

นโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม
Road accident prevention and reduction policy of Ministry of
Transport

จักรพันธ์ ยาคุ *

Jakapan Yakoo

Email: hatamala@hotmail.com

Received: 22/11/61 Revised: 02/01/62 Accepted: 02/01/62

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการก่อตัว การกำหนดและการตัดสินใจนโยบาย การนำนโยบายไปปฏิบัติ และปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติตามนโยบายการป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลต่างๆของกระทรวงคมนาคม โดยใช้วิธีวิจัย เอกสารและวิจัยสนาม ในส่วนของการวิจัยสนาม เก็บรวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ แบบมีโครงสร้างจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จำนวน 15 คน ผลการวิจัยพบว่า นโยบายการ ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม มีการก่อตัวจากปัญหาอุบัติเหตุ ทางถนนที่มีความรุนแรงของประเทศไทยโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเทศกาลปีใหม่และ เทศกาลสงกรานต์ซึ่งมีการเดินทางทางถนนมากเป็นพิเศษ ทำให้เกิดการเรียกร้องและ สนับสนุนให้กระทรวงคมนาคมในฐานะที่รับผิดชอบเกี่ยวกับถนน ยานพาหนะ และคนขับ โดยเฉพาะรถโดยสารสาธารณะต้องกำหนดนโยบายและแนวทางปฏิบัติเพื่อการป้องกันและ ลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล ทำให้กระทรวงคมนาคมตัดสินใจกำหนดนโยบายการ ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยมีทั้งมาตรการทั่วไป และมาตรการเข้มข้นเป็นกรณี พิเศษในบางเส้นทาง อย่างไรก็ตามการดำเนินการดังกล่าวยังมีข้อจำกัดจากสมรรถนะของ องค์การ ทักษะของผู้ปฏิบัติงาน ลักษณะโครงสร้างกลไกการปฏิบัติ การยอมรับของ ประชาชน และการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งกระทรวงคมนาคมจะต้องปรับปรุงแก้ไขต่อไป

คำสำคัญ: การป้องกันและลดอุบัติเหตุ, อุบัติเหตุทางถนน, กระทรวงคมนาคม

* ผู้ช่วยผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม สำนักตรวจราชการ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

Abstract

This research aims to study the formation, formulation and making of road accident prevention and reduction policy. And also problems and obstacles in the implementation of the policy to prevent and reduce road accidents during the festival of the Ministry of Transport will be taken into consideration. The research employed both documentary and field research. In the field of research, data were collected by structured interview from 15 key informants. The research found that the formation of road accident prevention and reduction policy of Ministry of Transport was from a large number of serious road accidents in Thailand, especially during New Year and Songkran Festival, which occurred especially on the road. The Ministry of Transport, as responsible for road, vehicles and drivers, especially public buses, has to set policies and guidelines for the prevention and reduction of road accidents during the festival. Several general measures and special measures on some routes were setup. However, the implementation is still limited by the performance of the organization, attitude of officers, implementation structure, public acceptance and law enforcement. To overcome these obstacles, the Ministry of Transport has to develop further measures.

Keywords: accident prevention and reduction, road accident, Ministry of Transport

บทนำ

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เป็นปัญหาสำคัญที่ทุกประเทศทั่วโลกให้ความสนใจ ข้อมูลจาก Global status report on road safety 2015 โดย World Health Organization. (2015, pp. 1-16) ชี้ให้เห็นว่าในแต่ละปี มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจำนวนมากถึง 12.5 ล้านคนต่อปี หรือคิดเป็นจำนวนกว่า 3,400 คนต่อวัน ส่งผลกระทบอย่างรุนแรงทำให้เกิดความสูญเสียทรัพยากรทั้งในระบบบริการสาธารณสุข และมิติทางเศรษฐกิจซึ่งมีมูลค่าเฉลี่ยคิดเป็นร้อยละ 3 ของ GDP ของประเทศ โดยเฉพาะในกรณีของประเทศไทย รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน พ.ศ.2558 โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, สำนักแผนความปลอดภัย (2559, หน้า 1) ระบุว่าประเทศไทยมีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงถึง 24,237 คนต่อปี หรือคิดเป็น 36.2 คนต่อแสนประชากร ซึ่งสูงเป็นอันดับ 2 ของโลก และเป็นอันดับ 1 ในภูมิภาคอาเซียน

ข้อมูลจากรายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยในช่วงปี พ.ศ. 2554 – 2558 พบว่า อุบัติเหตุทางถนน มีจำนวนครั้งเพิ่มขึ้น แต่จำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บมีแนวโน้มลดลง (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, สำนักแผนความปลอดภัย, 2559, หน้า 4) อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาเฉพาะข้อมูลสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในโครงข่ายซึ่งเป็นความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม จากระบบรายงานอุบัติเหตุบนโครงข่ายคมนาคม หรือ Thailand Road Accident Management Systems (TRAMS) จะพบว่า ในปี พ.ศ. 2558 มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุรวม 16,157 ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 23.29 ของจำนวนอุบัติเหตุทั้งประเทศ มีผู้เสียชีวิต 2,444 คน คิดเป็นร้อยละ 38.99 ของผู้เสียชีวิตทั้งประเทศ โดยมีผู้บาดเจ็บ 14,222 คน คิดเป็นร้อยละ 78.31 ของผู้บาดเจ็บทั้งประเทศ ซึ่งเป็นแนวโน้มที่เพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ที่จะพบว่าการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในโครงข่ายของกระทรวงคมนาคมมากเป็นพิเศษ (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, สำนักแผนความปลอดภัย, 2559, หน้า 6)

โดยปกติทั่วไปนั้น การดำเนินงานเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ในช่วงเทศกาล จะเป็นที่รู้จักกันในชื่อที่เรียกว่า 7 วันอันตราย อย่างไรก็ตาม กระทรวงคมนาคมในฐานะหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน และกำกับดูแลการคมนาคมและการขนส่งในรูปแบบต่าง ๆ ก็ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล จึงได้มีการจัดทำแผนการอำนวยความสะดวกและปลอดภัยรองรับการเดินทางของประชาชนในช่วงเทศกาลในทุกปี โดยในปี พ.ศ.2561 นั้น กระทรวงคมนาคมได้มีการยกระดับความเข้มข้นของแผนดังกล่าว จัดทำเป็นแผนปฏิบัติการเข้มข้นเฉพาะพื้นที่ โดยในเทศกาลปีใหม่มีชื่อเรียกว่าแผน “7-7-7 เข้มข้นยกกำลังสอง” (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, สำนักแผนความปลอดภัย, 2560, หน้า 62 - 64) และในเทศกาลสงกรานต์มีชื่อเรียกว่าแผน “7-7-7 เข้มข้นยกกำลังสาม” (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, สำนักแผนความปลอดภัย, 2561, หน้า 77 - 81) เพื่อบริหารจัดการให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชนในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น

ผู้วิจัยในฐานะที่เป็นข้าราชการในกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีความสนใจในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน เนื่องจากผู้วิจัยมีความเชื่อโดยส่วนตัวว่า ไม่สมควรมีผู้ใดที่จะต้องเสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุ จากความเป็นมาและความสำคัญของปัญหาดังที่กล่าวมาทั้งหมด จึงทำให้ผู้วิจัยเกิดคำถามว่า นโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลของกระทรวงคมนาคมมีการก่อตัวขึ้นมาจากลักษณะของปัญหาอย่างไร มีกระบวนการกำหนดนโยบายอย่างไร ตลอดจนมีกระบวนการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติในขั้นตอนต่างๆ ในแต่ละช่วงเวลา ของแต่ละหน่วยงานที่รับผิดชอบอย่างไร รวมไปถึงในการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าว นั้น มีปัญหาและอุปสรรคอะไรบ้าง ซึ่งเชื่อว่า ผลจากการวิจัยในครั้งนี้ จะสามารถนำไปใช้เป็นข้อมูลในการปฏิบัติงาน รวมถึงการพัฒนาข้อเสนอแนะในการขยายผลการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเวลาอื่นๆ ต่อไปในอนาคต

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาการก่อตัวของนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลของกระทรวงคมนาคม
2. เพื่อศึกษาการกำหนดและการตัดสินใจนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลของกระทรวงคมนาคม
3. เพื่อศึกษาการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลของกระทรวงคมนาคมไปปฏิบัติ
4. เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติตามนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลของกระทรวงคมนาคม

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยแบบเชิงคุณภาพ (qualitative research) โดยมีวิธีการวิจัย 2 วิธี ประกอบด้วย

1. การวิจัยเอกสาร (documentary research) จากเอกสารทางวิชาการ และเอกสารทางราชการที่เกี่ยวข้องกับนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลของกระทรวงคมนาคม
2. การวิจัยสนาม (field research) โดยผู้วิจัยลงพื้นที่สัมภาษณ์ ด้วยการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง หรือการสัมภาษณ์แบบเป็นทางการ (structured interview or formal interview)

ประชากรและผู้ให้ข้อมูลหลัก

1. ประชากร (population) ของการวิจัยครั้งนี้ คือ บุคลากรที่เกี่ยวข้องกับนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลของกระทรวงคมนาคมจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
2. ผู้ให้ข้อมูลหลัก (key Informant) แบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ ผู้บริหารระดับสูงของกระทรวงคมนาคม จำนวน 5 คน ผู้บริหารระดับต้นหรือระดับกลางจากหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม จำนวน 5 คน และข้าราชการผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวข้อง

กับงานการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลของกระทรวงคมนาคมจากหน่วยงานต่างๆ ในสังกัดที่เกี่ยวข้อง จำนวน 5 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลใช้วิธีการสัมภาษณ์ โดยสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้างหรือการสัมภาษณ์แบบเป็นทางการ (structured interview or formal interview) เป็นการสัมภาษณ์ที่มีคำถามและข้อกำหนดแน่นอนตายตัว

วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

เก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร เป็นวิธีการศึกษาค้นคว้าเก็บรวบรวม ข้อมูลทั่ว โดยการรวบรวมเอกสารซึ่งเป็นข้อมูลที่มีการบันทึกไว้แล้วโดยผู้อื่น และเก็บรวบรวมข้อมูลจากภาคสนาม ผู้วิจัยจะเก็บข้อมูลโดยวิธีการสัมภาษณ์ โดยที่ผู้วิจัยเลือกวิธีการสัมภาษณ์ตามวัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัย ซึ่งใช้วิธีการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง (structured interview) โดยที่ผู้วิจัยต้องทำการสัมภาษณ์ไปตามคำถามที่กำหนดไว้ในแบบสัมภาษณ์ ซึ่งได้ผ่านการตรวจสอบความเที่ยงตรงจากที่ปรึกษาและผู้เชี่ยวชาญมาแล้ว

วิธีการประมวลผลข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยจะเป็นผู้ทำการประมวลผลข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูล ซึ่งเป็นการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ โดยผู้วิจัยมีขั้นตอนในการประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

1. ผู้วิจัยจะนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์มาแยกประเด็นตามแต่ละประเด็น
2. นำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์มาแยกประเด็นคำถาม แล้วนำมาเปรียบเทียบ ความเหมือนหรือความแตกต่างของผู้ให้สัมภาษณ์แต่ละคน ก่อนจะนำข้อมูลนั้นไปวิเคราะห์
3. นำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์มาแยกประเด็นคำถาม แล้วนำมาเปรียบเทียบกับข้อมูลเอกสารที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ แนวคิด ทฤษฎี ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อจะได้ทราบถึงลักษณะที่มีความคล้ายคลึงกันและแตกต่างกันของข้อมูล ก่อนจะนำข้อมูลนั้นไปวิเคราะห์

4. นำข้อมูลที่ได้จากการเปรียบเทียบมาทำการวิเคราะห์ข้อมูลร่วมกัน เพื่อสรุปผลการวิจัยเกี่ยวกับนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลของกระทรวงคมนาคม และนำเสนอผลการวิจัยในรูปแบบการพรรณนา

ผลการวิจัยและการอภิปรายผล

ผลการวิจัย

จากการศึกษาเกี่ยวกับนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลของกระทรวงคมนาคม โดยจำกัดตามขอบเขตการศึกษาเฉพาะในเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ.2561 ซึ่งได้มีการศึกษาข้อมูลจากแผนการดำเนินงาน เอกสารราชการ ตลอดจนสื่อประชาสัมพันธ์ รวมไปถึงบันทึกการสนทนาต่างๆ ในการทำงานของกระทรวงคมนาคม พบว่า การดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล เป็นภารกิจที่กระทรวงคมนาคมให้ความสำคัญ ดังที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, สำนักแผนความปลอดภัย (2561, หน้า 65 - 82) อธิบายไว้ว่า กระทรวงคมนาคมมีการดำเนินการแบ่งออกเป็น 4 แผนงาน/โครงการที่สำคัญประกอบด้วย 1) แผนอำนวยความสะดวกและปลอดภัยรองรับการเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาล 2) แผนงานป้องกันและลดอุบัติเหตุเข้มข้น 777 เข้มข้นยกกำลังสอง และ 777 เข้มข้นยกกำลังสาม 3) แผนงานการรณรงค์ “ขับช้า เปิดไฟหน้า คาดเข็มขัด” และ 4) โครงการ Thailand Smart Driver

จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนาม สามารถสรุปผลการศึกษาเกี่ยวกับนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม ได้ดังนี้

1. ผลการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญสรุปได้ว่า การก่อตัวของนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลของกระทรวงคมนาคม มีลักษณะของปัญหาและองค์ประกอบที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1.1) นโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลของกระทรวงคมนาคม มีที่มาจากปัญหาที่สำคัญที่สุด คือ ปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งเป็นที่รับรู้กันว่า เป็นปัญหาที่มีความรุนแรงมากในประเทศไทย ดังที่ได้มีการรายงานจากองค์การอนามัยโลกที่ระบุว่า ประเทศไทยมีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากเป็นอันดับ 2

ของโลก ซึ่งทำให้ปัญหาดังกล่าวได้รับความสนใจและกลายเป็นปัญหาสาธารณะ ซึ่งองค์ประกอบของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนประกอบด้วย 4 ปัจจัย คือ ปัญหาเรื่องคน ปัญหาเรื่องยานพาหนะ ปัญหาเรื่องกายภาพของถนน และปัญหาเรื่องสภาพแวดล้อม

1.2) สาเหตุสำคัญที่กระทรวงคมนาคม ต้องให้ความสำคัญกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่และเทศกาลสงกรานต์ เนื่องมาจากว่าช่วงเทศกาลดังกล่าวเป็นเทศกาลที่สังคมวัฒนธรรมไทยให้คุณค่าและให้ความสำคัญ มีการกำหนดให้เป็นวันหยุดต่อเนื่อง ซึ่งทำให้ในช่วงเวลาดังกล่าวจะมีการเดินทางของประชาชนมากเป็นพิเศษ และประชาชนมีความคาดหวังว่า เป็นหน้าที่ของรัฐบาลที่จะต้องดำเนินการ บริหารจัดการให้ประชาชนสามารถที่จะเดินทางในช่วงเทศกาลทั้งไปและกลับได้อย่างสะดวก รวดเร็ว เพียงพอต่อความต้องการ และมีความปลอดภัย

1.3) แม้การเดินทางของประชาชนในช่วงเทศกาลจะสามารถเดินทางได้หลายวิธี แต่การเดินทางที่ประชาชนสามารถเข้าถึงได้ง่ายที่สุดนั้นยังคงเป็นการเดินทางทางถนน ทั้งด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลและรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งส่งผลตามมาให้เกิดการจราจรที่หนาแน่นในบางเส้นทาง และในการบริหารจัดการรถโดยสารสาธารณะให้เพียงพอต่อความต้องการนั้น ก็เป็นสิ่งที่เกี่ยวข้องกับหลายภาคส่วนโดยเฉพาะผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะในมิติที่ต้องบริหารต้นทุนการดำเนินการตลอดทั้งปี และพนักงานขับรถในมิติของความเพียงพอในการพักผ่อนซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับการดูแลสุขภาพปลอดภัยในการเดินทางของประชาชน

1.4) ในบรรดาปัจจัยที่เป็นต้นเหตุของอุบัติเหตุ นั้น ปัญหาเรื่องคน เป็นปัญหาที่มีความสำคัญที่สุด โดยมีความเกี่ยวข้องกับลักษณะปัญหาอยู่ 2 ประการ คือ ลักษณะของการท่องเที่ยวในช่วงเทศกาลที่เป็นการเฉลิมฉลอง ทำให้มีการดื่มสุรา ซึ่งตามมาด้วยปัญหาเมาแล้วขับ และการพักผ่อนไม่เพียงพอ ซึ่งตามมาด้วยการขับรถในสภาพที่ร่างกายไม่พร้อม และลักษณะอีกประการของสังคมไทย คือ พฤติกรรมการขับขี่ที่ไร้ระเบียบวินัย ขาดความเคารพในกฎหมาย ขาดวินัยจราจร ตลอดจนเชื่อว่า สามารถที่จะใช้เงินในการติดสินบนเจ้าหน้าที่ให้ไม่ต้องถูกจับดำเนินคดีในการทำผิดกฎหมายจราจรได้ หรือในบางครั้งก็คิดว่า การปฏิบัติตามกฎหมายทำให้เกิดความลำบาก ไม่มีความ

สะดวกสบาย จึงเลือกที่จะฝ่าฝืนกฎหมายซึ่งมีทั้งที่ไม่รู้ว่าเป็นความผิดตามกฎหมาย และรู้ว่าเป็นความผิดแต่ก็ยังไม่กระทำความผิด

1.5) สำหรับประเทศไทยนั้น มีคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ เรียกโดยย่อว่า คณะกรรมการ นปถ. ทำหน้าที่เป็นผู้กำหนดนโยบาย แผนงาน ยุทธศาสตร์ มาตรการ และการดำเนินการในการป้องกันและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ครอบคลุมทุกพื้นที่ และมีความต่อเนื่อง โดยคำนึงถึงการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน ซึ่งคณะกรรมการนี้จะมีนายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีที่ได้รับมอบหมายเป็นประธาน มีปลัดกระทรวงมหาดไทยเป็นเลขาธิการ และในระดับปฏิบัติจะกำหนดให้มีศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เรียกโดยย่อว่า ศปถ. มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นประธาน มีอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นเลขาธิการ โดยให้มีกลไกในระดับจังหวัด เรียกว่า ศปถ.จังหวัด มีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธาน และมีศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ เรียกว่า ศปถ.อำเภอ มีนายอำเภอเป็นประธาน ซึ่งกลไกในทุกระดับที่กล่าวมานั้น มีผู้แทนของกระทรวงคมนาคมในแต่ละระดับเข้าร่วมเป็นกรรมการด้วยในทุกระดับ

1.6) กระทรวงคมนาคมเล็งเห็นว่า ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนโดยเฉพาะในช่วงเทศกาล เป็นปัญหาที่มีความสำคัญ เนื่องจากส่งผลกระทบต่ออย่างน้อย 3 ประการ คือ เป็นความสูญเสียต่อการลงทุนในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ของประเทศที่ทำให้ครอบครัวได้รับความเสียหาย ขาดโอกาสที่จะมีรายได้ และรัฐเองก็เสียทรัพยากรมนุษย์ที่จะเป็นกลไกสำคัญในการพัฒนาประเทศ ส่งผลกระทบโดยตรงต่อความรู้สึกของประชาชนทั้งครอบครัวผู้สูญเสียและความรู้สึกในวงกว้าง โดยเฉพาะในกรณีที่เป็นอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะ และเป็นความเสียหายที่ส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของรัฐ ตลอดจนรวมไปถึงความเชื่อมั่นจากนานาประเทศ ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นกับชาวต่างชาติอีกด้วย

2. จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญสรุปได้ว่า นโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลของกระทรวงคมนาคม มีกระบวนการในการกำหนดนโยบายและการตัดสินใจเลือกนโยบาย ดังนี้

2.1) จากบริบทที่พบว่าโดยลักษณะทางเศรษฐกิจและโครงสร้างพื้นฐานของไทยที่ทำให้การเดินทางทางถนนเป็นการเดินทางที่ประชาชนเข้าถึงง่ายที่สุด ประกอบกับลักษณะทางสังคมที่ให้ความสำคัญกับเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ตลอดจนอิทธิพลจากองค์การอนามัยโลกที่สะท้อนปัญหาของประเทศไทยว่ามีความรุนแรงของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นจำนวนมาก ทั้งหมดนี้เป็นปัจจัยสภาพแวดล้อมที่มีอิทธิพลอย่างสูงมากที่ทำให้กระทรวงคมนาคมต้องพิจารณากำหนดนโยบายเพื่อการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

2.2) กระทรวงคมนาคมในฐานะที่มีบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบครอบคลุมทั้งในเรื่อง ถนน รถ คน และสิ่งแวดลอม จึงถูกเรียกร้องจากประชาชนโดยทั่วไป และองค์กรเอกชนหลายหน่วยงานให้ต้องดำเนินการอย่างจริงจังและให้ความสำคัญกับการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน นอกจากนี้ก็ยังได้รับการสนับสนุนทั้งจากภาคเอกชนในประเทศ เช่น สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ในการที่จะขับเคลื่อนแนวทางการดำเนินการเพื่อการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยอีกด้วย

2.3) กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการวิเคราะห์ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในโครงการที่รับผิดชอบแล้วพบว่า ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนโดยส่วนใหญ่ในโครงการของกระทรวงคมนาคมจะเกิดขึ้นมาจาก 2 ปัญหาหลัก คือ การขับรถด้วยความเร็วสูง และการไม่ปฏิบัติตามหรือการไม่เคารพกฎหมายจราจร ทำให้กระทรวงคมนาคมเล็งเห็นว่าจะต้องดำเนินการเพื่อการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยกำหนดเป็น 3 เป้าหมายหลัก คือ เป้าหมายที่หนึ่ง ต้องลดความเร็วของการขับขี่ให้อยู่ในความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด เป้าหมายที่สอง ต้องเพิ่มความสามารถในการที่จะป้องกันตัวเองไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะการเพิ่มความสามารถในการมองเห็น โดยการเปิดไฟหน้าในเวลากลางวันที่จะสามารถช่วยลดความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ถึงร้อยละ 30 และประเทศไทยยังไม่เคยเอามาตรการนี้มาบรรณรงค์มาก่อนและเป้าหมายที่สามคือ จะต้องลดโอกาสที่จะเกิดความสูญเสียในกรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ด้วยการคาดเข็มขัดนิรภัย ซึ่งเป็นกฎหมายที่มีอยู่แล้วหรือในกรณีของรถจักรยานยนต์ก็คือ การสวมหมวกนิรภัย แต่เกิดการละเลยในการปฏิบัติโดยตัดสินใจใช้การบรรณรงค์ด้วยคำว่า “ขับช้า เปิดไฟหน้า คาดเข็มขัด”

2.4) การตัดสินใจที่สำคัญอีกประการในเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ พ.ศ. 2561 ของกระทรวงคมนาคม ภายใต้การนำของ นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม คือการพิจารณาว่าจะต้องมีการกำหนดมาตรการใหม่ ๆ ในการดำเนินงาน เนื่องจากผลการดำเนินงานในปีที่ผ่านมา ๆ นั้น จำนวนอุบัติเหตุที่ยังคงไม่ลดลงอย่างเป็นที่น่าพอใจ จึงได้มีการตั้งคณะกรรมการของกระทรวงคมนาคมขึ้น โดยมีนาย สราวุธ ทรงศิวิไล ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม ในฐานะผู้บัญชาการศูนย์ปลอดภัยคมนาคม เป็นประธาน มีผู้บริหาร และผู้แทนจากหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางของประชาชนทุกหน่วยงานเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการ เพื่อที่จะคิดค้นและนำเสนอแนวทางใหม่ ๆ ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล ซึ่งคณะกรรมการชุดดังกล่าว ได้นำเอาข้อมูลจากแต่ละหน่วยงานมาพิจารณาแล้ว เห็นว่า ควรที่จะทดลองกำหนดเส้นทางที่จะมีการดำเนินการด้วยมาตรการที่เข้มข้นมากกว่าปกติ โดยเลือกจากเส้นทาง 4 ประเภท คือ เส้นทางที่มีอุบัติเหตุมากที่สุดในรอบปี เส้นทางที่มีอุบัติเหตุมากที่สุดในเทศกาลเดียวกันของปีที่ผ่านมา เส้นทางที่มีประชาชนเดินทางไปท่องเที่ยวมากที่สุด และเส้นทางที่อยู่ในความร่วมมือระหว่างกระทรวงคมนาคม กับ กระทรวงที่ดิน โครสร้างพื้นฐาน การขนส่งและการท่องเที่ยว แห่งประเทศญี่ปุ่น (MLIT) และกำหนดว่า จะดำเนินการทำงานตามมาตรการที่เคยทำมา แต่ทำให้มีความเข้มข้นมากเป็นพิเศษในเส้นทางที่มีการควบคุมและกำหนดไว้ ซึ่งในช่วงปีใหม่ 2561 ได้เลือกมาจำนวนทั้งสิ้น 61 เส้นทาง เกิดเป็นแผนการดำเนินการ “มาตรการ 777 เข้มข้น ยกกำลังสอง” และเมื่อมีการประเมินผลเบื้องต้นแล้วพบว่า หลายวิธีการที่ใช้ในแผนดังกล่าวทำให้อุบัติเหตุลดลงได้ดี จึงได้กำหนดให้มีการดำเนินการที่เข้มข้นมากขึ้นและเปลี่ยนแปลงแนวทางบางประการเพื่อให้สอดคล้องกับเทศกาลสงกรานต์ รวมถึงคัดเลือกเส้นทางเพิ่มขึ้นเป็น 77 เส้นทาง เกิดเป็นแผนการดำเนินการ “มาตรการ 777 เข้มข้นยกกำลังสาม” (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, สำนักแผนความปลอดภัย, 2561, หน้า 77 - 81)

2.5) ปัจจัยที่สำคัญอีกประการหนึ่งที่มีอิทธิพลต่อการกำหนดนโยบายในครั้งนี้ คือ การทำงานร่วมกับ MLIT ที่เข้ามาให้ความร่วมมือทางวิชาการ สนับสนุนเจ้าหน้าที่มาร่วมลงพื้นที่และทำการวิเคราะห์พื้นที่ร่วมกับคณะกรรมการจากประเทศไทย และ

สนับสนุนงบประมาณให้คณะทำงานของไทยเดินทางไปศึกษาทางด้านความปลอดภัยทางถนนที่ประเทศญี่ปุ่น จนเกิดเป็นการขับเคลื่อนงานภายใต้โครงการ Thailand Smart Driver ในการที่จะรณรงค์เกี่ยวกับการสร้างสำนึกและสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้แก่ผู้ขับขี่ในประเทศไทย

2.6) จากสภาพแวดล้อมและปัจจัยที่เป็นข้อเรียกร้องและการสนับสนุนจากภาคส่วนต่างๆ นั้น ทำให้กระทรวงคมนาคม กำหนดและตัดสินใจเลือกนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล โดยมีเป้าหมายในระดับหลักการ คือ “ลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุและลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ” และเกิดแผนการดำเนินงาน จำนวน ๓ แผนงาน คือ แผนการรณรงค์ “ซบซ่า เปิดไฟหน้า คาตเข้มขัด” แผนการปฏิบัติ คือ มาตรการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยปกติ และมาตรการเข้มข้น 777 เข้มขั่นยกกำลังสอง ในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2561 และพัฒนาต่อเป็นมาตรการเข้มข้น 777 เข้มขั่นยกกำลังสาม ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2561 และสุดท้ายคือ แผนการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ตามโครงการ Thailand Smart Driver โดยได้มีการจัดสรรทรัพยากรให้หน่วยงานนำไปปฏิบัติตามแต่ละแผนงานของแต่ละหน่วยงานในพื้นที่อย่างเพียงพอ อีกทั้งได้รับการสนับสนุนจากภาคเอกชนอื่นๆ อีกด้วย โดยมีการประเมินก่อนการปฏิบัติว่า แผนที่กำหนดไว้ โดยเฉพาะมาตรการเข้มข้นยกกำลังสองหรือยกกำลังสามนั้น เป็นมาตรการที่สามารถดำเนินการได้จริง มีความเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมของพื้นที่และบริบทของปัญหา ตลอดจนสามารถที่จะดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3. นโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลของกระทรวงคมนาคม มีการนำไปปฏิบัติ ดังนี้

3.1) การดำเนินนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลของกระทรวงคมนาคมนั้น นายสรวิช ทรวงศิริไล (การสัมภาษณ์ส่วนบุคคล, 4 ตุลาคม 2561) ได้สรุปภาพรวมว่ามีวัตถุประสงค์ที่สำคัญของนโยบาย 2 วัตถุประสงค์ คือ

- ก) เพื่อลดจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ
- ข) เพื่อลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ

โดยวัตถุประสงค์ทั้ง 2 ประการข้างต้น สะท้อนผ่านวัตถุประสงค์ของแผนงาน และโครงการต่าง ๆ ที่กระทรวงคมนาคมกำหนดขึ้นเพื่อดำเนินการ และมีหน่วยงานต่างๆ แบ่งบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบไปดำเนินการ ประกอบด้วยแผนอำนวยความสะดวกและปลอดภัยรองรับการเดินทางของประชาชน แบ่งเป็นแผนสำหรับเทศกาลปีใหม่ และแผนสำหรับเทศกาลสงกรานต์ (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, สำนักแผนความปลอดภัย, 2561, หน้า 1) มีวัตถุประสงค์ที่คล้ายคลึงกันทั้ง 2 เทศกาล คือ

1. เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนทั้งขาไปและกลับ โดยจัดเตรียมระบบขนส่งสาธารณะและโครงข่ายคมนาคม ให้สามารถรองรับการเดินทางของประชาชนในช่วงเทศกาล ได้อย่างเพียงพอไม่ล่าช้า และไม่มีผู้โดยสารตกค้างที่สถานีขนส่ง

2. เพื่อป้องกันและลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน จากการเดินทางในช่วงเทศกาล

3. เพื่อให้ประชาชนมีความเชื่อมั่นในคุณภาพของการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ

4. เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในสังกัดกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องบูรณาการร่วมกันด้วยการปฏิบัติงานให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม รวดเร็วและทันต่อเหตุการณ์

การดำเนินมาตรการเข้มข้น “777 เข้มขันยกกำลังสอง” ในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2561 และ มาตรการเข้มข้น “777 เข้มขันยกกำลังสาม” ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2561 มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันและลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน จากการเดินทางในช่วงเทศกาล เพียงวัตถุประสงค์เดียว แต่มีเป้าหมายที่เข้มข้น คือ ลดการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ หรือเสียชีวิต ในเส้นทางที่กำหนดลงให้ได้ อย่างน้อยร้อยละ 50

การรณรงค์ “ขับช้า เปิดไฟหน้า คาดเข็มขัด” มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันและลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน โดยการรณรงค์สร้างความรู้ ความเข้าใจให้เกิดขึ้นกับประชาชนทุกคน

โครงการ Thailand Smart Driver มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันและลดจำนวน การเกิดอุบัติเหตุ ความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน และการสร้างวัฒนธรรม ความปลอดภัยทางถนน โดยการรณรงค์สร้างความตระหนักรู้ในเรื่องวัฒนธรรมความ ปลอดภัยทางถนน เน้นไปที่ผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ และประชาชนผู้ขับรถทั่วไป

3.2) การดำเนินการตามนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของ กระทรวงคมนาคม จะดำเนินการผ่านหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม กล่าวคือ กรม ทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท รับผิดชอบงานด้านถนน กรมการขนส่งทางบก รับผิดชอบงานเกี่ยวกับเรื่องการค้ากักับดูแลรถโดยสารสาธารณะ ทั้งมิติของคนและรถ ตำรวจ ทางหลวง ซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับงบประมาณส่วนหนึ่งจากกรมทางหลวง รับผิดชอบงาน ด้านการบังคับใช้กฎหมาย โดยทุกหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ดำเนินงาน ร่วมกันอย่างบูรณาการภายใต้นโยบายของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ซึ่งเรียกว่า “One Transport One Family” นอกจากนั้นแล้ว ยังมีการร่วมบูรณาการ การทำงานกับหน่วยงานอื่น ๆที่ไม่ใช่หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม เช่น องค์กร ปกครองส่วนท้องถิ่น สถาบันการศึกษาอาชีวศึกษา บริษัทรถยนต์ สภาหอการค้าแห่ง ประเทศไทย เป็นต้น

3.3) ทรัพยากรหลักในการปฏิบัติงานได้แก่ กำลังคน และงบประมาณ โดย ในส่วนของกำลังคนนั้นเป็นทรัพยากรหลักที่หน่วยงานในพื้นที่จะต้องบริหารจัดการ ซึ่งใน พื้นที่จะต้องมีการจัดกำลังเจ้าหน้าที่ประจำการตลอด 7 วัน และตลอดเวลา 24 ชั่วโมง สำหรับเรื่องงบประมาณนั้น แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ งบประมาณที่หน่วยงานแต่ละ หน่วยงานได้รับ และงบประมาณสนับสนุนจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ ถนน

3.4) มาตรการที่ใช้ในการดำเนินการของหน่วยงานต่าง ๆ ประกอบด้วย แนวทางการดำเนินการ (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, สำนักแผน ความปลอดภัย, 2561, หน้า 28 - 29) ดังนี้

1. การรณรงค์ผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ชนิดต่าง ๆ ทั้งในรูปแบบสื่อที่ติดตั้ง ในสถานที่ต่าง ๆ และสื่อออนไลน์ทุกรูปแบบ

2. การจัดกิจกรรมเพื่อการประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ข้อมูลและสร้างการตระหนักรู้ด้านต่างๆ
 3. ใช้ระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยในการกำกับควบคุมรถโดยสารสาธารณะ ได้แก่ ระบบ RFID และระบบ GPS
 4. กำหนดให้รถโดยสารสาธารณะทุกคันต้องเข้าใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารและเข้ารับการตรวจความพร้อมของรถและพนักงานขับรถทุกครั้งที่ผ่านมาเส้นทางที่ผ่านจุดตรวจ (check point)
 5. กำหนดให้รถโดยสารสาธารณะทุกคนต้องมีประกันภัยเพิ่มเติม นอกเหนือจากประกันตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ (ประกันภาคสมัครใจ)
 6. ดำเนินการเรื่องการควบคุมความเร็วของรถทุกคัน
 7. เตรียมความพร้อมของถนนให้พร้อมในทุกมิติ โดยเฉพาะเรื่องอุปกรณ์อำนวยความสะดวก โดยให้เน้นเป็นพิเศษในเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง และเส้นทางที่อยู่ในเขตชุมชน
 8. มอบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดตั้งจุดบริการประชาชนเพื่ออำนวยความสะดวก และปลอดภัย ให้กับประชาชน เพิ่มจุดแวะพัก/จุดให้บริการประชาชนกระจายไปตามถนนสายต่างๆ เพื่อช่วยชะลอความเร็วในการขับขี่ระหว่างการเดินทาง
- 3.5) ในมาตรการเข้มข้น 777 เข้มข้นยกกำลังสอง และ ยกกำลังสาม นั้น มีการดำเนินการ ในเส้นทางที่ได้รับการคัดเลือกมาเป็นพิเศษ ในช่วงปีใหม่ จำนวน 61 เส้นทาง และช่วงสงกรานต์ จำนวน 77 เส้นทาง โดยมีมาตรการที่ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการเข้มข้นเป็นพิเศษ (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, สำนักแผนความปลอดภัย, 2561, หน้า 77 - 81) ดังนี้
1. เตรียมความพร้อมเส้นทางให้สมบูรณ์ 100% ในทุกมิติ และให้มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกอื่นให้มากขึ้นกว่ามาตรฐานปกติเป็นระยะตลอดเส้นทาง
 2. จัดทำสัญลักษณ์ป้ายสะท้อนแสง ไฟวับวาบ วางกรวย หรือติดตั้งจัดวางเครื่องหมายอุปกรณ์อื่นที่ชัดเจนทั้งในเวลากลางวันกลางคืน ในพื้นที่บริเวณจุดเริ่มต้น

และจุดสิ้นสุดเส้นทางที่กำหนด เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้รถเกิดความตื่นตัว และใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ

3. จัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกร่วมหน่วยงานหลัก และทีม One Transport ในบริเวณเส้นทาง พร้อมเจ้าหน้าที่เต็มพิกัด ตลอด 24 ชม.

4. ให้ศูนย์ GPS ของแต่ละจังหวัดที่มีเส้นทางควบคุมพิเศษนี้ตั้งหน่วยย่อยในพื้นที่ และนำระบบ GPS. มาบริหารจัดการอย่างเต็มรูปแบบ

5. ตั้งจุดตรวจจับความเร็ว ตรวจวัดแอลกอฮอล์ ตรวจผู้ขับขี่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และไม่สวมใส่หมวกนิรภัย โดยตำรวจทางหลวงและตำรวจภูธรในพื้นที่บูรณาการร่วมหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมดำเนินการจับกุมและบังคับใช้กฎหมายทันที

6. เพิ่มเติมจุดตรวจความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะอีก 19 จุด นอกเหนือจากตรวจที่สถานีขนส่ง (ในลักษณะจุดตรวจ check point 5 จุด จุดตรวจ rest area 14 จุด) บนพื้นที่ติดกับทางหลวงให้ครอบคลุมทุกภูมิภาค

7. จัดรถบริการชุดเคลื่อนที่เร็ว รถตรวจการณ์ ติดตั้งสัญญาณไฟวิบวาบ ออกลาดตระเวน วิ่งตรวจพื้นที่ตลอดเส้นทาง

3.6) กระบวนการสำคัญอีกประการหนึ่งในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคมไปปฏิบัติ คือ การกำกับ ควบคุม และติดตามให้มีการดำเนินการตามแผนที่กำหนด โดยผู้บริหารของกระทรวงคมนาคม ได้มีวิธีการกำกับ ควบคุม ติดตามการดำเนินงาน แบ่งเป็น 2 แนวทาง ประกอบด้วย

1. การติดตามรายงานผ่านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ได้แก่ การรายงานผ่านระบบแอปพลิเคชัน Line ให้กับผู้บริหาร และการบันทึกข้อมูลผ่านระบบรายงานอุบัติเหตุของแต่ละหน่วยงาน ซึ่งจะเชื่อมโยงโดยอัตโนมัติมายังกระทรวงคมนาคม

2. ผู้บริหารระดับสูงของกระทรวงคมนาคม จะมีการประชุมร่วมกันเพื่อแบ่งพื้นที่ความรับผิดชอบ และลงพื้นที่ตรวจราชการ เพื่อติดตามการดำเนินงาน รวมไปถึงให้กำลังใจเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ และเป็นผู้รับผิดชอบบัญชาการสถานการณ์ฉุกเฉินในพื้นที่ที่ได้รับมอบหมาย ตลอดทุกวันตลอดเทศกาลด้วยตนเอง

4. สำหรับการปฏิบัติตามนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลของกระทรวงคมนาคม ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์สรุปปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติตามนโยบายได้ ดังนี้

4.1) ปัญหาด้านสมรรถนะขององค์กร เนื่องจากการดำเนินงานตามมาตรการต่าง ๆ จำเป็นต้องใช้กำลังเจ้าหน้าที่จำนวนมาก ปฏิบัติงานตลอดเวลาทั้ง 7 วัน ตลอด 24 ชั่วโมง ทำให้เจ้าหน้าที่ที่มีอยู่เกิดความเหนื่อยล้า โดยเฉพาะในช่วงวันหลัง ๆ ของเทศกาล ซึ่งมีความสำคัญ เนื่องจากเป็นช่วงที่ประชาชนจะเดินทางกลับจากเทศกาล นอกจากนั้น ในเรื่องของงบประมาณสนับสนุนก็ยังคงไม่เพียงพอ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากกระทรวงคมนาคมมีกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ซึ่งมีวัตถุประสงค์โดยตรงเพื่อการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนน จึงสามารถที่จะนำเงินจากกองทุนมาใช้ในการดำเนินกิจกรรมในช่วงเทศกาลนี้ได้บางส่วน

4.2) ปัญหาเรื่องทัศนคติของผู้ปฏิบัติงาน เป็นปัญหาเล็กน้อยเนื่องจากผู้ทำงานบางส่วนยังคงเชื่อว่ามีสาเหตุของอุบัติเหตุในประการอื่นๆ ที่มากกว่าสาเหตุที่กระทรวงคมนาคมได้พิจารณาเลือกและกำหนดมาเป็นประเด็นการดำเนินงานหลัก เช่น เรื่องเมาแล้วขับ เรื่องปัญหาการหลับใน อย่างไรก็ตาม เจ้าหน้าที่ทุกคนก็ยังมีความเชื่อว่า ไม่ว่าจะดำเนินการด้วยมาตรการใดก็ตาม เป้าหมายสำคัญก็เป็นเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จึงทำให้ทุกคนยังคงให้ความร่วมมืออย่างเต็มที่

4.3) ปัญหาเรื่องโครงสร้างความไม่ชัดเจนในกลไกการปฏิบัติ เนื่องจากกลไกการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาลนั้น ทั้งในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติที่เป็นกลไกการเชื่อมโยงล้วนดำเนินการโดยกระทรวงมหาดไทย ในขณะที่ในประเทศอื่นๆ ทั่วโลกนั้น ปัญหาเรื่องความปลอดภัยทางถนนเป็นปัญหาที่ดำเนินการโดยกระทรวงคมนาคม นอกจากนั้นแล้ว ในกระทรวงคมนาคมเองนั้น ศูนย์ปลอดภัยคมนาคมก็ยังคงมีสภาพเป็นศูนย์ที่ไม่เป็นทางการ ไม่มีอัตรากำลังเป็นของตนเอง และในประการสำคัญ ประเทศไทยยังไม่มีหน่วยงานที่ทำหน้าที่โดยตรงในการเป็นกลไกเชื่อมโยงระดับนโยบายกับระดับปฏิบัติ รวมไปถึงยังไม่มีทีมสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกที่มีอิสระในการทำงานอย่างเต็มที่

4.4) ปัญหาการให้การยอมรับและความร่วมมือจากประชาชน เนื่องจากประชาชนยังขาดความรู้ ความเข้าใจในเหตุผลและเป้าหมายการดำเนินการที่กระทรวงคมนาคมรณรงค์ รวมไปถึงในบางกรณียังคงมีทัศนคติที่ไม่ยอมรับในเรื่องที่รณรงค์ด้วย เช่น การขับรถในความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด หรือกรณีการเปิดไฟหน้าในเวลากลางวัน ประชาชนโดยส่วนมากก็ไม่เข้าใจว่าจะเปิดเพื่ออะไร มีประโยชน์อะไร

4.5) ปัญหาประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย เป็นอีกหนึ่งปัญหาที่สำคัญของการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนทั้งในช่วงเทศกาลและในช่วงเวลาปกติ เนื่องจากประชาชนไทยยังคงมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่มีความเป็นระเบียบ ฝ่าฝืนกฎหมาย ไม่มีวินัยจราจร แต่เมื่อถูกตรวจพบการกระทำความผิด ไม่ว่าจะโดยเจ้าหน้าที่เรียกตรวจ หรือถูกตรวจจับด้วยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศต่างๆ ก็ยังมีทัศนคติที่ไม่ยอมรับความผิด หรือบางคนยังเชื่อว่าสามารถใช้เงินแก้ไขปัญหาได้

4.6) ปัญหาความเป็นไปได้ หรือความชัดเจนในการกำหนดแผนการดำเนินงาน เป็นปัญหาเล็กน้อยประการหนึ่ง กล่าวคือ จากข้อมูลปรากฏว่า การคัดเลือกเส้นทางบางเส้นทางที่เกิดอุบัติเหตุสูงมาเป็นเส้นทางที่ดำเนินการตามมาตรการเข้มข้นพิเศษนั้น เป็นการคัดเลือกโดยใช้ข้อมูลทางสถิติ แต่ลักษณะทางกายภาพของเส้นทางบางเส้น หรือสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบางกรณีนั้น เป็นอุบัติเหตุที่ควรต้องพิจารณาว่า สมควรจะนำมานับรวมหรือไม่ เช่น กรณีการเกิดอุบัติเหตุจากการมีสุนัขตัดหน้ารถ เป็นต้น

อภิปรายผล

1. การก่อตัวของนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลของกระทรวงคมนาคม มีประเด็นที่นำมาอภิปราย ดังนี้

1.1) จากข้อสรุปที่ว่า ที่มาของนโยบายที่กล่าวได้ว่ามีที่มาจากปัญหาที่สำคัญที่สุด คือ ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่มีความรุนแรงมากในประเทศไทย ทำให้ปัญหาดังกล่าวได้รับความสนใจและกลายเป็นปัญหาสาธารณะนั้น สอดคล้องกับแนวคิดในการก่อตัวของนโยบาย ซึ่ง Anderson (อ้างถึงใน สุรสิทธิ์ วชิรจร, 2549, หน้า 24 - 26) อธิบายว่า ปัญหาตามความหมายในเชิงนโยบาย หมายถึง สภาพการณ์ที่ก่อให้เกิดความต้องการ (Need) ความขาดแคลน (Deprivation) หรือความไม่พอใจ (Dissatisfaction) ซึ่งส่งผล

ให้มีการเสาะแสวงหาแนวทางการแก้ไข นอกจากนั้นแล้วสาเหตุหลักของปัญหาจราจรที่สะท้อนมาทั้ง 4 ปัจจัย ก็เป็นสาเหตุเดียวกันกับรายงานการวิจัยจำนวนมาก เช่น การศึกษาและวิจัยปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา ของกรมการขนส่งทางบก สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก (2559) ที่ได้สรุปผลว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ เกิดจากปัจจัยหลัก 4 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยด้านคน ปัจจัยด้านยานพาหนะ ปัจจัยด้านถนนและปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม

1.2) จากสาเหตุของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล ซึ่งเกิดจากการที่คนเดินทางมากเป็นพิเศษและคาดหวังว่าเป็นหน้าที่ที่รัฐจะต้องสามารถบริหารจัดการให้ได้ นั้นหมายถึงปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาที่กระทบกับคนจำนวนมาก สอดคล้องกับคำอธิบายของ Cobb and Elder (อ้างถึงใน สุรสิทธิ์ วชิรขจร, 2549, หน้า 27 - 28) ที่ชี้ให้เห็นว่า ปัญหาเชิงนโยบายของสังคมโดยทั่วไป (systemic agenda) จะมีลักษณะเป็นประเด็นปัญหาที่ยอมรับโดยสมาชิกทุกคนของสังคมว่าเหมาะสมที่จะได้รับความสนใจและเกี่ยวข้องกับงานที่อยู่ภายใต้ขอบเขตอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานของรัฐ ถือเป็นปัญหาของคนส่วนรวมร่วมกัน

1.3) จากผลการวิจัยที่แสดงให้เห็นว่าลักษณะของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล เป็นปัญหาที่มีความซับซ้อน เกี่ยวข้องกับผู้คนจำนวนมาก โดยเฉพาะปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการจัดการระบบรถโดยสารสาธารณะ จึงอาจกล่าวได้ว่า ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลเป็นปัญหาของสังคมส่วนรวม ไม่ใช่เป็นปัญหาของผู้หนึ่งผู้ใด สอดคล้องกับแนวคิดของ Anderson (อ้างถึงใน สุรสิทธิ์ วชิรขจร, 2549, หน้า 24 - 26) ที่อธิบายว่าปัญหาตามความหมายในเชิงนโยบายก็ควรจะเป็นปัญหาของสังคมโดยส่วนรวม (public problems) ไม่ใช่ปัญหาส่วนบุคคล (private problems)

1.4) ข้อสรุปจากงานวิจัยได้แสดงให้เห็นว่า ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลนั้น เป็นปัญหาที่มีสาเหตุหลักมาจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถ ไม่ว่าจะเป็นการขับรถในขณะเมาสุรา ร่างกายอ่อนเพลีย สภาพไม่พร้อมจากการพักผ่อนไม่เพียงพอ หรือการขับรถในลักษณะที่ผิดกฎหมายทั้งที่รู้ตัวและไม่รู้ตัว ลักษณะดังกล่าวสอดคล้องกับรายงานการวิจัยของศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (TARC) เมื่อปี พ.ศ. 2553-2554 ที่ได้ทำการเก็บข้อมูลปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน พบว่า ปัจจัยด้านคนเป็นสาเหตุของการ

เกิดอุบัติเหตุสูงถึงร้อยละ 88 (อ้างอิงใน กรมการขนส่งทางบก สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก, 2559, หน้า 76)

1.5) จากผลการวิจัยที่ชี้ให้เห็นว่า ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย มีคณะกรรมการที่ทำหน้าที่กำหนดนโยบาย และมีคณะกรรมการที่ขับเคลื่อนนโยบาย ตั้งแต่ระดับอำเภอ จังหวัด ไปจนถึงระดับประเทศ โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมเป็น กรรมการจำนวนมากนั้น แสดงให้เห็นว่า การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน เป็นงานที่รัฐบาลให้ความสนใจจนกลายเป็นปัญหาเชิงนโยบายอย่างเป็นทางการ โดยใช้กลไกของกระทรวงมหาดไทยเป็นกลไกการทำงานหลักในการดำเนินงาน ซึ่งสอดคล้องกับดัชนีนิพนธ์ของพิทักษ์สิทธิ์ ชีวรัฐพัฒน์ (2559) ที่ได้ทำการศึกษา *การกำหนดนโยบายการแก้ไขปัญหาความไม่สงบจังหวัดชายแดนภาคใต้* และพบว่า ปัญหาความไม่สงบในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้นั้น มีสำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ ทำหน้าที่เป็นผู้เสนอร่างนโยบาย และเป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนนโยบาย ซึ่งเป็นการทำให้ปัญหานั้นมีลักษณะเป็นปัญหาที่เป็นทางการ และได้รับความสำคัญจากรัฐจึงเกิดการขับเคลื่อนนโยบายเพื่อนำไปสู่การแก้ไขปัญหาในที่สุด

1.6) จากข้อสรุปจากผลของการวิจัยชี้ให้เห็นว่า กระทรวงคมนาคมเล็งเห็นว่า ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนทั้งในช่วงเทศกาลและช่วงเวลาปกติมีผลกระทบทั้งต่อด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม และการพัฒนาประเทศ และเป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของประเทศ ซึ่งผลสรุปดังกล่าวนี้ ชี้ให้เห็นประเด็นสำคัญที่ว่า ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาเร่งด่วนทางด้านเศรษฐกิจที่จำเป็นต้องได้รับการแก้ไข ซึ่งสอดคล้องกับดัชนีนิพนธ์ของพิทักษ์สิทธิ์ ชีวรัฐพัฒน์ (2559) ที่ได้ทำการศึกษา *การกำหนดนโยบายการแก้ไขปัญหาความไม่สงบจังหวัดชายแดนภาคใต้* พบว่าปัญหาความไม่สงบในภาคใต้นั้น เป็นปัญหาที่กระทบต่อทั้งเศรษฐกิจและสังคมในลักษณะที่เป็นปัญหาเร่งด่วนทางด้านความมั่นคงทำให้รัฐบาลต้องให้ความสำคัญกับปัญหาและกำหนดเป็นนโยบายสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น

2. การกำหนดและการตัดสินใจนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลของกระทรวงคมนาคม มีประเด็นที่นำมาอภิปราย ดังนี้

2.1) จากผลการวิจัยชี้ให้เห็นว่า นโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลของกระทรวงคมนาคม อยู่ภายใต้สภาพแวดล้อมที่สำคัญหลายประการนั้น สอดคล้องกับคำอธิบายของ Easton (อ้างถึงใน สุรสิทธิ์ วชิรขจร, 2549, หน้า 64 – 65) เกี่ยวกับทฤษฎีระบบ (The Systems Model) ที่ว่านโยบายสาธารณะจะเป็นผลจากความต้องการ (demands) นโยบายใหม่ ๆ หรือจากการสนับสนุนที่มีต่อนโยบายเดิมอันถือเป็นปัจจัยนำเข้า (inputs) โดยความต้องการและการสนับสนุนนี้จะถูกแปรสภาพ (convert) ภายในระบบการเมือง (political system) จนกลายเป็นนโยบายสาธารณะหรือปัจจัยนำออก (outputs) ซึ่งความต้องการจะเกิดจากสภาพแวดล้อมภายในระบบหรือสภาพแวดล้อมภายนอกระบบ เช่น สภาพทางเศรษฐกิจ โครงสร้างประชากร และวัฒนธรรม เป็นต้น

2.2) จากผลการวิจัยที่สรุปว่า ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลนั้น มีการเรียกร้องการแก้ไขปัญหามาที่กระทรวงคมนาคมเป็นหลัก เนื่องจากกระทรวงคมนาคมมีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางของประชาชนในทุกมิติ สอดคล้องกับข้อค้นพบประการหนึ่งในดัชนีนิพนธ์ของพิทักษ์สิทธิ์ ชีวรัฐพัฒน์ (2559) ที่ได้ทำการศึกษา*การกำหนดนโยบายการแก้ไขปัญหาความไม่สงบจังหวัดชายแดนภาคใต้* พบว่าในบางพื้นที่ที่มีปัญหาด้านความมั่นคงนั้น มีลักษณะของปัญหาที่มาจากการใช้อำนาจของรัฐ ซึ่งส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม จึงทำให้เกิดการเรียกร้องต่อรัฐให้ต้องแก้ไขปัญหานั้นในพื้นที่ที่ทิศทางที่เหมาะสม

2.3) จากคำอธิบายของผลการวิจัยที่สรุปว่า ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนโดยส่วนใหญ่ในโครงข่ายของกระทรวงคมนาคมจะเกิดขึ้นมาจาก 2 ปัญหาหลัก คือ การขับรถด้วยความเร็วสูง และการไม่ปฏิบัติตามหรือการไม่เคารพกฎหมายจราจร ทำให้กระทรวงคมนาคมเล็งเห็นว่า จะต้องดำเนินการเพื่อการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยกำหนดเป็น 3 เป้าหมายหลักในการรณรงค์โดยใช้คำว่า “ขับช้า เปิดไฟหน้า คาดเข็มขัด” นั้น ลักษณะของปัญหา และแนวทางที่ใช้ในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว สอดคล้องกับ การวิจัยของ ประวิช ชุนนิคม, ชัยวุฒิ บัวทอง, ก่อเดช ยะลา, และอัญชลี ปากลาว ที่ได้ทำวิจัยเรื่อง *แนวทางการจัดการอุบัติเหตุจากการจราจรของอำเภออ่าวลึก จังหวัดกระบี่* (อ้างถึงใน คณะอนุกรรมการด้านวิชาการงานสัมมนาระดับชาติ เรื่องความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่

13, 2560, หน้า 55 - 56) พบว่า การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจะต้องดำเนินการโดยใช้แนวคิดการมีส่วนร่วมทุกภาคส่วนแบบประชารัฐ โดยการจัดการอุบัติเหตุครุมนุ่งเน้นที่ปัจจัยกำหนดสุขภาพและการลดความเสี่ยง (harm reduction) เช่น การใช้ความน่ากลัวจากการไม่สวมหมวกกันน็อก และการคาดเข็มขัด เป็นตัวกระตุ้นและการทำเป็นตัวอย่างที่เริ่มปลูกฝังในเด็ก และเยาวชน เป็นต้น ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม เช่น การพัฒนาสื่อ หรือการประชาสัมพันธ์โดยสร้างกระแสเป็น Campaign ตามช่วงที่เวลาที่อุบัติเหตุสูงสุด และยิ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ พงษ์พันธ์ แทนเกษม, ธเนศ เสถียรนาม, วิชุดา เสถียรนาม และวิทยา ชาตปัญญาชัย ที่ได้ทำการวิจัยเรื่อง *มาตรการควบคุมความเร็วด้วยระบบตรวจจับความเร็วแบบอัตโนมัติบนถนนมิตรภาพช่วงผ่านเมืองขอนแก่น (Speed Control Measure by Automatic Speed Enforcement System on Mittraphap Road through Khon Kaen City)* (อ้างถึงใน คณะอนุกรรมการด้านวิชาการงานสัมมนาระดับชาติ เรื่องความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 13, 2560 หน้า 65 - 66) ซึ่งมีข้อสรุปว่า ผลการดำเนินมาตรการควบคุมความเร็ว สามารถช่วยปรับพฤติกรรมการใช้ความเร็วของผู้ใช้ถนน และสามารถลดการสูญเสียอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างมีนัยสำคัญ

2.4) จากผลการวิจัย ลักษณะการกำหนดแนวทางการดำเนินงานตามนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลของกระทรวงคมนาคม โดยเฉพาะการคัดเลือกเส้นทางและการกำหนดแผนการดำเนินการมาตรการเข้มข้นนั้น เป็นการกำหนดโดยการประชุมร่วมกันของคณะทำงาน ซึ่งกำหนดขึ้นจากข้อมูลสนับสนุนของทุกหน่วยงาน โดยมีรัฐมนตรีว่ากระทรวงคมนาคมและผู้อำนวยการศูนย์ปลอดภัยคมนาคม เป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญในการกำหนดแนวทางให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งข้อสรุปดังกล่าวแสดงให้เห็นว่า การกำหนดและตัดสินใจเลือกนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลของกระทรวงคมนาคม ได้มีการดำเนินการอย่างมีส่วนร่วมกับหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แตกต่างจากดุลยพินิจของพิทักษ์สิทธิ์ ชีวรัฐพัฒน์ (2559) ที่ได้ทำการศึกษาการกำหนดนโยบายการแก้ไขปัญหาคความไม่สงบจังหวัดชายแดนภาคใต้ และพบว่า การกำหนดนโยบายแก้ไขปัญหาคความไม่สงบในภาคใต้นั้นยังขาดการมีส่วนร่วมในการแก้ไข ยังไม่สมบูรณ์และเพียงพอ ตลอดจนพบว่า ฝ่ายการเมืองเป็นผู้

ตัดสินใจนโยบายจังหวัดชายแดนภาคใต้โดยลำพัง และไม่เลือกฟังหน่วยงานความมั่นคงที่ปฏิบัติงานจริงในพื้นที่ในการกำหนดนโยบาย

2.5) ปัจจัยที่สำคัญอีกประการหนึ่งที่มีอิทธิพลต่อการกำหนดนโยบายในครั้งนี้ คือ การทำงานร่วมกับ MLIT ที่เข้ามาให้ความร่วมมือทางวิชาการ สนับสนุนเจ้าหน้าที่มาร่วมลงพื้นที่และทำการวิเคราะห์พื้นที่ร่วมกับคณะทำงานจากประเทศไทย ซึ่งปัจจัยดังกล่าวเป็นสิ่งที่แสดงให้เห็นว่า กระทรวงคมนาคมให้ความสำคัญกับการเพิ่มพูนองค์ความรู้ให้กับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน รวมไปถึงการศึกษาทางวิชาการจากต้นแบบที่ประสบความสำเร็จ ก่อนที่จะมีการนำนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งสอดคล้องกับคุณิณีพรของพิทักษ์สิทธิ์ ชีวรัฐพัฒน์ (2559) ที่ได้ทำการศึกษา *การกำหนดนโยบายการแก้ไขปัญหาความไม่สงบจังหวัดชายแดนภาคใต้* และพบว่า การจะแก้ไขปัญหาความไม่สงบในภาคใต้นั้น รัฐต้องให้ความสำคัญต่อการบริหารหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และเจ้าหน้าที่ ดังนั้น การจัดสรรเจ้าหน้าที่เข้ามาปฏิบัติงานต้องมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับปัญหาของพื้นที่ และต้องมีการทบทวนและปรับปรุงนโยบายให้ทันต่อสถานการณ์และตรงกับสภาพความเป็นจริง

2.6) ผลจากการวิจัยได้แสดงให้เห็นว่า การตัดสินใจดำเนินนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคมนั้น มีการตัดสินใจเลือกแนวทางหลายวิธีการ โดยได้มีการจัดสรรทรัพยากรให้หน่วยงานนำไปปฏิบัติ โดยมีการประเมินก่อนการปฏิบัติว่า แผนที่กำหนดไว้นั้นเป็นมาตรการที่สามารถดำเนินการได้จริง มีความเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมของพื้นที่และบริบทของปัญหา ตลอดจนสามารถที่จะดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ การดำเนินการดังกล่าวเป็นการอนุมัติงบประมาณ โดยคำนึงถึงปัจจัยหลาย ๆ ประการ ได้แก่ ประสิทธิภาพ ประสิทธิผล ความเพียงพอของทรัพยากร ความเหมาะสม และความสามารถในการตอบสนองของผู้ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งสอดคล้องกับหลักการอนุมัตินโยบาย ที่ ปิยะนุช เงินคล้าย (2560, หน้า 26 – 32) ได้อธิบายว่า ในการเสนอทางเลือกใดทางเลือกหนึ่งเพื่อให้ผู้กำหนดนโยบายตัดสินใจเลือกเป็นนโยบายนั้น ควรคำนึงถึงเกณฑ์ที่สำคัญหลายประการ เกณฑ์เหล่านี้ได้แก่ ประสิทธิภาพ ประสิทธิภาพ ความพอเพียง (adequacy) ความเป็นธรรม (equity) ความสามารถในการสนองตอบ (responsiveness) และความเหมาะสม (appropriateness)

3. การนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลของกระทรวงคมนาคมไปปฏิบัติ มีประเด็นที่นำมาอภิปรายผล ดังนี้

3.1) จากสรุปผลการวิจัยแสดงให้เห็นว่า นโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลของกระทรวงคมนาคม มีการกำหนดวัตถุประสงค์และกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจน โดยเฉพาะในระดับหลักการที่มีวัตถุประสงค์ที่สำคัญของนโยบาย 2 วัตถุประสงค์ คือ เพื่อลดจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ และเพื่อลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งสอดคล้องกับหลักการที่ Jones (อ้างถึงใน สุรสิทธิ์ วชิรขจร, 2549, หน้า 74) นำเสนอว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึง กิจกรรมต่าง ๆ ที่มีจุดมุ่งหมายเพื่อให้นโยบายบรรลุผล โดยมีกิจกรรมที่สำคัญลำดับแรก คือ การตีความนโยบาย คือ การแปลความหมาย หรือตีความนโยบายให้ชัดเจนและมีความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ เพื่อกำหนดวัตถุประสงค์ของนโยบายให้ความชัดเจน

3.2) จากผลการวิจัยที่สรุปว่า การนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลของกระทรวงคมนาคมไปปฏิบัตินั้น ใช้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมซึ่งเป็นหน่วยงานราชการที่สายการบังคับบัญชา และมีลักษณะของอำนาจหน้าที่ ความรับผิดชอบตามกฎหมาย เป็นหน่วยงานหลัก และมีหน่วยงานอื่นๆ เป็นหน่วยงานสนับสนุน ทำให้การนำนโยบายไปปฏิบัติสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีโอกาสที่จะประสบความสำเร็จได้ง่าย สอดคล้องกับคำอธิบายในตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Van Meter and Van Horn (อ้างถึงใน กานต์ เสกขุนทด, 2552, หน้า 21 - 25) เรื่องลักษณะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ ที่กล่าวว่า ลักษณะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ เป็นลักษณะสำคัญที่ส่งผลให้การนำนโยบายไปปฏิบัติประสบความสำเร็จ รวมถึงเรื่องทรัพยากรของนโยบาย ที่อธิบายว่า นอกจากจะหมายถึงทรัพยากรทางการเงินแล้ว ยังหมายความรวมถึงการสนับสนุนอื่นๆ ที่จะช่วยให้การนำนโยบายไปปฏิบัติเกิดประสิทธิผล โดยเฉพาะการสนับสนุนช่วยเหลือจากหน่วยงานของรัฐ

3.3) จากผลการวิจัยที่แสดงให้เห็นว่า กำลังคนและงบประมาณเป็นสิ่งสำคัญต่อการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ ซึ่งกระทรวงคมนาคม มีการใช้งบประมาณบางส่วนจากการสนับสนุนของกองทุนเพื่อความปลอดภัยใน

การใช้รถใช้ถนน ทำให้สามารถลดข้อจำกัดในเรื่องคนและงบประมาณได้นั้น เป็นการแสดงให้เห็นความสำคัญของสมรรถนะของหน่วยงาน และทรัพยากรที่ใช้ในการนำนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งสอดคล้องกับ คำอธิบายในตัวอย่างการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Van Meter and Van Horn (อ้างถึงใน กานต์ เสกขุนทด, 2552, หน้า 21 - 25) เรื่องทรัพยากรของนโยบาย ที่อธิบายว่า นอกจากจะหมายถึงทรัพยากรทางการเงินแล้ว ยังหมายความรวมถึงการสนับสนุนอื่นๆ ที่จะช่วยให้การนำนโยบายไปปฏิบัติเกิดประสิทธิผล โดยเฉพาะการสนับสนุนช่วยเหลือจากหน่วยงานของรัฐ

3.4) จากผลการวิจัยที่ได้แสดงให้เห็นแนวทางที่กระทรวงคมนาคม กำหนดให้หน่วยงานต่าง ๆ รับผิดชอบต่อปัญหานั้น เป็นกระบวนการดำเนินการที่มีความหลากหลายสอดคล้องกับปัญหาอุบัติเหตุในแต่ละมิติ ซึ่งเป็นแนวทางที่เป็นไปตามแผนการป้องกันและลดอุบัติเหตุในระดับต่าง ๆ เช่น กรอบทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนโลก และแผนปฏิบัติการลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม จึงอธิบายได้ว่า กระทรวงคมนาคมได้มีการนำแผนที่กำหนดไว้ในระดับต่างๆ มาปฏิบัติผ่านการดำเนินงานของหน่วยงานในสังกัด ทั้งในช่วงเวลาปกติ และในช่วงเทศกาลอย่างต่อเนื่องเป็นประจำ

3.5) ในมาตรการเข้มข้น 777 เข้มข้นยกกำลังสอง และ ยกกำลังสาม นั้น มีการดำเนินการ ในเส้นทางที่ได้รับการคัดเลือกมาเป็นพิเศษ ในช่วงปีใหม่ จำนวน 61 เส้นทาง และช่วงสงกรานต์ จำนวน 77 เส้นทาง โดยมีมาตรการที่ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการเข้มข้นเป็นพิเศษนั้น มาตรการเข้มข้นทั้ง 7 ประการนี้ เป็นมาตรการที่แสดงให้เห็นลักษณะพิเศษของการกำหนดแผน เพื่อรองรับต่อนโยบาย ในลักษณะของแผนที่มีความเข้มข้นเป็นพิเศษมากกว่าแผนการดำเนินการปกติ ดังนั้น เงื่อนไขที่สำคัญของการดำเนินการตามแผนลักษณะนี้ จะต้องมียุทธศาสตร์ที่ชัดเจนเป็นการเฉพาะของแผน มีการใช้ทรัพยากรเพื่อดำเนินการตามแผน ต้องมีการสื่อสารและการสนับสนุนจากหน่วยงานในระดับบริหาร ตลอดจนจัดให้มีหน่วยปฏิบัติการที่มีลักษณะพิเศษกว่าหน่วยงานปกติ ซึ่งในที่นี้เรียกว่าทีม One Transport รวมไปถึงได้รับการสนับสนุนจากเงื่อนไขทางการเมือง เศรษฐกิจ และสังคม ตลอดจนการสนับสนุนจากเจ้าหน้าที่ที่นำนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งเงื่อนไขที่เป็นความเข้มข้นเป็นพิเศษนี้ จัดเป็นเงื่อนไขที่สอดคล้องกับ ตัวอย่างการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Van Meter และ Van Horn (อ้างถึงใน กานต์ เสก

ขุนทด, 2552, หน้า 21 - 25) ในทุกตัวแปร จึงกล่าวได้ว่า การที่สามารถดำเนินมาตรการเข้มข้นนี้ได้ประสบความสำเร็จเป็นผลมาจากกรณีเงื่อนไขสนับสนุนในทางบวกตามตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Van Meter และ Van Horn อย่างครบถ้วนนั่นเอง นอกจากนั้นแล้ว ยังเป็นการแสดงให้เห็นว่า การที่จะป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนได้นั้น มีความจำเป็นที่จะต้องใช้มาตรการใหม่ ๆ โดยเฉพาะระบบอำนวยความสะดวกที่ทำให้ผู้ขับขี่เกิดความรู้สึกถึงความผิดปกติของถนน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ชลัท ทิพากร เกียรติ และนรบดี สาละธรรม ที่ได้ทำวิจัยเรื่อง *ประสิทธิภาพมาตรการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุด้วยออปติคอลสปีดบาร์ (Optical Speed Bars: OSB)* (อ้างถึงใน คณะอนุกรรมการด้านวิชาการงานสัมมนาระดับชาติ เรื่องความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 13, 2560, หน้า 57 - 58) และพบว่า การติดตั้งออปติคอลสปีดบาร์สามารถช่วยลดความเร็วของรถทุกประเภทก่อนเข้าโค้งได้อย่างมีนัยสำคัญในช่วง 4 เดือนแรก แต่เมื่อเวลาไป 5 เดือน คนขับรถมีแนวโน้มจะคุ้นชินกับมาตรการ OSB ทำให้ความเร็วเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเล็กน้อย ซึ่งแสดงให้เห็นว่า เมื่อผู้ขับขี่มีความรู้สึกถึงความผิดปกติจากการมีสิ่งอำนวยความสะดวก คือ ออปติคอลสปีดบาร์ จะทำให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วลง คือ มีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมนั่นเอง

3.6) จากผลของการวิจัยที่แสดงให้เห็นว่า กระบวนการสำคัญอีกประการหนึ่งในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคมไปปฏิบัติ คือ การกำกับ ควบคุม และติดตามให้มีการดำเนินการตามแผนที่กำหนด แสดงให้เห็นว่า กระบวนการกำกับ ติดตาม ควบคุม อย่างเข้มข้นนี้ เป็นเงื่อนไขที่สำคัญมากที่มีอิทธิพลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติ สอดคล้องกับ คำอธิบายของ วรเดช จันทรรศ (อ้างถึงใน สุรสิทธิ์ วิชิรขจร, 2549, หน้า 91 - 92) ในตัวแบบเชิงบูรณาการ (Integrated Model) ที่กล่าวว่า ปัจจัยสำคัญของความสำเร็จในการนำนโยบายไปปฏิบัติ คือ ประสิทธิภาพในการวางแผนและการควบคุม นั่นเพราะปัจจัยดังกล่าวจะส่งผลโดยตรงทั้งต่อสมรรถนะของหน่วยงานและความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติ

4. ปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติตามนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลของกระทรวงคมนาคม มีประเด็นที่นำมาอภิปรายผล ดังนี้

4.1) ปัญหาสมรรถนะขององค์กร เป็นปัญหาหลักในการดำเนินนโยบาย การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน คือ เรื่องกำลังคนและงบประมาณ เนื่องจากต้องใช้ กำลังคนจำนวนมากในการปฏิบัติงานตลอด 7 วัน 24 ชั่วโมง รวมถึงใช้งบประมาณ จำนวนมากในการทำงานนั้น ลักษณะดังกล่าวสอดคล้องกับผลงานวิจัยของ กิตติ อินทร กุล (2553) ซึ่งทำการวิจัยเรื่อง *ปัญหา อุปสรรค และแนวทางในการนำนโยบายและ แผนการป้องกันปราบปรามและแก้ไขปัญหาการค้ำหญิงและเด็กไปสู่การปฏิบัติ* พบว่า การกระจายงบประมาณอย่างไม่เหมาะสมและไม่เพียงพอในบางพื้นที่ส่งผลต่อความสำเร็จ ในการนำนโยบายและแผนการป้องกันปราบปราม และแก้ไขปัญหาการค้ำหญิงและเด็ก ไปสู่การปฏิบัติ และสอดคล้องกับ คำอธิบายของวรเดช จันทรศร (อ้างถึงใน ปิยะนุช เงิน คล้าย, 2560, หน้า 60) ที่ว่าปัญหาทางด้านสมรรถนะของหน่วยปฏิบัติ เป็นปัญหาของ กระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติซึ่งจะมีมากขึ้นอยู่คู่กับ ปัจจัยด้านบุคลากร ปัจจัยด้านเงินทุน ปัจจัยด้านวัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ ตลอดจนปัจจัยด้านวิชาการ ที่เกี่ยวข้อง

4.2) ปัญหาเรื่องทัศนคติของผู้ปฏิบัติงาน เป็นปัญหาเล็กน้อยเนื่องจากผู้ ทำงานบางส่วนยังคงเชื่อว่า มีสาเหตุของอุบัติเหตุในประการอื่นๆ ที่มากกว่าสาเหตุที่ กระทบวงคนมาคมได้พิจารณาเลือกและกำหนดมาเป็นประเด็นการดำเนินงานหลัก สอดคล้องกับผลงานวิจัยของ กิตติ อินทรกุล (2553) ซึ่งทำการวิจัยเรื่อง *ปัญหา อุปสรรค และแนวทางในการนำนโยบายและแผนการป้องกันปราบปรามและแก้ไขปัญหาการค้ำ หญิงและเด็กไปสู่การปฏิบัติ* พบว่าทัศนคติของเจ้าหน้าที่ที่มีต่อแผนแผนการป้องกัน ปราบปรามและแก้ไขปัญหาการค้ำหญิงและเด็กที่มองว่าคดีการค้ำเด็กและหญิงไม่ใช่คดี อุกฉกรรจ์ จึงไม่ให้ความสำคัญในการดำเนินการ เป็นปัญหาของการนำนโยบายไปปฏิบัติ อย่างไรก็ดี ข้อแตกต่างกันระหว่างผลการวิจัยในครั้งนี้นี้กับผลการวิจัยของกิตติ อินทรกุลที่ สำคัญ คือ แม้ทัศนคติของผู้ปฏิบัติงานในการนำนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทาง ถนนในช่วงเทศกาลไปปฏิบัติจะมีบางส่วนที่เห็นว่ามีปัญหาในด้านอื่นมากกว่า แต่ก็ไม่ได้ ส่งผลให้ละเลยการปฏิบัติตามแนวทางที่มีการกำหนดมา ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความเชื่อมั่นมีอ อาชีพ ตลอดจนแสดงให้เห็นว่าปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาที่มีหลายมิติ และทุกมิติ ล้วนได้รับการให้ความสำคัญจากเจ้าหน้าที่ทุกคน

4.3) ปัญหาเรื่องโครงสร้างความไม่ชัดเจนในกลไกการปฏิบัติ เนื่องจากกลไกหลักในการขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยนั้น ไม่ได้อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม ทำให้กระทรวงคมนาคมมีข้อจำกัดในการปฏิบัติ นั้น สอดคล้องกับผลงานวิจัยของ กิตติ อินทรกุล (2553) ซึ่งทำการวิจัยเรื่อง *ปัญหาอุปสรรค และแนวทางในการนำนโยบายและแผนการป้องกันปราบปรามและแก้ไขปัญหาการค้ำหญิงและเด็กไปสู่การปฏิบัติ* พบว่า ความชัดเจนของแผนการปฏิบัติงานในพื้นที่นั้น ขึ้นอยู่กับความชัดเจนของกรอบนโยบายซึ่งกำหนดโดยหน่วยงานในระดับนโยบายที่จะต้องมีการกำหนดให้สอดคล้องกัน ดังนั้น การที่กระทรวงคมนาคมไม่ใช่หน่วยงานหลักของประเทศในการกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน จึงทำให้เกิดข้อจำกัดในการทำงานในพื้นที่ และยังสอดคล้องกับ คำอธิบายของปิยะนุช เงินคล้าย (2560, หน้า 48) ซึ่งได้ทบทวนผลงานวิชาการต่างๆ และระบุถึงปัจจัยที่กำหนดความสำเร็จหรือล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติว่ามีหลายปัจจัย โดยมี 2 ปัจจัยในนั้น คือ ลักษณะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ และกลไกภายในหน่วยงานหรือระหว่างหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ

4.4) ปัญหาการให้การยอมรับและความร่วมมือจากประชาชน เป็นอีกหนึ่งปัญหาที่สำคัญ เนื่องจากประชาชนยังขาดความรู้ความเข้าใจ ในเหตุผลและเป้าหมายการดำเนินการที่กระทรวงคมนาคมรณรงค์ รวมไปถึงในบางกรณียังคงมีทัศนคติที่ไม่ยอมรับในเรื่องที่รณรงค์ด้วย ซึ่งปัญหาดังกล่าวนี้ จัดได้ว่าเป็นปัญหาในเรื่องของการสื่อสารนโยบายไปยังผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัยของ กิตติ อินทรกุล (2553) ซึ่งทำการวิจัยเรื่อง *ปัญหา อุปสรรค และแนวทางในการนำนโยบายและแผนการป้องกันปราบปรามและแก้ไขปัญหาการค้ำหญิงและเด็กไปสู่การปฏิบัติ* พบว่ากิจกรรมในการสื่อสารและถ่ายทอดนโยบายไปสู่ผู้ปฏิบัติที่มีความไม่ชัดเจนนั้น อาจทำให้เกิดการบิดเบือนของนโยบายและทำให้การปฏิบัติไม่ประสบความสำเร็จ นอกจากนี้ ลักษณะดังกล่าวมีความสอดคล้องกับ คำอธิบายของวรเดช จันทรศร (อ้างถึงใน ปิยะนุช เงินคล้าย, 2560, หน้า 60) ที่อธิบายว่าปัญหาด้านการสนับสนุนเป็นปัญหาของกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งจะมีมากน้อยแค่ไหนขึ้นอยู่กับการที่กลุ่มอิทธิพล หรือกลุ่มผลประโยชน์ในสังคมสูญเสียผลประโยชน์จากนโยบายเพียงไร ซึ่งในที่นี้ประชาชนก็ถือเป็นกลุ่มผลประโยชน์ลักษณะหนึ่งนั่นเอง

4.5) ปัญหาประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย เป็นอีกหนึ่งปัญหาที่สำคัญของการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนทั้งในช่วงเทศกาลและในช่วงเวลาปกติ เนื่องจากประชาชนไทยยังคงมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่มีความเป็นระเบียบ ฝ่าฝืนกฎหมาย ไม่มีวินัยจราจร แต่เมื่อถูกตรวจพบการกระทำความผิด ไม่ว่าจะโดยเจ้าหน้าที่เรียกตรวจ หรือถูกตรวจจับด้วยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศต่างๆ ก็ยังมีทัศนคติที่ไม่ยอมรับความผิด หรือบางคนยังเชื่อว่าสามารถใช้เงินแก้ไขปัญหาก็ได้ หรือประชาชนบางส่วนมีความเชื่อว่าการถูกจับด้วยกล้องวงจรปิด ไม่จำเป็นต้องไปชำระค่าปรับ เป็นต้น ปัญหาเหล่านี้ เป็นปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องก็ยอมรับว่า ในบางกรณีก็ไม่สามารถที่จะบังคับใช้ได้เต็มที่ เนื่องจากเหตุผลทางสังคมหลายๆ ประการ ซึ่งการที่ไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพนี้ ส่งผลโดยตรงต่อความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาพฤติกรรมการขับรถของประชาชนไทย ซึ่งสอดคล้องกับ แผนปฏิบัติการ ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 เสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย (Safer Road Users) ซึ่งระบุปัญหาประการหนึ่ง คือ ปัญหาเรื่องการบังคับใช้กฎหมายที่มีความจำเป็นต้องมีการบังคับใช้อย่างจริงจัง และสอดคล้องกับดัชนีพันธกิจของ พิทักษ์สิทธิ์ ชีวรัฐพัฒน์ (2559) ที่ได้ทำการศึกษา *การกำหนดนโยบายการแก้ไขปัญหาคความไม่สงบจังหวัดชายแดนภาคใต้* ซึ่งพบว่าปัญหาการบังคับใช้กฎหมายในพื้นที่ภาคใต้ เป็นปัญหาสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้การดำเนินนโยบายไม่ประสบความสำเร็จ

4.6) ปัญหาความเป็นไปได้ หรือความชัดเจนในการกำหนดแผนการดำเนินงาน เป็นปัญหาเล็กน้อยประการหนึ่ง กล่าวคือ จากข้อมูลปรากฏว่า การคัดเลือกเส้นทางบางเส้นทางที่เกิดอุบัติเหตุสูงมาเป็นเส้นทางที่ดำเนินการตามมาตรการเข้มข้น พิเศษนั้น เป็นการคัดเลือกโดยใช้ข้อมูลทางสถิติ แต่ลักษณะทางกายภาพของเส้นทางบางเส้น หรือสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบางกรณีนั้น เป็นอุบัติเหตุที่ควรต้องพิจารณาว่า สมควรจะนำมานับรวมหรือไม่ เช่น กรณีการเกิดอุบัติเหตุจากการมีสุนัขต้อนหน้ารถ เป็นต้น ปัญหาลักษณะนี้ทำให้ หากนำข้อมูลสถิติประเภทนี้มานับรวมในการคัดเลือกเส้นทางที่จะดำเนินการ อาจเป็นการคัดเลือกที่ได้ผลไม่ตรงกับความต้องการที่แท้จริงได้ ซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัยของ กิตติ อินทรกุล (2553) ซึ่งทำการวิจัยเรื่อง *ปัญหา อุปสรรค และแนวทางในการนำนโยบายและแผนการป้องกันปราบปรามและแก้ไขปัญหาค้าหญิง*

และเด็กไปสู่การปฏิบัติ พบว่า ความชัดเจนของนโยบายในระดับชาติ มีผลต่อความเข้าใจของผู้ปฏิบัติในพื้นที่ และความต่อเนื่องในการดำเนินงานให้ถูกต้องและบรรลุเป้าหมาย นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับคำอธิบายของปิยะนุช เงินคล้าย (2560, หน้า 48) ซึ่งได้ ทบทวนผลงานวิชาการต่างๆ และระบุถึงปัจจัยที่กำหนดความสำเร็จหรือล้มเหลวของการ นำนโยบายไปปฏิบัติว่ามีหลายปัจจัย โดยเฉพาะ ลักษณะของตัวนโยบาย วัตถุประสงค์ของ นโยบาย และความเป็นไปได้ของนโยบาย และยังสอดคล้องกับคำอธิบายของวรเดช จันทรศร (อ้างถึงใน ปิยะนุช เงินคล้าย, 2560, หน้า 60) ที่อธิบายว่าความสามารถของ หน่วยที่รับผิดชอบในการแปลงนโยบายไปสู่การปฏิบัติ ความชัดเจนของวัตถุประสงค์ของ แผนหรือโครงการ และความสอดคล้อง ในการกำหนดภารกิจและมาตรฐานในการ ปฏิบัติงานของหน่วยงานย่อย เป็นปัญหาของการนำนโยบายไปปฏิบัติ

ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

1. ควรมีการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนงานด้านการป้องกัน และแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย โดยเฉพาะระเบียบสำนัก นายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 ให้อำนาจหน้าที่ และความรับผิดชอบในการเป็นผู้ประสานงานหลัก กำหนดแนวทางการปฏิบัติและการ กำกับ ติดตามการปฏิบัติงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย เป็นความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม เพื่อให้สอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน กับประเทศอื่นๆ ในระดับสากล

2. ควรมีการจัดตั้งหน่วยงานหลัก ที่จะเป็นหน่วยงานกลางในการประสานงาน ระหว่างกลไกการกำหนดนโยบายกับหน่วยงานปฏิบัติ ให้เป็นหน่วยงานที่มีโครงสร้าง อำนาจหน้าที่ บุคลากร และงบประมาณเป็นของตนเองอย่างชัดเจน ประกอบด้วย Transport Safety Board และศูนย์ปลอดภัยคมนาคม นอกจากนั้นแล้ว สำหรับ หน่วยงานที่มีการดำเนินงานในพื้นที่ต่าง ๆ ในปัจจุบันนั้น ก็ควรได้มีการจัดสรร งบประมาณไปเพื่อปฏิบัติการกิจการอำนวยความสะดวกทั้งในช่วงเทศกาลและใน ช่วงเวลาปกติให้มากขึ้น

3. ควรมีการจัดทำระบบการรวบรวมและการประมวลผลข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย ที่เป็นระบบกลางที่มีความสมบูรณ์ ครบถ้วน ครอบคลุมรอบด้านในทุกมิติ เพื่อให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้ฐานข้อมูลระบบเดียวกันในการเก็บข้อมูล และเข้าถึงข้อมูลเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยให้สอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน

4. ควรมีการประสานบูรณาการสรรพกำลังทั้งในด้านของกำลังคน และงบประมาณ จากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องมาดำเนินงานร่วมกันให้มากยิ่งขึ้น เนื่องจากยังคงพบว่า การระดมสรรพกำลังในด้านต่างๆ มาปฏิบัติงานตลอดเวลาทั้ง 7 วัน ตลอด 24 ชั่วโมง นั้น เป็นภารกิจที่หนักมาก จนอาจทำให้เกิดการหย่อนกำลังลงในช่วงท้ายของเทศกาลที่ประชาชนมีการเดินทางกลับได้

5. กระทรวงคมนาคม ควรร่วมมือกับภาคเอกชนให้มากยิ่งขึ้น ในเรื่องการลงทุนสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน จัดสำนึกในเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และการตระหนักในสำคัญของการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด ทั้งนี้รวมถึงควรมีการกำหนดแนวทางที่จะพัฒนาประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายให้มีความเข้มข้นมากขึ้น โดยใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยเป็นเครื่องมือในการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง

6. เนื่องจากการดำเนินการตามมาตรการเข้มข้น 777 ยกกำลังสาม ซึ่งเป็นมาตรการที่ถือว่าประสบความสำเร็จสูงสุดในช่วงเทศกาลที่ผ่านมา มีความจำเป็นต้องใช้ทรัพยากรในทุกด้านอย่างสูงมาก และต้องได้รับการสนับสนุนจากทุกภาคส่วนอย่างจริงจัง จึงอาจจะยังไม่สามารถนำมาขยายผลดำเนินการตลอดปีได้อย่างเหมาะสม อย่างไรก็ตาม กิตติ กระทรวงคมนาคมควรมีการจัดให้มีการสัมมนาระดมความคิดเห็นจากผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อสรุปบทเรียนการทำงานตามแผนการดำเนินการเข้มข้นดังกล่าว เพื่อนำบทเรียนที่ได้ไปขยายผลในเทศกาลอื่นๆ ต่อไป และเผยแพร่ให้เป็นองค์ความรู้สำหรับให้หน่วยงานอื่นๆ เช่น ตำรวจท้องที่ ฝ่ายปกครอง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต่างๆ สามารถนำไปประยุกต์ใช้ในส่วนที่สามารถดำเนินการได้อย่างเหมาะสมต่อไป

เอกสารอ้างอิง

- กรมการขนส่งทางบก, สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก. (2559). รายงานฉบับสมบูรณ์
โครงการจัดทำแผนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก.
กรุงเทพมหานคร: ผู้แต่ง.
- กานต์ เสกขุนทด. (2552). ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายการประกัน
คุณภาพการศึกษาไปปฏิบัติของมหาวิทยาลัยราชภัฏ. วิทยานิพนธ์ปรัชญาดุษฎี
บัณฑิต (รัฐประศาสนศาสตร์), มหาวิทยาลัยศรีปทุม.
- กิตติ อินทรกุล. (2553). ปัญหา อุปสรรค และแนวทางการนำนโยบายและแผนการ
ป้องกันปราบปราม และแก้ไขปัญหาการค้าเด็กและหญิง ไปสู่การปฏิบัติ.
วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยราชภัฏภูเก็ต.
- คณะอนุกรรมการด้านวิชาการงานสัมพันธ์ระดับชาติ เรื่องความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่
13. (2560). เอกสารบทความย่อผลงานวิชาการงานสัมพันธ์ระดับชาติ เรื่องความ
ปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 13. ขอนแก่น: หจก.ขอนแก่นการพิมพ์.
- ปิยะนุช เงินคล้าย. (2560). เอกสารประกอบการบรรยายกระบวนการกำหนดและ
วิเคราะห์นโยบายสาธารณะ. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง,
โครงการรัฐประศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต.
- พิทักษ์สิทธิ์ ชิวรัฐพัฒน์. (2559). การกำหนดนโยบายการแก้ไขปัญหาคาความไม่สงบจังหวัด
ชายแดนภาคใต้. ดุษฎีนิพนธ์ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต, มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- สุรสิทธิ์ วชิรขจร. (2549). นโยบายสาธารณะเบื้องต้น. กรุงเทพมหานคร: บริษัท ธเนศวร
(1999) พรินต์ติ้ง จำกัด.
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, สำนักแผนความปลอดภัย. (2559).
รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2558.
กรุงเทพมหานคร: ผู้แต่ง.
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, สำนักแผนความปลอดภัย. (2560). แผน
อำนวยความสะดวกและปลอดภัยรองรับการเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาล
ปีใหม่ 2561 ของกระทรวงคมนาคม (วันที่ 28 ธันวาคม 2560 – 3 มกราคม
2561). กรุงเทพมหานคร: ผู้แต่ง.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, สำนักแผนความปลอดภัย. (2561). *แผน
อำนวยความสะดวกและปลอดภัยรองรับการเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาล
สงกรานต์ 2561 ของกระทรวงคมนาคม (วันที่ 11 - 17 เมษายน 2561).*
กรุงเทพมหานคร: ผู้แต่ง.

World Health Organization. (2015). *Global status report on road safety
2015*. Retrieved October 2, from <http://www.who.int>>2015