ชื่อเรื่องวิทยานิพนธ์	ประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร
ชื่อนักศึกษา	อธิราช มณีภาค
รหัสประจำตัว	53B73330203
ปริญญา	รัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต
สาขาวิชา	รัฐประศาสนศาสตร์
ประธานที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์	ศาสตราจารย์ ดร.บุญทัน ดอกไธสง
กรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สอาด บรรเจิดฤทธิ์ อาจารย์ ดร.บุญเรือง ศรีเหรัญ

บทคัดย่อ

วัตถุประสงค์ของการวิจัย มีดังนี้ 1) เพื่อศึกษาประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร 2) เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร และ 3) เพื่อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร การวิจัยเป็นแบบผสานวิธีทั้งเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ การวิจัยเชิงคุณภาพดำเนินการโดยเครื่องมือประกอบด้วยการวิจัยเอกสาร การสนทนากลุ่มจากผู้เชี่ยวชาญด้านอุบัติเหตุ จำนวน 8 คน ที่เลือกแบบเจาะจง และการสัมภาษณ์เชิงลึก โดยผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จำนวน 24 คน ที่เป็นนักวิชาการผู้เชี่ยวชาญด้านการจราจร เจ้าหน้าที่ภาครัฐระดับบริหารและระดับปฏิบัติการ องค์กรเอกชนหรือภาคีเครือข่ายด้านการรณรงค์ลดอุบัติเหตุ ที่เลือกแบบเจาะจงและวิเคราะห์ข้อมูล โดยการอุปมานวิเคราะห์และการตีความ ส่วนการวิจัยเชิงปริมาณใช้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 345 คน ตามสูตรของทาโร ยามาเน่ จากประชากรเป้าหมาย 2,500 คน โดยเป็นผู้บริหารระดับสูงและผู้ปฏิบัติของหน่วยงานภาครัฐ จำนวน 209 คน องค์กรเอกชนภาคีเครือข่ายด้านการรณรงค์ลดอุบัติเหตุ จำนวน 3 คน และประชาชนผู้ใช้รถ จำนวน 133 คน โดยการสุ่มแบบหลายขั้นตอน เครื่องมือเก็บรวบรวมข้อมูลคือแบบสอบถามมาตราส่วนประมาณค่า 4 ระดับ โดยสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล คือ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์การถดถอยแบบขั้นตอน

ผลการศึกษาพบว่า

1) ประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร มีผลการปฏิบัติโดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\overline{X}$ = 2.54, S.D. = 0.58) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า อยู่ในระดับมากทุกด้าน โดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย ดังนี้ ด้านความพึงพอใจ ($\overline{X}$ = 2.61, S.D. = 0.64) ด้านการมีส่วนร่วม ($\overline{X}$ = 2.60, S.D. = 0.73) และด้านการบรรลุวัตถุประสงค์ ($\overline{X}$ = 2.50, S.D. = 0.74) จากการวิจัยเอกสารและการสัมภาษณ์เชิงลึก สรุปได้ว่า จำนวนอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครลดลง จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บมีแนวโน้มลดลง โดยพิจารณาจากแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนที่เป็นวาระแห่งชาติ ที่มีเป้าหมายเชิงนโยบายคือลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือ 14.15 ราย ต่อประชากร 100,000 คน หรือ 9,069 คน ต่อปี ให้ได้ในปลายปี พ.ศ. 2555 นอกจากนี้ ศูนย์ความปลอดภัยทางถนนได้ประกาศทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 กำหนดเป้าหมายไว้ให้น้อยกว่า 10 ราย ตามปฏิญญามอสโกของสหประชาชาติ ผลลัพธ์การบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยระหว่าง พ.ศ. 2554-2556 มีสถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เท่ากับ 14.88, 15.07 และ 13.32 ตามลำดับ ซึ่งต่ำกว่าเกณฑ์ตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555 ส่วนกรุงเทพมหานคร ในปี

GRAD VRU

พ.ศ. 2556 มีอัตรา 6.21 ถือว่าบรรลุเป้าหมาย และมีเป้าหมายก้าวเข้าสู่ความปลอดภัยตามมาตรฐานสากลตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556-2559

2) ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร จากการวิจัยเชิงคุณภาพ พบว่า (1) ปัจจัยด้านนโยบาย มีความเป็นเอกภาพโดยปัจจุบันนโยบายความปลอดภัยทางถนนขับเคลื่อนโดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) มีอำนาจหน้าที่กำหนดและเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศ แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2547-2551 ใช้ยุทธศาสตร์ 5E สำหรับกรุงเทพมหานคร มีศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรุงเทพมหานคร (ศปถ. กทม.) รับผิดชอบด้านการบริหารจัดการ (2) ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ พบว่ามีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำนโยบายไปปฏิบัติจำนวนมาก แต่มีการประสานงานที่ต่ำ มาตรการทางกฎหมายได้รับการบังคับใช้ไม่เหมาะสม ขาดการวางแผนเชิงบูรณาการ อำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการจราจรมีความทับซ้อนและความขัดแย้งระหว่างรัฐบาลกับท้องถิ่น รวมถึงปัญหาโครงสร้างระบบผังเมืองและการจัดระบบถนน (3) ปัจจัยด้านผู้ใช้ถนน พบว่า ปัญหาสำคัญคือการขาดวินัยในการจราจร ขาดการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ขาดการพัฒนาทุนมนุษย์ ขณะที่การวิจัยเชิงปริมาณ พบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อประสิทธิผลการบริหารจัดการเรียงตามลำดับตามค่าสัมประสิทธิ์การถดถอยบางส่วนคือ ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ (β = 0.31) ปัจจัยด้านนโยบาย (β = 0.29) และปัจจัยด้านผู้ใช้ถนน (β = 0.28) โดยตัวแปรทั้ง 3 สามารถอธิบายความผันแปรของประสิทธิผลได้ร้อยละ 17.00 (R^2 = 0.17)

3) แนวทางการปรับปรุงประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งได้รับการยืนยันจากผู้เชี่ยวชาญ 8 ท่าน ที่เข้าร่วมการสนทนากลุ่มและการสังเคราะห์จากข้อมูลการวิจัย ประกอบด้วย (1) ด้านนโยบายความปลอดภัยทางถนน การจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุ เสนอแนะให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ระดับชาติและกรุงเทพมหานคร ประสานนโยบายอย่างใกล้ชิด ลดความเป็นระบบราชการ กระจายอำนาจแก่ท้องถิ่นและชุมชนในรูปแบบการจัดการความเสี่ยงภัยพิบัติโดยชุมชนเป็นฐาน ต้องเชื่อมโยงให้มีเอกภาพระหว่างรัฐบาลกับกรุงเทพมหานคร (2) ด้านการบริหารจัดการ ควรมีการจัดเวทีสาธารณะเกี่ยวกับการโอนพันธกิจให้กรุงเทพมหานครมีอำนาจเต็มในการพัฒนาระบบขนส่งและการบังคับใช้กฎหมายจราจร ปรับรื้อและพัฒนาระบบผังเมือง ปรับปรุงกฎระเบียบการออกใบอนุญาตและถอนใบขับขี่รถยนต์ (3) ด้านผู้ใช้ถนน ต้องมีการพัฒนาทุนมนุษย์ในฐานะผู้ขับรถยนต์หรือผู้ใช้ถนนให้ตระหนักด้านความปลอดภัย ปลูกฝังวินัยตั้งแต่เล็ก มีความรู้และทักษะตามวินัยจราจร ต้องปรับปรุงกระบวนการยุติธรรมเกี่ยวกับคดีจราจรซึ่งเป็นคดีที่ผู้ขับขี่มีความผิดอย่างร้ายแรงโดยห้ามการยอมความ

GRAD VRU

Thesis Title	The Effectiveness of Road Accident Reduction Management in the Bangkok Metropolitan Area
Student	Atiraj Maneepak
Student ID	53B73330203
Degree	Doctor of Public Administration
Field of Study	Public Administration
Thesis Advisor	Professor Dr.Boonton Dockthaisong
Thesis Co-Advisors	Assistant Professor Dr.Sa-ard Bancherdrit
	Dr.Boonrueng Sriharun

ABSTRACT

The objectives of this research were to 1) study the effectiveness of road accident reduction management in the Bangkok Metropolitan area 2) study the factors influencing the effectiveness of road accident reduction management in the Bangkok Metropolitan area and 3) propose guidelines to improve the effectiveness of road accident reduction management in the Bangkok Metropolitan area. This research used mixed methods combining qualitative and quantitative approaches. The qualitative research consisted of documentary research, focus group discussions with 8 accident experts selected by purposive sampling and in-depth interviews of 24 key informants including academics who were expert in traffic issues, top executives and practitioners from the public sector, private organizations or networks. There were selected by purposive sampling. The data were analyzed by analytic induction and interpretation. The quantitative research employed a sample of 345 respondents following Taro Yamane's formula from a population of 2,500 people, 209 top executives and practitioners of the public sector, 3 persons of private organizations networks of accident reduction campaigns as well as 133 regular drivers. It was selected by multi-stage sampling. The tool for data collection was a 4-level rating scale questionnaire and the data were analyzed by using mean, standard deviation and stepwise regression analysis.

The results of the research were as follows:

1) The effectiveness of road accident reduction management in the Bangkok Metropolitan area was, overall of practices, at a high level ($\bar{X}$ = 2.54, S.D. = 0.58). Ranked from high to low were the aspects of satisfaction ($\bar{X}$ = 2.61, S.D. = 0.64), participation ($\bar{X}$ = 2.60, S.D. = 0.73) and objectives attainment ($\bar{X}$ = 2.50, S.D. = 0.74). The documentary research and in-depth interviews were summarized and revealed that the amount of road accidents has reduced and the number of casualties and injured were also down. The master plan for road safety, as a national agenda, determined the target for the number of casualties from road accidents to be 14.15 per 100,000 people or 9 ,069 people per year by the end of 2012. Furthermore, the road safety executive center declared that the decade of road safety A.D. 2011-2020, was to have a target rate of less than 10 casualties as per the Moscow declaration of the United Nations. The management results for Thailand's road accidents during 2011-2013 were 14.88, 15.07 and 13.32, respectively while the number of road accident in the Bangkok Metropolitan was 6.21 thus attaining targets and meeting the international standards of safety as stated in the road safety master plan 2013-2016.

2) The factors influencing the effectiveness of road accident reduction management in the Bangkok Metropolitan area obtained from the qualitative research were the following

(1) the policy factor; there was unity of policy which followed the current national policy led by the road safety executive center who was authorized to determine and recommend policies and strategies to upgrade road safety standards and Thailand road safety action plan for 2004-2008 under the strategies of 5E. While Bangkok Metropolitan was driving by road safety executive center of Bangkok Metropolitan and formulated the plan or project and allocated budgets (2) the management factor; the agency was diversely related for its policy implementation but had low levels of coordination. Legal measures were not enforced appropriately, there was a lack of integrated planning. The authority of traffic and transport management as well as accident prevention had overlaps and there were problems with city planning and the road system, (3) the road's users factor; this was the most important factor for road accidents. The critical problem was lack of discipline and respect for traffic rules and regulations. The authorized agency must campaign to develop human capital awareness for concerning road safety. The quantitative research identified the overall factors influencing the effectiveness which was ranked from the partial regression coefficient. These were the management factor (β = 0.31), the policy factor (β = 0.29) and the road users factor (β = 0.28). These 3 factors explained 17.00 percent (R^2= 0.17) of the effectiveness of road accident reduction in the area of Bangkok Metropolitan.

3) The proposed guidelines to improve the effectiveness of road accident reduction management in the Bangkok Metropolitan area were reviewed by the 8 experts in the focus group discussions and synthesized from the research findings. They were (1) the traffic and accident prevention policy; proposes that the national and local agency closely coordinate their efforts, decentralize law enforcement, decrease the level of bureaucracy, and establish Community Based Disaster Risk Management (CBDRM), which must be connected to the cooperation between the government and the Bangkok Metropolitan (2) the management; should hold public hearings on the level of devotion that the Bangkok Metropolitan has on the development of the transport system and traffic law, the restructuring of the city planning, and the rigorous enforcement concerning the driving licenses and (3) the road users; the related agencies need to develop the quality of the human capital, both for the drivers and the road users to increase safety awareness and discipline. It must revisit the justice process of traffic lawsuits especially when the drivers were the cause of the accidents due to negligent or illegal maneuvers.

GRAD VRU