

Received: 24 Oct 2019, Revised: 2 Dec 2019

Accepted: 19 Dec 2019

นิพนธ์ต้นฉบับ

การมีส่วนร่วมในกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนของคณะกรรมการระดับอำเภอ
ในพื้นที่ 4 จังหวัดน่านสโรชพันธุ์ สุภาวรรณ^{1,*}

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์สำคัญ 2 ประการ คือเพื่อศึกษาการมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนน และเปรียบเทียบความแตกต่างในคุณลักษณะทั่วไปของคณะกรรมการระดับอำเภอ ในพื้นที่ 4 จังหวัดน่าน แหล่งข้อมูลที่ใช้ศึกษา ได้จากโครงการพัฒนากลไกศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ ในพื้นที่ 4 จังหวัดน่านเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน มีผู้เข้าร่วมจากสหสาขาวิชาชีพที่มีภารกิจในการร่วมบูรณาการความร่วมมือเพื่อขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนในระดับอำเภอ จำนวนทั้งสิ้น 280 คน สถิติที่ใช้ ได้แก่ ค่าแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบค่าที และการทดสอบความแปรปรวนทางเดียว ผลการศึกษา พบว่า คณะทำงานส่วนมาก ร้อยละ 55.3 มีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนในระดับปานกลาง ทั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการปฏิบัติงาน และประสบการณ์การทำงานด้านอุบัติเหตุแตกต่างกัน จะมีความแตกต่างในการมีส่วนร่วมด้านการขับเคลื่อนกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

คำสำคัญ: การมีส่วนร่วม กลไกการจัดการ ความปลอดภัยทางถนน

¹ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย

* Corresponding author: sarobhan@roadsafetythai.org

*Original Article***Participating in road safety management mechanism of related party at district level in 4 pilot provinces**Sarojbhan Supawan^{1,*}**Abstract**

The purposes of this study were to explore participating in road safety management mechanism and to compare the differences in related party characteristics differences in such participating. The secondary data from the project of development of road safety operating center at district level in 4 pilot provinces was employed. There were 280 cases, related party who participated in such project. Frequency, percentage, mean, standard deviation, t-test, as well as one way ANOVA were utilized for data analysis. The results indicate that 55.3 % of related parties had a moderate overall participation level in road safety management mechanism. Moreover, the differences in the position level and the work experiences on accident had significantly affected differences in participating in road safety management mechanism of related parties.

Keywords: Participation, Management mechanism, Road safety

¹ Road Safety Group Thailand, Road Safety Policy Foundation

* Corresponding author: sarojbhan@roadsafetythai.org

บทนำ

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนนับเป็นสาเหตุที่นำมาซึ่งการบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมากจากการรายงานขององค์การอนามัยโลก¹ บ่งชี้ว่าจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้นเป็น 1.35 ล้านคนต่อปี หรือมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนกว่า 3,700 คนต่อวัน ในทั่วทุกภูมิภาคของโลก ขณะที่การคาดประมาณ (estimate) จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย ก็พบว่า ในปี พ.ศ. 2559 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุสูงถึง 22,491 คน คิดเป็น 32.7 ต่อประชากรแสนคน หรือคิดเป็น 60 คนต่อวัน ยังผลให้ประเทศไทยยังถูกจัดอันดับให้เป็นประเทศที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับ 9 ของโลก ทว่าเรียงอันดับ 1 ในภูมิภาคเอเชียอีกด้วย เมื่อพิจารณาถึงการรายงานจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยจากระบบบูรณาการข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน² พบว่า มีความใกล้เคียงกับการคาดประมาณขององค์การอนามัยโลก โดยในปีเดียวกันนั้นประเทศไทยมีจำนวนผู้เสียชีวิตสูงถึง 21,745 คน มากไปกว่านั้น หากพิจารณาข้อมูลย้อนหลังจะพบว่า อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยยังคงมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น เมื่อจำแนกรายปี จะพบว่ามีผู้เสียชีวิตมากถึง 21,996 คน 21,603 คน 21,221 คน 20,790 คน 19,960 คน 21,745 คน และ 21,097 คน ในปี พ.ศ. 2554 พ.ศ. 2555 พ.ศ. 2556 พ.ศ. 2557 พ.ศ. 2558 พ.ศ. 2559 และ พ.ศ. 2560 ตามลำดับ³ ตามลำดับ สะท้อนให้เห็นว่าสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนยังคงทวีความรุนแรงในสังคมไทย หากแต่เป็นปัญหาที่ยังไม่สามารถแก้ไขได้อย่างเป็นรูปธรรม จึงจำเป็นต้องและตอบโจทย์เชิงผลลัพธ์ในการลดจำนวนอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตลง

ประเทศไทย โดยรัฐบาลก็ได้กำหนดให้อุบัติเหตุทางถนนเป็นวาระแห่งชาติ โดยประกาศให้ปี พ.ศ. 2554 – 63 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน สอดคล้องกับทิศทางการขับเคลื่อนขององค์การสหประชาชาติที่ตั้งเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้น้อยกว่า 10 คนต่อประชากรแสนคนในปี พ.ศ. 2563 ผ่านแนวทางการจัดการ 5 เสาหลัก ประกอบด้วย การบริหารจัดการเพื่อความปลอดภัยทางถนน การจัดการเชิงโครงสร้างกายภาพที่สนับสนุนให้เกิดความปลอดภัยทางถนน การจัดการเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยทางการขนส่งและยานพาหนะ การปรับพฤติกรรม การขับขี่ และการจัดการภายหลังการเกิดอุบัติเหตุ

แม้ประเทศไทยจะมีการขับเคลื่อนไปตามกรอบการดำเนินงานขององค์การสหประชาชาติ ทั้งยังจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน และบูรณาการระหว่างหน่วยงานเพื่อพัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ทั้งด้านนโยบาย กำหนดให้มีโครงสร้างการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ออกเป็น 3 ระดับ⁴ คือ ระดับนโยบาย ระดับอำนวยการ และระดับปฏิบัติการ คือ มีคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (คณะกรรมการ นปถ.) มีศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนส่วนกลาง (ศปถ.) ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (ศปถ. จังหวัด) ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ. อำเภอ) และ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปถ. อปท.)⁵

หากแต่แนวทางดังกล่าวยังมีช่องว่างและอุปสรรคนานัปการ กล่าวคือ มาตรการดำเนินงานถูกเน้นหนักในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์เป็นหลัก มากไปกว่านั้นการขยายผลมาตรการนโยบาย และข้อสั่งการจากส่วนกลางยังขาดแนว

ปฏิบัติ และระบบกำกับติดตามประเมินผลที่ชัดเจน มากไปกว่านั้น จากรายงานการศึกษาที่ผ่านมา ชี้ให้เห็นว่า การมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนงานของคณะทำงานตามโครงสร้างยังมีอยู่อย่างจำกัด ทั้งนี้เพราะ คณะกรรมการในทุกระดับโดยมากมักมีการกิจงานหลักอื่น ๆ ตามส่วนงาน กอปรกับข้อจำกัดด้านระบบงบประมาณของราชการ ยังผลให้ไม่สามารถขับเคลื่อนงานอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ⁶ นอกจากนี้การบูรณาการระหว่างหน่วยงานยังอยู่ในรูปของข้อสั่งการและพิธีกรรมเชิงสัญลักษณ์ เป็นต้นว่าการถ่ายรูปร่วมกันในพิธีเปิดการประชุม หากแต่ในทางปฏิบัติ คณะทำงานยังคงแยกส่วนการทำงานตามองค์กรต้นสังกัด ทั้งนี้ การกำหนดตัวชี้วัด (key performance index: KPI) จากส่วนกลางที่เน้นเป้าหมายสุดท้าย (ultimate goal) เมื่อถูกผนวกเข้ากับวัฒนธรรมราชการในท้องถิ่นกลับช่องทางที่เอื้อให้เกิดการบิดเบือนข้อมูลเพื่อให้ผ่านตัวชี้วัดในระดับหน่วยงาน⁷

กล่าวโดยสรุปได้ว่า การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนผ่านกลไก ศปถ. ในทุกระดับยังมีข้อจำกัด นับแต่การผลักดันมาตรการจากส่วนกลางไปสู่การปฏิบัติการ มากไปกว่านั้น การขับเคลื่อนงานของคณะทำงานยังคงแยกส่วนตามหน่วยงานต้นสังกัด ดังนั้น ผู้วิจัยจึงสนใจศึกษาการมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนของคณะทำงานระดับอำเภอซึ่งอยู่ภายใต้โครงการพัฒนากลไกศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ ในพื้นที่ 4 จังหวัดน่านเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ผลการศึกษาที่ได้รับในครั้งนี้จะเป็นประโยชน์ต่อการวางแผนและพัฒนากลไกการขับเคลื่อนการจัดการความปลอดภัยทางถนนให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

วัตถุประสงค์การวิจัย

เพื่อศึกษาระดับการมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนน และเปรียบเทียบความแตกต่างในคุณลักษณะทั่วไปของคณะทำงานต่อความแตกต่างด้านการมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอในพื้นที่ 4 จังหวัดน่าน

วิธีดำเนินการวิจัย

แหล่งข้อมูลที่ใช้

การศึกษานี้ใช้ข้อมูลทุติยภูมิ (secondary data) จากโครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการโครงการพัฒนาศักยภาพคณะทำงานกลไก ศปถ. อำเภอภายใต้โครงการพัฒนากลไกศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ ในพื้นที่ 4 จังหวัดน่านเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนสนับสนุนโดย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และมูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย ที่จัดขึ้นในช่วงวันที่ 4 ตุลาคม – 2 พฤศจิกายน พ.ศ. 2561 มีผู้เข้าร่วมจากสาขาวิชาชีพที่มีภารกิจในการร่วมบูรณาการความร่วมมือเพื่อขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนในระดับอำเภอ จำนวนทั้งสิ้น 325 คน หากแต่ในการศึกษานี้มุ่งเน้นเฉพาะผู้ตอบแบบประเมินการมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ จำนวนทั้งสิ้น 280 คน

ในการศึกษาระดับการมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนน ได้ใช้ข้อคำถามเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนกลไกความปลอดภัยทางถนนอำเภอ ได้แก่ การขับเคลื่อนกลไกด้านคณะทำงาน การจัดการข้อมูล การจัดทำแผนงาน และการกำกับติดตามประเมินผล ในการพิจารณาแบ่งการมีส่วนร่วมออกเป็น 4 ระดับ คือ มีส่วนร่วมมาก มีส่วนร่วมปานกลาง มีส่วนร่วมน้อย และไม่มีส่วนร่วม

สำหรับการศึกษาความแตกต่างในคุณลักษณะทั่วไปของคณะทำงานต่อความแตกต่างด้านการมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนระดับอำเภอ ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ ตัวแปรอิสระประกอบด้วย เพศ ช่วงอายุ ระดับการศึกษา ลักษณะตำแหน่งงาน หน่วยงานต้นสังกัด ระดับการปฏิบัติงาน และประสบการณ์การทำงานด้านอุบัติเหตุทางถนน ส่วนตัวแปรตาม คือ ระดับการมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนน

การวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ เป็นการศึกษาแบบภาคตัดขวาง (cross-sectional study) ทำการวิเคราะห์และประมวลผลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปสำหรับการวิจัยทางสังคมศาสตร์ สถิติที่เลือกใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล 2 ส่วน มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ส่วนแรก สถิติพรรณนา ได้แก่ ค่าแจกแจงความถี่ (frequency) ค่าร้อยละ (percentage) ค่าเฉลี่ย (mean) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (standard deviation) เพื่ออธิบายคุณลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง และการมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนของคณะทำงานระดับอำเภอ ซึ่ง การวิเคราะห์การมีส่วนร่วมแต่ละข้อคำถามครอบคลุมการมีส่วนร่วมด้านคณะทำงาน การจัดการข้อมูล การจัดทำแผนงาน และการกำกับติดตามประเมินผล ซึ่งนำค่าคะแนนมาคำนวณหาค่าเฉลี่ย และกำหนดเกณฑ์ค่าเฉลี่ย 4 ระดับ ดังนี้

ค่าคะแนน 3.51 – 5.00 หมายถึง มีส่วนร่วมมาก

ค่าคะแนน 1.51 – 3.50 หมายถึง มีส่วนร่วมปานกลาง

ค่าคะแนน 1.00 – 1.50 หมายถึง มีส่วนร่วมน้อย

ค่าคะแนน 0 หมายถึง ไม่มีส่วนร่วม

ส่วนที่สอง สถิติอนุมาน ได้แก่ การทดสอบค่าที (t-test) และการทดสอบความแปรปรวนทางเดียว (one way ANOVA) เพื่อศึกษาความแตกต่างด้านคุณลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างต่อความแตกต่างด้านการมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนของคณะทำงานระดับอำเภอ และเปรียบเทียบพหุคูณ (multiple comparisons) เพื่อเทียบรายคู่โดยเลือกใช้วิธีของฟิชเชอร์ (Fisher's least significant difference: LSD)

ผลการวิจัย

ส่วนที่ 1 คุณลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

จากการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่ากลุ่มตัวอย่างเป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง เพศชายคิดเป็นร้อยละ 72.9 และเพศหญิงคิดเป็นร้อยละ 27.1 ส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุ 41 – 50 ปี คิดเป็นร้อยละ 38.3 รองลงมาได้แก่ ช่วงอายุ 51 – 59 ปี 30 – 40 ปี น้อยกว่า 30 ปี และมากกว่า 60 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 27.4 26.0 7.2 และ 1.1 ตามลำดับ ทั้งนี้อายุเฉลี่ยคือ 44.3 ปี เกินกว่าครึ่งหนึ่งคิดเป็นร้อยละ 58.1 มีระดับการศึกษาในระดับปริญญาตรี รองลงมาคือ สูงกว่าปริญญาตรี และต่ำกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 30.8 และ 11.1 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างกว่าร้อยละ 87.5 เป็นข้าราชการ รองลงมาคือ พนักงานราชการ ลูกจ้าง (ประจำ/ชั่วคราว) อื่น ๆ และพนักงานเอกชน คิดเป็นร้อยละ 5.0 3.9 2.2 และ 1.4 ตามลำดับ โดยร้อยละ 38.2 สังกัดกระทรวงสาธารณสุข รองลงมาคือ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงมหาดไทย องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน/ประชาสังคม และกระทรวงคมนาคม คิดเป็นร้อยละ 23.9 22.1 8.2 4.6 และ 2.9

ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างกว่า 3 ใน 4 หรือคิดเป็นร้อยละ 75 อยู่ในระดับปฏิบัติการ มีเพียงร้อยละ 25 อยู่ในระดับบริหาร นอกจากนี้ ส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 35.1 มีประสบการณ์การทำงานด้าน

อุบัติเหตุทางถนนตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป รองลงมาคือ มีประสบการณ์ 1 - 3 ปี 4 - 9 ปี และไม่มีประสบการณ์ คิดเป็นร้อยละ 29.7 23.8 และ 11.3 ตามลำดับ แสดงดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 แสดงคุณลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

คุณลักษณะทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
เพศ		
- ชาย	204	72.9
- หญิง	76	27.1
รวม	280	100.0
ช่วงอายุ		
- น้อยกว่า 30 ปี	20	7.2
- 30 – 40 ปี	72	26.0
- 41 – 50 ปี	106	38.3
- 51 – 59 ปี	76	27.4
- ตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป	3	1.1
รวม	277*	100.0
mean = 44.29, SD = 8.992		
ระดับการศึกษา		
- ต่ำกว่าปริญญาตรี	31	11.1
- ปริญญาตรี	162	58.1
- สูงกว่าปริญญาตรี	86	30.8
รวม	279*	100.0
ลักษณะตำแหน่งงาน		
- ข้าราชการ	244	87.5
- พนักงานราชการ	14	5.0
- ลูกจ้าง (ประจำ/ชั่วคราว)	11	3.9
- พนักงานเอกชน	4	1.4
- อื่น ๆ	6	2.2
รวม	279*	100.0
หน่วยงานต้นสังกัด		
- กระทรวงมหาดไทย	62	22.1
- กระทรวงสาธารณสุข	107	38.2
- กระทรวงคมนาคม	8	2.9
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	67	23.9

คุณลักษณะทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
- ภาคเอกชน/ประชาสังคม	13	4.6
- องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	23	8.2
รวม	280	100.0
ระดับการปฏิบัติงาน		
- บริหาร	69	25.0
- ปฏิบัติการ	207	75.0
รวม	276*	100.0
ประสบการณ์การทำงานด้านอุบัติเหตุทางถนน		
- ไม่มีประสบการณ์	27	11.3
- 1 - 3 ปี	71	29.7
- 4 - 9 ปี	57	23.8
- ตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป	84	35.1
รวม	239*	100.0

mean =7.739 , SD =7.8459

* ไม่รวมค่าของข้อมูลสูญหาย (missing value)

ส่วนที่ 2 การมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนน

จากการวิเคราะห์การมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนน พบว่า กลุ่มตัวอย่างสหสาขาวิชาชีพที่มีภารกิจในการร่วมบูรณาการความร่วมมือเพื่อขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนในระดับอำเภอ และตอบแบบประเมินจำนวนทั้งสิ้น 280 คน เกินกว่าครึ่งหนึ่งคือ ร้อยละ 55.3 มีส่วนร่วมในภาพรวมการขับเคลื่อนกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนในระดับปานกลาง (มีส่วนร่วมเฉลี่ย 2.7581) เมื่อจำแนกการขับเคลื่อนตามองค์ประกอบการขับเคลื่อน 4 ด้าน พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีส่วนร่วม

ในการขับเคลื่อนกลไกระบบข้อมูลมากที่สุด รองลงมาคือ กลไกคนทำงาน กลไกแผนปฏิบัติงาน และกลไกการกำกับติดตามประเมินผลตามลำดับ เมื่อพิจารณาในรายละเอียด พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนกลไกระบบข้อมูลระดับปานกลาง (มีส่วนร่วมเฉลี่ย 2.9167) การขับเคลื่อนกลไกคนทำงานระดับปานกลาง (มีส่วนร่วมเฉลี่ย 2.7797) การขับเคลื่อนกลไกแผนปฏิบัติงานระดับปานกลาง (มีส่วนร่วมเฉลี่ย 2.7048) และการขับเคลื่อนกลไกการกำกับติดตามประเมินผลระดับปานกลาง (มีส่วนร่วมเฉลี่ย 2.5993) แสดงดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 แสดงการมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนน

การมีส่วนร่วม	ระดับการมีส่วนร่วม				mean	SD	แปล ความ
	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่มีส่วนร่วม			
1. การขับเคลื่อนกลไก คนทำงาน	76 (30.6)	173 (55.2)	23 (9.3)	12 (4.8)	2.7797	1.3196	ปานกลาง
2. การขับเคลื่อนกลไก ระบบข้อมูล	99 (38.1)	121 (46.5)	28 (10.8)	12 (4.6)	2.9167	1.3187	ปานกลาง
3. การขับเคลื่อนกลไก แผนปฏิบัติงาน	84 (32.7)	132 (51.4)	26 (10.1)	15 (5.8)	2.7048	1.2979	ปานกลาง
4. การขับเคลื่อนกลไก การกำกับติดตาม ประเมินผล	79 (29.0)	135 (49.6)	31 (11.4)	27 (9.9)	2.5993	1.3775	ปานกลาง
5. ภาพรวมการขับเคลื่อน กลไกการจัดการความ ปลอดภัยทางถนน	79 (35.0)	125 (55.3)	18 (8.0)	4 (1.8)	2.7581	1.2549	ปานกลาง

ส่วนที่ 3 การเปรียบเทียบความแตกต่างใน คุณลักษณะทั่วไปของคณะทำงานต่อความ แตกต่างด้านการมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อน กลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนน

จากการทดสอบค่าที (t-test) และการ
ทดสอบความแปรปรวนทางเดียว (one way
ANOVA) เพื่อศึกษาความแตกต่างด้าน
คุณลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างต่อความ
แตกต่างในการมีส่วนร่วมด้านการขับเคลื่อนกลไก
การจัดการความปลอดภัยทางถนนของ
คณะทำงานระดับอำเภอ พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มี
คุณลักษณะด้านเพศ ช่วงอายุ ระดับการศึกษา

ลักษณะตำแหน่งงาน และหน่วยงานต้นสังกัด
ต่างกัน ไม่มีความแตกต่างในการมีส่วนร่วมด้าน
การขับเคลื่อนกลไกการจัดการความปลอดภัยทาง
ถนนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

จากการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่ากลุ่มตัวอย่าง
ที่มีระดับการปฏิบัติงานแตกต่างกัน จะมีส่วนร่วม
ด้านการขับเคลื่อนกลไกการจัดการความปลอดภัย
ทางถนนต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยกลุ่ม
บริหาร มีระดับการมีส่วนร่วมด้านการขับเคลื่อน
กลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนสูงกว่า
กลุ่มปฏิบัติการ แสดงดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 การเปรียบเทียบความแตกต่างในระดับการปฏิบัติงานต่อความแตกต่างด้านการมีส่วนร่วมใน
การขับเคลื่อนกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนน

คุณลักษณะทั่วไป	N	mean	S.D	t-statistic	df	p-value
ระดับการปฏิบัติงาน						
- บริหาร	60	3.0923	1.01149	2.496	250	.011
- ปฏิบัติการ	192	2.6330	1.30748			

นอกจากนี้ จากการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์การทำงานด้านอุบัติเหตุแตกต่างกัน จะมีส่วนร่วมด้านการขับเคลื่อนกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ แสดงดังตารางที่ 4 เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่

โดยวิธีของฟิชเชอร์ (least significant difference: LSD) พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์ระหว่าง 4 – 9 ปี มีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนมากกว่ากลุ่มที่มีประสบการณ์ 1 – 3 ปี และกลุ่มที่มีประสบการณ์ตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ แสดงดังตารางที่ 5

ตารางที่ 4 การเปรียบเทียบความแตกต่างในประสบการณ์การทำงานด้านอุบัติเหตุต่อความแตกต่างด้านการมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนน

คุณลักษณะทั่วไป	N	mean	S.D	F-test	p-value	multiple comparison
ประสบการณ์การทำงานด้านอุบัติเหตุ						
- ไม่มีประสบการณ์	26	2.0685	1.45535	3.629	.014	(1-3 ปี**, 10 ปีขึ้นไป**)
- 1 – 3 ปี	65	2.9039	1.13002			
- 4 – 9 ปี	52	2.7820	1.36086			
- ตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป	74	2.9359	1.06614			

ตารางที่ 5 การเปรียบเทียบความแตกต่างในประสบการณ์การทำงานด้านอุบัติเหตุ ต่อความแตกต่างด้านการมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนเป็นรายคู่

ประสบการณ์การทำงานด้านอุบัติเหตุ	ไม่มีประสบการณ์	1 – 3 ปี	4 – 9 ปี	ตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป
- ไม่มีประสบการณ์	-	-.83545**	-.713576**	-.86744**
- 1 – 3 ปี		-	.12187	-.03199
- 4 – 9 ปี			-	-.15386
- ตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป				-

** ระดับนัยสำคัญทางสถิติต่ำกว่า .05 (p-value $\leq$.05)

ตารางที่ 6 การแจกแจงประสบการณ์การทำงานด้านอุบัติเหตุตามหน่วยงานต้นสังกัด

หน่วยงาน/ประสบการณ์	ไม่มีประสบการณ์	1 – 3 ปี	4 – 9 ปี	ตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป
มหาดไทย	11	17	9	9
สาธารณสุข	9	28	20	46
สำนักงานตำรวจฯ	5	14	16	20
คมนาคม	-	3	2	1
เอกชน/ประชาสังคม	1	5	1	4

หน่วยงาน/ประสบการณ์	ไม่มีประสบการณ์	1 – 3 ปี	4 – 9 ปี	ตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป
อปท.	1	4	9	4
รวม	27	71	57	84

สรุปและอภิปรายผลการวิจัย

จากการศึกษาการมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนของคณะทำงานระดับอำเภอ ในพื้นที่ 4 จังหวัดน่าน พบว่าคณะทำงานร้อยละ 55.3 มีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนในระดับปานกลาง ส่วน เพศ ช่วงอายุ ระดับการศึกษา ลักษณะตำแหน่งงาน และหน่วยงานต้นสังกัดที่ต่างกัน ไม่มีความแตกต่างในการมีส่วนร่วมด้านการขับเคลื่อนกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ทั้งนี้ ระดับการปฏิบัติงาน และประสบการณ์การทำงานด้านอุบัติเหตุที่ต่างกัน จะมีความแตกต่างในการมีส่วนร่วมด้านการขับเคลื่อนกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ทว่า มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลบ่งชี้ว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการปฏิบัติงานต่างกัน มีส่วนร่วมด้านการขับเคลื่อนกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนต่างกัน โดยกลุ่มบริหาร มีระดับการมีส่วนร่วมด้านการขับเคลื่อนกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนสูงกว่ากลุ่มปฏิบัติการ ทั้งนี้ เนื่องจาก ระบบบริหารจัดการความปลอดภัยในประเทศไทยมีลักษณะของการสั่งการจากส่วนกลางลงไปยังพื้นที่แบบแนวตั้ง (directing function of management) และเป็นทางการด้วยคำสั่งตามโครงสร้าง⁵ นอกจากนี้ จะเห็นได้ว่าตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ.

2554 ผู้บริหารส่วนงานที่เกี่ยวข้องต้องเป็นคณะกรรมการที่มีอำนาจหน้าที่ และบทบาทหน้าที่ชัดเจนตามกฎหมาย (authority) ยังผลให้เมื่อมีข้อสั่งการ แนวนโยบายต่าง ๆ อาจจะรับรู้ในกลุ่มผู้บริหารเป็นหลัก สอดคล้องกับคำอธิบายของธนกร กรวัชรเจริญ⁸ ที่พบว่า ผู้บริหารมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานสูงกว่าตำแหน่งงานอื่น ๆ เนื่องจากผู้บริหารจำเป็นต้องมีความรับผิดชอบสูงและต้องควบคุมการปฏิบัติงานตามเป้าหมายหน่วยงานด้วย

2. ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลบ่งชี้ว่า ประสบการณ์การทำงานด้านอุบัติเหตุแตกต่างกัน มีส่วนร่วมด้านการขับเคลื่อนกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนต่างกัน โดยพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์ระหว่าง 4 – 9 ปี มีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนมากกว่ากลุ่มที่มีประสบการณ์ 1 – 3 ปี และกลุ่มที่มีประสบการณ์ตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป จากงานศึกษาของอาทิตยา เหลืองมั่นคง⁹ ปฐมวงศ์ สีหาเสนา¹⁰ และนพรัตน์ กาญจนวิสุทธิเดช¹¹ พบว่า ประสบการณ์ในการทำงานมีความสัมพันธ์กับแรงจูงใจในการทำงานมากไปว่านั้น แรงจูงใจในการทำงานมีผลอย่างสำคัญต่อการทำงานร่วมกัน¹² นอกจากนี้ยังอธิบายได้ว่า การทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย ภายหลังจากกำหนดโครงสร้างการบูรณาการความปลอดภัยทางถนนเมื่อปี พ.ศ. 2554 ทำให้การดำเนินงานมีแนวทางที่ค่อย ๆ ชัดเจนขึ้นในห้วงเวลา 4 -9 ปีมาแล้ว หากแต่ก่อนหน้านี้ยังมีแนวทางไม่ชัดเจน ทำให้ผู้ที่มีประสบการณ์ด้านอุบัติเหตุทางถนนเกินกว่า และน้อยกว่านั้นมีส่วนร่วมน้อยกว่า ทั้งนี้ จากการแจก

แจ้งประสบการณ์การทำงานด้านอุบัติเหตุตามหน่วยงานต้นสังกัด พบว่า โดยมากของผู้ที่มีประสบการณ์ด้านอุบัติเหตุตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป จะประกอบด้วย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกระทรวงสาธารณสุข ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีภารกิจในด้านการจราจรและการรักษาพยาบาล อาจเผชิญกับสภาวะคั่งชิน และขาดแรงจูงใจในการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนจึงอาจมีส่วนในการทำงานเชิงกลไกน้อย

ข้อจำกัดของงานวิจัย

เนื่องจากการวิจัยครั้งนี้ใช้ข้อมูลทุติยภูมิจากโครงการพัฒนากลไกศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ ในพื้นที่ 4 จังหวัดนำร่องเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จึงทำให้งานวิจัยนี้มีข้อจำกัดในแง่ของตัวแปรและตัวชี้วัดอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องที่มีได้เก็บรวบรวมไว้ มากไปกว่านั้น งานวิจัยครั้งนี้ เก็บรวบรวมข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่างคณะทำงานความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่นำร่อง 4 จังหวัด จึงไม่สามารถอ้างอิงไปยังกลุ่มประชากรอื่นที่มีคุณลักษณะทางสังคมและวัฒนธรรมที่แตกต่างจากกลุ่มตัวอย่างนี้ได้

ข้อเสนอแนะ (Recommendations)

1. ควรมีการเพิ่มคณะทำงานระดับปฏิบัติการของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้เข้ามามีบทบาท ภารกิจ และหน้าที่ในการขับเคลื่อนตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี มากยิ่งขึ้น โดยอาจอาศัยการจัดตั้งคณะอนุกรรมการ ตลอดจนมอบหมายบทบาทหน้าที่ตามกฎหมาย (authority) เพื่อหนุนเสริมการดำเนินงานให้เกิดความต่อเนื่อง

2. ควรนำบทเรียนจากการดำเนินงานของกลุ่มผู้ที่มีประสบการณ์ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป โดยเฉพาะในกลุ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจและเจ้าหน้าที่สาธารณสุข มาวิเคราะห์เงื่อนไข ข้อจำกัด และปัจจัยความสำเร็จของการดำเนินงานที่ผ่านมา เพื่อเป็น

ฐานสำคัญในการเพิ่มระดับการมีส่วนร่วมในกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนของคณะทำงานระดับอำเภอได้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

กิตติกรรมประกาศ

การวิจัยครั้งนี้ ได้รับความอนุเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิจากโครงการพัฒนากลไกศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ ในพื้นที่ 4 จังหวัดนำร่องเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน สนับสนุนโดย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และมูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย ผู้วิจัยขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

เอกสารอ้างอิง

1. World Health Organization. Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health Organization; 2018.
2. ประเทศไทยใช้การบูรณาการข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน โดยใช้ข้อมูลจาก 3 ฐานประกอบด้วย 1) ใบมรณบัตรที่ตรวจสอบกับหนังสือรับรองการตายจากโรงพยาบาล 2) คดีความจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และ 3) การเคลมประกันจากบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด เพื่อป้องกันจำนวนผู้เสียชีวิตอย่างครอบคลุม
3. สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค. ระบบการบูรณาการข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน [อินเทอร์เน็ต]. 2561 [เข้าถึงเมื่อ 28 ธันวาคม 2561] เข้าถึงได้จาก <http://rti.ddc.moph.go.th/RTDDI/Modules/Report/Report06.aspx>

4. ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554
5. สุเมธ องกิตติกุล. โครงการติดตามและประเมินผลจากการปฏิบัติตามแผนงานด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อบรรลุเป้าหมายทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน. กรุงเทพฯ: สถาบันวิจัยเพื่อพัฒนาประเทศไทย; 2558.
6. องค์การอนามัยโลก. การประเมินความปลอดภัยทางถนนในเชิงกฎหมายและเชิงสถาบันประเทศไทย. นนทบุรี: องค์การอนามัยโลกประจำประเทศไทย; 2559.
7. พัทยา งามหอม. อุบัติเหตุทางถนน วัฒนธรรมราชการ กับงานประเพณี. ใน สิทธิโชค ชาวไร่เงิน, บงกช เจริญรัตน์, บรรณาธิการ. งานวิจัยวัฒนธรรมกับความเสี่ยงสุขภาพ : อุบัติเหตุ ยาเสพติด. นนทบุรี: สำนักวิจัยสังคมและสุขภาพ; 2561.
8. ธนกร กรวัชรเจริญ. ปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการทำงานเป็นทีมของพนักงานบริษัท ควอลิตี้เฮาส์ จำกัด (มหาชน) [การค้นคว้าอิสระ]. ปทุมธานี: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี; 2555.
9. อาทิตยา เหลืองมั่นคง. แรงจูงใจในการปฏิบัติงานของพนักงาน : กรณีศึกษา บริษัทในเครือ สمارท์แลนด์แอสเสท กรุ๊ป [วิทยานิพนธ์]. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเกริก; 2559.
10. ปฐมวงศ์ สีหาเสนา. แรงจูงใจในการปฏิบัติงานของบุคลากรเทศบาลตำบลค่ายเนินวง ตำบลบางกะจะ อำเภอเมืองจันทบุรี จังหวัดจันทบุรี [วิทยานิพนธ์]. ชลบุรี: มหาวิทยาลัยบูรพา; 2557.
11. นพรัตน์ กาญจนวิสุทธิเดช. การศึกษาแรงจูงใจในการปฏิบัติงานข้าราชการกรมเสมียนตรา [ภาคนิพนธ์]. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์; 2544.
12. ณิชา คงสืบ. แรงจูงใจในการทำงานวัฒนธรรมองค์กร และพฤติกรรมการเป็นสมาชิกที่ดีขององค์กรที่มีผลต่อการทำงานเป็นทีม กรณีศึกษา: บริษัท ลิซซิ่ง แห่งหนึ่ง เขตกรุงเทพมหานคร [วิทยานิพนธ์]. ปทุมธานี: มหาวิทยาลัยกรุงเทพ; 2560.