

# ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน ในทศวรรษที่ 2 แห่งความปลอดภัยทางถนน

ธนะพงศ์ จินวงษ์, จินตนา มโนรชกุล, เพ็ญภา พรสุพิกุล, ธัชวุฒิ จาดบัณฑิตถ์, ดารารัตน์ ช่างด้วง  
ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย กรุงเทพมหานคร

## บทคัดย่อ

อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาทางสุขภาพที่สำคัญของประเทศไทย ตลอดทศวรรษที่ผ่านมา จากยอดผู้เสียชีวิตเฉลี่ย 19,000 คน/ปี ยอดผู้บาดเจ็บที่สูงกว่า 1 ล้านคน/ปี และผู้พิการรายใหม่กว่าหมื่นคน/ปี อีกทั้งจากสถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิต พบว่า กลุ่มเด็กและเยาวชน และกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ยังเป็นกลุ่มที่มีอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตสูงที่สุด โดยพฤติกรรมเสี่ยงที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตมากที่สุด คือ การดื่มขับ การใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด การตัดหน้ากระชั้นชิด และการไม่ใช้อุปกรณ์นิรภัย ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนนได้รับการสนับสนุนการขับเคลื่อนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ในการเข้าไปมีบทบาทสำคัญในการพัฒนา และผลักดันองค์ความรู้ทางวิชาการด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกับภาคนโยบายทั้งในระดับส่วนกลางและระดับท้องถิ่น โดยแบ่งการขับเคลื่อนงานออกเป็น 2 รูปแบบ คือ (1) การขับเคลื่อนงานเชิงกลไก/ระบบการทำงาน และ (2) การขับเคลื่อนงานเชิงประเด็นความเสี่ยง เป็นการพัฒนาชุดความรู้และเครื่องมือ เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายมีเครื่องมือที่ใช้ในการสร้างความรอบรู้ทางสุขภาพด้านความปลอดภัยทางถนน (health literacy) ทั้งในภาพกว้างและระดับเฉพาะกลุ่ม การขับเคลื่อนงานของศูนย์วิชาการด้านความปลอดภัยทางถนนตลอดระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมาได้รับการสนับสนุนจาก สสส. ทั้งด้านทรัพยากรงบประมาณ และการสื่อสารสร้างความตระหนัก รวมถึงสนับสนุนให้เกิดกลไกภาคสังคมและภาคนโยบายในการเสริมพลังการขับเคลื่อนความรู้สู่สังคมแห่งความปลอดภัยทางถนน โดยทิศทางสำคัญต่อการขับเคลื่อนงานร่วมกับภาคีเครือข่ายในระยะต่อไป คือ การออกแบบแผนงานให้สอดคล้องกับสภาพปัญหาในอนาคต เป้าหมายการลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของ ปก. ที่กำหนดให้เหลือ 12 ต่อประชากรแสนคน ในปี พ.ศ. 2570 ควบคู่ไปกับแผนยุทธศาสตร์ 10 ปี สสส. (พ.ศ. 2565-2574)

คำสำคัญ: อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์; ความปลอดภัยทางถนน; วิถีแห่งระบบที่ปลอดภัย; ปัจจัยกำหนดสุขภาพ

## Road Safety Academic Center's Roadmap for the Second Decade of Action for Road Safety

Thanapong Jinvong, Jintana Manorothkul, Pennapa Pornsupikul, Thachawut Jarbundista,  
Dararat Changduang  
Road Safety Academic Center, Road Safety Policy Foundation, Bangkok, Thailand

## Abstract

Road crashes are one of the major health problems in Thailand. Over the past decade, annually, more than 19,000 people died, over 1 million people injured, and more than ten thousand people

disable as a result of road crashes. In addition, children and young people are the group with the highest rates of injury and death, along with motorcyclists. The riskiest behaviors that result in injury and death are drinking and driving, speeding, dangerous lane changing and not using safety equipment. For over 10 years, the Thai Health Promotion Foundation has supported the Road Safety Academic Center to play a key role in research and knowledge development for policymakers at both central and local levels. Applied strategies are driving management mechanisms and problem-based mechanisms by creating knowledge and instruments for specific targets in order to promote health literacy for the generous people. The supports from the Thai Health Promotion Foundation include human resources, budget, communication awareness, and collaboration among road safety partners and policymakers to empower the society. The future plan of the Road Safety Academic Center is to create working model and strategies which address the challenge of reducing the road mortality rate of the Department of Disaster Prevention and Mitigation, which is set at 12 per 100,000 population by 2027 and be part of the 10-year strategic plan of the Thai Health Promotion Foundation (2022-2031).

**Keywords:** motorcycle crash; road safety; Safe System Approach; determinant of health

## บทนำ

อุบัติเหตุทางถนนเป็นหนึ่งในสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตของประชากรในประเทศไทยมาอย่างยาวนานเป็นระยะเวลากว่า 20 ปี โดยสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและนำมาซึ่งความสูญเสีย ประกอบด้วย 3 ส่วนสำคัญ คือ คน ยานพาหนะ และสภาพแวดล้อม (ถนนและบริบทแวดล้อมข้างทาง)

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ตระหนักว่า อุบัติเหตุทางถนนเป็นประเด็นปัญหาทางสุขภาพเรื้อรังและต้องการการจัดการปัญหาเพื่อลดการสูญเสียประชากรของประเทศไทยอย่างจริงจัง จึงได้สนับสนุนโครงการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) ให้ดำเนินงานมากกว่า 10 ปี โดยปัจจุบัน ศวปถ. ดำเนินงานภายใต้มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (มนป.) ซึ่งเป็นองค์กรไม่แสวงหาผลกำไรที่จัดตั้งขึ้นเพื่อเป็นหน่วยงานที่มีภารกิจด้านส่งเสริม และผลักดันการขับเคลื่อนความรู้สู่ระดับนโยบาย รวมถึงเป็นกลไก (node) ในการสร้างองค์ความรู้ทั้งโครงการวิจัย และโครงการพัฒนา เพื่อสร้างความตระหนักรู้ ความรอบรู้ทางสุขภาพ (health literacy) นำไปสู่การเคลื่อนไหวทางสังคม และสร้างการ

เชื่อมโยงอำนาจรัฐในการจัดการความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย ร่วมกับหน่วยงานภาคีเครือข่าย ทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาสังคมในระดับส่วนกลางและระดับพื้นที่ ร่วมกับภาคีเครือข่ายและกองทุนหลักต่าง ๆ เพื่อขับเคลื่อนและยกระดับเรื่องความปลอดภัยทางถนน ปัจจุบัน ศวปถ. ได้รับการสนับสนุนงบประมาณจาก สสส. ให้ดำเนินงานมาเป็นระยะที่ 6 (พ.ศ. 2563-2565) และยังคงมุ่งมั่นขับเคลื่อนให้เกิดองค์ความรู้เพื่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และประชาสังคม

บทเรียนสำคัญในการขับเคลื่อนงานของศูนย์วิชาการด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นการนำทฤษฎี “สามเหลี่ยมเขยื้อนภูเขา”<sup>(1)</sup> กรอบแนวคิด “ปัจจัยกำหนดสุขภาพ” (determinant of health)<sup>(2)</sup> แนวทาง “กฎบัตรออตตาวา” (The Ottawa Charter)<sup>(2)</sup> รวมถึงหลักการการจัดการความปลอดภัยทางถนนในระดับสากลอย่างหลักการวิถีแห่งระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach)<sup>(3)</sup> และปัจจัยของมนุษย์ (human factors)<sup>(3)</sup> มาเป็นเครื่องมือในการออกแบบกรอบแนวคิดและกรอบแนวทางในการดำเนินการของศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน โดยแบ่งการขับเคลื่อนงานออกเป็น 2 รูปแบบ คือ (1) การขับเคลื่อนงานเชิงกลไก/ระบบการทำงาน และ (2) การขับเคลื่อน

งานเชิงประเด็นความเสี่ยง โดยการขับเคลื่อนงานเชิงกลไกการทำงานจะเป็นส่วนที่หนุนเสริมการจัดการปัญหาในเชิงประเด็นความเสี่ยงเป็นการพัฒนาชุดความรู้และเครื่องมือทางวิชาการที่ช่วยให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ทุกระดับเกิดการจัดการข้อมูลและการจัดการปัญหาเชิงผลลัพธ์ที่พึงประสงค์ผ่านการใช้เครื่องมือ 5 ชิ้น นอกจากนี้ ในการขับเคลื่อนงานเชิงประเด็นความเสี่ยงยังเป็นการพัฒนาชุดความรู้และเครื่องมือเพื่อให้กลุ่มเป้าหมายมีเครื่องมือที่ใช้ในการสร้างความรอบรู้ทางสุขภาพด้านความปลอดภัยทางถนน (health literacy) ทั้งในภาพกว้างและระดับเฉพาะกลุ่ม

บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอถึงสถานการณ์ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย บทเรียน ปัจจัยความสำเร็จของงาน ความท้าทายที่ควรจัดการ ประเด็นอุบัติเหตุทางถนน รวมถึงเป้าหมายและภาพอนาคตของการขับเคลื่อนงานด้านความปลอดภัยทางถนนของศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนนในระยะเวลา 5-10 ปี ข้างหน้า

## 1. สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในช่วงระยะเวลา 10 ปี

### 1.1 ภาพรวมสถานการณ์

สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในช่วงระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา<sup>(4)</sup> (พ.ศ. 2554-2563) พบว่า มีแนวโน้มลดลงในช่วงระยะเวลา 5 ปีแรก ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554-2558 และเพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2559 ซึ่งมีจำนวนผู้เสียชีวิต 21,746 คน หรือคิดเป็นอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 33.45 รายต่อประชากรแสนคน หลังจากนั้นอัตราการเสียชีวิตมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องอีกครั้ง และในปี พ.ศ. 2563 มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลงมากที่สุด โดยลดลงเหลือ 27.2 รายต่อประชากรแสนคน เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ดังภาพที่ 1

### 1.2 เด็ก เยาวชน และวัยทำงานยังเป็นกลุ่มที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุสูงที่สุด

เมื่อพิจารณาข้อมูลจำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสะสม<sup>(4)</sup> ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554-2563 ตามช่วงอายุและเพศ พบว่า กลุ่มช่วงอายุที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุดทั้งเพศชายและเพศหญิง ได้แก่ กลุ่มอายุ 15-19 ปี โดยเพศชายมีผู้เสียชีวิตจำนวน 17,143 คน และเพศหญิงจำนวน 3,541 คน รองลงมา คือ เพศชายช่วงอายุ 20-24 ปี มีผู้เสียชีวิตจำนวน 15,685 คน ทั้งนี้เมื่อประมาณการ

เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน โดยการวิเคราะห์อนุกรมเวลา (time series) คาดการณ์แนวโน้มปี พ.ศ. 2563-2573 จะมีเด็กและเยาวชนเสียชีวิตเพิ่มขึ้นอีก 40,421 คน<sup>(5)</sup>

ข้อมูลจากระบบบูรณาการข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน ในช่วงทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (พ.ศ.2554-2563)<sup>(4)</sup> พบว่า การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชนมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุในรถจักรยานยนต์ โดยพบผู้เสียชีวิตในกลุ่มเด็กและเยาวชน (อายุ 15-19 ปี) มีจำนวน 21,061 คน คิดเป็น ร้อยละ 13.45 จากจำนวนการเกิดอุบัติเหตุในรถจักรยานยนต์สะสม (10 ปี) จำนวน 156,549 คน

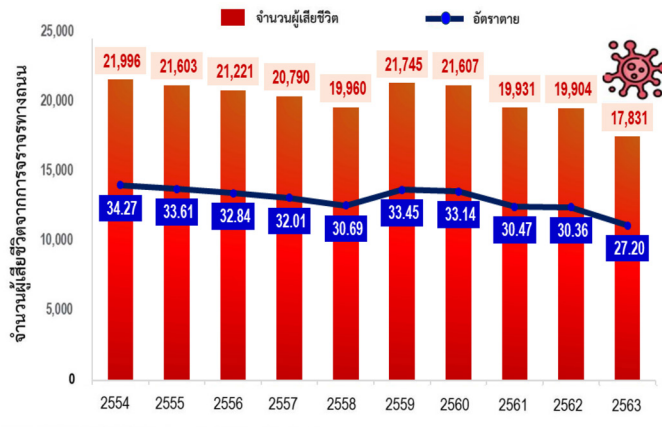
จากข้อมูลการสอบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกการเกิดอุบัติเหตุในรถจักรยานยนต์ จำนวน 1,001 กรณี โดย รศ.ดร.กัณวีร์กนิษฐพงษ์ ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย<sup>(6)</sup> ระบุว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในรถจักรยานยนต์เกิดจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สูงถึง ร้อยละ 53 โดยปัจจัยหลักที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ ความผิดพลาดในการประเมินสถานการณ์เสี่ยงที่จะเกิดขึ้น (perception failure) ร้อยละ 49 ความผิดพลาดด้านการตัดสินใจ (decision failure) ร้อยละ 32 และความผิดพลาดจากการตอบสนอง/การควบคุมรถที่ไม่เหมาะสม (reaction failure) ร้อยละ 13

### 1.3 ดื่มแล้วขับ-พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่องยาวนาน

ข้อมูลจากระบบออนไลน์ กองสาธารณสุขฉุกเฉิน<sup>(7)</sup> พบว่า ในเทศกาลสงกรานต์ 2564 ช่วง 7 วัน อันตราย (10-16 เมษายน 2564) แม้จะเป็นช่วงสถานการณ์โรคระบาดโควิด-19 ยังคงมีผู้บาดเจ็บจำนวน 19,457 ราย และเสียชีวิต 346 ราย โดยยานพาหนะที่ทำให้มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตมากที่สุด คือ “รถจักรยานยนต์” โดยมีจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุ 15,651 รายคิดเป็น ร้อยละ 79.03 จากจำนวนยานพาหนะทั้งหมด โดย “ดื่มแล้วขับ” เป็นหนึ่งในสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุกว่า ร้อยละ 24.18 ของสาเหตุการเกิดเหตุทั้งหมด

อย่างไรก็ตาม ผลการบริหารนโยบายและมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยตามแผนปฏิบัติการ “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563” ในประเด็นดื่มแล้วขับ พบว่า พฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภค

ภาพที่ 1 สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนน ปี 2554-2563



เครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะมีแนวโน้มลดลง อันเป็นผลมาจากกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ในช่วงเทศกาลต่างๆ ยังมีการรณรงค์ การตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ แต่กระบวนการดังกล่าวยังเป็นการแก้ปัญหาที่กลางน้ำและปลายน้ำ ยังไม่ได้มีการกำหนดมาตรการต้นน้ำในการจำกัดปัจจัยเสี่ยง ได้แก่ การควบคุมการขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่มีประสิทธิภาพที่เพียงพอ นอกจากนี้การเพิ่มมาตรการบังคับกฎหมายช่วงกลางน้ำ เช่น random breath test ร่วมกับตำรวจในการผลักดันพระราชบัญญัติจราจรทางบกฉบับที่ 13 โดยบังคับให้ต้องมีการตรวจปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดทุกรายเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางถนน หรือการใช้เทคโนโลยียกระดับการบังคับใช้กฎหมายจะมีส่วนสำคัญในการลดอุบัติเหตุเนื่องจากการดื่มแล้วขับได้

1.4 ต้นตอสำคัญของอุบัติเหตุทางถนน-ปัญหาที่ยังคงถูกมองข้าม

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและนำมาซึ่งความสูญเสียประกอบด้วย 3 ปัจจัยสำคัญ คือ ความผิดพลาดของคน ความบกพร่องของยานพาหนะ และความบกพร่องของถนนและสภาพแวดล้อมข้างทาง โดยสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยมากกว่า ร้อยละ 80 เกิดจากพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน และสังคมยังคงมองว่าอุบัติเหตุทางถนนเป็นเรื่องปัจเจกบุคคล ส่งผลให้มาตรการและนโยบายเพื่อแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนนจึงมุ่งเน้นไปที่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้ขับขี่เป็นหลัก แต่เมื่อพิจารณาตามกรอบแนวคิด “ปัจจัยกำหนดสุขภาพ”<sup>(2)</sup> และปัจจัยของมนุษย์<sup>(3)</sup> พบว่า ความผิดพลาดของบุคคลที่นำไปสู่

การเกิดอุบัติเหตุทางถนน มักเกี่ยวข้องกับ 2 ความเสี่ยงหลัก คือ ความเสี่ยงทางกายภาพ (ถนนยานพาหนะ หรือสิ่งแวดล้อม) และความเสี่ยงทางสังคม โดยตามกรอบแนวคิด “Safe System Approach”<sup>(3)</sup> กล่าวว่า ระบบที่ปลอดภัยนั้นจะต้องออกแบบมาเพื่อรองรับข้อผิดพลาดของมนุษย์ ซึ่งนำไปสู่อุบัติเหตุ แต่การเกิดอุบัติเหตุเหล่านั้นต้องไม่นำมาซึ่งความสูญเสีย ซึ่งกรอบแนวคิดดังกล่าวนับว่าเป็นทิศทางและความท้าทายในการปรับเปลี่ยนกระบวนการค้นในการวางรากฐานการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย

การเกิดอุบัติเหตุทางถนน การบาดเจ็บ และการเสียชีวิตเปรียบเสมือนยอดภูเขาน้ำแข็งที่เป็นปรากฏการณ์อันสืบเนื่องมาจากการสั่งสมของรากปัญหาที่ซ่อนตัวอยู่ภายใต้ภูเขาน้ำแข็งทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมองข้ามไม่เข้ามาจัดการอย่างเป็นระบบ สิ่งที่ซ่อนตัวอยู่ภายใต้ภูเขาน้ำแข็งในปรากฏการณ์อุบัติเหตุทางถนนนั้นยังมีปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน 4 ประการ (การวิเคราะห์ตาม human factors และ swiss cheese model)<sup>(8)</sup> และ 3 ประการ (การวิเคราะห์ตามปัจจัยกำหนดสุขภาพ)<sup>(2)</sup> ดังตารางที่ 1

ต้องอุดช่องโหว่ที่จุดไหน จึงจะคุ้มค่าและยั่งยืน

ที่ผ่านมา เมื่อเกิดอุบัติเหตุมักจะสรุปสาเหตุโดยเน้นที่ “ปัจเจก” (การกระทำไม่ปลอดภัย) แต่ไม่ได้โยนไปสู่ต้นตอหรือสาเหตุที่เป็นรากปัญหา เช่น เจริญวัยที่ไม่ปลอดภัย ระบบกำกับดูแลที่บกพร่อง หรือต้นตอที่เป็นปัจจัยองค์กรหน่วยงานที่ต้องมารับผิดชอบกำกับดูแล ซึ่งในหลักการช่องโหว่จุดไหนที่พร้อมจะมีมาตรการจัดการก็ดำเนินการโดยทันที โดยต้อง

**ตารางที่ 1** ปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน

ปัจจัยกำหนดสุขภาพ	Human factors & Swiss cheese model
1) ปัจจัยเชิงปัจเจก	1) การกระทำที่ไม่ปลอดภัย (unsafe act) (1) ความผิดพลาด/จากการรับรู้ การตัดสินใจ การควบคุม (2) การฝ่าฝืน เช่น ดื่มหรือเม้าซ์บ์
2) ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม	2) เงื่อนไขที่ไม่ปลอดภัย (unsafe conditions) (1) สภาพแวดล้อม/ความเสี่ยงทางกายภาพ (ถนน ยานพาหนะ ฯลฯ) (2) สภาพแวดล้อม/ความเสี่ยงทางสังคม (3) ปัจจัยส่วนบุคคล เช่น โรคประจำตัว อายุ ฯลฯ
3) ปัจจัยด้านระบบที่เกี่ยวข้อง	3) ระบบการกำกับติดตามบกพร่อง (unsafe supervision) 4) อิทธิพลขององค์กร (organization influence)

เน้นช่องโหว่ที่เกิดจากปัจจัยหน่วยงานองค์กร เพราะถ้ามีการจัดการแก้ไข ก็จะเป็นต้นทางในการแก้ปัญหาที่ยั่งยืนได้ การวิเคราะห์การขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนด้วยเครื่องมือ SWOT analysis<sup>(9)</sup> พบว่า

จุดแข็ง-ประเทศไทยมีโครงสร้างการจัดการถึงระดับอำเภอ-ตำบล มีการกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจนสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDG)<sup>(10)</sup> และมี ภาคิ “ระดับพื้นที่” ตื่นตัว มีกลไกเสริมโดยเฉพาะกระทรวงสาธารณสุข เช่น กรมควบคุมโรค (คร.)-สำนักงานป้องกันควบคุมโรค (สคร.) กลไกสาธารณสุขในพื้นที่ จังหวัด-อำเภอ (คณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ)-ตำบล (โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล/อาสาสมัครสาธารณสุข/ยูวอาสาสมัครสาธารณสุข)

จุดอ่อน-โครงสร้างการจัดการที่ยังทำงานไม่ต่อเนื่อง การบังคับใช้กฎหมายทำได้จำกัด และขาดกลไกการสนับสนุนทั้งด้านนโยบาย ระบบงบประมาณ และกำกับติดตามที่มีประสิทธิภาพ อีกทั้ง ระบบข้อมูล/สอบสวนเคส ยังขาดการวิเคราะห์/เชื่อมโยงไปสู่สภาพแวดล้อม และเจ้าภาพจัดการ

โอกาส-กระแสดับโลกของสหประชาชาติ (UN) และแนวคิดใหม่ที่ UN เสนอให้ใช้ คือ Safe System Approach<sup>(3)</sup>, กระแส IT, AI (กล้องวงจร CCTV application) กระแสสื่อ และความสนใจของสังคมและ social media ท้องถิ่นมีความตื่นตัว มีการขับเคลื่อนนโยบาย smart city และ ภาคนโยบาย (รัฐสภาทั้งวุฒิสภาและสภาผู้แทนราษฎร) และแหล่งทุนร่วมสนับสนุน (กองทุนเพื่อความปลอดภัย

ในการใช้รถใช้ถนนและสำนักงานการวิจัยแห่งชาติ)

อุปสรรค-ประชาชนยังคงมีแนวความคิดว่า “อุบัติเหตุเกิดจากความประมาท/ขาดจิตสำนึก/เคราะห์กรรม” เป็นเรื่อง “ปัจเจก” มากกว่าปัญหาสาธารณสุข มีปัจจัยเอื้อให้เกิดความผิดพลาดเพิ่มขึ้น ได้แก่ ความเร่งรีบ การใช้เทคโนโลยีมือถือ ฯลฯ และ “ความเสี่ยง” ภายใต้ชีวิตวิถีใหม่ เช่น รถจักรยานยนต์ delivery ความเสี่ยงทางสังคม (social risk) ฯลฯ

**2. เส้นทางการทำงานของศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน**

**1.1 ภาพรวมการทำงาน**

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนนเริ่มดำเนินงานเมื่อ พ.ศ. 2551 ภายใต้การบริหารงานของมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ ต่อมาดำเนินงานภายใต้มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย (มนป.) ซึ่งเป็นองค์กรไม่แสวงหาผลกำไรที่จัดตั้งขึ้นเพื่อเป็นหน่วยงานที่มีภารกิจด้านส่งเสริม และผลักดันการขับเคลื่อนความรู้สู่ระดับนโยบาย ในปี พ.ศ. 2557 ปัจจุบัน ควบ. ภายใต้การบริหารงานของ มนป. และการสนับสนุนงบประมาณจาก สสส. ได้ดำเนินงานมาเป็นระยะที่ 6 (พ.ศ. 2563-2565) และยังคงมุ่งมั่นขับเคลื่อนให้เกิดองค์ความรู้เพื่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และประชาสังคม ผ่านการสร้างชุดความรู้ คู่มือ เครื่องมือต่างๆ อาทิเช่น เครื่องมือ 5 ชั้น กล้องการจัดการจุดเสี่ยง นอกจากนี้ยังเป็นหน่วยงานหลักในการจัดสัมมนาวิชาการระดับชาติ เรื่องความปลอดภัยทางถนน ซึ่งจัดทุกๆ 2 ปี โดยทุกครึ่งจะมีการสรุปและจัดทำข้อเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การดำเนินการในระยะแรกของ ควปถ. ใช้กรอบทฤษฎี **สามเหลี่ยมเขยื้อนภูเขา**<sup>(1)</sup> ในการขับเคลื่อน ยึดหลักการ “สร้างความรู้ สร้างความร่วมมือกับเครือข่ายเคลื่อนไหว สังคมและเชื่อมโยงอำนาจรัฐ” พร้อมกับการใช้เครื่องมือ outcome mapping<sup>(11)</sup> สำหรับการกำหนดกลยุทธ์และแนวทางในการทำงาน และยุทธศาสตร์ 5E’s of road safety (Engineering Education Enforcement Emergency service และ Evaluation)<sup>(12)</sup> เพื่อวิจัยและพัฒนาชุดความรู้ที่เปิดเผย “ข้อมูลข้อเท็จจริงและพิสูจน์ข้อเท็จจริงของสังคม ในประเด็น “อุบัติเหตุไม่ใช่เคราะห์กรรม แต่อุบัติเหตุสามารถป้องกันได้” รวมถึงการสร้างแนวร่วม และระบบการจัดการใน กลไกปกติเป็นการกระตุ้นให้เกิด accountability ของหน่วยงาน ภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับประเด็นความปลอดภัยทางถนน

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนนตระหนัก ถึงอุปสรรคที่ทำให้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนยังไม่ใช้จุดเน้น สำคัญของฝ่ายบริหารระดับสูงของประเทศ เพราะเป็น ปัญหาที่เกิดจากหลากหลายมิติที่จะต้องขับเคลื่อนอย่าง เชื่อมโยงและสัมพันธ์กัน ให้เกิดการแก้ปัญหาในเชิงระบบ ตั้งแต่ต้นทาง และยังไม่สามารถขับเคลื่อนไปสู่การสร้าง วัฒนธรรมความปลอดภัยได้รวมถึงโครงสร้างการบริหารจัดการ ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนยังจำกัดอยู่ในระดับศูนย์อำนาจ การความปลอดภัยทางถนน (ส่วนกลาง) และศูนย์อำนาจ การความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด ยังไม่ลงไปถึงการ จัดการในระดับอำเภอและท้องถิ่นซึ่งเป็นจุดจัดการปัญหา ที่สำคัญ ด้วยเหตุผลดังกล่าว สสส. จึงมีบทบาทสำคัญใน การหนุนเสริมให้เกิดกลไกขับเคลื่อนภาคนโยบาย โดยการ หนุนเสริมให้เกิดความร่วมมือระหว่าง ควปถ. และภาคีเครือข่าย โดย ควปถ. ได้นำกรอบแนวคิด **ปัจจัยกำหนดสุขภาพ**<sup>(2)</sup> มาประยุกต์ใช้ในการขับเคลื่อนงานในระยะที่ 2 ที่เน้นการ หนุนเสริมนโยบายในการพัฒนาวิถีชีวิตที่มุ่งเน้นการสร้าง ระบบที่ปลอดภัย และสนับสนุนให้เกิดระบบ/กลไกจัดการ เข้มแข็ง (เชิงระบบ) ควบคู่ไปกับการบูรณาการเพื่อจัดการ ความเสี่ยงสำคัญ (issue base) โดย (1) การหนุนเสริม วิชาการเพื่อผลักดันนโยบายสุขภาพ (ส่วนกลาง-พื้นที่) สนับสนุนงานวิชาการร่วมกับองค์กรทั้งในและต่างประเทศ (2) การออกแบบเครื่องมือการเสริมสร้างเสริมสร้าง ความเข้มแข็ง โครงสร้างการบริหารจัดการ ร่วมกับภาคีเครือข่าย (3) การ สนับสนุนชุดความรู้สำหรับเสริมประสิทธิภาพระบบข้อมูล

ระบบติดตามกำกับและการสะท้อนกลับ feedback loop อาทิเช่น เครื่องมือ 5 ชั้น อีกทั้ง การขับเคลื่อนงานของศูนย์ วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนนถูกกำหนดให้สอดคล้อง กับแนวคิด “วิถีแห่งระบบที่ปลอดภัย” (Safe System Approach)<sup>(3)</sup> ซึ่งเป็นแนวคิดใหม่ที่เน้นการลดการตาย และ บาดเจ็บสาหัสต่างกับแนวคิดเดิมที่เน้นการลดอุบัติเหตุ” และแผนยุทธศาสตร์ สสส. 10 ปี ตาม “กฎบัตรอตตาวา” (The Ottawa Charter)<sup>(2)</sup> ทั้ง 5 ประการ

## 2.2 บทเรียนสำคัญการทำงานของศูนย์วิชาการเพื่อ ความปลอดภัยทางถนน

การทำงานของ ควปถ. ในปัจจุบันใช้กรอบแนวคิด OKR (Objective Key Results)<sup>(13)</sup> เป็นเครื่องมือสำคัญ ในการกำหนดเป้าหมายและแผนการดำเนินงาน โดยกำหนด เป้าหมาย 2 รูปแบบ คือ ความรู้สำหรับการขับเคลื่อนเชิงกลไก และความรู้สำหรับการขับเคลื่อนเชิงประเด็นสำคัญ ดังนี้

### 2.2.1 การทำงานขับเคลื่อนเพื่อแก้ปัญหาเดิมแล้วขับเคลื่อนของศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน

บทเรียนสำคัญในการขับเคลื่อนเชิงนโยบายในประเด็น เดิมแล้วขับเคลื่อนของ ควปถ. เริ่มจากการเข้าไปมีบทบาทเป็น คณะทำงานต่างๆ สนับสนุนและผลักดันให้เกิดการ เปลี่ยนแปลงนโยบายในด้านกฎหมาย นอกจากนั้นบทบาท สำคัญในการแก้ไขปัญหาเดิมแล้วขับเคลื่อนในการใช้ข้อมูลและ งานวิชาการในการลดช่องว่างภายในโครงสร้างการจัดการ ในส่วนกลางถึงท้องถิ่น โดยจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายให้ จัดตั้งกลไกอนุกรรมการบังคับใช้กฎหมาย ในการควบคุม กำกับดูแล ทั้งเรื่องการตั้งด่าน การบังคับใช้กฎหมายที่ เกี่ยวข้องกับการดื่มขับ

### 2.2.2 การทำงานขับเคลื่อนเพื่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชน

กลุ่มเด็กและเยาวชนถือเป็นกลุ่มเปราะบางต่อการ เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน บทเรียนการทำงานที่ผ่านมา จึงมุ่งเน้นไปที่การจัดการเชิงป้องกันเพื่อนำไปสู่การสร้าง วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ตามกรอบแนวคิด “ปัจจัยกำหนดสุขภาพ” ในระยะแรกเป็นการผลักดันให้ สถานศึกษาต้องจัดการเรียนการสอนเรื่องความปลอดภัย ทางถนนครอบคลุมความเสี่ยงทุกช่วงวัย โดยร่วมกับภาคี เครือข่ายและกระทรวงศึกษาธิการในการพัฒนาหลักสูตร ที่สามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้ทุกวิชา ในระยะต่อมาได้มีการ

เริ่มผลักดันให้เกิดการพัฒนาต้นแบบสถานศึกษาด้านการจัดการระบบข้อมูลความปลอดภัยทางถนนในสถานศึกษา ร่วมกับกลไก ศปถ. อำเภอ นอกจากนี้ได้ร่วมกับคณะทำงานเฉพาะกิจและภาคีเครือข่ายวิชาการแก้ไขปัญหาคณะทำงานรถจักรยานยนต์ร่วมกันจัดทำแผนปฏิบัติการแก้ไขปัญหาคณะทำงานอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ครอบคลุม 7 มาตรการในมิติคน รถ ถนน อีกทั้งยังมีการขับเคลื่อนงานผ่านกลไกรัฐสภา เพื่อผลักดันการติดตั้งระบบ ABS (anti-lock brake system) ป้องกันล้อล็อกในรถจักรยานยนต์ผ่านสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.) ท้ายที่สุดส่งผลให้กรมการขนส่งทางบกได้ออกประกาศกำหนดคุณสมบัติคุณลักษณะ สมรรถนะ หลักเกณฑ์ วิธีการเงื่อนไขการรับรองแบบระบบห้ามล้อสำหรับรถจักรยานยนต์ปี พ.ศ. 2564 ซึ่งประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2564

อย่างไรก็ตาม ก็ไม่อาจปฏิเสธได้ว่ากลไกการบังคับใช้กฎหมายยังเป็นกลไกสำคัญในการป้องปรามพฤติกรรมเสี่ยงลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ดังนั้น ศปถ. ร่วมกับอาจารย์วีระ ชื่อสุวรรณ ได้พัฒนาหลักสูตรสำหรับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่ในการควบคุมกฎหมายไม่ว่าจะเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจ ผู้นำชุมชน แกนนำเยาวชน ในการส่งเสริมให้เกิดการบังคับใช้กฎหมายเชิงบวก เน้นการสื่อสารความห่วงใยโดยประยุกต์ใช้หลักการ Behavior Based Safety: BBS<sup>(14)</sup> เป็นเครื่องมือกระตุ้นให้ผู้ขับขี่ได้ผูกคิถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการไม่สวมหมวกนิรภัย

เนื่องจากเด็กและเยาวชนเป็นกลุ่มเสี่ยงและมีโอกาสการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงสุด ในขณะเดียวกันยังเป็นกลุ่มคนรุ่นใหม่ที่มีพลังในการเปลี่ยนแปลงสังคมสามารถเข้ามามีส่วนร่วมในการสร้างความปลอดภัยทางถนนต่อไปในอนาคต ศปถ. จึงได้ผลักดันให้ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนภายใต้กระทรวงมหาดไทย กำหนดให้มีผู้แทนเยาวชนจากสภาเด็กและเยาวชนแห่งประเทศไทยและสถาบันยุวทัศน์แห่งประเทศไทย เป็นหนึ่งในอนุกรรมการในกลไกด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับประเทศและในระดับท้องถิ่น

### 2.2.3 การทำงานขับเคลื่อนเพื่อความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะ

รถโดยสารสาธารณะเป็นอีกหนึ่งความเสี่ยงที่ ศปถ. ขับเคลื่อนความปลอดภัยโดยได้รับการสนับสนุนจาก สสส.

อย่างต่อเนื่อง ร่วมกับภาคีเครือข่ายทุกระดับ โดย ศปถ. มีบทบาทในการสนับสนุนให้เกิดงานวิชาการในการวิเคราะห์ความเสี่ยงเพื่อปิดช่องว่าง ลดอุบัติเหตุของรถโดยสารทุกประเภท โดยแบ่งเป็น 3 ส่วนสำคัญ ได้แก่ (1) การจัดการต้นน้ำ ได้แก่ การผลักดันให้สถานประกอบการรถโดยสารสาธารณะเกือบทุกชนิด ต้องมีผู้ประกอบการทำหน้าที่ดูแลจัดระบบ (2) การจัดการกลางน้ำ ได้แก่ การกำกับดูแลผู้ประกอบการ พนักงานขับรถขณะปฏิบัติหน้าที่ ด้วยการใช้เทคโนโลยีกำกับ และ (3) การจัดการปลายน้ำ ได้แก่ เมื่อเกิดอุบัติเหตุต้องมีระบบจัดการที่มีประสิทธิภาพ ในด้านการช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ ระบบประกันภัยที่เหมาะสม และการสอบสวนอุบัติเหตุโดยสหวิชาชีพที่มีความเชี่ยวชาญ

การดำเนินงานขับเคลื่อนความปลอดภัยของ ศปถ. ในประเด็นรถโดยสารสาธารณะ ได้มีการขับเคลื่อนในทุกระดับตั้งแต่ระดับนโยบาย ลงไปถึงระดับพื้นที่ในช่วงระยะแรกมุ่งประเด็นการจัดการกลุ่มรถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่และกลุ่มรถตู้ ดังนี้ (1) การดำเนินงานผลักดันเพื่อแก้ไขระดับนโยบาย (macro) และขับเคลื่อนในระดับชุมชน (micro) ระยะแรกเน้นการจัดการ “ข้อมูล” เพื่อนำข้อมูลคืนเข้าสู่หน่วยงานในระดับนโยบายเพื่อวิเคราะห์ความเสี่ยงและปิดช่องว่างของปัญหา (2) การดำเนินงานผลักดันโดยใช้แนวคิด logic model<sup>(15)</sup> เพื่อให้ลงมือแก้ไขที่รากปัญหาของรถแต่ละประเภทโดยใช้ logic model เป็นตัวกำหนดผลสำเร็จเป็นระยะสั้นกลาง และยาว ขับเคลื่อนในระดับนโยบายและในระดับพื้นที่และเกิดข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่สำคัญได้แก่ศปถ. ร่วมกับกรมการขนส่งทางบกได้ขับเคลื่อนมาตรฐานความปลอดภัยของรถตู้โดยสารสาธารณะโดยเฉพาะเรื่องความปลอดภัยของสภาพตัวรถ นอกจากนี้ สสส. ยังสนับสนุนให้ทุกภาคี รวมทั้ง ศปถ. ขับเคลื่อนความปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียน โดยเฉพาะรถรับส่งนักเรียนภายใต้บริบทในแต่ละพื้นที่ ให้มีการตั้งคณะทำงานในพื้นที่เพื่อกำกับติดตาม การรวมกลุ่มผู้ประกอบการในลักษณะองค์กรอย่างไม่เป็นทางการเพื่อสนับสนุนหน่วยงานในพื้นที่ และต้องกำหนดบทบาทการทำงานของแต่ละภาคส่วนให้มีความชัดเจน

### 3. ภาพอนาคตในระยะ 5-10 ปีข้างหน้า

การขับเคลื่อนเพื่อลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสิ้นสุดทศวรรษที่ 1 ลงในปี พ.ศ. 2563<sup>(16)</sup> และเริ่ม

ทศวรรษที่ 2 ใน ปี พ.ศ. 2564-2573 ในขณะเดียวกัน อุบัติเหตุทางถนนถูกกำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ในด้านความมั่นคงและแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย โดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้กำหนดค่าเป้าหมายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. 2565-2570 โดยจะต้องลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือไม่เกิน 12 รายต่อประชากรแสนคน<sup>(17)</sup>

ภายใต้เป้าหมายดังกล่าว ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้กำหนดแนวทางการปฏิบัติงานเพื่อให้บรรลุเป้าหมายการลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือ 12 ต่อประชากรแสนราย ภายในปี พ.ศ. 2570 โดยใช้กลไกการขับเคลื่อน 2 ระดับ ภายใต้แนวคิดใหม่ คือ วิถีแห่งระบบที่ปลอดภัย คือ (1) การขับเคลื่อนเพื่อจัดการประเด็นเสี่ยงสำคัญ โดยอาศัยกลไกการขับเคลื่อนผ่านอนุกรรมการทั้ง 8 ชุด ภายใต้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนและ (2) การพัฒนาระบบจัดการพื้นที่ (ตำบล/ระดับความปลอดภัย) โดยกำหนดให้เกิดผลลัพธ์สำคัญ 3 ประการ คือ เกิดระบบจัดการความเสี่ยงสำคัญ “ต้นน้ำ-กลางน้ำ-ปลายน้ำ” ในมิติสำคัญ 5Es โดยเน้น Engineering Enforcement และ Education เกิดกลไกจัดการแผนทุกระดับตั้งแต่ยุทธศาสตร์ชาติ แผนระดับชาติ แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน แผนพื้นที่ทุกระดับ มีงบประมาณ และมีระบบกำกับติดตามประเมินผลที่มีประสิทธิภาพและเกิดกลไกจัดการในระดับพื้นที่ที่เข้มแข็ง

เมื่อพิจารณาจากสถานการณ์ปัจจุบันและอนาคตของประเทศไทยในด้านความปลอดภัยทางถนน พบว่า มีความท้าทายที่สำคัญของสังคมไทยในการสร้างการเปลี่ยนแปลงระบบฐานความคิดและความเชื่อของสังคมไทย (mind-set) ตามกรอบวิถีแห่งระบบที่ปลอดภัย ประกอบกับ การพัฒนาด้านเทคโนโลยีที่เป็นไปอย่างก้าวกระโดด ทำให้ ควบ. จำเป็นต้องพิจารณาถึงสภาพอนาคตในการสร้างความปลอดภัยทางถนนให้กับสังคมไทย โดยวางบทบาทการทำงานไว้ ดังนี้

1. มุ่งมั่นสร้างการเปลี่ยนแปลงทางความคิดและความเชื่อของสังคมไทยสู่ความคิดที่ว่า “อุบัติเหตุทางถนน เป็นสิ่งที่ป้องกันได้ และการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจะต้องไม่นำไปสู่การเสียชีวิต” ด้วยการจัดการข้อมูลเพื่อการผลักดัน

นโยบายที่มีประสิทธิภาพ และการสื่อสารที่เข้าถึงทั้งกลุ่มผู้กำหนดนโยบาย และประชาชน

2. ขยายฐานแนวร่วมการเป็นเจ้าภาพในการแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่ โดยสร้างความร่วมมือกับทุกภาคส่วน ทั้งผู้กำหนดนโยบาย หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคีเครือข่าย

3. สนับสนุนและส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีความรู้ในการสร้างความรอบรู้ทางสุขภาพ (health literacy) และองค์ความรู้อื่นที่เกี่ยวข้องกับการสร้างความปลอดภัยทางถนน รวมถึงการจัดการความเสี่ยงสำคัญที่เป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย อันประกอบด้วย รถจักรยานยนต์ ดื่มแล้วขับ และการขับเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด

4. สนับสนุนการสร้างเครือข่าย สร้างและเผยแพร่ องค์ความรู้ งานวิจัย และงานวิชาการด้านนวัตกรรมสำหรับการแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย รวมถึงผลักดันนโยบายที่เกี่ยวข้องผ่านการจัดงานสัมมนาวิชาการระดับชาติเรื่องความปลอดภัยทางถนน ในครั้งต่อไป

## สรุป

ความท้าทายที่ประเทศไทย สสส. ควบ. และภาคีที่เกี่ยวข้อง ต้องเผชิญและลงมืออย่างเร่งด่วน คือ ต้องพัฒนาระบบการจัดการทั้งระดับนโยบายและระดับพื้นที่ให้มีความเข้มแข็งมากยิ่งขึ้น เพื่อนำไปสู่การลดอัตราการเสียชีวิตให้ได้ตามเป้าหมายเหลือ 12 ต่อประชากรแสนรายภายในปี พ.ศ. 2570 ประกอบกับสถานการณ์ที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วทางเทคโนโลยี สังคม และวัฒนธรรมที่อาจส่งผลกระทบต่อปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งเป็นประเด็นใหม่ที่ต้องการข้อมูลและองค์ความรู้ที่ทันต่อสถานการณ์ในปัจจุบัน ในขณะที่ SDGs ได้กำหนดเป้าหมายในการพัฒนาให้มุ่งไปสู่การเป็นเมืองที่ปลอดภัยในการเดินทางสำหรับทุกคน เชื่อมโยงกับความเป็นมิตรด้านสิ่งแวดล้อม ดังนั้น เพื่อให้สามารถดำเนินการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุได้ตามเป้าหมายของประเทศให้มีอัตราการเสียชีวิตลดลง ร้อยละ 50 จึงควรนำแนวคิดวิถีแห่งระบบที่ปลอดภัย ประยุกต์รวมกับแผนยุทธศาสตร์ 10 ปี สสส. (พ.ศ. 2565-2574) และเครื่องมือ chain of outcome<sup>(15)</sup>

เป็นหลักการในการกำหนดเป้าหมายและทิศทางในการขับเคลื่อนงานเพื่อพัฒนาศักยภาพผู้ปฏิบัติมาตรการที่เหมาะสม และการสร้างเครือข่ายวิชาการระดับพื้นที่ เพื่อเป็นกลไกหนุนเสริมในการขับเคลื่อนงาน เพื่อให้การดำเนินงานของควบถ. เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

## กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบคุณ สสส. ที่สนับสนุนทรัพยากรและหนุนเสริมให้เกิดภาคีเครือข่ายสานพลังขับเคลื่อนนโยบาย คณะกรรมการกำกับทิศทางที่ห้าและชี้แนะทิศทางอันเป็นประโยชน์ต่อการขับเคลื่อนงานวิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย รวมถึงภาคีเครือข่ายภาควิชาการภาคประชาสังคม ภาครัฐ และภาคเอกชนในการร่วมผลักดันให้ผลงานวิชาการเกิดการขับเคลื่อนอย่างเป็นรูปธรรม

## เอกสารอ้างอิง

1. สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข. จัดการความรู้สู่ระบบสุขภาพที่เป็นธรรม “พลังความรู้ สู่การเขยื้อนภูเขา” [อินเทอร์เน็ต]. 2556 [สืบค้นเมื่อ 30 มิ.ย. 2564]. แหล่งข้อมูล: <https://www.hsri.or.th/researcher/media/issue/detail/4645>
2. คณะทำงานโครงการพัฒนาหลักสูตรแนวคิดและหลักการสร้างเสริมสุขภาพสำหรับภาคีเครือข่ายสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. คู่มือวิชาการ: แนวคิดและหลักการสร้างเสริมสุขภาพสำหรับภาคีเครือข่าย สสส. [อินเทอร์เน็ต]. 2562 [สืบค้นเมื่อ 29 ก.ค. 2564]. แหล่งข้อมูล: <https://dol.thaihealth.or.th/File/media/54259f40-0d22-4b34-81ed-a23a4af301bf.pdf>
3. Larsson P, Tingvall C. The safe system approach – a road safety strategy based on human factors principles. [Internet]. Springer-Verlag Berlin Heidelberg; 2013 [cited 2021 Jul 15]. Available from: [https://link.springer.com/content/pdf/10.1007/978-3-642-39354-9\\_3.pdf](https://link.springer.com/content/pdf/10.1007/978-3-642-39354-9_3.pdf)
4. กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข. ข้อมูล 3 ฐานการเสียชีวิต ปี พ.ศ. 2554-2564. นนทบุรี: กรมควบคุมโรค; 2564.
- By IDCC: Injury Data Collaboration Center [อินเทอร์เน็ต]. 2564 [สืบค้นเมื่อ 30 มิ.ย. 2564]. แหล่งข้อมูล: [https://public.tableau.com/app/profile/datacenter/viz/RTDDC1\\_ServerWorkshopEP1/DB\\_](https://public.tableau.com/app/profile/datacenter/viz/RTDDC1_ServerWorkshopEP1/DB_)
5. กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข. หยุด!! เด็กและเยาวชนไทยตายจากอุบัติเหตุทางถนน [อินเทอร์เน็ต]. 2564 [สืบค้นเมื่อ 30 มิ.ย. 2564]. แหล่งข้อมูล: <http://35.190.29.12/uploads/publish/1036520200811093802.pdf>
6. ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย. โครงการวิจัยเพื่อเมืองไทยไร้อุบัติเหตุ [อินเทอร์เน็ต]. 2564 [สืบค้นเมื่อ 30 มิ.ย. 2564]. แหล่งข้อมูล: <https://www.thaihonda.co.th/honda/news/csr/20210305/>
7. กองสาธารณสุขฉุกเฉิน กระทรวงสาธารณสุข. Dashboard ช่วงเทศกาลภาพรวมทั้งประเทศ [อินเทอร์เน็ต]. 2564 [สืบค้นเมื่อ 30 มิ.ย. 2564]. แหล่งข้อมูล: <http://ict-pher.moph.go.th/index.php?r=dashboard/default/monitor&precessid=>
8. Reason J. Human error: models and management. BMJ [Internet]. 2000 [cited 2021 Jul 20]320:768-70. Available from: <https://www.bmj.com/content/320/7237/768>
9. HotPMO. SWOT analysis [Internet]. 2021 [cited 2021 Jul 20]. Available from: <https://www.hotpmo.com/management-models/swot-analysis-strengths-weaknesses-opportunities-threats/>
10. สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. เป้าหมายที่ 3 สร้างหลักประกันการมีสุขภาวะที่ดี และส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ดีสำหรับทุกคนในทุกช่วงวัย [อินเทอร์เน็ต]. 2563 [สืบค้นเมื่อ 13 ก.ค. 2564]. แหล่งข้อมูล: <http://sdgs.nesdc.go.th/เกี่ยวกับ-sdgs/เป้าหมายที่-3-สร้างหลักป/>
11. Research to Action. Outcome mapping: a basic introduction [Internet]. 2012 [cited 2021 Jul 20]. Available from: <https://www.researchtoaction.org/2012/01/outcome-mapping-a-basic-introduction/>
12. Phanthunane P, Siririsakulchai, Taekratoke T, Pannarunothai S. Road safety investment: a step to achieve the Decade of Action on road safety goal in Thailand. วารสารความปลอดภัยและสุขภาพ [อินเทอร์เน็ต]. 2557 [สืบค้นเมื่อ 30

- ก.ค. 2564]; 24: 12-28. แหล่งข้อมูล: <https://he01.tci-thaijo.org/index.php/JSH/issue/view/10632/vol7no24>
13. ประชาชาติธุรกิจ. OKR คืออะไร? เข้าใจวิธีตั้งเป้าหมายแบบ Google [อินเทอร์เน็ต]. 2561 [สืบค้นเมื่อ 29 มิ.ย. 2564]. แหล่งข้อมูล: <https://www.prachachat.net/csr-hr/news-209471>
14. บริษัทศูนย์เทคโนโลยีความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม (SAFETECH). BBS: Behavior Based Safety [อินเทอร์เน็ต]. 2564 [สืบค้นเมื่อ 30 มิ.ย. 2564]. แหล่งข้อมูล: <https://www.safetechthailand.net/articledetail.asp?id=17260>
15. Gale J. Logic model: components and implementation [Internet]. 2014 [cited 2021 Jul 20]. Available from: <https://www.ruralcenter.org/sites/default/files/program-evaluation-workshop/Logic%20Model%20John%20Gale.pdf>
16. United Nations Road Safety Collaboration. Global plan for the decade of action for road safety 2011-2020 [Internet]. 2016 [cited 2021 Jun 20]. Available from: [https://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/en/](https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/en/)
17. ฐานเศรษฐกิจ. มท.ตั้งเป้าลดเสียชีวิตทางถนนเหลือ 12 คนต่อ 1 แสนประชากร [อินเทอร์เน็ต]. 2564 [สืบค้นเมื่อ 30 มิ.ย. 2564]. แหล่งข้อมูล: [https://www.thansettakij.com/content/normal\\_news/470218](https://www.thansettakij.com/content/normal_news/470218)