นที่เผชิญกับความท้าทายและอุปสรรคดังที่กล่าวมาข้างต้น อุปสรรคเหล่านี้ส่งผลให้การดำเนินนโยบายขาดประสิทธิภาพและไม่สามารถลดความเสี่ยง ต่ออุบัติเหตุได้อย่างยั่งยืน การแก้ไขปัญหานี้จำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ทั้งการพัฒนาทรัพยากรและศักยภาพของบุคลากร การสร้างกลไกการประสานงานที่มีประสิทธิภาพ การส่งเสริมความตระหนักรู้ของประชาชน และการจัดตั้งระบบติดตามและประเมินผลที่ทันสมัย นอกจากนี้ การมีส่วนร่วมของชุมชนในทุกขั้นตอน ตั้งแต่การวางแผนการดำเนินการไปจนถึงการประเมินผล จะช่วยสร้างความเข้มแข็งให้กับมาตรการและทำให้นโยบายความปลอดภัยทางถนนสามารถตอบสนองต่อปัญหาในระดับพื้นที่ได้อย่างแท้จริง หากทุกภาคส่วนสามารถร่วมมือกันอย่างมีประสิทธิภาพและต่อเนื่อง จะช่วยเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนน และลดความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุได้อย่างยั่งยืนในอนาคต

ข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนา

การนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนไปปฏิบัติในระดับพื้นที่ที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการลดอุบัติเหตุและสร้างสภาพแวดล้อมการจราจรที่ปลอดภัยสำหรับประชาชน โดยเฉพาะในบริบทของพื้นที่ที่มีความหลากหลายทางสังคมและวัฒนธรรม การปรับนโยบายให้เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่จึงเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพและตอบสนองต่อความต้องการของประชาชน อย่างไรก็ตาม กระบวนการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติในระดับพื้นที่ยังเผชิญกับความท้าทายหลายประการ ดังนั้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการดำเนินนโยบายในระดับพื้นที่ จำเป็นต้องมีข้อเสนอแนะที่ครอบคลุมและเน้นการพัฒนาเชิงระบบ เพื่อสร้างความยั่งยืน ในการดำเนินงานและส่งเสริมการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในชุมชนได้อย่างแท้จริงในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

การเสริมสร้างกลไกการบริหารจัดการในระดับท้องถิ่น: การบริหารจัดการในระดับท้องถิ่นถือเป็นกลไกสำคัญในการนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนไปปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ โดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควรมีบทบาทชัดเจนในการบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจ โรงพยาบาล โรงเรียน และชุมชนในพื้นที่ รวมถึงการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ในระดับอำเภอและระดับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้เข้มแข็ง มีการประชุมติดตามผลอย่างต่อเนื่องและพัฒนาศักยภาพคณะทำงาน ในพื้นที่ให้สามารถจัดการปัญหาได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ การดำเนินงานในลักษณะนี้จะช่วยให้การแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนนเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ลดความซ้ำซ้อน และเพิ่มความสามารถในการแก้ไขปัญหาที่ตอบสนองต่อสภาพแวดล้อมและปัญหาเฉพาะพื้นที่ได้ดียิ่งขึ้น

การพัฒนาศักยภาพบุคลากรและชุมชน: การพัฒนาศักยภาพบุคลากรและชุมชนเป็นหัวใจสำคัญในการนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนไปปฏิบัติให้เกิดผลอย่างมีประสิทธิภาพ โดยบุคลากรในองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เจ้าหน้าที่ตำรวจ อาสาสมัคร และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในชุมชน ควรได้รับการฝึกอบรมเกี่ยวกับแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุ การบังคับใช้กฎหมายอย่างเหมาะสม และการสร้างความตระหนักในความปลอดภัยทางถนน นอกจากนี้ควรมีการส่งเสริมบทบาทของชุมชนในการเป็นผู้นำการเปลี่ยนแปลง เช่น การจัดกิจกรรมรณรงค์เรื่องความปลอดภัย การสร้างกลุ่มอาสาสมัครด้านความปลอดภัยทางถนน และการใช้สื่อประชาสัมพันธ์ที่เข้าถึงประชาชนในพื้นที่ การพัฒนานี้จะช่วยสร้างความเข้าใจและความร่วมมือในระดับท้องถิ่น ซึ่งเป็นพื้นฐานสำคัญ ของการลดอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างยั่งยืน

การบูรณาการข้อมูลและการติดตามประเมินผล: การบูรณาการข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนเป็นสิ่งสำคัญในการนำนโยบายไปปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควรจัดตั้งระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่เป็นปัจจุบันและเชื่อมโยงกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจ โรงพยาบาล และกรมทางหลวง ฐานข้อมูลควรรวบรวมรายละเอียดเกี่ยวกับสาเหตุของอุบัติเหตุ จุดเสี่ยง และพฤติกรรมของผู้ใช้ถนน เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ปัญหาและวางแผนแก้ไขได้อย่างตรงจุด นอกจากนี้ ควรมีการติดตามและ

ประเมินผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง โดยกำหนดตัวชี้วัดที่ชัดเจน เช่น จำนวนอุบัติเหตุที่ลดลง จำนวนจุดเสี่ยงที่ได้รับการแก้ไข และความพึงพอใจของประชาชนในพื้นที่ การประเมินผลนี้จะช่วยให้สามารถปรับปรุงมาตรการและกลยุทธ์ ได้ทันเวลา พร้อมทั้งสร้างความโปร่งใสและความน่าเชื่อถือให้กับประชาชนในพื้นที่

การส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคประชาสังคม: การส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคประชาสังคม เป็นองค์ประกอบสำคัญในการนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนไปปฏิบัติอย่างยั่งยืน โดยชุมชนและองค์กรภาคประชาสังคมควรถูกเชิญชวนให้เข้ามา มีบทบาทสำคัญในทุกขั้นตอน ตั้งแต่การวางแผน การดำเนินการ ไปจนถึงการติดตามและประเมินผล การสร้างความร่วมมือกับชุมชนอาจทำได้โดยการจัดตั้งเครือข่ายอาสาสมัครด้านความปลอดภัยทางถนน การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น และการรณรงค์สร้างจิตสำนึกผ่านกิจกรรม ที่เหมาะสม เช่น การรณรงค์สวมหมวกนิรภัยในโรงเรียน การจัดกิจกรรมเดินขบวนรณรงค์ในชุมชน หรือการจัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ในจุดเสี่ยงที่ประชาชนสัญจรบ่อย นอกจากนี้ การส่งเสริมให้ภาคประชาสังคมมีส่วนร่วมจะช่วยให้ประชาชนตระหนักถึงความสำคัญของความปลอดภัยทางถนน และเกิดความรู้สึกเป็นเจ้าของในกระบวนการแก้ไขปัญหา ซึ่งจะช่วยเพิ่มความสำเร็จของนโยบายในระยะยาว

จัดสรรงบประมาณและทรัพยากรอย่างเหมาะสม: การจัดสรรงบประมาณและทรัพยากรที่เหมาะสม เป็นปัจจัยสำคัญในการนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนไปปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควรกำหนดงบประมาณที่เพียงพอสำหรับโครงการและกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง เช่น การปรับปรุงสภาพถนน การติดตั้งป้ายจราจรและไฟสัญญาณ การจัดอบรมความรู้ด้านความปลอดภัย และการจัดกิจกรรมรณรงค์ในชุมชน นอกจากนี้ ควรมีการจัดสรรทรัพยากรบุคคลที่มีความเชี่ยวชาญในการวางแผนและดำเนินมาตรการความปลอดภัยทางถนน รวมถึงการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย เช่น ระบบกล้องวงจรปิด (CCTV) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายและลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้ถนน ทั้งนี้ การจัดสรรงบประมาณและทรัพยากรที่เหมาะสมจะช่วยให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างต่อเนื่อง ลดปัญหาการขาดแคลนทรัพยากร และเพิ่มความมั่นใจว่ามาตรการความปลอดภัยทางถนนจะประสบความสำเร็จและสร้างผลกระทบเชิงบวกต่อชุมชนในระยะยาว

กล่าวโดยสรุป การนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนไปปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพในระดับพื้นที่ จำเป็นต้องอาศัยกลไกการทำงานที่ชัดเจนและความร่วมมือจากทุกภาคส่วน อำเภอลำปางและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีบทบาทสำคัญในการบูรณาการความร่วมมือ พัฒนาศักยภาพบุคลากรและชุมชน ใช้ข้อมูลเพื่อวางแผนและประเมินผล พร้อมส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคประชาสังคม และจัดสรรทรัพยากรอย่างเหมาะสม การดำเนินงานดังกล่าวจะช่วยลดอุบัติเหตุทางถนน ปรับปรุงคุณภาพชีวิตของประชาชน และสร้างความปลอดภัยอย่างยั่งยืนในชุมชน หากทุกฝ่ายสามารถทำงานร่วมกันได้อย่างบูรณาการและต่อเนื่อง นโยบายความปลอดภัยทางถนนจะสามารถแปรเปลี่ยนจากแผนงานไปสู่การปฏิบัติจริงได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืนในระยะยาว

บทสรุป

นโยบายความปลอดภัยทางถนนเป็นเครื่องมือสำคัญที่มุ่งลดอุบัติเหตุและเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้งานในทุกระดับ โดยเฉพาะการนำนโยบายเหล่านี้ไปปฏิบัติในระดับพื้นที่ ซึ่งเป็นจุดเชื่อมโยงสำคัญระหว่างนโยบายระดับชาติและการแก้ไขปัญหาในชุมชนท้องถิ่น การปฏิบัติที่มีประสิทธิภาพต้องอาศัยกลไกการดำเนินงานที่เหมาะสม ได้แก่ การบูรณาการแผนงาน การสร้างเครือข่ายความร่วมมือ และการส่งเสริมบทบาทของชุมชน สำหรับกลไกการดำเนินงาน เป็นรากฐานสำคัญที่ช่วยให้การขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนในระดับพื้นที่ประสบความสำเร็จ โดยมุ่งเน้นการประสานงานระหว่างองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การขับเคลื่อนงานต้องอาศัยการรณรงค์สร้างความตระหนักรู้ การใช้ข้อมูลสนับสนุนการตัดสินใจ และการออกมาตรการที่ตอบสนองต่อบริบทของพื้นที่ ในส่วนของการแปลงแผนสู่การปฏิบัติต้องมีการจัดลำดับความสำคัญของมาตรการ การจัดสรรทรัพยากรอย่างเหมาะสม และการติดตามผลอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม การนำนโยบาย ไปปฏิบัติในระดับพื้นที่ยังคงเผชิญกับความท้าทายหลายประการ เช่น ข้อจำกัดด้านทรัพยากร ที่ส่งผลต่อความสามารถในการดำเนินงาน การขาดความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน ซึ่งนำไปสู่ความล่าช้าและความไม่ต่อเนื่องของแผนงาน การขาดความรู้และทักษะเฉพาะด้าน ทำให้การแก้ไขปัญหาในพื้นที่ไม่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ พฤติกรรมของผู้ใช้ถนนที่ยังไม่เปลี่ยนแปลง เช่น การละเมิดกฎจราจร และการขาดกลไกการติดตามและประเมินผล ที่ชัดเจน ซึ่งทำให้ไม่สามารถปรับปรุงแผนงานได้ตามความเหมาะสม เพื่อพัฒนาการนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนไปปฏิบัติในระดับพื้นที่ ควรมีการเพิ่มศักยภาพของบุคลากรในท้องถิ่น เพื่อให้มีทักษะ ในการจัดการปัญหาอย่างมีประสิทธิภาพ สร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน ผ่านเครือข่ายและการแลกเปลี่ยนข้อมูล ปรับปรุงกลไกการติดตามและประเมินผล เพื่อให้สามารถติดตามความคืบหน้าและปรับปรุงแผนได้ตามสถานการณ์ ส่งเสริมการรณรงค์และให้ความรู้ในชุมชน เพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้ใช้ถนน และ สนับสนุนทรัพยากรจากภาครัฐ อย่างเหมาะสมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการดำเนินงานด้วยการดำเนินงานตามแนวทางดังกล่าว นโยบายความปลอดภัยทางถนนจะสามารถถูกแปลงไปสู่การปฏิบัติในระดับพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน ส่งผลให้เกิดการลดอุบัติเหตุ สร้างความปลอดภัย และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในทุกพื้นที่อย่างแท้จริง

เอกสารอ้างอิง

- กองป้องกันกบฏ. (2567). สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนประเทศไทย. กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข.
- ชิตีพัชร สุขชี. (2565). ปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติกรณีการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นในจังหวัดราชบุรี. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาบริหารรัฐประศาสนศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ณิชน ทงพัฒน์. (2567). การศึกษาเพื่อสนับสนุนการดำเนินการมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับท้องถิ่นให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ของแผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570. สำนักงานการวิจัยแห่งชาติ.
- ณภัทรพงษ์ หงษ์ทอง. (2566). การพัฒนาการมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่ายสู่การเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในชุมชนตำบลคำแมด อำเภอข้าสูง จังหวัดขอนแก่น. วารสารวิชาการเพื่อการพัฒนา ระบบสุขภาพปฐมภูมิและการสาธารณสุข ปีที่ 1 (ฉบับที่ 2). 1-15.
- ดวงภา เอี้ยวสินทรัพย์ และคณะ. (2565). โครงการประเมินความพร้อมในการดำเนินการมาตรการของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนโดยเน้นนโยบายตำบลขับขี่ปลอดภัย(รายงานการวิจัย). กรุงเทพฯ: ปัญญา จันทรพาณิชย์ และคณะ. (2565). แนวทางการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนอย่างบูรณาการในระดับพื้นที่. (พิมพ์ครั้งที่ 1). กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข.
- แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด. (2562). แนวทางการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนน. (พิมพ์ครั้งที่ 1). หจก.ขอนแก่นการพิมพ์ .
- พรทิพา สุริยะ. (2566). โครงการพัฒนากลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนในระดับจังหวัดสู่อำเภอและตำบล. (พิมพ์ครั้งที่ 1). หจก.วนิดาการพิมพ์.
- มูลนิธิไทยโรดส์. (2567). งานแถลงข่าวสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่อง ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 16. ออนไลน์. สืบค้นเมื่อ 15 พฤศจิกายน 2567. <https://www.thairoads.org/news/post-9526>.
- วิทยา จันทนเสนะ และคณะ . (2566). แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2565-2570. ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย.
- สุเมธ องกิตติกุล. (2566). โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาติดตามและประเมินผลแผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570. สำนักงานการวิจัยแห่งชาติ.