

## การประเมินมาตรการ 7 วันอันตรายและข้อเสนอเชิงนโยบาย เพื่อการขับขี่บนถนนที่ปลอดภัยในพื้นที่ภาคกลาง<sup>1</sup>

### Assessment of the Seven Dangerous Days Strategy and Suggestions for Road Safe Driving in the Central Region of Thailand

กมลพร สอนศรี<sup>2</sup>  
Gamolporn Sonsri  
ณิชกานต์ บรรพต<sup>3</sup>  
Nichakan Banphot

Article History

Received: June 28, 2020

Revised: May 14, 2021

Accepted: May 31, 2021

#### บทคัดย่อ

การศึกษาในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนในพื้นที่ภาคกลางในช่วง 7 วันอันตราย (28 ธันวาคม 2562 – 3 มกราคม 2563) ในพื้นที่ภาคกลาง โดยใช้กระบวนการศึกษาเชิงคุณภาพ ซึ่งเน้นรูปแบบการนำมาตรการ 7 วันอันตรายไปปฏิบัติ โดยพิจารณากิจกรรมตามเครื่องมือนโยบาย ได้แก่ การบังคับใช้กฎหมาย และการรณรงค์ และหาความสัมพันธ์กับผลผลิตและผลลัพธ์ระยะสั้นและระยะกลาง ในพฤติกรรมเสี่ยง 3 ประเภท ผลการศึกษาพบว่า 1) การดื่มแล้วขับสามารถจำกัดผู้กระทำผิดได้ผล โดยการบังคับใช้การตั้งด่านป้องปรามมีผลต่อพฤติกรรมของปัจเจกบุคคลโดยตรง สามารถลดจำนวนผู้กระทำผิดบนท้องถนนได้ และมักไม่กระทำผิดให้ถูกจับได้ซ้ำ โดยในจังหวัดชลบุรีมีการบังคับใช้กฎหมายโดยการตั้งด่านตรวจใกล้ทางออกจากสถานบันเทิงต่างๆ เช่นเดียวกับจังหวัดสุพรรณบุรีที่มีการตั้งด่านที่เข้มงวด และมีความถี่ที่สามารถทำให้คนรับรู้และกลัวได้ระดับหนึ่ง 2) การขับรถเร็ว เจ้าหน้าที่ตำรวจมักไม่กวดขันเรื่องความเร็วมากนักเพราะมีการเดินทางระหว่างเมือง นอกจากจะมีบางช่วงที่เฝ้ากวดขันจริงจัง และมีหน่วยบริการตั้งเป็นระยะๆ ซึ่งจังหวัดชลบุรีเป็นจังหวัดปลายทางการเดินทางและมีผู้เดินทางจำนวนมากทำให้ทำความเร็วไม่ได้มาก ส่วนจังหวัดสุพรรณบุรี มีสภาพถนนดี คนส่วนใหญ่จะขับขี่ด้วยความเร็วและจะลดลงเมื่อพบป้ายจำกัดความเร็วหรือป้ายเตือนการเข้าเขตจำกัดการใช้ความเร็ว แต่ก็เกิดขึ้นในระยะสั้นๆ เท่านั้น และ 3) การไม่สวมหมวกนิรภัย

<sup>1</sup> บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการวิจัยการประเมินมาตรการ 7 วันอันตรายและข้อเสนอเชิงนโยบายเพื่อการขับขี่บนถนนที่ปลอดภัย

<sup>2</sup> คณะสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล

Faculty of Social Sciences and Humanities, Mahidol University, E-mail: Gamolporn@gmail.com

<sup>3</sup> คณะสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล

Faculty of Social Sciences and Humanities, Mahidol University, E-mail: Nichakan.8606@gmail.com

มีการรับรู้ความเข้มข้นจากการตั้งด่าน ซึ่งจังหวัดชลบุรีมักไม่พบการตรวจตราเรื่องหมวกนิรภัย อาจเพราะเป็นจังหวัดท่องเที่ยวที่เน้นเรื่องดื่มแล้วขับมากกว่า ทำให้การรณรงค์ที่มีอยู่ไม่ได้ผลมากนักในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยในพื้นที่ ในขณะที่จังหวัดสุพรรณบุรี ผลของการตั้งด่านต่างๆ มีผลต่อการรับรู้ความเข้มข้น ทั้งนี้ การศึกษาครั้งนี้มีข้อเสนอแนะ ดังนี้ (1) ควรเน้นกลไกการดำเนินงานและนโยบายของฝ่ายปกครองในพื้นที่ โดยเฉพาะการดำเนินงานร่วมมือภายใต้คณะดำเนินงานศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน และ (2) ควรมีการเพิ่มระบบเครดิตทางสังคมหรือบtlองโทษจากสังคม เพื่อใช้ควบคู่กับค่าปรับในกรณีขับรถอันตรายหรือผิดกฎหมาย

**คำสำคัญ:** มาตรการ 7 วันอันตราย พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน ความปลอดภัยทางท้องถนน

### Abstract

This study aimed to examine behaviors of road users in the central region during 7 dangerous days (28 December 2019 - 3 January 2020), using a qualitative study process emphasizing the form of implementing the measures of 7 dangerous days, considering activities based on policy tools, including law enforcement and campaigns. The study also aims at finding a relationship with productivity and short-term and medium-term outcomes in 3 risk behaviors. The results revealed as follows: 1) Drinking and driving-It could limit the number of offenders effectively by enforcing setting up of checkpoints directly and that affected the behavior of an individual. It could reduce the number of offenders on the road and caused the offenders tend not to be rearrested. In Chonburi Province, a law was enforced by setting up checkpoints near exits of various entertainment venues. The same is true for Suphan Buri Province where the checkpoints were set intensively and frequently and it could make people aware and afraid of being arrested to a certain extent; 2) Driving fast- police officers were not much strict about speed because there were a lot of travelling between cities, except for some areas, when a speed camera was installed, and there were service units set up for a certain distance. As Chonburi Province is a destination of traveling, so many travelers could not travel at high speed. As for Suphan Buri province, the road condition was good. So, many people drove at high speed and would decrease their speed when encountering speed limit signs and warning signs in speed limit areas, but this happened only for a short time, and; 3) Not wearing a helmet-There was awareness of intensity of setting up a checkpoint. In Chonburi Province, it was rare to see checking of helmets by polices. This is probably because it is a tourist province where a focus is made to drinking and driving. This makes the existing campaigns tend not to be effective in changing behavior of helmet wearing in the area. While in Suphan Buri, setting up the checkpoints affected the awareness of intensity. In this study, the recommendations are as follows: 1) the use of technology should be encouraged to fix the physical engineering that is at risk of frequent occurrences; and 2) there should be a social credit system or the social punishment added to be used in conjunction with fines in the event of dangerous or illegal driving.

**Keywords:** Seven Dangerous Day, Measure, Behavior of Road Users, Road Safety

## ความสำคัญและที่มาของปัญหา

ปัญหาอุบัติเหตุจราจร (road accidents) ถือเป็นหนึ่งในประเด็นสาธารณะที่หน่วยงานภาครัฐต่างๆ ภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนประชาชนได้ตระหนักและเห็นความสำคัญในการแก้ไขอุบัติเหตุทางท้องถนนในประเทศไทยอย่างจริงจัง เนื่องจากสถิติพบว่าจำนวนอุบัติเหตุบนท้องถนนนั้นมีเฉลี่ยมากถึงปีละ 75,000 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บไม่น้อยกว่าปีละ 900,000 ราย และผู้เสียชีวิตปีละ 13,000 ราย คิดเป็นอัตราการเสียชีวิตตั้งแต่ปี พ.ศ. 2541 - พ.ศ. 2552 เฉลี่ยปีละ 19.92 คน ต่อแสนประชากร โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลที่มีการเดินทางเพิ่มขึ้น (Health Information System Development Office, 2011) ด้วยเหตุนี้ รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงได้มีการปรับโครงสร้างของการดำเนินการด้านการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เป็นรูปธรรม โดยมีการจัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ที่วางโครงสร้างและกลไกการทำงานที่ชัดเจน และมีการจัดทำแผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์และมาตรการต่างๆ ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยบนถนนและป้องกันอุบัติเหตุจราจร เช่น แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2548 - พ.ศ. 2551 รวมถึงมาตรการต่างๆ ที่มักจะเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการปัจจัยเสี่ยงทั้งรถยนต์ ผู้ขับขี่ ถนนและสิ่งแวดล้อมต่างๆ ที่ทำให้เกิดโอกาสเกิดอุบัติเหตุ รวมถึง “มาตรการ 7 วันอันตราย” (อ้างอิงคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ 33/2546) เป็นหนึ่งในจำนวนนั้นและเป็นมาตรการสำคัญที่มีการดำเนินการที่เป็นรูปธรรมมาตรการหนึ่ง

อย่างที่ได้อธิบายไปในข้างต้นว่ามาตรการ 7 วันอันตรายได้มีการพัฒนาและปรับเปลี่ยนกลไกการทำงานและแนวทางการปฏิบัติอย่างต่อเนื่องเพื่อให้สอดคล้องกับบริบทของสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป อาทิ มีการกำหนดค่าเป้าหมายที่ใช้ในการขับเคลื่อนการทำงาน หรือการบริหารจัดการในลักษณะยึดพื้นที่เป็นตัวตั้ง (area approach) เป็นต้น และหากพิจารณาในเชิงการจัดการจะพบว่า มีความพยายามดำเนินการภายใต้มาตรการ 7 วันอันตรายอย่างเป็นระบบ ทั้งด้านการติดตามข้อมูลและการกำหนดแผนการดำเนินงานเพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติ

(Thailand Development Research Institute: TDRI, 2017) โดยปัจจุบันอยู่ภายใต้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2560 - พ.ศ. 2563 ซึ่งเป้าหมายเมื่อสิ้นสุดแผนในปี พ.ศ. 2564 คือ อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุต้องลดลงเป็นร้อยละ 18.00 ต่อประชากรแสนคน อีกทั้งยังมีเป้าหมายที่จะดำเนินการเพิ่มขีดความสามารถในการจัดการอุบัติเหตุช่วงเทศกาลในเชิงรุกที่ต้องการจะปฏิรูปการทำงานในช่วงเทศกาล 7 วันอันตรายเนื่องจากหากศึกษาข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่อ่อนหลังอย่างน้อย 5 ปี พบว่า มีความผันผวนเปลี่ยนแปลงในทิศทางที่เพิ่มขึ้นในช่วง พ.ศ. 2558 - พ.ศ. 2562 ทั้งที่ก่อนหน้านี้จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิต และจำนวนผู้บาดเจ็บมีทิศทางที่ลดลงนับตั้งแต่ พ.ศ. 2550 - พ.ศ. 2557 ซึ่งตัวเลขจำนวนอุบัติเหตุลดลงจาก 4,274 ครั้ง เป็น 2,992 ครั้ง แสดงให้เห็นจำนวนการเกิดอุบัติเหตุมีอัตราที่ลดลงและจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บก็มีอัตราการลดลงเช่นเดียวกัน ขณะที่ในช่วง พ.ศ. 2558 - พ.ศ. 2562 จำนวนอุบัติเหตุเกิดเพิ่มขึ้นจาก 2,992 ครั้ง เป็น 3,791 ครั้ง และมีผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจำนวนเพิ่มขึ้น (Road Safety Thailand, 2019a) จากตัวเลขดังกล่าวนี้ทำให้มีความจำเป็นที่จะต้องกลับมาพิจารณาและทบทวนการดำเนินงานตามมาตรการ 7 วันอันตราย เพื่อนำไปสู่การปฏิรูประบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยบนท้องถนน ให้ยกระดับและเพิ่มขีดความสามารถในการจัดการปัญหาความปลอดภัยในท้องถนนให้มากขึ้น

เมื่อพิจารณาการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนในช่วงเทศกาลสงกรานต์พบว่า มีสถิติต่ำที่สุด คือ 2,828 ครั้ง ในปี พ.ศ. 2556 นับตั้งแต่ พ.ศ. 2547 - พ.ศ. 2556 ตัวเลขจำนวนอุบัติเหตุลดลงจาก 17,878 ครั้ง เป็น 2,828 ครั้ง สะท้อนอัตราที่ลดลงอย่างมาก แต่เริ่มมีเปลี่ยนแปลงในทิศทางเพิ่มขึ้นในช่วง พ.ศ. 2557 - พ.ศ. 2562 โดยที่ตัวเลขอุบัติเหตุเพิ่มจาก 2,992 ครั้ง เป็น 3,338 ครั้ง และหากเปรียบเทียบในช่วงเดียวกันกับข้อมูลเทศกาลปีใหม่ ในปี พ.ศ. 2549 มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ 4,197 ครั้ง ทั้งนี้ จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บก็มีอัตราลดลงในทิศทางเดียวกัน จากข้อมูลตัวเลขจำนวนอุบัติเหตุทางถนน จำนวนผู้เสียชีวิต และจำนวนผู้บาดเจ็บข้างต้น ทั้งในช่วงเทศกาลปีใหม่ นับตั้งแต่

พ.ศ. 2559 - พ.ศ. 2562 และช่วงเทศกาลสงกรานต์ นับตั้งแต่ พ.ศ. 2557 - พ.ศ. 2562 ทำให้เห็นการเปลี่ยนแปลงผลลัพธ์ที่สะท้อนประสิทธิผลที่เกิดขึ้นจาก

“มาตรการ 7 วันอันตราย” โดยมีจุดเปลี่ยนในช่วง พ.ศ. 2557 - พ.ศ. 2559 ดังตารางต่อไปนี้

**ตารางที่ 1** แสดงจำนวนอุบัติเหตุ การเสียชีวิตและการบาดเจ็บ ในช่วงสงกรานต์ ระหว่างปี พ.ศ. 2547 - พ.ศ. 2562

ปี พ.ศ.	จำนวนอุบัติเหตุ	จำนวนผู้เสียชีวิต	จำนวนผู้บาดเจ็บ
2547	17878	500	28527
2548	4470	392	5213
2549	4197	375	4726
2550	4274	361	4805
2551	4243	368	4803
2552	3977	373	4332
2553	3516	361	3802
2554	3215	271	3476
2555	3129	320	3320
2556	2828	323	3040
2557	2992	326	3225
2558	3373	364	3559
2559	3447	442	3656
2560	3690	390	3808
2561	3724	418	3897
2562	3338	386	3442

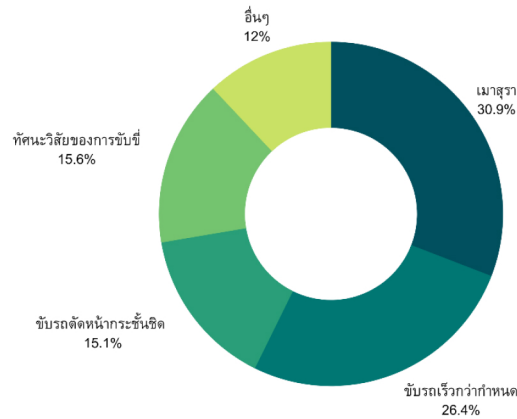
ที่มา: Road Safety Thailand (2019a)

จากข้อมูลข้างต้นสะท้อนให้เห็นว่า จำเป็นต้อง ทบทวนมาตรการ 7 วันอันตราย โดยเฉพาะการดำเนินการในรอบ 5 ปีที่ผ่านมา เนื่องจากเป็นช่วงเวลาที่เห็น อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่เพิ่มขึ้นในช่วงหลังของการ ดำเนินการในรอบ 14 ปี นับตั้งแต่มีจัดตั้งศูนย์อำนวยการ ความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) อย่างไรก็ตาม ข้อมูล จากศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ยังแสดงให้เห็นถึง จุดร่วมที่เหมือนกันของอุบัติเหตุในช่วง 7 วันอันตราย คือ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่พบมากที่สุดในแต่ละปี

มีลักษณะคล้ายคลึงกันมาโดยตลอด กล่าวคือ ในช่วง เทศกาล เช่น ในเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2560 อุบัติเหตุ ส่วนใหญ่เกิดจากการเมาสุรา ร้อยละ 36.59 รองลงมา คือ การขับรถเร็วกว่ากำหนด ร้อยละ 31.31 (ภาพที่ 1) (Road Safety Thailand, 2018) โดยข้อมูลทั้งการ เมาสุราและขับรถเร็วอาจมีการสลับอันดับกันอยู่บ้าง นอกนั้นเป็นอุบัติเหตุที่เกิดจากสาเหตุอื่นๆ จะสังเกตได้ว่า ตัวเลขดังกล่าวชี้สาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจาก “พฤติกรรม การขับขี่ที่เกิดขึ้นซ้ำๆ ต่างกรรมต่างวาระกัน

เท่านั้น” แต่อาจจะมีสาเหตุจากการไม่ได้สวมหมวกนิรภัยที่เพิ่มขึ้น จากข้อมูลที่กล่าวมาแล้วข้างต้น จึงมีข้อสงสัยว่ามาตรการต่างๆ ที่ออกมาในช่วงเทศกาล โดยเฉพาะ

ช่วงหลังปี พ.ศ. 2558 นั้นได้ผลอย่างไรหรือไม่ในแง่มาตรการหรือกิจกรรมใดที่ทำแล้วได้ผล และมีเงื่อนไขหรือสภาพที่เอื้อหรือเป็นอุปสรรคหรือไม่อย่างไร



**ภาพที่ 1** สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่พบมากที่สุดเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2560

**ที่มา:** สังเคราะห์โดยผู้วิจัย อ้างอิงข้อมูล Road Safety Thailand (2019a)

ทั้งนี้ คณะผู้วิจัยได้พิจารณาพื้นที่การศึกษาในบริบทพื้นที่ภาคกลาง ทั้งที่เป็นพื้นที่ที่มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุหรือจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุมากที่สุด ได้แก่ จังหวัดสุพรรณบุรี และพื้นที่ที่มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุหรือจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุน้อยที่สุด ได้แก่ จังหวัดชลบุรี (Road Safety Thailand, 2018) ซึ่งเมื่อพิจารณาลักษณะการคมนาคมทางบกของพื้นที่ภาคกลางพบว่า มีโครงสร้างถนนเชื่อมโยงเป็นโครงข่าย ซึ่งมีเส้นทางถนนสายหลักขนาดไม่ต่ำกว่า 4 ช่องจราจรเชื่อมโยงทุกจังหวัด และมีโครงข่ายหลักที่เชื่อมสู่ภาคต่างๆ อีกทั้งยังมีเส้นทางเชื่อมโยงกับกรุงเทพมหานคร แต่พื้นที่เมืองยังมีปัญหาการจราจรแออัด และในช่วงเทศกาลปีใหม่ เป็นช่วงที่ประชาชนที่ทำงานในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลจะเดินทางกลับไปยังภูมิลำเนา เช่น ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) จากกรุงเทพมหานครผ่านภาคกลางไปยังภาคเหนือ โดยใช้ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) จากกรุงเทพมหานครผ่านจังหวัดสมุทรปราการไปยังภาคตะวันออก หรือใช้ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 340 ผ่านจังหวัดสุพรรณบุรีไปภาคเหนือ เป็นต้น ทำให้พื้นที่ภาคกลางจึงเป็นเสมือนจุดเริ่มต้นของการเดินทางและเป็นจุดสิ้นสุดของการเดินทางในช่วงเทศกาลปีใหม่ (Office of the National Economic and Social

Development Council, 2017) ทำให้คณะผู้วิจัยสนใจที่จะศึกษาและประเมินการดำเนินงานมาตรการ 7 วันอันตรายในพื้นที่ภาคกลาง

ข้อสงสัยเหล่านี้จำเป็นต้องอาศัยการประเมินอย่างเป็นระบบที่ต้องสะท้อนให้เห็นถึงความเชื่อมโยงในมาตรการ โครงการ และกิจกรรม ที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน และจำนวนการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น โดยเฉพาะการเน้นให้มีการประเมินการนำนโยบายไปปฏิบัติ (implementation evaluation) ในพื้นที่ต่างๆ ในลักษณะล่างขึ้นบน (bottom up) ซึ่งจะช่วยให้เห็นข้อเท็จจริง เพื่อสะท้อนการดำเนินงานจริง โดยการวิจัยครั้งนี้ยึดรูปแบบการประเมินผลโดยไม่ยึดเป้าหมายของนโยบายหรือมาตรการเป็นหลักหรือชี้้นำในการเก็บรวบรวมข้อมูล (goal free model) ซึ่งจะทำให้เกิดความเป็นอิสระในการค้นหาสิ่งที่ดีและไม่ดีจากมาตรการได้อย่างเป็นอิสระ โดยไม่ติดกรอบของคุณค่าและเนื้อหาของนโยบายเดิม ซึ่งสอดคล้องกับเป้าหมายของการค้นหาข้อมูลและสารสนเทศที่เชื่อว่าจะเป็นประโยชน์ที่จะนำไปใช้เพื่อการปฏิรูปมาตรการ 7 วันอันตราย ตามเป้าหมายที่ 5 ของยุทธศาสตร์ที่ระบุในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2560 – พ.ศ. 2563 ดังที่กล่าวข้างต้น

**วัตถุประสงค์ของการวิจัย**

1) เพื่อศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนที่เกิดขึ้นภายใต้การบังคับใช้กฎหมาย และการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ที่ส่งผลต่อพฤติกรรมของกลุ่มเป้าหมายทั้งการดื่มแล้วขับ การขับรถเร็วกว่ากฎหมายกำหนด และการไม่สวมหมวกนิรภัย ในพื้นที่ภาคกลางช่วง 7 วันอันตราย

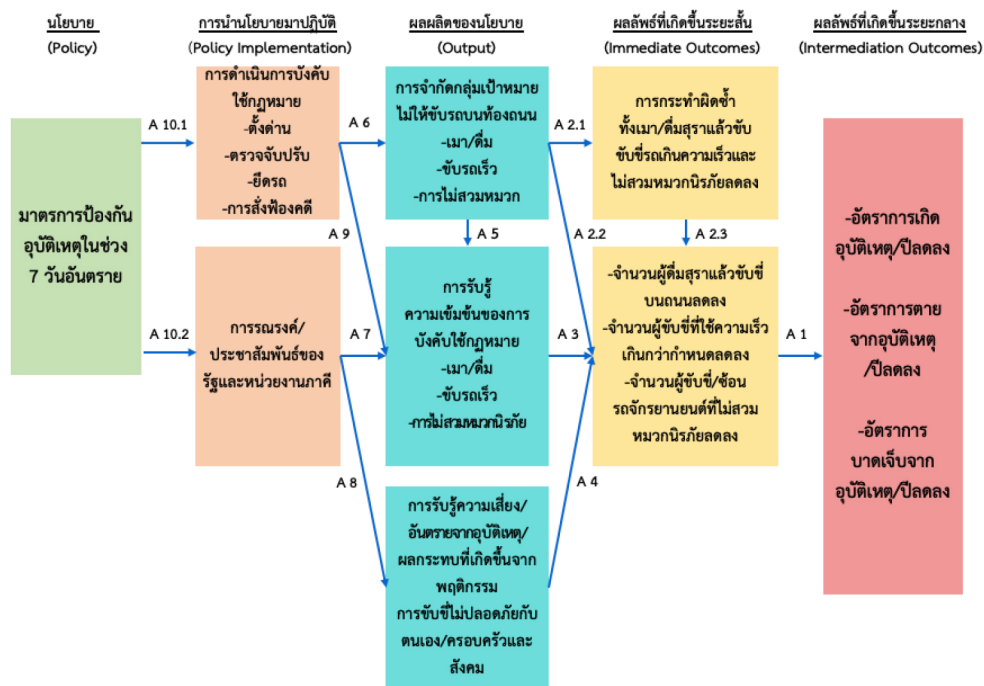
2) เพื่อเสนอแนะมาตรการ 7 วันอันตราย และข้อเสนอเชิงนโยบายเพื่อการขับเคลื่อนถนนที่ปลอดภัยในพื้นที่ภาคกลางในช่วง 7 วันอันตราย

**กรอบแนวคิดการวิจัย**

ในการประเมินมาตรการ 7 วันอันตรายและข้อเสนอเชิงนโยบายเพื่อการขับเคลื่อนถนนที่ปลอดภัยในพื้นที่ภาคกลาง คณะผู้วิจัยมุ่งประเด็นไปที่การนำมาตรการ 7 วันอันตรายไปปฏิบัติ (policy implementation) เกี่ยวกับการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่บนท้องถนน ตามทฤษฎีโครงการ (program theory) ร่วมกับทฤษฎี

การเปลี่ยนแปลง เพื่อการวางเงื่อนไขและสภาพที่จำเป็นที่จะทำให้เกิดการเชื่อมโยงระหว่างกิจกรรมและผลลัพธ์ โดยเฉพาะการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่เกิดขึ้น โดยมีกรอบแนวคิดตั้งต้นจากนโยบายของรัฐผ่านมาตรการป้องกันอุบัติเหตุในช่วง 7 วันอันตราย ซึ่งจะถูกนำไปใช้ในแต่ละพื้นที่ผ่านกิจกรรมตามเครื่องมือนโยบาย มีความสัมพันธ์ระหว่างการนำนโยบายไปปฏิบัติ (policy implementation)

ในการบังคับใช้กฎหมายและการรณรงค์ในพื้นที่ โดยมีการพิจารณาประเด็นการนำเครื่องมือนโยบายไปปฏิบัติที่มีความสัมพันธ์กับผลผลิต (output) ได้แก่ การจำกัดกลุ่มเป้าหมายไม่ให้ขับขึ้นบนท้องถนน การรับรู้ความเข้มข้นของการบังคับใช้กฎหมาย และการรับรู้ความเสี่ยง/อันตรายจากอุบัติเหตุที่นำไปสู่ผลลัพธ์ทั้งในระยะสั้นและระยะกลาง (immediate outcome & mediation outcome) ทั้งการกระทำผิดซ้ำ และจำนวนผู้กระทำความผิดลดลง ดังภาพต่อไปนี้



**ภาพที่ 2 กรอบแนวคิดการวิจัย**

(กรอบแนวคิดการวิจัยเป็นส่วนหนึ่งของโครงการวิจัยการประเมินมาตรการ 7 วันอันตรายและข้อเสนอเชิงนโยบายเพื่อการขับเคลื่อนถนนที่ปลอดภัย (2562))

## วิธีวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ ซึ่งเป็นงานวิจัยที่เน้นการประเมินแบบไม่ยึดเป้าหมาย (goal-free model) เน้นการเข้าพื้นที่เก็บข้อมูลจากกลุ่มเป้าหมายของนโยบาย เพื่อค้นหาคำตอบตามวัตถุประสงค์ ได้ดำเนินการตามขั้นตอน ดังนี้

**ขั้นที่ 1 การศึกษามาตรการ 7 วันอันตรายในช่วงเทศกาล และการศึกษาการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง** มีการทบทวนการดำเนินการและผลการดำเนินการของมาตรการย้อนหลัง และวิเคราะห์การดำเนินการและผลการดำเนินการในมุมมองบริบทของมาตรการ 7 วันอันตรายในช่วงเทศกาล เพื่อให้ได้ประเด็นที่น่าสนใจ นอกเหนือจากประเด็นคำถามวิจัยหลัก อาทิ การกำหนดตัวชี้วัดจำนวนอุบัติเหตุ และจำนวนผู้เสียชีวิตบนท้องถนน ในช่วงมาตรการฯ จากส่วนกลาง และผลของการกำหนดตัวชี้วัดหรือการเพิ่มขึ้น/ลดลงของการเสียชีวิตในช่วง 7 วันอันตราย เป็นต้น ซึ่งคณะผู้วิจัยได้นำประเด็นเหล่านี้ไปสนทนาและถกเถียงในการลงพื้นที่เก็บข้อมูล การศึกษา และทบทวนกฎหมาย และการบังคับใช้ที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเกี่ยวกับมาตรการที่ใช้ควบคุมพฤติกรรมเสี่ยงหลัก 3 ประเภท ได้แก่ การดื่มแล้วขับ การขับเร็วเกินความเร็วที่กฎหมายกำหนด และการไม่สวมหมวกนิรภัย อันเป็นขอบเขตการศึกษาหลักของงานวิจัยนี้ อีกทั้งได้นำคำสั่งแต่งตั้งของกระทรวงมหาดไทย รายงานผลการปฏิบัติงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มาพัฒนาเป็นกรอบแนวคิดรวมกับทฤษฎีโครงการ (program theory) ร่วมกับทฤษฎีการเปลี่ยนแปลง

**ขั้นที่ 2 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์และการเลือกพื้นที่ในการเก็บข้อมูล** คณะผู้วิจัยทำการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างการบังคับใช้กฎหมายกับจำนวนผู้เสียชีวิต จำนวนผู้บาดเจ็บ และจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งในส่วนนี้ได้ใช้ข้อมูลทั้งจากศูนย์ความปลอดภัยทางถนน และจากกระทรวงสาธารณสุข อย่างไรก็ตาม การดำเนินการนี้ไม่ได้มุ่งเน้นการตรวจสอบมาตรการว่าได้ผลหรือไม่ เนื่องจากอาจมีข้อจำกัดด้านข้อมูลที่ใช้ แต่เป็นการนำมาใช้เพื่อนำทางไปสู่การเลือกพื้นที่ ซึ่งคณะผู้วิจัยได้เลือกจังหวัดตัวอย่างเพื่อดำเนินการเก็บข้อมูล โดยพิจารณาจากการจัดระดับความเข้มข้นในการบังคับใช้กฎหมาย

นอกจากนั้น ในการเลือกจังหวัดนี้คณะผู้วิจัยยังพิจารณาถึงความแตกต่างระหว่างจังหวัดที่ดำเนินการตามมาตรการได้ดีหรือทำแล้วได้ผล ซึ่งเป็นจังหวัดที่มีแนวปฏิบัติที่ดีจำนวน 1 จังหวัด และจังหวัดที่ดำเนินการแล้วไม่ได้ผลจำนวน 1 จังหวัด รายละเอียดของเกณฑ์ที่ใช้เลือก มีดังนี้

**1) เกณฑ์บังคับหลัก** พิจารณาจากจังหวัดที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน โดยเกณฑ์ดังกล่าวจะมีการจัดกลุ่ม 4 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่ 1 การเสียชีวิตลดลงอย่างต่อเนื่อง (สีเขียว) กลุ่มที่ 2 การเสียชีวิตเคยเพิ่มขึ้นแต่ลดลงในปัจจุบัน (สีเหลือง) กลุ่มที่ 3 การเสียชีวิตเคยลดแต่เพิ่มขึ้นในปัจจุบัน (สีส้ม) และกลุ่มที่ 4 การเสียชีวิตเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง (สีแดง) (Road Safety Thailand, 2019b)

**2) เกณฑ์รอง** มีเกณฑ์รอง 2 ข้อ ที่ใช้เพื่อประกอบการพิจารณาเพื่อความยืดหยุ่นในการเลือกจังหวัด ได้แก่ เกณฑ์รองที่ 1 จังหวัดที่ความเข้มข้นมากน้อยอย่างสม่ำเสมอจากผลการวิเคราะห์การถดถอยแบบมัลติโนเมียลโลจิสติก (multinomial logistic regression) สามารถทำนายการเสียชีวิตช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2562 โดยตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อการเสียชีวิต คือ การตรวจจับความเร็ว และสมการอธิบายและพยากรณ์การเสียชีวิตในภาพรวมได้ร้อยละ 54.00 ( $p\text{-value} = 0.018^*$ ) กล่าวคือการตรวจจับความเร็วมีความสัมพันธ์กับจำนวนการเสียชีวิตในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2562 ดังนั้น จึงใช้เกณฑ์รองที่ 1 นี้ในการจัดกลุ่มการเสียชีวิตจากสาเหตุการขับเร็วซึ่งแบ่งเป็น 3 กลุ่ม (clusters) ได้แก่ จังหวัดที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากการขับเร็วเพิ่มขึ้น 26 จังหวัด จำนวนเท่าเดิม 25 จังหวัด และจำนวนลดลง 26 จังหวัด เกณฑ์รองที่ 2 การจัดกลุ่มจังหวัดของการตรวจจับความเร็วเทียบกับสัดส่วนพื้นที่ถนน 1,000 กิโลเมตร จะจัดกลุ่มเป็น 2 กลุ่มตามข้อมูลพื้นฐานที่ใช้วิเคราะห์การจัดกลุ่มจังหวัดที่มีตรวจจับการขับเร็วเกินกำหนด ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2562 ต่อพื้นที่ถนน ได้แก่ (1) กลุ่มที่มีการตรวจจับความเร็ว น้อย และ (2) กลุ่มที่มีการตรวจจับความเร็วมาก

จากผลการศึกษาตามเกณฑ์พบว่า จังหวัดชลบุรีเข้าเกณฑ์บังคับหลักในกลุ่มที่ 1 โดยมีการเสียชีวิตลดลงอย่างต่อเนื่อง (สีเขียว) และเข้าเกณฑ์รองในจังหวัดที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากการขับเร็วลดลง ซึ่งถือว่าเป็น

จังหวัดที่มีแนวปฏิบัติที่ดี ในขณะที่จังหวัดสุพรรณบุรี เข้าเกณฑ์บังคับหลักในกลุ่มที่ 4 โดยมีการเสียชีวิตเพิ่มขึ้น ต่อเนื่อง (สีแดง) และเข้าเกณฑ์รองในกลุ่มที่มีการตรวจจับความเร็วมาก ซึ่งถือว่าเป็นจังหวัดดำเนินการแล้วไม่ได้ผล

**ขั้นที่ 3 การประเมินการนำนโยบายไปปฏิบัติในรูปแบบ bottom-up approach โดยใช้ทฤษฎีโครงการ** คณะผู้วิจัยได้ทำการประเมินการนำนโยบาย/มาตรการ 7 วันอันตรายไปปฏิบัติในช่วงเทศกาลปีใหม่ 7 วันอันตราย ตั้งแต่วันที่ 27 ธันวาคม พ.ศ. 2562 ถึงวันที่ 2 มกราคม พ.ศ. 2563 ขั้นตอนนี้ได้นำผลการวิเคราะห์ในขั้นที่ผ่านมาในการคัดเลือกจังหวัดในการเก็บข้อมูล ทำให้ขอบเขตการศึกษาในการลงพื้นที่ประเมินในพื้นที่ภาคกลาง ได้แก่ จังหวัดสุพรรณบุรี และจังหวัดชลบุรี โดยการเข้าพื้นที่ศึกษาและเก็บข้อมูลในขั้นนี้มีดังต่อไปนี้

1) การสังเกตการณ์ (observation) ทางคณะผู้วิจัย ได้มีการเก็บข้อมูล เริ่มต้นจากการสังเกตการณ์พฤติกรรม การขับขี่ มาตรการในการนำนโยบาย 7 วันอันตรายไปปฏิบัติ ทั้งกลไกและกิจกรรมการดำเนินงาน ตลอดจนพิจารณากิจกรรมในพื้นที่ดำเนินการ และอาชญากรรมที่จัดทำโดยหน่วยงานในพื้นที่ เพื่อวิเคราะห์ความเชื่อมโยงของกิจกรรมและความคาดหวังที่มีต่อมาตรการ อย่างน้อยจังหวัดละ 6 พื้นที่ตามประเภทของมาตรการ ได้แก่ ด้านตรวจจับทั่วไป ด้านตรวจจับแอลกอฮอล์ ศูนย์บริการร่วม ศูนย์ปฏิบัติการร่วมเพื่อบริการประชาชน ถนนหลัก ศูนย์ปฏิบัติการเฉพาะหน่วยงานเพื่อบริการประชาชนถนนหลัก และด่านชุมชน อีกทั้งได้มีการสัมภาษณ์ผู้ที่มีบทบาทรับผิดชอบศูนย์ต่างๆ อย่างน้อย ศูนย์ละ 1 คน

2) การสัมภาษณ์แบบไม่เป็นทางการ (informal interview) ได้มีการดำเนินการสัมภาษณ์กลุ่มผู้ขับขี่เพื่อศึกษาความเชื่อมโยงของกิจกรรมและการรับรู้ที่มีต่อ ความเสี่ยง มาตรการ และบทลงโทษของกฎหมาย โดยพิจารณาตามเงื่อนไขและฐานคติของตามกรอบแนวคิด ในช่วง 7 วันอันตรายช่วงเทศกาลปีใหม่ โดยกำหนดกลุ่มเป้าหมายของนโยบายในพื้นที่ ได้แก่

1) กลุ่มเป้าหมายในนโยบายที่มีพฤติกรรม การดื่ม/ไม่ดื่มแล้วขับ แบ่งเป็น 2 กลุ่มหลัก ได้แก่ กลุ่มผู้ดื่ม ระยะเวลาขับขี่ และกลุ่มที่ไม่ได้ดื่มระยะเวลาขับขี่ ทั้งนี้ กลุ่มผู้ดื่ม

จะแบ่งเป็นผู้ที่ถูกจับ ปรับ ผู้ที่ถูกส่งฟ้องศาล ผู้ที่ถูกคุม ประพฤติ ผู้ที่ได้รับการปล่อยตัวโดยเฉพาะกลุ่มเด็ก รวมทั้งกลุ่มผู้ดื่มและมีประสบการณ์ขับรถแต่รอดจากการ ตรวจจับหรือจับกุม ตลอดจนผู้ดื่มแล้วเกิดอุบัติเหตุ จำนวนไม่น้อยกว่า 7 คน โดยในจังหวัดชลบุรีมีจำนวน 14 คน จำแนกเป็นกลุ่มผู้ดื่มขณะขับขี่ จำนวน 11 คน และกลุ่มที่ไม่ได้ดื่มขณะขับขี่ จำนวน 3 คน สำหรับ จังหวัดสุพรรณบุรี มีจำนวน 11 คน จำแนกเป็นกลุ่ม ผู้ดื่มขณะขับขี่ จำนวน 9 คน และกลุ่มที่ไม่ได้ดื่มขณะ ระยะเวลาขับขี่ จำนวน 2 คน

2) กลุ่มเป้าหมายในนโยบายที่มีพฤติกรรม การ ขับขี่รถเกินกว่าความเร็วที่กฎหมายกำหนด แบ่งเป็น 3 กลุ่มหลัก ได้แก่ ผู้ที่ขับรถเกินความเร็วเป็นประจำ ผู้ขับรถเกินความเร็วเป็นบางครั้ง และผู้ที่ไม่ขับรถเกิน ความเร็ว สำหรับกลุ่มผู้ที่ขับรถเร็วไม่ว่าจะเป็นประจำ หรือบางครั้ง แบ่งเป็นผู้ที่เคยถูกจับ ปรับ เคยเกิดอุบัติเหตุ และรอดจากการตรวจจับ จำนวนไม่น้อยกว่า 11 คน โดยในจังหวัดชลบุรีมีจำนวน 12 คน จำแนกเป็นผู้ที่ ขับรถเกินความเร็วประจำและบางครั้ง จำนวน 9 คน และผู้ที่ไม่ขับรถเกินความเร็ว จำนวน 3 คน สำหรับ จังหวัดสุพรรณบุรี มีจำนวน 13 คน จำแนกเป็นผู้ที่ ขับรถเกินความเร็วประจำและบางครั้ง จำนวน 10 คน และผู้ที่ไม่ขับรถเกินความเร็ว จำนวน 3 คน

3) กลุ่มเป้าหมายในนโยบายที่มีพฤติกรรม ขับขี่ จักรยานยนต์ที่สวมหมวกและไม่สวมหมวกนิรภัย แบ่งเป็น 3 กลุ่ม คือ ผู้ที่ไม่ได้สวม ผู้ที่สวมทุกครั้ง และ ผู้ที่สวมบางครั้ง ทั้งนี้ ผู้ที่มีประสบการณ์ไม่สวมแต่ไม่เคย ถูกจับกุม และกรณีผู้ที่เคยเกิดอุบัติเหตุทั้งที่สวมและไม่สวมหมวกนิรภัยนั้นได้รับความสนใจเป็นพิเศษ จำนวนไม่น้อยกว่า 11 คน โดยในจังหวัดชลบุรี จำนวน 17 คน จำแนกเป็นผู้ที่ไม่สวมทุกครั้งและบางครั้ง จำนวน 12 คน และผู้ที่สวมทุกครั้ง จำนวน 5 คน สำหรับจังหวัด สุพรรณบุรี จำนวน 14 คน จำแนกเป็นผู้ที่ไม่สวมทุกครั้ง และบางครั้ง จำนวน 11 คน และผู้ที่สวมทุกครั้ง จำนวน 3 คน

ทั้งนี้ การคัดเลือกกลุ่มเป้าหมายใช้การเลือกแบบ บังเอิญและวิธีการสุ่มใจ โดยคณะผู้วิจัยได้ขออนุญาต ใช้พื้นที่ดำเนินการในพื้นที่จังหวัดนั้นๆ เพื่อเข้าถึงกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ด้านตรวจจับทั่วไป ด้านตรวจจับแอลกอฮอล์ ศูนย์



บริการร่วม ศูนย์ปฏิบัติการร่วมเพื่อบริการประชาชน ถนนหลัก ศูนย์ปฏิบัติการเฉพาะหน่วยงานเพื่อบริการประชาชนถนนหลัก และด่านชุมชน

**ขั้นที่ 4 การสัมภาษณ์ผู้กำหนดนโยบายและผู้เชี่ยวชาญ** คณะผู้วิจัยได้ทำการสัมภาษณ์ข้อคิดเห็นของผู้กำหนดนโยบายและผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับประเด็นการลดหรือการป้องกันอุบัติเหตุจำนวน 5 คน ได้แก่ นพ.แท้จริง ศิริพานิช นพ.ธนพงษ์ จินวงษ์ นายณัฐกานต์ ไวยเนตร นาวาเอกสุวรรณ ภูเต็ง และผู้อำนวยการกองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน เพื่อนำข้อคิดเห็นที่ได้้นั้นมาสรุปเป็นมาตรการ 7 วันอันตราย และข้อเสนอเชิงนโยบายเพื่อการขับเคลื่อนถนนที่ปลอดภัยในพื้นที่ภาคกลางในช่วง 7 วันอันตราย

#### ผลการวิจัย

การวิจัยเรื่องการประเมินมาตรการ 7 วันอันตราย และข้อเสนอเชิงนโยบายเพื่อการขับเคลื่อนถนนที่ปลอดภัยในพื้นที่ภาคกลาง โดยใช้ทฤษฎีโครงการ (program theory) ร่วมกับทฤษฎีการเปลี่ยนแปลง เพื่อการวางเงื่อนไขและสภาพที่จำเป็นที่จะทำให้เกิดการเชื่อมโยงระหว่างกิจกรรมและผลลัพธ์ โดยเฉพาะการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม มีผลการวิจัยดังนี้

1) ผลการศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนที่เกิดขึ้นภายใต้การบังคับใช้กฎหมาย การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ที่ส่งผลต่อพฤติกรรมของกลุ่มเป้าหมายทั้งการดื่มแล้วขับ การขับเร็วกว่ากฎหมายกำหนด และการไม่สวมหมวกนิรภัยในพื้นที่ภาคกลางช่วง 7 วันอันตราย ซึ่งคณะผู้วิจัยได้มีการศึกษาวิเคราะห์จุดเด่น ปัญหา และอุปสรรค ในการนำมาตราการไปปฏิบัติในพื้นที่จังหวัดชลบุรีและจังหวัดสุพรรณบุรี ทั้งนี้ คณะผู้วิจัยได้วิเคราะห์ปัจจัยต่างๆ ที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงหรือควบคุมพฤติกรรมของผู้มีพฤติกรรมเสี่ยง ได้แก่ การขับรถเกินความเร็วที่กำหนด การดื่มแล้วขับ และการขับขี่จักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย ผ่านกลุ่มเป้าหมาย จำนวน 81 คน จำแนกเป็นจังหวัดชลบุรี จำนวน 43 คน และจังหวัดสุพรรณบุรี จำนวน 38 คนซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

**จังหวัดชลบุรี** เป็นจังหวัดที่มีความต่อเนื่องในการเสียชีวิตและในการควบคุมการเสียชีวิตในช่วงเทศกาลปีใหม่ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 - พ.ศ. 2562 ซึ่งอยู่ในกลุ่มที่มี

การเสียชีวิตลดลงต่อเนื่อง จากการศึกษาเอกสาร การสังเกต และการสัมภาษณ์ผู้ขับขี่และผู้ปฏิบัติหน้าที่พบว่า พฤติกรรมและนิสัยการขับขี่รถของประชาชนที่ใช้ถนนในจังหวัดชลบุรี ในภาพรวมมีความเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนน โดยส่วนใหญ่เกิดจากการที่ผู้ขับขี่โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ มีพฤติกรรมในการขับขี่ไม่ปลอดภัย เมาสุรา ไม่สวมหมวกนิรภัย ประมาท คึกคะนอง และไม่เคารพกฎจราจร ทั้งนี้ สำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดชลบุรีพบว่า เป็นพาหนะที่ประชาชนนิยมใช้ในการเดินทางสัญจรภายในตัวชุมชน และมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด แต่ยังคงถือว่าเป็นจังหวัดที่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุค่อนข้างต่ำ โดยพบว่า มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ 4.78 ครั้งต่อจำนวนรถจักรยานยนต์จดทะเบียน 10,000 คัน (Thailand Road Safety Observatory, 2020a) และจากการสังเกตการณ์ของคณะผู้วิจัยในบริเวณอำเภอเมือง (ถนนลงหาดบางแสน ถนนบางแสนสาย 1-2 ถนนบางแสน-อ่างศิลา) และพัทยา (บริเวณถนนพัทยาเหนือ ถนนเลียบชายหาด ถนนพัทยาสายสอง ถนนพัทยากลาง และถนนพัทยาใต้) มีลักษณะเป็นชุมชนแออัด ซึ่งมีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัยจำนวนน้อย โดยเฉพาะในช่วงเวลากลางคืน สำหรับผู้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล จากข้อมูลในภาพรวมอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดชลบุรี พบว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากขับเร็วเกินกำหนด โดยมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุของรถยนต์ 4.69 ครั้งต่อจำนวนรถยนต์จดทะเบียน 10,000 คัน (Thailand Road Safety Observatory, 2020b) อย่างไรก็ตาม พบว่าเป็นอัตราการเกิดอุบัติเหตุที่ค่อนข้างต่ำมากเมื่อเทียบกับอัตราการเกิดอุบัติเหตุของประเทศ ซึ่งสอดคล้องกับการสังเกตการณ์ของคณะผู้วิจัยซึ่งพบเห็นว่าในถนนทางหลวงสายต่างๆ โดยเฉพาะทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 36 ตลอดจนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 มีการขับรถเร็วเกินกำหนด เนื่องจากสภาพถนนที่ไม่ขรุขระ มี 4 - 10 ช่องจราจร และเป็นเส้นทางที่ใช้ในการเดินทางเพื่อไปยังจังหวัดอื่นในภาคตะวันออก

สำหรับผลจากการสัมภาษณ์ผู้ที่มีบทบาทหน้าที่รับผิดชอบในการดำเนินมาตรการ 7 วันอันตรายช่วงปีใหม่

จำนวน 6 คน และการสังเกตการณ์ในพื้นที่จังหวัดชลบุรี จากการลงพื้นที่ตั้งแต่วันที่ 27 ธันวาคม พ.ศ. 2562 ถึง 2 มกราคม พ.ศ. 2563 พบว่า มีมาตรการและกลไกในการดำเนินการดังนี้ มาตรการแรก คือ มาตรการบังคับใช้กฎหมายพบว่า พื้นที่จังหวัดชลบุรีมีการดำเนินการตามมาตรการบังคับใช้กฎหมาย ได้แก่ (1) การจัดตั้งด่านตรวจจับประเภจุดตรวจหรือจุดปฏิบัติงานชั่วคราวที่สามารถเคลื่อนย้ายง่าย ปฏิบัติเพียง 1-2 ชั่วโมง โดยส่วนใหญ่จะตรวจจับผู้ที่ไม่สวมนิรภัย (2) การจัดตั้งด่านตรวจจับประเภจุดตรวจวัดแอลกอฮอล์ เพื่อสกัดผู้ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์เกินกว่าที่กฎหมายกำหนดและมีการตรวจวัดแอลกอฮอล์ และจะตั้งด่านตรวจในช่วงเวลา กลางคืน ในบริเวณถนนข้าวหลาม ถนนทางเลียบเมืองชลบุรี ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) และเส้นทางที่จะมุ่งเน้นเข้าสู่ในทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ทั้งนี้ ด่านตรวจจับทั้ง 2 ประเภทข้างต้นจะมีลักษณะการปฏิบัติการตลอดทั้งปี และ (3) การจัดตั้งเฉพาะช่วงเทศกาล ได้แก่ ศูนย์บริการร่วมเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชน โดยบูรณาการร่วมกับทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคมในการดำเนินงานต่อเนื่อง ในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ โดยมีการตั้งจุดหลัก รวม 27 จุด ได้แก่ อำเภอเมือง 4 จุด อำเภอศรีราชา 4 จุด อำเภอบางละมุง 4 จุด อำเภอสัตหีบ 3 จุด อำเภอบ้านบึง 2 จุด อำเภอพานทอง 2 จุด อำเภอพนัสนิคม 2 จุด อำเภอบ่อทอง 2 จุด อำเภอหนองใหญ่ 2 จุด อำเภอเกาะจันทร์ 1 จุด และอำเภอเกาะสีชัง 1 จุด

มาตรการที่สอง คือ มาตรการรณรงค์พบว่า ประชาชนรับรู้การประชาสัมพันธ์ 7 วันอันตรายค่อนข้างน้อย โดยไม่เคยพบเห็นป้ายการรณรงค์การขับขี่ปลอดภัยในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2563 ในกรณีนี้คณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนจังหวัดชลบุรีร่วมมือกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจัดทำโครงการ “หนึ่งอำเภอ หนึ่งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หนึ่งถนนปลอดภัย” เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุให้น้อยลง นอกจากนี้ กองอำนวยความสะดวกและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดชลบุรียังประสานงานกับหน่วยงานในพื้นที่ดำเนินการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ เพื่อให้ภาคส่วนที่เกี่ยวข้องและประชาชนทราบถึงอันตรายและบทลงโทษของการขับขี่ไม่ปลอดภัย

มาตรการที่สาม คือ มาตรการทางปกครองพบว่า จังหวัดชลบุรีได้จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการร่วมป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่ และได้ตั้งศูนย์ดังกล่าวในพื้นที่ 11 โดยมีผู้ปฏิบัติหน้าที่จำนวน 1,038 คน เพื่อเป็นการดูแลอำนวยความสะดวกและรักษาความปลอดภัยในการเดินทางช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2563 ซึ่งการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการร่วมในพื้นที่จังหวัดชลบุรี มีวัตถุประสงค์หลัก คือ การเป็นจุดแวะพักสำหรับประชาชนและจุดรวมพลสำหรับปฏิบัติการพิเศษ โดยเฉพาะหน่วยงานประเภทหน่วยกู้ภัยที่จะมีการระดมกำลังพลและทรัพยากร (รถกู้ชีพ) เพื่อให้สามารถเข้าถึงพื้นที่เกิดเหตุได้อย่างรวดเร็ว

ทั้งนี้ จากมาตรการในการศึกษาข้างต้น เมื่อนำมาพิจารณาร่วมกับผลจากการสัมภาษณ์กลุ่มเป้าหมายในจังหวัดชลบุรี จำนวน 43 คน จำแนกเป็น กลุ่มดื่มแล้วขับ จำนวน 14 คน กลุ่มไม่สวมหมวกนิรภัยจำนวน 17 คน และกลุ่มที่ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดจำนวน 12 คน และสามารถอธิบายความสัมพันธ์ของการนำนโยบายไปปฏิบัติ กับการทำให้เกิดผลผลิตและผลลัพธ์ ทั้งในระยะสั้นและระยะกลางในพื้นที่จังหวัดชลบุรี โดยมีรายละเอียดตามความสัมพันธ์ ดังนี้

**ความสัมพันธ์ของการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายและการรณรงค์กับผลผลิต** สามารถอธิบายความสัมพันธ์ดังกล่าวได้ดังนี้ (1) ความสัมพันธ์ของการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายกับการจำกัดกลุ่มเป้าหมายพบว่า การบังคับใช้กฎหมายประเภจุดตรวจจับผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย และการตรวจจับความเร็ว โดยใช้กล้องตรวจจับความเร็ว ไม่สามารถจำกัดหรือลดกลุ่มเป้าหมายที่มีพฤติกรรมเสี่ยงได้ ในขณะที่ด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์มีแนวโน้มที่จะทำให้ประชาชนไม่มีพฤติกรรมเมาแล้วขับ เนื่องจากการตั้งด่านตรวจทั่วไปไม่มีสถานที่ตั้งและเวลาที่แน่นอน ทำให้ประชาชนส่วนใหญ่ไม่เกรงกลัวต่อการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายจราจร อีกทั้งกล้องจับความเร็วไม่สามารถหยุดหรือลดความเร็วของการขับขี่ได้มากนัก ทั้งนี้ การตั้งด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์เพื่อสกัดผู้ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ที่เกินกว่ากฎหมายได้กำหนดไว้ สามารถที่จะยับยั้งและจำกัดกลุ่มเป้าหมายที่มีพฤติกรรมเมาแล้วขับได้ดีกว่าด่านตรวจจับ อย่างไรก็ตาม ในพื้นที่จังหวัดชลบุรี มีการตั้งด่านตรวจทั่วไปและด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์บ่อยครั้ง

ทำให้สามารถจำกัดกลุ่มเป้าหมายได้จำนวนหนึ่ง (2) ความสัมพันธ์ของการรณรงค์ กับการรับรู้ความเข้มข้นของการบังคับกฎหมายและการรับรู้ความเสี่ยงอันตราย จากอุบัติเหตุพบว่า ประชาชนในจังหวัดส่วนใหญ่ไม่รับรู้เกี่ยวกับการประชาสัมพันธ์ 7 วันอันตราย ช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2563 โดยมีความคิดเห็นว่ามี การดำเนินการรณรงค์น้อยกว่าทุกๆ ปีที่ผ่านมา และไม่พบป้ายรณรงค์ ทำให้รับรู้ค่อนข้างน้อยเกี่ยวกับลักษณะการกระทำผิดและความเข้มข้นของการบังคับใช้กฎหมาย และความเสี่ยงหรืออันตรายที่เกิดจากอุบัติเหตุ ที่จะก่อให้เกิดผลกระทบของพฤติกรรมการขับขี่ไม่ปลอดภัย

สำหรับความสัมพันธ์ของและผลลัพธ์ระยะสั้น ได้แก่ การกระทำความผิดซ้ำ และจำนวนของผู้ที่มีพฤติกรรมขับขี่ไม่ปลอดภัย สามารถอธิบายความสัมพันธ์จำแนกตามกลุ่มเป้าหมาย ดังนี้

**1) กลุ่มดื่มแล้วขับ** พบว่า กลุ่มเป้าหมายส่วนใหญ่ ทราบว่า การเมาขณะขับขี่ยานพาหนะเป็นการกระทำความผิดทางกฎหมาย แต่มีประชาชนบางส่วนเท่านั้นที่รับรู้ความเข้มข้นของกฎหมายในการถูกจับกุมของกรณีเมาแล้วขับ ซึ่งจะต้องถูกจับดำเนินคดี ส่งฟ้อง และคุมประพฤติ ซึ่งส่งผลให้ผู้ดื่มสุราแล้วเคยถูกส่งฟ้องคดีตลอดจนเคยคุมความประพฤติจะไม่มีการกระทำความผิดซ้ำ เนื่องจากบทลงโทษมีความรุนแรง แต่สำหรับผู้ดื่มสุราและเคยเกิดอุบัติเหตุ หรือดื่มสุราแต่รอดการตรวจจับ จะยังคงมีพฤติกรรมเดิม โดยไม่ตระหนักถึงความเสี่ยงและอันตรายจากอุบัติเหตุตลอดจนผลกระทบที่จะเกิดขึ้น และมีแนวโน้มการกระทำความผิดซ้ำ (สัมภาษณ์ กลุ่มผู้เมาแล้วขับ, วันที่ 27 - 29 ธันวาคม 2562)

เมื่อพิจารณาไปถึงผลลัพธ์ระยะกลาง (mediation outcome) ได้แก่ จำนวนของผู้ที่ดื่มสุราแล้วขับลดลง พบว่า จากสถิติการจับกุมช่วงเทศกาลปีใหม่ ปี พ.ศ. 2561 มีจำนวนของผู้ที่ดื่มสุราแล้วขับลดลงจากปี พ.ศ. 2560 กว่าเท่าตัว อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาตัวเลขของการสำรวจพบว่า มีความแตกต่างกันสูงซึ่งอาจจะสะท้อนปัญหาของการจัดเก็บข้อมูลที่ถูกต้อง (Thailand Road Safety Observatory, 2020b) ทว่าจากการสัมภาษณ์กลุ่มเป้าหมายส่วนใหญ่พบว่า การตั้งด่านตรวจแอลกอฮอล์เป็นการบังคับใช้กฎหมายที่มีบทลงโทษค่อนข้างหนัก ทำให้ผู้ที่เคยถูกดำเนินคดีเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมไปในทางที่ดีขึ้น

**2) กลุ่มไม่สวมหมวกนิรภัย** พบว่า ในพื้นที่จังหวัดชลบุรีสามารถพบเห็นผู้กระทำความผิดค่อนข้างมาก ทั้งผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นประจำ และสวมหมวกนิรภัยบางครั้ง เนื่องจากผู้ขับขี่คิดว่าเป็นการเดินทางในระยะทางใกล้ๆ อีกทั้งการรับรู้พื้นที่การตั้งด่านตรวจจากสื่อสังคมออนไลน์ทำให้สามารถรอดพ้นการถูกจับกุม โดยแม้ผู้ขับขี่โดยส่วนใหญ่จะทราบว่า การกระทำดังกล่าวมีความผิดทางกฎหมายและมีโทษปรับ ถูกจับกุมหรืออาจเกิดอุบัติเหตุ ก็ไม่ส่งผลให้มีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมไปในทางที่ดีขึ้น และมีแนวโน้มการกระทำความผิดซ้ำ อย่างไรก็ตาม ผู้ที่ขับขี่จักรยานยนต์ได้ตระหนักถึงผลกระทบจากอุบัติเหตุอันเกิดขึ้นกับตัวเองและทรัพย์สิน โดยเฉพาะบนถนนขนาด 4 ช่องทางจราจรขึ้นไป หรือบนเส้นทางเชื่อมระหว่างจังหวัด (สัมภาษณ์ กลุ่มไม่สวมหมวกนิรภัย, วันที่ 27 - 29 ธันวาคม 2562)

เมื่อพิจารณาไปถึงผลลัพธ์ระยะกลาง (mediation outcome) ได้แก่ จำนวนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2562 พบว่า เพิ่มขึ้นจาก พ.ศ. 2561 เป็นอย่างมาก อันเนื่องมาจากแม้ว่าจะมีการกวดขันวินัยทางจราจรมากขึ้น มีการตั้งด่านตรวจทั่วไปที่กระจายตามพื้นที่ต่างๆ และมีช่วงเวลาของการตั้งด่านที่ไม่แน่นอน ซึ่งทำให้สามารถจับกุมผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยได้มากขึ้น แต่ไม่สามารถทำให้พฤติกรรมเปลี่ยนแปลงไปได้ และยังคงมีการกระทำความผิดซ้ำ ในขณะที่จำนวนของอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ในช่วง พ.ศ. 2558 - พ.ศ. 2562 มีจำนวนน้อยเนื่องจากบริบทของพื้นที่จังหวัดชลบุรีมีลักษณะเป็นชุมชนไม่สามารถขับขี่ด้วยความเร็วได้ ทำให้มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุต่ำ

**3) กลุ่มที่ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด** พบว่า กลุ่มเป้าหมายส่วนใหญ่ทราบว่า การขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยเฉพาะบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ทั้งนี้ แม้ว่าทราบว่าขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นการกระทำความผิดทางกฎหมาย โดยผู้ที่มีพฤติกรรมขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นบางครั้งและเคยเกิดอุบัติเหตุ จะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเป็นการขับรถไม่เกินไปกว่าที่กฎหมายกำหนด เนื่องจากตระหนักถึงผลกระทบจากอุบัติเหตุอันเกิดขึ้นกับตนเองและทรัพย์สิน แต่ก็ยังมีแนวโน้มการกระทำความผิดซ้ำขึ้นอยู่กับบริบทของถนน ขณะที่ผู้ที่มีพฤติกรรมขับรถ

เร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นประจำ ยังคงมีพฤติกรรมเดิมและมีแนวโน้มกระทำความผิดซ้ำอย่างชัดเจน สำหรับผู้ที่ไม่ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด มีแนวโน้มจะกระทำความผิดเป็นครั้งแรก เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นผู้ที่ขับรถมาเป็นระยะเวลาไม่นาน ทำให้ในอนาคตเมื่อมีความชำนาญมากขึ้น จะมีแนวโน้มการกระทำความผิดเพิ่มขึ้น (สัมภาษณ์ กลุ่มที่ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด, วันที่ 27 - 29 ธันวาคม 2562)

เมื่อพิจารณาไปถึงผลลัพธ์ระยะกลาง (mediation outcome) ได้แก่ จำนวนของผู้ที่ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดที่ถูกจับกุมช่วงเทศกาลปีใหม่ ปี พ.ศ. 2560 พบว่า เพิ่มขึ้นจาก พ.ศ. 2561 เป็นอย่างมากอันเนื่องมาจากการจับกุมโดยใช้กล้องตรวจจับซึ่งแม้มีประสิทธิภาพในการตรวจจับผู้ที่กระทำความผิดได้มากขึ้น แต่สะท้อนว่าไม่สามารถทำให้พฤติกรรมลดลงได้ และยังคงมีการกระทำผิดซ้ำ ในขณะที่จำนวนของอุบัติเหตุของผู้ที่ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดในช่วง พ.ศ. 2558 - พ.ศ. 2562 มีจำนวนต่ำเนื่องจากสภาพของชุมชนที่แออัด และมีโครงสร้างถนนที่มีแยกไฟแดงจำนวนมากเพื่อชะลอความเร็ว

**จังหวัดสุพรรณบุรี** เป็นจังหวัดที่มีความต่อเนื่องในการเสียชีวิตและการควบคุมการเสียชีวิตในช่วงเทศกาลปีใหม่ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 - พ.ศ. 2562 ซึ่งอยู่ในกลุ่มที่มีการเสียชีวิตเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง จากการศึกษาเอกสาร การสังเกต และการสัมภาษณ์ผู้ขับขี่และผู้ปฏิบัติหน้าที่พบว่า พฤติกรรมและนิสัยการขับขี่รถของประชาชนที่ใช้ถนนในจังหวัดสุพรรณบุรีมีความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากสาเหตุการไม่ชำนาญเส้นทาง/การไม่เคารพกฎจราจร /ขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน นอกจากนี้ยังพบว่าภาพรวมการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดส่วนใหญ่เกิดจากการขับรถเร็วเกินกำหนด รองลงมา คือ เมาสุรา และขับซิ่งรถผ่านหน้าในระยะประชิด โดยยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ได้แก่ รถจักรยานยนต์ ทั้งนี้ สำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสุพรรณบุรีพบว่า เป็นพาหนะที่ประชาชนนิยมใช้ในการเดินทางสัญจรภายในตัวชุมชน จากข้อมูลศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดสุพรรณบุรี พบว่า ภายในจังหวัดสุพรรณบุรีมีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่สวมหมวก

นิรภัยเพียงร้อยละ 10.00 และมีผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยถึงร้อยละ 90.00 ซึ่งสอดคล้องกับการสังเกตการณ์ของคณะผู้วิจัยที่มองว่าในพื้นที่ตัวเมืองสุพรรณบุรีมีประชาชนจำนวนมากที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร โดยเฉพาะในพื้นที่ชุมชนแออัด และในช่วงเวลากลางคืนจะสามารถพบผู้ที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยในจำนวนที่มากกว่าช่วงเวลากลางวัน สำหรับผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลพบว่า การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากขับรถเร็วเกินกำหนด รองลงมา คือ เมาสุรา ทั้งนี้ พบว่ามีอัตราการเกิดอุบัติเหตุของรถยนต์ 6.613 ครั้งต่อจำนวนรถยนต์จดทะเบียน 10,000 คัน (Thailand Road Safety Observatory, 2020b) ซึ่งถือว่าเป็นอัตราการเกิดอุบัติเหตุที่ค่อนข้างสูง เมื่อเทียบกับจังหวัดอื่นๆ ซึ่งสอดคล้องกับการสังเกตการณ์ของคณะผู้วิจัยซึ่งพบเห็นว่าบนถนนทางหลวงสายต่างๆ โดยเฉพาะทางหลวงหมายเลข 340 มีการขับรถเร็วเกินกำหนด เนื่องจากสภาพถนนตีไม่ชำรุด และเป็นเส้นทางตรงระยะยาว นอกจากนี้ ยังพบพฤติกรรมการขับซิ่งรถผ่านหน้าในระยะประชิด โดยส่วนใหญ่เกิดบริเวณทางร่วมซึ่งผู้ขับขี่มีพฤติกรรมการขับซิ่งผ่านทางแยกทันทีโดยไม่สนใจรถทางตรง ทำให้รถทางตรงไม่สามารถหยุดรถได้ทัน

สำหรับผลจากการสัมภาษณ์ผู้ที่มีบทบาทหน้าที่รับผิดชอบในการดำเนินมาตรการ 7 วันอันตรายช่วงปีใหม่ จำนวน 6 คน และการสังเกตการณ์ในพื้นที่จังหวัดสุพรรณบุรี จากการลงพื้นที่ตั้งแต่วันที่ 27 ธันวาคม พ.ศ. 2562 ถึงวันที่ 2 มกราคม พ.ศ. 2563 พบว่า มีมาตรการและกลไกในการดำเนินการดังนี้ มาตรการแรก คือ มาตรการบังคับใช้กฎหมายพบว่า ภายในพื้นที่จังหวัดสุพรรณบุรีดำเนินการเพื่อสอดคล้องกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ (1) การจัดตั้งด่านตรวจจับซึ่งมีลักษณะเป็นจุดตรวจหรือจุดปฏิบัติงานชั่วคราว ที่สามารถเคลื่อนย้ายง่าย ปฏิบัติงานไม่เกิน 24 ชั่วโมง โดยส่วนใหญ่จะตรวจจับผู้ที่ไม่สวมนิรภัยและฝ่าฝืนสัญญาณจราจร (2) การจัดตั้งด่านตรวจจับประเภทด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ เพื่อสกัดผู้ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์เกินกว่ากฎหมายได้กำหนดไว้ และมีการตรวจวัดแอลกอฮอล์ โดยส่วนใหญ่จะตั้งด่านตรวจในเวลากลางคืน ทั้งนี้ ด่านตรวจจับทั้ง 2 ข้างต้นจะมีลักษณะการปฏิบัติการตลอดทั้งปี และ (3) การจัดตั้ง

เฉพาะช่วงเทศกาล ได้แก่ ศูนย์บริการร่วมหรือศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนจังหวัดสุพรรณบุรี ซึ่งเป็นการร่วมมือของหน่วยงานภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องในอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ ที่มุ่งเน้นการบริหารจัดการลักษณะยึดพื้นที่เป็นตัวตั้ง (area approach) เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

มาตรการที่สอง คือ มาตรการรณรงค์พบว่า ประชาชนรับรู้เรื่องประชาสัมพันธ์ 7 วันอันตราย ในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2563 ไม่มากนัก และพบเห็นป้ายการรณรงค์การขับขี่ปลอดภัยในช่วงเทศกาลปีใหม่ค่อนข้างน้อย แม้ว่าคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนจังหวัดสุพรรณบุรี ได้ให้ความสำคัญในการสร้างจิตสำนึกและความตระหนักด้านความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนและประชาชน โดยมีโครงการรณรงค์และประชาสัมพันธ์ และหน่วยงานในพื้นที่ เช่น สถานีตำรวจ และโรงพยาบาลได้จัดทำมาตรการและโครงการรณรงค์ เช่น การเข้าไปให้ความรู้ตามสถานศึกษาเกี่ยวกับการขับขี่ปลอดภัยโดยสถานีตำรวจจังหวัดสุพรรณบุรี หรือให้ทางอำเภอรณรงค์ชุมชนปลอดภัยเพื่อเป็นต้นแบบในเรื่องความปลอดภัยทางถนนด้านยานพาหนะโดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ เป็นต้น นอกจากนี้ แต่ละชุมชนยังมีมาตรการร่วมกันโดยใช้การประชาสัมพันธ์ในรูปแบบ “เคาะประตูบ้าน” เพื่อสร้างความตื่นตัวให้แก่ประชาชนในการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด

มาตรการที่สาม คือ มาตรการทางปกครองพบว่า ศูนย์อำนวยความสะดวก (ศปก.) โดยกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) บูรณาการทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อขับเคลื่อนการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนอย่างจริงจัง ผ่านกลไกของศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนระดับจังหวัด อำเภอ และองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น อีกทั้งยังมีการจัดตั้ง “ด่านชุมชน” เพื่อสกัดกลุ่มเสี่ยงและลดพฤติกรรมเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนนของคนในพื้นที่ โดยขอความร่วมมือจากอาสาสมัครในพื้นที่เข้าร่วมประจำด่านชุมชนด้วย

ทั้งนี้ จากมาตรการในการศึกษาข้างต้น เมื่อนำมาพิจารณาพร้อมกับผลจากการสัมภาษณ์กลุ่มเป้าหมายในจังหวัดสุพรรณบุรีจำนวน 38 คน จำแนกเป็นกลุ่มดื่มแล้วขับ จำนวน 11 คน กลุ่มไม่สวมหมวกนิรภัย จำนวน

14 คน และกลุ่มที่ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด จำนวน 13 คน สามารถอธิบายความสัมพันธ์ของการนำไปปฏิบัติกับการทำให้เกิดผลผลิตและผลลัพธ์ ทั้งในระยะสั้นและระยะกลางในพื้นที่จังหวัดสุพรรณบุรี โดยมีรายละเอียดตามความสัมพันธ์ ดังนี้

**ความสัมพันธ์ของการดำเนินการบังคับการใช้กฎหมายและการรณรงค์กับผลผลิต** สามารถอธิบายความสัมพันธ์ดังกล่าวได้ดังนี้ (1) ความสัมพันธ์ของการดำเนินการบังคับการใช้กฎหมายกับการจำกัดกลุ่มเป้าหมายพบว่า การบังคับใช้กฎหมายที่มีลักษณะเป็นด้านตรวจจับผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยไม่ก่อให้เกิดแนวโน้มในการจำกัดหรือลดกลุ่มเป้าหมายที่จะไม่กระทำความผิด เช่นเดียวกับการตรวจจับความเร็วโดยใช้กล้องตรวจจับความเร็ว ในขณะที่ด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ มีแนวโน้มที่จะทำให้ประชาชนไม่มีพฤติกรรมเมาแล้วขับ และ (2) ความสัมพันธ์ของการรณรงค์กับการรับรู้ความเข้มข้นของการบังคับกฎหมายและการรับรู้ความเสียหายจากอุบัติเหตุพบว่า ประชาชนรับรู้เรื่องการรณรงค์และลักษณะการกระทำผิดและความเข้มข้นของการบังคับใช้กฎหมายค่อนข้างน้อย สำหรับการรับรู้ความเสี่ยงหรืออันตรายที่เกิดจากอุบัติเหตุพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ตระหนักถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับตนเองและทรัพย์สินมากที่สุด

สำหรับความสัมพันธ์ของและผลลัพธ์ระยะสั้น ได้แก่ การกระทำความผิดซ้ำ และจำนวนของผู้ที่มีพฤติกรรม การขับขี่ไม่ปลอดภัย สามารถอธิบายความสัมพันธ์จำแนกตามกลุ่มเป้าหมายดังนี้

**(1) กลุ่มดื่มแล้วขับ** พบว่า กลุ่มเป้าหมายส่วนใหญ่ทราบว่าการเมาขณะขับชียานพาหนะ เป็นการกระทำความผิดทางกฎหมาย แต่มีเพียงบางส่วนเท่านั้นที่รับรู้ความเข้มข้นของกฎหมายในการถูกจับกุม จะต้องถูกจับดำเนินคดี ส่งฟ้อง และคุมประพฤติ ซึ่งผู้ที่ดื่มสุราแล้วเคยถูกส่งฟ้องคดี ตลอดจนเคยคุมความประพฤติ จะมีแนวโน้มที่จะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ไม่มีแนวโน้มกระทำความผิดซ้ำ เนื่องจากได้ทราบถึงความเข้มข้นของการบังคับใช้กฎหมายและบทลงโทษอันเกิดจากการดำเนินคดี ขณะที่กลุ่มผู้ที่ดื่มสุราและเคยเกิดอุบัติเหตุหรือดื่มสุราแต่รอดการตรวจจับจะไม่มีแนวโน้มที่จะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม และมีแนวโน้มกระทำความผิดซ้ำ

เนื่องจากส่วนใหญ่ไม่ทราบถึงความเข้มข้นของการบังคับใช้กฎหมาย และไม่รับรู้ถึงผลกระทบที่จะเกิดจากอันตรายที่เกิดจากอุบัติเหตุ อย่างไรก็ตาม สำหรับผู้ที่ดื่มสุราแล้วไม่ขับ/ชียานพาหนะและผู้ที่ไม่มีพฤติกรรมดื่มสุรา ไม่มีแนวโน้มที่จะกระทำความผิดครั้งแรก เนื่องจากค่อนข้างตระหนักถึงความเสี่ยงและอันตรายจากอุบัติเหตุ (สัมภาษณ์ กลุ่มผู้เมาแล้วขับ, วันที่ 30 ธันวาคม 2562 – 2 มกราคม 2563)

เมื่อพิจารณาไปถึงผลลัพธ์ระยะกลาง (mediation outcome) ได้แก่ จำนวนของผู้ที่ดื่มสุราแล้วขับลดลง พบว่า จากสถิติการจับกุมปีช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2561 จำนวนผู้ที่ดื่มสุราแล้วขับลดลงไม่มากนักจาก พ.ศ. 2560 และจำนวนอุบัติเหตุของผู้ที่ดื่มสุราแล้วขับมีจำนวนที่ไม่แตกต่างกันมากนักเช่นกัน สะท้อนว่าการตั้งด่านตรวจแอลกอฮอล์ไม่ได้ส่งผลให้จำนวนของอุบัติเหตุของผู้ที่ดื่มสุราแล้วขับเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมหรือลดลงอย่างเห็นได้ชัดเจน

**(2) กลุ่มไม่สวมหมวกนิรภัย** พบว่า กลุ่มเป้าหมายทุกคนทราบว่า การไม่สวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารมีความผิดทางกฎหมายและมีโทษปรับ ซึ่งผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัยบางครั้ง และผู้เคยถูกจับกุมหรือเกิดอุบัติเหตุจะไม่มี การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมมาสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำ สำหรับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นประจำ ส่วนหนึ่งมีแนวโน้มที่จะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมมาสวมหมวกนิรภัยในบางครั้ง ในขณะที่อีกส่วนหนึ่งที่ไม่เคยถูกจับกุมไม่มีแนวโน้มที่จะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม อย่างไรก็ตาม ผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นประจำมีแนวโน้มกระทำความผิดซ้ำอย่างต่อเนื่อง โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มักคิดว่าเป็นการเดินทางในระยะทางใกล้ๆ ซึ่งสะท้อนถึงความไม่ตระหนักถึงผลกระทบที่จะเกิดอุบัติเหตุ และโทษหรือความเข้มข้นของการบังคับใช้กฎหมาย สะท้อนจากที่จังหวัดสุพรรณบุรีจะมีการตั้งด่านตรวจทั่วไป เพื่อตรวจจับผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นประจำ และในพื้นที่ที่ต่างกัน แต่ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของกลุ่มเป้าหมายข้างต้นได้ (สัมภาษณ์กลุ่มไม่สวมหมวกนิรภัย, วันที่ 30 ธันวาคม 2562 – 2 มกราคม 2563)

เมื่อพิจารณาไปถึงผลลัพธ์ระยะกลาง (mediation outcome) ได้แก่ จำนวนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2561 พบว่า เพิ่มขึ้นจาก พ.ศ. 2560 เป็นอย่างมาก อันเนื่องมาจากการกวดขันวินัยทางจราจรมากขึ้น ทำให้สามารถจับกุมได้มากขึ้น แต่ไม่สามารถทำให้พฤติกรรมเปลี่ยนแปลงไปได้

**(3) กลุ่มที่ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด** พบว่า กลุ่มเป้าหมายส่วนใหญ่ทราบว่า การขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เป็นการกระทำความผิดทางกฎหมาย และทราบถึงอัตราความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดและรับรู้ความเข้มข้นของกฎหมาย ซึ่งผู้ที่มีพฤติกรรมขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นบางครั้งและเคยเกิดอุบัติเหตุจะมีแนวโน้มเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมขับรถตามความเร็วที่กฎหมายกำหนด และไม่กระทำความผิดซ้ำ เนื่องจากตระหนักถึงอันตรายจากอุบัติเหตุ และผลกระทบจากอุบัติเหตุอันเกิดขึ้นกับตนเอง และทรัพย์สิน ในขณะที่ผู้ที่มีพฤติกรรมขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดอยู่เสมอ ยังคงมีพฤติกรรมเดิม และอาจจะกระทำความผิดซ้ำ เนื่องจากบริบทและสภาพของถนนในจังหวัดสุพรรณบุรีที่มีสภาพดี ทำให้สามารถขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดได้ และกลุ่มผู้ที่มีพฤติกรรมขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเป็นบางครั้งอาจกระทำความผิดซ้ำหากบริบทรอบข้างเอื้ออำนวย เช่น ถนนว่างไม่มีรถ หรือสภาพถนนเหมาะสมแก่การขับรถเร็ว เป็นต้น (สัมภาษณ์ กลุ่มที่ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด, วันที่ 30 ธันวาคม 2562 – 2 มกราคม 2563)

เมื่อพิจารณาไปถึงผลลัพธ์ระยะกลาง (mediation outcome) ได้แก่ จำนวนของผู้ที่ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดที่ถูกจับกุมช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2560 พบว่า เพิ่มขึ้นจาก พ.ศ. 2561 เป็นอย่างมากอันเนื่องมาจากการจับกุมและมีประสิทธิภาพในการตรวจจับผู้ที่กระทำความผิดได้มากขึ้น แต่ไม่สามารถทำให้พฤติกรรมลดลงได้ และยังคงมีการกระทำความผิดซ้ำ ในขณะที่จำนวนของอุบัติเหตุของผู้ที่ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดในช่วง พ.ศ. 2558 - พ.ศ. 2562 มีจำนวนต่ำ อันเนื่องมาจากการปรับโครงสร้างด้านวิศวกรรมจราจร

2) ผลการศึกษาเสนอแนะมาตรการ 7 วันอันตราย และข้อเสนอเชิงนโยบายเพื่อการขับเคลื่อนถนนที่ปลอดภัยในพื้นที่ภาคกลางในช่วง 7 วันอันตราย

จากผลการศึกษาในวัตถุประสงค์ที่ 1 และจากการสัมภาษณ์ผู้กำหนดนโยบายและผู้เชี่ยวชาญ คณะผู้วิจัยสามารถสังเคราะห์แนวทางในการป้องกันอุบัติเหตุ

จราจรในภาคกลางทั้งในมุมมองของผู้เชี่ยวชาญและผู้ปฏิบัติ โดยจำแนกตามเครื่องมือนโยบาย ได้แก่ การบังคับใช้กฎหมาย และการรณรงค์ และพิจารณาในแต่ละกลุ่มเป้าหมายทั้งมาแล้วและไม่สวมหมวกนิรภัย และขับรถเร็ว โดยสามารถอธิบายตามตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 2 แนวทางในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของภาคกลาง

เครื่องมือนโยบาย	ไม่สวมหมวกนิรภัย	มาแล้วขับ	ขับรถเร็ว
การบังคับใช้กฎหมาย	- การตั้งด่านบูรณาการบนฐานการมีส่วนร่วมของผู้ที่เกี่ยวข้อง ทั้งตำรวจ เจ้าหน้าที่ปกครอง อาสาสมัคร เป็นต้น และอยู่บนการวิเคราะห์และใช้ข้อมูลและสถิติต่างๆ เกี่ยวกับอุบัติเหตุในพื้นที่ โดยด่านประเภทนี้ใช้วิธีจับ 3 แบบควบคู่กัน ได้แก่ จับผ่านกล้องจับความเร็ว จับแบบแจ้งจุดสกัด และจับผ่านระบบแล้วส่งผ่านไปรษณีย์ (เน้นทั้ง 3 กรณี)	- การตรวจจับที่มูลเหตุ เน้นที่ต้นตอของปัญหา มีการสืบสวนและสืบเสาะ ย้อนหลังไปถึงผู้จำหน่ายเครื่องตีแมลลอกฮอลล์ - สร้างความร่วมมือระหว่างโรงพยาบาลและสำนักงานคุมประพฤติในพื้นที่ โดยนำผู้มีพฤติกรรมมาแล้วขับซึ่งอยู่ในขณะคุมประพฤติไปเยี่ยมเหยื่อ/ผู้ประสบอุบัติเหตุที่มาจากการขับรถอันตรายหรือผิดกฎหมาย เพื่อป้องปรามการกระทำผิดซ้ำ	- ใช้ด่านบูรณาการในการสกัดผู้ที่ขับรถเร็ว เพื่อทำการปรับและควบคุมความประพฤติช่วงเวลานิ่ง ขณะกระทำผิดซึ่งหน้า - ใช้ GPS ในการจับความเร็วรถ โดยसारสาธารณะแล้วส่งข้อมูลให้กรมการขนส่ง เพื่อดำเนินการลงโทษต่อไป
การรณรงค์	เน้นการประชาสัมพันธ์จากกระบวนการในชุมชน ใช้วิธีการตักเตือนและเฝ้าระวังคนในชุมชนด้วยกันเกี่ยวกับพฤติกรรมขับขี่ รวมไปถึงให้ข้อมูลความรู้เกี่ยวกับจุดเสี่ยงและอื่นๆ พร้อมทั้งมีการสื่อสารกับชุมชนผ่านหอกระจายข่าวในพื้นที่	- มีโครงการรณรงค์ให้เยี่ยมหรือเรียนรู้ผู้ป่วยมาแล้วขับ โดยร่วมมือกับหน่วยงานด้านสาธารณสุขในพื้นที่และฝ่ายปกครอง เพื่อกระตุ้นให้เห็นถึงผลกระทบ - การแนะนำผู้ประกอบการในเรื่อง แนวทางการจำหน่ายเครื่องตีแมลลอกฮอลล์ให้กับผู้ที่เสี่ยงในการขับขี่อันตราย	การใช้สิ่งแวดล้อมส่งเสริมการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม เช่น ติดตั้งป้ายสัญญาณเปิดไฟวับวาบของรถเจ้าหน้าที่ของแขวงทางหลวง (เหลือง-ดำ) และรถของตำรวจทางหลวง และป้าย your speed (ป้ายที่ระบุความเร็วรถขนาดขับผ่านจุดนั้นๆ)

### สรุปและอภิปรายผล

ผลการศึกษาพบว่า ภาพรวมของพฤติกรรมขับขี่ของผู้ขับขี่ทั้งในจังหวัดชลบุรีและจังหวัดสุพรรณบุรีส่วนใหญ่เกิดขึ้นจากพฤติกรรมเสี่ยงทั้งการขับขี่ไม่ปลอดภัย

เมาสุรา ไม่สวมหมวกนิรภัย และไม่เคารพกฎจราจร ในขณะที่บางส่วนมีพฤติกรรมขับขี่ที่รอบคอบและรัดกุม แต่ไม่สามารถเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ Suchman (1960) ที่ได้ศึกษาแง่มุม

ของการเกิดอุบัติเหตุว่า เป็นไปได้ทั้งความบังเอิญที่ไม่สามารถคาดเดาหรือไม่สามารถควบคุมได้ และอุบัติเหตุที่สามารถคาดเดาทำนายและควบคุมได้จากพฤติกรรมเสี่ยง ทั้งนี้ ยังสอดคล้องกับงานวิจัยของ Suangka (2016) ที่พบว่า วิทยุส่วนใหญ่รับรู้ดีว่ามีความเป็นไปได้ที่จะเกิดอุบัติเหตุจราจรขึ้นกับตนเองและอาจได้รับบาดเจ็บ พิการจนถึงเสียชีวิต แต่เนื่องจากได้รับอิทธิพลทางตรงจากปัจจัยด้านทัศนคติเชิงลบในการขับขี่ในการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร การใช้ความเร็ว และการขับขี่ด้วยความคึกคะนอง เช่นเดียวกับภาพรวมของผลการศึกษาที่พบว่า กลุ่มเป้าหมายส่วนใหญ่ในพื้นที่จังหวัดสุพรรณบุรีและจังหวัดชลบุรี ทราบการบังคับทางกฎหมายต่างๆ โดยรับรู้ว่าการผิดกฎหมายและเป็นพฤติกรรมเสี่ยง แต่เนื่องจากความไม่ตระหนักถึงผลกระทบที่จะเกิดอุบัติเหตุ และโทษหรือความเข้มข้นของการบังคับใช้กฎหมายที่จะได้รับ จึงยังไม่ก่อให้เกิดทัศนคติที่จะขับขี่ปลอดภัย

เพื่อเป็นการป้องกันและควบคุมการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละพื้นที่ ได้มีการจัดทำและดำเนินการมาตรการในช่วง 7 วันอันตรายที่แตกต่างกัน โดยในจังหวัดชลบุรีได้มีการตั้งด่านตรวจจับในลักษณะสุ่มตำแหน่งที่ตั้งและเวลาที่ตรวจจับในถนนสายสำคัญต่างๆ โดยเฉพาะด่านตรวจวัดแอลกอฮอล์ ซึ่งสามารถสกัดจับผู้ที่มีปริมาณแอลกอฮอล์เกินกว่าที่กฎหมายกำหนดหลังการท้องเที่ยวในสถานบันเทิง โดยเฉพาะบริเวณถนนข้าวหลาม ถนนทางเลี่ยงเมืองชลบุรี ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) และเส้นทางที่จะเข้าสู่ในทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 อีกทั้งกายภาพของสถานที่ตั้งของสถานบันเทิงและโรงแรมที่พักอาศัยของนักท่องเที่ยวทั้งในพื้นที่พัทยาและอำเภอเมืองอยู่ในบริเวณเดียวกัน ทำให้สามารถที่จะลดกลุ่มเป้าหมายที่จะกระทำความผิดหรือมีพฤติกรรมเสี่ยงบนท้องถนนได้

สำหรับในพื้นที่จังหวัดสุพรรณบุรี ได้ดำเนินการตามมาตรการ 7 วันอันตรายในพื้นที่ โดยเน้นที่การใช้วิศวกรรมกายภาพ โดยหน่วยงานในพื้นที่ได้วิเคราะห์จุดเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เพื่อยกเลิกจุดกัณฑ์และลดการขับขี่รุดผ่านหน้าในระยะประชิด โดยเฉพาะบนถนนทางหลวงหมายเลข 340 ซึ่งเป็นถนนทางตรงยาว นอกจากนี้ ได้มีการจัดตั้งด่านตรวจจับในลักษณะสุ่ม

ตำแหน่งที่ตั้งและเวลาที่ตรวจจับที่รู้รูปแบบที่แน่นอน ทำให้ยากต่อผู้ขับขี่ในการคาดการณ์และหลบหลีก

เมื่อพิจารณาตามแนวคิดทฤษฎีโครงการของ Mayne (2015) ซึ่งอธิบายถึงเหตุการณ์ (events) หรือเงื่อนไข (conditions) ที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของกิจกรรมและพฤติกรรมแต่ละช่วง เพื่อนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงที่คาดหวังโดยอาศัยความสัมพันธ์ในเชิงตรรกะ (logic model) พบว่า หากวิเคราะห์การนำนโยบาย/มาตรการ 7 วันอันตรายไปปฏิบัติในแต่ละพื้นที่ จะมีเหตุการณ์ที่ทำให้กิจกรรมในแต่ละพื้นที่และในแต่ละช่วงเวลาแตกต่างกัน ซึ่งอาศัยความเป็นเหตุเป็นผลเชิงข้อมูลและบริบทของพื้นที่ เพื่อให้สามารถลดอุบัติเหตุในพื้นที่ได้อย่างเป็นรูปธรรม

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาถึงฐานคิดที่ก่อให้เกิดความเชื่อมโยงที่ก่อให้เกิดความสัมพันธ์ของกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ สามารถอธิบายตามลักษณะความสัมพันธ์ต่อไปนี้

(1) การบังคับใช้กฎหมายกับการรับรู้ความเข้มข้นของการบังคับใช้กฎหมายและการจำกัดกลุ่มเป้าหมาย พบว่า ฐานคิดที่ก่อให้เกิดความเชื่อมโยงที่ก่อให้เกิดความสัมพันธ์ คือ การสื่อสารที่ชัดเจนถึงความเข้มข้นของการบังคับใช้กฎหมาย แต่ในพื้นที่ภาคกลาง การดำเนินการบังคับใช้กฎหมายส่งผลต่อการรับรู้ความเข้มข้นของการบังคับใช้กฎหมาย เฉพาะกรณีการมาแล้วขับ ที่มีการสื่อสารความเข้มข้นของการบังคับใช้กฎหมายที่ชัดเจน สำหรับประเด็นการจำกัดกลุ่มเป้าหมาย พบว่า มีการสื่อสารทางโลกสังคมออนไลน์ทำให้ประชาชนส่วนใหญ่ทราบถึงการบังคับใช้กฎหมาย (ตั้งด่านทั่วไป) แต่ไม่ส่งผลในการจำกัดกลุ่มเป้าหมายซึ่งมีพฤติกรรมเสี่ยงการใช้เส้นทางดังกล่าวเท่านั้น

(2) การรณรงค์ กับ การรับรู้ความเสี่ยงอันตรายจากอุบัติเหตุ และรับรู้ความเข้มข้นของการบังคับใช้กฎหมาย พบว่า ฐานคิดที่ก่อให้เกิดความเชื่อมโยงที่ก่อให้เกิดความสัมพันธ์ คือ การมีเนื้อหาและวิธีหรือช่องทางที่สามารถเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายแต่ละกลุ่มได้อย่างแท้จริง และการรับรู้ต่อการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้นสูงขึ้นและการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างจริงจังจะส่งผลต่อพฤติกรรมขับขี่ ซึ่งในพื้นที่ภาคกลาง ประชาชนรับรู้การรณรงค์ไม่มากนัก ซึ่งสะท้อนถึงวิธีการรณรงค์ที่



ไม่สอดคล้องกับกลุ่มเป้าหมาย ทำให้ไม่รับรู้ความเข้มข้นของการบังคับใช้ และไม่รับรู้ความเสี่ยงและอันตรายจากอุบัติเหตุ

**(3) การรับรู้ความเข้มของการบังคับใช้กฎหมายกับการจำกัดกลุ่มเป้าหมาย และจำนวนผู้กระทำผิด** พบว่า ฐานคิดที่ก่อให้เกิดความเชื่อมโยงที่ก่อให้เกิดความสัมพันธ์ คือ การตั้งด่านแอลกอฮอล์เพื่อการจับกุมผู้เมาแล้วขับ และการส่งฟ้องเพื่อคุมประพฤติ มีผลต่อการรับรู้ความเข้มข้นของการบังคับใช้กฎหมาย ทำให้ผู้ขับขี่เกรงกลัวและไม่เมาขณะขับขี่ ซึ่งการรับรู้การบังคับใช้กฎหมายสามารถจำกัดกลุ่มเป้าหมายในพื้นที่ภาคกลางได้เฉพาะกรณีของการเมาแล้วขับ และส่งผลต่อการไม่กระทำผิดซ้ำ สำหรับการรับรู้ความเข้มข้นของการบังคับใช้กฎหมายกับจำนวนผู้กระทำผิด ขึ้นอยู่กับโทษของกฎหมายนั้นๆว่าจะส่งผลกระทบต่อผู้กระทำผิดอย่างมากเพียงใด

**(4) การรับรู้ความเสี่ยงและอันตรายจากอุบัติเหตุกับจำนวนการกระทำผิด** พบว่า ฐานคิดที่ก่อให้เกิดความเชื่อมโยงที่ก่อให้เกิดความสัมพันธ์ คือ การรับรู้ความเสี่ยงและอันตรายจากอุบัติเหตุ และผลกระทบที่เกิดขึ้นจากพฤติกรรมขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยกับตนเอง ครอบครัว และสังคม ไม่ทำให้จำนวนผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงในพื้นที่ภาคกลางลดลง (การดื่มแล้วขับ การไม่สวมหมวกนิรภัย และการขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด) ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ Dionne, Fluet, and Desjardins (2007) ที่พบว่า การรับรู้ความเสี่ยงของผู้ขับขี่ที่มีอคติภายในใจ (perpetuate bias) มีผลต่อพฤติกรรมในการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย (impaired driving) ผลการศึกษาพบว่า การรับรู้เกี่ยวกับความเสี่ยงด้วยการใช้เครื่องมือสื่อสารต่างๆ จะทำให้ผู้ขับขี่ได้รับจากประสบการณ์โดยตรงและต้องเกิดกระบวนการเรียนรู้เพื่อให้ประเมินความเสี่ยงในระดับที่สูง ว่าอุบัติเหตุจะเกิดขึ้น หากมีความระมัดระวังลดลง ทำให้เกิดการรับรู้ความเสี่ยง ทั้งนี้ การให้ข้อมูลจะช่วยลดความมั่นใจที่ว่าอุบัติเหตุจะไม่เกิดขึ้น คือ เป็นการระงับมิให้มีความมั่นใจมากเกินไป (overestimate or over confidence) เช่นเดียวกับกรณีของเมาแล้วขับ ทั้งในพื้นที่จังหวัดชลบุรี และจังหวัดสุพรรณบุรี ที่มีการบังคับใช้กฎหมายเมาแล้วขับอย่างเข้มงวด ทำให้กลุ่มเป้าหมายที่ได้รับประสบการณ์

โดยตรงและได้รับรู้โทษ มีแนวโน้มที่จะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมไม่กระทำความผิดซ้ำอีก อย่างไรก็ตาม ในกรณีไม่สวมหมวกนิรภัยและขับรถเร็ว นั้น มาตรการของทั้งจังหวัดชลบุรีและจังหวัดสุพรรณบุรี ในการตรวจจับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยและการณรงค์ให้ความรู้ในสถานศึกษานั้นพบว่า ไม่ส่งผลต่อการปรับพฤติกรรม เนื่องจากผู้ขับขี่มีความมั่นใจว่าตนเองจะไม่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง สำหรับกรณีของการขับรถเร็ว ทั้ง 2 จังหวัด ใช้วิธีการตรวจจับด้วยกล้องจับความเร็วเป็นส่วนใหญ่ ทำให้ไม่มีการจับซึ่งหน้า ส่งผลให้กลุ่มเป้าหมายไม่รับรู้ถึงความผิดและไม่ตระหนักถึงอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นกับตนเองและผู้อื่น

### ข้อเสนอแนะ

งานวิจัยชิ้นนี้มีข้อเสนอแนะที่จะต้องเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมมนุษย์ซึ่งยากที่จะสามารถปรับเปลี่ยนโดยตรง ซึ่งการวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อเสนอวางอยู่บนฐานคิดของการเสนอปรับเปลี่ยนกฎหมาย กลไกเชิงนโยบาย ระบบโครงสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวกบนถนน ตลอดจนกลไกทางสังคม เป็นต้น ดังนี้

1) ผลการศึกษาพบว่า การขับเคลื่อนมาตรการ 7 วันอันตรายในพื้นที่จังหวัดชลบุรีและจังหวัดสุพรรณบุรี และกลไกการดำเนินงานและนโยบายของฝ่ายปกครองเป็นการดำเนินงานร่วมมือภายใต้คณะดำเนินงาน ศปถ. ซึ่งเป็นกลไกสำคัญที่ทำให้งานด้านการลดอุบัติเหตุในพื้นที่เป็นรูปธรรมมากขึ้น โดยเฉพาะในพื้นที่จังหวัดและอำเภอ ฉะนั้น ควรเน้นบทบาทการพัฒนาในเชิงพื้นที่ให้มากขึ้น โดยเริ่มจากบทบาทของผู้นำที่จะต้องประสานความร่วมมือของหน่วยงานในพื้นที่ เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการการลดอุบัติเหตุในแต่ละช่วงของปี มีการกำหนดเป้าหมายหรือตัวชี้วัด (KPI) เกี่ยวกับจำนวนอุบัติเหตุและผู้เสียชีวิตที่ชัดเจนและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ส่วนกลาง และในฐานะเป็นกลไกขับเคลื่อนในการนำมาตรการไปปฏิบัติในพื้นที่ให้มีประสิทธิภาพ ต้องมีแนวทางดำเนินการที่ชัดเจนในแต่ละระดับและหน่วยงาน ส่งเสริมให้เกิดการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน เน้นความยืดหยุ่นที่สามารถปรับเปลี่ยนได้ตามบริบทของพื้นที่ ตลอดจนมีงบประมาณสนับสนุนที่เหมาะสมในการปฏิบัติตาม อย่างไรก็ตาม กรมการปกครองในฐานะหน่วยงานส่วนกลาง

ควรให้ความสำคัญในการพัฒนาศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนในระดับจังหวัดและอำเภอ เพื่อให้สามารถขับเคลื่อนงานด้านการลดอุบัติเหตุในพื้นที่ได้อย่างเข้มแข็งด้วย

2) ควรมีการเพิ่มระบบเครดิตทางสังคม จากผลการศึกษาในกรณีของการเมาแล้วขับพบว่า กลุ่มเป้าหมายส่วนใหญ่ที่เคยถูกจับกุมในกรณีของเมาแล้วขับ มีแนวโน้มจะไม่กระทำความผิดซ้ำและเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมไปในทิศทางที่ดีขึ้น เนื่องจากบทลงโทษทางกฎหมายที่มีความรุนแรง ฉะนั้น กล่าวได้ว่าบทลงโทษหรือการบังคับใช้กฎหมายมีผลต่อการกระทำผิดซ้ำของผู้ที่มีความประพฤติน่าสงสัย ซึ่งการจะปรับเปลี่ยนกฎหมายในกรณีของการขับรถเร็วหรือการไม่สวมหมวกนิรภัยอาจจะเป็นเรื่องที่ทำได้ยาก ฉะนั้น ควรมีการเพิ่มระบบเครดิตทางสังคมหรือบทลงโทษจากสังคม เพื่อใช้ควบคู่กับค่าปรับในกรณีขับรถอันตรายหรือผิดกฎหมาย โดยระบบนี้จะส่งผลกับการชำระภาษีพาหนะรายปี โดยตรงและ/หรือเครดิตอื่นๆ ที่ผู้ขับขี่อาจมีในสังคม เช่น โรงเรียน ที่ทำงาน เป็นต้น ซึ่งอาจทำให้มีการควบคุมความประพฤติน่าสงสัยในการขับขี่ได้ลดลง โดยศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน ซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรีเป็นผู้อำนวยการศูนย์ ดำเนินการเป็นหน่วยงานหลักสร้างภาคีเพื่อสร้างระบบเครดิตทางสังคมในการควบคุมประพฤติน่าสงสัยในการขับขี่

### บรรณานุกรม

Dionne, G., Fluet, C., & Desjardins, D. (2007). Predicted risk perception and risk taking behavior: The case of impaired driving. *Journal of Risk Uncertainty*, 35(3), 237-264.

Health Information System Development Office. (2011). Yut ‘ubattihēt bon thanon thūā lōk . . . phārait phichit sōknātkam yuk mai [Stop road accidents around the world... mission to overcome a new tragedy]. Retrieved October 9, 2020, from <https://www.hiso.or.th/hiso/picture/reportHealth/tonkit31.pdf>

Mayne, J. (2015). Theory of change analysis: Building robust theories of change. *Canadian Journal of Program Evaluation*, 32(2), 155-173.

Office of the National Economic and Social Development Council. (2017). Phān phatthana phāk klāng lāe phūnthī Krung Thēp Mahā Nakhoṅ Pho.Sō. soṅgphanhārōihoksip - soṅgphanhārōihoksipha [Central and Bangkok area development plan 2017 - 2022]. Retrieved October 10, 2020, from [https://www.nesdc.go.th/ewt\\_dl\\_link.php?nid=7525](https://www.nesdc.go.th/ewt_dl_link.php?nid=7525).

Road Safety Thailand. (2018). Sathiti ‘ubattihēt thāng thanon chūāng thēsakan pī mai [Road accident statistics during the new year season]. Retrieved October 11, 2020, from [http://roadsafety.disaster.go.th/inner.roadsafety-1.196/download/menu\\_7377/#s](http://roadsafety.disaster.go.th/inner.roadsafety-1.196/download/menu_7377/#s).

Road Safety Thailand. (2019a). *Rāingān sadāēng phon chānuān ‘ubattihēt kān siāchīwit lāe kān bātchep nai chūāng Songkrān* [The report shows the number of accidents. Deaths and injuries during Songkran]. Bangkok: Department of Disaster Prevention and Mitigation.

Road Safety Thailand. (2019b). *Phān māēbot khwāmplōtphai thāng thanon Pho.Sō. sōṅgphanhārōihoksip ‘et soṅgphanhārōihoksipī* [Master plan, road safety articles 2018 - 2021]. Bangkok: Department of Disaster Prevention and Mitigation.

- Suangka, K. (2016). *Kānsuksā phruttkam kān khapkhī khōng wairun thī mī phon tō khwāmsiāng nai kān koēt ‘ubattihēt chāk kānchai rotchakkrayānyon* [The study of teen driving behavior affects the risk of accidents from using a motorcycle]. Nakhon Ratchasima: Suranaree University of Technology.
- Suchman, A. (1960). A conceptual analysis of the accident phenomenon. *Social problem*, 8(3), 241-253.
- Thailand Development Research Institute (TDRI). (2017). Prap nāokhit mātrakān chet wan ‘antarāi chuāng Songkrān [Adjust the concept of measures 7 days dangerous during Songkran]. Retrieved October 8, 2020, from <https://www.bangkokbiznews.com/blog/detail/640859>.
- Thailand Road Safety Observatory. (2020a). ‘Attrā kān koēt ‘ubattihēt khōng rotchakkrayānyon tō chāmnūan rotchakkrayānyon chotthabian 10,000 khan yæk rāi chāngwat [Motorcycle accident rate per 10,000 registered motorcycles separately by province]. Retrieved October 17, 2020, from <http://trso.thairoads.org/statistic/watch/detail/159>.
- Thailand Road Safety Observatory. (2020b). ‘Attrā kān koēt ‘ubattihēt khōng rotyon tō chāmnūan rotyon chotthabian 10,000 khan yæk rāi chāngwat [Car accidents rate per 10,000 registered cars separately by province]. Retrieved October 17, 2020, from <http://trso.thairoads.org/statistic/watch/detail/160>.