



ประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร



อธีราช มณีภาค

GRAD VRU

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญารัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต

สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์

บัณฑิตวิทยาลัย

มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์ จังหวัดปทุมธานี

พ.ศ. 2558



THE EFFECTIVENESS OF ROAD ACCIDENT REDUCTION MANAGEMENT IN
THE BANGKOK METROPOLITAN AREA

ATIRAJ MANEPAK

GRAD VRU

A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF THE REQUIREMENTS
FOR THE DEGREE OF DOCTOR OF PUBLIC ADMINISTRATION
IN PUBLIC ADMINISTRATION
GRADUATE SCHOOL
VALAYA ALONGKORN RAJABHAT UNIVERSITY
UNDER THE ROYAL PATRONAGE PATHUM THANI

2015

ใบรับรองวิทยานิพนธ์
บัณฑิตวิทยาลัย
มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์ จังหวัดปทุมธานี

ชื่อเรื่องวิทยานิพนธ์ ประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร
ชื่อนักศึกษา อธิราช มณีภาค
รหัสประจำตัว 53B73330203
ปริญญา รัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต
สาขาวิชา รัฐประศาสนศาสตร์

คณะกรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์	คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์
..... ประธาน ประธาน
(ศาสตราจารย์ ดร.บุญทัน ดอกไธสง)	(อาจารย์ พลเอก ดร.เกษมชาติ นเรศเสนีย์)
..... กรรมการ กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สอาด บรรณเจ็ดฤทธิ์)	(อาจารย์ ดร.บุญเรือง ศรีเหรียญ)
..... กรรมการ กรรมการ
(อาจารย์ ดร.บุญเรือง ศรีเหรียญ)	(รองศาสตราจารย์ ดร.สุรินทร์ นิยมามกุล)
 กรรมการและเลขานุการ
	(ศาสตราจารย์ ดร.บุญทัน ดอกไธสง)
 ผู้ทรงคุณวุฒิ
	(อาจารย์ ดร.บุญเลิศ ไพรินทร์)
 ผู้ทรงคุณวุฒิ
	(อาจารย์ ดร.ชนัด เผ่าพันธ์ดี)

.....
.....
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ธีรธนิช ศรีไหวหาร)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

วันที่ 15 เดือน กรกฎาคม พ.ศ. 2558

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์ จังหวัดปทุมธานี

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

บทคัดย่อ

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

ผลการศึกษาพบว่า

1) ประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร มีผลการปฏิบัติโดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 2.54$, S.D. = 0.58) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า อยู่ในระดับมากทุกด้าน โดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย ดังนี้ ด้านความพึงพอใจ ($\bar{X} = 2.61$, S.D. = 0.64) ด้านการมีส่วนร่วม ($\bar{X} = 2.60$, S.D. = 0.73) และด้านการบรรลุวัตถุประสงค์ ($\bar{X} = 2.50$, S.D. = 0.74) จากการวิจัยเอกสารและการสัมภาษณ์เชิงลึก สรุปได้ว่า จำนวนอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครลดลง จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บมีแนวโน้มลดลง โดยพิจารณาจากแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนที่เป็นวาระแห่งชาติ ที่มีเป้าหมายเชิงนโยบายคือลดอัตราการเสียชีวิตจาก

อุบัติเหตุทางถนนให้เหลือ 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 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 อำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการจรรยาบรรณมีความทับซ้อนและความขัดแย้งระหว่างรัฐบาลกับท้องถิ่น รวมถึงปัญหาโครงสร้างระบบผังเมืองและการจัดระบบถนน (3) ปัจจัยด้านผู้ใช้ถนน พบว่า ปัญหาสำคัญคือการขาดวินัยในการจราจร ขาดการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ขาดการพัฒนาทุนมนุษย์ ขณะที่การวิจัยเชิงปริมาณ พบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อประสิทธิผลการบริหารจัดการเรียงตามลำดับตามค่าสัมประสิทธิ์การถดถอยบางส่วนคือ ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ ($\beta = 0.31$) ปัจจัยด้านนโยบาย ($\beta = 0.29$) และปัจจัยด้านผู้ใช้ถนน ($\beta = 0.28$) 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 ควรมีการจัดเวทีสาธารณะเกี่ยวกับการเอนพันทกให้กรุงเทพมหานครมีอำนาจเต็มในการพัฒนาระบบขนส่งและการบังคับใช้กฎหมายจราจร ปรับรื้อและพัฒนาาระบบผังเมือง ปรับปรุงกฎระเบียบการออกใบอนุญาตและถอนใบขับขี่รถยนต์ (3) ด้านผู้ใช้ถนน ต้องมีการพัฒนาทุนมนุษย์ในฐานะผู้ขับขี่รถยนต์หรือผู้ใช้ถนนให้ตระหนักด้านความปลอดภัย ปลูกฝังวินัยตั้งแต่เล็ก มีความรู้และทักษะตามวินัยจราจร ต้องปรับปรุงกระบวนการยุติธรรมเกี่ยวกับคดีจราจรซึ่งเป็นที่ผู้ขับขี่มีความผิดอย่างร้ายแรงโดยห้ามการยอมความ

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 ($\beta = 0.31$), the policy factor ($\beta = 0.29$) and the road users factor ($\beta = 0.28$). 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.

กิตติกรรมประกาศ

การค้นคว้าฉบับนี้สำเร็จลุล่วงด้วยดี จากความกรุณาและความอนุเคราะห์ช่วยเหลืออย่างดียิ่งจากคณาจารย์ประธานที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ศาสตราจารย์ ดร.บุญทัน ดอกไธสง และกรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สอาด บรรณเจิดฤทธิ และอาจารย์ ดร.บุญเรือง ศรีเหรียญ รวมทั้งคณะอาจารย์ทุกท่านที่ได้ให้คำปรึกษาแนะนำรวมทั้งเสนอแนะในการแก้ไขปรับปรุงให้การค้นคว้าวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความเรียบร้อยสมบูรณ์

ขอขอบคุณประชาชน เจ้าหน้าที่ในเขตกรุงเทพมหานครทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสัมภาษณ์และให้ข้อมูลแบบสอบถาม และขอขอบคุณเพื่อนๆ ที่ร่วมเรียนหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต รวมทั้งผู้ที่ไม่ได้กล่าวนามในที่นี้ทุกท่านที่ให้ความช่วยเหลือและสนับสนุนเป็นกำลังใจแก่ผู้วิจัยทั้งทางตรง และทางอ้อมให้งานวิจัยครั้งนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

สุดท้ายนี้คุณค่าและประโยชน์ที่ได้รับจากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้วิจัยขอมอบเป็นเครื่องบูชาพระคุณของบิดา มารดา ครู อาจารย์ ตลอดจนผู้มีพระคุณทุกท่าน

อิริราช มณีภาค

GRAD VRU

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ก
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ค
กิตติกรรมประกาศ.....	จ
สารบัญ.....	ฉ
สารบัญตาราง.....	ช
สารบัญภาพ.....	ญ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 คำถามการวิจัย.....	3
1.3 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	4
1.4 ขอบเขตของการวิจัย.....	4
1.5 คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย.....	4
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	6
1.7 บทการนำเสนอผลการวิจัย.....	6
บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	7
2.1 แนวคิดนโยบายและการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ.....	7
2.2 แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับการบริหารจัดการ.....	17
2.3 แนวคิดการบริหารจัดการการจราจรทางบก.....	27
2.4 แนวคิดการลดอุบัติเหตุทางถนน.....	37
2.5 แนวคิดประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนน.....	60
2.6 นโยบายและแผนการจราจรทางบกในเขตกรุงเทพมหานคร.....	76
2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	84
2.8 กรอบแนวคิดการวิจัย.....	87
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	89
3.1 กลุ่มเป้าหมาย ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	89
3.2 เครื่องมือการวิจัย.....	92
3.3 การพัฒนาเครื่องมือ.....	93

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	94
3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	95
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	98
4.1 ผลการศึกษาเชิงคุณภาพ.....	98
4.2 ผลการศึกษาเชิงปริมาณ.....	158
บทที่ 5 สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	171
5.1 สรุปผลการวิจัย.....	171
5.2 อภิปรายผล.....	181
5.3 ข้อเสนอแนะ.....	185
5.4 บทสังเคราะห์จากการวิจัย.....	186
บรรณานุกรม.....	190
ภาคผนวก	195
ภาคผนวก ก รายชื่อผู้ให้สัมภาษณ์ข้อมูลสำคัญของการวิจัย.....	196
ภาคผนวก ข แบบสัมภาษณ์.....	199
ภาคผนวก ค แบบสอบถาม.....	202
ภาคผนวก ง หนังสือขออนุญาตเก็บข้อมูล.....	208
ภาคผนวก จ คำสั่งแต่งตั้ง ระเบียบ สำนักนายกรัฐมนตรี.....	216
ประวัติผู้วิจัย.....	254

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2.1	สถิติการชนที่มีผู้เสียชีวิตเป็นรายปี..... 49
2.2	การชนที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตในปี 1994-2006 (13 ปี)..... 50
2.3	ผู้เสียชีวิตและอัตราเสียชีวิต ปี 1994-2006..... 50
2.4	สถิติผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตบนถนนตามความรุนแรงของการบาดเจ็บในปี 1997-2007..... 52
2.5	การเปรียบเทียบอัตราการเสียชีวิตบนท้องถนนระหว่างประเทศจำนวนและอัตราสำหรับผู้ใช้ถนนต่างกัน โดยประเทศที่คัดเลือกเป็นตัวอย่าง ปี ค.ศ. 2007 มีดังนี้..... 55
2.6	สถิติผู้เสียชีวิตปี ค.ศ. 1998-2007 (พ.ศ. 2541-2550) ประเทศญี่ปุ่น..... 56
2.7	สถิติประชากรเปรียบเทียบผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนน..... 65
2.8	สถิติอุบัติเหตุจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2550-2554..... 66
2.9	สถิติอุบัติเหตุจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2550-2556..... 66
2.10	สถิติอุบัติเหตุจราจรในกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2551-2556..... 76
3.1	ประชากรเป้าหมายและกลุ่มตัวอย่างในการวิจัย..... 92
4.1	ค่าความถี่ ค่าร้อยละของประชาชนเจ้าหน้าที่ที่มีต่อประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร..... 158
4.2	ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของประชาชนเจ้าหน้าที่ที่มีต่อปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครโดยภาพรวมและรายด้าน..... 160
4.3	ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของประชาชนเจ้าหน้าที่ที่มีต่อประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร โดยภาพรวมและรายด้าน..... 163
4.4	แสดงค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยการบริหารจัดการ (X) ได้แก่ปัจจัยด้านนโยบาย (X ₁) ปัจจัยด้านบริหารจัดการ (X ₂) ปัจจัยด้านผู้ใช้ถนน (X ₃) กับประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร (Y)..... 164
4.5	แสดงผลการวิเคราะห์สหสัมพันธ์คูณกำลังสองของค่าสหสัมพันธ์พหุคูณกำลังสองของค่าสหสัมพันธ์พหุคูณที่ปรับแก้ และค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐาน..... 165
4.6	แสดงความแปรปรวนที่ได้จากการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบปกติ..... 165
4.7	แสดงผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบปกติ..... 165

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
4.8	เปรียบเทียบผลการวิเคราะห์นโยบายการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนน.....	166
4.9	เปรียบเทียบผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน.....	167
4.10	เปรียบเทียบผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพการบริหารจัดการลดอุบัติเหตุในเขต กรุงเทพมหานคร.....	168



GRAD VRU

สารบัญญภาพ

ภาพที่	หน้า
2.1	ตัวแบบกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Van Meter & Van Horn..... 11
2.2	ตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Sabatier & Mazmanian..... 13
2.3	ความสัมพันธ์ระหว่างการบริหารจัดการทั้ง 4 ประการ..... 20
2.4	วิธีการต่างๆ ในการจัดการทรัพยากรขององค์กรเพื่อให้เกิดประสิทธิผลและประสิทธิภาพ... 21
2.5	ทฤษฎีการบริหารจัดการแบบดั้งเดิมและนักทฤษฎีในแต่ละแขนง..... 22
2.6	แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน (พ.ศ. 2548-2551)..... 28
2.7	อัตราการเสียชีวิตต่อ 100,000 ประชากร ในปี 2006 ของ 9 ประเทศ..... 53
2.8	สถิติผู้เสียชีวิตในสวีเดน ค.ศ. 1997-2007 (Road Traffic Fatalities in Sweden).... 58
2.9	โครงสร้างสำนักการจราจรและขนส่ง..... 78
2.10	ผังองค์กร การจัดการความปลอดภัยทางถนนและความเชื่อมโยงกับทศวรรษความ ปลอดภัยทางถนน..... 80
2.11	กรอบแนวคิดในการวิจัย..... 88
5.1	บทสังเคราะห์จากการวิจัย (Synthesis Model) แนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพการ บริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร..... 186

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันการคมนาคมไม่ว่าโดยทางบก ทางน้ำและทางอากาศ ต่างสะดวก รวดเร็ว ทำให้คนที่เดินทางไปมาหาสู่กันและการขนส่งสิ่งของสินค้าไปถึงจุดหมายปลายทางได้รวดเร็วขึ้น เพราะยานพาหนะต่างๆ ที่ใช้ในการขนส่ง มีประสิทธิภาพเป็นอย่างดี โดยเฉพาะการขนส่งทางถนนที่ใช้รถยนต์และรถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะนั้นสะดวกรวดเร็วขึ้นมาก อย่างไรก็ตามยานพาหนะเหล่านี้ก็ทำให้เกิดอุบัติเหตุมีผู้บาดเจ็บและทุพพลภาพเสียชีวิตจำนวนมากทำให้ทรัพย์สินเสียหายมีมูลค่าสูงยิ่ง

อุบัติเหตุดังกล่าวเกิดขึ้นทุกประเทศทั่วโลก (ยูธนา วรณปิติกุล, 2550) ในแต่ละปีทั่วโลกมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนประมาณ 1,200,000 คน บาดเจ็บประมาณ 20-50 ล้านคน โดยเฉพาะประเทศด้อยพัฒนาและกำลังพัฒนา (ประชากรมีรายได้ต่ำและปานกลาง (Low and Middle Income) มีมากที่สุด (องค์การอนามัยโลก; WHO , 2551) องค์การอนามัยโลกรายงานเมื่อปี พ.ศ. 2551 ว่า ในปี พ.ศ. 2547 อุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุการเสียชีวิต อันดับที่ 9 ของโลก หรือปีละมากกว่า 1,270,000 คน และคาดว่าจะมีความรุนแรงมากขึ้น จนกลายเป็นสาเหตุของการเสียชีวิต อันดับที่ 5 ของโลกภายในปี พ.ศ. 2573 (ค.ศ. 2030) ที่ประชุมใหญ่สหประชาชาติได้สนับสนุนให้มีการประชุมระดับรัฐมนตรี เรื่องความปลอดภัยทางถนนโลกเมื่อวันที่ 19 -20 พฤศจิกายน 2552 ณ กรุงมอสโก ประเทศสหพันธรัฐรัสเซีย ซึ่งผลจากการประชุมได้มีการประกาศเจตนารมณ์ร่วมกันที่จะให้ประเทศสมาชิกสหประชาชาติให้ความสำคัญกับการลงมือแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างจริงจัง (ปฏิญญามอสโก) และเรียกร้องให้ที่ประชุมใหญ่สหประชาชาติให้การรับรองปฏิญญามอสโก ซึ่งในเวลาต่อมาที่ประชุมใหญ่สหประชาชาติได้ให้การรับรองปฏิญญามอสโกและประกาศให้ช่วงปี พ.ศ. 2554 – 2463 (ค.ศ. 2011 – 2020) เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) เชิญชวนประเทศสมาชิกให้ความสำคัญกับการดำเนินการแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างจริงจังโดยมีเป้าหมายลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ได้ครึ่งหนึ่งภายในปี พ.ศ. 2564 (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2553)

ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ (แนวหน้า, 2550) คือในปี พ.ศ. 2537 มีผู้เสียชีวิต 6 คนต่อประชากร 100,000 คน แต่ต่อมาในปี พ.ศ. 2545 มีผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นเป็น 20 คนต่อประชากร 100,000 คน (คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ, 2545) ซึ่งอยู่ในเกณฑ์ของประเทศด้อยพัฒนาและกำลังพัฒนาที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนน 21.5 คนและ 19.5 คน ต่อประชากร 100,000 คนตามลำดับ ซึ่งสูงกว่าประเทศที่พัฒนาแล้ว (ประชากรที่มีรายได้สูง (High Income)) ซึ่งมีการเสียชีวิตในเกณฑ์เฉลี่ย 10.3 คน ต่อประชากร 100,000 คน (องค์การอนามัยโลก, 2551) ประเทศไทยมีตัวเลขของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับ 6 ของโลก

(เอกสารเครือข่ายลตอุบัติเหตุ พ.ศ. 2547 และเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2557 สูงเป็นอันดับ 2 ของโลก คือ เสียชีวิตในอัตรา 44 คน ต่อประชากร 100,000 คน โดยอันดับ 1 ของโลก คือ ประเทศนามิเบีย (Namibia) อัตราการเสียชีวิต อยู่ที่ 45 คน ต่อประชากร 100,000 คน (Study: Thailand's Road 2nd Most Dangerous in the World by Casey Hynes 25 Feb, 2014)

อุบัติเหตุทางถนนจึงเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้คนไทยเสียชีวิต บาดเจ็บ ทูพพลภาพ ซึ่งมีผลเสียหายต่อบุคคล ครอบครัว สังคม เศรษฐกิจ ความปลอดภัยและความมั่นคงของประเทศชาติ เป็นอย่างยิ่ง เช่นใน พ.ศ. 2545 มีผู้เสียชีวิต 13,290 คน บาดเจ็บ 952,238 คน เศรษฐกิจสูญเสียประมาณ 72,000 ล้านบาท กล่าวคือวันหนึ่งเฉลี่ยมีผู้เสียชีวิตวันละ 50-60 คน เฉลี่ยชั่วโมงละ 2-3 คน ผู้เสียชีวิต 1 คนต้องสูญเสียทางเศรษฐกิจประมาณ 4,800,000 บาท จากการศึกษาเรื่องอุบัติเหตุพบว่าอุบัติเหตุจากยานยนต์ทำลายชีวิตคนมากที่สุดในบรรดาอุบัติเหตุทั้งหมด โดยเฉพาะคนในวัยกำลังทำงานที่เอื้อประโยชน์ในการพัฒนาประเทศมากที่สุด (ถวัลย์รัฐ วราเทพพิพัฒน์, 2541) เมื่อมองจากระดับโลก 137 ประเทศ ประเทศไทยสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นลำดับที่ 6 ของโลก (สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2546) และใน พ.ศ. 2547 เศรษฐกิจสูญเสียถึง 200,000 ล้านบาท (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2551)

เนื่องด้วยสภาพปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร เมืองหลวงของประเทศไทย มีพื้นที่ประมาณ 1,500 ตารางกิโลเมตร เป็นเมืองที่เต็มไปด้วยศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ การเมืองหรือจำนวนประชากรที่อาศัยในเขตกรุงเทพและปริมณฑล จึงไม่สามารถปฏิเสธต่อจำนวนปัญหาในด้านสังคมต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาด้านการคมนาคมหรือสภาพปัญหาการจราจรที่ประชาชนได้รับผลกระทบและเกิดอุบัติเหตุจำนวนมาก จากข้อมูลจำนวนรถที่จดทะเบียนสะสมในกรุงเทพมหานครมีจำนวนทั้งสิ้น 7,523,881 คัน (กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก, 2556) แต่ในทางกลับกันนั้นจำนวนประชากรในเขตกรุงเทพมีจำนวน 5,673,560 คน (สำนักทะเบียนกลาง กรมปกครอง, 2557) สะท้อนให้เห็นว่าสัดส่วนจำนวนรถหรือพาหนะที่ใช้บนท้องถนนมีมากกว่าจำนวนประชาชน ซึ่งย่อมมีแนวโน้มต่อสภาพปัญหาการจราจรและปัญหาอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นบนท้องถนน ซึ่งจากข้อมูลทางสถิติอุบัติเหตุในเขตกรุงเทพมหานครช่วงปี 2556 จำนวน 29,964 ครั้ง มูลค่าความเสียหาย 330.91 ล้านบาท และมีผู้บาดเจ็บ 11,464 คน เสียชีวิต 353 คน คิดเป็นอัตราผู้เสียชีวิตต่อประชากร 100,000 คน เท่ากับ 6.42 (สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร, 2556) แม้ว่าปัจจุบันนี้กรุงเทพมหานครจะมีนโยบายร่วมกับกระทรวงคมนาคมในการแก้ไขปัญหาจราจร ซึ่งปัญหาจราจรในปัจจุบัน เกิดจากมีการใช้รถส่วนตัวจำนวนมาก ซึ่งก็มีสาเหตุมาจากระบบขนส่งมวลชนในปัจจุบันที่ให้บริการ มีรถประจำทางเป็นหลัก โดยมีรถไฟและเรือบางส่วน แต่ทั้งหมดนั้นก็ให้บริการได้ไม่สะดวก รวดเร็วเท่าที่ควร ทำให้มีคนใช้รถส่วนตัวจำนวนมาก ซึ่งปัญหาที่ใช้รถประจำทางในปัจจุบันไม่สะดวกรวดเร็วเพราะ มีรถประจำทางวิ่งมากสายเกินความจำเป็นและวิ่งทับเส้นทาง เมื่อมีจำนวนรถอยู่บนถนนมากก็ทำให้เกิดการรอเข้าป้ายทำให้เสียเวลาและทำให้การจราจรติดขัดต่อเนื่อง ทั้งนี้แนวทางการแก้ปัญหา คือ จัดระบบรถประจำทาง รถไฟ และเรือ ให้เป็นโครงข่ายที่สามารถเชื่อมต่อกันได้สะดวก ให้การเดินทางของผู้ใช้บริการถึงที่หมายเร็วขึ้น แต่ต้องมีค่าใช้จ่ายต่ำด้วย (ชัชชาติ สิทธิพันธุ์, 2556)

ปัจจุบันนี้สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานครเป็นหน่วยงานในสังกัดองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่ได้รับมอบอำนาจจากรัฐบาลให้เป็นองค์กรในการบริหารจัดการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ เช่น กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) กระทรวงมหาดไทย เพื่อกำหนดมาตรการควบคุมปริมาณการจราจรพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งให้ต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ จัดระเบียบการจราจรเพื่อความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด ปลอดภัยไร้มลพิษ จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการคมนาคมขนส่ง ทั้งทางบก ทางน้ำ พัฒนาระบบฐานข้อมูลเพื่อการวางแผนและเผยแพร่ด้านการจราจรและขนส่ง เสริมสร้างจิตสำนึกและวินัยจราจร เพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการองค์กร ในเขตพื้นที่จราจร กรุงเทพมหานครมีระบบการจราจรและขนส่งมวลชนที่ได้มาตรฐานระดับสากล ของเมืองหลวงขนาดใหญ่ด้วยระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยมีประสิทธิภาพ รักษาสิ่งแวดล้อมและประชาชนมีความพึงพอใจในการให้บริการ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแบบบูรณาการเพื่อมุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางภูมิภาคพัฒนากรุงเทพมหานครให้เป็นมหานครแห่งคุณภาพชีวิตที่ดี และมีเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรม และพัฒนาระบบบริหารจัดการเพื่อเป็นต้นแบบด้านการบริหารมหานคร

จากสภาพปัญหาดังกล่าวข้างต้นผู้วิจัยเห็นว่าด้วยสภาพปัญหาการจราจรที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ การสิ้นเปลืองพลังงาน วิถีชีวิตของประชาชน หรือการเกิดอุบัติเหตุที่ทำให้เกิดการเสียชีวิตบาดเจ็บ พิการทุพพลภาพ และทำให้ทรัพย์สินเสียหายจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนโดยเฉพาะที่เกิดจากรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่เกิดขึ้นในทุกๆ ชั่วโมง จากการรายงานข่าวทางวิทยุ หนังสือพิมพ์ โทรทัศน์นั้นเป็นข่าวที่น่าตกใจ หวาดเสียว รุนแรง และเศร้าสลด สะเทือนขวัญประชาชน โดยเฉพาะมีการเสียชีวิต ชั่วโมงละ 1 – 2 คน ปีละไม่ต่ำกว่า 10,000 คน ถ้าเปรียบเทียบการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนแล้วก็เสมือนหนึ่งเป็นอาชญากรรม ผู้ขับขี่ก็เป็นฆาตกรบนท้องถนน ซึ่งมีผลกระทบต่อบุคคล ครอบครัว สังคม ความปลอดภัย และความมั่นคงของประเทศชาติด้วย จึงเป็นปัญหาหรือข้อเท็จจริงที่น่าวิจัยว่าจะมีการบริหารจัดการป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุได้อย่างไรหรือเมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้วทำอย่างไรจึงจะทำให้มีการสูญเสียชีวิตบาดเจ็บและทุพพลภาพน้อยที่สุด เพื่อให้เขาอยู่ในหลักเกณฑ์มาตรฐานสากลในอัตราการเสียชีวิตต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากร 100,000 คน ต่อปี โดยเฉพาะอย่างยิ่งทำอย่างไรจึงจะลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากการจราจรในกรุงเทพมหานครที่เกิดขึ้นลดลงให้ได้มากที่สุด โดยนำหลักการหรือทฤษฎีรัฐประศาสนศาสตร์มาปรับใช้ในการบริหารจัดการจึงจะได้ผลสัมฤทธิ์มากที่สุด ผู้วิจัยจึงได้กำหนดเป็นหัวข้อในการวิจัยในวิทยานิพนธ์นี้

1.2 คำถามการวิจัย

การวิจัยเรื่อง “ประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร” ผู้วิจัยได้ตั้งคำถามการวิจัยเพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินการวิจัย มีประเด็นคำถามการวิจัย ดังนี้

- 1.2.1 ประสิทธิผลการบริหารจัดการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครเป็นอย่างไร
- 1.2.2 ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนประกอบไปด้วยปัจจัยอะไรบ้าง
- 1.2.3 แนวทางพัฒนาประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนเป็นอย่างไร

1.3 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

ผู้วิจัยได้กำหนดประเด็นในการศึกษาไว้ 3 ประการ ภายใต้ขอบเขตของวัตถุประสงค์ดังนี้

1.3.1 เพื่อศึกษาประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร

1.3.2 เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร

1.3.3 เพื่อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร

1.4 ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยเรื่อง “ประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร” มีขอบเขตของการศึกษา เพื่อให้ได้ข้อค้นพบในการนำไปใช้เพื่อประโยชน์จากการวิจัยนี้ ดังนี้

1.4.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา

การวิจัยครั้งนี้จำกัดขอบเขตของการศึกษา โดยมีเนื้อหาครอบคลุมในด้านนโยบายการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนน ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน และประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร

1.4.2 ขอบเขตด้านระเบียบวิธีวิจัย

ผู้วิจัยใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ในการรวบรวมข้อมูลที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ การวิจัยเอกสาร และการสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ และการสนทนากลุ่ม

1.4.3 ขอบเขตด้านพื้นที่ในการศึกษา

การศึกษาในครั้งนี้ดำเนินการเก็บข้อมูลจากเขตกรุงเทพมหานคร

1.4.4 ขอบเขตด้านระยะเวลา

การดำเนินการในครั้งนี้มีระยะเวลาดำเนินการตั้งแต่เดือนมกราคม 2556 ถึงเดือนธันวาคม 2557

1.5 คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย

การวิจัยเรื่อง “ประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร” ผู้วิจัยได้กำหนดนิยามศัพท์เฉพาะเพื่อใช้สำหรับการวิจัยครั้งนี้

การบริหาร (Administration) หมายถึง การนำนโยบายไปปฏิบัติ

การจัดการ (Management) หมายถึง การปฏิบัติ นิยมใช้ในทางบริหารรัฐกิจมากกว่าที่จะหมายถึงการบริหารราชการ ทั้งนี้ เพื่อนำนโยบายที่ผู้บริหารระดับสูงออกมามาไปปฏิบัติจัดทำให้สัมฤทธิ์ผล (Implementation)

การบริหารจัดการ หมายถึง กระบวนการต่างๆ ในการดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายและวัตถุประสงค์ขององค์การหรือนโยบาย

นโยบาย หมายถึง หลักและวิธีปฏิบัติซึ่งถือเป็นแนวดำเนินการ ในที่นี้หมายถึง แนวทางหรือมาตรการที่รัฐบาลหรือหน่วยงานของรัฐกำหนดขึ้นโดยมีเจตนาเพื่อแก้ปัญหา เพื่อประโยชน์ของสาธารณชนคนในชาติ

การนำนโยบายไปปฏิบัติ หมายถึง การที่องค์การหรือหน่วยงานของรัฐนำนโยบายไปปฏิบัติให้บังเกิดผล คือเมื่อรัฐได้กำหนดปัญหาใดเป็นปัญหาสาธารณะเพื่อประโยชน์ของประชาชนส่วนรวมแล้วก็กำหนดเป็นนโยบายขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว ขั้นตอนสำคัญยิ่ง คือ การนำนโยบายสาธารณะที่กำหนดขึ้นไปสู่การปฏิบัติให้บังเกิดผล ซึ่งบางครั้งการนำนโยบายนั้นไปปฏิบัติก็ประสบผลสำเร็จ แต่บางครั้งก็ล้มเหลวจนต้องเลิกล้มนโยบายนั้นไป

การประเมินผล หมายถึง กระบวนการที่เป็นระบบในการเก็บรวบรวมและใช้สารสนเทศสำหรับการตัดสินใจ จุดมุ่งหมายหลักของการประเมินผลอยู่ที่ความต้องการทราบผลหรือประสิทธิผลของโครงการและการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงาน รวมทั้งส่วนใดของโครงการที่ควรปรับปรุงแก้ไข

ประสิทธิผล หมายถึง การใช้ความพยายามเพื่อบริหารจัดการให้ได้ผลผลิต (Outputs) ตามรายการต่างๆ (Specifications) ที่ทำให้บรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่ตั้งไว้ขององค์กร

ประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนน หมายถึง การบรรลุเป้าหมายและวัตถุประสงค์เชิงนโยบายของการลดอุบัติเหตุทางถนน รวมถึงความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนในเขตกรุงเทพมหานคร

อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด

อุบัติเหตุทางถนน หมายถึง ภัยอันตรายที่เกิดจากยานยนต์ เช่น จักรยานยนต์และรถจักรยานยนต์ จนทำให้ผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร ผู้เดินเท้าบนถนนเสียชีวิต บาดเจ็บ พิการ ทูพพลภาพและทรัพย์สินเสียหาย กล่าวโดยเฉพาะชนิดของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดจากมนุษย์กับยานพาหนะ ยานพาหนะกับยานพาหนะ

การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถยนต์และรถจักรยานยนต์ หมายถึง การเสียชีวิตของบุคคลทันทีในขณะที่เกิดเหตุจากรถชนรถหรือรถชนคนหรือหลังเกิดเหตุ หรือขณะนำผู้บาดเจ็บส่งสถานพยาบาล หรือที่สถานพยาบาล หรือภายใน 24 ชั่วโมง หรือ 30 วันนับแต่เกิดเหตุ และจากทางเลือกในการกำหนดวาระแห่งชาติว่าด้วยการควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุจราจร ระบุว่าเสียชีวิต ณ ที่เกิดเหตุเสียชีวิตภายใน 3 ชั่วโมงหลังเกิดเหตุและเสียชีวิตภายใน 30 วันหลังเข้ารับรักษาตัวในโรงพยาบาล

ทางเดินรถ หมายถึง พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับการเดินรถไม่ว่าในระดับพื้นดิน ใต้ดินหรือเหนือพื้นดิน

ทางเท้า หมายถึง พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับให้คนเดินซึ่งอยู่ข้างหนึ่งข้างใดของทางหรือทั้งสองข้างทาง หรือส่วนที่อยู่ติดขอบทางซึ่งใช้เป็นที่สำหรับคนเดิน

รถ หมายถึง ยานพาหนะทางบกทุกชนิด เว้นแต่รถไฟและรถราง

ผู้ขับขี่ หมายถึง ผู้ขับรถ ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง ผู้ลากขึ้นยานพาหนะ

คนเดินเท้า หมายถึง คนเดินและให้รวมตลอดถึงผู้ใช้เก้าอี้ล้อสำหรับคนที่พิการหรือรถสำหรับเด็กด้วย

ใบอนุญาตขับขี่ หมายถึง ใบอนุญาตขั้รถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ใบอนุญาตสำหรับคนขั้รถตามกฎหมายว่าด้วยรถจักรยานยนต์ ใบอนุญาตขั้ที่ตามกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อนและใบอนุญาตผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง

สัญญาณจราจร หมายถึง สัญญาณใดๆ ไม่ว่าจะเป็้สัญญาณธง ไฟ ไฟฟ้า มือ แขน เสียงนกหวีด หรือด้วยวิธีอื่นใดสำหรับผู้ขั้ คนเดินเท้าหรือคนที่จูง ขี่ หรือไล้่ต้อนสัตว์ ปฏิบัติตามสัญญาณไฟนั้น

เครื่องหมายจราจร หมายถึง เครื่องหมายใดๆ ที่ได้ติดตั้งไว้หรือทำไว้ปรากฏในทางสำหรับผู้ขั้ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ขี่ หรือไล้่ต้อนสัตว์ปฏิบัติตามเครื่องหมายนั้น

เจ้าพนักงานจราจร หมายถึง ข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตรซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็้เจ้าพนักงานจราจร

พนักงานเจ้าหน้าที่ หมายถึง ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

การวิจัยเรื่อง “ประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร” ก่อให้เกิดประโยชน์ในการวิจัย ดังนี้

1.6.1 ทำให้ทราบถึงนโยบายการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนน

1.6.2 ทำให้ทราบถึงปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน

1.6.3 ทำให้ทราบถึงประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร

1.7 บทการนำเสนอผลการวิจัย

ผลการวิจัยแบ่งออกเป็้ 5 บท ประกอบด้วยบทต่างๆ ดังนี้

บทที่ 1 บทนำ กล่าวถึง ความเป็้มาและความสำคัญของปัญหา คำถามการวิจัย วัตถุประสงค์ในการวิจัย ขอบเขตของการวิจัย คำจำกัดความ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ และการนำเสนอบทวิจัยวิทยานิพนธ์

บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง กล่าวถึง แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย กล่าวถึง วิธีดำเนินการวิจัย ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง เครื่องมือชี้วัดและเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยและการเก็บข้อมูล การเก็บรวบรวมข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล

บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล กล่าวถึง การนำเสนอผลการศึกษาเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ

บทที่ 5 สรุปผลของการวิจัย กล่าวถึง สรุปผล การอภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาเรื่อง “ประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร” ซึ่งบทนี้ ผู้วิจัยได้มุ่งศึกษานโยบายการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยจึงได้ทบทวน แนวคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยมีรายละเอียดในการศึกษา ดังต่อไปนี้

- 2.1 แนวคิดนโยบายและการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ
- 2.2 แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับการบริหารจัดการ
- 2.3 แนวคิดการบริหารจัดการการจราจรทางบก
- 2.4 แนวคิดการลดอุบัติเหตุทางถนน
- 2.5 แนวคิดประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนน
- 2.6 นโยบายและแผนการจราจรทางบกในเขตกรุงเทพมหานคร
- 2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 2.8 กรอบแนวคิดการวิจัย

2.1 แนวคิดนโยบายและการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ

ในการศึกษา “ประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร” ซึ่งบทนี้ ผู้วิจัยได้มุ่งศึกษาแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับแนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะและการนำนโยบายไปปฏิบัติเพื่อศึกษานโยบายการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครต่อไป ซึ่งสามารถสรุปแนวคิดที่สำคัญจากการทบทวน แนวคิด ทฤษฎี ดังต่อไปนี้

2.1.1 ทฤษฎีนโยบายสาธารณะ

นักวิชาการด้านนโยบายสาธารณะได้ให้คำจำกัดความไว้มากมาย ดังนี้

ตาย (Dye, 1984) ได้ให้คำจำกัดความนโยบายสาธารณะ หมายถึง “สิ่งใดก็ตามที่รัฐบาลเลือกที่จะกระทำหรือไม่ทำหรือห้ามไม่ให้ทำ” จะเห็นได้ว่าเป็นความหมายกว้างๆ คือ อะไรก็ได้ ซึ่งอาจได้แก่ งานด้านความมั่นคง ด้านการเกษตร อุตสาหกรรม ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นต้น ส่วนเรื่องที่ไม่ทำหรือห้ามทำ อาจได้แก่ การห้ามขับรถขณะเมาแอลกอฮอล์ เป็นต้น

กระบวนการกำหนดนโยบาย Dye (1984) ประกอบด้วย

1. การค้นหาปัญหา (Problem Identification)
2. การร่างข้อเสนอเกี่ยวกับนโยบาย (Formulation Policy Proposals)
3. การดำเนินการให้นโยบายถูกต้องตามกฎหมาย (Legitimizing Policies)
4. การนำนโยบายไปปฏิบัติ (Implementing Policies)
5. ประเมินผลนโยบาย (Evaluating Policies)

แอนเดอร์สัน (Anderson, 1994) ได้ให้คำจำกัดความ นโยบายสาธารณะ หมายถึง “แนวทางปฏิบัติงานที่กำหนดขึ้นมาโดยบุคคลหรือคณะบุคคลเพื่อแก้ปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้น”

อย่างไรก็ตาม นโยบายของรัฐบาลที่ได้ดำเนินการ จะส่งผลให้เกิดความพึงพอใจของประชาชนต่อการบริการสาธารณะ และการทำงานของหน่วยงานต่างๆ สามารถนำไปเป็นแนวทางพัฒนาการจัดบริการสาธารณะให้มีคุณภาพ และตอบสนองต่อความต้องการของประชาชน

2.1.2 ทฤษฎีการนำนโยบายไปปฏิบัติ

ประกอบด้วยแนวทางการศึกษา ดังนี้

1. ทฤษฎีบนลงล่าง (Top-down Theories) คือผู้ตัดสินใจ (รัฐ) มีความสามารถกำหนดวัตถุประสงค์นโยบายให้ชัดเจน และควบคุมการนำนโยบายไปปฏิบัติได้

2. ทฤษฎีล่างขึ้นบน (Bottom-up Theories) เห็นว่าผู้ปฏิบัติในท้องถิ่นเป็นผู้ปฏิบัติในการให้บริการตามนโยบาย รวมทั้งเห็นว่ากระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นกระบวนการต่อเนื่องที่เกิดในเครือข่ายของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ

3. ทฤษฎีผสม (Hybrid Theories) เป็นการเอาส่วนสำคัญของทฤษฎีทั้งสองรวมถึงทฤษฎีอื่นๆ เข้าด้วยกัน (เรื่องวิทย์ เกษสุวรรณ, 2551)

การนำนโยบายการบริหารจัดการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน (Road Safety) ไปปฏิบัติในต่างประเทศ นั้น ในแต่ละประเทศต่างมีนโยบายใหม่ๆ เกี่ยวกับการป้องกัน อุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะกำหนดหน่วยงานหลักในการนำนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งมีหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชน เพื่อให้มีบทบาทในการมีส่วนร่วมในการนำนโยบายไปปฏิบัติให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ เช่น

1. ในประเทศสวีเดนมีหน่วยงาน Swedish Road Administration (SRA) รับผิดชอบนโยบายเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนไว้ว่าจะลดจำนวนอุบัติเหตุและผู้เสียชีวิตแต่ละปีให้มากที่สุด และเป้าหมายต่อไปสำหรับผู้เสียชีวิตนั้นมีเป้าหมายจะไม่ให้มีการเสียชีวิตหรือการเสียชีวิตเท่ากับศูนย์ (Claes Tingvall, Director of Traffic Safety at the Swedish Road Administration (SRA), is Known as the Father of Vision Zero. “We in the Transport Sector have not Intentionally Killed People, but Safety has not been the Main Concern” he says.

2. นโยบายความปลอดภัยทางถนนในประเทศแคนาดาหน่วยงานที่รับผิดชอบ Canada – Que'bec (PIARC) ซึ่งมีกรอบแนวคิดที่สำคัญ (Framework of Invention) ระหว่าง ค.ศ. 2001-2005 มีปัจจัยที่สำคัญคือ บุคคล (Human) ยานพาหนะ (Vehicle) สภาพแวดล้อม ถนนและปัจจัยด้านสังคม

ความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติด้วยการเสนอตัวแบบเชิงระบบของ Van Meter & Van Horn (1975) นักวิชาการทั้งสองเชื่อว่าความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติขึ้นอยู่กับปัจจัย 4 ประการ ได้แก่

1. การสื่อความหมายระหว่างองค์การและกิจกรรมผลักดันต่างๆ กล่าวคือ มาตรฐานและวัตถุประสงค์ของโครงการต้องการความเข้าใจอย่างชัดเจนจากบุคคลที่มีส่วนร่วม

รับผิดชอบในการดำเนินโครงการให้ประสบความสำเร็จเพราะความสำเร็จของโครงการจะต้องอาศัย กลไกและกระบวนการทางสถาบันดำเนินการ เพื่อเพิ่มความเป็นไปได้มากขึ้นว่าผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ (Implementers) จะทำงานประสานสอดคล้องกับมาตรฐานและวัตถุประสงค์ของนโยบาย

2. ลักษณะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ กล่าวคือ ความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติขึ้นอยู่กับความสามารถของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ

3. เงื่อนไขทางการเมือง เศรษฐกิจ และสังคม เงื่อนไขเหล่านี้จะมีผลกระทบต่อเชิงอิทธิพลต่อผลของการนำนโยบายไปปฏิบัติ และ

4. ความสามารถและความเต็มใจของผู้ปฏิบัติ ซึ่งได้แก่ ความรู้สึกในด้านการยอมรับ ความเข้าใจ การวางแผน การปฏิเสธ หรือความเข้มข้นของความรู้สึกรับผิดชอบต่อนโยบาย

ในทฤษฎีของ Hambleton (1983) มองว่าการปรับกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นผลมาจากอิทธิพลของปัจจัย 5 ประการ คือ

1. ข่าวสารนโยบาย (Policy Message) เป็นนโยบายที่มีทิศทางไม่คลุมเครือ
2. ความหลากหลายของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำนโยบายไปปฏิบัติ
3. ทรรศนะและอุดมการณ์ของกลุ่มผู้ปฏิบัติ
4. ทรัพยากรที่สนับสนุนและ
5. การเมืองในกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ เช่น กระบวนการเจรจาต่อรอง และการประนีประนอมเกี่ยวกับปัญหาความขัดแย้ง เป็นต้น

ในขณะที่ แวน ฮอน (Van Horn, 1975) เชื่อว่าความสำเร็จหรือความล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติขึ้นอยู่กับปัจจัย 3 ประการคือ

1. มาตรฐานนโยบายซึ่งประกอบด้วยความพอเพียงของเงินและระดับมาตรฐานและวัตถุประสงค์ ความแน่ชัดของกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ ระดับความต้องการเปลี่ยนแปลงมาตรฐานและวัตถุประสงค์

2. สภาพแวดล้อมของนโยบายในส่วนกลาง ซึ่งประกอบด้วยการสื่อความหมายในแง่ความชัดเจนและสอดคล้อง การกระตุ้นส่งเสริมในแง่การเสริมแรงและการลงโทษ และการเปลี่ยนแปลงนโยบายในแง่บทบาทของผู้จัดทำนโยบายระดับชาติ และการเจรจาต่อรองของกลุ่มผลประโยชน์ในขั้นการขยายผลและการนำนโยบายไปปฏิบัติและ

3. สภาพแวดล้อมของนโยบายระดับท้องถิ่น ประกอบด้วยทัศนคติของข้าราชการการเมืองในท้องถิ่นและทัศนคติของนักบริหารในท้องถิ่นต่อมาตรฐาน และวัตถุประสงค์ของนโยบาย ทัศนคติของกลุ่มผลประโยชน์และประชาชนต่อนโยบาย ลักษณะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ ในแง่ศักยภาพของทีมงาน เงื่อนไขทางเศรษฐกิจและสังคมในท้องถิ่น

ตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติมีการพัฒนาขึ้นมาในช่วงทศวรรษ 1970-1980 ทั้งนี้ค่อยๆ พัฒนาจากแนวทางการศึกษาแบบบนลงล่าง (Top-down Approach) ไปเป็นแบบล่างขึ้นบน (Bottom-up Approach) สำหรับตัวแบบที่สำคัญ ได้แก่

1. ตัวแบบของ Van Meter และ Van Horn ปี ค.ศ. 1975

ตัวแบบนี้มุ่งอธิบายกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยมองจากบนลงล่างและมุ่งแสดงขั้นตอนของการนำนโยบายไปปฏิบัติ พร้อมกับสรุปว่าตัวแปรที่เชื่อมโยงระหว่างนโยบายและผลการปฏิบัติงานมีด้วยกัน 6 ปัจจัยคือ

1.1 มาตรฐานและวัตถุประสงค์ของนโยบายหมายความว่านโยบายต้องมีวัตถุประสงค์ที่เป็นรูปธรรมและมีมาตรฐานที่ชัดเจนเพื่อให้สะดวกต่อการประเมินผลการปฏิบัติงาน

1.2 ทรัพยากรของนโยบาย ตัวอย่างเช่น เงินหรือสิ่งจูงใจอื่นๆ ซึ่งต้องมีอย่างเพียงพอ

1.3 การสื่อสารระหว่างองค์การและการบังคับให้เป็นไปตามนโยบาย หมายความว่าความสัมพันธ์ระหว่างองค์การอื่นได้แก่ความสัมพันธ์ระหว่างรัฐบาลกลางและท้องถิ่น ต้องเป็นไปอย่างมีคุณภาพและเป็นไปตามหลักของการกระจายอำนาจ สามารถสื่อสารกันเข้าใจและบังคับใช้นโยบายได้

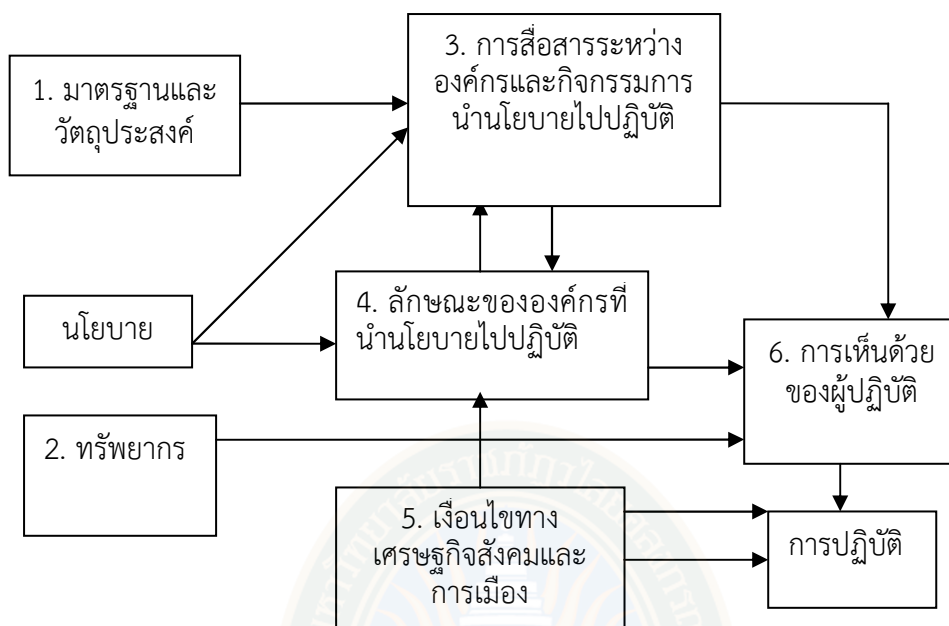
1.4 ลักษณะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ เช่น จำนวนเจ้าหน้าที่การควบคุมตามสายบังคับบัญชา ความอยู่รอดขององค์การ ความสัมพันธ์ที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการกับผู้กำหนดนโยบาย

1.5 เงื่อนไขทางเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง เช่น ลักษณะของมติดมหาชน และกลุ่มผลประโยชน์

1.6 ท่าทีของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ ได้แก่ การรับรู้นโยบาย เช่น ความรู้ความเข้าใจนโยบาย ทิศทางการสนองตอบ เช่น ยอมรับ หรือเฉยๆ หรือปฏิเสธนโยบาย และระดับความเข้มข้นของการสนองตอบ เช่น การยอมรับหรือปฏิเสธดังกล่าวมีระดับมากหรือน้อยเพียงใด

ตัวแบบของ Van Meter และ Van Horn จำแนกตัวแปรออกตามปัญหาการนำนโยบายไปปฏิบัติ และมีลักษณะเป็นการเปรียบเทียบอย่างง่าย ๆ เขาเสนอว่าการวิเคราะห์การนำนโยบายไปปฏิบัติต้องนำการเปลี่ยนแปลงและนำระดับของการเห็นพ้องกันมาร่วมพิจารณาด้วย สมมติฐานของ Van Meter และ Van Horn คือ การนำนโยบายไปปฏิบัติจะประสบความสำเร็จมากที่สุด เมื่อการเปลี่ยนแปลงมีเพียงเล็กน้อยและคนเห็นด้วยกันกับจุดมุ่งของนโยบายในระดับสูง ตัวแบบของ Van Meter และ Van Horn เป็นจุดเริ่มต้นที่ทำให้เกิดการศึกษาระบบนโยบายจำนวนมาก ตัวแบบนี้มุ่งอธิบายการนำนโยบายไปปฏิบัติมากกว่าสนใจให้คำแนะนำแก่ผู้กำหนดนโยบาย ส่วนที่มานั้น Van Meter และ Van Horn นำองค์ความรู้มาจากวรรณกรรม 3 ด้าน คือ ทฤษฎีองค์การ การศึกษาผลกระทบของนโยบายและการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างรัฐบาลกลางกับท้องถิ่น (Hill & Hupe, 2006)

ตัวแบบกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Van Meter & Van Horn



ภาพที่ 2.1 ตัวแบบกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Van Meter & Van Horn
ที่มา: สมบัติ อารังชญวงศ์ (2556)

2. ตัวแบบของ Edwards III ปี ค.ศ. 1980

ตัวแบบนี้เป็นการมองแบบบนลงล่างเหมือนตัวแบบของ Van Meter และ Van Horn สำหรับ Edwards III เขาระบุว่าปัจจัยที่มีผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติมี 4 ปัจจัย ได้แก่ (Edwards III, 1980)

2.1 การสื่อสาร หากต้องการให้การนำนโยบายไปปฏิบัติประสบความสำเร็จแล้วผู้ที่รับผิดชอบในการการนำนโยบายไปปฏิบัติต้องทราบว่าเขาจะทำอะไร ดังนั้น คำสั่งของการนำนโยบายไปปฏิบัติต้องถ่ายทอดไปให้ทุกคน และคนนั้นต้องรับคำสั่งด้วยความเข้าใจอย่างแม่นยำและสม่ำเสมอ เพราะถ้าคนที่นำนโยบายไปปฏิบัติเข้าใจไม่ชัด ก็อาจนำนโยบายไปปฏิบัติในทางที่ผิด หากเขาเกิดความสับสนก็ยังไม่อาจเป็นไปตามที่คนสั่งต้องการ การสื่อสารที่ไม่ดีพอจะทำให้ผู้ปฏิบัติใช้ดุลพินิจเพื่อกำหนดรายละเอียดเพิ่มเติม แต่เป็นสิ่งที่ผู้กำหนดนโยบายตั้งแต่แรกไม่ต้องการ ดังนั้นจึงต้องมีคำสั่งในการปฏิบัติเพื่อไม่ให้เกิดการบิดเบือนในการถ่ายทอดหรือเกิดความคลุมเครือซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการสื่อสาร

ในทางกลับกัน หากคำสั่งชัดเจนเกินไปก็จะมีปัญหาเพราะจะปิดกั้นการสร้างสรรค์และการปรับตัวซึ่งอาจเป็นสาเหตุให้นโยบายล้มเหลวได้

2.2 ทรัพยากร แม้คำสั่งจะชัดเจนและถ่ายทอดลงไปดีเพียงใด ถ้าผู้นำนโยบายไปปฏิบัติไม่มีทรัพยากรที่จะทำงานได้การนำนโยบายไปปฏิบัติก็ยังไม่ประสบความสำเร็จอยู่ที่ทรัพยากรที่สำคัญ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ที่มีจำนวนเหมาะสมและมีประสบการณ์ มีข้อมูลเกี่ยวกับวิธีทำนโยบาย ให้คนอื่นเข้ามามีส่วนร่วม มีอำนาจหน้าที่และมีเครื่องอำนวยความสะดวก เช่น อาคาร

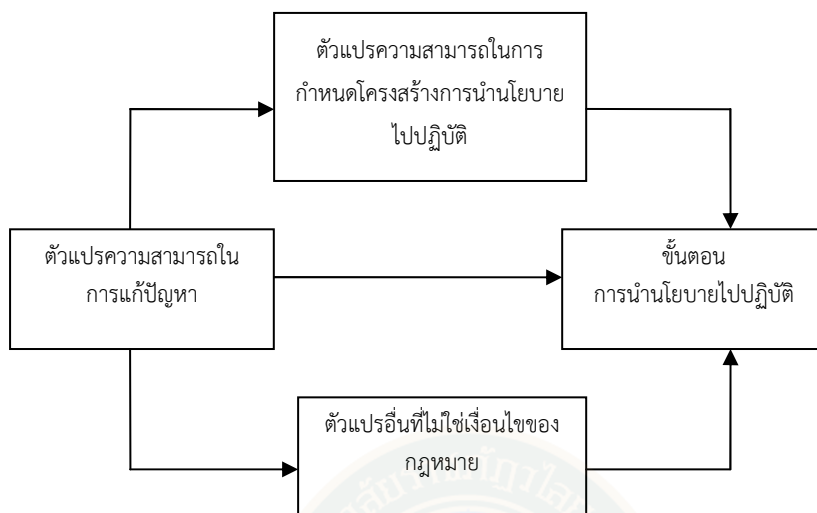
เครื่องมือ ที่ดินและอุปกรณ์ การมีทรัพยากรที่ไม่เพียงพอจะทำให้นโยบายไม่ถูกนำไปปฏิบัติและไม่เกิดการให้บริการ

2.3 ท่าทีของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ ท่าทีหรือทัศนคติของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติมีความสำคัญเป็นอันดับสาม นอกจากผู้ปฏิบัติต้องรู้สิ่งที่จะทำและมีความสามารถที่จะทำแล้วยังต้องตั้งใจที่จะทำด้วย ผู้นำนโยบายไปปฏิบัติส่วนใหญ่ใช้ดุลพินิจมาก เหตุผลหนึ่งเป็นเพราะเป็นอิสระจากผู้กำหนดนโยบาย ส่วนอีกสาเหตุหนึ่งเป็นความซับซ้อนของนโยบาย แต่การใช้ดุลพินิจของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติส่วนใหญ่ก็ขึ้นอยู่กับท่าทีหรือทัศนคติของเขาต่อนโยบาย ซึ่งท่าทีของเขาจะเป็นอย่างไรก็ขึ้นอยู่กับทฤษฎีที่มีต่อนโยบายหรือความคิดที่ว่านโยบายมีผลกระทบต่อผลประโยชน์ส่วนตัวและองค์การอย่างไร แต่อย่างไรก็ดีผู้นำนโยบายไปปฏิบัติมักมีท่าทีที่ไม่ตรงกับที่ผู้กำหนดนโยบายคิด ผู้กำหนดนโยบายจึงต้องเผชิญกับปัญหาการปรับท่าทีของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติให้ถูกต้อง

2.4 โครงสร้างระบบราชการ แม้ว่าจะมีทรัพยากรเพียงพอและผู้นำนโยบายไปปฏิบัติรู้และต้องการที่จะต้องทำตามนโยบายแล้ว การนำนโยบายไปปฏิบัติยังอาจมีปัญหาเพราะความบกพร่องของโครงสร้างระบบราชการ การที่โครงสร้างระบบราชการแยกออกจากกันเป็นส่วนๆ อาจเป็นอุปสรรคต่อการประสานงานที่ต้องรวมคนและทรัพยากรตามนโยบาย เช่น ก่อเกิดความสับสนในการทำงานข้ามสายงาน จนเป็นผลให้ไม่เห็นความสำคัญของนโยบาย องค์การส่วนใหญ่แก้ปัญหามาโดยสร้างมาตรฐานการทำงานขึ้นมาแต่มาตรฐานกลับยังไม่เหมาะกับนโยบายใหม่ๆ และเป็นต้นเหตุให้เกิดการต่อต้านการเปลี่ยนแปลง ถ่วงเวลา ทำให้งานล่าช้าหรือเกิดพฤติกรรมที่ไม่ต้องการอื่นๆ มาตรฐานการทำงานจำเป็นอุปสรรคต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติมากกว่าเป็นประโยชน์

ตัวแบบของ Edwards III เกิดจากการเริ่มต้นด้วยการตั้งคำถามว่าอะไรเป็นเงื่อนไขขั้นต้นของการนำนโยบายไปปฏิบัติที่ประสบความสำเร็จ ขณะเดียวกันอะไรเป็นอุปสรรคของความสำเร็จดังกล่าว ซึ่งคำตอบที่ได้รับ คือ การสื่อสาร ทรัพยากร ท่าทีหรือทัศนคติและโครงสร้างระบบราชการ เหตุผลของ Edwards III คือปัจจัยดังกล่าวมีผลพร้อมกันทั้งด้านบวกและลบต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งเขาเห็นว่าต้องมองการทำงานของปัจจัยทั้งหมดพร้อมกันเมื่อเข้าใจแล้วก็สามารถแยกออกมาพิจารณาหลักการแต่ละด้าน แต่เขาย้ำว่าถึงอย่างไรก็ต้องมองการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นกระบวนการที่พลวัตซึ่งเกี่ยวข้องกับปฏิสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยหลายปัจจัยพร้อมกัน

ตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Sabatier and Mazmanian



ภาพที่ 2.2 ตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Sabatier & Mazmanian
ที่มา: สมบัติ ชำรงธัญวงศ์ (2556)

3. ตัวแบบของ Sabatier and Mazmanian ปี ค.ศ. 1980

ตัวแบบของ Sabatier and Mazmanian เป็นตัวแบบบนจากล่างเหมือนตัวแบบของ Edwards III แต่เป็นตัวแบบที่อธิบายได้ครอบคลุมกว่าตัวแบบของ Edwards III เนื่องจากขยายปัจจัยที่มีผลกระทบท่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ (Sabatier and Mazmanian) แบ่งกลุ่มตัวแปรเป็น 2 กลุ่มคือ

3.1 ความสามารถจัดการกับปัญหา ตัวแปรกลุ่มแรกเป็นตัวแปรอิสระที่กำหนดว่าปัญหาของนโยบายแต่ละอย่างมีความยากง่ายต่างกัน

3.2 ความสามารถของนโยบายในการวางโครงสร้างการนำนโยบายไปปฏิบัติ ตัวแปรในกลุ่มที่สองยังคงเป็นตัวแปรอิสระ หมายถึง การเขียนรายละเอียดของนโยบายเกี่ยวกับขอบเขตของวัตถุประสงค์ การเลือกสถาบันที่จะนำนโยบายไปปฏิบัติ และการจัดทรัพยากรให้กับสถาบัน รวมไปถึงเรื่องอื่นๆ ได้แก่ การให้ความรู้และแนวทางปฏิบัติแก่ผู้ปฏิบัติ การกำหนดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในนโยบายหรือพระราชบัญญัติที่ออกโดยสภานิติบัญญัติ หรือคำพิพากษาของศาล หรือคำสั่งของฝ่ายบริหาร ซึ่งจะมีความสามารถกำหนดนโยบายไปปฏิบัติมากหรือน้อยเพียงใดขึ้นอยู่กับตัวแปร 7 ตัว

4. ตัวแบบตามปฏิญญามอสโก

ตัวแบบตามปฏิญญามอสโกนี้เป็นตัวแบบซึ่งองค์การสหประชาชาติ (United Nation) ได้จัดให้มีการประชุมระดับรัฐมนตรีของสมาชิกองค์การสหประชาชาติ เรื่องความปลอดภัยทางถนนโลก เมื่อวันที่ 19-20 พฤศจิกายน 2552 ณ กรุงมอสโก ประเทศสหพันธรัฐรัสเซีย ซึ่งที่ประชุมใหญ่รับรองปฏิญญามอสโก โดยมีเป้าหมายลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ได้ครึ่งหนึ่งภายในปี พ.ศ. 2564 โดยมีมาตรการ 5 เสาหลัก (5 Pillars) คือ

4.1 การสร้างความสามารถในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management) ส่งเสริมการสร้างร่วมมือของภาคีจากทุกภาคส่วน และกำหนดหน่วยงานหรือคณะทำงานหลักเพื่อพัฒนาและผลักดันยุทธศาสตร์แผน เป้าหมายชาติด้านความปลอดภัยทางถนน ภายใต้ระบบฐานข้อมูลและฐานงานวิจัยที่เป็นหลักฐานเชิงประจักษ์ เพื่อออกแบบนำไปปฏิบัติ ติดตาม ประเมินผลประสิทธิภาพมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน

4.2 การออกแบบถนนที่ปลอดภัยและความสามารถในการสัญจร (Safer Roads and Mobility) ระบบโครงข่ายถนนและการออกแบบถนน เป็นเรื่องสำคัญที่จะป้องกันการบาดเจ็บและสูญเสียชีวิตสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท โดยเฉพาะกลุ่มที่มีความเสี่ยงและเปราะบางต่อการสูญเสียชีวิตสูง เช่น คนเดินเท้า ผู้ใช้รถจักรยานและรถจักรยานยนต์ สิ่งเหล่านี้จะเกิดขึ้นได้จากการวางระบบติดตามประเมินผลของโครงสร้างพื้นฐานทางถนน การส่งเสริมการวางแผนออกแบบ ก่อสร้าง และสภาพขณะทำงานของถนนที่ให้ความสำคัญกับความปลอดภัย

4.3 ยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safer Vehicles) ส่งเสริมเทคโนโลยีที่นำมาใช้งานจริงได้อย่างครอบคลุม เพื่อให้ยานพาหนะปลอดภัยขึ้น ทั้งมาตรการเชิงรับ (Passive Safety) และเชิงป้องกัน (Active Safety) ด้วยการส่งเสริมมาตรฐานที่เป็นไปในแนวทางเดียวกันทั่วโลก การให้ความรู้ความเข้าใจกับผู้บริโภค และการสร้างแรงจูงใจเพื่อส่งเสริมให้เทคโนโลยีใหม่ๆ ได้ถูกนำมาใช้

4.4 ผู้ใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Safer Road Users) พัฒนาแผนงานเพื่อปรับปรุงพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ครอบคลุม เพิ่มและรักษาไว้ซึ่งมาตรการบังคับใช้กฎหมายและการสร้างมาตรฐาน ควบคุมไปกับการรณรงค์สร้างความรู้ความเข้าใจ เพื่อเพิ่มอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยและการสวมหมวกนิรภัย การลดปัญหาเมาแล้วขับ การใช้ความเร็ว และปัจจัยเสี่ยงอื่นๆ

4.5 การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ (Post Crash Response) สร้างเสริมความพร้อมต่อการตอบสนองในสถานการณ์ฉุกเฉินหลังเกิดอุบัติเหตุ และพัฒนาความสามารถของระบบสุขภาพและระบบอื่นๆ ในการดูแลรักษาภาวะการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุที่เหมาะสม รวมถึงการดูแลในระยะยาวเพื่อฟื้นฟูผู้ประสบอุบัติเหตุ

โดยกำหนดแนวทางรูปธรรมเพื่อความปลอดภัยทางถนนไว้ด้วย 8 แนวทาง คือ (ความปลอดภัยทางถนน, 2554)

1. ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100 %
2. ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะ
3. แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง จุดอันตราย
4. ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด
5. ยกกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัยโดยเฉพาะมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถโดยสารสาธารณะ และรถบรรทุก
6. พัฒนสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road Users) ให้มีความปลอดภัย
7. พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บเพื่อให้การบริการระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บได้อย่างทั่วถึงและรวดเร็ว

8. พัฒนาระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้มีความพร้อมในการปฏิบัติภารกิจที่ได้รับมอบหมายอย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

2.1.3 ทฤษฎีการประเมินผล (Evaluation Theory)

การประเมินผล (Evaluation) เป็นคำที่มีความหมายกว้างขวางมาก โดยทั่วไปการประเมินคือการค้นหาคุณค่าหรือการกำหนดค่าของสิ่งต่างๆ และสำหรับการวิจัยเพื่อการประเมิน (Evaluation Research) คือ กิจกรรมทางสังคมศาสตร์ (Social Science Activity) ซึ่งมีจุดมุ่งหมายในการเก็บรวบรวม (Collecting) วิเคราะห์ (Analyzing) ตีความ (Interpreting) และการสื่อสาร (Communicating) ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน (Workings) หรือประสิทธิภาพของโครงการทางสังคมนั้นๆ (Social Programs) (Rossi & Freeman, 1993)

ในปัจจุบันการประเมินผลถือเป็นกระบวนการสำคัญ ไม่เพียงแต่ในแวดวงวิชาการเท่านั้น การประเมินได้เข้าไปมีอิทธิพลต่อสังคมในหลายมิติ ฉะนั้นคำถามที่มีต่อการประเมินจึงมีอยู่หลากหลายและซับซ้อน ซึ่งทฤษฎีการประเมินผล (Evaluation Theory) จำต้องพัฒนาเพื่อที่จะสามารถตอบคำถามและเท่าทันต่อความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น และคำถามที่การประเมินจะต้องตอบมีด้วยกันหลายประการ โดยคำถามประการแรกคือ “การประเมินผลคืออะไร” ความหมายของการประเมินถือเป็นวิวาทะสำคัญ และได้รับการพัฒนา ปรับปรุง และเปลี่ยนแปลงมาอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ (Rossi & Freeman, 1993)

1. การประเมินผลคือการวัด (Measurement) ในระยะแรก “การวัด” และ “การประเมินผล” ถือเป็นสิ่งที่มีความหมายเดียวกัน เนื่องจากการประเมินผลเป็นศาสตร์ที่มีแหล่งกำเนิดมาจากศาสตร์แห่งการวัด ในด้านหนึ่งการนิยามว่าการประเมินผลคือ การวัด มีข้อดีในแง่ที่ทำให้การประเมินผลมีความเป็นวิทยาศาสตร์ ซึ่งเป็นศาสตร์ที่มีความเป็นปรนัย และความเที่ยงตรง อย่างไรก็ตาม ผลเสียที่ตามมาคือ นักประเมินผลมีบทบาทเป็นเพียง “นักเทคนิคการวัด” ที่มุ่งเน้นสร้างเครื่องมือมาตรฐานของการวัดมากเกินไป ทำให้มองข้ามตัวแปรเชิงประเมินที่สำคัญ ที่ไม่สามารถใช้วิธีการเชิงปริมาณมาวัดเท่านั้น

2. การประเมินผลคือ การช่วยตัดสินใจ (Assist Decision-Making) กล่าวคือการประเมินผลช่วยเป็นสารสนเทศที่เป็นประโยชน์ต่อการตัดสินใจในการบริหารงาน การประเมินผลจึงขยายขอบเขตนอกเหนือไปจากการประเมินมนุษย์ เช่น ประเมินโครงการ ทรัพยากร มาตรการดำเนินงาน เป็นต้น นอกจากนั้นความต้องการในการทำนายหรือคาดการณ์ (Needs of Forecasts) ซึ่งเป็นกิจกรรมที่มีความซับซ้อนและอาศัยเทคนิควิธีของผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน ทำให้ผู้ประเมินผลจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับสมมติฐานที่ตั้งขึ้นเพื่อนำไปสู่การตัดสินใจหรือการคาดการณ์ Cronbach (1963) กล่าวว่า การประเมินผลเป็นกระบวนการที่เป็นระบบในการเก็บรวบรวมและใช้สารสนเทศสำหรับการตัดสินใจ จุดมุ่งหมายหลักของการประเมินผลโครงการอยู่ที่ความต้องการทราบผลของโครงการ และการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงาน รวมทั้งส่วนใดของโครงการที่ควรปรับปรุงแก้ไข

แอลคิน (Alkin, 1969) กล่าวว่า การประเมินผลเป็นกระบวนการของการทำให้เกิดความมั่นใจในการตัดสินใจ ด้วยการคัดเลือกข้อมูลที่เหมาะสม รวบรวมและวิเคราะห์เพื่อจัดทำรายงานสรุปสารสนเทศ ที่เป็นประโยชน์ต่อผู้บริหารในการตัดสินใจเลือกทางเลือกที่เหมาะสม

สตัฟเฟิลบีม (Stufflebeam, 1971) กล่าวว่า การประเมินผลเป็นการกำหนดปัญหา การเก็บรวบรวมข้อมูล และเสนอสารสนเทศที่เป็นประโยชน์ต่อการตัดสินใจ เพื่อให้การตัดสินใจนั้นเป็นทางเลือกที่ดีที่สุด (Stufflebeam, 1971)

3. การประเมินผลคือการตัดสินใจคุณค่า (Determining of Worth or Value) นิยามดังกล่าวถือเป็นนิยามกระแสหลัก (Mainstream) ของการประเมินผล โดยผู้ประเมินผลจะต้องมีความเชี่ยวชาญในการสังเกตและอาศัยหลักเหตุผล กล่าวอีกอย่างก็คือแนวคิดดังกล่าวถือว่า ถ้าผู้ประเมินมิได้ตัดสินใจคุณค่าของสิ่งที่ประเมินถือว่าผู้ประเมินยังทำหน้าที่ไม่สมบูรณ์ (Scriven, 1967)

การประเมินผลเป็นกิจกรรมและวิธีการศึกษาเพื่อค้นหาคุณค่าของความจริง ภายใต้บริบทของสังคม ซึ่งมีความสลับซับซ้อนค่อนข้างมาก ฉะนั้นการประเมินผลจึงเป็นกระบวนการที่มีความละเอียดอ่อน และจะต้องอาศัยองค์ความรู้ในเชิงสหวิทยาการ (Interdisciplinary) อาทิเช่น ปรัชญา วิทยาศาสตร์ และสังคมศาสตร์ เป็นต้น

การจัดประเภทของกลุ่มทฤษฎีการประเมินผลเป็น 2 กลุ่มได้ดังนี้ (ศิริชัย กาญจนวาสี, 2545)

1. กลุ่มประโยชน์นิยม (Utilitarianism) นักทฤษฎีในกลุ่มนี้เชื่อว่าเป้าหมายของการประเมินคือ การสร้างประโยชน์แก่สังคม การประเมินจะมีคุณค่าก็ต่อเมื่อนำผลที่ได้จากการประเมินนั้นไปสร้างประโยชน์แก่สังคมและคนหมู่มาก

2. กลุ่มพหุนิยม (Pluralism) นักทฤษฎีในกลุ่มนี้เชื่อว่าเป้าหมายของการประเมินผลไม่ควรจะมีเพียงหนึ่งเดียว การประเมินผลควรเป็นสิ่งที่สามารถตอบสนองเป้าหมายได้หลายด้าน เช่น การประเมินผลเพื่อแสดงกลไกแห่งอำนาจในการติดตาม/ควบคุม/ดูแลการดำเนินงานต่างๆ เป็นต้น นักทฤษฎีในกลุ่มนี้ส่วนหนึ่งได้รับอิทธิพลจากแนวคิดสำนักอัจฉนัตติกญาณนิยม (Intuitionism) ซึ่งเชื่อว่าเป้าหมายของการประเมินอยู่ที่ “การตัดสินใจคุณค่า” ของสิ่งของหรือเหตุการณ์ที่ทำการประเมินผ่านการใช้ความรู้ ประสบการณ์ และความเชี่ยวชาญของผู้ประเมิน

การออกแบบและการนำการประเมินผลไปใช้จะขึ้นอยู่กับจุดประสงค์ของผู้ประเมิน และการประเมินผลจะแตกต่างกันขึ้นอยู่กับชนิดของคำถาม และบริบทในการนำไปใช้ นอกจากนี้ รอสซี่และฟรีแมน กำหนดระดับของการประเมินผลโดยทั่วไปไว้ 3 ระดับ (The Three Major Classes of Evaluations) อันได้แก่ ระดับแรกคือ การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของกำหนดกรอบความคิดและการออกแบบการประเมินผล ระดับที่สองคือ การสังเกตการณ์นำเอาการประเมินผลไปปฏิบัติ และระดับที่สามคือ การศึกษาผลกระทบ (Impact) และประสิทธิภาพ (Efficiency) ซึ่งการศึกษาการประเมินโดยทั่วไปจะเป็นไปตาม 3 ระดับนี้ (Rossi & Freeman, 1993)

นอกจากนั้นความสำคัญในการเลือกวิธีการประเมินผลอีกประการก็คือ การแสวงหาวิธีที่จะทำให้การประเมินผลมีลักษณะรับผิดชอบและสามารถตรวจสอบได้ (Accountability Study) ต่อสิ่งที่ประเมินผล และแนวทางที่นิยมปฏิบัติกันก็คือการใช้ผู้ประเมินสองส่วนคือ ผู้ประเมิน

จากภายนอก (External) และผู้ประเมินจากภายใน (Internal) เพื่อให้มีการตรวจชำระการประเมินของแต่ละฝ่าย (Rossi & Freeman, 1993)

รอสซีและฟรีแมน (Rossi & Freeman, 1993) กล่าวเพิ่มเติมว่าปัญหาสังคมโดยทั่วไปจะถูกจำแนกโดยผู้นำทางการเมืองและทางจริยธรรม (Political and Moral Leaders) รวมทั้งผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง (Stakeholders) ซึ่งผู้ประเมินจะมีบทบาทสำคัญในการนิยามและกำหนดธรรมชาติ (Natural) ขนาด (Size) และการแยกแยะสภาพปัญหา (Distribution of the Problem) ผ่านกระบวนการที่เป็นระบบ และโดยทั่วไปวิธีการประเมินผลถูกจำแนกออกเป็น 2 แนวทางหลัก ได้แก่

1. อัตนัยนิยม (Subjectivism) แนวคิดของกลุ่มนี้เลือกใช้วิธีการเชิงธรรมชาติ (Naturalistic Approach) ซึ่งอยู่บนหลักการของวิธีการดำเนินงานที่ยืดหยุ่น รวบรวมข้อมูลรอบด้านตามสภาพธรรมชาติและใช้ความรู้ความเชี่ยวชาญของผู้ประเมินแต่ละคนเป็นเกณฑ์ในการสรุปผลวิธีการดังกล่าวตั้งอยู่บนแนวคิดที่ว่า การตัดสินใจว่าอะไรจริงหรือเท็จ/มีคุณค่าหรือไม่ เป็นเรื่องของปัจเจกบุคคล ซึ่งขึ้นอยู่กับจิตของปัจเจกบุคคลว่าจะมองความจริงหรือคุณค่าอย่างไร ไม่มีมาตรการที่แน่นอนในการกำหนดคุณค่าของสิ่งต่างๆ ฉะนั้นในทางปฏิบัติผู้ประเมินจึงควรกำหนดมาตรฐาน หรือเกณฑ์ในการตัดสินใจคุณค่าขึ้นมาเองด้วยเหตุและผล ซึ่งการจะทำเช่นนั้นได้จำเป็นต้องอาศัยความรู้ ประสบการณ์ และความสามารถของแต่ละปัจเจกบุคคล (ศิริชัย กาญจนวาสี, 2545)

2. ปรนัยนิยม (Objectivism) วิธีการประเมินผลที่ถือเป็นลักษณะเฉพาะของแนวคิดนี้คือ วิธีการเชิงระบบ (Systematic Approach) ซึ่งเป็นวิธีการที่มีการวางแผนการดำเนินการอย่างชัดเจน ใช้เครื่องมือที่มีมาตรฐานในการเก็บข้อมูล โดยมีความพยายามที่จะควบคุมตัวแปรแทรกซ้อนให้มากที่สุด วิธีการดังกล่าวสะท้อนแนวคิดของกลุ่มที่เชื่อว่า มนุษย์สามารถรู้ว่าจะจริงหรือเท็จ/มีคุณค่าหรือไม่ เป็นสิ่งที่สามารถกำหนดเป็นมาตรการสากลได้ เพราะความจริงเป็นสิ่งสากล (Universal) การสร้างเครื่องมือที่มีมาตรฐานจะนำไปสู่การค้นพบความจริงและคุณค่าของความจริงได้ ซึ่งเครื่องมือดังกล่าวสามารถเกิดขึ้นได้จากความรู้ ประสบการณ์ และที่สำคัญคือการผ่านการฝึกฝนอบรมของผู้ประเมิน

2.2 แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับการบริหารจัดการ

ในการศึกษา “ประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร” ซึ่งบทนี้ ผู้วิจัยได้มุ่งศึกษาแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับแนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับการบริหารจัดการ ซึ่งสามารถสรุปแนวคิดที่สำคัญจากการทบทวน แนวคิด ทฤษฎี ดังต่อไปนี้

2.2.1 ความหมายการบริหารจัดการ

จากการศึกษาคำว่า การบริหาร (Administration) กับคำว่า การจัดการ (Management) มีความหมายคล้ายหรือใกล้เคียงกัน ซึ่งบางครั้งบางโอกาสสามารถใช้แทนกันได้ แต่คำว่า การบริหาร (Administration) มีความหมายในเชิงศาสตร์ วิทยาการความรู้ (To Know) นิยมใช้กับการบริหารงานภาครัฐ เช่น รัฐประศาสนศาสตร์ การบริหารงานสาธารณะ การบริหารราชการ การบริหารรัฐกิจและการบริหารศาสตร์ (Public Administration) ส่วนคำว่า การจัดการ (Management) มีความหมายไปในเชิงการกระทำ (To Do) นิยมใช้ในทางบริหารธุรกิจ (Business

Management) มากกว่าที่จะหมายถึงการบริหารราชการ อย่างไรก็ตามความแตกต่างระหว่างคำว่า การบริหาร (Administration) กับคำว่าการจัดการ (Management) ก็อยู่ตรงที่การบริหาร (Administration) นั้นเน้นในเรื่องเกี่ยวกับการกำหนดนโยบาย (Policy) ให้ระดับล่างนำไปปฏิบัติ ส่วนคำว่าการจัดการ (Management) นั้นเน้นในเรื่องการนำนโยบายที่ผู้บริหารระดับสูงออกมานำไปปฏิบัติจัดทำให้สัมฤทธิ์ผล (Implementation)

ความหมายการบริหารจัดการในปัจจุบันได้มีนักวิชาการที่ได้ให้นิยามไว้เหมือนและแตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับทัศนะของนักวิชาการแต่ละท่าน เช่น วิรัช วิรัชนิภาวรรณ (2548) กล่าวว่า การบริหารจัดการ (Management) เป็นการบริหารการพัฒนา (Development Administration) แม้กระทั่งการบริหารการบริการ (Service Administration) แต่ละคำมีความหมายคล้ายคลึงหรือใกล้เคียงกันที่เห็นได้อย่างชัดเจนมีอย่างน้อย 3 ส่วนคือ 1) ล้วนเป็นแนวทางหรือวิธีการบริหารงาน ภาครัฐที่หน่วยงานของรัฐและ/หรือ เจ้าหน้าที่ของรัฐ นำมาใช้ในการปฏิบัติราชการเพื่อช่วยเพิ่ม ประสิทธิภาพในการบริหารราชการ 2) มีกระบวนการบริหารงานที่ประกอบด้วย 3 ขั้นตอน คือ การคิด (Thinking) หรือการวางแผน (Planning) การดำเนินงาน (Acting) และการประเมินผล (Evaluating) และ 3) มีจุดหมายปลายทาง คือ การพัฒนาประเทศไปในทิศทางที่ทำให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น รวมทั้งประเทศชาติมีความเจริญก้าวหน้ามั่นคงเพิ่มขึ้น สำหรับส่วนที่แตกต่างกัน คือ แต่ละคำมี จุดเน้นต่างกัน กล่าวคือ การบริหารจัดการเน้นเรื่องการนำแนวคิดการจัดการของภาคเอกชนเข้ามาใช้ ในการบริหารราชการ เช่น การมุ่งหวังผลกำไร การแข่งขัน ความรวดเร็ว การตลาด การ ประชาสัมพันธ์ การจูงใจด้วยค่าตอบแทน การลดขั้นตอน และการลดพิธีการ เป็นต้น ในขณะที่การ บริหารการพัฒนาให้ความสำคัญเรื่องการบริหารรวมทั้งการพัฒนานโยบาย แผน แผนงาน โครงการ (Policy Plan Program Project) หรือกิจกรรมของหน่วยงานรัฐ ส่วนการบริหารการบริการเน้นเรื่อง การอำนวยความสะดวกและการให้บริการแก่ประชาชน เซอร์โต (Certo, 2009) ได้กล่าวว่า การ บริหารจัดการ หมายถึง กระบวนการที่ผู้บริหารดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายขององค์การ และ การบริหารจัดการมีลักษณะ 3 ประการ ดังนี้

1. การบริหารจัดการเป็นกระบวนการหนึ่งหรือหลายๆ กระบวนการของกิจกรรมที่ เกี่ยวข้องกันอย่างต่อเนื่อง
2. การบริหารจัดการมุ่งเน้นการบรรลุเป้าหมายขององค์การ
3. การบริหารจัดการสามารถมุ่งสู่เป้าหมายเหล่านั้นได้โดยการทำงานร่วมกันและ โดยการทำงานผ่านบุคลากรและทรัพยากรอื่นๆ ขององค์การ

นอกจากนี้แล้วกระบวนการบริหารจัดการเกิดได้จากหลายแนวคิด เช่น หน้าที่ของ ผู้บริหารคือโพสคอร็บ (POSDCoRB) เกิดจากแนวคิดของ ลูเทอร์ กุลิก (Luther Gulick) และ ลินดอล เออร์วิค (Lyndall Urwick) ประกอบด้วยขั้นตอนการบริหารจัดการ 7 ประการ ได้แก่ การ วางแผน (Planning) การจัดองค์การ (Organizing) การจัดการคน (Staffing) การอำนวยความสะดวก (Directing) การประสานงาน (Coordinating) การรายงาน (Reporting) และการงบประมาณ (Budgeting) ขณะที่กระบวนการบริหารจัดการตามแนวคิดของ เฮนรี ฟาโยล (Henry Fayol) ประกอบด้วย 5 ประการ ได้แก่ การวางแผน (Planning) การจัดองค์การ (Organizing) การบังคับ

การ (Commanding) การประสานงาน (Coordinating) และการควบคุมงาน (Controlling) หรือรวมเรียกว่า พอคค์ (POCCC) (วิรัช วิรัชนิภาวรรณ, 2545)

ธงชัย สันติวงษ์ (2543) กล่าวว่า ลักษณะของงานบริหารจัดการประกอบด้วย 3 ด้าน คือ 1) ในด้านที่เป็นผู้นำหรือหัวหน้างาน งานบริหารจัดการ หมายถึง ภาระหน้าที่ของบุคคลใดบุคคลหนึ่งที่ปฏิบัติตนเป็นผู้นำภายในองค์การ 2) ในด้านของภารกิจหรือสิ่งที่ต้องทำ งานบริหารจัดการ หมายถึง การจัดระเบียบทรัพยากรต่างๆ ในองค์การ และการประสานกิจกรรมต่างๆ เข้าด้วยกัน และ 3) ในด้านของความรับผิดชอบ งานบริหารจัดการ หมายถึง การต้องทำให้งานต่างๆ สำเร็จลุล่วงไปด้วยดีด้วยการอาศัยบุคคลต่างๆ เข้าด้วยกัน

เซอร์โต (Certo, 2009) กล่าวว่า ภาระหน้าที่เบื้องต้น 4 ประการของการบริหารจัดการหรืออีกนัยหนึ่งคือกิจกรรม 4 ประการที่ทำให้เกิดกระบวนการบริหารจัดการ ซึ่งมีดังต่อไปนี้

1. การวางแผน (Planning) รวมถึงการกำหนดหน้าที่การทำงานที่ต้องปฏิบัติ เพื่อบรรลุเป้าหมายขององค์การ การร่างรูปแบบงานว่าควรดำเนินงานอย่างไร และกำหนดว่าจะดำเนินงานเมื่อไร กิจกรรมของการวางแผนเน้นที่การบรรลุเป้าหมาย ผู้บริหารวางแผนทางอย่างชัดเจนว่าองค์การจะต้องทำเช่นไรเพื่อประสบความสำเร็จไว้ในแผนการดำเนินงาน

2. การจัดการองค์การ (Organizing) เป็นการมอบหมายงานอันเกิดจากการวางแผนงานให้บุคลากรหรือกลุ่มบุคลากรภายในองค์การ จากนั้นการจัดการองค์การจะสร้างกลไกเพื่อให้แผนงานดำเนินการได้ เมื่อบุคลากรภายในองค์การได้รับมอบหมายงานเพื่อสนับสนุนเป้าหมายขององค์การ งานที่ได้รับการจัดการอย่างดีแล้วจะส่งผลให้งานของพนักงานสนับสนุนความสำเร็จของแผนก ซึ่งจะสนับสนุนความสำเร็จของฝ่าย และในที่สุดจะสนับสนุนความสำเร็จขององค์การ

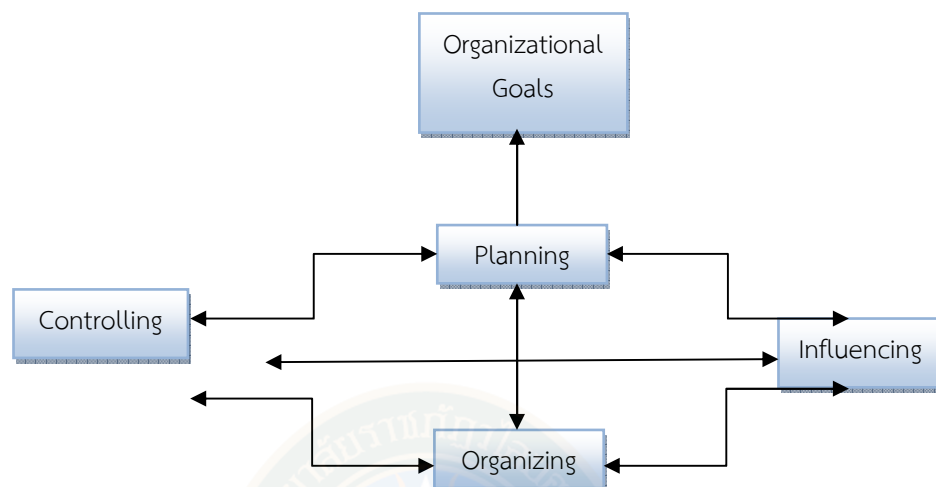
3. การชี้นำ (Influencing) การชี้นำเป็นภาระหน้าที่เบื้องต้นอีกประการหนึ่งภายในกระบวนการบริหารจัดการ ซึ่งยังเป็นที่รู้จักในอีกนัยหนึ่งว่าเป็นการจูงใจ การชักนำ การชี้นำ หรือการกระตุ้น ภาระหน้าที่ให้ความสำคัญแก่บุคลากรภายในองค์การเป็นอันดับแรก การชี้นำเป็นเหมือนการนำพากิจกรรมของสมาชิกองค์การให้ไปในทิศทางที่ควรจะเป็น ทิศทางที่ควรจะเป็นคือทิศทางที่จะช่วยให้องค์การดำเนินไปสู่การบรรลุเป้าหมาย จุดมุ่งหมายสูงสุดของการชี้นำคือการเพิ่มผลผลิต โดยปกติแล้วภาวะงานที่เน้นมนุษย์สัมพันธ์ทำให้เกิดระดับของผลผลิตในระยะยาวที่สูงกว่าภาวะงานมุ่งเน้นภาระหน้าที่ เพราะคนมักไม่ค่อยชอบภาวะงานในสถานการณ์หลัง

4. การควบคุม (Controlling) เป็นภาระหน้าที่การบริหารจัดการของผู้บริหาร

4.1 รวบรวมข้อมูลเพื่อประเมินผลการดำเนินงานที่ผ่านมาภายในองค์การ

4.2 เปรียบเทียบผลงานปัจจุบันกับเกณฑ์มาตรฐานที่ตั้งไว้

4.3 จากการเปรียบเทียบนี้ว่าควรปรับปรุงเพื่อให้เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่ตั้ง



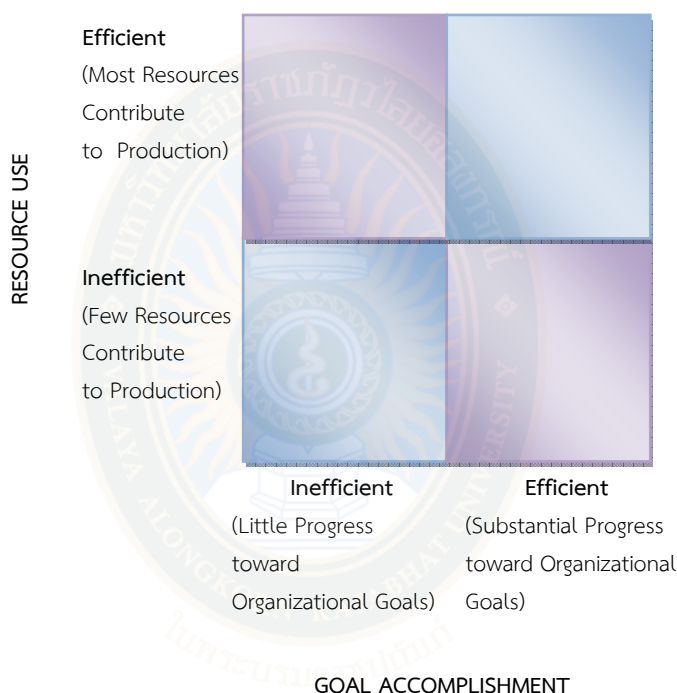
ภาพที่ 2.3 ความสัมพันธ์ระหว่างการบริหารจัดการทั้ง 4 ประการ
ที่มา: เซอร์โต (Certo, 2009)

จากภาพที่ 2.3 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการบริหารจัดการทั้ง 4 ประการ ที่ผู้บริหารใช้เพื่อรองรับเป้าหมายองค์กร ผลการทำงานของภาระหน้าที่หนึ่งขึ้นอยู่กับผลการทำงานของภาระหน้าที่อื่นๆ การจัดการองค์การควรตั้งอยู่บนพื้นฐานของแผนงานที่ได้จัดทำอย่างละเอียดแล้วในขั้นการวางแผน และระบบการจูงใจต้องออกแบบให้สอดคล้องทั้งแผนงานและโครงสร้างขององค์การที่ใช้ในการดำเนินแผนงานเหล่านี้ การควบคุมการเปลี่ยนแปลงแผนงานที่มีอยู่ การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างขององค์การหรือระบบการจูงใจที่ใช้เพื่อพยายามให้องค์การประสบความสำเร็จมากขึ้น ในการทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพนั้นผู้บริหารไม่เพียงจะต้องรู้ถึงความหมายและความสัมพันธ์ของภาระหน้าที่ทั้ง 4 ประการนี้ แต่จะต้องเข้าใจถึงวิธีการนำภาระหน้าที่ทั้ง 4 ประการเหล่านี้ไปปฏิบัติได้ด้วย รวมทั้งการวางแผน การจัดการองค์การ การชี้แนะ และการควบคุม ควรมุ่งเน้นที่การลงมือปฏิบัติ การใกล้ชิดกับลูกค้ำ ความเป็นอิสระในการปฏิบัติงานและความเป็นผู้ประกอบการ การเพิ่มประสิทธิภาพโดยบุคลากรการมุ่งเน้นความเชี่ยวชาญในเชิงปฏิบัติและการเพิ่มคุณค่าการดำเนินธุรกิจในเรื่องที่เชี่ยวชาญ โครงสร้างที่เรียบง่ายและมีพนักงานน้อย และความสมดุลระหว่างความอิสระและการควบคุมในการดำเนินงาน

ประสิทธิผลในการบริหารจัดการ (Managerial Effectiveness) เป็นการใช้ทรัพยากรขององค์การเพื่อให้ตรงกับเป้าหมายขององค์การ ถ้าองค์การใช้ทรัพยากรให้บรรลุเป้าหมายได้ ผู้บริหารก็จะได้ชื่อว่ามีประสิทธิผล แต่ในความเป็นจริงแล้วประสิทธิผลในการบริหารจัดการเป็นเรื่องของระดับความสามารถในการบรรลุเป้าหมายโดยเริ่มจากความไม่มีประสิทธิผลถึงความมีประสิทธิผล เมื่อใดที่องค์การเข้าใกล้เป้าหมายมากเท่าไร ก็หมายความว่าผู้บริหารมีประสิทธิผลมากขึ้นเท่านั้น

ประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ (Managerial Efficiency) แสดงสัดส่วนของทรัพยากรขององค์การทั้งหมดที่ใช้ในกระบวนการผลิต ยิ่งสัดส่วนนี้มากก็หมายความว่าผู้บริหารที่

มีประสิทธิภาพมาก ยิ่งทรัพยากรสูญหายไปหรือไม่ได้ใช้ในการผลิตก็หมายความว่าผู้บริหารไม่มีประสิทธิภาพ ในกรณีนี้ทรัพยากรขององค์กรนั้นไม่ได้หมายถึงเฉพาะวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตสินค้าและบริการเท่านั้น แต่ยังหมายถึงน้ำพักน้ำแรงของพนักงานด้วย เช่นเดียวกับประสิทธิผลในการบริหารจัดการ ประสิทธิภาพในการบริหารจัดการเป็นความต่อเนื่องโดยเริ่มจากความไม่มีประสิทธิภาพจนถึงความมีประสิทธิภาพ ความไม่มีประสิทธิภาพหมายถึงการใช้ทรัพยากรจำนวนมากในการช่วยเพิ่มผลผลิต และความมีประสิทธิภาพก็หมายถึงมีทรัพยากรส่วนใหญ่ได้ช่วยเพิ่มผลผลิต ดังแสดงตามภาพที่ 2.4



ภาพที่ 2.4 วิธีการต่างๆ ในการจัดการทรัพยากรขององค์กรเพื่อให้เกิดประสิทธิผลและประสิทธิภาพ
ที่มา: เซอร์โต (Certo, 2009)

จากภาพที่ 2.4 แสดงถึงความสัมพันธ์ระหว่างแนวความคิดของประสิทธิผลและประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ ผู้บริหารอาจจะไม่มีประสิทธิผลซึ่งโดยส่วนใหญ่มีสาเหตุจากความด้อยประสิทธิภาพหรือการใช้ทรัพยากรอย่างไม่เหมาะสมในการผลิต ซึ่งผลที่ตามมาคือองค์กรบรรลุเป้าหมายได้เพียงเล็กน้อย ในทางตรงกันข้ามผู้บริหารอาจมีประสิทธิผลในระดับหนึ่งได้โดยที่ไม่มีประสิทธิภาพ ถ้าความต้องการในสินค้าสำเร็จรูปนั้นมีมากจนถึงขั้นที่ผู้บริหารสามารถขยายสินค้าได้ในราคาที่สูงยิ่งขึ้นทำให้ผู้บริหารสามารถรองรับต้นทุนของการไม่มีประสิทธิภาพได้

2.2.2 ทฤษฎีการบริหารจัดการ

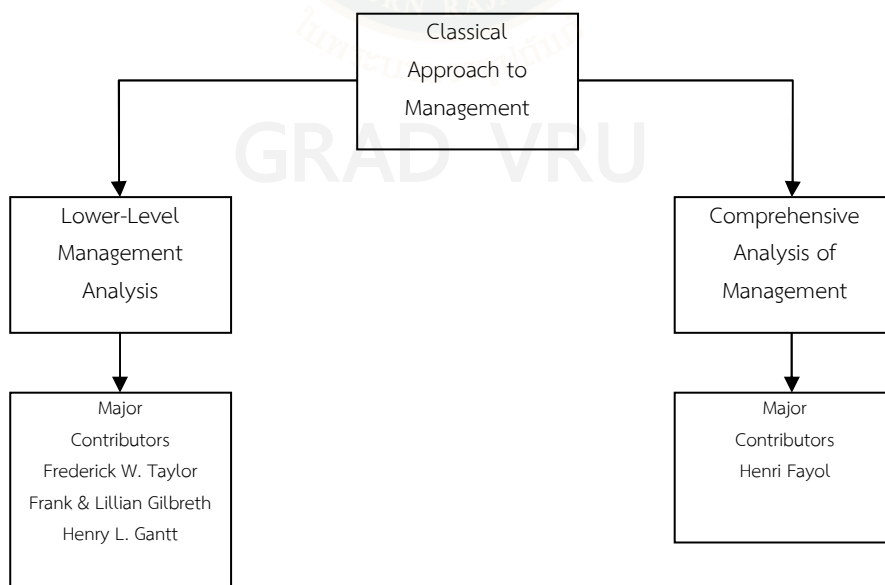
ในการศึกษาแนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับการบริหารจัดการ นักวิชาการได้แบ่งยุคการบริหารออกเป็นหลายยุคซึ่งล้วนแล้วแต่กำหนดปัจจัยมุ่งหมายในการบริหารจัดการแตกต่างกันออกไป โดยเริ่มตั้งแต่ ทฤษฎีการบริหารจัดการแบบคลาสสิก (The Classical Approach) พบว่า ทฤษฎี

การบริหารจัดการแบบคลาสสิกเป็นผลจากความพยายามในยุคแรกๆ ที่มุ่งพัฒนากรอบแนวคิดด้านการบริหารจัดการ หลักการของทฤษฎีในยุคนี้ คือ การค้นหาแนวทางเดียวที่ดีที่สุดเพื่อปฏิบัติงานให้เสร็จสมบูรณ์ ถึงแม้ว่าหลักการนี้ได้พัฒนาขึ้นมาจนพอสมควรแล้ว แต่ผู้บริหารสมัยใหม่ก็ยังให้ความสนใจเช่นเดียวกับผู้ริเริ่มทฤษฎีกลุ่มนี้ นักวิชาการได้มองเห็นถึงความคล้ายคลึงกันอย่างมากระหว่างแนวคิดของการบริหารจัดการตามหลักวิทยาศาสตร์ที่พัฒนาขึ้นเมื่อหลายปีก่อน และปรัชญาของการบริหารจัดการในยุคแรกสามารถแบ่งออกเป็น 2 แนวทาง มีรายละเอียดดังนี้ (Certo, 2009)

แนวทางแรก การศึกษาการบริหารจัดการในระดับปฏิบัติการขั้นต้น

เป็นศึกษาถึงโครงสร้างของการปฏิบัติงาน เพื่อเพิ่มผลผลิตของพนักงานให้สูงสุด กระบวนการสรรหาแนวทางเดียวที่ดีที่สุดนี้เรียกว่าการบริหารจัดการเชิงวิทยาศาสตร์ (Scientific Method of Management หรือ Scientific Management) โดยหลักการแล้วเทคนิคนี้จะสามารถประยุกต์ใช้กับการบริหารจัดการในทุกระดับขั้นได้ แต่การวิจัยการประยุกต์ใช้ผลการวิจัยและแผนภาพโดยส่วนใหญ่เน้นประโยชน์ต่อผู้บริหารระดับต้น งานศึกษาของ Frederick W. Taylor, Frank & Gilbreth, & Henry L. Gantt ได้สรุปไว้ดังนี้

เทเลอร์ (Taylor, 1856-1915) ได้รับการขนานนามว่าเป็นบิดาแห่งการบริหารจัดการตามหลักวิทยาศาสตร์ เนื่องจากผลงานอันสำคัญของเขา เป้าหมายหลักของ Taylor คือการเพิ่มประสิทธิภาพของพนักงานโดยออกแบบงานตามหลักการทางวิทยาศาสตร์ ซึ่งมีหลักแนวคิดเบื้องต้นคือการค้นหาแนวทางเดียวที่ดีที่สุดในการปฏิบัติงาน Taylor มองว่าการทำงานทุกอย่างเป็นวิทยาศาสตร์แขนงหนึ่ง โดยใช้วิธีการทางวิทยาศาสตร์ในการศึกษา ซึ่งได้แก่การตั้งคำถาม การสังเกตการณ์ และการทดลอง เพื่อศึกษาแนวทางเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของพนักงาน



ภาพที่ 2.5 ทฤษฎีการบริหารจัดการแบบดั้งเดิมและนักทฤษฎีในแต่ละแขนง

โดยที่ แฟรง กิลเบรท และ ลิลเลียน กิลเบรท (Frank Gilbreth, 1868-1924) & Lilian Gilbreth, 1878-1972) เป็นผู้สนับสนุนการบริหารจัดการตามหลักวิทยาศาสตร์ที่สำคัญอีกผู้หนึ่ง การศึกษาของพวกเขาไม่เพียงแต่ให้ความสำคัญต่อพนักงานทุกๆ ไป แต่ยังให้ความสนใจต่อพนักงานที่พิการด้วย โดยยึดหลักการค้นหาแนวทางเดียวที่ดีที่สุดในการปฏิบัติงานเช่นเดียวกับ Frederick W. Taylor โดยที่ Frank และ Lilian ศึกษาการเคลื่อนไหว (Motion Study) ของพนักงานเพื่อลดขั้นตอนการทำงานของแต่ละงานให้เหลือแต่การเคลื่อนไหวพื้นฐานให้มากที่สุด ทุกวันนี้กับบริหารยังคงใช้การศึกษาการเคลื่อนไหวเพื่อกำหนดมาตรฐานการปฏิบัติงาน การศึกษาการเคลื่อนไหวในการปฏิบัติงานแต่ละครั้งเน้นที่เวลาและความสำคัญของขั้นตอนการทำงาน โดยตรวจสอบและขจัดการเคลื่อนไหวที่ไม่มีประสิทธิภาพหรือไม่มีสำคัญออกไปเสีย

เฮนรี แอล แกนต์ (Henry L. Gantt, 1861-1919) เป็นบุคคลสำคัญอีกผู้หนึ่งต่อทฤษฎีการบริหารจัดการตามหลักวิทยาศาสตร์เพิ่มการเพิ่มประสิทธิภาพของพนักงาน เขาเชื่อว่าความเคยชินหรือความสำเร็จในอดีตและการกำหนดอัตราค่าจ้างตามชิ้นงานเป็นตัวการทำให้ผลงานที่ได้ไม่น่าพอใจหรือไม่มีประสิทธิภาพ Gantt กล่าวว่าแทนที่จะใช้เป้าหมายตามความสำเร็จในอดีตเป็นตัวกำหนดผลงานและอัตราค่าจ้าง เราควรใช้ความรู้เชิงวิทยาศาสตร์เป็นตัวกำหนด หลักปรัชญาของ Gantt ให้ความสำคัญต่อ “ความแตกต่างระหว่างระบบที่ดีที่สุดในปัจจุบันและในอดีต เพื่อนำมาจัดแผนการทำงานและวิธีการให้รางวัลผลการปฏิบัติงานนั้น” ด้วยเหตุผลนี้เขาพยายามคิดค้นแนวทางเพื่อปรับปรุงระบบและองค์การให้ดีขึ้น ด้วยนวัตกรรมด้านการวางแผนปฏิบัติงานและการให้รางวัล

นวัตกรรมในการวางแผนการปฏิบัติงาน Gantt พัฒนาแผนผังที่เราเรียกกันว่า Gantt Chart ซึ่งเป็นเครื่องมือการวางแผนการปฏิบัติงานที่บรรดาผู้บริหารสมัยใหม่นิยมใช้กันมาก จากแผนผังนี้ผู้บริหารจะให้เห็นบทสรุปที่เข้าใจง่ายเกี่ยวกับตารางเวลาของแต่ละภารกิจ ปริมาณงานที่ต้องทำให้เสร็จ และผู้รับผิดชอบงาน คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์ เช่น Mac Schedule ได้พัฒนาขึ้นเพื่อช่วยผู้บริหารในการใช้แผนผังของ Gantt ได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผลให้มากขึ้น และด้วย Mac Schedule นี้เอง ผู้บริหารจึงพร้อมรับมือกับการจัดแผนการปฏิบัติงานที่ซับซ้อนและมีรายละเอียดมากเช่น ปริมาณสินค้าที่ต้องผลิตภายในช่วงเวลาที่กำหนดไว้การกำหนดเวลาเริ่มดำเนินงานและเวลาหยุดดำเนินงาน และสัดส่วนของปริมาณงานที่ได้ทำสำเร็จในเวลาที่กำหนด และนวัตกรรมในการให้รางวัล Gantt เข้าใจถึงปัจจัยด้านมนุษย์ในกระบวนการผลิตเป็นอย่างดี เขาอธิบายว่า “ผู้บริหารในอดีตเปรียบเสมือนผู้คุมทาสที่ผลักดันให้พนักงานทำงานที่พวกเขาไม่ยอมทำหรือไม่สนใจที่จะทำ แต่ผู้บริหารทุกวันนี้ไม่ว่าจะอยู่ในระบบการบริหารจัดการรูปแบบไหนก็ตาม ต้องทำให้พนักงานสนใจในงานที่พวกเขาทำ และพยายามไม่ขอให้พนักงานทำในสิ่งที่เป็นไปไม่ได้หรือไม่มีเหตุผล” Gantt พัฒนาระบบการให้รางวัลที่พนักงานสามารถรับเงินโบนัสนอกเหนือจากอัตราค่าจ้างตามรายชิ้น ซึ่งแตกต่างจาก Taylor ผู้เสนอระบบอัตราค่าจ้างจากการผลิตสินค้ารายชิ้นและสนับสนุนการให้ใช้แผนการจูงใจโดยเงินเดือน Gantt กล่าวว่าในกรณีที่พนักงานสามารถผลิตสินค้าได้เกินกว่าที่กำหนดไว้ต่อวัน การจ่ายผลตอบแทนให้แก่พนักงานต้องสอดคล้องกับปริมาณการผลิตโดยใช้ระบบอัตราค่าจ้างต่อชิ้นและเงินโบนัสในกรณีที่ผลิตได้เกินเกณฑ์ที่กำหนด

แนวทางที่ 2 การศึกษาการบริหารจัดการในภาพรวม

ในขณะที่ผู้บริหารตามหลักวิทยาศาสตร์เน้นการออกแบบภารกิจ ผู้บริหารที่มีมุมมองของการบริหารจัดการโดยรวมเน้นผลการปฏิบัติงาน

เฮนรี เฟโยล (Henri Fayol, 1841-1925) กล่าวเกี่ยวกับองค์ประกอบและหลักเกณฑ์โดยทั่วไปของการบริหารจัดการ เขาจึงได้รับการขนานนามว่าเป็นผู้บุกเบิกทฤษฎีหลักการบริหาร เขาได้เสนอองค์ประกอบของการบริหารจัดการ ซึ่งรวมถึงการวางแผน การจัดการองค์การ การสั่งการ การประสานงาน และการควบคุม เราจึงควร วิเคราะห์ และประยุกต์ใช้องค์ประกอบเหล่านี้เพื่อให้เข้าใจผลกระทบที่มีต่อกระบวนการบริหารจัดการ หลักเกณฑ์โดยทั่วไปของ Fayol มีประโยชน์ต่อการบริหารจัดการสมัยใหม่ ดังต่อไปนี้

1. การมอบหมายงาน - ภาระหน้าที่ที่ควรมอบหมายให้แก่บุคคลหรือกลุ่มบุคคล เพื่อให้มั่นใจได้ว่ามีหน่วยงานพิเศษที่รับผิดชอบและเอาใจใส่กับงานเหล่านี้ Fayol อธิบายว่าการแบ่งสรรภารกิจตามความชำนาญในการปฏิบัติงานเป็นแนวทางที่ดีที่สุดในการใช้ทรัพยากรมนุษย์ขององค์การ

2. อำนาจหน้าที่ - แนวคิดเรื่องอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบมีความสอดคล้องกันอย่างใกล้ชิด อำนาจหน้าที่คือสิทธิในการปฏิบัติงานตามที่มอบหมาย ความรับผิดชอบคือความสามารถในการรับผิดชอบภาระหน้าที่ บุคคลใดมาซึ่งอำนาจย่อมต้องยอมรับความรับผิดชอบที่ตามมากับอำนาจนั้นด้วย

3. ระเบียบวินัยในการปฏิบัติงาน - องค์การที่ประสบความสำเร็จต้องการความร่วมมือจากพนักงานทั้งหมด บทลงโทษควรใช้อย่างยุติธรรมเพื่อส่งเสริมให้ทุกคนร่วมมือกันทำงาน

4. การมีผู้บัญชาการเพียงคนเดียว - พนักงานควรได้รับคำสั่งจากผู้บริหารเพียงคนเดียว

5. การมีเป้าหมายเดียวกัน - องค์การทั้งองค์การควรมุ่งไปสู่เป้าหมายเดียวกันในทิศทางเดียวกัน

6. การคำนึงถึงผลประโยชน์ของส่วนรวม - ผลประโยชน์ของส่วนบุคคลไม่ควรมาก่อนผลประโยชน์ขององค์การโดยรวม

7. ค่าตอบแทน - เราควรนำปัจจัยหลายปัจจัย เช่น ค่าครองชีพ จำนวนพนักงานที่มีคุณสมบัติ สภาพของธุรกิจโดยทั่วไป และความสำเร็จของธุรกิจ มาทบทวนเพื่อคำนวณอัตรารายได้ของพนักงาน

8. การรวมอำนาจ - การรวมอำนาจว่าเป็นการลดความสำคัญในบทบาทของผู้ที่อยู่ใต้บังคับบัญชา และการกระจายอำนาจเป็นการเพิ่มความสำคัญระดับชั้นของการรวมอำนาจหรือการกระจายอำนาจนั้นขึ้นอยู่กับตัวองค์กรเป็นผู้กำหนด

9. สายการบังคับบัญชา - เหล่าผู้บริหารภายใต้สายการบังคับบัญชาเป็นส่วนหนึ่งของลำดับอำนาจในหน้าที่การงานที่เชื่อมโยงต่อเนื่องกันเป็นลูกโซ่ ผู้บริหารแต่ละคนตั้งแต่ผู้บริหารระดับต้นจนถึงประธานบริษัทมีขอบเขตอำนาจที่ชัดเจน โดยที่ประธานบริษัทมีอำนาจมากที่สุดและผู้บริหารระดับต้นมีอำนาจน้อยที่สุด ผู้บริหารระดับต้นต้องรายงานต่อผู้บริหารระดับสูงถึงการทำงาน

ต่างๆ ของพวกเขา การยึดถือในสายการบังคับบัญชานั้นเป็นสิ่งจำเป็นถ้าองค์กรจะประสบความสำเร็จ

10. ระเบียบ - วัตถุประสงค์และบุคลากรทั้งหมดในปฏิบัติการกิจต่างๆ ควรจัดอย่างเป็นระเบียบในสถานที่เดียวกันภายในองค์กรเพื่อประสิทธิภาพและความสะดวกในการประสานงาน

11. ความเท่าเทียมกัน - พนักงานทุกคนควรได้รับการปฏิบัติต่ออย่างเสมอภาคเท่าที่จะทำได้

12. เสถียรภาพในหน้าที่การงานของพนักงาน - การดำรงรักษาพนักงานที่มีความสามารถในการเพิ่มผลผลิตควรเป็นภาระหน้าที่หลักของผู้บริหาร การรับสมัครต้นทุนในการสรรหาและอัตราสินค้าที่ไม่ได้มาตรฐานที่เพิ่มมากขึ้นเนื่องจากการว่าจ้างพนักงานใหม่เป็นปัจจัยที่ต้องคำนึงถึง

13. ความคิดริเริ่ม - ผู้บริหารควรส่งเสริมความคิดริเริ่มของพนักงานซึ่งหมายถึงการริเริ่มกิจกรรมใหม่ๆ ด้วยความคิดของพนักงานเอง หรือการริเริ่มกิจกรรมที่นอกเหนือจากภาระหน้าที่ปัจจุบัน

14. ความสามัคคี - ผู้บริหารควรส่งเสริมความปรองดองและความรู้สึกดีในหมู่พนักงาน

หลักเกณฑ์โดยทั่วไปของ Fayol เหล่านี้ครอบคลุมเนื้อหาโดยกว้าง แต่เขาได้ให้ความสำคัญต่อประเด็นด้านประสิทธิภาพขององค์กร การตอบสนองบุคลากร และการดำเนินงานบริหารจัดการอย่างเหมาะสมเป็นพิเศษ ทำให้การศึกษากิจกรรมการบริหารจัดการในภาพรวมเริ่มได้รับความสนใจในอย่างที่ควรจะเป็น

ทฤษฎีการบริหารจัดการเชิงสถานการณ์ (The Contingency Approach)

ทฤษฎีการบริหารจัดการเชิงสถานการณ์เน้นว่าการทำงานของผู้บริหารขึ้นอยู่กับสถานการณ์ สาระสำคัญของทฤษฎีนี้เน้นความสัมพันธ์แบบ “ถ้าเป็นเช่นนั้นแล้ว-ดังนั้น” “ถ้า” ในกรณีนี้ปัจจัยเชิงสถานการณ์นี้เกิดขึ้น “ดังนั้น” ผู้บริหารจะปฏิบัติตอบอย่างเป็นเหตุเป็นผลยกตัวอย่างเช่น ถ้าผู้บริหารผู้หนึ่งมีกลุ่มพนักงานที่ไม่มีประสบการณ์ ดังนั้น ทฤษฎีนี้แนะนำให้ผู้บริหารปฏิบัติต่อกลุ่มนี้แตกต่างจากกลุ่มพนักงานที่มีประสบการณ์ โดยทั่วไปแล้วทฤษฎีนี้พยายามค้นหาแนวทางการบริหารจัดการที่มีโอกาสประสบความสำเร็จมากที่สุดสำหรับสถานการณ์ที่หลากหลาย ทฤษฎีนี้มีรากฐานความคิดที่ว่าในการแก้ไขปัญหาด้านการบริหารจัดการนั้นไม่ได้มีทางเลือกเพียงแค่ทางเลือกเดียวที่ดีที่สุดที่ใช้ได้กับทุกองค์การ แต่น่าจะมีทางเลือกหนึ่งเดียวที่ดีที่สุดสำหรับองค์การหนึ่งๆ บางครั้งความท้าทายที่สำคัญของการประยุกต์ใช้ทฤษฎีการบริหารจัดการเชิงสถานการณ์ มีดังต่อไปนี้ (Certo, 2009)

1. การมองสถานการณ์ขององค์การตามที่เป็นจริง
2. การเลือกกลยุทธ์การบริหารจัดการที่เหมาะสมที่สุดในสถานการณ์เหล่านั้น
3. การดำเนินกลยุทธ์เหล่านั้นอย่างชำนาญ

หลักแนวคิดของทฤษฎีการบริหารจัดการเชิงสถานการณ์ไม่ใช่เรื่องใหม่และกลายเป็นประเด็นที่นิยมถกเถียงอย่างมากในบรรดานักวิชาการด้านการบริหารจัดการสมัยใหม่พวก

เขาส่วนใหญ่เข้าใจว่าถ้าผู้บริหารต้องการประสบความสำเร็จในการประยุกต์ใช้แนวคิดหลักเกณฑ์ และเทคนิคด้านการบริหารจัดการแล้วละก็ พวกเขาต้องพิจารณาถึงความเป็นจริงในสถานการณ์เฉพาะขององค์กรที่พวกเขาเผชิญอยู่

ทฤษฎีการบริหารจัดการเชิงระบบ (The System Approach)

ทฤษฎีการบริหารจัดการเชิงระบบมีรากฐานมาจากทฤษฎีระบบโดยทั่วไปของ Ludwig Von Bertalanffy ซึ่งเป็นนักวิทยาศาสตร์ด้านฟิสิกส์และชีววิทยา ข้อสมมติฐานหลักของทฤษฎีนี้ก็คือความเข้าใจระบบการทำงานโดยรวม ระบบคือกลุ่มขององค์ประกอบที่พึ่งพาอาศัยกันทำงานเป็นหนึ่งเดียวกัน เพื่อจุดประสงค์บางประการ ยกตัวอย่างเช่น เพื่อให้เข้าใจการทำงานของร่างกายมนุษย์ทั้งหมด เราต้องเข้าใจการทำงานของอวัยวะต่างๆ ที่พึ่งพาสองกันและกัน ทฤษฎีระบบโดยทั่วไปนั้นรวบรวมความรู้จากสาขาวิชาที่หลากหลายเพื่อให้เข้าใจในระบบทั้งหมดได้ดีมากขึ้น

ระบบของ Bertalanffy ได้เสนอรูปแบบเบื้องต้นไว้ 2 รูปแบบด้วยกันคือ

1. ระบบปิดซึ่งไม่ได้รับอิทธิพลและไม่มีปฏิริยาโต้ตอบกับสิ่งแวดล้อมที่อยู่รายรอบระบบนั้นๆ โดยส่วนใหญ่แล้วระบบปิดเป็นระบบเครื่องจักรกลที่มีการเคลื่อนไหวหรือกิจกรรมที่กำหนดไว้ตายตัวก่อนล่วงหน้าแล้วโดยไม่ต้องคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม นาฬิกาเป็นตัวอย่างหนึ่งของระบบปิดไม่ว่าสภาพสิ่งแวดล้อมจะเป็นเช่นไร เพ็ญ เกียร์ และองค์ประกอบอื่นๆ ของนาฬิกาจะทำงานต่อไปตามที่กำหนดไว้ เพื่อให้มนาฬิกาทั้งเรือนเดินหน้าบอกเวลาอันเป็นจุดมุ่งหมายของการทำงานของระบบ

2. ระบบเปิดจะมีปฏิริยาโต้ตอบกับสิ่งแวดล้อมของระบบอย่างต่อเนื่อง พืชเป็นตัวอย่างหนึ่งของระบบเปิด การมีปฏิริยาโต้ตอบกับสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่องมีผลกระทบต่อสภาพความเป็นอยู่และอนาคตของพืชนั้นๆ สิ่งแวดล้อมจะเป็นสิ่งบ่งชี้ว่าพืชนั้นจะมีชีวิตอยู่ได้หรือไม่

ระบบและองค์รวม แนวคิดขององค์รวมของระบบมีความสำคัญมากในการวิเคราะห์ระบบ โดยทั่วไปเราต้องเข้าใจระบบว่ามีความสมบูรณ์และสามารถปรับเปลี่ยนได้ด้วยการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบภายในระบบเท่านั้น ก่อนการปรับเปลี่ยนองค์ประกอบภายในเราควรศึกษาวิธีการทำงานขององค์ประกอบแต่ละส่วนและความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน

แนวทางในการวิเคราะห์เชิงระบบ 6 ประการซึ่งมีดังต่อไปนี้

1. องค์รวมของระบบควรเป็นหลักสำคัญของการวิเคราะห์
2. การบูรณาการเป็นปัจจัยหลักในการวิเคราะห์องค์รวมของระบบ กล่าวคือความสัมพันธ์ซึ่งกันและกันระหว่างองค์ประกอบย่อยต่างๆ ภายในองค์รวมของระบบ
3. การปรับเปลี่ยนแต่ละองค์ประกอบควรพิจารณาเปรียบเทียบถึงผลกระทบต่อองค์ประกอบอื่นๆ
4. แต่ละองค์ประกอบมีบทบาทที่ต้องปฏิบัติเพื่อองค์รวมสามารถบรรลุเป้าหมายของตนได้
5. ตำแหน่งขององค์ประกอบย่อยภายในองค์รวมจะบ่งบอกถึงคุณลักษณะและภาระหน้าที่ขององค์ประกอบย่อยนั้นๆ
6. การวิเคราะห์ทั้งหมดจะเริ่มต้นที่องค์รวม องค์ประกอบย่อยอื่นๆ และความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบต่างๆ ควรพัฒนาให้เหมาะสมกับเป้าหมายขององค์รวมให้มากที่สุด

2.3 แนวคิดการบริหารจัดการการจราจรทางบก

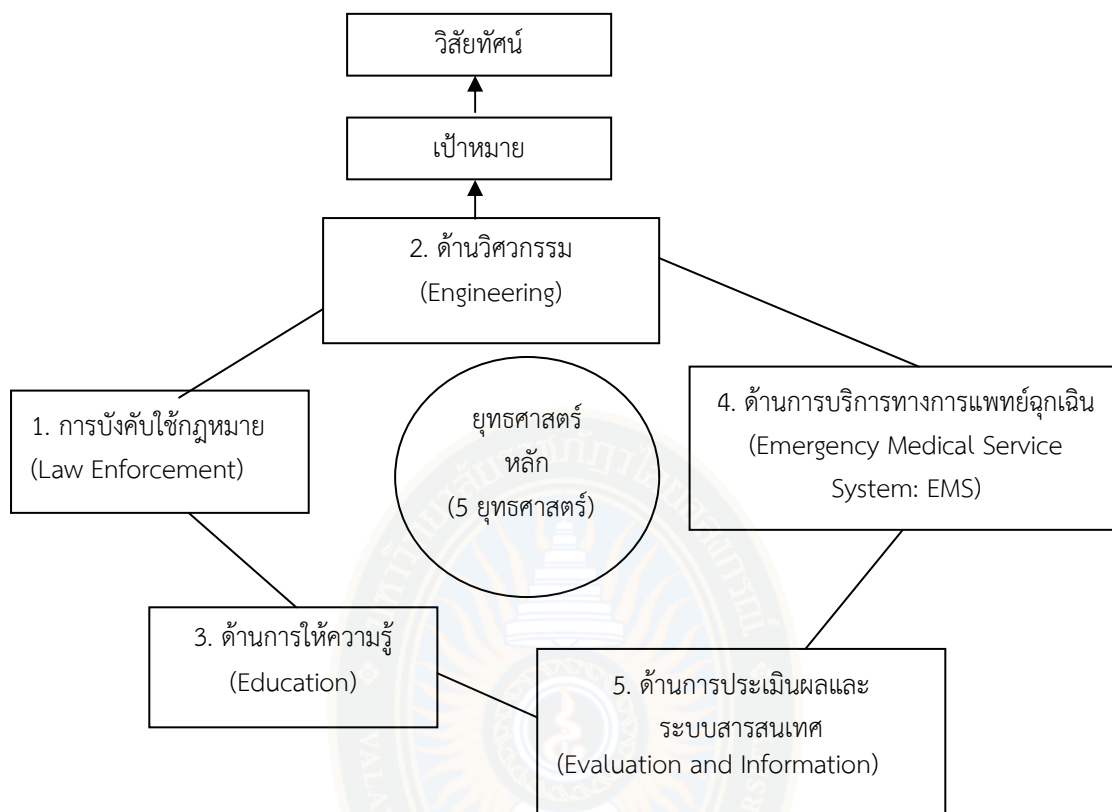
2.3.1 การบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนน

สำหรับประเทศไทยนั้นศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน หรือ ศปถ. (Road Safety Operation Center) เป็นหน่วยงานภาครัฐที่นำนโยบายการบริหารจัดการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ (วิเชียร วิทญ์อุดม, 2551) จากรายงานการวางแผนความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย (Country Report On Road Safety Initiatives in Thailand) ได้มีการรายงานเกี่ยวกับเป้าหมายการลดจำนวนผู้เสียชีวิต ของผู้ใช้รถใช้ถนนที่เกิดจากรถยนต์และรถจักรยานยนต์ว่า ใน พ.ศ. 2548-2551 จะให้มีการเสียชีวิตลดลงจาก 22.21 คน ต่อ 100,000 ประชากร เป็น 20.00 คนต่อ 100,000 ประชากร และ พ.ศ. 2552-2555 และ พ.ศ. 2553-2563 จะให้ลดต่ำกว่า 10 คน ต่อ 100,000 ประชากร

การนำนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติโดยเฉพาะเพื่อให้ลดจำนวนผู้เสียชีวิตลงนั้นทางศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2548-2551 ขึ้นโดยเน้นมาตรการยุทธศาสตร์ 5E คือ

1. ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement)
2. ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรม (Engineering)
3. ยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม (Education, Public Relation and Participation)
4. ยุทธศาสตร์ด้านการบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medical Service System: EMS)
5. ยุทธศาสตร์ด้านการประเมินผลและระบบสารสนเทศ (Evaluation and Information)

GRAD VRU



ภาพที่ 2.6 แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน (พ.ศ. 2548-2551)

ที่มา: ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

สำหรับยุทธศาสตร์หลัก 5 ยุทธศาสตร์ หรือ 5E คือ

1. ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย หมายถึง การบังคับใช้ตามมาตรการ 3 ม. คือ เมาไม่ขับ สวมใส่หมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่ มอเตอร์ไซค์ไม่ปลอดภัย มาตรการ 2 ข. คือ คาดเข็มขัดนิรภัยและพกใบขับขี่ และมาตรการ 1 ร. คือ การขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด

2. ยุทธศาสตร์ด้านการวิศวกรรมจราจร หมายถึง ความสำคัญต่อความปลอดภัยบนท้องถนน ด้านการจัดสร้างถนน โดยแก้ไขจุดเสี่ยงต่างๆ จุดอันตราย และบูรณาการซ่อมแซมถนนให้ปลอดภัย ด้านการจัดทำป้ายบอกเส้นทาง แผนที่การเดินทางต่างๆ และเครื่องหมายจราจรให้ชัดเจน และด้านการติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่าง และไฟสัญญาณ เพิ่มขึ้นบริเวณทางโค้ง ทางแยก และจุดเสี่ยงอันตราย

3. ยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้และการประชาสัมพันธ์ หมายถึง การประชาสัมพันธ์ต่อการรณรงค์ การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างทั่วถึงทั่วทั้งจังหวัดเป็นสิ่งสำคัญ การสนับสนุนการอบรมการใช้รถ ใช้ถนนอย่างปลอดภัย และมีวินัยและการเคารพกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด

4. ยุทธศาสตร์ทางการแพทย์ฉุกเฉิน หมายถึง การบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (EMS) ที่มีอุปกรณ์ ตามมาตรฐาน สนับสนุนการเคลื่อนย้าย และนำส่งผู้ประสบอุบัติเหตุ ณ

สถานพยาบาล หน่วยกู้ภัย มูลนิธิ มีการจัดแบ่งพื้นที่รับผิดชอบที่ชัดเจน สามารถช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุได้ทันเวลาที่ โรงพยาบาลเอกชน ที่สามารถช่วยเหลือฉุกเฉินให้กับผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพ

5. ยุทธศาสตร์ด้านการประเมินผลและพัฒนากระบวนการข้อมูล หมายถึง การปรับปรุงและพัฒนาอย่างต่อเนื่องของระบบข้อมูลงานความปลอดภัยทางถนน กับการป้องกันอุบัติเหตุ การจัดเก็บข้อมูลอย่างถูกต้อง โดยได้รับข้อมูลที่ตรงและมีประสิทธิภาพ ของเจ้าหน้าที่รัฐหรือบุคลากรเอกชนที่เกี่ยวข้อง และระบบการรายงานอุบัติเหตุทางถนนประจำเดือน และช่วงเทศกาล

จากประชุมวุฒิสภาพิจารณารายงานแนวทางการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบก ใน การประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ 21 (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) (เป็นพิเศษ) ในวันจันทร์ที่ 27 ตุลาคม 2546 คณะกรรมาธิการการสาธารณสุข วุฒิสภา คณะอนุกรรมการ จึงได้เสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาการบริหารจัดการด้านอุบัติเหตุจราจรทางบก ดังนี้

1. จัดตั้งองค์กรที่รับผิดชอบชัดเจน เพื่อทำหน้าที่ประสานระหว่างหน่วยงานต่างๆ โดยมีนโยบายงบประมาณที่ต่อเนื่อง ตัวอย่าง เช่น ศูนย์ความปลอดภัยคมนาคม ที่เป็นหน่วยงานหนึ่งในปัจจุบัน เป็นองค์กรหลักในการป้องกันและลดจำนวนอุบัติเหตุลง และให้การสนับสนุนวิจัยศึกษาด้านความปลอดภัย

2. งบประมาณ ควรจะนำมาจากแหล่งเงินได้รับประโยชน์หรือผู้ผลิตสินค้าที่ทำให้รัฐบาลต้องแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น อาทิเช่น ภาษีจากยานพาหนะ และภาษีจากเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เงินสนับสนุนจากกองทุนผู้ประสบภัย และจากบริษัทประกันภัย เป็นต้น

3. จัดตั้งระบบการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางบก เพื่อใช้ในการวางแผนเกี่ยวกับความปลอดภัย และการออกแบบถนนให้มีมาตรฐานยิ่งขึ้น

4. การบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด แก้ไขระบบออกใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะควบคู่กับการรณรงค์ให้ความรู้เรื่องกฎจราจร ความรู้ในการขับขี่ปลอดภัยและการออกแบบถนนให้มีมาตรฐานยิ่งขึ้น

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก

กลุ่มปัจจัยด้านคน

เป็นกลุ่มปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุถึงร้อยละ 82 จากรายงานของศูนย์ข้อมูลข้อสนเทศ (ศขส.) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ย้อนหลังจากปี พ.ศ. 2539 – 2543 พบว่า สาเหตุสำคัญ 3 อันดับแรกที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ คือ อันดับ 1 ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด อันดับ 2 ตัดหน้ากระชั้นชิด และอันดับ 3 แซงรถผิดกฎหมาย จากรายงานของกองระบาดวิทยา ยังพบข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยด้านคนที่สำคัญอีกว่า ผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นนักเรียน นักศึกษา วัยรุ่น หนุ่มสาว อายุระหว่าง 15 – 24 ปี เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง อัตราการสวมหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์น้อยมาก มีการดื่มสิ่งทำให้เกิดความเมึนเมา โดยเฉพาะเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ถึง 40 % ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิต นอกจากนี้ จากรายงานของกรมขนส่งทางบก พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์นั้น ละเลยต่อกฎระเบียบ ข้อบังคับจราจร และการขออนุญาตใบขับขี่มากที่สุด

กลุ่มปัจจัยด้านยานพาหนะ

สาเหตุที่พบบ่อย คือ รถขาดมาตรฐาน บรรทุกเกินอัตรา และอุปกรณ์ชำรุด ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์มีมากถึงร้อยละ 80 รองลงมาคือรถปิกอัพ โดยเฉพาะที่ใช้บรรทุกผู้โดยสารเป็นร้อยละ 12 ในปี พ.ศ. 2544 ประเทศไทยมีรถจำนวนทั้งสิ้น 21.7 ล้านคัน แต่เป็นรถจักรยานยนต์เฉลี่ยถึงปีละ 1 ล้านคัน และพบว่ามีหลายสิ่งที่น่าจะปรับปรุงสิ่งที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ เช่น การลืมหาขาตั้งขึ้น การตัดแปลงรถ การถอดอุปกรณ์ที่สำคัญ เช่น กระजरรถ ไฟเลี้ยวของรถ เป็นต้น

กลุ่มปัจจัยด้านถนน

จากข้อมูลกรมทางหลวงปี พ.ศ. 2544 ถนนในประเทศไทยมีความยาวทั้งสิ้น 227,940 กม. โดยแบ่งเป็นถนนทางหลวงที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง และได้รับการพัฒนาให้เป็นถนนปลอดภัยมาตรฐาน จำนวน 53,436 กม. คิดเป็นร้อยละ 23.44 และที่เหลือเป็นถนนรองหรือถนนที่ไม่ได้อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง (ร้อยละ 76.56) ได้แก่ ถนน รพช. ถนนกรมชลประทาน ถนนเทศบาล ถนนสุขาภิบาล การทางพิเศษ ถนนโยธาธิการ ซึ่งเป็นถนนเชื่อมต่อระหว่างจังหวัด อำเภอ และถนนในเมือง จึงเห็นได้ว่าประเทศไทยยังไม่มีการพัฒนาเรื่องความปลอดภัยเท่าที่ควร และถนนส่วนใหญ่มีหลายหน่วยงานทำหน้าที่รับผิดชอบ ซึ่งเป็นถนนรองที่มักเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ทั้งนี้มีสาเหตุอยู่หลายประการ อาทิ เช่น

- ขาดการบำรุงรักษาพื้นที่ผิวจราจร ที่เป็นหลุม บ่อ ขนาดเล็กใหญ่ สัญญาณไฟชำรุด
- ทางโค้งที่ขาดเครื่องหมายเตือน หรือเครื่องหมายสะท้อนข้างทาง การออกแบบเกาะกลางถนนที่ไม่ถูกต้องตามหลักวิชา
- พื้นที่เกาะกลางถนนที่พุ่มไม้สูงกว่า 1 เมตร ทำให้ปิดกั้นทัศนวิสัยของผู้ขับขี่ที่ต้องการจะเลี้ยวหรือผู้ขับขี่ที่วิ่งตรงมา

กลุ่มปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม

ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อมมีส่วนให้เกิดอุบัติเหตุได้กว่าร้อยละ 16 ทั้งนี้มีสาเหตุหลายประการ เช่น

- สิ่งก่อสร้างบนผิวจราจรและบริเวณแยกและขาดเครื่องหมายหรือสัญญาณเตือนผู้ขับขี่ยานยนต์ที่ผ่านไปมา
- การติดตั้งตู้โทรศัพท์ ไปรษณีย์ เครื่องหมายจราจร ป้ายโฆษณา ตลอดจนการปลูกต้นไม้ขนาดใหญ่ที่ปากซอยด้านขวามือ มักจะปิดกั้นทัศนวิสัยระหว่างผู้ขับขี่ที่วิ่งตรงมาหรือจะเลี้ยวซ้ายเข้าซอยกับผู้ที่จะขับออกมาจากซอย
- การติดตั้งแผ่นเหล็กสะท้อนแสงขนาดใหญ่ (Raised Reflector) บนพื้นผิวจราจรเพื่อใช้ในการแบ่งช่องจราจร มักเป็นอันตรายต่อรถขนาดเล็ก โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ที่เกิดพลิกคว่ำได้ง่ายเมื่อล้อรถไปกระแทกกับแผ่นเหล็กดังกล่าว

สรุปแล้วในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา กลุ่มปัจจัยด้านคน และยานพาหนะ ที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุมีแนวโน้มลดลง แต่กลุ่มปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมกลับมีปัญหาเพิ่มขึ้นยุทธศาสตร์หลักในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางบกและหน่วยงานปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง

2.3.2 ยุทธศาสตร์การป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน

การป้องกันอุบัติเหตุมีหน่วยงานที่รับผิดชอบค่อนข้างมากมาย แบ่งเป็นกลุ่มได้ดังนี้
ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรม (Engineering)

ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานด้านความปลอดภัยทางท้องถนน ประกอบด้วยความปลอดภัยของยานพาหนะ และความปลอดภัยของถนน ซึ่งทั้งสององค์ประกอบมีส่วนเกี่ยวข้องกับสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุถึงร้อยละ 36

ด้านยานยนต์ มักเกี่ยวข้องกับการขาดการบำรุงรักษาหรือการดัดแปลงเครื่องยนต์ โดยเฉพาะรถขนส่งขนาดใหญ่ เช่น รถบรรทุกทั่วไป

ด้านถนน ขาดระบบการจับเก็บข้อมูลตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ขาดการวิเคราะห์ ซึ่งจุดอันตรายที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ขาดการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการก่อสร้างบนพื้นผิว ขาดระบบการตรวจสอบความปลอดภัยในการวางแผน การออกแบบ การก่อสร้างและการใช้งานของพื้นผิวจราจรกลุ่มแผนงานที่มีความเป็นไปได้ในการดำเนินการ

- การทบทวน ปรับปรุงข้อบังคับทางเทคนิคของยานพาหนะประเภทต่างๆ บนพื้นฐานของมาตรฐานสากล และแก้ไขให้เหมาะสมกับประเทศไทย อาทิเช่น การติดตั้งระบบไฟหน้าเปิดอัตโนมัติสำหรับรถจักรยานยนต์ การติดตั้งระบบเบรค ABS สำหรับรถบรรทุกและรถโดยสาร การใช้รถปิกอัพในการขนส่งผู้โดยสารโดยขาดอุปกรณ์ความปลอดภัย และมาตรฐานของรถขนส่งสาธารณะขนาดใหญ่ คือ รถบรรทุก รถบรรทุกพ่วง รถบรรทุกสารเคมี น้ำมัน หรือวัตถุอันตราย

- การจัดเตรียมหน่วยงานอิสระเพื่อการตรวจสอบมาตรฐานการผลิตหมวกนิรภัยที่จำหน่ายในท้องตลาด

- การจัดทำระบบตรวจสอบ และควบคุมคุณภาพสถานตรวจสภาพรถเอกชน (ตรอ.)

- การสุ่มตรวจสภาพยานพาหนะริมถนน

- การวิเคราะห์และแก้ไขจุดอันตรายบนถนนและทางหลวง

- การทบทวนมาตรฐานการออกแบบระบบการตรวจสอบความปลอดภัยของถนนมาใช้ในขั้นตอนต่างๆ ตั้งแต่ การวางแผน การออกแบบ การก่อสร้าง และการใช้งาน

- การปรับปรุงมาตรฐานอุปกรณ์ควบคุมการจราจรที่มีประสิทธิภาพ ตลอดจนปรับปรุงและติดตั้งเครื่องหมายหรือสัญญาณไฟจราจรให้ได้มาตรฐาน

- การเข้มงวดในการก่อสร้างบนพื้นผิวจราจร เช่น การติดตั้งเครื่องหมายและสัญญาณไฟเตือน ห้ามการทิ้งกองดิน ทราย บนพื้นผิวถนน

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงคมนาคม กระทรวงอุตสาหกรรม และกระทรวงศึกษาธิการ (ทบวงมหาวิทยาลัยเดิม)

ยุทธศาสตร์ด้านการให้การศึกษา (Education)

ยุทธศาสตร์ด้านการรณรงค์ให้ความรู้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนน เป็นงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่สำคัญ เนื่องจากคนเป็นองค์ประกอบที่สำคัญเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุถึงร้อยละ 95 และครบทุกเพศทุกวัยต้องเป็นผู้ใช้รถใช้ถนนประเภทใดประเภทหนึ่งตลอดเวลา อาทิ คนเดินเท้า คนขับรถยนต์ คนโดยสาร เป็นต้น การให้ความรู้ความเข้าใจถึงความเสี่ยงต่างๆ บนท้องถนน และการ

สร้างจิตสำนึกที่ดี จะช่วยลดความเสี่ยงต่างๆ และลดการเกิดอุบัติเหตุ หรือลดความรุนแรงของอุบัติเหตุได้ดีที่สุด

กลุ่มแผนงานที่มีความเป็นไปได้ในการดำเนินการ อาทิ

- การรณรงค์ให้ใช้อุปกรณ์นิรภัยต่างๆ อาทิ หมวกนิรภัย เข็มขัดนิรภัย เบาะที่นั่งสำหรับเด็กในรถยนต์ เป็นต้น

- การรณรงค์ในพฤติกรรมเสี่ยงต่างๆ อาทิ โครงการเมาไม่ขับ การใช้ความเร็วสูงเกินระดับความปลอดภัย การขับซี้ดตรงคั่นหน้าแบบกระชั้นชิด การแข่งรถในที่คับขัน

- การให้ความรู้และฝึกฝนทักษะด้านต่างๆ ในการเป็นผู้ใช้รถใช้ถนนที่ดีแก่เด็กนักเรียน นักศึกษาในสถานศึกษา โดยเริ่มตั้งแต่ชั้นเด็กเล็ก จนถึงระดับอุดมศึกษา ระดับอาชีวะ ตามความเหมาะสม

- การฝึกอบรมผู้ขับขี่รถยนต์ ก่อนที่จะไปทดสอบเพื่อขอรับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ รวมถึงมาตรฐานของโรงเรียนสอนขับขี่รถยนต์ที่ยังต้องปรับปรุงอีกมาก

- การประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างจิตสำนึก และความร่วมมือในการลดการป้องกันอุบัติเหตุจราจรกับผู้ใช้รถใช้ถนน และประชาชนกลุ่มต่างๆ

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงคมนาคม กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงมหาดไทย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และสมาคมเอกชนต่างๆ

ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement)

ประเด็นด้านการบังคับใช้กฎหมาย เป็นงานด้านความปลอดภัยที่สำคัญที่สุด ซึ่งหากดำเนินการควบคู่ไปกับการรณรงค์ให้ความรู้ จะเป็นปัจจัยที่ส่งเสริมซึ่งกันและกัน และให้ผลลัพธ์ที่เห็นได้ชัดเจนในระยะเวลายาวนาน

กลุ่มแผนงานที่มีความเป็นไปได้ในการดำเนินการ อาทิ

- การปรับปรุงรวบรวมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับจราจรที่มีอยู่อย่างน้อย 4 ฉบับ โดยแยกพระราชบัญญัติออกตามความรับผิดชอบภายใต้ 2 กระทรวงหลัก ให้อยู่ในฉบับเดียวกัน เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีความเป็นเอกภาพ

- การเข้มงวดการขนส่งสินค้าอันตราย

- การเพิ่มการตรวจตราด้านการจราจรอย่างเข้มงวดเพื่อบังคับใช้กฎหมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็นที่ทำการรณรงค์ไปพร้อมๆ กัน เช่น การบังคับใช้อุปกรณ์นิรภัย โครงการเมาไม่ขับ การตรวจจับความเร็ว เป็นต้น

- การฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรและตำรวจทางหลวงทุกระดับ โดยเริ่มจากขั้นพื้นฐาน จนถึงการวางแผนการตรวจตราอย่างเป็นระบบ พร้อมทั้งกำหนดหมายเลขโทรศัพท์ที่จะรับแจ้งเหตุผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมเสี่ยง

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงอุตสาหกรรม

ยุทธศาสตร์ด้านบริการฉุกเฉิน (Emergency Services)

ยุทธศาสตร์ด้านการให้บริการช่วยเหลือฉุกเฉินแก่ผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุ เป็นงานด้านความปลอดภัยทางถนนในเชิงรับที่สำคัญ ที่จะช่วยบรรเทาความรุนแรงจากผลพวงของอุบัติเหตุ ซึ่งประเทศไทยยังไม่มีระบบการให้ความช่วยเหลือแบบเป็นศูนย์รวม ทำให้การดำเนินงานบางครั้งช้าซ้อน ในบางกรณีล่าช้า และส่วนใหญ่บุคลากรที่เป็นอาสาสมัครยังขาดทักษะในการปฐมพยาบาลที่ถูกต้อง การให้ความช่วยเหลือรักษาผู้ประสบภัยอย่างถูกต้องในเวลาอันรวดเร็ว จะทำให้ผู้ประสบภัยมีโอกาสรอดชีวิตสูง และลดความเสี่ยงจากการพิการ ซึ่งในทางการแพทย์เรียกช่วงเวลาหลังเกิดอุบัติเหตุนี้ว่า “ชั่วโมงทอง” (Golden Hour) นอกจากนี้ การจัดการจราจรในสถานที่เกิดเหตุจะช่วยให้การช่วยเหลือเป็นไปอย่างรวดเร็ว และลดความเสี่ยงจากเหตุที่อาจเกิดขึ้นซ้ำซ้อนกลุ่มงานที่มีความเป็นไปได้ในการดำเนินการ อาทิ

- การฝึกอบรมทักษะการช่วยเหลือและการปฐมพยาบาลแก่เจ้าหน้าที่กู้ภัยเจ้าหน้าที่อาสาสมัครต่างๆ
 - การปรับปรุงระบบการรับแจ้งเหตุ และการเรียกรถพยาบาล
 - การปรับปรุงการประสานงานของหน่วยงานต่างๆ ที่ทำงานด้านการให้ความช่วยเหลือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีสาธารณภัยหรืออุบัติเหตุขนาดใหญ่
 - การจัดเตรียมยานพาหนะและอุปกรณ์ช่วยชีวิตเบื้องต้นที่เหมาะสม และมีประสิทธิภาพสูงต่อการให้บริการช่วยเหลือฉุกเฉินแก่ผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุจราจร
- หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงคมนาคม

ยุทธศาสตร์ด้านระบบขนส่ง (Efficiency of Transport System)

การจัดการระบบการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ อาจพิจารณาได้จากหลายแง่มุม อาทิ ระดับการให้บริการ ราคา ค่าโดยสารและค่าขนส่งที่ย่อมเยา ความสะดวกรวดเร็ว การประหยัดและอนุรักษ์พลังงานและความปลอดภัยจากการขนส่ง การกำหนดนโยบายการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศและชุมชนเมืองต่างๆ การให้ความสำคัญกับการขนส่งสาธารณะในรูปแบบต่างๆ ก็มีผลสำคัญที่จะช่วยแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรตั้งแต่ต้นตอ คือ ลดจำนวนยานพาหนะบนท้องถนนกลุ่มแผนงานที่มีความเป็นไปได้ในการดำเนินการ อาทิ

- มาตรการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เช่น การพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะอย่างจริงจัง การปรับลดค่าโดยสาร โดยการสนับสนุนค่าโดยสารบางส่วนจากภาครัฐ การปรับปรุงคุณภาพการบริการ การปรับปรุงจุดเชื่อมต่อการเดินทางของระบบขนส่งสาธารณะ
- การวางผังเมือง ผังการใช้ที่ดิน และผังโครงข่ายคมนาคมที่เหมาะสมก็จะช่วยลดปริมาณการเดินทาง รวมทั้งลดความเสี่ยงจากการปะปนกันของการจราจรประเภทต่างๆ

ยุทธศาสตร์ด้านการประเมินผล (Evaluation)

งานด้านความปลอดภัยทางถนน เป็นงานที่ต้องดำเนินการเป็นเวลานานไม่มีที่สิ้นสุด การติดตาม การตรวจสอบ และประเมินผลจึงถือเป็นเรื่องสำคัญ ต้องมีการติดตามปรับปรุงแผนงานต่างๆ ตลอดเวลา ส่วนแผนงานที่ทำสำเร็จแล้ว ก็ควรนำมาขยายฐานให้กว้างขึ้น และแผนงานใดที่

ล้มเหลวก็ควรนำมาปรับปรุงและใช้เป็นบทเรียน เพื่อหลีกเลี่ยงความผิดพลาดที่อาจเกิดขึ้นอีกในอนาคต การตรวจวัดและประเมินผลกิจกรรม ควรทำการเปรียบเทียบสภาพก่อนและหลังการดำเนินการมาใช้วิเคราะห์ผลประโยชน์ที่ได้รับ คือ การดำเนินการในหลายกรณี อาจใช้ข้อมูลตัวแทนในการประเมินผล ซึ่งข้อมูลที่ควรพิจารณา ได้แก่

- การเปลี่ยนแปลงความเร็ว
- การเปลี่ยนแปลงความเสี่ยง
- การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม
- การสูญเสียที่ลดลง
- จิตสำนึกที่ดีขึ้น

แผนแม่บทและแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกับแผนแม่บทฯ 9 แผน เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2541 โดยมีเป้าหมายในการลดจำนวนอุบัติเหตุและผู้เสียชีวิตลงร้อยละ 10 งบประมาณ 9,850 ล้านบาท ประกอบด้วยแผนแม่บทฯ 9 แผน คือ

1. การจัดตั้งองค์กรและกำหนดนโยบาย จัดตั้งหน่วยงานเฉพาะกิจเพื่อรับผิดชอบการประสานงาน และปฏิบัติการตามแผนแม่บท

- จัดตั้งคณะกรรมการดำเนินการแผนแม่บทฯ เพื่อกำหนดนโยบาย
- จัดตั้งหน่วยงานรับผิดชอบในการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์เพื่อพัฒนาความปลอดภัยทางถนน

ความปลอดภัยทางถนน

2. การปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับต่างๆ และการบังคับใช้กฎหมาย

- ปฏิรูปกฎหมายทุกระดับที่เกี่ยวข้องกับการจราจรและปรับปรุงให้เป็นกฎหมายฉบับเดียวที่มีเนื้อหาสอดคล้องและได้มาตรฐานนานาชาติ

- การตรวจตราการจราจรอย่างเข้มงวด เช่น การตรวจจับความเร็ว การขับซิ่งรถขณะมีนเมา การบังคับใช้เข็มขัดและหมวกนิรภัย

- กำหนดนโยบายการตรวจตราจราจร
- จัดซื้ออุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ให้เพียงพอ

3. การวิเคราะห์และการวิจัยการเกิดอุบัติเหตุ

- ริเริ่มระบบการรายงานอุบัติเหตุจราจรแบบใหม่อย่างเป็นขั้นตอน
- ใช้ประโยชน์จากข้อมูลอุบัติเหตุจากฐานข้อมูลอื่นนอกเหนือจากข้อมูลของตำรวจ

ตำรวจ

- เริ่มงานวิจัยด้านความปลอดภัยบนถนนแบบสอดประสาน

4. การฝึกอบรมและปรับปรุงวิธีการออกใบอนุญาตขับรถ

- ปรับปรุงกฎระเบียบเกี่ยวกับการฝึกอบรมและการออกใบอนุญาตขับรถ
- ริเริ่มระบบใหม่ของการฝึกหัดผู้ขับขี่ การทดสอบและการออกใบอนุญาตขับรถ

5. การฝึกอบรมเยาวชนในสถานศึกษา

- จัดระบบการฝึกอบรมและเยาวชนทุกวัยในโรงเรียน โดยเน้นที่ความสามารถในการประเมินความเสี่ยงและวิธีหลีกเลี่ยงภัยบนท้องถนน

6. การรณรงค์และประชาสัมพันธ์

- รณรงค์และประชาสัมพันธ์ต่อผู้ใช้รถใช้ถนนให้เข้าใจถึงรูปแบบ สาเหตุของอุบัติเหตุ ตลอดจนข้อกำหนดและระบบใหม่ๆ ที่จะนำมาบังคับใช้

7. การกำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ

- ริเริ่มใช้ข้อกำหนดมาตรฐานนานาชาติด้านความปลอดภัยของยานพาหนะ
- ติดตั้งอุปกรณ์ตรวจสอบสภาพรถยนต์แบบทันสมัยในสถานตรวจสอบสภาพแห่งใหม่
- ก่อสร้างศูนย์ฝึกอบรมผู้ตรวจสอบสภาพรถยนต์

8. การปรับปรุงถนนให้เกิดประสิทธิภาพและปลอดภัย

- ริเริ่มการใช้ระบบการตรวจสอบการออกแบบถนน (Road Safety Audit)
- แก้ไขจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งบนถนนอย่างเป็นระบบ
- จัดทำแนวทางการวางผังเมืองและการจราจรใหม่

9. การช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ

มีประสิทธิภาพ

- ริเริ่มใช้ระบบศูนย์ควบคุมและสั่งการอุบัติเหตุเพื่อให้การช่วยเหลือเป็นไปอย่าง

ผู้ประสบภัย

- จัดหาอุปกรณ์การปฐมพยาบาลฉุกเฉินไว้ประจำรถพยาบาลหรือรถช่วยเหลือ

ประสบอุบัติเหตุ

- ให้การศึกษาหรือฝึกอบรมแก่เจ้าหน้าที่หรือบุคคลที่เกี่ยวข้องในการช่วยเหลือผู้

หน่วยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

กรมทางหลวง

- กระทรวงคมนาคม สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก

กรุงเทพมหานคร กรมการผังเมือง

- กระทรวงมหาดไทย กรมโยธาธิการ กรมการเร่งรัดพัฒนาชนบท

- กระทรวงสาธารณสุข ศูนย์นเรนทร

- กระทรวงศึกษาธิการ

- กระทรวงยุติธรรม สำนักงานอัยการสูงสุด

- กระทรวงพาณิชย์ กรมการประกันภัย

- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

- สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ

- กรมประชาสัมพันธ์

- หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน

ข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาคับเหตุที่รัฐบาลพึงจัดการ

1. แต่งตั้งองค์กรที่รับผิดชอบงานป้องกันอุบัติเหตุในภาพรวมทั้งหมดให้ชัดเจน และมอบหมายการกำหนดนโยบาย ติดตาม ควบคุม กำกับ และงบประมาณให้พอเพียง มีอำนาจสามารถ แก่กฎต่างๆ ให้สอดคล้องกับการแก้ปัญหาได้
2. จัดหางบประมาณให้ต่อเนื่องและเพียงพอ โดยนำเงินมาจากสินค้าที่มีผลกระทบต่อปัญหาโดยตรง เช่น ภาษียานพาหนะ ภาษีเหล้า เป็นต้น
3. ปรับปรุงแผนแม่บทและแผนปลอดภัยด้านความปลอดภัยทางคมนาคมให้ชัดเจน และสอดคล้องกับปัจจุบัน และนำไปสู่ภาคปฏิบัติให้ต่อเนื่อง รวมถึงการควบคุม กำกับ ติดตามแผนแม่บทอย่างจริงจัง
4. ทำให้แผนในการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังและเป็นจริง ควบคู่ไปกับการรณรงค์ อาจเพิ่มผู้บังคับใช้กฎหมายให้เป็นบุคคลอื่นอีกนอกจากตำรวจ เช่น ทหาร ข้าราชการพลเรือนที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น
5. ควรปรับปรุงกฎหมาย ให้อยู่ในทิศทางเดียวกัน (ปัจจุบันมีอยู่ 4 ฉบับ คือ พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ร.บ. ทางหลวง พ.ร.บ. รถยนต์)

2.3.2 การบริหารจัดการองค์การแบบเครือข่าย

โดยที่การบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร มีลักษณะโครงสร้างองค์การที่ซับซ้อนและมีหน่วยงาน โลกของการบริหารจัดการในปัจจุบัน มีความเชื่อมโยงระหว่างการบริหารงานภาครัฐ ภาคเอกชน ประชาชนหรือมีโครงสร้างแบบเครือข่าย

แนวคิดการบริหารจัดการองค์การภาครัฐ ริเริ่มโดยฮัลท์และวัลคอตต์ (Hult & Walcott, 1990) ได้ศึกษาโครงสร้างการจําดองค์การภาครัฐ (Government Structure) และจัดกลุ่มโครงสร้างเครือข่ายเป็น 7 รูปแบบ ดังนี้ 1) เครือข่ายระบบราชการ (Bureaucratic Network) 2) เครือข่ายทีม (Team Network) 3) เครือข่ายกระจายอำนาจ (Decentralized Network) 4) เครือข่ายเผชิญหน้า (Confrontation Network) 5) เครือข่ายเจรจาต่อรอง (Bargaining Network) 6) เครือข่ายปรึกษาหารือ (Consultative Network) และ 7) เครือข่ายอุทธรณ์ (Appeal Network) สำหรับโครงสร้างการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร มีลักษณะผสมผสานระหว่างเครือข่ายระบบราชการ และเครือข่ายทีม โดยเครือข่ายระบบราชการ เป็นรูปแบบที่พบเห็นโดยทั่วไปในแวดวงราชการ ใช้วิธีการทำงานตามระเบียบขั้นตอนที่ชัดเจน มีการรายงานตามสายการบังคับบัญชา เชื่อมโยงประสานงานหน่วยงานราชการต่างๆ การเข้าร่วมในเครือข่ายเป็นไปตามสถานะตำแหน่งหน้าที่การงาน โดยมากมักเป็นผู้บริหารหน่วยงานจะเป็นผู้เข้าร่วม รูปแบบนี้ส่วนใหญ่จะมั่นคง ไม่ค่อยมีการเปลี่ยนแปลง มีวัฒนธรรมการทำงานแบบเฉื่อยชา เคารพกฎกติกาและยึดถือตำแหน่งหน้าที่เป็นสำคัญ ส่วนเครือข่ายทีม มีลักษณะตรงข้ามกับเครือข่ายระบบราชการ เครือข่ายทีมมุ่งเน้นความร่วมมือและการประสานงานกัน ทีมมุ่งแสวงหา ส่งเสริม ค่านิยม และความไว้วางใจ ตัดสินใจด้วยมติเอกฉันท์

2.4 แนวคิดการลดอุบัติเหตุทางถนน

ในการศึกษา “ประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร” ซึ่งบทนี้ ผู้วิจัยได้มุ่งศึกษาแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับแนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับการลดอุบัติเหตุทางถนนเพื่อศึกษานโยบายการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครต่อไป ซึ่งสามารถสรุปแนวคิดที่สำคัญจากการทบทวน แนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ ได้มีทฤษฎีหลายทฤษฎีที่กล่าวถึงสาเหตุหรือปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ดังต่อไปนี้ (Jeffrey W. Vincoli, 1994) ได้อธิบายทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory) ซึ่งไฮน์ริช (Heinrich, 1980) เป็นผู้คิดค้นทฤษฎีโดมิโน เริ่มเผยแพร่ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1992 โดยให้แนวคิดว่าการบาดเจ็บและความเสียหายต่างๆ เป็นผลที่สืบเนื่องโดยตรงมาจากอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นผลมาจาก การกระทำที่ไม่ปลอดภัย เปรียบได้เหมือนตัวโดมิโนที่เรียงกันอยู่หัวท้ายกัน เมื่อตัวหนึ่งล้มก็ย่อมมีผลทำให้ตัวโดมิโนถัดไปล้มตามกันไป ด้วย ซึ่งตัวโดมิโนทั้ง 5 เปรียบได้กับ 1) สภาพแวดล้อมและบุคลิกภาพของพนักงาน (Social Environment and Personality) 2) ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล (Fault of Person) 3) การกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Act and/or Unsafe Conditions) 4) อุบัติภัย (Accident) 5) การบาดเจ็บหรือเสียหาย (Injury/Damages) สภาพแวดล้อมของสังคมหรือภูมิหลังของคนใดคนหนึ่ง ก่อให้เกิดความบกพร่องผิดปกติของคนนั้น ก่อให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยและก่อให้เกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บหรือความเสียหายตามทฤษฎีโดมิโนหรือลูกโซ่ของอุบัติเหตุ เมื่อโดมิโนตัวที่ 1 ล้ม ตัวถัดไปก็ล้มตาม ดังนั้นหากไม่ทำให้โดมิโนตัวที่สี่ล้ม (ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ) ก็ต้องเอาโดมิโนตัวที่ 3 ออก กำจัดการกระทำหรือสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัย การบาดเจ็บหรือความเสียหายก็ไม่เกิดขึ้น

ปี ค.ศ. 1994 เจฟฟรี วินคอลลี (Jeffrey W. Vincoli, 1994) ได้มีการปรับทฤษฎีโดมิโนหรือลูกโซ่ของอุบัติเหตุแบบใหม่โดยเน้นใหม่ในด้านการจัดการเพื่อให้การแก้ปัญหาเป็นไปได้ง่ายขึ้น ซึ่งตัวโดมิโนทั้ง 5 ประกอบด้วย

1. การจัดการ: การควบคุมความสูญเสีย (Management: Lost of Control) Vincoli เชื่อว่าถ้ามีการจัดการที่ดีอุบัติการณ์ต่างๆ จะไม่เกิดขึ้น

2. จุดเริ่มต้น: สาเหตุพื้นฐาน (Origins: Basic Causes) Vincoli เชื่อว่า สาเหตุพื้นฐานเกิดจากปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยในงาน (Personnel Factors and Factors) ซึ่งตรงกับโดมิโนของไฮน์ริช ที่เรียกว่าการกระทำที่ไม่ปลอดภัย และสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ในส่วนของการกระทำที่ไม่ปลอดภัย มักจะเกิดจากขาดความเข้าใจ ขาดความสามารถ แรงจูงใจไม่เพียงพอ ทักษะไม่ดี ป่วย หรือมีปัญหาทางด้านร่างกาย หรือจิตใจที่ไม่เกี่ยวกับการทำงาน ในส่วนของสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย มักจะเกิดจาก งานไม่เหมาะสม การออกแบบหรือการซ่อมบำรุงไม่ดี คุณภาพของเครื่องมือต่ำ หรือสิ่งห่อหุ้มไม่เหมาะสม

3. สาเหตุฉับพลัน: อาการ (Immediate Causes: Symptoms) Vincoli ได้นำ การกระทำที่ไม่ปลอดภัยและสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยมาอธิบายอาการที่เป็นสาเหตุรากเหง้า (Root Cause) ที่จะนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากขาดโดมิโนตัวที่ 1 และมีปัญหาที่โดมิโนตัวที่ 2

4. อุบัติการณ์ (Incident) ซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่ทำให้เกิดความสูญเสียในเหตุการณ์ที่เรียกว่าอุบัติเหตุ

5. ความสูญเสีย: คนและทรัพย์สิน (Loss: People-Property)

ทฤษฎีรูปแบบพฤติกรรมทำให้เกิดอุบัติเหตุ (Behavior Model) ไทเกอร์สัน (Thygerson, 1994) เรียบเรียงไว้ว่า การเกิดอุบัติเหตุขึ้นเกิดจากความบกพร่องของพฤติกรรมมนุษย์ ประกอบด้วย 4 รูปแบบกิจกรรมดังนี้ 1) การแยกแยะองค์ประกอบ (Identify) 2) การทำนายผลที่จะเกิดขึ้นในระยะหลัง (Predict) 3) ตัดสินใจว่าจะกระทำอย่างไร (Decision-Making) 4) ปฏิบัติตามที่เหมาะสม (Executes)

ทฤษฎีนี้อธิบายได้ว่า ขั้นตอนแรกเป็นการใช้การสังเกตแยกแยะองค์ประกอบของสิ่งแวดล้อมเมื่อเวลาเกิดวิกฤติ ขั้นที่สองเป็นการประเมินสิ่งที่จะเกิดขึ้นต่อมาภายหลังการกระทำนั้นๆ ขั้นที่สามเป็นการตัดสินใจที่จะกระทำกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่ง ขั้นสุดท้ายเป็นขั้นตอนที่กระทำสิ่งที่ตัดสินใจไว้ ซึ่งก็เกิดเป็นกิจกรรมที่กระทำนั่นเอง ตัวอย่างเช่น การซื้อรถจักรยาน ขั้นที่หนึ่งเป็นการสังเกตถึงไม้ที่กีดขวาง ขั้นที่สองคือเกิดการประเมินว่า ถ้าซื้อจักรยานที่บึ่งไม้ไปเลยแล้วจะเกิดอะไรขึ้น อาจจะทำให้รถจักรยานเสีย หรือทำให้ตัวเองตกจากรถจักรยาน หรือถ้าหยุดรถแล้วเอาไม้ ออกก็ไม่มีออกดี ขั้นที่สามเป็นการตัดสินใจถ้าเอาไม้ ออกก็ทำให้ตนปลอดภัย ขั้นที่สี่หยุดรถจักรยานและนำไม้ ออกจากการกีดขวางรถจักรยาน

ปัจจัยด้านอุบัติเหตุ

เมื่อพิจารณาเกี่ยวกับอุบัติเหตุขึ้นได้มีนักวิชาการได้ให้ความหมายหรืออธิบายได้หลายประเด็นที่น่าสนใจซึ่งพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542 (2546) ได้ให้ความหมายของอุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด เป็นความบังเอิญ หรือ เหตุการณ์ที่ไม่พึงประสงค์ ที่อาจเกิดจากการที่ไม่ได้คาดคิดไว้ล่วงหน้า หรือไม่ทราบล่วงหน้า หรือขาดการควบคุม แต่เมื่อเกิดขึ้นแล้วมีผลให้เกิดการบาดเจ็บหรือความเจ็บป่วยจากการทำงาน หรือเสียชีวิต หรือความสูญเสียต่อทรัพย์สิน หรือความเสียหายต่อสภาพแวดล้อมในการทำงานหรือต่อสาธารณชน (สำนักงานมาตรฐานอุตสาหกรรม, 2542) ผู้วิจัยสามารถสรุปความหมายของอุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ อุบัติการณ์ทุกชนิดที่เกิดขึ้นโดยไม่มีการคาดคิดมาก่อน ทำให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน ชีวิต ทรัพย์สินต่างๆ

สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ประกอบด้วย 4 ปัจจัยหลัก ดังนี้ (จุฬารักษ์ โสตุ, 2540) ปัจจัยด้านบุคคล ได้แก่ คนขับรถ ซึ่งเป็นสาเหตุที่สำคัญที่สุดที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการประมาท ขับรถด้วยความเร็วสูง ขับรถเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ไม่ปฏิบัติตามกฎหรือสัญญาณจราจร ความผิดปกติของสภาพร่างกายและจิตใจ ความสามารถและทักษะในการขับรถ ภัยและเพศผู้ขับรถยนต์ที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และผู้ขับซื้อรถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ผู้ขับรถไม่มีน้ำใจและมารยาท ปัจจัยด้านพาหนะ (Vehicle Factor) ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุด ขาดการตรวจสอบและบำรุงรักษาที่ดีก่อนออกมาใช้งาน ตลอดจนยวดยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐาน นับเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้ ปัจจัยด้านทางหรือถนน (Roadway Factor) โครงสร้างถนนที่มีทางโค้งมากหรือโค้งหักศอก พื้นผิวถนนที่ลาดด้วยยางแอสฟัลท์จะมีความลื่นมากกว่าถนนที่ทำด้วยคอนกรีต ถนนที่เป็นหลุมเป็นบ่อ ไหล่ทางที่เป็นทางโค้ง ช่องเดินรถที่ไม่เพียงพอ คือ ต่ำกว่า

6-10 เมตร และมีช่องเดินรถเพียง 2 ช่องทาง มีแนวโน้มที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ถนนไม่มีเครื่องหมายถนนไม่มีทางคนและทางรถเป็นส่วน และปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมเป็นส่วนประกอบที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนได้ เนื่องจากสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ หรือทัศนวิสัยไม่ดี อุปกรณ์ความปลอดภัยไม่สมบูรณ์ สภาพแวดล้อมที่เกิดจากการกระทำของคน เช่น มลพิษ ซึ่งมีผลต่อความแปรปรวนของอากาศ การเผาขยะข้างทางหมอกควันหนาที่บ

ปัจจัยด้านถนน

ความหมายของถนน หมายถึง เส้นทางคมนาคมทางบกอย่างหนึ่ง ที่ใช้สำหรับคนและยานพาหนะหรืออีกนัยหนึ่งกล่าวตามลักษณะการก่อสร้าง ถนนก็คือ “โครงสร้างฐานดินชนิดหนึ่ง (Earth Structures) ที่สามารถ รองรับน้ำหนักการกดทับของยานพาหนะได้อย่างปลอดภัยตลอดอายุการใช้งานที่กำหนด” ในสมัยโบราณถนนเกิดจากทางเดินของฝูงสัตว์เพื่อหาอาหารและน้ำ หรือย้ายถิ่นที่อยู่หรืออาจเกิดจากทางเดินล่าสัตว์ของมนุษย์ เมื่อมนุษย์วิวัฒนาการและเจริญขึ้น และมีความจำเป็นต้องไปมาหาสู่กันจึงต้องปรับปรุงทางเดินให้สะดวกสบายขึ้น และเมื่อมนุษย์สามารถสร้างเครื่องมือเครื่องจักรทำให้สามารถสร้างเครื่องจักรหรือยานพาหนะประเภทล้อเลื่อนได้ ความจำเป็น ที่จะต้องมีถนนที่ดีเพื่อรองรับความเจริญก็ตามมา (ณรงค์ กุหลาบ, 2543)

การสร้างถนนจึงเพื่อวัตถุประสงค์ในการสนองความต้องการของมนุษย์ ดังเหตุผลต่อไปนี้

1. เพื่อเป็นเส้นทางเดินหรือขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าจากแห่งหนึ่งไปสู่อีกแห่งหนึ่ง เช่น จากเมืองสู่ชนบท หรือในทางกลับกัน

2. เพื่อเป็นเส้นทางให้บริการด้านสาธารณูปโภคให้บริการแก่ประชาชน เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล การดับเพลิง การปราบปรามโจรผู้ร้าย หรือเพื่อการท่องเที่ยว

3. เพื่อกิจการด้านการป้องกันประเทศ เช่น การขนส่งทหาร อาวุธยุทโธปกรณ์หรือกิจการซ่อมรบต่างๆ

4. เพื่อผลในด้านพัฒนาและผลด้านการเมือง เช่น การสร้างถนนเข้าไปพัฒนาหมู่บ้านตามชนบท ซึ่งอาจอยู่ใต้อิทธิพลของฝ่ายอื่นเพื่อพัฒนาแหล่งวัตถุดิบ หรือแหล่งอุตสาหกรรม เป็นต้น

ประเทศไทยใช้มาตรฐานถนนแบบสหรัฐอเมริกา ซึ่งจำกัดความของถนนแต่ละชนิดที่กำหนดโดยสมาคมทางหลวงอเมริกัน (AASHTO) (ณรงค์ กุหลาบ, 2543) ดังนี้

1. Expressway (ทางด่วน) คือ สายหลัก (Arterial Highway) สำหรับรถใช้ความเร็วสูงที่แยกการจราจร 2 ทิศทางออกจากกัน มีการควบคุมการเข้าถึงอย่างเต็มที่ หรือบางส่วน และทำถนนให้ต่างระดับที่จุดตัด

2. Freeway คือ ทางด่วนที่มีการควบคุมการเข้าถึงอย่างเต็มที่

3. Major Street or Major Highway คือ ถนนสายหลักที่ยอมให้มีทางแยกระดับพื้นที่ และมีทางเชื่อมกับบริเวณสองข้างทางได้ การออกแบบต้องให้ความสะดวกและปลอดภัยแก่รถทางตรงเป็นสำคัญ

4. Though Street or Through Highway คือ ถนนโดยทั่วไปที่ออกแบบให้สะดวกแก่ยานพาหนะที่ใช้ถนนดังกล่าว และที่จุดตัดต้องมีป้ายยอมให้ผ่านหรือป้ายหยุดสำหรับบังคับยานพาหนะที่มาในทิศทางที่ตัดกัน

5. Local Street or Local Road ถนนที่ทำสำหรับเป็นทางเข้าย่านที่อยู่อาศัยย่านธุรกิจหรือเขตกรรมสิทธิ์เฉพาะบุคคลอื่นๆ

6. Collector and Distributor Streets (C-D Road) เป็นถนนสำหรับรวบรวมและกระจายการจราจรจาก Local Street เข้าสู่หรือออกจากถนนสายหลักอีกทีหนึ่ง

ปัญหาการจราจรเป็นปัญหาสำคัญของเมืองใหญ่ทุกแห่ง สาเหตุประการหนึ่งของการจราจรติดขัดมาจากการวางระบบถนนไม่ถูกต้อง หรือปล่อยให้ถนนเกิดเองโดยไม่ได้มีการวางแผน ดังนั้น จึงควรทราบรูปแบบของโครงข่ายถนนประเภทต่างๆ ไว้ ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ในการวางแผนสำหรับโครงข่ายถนนสำหรับเมืองที่เกิดใหม่หรือแก้ไขของเดิมให้ได้รูปแบบที่ถูกต้อง

โครงข่ายถนนเกิดจากสองส่วนประกอบกัน คือ ถนน (Road Links) กับทางร่วมหรือทางแยก (Intersections) ประกอบของเมืองและลักษณะการใช้ที่ดินเป็นตัวกำหนด ในทางทฤษฎีรูปแบบของโครงข่ายถนนจะมีได้หลายรูปแบบคือ รูปแบบตาราง (Grid Network) รูปรัศมี (Radial Network) รูปวงแหวนผสมรัศมี (Hexagonal Network) รูปแกนกระดูก (Spine Network) รูปรังผึ้ง (Hexagonal Network) และรูปสามเหลี่ยม (Delta Network) ดังนี้ (ณรงค์ กุหลาบ, 2543)

1. รูปแบบตาราง (Grid Network) ประกอบด้วยถนนที่เป็นเส้นตรงในแนวยาวและแนวขวางตัดตั้งฉากกัน ถนนแต่ละสายจะตัดเป็นตารางสี่เหลี่ยมซึ่งอาจจะเป็นแบบจัตุรัสหรือผืนผ้า มีทั้งข้อดีและข้อเสีย คือ ข้อดี มีความสม่ำเสมอในการเข้าถึงส่วนต่างๆ ของเมืองได้ดีเท่าๆ กัน กระจายความหนาแน่นของประชากรและความเจริญออกไปสม่ำเสมอให้การขนส่งกระจายออกไปได้ไม่จำกัด อยู่บริเวณเดียว ทำให้สะดวกต่อการให้บริการ ออกแบบเมืองและวางแนวถนนง่าย เมืองสามารถขยายออกไปได้โดยจำกัดโดยใช้รูปแบบเดิม ข้อเสีย ไม่เหมาะสมสำหรับพื้นที่ภูมิประเทศไม่สม่ำเสมอทำให้ค่าใช้จ่ายสูง การจัดการทางเอกทางโททำได้ยาก เพราะถนนแต่ละสายจะมีความสำคัญเท่าเทียมกัน ไม่เหมาะสำหรับการเดินทางที่จุดเริ่มต้น และจุดสิ้นสุดอยู่ในแนวทแยงมุมเพราะจะทำให้การเดินทางยาวขึ้น

2. แบบรัศมี (Radial Network) โครงข่ายถนนแบบนี้เหมาะกับพฤติกรรมความต้องการของผู้ใช้ถนน ทั้งนี้เพราะถนนเริ่มจากจุดร่วมที่มีความสำคัญของเมือง เช่น ศูนย์การค้าตลาดสถานที่ราชการ สถานที่ประกอบการ หรือโบสถ์ แล้วกระจายออกไปโดยรอบในแนวรัศมี ถนนแบบนี้เกิดจากศูนย์กลางความเจริญที่จุดใดจุดหนึ่งแล้วขยายออกไปโดยรอบ แนวถนนจึงเกิดขึ้นตามความเจริญ ถนนลักษณะนี้จะยังให้ความสะดวกในการใช้ หากจุดศูนย์กลางของโครงข่ายยังคงทับอยู่กับศูนย์กลางของแผนผังการไหลของการจราจร (Traffic Flow Diagram) การเดินทางจากมุมหนึ่งของเมืองไปสู่อีกด้านหนึ่งของเมืองจะไม่เหมาะกับถนนแบบนี้ เพราะจะต้องผ่านใจกลางเมือง ซึ่งเป็นการเสียเวลาและสร้างปัญหาการจราจรติดขัดฉะนั้นรูปแบบของถนนแบบนี้จึงมักต้องประกอบด้วยเส้นวงแหวนรอบจุดศูนย์กลางเป็นชั้นๆ ออกมาเพื่อประโยชน์ในการเดินทางดังกล่าว

3. แบบวงแหวน (Ring Network) การจะเลือกก่อสร้างวงแหวนเพิ่มเติมจากแบบรัศมีหรือไม่ก็มีข้อควรพิจารณา คือ ถนนวงแหวนมีลักษณะเป็นเส้นโค้ง ทำให้ความยาวถนนเพิ่มขึ้นจากจุดหนึ่งไปยังจุดหนึ่ง ทำให้ค่าก่อสร้างสูงกว่าทางตรง ค่าขนส่งสูงขึ้น ตามระยะทางที่ยาวและผู้ขับขี่อาจไม่นิยมใช้ด้วยเหตุผลทั้ง 2 ข้อที่กล่าว

องค์ประกอบของทาง มีองค์ประกอบดังต่อไปนี้ (ณรงค์ กุหลาบ, 2543)

1. คันทาง (Road Bed) คือความกว้างจากไหล่ด้านหนึ่งถึงอีกด้านหนึ่ง หรือเท่ากับความกว้างของผิวจราจรบวกกับไหล่ทางทั้งสองข้าง ซึ่งความกว้างนี้จะขึ้นกับปริมาณการจราจรหรือมาตรฐานของชั้นทาง

2. ช่องจราจร (Lane Width) ความกว้างของช่องจราจรหรือผิวทางและจำนวนช่องจราจร จะขึ้นอยู่กับปริมาณการจราจรและจุดประสงค์ของการใช้งาน ความกว้างของช่องจราจรโดยทั่วไป จะประมาณ 2.50 ถึง 3.50 เมตร แต่ถ้าเป็นถนนชนิดหลายช่องจราจร (Multilane) หรือถนนแยกทิศทางการจราจร (Divided Highway) แล้วจะต้องกว้างถึง 3.50 เมตร ในบางกรณี เช่น เขตจำกัด อาจลดลงเหลือ 3.0 เมตร หรือ 3.25 เมตร ก็ได้

3. ไหล่ทาง (Shoulders) คือส่วนที่ต่อจากผิวจราจรด้านซ้ายและขวาซึ่งโดยมากกว้างประมาณ 1.50-2.50 เมตร ความลาดเอียงของไหล่ทางประมาณ 5 เปอร์เซ็นต์ สำหรับไหล่ทางชนิดลูกรัง และ 4 เปอร์เซ็นต์ สำหรับหินคลุกและหินลาดยางทับและเป็นไหล่ทางของถนนมาตรฐานสูงที่มีการจราจรมาก

4. ลาดหลังทาง (Crown Slope, Cross Slope หรือ Cross Falls) คือ โค้งหลังผิวทาง (หรือโค้งหลังเต่า) มีไว้เพื่อให้น้ำฝนระบายออกจากผิวจราจรได้ทันโดยไม่ท่วมขัง

5. ลาดดินตัด (Back Slope Cut) เพื่อป้องกันการเคลื่อนตัว (Slide) ของดินหรือหินที่ตัดออก ความลาดชันจะขึ้นอยู่กับความสูงที่ตัด ประเภทของดิน ระยะมองไกลด้านข้างทางราบ (Horizontal Sight Distance) และความปลอดภัยด้านเสรีภาพ

6. เกาะกลางถนน (Median) เกาะกลางถนนใช้กับถนนชนิดแยกทิศทางของการจราจร (Divided Highway) หรือถนนในย่านชุมชน ในเมือง เกาะกลางถนนมี 2 ประเภท คือ ประเภทเป็นร่อง และประเภทสูงถมดิน เกาะประเภทแรกมักสร้างในถนนนอกเมืองที่ราคาที่ดินไม่สูงมากนัก ส่วนประเภทหลังจะสร้างในเมืองหรือเขตชุมชนที่ที่ดินราคาแพง เกาะกลางมักปลูกต้นไม้หรือต้นไม้หนาทึบเพื่อป้องกันแสงไฟสาดเข้าตาขณะรถสวนไม่นิยมปลูกต้นไม้ใหญ่บนเกาะกลาง เพราะจะเป็นอันตรายมากเวลารถชน เกาะกลางแคบๆ หรือ ตรงทางโค้งจะต้องมีราวกันกั้นรวงิ่งข้ามมาชนกับรถอีกด้านหนึ่ง ความกว้างของเกาะหากต้องการให้มีช่องจราจรเลี้ยว 4.20 เมตร และต้องกว้าง 6-10 เมตร ถ้าต้องการให้กลับรถสะดวก ความกว้างของเกาะต่ำสุดไม่ควรน้อยกว่า 4 ฟุต หรือ 1.20 เมตร สำหรับการติดตั้งป้ายจราจรไฟฟ้าแสงสว่างหรือไฟสัญญาณ

7. เขตขยายทาง (Right-of-Way, R.O.W.) เขตขยายทางจำเป็นต้องเผื่อไว้ให้พอเพียงกับการขยายคันทางหรือช่องจราจรในอนาคต หากกันไว้ไม่เพียงพอจะต้องซื้อหรือเวนคืนที่ดินราคาแพง ในเมื่อบริเวณนั้นพัฒนาขึ้น เป็นพื้นที่สำหรับแหล่งวัสดุก่อสร้าง สำหรับเครื่องมือ เครื่องจักรในการซ่อมบำรุงทางหรือติดตั้งป้ายโฆษณาต่างๆ ของทางราชการ นอกจากนั้นยังให้ระยะที่มองเห็นปลอดภัยทั้งสองข้าง

8. ทางเดินเท้า (Sidewalk) ทางเดินเท้าจำเป็นสำหรับถนนในเมือง สำหรับทางหลวงนอกเมือง ในช่วงที่ผ่านชุมชนก็จำเป็นต้องสร้างทางเท้าไว้ ขนาดของทางเท้าควรกว้างไม่น้อยกว่า 1.20 เมตร

9. ทางขนาน (Frontage Road) ทางขนานจำเป็นสำหรับถนนความเร็วสูงหรือในย่านชุมชน ทั้งนี้เพื่อให้ผู้อยู่อาศัยทั้งสองข้างเข้า-ออก ไม่เกิดอันตรายต่อรถที่วิ่งอยู่บนทางด่วน ทางขนานควรเป็นการจราจรทางเดียว (One Way)

10. สิ่งอำนวยความสะดวกความปลอดภัย (Safety Facilities) สิ่งอำนวยความสะดวกความปลอดภัยต้องปรากฏอยู่ในรูปตัดขวางของถนน ซึ่งได้แก่

10.1 หลักกันทางโค้ง (Guide Post) เพื่อเป็นแนวทางให้ผู้ขับขี่ทราบในช่วงของถนนที่จะเป็นอันตราย เช่น บริเวณคอสะพาน บริเวณโค้งทางราบ

10.2 ราวเหล็กกัน (Street Beam Guard-Rail) เพื่อป้องกันไม่ให้รถวิ่งออกนอกทางบริเวณจุดอันตราย เช่น บริเวณโค้งแคบ ตอม่อทางยกระดับ

10.3 กำแพงคอนกรีต (Concrete Barrier) ในบริเวณที่มีพื้นที่ถนนมีน้อยหรือบริเวณกึ่งกลางสะพานที่ไม่สามารถแยกการจราจรด้วยเกาะกลางได้ ก็ใช้กำแพงคอนกรีตแทน

10.4 รั้ว (Fencing) รั้วกันมีไว้กันคน หรือสัตว์หรือยานเกี่ยวกับการเกษตรวิ่งเข้ามาในถนนอย่างฉับพลัน โดยเฉพาะถนนนอกเมืองที่ใช้ความเร็วสูง รั้วโดยมากทำด้วยลวดหนาม หรือลวดตาข่าย หรือกำแพงคอนกรีต สำหรับถนนในเมืองจะมีรั้วกันเฉพาะบริเวณที่จำเป็น เช่น บริเวณสะพานข้ามถนน

ลักษณะทางแยกเป็นบริเวณที่ถนนตั้งแต่สองสายมาเชื่อมกันหรือแยกออกจากกันหรือตัดกัน ทางแยกเป็นส่วนที่สำคัญของเส้นทางถนนเนื่องจากทางแยกจะมีผลกระทบต่อประสิทธิภาพความปลอดภัย ความเร็ว ความจุของถนน และความล่าช้า ฯลฯ ซึ่งคุณสมบัติของทางแยกจะประกอบด้วยข้อมูลดังต่อไปนี้ (กิตติพงศ์ สุวรรณรัตน์ และคนอื่นๆ, 2544)

1. ระยะมองเห็นปลอดภัย คือ ระยะทางที่เพียงพอสำหรับผู้ขับขี่เมื่อขับรถเข้าสู่ทางแยกสามารถสังเกตเห็นรถที่อยู่อีกทางหนึ่งและกำลังเข้าสู่ทางแยกเหมือนกัน แล้วตัดสินใจหยุดรถได้ทันก่อนที่จะเข้าสู่แยก เพราะฉะนั้นระยะมองเห็นปลอดภัยในทางแยกจะต้องมีมากพอที่ให้ผู้ขับขี่ยวดยานสามารถตัดสินใจได้ว่าควรหยุดหรือควรจะแล่นผ่านทางแยกไป

2. ช่องทางเลี้ยวซ้ายและช่องทางเลี้ยวขวา พิจารณาปริมาณรถที่เลี้ยว และลักษณะการใช้งานและปริมาณการจราจรของทางแยกนั้น ซึ่งสามารถจำแนกช่องทางเลี้ยวซ้ายและช่องทางเลี้ยวขวาได้ดังนี้

2.1 Simple Left Turns พิจารณาปริมาณการจราจรเพื่อใช้ในการออกแบบช่องทาง โดยสามารถแบ่งเป็นทางแยกในเมืองที่มีปริมาณการจราจรต่ำและทางแยกที่อยู่ในเขตเมืองที่มีปริมาณการจราจรต่ำ โดยจะสร้าง Taper Flares สำหรับช่วยเลี้ยวแต่จะไม่นิยมสร้างในเขตเมืองที่มีความเร็วการจราจรต่ำกว่า 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ช่องเลี้ยวซ้ายในบริเวณทางแยก โดยปกติจะมีรัศมีโค้งอยู่ที่ 6-10 เมตร เลี้ยวได้พอไม่ล้ำเส้น สำหรับเขตนอกเมืองที่ไม่ค่อยมีคนข้ามถนนตรงบริเวณทางแยก และมีรถ Semi-Trailer วิ่งมากมักออกแบบให้มีรัศมีโค้งมากกว่า 15 เมตร เพื่อช่วยในการเลี้ยวโค้งที่คล่องตัว

2.2 Auxiliary Left Turn Lanes ช่องซ้ายแบบนี้จะสร้างเพื่อช่วยให้รถสามารถเคลื่อนที่ด้วยความเร็วสูงขึ้นได้ ซึ่งช่องเลี้ยวแบบนี้จะมี Storage Lane และ Taper เพื่อลดการกีดขวางจราจรในทางตรง โดยกำหนดให้ระยะ Taper ยาวอย่างต่ำ 30 เมตร

2.3 Left Turn Slip Lanes เป็นช่องเลี้ยวซ้ายที่มีเกาะช่องเลี้ยว ซึ่งช่องเลี้ยวลักษณะนี้มีข้อดีคือช่วยลดความล่าช้าในการเคลื่อนตัวของกระแสจราจรที่มีปริมาณจราจรมากๆ

2.4 Urban Right Turn Lanes เหมาะสำหรับทางแยกที่มีสัญญาณไฟโดยมีปริมาณรถเลี้ยวขวามากๆ หรือ ความยาวของ Lane เลี้ยวขวามีขนาดจำกัด ซึ่ง Double Right Turn Lane นี้จะช่วยลดระยะเวลาไฟสัญญาณเลี้ยวขวาลงได้มากกว่า 50 %

2.5 Rural Right Turn Lanes จะพิจารณาจากปริมาณของรถที่เลี้ยวขวาและปริมาณของรถในทางตรงในช่วงที่มีการจราจรสูงสุด

ปัจจัยด้านการจราจร

ตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 (1) การจราจรหมายความว่า “การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชี่ หรือไล่ต้อนสัตว์” และปัญหาการจราจร หมายถึง อุปสรรค ข้อขัดข้องที่ทำให้การจราจรติดขัดไม่บรรลุเป้าหมายของผู้ขับขี่ คนเดินทางหรือประชาชนทั่วไปในสังคม ที่ได้รับผลกระทบจากปัญหาการจราจรทั้งทางตรงและทางอ้อม

ลักษณะทั่วไปของป้ายจราจรและการใช้งาน ป้ายจราจรเป็นอุปกรณ์ที่สร้างขึ้นสำหรับใช้ในการควบคุมแนะนำ และให้ข่าวสารการเดินทางกับผู้ขับขี่ยานพาหนะ เพื่อให้ยวดยานพาหนะสามารถเคลื่อนที่ไปถึงจุดหมายปลายทางได้อย่างถูกต้อง รวดเร็ว และปลอดภัย โดยสามารถจำแนกหลักการปฏิบัติโดยทั่วไปของการใช้ป้ายจราจรได้ดังนี้ (ณรงค์ กุหลาบ, 2543)

1. ต้องพิจารณาถึงความจำเป็นในการใช้ป้ายจราจร ตั้งแต่ขั้นตอนของการออกแบบทาง และไม่ควรหวังผลการใช้ป้ายจราจร เพื่อแก้ไขความบกพร่องของการออกแบบทาง

2. ต้องติดตั้งป้ายจราจรที่จำเป็นตามจุดที่เหมาะสมและถูกต้อง ตามมาตรฐานให้เรียบร้อยทุกแห่งก่อนที่จะเปิดการจราจรทางหลวงใหม่ ทางเบี่ยง หรือทางชั่วคราว

3. ป้ายจราจรจะต้องสอดคล้องกับสภาพและการจราจรบนทางหลวง ฉะนั้นให้ติดตั้งป้ายจราจรเพิ่มเติม และรื้อถอนป้ายจราจรออกทันที เมื่อสภาพของทางหลวงเปลี่ยนแปลงไป

4. การติดตั้งป้ายจราจรจะต้องคำนึงถึงมาตรฐานของการออกแบบป้าย การติดตั้งป้ายตลอดจนความสม่ำเสมอในการใช้ป้ายจราจร สภาพการจราจรและประเภททางหลวงแบบเดียวกันใช้ป้ายจราจรแบบเดียวกันติดตั้ง

5. ไม่ควรติดตั้งป้ายจราจรประเภทป้ายบังคับและป้ายเตือนเกินความจำเป็น เพราะแทนที่จะเป็นผลดีขึ้นกลับทำให้ผู้ใช้ทางหลวงขาดความสนใจป้ายจราจร

6. การติดตั้งป้ายแนะนำประเภทป้ายบอกจุดหมายปลายทาง และป้ายหมายเลขทางหลวงเป็นระยะๆ จะทำให้เกิดประโยชน์กับผู้ใช้ทางหลวงมากขึ้น

ป้ายจราจรสามารถแบ่งแยกประเภทตามหน้าที่ได้ดังนี้ (กิตติพงศ์ สุวรรณรัตน์ และคนอื่นๆ, 2544)

1. ป้ายบังคับ เป็นป้ายซึ่งแสดงกฎจราจรเฉพาะที่นั้นๆ ใช้บังคับและควบคุมการจราจรป้ายมีผลบังคับใช้ตามกฎหมาย ป้ายห้ามต่างๆ

2. ป้ายเตือน เป็นป้ายเพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยวดยานถึงลักษณะ สภาพทางที่อาจจะเกิดอันตราย หรือมีการบังคับควบคุมการจราจรข้างหน้าซึ่งควรระมัดระวังอันได้แก่ ทางโค้ง ทางแยก สิ่งกีดขวาง ฯลฯ

3. ป้ายแนะนำ เป็นป้ายที่ใช้เพื่อแนะนำให้ผู้ใช้งานสามารถเดินทางไปสู่จุดหมายปลายทาง ได้อย่างถูกต้อง สะดวก รวดเร็วและปลอดภัย อันได้แก่ ป้ายแสดงหมายเลขทางหลวง จุดหมาย ปลายทาง ทิศทาง ระยะทาง สถานบริการ ฯลฯ

นอกเหนือจากป้ายจราจรและเครื่องหมายจราจร ซึ่งเป็นเครื่องหมายควบคุมการจราจร แล้ว สัญญาณไฟจราจรสามารถใช้ควบคุมการจราจรที่ประสิทธิภาพมากที่สุด โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การควบคุมจราจร ณ บริเวณทางแยก ระบบสัญญาณไฟทำให้การเคลื่อนที่เป็นไปอย่างมีระเบียบ ป้องกันปัญหาการขัดแย้งและความสับสนของยานยนต์ในทิศทางต่างๆ ลำดับสิทธิแก่ผู้สมควรได้ไป ก่อน/หลัง และช่วยลดอุบัติเหตุ ฯลฯ สำหรับสัญญาณไฟมีลักษณะต่างๆ ดังนี้ (กิตติพงศ์ สุวรรณรัตน์ และคนอื่นๆ, 2544)

1. สีแดง หมายถึง การบังคับให้ยานหยุด
2. สีเหลือง หมายถึง การเตือนให้ผู้ขับขี่ชะลอความเร็ว เพิ่มความระมัดระวังให้มากยิ่งขึ้น และบางครั้งให้หยุดเพื่อความปลอดภัย
3. สีเขียว หมายถึง การอนุญาตให้ยานแล่นผ่านได้
4. สัญญาณไฟกระพริบ (Flashing Beacon) เป็นสัญญาณไฟที่ติดตั้งเพื่อใช้เตือนผู้ใช้ ยานยนต์ให้ระมัดระวังมากขึ้นและชะลอความเร็ว
5. สัญญาณไฟควบคุมช่องทางวิ่ง (Lane Use Control) ใช้กรณีถนนบางสายอาจจะมี จำนวนช่องทางวิ่งที่ไม่เท่ากัน และบางช่องทางวิ่งอาจใช้เป็นทางพิเศษ
6. สัญญาณไฟสำหรับเปิดสะพาน (Drawbridge Signal) เป็นสัญญาณไฟที่ใช้เตือนผู้ใช้ ยานยนต์ในกรณีที่มีการเปิดสะพาน
7. สัญญาณไฟสำหรับทางรถไฟตัดผ่าน (Railroads Cross Signal) เป็นสัญญาณไฟที่ใช้ เตือนผู้ใช้ยานยนต์ให้ทราบเมื่อมีรถไฟวิ่งผ่าน

การเกิดอุบัติเหตุจราจรสามารถเกิดขึ้นได้ ทุกเวลาทุกวินาทีเมื่อเริ่มใช้ยานพาหนะ มี อัตราเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจราจรอยู่ตลอดเวลา ซึ่งกองบังคับการตำรวจจราจร ได้ชี้ให้เห็นถึงปัจจัย หลักส่งเสริมการเกิดอุบัติเหตุจราจรดังนี้ (ศรีศักดิ์ สุนทรไชย และคนอื่นๆ, 2545)

1. ความประมาท “ความประมาท เป็นหนทางแห่งความตาย” คือ พุทธสุภาษิตที่กล่าวเป็น สัจจะธรรมนานนับพันปี ความประมาทเป็นสาเหตุหลักสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้โดยง่ายและบ่อย ที่สุด เพราะผู้ใช้การจราจรมักไม่ตระหนักถึงภัยอันตรายที่อาจเกิดขึ้น ทำให้ขาดความระมัดระวัง ประมาทเลินเล่อ ส่งผลให้เกิดความสูญเสียอย่างไม่คาดฝันจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น

2. เพิกเฉยต่อกฎจราจร ความหายนะในชีวิตและทรัพย์สินไม่อาจจะหลีกเลี่ยงได้ถ้าเกิด อุบัติเหตุ ดังนั้น กฎจราจรจึงเป็นกลไกสำคัญประการหนึ่งที่จะช่วยควบคุม และลดอัตราเสี่ยงต่อการ เกิดอุบัติเหตุ หากบุคคลที่จำเป็นต้องใช้เส้นทางสัญจรไม่เคารพกฎจราจรจะทำให้ประสบอุบัติเหตุได้ กลไกของกฎจราจรที่ต้องระลึกถึงอยู่เสมอ คือ ฟังใช้กฎจราจรอย่างถูกวิธีและถูกต้องซึ่งช่วยให้ สามารถลดความเสี่ยงของอุบัติเหตุ

3. สภาพแวดล้อม มีส่วนช่วยสนับสนุนให้เกิดอันตรายจากการจราจรได้ง่าย สภาพดังกล่าว คือ

3.1 ระบบการจราจร สภาพการจราจรขั้วไขว่ แออัด และไร้ระเบียบ จัดเป็นปัญหาชั้นวิกฤตที่ผู้เดินทางสัญจรประสบกับปัญหาอุบัติเหตุจราจร เนื่องจากพบว่าสภาพการจราจรสร้างอุปสรรคการเคลื่อนตัวของยานพาหนะ ทำให้ผู้เดินทางสัญจรมีแต่ฐานะรีบด่วนของตนเอง ไม่คาดคิดต่อภัยอันตรายที่จะเกิดขึ้นข้างหน้าจากการขาดความระมัดระวัง

3.2 สภาพภูมิประเทศ พื้นผิว เส้นทางการจราจร อุบัติเหตุจราจรสามารถเกิดขึ้นได้ ถ้าหากมีการเดินทางเข้าไปในลักษณะภูมิประเทศ พื้นที่ ที่ไม่คุ้นเคยรวมถึงลักษณะของเส้นทางคมนาคม มีสภาพที่ไม่เอื้ออำนวยความสะดวก สบาย เส้นทางเปียก ลื่น หรือมีสภาพขรุขระ เป็นหลุมเป็นบ่อ หรือมีสิ่งกีดขวางบนเส้นทางจราจร รวมถึงระบบแสงไฟสำหรับการจราจร

3.3 สภาพอากาศ อากาศที่แปรเปลี่ยนระดับเบา-รุนแรง เช่น ฝนตก หมอกกลางจัด พายุ ฝนฟ้าคะนอง คลื่นลมแรง สร้างทัศนวิสัยที่เลวร้ายกีดตันสภาพการจราจรให้เกิดอันตรายจากอุบัติเหตุได้ ถ้าไม่มีมาตรการที่ป้องกันรัดกุมดีพอ

3.4 อาคาร และสิ่งปลูกสร้าง แม้ว่าปัจจุบันอาคาร และสิ่งก่อสร้างโครงการระบบสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ต่างๆ จะได้รับการออกแบบทั้งทางด้านสถาปัตยกรรม และทางด้านวิศวกรรม ช่วยวางแผนการก่อสร้างให้มีความมั่นคง ทันสมัย ปลอดภัย สำหรับผู้อยู่อาศัยแล้วก็ตาม แต่ช่วงระหว่างดำเนินการก่อสร้างเหล่านี้ จะมีองค์ประกอบสำคัญส่งผลกระทบต่อผู้ใช้เส้นทางจราจรเป็นบ่อเกิดของอุบัติเหตุได้ คือ ฝุ่นละออง เศษวัสดุก่อสร้าง อุปกรณ์การก่อสร้าง ก่อสร้างผิดแบบ การพังทลายฐานรากของสิ่งปลูกสร้าง

4. สภาพยานพาหนะ เทคโนโลยีด้านวิศวกรรมยานยนต์ พัฒนาก้าวหน้าไปมากจนกระทั่งสร้างความเชื่อมั่นเรื่องความปลอดภัยขณะใช้ยานพาหนะ แต่อย่าลืมน่าอุบัติเหตุเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา ถ้าละเลยการตรวจสอบ เช็คความเสื่อมสภาพของยานพาหนะก่อนเดินทาง

5. สภาพร่างกาย การมีโรค และความไม่สมบูรณ์ หรือความบกพร่องของร่างกาย ช่วยส่งเสริมให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้เช่นกัน โดยมากพบบ่อยในกรณีความพิการทางกายภาพของผู้บังคับยานพาหนะ จึงทำให้ผู้บังคับยานพาหนะมีประสิทธิภาพไม่ดีพอ สำหรับการเลือกตัดสินใจบังคับยานพาหนะเมื่อเกิดเหตุการณ์เสี่ยงต่ออุบัติเหตุ นอกจากนี้ ยังพบว่าภาวะโรคอ้วน มีความสัมพันธ์กับภาวะการเจ็บป่วย และโรคต่างๆ นับเป็นปัจจัยกระตุ้นให้เกิดอุบัติเหตุจราจรถึงแก่ชีวิตได้ เพราะโรคอ้วนก่อให้เกิดการง่วงนอนจากการคั่งของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ส่งผลให้เกิดอาการหลับในขณะทำการจราจร

6. สภาพทางจิตใจ ความไม่สมบูรณ์ หรือความบกพร่องของจิตใจ ช่วยส่งเสริมให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้เช่นกัน ถ้าบุคคลนั้นๆ มีภาวะจิตใจที่ไม่ปกติ หรือไม่มีวุฒิภาวะเพียงพอจะแก้ไขเหตุการณ์ ปัญหาเฉพาะหน้าให้รอดพ้นภาวะวิกฤตจากอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา สภาพจิตใจที่ไม่สมบูรณ์ปรากฏในบุคคลต่อไปนี้ บุคคลที่เป็นโรคจิต เด็ก คนชรา บุคคลในสภาพเมินเมาสิ่งเสพติด

อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นในกรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรมากที่สุดในประเทศไทย คือนับแต่ พ.ศ. 2551 – 2556 เป็นเวลา 6 ปี เสียชีวิตจำนวน 2,700 คน เหตุที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตมาก

ที่สุดเพราะกรุงเทพมหานครมีประชากรจำนวนมากซึ่งโดยเฉลี่ยนับแต่ พ.ศ. 2551 – พ.ศ. 2556 ประมาณ 5,600,000 คน ปีที่มีผู้เสียชีวิตมากที่สุด คือ พ.ศ. 2551 จำนวน 548 คน ปีที่มีจำนวนน้อย คือ พ.ศ. 2556 จำนวน 353 คน

อนึ่ง สาเหตุที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตลดลงในลำดับแต่ละปี เป็นเพราะการบูรณาการตามหลักยุทธศาสตร์ 5E นั้นมีการบริหารจัดการทรัพยากรในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรมีมากกว่าทุกจังหวัดในประเทศไทย (ไทยโพสต์ วันที่ 18 สิงหาคม 2554 หน้า Excite Thai Post 1)

การป้องกันและแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนนให้ได้ผลอย่างเป็นรูปธรรม จำเป็นต้องกำหนดแนวทางมาตรการการดำเนินงานในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นระบบ โดยคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2547 เห็นชอบแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศ (Thailand Road Safety Action Plan) พ.ศ. 2547 – 2551 ซึ่งประกอบด้วยยุทธศาสตร์ 5 ด้าน (5E) คือ

ยุทธศาสตร์ที่ 1: ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement)

ยุทธศาสตร์ที่ 2: ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรม (Engineering)

ยุทธศาสตร์ที่ 3: ยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Public Relation)

ยุทธศาสตร์ที่ 4: ยุทธศาสตร์ด้านการช่วยเหลือฉุกเฉิน (Emergency Medical Service: EMS)

ยุทธศาสตร์ที่ 5: ยุทธศาสตร์ด้านการติดตามและประเมินผล (Evaluation and Information)

จากแผนปฏิบัติการดังกล่าว จะเห็นว่าเป็นการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับหลายฝ่าย ทั้งผู้รักษากฎหมาย ประชาชนตลอดจนองค์กรภาครัฐและเอกชน โดยเฉพาะองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งมีบทบาทสำคัญและอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน เพื่อลดการสูญเสียด้านชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุ โดยอาจเป็นหน่วยดำเนินการเองหรือเป็นหน่วยสนับสนุนให้การป้องกันอุบัติเหตุทางถนนบรรลุผลอย่างเป็นรูปธรรม มาตรการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนประกอบด้วย

มาตรการด้านคน

การให้ประชาชนผู้ใช้รถ ใช้ถนน ได้มีความรู้และมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างถูกต้อง เพื่อจะได้ตระหนักถึงความสำคัญและความ จำเป็นของสภาพปัญหา และปลูกฝังการเป็น “ผู้มีวินัยจราจร” ตลอดจนสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนตามมาตรการ 3ม 2ข 1ร (มอเตอร์ไซด์ปลอดภัย สวมหมวกนิรภัย เมาไม่ขับ ใบอนุญาตขับขี่ เข็มขัดนิรภัย และความเร็วไม่เกินที่กำหนด) อันจะนำไปสู่การลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุได้อย่างแท้จริง

มาตรการด้านการบำบัดรักษา

การจัดให้มีอาสาสมัครป้องกันภัย เพื่อเป็นหน่วยเฝ้าระวังและสนับสนุนเข้าร่วมช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุอย่างทันท่วงที

มาตรการด้านระบบข้อมูล

จัดทำข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน จำนวนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บ เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ ประเมินผล และวางแผนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนให้ถูกต้องตามสภาพปัญหาของพื้นที่

มาตรการด้านรถ

รณรงค์ให้ผู้ขับรถตรวจสอบสภาพรถก่อนออกเดินทาง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยด้านพาหนะ เช่น ตรวจสอบระดับน้ำกลั่นในแบตเตอรี่ ตรวจสอบระดับน้ำในถังพักน้ำ ตรวจสอบระดับน้ำมันเบรคและน้ำมันเครื่อง เป็นต้น นอกจากนี้ อุบัติเหตุจากรถที่มีความรุนแรงในระดับเสียชีวิต ส่วนใหญ่เกิดในช่วงเวลา 18.00 น. เนื่องจากเป็นช่วงเวลาใกล้ค่ำ แสงสว่างไม่เพียงพอ ทำให้ผู้ขับขี่มองเห็นทัศนวิสัยการจราจรไม่ชัดเจน จึงควรรณรงค์ให้รถยนต์นั่งเปิดไฟหน้ารถ ตั้งแต่เวลา 18.00 น. สำหรับรถจักรยานยนต์ให้เปิด ไฟหน้ารถตลอดวัน

มาตรการด้านถนน

ตรวจสอบเส้นทางคมนาคมที่อยู่ในความรับผิดชอบ โดยเฉพาะจุดที่เสี่ยงอันตรายหรือบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง โดยพิจารณาจัดทำป้ายสัญญาณ เตือน เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนเกิดความระมัดระวัง กรณีถนนชำรุดเสียหายให้เร่งแก้ไขซ่อมแซมให้แล้วเสร็จก่อนถึงเทศกาลที่มีผู้ใช้ถนนเป็นจำนวนมาก แต่หากไม่สามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จก็ให้ติดป้ายสัญญาณเตือน และขอความร่วมมือผู้รับจ้างหยุดดำเนินการก่อสร้างหรือซ่อมแซมในช่วงเทศกาล ดังกล่าวตามความเหมาะสม เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนในการเดินทาง

มาตรการด้านการประชาสัมพันธ์

ให้พิจารณาจัดทำสื่อรณรงค์และประชาสัมพันธ์ทุกรูปแบบ เช่น แผ่นพับ ป้ายประชาสัมพันธ์ วิทยุชุมชน จัดกิจกรรมรณรงค์ เพื่อให้ประชาชน ประชาคม ตำบล – หมู่บ้าน ชุมชน ได้เข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในช่วงวันหยุดเทศกาลที่จะมี ผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นจำนวนมาก ควรจัดให้มีการประชาสัมพันธ์เป็นพิเศษ เช่น จัดกิจกรรมรณรงค์ให้มีการตรวจสอบสภาพรถก่อนเดินทาง ตรวจสอบ สภาพรถโดยสารสาธารณะ และคนขับก่อนเดินทางเพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร เป็นต้น

ตามมาตรการความปลอดภัยทางถนนทั้ง 6 ข้อข้างต้น สามารถพิจารณาได้ว่าเป็นการดำเนินการเกี่ยวข้องกับ 3 ปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน คือ คน รถ และถนน โดยมาตรการด้านถนนนั้น เพื่อให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นได้ทราบถึงเทคนิคและวิธีการ เพิ่มความปลอดภัยด้วยอุปกรณ์ควบคุมจราจร มาตรการเพิ่มความปลอดภัยด้านถนน

หัวใจสำคัญที่ช่วยให้ถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น คือ อุปกรณ์ควบคุมจราจร ประกอบด้วย ป้ายจราจร เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง สัญญาณไฟจราจร เครื่องมือการยับยั้งจราจร และราวกันอันตราย โดยอุปกรณ์แต่ละประเภทมีวัตถุประสงค์การใช้ที่แตกต่างกันไป สรุปได้ดังนี้ เช่น ป้ายจราจร: การติดตั้งป้ายจราจรบนถนน เพื่อแนะนำให้ผู้ขับขี่รถยนต์เดินทางไปสู่จุดหมายปลายทางได้สะดวก หรือสามารถเดินทางในขณะที่ทัศนวิสัย ไม่ดีหรือระยะการมองเห็นจำกัดได้อย่างปลอดภัย

- ติดตั้งสอดคล้องกับสภาพและการจราจรบนถนน
- ติดตั้งบริเวณทางโค้งราบและโค้งตั้ง
- ติดตั้งบริเวณที่มีการเปลี่ยนแปลงความกว้างของผิวจราจร

- ติดตั้งบริเวณที่ต้องการนำทาง เพื่อมิให้ยานพาหนะหลุดพลัดไปจากคันทางหรือในบริเวณทางแยกที่สับสน

- ติดตั้งบริเวณอื่นใดที่วิศวกรผู้ออกแบบ พิจารณาแล้วเห็นว่ามีความอันตรายต่อผู้ใช้ทางหรือ เพื่อเพิ่มความสะอาดปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง: เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง ติดตั้งเพื่อให้คนขับรถควบคุมยานพาหนะอยู่ในช่องจราจรอย่างถูกต้อง สามารถตัดสินใจ ที่จะเปลี่ยนช่องทาง แชน หรือหยุดรถได้อย่างปลอดภัย นอกจากนี้ อาจใช้เป็นอุปกรณ์เตือนเมื่อยานพาหนะวิ่งออกจากช่องทางวิ่ง เป็นการป้องกันและ ลดความรุนแรงของอุบัติเหตุการตีเส้นบนผิวจราจรมีเหตุอันควรในการพิจารณา ดังนี้

ก. บริเวณย่านชุมชนและที่อยู่อาศัย

ข. บริเวณห้ามแซง

ค. ระยะ 30 เมตรก่อนถึงและภายในโค้งที่มีรัศมีต่ำกว่า 300 เมตร

ง. ระยะ 30 เมตรก่อนถึงป้ายหยุด

จ. บริเวณที่มีอุบัติเหตุบ่อยครั้ง

สัญญาณไฟจราจร: การตัดสินใจติดตั้งสัญญาณไฟจราจร ต้องพิจารณาถึงความจำเป็นเป็นสำคัญ เพราะการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรในบริเวณที่ไม่ เหมาะสม จะทำให้เกิดความล่าช้าแก่คนข้ามทางและยวดยานที่เข้าสู่ทางแยก ซึ่งอาจทำให้มีการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรและเกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้น ในการตัดสินใจติดตั้งสัญญาณไฟจราจรควรอยู่ในดุลยพินิจของวิศวกรหรือผู้เชี่ยวชาญที่รับผิดชอบ และควรคำนึงถึงเหตุอันควรในการติดตั้งสัญญาณไฟ

ราวกันอันตราย: การเลือกชนิดของราวกันอันตรายให้เหมาะสมกับสภาพของถนน สามารถช่วยลดความเสียหายจากอุบัติเหตุที่อาจเกิดกับยวดยานและ ผู้ขับขี่ยวดยานได้ อย่างไรก็ตาม ควรนำข้อมูลของสภาพถนนที่ได้จากการสำรวจในภาคสนามมาประกอบการตัดสินใจด้วย และอาจต้องพิจารณาถึง องค์ประกอบอื่นๆ เช่น ค่าใช้จ่าย การบำรุงรักษา และความสวยงาม (Online: <http://www.navy.mi.th> <http://www.navy.mi.th>)

การป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในต่างประเทศ

อุบัติเหตุทางถนนทำให้คนทั่วโลกเสียชีวิตและบาดเจ็บเป็นจำนวนมาก โดยในแต่ละปีมีผู้เสียชีวิตประมาณ 1,200,000 คน บาดเจ็บและพิการทุพพลภาพ ประมาณ 20-50 ล้านคน โดยประเทศที่ด้อยพัฒนาและกำลังพัฒนามีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บพิการทุพพลภาพมากที่สุด ส่วนประเทศที่พัฒนาแล้วมีผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บพิการทุพพลภาพในอัตราที่ต่ำ

อุบัติเหตุร้ายแรงทางถนนทำให้มีผู้เสียชีวิตเมื่อ 10 ปี เศษมานี้ที่ทั่วโลกต่างทราบกันคือ อุบัติเหตุที่รถยนต์เมอร์ซิเดส เบนซ์ สีดำ รุ่น E 600 ปี 1997 ที่เจ้าหญิงไดอาน่า (เจ้าหญิงแห่งเวลส์ เจ้าหญิงแห่งปวงชน ประเทศอังกฤษ) ประทับนั่งมากับนายโดตี้ อัลฟาเยต์และนายเทรเวอร์ เรสยอนส์ องครักษ์ โดยนายเฮนรี พอลล์เป็นคนขับ ชนกับรถเฟียต อุโน ที่ถนนลอดอุโมงค์ Point De Alma ใต้แม่น้ำแซน กรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม ค.ศ. 1997 (พ.ศ. 2540) เวลาประมาณ 00.10 นาฬิกา ทำให้เจ้าหญิงไดอาน่าสิ้นพระชนม์ นายโดตี้ อัลฟาเยต์ และนายเฮนรี พอลล์ เสียชีวิตด้วย ซึ่งทำให้คนทั่วโลกต่างเศร้าสลดกับการสิ้นพระชนม์ของเจ้าหญิงไดอาน่าครั้งนี้นิ่งนัก

สำหรับการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน (Road Safety) ในต่างประเทศนั้น ขอยกตัวอย่างของประเทศที่พัฒนาแล้วและสามารถป้องกันอุบัติเหตุทางถนนให้อยู่ในระดับเฉลี่ย 5 ถึง 10 คนต่อ 100,000 ประชากร โดยเฉพาะในประเทศสวีเดนนั้นถึงกับมีนโยบายเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุไว้ว่าจะลดจำนวนผู้เสียชีวิตในแต่ละปีให้มากที่สุด และมีเป้าหมายจะไม่ให้มีการเสียชีวิตหรือการเสียชีวิตเท่ากับศูนย์เลยทีเดียว (ที่มา: <http://www.swede.se/tewplates/cs/Article16182.aspx>)

ประเทศสหรัฐอเมริกา

ประเทศสหรัฐอเมริกาคือว่าเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนนับแต่ปี ค.ศ. 1997-2005 มีดังนี้

ตารางที่ 2.1 สถิติการชนที่มีผู้เสียชีวิตเป็นรายปี

การชนทั้งหมด ใน สหรัฐอเมริกา	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997
การชนของ ยานพาหนะ ที่มีผู้เสียชีวิต	39,189	38,444	38,477	38,491	38,862	37,526	37,140	37,107	37,324
ผู้เสียชีวิต ทั้งหมด									
ผู้ขับขี่	27,472	28,871	26,779	26,659	25,869	25,567	25,257	24,743	24,667
ผู้โดยสาร	10,036	10,355	10,458	10,604	10,469	10,695	10,521	10,530	10,944
คนอื่นๆ	86	78	104	112	102	86	97	109	114
ยอดรวม เบื้องต้น	37,594	37,304	37,341	37,375	36,440	36,348	35,875	35,382	35,725
ผู้เสียชีวิตที่ไม่ เกี่ยวข้องกับ รถยนต์									
คนเดินถนน	4,881	4,675	4,774	4,851	4,901	4,763	4,939	5,228	5,321
คนขี่จักรยาน	784	727	629	665	732	693	754	760	814
คนอื่นๆ	184	130	140	114	123	141	149	131	153
ผู้เสียชีวิต ทั้งหมด	43,443	42,836	42,884	43,005	42,196	41,945	41,717	41,501	42,013

ที่มา: ตารางนี้ใช้ข้อมูลที่รวบรวมโดยรัฐบาลกลางสหรัฐอเมริกา, National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA)

ตารางที่ 2.2 การชนที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตในปี 1994-2006 (13 ปี)

ปี	ยอดรวม
1994	36,254
1995	37,241
1996	37,494
1997	37,324
1998	37,107
1999	37,140
2000	37,526
2001	37,826
2002	38,491
2003	38,477
2004	38,444
2005	39,252
2006	38,588

ที่มา: National Highway Traffic Safety Administration (NHTA)

ตารางที่ 2.3 ผู้เสียชีวิตและอัตราเสียชีวิต ปี 1994-2006

ปี	ผู้เสียชีวิต	จำนวนประชากร (พันคน)	อัตราการเสียชีวิตต่อประชากร 100,000 คน	ผู้ขับขี่ที่มีใบอนุญาต (พันคน)	อัตราการเสียชีวิตต่อผู้ขับขี่ที่มีใบอนุญาต
1994	47,716	260,327	15.64	175,403	23.21
1995	41,817	262,803	15.91	176,628	23.68
1996	42,065	265,229	15.86	179,539	23.43
1997	42,013	267,784	15.69	182,706	22.99
1998	41,501	270,248	15.36	184,861	22.45
1999	41,717	272,691	15.30	187,170	22.29
2000	41,945	282,217	14.86	190,625	22.00
2001	42,196	285,226	14.79	191,276	22.06
2002	43,005	288,126	14.93	194,602	22.10
2003	42,884	290,796	14.75	196,166	21.86
2004	42,836	293,638	14.59	198,889	21.54

ตารางที่ 2.3 (ต่อ)

ปี	ผู้เสียชีวิต	จำนวน ประชากร (พันคน)	อัตราการเสียชีวิตต่อ ประชากร 100,000 คน	ผู้ขับขี่ที่มี ใบอนุญาต (พันคน)	อัตราการเสียชีวิต ต่อผู้ขับขี่ที่มี ใบอนุญาต
2005	43,510	296,507	14.67	200,549	21.70
2006	42,642	299,398	14.24	202,810	21.03

ที่มา: รัฐบาลกลางสหรัฐอเมริกา, National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA)

สถิติการเกิดอุบัติเหตุโดยรถยนต์ชน

การชนกันของรถยนต์ มีการเกิดอุบัติเหตุจากยานพาหนะประมาณ 6,420,000 ครั้ง ในสหรัฐอเมริกาปี 2005 ค่าใช้จ่ายในการชนเหล่านี้มากกว่า 230 พันล้านดอลลาร์ ประชาชน 2.9 ล้านคนบาดเจ็บและเสียชีวิต 42,636 คน ทุกวันมีคนไทยเสียชีวิตประมาณ 115 คนจากการชนของยานพาหนะในสหรัฐอเมริกา ทุก 13 นาที เสียชีวิต 1 คน

ในปี 2003 มีรถยนต์เกิดอุบัติเหตุ 6,328,000 ครั้ง ในสหรัฐอเมริกา มีผู้บาดเจ็บ 2.9 ล้านคน และเสียชีวิต 42,643 คนจากอุบัติเหตุทางถนน

ในปี 2002 ประมาณการว่ามีอุบัติเหตุทางรถยนต์ 6,316,000 ครั้ง ในสหรัฐอเมริกา มีคนบาดเจ็บ 2.9 ล้านคน และเสียชีวิต 42,815 คน จากอุบัติเหตุทางรถยนต์ในปี 2002

ในปี 2000 ประมาณการว่ามีอุบัติเหตุทางรถยนต์ 6,356,000 ครั้ง ในสหรัฐอเมริกา มีคนบาดเจ็บ 3.2 ล้านคน และเสียชีวิต 41,821 คน จากอุบัติเหตุทางรถยนต์ในปี 2000 รวบรวมข้อมูลโดย: Federal Highway Administration

การชนกันของจักรยานยนต์

ในปี 2005 มีผู้ขับขี่จักรยานยนต์เสียชีวิต 4,533 คน โดยเกิดการชนกันเพียงคันเดียว 2,021 คน (ร้อยละ 56) รายงานนี้ให้ข้อมูลเพิ่มเติมทั้งการชนที่มีผู้เสียชีวิตคนเดียวและสองคน (รายงานด้านเทคนิคของ NCSA (NCSA Technical Report (DOT-HS-810-834) (PDF)

อนึ่ง ประเทศสหรัฐอเมริกานี้ตามตารางที่ 2.6 การเปรียบเทียบอัตราการเสียชีวิตบนท้องถนนระหว่างประเทศ: จำนวนและอัตราสำหรับผู้ขับขี่ถนนต่างกัน; โดยประเทศที่คัดเลือก: 2007 ระบุว่าจำนวนผู้เสียชีวิตบนถนนประเทศสหรัฐอเมริกามีอัตรา 13.7 คน ต่อประชากร 100,000 คน จึงถือว่าแม้เป็นประเทศที่พัฒนาแล้วก็ยังมีอัตราผู้เสียชีวิตสูงกว่าประเทศที่พัฒนาแล้วในยุโรป ดังตารางที่ได้อ้างอิงไว้แล้วนั้น

ประเทศอังกฤษ

ประเทศอังกฤษถือว่าเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนนับแต่ปี ค.ศ. 1997-2006 มีดังนี้

ตารางที่ 2.4 สถิติผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตบนถนนตามความรุนแรงของการบาดเจ็บในปี 1997-2007

ปีและ ไตรมาส	เสียชีวิต	เสียชีวิตและ บาดเจ็บสาหัส	บาดเจ็บ เล็กน้อย	รวมบาดเจ็บ และเสียชีวิต	การจราจรของ ยานยนต์ (พันล้านกิโลเมตร)
ค่าเฉลี่ย 1994-96	3,578	47,666	272,272	319,928	440
1997	3,699	46,683	261,220	327,803	450
1998	3,421	44,255	280,967	325,212	459
1999	3,423	42,545	277,765	320,310	467
2000	3,409	41,564	278,719	320,263	467
2001	3,450	40,680	272,749	313,309	474
2002	3,431	39,407	263,196	302,606	487
2003	3,608	37,215	263,392	290,607	490
2004	3,221	34,361	248,489	280,840	499
2005	3,201	32,155	238,862	271,017	500
2006	3,172	31,846	226,559	258,404	504

ที่มา: Department of Environment Transport, England (Department of Transport)

สาเหตุที่ทำให้เกิดการเสียชีวิต

1. ดื่มแอลกอฮอล์เกินขนาด
2. ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย
3. ขับรถด้วยความเร็วสูง
4. สภาพถนนไม่ดี
5. คนเดินเท้าบนถนนใส่เสื้อผ้าสีดำหรือทึบ
6. ใช้โทรศัพท์มือถือ
7. ความผิดพลาดในการตรวจสอบการวัดปริมาณแอลกอฮอล์
8. สภาพอากาศเปลี่ยนแปลง (ประเทศอังกฤษจะมีฝนตกบ่อย ถนนจะลื่นตลอดเวลา)

วิธีป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ

1. วัดปริมาณแอลกอฮอล์จากลมหายใจ (วิธีนี้เริ่มใช้ตั้งแต่ปี 1967)
2. มีการวิเคราะห์ข้อมูลทางด้านอุบัติเหตุ เพื่อปรับปรุงถนน
3. ตั้งเป้าหมายที่จะลดอุบัติเหตุในปี 2010 โดยมีเป้าหมายการปรับปรุงประกาศ มีการ

รณรงค์ความปลอดภัย

4. ให้ใช้เบาะพิเศษสำหรับเด็ก เพื่อป้องกันการกระแทก

แนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ใช้มาตรการใหม่ๆ ทุกปี ตัวอย่าง เช่น ปี 2006

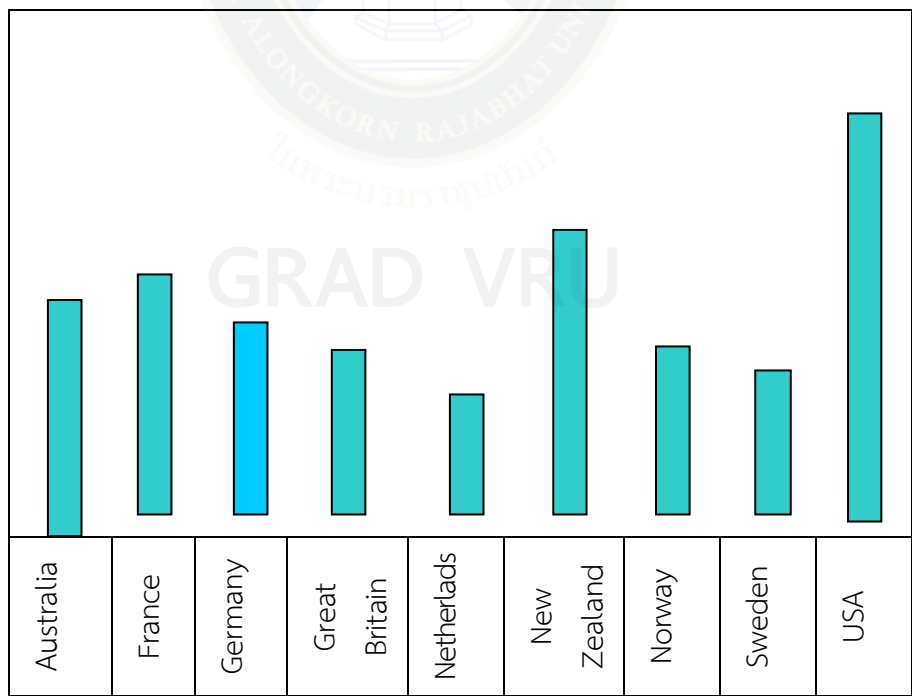
1. รัฐบาลอังกฤษเพิ่มความเข้มงวดโดยใช้นักบินคอยตรวจตราถนนและให้เด็กออกจากพื้นที่ที่มีความเสี่ยง

2. ออกพระราชบัญญัติเกี่ยวกับท้องถนนผ่าน ควบคุมการดื่มขณะขับรถ ความเร็วในการขับรถ การเรียนขับรถ คนขับรถและใบขับขี่ (ที่มา: Department for Transport, England)

ในรายงานการวิจัยเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนนใน ค.ศ. 2010 ของกรมการขนส่งกรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ มุ่งวิจัยเกี่ยวกับ

1. ผู้ขับขี่รถยนต์
2. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
3. คนเดินเท้า
4. ผู้ขี่จักรยาน
5. อื่นๆ

โดยการวิจัยนี้ได้เน้นวิสัยทัศน์ (Vision) เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตโดยเปรียบเทียบกับการลดจำนวนผู้เสียชีวิตของ 9 ประเทศ คือ ออสเตรเลีย ฝรั่งเศส เยอรมนี สหราชอาณาจักร (อังกฤษ) เนเธอร์แลนด์ นิวซีแลนด์ นอร์เวย์ สวีเดน และสหรัฐอเมริกา ดังตารางเปรียบเทียบดังนี้



ภาพที่ 2.7 อัตราการเสียชีวิตต่อ 100,000 ประชากร ในปี 2006 ของ 9 ประเทศ

ที่มา: Department for Transport: London, Road safety Research Report no. 105 Road Safety Strategy Beyond 2010: A Scoping Study

วิสัยทัศน์ในการวิจัยดังกล่าวทำให้เห็นวัตถุประสงค์ เป้าหมายและแผนปฏิบัติการ บริหารที่หลากหลายของแต่ละประเทศ โดย

1. ประเทศออสเตรเลีย วิสัยทัศน์เป็น “การใช้ถนนที่ปลอดภัยสำหรับชุมชนโดยรวม” ประเทศสหราชอาณาจักร (อังกฤษ) ไม่มีวิสัยทัศน์ผ่านวัตถุประสงค์ที่ระบุเป็น “การสร้างถนนที่ปลอดภัยสำหรับทุกคน”

2. ประเทศนิวซีแลนด์ วิสัยทัศน์เป็นการดำเนินการรักษามาตรฐานของ “ประเทศที่ปลอดภัยที่สุดในโลก”

3. ประเทศสวีเดน วิสัยทัศน์เป็นศูนย์ (Vision Zero) ด้วยวัตถุประสงค์ “จัดการกับการบาดเจ็บทำให้พวกเขาไม่ได้เป็นสาเหตุของการเสียชีวิตหรือแม้การบาดเจ็บสาหัสต่อสุขภาพ”

ประเทศสวีเดน โดย Swedish Minister of Industry, Employment and Communication อธิบายว่าในปี ค.ศ. 1999 (พ.ศ. 2542) ในเดือนตุลาคมสภาสวีเดนนำเอา “วิสัยทัศน์เป็นศูนย์” มาใช้ ตามหลักเกณฑ์สำหรับวัตถุประสงค์ความปลอดภัยทางถนนระยะยาว วัตถุประสงค์เกี่ยวกับการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส 3,700 คน โดยปี ค.ศ. 2007 จำนวนของคนเสียชีวิตบนท้องถนนต้องลดลงเป็น 270 คน หรือร้อยละ 50 ของยอดรวมปี ค.ศ. 1996 ที่มีคนเสียชีวิต 537 คน (ที่มา Road Safety Research Report No.105 Road Safety Strategy Beyond 2010: A Scoping Study April 2009 (Department For Transport: London))

สำหรับสถิติอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศอังกฤษนั้น Road Accident Statistics โดย Rahael Harker: Social and General Statistics Section: Last Updated: 25 January 2010 รายงานว่า ในปี ค.ศ. 2000 รัฐบาลประกาศยุทธศาสตร์ความปลอดภัยใน Tomorrow' & Roads Safer for Everyone ว่าในปี ค.ศ. 2010 ว่ารัฐบาลมีจุดมุ่งหมายในการบรรลุเป้าหมายลดจำนวนผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัสในอุบัติเหตุบนท้องถนนลดลงร้อยละ 40 ความคืบหน้า: จำนวนของคน ที่เสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัสในปี ค.ศ. 2008 ต่ำกว่าค่าเฉลี่ย ปี ค.ศ. 1994-98 ร้อยละ 40 สำหรับจำนวนผู้เสียชีวิตบนท้องถนนในประเทศสมาชิก EU ปรากฏว่าภายในสหราชอาณาจักรอังกฤษมีอัตราการเสียชีวิตบนท้องถนนต่ำกว่าประเทศอื่นๆ ในเครือจักรภพ ปี ค.ศ. 2007 (คนเสียชีวิต 4.9 ราย ต่อประชากร 100,000 คน) ใน Wales และ Scotland อัตราการเสียชีวิตบนท้องถนนเท่ากับ 5.4 และ 5.5 ต่อประชากร 100,000 คน ในขณะที่ Ireland เหนือ มีอัตราการเสียชีวิต 6.4 ราย ต่อประชากร 100,000 คน จึงถือว่าประเทศสหราชอาณาจักรมีจำนวนผู้เสียชีวิตต่ำกว่าทุกประเทศใน EU (ยกเว้น Luxembourg ซึ่งมีอัตรา 4.8 ต่อ 100,000 ประชากร)

ตารางที่ 2.5 การเปรียบเทียบอัตราการเสียชีวิตบนท้องถนนระหว่างประเทศจำนวนและอัตราสำหรับ
ผู้ใช้งานต่างกัน โดยประเทศที่คัดเลือกเป็นตัวอย่าง ปี ค.ศ. 2007 มีดังนี้

ประเทศ	ผู้เสียชีวิต จากการ ใช้ รถยนต์ (คน)	ผู้เสียชีวิต จากการ เดินเท้า (คน)	คนเดิน เท้า เสียชีวิต ต่อ ประชากร 100,000 คน	เด็กเดิน เท้า (0-14) เสียชีวิต ต่อ ประชากร 100,000 คน	เด็ก (0-14) เสียชีวิต ต่อ ประชากร 100,000 คน	ผู้เสียชีวิต บนถนน (คน)	เสียชีวิต บนถนน ต่อ ประชากร 100,000 คน
อังกฤษ	1,191	555	1.1	0.4	0.9	2,502	4.9
เดนมาร์ก	177	678	1.2	0.7	2.0	406	7.5
ฝรั่งเศส	2,464	561	0.9	0.4	1.4	4,620	7.3
เยอรมัน	2,625	695	0.8	0.3	1.0	4,949	6.0
เนเธอร์แลนด์	334	86	0.5	0.3	1.2	791	4.8
สวีเดน	276	58	0.6	0.3	0.6	471	5.2
ญี่ปุ่น	1,446	2,209	1.7	0.3	0.8	6,639	5.2
สหรัฐอเมริกา	16,614	4,699	1.6	0.5	2.7	41,259	13.7

ที่มา: Road Accident Statistics in Great Britain

ประเทศญี่ปุ่น

อุบัติเหตุการจราจรในญี่ปุ่นมีการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในศตวรรษที่ 1950 เพราะปริมาณการเดินทางโดยรถยนต์เพิ่มขึ้น การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางการจราจรเกิน 10,000 ราย โดยในปี ค.ศ. 1970 มีจำนวนถึง 16,765 ราย ใน ปี ค.ศ. 1970 นั้นเองได้มีการใช้ Traffic Safety Laws เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจร โดยเพิ่มจำนวนเจ้าหน้าที่ ปรับปรุงถนนและสิ่งแวดล้อมการขนส่ง และกิจกรรมเพื่อความปลอดภัยบนท้องถนน จึงทำให้อุบัติเหตุลดลงอย่างรวดเร็ว ซึ่งใน ค.ศ. 1979 มีจำนวนผู้เสียชีวิต 8,466 ราย ลดลงประมาณครึ่งหนึ่งของระดับสูงสุดที่เคยเกิดขึ้น จนถึง ค.ศ. 2004 มีผู้เสียชีวิตต่ำกว่า 7,500 ราย

สถิติผู้เสียชีวิตจากการจราจรทางถนนของประเทศญี่ปุ่นนับแต่ ค.ศ. 1998 ถึง 2007 มีดังนี้
(Road Traffic Situation: Trends of Road Traffic Situation)

ตารางที่ 2.6 สถิติผู้เสียชีวิตปี ค.ศ. 1998-2007 (พ.ศ. 2541-2550) ประเทศญี่ปุ่น

ปี	ผู้เสียชีวิต (คน)	อัตรา ผู้เสียชีวิต ต่อ 100,000	ผู้บาดเจ็บ (คน)	อัตรา ผู้บาดเจ็บ ต่อ 100,000	ยานพาหนะ จดทะเบียน (คัน)	อัตราต่อ จำนวน รถยนต์
1998	9,211	8.3	99.07	12.2	8,799	11.6
1999	9,006	8.1	105.04	12.9	8,860	11.7
2000	9,066	8.2	115.57	14.2	8,925	11.7
2001	8,747	7.9	118.10	14.5	8,972	11.8
2002	8,326	7.5	116.79	14.3	9,011	11.9
2003	7,702	6.9	118.14	14.5	9,013	11.9
2004	7,358	6.6	118.31	14.5	9,046	11.9
2005	6,871	6.2	115.66	14.2	9,138	12.0
2006	6,352	5.7	109.82	13.5	9,144	12.0
2007	5,744	5.2	103.44	12.7	9,117	12.0

ที่มา: <http://www.iatss.op.jp/pdf/st/st2006.pdf>

หนึ่งในประเทศญี่ปุ่นมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรต่ำ คือ ในปี ค.ศ. 2007 รายงานว่าอยู่ในระดับ 5.2 คนต่อประชากร 100,000 คน

สาเหตุที่ทำให้เกิดการเสียชีวิตจากการจราจรทางถนนในญี่ปุ่น

1. ผู้ขับขี่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย
 2. สภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลง
 3. ในช่วงเดือนธันวาคมเป็นช่วงเทศกาลการเดินทาง ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงในช่วงนี้
 4. ความสามารถในการขับขี่ลดลง เพราะอายุและสายตา (ญี่ปุ่นระบุถึงคนอายุ 65 ปี ขึ้นไปมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุมาก)
 5. ประเทศญี่ปุ่นมีพื้นที่จำกัด ตัวตึกใกล้กันทำให้ถนนที่สร้างมีลักษณะที่แคบก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย
 6. การดื่มสุราเกินขนาด (เนื่องจากประเทศญี่ปุ่นมีวัฒนธรรมการดื่มที่หนัก)
- วิธีป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุของประเทศญี่ปุ่น (Japan National Police, <http://www.npa.go.jp/English/index.htm>)

1. ทางด้านผู้ขับขี่

- สำหรับผู้สูงอายุจะต้องมีการเรียนคอร์สการขับขี่และมีการวัดทางด้านสุขภาพอย่างเข้มงวดจะมีการอบรมการขับรถยนต์ก่อนที่จะมีการออกใบขับขี่ให้ ผู้สูงอายุจะต้องผ่านการอบรมตามที่กระทรวงกำหนด ถ้าผู้อบรมไม่ผ่านเกณฑ์จะไม่มีสิทธิ์ได้ผ่าน

- ถ้าผู้สูงอายุไม่สามารถมาอบรมได้ ทางกระทรวงได้มีการจัดกิจกรรมตามบ้านและให้ข้อมูลความปลอดภัยทางด้านจราจร

2. ทางด้านรถยนต์

- สำหรับส่วนของการบริการหลังการขายอะไหล่รถยนต์ต่างๆ เช่น บริษัทขายรถยนต์จะมีระบบ Recall Center มีการติดต่อลูกค้ามาเปลี่ยนยางรถยนต์และแจ้งวันหมดอายุของยางรถยนต์

- รถยนต์จะมีการระบุวันหมดอายุและไม่สามารถนำมาใช้ต่อได้

3. ทางด้านถนน

- มีการออกแบบถนนฟุตบอลของป้ายรถเมล์ให้พอดีกับการเปิดประตูของรถยนต์เพื่อป้องกันการสะดุด และรถจักรยานยนต์วิ่งตัดผ่าน

- ออกแบบถนนให้กับรถยนต์และรถจักรยานยนต์ให้ครบทุกเลน

- มีการควบคุมจุดอันตราย (Black Spot) โดยเพิ่มเจ้าหน้าที่ในการดูแล

- ประเทศญี่ปุ่นมีการปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงป้ายจราจรทุกปีเพื่อให้ป้ายมีความสว่างมองเห็นชัดเจน

4. ทางด้านเทคโนโลยี

- ใช้ระบบคอมพิวเตอร์ที่เรียกว่า Intelligent Transport Systems (ITS) ช่วยการควบคุมการขับรถในทางอันตรายเพื่อลดอุบัติเหตุ

อนึ่ง ประเทศญี่ปุ่นมีการเปรียบเทียบอัตราการเสียชีวิตบนท้องถนนระหว่างประเทศ: จำนวนและอัตราสำหรับผู้ใช้ถนนต่างกัน โดยประเทศที่คัดเลือก: 2007 ระบุว่าจำนวนผู้เสียชีวิตบนถนนประเทศญี่ปุ่นมีอัตรา 5.2 คน ต่อประชากร 100,000 คน จึงถือว่าเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วที่มีอัตราผู้เสียชีวิตอยู่ในขั้นต่ำ

ประเทศสวีเดน

ประเทศสวีเดนเป็นประเทศที่มีนโยบายในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างเข้มงวดที่สุดและในที่สุดเป็นประเทศที่หลายประเทศในยุโรปได้นำนโยบาย “วิสัยทัศน์เป็นศูนย์ (Vision Zero)” ไปเป็นแนวทางในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

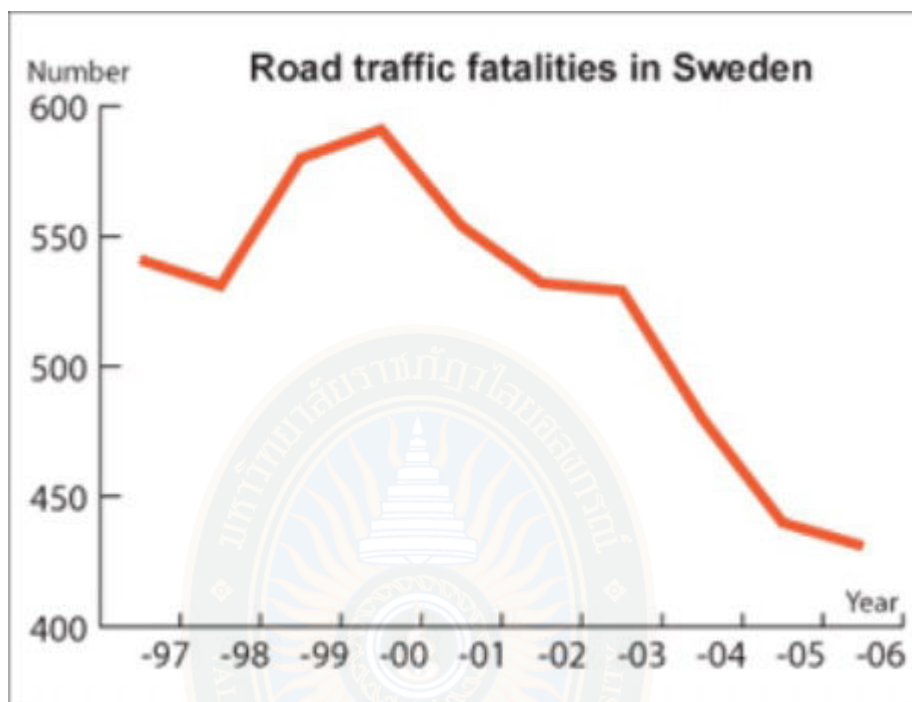
ในบทความเรื่อง “การขับขี่ยานยนต์ในสวีเดน (Driving in Sweden)” กล่าวไว้ว่าความปลอดภัยในการขับขี่ในสวีเดนนั้นมีความปลอดภัยกว่าทุกประเทศ (It is Safer to drive in Sweden than in most other Countries) ทั้งนี้เพราะความเข้มงวดในผู้ขับขี่ให้มีจิตสำนึกแห่งความปลอดภัย คือ (ที่มา: Vagverket 2004, http://www.se/templater/page3_3848.a&px)

1. ขับรถต้องไม่ดื่มสุรา

2. ทุกคนที่อยู่โดยสารในรถต้องคาดเข็มขัดนิรภัย

3. ทุกคนที่ขับรถต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรโดยเคร่งครัด

4. โดยเฉพาะในทางที่มีสัตว์ผ่านต้องระมัดระวังตามป้ายจราจรที่กำหนดให้



ภาพที่ 2.8 สถิติผู้เสียชีวิตในสวีเดน ค.ศ. 1997-2007 (Road Traffic Fatalities in Sweden)

ที่มา: Vagverket, 2004, http://www.se/templater/page3_3848.a&px

จากภาพดังกล่าวนับแต่ ค.ศ. 1997 ถึง 2006 การเสียชีวิตลดลงจาก 541 คนใน ค.ศ. 1997 จนเหลือ 431 คนใน ค.ศ. 2006 (เว้นแต่ใน ค.ศ. 2000 มีผู้เสียชีวิต 519 คน)

อย่างไรก็ตามประเทศสวีเดนมีนโยบายในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนโดยให้มีจำนวนผู้เสียชีวิตลดลงทุกปีและต่อไปจะไม่ให้มีการเสียชีวิตด้วย (ที่มา: <http://www.sweden.se>)

ประเทศจีน

ประเทศจีนเป็นอีกประเทศหนึ่งที่มีอุบัติเหตุทางถนนทำให้มีผู้เสียชีวิต บาดเจ็บและทรัพย์สินเสียหายเป็นจำนวนมาก ในที่นี้ขอกล่าวเฉพาะที่ปรากฏเป็นข่าวในปี ค.ศ. 2009 โดยแยกเป็นดังนี้

1. ข่าวจากหนังสือพิมพ์แนวหน้า ฉบับวันที่ 24 สิงหาคม 2552 หน้า 19 ลงว่า ตำรวจจีนจับผู้ฝ่าฝืน เมาสุราขณะขับรถแล้วราว 15,000 รายภายในสัปดาห์แรกของการปราบปรามดื่มแล้วขับ โดยมีมากในมณฑลเจ้อเจียงและนครเซี่ยงไฮ้ แผนการรณรงค์ต่อต้านดื่มแล้วขับรวมระยะเวลา 2 เดือน ซึ่งเริ่มขึ้นตั้งแต่วันที่ 15 สิงหาคม ค.ศ. 2009 มีเป้าหมายเพื่อยกระดับความปลอดภัยทางท้องถนน ทั้งในช่วงก่อนและระหว่างการเฉลิมฉลองครบรอบ 60 ปี การสถาปนาสาธารณรัฐประชาชนจีน ในวันที่ 1 ตุลาคม 2009 นี้ รวมทั้งลดความโศกเศร้าของประชาชนต่ออุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับทางการจีนยังได้ส่งสัญญาณจะใช้มาตรการเข้มงวดขึ้น ล่าสุดศาลชั้นต้นของจีนได้ตัดสินประหารชีวิตผู้ก่อเหตุเมาแล้วขับจนเป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิต 4 ราย ซึ่งนับเป็นครั้งแรกที่นำบทลงโทษประหารชีวิตมาใช้

2. ข่าวจากหนังสือพิมพ์ตามข้อ 1. นั้นมาจาก “Killer Drivers put Chinese Justice in the Dock” (คนขับรถที่ทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายทำให้กระบวนการยุติธรรมของจีนต้องพิจารณาโทษให้สาสมความผิด) ที่เป็นข่าวจากสำนักข่าว “English Xinhua by Xinhua writer Miao Xiao Yuan” ว่าข่าวจากนครปักกิ่ง วันที่ 2 สิงหาคม 2009 (พ.ศ. 2552) ว่าหลังจากที่ศาลพิพากษาประหารชีวิตนายซุน เว่ยมิง (Sun Weiming) ผู้บริหารบริษัทแห่งหนึ่ง ในฐานะขับรถขณะเมาสุราชนผู้อื่นทำให้มีผู้เสียชีวิต 4 คน ขณะขับนอกจากนายซุนไม่มีใบอนุญาตขับขี่แล้ว เมื่อถูกตรวจพบว่าแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกำหนดอีกด้วย การลงโทษทั้งนี้มันักกฎหมายหลายคนไม่เห็นด้วย โดยนายแวง มิงเลียง (Wang Mingliang) ศาสตราจารย์ด้านกฎหมายอาญาของมหาวิทยาลัย Fudan กล่าวว่า “ในความคิดเดิมของชาวจีน บุคคลซึ่งฆ่าคนอื่น ๆ ต้องชดใช้ด้วยชีวิต” แต่ตามกฎหมายคนขับที่เมาสุราเป็นอาชญากรด้วยความประมาทที่มีการลงโทษไม่เกิน 7 ปี

3. ข่าวจาก “The Wall Street Journal News” เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2552 ลงไว้ว่า “ไม่มีโทษประหารสำหรับผู้ขับขีรถขณะเมาสุราในประเทศจีน” (No Death Sentence for Drunk Driver in China) ซึ่งตามข่าวในหัวข้อที่ 2 ที่ศาลชั้นต้นลงโทษประหารชีวิตนายซุน เว่ยมิงนั้นศาลอุทธรณ์ได้ลงโทษจำคุกตลอดชีวิต แต่อย่างไรก็ตามครอบครัวของนายซุน เว่ยมิง ยังไม่พอใจกับโทษจำคุกตลอดชีวิตนั้นจึงเตรียมการที่จะฎีกาต่อไปอยู่

4. สำหรับจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศจีนในปี ค.ศ. 2007 (พ.ศ. 2550) เป็นจำนวนกว่า 100,000 คน และในปี ค.ศ. 2008 (พ.ศ. 2552) มีผู้เสียชีวิตลดลง โดยมีผู้เสียชีวิต 73,484 คน (ที่มา: <http://www.chinatoday.com/data/data.htm>)

5. ข่าวเอพี จากกรุงปักกิ่งโดยสำนักข่าวซินหัว ประเทศจีน รายงานว่าเมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม 2554 เกิดไฟไหม้รถยนต์โดยสารในถนนมณฑลเหอหนาน ทั้งคันทำให้มีผู้เสียชีวิต 41 คน เหตุจากความประมาทของผู้ขับขีรถยนต์โดยสาร (ที่มา: หนังสือพิมพ์โพสต์ทูเดย์ วันที่ 22 กรกฎาคม 2554 หน้า N 9)

จากการศึกษาการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในต่างประเทศดังกล่าวมา โดยเฉพาะจำนวนผู้เสียชีวิตนั้น ประเทศสมาชิก EU ในยุโรปเช่นประเทศอังกฤษ เดนมาร์ค ฝรั่งเศส เยอรมนี เนเธอร์แลนด์ สวีเดน ซึ่งเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วหรือประชากรมีรายได้สูงแล้วต่างมีวิสัยทัศน์ (Vision) หรือเป้าหมายให้มีการเสียชีวิตในอัตราที่ต่ำมาก ซึ่งเห็นได้จากจำนวนผู้เสียชีวิตต่อประชากร 100,000 คน ในสถิติตารางที่ 12-13 ปี ค.ศ. 2007 อยู่ในอัตรา 4.9 คน ถึง 7.5 คนต่อประชากร 100,000 คน และเฉพาะประเทศสวีเดนนั้นถึงกับมีวิสัยทัศน์สำหรับการเสียชีวิตให้เป็นศูนย์ “Vision Zero”

ส่วนในเอเชียนั้นประเทศญี่ปุ่นและสิงคโปร์มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในอัตราที่ต่ำมากเช่นเดียวกัน เช่นอัตราการเสียชีวิตในประเทศญี่ปุ่นปี ค.ศ. 2007 มีจำนวน 5,744 คน ซึ่งเท่ากับ 5.2 คน ต่อประชากร 100,000 คน

สรุปแล้วในประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตต่ำเพราะมีการบูรณาการด้านคน ยานยนต์ ถนน สภาพแวดล้อมและการให้การศึกษาและประชาสัมพันธ์สอดคล้องกันจนเป็นมาตรฐานสากล คือ

1. ด้านบุคคล เข้มงวดในการออกใบอนุญาตขับขี่ โดยต้องผ่านการศึกษาอบรมที่ เข้มงวด เฉพาะอย่างยิ่งให้ความรู้ข้อมูลความปลอดภัยทางถนน

2. ด้านยานยนต์ เข้มงวดสมรรถภาพของรถที่ใช้ในการขับขี่
3. ด้านถนน มีการออกแบบถนนสำหรับยานยนต์ รถยนต์ รถจักรยานยนต์รถจักรยาน คนเดินถนนในลักษณะปลอดภัย
4. ด้านสิ่งแวดล้อม

มีเครื่องอุปกรณ์ในการควบคุมการใช้รถใช้ถนนพร้อม นับแต่เจ้า พนักงาน เครื่องคอมพิวเตอร์เตือนและตรวจจับผู้ฝ่าฝืนการจราจรอย่างเพียงพอ

อนึ่ง พึงสังเกตว่าในทศวรรษที่ผ่านมาในต่างประเทศหลายประเทศที่สามารถลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนได้ถึงร้อยละ 50 เช่น ประเทศสเปน ลด 53 % ฝรั่งเศส ลด 48 % โปรตุเกส ลด 55 % อังกฤษระหว่างปี ค.ศ. 1990 – 2007 ลดลงจาก 5,000 คน เหลือ 2,500 คน (ลด 50 %) โดยมาตรการที่นำมาบังคับใช้ได้ผลคือการกำหนดบังคับใช้ความเร็ว การบังคับใช้กฎหมายความเร็ว การสวมหมวกนิรภัยและการคาดเข็มขัดนิรภัย (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2554)

2.5 แนวคิดประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนน

2.5.1 ความหมายประสิทธิผล

คำว่า ประสิทธิภาพ มีความหมายหลากหลาย และใช้ในบริบทที่แตกต่างกัน วรเดช จันทรศร และไพโรจน์ ภัทรนรากุล (2541) กล่าวถึงการประเมินผลในระบบเปิด เป็นการปฏิรูประบบราชการแผ่นดิน เป็นการเปิดระบบราชการไปสู่กระบวนการประชาธิปไตย ร่วมกันปกป้องผลประโยชน์สาธารณะ และนำเสนอเกณฑ์มาตรฐานและตัวชี้วัดการประเมินผลโครงการในระบบเปิด โดยเฉพาะเกณฑ์ประสิทธิผล (Effectiveness) เป็นเกณฑ์พิจารณาระดับการบรรลุวัตถุประสงค์เฉพาะด้าน โดยดูจากผลลัพธ์จากการดำเนินงาน ประกอบด้วยตัวชี้วัด ดังนี้ 1) ระดับการบรรลุเป้าหมายอะไร อย่างไร ระดับใด 2) ระดับการมีส่วนร่วมเป็นตัวชี้วัดระดับความสำเร็จ โดยดูจากการมีส่วนร่วมของประชาชน ภาคีเครือข่ายส่งผลต่อความสำเร็จหรือไม่อย่างไร ครอบคลุมกิจกรรม ความถี่ การตัดสินใจ การวางแผนและการติดตามประเมินผล 3) ระดับความพึงพอใจ เป็นเกณฑ์การยอมรับโดยอาจพิจารณาจากสัดส่วนของประชากรเป้าหมายที่พึงพอใจกับบริการของรัฐ และ 4) ความเสี่ยงของโครงการหรือนโยบายหรือโยบาย ความหมายของประสิทธิผลคือความสามารถขององค์การที่จะดำเนินการให้บรรลุเป้าหมาย 4 ประการ คือ ความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในองค์การ (Integration) การปรับตัวขององค์การให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม (Adaptability) การปรับตัวขององค์การให้สอดคล้องกับสังคม (Social Relevance) และผลผลิตขององค์การ (Productivity) (อรุณ รักธรรม, 2525) หรือประสิทธิผลขององค์การ หมายถึง ความสามารถขององค์การในการบรรลุเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้โดยใช้ประโยชน์จากทรัพยากรอย่างคุ้มค่า สมาชิกเกิดความพอใจในงาน และองค์การโดยส่วนรวมสามารถปรับตัว และพัฒนาเพื่อดำรงอยู่ต่อไปได้ (มีฆวาฬ สุวรรณเรือง, 2536) หรือ Hall (2002) กล่าวถึงการที่องค์การจะมีประสิทธิผลได้นั้น จำเป็นต้องทำการจัดวางองค์การใหม่ โดยพิจารณาถึงประเด็นที่สำคัญ คือ ทิศทางของกลยุทธ์หรือจุดมุ่งเน้นขององค์การ วิสัยทัศน์ค่านิยม ความเป็นผู้นำการเข้าใจถึงความต้องการของลูกค้ากระบวนการภายในขององค์การ และมาตรการการตรวจสอบความก้าวหน้าในการบรรลุถึงสิ่งที่องค์การปรารถนา โดยที่เทพศักดิ์ บุญยรัตพันธุ์ (2536)

ได้ให้แนวคิดเกี่ยวกับการวัดประสิทธิผลไว้ 2 แนวทาง คือ การวัดประสิทธิผลจากกรอบของหน่วยงาน โดยเปรียบเทียบระหว่างผลการปฏิบัติงานที่เกิดขึ้นจริงกับเป้าหมายที่ตั้งไว้ในแผนงานเท่านั้น แต่ไม่ได้ก้าวล่วงไปถึงการตอบสนองความต้องการของผู้รับบริการ และการวัดประสิทธิผลในแง่การตอบสนองต่อความต้องการของผู้รับบริการโดยพิจารณาในแง่เชิงปริมาณ คุณภาพ ความรวดเร็ว ตลอดจนการมีมนุษยสัมพันธ์ที่ดีของผู้ที่ทำหน้าที่ให้บริการด้วย

จากรายงานการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน (พ.ศ. 2552-2557) ของ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ได้จัดทำรายงานแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน นั้น พบว่า ได้ใช้ยุทธศาสตร์หลัก 5 ด้าน ประกอบด้วย 1) ด้านบังคับใช้กฎหมาย 2) ด้านวิศวกรรม 3) ด้านการให้ความรู้การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม 4) ด้านการบริการ ทางการแพทย์ฉุกเฉิน และ 5) ด้านประเมินผลและสารสนเทศมีความสำคัญต่อความปลอดภัยทางถนนหรือสามารถชี้ถึง ประสิทธิภาพการลดอุบัติเหตุทางถนนได้

ประเทศไทยนี้ ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุการเสียชีวิตอันดับต้นๆ อย่างเช่น ในปี พ.ศ. 2552 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนระหว่าง ปี พ.ศ. 2541 – 2552 เฉลี่ยปีละ 19.92 คน ต่อประชากร 100,000 คน โดยในปี พ.ศ. 2552 มีผู้เสียชีวิตอยู่ที่อัตรา 17.39 คน ต่อประชากร 100,000 คน ซึ่งถือว่าอยู่ในเกณฑ์สูง เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศที่มีรายได้ประชาชาติอยู่ในอัตราสูง (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2553)

อนึ่ง มูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยนี้ สำนักอำนวยการความปลอดภัยทางหลวง กระทรวงคมนาคม รายงานว่าใน พ.ศ. 2550 พบว่ามีผู้เสียชีวิต 14,254 ราย พิการ 775,245 ราย จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุ 1,549,369 ครั้ง คิดเป็นมูลค่าความสูญเสียรวมทั้งสิ้น 232,855 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 2.81 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมทั้งประเทศ (GDP) (สำนักอำนวยการความปลอดภัยทางหลวง กระทรวงคมนาคม, 2550)

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ หรือ สสส. รายงานว่าอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นบนท้องถนน ที่ส่งผลให้เกิดการเสียชีวิตในประเทศไทย ปีละมากกว่า 12,000 คน บาดเจ็บมากกว่าปีละ 80,000 คน ต่อปี ทำให้มูลค่าความสูญเสียของผู้ประสบภัยจากการขับขี่ คำนวณจากความสูญเสีย เมื่อขาดงานจากการเสียชีวิต 1 คน สูงถึง 3,149,784 บาท หากบาดเจ็บจน พิการ และต้องมีผู้ดูแลด้วย 1 คน จะมีสูงถึง 3,496,235 บาท ซึ่งนับว่าอุบัติเหตุจราจรเป็นความเสียหายที่เกิดสูงมากของชาติ โดยเฉพาะอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์มีสถิติสูงสุด (ยุทธนา วรุณพิติกุล, 2550) ดังนั้น ถ้าพิจารณาจากจำนวนผู้เสียชีวิตประมาณ 12,000 คน ต่อปี โดยความเสียหายต่อหัวเท่ากับ คนละ 3,100,000 บาท แล้วจะพบว่าประเทศไทยเสียหายจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนปีละกว่า 37,200 ล้านบาท (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2553)

นอกจากนั้น อุบัติเหตุทางถนนที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตปีละกว่า 10,000 คน เช่นนี้ย่อมกระทบถึงความมั่นคงและปลอดภัยของประเทศ เพราะการสูญเสียชีวิตของบุคคลจำนวนมาก โดยเฉพาะผู้อยู่ในวัย 18 -30 ปี เช่นนี้ย่อมมีผลต่อความมั่นคงของชาติเป็นอย่างยิ่ง

ด้วยเหตุดังกล่าวรัฐบาลโดยศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน ได้ผลักดันให้มีการขับเคลื่อน “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน” โดยคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนได้หารือในการประชุม เมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2553 เห็นควรให้เสนอคณะรัฐมนตรีกำหนดให้ ปี พ.ศ. 2554 – 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย และกำหนดเป้าหมายให้สามารถลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ลดลงครึ่งหนึ่ง หรือต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากร 100,000 คน (ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน, 2553)

ตัวอย่างอุบัติเหตุทำให้มีการเสียชีวิตทางถนนจากรถยนต์ในประเทศไทยที่ร้ายแรงคือ

1. เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2514 สมเด็จพระอริยวงศาคตญาณ (จวน อุฏฐายี) สมเด็จพระสังฆราชสกลมหาสังฆนายก สิ้นพระชนม์ด้วยอุบัติเหตุรถยนต์พระประเทียบในขบวนเสด็จ ถูกชน และพระภิกษุ 2 รูปมรณภาพกับโยมอีก 2 คน ที่ร่วมมาในขบวนเสียชีวิตด้วยที่ถนนสุขุมวิท อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ (ไทยรัฐ วันที่ 19 ธันวาคม 2514 หน้า 1)

2. เมื่อวันที่ 24 กันยายน 2533 รถบรรทุกถังแก๊สที่ใช้ในครัวเรือนหลายถังคว่ำ แก๊สระเบิดไฟไหม้ทำให้มีผู้เสียชีวิต 89 คน บาดเจ็บพิการ 67 คน รถยนต์ถูกไฟไหม้ประมาณ 40 คัน ตึกแถวถูกไฟไหม้ 38 ห้อง เหตุเกิดที่ถนนลงทางด่วนถนนเพชรบุรีตัดใหม่ เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร (กระดานสนทนา: thai.justice.com/webboard.a&p?sub=0)

3. เมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2550 ผู้โดยสารรถประจำทางปรับอากาศสายโยธธรร กรุงเทพมหานคร เกิดไฟไหม้อย่างสดผู้โดยสาร 29 คน ที่ถนนมิตรภาพ อำเภอมหากเหล็ก จังหวัดสระบุรี (น.ส.พ. มติชน วันที่ 21 มีนาคม 2550 หน้า 1)

4. เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2551 รถโดยสารขนญาติธรรมแหกโค้งตกเขาเสียชีวิต 10 คน ที่ถนนอำเภอสังขละบุรี จังหวัดกาญจนบุรี (เดลินิวส์ วันที่ 27 มกราคม 2551)

5. เมื่อวันที่ 2 เมษายน 2551 รถยนต์กระบะชนรถไฟบรรทุกสินค้าสายกรุงเทพ-มาบตาพุด ที่ถนนมาบชะลูต-สำนักม่วงทอง ตำบลมาบตาพุด อำเภอเมือง จังหวัดระยอง ทำให้คนในรถกระบะเสียชีวิต 6 คน (มติชนวันที่ 3 เมษายน 2551 หน้า 12)

6. เมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2551 แพทย์หญิงศศิธร โตพิพัฒน์ เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุรถยนต์ที่ตนเองขับที่ถนน อำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา (ไทยรัฐวันที่ 3 พฤษภาคม 2551 หน้า 1)

7. เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2551 รถกระบะบรรทุกชาวบ้านจากกรุงเทพมหานครไปจังหวัดอุบลราชธานีเพื่อลงคะแนนเลือกตั้งนายกองค์การบริหารส่วนตำบล ยางระเบิดพุ่งชนรถอื่นมีผู้เสียชีวิต 14 ศพ ที่ถนนอำเภอนมไพร จังหวัดร้อยเอ็ด (ข่าวสด วันที่ 1 กันยายน 2551 หน้า 1)

8. เมื่อวันที่ 10 ตุลาคม 2551 คณะอาจารย์และนักศึกษาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์และเทคโนโลยีขอนแก่น เสียชีวิต 21 คน เพราะรถโดยสารพุ่งตกเขาที่ถนน อำเภอนาดี จังหวัดปราจีนบุรี (เดลินิวส์ วันที่ 11 ตุลาคม 2551 หน้า 1)

9. เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2551 นางสาวจิณัฐตา แดงธรรมชาติ บัณฑิตหญิงมหาวิทยาลัยรังสิตและพวก 6 คน เสียชีวิตเพราะรถยนต์เก๋งส่วนตัวที่นางสาวจิณัฐตาขับ ที่ถนนอำเภอลองหลวง จังหวัดปทุมธานี (ไทยรัฐ วันที่ 29 ธันวาคม 2551 หน้า 1)

10. เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2553 รถตู้โดยสารตกจากทางด่วนย่านพระราม 6 บริเวณปากซอยระนอง ด้านหน้าโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร ทำให้เพลิงไหม้ทั้งคัน มีผู้โดยสารเสียชีวิตติดซากรถ 8 คน สาหัส 8 คน สาเหตุเพราะคนขับขับรถเร็วในทางโค้ง (สยามรัฐ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 หน้า 9)

11. เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2553 รถยนต์เก๋งชนท้ายรถตู้โดยสารบนทางด่วนดอนเมืองโทลล์เวย์ขาเข้าช่วงหน้ามหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ กรุงเทพมหานคร ทำให้รถตู้โดยสารตกลงไปข้างล่างทำให้ผู้โดยสารรถตู้เสียชีวิต 9 คน ทางสอบสวนเหตุเกิดเพราะคนขับรถยนต์เก๋งขับรถเร็ว (ข่าวสด วันที่ 28 ธันวาคม 2553 หน้า 1)

12. เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2553 รถบรรทุกกระบะเสียหลักพุ่งชนตอม่อสะพานลอยข้ามถนน ปากซอยถนนพระราม 2 แขวงแสมดำ เขตบางขุนเทียน กรุงเทพมหานคร ทำให้คนในรถยนต์กระบะดังกล่าวเสียชีวิต 7 คน เหตุเกิดเพราะคนขับขับรถด้วยความเร็วสูง (สยามรัฐ วันที่ 29 ธันวาคม 2553 หน้า 1)

13. เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2554 รถโดยสารที่นำคณะครูโรงเรียนบ้านด้ายเทพกาญจนอุปถัมภ์ อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย ไปส่งครูคนหนึ่งที่ย้ายไปจังหวัดน่าน ระหว่างทางคนขับรถไม่ชำนาญทางซึ่งเป็นทางโค้งทำให้รถพลิกคว่ำตกลงไปในเหวลึกข้างทาง ทำให้ครูเสียชีวิต 13 คน (น.ส.พ. สยามรัฐ วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2554 หน้า 1)

14. เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2554 รถบรรทุกไม้อย่างพาราชนยนต์เก๋งที่พาครอบครัวไปเยี่ยมญาติที่ถนนในเขตอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ทำให้คนในรถยนต์เก๋งเสียชีวิต 5 คน โดยคนหนึ่งเป็นหญิงกำลังตั้งครรภ์อยู่ด้วย เหตุเกิดเพราะคนขับรถยนต์เก๋งขับรถด้วยความเร็วสูงจึงชนรถบรรทุกทำให้ไฟไหม้รถยนต์เก๋งทั้งคัน (คมชัดลึก วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2554 หน้า 11)

15. เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2554 รถยนต์โดยสารสองแถวชนประสานงากับรถบรรทุกสิบล้อกลางสายฝนทำให้มีผู้เสียชีวิต 8 คน เหตุเกิดที่อำเภอตอยสะเก็ด จังหวัดเชียงใหม่ และในวันเดียวกันนี้รถโดยสารชนกับรถโดยสารนำเที่ยว ทำให้มีผู้เสียชีวิต 5 คน ซึ่งเป็นชาวต่างชาติ 4 คน เหตุชนกันเพราะคนขับขับรถด้วยความเร็วสูง เหตุเกิดที่อำเภอคลองขลุง จังหวัดกำแพงเพชร (ไทยรัฐ วันที่ 29 มิถุนายน 2554 หน้า 1)

16. เมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม 2554 รถตู้โดยสารรับส่งนักเรียนชนประสานงากับรถบรรทุกหกล้อ ทำให้นักเรียนเสียชีวิต 7 คน เหตุเกิดเพราะคนขับรถตู้โดยสารขับรถด้วยความเร็วสูง เหตุเกิดที่ถนนเขตอำเภอเวียงสระ จังหวัดสุราษฎร์ธานี (ไทยรัฐ วันที่ 14 กรกฎาคม 2554 หน้า 1)

ลำดับที่ 1, 3-9, 13-16 เกิดในต่างจังหวัด ลำดับที่ 2, 10-12 เกิดในกรุงเทพมหานคร

ส่วนในต่างประเทศนั้นมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นทำให้มีผู้เสียชีวิตจากรถยนต์ร้ายแรงและเป็นข่าวเศร้าสลดไปทั่วโลก คือ

1. เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2540 (ค.ศ. 1997) เจ้าหญิงไดอาน่า เจ้าหญิงแห่งเวลส์ สหราชอาณาจักร (ประเทศอังกฤษ) ได้ขึ้นรถเมอร์เซเดส เบ็นซ์ พร้อมนายโดตี อัลฟาเยต ออกจากโรงแรมริตซ์ เมื่อถึงถนนลอดอุโมงค์ที่มีชื่อว่า Point De Alma ใต้แม่น้ำเซน กรุงปารีส ประเทศ

ฝรั่งเศส คนขับขับรถเร็วมากเพื่อหลบนักข่าวที่สกรอยตามรถจึงพุ่งชนแผงเหล็กกันอุโมงค์ ทำให้เจ้าหญิงไดอาน่าสิ้นพระชนม์ และคนขับรถกับนายโดดี อัลฟาเยต เสียชีวิตด้วย (วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี <http://th.wikipedia.org/wiki>, ไดอาน่า เจ้าหญิงแห่งเวลส์, มติชน วันที่ 4 กันยายน 2540 หน้า 1)

2. เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2553 รถโดยสารท่องเที่ยวที่นำนักท่องเที่ยวชาวไทยกลับจากคาเมรอนไฮแลนด์ ประเทศมาเลเซีย ขณะลงจากภูเขาซึ่งเป็นทางโค้งรถเกิดอุบัติเหตุเสียหลัก กระเด็นเข้าไปชนเนินเขาอีกด้านหนึ่งของถนนทำให้รถพังยับเยิน มีคนไทยเสียชีวิต 25 คน คนมาเลเซียเสียชีวิต 3 คน ตามทางสอบสวนอุบัติเหตุเกิดเพราะคนขับขับรถด้วยความเร็วสูง (ไทยรัฐ วันที่ 21 ธันวาคม 2553 หน้า 1)

3. เมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม 2554 รถโดยสารประจำทางซึ่งวิ่งบนทางหลวงในเมืองซินหยาง มณฑลเหอหนาน ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน เกิดไฟไหม้ทั้งคัน ทำให้มีผู้เสียชีวิต 41 คน ทั้งนี้สาเหตุเกิดจากความประมาทเลินเล่อของคนขับ (โพสต์ทูเดย์ วันที่ 23 กรกฎาคม 2554 หน้า 9, และ น.ส.พ. ข่าวสดวันที่ 23 กรกฎาคม 2554 หน้า 2)

จึงกล่าวได้ว่าอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะจากรถยนต์และจักรยานยนต์ทำให้มีผู้เสียชีวิต บาดเจ็บ ทูพพลภาพ ทั่วยุทธประเทศในโลกเป็นจำนวนมาก และคาดว่าจะมีความรุนแรงมากขึ้น องค์การสหประชาชาติ (United Nations) โดยองค์การอนามัยโลก (World Health Organization) ได้ให้ความสำคัญกับการลงมือแก้ไขปัญหาระบบหรือการบริหารจัดการนี้ โดยเน้นถึงการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นสำคัญ และขอให้ประเทศซึ่งเป็นสมาชิกขององค์การสหประชาชาติร่วมกันแก้ไขปัญหายุติเหตุทางถนนอย่างจริงจัง ซึ่งเมื่อระหว่าง วันที่ 19 - 20 พฤศจิกายน 2552 ได้จัดให้มีการประชุมใหญ่ระดับรัฐมนตรี เรื่อง “ความปลอดภัยทางถนน” ณ กรุงมอสโก ประเทศสหพันธรัฐรัสเซีย ซึ่งที่ประชุมใหญ่สหประชาชาติให้การรับรอง “ปฏิญญามอสโก” และประกาศให้ช่วงปี พ.ศ. 2554 - 2563 (ค.ศ. 2011 - 2020) เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) ดังที่ได้ยกขึ้นกล่าวอ้างไว้แล้ว

อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย ซึ่งทำให้มีผู้เสียชีวิต บาดเจ็บ ทูพพลภาพ เป็นจำนวนมาก โดยเริ่มมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 จนถึงปี พ.ศ. 2554 โดยในแต่ละปีมีผู้เสียชีวิต บาดเจ็บ ทูพพลภาพ ตามตารางที่ 2.1

ตารางที่ 2.7 สถิติประชากรเปรียบเทียบผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนน

ปี	จำนวนประชากรประเทศไทย		จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนต่อประชากร 100,000 คน
	จำนวนประชากร คน	จำนวนผู้เสียชีวิต คน	
2550	63,038,247	9,861	15.28
2551	63,389,730	11,561	18.24
2552	63,694,000	11,048	17.35
2553	63,878,267	10,742	16.82
2554	64,076,033	9,539	14.88
2555	64,456,695	9,719	15.07
2556	64,785,909	8,631	13.32

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย (จำนวนประชากร) ข้อมูลสถิติภูมิศาสตร์สารสนเทศด้านการขนส่งและจราจร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย คือ

1. จำนวนประชากรเพิ่มขึ้น
2. จำนวนยานพาหนะเพิ่มขึ้น
3. จำนวนถนนเพิ่มขึ้น
4. เทศกาลต่างๆ เพิ่มขึ้น
5. มีการเดินทางของประชากรและการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น

6. ยานพาหนะในการขนส่งสาธารณะไม่เพียงพอ ไม่สะดวก ไม่รวดเร็ว และไม่ปลอดภัย ประชากรส่วนมากจึงขึ้นรถขนขวายไปซื้อรถยนต์ และรถจักรยานยนต์มาใช้เป็นยานพาหนะในการเดินทาง

7. ผู้ขับขี่ยานยนต์ ผู้ใช้รถใช้ถนน ต่างประมาทไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ไม่มีจิตสำนึกแห่งความปลอดภัยในชีวิต ร่างกายและทรัพย์สิน ทั้งๆ ที่อุบัติเหตุป้องกันได้ถ้าไม่ประมาท แต่กลับมีจิตสำนึกว่าอุบัติเหตุเกิดขึ้นเพราะเวรกรรม หรือกรรมที่กระทำในปางก่อน โดยเฉพาะการขับรถด้วยความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดและขับรถขณะเมาสุรามิมากที่สุด จึงทำให้ขาดความระมัดระวังในการใช้รถใช้ถนน (ปารีชาติ สถาปิตานนท์; เมาไม่ขับกับสังคมไทย, 2553)

จากสถิติของสำนักงานตำรวจแห่งชาติพบว่า กว่าครึ่งหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุมีสาเหตุจากการเมาแล้วขับ โดยทุกปีจะมีคนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรเมาแล้วขับสูงถึง 6,390 คน หรือวันละ 17.52 คน บาดเจ็บปีละ 405,087 คน หรือวันละ 1,109.82 คน ชั่วโมงละ 46.24 คน (มูลนิธิเมาไม่ขับ, ม.ป.ป.)

ดังนั้น หากเปรียบเทียบกับเกิดการเกิดอาชญากรรมหรือฆาตกรรมที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตในประเทศไทยแล้วจะเห็นว่าไม่มากนักเท่ากับการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย เช่น การเสียชีวิตจากผู้ก่อความไม่สงบในพื้นที่ 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ที่ร้ายแรงสูงกว่าอาชญากรรมและฆาตกรรมในประเภทอื่นนั้น ซึ่งถ้านับแต่เดือนมกราคม 2547 ถึง เดือนสิงหาคม 2554 เป็นเวลา 7 ปี มีจำนวนผู้เสียชีวิตประมาณ 4,771 คนเท่านั้น (สยามรัฐ วันที่ 8 สิงหาคม 2554 หน้า 1)

สำหรับในกรุงเทพมหานครปรากฏว่ามีผู้เสียชีวิต บาดเจ็บ และทุพพลภาพจากอุบัติเหตุจราจรที่เกิดจากรถยนต์และจักรยานยนต์นับตั้งแต่ พ.ศ. 2550-2554 ดังตารางที่ 2.2 – ตารางที่ 2.3

ตารางที่ 2.8 สถิติอุบัติเหตุจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2550-2554

ปี พ.ศ.	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	บาดเจ็บ (ราย)	เสียชีวิต (ราย)	มูลค่าทรัพย์สินเสียหาย (ล้านบาท)
2550	46,899	20,597	671	369.83
2551	41,328	18,854	598	349.81
2552	41,800	17,567	538	353.24
2553	37,985	16,612	456	426.42
2554	32,461	15,083	399	350.00

ที่มา: สำนักงานการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร

นโยบายการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย

ตารางที่ 2.9 สถิติอุบัติเหตุจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2550-2556

ปี พ.ศ.	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	บาดเจ็บ (ราย)	เสียชีวิต (ราย)	มูลค่าทรัพย์สินเสียหาย (ล้านบาท)
2551	41,329	18,854	598	349.81
2552	41,800	17,567	538	353.24
2553	37,985	16,612	456	426.41
2554	32,492	15,085	399	347.54
2555	32,393	13,760	356	390.14
2556	29,964	11,474	353	330.91

ที่มา: กองบังคับการตำรวจจราจร อ้างถึงใน สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล (2556) ข้อมูลสถิติ กรุงเทพมหานคร กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์คณะรัฐมนตรีและราชกิจจานุเบกษา

ตามตารางสถิติของจำนวนตัวเลขผู้เสียชีวิต บาดเจ็บ จากแต่ละหน่วยงานจะไม่ตรงกัน อย่างเช่นจำนวนผู้เสียชีวิตในกรุงเทพมหานครหลายตารางจะไม่ตรงกัน โดยตารางที่ 2.2 รวบรวมโดยสำนักการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร และตารางที่ 2.3 รวบรวมโดยกองบังคับการตำรวจจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ทั้งนี้ เนื่องจากการเก็บตัวเลขสถิติใช้ข้อมูลต่างกัน

นโยบายการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย

เพื่อให้คนใช้รถใช้ถนนได้รับความปลอดภัยและให้มีการเสียชีวิตน้อยที่สุดแต่เดิมไม่มีรัฐบาลใดกำหนดนโยบายในการบริหารจัดการการป้องกันอุบัติเหตุการจราจรทางถนนอย่างชัดเจนและจริงจัง โดยเฉพาะการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถยนต์และรถจักรยานยนต์ แม้รัฐบาลที่มีพลเอกเปรม ติณสูลานนท์ เป็นนายกรัฐมนตรี ใน พ.ศ. 2526 มีเพียงการตั้งคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติหรือ กปอ. ขึ้น โดยกปอ. มีบทบาทตั้งแต่ พ.ศ. 2526 ถึง 2545 ในการกำหนดและประสานนโยบายระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกว่า 20 หน่วยงาน การทำงานของ กปอ. ได้นำมาตรการยุทธศาสตร์ 3E มาใช้คือ การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) การวิศวกรรมจราจร (Engineering) และการให้การศึกษา (Education) ยุทธศาสตร์ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนน อย่างไรก็ตามตัวชี้วัดจากสถิติของการเสียชีวิต บาดเจ็บและความเสียหายทางทรัพย์สินที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง คือผลลัพธ์ที่ไม่น่าพอใจ เนื่องจาก กปอ. ยังไม่มีการกำหนดเป้าหมายแบบเฉพาะเจาะจงหรือผูกมัดว่าจะต้องลดอุบัติเหตุจราจรลงเท่าใด ภายในช่วงเวลาไหน กปอ. ทำหน้าที่เพียงประสานนโยบายอย่างหลวมๆ ระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบกับ กปอ. ขาดทรัพยากรในการบริหาร ทำให้การป้องกันอุบัติเหตุจราจรไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควร (สถาบันพระปกเกล้า, 2548)

ต่อมา พ.ศ. 2546 รัฐบาลนำโดยพันตำรวจโท ทักษิณ ชินวัตร เป็นนายกรัฐมนตรีอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2534 มาตรา 11 (4), (6) ได้มีคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรีที่ 33/ 2546 ลงวันที่ 31 มกราคม 2546 และโครงสร้างศูนย์อำนวยความสะดวกปลอดภัยทางถนน กำหนดนโยบายการป้องกัน และลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนขึ้นโดยกำหนดให้ “ศูนย์อำนวยความสะดวกปลอดภัยทางถนนหรือ ศปถ. (Road Safety Operation Center)” เป็นองค์การหรือหน่วยงานที่นำนโยบายการบริหารจัดการไปปฏิบัติ เพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยให้มีมาตรฐานสากลมากยิ่งขึ้น ภาคผนวกที่ จ (1)

นโยบายที่มอบหมายให้ศูนย์อำนวยความสะดวกปลอดภัยทางถนนไปบริหารจัดการไปปฏิบัติตามคำสั่งดังกล่าวคือเพื่อให้การดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยให้ทางศูนย์มีอำนาจหน้าที่ 6 ประการ คือ

1. พิจารณาและตัดสินใจแนวทางดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน
2. นำเสนอประเด็นต่อผู้บริหารและองค์คณะที่เกี่ยวข้องเพื่อให้การส่งเสริมและสนับสนุนการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเพื่อเป็นประโยชน์ต่อประชาชน
3. อำนวยการ สั่งการ เร่งรัด กำกับดูแล ตรวจสอบ ติดตาม ประเมินผลการดำเนินงานและประสานความร่วมมือเพื่อให้หน่วยงานและผู้เกี่ยวข้องสามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4. พิจารณาข้อมูลข่าวสารและประชาสัมพันธ์ที่จะเผยแพร่ต่อสาธารณชนทราบและเข้าใจเพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุจราจร

5. แต่งตั้งคณะทำงานและเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ตามความเหมาะสม

6. ดำเนินการเรื่องอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย

ต่อมาได้มีการเปลี่ยนรัฐบาลอีกหลายชุด ซึ่งรัฐบาลแต่ละชุดได้มีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลง เพิ่มเติม แก้ไข เกี่ยวกับคณะกรรมการ (โครงสร้าง) อำนาจ หน้าที่ และสถานที่ตั้งของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนตลอดมา ซึ่งครั้งล่าสุด พ.ศ. 2551 รัฐบาลซึ่งมีนายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ เป็นนายกรัฐมนตรีนับเป็นรัฐบาลชุดที่ 5 นับแต่มีการตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนขึ้นมาได้มีคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรีที่ 327/2551 ลงวันที่ 22 ธันวาคม 2551 ปรับปรุงเปลี่ยนแปลงเพิ่มเติมแก้ไขเกี่ยวกับคณะกรรมการ อำนาจหน้าที่ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนอีก และก่อนพ้นวาระการเป็นรัฐบาล นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ นายกรัฐมนตรีเมื่อเดือนสิงหาคม 2554 ได้ออกประกาศระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 ลงวันที่ 8 มกราคม 2554 มาใช้อีก โดยเน้นการกำหนดนโยบาย แผนงาน ยุทธศาสตร์ มาตรการและการดำเนินการป้องกันและลดความสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ครอบคลุมทุกพื้นที่และมีความต่อเนื่อง โดยคำนึงถึงการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนด้วย รายละเอียดปรากฏอยู่ในคำสั่งภาคผนวกที่ จ (2 - 6)

นอกจากนั้นเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 คณะรัฐมนตรีได้ให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกำหนด แนวทางการดำเนินการตามกรอบปฏิญญามอสโก กำหนดให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) เพื่อให้การดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยให้บรรลุเป้าหมายตามกรอบปฏิญญามอสโก กล่าวคือ ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากร 100,000 คน ในปี พ.ศ. 2563 ด้วย ตามแผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนหน้า 2

สำหรับการนำนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติโดยเฉพาะเพื่อให้ลดจำนวนผู้เสียชีวิตลงนั้น ในเบื้องต้นทางศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2548-2551 ขึ้นโดยเน้นมาตรการยุทธศาสตร์ 5E

จึงถือว่า “ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน” เป็นองค์การหรือส่วนราชการของรัฐที่นำนโยบายการบริหารจัดการการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุทางถนนไปบริหารจัดการปฏิบัติ โดยมีเป้าหมายที่สำคัญคือ “ลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน”

โดยในระยะเริ่มต้น พ.ศ. 2546 ปรากฏว่าทางศูนย์ดำเนินการบริหารจัดการได้ผลเพียงในระดับหนึ่ง เพราะยังมีอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้นทำให้มีผู้เสียชีวิตเป็นจำนวนมากอยู่ ทั้งๆ ที่การป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดจากการจราจรทางถนนของประเทศได้รับการประกาศให้เป็นวาระแห่งชาติ เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2546 ก็ตาม ถึงแม้บางปีจะลดลงบ้างก็เป็นจำนวนน้อย จึงไม่เป็นไปตามเป้าหมายและวัตถุประสงค์ที่มุ่งหมายไว้ในนโยบาย เช่นใน พ.ศ. 2546 มีผู้เสียชีวิตจำนวน 14,012 คน พ.ศ. 2547 มีผู้เสียชีวิตจำนวน 13,766 คน ลดลงจำนวน 246 คน

ต่อมา วันที่ 19 ตุลาคม 2547 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบตามที่ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้เสนอแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2548-2551 (4 ปี) ขึ้น โดยมีเป้าหมาย (Targets) เพื่อลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจาก 22.21 คนต่อแสนประชากร ในปี พ.ศ. 2547 ลงเหลือ 20.00 คนต่อแสนประชากรในปี พ.ศ. 2551 โดยกำหนด ยุทธศาสตร์หลักไว้ 5 ด้าน (5E) คือ

1. ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement)
 2. ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรม (Engineering)
 3. ยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education, Public Relations and Participation)
 4. ยุทธศาสตร์ด้านการบริการทางแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medical System: EMS)
 5. ยุทธศาสตร์การประเมินผลและระบบสารสนเทศ (Evaluation and Information)
- (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนรายงานประชาชน ผลงานปี 2548-2549)

จะเห็นได้ว่าแม้จำนวนผู้เสียชีวิตจากรถยนต์และรถจักรยานยนต์ลดลงเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2548 – 2551 โดยจำนวนผู้เสียชีวิตลดลงทุกปี นั่นคือ เมื่อสิ้นปี พ.ศ. 2551 ลดลงต่ำกว่า 20 คนต่อแสนประชากรโดยอยู่ที่ 17.77 คนต่อหนึ่งแสนประชากร แต่เป้าหมายที่ศูนย์อำนวยการเพื่อความปลอดภัยทางถนนที่กำหนดไว้ใน พ.ศ. 2546 ในเบื้องต้นต้องให้ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ต่อปี (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2552) จึงเห็นได้ว่าสถิติผู้เสียชีวิตของประเทศไทยยังอยู่ในอัตราที่สูงอยู่มากเมื่อเปรียบเทียบกับสถิติผู้เสียชีวิตในประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น อังกฤษ สวีเดน สหรัฐอเมริกา และญี่ปุ่น เป็นต้น ซึ่งมีผู้เสียชีวิตอยู่ในระดับเฉลี่ย 4.9 - 10.3 คนต่อแสนประชากร (รายงานสถิติอุบัติเหตุบนท้องถนนสหราชอาณาจักร: Road Accident Statistics in Great Britain 25 January 2010, 2010)

อนึ่งจะเห็นได้ว่าการดำรงชีวิตของบุคคลโดยเฉพาะการเดินทางและขนส่งประจำวันนั้น ระบบการจราจรถือได้ว่าเป็นระบบที่มีความสลับซับซ้อนและมีอันตรายต่อชีวิตและร่างกายมากที่สุด ในแต่ละปีได้มีการประมาณการว่ามีคน 1,200,000 คน ทั่วโลกเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และมีจำนวนมากถึง 50 ล้านคน ที่ได้รับบาดเจ็บ มีการคาดการณ์จากแหล่งต่างๆ บ่งชี้ว่าตัวเลขเหล่านี้จะเพิ่มขึ้นราว 65 เปอร์เซ็นต์ ภายใน 20 ปีข้างหน้า เว้นเสียแต่ว่าจะมีพันธกิจใหม่ๆ เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุ

ระบบจราจรที่ไม่ปลอดภัยกำลังก่ออันตรายต่อการสาธารณสุขและการพัฒนาระดับโลก แม้เป็นสิ่งที่สามารถหลีกเลี่ยงได้ก็ตาม การที่ในแต่ละวันผู้คนจำนวนกว่า 3,000 คนเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน โดยเฉพาะประเทศที่มีรายได้ต่ำและรายได้ปานกลางครองยอดผู้เสียชีวิตถึง 85 % ของผู้เสียชีวิตทั้งหมด และ 90 เปอร์เซ็นต์ ของผู้ที่สูญเสียถึงขั้นทุพพลภาพจากการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนนต่อปี มีสถิติแสดงไว้ว่าระหว่างปี พ.ศ. 2543 ถึง พ.ศ. 2563 การเสียชีวิตจากการจราจรทางถนนจะลดลงประมาณ 30 เปอร์เซ็นต์ ในประเทศที่มีรายได้สูงแต่จะเพิ่มขึ้นอย่างมากกับประเทศที่มีรายได้ต่ำและรายได้ปานกลาง ถ้าปราศจากการดำเนินการที่เหมาะสม

ในปี พ.ศ. 2563 อุบัติเหตุจากการจราจรทางถนนถูกคาดการณ์ว่าจะเป็นสาเหตุชั้นนำอันดับที่ 3 ที่สร้างภาระเรื่องโรคและการบาดเจ็บเสียชีวิตทั่วโลก (องค์การอนามัยโลกและธนาคารโลก, 2004)

สำหรับนโยบายการบริหารจัดการลดอุบัติเหตุจราจรในกรุงเทพมหานครนั้น กรุงเทพมหานคร นอกจากเป็นเมืองหลวงของประเทศไทยแล้วยังเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของประเทศ ไม่ว่าจะเป็นทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ และจากต่างประเทศทั่วโลกด้วย จึงทำให้กรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่มีประชากร พื้นที่ ถนน ยวดยานพาหนะมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งมีรถยนต์และจักรยานยนต์เป็นจำนวนมาก จึงเป็นเหตุปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจร มีผู้เสียชีวิต บาดเจ็บ และทุพพลภาพมากที่สุด ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนคือหน่วยงานของรัฐที่นำนโยบายการบริหารจัดการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ โดยเฉพาะการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนในกรุงเทพมหานครนั้น กรุงเทพมหานคร กรมการขนส่งทางบก และสำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นส่วนราชการสำคัญที่รับนโยบายการบริหารจัดการไปปฏิบัติ ผลของความสำเร็จคือการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากการจราจรทางถนนในกรุงเทพมหานครได้เพียงใดขึ้นอยู่กับปฏิบัติหน้าที่ของส่วนราชการทั้งสามนี้สำคัญ โดย กรุงเทพมหานครเป็นส่วนราชการที่เป็นฝ่ายบริหารจัดการเกี่ยวกับจำนวนประชากร พื้นที่ ถนน สะพาน สัญญาณและเครื่องหมายจราจร กรมการขนส่งทางบก เป็นฝ่ายบริหารจัดการเกี่ยวกับรถ ใบอนุญาตขับขี่ นับตั้งแต่การจดทะเบียนรถ การตรวจสภาพรถ การออกใบอนุญาตขับขี่รถ ส่วนสำนักงานตำรวจแห่งชาตินั้น เป็นฝ่ายบริหารจัดการเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย นับแต่การควบคุมสัญญาณและเครื่องหมายจราจร กวดขันจับกุมและดำเนินคดีผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจร ส่วนราชการทั้ง 3 มีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบ ดังนี้

กรุงเทพมหานคร

จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติ ระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 (ที่มา: [www. Wikipedia.org/wiki/กรุงเทพมหานคร](http://www.Wikipedia.org/wiki/กรุงเทพมหานคร)) เป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่สำคัญในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุการจราจรในกรุงเทพมหานคร ด้วย กรุงเทพมหานคร มีสถานที่ตั้งเขตพื้นที่ จำนวนประชากร ระบบการจราจร ที่ควรทราบเพื่อประกอบการบริหารจัดการอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้น ดังนี้

1. ด้านภูมิศาสตร์ กรุงเทพมหานคร มีเนื้อที่ 1,568.73 ตารางกิโลเมตร แบ่งการปกครองออกเป็น 50 เขต คือ จตุจักร ดอนเมือง ดินแดง บางกะปิ คลองเตย บางขุนเทียน ลาดกระบัง วังทองหลาง หลักสี่ ธนบุรี จอมทอง บางนา บางเขน บางซื่อ ห้วยขวาง ยานนาวา บางพลัด วัฒนา ภาษีเจริญ บางแค หนองแขม สาทร บางคอแหลม ประเวศ ราษฎร์บูรณะ สายไหม สวนหลวง พญาไท ราชเทวี บางบอน บางกอกใหญ่ บึงกุ่ม ตลิ่งชัน พระโขนง หนองจอก มีนบุรี บางรัก คลองสาน ปทุมวัน คันนายาว ลาดพร้าว ดุสิต ทุ่งครุ พระนคร บางกอกน้อย คลองสามวา สะพานสูง ทวีวัฒนา ป้อมปราบศัตรูพ่าย สัมพันธวงศ์

ส่วนราชการที่รับผิดชอบการจราจรของกรุงเทพมหานคร คือ สำนักงานการจราจรและขนส่งหรือ สจส. โดยมีภารกิจเกี่ยวกับการศึกษา สำราจ รวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ วางแผนออกแบบ พัฒนาระบบโครงข่ายถนน ระบบการจราจรและขนส่งสินค้าและมวลขน พร้อมทั้งส่งเสริมความปลอดภัยด้านการจราจรและขนส่งในกรุงเทพมหานคร (ตามพระราชบัญญัติบริหารราชการ

กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 และประกาศกรุงเทพมหานคร ฉบับลงวันที่ 1 เมษายน 2548) ตามโครงสร้างสำนักการจราจรและขนส่ง

2. ด้านประชากร กรุงเทพมหานคร นับถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2556 มีประชากร 5,686,252 คน เป็นชาย 2,694,921 คน เป็นหญิง 2,991,331 คน (ประเทศไทยมีประชากร 64,785,909 คน)

3. ด้านการจราจร กรุงเทพมหานคร ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 มีรถจดทะเบียนรวมทุกประเภท 34,624,406 คัน (ตามที่ปรากฏอยู่ในส่วนของกรมการขนส่งทางบก)

สำหรับกรุงเทพมหานครนั้น เมื่อ พ.ศ. 2554 ได้มีระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 ข้อ 19 ให้ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครพิจารณาจัดให้มีศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร โดยเรียกโดยย่อว่า “ศปถ.กทม.” โดยมีผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครเป็นผู้อำนวยการศูนย์ฯ และมีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร และข้อ 23 ในเขตกรุงเทพมหานคร กรณีที่มีความจำเป็นผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครอาจพิจารณาให้มีศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร โดยมีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตที่ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครกำหนด ซึ่งต่อมาเมื่อ พ.ศ. 2554 ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ได้มีคำสั่งกรุงเทพมหานคร ที่ 1809/2554 เรื่อง จัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร ลง ณ วันที่ 11 พฤษภาคม พ.ศ. 2554 ตามคำสั่งกรุงเทพมหานคร ที่ 1809/2554 ในภาคผนวกที่ 8

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

เป็นองค์กรที่มีอำนาจหน้าที่ชัดเจน เป็นหน่วยงานหลักในการเสนอแนะนโยบาย แผนงาน และมาตรการด้านการขนส่งและจราจรตามกฎหมายกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2552 โดยกำหนดให้ สนข. มีภารกิจเกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบายและจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่งของประเทศ และมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

1. ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท แผนการลงทุนด้านการขนส่งและจราจรในระดับประเทศ รวมทั้งติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนดังกล่าว

2. ศึกษา เสนอแนะนโยบายและกำหนดมาตรการ มาตรฐานด้านการจัดระบบการจราจรทางบกให้สอดคล้องกับแผนหลักด้านการขนส่งและจราจร วิเคราะห์กลั่นกรองความเหมาะสมของแผนงานและโครงการจัดระบบการจราจรทางบกเสนอต่อคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก รวมทั้งการดำเนินการ ตามกฎหมายว่าด้วยคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

3. ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำรายงานด้านการขนส่งและจราจร ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่ง

4. ศึกษา วิเคราะห์ และวิจัย เพื่อจัดทำรายงานและแนวโน้มของการขนส่งและจราจร ทั้งในด้านเศรษฐกิจ ความปลอดภัย และสิ่งแวดล้อม และจัดทำระบบข้อมูลและสารสนเทศของการขนส่งและจราจร รวมทั้งพัฒนาเทคโนโลยีการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ

5. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของสำนักงานหรือตามที่กระทรวงหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

นอกจากนี้ สนข. ยังมีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) มาตรา 10 และพระราชกฤษฎีกาแก้ไขบทบัญญัติให้สอดคล้องกับการโอนอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการฯ มาตรา 40 กำหนดให้ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นกรรมการและเลขานุการ คจร. และให้ สนข. มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

1. ศึกษา สำรวจ วิเคราะห์สภาพการจราจรทางบก เพื่อวางแผนหลัก เสนอแนวนโยบาย และกำหนดมาตรฐานที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจร ตลอดจนมาตรการในการแก้ไขปัญหาการจราจรให้คณะกรรมการพิจารณา

2. วิเคราะห์และกลั่นกรองความเหมาะสมด้านเทคนิค เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และการผังเมืองของแผนงานและโครงการเสนอต่อคณะกรรมการ

3. รวบรวมระบบข้อมูลด้านการจราจร เพื่อเผยแพร่ หรือจำหน่ายแก่หน่วยงานราชการและภาคเอกชน

4. พิจารณาเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการให้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบก หรือกฎหมายอื่นที่มีผลกระทบต่อการจัดระบบการจราจรทางบกให้เหมาะสมกับสถานการณ์

5. พิจารณาจัดทำโครงการศึกษา ฝึกอบรม และเผยแพร่ความรู้ที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรทางบก

6. ปฏิบัติการและประสานงานอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของ สนข. หรือตามที่คณะกรรมการมอบหมาย

กรมการขนส่งทางบก

ตามกฎหมายกระทรวงแบ่งส่วนราชการ กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2545 ได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกดังนี้ กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม มีภารกิจเกี่ยวกับการจัดระบบ การจัดระเบียบการขนส่งทางบก โดยการกำกับ ดูแล ตรวจสอบ ควบคุม ให้ความการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประสานและวางแผน ให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่นๆ เพื่อให้ระบบการขนส่งทางบกเกิดความคล่องตัว สะดวก รวดเร็ว ทั่วถึง และปลอดภัย โดยให้มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

1. ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

2. ดำเนินการแก้ไข ป้องกัน และส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

3. ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางบก

4. ดำเนินการจัดระเบียบการขนส่งทางบก

5. ร่วมมือและประสานงานกับองค์กรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ ในด้านการขนส่งทางบก และในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ

6. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรม หรือตามที่กระทรวงหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมายสำนักจัดระบบการขนส่งทางบก มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

ก. จัดระบบการขนส่ง แผนงาน โครงการด้านการขนส่งทางบก
ข. ดำเนินการเกี่ยวกับการพัฒนาการขนส่งทางบกในด้านรูปแบบและวิธีการตลอดจนการประสานระหว่างการขนส่งระบบอื่น

ค. จัดทำและประสานแผนการปฏิบัติงานของกรมให้สอดคล้องกับนโยบายและแผนแม่บทของกระทรวงรวมเร่รัด ติดตาม และประเมินผลการปฏิบัติงานของหน่วยงานในสังกัด

ง. ศึกษาและวิเคราะห์เพื่อกำหนดมาตรฐานและหลักเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก รวมถึงการกำหนดอัตราค่าระวางค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม และค่าบริการอื่นๆ สำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งทางบก

จ. ดำเนินการเกี่ยวกับงานห้องสมุด และจัดระบบการเก็บและการใช้ประโยชน์ข้อมูลของหน่วยงานในสังกัดและเป็นศูนย์ ข้อมูลของกรม

ฉ. ร่วมมือและประสานงานกับองค์กรระหว่างประเทศ หรือหน่วยงานต่างประเทศ ในด้านความช่วยเหลือและร่วมมือในด้านการขนส่งทางบก รวมทั้งการจัดประชุมและเจรจาตามที่ได้รับมอบหมาย

ช. ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

สำนักจัดระเบียบการขนส่งทางบก มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

ก. ดำเนินการเกี่ยวกับการอนุญาตให้ประกอบการขนส่ง และการอนุญาตให้รับจัดการขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

ข. ปฏิบัติงานและประสานงานเกี่ยวกับงานคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง คณะอนุกรรมการที่ได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด และคณะกรรมการอื่นตามที่ได้รับมอบหมาย

ค. กำกับดูแลและตรวจสอบการปฏิบัติงานของผู้ประกอบการขนส่ง เจ้าของรถ ผู้ประจำรถ และผู้ขับรถ รวมทั้งสืบสวนจับกุมผู้กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ในส่วนที่เป็นอำนาจหน้าที่ของผู้ตรวจการ

ง. ดำเนินการเกี่ยวกับการสอบสวน เปรียบเทียบปรับและดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่นตามที่ได้รับมอบหมาย

จำนวนรถในกรุงเทพมหานคร มีรถที่จดทะเบียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 ดังนี้ (กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก)

1. รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์		
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	6,736,562	คัน
รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล	19,583,157	คัน
รถจักรยานยนต์สาธารณะ	51,376	คัน
รถประเภทอื่นๆ	6,930,456	คัน
2. รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก		
รถโดยสาร	139,847	คัน
รถบรรทุก	963,173	คัน
รวมรถทุกประเภท	34,624,406	คัน

สำหรับรถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะนั้น นับถึง เดือนธันวาคม 2556 มีจุดตั้งจอด (วิน) และจำนวนผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์ ดังนี้ (สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร กลุ่มสถิติการขนส่งกองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก และสำนักการขนส่งผู้โดยสาร งาน ประกอบการจักรยานยนต์สาธารณะ กรมการขนส่งทางบก)

สถานที่ตั้งรถรับคนโดยสาร (จุดตั้งวิน) 4,633 แห่ง

จำนวนผู้ขับขี่ 51,376 คน

กองบังคับการตำรวจจราจร กองบัญชาการตำรวจนครบาล

ส่วนงานที่รับผิดชอบการจราจรในกรุงเทพมหานคร คือ กองบัญชาการตำรวจนครบาล โดยกองบังคับการตำรวจจราจร หรือ บก.จร ซึ่ง บก.จร ประกอบด้วย ศูนย์ควบคุมสั่งการจราจร บก 2 กก. ฝ่ายอำนวยการ บก.จร., กก.1 สายตรวจ, กก.2 ศูนย์ควบคุมจราจรทางด่วน, กก.3 ศูนย์ไบสั้ง, กก.4 ศูนย์ควบคุมการจราจรพื้นที่, กก.5 ตรวจพิสูจน์, สถิติวิจัย, กก.6 ปฏิบัติการพิเศษ การจราจร, กลุ่มงานสอบสวน, บก.น. 1 -9, สน. (สถานีตำรวจ) ต่างๆ ในสังกัด 88 สน.

นโยบายการปฏิบัติงานด้านการจราจรของ ผบ.ตร. (พ.ศ. 2556)

1. พัฒนาระบบการจราจรให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย
2. ให้มีแผนการจัดการจราจร เพื่อรองรับเหตุพิเศษ เช่น การจัดงานสำคัญ ฝนตกน้ำท่วมถนนชำรุด สถาบันการศึกษาช่วงเปิดเทอม เป็นต้น ให้สามารถคลี่คลายปัญหาได้อย่างรวดเร็ว
3. อำนวยความปลอดภัยทางถนนตามแผนปฏิบัติการ “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563” โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี พ.ศ. 2563 ตามกรอบปฏิญญามอสโก
4. ดำเนินการศึกษา วิเคราะห์ วางแผน และอำนวยความสะดวกในการป้องกันและลดอุบัติเหตุในแต่ละพื้นที่อย่างเป็นระบบ
5. ดำเนินการตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างวินัยจราจรให้กับประชาชน โดยการกวดขันจับกุม 10 ข้อหาหลัก รวมทั้งการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในทางสาธารณะขณะขับขี่ หรือโดยสารรถทุกประเภท

6. ผู้บังคับบัญชาทุกระดับชั้น ต้องหมั่นอบรมทำความเข้าใจให้ตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่ด้วยความโปร่งใส มีความซื่อสัตย์ สุจริต และบริการประชาชนอย่างสุภาพเท่าเทียม เป็น “สุภาพบุรุษจราจร” อันเป็นการรักษาและสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

7. กวดขันวินัยจราจร ความประพฤติ และปลูกจิตสำนึกให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความพร้อมในการอำนวยความสะดวก แก้ไขปัญหาจราจรและให้บริการประชาชน

8. ดำเนินการทางวินัย และอาญาอย่างเด็ดขาด กับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่แสวงหาประโยชน์โดยมิชอบจากการปฏิบัติหน้าที่

นโยบายการปฏิบัติงานด้านการจราจรของ ผบก.จร.

กองบังคับการตำรวจจราจร มีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดการจราจรและรักษาความปลอดภัยทางถนนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร เพื่อรองรับตามนโยบายการบริหารราชการของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2557 การเข้าสู่ประชาคมอาเซียนของสำนักงานตำรวจแห่งชาติปี 2558 และแผนพัฒนาและแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครของกองบัญชาการตำรวจนครบาล เพื่อการบริหารงานองค์กรในรูปแบบการบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์ (Results Based Management) กำหนดให้มีระบบการประเมินผลงานที่อาศัยตัวชี้วัดสะท้อนผลงานให้ออกมาเป็นรูปธรรมเพื่อให้มีการปรับปรุงการดำเนินงานให้เกิดประสิทธิภาพ ประสิทธิผลความคุ้มค่ารวมถึงมีความรับผิดชอบต่อประชาชนผู้รับบริการ

อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นในกรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรมากที่สุดในประเทศไทย คือ นับแต่ พ.ศ. 2550 – 2556 เป็นเวลา 7 ปี เสียชีวิตจำนวน 3,371 คน เหตุที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตมากที่สุดเพราะกรุงเทพมหานครมีประชากรจำนวนมากซึ่งโดยเฉลี่ยนับแต่ พ.ศ. 2550 – พ.ศ. 2556 ประมาณ 5,500,000 คน ปีที่มีผู้เสียชีวิตมากที่สุด คือ พ.ศ. 2552 จำนวน 538 คน ปีที่มีจำนวนน้อยคือ พ.ศ. 2556 จำนวน 353 คน

อนึ่ง ในกรุงเทพมหานครนั้น สาเหตุที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตลดลงในลำดับแต่ละปี เป็นเพราะการบูรณาการตามหลักยุทธศาสตร์ 5 E นีมีการบริหารจัดการทรัพยากรในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรมากกว่าทุกจังหวัดในประเทศไทย (ไทยโพสต์ วันที่ 18 สิงหาคม 2554 หน้า Excite Thai Post 1) แต่เมื่อเปรียบเทียบจำนวนประชากรในกรุงเทพมหานครกับจำนวนผู้เสียชีวิตในแต่ละปี เช่นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551-2556 ยังอยู่ในระดับ ต่อประชากร 100,000 คน

ตารางที่ 2.10 สถิติอุบัติเหตุจราจรในกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2551-2556

ปี พ.ศ.	จำนวนประชากร กรุงเทพมหานคร (คน)	จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)	จำนวนผู้เสียชีวิตจาก อุบัติเหตุการจราจรทาง ถนนต่อประชากร 100,000 คน
2551	5,710,883	598	10.47
2552	5,702,595	538	9.43
2553	5,701,394	456	8.00
2554	5,674,843	399	7.03
2555	5,673,560	356	6.27
2556	5,686,252	353	6.21

ที่มา: ข้อมูลจากสำนักบริหารการทะเบียน กระทรวงมหาดไทย

2.6 นโยบายและแผนการจราจรทางบกในเขตกรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานคร เป็นเมืองหลวงของประเทศไทย และเป็นศูนย์กลางรวมความเจริญทุกด้านของประเทศ ไม่ว่าจะเป็นด้านเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การศึกษา การเมือง การปกครอง รวมไปถึงศิลปวัฒนธรรมอันหลากหลาย การเป็นศูนย์กลางในการพัฒนาของทุกด้าน ทำให้มหานครแห่งนี้เจริญรุดหน้าอย่างรวดเร็ว กลายเป็นแม่เหล็กขนาดใหญ่ที่ดึงดูดผู้คนจากทั่วภูมิภาคของประเทศและจากนานาชาติให้เข้ามาทำการค้า การลงทุน และประกอบอาชีพ ทำให้ประชากรเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และเนื่องจากการตั้งถิ่นฐานแบบกระจายตัวเป็นพื้นที่กว้าง ไม่เป็นระบบผังเมืองที่ดี ทำให้เกิดปัญหาหลากหลายด้าน โดยเฉพาะปัญหาด้านการจราจร จำนวนรถยนต์เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่พื้นผิวจราจรมีอยู่จำกัด ประกอบกับระบบขนส่งมวลชนที่มีอยู่ไม่เพียงพอต่อการให้บริการ และคนบางส่วนขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนน จึงทำให้การจราจรติดขัดมากขึ้น ก่อให้เกิดผลกระทบทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม สุขภาพชีวิต และความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

การจัดการจราจรและขนส่งในเขตกรุงเทพมหานครได้เริ่มดำเนินการอย่างมีแผนและเป็นระบบ ใน พ.ศ. 2514 เมื่อรัฐบาลเยอรมันได้ให้ความช่วยเหลือรัฐบาลไทยภายใต้โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลทั้งสอง โดยได้ส่งผู้เชี่ยวชาญในนามบริษัท F.H.Kocks Consulting Engineering Rhein Ruhring, GMBH, มาทำงานร่วมกับเจ้าหน้าที่ฝ่ายไทยในการสำรวจพิจารณาความเหมาะสมและวางแผนการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งใน พ.ศ. 2516 คณะรัฐมนตรีมีมติให้จัดตั้งหน่วยงานพิเศษตามข้อเสนอของผู้เชี่ยวชาญ คือ “สำนักงานวิศวกรรมจราจรกรุงเทพมหานคร” ขึ้นเมื่อวันที่ 12 มิถุนายน พ.ศ. 2516 ภายใต้การกำกับดูแลของกรุงเทพมหานคร เพื่อทำหน้าที่ด้านการออกแบบวางแผนเฉพาะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร รวมทั้งวางระบบขนส่งมวลชนในอนาคต ต่อมาได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2518 จึงได้กำหนดให้เป็น

ส่วนราชการระดับกอง ภายใต้ชื่อ “กองวิศวกรรมจราจร” สังกัดสำนักปลัดกรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2518 ต่อมาในปี พ.ศ. 2536 จึงได้รับการยกฐานะขึ้นเป็น “สำนักการจราจรและขนส่ง” หรือ สจส. ตามประกาศกรุงเทพมหานคร ณ วันที่ 29 ธันวาคม 2536 โดยมีภารกิจเกี่ยวกับการศึกษา สำรวจ รวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ วางแผน ออกแบบ พัฒนาระบบโครงข่ายถนน ระบบการจราจรและขนส่งสินค้าและมวลชน พร้อมทั้งส่งเสริมความปลอดภัยด้านการจราจรและขนส่งในเขตกรุงเทพมหานคร

สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร (สจส.) (พ.ศ. 2546) ได้กำหนดยุทธศาสตร์และกลยุทธ์การบริหาร ดังนี้

วิสัยทัศน์ Vision

กรุงเทพมหานครมีระบบการจราจรและขนส่งมวลชนที่ได้มาตรฐานระดับสากล ของเมืองหลวงขนาดใหญ่ด้วยระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยมีประสิทธิภาพ รักษาสิ่งแวดล้อมและประชาชนมีความพึงพอใจในการให้บริการ

พันธกิจ Mission

1. กำหนดมาตรการเพื่อควบคุมปริมาณการจราจร
2. พัฒนาระบบการจราจรและขนส่งให้ต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ
3. จัดระเบียบการจราจรเพื่อความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด ปลอดภัยไร้มลพิษ
4. จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการคมนาคมขนส่ง ทั้งทางบก ทางน้ำ
5. พัฒนาระบบฐานข้อมูลเพื่อการวางแผนและเผยแพร่ด้านการจราจรและขนส่ง
6. เสริมสร้างจิตสำนึกและวินัยจราจร
7. เพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการองค์กร

ยุทธศาสตร์ (Strategy)

ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแบบบูรณาการเพื่อมุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางภูมิภาค

ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาโครงสร้างการจราจรและขนส่งให้สะดวกและปลอดภัย

ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาโครงสร้างการบริหารจัดการ

ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนากกรุงเทพมหานครให้เป็นมหานครแห่งคุณภาพชีวิตที่ดี และมีเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรม

ยุทธศาสตร์ที่ 5 พัฒนาระบบบริหารจัดการเพื่อเป็นต้นแบบด้านการบริหารมหานคร

โครงสร้างสำนักการจราจรและขนส่ง



ภาพที่ 2.9 โครงสร้างสำนักการจราจรและขนส่ง
ที่มา: สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

สำนักงานเลขานุการ มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับงานสารบรรณและธุรการทั่วไปของสำนักงานช่วยอำนวยความสะดวกและเลขานุการ งานการบริหารงานบุคคล งานการคลัง งานการประชุม งานนิติกรรมและสัญญา งานอาคารสถานที่และยานพาหนะ งานประชาสัมพันธ์ และปฏิบัติหน้าที่อื่นที่ไม่ได้อยู่ในความรับผิดชอบของกองใดโดยเฉพาะ และปฏิบัติหน้าที่อื่นที่เกี่ยวข้อง โดยแบ่งงานภายในส่วนราชการ ดังนี้

กลุ่มงานช่วยนักบริหาร มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับงานด้านเลขานุการของผู้ช่วยราชการสำนัก และรองผู้ช่วยราชการสำนัก ติดต่อนัดหมายการประชุม การประสานงานและอำนวยความสะดวก และปฏิบัติหน้าที่อื่นที่เกี่ยวข้อง

ฝ่ายบริหารงานทั่วไป มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับงานสารบรรณ และธุรการทั่วไป งานการประชุม งานประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร การเร่งรัดติดตามเรื่อง การประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง งานอาคารสถานที่และยานพาหนะ และปฏิบัติหน้าที่อื่นที่เกี่ยวข้อง

ฝ่ายการเจ้าหน้าที่ มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับ การวางแผนอัตรากำลัง การสรรหา บรรจุ และแต่งตั้ง การโอน การย้าย การพิจารณาความชอบและประเมินสมรรถภาพการประชุม อ.ก.ก. สำนัก การศึกษาต่อ ดูงาน ฝึกอบรม การขอกลับเข้ารับราชการ การเลื่อนระดับ เลื่อนขั้นเงินเดือน การดำเนินการทางวินัย การทะเบียนประวัติ การขอรับบำเหน็จบำนาญและเกษียณอายุ การขอพระราชทานเครื่องราชอิสริยาภรณ์ และประกาศเกียรติคุณ การดำเนินการตามพระราชบัญญัติ

ประกันสังคม พ.ศ. 2533 การตรวจสอบ พิจารณา จัดทำ แก้ไข เปลี่ยนแปลงนิติกรรม สัญญา ร่างกฎหมาย ดำเนินการกรณีละเมิดทรัพย์สินของกรุงเทพมหานคร ตอบข้อหารือปัญหาเกี่ยวกับกฎหมายระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับและข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร วินิจฉัย ทักท้วงข้อกฎหมาย ให้คำปรึกษาเกี่ยวกับสัญญาพิเศษ และปฏิบัติหน้าที่อื่นที่เกี่ยวข้อง

ฝ่ายการคลัง มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับงานด้านการเงินและงบประมาณ การบัญชีและพัสดุ การตรวจสอบฎีกาและใบสำคัญการจ่ายเงิน การจัดซื้อจัดจ้าง การทะเบียนทรัพย์สิน และปฏิบัติหน้าที่อื่นที่เกี่ยวข้อง

สำนักงานจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานครมีระบบการจราจรและขนส่งมวลชนสอดคล้องกับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จัดตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2546 เพื่อให้เป็นหน่วยงานกลางด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ เอกชน และภาคประชาสังคม มีประวัติความเป็นมาและการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ ดังนี้

ปี พ.ศ. 2546: คำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี จัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ดูรายละเอียด ภาคผนวกที่ 1)

ปี พ.ศ. 2552: การประกาศใช้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555

ปี พ.ศ. 2553: คณะรัฐมนตรีประกาศให้ ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษความปลอดภัยทางถนน

ปี พ.ศ. 2554: ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554

ปี พ.ศ. 2555: การแต่งตั้งคณะอนุกรรมการ ภายใต้คณะกรรมการ ศปถ.



ภาพที่ 2.10 ผังองค์กร การจัดการความปลอดภัยทางถนนและความเชื่อมโยงกับทศวรรษความปลอดภัยทางถนน

ที่มา: www.roadsafetythailand.com

วิธีแก้ปัญหการจราจรในกรุงเทพและปริมณฑล (ชัชชาติ สิทธิพันธุ์, 2557) ปัญหาปัจจุบันเป็นที่ทราบกันดีว่าปัญหาจราจรในปัจจุบัน เกิดจากมีการใช้รถส่วนตัวมาก ซึ่งก็มีสาเหตุมาจากระบบขนส่งมวลชนในปัจจุบันที่ให้บริการ มีรถประจำทางเป็นหลัก โดยมีรถไฟและเรือบางส่วน แต่ทั้งหมดนั้นก็ให้บริการได้ไม่สะดวก รวดเร็วเท่าที่ควร ทำให้มีคนใช้รถส่วนตัว กันมาก และนับวันจะมากขึ้นเรื่อยๆ ปัญหาที่ใช้รถประจำทางในปัจจุบันไม่สะดวก รวดเร็วเพราะ มีรถประจำทางวิ่งมากสายเกินความจำเป็นและวิ่งทับเส้นทางกันจนยุ่งเหยิง เมื่อมีจำนวนรถอยู่บนถนนมากก็ทำให้เกิดการรอเข้าป้ายทำให้เสียเวลาและทำให้การจราจรติดขัดต่อเนื่อง ส่วนผู้ใช้บริการก็ต้องรอนาน เพราะกว่ารถประจำทางสายที่ต้องการมาถึงนาน ถ้าจะต่อรถก็ไม่สะดวกและยังทำให้ค่าใช้จ่ายเพิ่ม เมื่อเทียบกับใช้รถส่วนตัวแล้วมีค่าใช้จ่ายพอๆ กัน แต่ถ้าใช้รถส่วนตัวจะสบายกว่า

แนวทางการแก้ปัญหา

มีแนวทาง คิดใหม่ ทำใหม่ คือ จัดระบบรถประจำทาง รถไฟ และเรือ ให้เป็นโครงข่ายที่สามารถเชื่อมต่อกันได้สะดวก ลดการรอนาน ให้การเดินทางของผู้ใช้บริการถึงที่หมายเร็วขึ้น แต่ต้องมีค่าใช้จ่ายต่ำด้วย ถ้าดำเนินการตามวิธีที่คิดไว้จะทำให้การเดินทางถึงที่หมายเร็วขึ้น อย่างน้อย 40 %

ในขณะที่ค่าใช้จ่ายต่อการเดินทางต่อเที่ยวจะถูกลง อันจะเป็นเหตุจูงใจให้คนหันมาใช้บริการรถประจำทางแทนการขับรถออกมาเพราะประหยัดและไม่เสียเวลา ทาง ขสมก ก็จะมีกำไรเพราะค่าใช้จ่ายจะต่ำลง ส่วนรถไฟ และ เรือ ก็จะมีคนใช้บริการมากขึ้น เพราะคนจะจอดรถไฟบ้านแล้วเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน ที่สะดวก รวดเร็วและประหยัดแทน โดยมีวิธีการดำเนินการในรายละเอียด ตามนี้

วิธีแก้ปัญหา

1. เปลี่ยนระบบรถประจำทาง จัดเส้นทางวิ่งใหม่ โดยให้มีรถประจำทางวิ่ง 1 สายในถนนหนึ่งเส้นโดยยึดหลักวิ่งให้ตรงที่สุดเป็น เหนือ-ใต้ 12 สาย ตะวันออก-ตะวันตก 8 สาย และ วงกลม 2 สาย

เหตุผล เพื่อลดจำนวนรถประจำทางที่วิ่งอยู่บนถนน โดยปล่อยรถอย่างต่อเนื่องและวิ่งตามกันเป็นระยะ โดยระยะห่างของการปล่อยรถจะอยู่ที่ประมาณ 2-5 นาทีต่อกัน และยังเป็น การแก้ปัญหาารถประจำทางมาออกกันอยู่ตามทางแยกหรือป้ายหยุดรถ

2. จัดจุดจอดรถประจำทางที่หัวมุมถนนเพื่อให้เป็นจุดต่อรถหรือจุดจอดที่ตัดกับทางรถไฟเพื่อต่อรถไฟ หรือที่ข้ามคลองเพื่อต่อเรือ

เหตุผล เพื่อให้การต่อรถเป็นไปด้วยความสะดวก เพราะการจัดการเดินรถประจำทางแบบนี้ อาจจะไม่สามารถขึ้นรถคันเดียวถึงที่หมายได้ จึงต้องมีการต่อรถไปในเส้นทางที่ต้องการ แต่การต่อรถถ้าต้องเดินไกลก็จะทำให้ลำบากด้วยอากาศร้อน การจัดให้จุดตัดของเส้นทางรถประจำทางเป็นป้ายหยุดรถเพื่อการต่อรถจึงเป็นการแก้ปัญหา และอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการ

3. จัดรถไฟชานเมือง เส้นเหนือ-ใต้ (ระหว่างรังสิต ถึง หัวลำโพง) และ ตะวันออก-ตะวันตก (ระหว่างศาลายา ถึง หัวตะเข้) โดยมีจุดเปลี่ยนรถที่สามเสน หรือบางซื่อ ซึ่งจะเหมือนระบบรถไฟฟ้ามหานคร

เหตุผล เป็นการนำโครงสร้างทางรถไฟที่มีอยู่ใน กทม มาปรับเปลี่ยนให้เป็นรถไฟในเมืองเพื่อขนคนจำนวนมากๆ จากชานเมืองเข้าสู่ใจกลางเมืองแล้วค่อยถ่ายต่อด้วยรถประจำทางไปยังที่ที่ต้องการ อันจะทำให้การเดินทาง คล่องตัวขึ้น

4. รถไฟจากต่างจังหวัด สายเหนือมาหยุดแค่ รังสิต สายใต้หยุดที่ศาลายา สายตะวันออกหยุดที่หัวตะเข้ แล้วต่อรถชานเมือง เพื่อแก้ปัญหารถไฟขบวนยาวมากีดขวางการจราจรรถยนต์ที่ตัดทางรถไฟ แล้วก็แก้ปัญหารถไฟแออัดที่หัวลำโพงที่เป็นปัญหาให้เกิดความล่าช้าของรถไฟเข้าเมือง เพราะต้องจอดรอกันเหตุผล ในปัจจุบันมีรถไฟเดินทางเข้าออกจากสถานีหัวลำโพงมาก อันเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรระหว่างจุดตัดของทางรถยนต์กับทางรถไฟ ถ้ารถสายยาวจากต่างจังหวัดมาหยุดอยู่ที่รังสิต และศาลายาแล้วจะทำให้มีแต่รถชานเมืองวิ่งก็จะสามารถจัดการการผ่านทางรถไฟได้ดีขึ้น

5. ใช้ระบบตั๋วรถแบบหลายต่อและสามารถต่อได้ทั้งรถประจำทาง เรือ และ รถไฟ
เหตุผล เพื่อให้การเดินทางประหยัดอันจะเป็นการจูงใจให้คนหันมาใช้บริการรถสาธารณะมากขึ้น

นโยบายและแผนการจราจรทางบกในเขตกรุงเทพมหานครพบว่า การเดินทางภายในกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน ระบบคมนาคมขนส่งของกรุงเทพมหานครใช้ทางบกเป็นหลัก โดยเฉพาะ

การคมนาคมขนส่งตามเส้นทางถนน เนื่องจากเข้าถึงชุมชนได้สะดวกกว่าระบบอื่น และเป็นการเดินทางโดยยานพาหนะส่วนบุคคลเป็นหลัก (Online:<http://thai.tourismthailand.org>)

นอกจากนี้ กรุงเทพมหานครยังมีระบบการขนส่งสาธารณะที่ได้มาตรฐานและทันสมัย การเดินทางภายในเมืองจึงทำได้ง่ายและสะดวกสบายแม้ไม่มีรถยนต์ส่วนตัว เพราะมีพาหนะอื่นๆ ให้เลือกใช้มากมายหลายรูปแบบ ทั้งทางบก คือ รถรับจ้างแท็กซี่มิเตอร์ รถประจำทาง รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถตุ๊กตุ๊ก รถไฟ รถไฟฟ้าบีทีเอส และรถไฟฟ้าใต้ดิน และทางน้ำ คือ เรือ รถรับจ้างแท็กซี่มิเตอร์ วิ่งรับ-ส่งผู้โดยสารและจอดตามจุดจอดรถต่างๆ ทั่วเมือง โดยคิดอัตราค่าโดยสารตามเกณฑ์ระยะทางร่วมกับเกณฑ์ระยะเวลา มีค่าบริการพิเศษเพิ่มเติมในกรณีเรียกใช้บริการผ่านศูนย์วิทยุสื่อสาร 20 บาท ต่อเที่ยว และกรณีเรียกจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ณ จุดที่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กำหนดไว้ 50 บาท ต่อเที่ยว และผู้โดยสารต้องจ่ายค่าทางด่วนเอง

รถโดยสารประจำทาง มีทั้งรถปรับอากาศและรถไม่ปรับอากาศ ให้บริการตั้งแต่เวลาประมาณ 04.00-23.00 น. และบางสายให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง โดยเป็นรถของทั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) และรถร่วมบริการ ติดต่อสอบถามเส้นทาง การเดินทางได้ที่หมายเลขโทรศัพท์ 184 หรือทางเว็บไซต์ www.bmta.co.th นอกจากนี้ยังมีรถตู้โดยสารประจำทางของเอกชนให้บริการในเส้นทางต่างๆ ทั่วเมืองด้วย

รถไฟฟ้าบีทีเอส มี 2 เส้นทาง คือ สายสุขุมวิทและสายสีลม เปิดให้บริการทุกวัน เวลา 06.00-24.00 น. โดยเก็บค่าโดยสารตามระยะการเดินทางจริงของผู้โดยสาร ตรวจสอบข้อมูลการเดินทางได้ที่เว็บไซต์ www.bts.co.th

รถจักรยานยนต์รับจ้างและรถตุ๊กตุ๊ก วิ่งรับ-ส่งผู้โดยสารและจอดตามจุดจอดรถต่างๆ ทั่วเมือง โดยคิดอัตราค่าโดยสารตามระยะทางและตามแต่ตกลง

เรือด่วนเจ้าพระยา มีบริการตลอดเส้นทาง การเดินทางเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาจำนวน 34 ท่าเรือ โดยแยกออกเป็น 4 สาย คือ เรือด่วนประจำทาง เรือด่วนพิเศษธงส้ม เรือด่วนพิเศษธงเหลือง และเรือด่วนพิเศษธงฟ้า นอกจากนี้ยังมีบริการเรือโดยสารข้ามฟากบริเวณท่าเรือต่างๆ และมีบริการเรือหางยาวโดยสารแล่นตลอดลำคลองแสนแสบ คลองลาดพร้าว คลองบางกอกน้อย และคลองต่างๆ

นโยบายและแผนการจราจร

กรุงเทพมหานครและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้มุ่งแก้ไขปัญหาด้านการจราจรโดยมีโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินจำแนกตามปริมาณช่องจราจร นอกจากโครงข่ายถนนดังกล่าวแล้ว ยังมีทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงและทางพิเศษ ในความรับผิดชอบของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ปัจจุบันมี 2 เส้นทาง ระยะทางรวม 146 กิโลเมตร คือ

1. ทางหลวงพิเศษ หมายเลข 7 เส้นทางกรุงเทพฯ – ชลบุรีสายใหม่ (มอเตอร์เวย์) ระยะทาง 82 กิโลเมตร เปิดใช้งานเมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2541
2. ทางหลวงพิเศษ หมายเลข 9 เส้นทางวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ด้านตะวันออก (บางพลี – บางปะอิน) ระยะทาง 64 กิโลเมตร เปิดใช้งานเมื่อวันที่ 16 มกราคม 2542

ทั้งนี้กรมทางหลวงได้กำหนดยุทธศาสตร์ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยมีเป้าหมายการพัฒนาเส้นทางที่มีลำดับความสำคัญสูงซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างกรุงเทพฯไปสู่ภูมิภาคต่างๆ ที่มีปริมาณการเดินทางสูงภายในรัศมี 250 กิโลเมตรจากกรุงเทพฯช่วงระหว่างปี 2555 – 2563 จำนวน 5 สายทางระยะทางรวม 705 กิโลเมตร ประกอบด้วย

บางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา ระยะทาง 196 กิโลเมตร

บางใหญ่-นครปฐม-กาญจนบุรี ระยะทาง 96 กิโลเมตร

ชลบุรี-พญา-มาบตาพุด ระยะทาง 89 กิโลเมตร

นครปฐม-ชะอำ ระยะทาง 118 กิโลเมตร

บางปะอิน-นครสวรรค์ระยะทาง 206 กิโลเมตร

- ทางพิเศษ มี 7 สายทาง และทางเชื่อมต่อทางพิเศษ 3 แห่ง ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และจังหวัดใกล้เคียง ระยะทางรวม 207.9 กิโลเมตร ประกอบด้วย

1. ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ระยะทาง 27.1 กิโลเมตร ประกอบด้วย (1) สายดินแดง-ท่าเรือ (2) สายบางนา-ท่าเรือ (3) สายดาวคะนอง-ท่าเรือ

2. ทางพิเศษศรีรัช ระยะทาง 38.4 กิโลเมตร ประกอบด้วย

2.1 ส่วน A เริ่มต้นที่ถนนรัชดาภิเษก ผ่านบริเวณทางแยกต่างระดับพญาไท (โรงกรองน้ำสามเสน) สิ้นสุดแนวสายทางที่ถนนพระราม 9 ระยะทาง 12.4 กิโลเมตร

2.2 ส่วน B เชื่อมต่อกับส่วน A บริเวณทางแยกต่างระดับพญาไท (โรงกรองน้ำสามเสน) ผ่านยมราช ถนนศรีอยุธยา ถนนสาทร ถนนจันทน์ถนนพระรามที่ 4 สิ้นสุดแนวสายทางที่บริเวณบางโคล่ระยะทาง 9.4 กิโลเมตร

2.3 ส่วน C เชื่อมต่อกับส่วน A บริเวณถนนรัชดาภิเษก ผ่านถนนประชาชื่น มุ่งไปทางทิศเหนือสิ้นสุดที่ถนนแจ้งวัฒนะ ระยะทาง 8.0 กิโลเมตร

2.4 ส่วน D เชื่อมต่อกับส่วน A บริเวณถนนพระราม 9 ไปทางทิศตะวันออกสิ้นสุดที่บริเวณถนนศรีนครินทร์ระยะทาง 8.6 กิโลเมตร

3. ทางพิเศษฉลองรัช ระยะทาง 28.2 กิโลเมตร ประกอบด้วย ช่วงที่ 1 ถนนรามอินทรา-อาจณรงค์ระยะทาง 18.7 กิโลเมตร และช่วงที่ 2 ถนนรามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก ระยะทาง 9.5 กิโลเมตร

4. ทางพิเศษอุดรรัถยา ระยะทาง 32 กิโลเมตร ประกอบด้วย ระยะที่ 1 แจ้งวัฒนะ-เชียงใหม่ระยะทาง 22 กิโลเมตร และระยะที่ 2 เชียงราก-บางไทร ระยะทาง 10 กิโลเมตร

5. ทางพิเศษบูรพาวิถีเป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร มีแนวสายทางเริ่มต้นที่ปลายทางพิเศษเฉลิมมหานคร บริเวณบางนา โดยใช้พื้นที่เกาะกลางทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 ตอนบางนา-บางปะกงไปทางทิศตะวันออก ข้ามแม่น้ำบางปะกง สิ้นสุดที่จังหวัดชลบุรีระยะทาง 55 กิโลเมตร

6. ทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์เป็นทางพิเศษยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร เริ่มต้นจากปลายทางพิเศษฉลองรัชและซ้อนทับไปตามแนวทางพิเศษเฉลิมมหานครจากทางแยกต่างระดับอาจณรงค์เชื่อมต่อกับทางพิเศษบูรพาวิถีระยะทาง 4.7 กิโลเมตร

7. ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) เป็นทางยกระดับขนาด 6 ช่องจราจรมีแนวสายทางต่อเชื่อมกับทางหลวงวงแหวนกาญจนาภิเษกด้านใต้ช่วงถนนพระรามที่ 2- ถนนสุขสวัสดิ์จากถนนสุขสวัสดิ์บริเวณพระประแดงข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาไปทางทิศตะวันออกผ่านถนนสุขุมวิท ถนนศรีนครินทร์และถนนเทพารักษ์ไปบรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 ตอน บางนา-บางปะกง บริเวณบางพลีระยะทาง 22.5 กิโลเมตร

นอกจากนี้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการก่อสร้างทางเชื่อมต่อทางพิเศษ 3 แห่ง ดังนี้ ทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการทางพิเศษบูรพาวิถีและอำนวยความสะดวกในการเดินทางสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิด้วยระบบโครงข่ายทางพิเศษ ทางเชื่อมต่อทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) กับทางพิเศษบูรพาวิถีเพื่อเชื่อมต่อเส้นทางคมนาคมของทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) กับทางพิเศษบูรพาวิถีและถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตกให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น ทางเชื่อมต่อเฉลิมราชดารี 84 พรรษา (ทางเชื่อมต่อทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี -สุขสวัสดิ์) กับถนนวงแหวนอุตสาหกรรม) เพื่อเสริมโครงข่ายการจราจรทางด้านทิศใต้ของกรุงเทพมหานครให้สมบูรณ์ซึ่งจะช่วยลดปัญหาความคับคั่งของการจราจร อีกทั้งเป็นการส่งเสริมการให้บริการทางพิเศษมีประสิทธิภาพครอบคลุมการเดินทางมากขึ้น

2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องในประเทศ

มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ (2546) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “ระบบตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน” ในส่วนของสัญญาณไฟจราจรพบว่า มีประเด็นปัญหาความปลอดภัยของทางแยกสัญญาณไฟดังนี้

1. ปัญหาการมองเห็นจากระยะที่เหมาะสม รถที่วิ่งเข้าสู่ทางแยกไม่ตระหนักว่ามีทางแยกสัญญาณไฟ มองไม่เห็นคอมไฟชัดเจน อาจมาจากคอมไฟมีขนาดเล็กหรือแสงอาทิตย์สะท้อนคอมไฟทำให้มองสีไม่ชัด (Phantom Effect) หรือแม้แต่สิ่งอื่นบังคอมไฟ

2. การฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง (Red Light-Running) โดยทั่วไปตามกฎหมายอนุญาตให้คนขับเข้าสู่ทางแยกได้ในช่วงไฟเหลืองถ้าคนขับไม่สามารถหยุดได้ แต่ห้ามมิให้เข้าสู่ทางแยกในช่วงไฟเปลี่ยนเป็นสีแดงแล้ว

3. อุบัติเหตุรถชนท้าย และอุบัติเหตุในทิศทางตรงกันข้ามที่เลี้ยวมักเพิ่มขึ้น

4. ความสับสนของรถที่จะเลี้ยวขวาซึ่งอาจเกิดจากการมองคอมไฟชัดเจนหรือการปฏิบัติเพื่อเลี้ยวอื่นๆ ไม่ชัดเจน

5. บ่อยครั้งที่สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการจราจรอื่นๆ (นอกเหนือจากการวิ่งของรถยนต์นั้นส่วนบุคคล) ไม่เพียงพอ เช่น ช่องทางวิ่งรถขนส่งมวลชน ทางข้ามและไฟสัญญาณทางข้ามที่ทางแยก

6. ขาดอุปกรณ์แบ่งช่องจราจร (Canalization) ที่จำเป็น เช่น เกาะแบ่งเลี้ยว ขอบทางเกาะสี่และเกาะหลบภัย (Painted/Refuge Island) ซึ่งช่วยความปลอดภัยในคนเดินเท้า

พิชัย ธานีรณานนท์ (2546) ได้รายงาน แผนปฏิบัติการป้องกันอุบัติเหตุจราจรและการจัดการภายหลังการบาดเจ็บระดับจังหวัดเชียงใหม่ ในส่วนของกลยุทธ์เพิ่มประสิทธิภาพในการพยาบาลฉุกเฉินในระดับจังหวัดไว้ในระยะ 3 ปี คือตั้งแต่ปี 2546-2548 โดยกำหนดแผนหลัก 4 แนวทาง ดังนี้

1. การจัดระบบการแพทย์ฉุกเฉินที่ครอบคลุมทุกพื้นที่และมีประสิทธิภาพ
2. การจัดเก็บข้อมูลที่แม่นยำ
3. แผนงานระบบรับแจ้งเหตุ
4. แผนงานเตรียมพร้อมของสถานพยาบาลและระบบการส่งต่อ

จังหวัดนครราชสีมา (2546) ได้รายงานแผนปฏิบัติการป้องกันอุบัติเหตุจราจรและการจัดการภายหลังการบาดเจ็บระดับจังหวัด ด้านโครงการเพิ่มศักยภาพในการช่วยเหลือฉุกเฉินแก่หน่วยปฏิบัติ ซึ่งการช่วยเหลือผู้ป่วยอุบัติเหตุและฉุกเฉิน องค์ประกอบที่สำคัญนอกจากด้านความรู้ความสามารถของเจ้าหน้าที่ ความรวดเร็วของทีมงาน และยังมีความจำเป็นที่จะต้องเพิ่มศักยภาพของทีมงานช่วยเหลือ โดยจัดอุปกรณ์ เครื่องมือที่จำเป็นในการช่วยชีวิต และรถพยาบาลที่เหมาะสมแก่ทีมงานเคลื่อนที่เร็ว และความพร้อมของห้องฉุกเฉิน โดยได้ดำเนินการดังนี้

1. จัดประชุมผู้รับผิดชอบงานอุบัติเหตุฉุกเฉินทุกโรงพยาบาล
2. สักรวจวัสดุ ครุภัณฑ์ทางการแพทย์ที่จำเป็นและขาดแคลน
3. ตั้งคณะกรรมการจัดประกวดราคา
4. จัดซื้ออุปกรณ์ที่จำเป็นสนับสนุนแก่หน่วยปฏิบัติ
5. ทำแผน ควบคุม ทะเบียนวัสดุครุภัณฑ์

จังหวัดขอนแก่น (2546) ได้รายงานแผนปฏิบัติการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจังหวัดขอนแก่น ในส่วนของการดำเนินการทางการแพทย์ฉุกเฉินนั้น จังหวัดขอนแก่น ได้มีการพัฒนาในส่วนของบริการทางการแพทย์ฉุกเฉินมาอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ปี 2537 จนถึงปัจจุบัน และมีระบบเครือข่ายบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน 1669 ทุกอำเภอ โดยมีภาคเอกชน เช่น มูลนิธิต่างๆ เข้ามาเป็นเครือข่าย มีการให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง โดยมีแม่ข่ายส่งการที่โรงพยาบาลขอนแก่น และมีหน่วยกู้ชีพทั้งหมด 31 หน่วยทั่วทั้งจังหวัด และมีการดำเนินการเต็มพื้นที่ ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2546 และแบ่งโซนรับผิดชอบชัดเจน และยังสามารถเรียกระดมพลเมื่อมีอุบัติเหตุขนาดใหญ่ นอกจากนี้ ยังมีการบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน ณ จุดเกิดเหตุตลอด 24 ชั่วโมงอีกด้วย

ถวิลวดี บุรีกุล และคนอื่นๆ (2552) ได้ศึกษารายงานผลการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับความพึงพอใจต่อการบริการสาธารณะและการทำงานของหน่วยงานต่างๆ พ.ศ. 2551 ของสถาบันพระปกเกล้า พบว่า การน่านโยบายไปปฏิบัติของการบริการสาธารณะที่รัฐและท้องถิ่นจัดให้ ด้านถนน ทั้งในกรุงเทพมหานคร และภูมิภาค ปรากฏว่า มีความพึงพอใจโดยรวม พอใจมาก คิดเป็นร้อยละ 16.5 ค่อนข้างพอใจ คิดเป็นร้อยละ 54.1 ไม่ค่อยพอใจ คิดเป็นร้อยละ 20.7 ไม่พอใจเลย คิดเป็นร้อยละ 6.3 ไม่มีความเห็น คิดเป็นร้อยละ 2.2 และยังมีบริการนี้ คิดเป็นร้อยละ 0.2 สำหรับกรุงเทพมหานคร ความพึงพอใจมาก คิดเป็นร้อยละ 9.2 ค่อนข้างพอใจ คิดเป็นร้อยละ 52.2 ไม่ค่อยพอใจ คิดเป็นร้อยละ 23.8 ไม่พอใจเลย คิดเป็นร้อยละ 5.5 ไม่มีความเห็น คิดเป็นร้อยละ 8.8 และ

ยังไม่มีบริการนี้ คิดเป็นร้อยละ 0.5 สรุปได้ว่า ด้านความปลอดภัยทางถนน การบาดเจ็บ การเสียชีวิตทางถนน ยังไม่เป็นที่พอใจ ทำให้ประชาชนยังไม่มี ความพอใจในผลการนำนโยบายไปปฏิบัติ ทั้งสถิติการเสียชีวิต ยังสูงกว่าเป้าหมายที่วางไว้

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องในต่างประเทศ

เทียน เปิน ฮู (Tien-Pen Hsu, 2001) ศึกษาเปรียบเทียบการพัฒนาเปรียบเทียบการจราจรของรถจักรยานยนต์ในประเทศเอเชีย: กรณีศึกษาไต้หวัน มาเลเซีย และเวียดนาม (A Comparison study on Motorcycle Traffic Development in some Asian Countries- case of Taiwan, Malaysia and Vietnam) พบว่า ไต้หวันมีการพัฒนาระบบจราจรที่รองรับการขยายตัวของ การใช้รถจักรยานยนต์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่ว่าจะเป็นการมีช่องทางเฉพาะสำหรับรถจักรยานยนต์ (Motorcycle Lane) พื้นที่สำหรับรอสัญญาณไฟจราจรบริเวณแยก (Setback-waiting Space for Motorcycle at Signalized Intersection) หรือขั้นตอนการเลี้ยวซ้ายของรถจักรยานยนต์ที่มี 2 ขั้นตอน (The Two-stage Left-Turn Traffic Control Countermeasure for Left-Turn Motorcycles) ซึ่งถือเป็นการนำระบบการจราจรที่ชาญฉลาด (Intelligent Transportation System หรือ ITS) มาปรับใช้ให้เหมาะสมกับสภาพการจราจรของสังคมไต้หวัน

ประเทศเนเธอร์แลนด์ ปี ค.ศ. 1996 เนเธอร์แลนด์ (Netherlands) ประสบปัญหาการตายจากอุบัติเหตุ 1,250 ราย และบาดเจ็บ 51,000 ราย รัฐบาลเนเธอร์แลนด์จึงได้จัดทำแผน 5 ปี เพื่อลดอัตราการตายจากอุบัติเหตุบนท้องถนน และสามารถลดการตายลง 25 % ภายในช่วง 3 ปี หรือภายในปี ค.ศ. 2000 (www.transport.gov.za/library/docs/robot/safety.html) วิธีการของเนเธอร์แลนด์ คือ ให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการรับผิดชอบด้วย โดยผ่านทางสมาคม Dutch Traffic Safety Association ที่ได้รับเงินอุดหนุนจำนวนมากจากรัฐบาลกลาง รัฐบาลส่วนกลางทำหน้าที่รับรองร่างกฎหมาย ให้ข้อมูล ส่งเสริมความร่วมมือประสานในภาพรวม สร้างกระบวนการนโยบายและงบประมาณ และประสานงานด้านต่างๆ เพื่อให้สามารถดำเนินนโยบายที่ระดับภูมิภาคและท้องถิ่นได้รับความรับผิดชอบในการประสานนโยบาย Regional Road Safety ให้อยู่ในมือเจ้าหน้าที่ระดับจังหวัดที่เป็นผู้รับผิดชอบดำเนินนโยบายและให้มีการจัดสรรงบประมาณแบบกระจายอำนาจหน่วยงานที่เป็นผู้ร่างนโยบายถนนปลอดภัยตลอดจนแผนปฏิบัติการในเรื่องนี้ ได้แก่ กระทรวงคมนาคม โยธาธิการและจัดการด้านน้ำ โดยมีกระทรวงอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงยุติธรรมมหาดไทย และการศึกษาวัฒนธรรมและวิทยาศาสตร์ ที่มีส่วนร่วมอย่างมากในนโยบายถนนปลอดภัย ในทศวรรษ 1970s ได้มีการตั้งแผนกเดินทางปลอดภัยขึ้นในกระทรวงคมนาคม โยธาธิการและจัดการด้านน้ำและตั้งแต่ทศวรรษ 1980s ได้มีการสร้างแผนแห่งชาติว่าด้วยการเดินทางอย่างปลอดภัย โดยร่างกรอบการทำงาน ด้วยการประสานกับผู้มีส่วนได้เสียในการจราจรทั้งหมด ทั้งนี้ แผนแห่งชาติด้านการเดินทางอย่างปลอดภัยได้พัฒนาการมาโดยตลอดจนถึงกลางทศวรรษ 1990s ที่แผนได้ขยายไปสู่การวางโครงการแห่งชาติที่มีรูปธรรมมากขึ้น ในแต่ละโปรแกรมจะมีผู้รับผิดชอบทั้งจากภาครัฐ/เอกชนร่วมกันทำงานและตกลงร่วมมือกันและทำให้บังเกิดผลขึ้นมา จะเห็นได้ว่าองค์การภายนอก เช่น องค์การอาสาสมัครต่างๆ เข้ามามีบทบาทสำคัญในการรณรงค์ต่อต้านอุบัติเหตุบนถนน กลุ่ม

NGOs พวกนี้เป็นผู้สนับสนุนและระดมประชาชนให้ร่วมมือและคอยกระตุ้นรัฐบาลให้จัดการกับพฤติกรรมผู้ใช้ถนน โดยใช้วิธีการการประชาสัมพันธ์ การศึกษาและการให้ข้อมูล

ประเทศอังกฤษ (2003) กระทรวง Road Safety ของประเทศอังกฤษ (England) ซึ่งมีรัฐมนตรี David Jamieson ได้จัดการประชุม Road Advisory Panel ครั้งที่ 7 เมื่อวันที่ 29 มกราคม ค.ศ. 2003 ได้รายงานข้อเสนอเกี่ยวกับ Road Safety Strategy ที่เน้นแผนปฏิบัติสร้างถนนปลอดภัยสำหรับเด็ก (Child Road Safety Action Plan) และโครงการบริหารจัดการด้านความเร็ว (Speed Management) (available: www.sriveandstyalive.com) แผนปฏิบัติการสร้างถนนปลอดภัยสำหรับเด็ก วางแผนเดือนมีนาคม ค.ศ. 2003 และพุ่งเป้าไปที่ ค.ศ. 2010 มีโครงการย่อยต่างๆ ได้แก่ โครงการนำร่องการสร้างเครือข่ายฝึกเด็กที่ใช้ถนน, โครงการให้การศึกษาด้านถนนปลอดภัยแก่เด็ก (ร่วมมือกับตำรวจและเจ้าหน้าที่ด้านถนนปลอดภัยและกองบังคับการจราจร) โครงการสร้างเส้นทางที่ปลอดภัยเพื่อไปโรงเรียน (ร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ) โครงการช่วยเหลือชุมชนที่ด้อยโอกาสที่ได้รับบาดเจ็บจากการใช้ถนน และโครงการบริหารจัดการด้านความเร็วใน การขับขี่ในต่างจังหวัด โครงการศึกษาวิจัยด้านการใช้ยาขณะขับรถ เป็นการฝึกเจ้าหน้าที่ตำรวจให้รู้จักผลของการใช้ยา และโครงการฝึกผู้ขับขี่และสร้างพฤติกรรมขับขี่ที่ดี

ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุ (Accident Research Center, 2015) โดย TRL ของสหราชอาณาจักร ได้รายงานการวิจัยว่า จำนวนของประชาชนเสียชีวิตบนท้องถนนของโลกพยากรณ์ไว้ว่าจะเป็น 2 ล้านคนต่อปี ในปี 2020 โดยเมื่อปี 2013 มีจำนวนคนบาดเจ็บบนท้องถนนถึง 50 ล้านคนและจำนวนมากต้องพิการในชีวิต มากกว่าร้อยละ 90 ของเหตุเหล่านี้เกิดขึ้นในประเทศกำลังพัฒนา โดยคาดว่ามูลค่าความเสียหายทางเศรษฐกิจของอุบัติเหตุทางถนนถึง 100,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ทั้งนี้ เป็นความท้าทายเชิงนโยบายของโลกและของแต่ละประเทศที่จะหาแนวทางแก้ไขปัญหาและเป็นความท้าทายที่จะลดอุบัติเหตุซึ่งมีสาเหตุที่ซับซ้อน ได้แก่ มาตรฐานวิศวกรรมของถนน กฎระเบียบการขับขี่ และระบบการบังคับใช้ตามกฎหมาย

2.8 กรอบแนวคิดการวิจัย

การศึกษาวิจัย เรื่อง “ประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร” ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง คือ แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการบริหารจัดการ แนวคิดเกี่ยวกับนโยบาย แนวคิดเกี่ยวกับผู้ใช้ถนน รวมทั้งงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยกำหนดกรอบแนวคิดการวิจัย (Conceptual Framework) ดังนี้

ตัวแปรต้น

ตัวแปรตาม



ภาพที่ 2.11 กรอบแนวคิดในการวิจัย

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัย เรื่อง “ประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร” เป็นการศึกษาแบบผสมวิธี (Mixed Methods Research) ทั้งการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) และการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) โดยมีข้อมูลการวิจัยเชิงปริมาณมาสนับสนุนผลการศึกษาระดับคุณภาพ โดยใช้ระเบียบวิธีวิทยาการวิจัยเชิงคุณภาพเป็นแนวทางหลักในการอธิบายปรากฏการณ์เพื่อตอบคำถามการวิจัย และระเบียบวิธีวิทยาการวิจัยเชิงปริมาณเป็นตัวเสริมให้คำถามการวิจัยมีคำตอบชัดเจน (นิศา ชูโต, 2551; งามจิตต์, 2551) โดยการศึกษาวิจัยจากการสนทนากลุ่ม (Focus Group Discussion) การวิจัยเอกสาร (Documentary Research) การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) และการศึกษาวิจัยเชิงปริมาณแบบสำรวจ (Survey Research) จากแบบสอบถาม (Questionnaire) แล้วทำการรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูล ซึ่งมีรายละเอียดการดำเนินการวิจัย ดังนี้

3.1 กลุ่มเป้าหมาย ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

3.1.1 การวิจัยเชิงคุณภาพ กลุ่มเป้าหมายคือผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) ได้แก่ นักวิชาการผู้เชี่ยวชาญ เจ้าหน้าที่ภาครัฐ ระดับบริหารและระดับปฏิบัติการ และเจ้าหน้าที่ระดับบริหารและระดับปฏิบัติการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร เลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) ด้วยเหตุผลที่บุคคลเหล่านี้เป็นผู้รู้ ผู้ปฏิบัติและมีความเข้าใจอย่างดี (Information Rich Cases) ดังนี้

1. การสัมภาษณ์เชิงลึก

จำนวน 24 คน โดยมีรายชื่อผู้ให้สัมภาษณ์ข้อมูลสำคัญของการวิจัย ดังต่อไปนี้

1. นายเชษฐา โมสิกรัตน์

ผู้อำนวยการสำนักงานบูรณาการสาธารณสุขฯ อุบัติภัยทางถนน

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย

กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

2. นางเบญจวรรณ สิงหาพันธ์

หัวหน้างานป้องกันและประเมินผล กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

3. นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์

ผู้อำนวยการสำนักความปลอดภัย กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

4. นางสาวสุชาดา เผือกประเสริฐ

หัวหน้างานวิเคราะห์อุบัติเหตุ กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

5. นายสมหวัง ทองขาว

นักวิชาการขนส่งเชี่ยวชาญ กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

6. นายประชารัตน์ ทิมา
นักวิชาการสถิติปฏิบัติการกลุ่มงานสถิติและข้อมูล สำนักงานการตรวจและขนส่ง กรุงเทพมหานคร
7. นางจันทอง ปัญญาวิศิษฐ์กุล หัวหน้ากลุ่มงานสถิติและข้อมูล สำนักงานการตรวจและขนส่ง กรุงเทพมหานคร
8. นางทัศนีย์ สุนทรวาณิชบุตร
สำนักงานการตรวจและขนส่ง กรุงเทพมหานคร
9. นายอนุชิต เศรษฐเสถียร
สำนักงานการตรวจและขนส่ง กรุงเทพมหานคร
10. นายประวัช วงศ์ทองดี
นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักงานการตรวจและขนส่ง กรุงเทพมหานคร
11. พล.ต.ต. จิรสันต์ แก้วแสงเอก
ผู้บังคับการตำรวจจราจร กองบัญชาการตำรวจนครบาล สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
12. พ.ต.ต. ดร.มงคล พรหมเมตร์
สารวัตร งานตรวจพิสูจน์ผู้ขับขี่ กก.5 บก.จร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
13. นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์
ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิ สาธารณสุขแห่งชาติ
14. ดร.ถวิลวดี บุรีกุล
ผู้อำนวยการสำนักวิจัยและพัฒนาสถาบันพระปกเกล้า
15. ศาสตราจารย์พิเศษ ดร.สาคร สุขศรีวงศ์
ประธานเจ้าหน้าที่บริหารบริษัทเงินทุนกรุงเทพธนพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)
ศาสตราจารย์พิเศษคณะนิติศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
16. ดร.ศาศวัตติ เฟ่งแพ
อาจารย์ประจำวิชารัฐประศาสนศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม
17. ดร.สุภาณี นวกุล
อาจารย์ประจำวิชารัฐประศาสนศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม
18. นายสุรศักดิ์ ศิลปงาม
ผู้จัดการมูลนิธิเมาไม่ขับ
19. นายแพทย์แท้จริง ศิริพานิช
เลขาธิการมูลนิธิเมาไม่ขับ
20. นายฉัตรชัย พรหมเลิศ
อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย

21. นางกรรณิการ์ แสงทอง
อธิบดีกรมคุมประพฤติ กระทรวงยุติธรรม
 22. Dr. Yonas Tegegn
ผู้แทนองค์การอนามัยโลก ประจำประเทศไทย
 23. นายชัยชาญ ช่วยโพธิ์กลาง
ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมกิจการศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ
 24. นายอรรถพันธ์ เกษมพงษ์
รักษาการวิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ กรมทางหลวงชนบท
2. การสนทนากลุ่ม โดยผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 8 คน เกี่ยวกับประเด็นข้อเสนอแนะในการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร ดังนี้
1. นางเบญจวรรณ สิงหาพันธ์
หัวหน้างานป้องกันและประเมินผล กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม
 2. นายประชารัตน์ ทิมา
นักวิชาการสถิติปฏิบัติการกลุ่มงานสถิติและข้อมูล สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร
 3. นางจำนอง ปัญญาวิศิษฐ์กุล
หัวหน้ากลุ่มงานสถิติและข้อมูล สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร
 4. พ.ต.ต. ดร.มงคล พรหมเมศร์
สารวัตร งานตรวจพิสูจน์ผู้ขับขี่ กก.5 บก.จร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
 5. นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์
ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ
 6. ดร.ศาศวัตติ์ เฟ่งแพ
อาจารย์ประจำวิชารัฐประศาสนศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม
 7. ดร.สุภาณี นวกุล
อาจารย์ประจำวิชารัฐประศาสนศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม
 8. นายสุรศักดิ์ ศิลป์งาม
ผู้จัดการมูลนิธิเมาไม่ขับ
- 3.1.2 การวิจัยเชิงปริมาณ
- ประชากรเป้าหมาย (Targeted Population) ที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ ประกอบด้วย
- 1) ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน กรุงเทพมหานคร
 - 2) สำนักอำนวยความสะดวก กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม
 - 3) สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม
 - 4) กองบังคับการตำรวจจราจร
 - 5) มูลนิธิเมาไม่ขับ
 - 6) ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลและ

สาธารณะที่ประสบอุบัติเหตุในเขตกรุงเทพมหานคร รวมประชากรเป้าหมาย 2,500 คน กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างตามสูตรของทาโร ยามาเน ได้จำนวนกลุ่มตัวอย่าง 345 คน โดยการสุ่มตามชั้นภูมิตามสัดส่วน (Proportional Stratified Random Sampling) และการสุ่มตัวอย่างแบบง่าย (Simple Random Sampling) ดังรายละเอียดตามตารางที่ 3.1

ตารางที่ 3.1 ประชากรเป้าหมายและกลุ่มตัวอย่างในการวิจัย

ประชากรเป้าหมาย	จำนวน	จำนวนกลุ่มตัวอย่าง
1. ศปภ. กรุงเทพมหานคร	39	5
2. สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม	51	7
3. สำนักอำนวยความสะดวก กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม	46	6
4. มูลนิธิเมาไม่ขับ	20	3
5. ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล	521	72
6. ผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะ	441	61
7. กองบังคับการตำรวจจราจร	1,382	191
รวม	2,500	345

3.2 เครื่องมือการวิจัย

เครื่องมือเก็บรวบรวมข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาคั้งนี้ คือ

3.2.1 การสนทนากลุ่ม (Focus Group Discussion)

3.2.2 การวิจัยเอกสาร (Documentary Research)

3.2.3 แบบสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview)

แบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง (Structured Interview) หรือการสัมภาษณ์แบบเป็นทางการ (Formal Interview) ลักษณะของการสัมภาษณ์เป็นการสัมภาษณ์ที่มีคำถามและข้อกำหนดแน่นอนตายตัว จะสัมภาษณ์ผู้ใดก็ใช้คำถามแบบเดียวกัน

แนวทางการสัมภาษณ์ (Interview Guide) ผู้วิจัยได้สร้างขึ้นตามวัตถุประสงค์ของโครงการวิจัย ประกอบด้วยคำถามดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับข้อเสนอแนะ

3.2.4 แบบสอบถาม (Questionnaire)

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ แบบสอบถามเกี่ยวกับประสิทธิผลการบริหารจัดการ การลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร สร้างขึ้นโดยการศึกษาจากเอกสารทฤษฎี และการ ทบทวนรายงานการวิจัยที่เกี่ยวข้อง แบบสอบถามที่ใช้ในการวิจัยแบ่งออกเป็น 3 ตอน คือ

ตอนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพทั่วไป

ตอนที่ 2 ปัจจัยและประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขต กรุงเทพมหานคร โดยแต่ละคำถามกำหนดมาตราวัดแบบแบ่งช่วง (Interval Scale) มี 4 ระดับ โดย วัดเป็นระดับการปฏิบัติตามคะแนน ดังนี้

มากที่สุด	=	4	คะแนน
มาก	=	3	คะแนน
น้อย	=	2	คะแนน
น้อยที่สุด	=	1	คะแนน
$\frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนระดับขั้น}}$			
$= \frac{4 - 1}{4}$			
$= 0.75$			

การแปลผล ดังนี้

ค่าเฉลี่ย	1.00-1.75	น้อยที่สุด
ค่าเฉลี่ย	1.76-2.50	น้อย
ค่าเฉลี่ย	2.51-3.25	มาก
ค่าเฉลี่ย	3.26-4.00	มากที่สุด

ตอนที่ 3 ข้อเสนอแนะ เป็นข้อคำถามชนิดปลายเปิด

3.3 การพัฒนาเครื่องมือ

การดำเนินการวิจัยเรื่อง “ประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขต กรุงเทพมหานคร” มีรายละเอียดขั้นตอนการดำเนินการดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับแนวคิดและทฤษฎีการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนน

ขั้นตอนที่ 2 ร่างแบบสัมภาษณ์ และแบบสอบถามให้ประธานที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบความถูกต้องเนื้อหาตามกรอบแนวคิดวัตถุประสงค์ของแบบสัมภาษณ์ แบบสอบถาม

ขั้นตอนที่ 3 นำร่างแบบสัมภาษณ์ และแบบสอบถามปรับปรุงแก้ไขตามคำแนะนำของประธานที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

ขั้นตอนที่ 4 ทำการตรวจสอบความแม่นยำเชิงเนื้อหาจากผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบเครื่องมือเพื่อหาดัชนีความสอดคล้องตามวัตถุประสงค์รายข้อ (Item- Objective Congruence, IOC) และเลือก

ข้อคำถามที่มีค่าตั้งแต่ 0.50 เพื่อนำไปทดลองใช้ (Try out) กับกลุ่มที่มีใช้กลุ่มตัวอย่างจริง แล้วนำผลมาวิเคราะห์หาค่าความเที่ยง (Reliability) โดยค่าแอลฟาของครอนบาค

ขั้นตอนที่ 4 นำแบบสัมภาษณ์ และแบบสอบถามไปสัมภาษณ์ต่อกกลุ่มตัวอย่างและแจกแบบสอบถามกับกลุ่มตัวอย่างเชิงปริมาณ

ขั้นตอนที่ 5 ทำการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก โดยให้วิธีการบัญชีคำหลัก และการวิเคราะห์เนื้อหา ตลอดจนการวิเคราะห์เอกสารที่เกี่ยวข้อง

ขั้นตอนที่ 6 อภิปรายผลและสรุปผลประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครที่ได้สังเคราะห์ขึ้น

ขั้นตอนที่ 7 นำเสนอประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครที่สมบูรณ์

3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ สามารถแบ่งการเก็บรวบรวมข้อมูลได้ 2 กรณี ดังนี้

3.4.1 การเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร

โดยการศึกษาค้นคว้าข้อมูลจากเอกสารที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน (พ.ศ. 2548-2551) กฎหมายพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้อง ประกาศ คำสั่งระเบียบข้อบังคับต่างๆ ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เอกสารทางราชการที่เกี่ยวกับนโยบายของรัฐบาล ระเบียบ ประกาศ คำสั่งต่างๆ ของทางราชการ ตลอดจนข่าวจากสื่อสารมวลชน สื่อสารสนเทศ สถิติที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนน เป็นต้น

3.4.2 การเก็บรวบรวมข้อมูลจากภาคสนาม

โดยรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง (Structured Interview) หรือการสัมภาษณ์แบบเป็นทางการ (Formal Interview) จากการแสดงความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ ซึ่งดำเนินการเก็บข้อมูลโดยผู้วิจัยเอง อันจะเกิดประโยชน์ในการสรุปผลดำเนินการวิจัย ผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลดังนี้

1. ขอนหนังสือแนะนำตัวจากโครงการปรัชญาดุสิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ในพระบรมราชูปถัมภ์

2. นำหนังสือแนะนำตัวและแบบสัมภาษณ์ ส่งให้กับผู้ให้ข้อมูลสำคัญจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร และประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตกรุงเทพมหานคร ทางโทรสารหรืออีเมลล์ และทำการติดต่อกลับยังหน่วยงานต่างๆ ที่ทำการส่งหนังสือและแบบสัมภาษณ์ โดยแจ้งให้ทราบว่าได้ทำการส่งหนังสือแนะนำตัวและแบบสัมภาษณ์เรียบร้อยแล้ว และระบุความต้องการในการขอเข้าสัมภาษณ์ในวันและเวลาดังกล่าว หรือวันที่ผู้ให้สัมภาษณ์สะดวกให้ข้อมูล

3. เมื่อผู้ให้ข้อมูลติดต่อกลับมา เพื่อแจ้งว่าสามารถให้สัมภาษณ์ได้วันและเวลาใด เมื่อทราบวันที่ให้สัมภาษณ์เรียบร้อยแล้ว นำหนังสือแนะนำตัวและแบบสัมภาษณ์ไปสัมภาษณ์ด้วยตนเอง และขออนุญาตบันทึกเสียง เพื่อให้การเรียบเรียงข้อมูลเป็นไปอย่างถูกต้อง

4. การเพิ่มความน่าเชื่อถือของงานวิจัย ผู้วิจัยทำการตรวจสอบแบบสามเส้า (Triangulation) โดยใช้แหล่งข้อมูลจากหลายแหล่ง (Multiple Sources of Evidence) และวิธีการ (Methods) เช่น การสัมภาษณ์แบบหลากหลาย (Multiple Interviews) ผู้ให้ข้อมูลหลายๆ คน และข้อมูลที่ได้รับมีลักษณะเป็นข้อมูลที่ซ้ำๆ กัน

5. นำเทปที่ได้บันทึกเสียงสัมภาษณ์ของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ มาทำการถอดเทป แล้วนำไปวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ

6. การวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยดำเนินการเก็บและรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) โดยมีขั้นตอนในการเก็บรวบรวมข้อมูล ดังนี้

1. ขอความอนุเคราะห์หนังสือจากบัณฑิตวิทยาลัยเพื่อขอความร่วมมือจากคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนและกลุ่มตัวอย่างอื่นๆ ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

2. นำแบบสอบถาม ส่งให้คณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน และกลุ่มตัวอย่างอื่นๆ ด้วยตนเองและไปปรับแบบสอบถามคืนด้วยตนเอง

3. นำแบบสอบถามที่ได้รับกลับมาตรวจสอบความสมบูรณ์และนำไปดำเนินการวิเคราะห์ทางสถิติต่อไป

3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลในการวิจัยเชิงคุณภาพจากแบบสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) ทั้งหมดมาดำเนินการสู่กระบวนการของการวิเคราะห์ข้อมูล ทำการจัดหมวดหมู่ของข้อมูล ความสัมพันธ์ของปรากฏการณ์ทางสังคม และทำความเข้าใจกับความหลากหลายและความแตกต่างของข้อมูลที่เกิดขึ้น โดยตรวจสอบสมมติฐานนั้นเป็นขั้นๆ ไป จนมั่นใจว่าเป็นข้อค้นพบที่สามารถลงเป็นข้อสรุปได้ และการวิจัยเชิงคุณภาพยังเป็นการศึกษาจากการใช้แนวคิดทฤษฎีที่หลากหลายในการพิจารณาปรากฏการณ์ ดังนั้น ระหว่างเก็บรวบรวมข้อมูล ซึ่งเป็นช่วงที่ผู้วิจัยได้สัมผัสกับรูปธรรมของปรากฏการณ์นั้นก็จะนำแนวคิดทฤษฎีที่หลากหลายมาช่วยในการวิเคราะห์ข้อมูลไปพร้อมกันด้วย ทั้งนี้ การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) ประกอบด้วย 4 ขั้นตอน ดังนี้

1. การตีความข้อมูล (Interpretation)

เป็นการแสวงหาความหมายชั้นลึกหรือความหมายที่แท้จริงของพฤติกรรมหรือปรากฏการณ์ที่พบในภาคสนามให้มากที่สุดเท่าที่ทำได้ โดยแปลความหมายจากข้อเท็จจริงให้ได้ออกมาอย่างถูกต้องและตรงประเด็น อาศัยการตีความจากคำพูดหรือคำบรรยายระหว่างบุคคลตั้งแต่สองคนในลักษณะเจาะลึก แต่สามารถแปลความในระดับที่กว้างขวางขึ้นและสร้างเป็นข้อสรุปเชิงนามธรรมขึ้นได้ ดังนี้

1. การเปรียบเทียบข้อมูล (Constant Comparison)

เป็นการค้นหาความเหมือนกันและความแตกต่างกันของคุณลักษณะ (Qualities) หรือคุณสมบัติ (Attributes) ของข้อมูลตั้งแต่สองชุดขึ้นไปอย่างเป็นระบบ และนำมาประมวลผลเข้าด้วยกันถึงความเหมือนกันและความแตกต่างกัน เป็นการสังสมข้อค้นพบหรือข้อสรุปย่อย จากการ

เปรียบเทียบข้อมูล เพื่อสร้างเป็นข้อสรุปเกี่ยวกับลักษณะร่วมและแตกต่างของข้อมูล หลังจากที่ได้ค้นพบความหมายขั้นลึกจากการตีความข้อมูลมาแล้ว ก่อนที่จะทำการเปรียบเทียบ ผู้วิจัยต้องจำแนกประเภทของข้อมูลดิบไว้ก่อน การจำแนกข้อมูลนั้นก็เพื่อให้ผู้วิจัยแบ่งแยกคุณลักษณะหรือคุณสมบัติของข้อมูลเชิงคุณภาพให้ครบถ้วนชัดเจนตามความเป็นจริงที่ได้พบจากการตีความข้อมูล และเมื่อนำข้อมูลเหล่านี้มาเปรียบเทียบกัน ก็จะได้ข้อสรุปที่เป็นทั้งในกรณีเหมือนกันและแตกต่างกัน ซึ่งอาจจะนำเสนอเป็นตารางเพื่อช่วยให้เกิดความเข้าใจชัดเจนมากขึ้น

2. การสังเคราะห์ข้อมูล (Data Synthesis)

เป็นขั้นตอนที่สำคัญที่สุดของการวิเคราะห์เนื้อหา เป็นการรวบรวมข้อมูลที่เป็นรูปธรรมในลักษณะข้อความบรรยายซึ่งมีลักษณะเป็นข้อมูลที่แยกย่อยมาแล้วในสองขั้นตอนแรก แล้วนำมารวมเข้าด้วยกันในขั้นตอนการสังเคราะห์ข้อมูลนี้ เพื่อสร้างเป็นแบบแผนหรือข้อสรุป ทั้งนี้ การสังเคราะห์ข้อมูลมักนำเสนอในลักษณะของข้อสรุปเชิงนามธรรม คือเป็นการอธิบายสาเหตุและการเชื่อมโยงความสัมพันธ์เชิงเหตุและผลของพฤติกรรมและปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างซับซ้อน พฤติกรรมและปรากฏการณ์ใดๆ ที่มีสาเหตุทั้งทางตรงและทางอ้อม และมาจากสาเหตุหลายสาเหตุที่ร่วมกันก่อให้เกิดเป็นผลลัพธ์ ดังนั้น ข้อมูลที่เป็นสาเหตุจึงมีความสัมพันธ์ระหว่างกันเองแล้วยังต่างก็มีสาเหตุเฉพาะที่ต่างกันไป ผลของการสังเคราะห์ข้อมูลเป็นเพียงการเชื่อมโยงข้อมูลทั้งหมดเพื่อตอบปัญหาในการวิจัยหรือวัตถุประสงค์ของการวิจัย

3. การสร้างข้อสรุป (Generalization)

เป็นการสกัดหรือกลั่นกรองเอาข้อมูลจนตกผลึกเหลือแต่เนื้อหาสาระที่สำคัญที่สุด ซึ่งเป็นการอธิบายความสัมพันธ์ของข้อมูลที่เป็นพฤติกรรมหรือปรากฏการณ์ของสังคมดังที่ผู้วิจัยได้ตั้งเป้าหมายของการศึกษาเป็นวัตถุประสงค์ของการวิจัย วิธีการที่ผู้วิจัยประมวลความคิดขึ้นจากข้อมูลเชิงรูปธรรมแล้วทำเป็นข้อสรุปซึ่งมีลักษณะเป็นนามธรรมตามวิธีการแบบอุปนัย (Induction) มีลักษณะของการตีความและสังเคราะห์เชื่อมโยงระหว่างความหมายของข้อมูลและความรู้ทางทฤษฎีของผู้วิจัย เพื่ออธิบายให้เห็นความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมหรือปรากฏการณ์ในสังคม โดยเน้นถึงความเป็นไปได้และความสอดคล้องตามหลักการของเหตุและผล โดยไม่จำเป็นต้องใช้การคำนวณค่าทางสถิติ ส่วนการผสมผสานวิธีของการวิจัย ผู้วิจัยใช้วิธีรวมข้อสรุป (Merging Conclusion) จากข้อมูลในลักษณะสามเส้า (Triangulation) จนได้ข้อสรุปผลการวิจัยจำแนกตามวัตถุประสงค์

วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล แบ่งได้ 4 กรณี ดังนี้

1. การวิเคราะห์คำพูดหรือถ้อยคำบรรยาย (Speech Analysis)

เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ข้อมูลที่ได้มาจากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกก่อนที่จะดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลที่เป็นคำพูด ผู้วิจัยต้องถอดข้อความที่ได้มาจากการสัมภาษณ์เจาะลึกแล้วแต่กรณีในลักษณะคำต่อคำ (Word by Word) เพื่อเป็นการจัดระเบียบข้อมูลทำเป็นต้นฉบับหรือข้อมูลดิบในรูปแบบของเอกสารข้อความ จึงเริ่มกระบวนการวิเคราะห์เนื้อหา ซึ่งข้อสรุปที่ได้จากการวิเคราะห์เนื้อหานี้ถือว่าเป็นผลของการวิจัย

2. การวิเคราะห์เอกสาร (Document Analysis)

เป็นการใช้กับข้อมูลที่เป็นเอกสารสิ่งพิมพ์ ซึ่งเป็นการนำข้อมูลสถิติและบันทึกต่างๆ หรือเหตุการณ์ที่สำคัญต่างๆ นำมาทำความเข้าใจพฤติกรรมหรือปรากฏการณ์สังคม โดยใช้การวิเคราะห์ตีความ เครื่องมือที่สามารถช่วยในการเก็บรวบรวมข้อมูลคือ การถ่ายถอดเอกสารข้อมูลและรูปภาพประกอบการอ้างอิง การจดบันทึกข้อมูล เป็นต้น

3. การวิเคราะห์สื่อ (Media Analysis)

เป็นการใช้กับข้อมูลที่เป็นสื่ออิเล็กทรอนิกส์รูปแบบต่างๆ ได้แก่ แถบบันทึกเสียง แถบวีดิทัศน์ สื่อวิทยุกระจายเสียง และสื่อโทรทัศน์ เป็นต้น รวมไปถึงการสังเกตการณ์อย่างมีส่วนร่วมต่อเหตุการณ์ต่างๆ โดยมุ่งพิจารณา “สาร” เป็นหลัก ซึ่งผลจากการวิเคราะห์เนื้อหาสารจะช่วยให้สามารถวิเคราะห์ไปยังผู้รับสารและปฏิกิริยาตอบกลับของผู้รับสารได้ด้วย ทั้งนี้ ผู้วิจัยต้องเก็บรวบรวมข้อมูลอื่นๆ ด้วย เช่น ข้อมูลเอกสาร เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการวิเคราะห์และต้องแสวงหาภูมิหลังมาประกอบ เพื่อนำมาเขียนถ่ายทอดเป็นคำอธิบายพฤติกรรมหรือปรากฏการณ์ต่างๆ ให้มีความหมาย (Meaningful)

4. สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยนำผลข้อมูลที่รวบรวมได้มาประมวลผล โดยใช้เครื่องคอมพิวเตอร์โปรแกรมสำเร็จรูป โดยใช้ สถิติพื้นฐานในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ใช้ในการวิเคราะห์และอธิบายข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง ค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson Correlation) และการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณแบบปกติ (Enter Multiple Regression Analysis)

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาวิจัย เรื่อง “ประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร” ผู้วิจัยจะนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลในเชิงคุณภาพโดยการศึกษาวิจัยข้อมูลจากเอกสาร และเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญ และการสนทนากลุ่ม ซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร และการศึกษาเชิงปริมาณที่เก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถามจากประชากรเป้าหมาย ในเขตกรุงเทพมหานครมาสนับสนุนการศึกษาเชิงคุณภาพเพื่อให้ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยที่กำหนดไว้ ซึ่งผู้วิจัยสามารถวิเคราะห์ข้อมูลได้ดังต่อไปนี้

4.1 ผลการศึกษาเชิงคุณภาพ

4.2 ผลการศึกษาเชิงปริมาณ

4.1 ผลการศึกษาเชิงคุณภาพ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลในเชิงคุณภาพโดยการศึกษาเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) กับผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) ซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 24 คน และวิจัยข้อมูลจากเอกสาร (Documentary Research) และการสนทนากลุ่ม (Focus Group Discussion) จำนวน 8 คน เพื่อให้ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยที่ตั้งไว้ ดังนี้

การวิเคราะห์ผลการสัมภาษณ์เชิงลึก

4.1.1 ประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วยประเด็นการวิจัย ดังนี้

1. ความชัดเจนนโยบายการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของกรุงเทพมหานคร

พบว่า จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่เห็นว่าปัจจุบันนโยบายการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของกรุงเทพมหานคร ซึ่งกำหนดวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์แนวทางการป้องกันสาธารณสุขอุบัติเหตุภัยทางท้องถนนและความปลอดภัยทางถนนของกรุงเทพมหานคร และแนวทางป้องกันอุบัติเหตุทางถนนและความปลอดภัยทางถนนตามปฏิญญามอสโกของสหประชาชาติ หรือองค์การอนามัยโลกที่ได้กำหนดมาตรการที่จะลดอุบัติเหตุทางถนนให้ลดลง ณ กรุงมอสโก สหพันธรัฐรัสเซีย โดยมีการบูรณาการกับแนวทางการแก้ไขปัญหาการลดอุบัติเหตุทางถนนของรัฐบาล ทั้งนี้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้เสนอเรื่องให้ทางคณะรัฐมนตรีเพื่อเห็นชอบกำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์ โดยปรับแนวทางปฏิญญามอสโกให้สอดคล้องกับบริบทสภาพสังคมของประเทศ ไทย ทั้งนี้หน่วยงานที่รับผิดชอบควรตระหนักในการนำแผนยุทธศาสตร์ไปปฏิบัติให้เกิดเป็นรูปธรรม พร้อมทั้งกำหนดให้มีบุคลากรที่มีศักยภาพเพียงพอต่อภารกิจ งบประมาณ เครื่องมือที่อำนวยความสะดวก

สะดวกในการกำกับดูแลสาธารณะภัยอุบัติเหตุภัย บนท้องถนนและความปลอดภัยทางถนนอย่างเหมาะสมและส่งเสริมให้ประชาชนตระหนักต่อจิตสำนึกสาธารณะในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เนื่องจากบุคคล ยานพาหนะ สภาพถนน สัญญาณไฟ เครื่องหมายจราจรและเจ้าหน้าที่มีผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการบริหารจัดการในกรุงเทพมหานครและภาพรวมระดับประเทศ ดังนี้

เชษฐา โมสิกรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักงานบูรณาการสาธารณะภัยอุบัติเหตุภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย กรรมการและผู้ช่วยเลขาธิการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “เราได้ดำเนินการตามมติปฏิญญามอสโกของสหประชาชาติภายใต้องค์การอนามัยโลก ได้กำหนดมาตรการที่จะลดอุบัติเหตุทางถนนลง เมื่อปี 2552 ได้มีการประชุมเรื่องนี้ในระดับนานาชาติ เราได้เข้าร่วมประชุมที่กรุงมอสโก สหพันธรัฐรัสเซีย เมื่อกลับมาทางศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้เสนอเรื่องให้ทางคณะรัฐมนตรีเพื่อจะเห็นชอบว่าเราควรที่จะนำแนวความคิดของปฏิญญามอสโกมาลดผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุมาใช้ ทางคณะรัฐมนตรีก็เห็นชอบในการอนุมัติกรอบ แล้วก็ใช้กรอบนั้นมาทำแม่บทแผนดำเนินการต่างๆ ดังนั้นในแง่ของมาตรฐานในการดำเนินงานนั้นเรามีมาตรฐานสากล แต่ถ้าจะมีปัญหา ก็จะมีปัญหาในเรื่องการปฏิบัติ” เช่นเดียวกับความเห็นของอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้อำนวยการสำนักความปลอดภัย กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ได้กล่าวเพิ่มเติมในลักษณะเดียวกันว่า “เป็นไปตามมาตรฐานสากลตามปฏิญญามอสโก อาจจะมีปรับบางส่วนให้เหมาะสมกับสภาพของประเทศ ทั้งนี้ประจักษ์ ธิมานักวิชาการสถิติผู้ปฏิบัติการกลุ่มงานสถิติและข้อมูล สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “ควรเพิ่มเติมในเรื่องความรับผิดชอบของหน่วยงานที่จะเน้นเรื่องการทำงานเป็นจริงเป็นจังที่ศูนย์มอบหมายให้หน่วยงานไปปฏิบัติ หน่วยงานก็ควรที่จะปฏิบัติตามที่ศูนย์ได้ให้ความเห็นไว้ เพราะหากว่าแต่ละหน่วยงานรับคำสั่งไปแล้วไม่นำไปปฏิบัติตาม เป้าหมายก็จะไม่มี ความหมาย อย่างเช่น ตำรวจได้รับมอบหมายในการปรับปรุงในเรื่องการบังคับใช้กฎหมาย การตั้งด่านตรวจ การตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่ ตำรวจก็ควรที่จะทำให้ได้ตามเป้าหมาย อย่าง ช่วงเทศกาล ให้มีประสิทธิภาพอย่างเต็มที่ กรมการขนส่งทางบกในช่วงเทศกาลต้องทำหน้าที่อย่างเต็มที่โดยมีหน้าที่ไปตรวจก็ต้องตรวจอย่างจริงจัง ในเรื่องของรถโดยสาร ในเรื่องของสถานีขนส่งผู้โดยสาร ถ้าเอาจริงเอาจังในเรื่องของตนเองก็น่าจะช่วยให้ได้อยู่”

นอกจากนี้แล้วสมหวัง ทองขาว นักวิชาการขนส่งเชี่ยวชาญ สำนักสวัสดิภาพ การขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ได้ให้ทัศนะไว้ว่า “เป้าหมายเป็นไปตามมาตรฐานสากลเพราะประเทศไทยตอนนี้ไปปรับปฏิญญามอสโก เป็นความปลอดภัยของโลก ประเทศไทยตรงนี้ต้องยอมรับว่า ประสิทธิภาพของการดำเนินการและตั้งเป้าหมายว่าจะลดอัตราการเสียชีวิตของประชากรไทย 10 คน ต่อประชากรแสนคนภายในปี 2563 ทุกวันนี้เรายังทำไม่ได้เพราะมีปัจจัยหลายๆ อย่างที่บริบทของประเทศไทยไม่เหมือนกับต่างประเทศ ซึ่งตามมาตรฐานสากลยึดทางยุโรปเป็นหลัก โดยทางยุโรปจะมีบริบทแตกต่างจากประเทศไทย ทางยุโรปจะไม่มีรถจักรยานยนต์แต่ทางบ้านเรามีรถจักรยานยนต์ของบ้านเรามักจะทำให้เกิดอุบัติเหตุเสียชีวิตมากเกือบร้อยละ 80 เพราะนั้นถ้าเอามาเปรียบเทียบกันทางประเทศไทยจะมีคนตายมากกว่าทางแถบยุโรป เพราะเอารถทุกประเภทมารวมกัน” เช่นเดียวกับเบญจวรรณ สิงหาพันธ์ หัวหน้างานป้องกันและประเมินผล กรมการ

ขนส่งทางบก ได้แสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมว่า “ถ้าดูตามมาตรฐานของประเทศไทยค่อนข้างที่จะได้มาตรฐานพอสมควร แต่ถ้าดูประสิทธิผลบางมาตรการอาจจะยังไม่มีประสิทธิผลเท่าที่ควร อย่างที่เห็นได้ชัดเรื่องมาตรการทางด้านกฎหมาย อาจจะเป็นเพราะว่าส่วนหนึ่งกำลังเจ้าหน้าที่ เนื่องจากอาจมีหลายภาคส่วนโดยเฉพาะมาตรการทางด้านกฎหมาย ที่สำคัญก็คือตำรวจ ตำรวจอาจจะมีกำลังคนมาก แต่ภารกิจอาจจะเยอะ ภารกิจที่จะมาดำเนินการเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุอาจจะไม่ได้เต็มที่ อย่างเรื่องการขับรถเร็ว การกระทำผิดทางกฎหมายจราจร ถ้าคิดว่าทางเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องดำเนินการอย่างเคร่งครัด มีการจับกุม มีการดำเนินการอย่างเคร่งครัดนี้ คิดว่าประสิทธิภาพในการป้องกันน่าจะดีขึ้น” และความคิดเห็นของศาสตราจารย์ เพ่งแพ อาจารย์ประจำวิชารัฐประศาสนศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม ได้แสดงความคิดเห็นไว้น่าสนใจว่า “การบริหารงานภาครัฐของไทยเป็นตัวขับเคลื่อน และสิ่งที่สำคัญในการขับเคลื่อนก็หมายความว่า การปฏิบัติ ในเรื่องของกลยุทธ์หรือยุทธศาสตร์จะมีกรอบการทำงาน โดยจะมีการระดมทรัพยากรหรือตัวเครื่องมือเครื่องมือ หรืองบประมาณจะเกิดความชัดเจน ตามยุทธศาสตร์ ถ้าใช้ประสิทธิผล ยังคิดว่า ถ้าไปเทียบกับเรื่องของการหวังผลของกลยุทธ์หรือยุทธศาสตร์ก็ยังไม่เท่ากับมาตรฐานสากล จะต้องดูเรื่องของตัวเลข เรื่องของความพึงพอใจ สิ่งสำคัญที่ทำให้คนตายน้อยลง นี่คือเป้าหมายสำคัญ พอมาดูจากข้อมูลที่ใช้ ก็อย่างน้อยที่สุด ปัจจุบันสังคมไทยขับเคลื่อนโดยกลยุทธ์กับยุทธศาสตร์ ก็คิดว่า คงเป็นเครื่องมือของภาครัฐต่อไปในอนาคต แต่ถามว่าได้มาตรฐานหรือไม่ ณ ตอนนี้อย่างไม่ได้ แต่ถามว่าจะเทียบเท่าได้หรือไม่ ก็ขึ้นอยู่กับว่า การบริหารหน่วยงานทางถนน ก็จะเป็นเรื่องของตัวเครือข่ายเป็นตัวขับเคลื่อน หลายๆ นโยบาย ไม่ใช่คนใดคนหนึ่งทำได้คนเดียว แม้กระทั่งมีบทบาทหรือเปลาที่มีระดับมากน้อยเท่าไร สำหรับคนทั่วไปตามท้องถนนจะต้องนั่งจำชื่อศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน เขาก็ยังไม่สามารถแสดงตนออกมา ถามว่าประสิทธิผลน่าจะเป็นเรื่องของความสำเร็จ เมื่อช่วง 10 ปี ของศูนย์ฯ จะวัดจากผลปลายทางของการบรรลุ ถึงจะไม่เทียบเท่ากับสากล” โดยที่สุภาณี นวกุล อาจารย์ประจำวิชารัฐประศาสนศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม ได้กล่าวเสริมต่อไปว่า ประเด็นทางยุทธศาสตร์จะมี 5 ประเด็น คือ คน รถ ถนน การศึกษา และการแพทย์ หรือ 5E ถ้าโดยส่วนตัวตอบในลักษณะที่เป็นประชาชนคนไทยคือความมีวินัยน้อย เป้าหมายและวัตถุประสงค์ในการป้องกัน จริงๆ แล้วก็ยังไม่เห็น คิดว่า ถ้าเกิดจะให้มีความมีประสิทธิภาพจะต้องฝึกความมีวินัยให้กับคนไทย เพราะเวลาขับรถชอบฝ่าฝืน แต่ทุกคนก็จะเป็นแบบนี้ เรื่องของรถ เรื่องของถนน อันนี้เป็นปัญหาใหญ่ของมาตรฐานของถนนซึ่งส่วนใหญ่ก็มี แต่ก็จะมีบางส่วนที่ปรับปรุงอยู่เรื่อยๆ ทางการศึกษาเข้าใจว่า ทางมหาวิทยาลัยต่างๆ พยายามที่จะผลักดันให้นักศึกษาที่อยู่ในมหาวิทยาลัยเคารพกฎจราจรมากขึ้น มาตรฐานสากลต่อบยาก เพราะว่าไม่เห็นเป้าหมายของวัตถุประสงค์ ทุกวันนี้เราเห็นว่ามีประสิทธิผลดีขึ้น

โดยที่จ่านอง ปัญญาวิศิษฐ์กุล หัวหน้ากลุ่มงานสถิติและข้อมูล สำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานครและอนุชิต เศรษฐเสถียร สำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร เห็นว่า “นโยบายต้องมีความชัดเจนในการนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเหมาะสมแม้ว่าจะมีแผนจากมอส์ก็ก็ตามแต่รัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังมีความล่าช้าในการดำเนินงาน”

สรุปได้ว่าความชัดเจนของเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของนโยบายการป้องกัน และแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของกรุงเทพมหานครมาจากการกำหนดวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ แนวทางในการป้องกันสาธารณสุขอุบัติเหตุทางท้องถนนและความปลอดภัยทางถนนของ กรุงเทพมหานครได้กำหนดแนวทางป้องกันและพัฒนาบูรณาการสาธารณสุขอุบัติเหตุทางท้องถนน และความปลอดภัยทางถนน ตามปฏิญญามอสโกของสหประชาชาติหรือองค์การอนามัยโลกที่ได้ กำหนดมาตรการที่จะลดอุบัติเหตุทางถนนให้ลดลง โดยมีการบูรณาการกับแนวทางการแก้ไขปัญหา การลดอุบัติเหตุทางถนนของรัฐบาล ทั้งนี้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้เสนอเรื่องให้ทาง คณะรัฐมนตรีเพื่อจะเห็นชอบเพื่อกำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์ โดยปรับแนวทางปฏิญญามอสโกให้ สอดคล้องกับบริบทสภาพสังคมของประเทศไทย ทั้งนี้หน่วยงานที่รับผิดชอบควรตระหนักในการ วางแผนยุทธศาสตร์ไปปฏิบัติให้เกิดเป็นรูปธรรม พร้อมทั้งมีบุคลากรที่มีศักยภาพเพียงพอต่อภารกิจ บนประมาณ เครื่องมือที่อำนวยความสะดวกในการกำกับดูแลสาธารณะ อุบัติภัย บนท้องถนนและ ความปลอดภัยทางถนนอย่างเหมาะสมและส่งเสริมให้ประชาชนตระหนักต่อจิตสำนึกสาธารณะในการ ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เนื่องจากบุคคล ยานพาหนะ สภาพถนน สัญญาณไฟ เครื่องหมาย จราจรและเจ้าหน้าที่มีผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการบริหารจัดการในกรุงเทพมหานครและภาพรวม ระดับประเทศสอดคล้องกับความคิดเห็นของ เชษฐา โมสิกรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักบูรณาการสาธารณสุข และอุบัติเหตุทางถนน

2. นโยบายการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนสามารถดำเนินการได้ อย่างบรรลุและสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างโปร่งธรรมและมีประสิทธิภาพ

พบว่า จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่เห็นว่ากรุงเทพมหานครได้ยึดแนว ทางการป้องกันสาธารณสุขอุบัติเหตุทางท้องถนนและความปลอดภัยทางถนนเป็นกรอบในการ ขับเคลื่อนของแนวทางปฏิบัติตามปฏิญญามอสโกหรือหลักสากล แต่การนำไปบริหารจัดการหรือปฏิบัติ ให้เกิดเป็นรูปธรรมหรือมีประสิทธิภาพประสิทธิผลนั้นจำเป็นต้องอาศัยวางแผนบูรณาการตั้งแต่รัฐบาล หน่วยงานกระทรวง ทบวง กรม องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สถาบันการศึกษาและจิตสำนึกของ ประชาชน ในการร่วมมือซึ่งกันและกันเป็นปัญหาระบบคมนาคมของภาครัฐ ประสิทธิภาพในการ ปฏิบัติงานในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ จิตสำนึกของประชาชนในการใช้ยานพาหนะหรือ จิตสำนึกแห่งความปลอดภัย แม้ว่าอัตราอุบัติเหตุจะมีแนวโน้มลดลงแต่การเก็บข้อมูลสารสนเทศของ อุบัติเหตุของหน่วยงานภาครัฐมีความคลาดเคลื่อนและแตกต่างกัน การทำให้มีประสิทธิภาพและ ประสิทธิภาพต้องมีระบบข้อมูลที่ถูกต้อง ซึ่งภาครัฐควรบำรุงดูแลรักษาสภาพของถนน สัญญาณไฟ สัญญาณจราจร วิศวกรรมโยธาให้สมบูรณ์เพื่อลดป้องกันอุบัติเหตุและส่งเสริมสนับสนุนรณรงค์ให้ ประชาชนมีจิตสำนึกที่ดีในการขับขี่หรือปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดหรือระบบให้การช่วยเหลือ ผู้ประสบอุบัติเหตุอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล นอกจากนี้กรุงเทพมหานครมีข้อจำกัดด้าน อำนาจหน้าที่ในการแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบเช่น การปรับซึ่งเป็นอำนาจของสำนักงานตำรวจ แห่งชาติ เป็นต้น ซึ่งสอดคล้องกับเชษฐา โมสิกรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักงานบูรณาการสาธารณสุข ได้ แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “จะต้องขับเคลื่อนของแนวทางปฏิบัติที่เราได้วางเอาไว้ซึ่งเป็นสากลแล้วนี้ ให้ เกิดเป็นรูปธรรม นั่นก็ต้องมีแผนปฏิบัติการจากหน่วยงานกระทรวง ทบวง กรม เพื่อที่จะเอากลับมา

ปฏิบัติให้เป็นรูปธรรมให้ได้” เช่นเดียวกับประชารัตน์ ทิมา นักวิชาการสถิติ ปฏิบัติราชการกลุ่มงานสถิติและข้อมูล สำนักงานการตรวจและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “เป็นเป้าหมายที่ค่อนข้างจะทำ่าย คิดว่าเป็นไปได้ตามที่บอก ถ้าหากว่าหน่วยงานเอาจริงเอาจังและเล็งเห็นความสำคัญของเป้าหมายตั้งแต่ นโยบายของรัฐ การใช้กฎหมายอย่างจริงจัง การสร้างจิตสำนึกที่ดีกับประชาชน พร้อมทั้งควรเพิ่มเติมกฎหมาย ข้อบังคับ อย่างของปีที่ผ่านมาจะมีกฎหมายที่เพิ่มเติมขึ้นมากการห้ามดื่มสุราขึ้น ซึ่งจะช่วยในการเกิดอุบัติเหตุลงได้ แล้วเมื่อประกอบกับในเรื่องของวิศวกรรมจะเพิ่มเติมในส่วนของถนนรูปตัว Y ทางเราก็ไปติดตั้งกันชนเพิ่มเติม ซึ่งจะช่วยให้เกิดการลดความรุนแรงลงได้ ถ้าเพิ่มตัวใดตัวหนึ่งก็จะลำบาก ถ้าหากเพิ่มก็จะเพิ่มควบคู่กันไป การบังคับใช้กฎหมาย การใช้วิศวกรรม การช่วยเหลือการแพทย์เร่งด่วนฉุกเฉิน ถ้าจะเพิ่มก็ควรที่จะเพิ่มให้อยู่ในระดับเดียวกัน”

นอกจากนี้แล้วสมหวัง ทองขาว นักวิชาการขนส่งเชี่ยวชาญ สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก ประวัช วงศ์ทองดี นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักงานการตรวจและขนส่ง กรุงเทพมหานคร และสุรศักดิ์ ศิลปงาม ผู้จัดการมูลนิธิเมาไม่ขับ ได้แสดงความคิดเห็นไปในทิศทางเดียวกันไว้ว่า “การดำเนินการให้มีประสิทธิภาพหรือมีประสิทธิภาพ อยู่ที่ยังการบังคับใช้กฎหมาย ถ้ามีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดและจริงจังอุบัติเหตุสามารถลดลงได้ อย่างเช่น ในช่วงปกติทุกวันไม่ใช่ในช่วงเทศกาลปีใหม่หรือสงกรานต์อุบัติเหตุก็สูงมากมันอยู่ที่การบังคับใช้กฎหมายถึงจะลดลงมาได้” เช่นเดียวกับเบญจวรรณ สิงหาพันธ์ หัวหน้างานป้องกันและประเมินผล ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “การบรรลุเป้าหมาย เราอาจจะไม่ได้ตั้งเป้าหมายว่าอาจจะ เป็น Zero เลยมันเป็นไปได้ เป้าหมายนี้เราก็อยากให้มีมันลดลง ถ้าลดลงถ้าทุกภาคส่วนเข้ามาช่วยกันคิดว่าเราสามารถที่จะดำเนินการได้ในหลายๆ อย่าง เพราะตอนนี้ในหลายๆ กระทรวง หลายๆ กรม ก็ดำเนินการเต็มที่ ในเรื่องการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ ในส่วนของสาธารณสุขก็รณรงค์เต็มที่เหมือนกัน เช่น กระทรวงศึกษาธิการ หลายๆ ภาคส่วน คิดว่าถ้าแต่ละภาคส่วนช่วยกันในเรื่องลดอุบัติเหตุ คิดว่าเราก็น่าจะนำพาประเทศไทยไปบรรลุวัตถุประสงค์ได้ เพราะอีกเกือบ 6 ปี (พ.ศ. 2563)” และอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้อำนวยการสำนักความปลอดภัย กรมทางหลวง ได้ให้ทัศนะเพิ่มเติมว่า “10 ปี ลดจำนวนผู้เสียชีวิตลงร้อยละ 50 เป็นไปได้อย่างยิ่งยากลำบากแต่ถ้าจะให้ลดลงสามารถลดลงได้ แต่ถ้าจะให้ถึงเป้าหมายอาจจะยาก แต่คงต้องทุ่มทรัพยากรหลายๆ อย่างเข้าไป”

สรุปได้ว่าเป้าหมายของนโยบายการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนสามารถดำเนินการได้อย่างบรรลุและสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรมและมีประสิทธิภาพเกิดจากการยึดแนวทางการป้องกันสาธารณสุขและอุบัติเหตุบนท้องถนนและความปลอดภัยทางถนนตามปฏิญญามอสโกหรือหลักสากลโดยมีรัฐบาลเป็นสำคัญ แต่การนำไปบริหารจัดการหรือปฏิบัติให้เกิดเป็นรูปธรรมหรือมีประสิทธิภาพประสิทธิผลนั้นจำเป็นต้องอาศัยวางแผนบูรณาการตั้งแต่รัฐบาล หน่วยงานกระทรวง ทบวง กรม องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สถาบันการศึกษาและจิตสำนึกของประชาชน ในการร่วมมือซึ่งกันและกัน เพราะเป็นปัญหาาระบบคมนาคมของภาครัฐ ประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ จิตสำนึกของประชาชนในการใช้ยานพาหนะหรือจิตสำนึกแห่งความปลอดภัย แม้ว่าอัตราอุบัติเหตุจะมีแนวโน้มลดลงแต่การเก็บ

ข้อมูลสารสนเทศของอุบัติเหตุของหน่วยงานภาครัฐขาดความชัดเจน ซึ่งภาครัฐควรบำรุงดูแลรักษา สภาพของถนน สัญญาณไฟ วิศวกรรมโยธาให้สมบูรณ์เพื่อลดป้องกันอุบัติเหตุและส่งเสริมสนับสนุน รมรงค์ให้ประชาชนมีจิตสำนึกที่ดีในการใช้ใบขับขี่หรือปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดหรือระบบ ให้การช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

3. เป้าหมายและวัตถุประสงค์ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนมีความ เป็นไปได้ที่จะส่งเสริมระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย

พบว่า จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่เห็นว่า ประเทศไทยได้กำหนด เป้าหมายไว้ว่าทศวรรษความปลอดภัยทางถนนที่จะขับเคลื่อน ให้ถึงปี 2563 ตามปฏิญญาออสโก เช่น มีผู้เสียชีวิตต่อประชากรแสนคนไม่เกิน 10 คน ทั้งนี้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในระดับส่วนกลาง ภูมิภาค ท้องถิ่นจะต้องร่วมในการบริหารจัดการเชิงบูรณาการตั้งแต่ แสดงความคิดเห็น วางแผน บริหาร ประเมินผล โดยที่รัฐบาลหรือหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงจะต้องมีแผนที่ชัดเจนที่ทำให้ถึง เป้าหมาย หรือระบบการขับเคลื่อนที่จะให้เป้าหมายมันเกิดรูปธรรม ซึ่งต้องสอดคล้องกับ ประสิทธิภาพในการบริหารจัดการในด้านบุคลากร งบประมาณ กฎหมาย การกระจายอำนาจหน้าที่ คุณภาพของถนน วินัยการจราจร ทั้งนี้ต้องยอมรับว่าประเทศไทยยังขาดเอกภาพในการบริหารจัดการ การป้องกันอุบัติเหตุอย่างเป็นระบบดังนั้นการแก้ไขปัญหาก็ไม่ครบทุกมิติในการแก้ไขปัญหทั้งระบบ ซึ่งสอดคล้องกับความคิดเห็นของเชษฐา โมสิกรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักงานบูรณาการสาธารณสุข อุบัติเหตุทางถนน ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “จากปฏิญญาออสโกตั้งเป้าหมายไว้ว่าทศวรรษความ ปลอดภัยทางถนนที่จะขับเคลื่อน ให้ถึงปี 2563 ซึ่งเป็นปีที่ตั้งเป้าไว้ว่าจะมีผู้เสียชีวิตต่อประชากรแสน คนไม่เกิน 10 คน อันนี้เราก็รับตรงนี้มาแล้ว แล้วเราก็ตั้งเป้าในการแก้ไขปัญหาคือไป” สอดคล้องกับ อานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้อำนวยการ สำนักความปลอดภัย กรมทางหลวง ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “ปฏิบัติจริงได้บางส่วน กว่าครึ่ง บางส่วนอาจจะเป็นแผนระยะยาว อาจจะต้องใช้ทั้งงบประมาณ ทั้ง เวลา” ซึ่งประจักษ์ ธิมา นักวิชาการสถิติ ปฏิบัติราชการกลุ่มงานสถิติและข้อมูล สำนักการจราจร และขนส่ง กรุงเทพมหานคร ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “มีบางข้อในแผนอาจจะยังไม่สอดคล้อง อย่าง ที่เคยเข้าร่วมรับฟังการประชุมในเรื่องของท้องถิ่นที่จะมีข้อเสนอแนะของคณะกรรมการศูนย์ฯ ว่า ศูนย์ควรจะให้ความสำคัญของท้องถิ่นก่อน ว่าท้องถิ่นจะทำแผนมาในลักษณะไหนให้สอดคล้องกับวิถี ชีวิตหรือวิถีความเป็นอยู่ในแต่ละชุมชนหรือท้องถิ่นนั้นๆ ให้แผนมันสามารถใช้ได้อย่างราบรื่น ส่วน เป้าหมายก็มีความสำเร็จในระดับหนึ่งแต่ปรับแผนให้ชุมชนหรือท้องถิ่นมีส่วนร่วมในแผนและมีการ เสนอแผนขึ้นมา แผนจะทำให้สามารถประสบความสำเร็จมากขึ้น หากไม่ประสบความสำเร็จในเรื่อง ของแผนควรเพิ่มเติมในเรื่องของการให้ความรู้ การฝึกปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับแผนให้มีความ สอดคล้องมากที่สุด ส่วนของแผนนั้นจะมีเรื่องของศูนย์ลด Setting Audit ของแต่ละจังหวัดในแต่ละ ภาค ซึ่งก็ควรที่จะฝึกอบรมเจ้าหน้าที่เพื่อฝึกปฏิบัติให้การแก้ไขปรับปรุง เช่น ถนนที่มีความเสี่ยง ตรงไหนอย่างไร มีการฝึกปฏิบัติและการทบทวนอยู่ในตัวเพื่อเกิดความไม่หลงลืม และจะทำให้เกิด ความชำนาญและมาใช้ในการทำงาน”

สมหวัง ทองขาว นักวิชาการขนส่งเชี่ยวชาญ กรมการขนส่งทางบก ได้แสดง ความคิดเห็นไว้ว่า “ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เขาทำแผนทั้งหมดมีการระดมความ

คิดเห็นจากคณะกรรมการ การทำคือแต่ละหน่วยงานเขาเสนอวิธีการทำงาน เสนอแนวทางการทำงานของเขาไป ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนใช้วิธีการทำแผนแม่บทโดยการรวบรวมแผนงานจากทุกหน่วยงานมารวมกันไม่ให้ทำเป็นยุทธศาสตร์ และบังคับให้หน่วยงานที่อยู่ในคณะกรรมการตามที่ศูนย์อำนวยการสั่ง เพียงแต่ว่าหน่วยงานอื่นๆ มีอะไรแล้วเอามารวมกัน แต่จะเกิดปัญหาคือไม่สามารถจะบังคับบัญชาหน่วยงานที่เป็นกรรมการได้ เป้าหมายของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนนั้น ถ้าไม่มีทิศทางแล้วมาสั่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก็จะไม่สำเร็จ ทุกหน่วยงานต้องทำงานภายในบริบทภายใต้หน้าที่ที่ตัวเองทำอยู่พอเป็นงานประจำก็ไม่ใช่งานยุทธศาสตร์ที่ว่าจะต้องเล็งให้เห็นผลที่จะต้องพลิกจากที่ทำอยู่ทุกวันเพื่อลดอุบัติเหตุลงมา”

ธนะพงศ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “ตอนนี้ยังไม่มีแผนปฏิบัติ มีแต่แผนแม่บทและเพียงผ่านนโยบาย และต้องสู่ กรม. อีก ยกตัวอย่างเช่น ถ้าเรากำลังพูดถึงแผนปฏิบัติของถนน ถ้าแผนแม่บทกำหนดว่า ถนนต้องมีแผนในเรื่องของความปลอดภัย แผนแบบนี้ฝั่งบริหารต้องส่งสัญญาณมาที่ฝั่งถนนให้ดำเนินการในเรื่องนี้ จะตอบในเชิงว่า ตอนนี้แผนปฏิบัติยังไม่ชัด ตอนนี้หน่วยงานก็ยังไม่ชัด แนวทางของตัวเอง คือ ถ้าเป็นไปได้ แต่บางหน่วยงานหลักต้องมีแผนยุทธศาสตร์ยังไง และเราจะพบว่าหน่วยงานของทางหลวงที่ดูรถ (ขนส่ง) สถาบันการแพทย์ฉุกเฉิน แผนงานด้านความปลอดภัยก็ยังไม่สอดคล้องกับตัวแผนยุทธศาสตร์ แผนแม่บท หมายถึงว่า ฝั่งผู้ปฏิบัติ เจ้าของก็ยังไม่ชัด ยุทธศาสตร์หรือวางแผนปฏิบัติโดยที่ไม่ได้ยึดตรงนี้ หรือในทางกลับกันตรงนี้ยังไม่มีการลงไปที่หน่วยงานที่ไม่ชัด บ้านเรายังขาดการจัดการแผนในเชิงบูรณาการให้มันสอดคล้องกัน ส่วนหนึ่งที่ทำให้บูรณาการไม่ได้เพราะว่า กลไกงบประมาณมันแยกส่วนหมายถึงว่า กระทรวงคมนาคมดูแลเรื่องถนนดูแลเรื่องรถ จะตั้งเงินของตัวเองว่าจะแก้ถนนก็อย่าง แต่ตรงแผนยังไม่มีโอกาสมาชี้หรือทำแผนร่วม เพราะมันเป็นคนละก้อน เพราะตรงนี้ไม่มีงบกลาง ส่วนหนึ่งกลไกการจัดการเป็นช่องว่างงบประมาณ คือ ไม่เหมือนเรื่องของยาเสพติด มีทั้งนโยบาย มีทั้งงบประมาณ เพราะฉะนั้นการสั่งการต้องติดตามถึงหน่วยปฏิบัติ ถามว่าปัญหายาเสพติดมีหน่วยงาน ปปส. ดูแล แต่ถามคนไทยตายจากยาเสพติดและอาชญากรรม น้อยกว่าอุบัติเหตุถึง 5 เท่า เราควรใส่ใจเรื่องนี้มากขึ้นหรือไม่”

เบญจวรรณ สิงหาพันธ์ หัวหน้างานป้องกันและประเมินผล ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “เรื่อง กฎหมายเรายังหย่อนไปหน่อย แล้วก็เรื่องการสร้างจิตสำนึกนี้ หน่วยงานได้สร้างจิตสำนึกมาเยอะมาก ทำมาหลายอย่าง แต่เราก็ยังไม่สามารถที่จะสร้างจิตสำนึกให้คนได้นักถึง และทำหน้าที่ในเรื่องอุบัติเหตุ เราอยากจะทำตรงนี้ให้มันมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะเราอยากจะทำให้เล็งไปในกลุ่มของเด็ก สร้างจิตสำนึกตั้งแต่เด็ก โดยเฉพาะตั้งแต่เด็กอนุบาล ถ้าเราปลูกฝังตั้งแต่เด็ก น่าจะสร้างจิตสำนึกที่ดีกว่า”

ศาสตราจารย์พิเศษ ดร.สาคร สุขศรีวงศ์ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารบริษัทเงินทุนกรุงเทพธนพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “ถ้าปฏิบัติตามกลยุทธ์ 5 กลยุทธ์องค์ดีขึ้นแน่นอน แต่ว่าข้อแรกก็คือว่าจำเป็นที่จะต้องจัดทำเพิ่มเติมที่เขียนไว้ ที่เขียนไว้ใน 5E คือเรื่อง การศึกษา การประชาสัมพันธ์ การให้ความรู้เกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน แต่จุดหนึ่งที่ไม่ได้ระบุให้ชัดเจนในเรื่องของการสร้างให้ประชาชนรู้สึกว่าเป็นปัญหาของประชาชน ทุกครั้งเวลาที่เรายินเกี่ยวกับการประชาสัมพันธ์ก็เป็นตัวเลขที่ทางภาครัฐกำหนดขึ้นมา

และจะเป็นเป้าหมาย แต่จะมีกระบวนการทำให้ประชาชนเห็นว่า ปัญหานี้เป็นปัญหาของประชาชนหรือไม่ คิดว่าจุดนี้เป็นปัญหาที่อ่อนอยู่ การชี้ปัญหาไม่ได้ลงลึกไปถึงประชาชนและไม่สามารถสร้างให้ประชาชนรู้สึกว่าเป็นเจ้าของปัญหาและไม่จำเป็นต้องมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา ไม่ถูกต้องซึ่งคำว่าประชาสัมพันธ์แต่อย่างเดียวยังคิดว่าไม่น่าจะเพียงพอ เพราะเพียงแค่เป็นการสื่อสารเพียงฝ่ายเดียว ในเรื่องนี้คิดถึงเรื่องอริยสัจ 4 เรื่องแรกตัวทุกข์ต้องชี้ให้ชัด เพราะว่าในทางพระพุทธศาสนาแน่นอนถ้าไม่สามารถชี้ทุกข์ให้เห็นบ่อยครั้งก็จะไม่ทำให้เกิดความศรัทธา ไม่ออกจากทุกข์ อย่างเช่นโครงการรณรงค์เรื่องเหล้า คนรู้สึกเกี่ยวข้องอย่างเช่น ให้เหล้าเท่ากับแข่ง ทุกคนรู้สึกว่า เรื่องที่เกี่ยวกับเราเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับเรา ส่วนวิธีในการชี้ทุกข์จะใช้อย่างไร ผมเข้าใจว่าในประเทศไทยเป็นประเทศเดียวที่สาเหตุการตาย 1 ใน 5 มีการตายจากอุบัติเหตุ 1 ใน 5 ซึ่งการเปรียบเทียบนี้เป็นการที่ทำให้ประเทศเราดูแย่กว่าคนอื่น การเปรียบเทียบข้อมูลในอดีต การเปรียบเทียบกับประเทศต่างๆ ทั่วโลก เปรียบเทียบกับเป้าหมาย ส่วนใหญ่ที่เราแก้มาเน้นเรื่องการบังคับใช้กฎหมาย การบังคับมันทำได้มากน้อยแค่ไหนอย่างไร ในเรื่องของทางวิศวกรรม ในเรื่องของสภาพถนน เรื่องของยานยนต์ บ้านเรา รวมทั้งอีกหลายประเทศ รถยนต์มีคันเร่ง แต่ว่าในที่สุดการเบรกไม่ได้เป็นไปตามนั้น ซึ่งบางประเทศไม่มีข้อกำหนดในเรื่องของการจำกัดความเร็ว ซึ่งด้านทางวิศวกรรมต้องแก้ตั้งแต่ตัวรถไม่ใช่แก้ไขในเรื่องของการเบรกอย่างเดียว อาจจะต้องแก้ที่คันเร่ง การประเมินผลเป็นอีกเรื่องหนึ่งที่คนไทยเก็บสถิติเก็บตัวเลขเข้าใจว่าอย่างน้อยมาก และมีวิธีการเก็บข้อมูลหลากหลาย ไม่มีความถูกต้องชัดเจน ปัญหาหลายเรื่องมองในด้านปัญหาดูเกินความเป็นจริง แต่ปัญหาที่น้อยกว่าจริงก็มี และปัญหาที่ไม่ตรงจุดก็มี เช่นเดียวกัน ปัญหาบนท้องถนนปัญหายานยนต์ไม่ได้เยอะ แต่บ้านเราที่มันเยอะเป็นเรื่องของมอเตอร์ไซด์มีจำนวนมาก”

ทั้งนี้จำนอง ปัญญาวิศิษฐ์กุล หัวหน้ากลุ่มงานสถิติและข้อมูล สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร อนุชิต เศรษฐเสถียร สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร และทักษิณี สุนทรวาทินชบุตร สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ได้มีความเห็นไปในทิศทางเดียวกันว่า “ประสิทธิภาพประสิทธิผลนั้นจำเป็นต้องอาศัยวางแผนบูรณาการตั้งแต่รัฐบาล หน่วยงานกระทรวง ทบวง กรม องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สถาบันการศึกษาและจิตสำนึกของประชาชน”

สรุปนโยบายการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนสามารถดำเนินการได้อย่างบรรลุและสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างไปรูปธรรมและมีประสิทธิภาพนั้นเกิดจากกรุงเทพมหานครปฏิบัติตามปฏิญญามอสโกเป็นกรอบแนวทางในการบริหารจัดการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนสากล แต่การนำไปบริหารจัดการหรือปฏิบัติให้เกิดเป็นรูปธรรมหรือมีประสิทธิภาพประสิทธิผลนั้นจำเป็นต้องอาศัยวางแผนบูรณาการตั้งแต่รัฐบาล หน่วยงานกระทรวง ทบวง กรม องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สถาบันการศึกษาและจิตสำนึกของประชาชน ในการร่วมมือซึ่งกันและกันเป็นปัญหาระบบคมนาคมของภาครัฐ ประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ จิตสำนึกของประชาชนในการใช้ยานพาหนะหรือจิตสำนึกแห่งความปลอดภัย แม้ว่าอัตราอุบัติเหตุจะมีแนวโน้มลดลงแต่การเก็บข้อมูลสารสนเทศของอุบัติเหตุของหน่วยงานภาครัฐให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลทำให้เกิดข้อมูลที่มีความชัดเจน ซึ่งภาครัฐควรมุ่งดูแลรักษาสภาพของถนน สัญญาณไฟ สัญญาณจราจร วิศวกรรมโยธาให้สมบูรณ์เพื่อลดป้องกันอุบัติเหตุและ

ส่งเสริมสนับสนุนรณรงค์ให้ประชาชนมีจิตสำนึกที่ดีในการใช้ขับขี่หรือปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดหรือระบบให้การช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุอย่างประสิทธิภาพและประสิทธิผล

4. นโยบายการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดทางถนนของกรุงเทพมหานครมีความสอดคล้องกับการปรับเปลี่ยนทัศนคติความเข้าใจและพฤติกรรมต่อการจัดการเพื่อความปลอดภัยทางถนนของประชาชน

พบว่า จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่เห็นว่า นโยบายการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดทางถนนของกรุงเทพมหานคร ได้ยึดถือปฎิญาณมอสโกในจัดทำแผนแม่บทต่างๆ หรือแผนประเภทต่างๆ แม้ว่าจะเป็นปฎิญาณสากลที่เป็นบันทึกข้อตกลงร่วมกันของประเทศต่างๆ แม้ว่าจะมีความแตกต่างในมิติของการนำมาประยุกต์ใช้ให้เหมาะสมกับบริบทสังคมไทยก็ตาม ต่างนับว่าเป็นแนวทางที่ดีตามมาตรฐานสากลซึ่งจะเป็นตัวชี้วัดที่สำคัญและเป็นแนวทางในการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเช่น กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรุงเทพมหานคร นโยบายหรือยุทธศาสตร์ กลยุทธ์มีความสำคัญมากในลักษณะการทำงานเชิงบูรณาการทุกหน่วยงาน โดยให้การทำงานร่วมกันอย่างเป็นระบบ เชื่อมโยงฐานข้อมูลสารสนเทศร่วมกันหรือสร้างเครือข่ายป้องกันการแก้ไขปัญหาคอขวดทางถนนอย่างเป็นระบบระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชนและภาคองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอันจะนำไปสู่แนวทางการลดอุบัติเหตุหรือการปรับเปลี่ยนทัศนคติความเข้าใจและพฤติกรรมที่ดีและความปลอดภัยทางถนนของประชาชน โดยที่ เชษฐา โมสิกรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักงานบูรณาการสาธารณสุขภัยอุบัติเหตุทางถนน ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “ที่ผ่านมาเราก็พยายามยึดโยงกับปฎิญาณมอสโก เรื่องทศวรรษแห่งความปลอดภัยบนถนนมาเป็นกรอบ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของห้าเสาหลักที่เราเอามาใช้ทำแผนแม่บทต่างๆ หรือแผนประเภทต่างๆ เราก็นำมาใช้อยู่ตลอด ดังนั้นแผนเรานี้ที่พูดมาตั้งแต่ต้น มีความเกี่ยวข้องกับแผนระดับนานาชาติขององค์การอนามัยโลก อยู่แล้ว แต่มันอยู่ที่แผนปฏิบัติ และการนำไปปฏิบัติ” โดยที่อานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้อำนวยการสำนักความปลอดภัย กรมทางหลวง ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “เป็นตัวหลักที่ใช้ในการขับเคลื่อนถือว่าเป็นแนวทางในการขับเคลื่อน ถ้าเราไม่มีแนวทางการปฏิบัติคงเป็นไปได้ด้วยความยากลำบาก ย่อมถือได้ว่าเป็นเครื่องมือตัวหนึ่งทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ได้”

นอกจากนี้แล้วประจักษ์รัตน์ ทิมา นักวิชาการสถิติ ปฏิบัติการกลุ่มงานสถิติและข้อมูล กรุงเทพมหานคร ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “หน่วยงานที่รับผิดชอบในการขับเคลื่อนก็เป็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับเรื่องอุบัติเหตุ แต่หน่วยงานจะไปจัดตั้งอยู่กับหน่วยงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ก็อาจจะต้องอาศัยคณะกรรมการอื่นๆ เข้าร่วมด้วย หน่วยงานที่น่าจะมีบทบาทมากน่าจะเป็นกระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก และทางศูนย์จะเหมือนฝ่ายเลขานุการมากกว่า ในเมื่อจัดตั้งขึ้นมาแล้วก็ต้องทำหน้าที่ในฝ่ายเลขานุการให้เต็มที่ การจัดตั้งศูนย์อุบัติเหตุทางถนนน่าจะเป็นตัวหลักในการขับเคลื่อน” พร้อมทั้งสมหวัง ทองขาว นักวิชาการขนส่งเชี่ยวชาญ กรมการขนส่งทางบก ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “ยุทธศาสตร์และกลยุทธ์มีความสำคัญมากในลักษณะการทำงานเชิงบูรณาการทุกหน่วยงานถ้ามาร่วมกันทำงาน แต่ตัวศูนย์อำนาจการจะต้องมียุทธศาสตร์ที่ชัดเจนจะให้ทำอย่างไรทุกหน่วยงานจะต้องดำเนินการตามไม่ใช่ทุกหน่วยงานจะต้องทำแผนงานกับโครงการของตัวเองมาใส่แล้วบอกว่าเป็นยุทธศาสตร์หรือกลยุทธ์ของศูนย์อำนาจการ เรื่องนี้ไม่ใช่กลยุทธ์หรือยุทธศาสตร์ที่จะ

ให้ความปลอดภัยมันลดลงได้ แต่ทุกวันนี้ทำงานแบบเชิงบูรณาการแต่บูรณาการยังทำงานเหมือนเดิม ยังทำภารกิจเหมือนเดิมไม่ได้เอามาทำร่วมกัน ไม่เอาปัญหาของหน่วยงานหรือปัญหาความปลอดภัยของตัวเองเป็นเกณฑ์ จะต้องกำหนดไปเลยว่าตัวเองจะต้องทำอะไร แล้วมอบหมายให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปดำเนินการ ถ้าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเคยดำเนินการไว้อย่างไรต้องกลับมาทำรูปแบบใหม่ ทำตามแบบที่ศูนย์อำนวยการสั่งการ”

และศาสตราจารย์พิเศษ ดร.สาคร สุขศรีวงศ์ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารบริษัทเงินทุนกรุงเทพมหานคร จำกัด (มหาชน) ได้ให้ทัศนะเพิ่มเติมไว้ว่า “เรื่องการจัดการของผู้ปฏิบัติงานโดยตรงและในเรื่องของผู้ให้การสนับสนุน ให้ข้อมูล ให้ความรู้ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเหมือนราวกับเป็น Staff Function คนที่รับผิดชอบในเรื่องของความปลอดภัยทางถนนจำนวนหนึ่งส่วนใหญ่ เราจะพูดถึงทางตำรวจ ถ้าเป็นทางด้านวิศวกรรม ทางด้านสภาพถนน ก็เป็นกรมทางหลวงชนบท แล้วก็ในกรุงเทพฯ ก็จะเป็นทางกรุงเทพฯ ด้านวิศวกรรมก็จะไปที่กรมทางหลวง ในวันนี้สิ่งที่ขาดคือขาดความเชื่อมโยงแล้วก็ความสามารถในเรื่องของการสั่งการได้ เพราะว่าเกิดอะไรขึ้นมา ก็จะมีการจัดตั้งคณะกรรมการ ในขณะที่จัดตั้งกรรมการตัวแทนที่มาจากหน่วยงาน ก็จะมาในลักษณะที่ไม่ได้เป็นผู้มีอำนาจเต็มที่จะนำนโยบายไปบังคับใช้ให้เกิดผลงานได้ เพราะฉะนั้นยังมองไม่เห็นยุทธศาสตร์ในการเชื่อมโยงตามแนวนโยบายกับหน่วยงานปฏิบัติอย่างเพียงพอ”

สรุปได้ว่านโยบายการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของกรุงเทพมหานคร ได้ยึดถือปฏิญญาอสมโกในจัดทำแผนแม่บทต่างๆ หรือแผนประเภทต่างๆ แม้ว่าจะเป็นปฏิญญาสากลบันทึกข้อตกลงร่วมกันของประเทศต่างๆ แต่จะมีความแตกต่างในมิติของการนำมาประยุกต์ใช้ให้เหมาะสมกับบริบทของสังคมไทย อย่างไรก็ตามนับว่าเป็นแนวทางที่ดีตามมาตรฐานสากลซึ่งจะเป็นตัวชี้วัดที่สำคัญและเป็นแนวทางในการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก กระทรวงมหาดไทย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรุงเทพมหานคร ซึ่งนโยบายหรือยุทธศาสตร์ กลยุทธ์มีความสำคัญมากในลักษณะการทำงานเชิงบูรณาการทุกหน่วยงาน โดยให้การทำงานร่วมกันอย่างเป็นระบบ เชื่อมโยงฐานข้อมูลสารสนเทศร่วมกันหรือสร้างเครือข่ายป้องกันการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นระบบระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชนและภาคองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

การวิจัยเอกสาร

ผลการศึกษาวิจัยข้อมูลจากเอกสาร (Documentary Research) ประสิทธิภาพการบริหารจัดการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร ดังนี้

จากการศึกษาจากเอกสาร นโยบายภาครัฐ ระเบียบ กฎหมายเกี่ยวข้องกับนโยบายการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนน พบว่า การบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย รัฐบาลแต่ละสมัยต่างให้ความสนใจและประเด็นที่สำคัญที่ควรแก้ไขอย่างเร่งด่วน จะเห็นได้ว่า รัฐบาลตั้งแต่สมัยนายกรัฐมนตรีนพคุณพลเอกเปรม ติณสูลานนท์ ได้จัดตั้งคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (กปอ.) ขึ้น ตั้งแต่ปีพุทธศักราช 2526 เพื่อเป็นระดับนโยบายทำหน้าที่ประสานหน่วยราชการที่เกี่ยวข้องกับการจราจรต่างๆ อย่างไรก็ตาม การทำงานในลักษณะดังกล่าว จะไม่ได้ผลนักในการปลูกจิตสำนึกของเจ้าหน้าที่ภาครัฐ และประชาชน ให้ตระหนักถึงความรุนแรงของ

ปัญหาจะเห็นได้จากการทำงานของแต่ละหน่วยงาน ยังมีลักษณะต่างคนต่างทำ ขาดการประสานงานที่มีประสิทธิภาพ ประกอบกับผลงานจากการพัฒนาอย่างรวดเร็วในช่วงที่ผ่านมา ทำให้อัตรากำลังใช้รถและถนน เพิ่มจำนวนอย่างรวดเร็ว เป็นผลให้ยังมีจำนวนอุบัติเหตุจราจรในช่วงเวลาดังกล่าว เกิดขึ้นในอัตราสูงอย่างต่อเนื่อง การแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรมีอยู่ทุกรัฐบาล แต่มิได้มีการเปลี่ยนแปลงในเชิงโครงสร้าง และระบบการทำงานของภาครัฐจากที่เป็นอยู่มากนัก จนมาถึงยุคของ พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร นายกรัฐมนตรี ในสมัยรัฐบาลชุดแรกที่มีการปฏิรูประบบราชการในปี พุทธศักราช 2545 จึงได้มีการปรับเปลี่ยนโครงสร้างและระบบนโยบายด้านอุบัติเหตุจราจร มีการตั้งกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ขึ้นในกระทรวงมหาดไทย และตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนขึ้น เพื่อทำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและมาตรการลดอุบัติเหตุ และเป็นกลไกในการผลักดันนโยบายนี้อย่างจริงจัง

การกำหนดมาตรการความปลอดภัยทางถนน ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 22, 28 เมษายน และ 29 กรกฎาคม 2546 ที่เรียกว่า มาตรการ 5E อันได้แก่

Enforcement	ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย
Engineering	ยุทธศาสตร์วิศวกรรมจราจร
Education	ยุทธศาสตร์การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม
EMS	ยุทธศาสตร์การบริการการแพทย์ฉุกเฉิน
Evaluation	ยุทธศาสตร์การประเมินผล

นอกจากนั้น ได้มีการอนุมัติงบประมาณ ทั้งในรูปของงบประมาณประจำปี และงบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น เพื่อมาใช้ในการรณรงค์การใช้ยุทธศาสตร์ทั้ง 5 โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลที่มีการเดินทางอย่างหนาแน่น ระหว่างจังหวัด มีการกำหนดเป็นเป้าหมายของการลดอุบัติเหตุออกอย่างชัดเจน และกำหนดแนวทางการดำเนินงานเพื่อลดอุบัติเหตุแก่ผู้ว่าราชการจังหวัดแบบบูรณาการ เป็นผู้รับผิดชอบการนำมาตรการสู่การปฏิบัติในส่วนภูมิภาค นโยบาย มาตรการและงบประมาณที่รัฐบาลทุ่มลงไปใช้ในเรื่องเหล่านี้ ล้วนบ่งชี้ให้เห็นถึงเจตนารมณ์แน่วแน่ที่ชัดเจนว่าต้องการลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรของรัฐบาล เพื่อเป็นการฟื้นฟูกระบวนการนโยบายป้องกันอุบัติเหตุจราจรของไทยในปัจจุบัน งานวิจัยในบทนี้จะได้กล่าวถึง วิวัฒนาการของระบบนโยบายป้องกันอุบัติเหตุจราจรในช่วงแรก (พ.ศ. 2531-2545) อันเป็นช่วงที่ระบบการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทำอยู่ภายใต้การกำกับนโยบายและทิศทางของคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (กปอ.) และในช่วงปัจจุบัน (พ.ศ. 2546-ปัจจุบัน) ที่นโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลและกำกับทิศทางระดับนโยบายแบบบูรณาการของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ทั้งสองช่วงเวลาดังกล่าว มีความแตกต่างด้านนโยบาย ยุทธศาสตร์การทำงาน และการสนับสนุนทางการเมืองที่แตกต่างกันอย่างมาก และเป็นผลให้ผลการดำเนินนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรแตกต่างกันโดยสิ้นเชิง

1. นโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ปี พ.ศ. 2531-2545

ก่อนหน้าปี 2531 ประเทศไทยไม่มีนโยบายและแผนป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับชาติ รัฐบาลได้ตั้งคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (กปอ.) ขึ้นมาในปีพุทธศักราช 2525

ในรูปแบบคณะกรรมการเพื่อทำหน้าที่ประสานนโยบายด้านนี้อย่างหลวมๆ เนื่องจากปัญหาด้านอุบัติเหตุจราจรยังมีได้ร้ายแรง จึงยังมิได้มีการจัดทำเป็นแผนระดับชาติด้านอุบัติเหตุจราจรแต่อย่างใดทั้งสิ้น เมื่อปัญหาทวีความรุนแรงมากขึ้นและได้มีการกำหนดข้อความด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 และ 6 รัฐบาลจึงสนับสนุนให้ กปอ. ทำนโยบายและแผนหลักการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติในปีพุทธศักราช 2531 นโยบายดังกล่าวประกอบด้วยแผนการป้องกันอุบัติเหตุ 5 แผน และมาตรการตามแผนการทั้ง 5 ซึ่ง กปอ. ทำขึ้นให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 และ 6 ในหมวดที่ว่าด้วยความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน แผนการทั้ง 5 ที่ กปอ. ทำขึ้นครอบคลุมถึงอุบัติเหตุจากการจราจร อุบัติเหตุจากการทำงาน อุบัติเหตุในเคหสถาน อุบัติเหตุในสาธารณสถาน และการประสานงานป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ, 2531)

เมื่อพิจารณาแผนการทั้ง 5 ในภาพรวมแล้วจะเห็นว่าเป็นแผนที่ไม่ชัดเจนในทิศทางที่จะนำไปปฏิบัติ ลักษณะเช่นนี้ปรากฏให้เห็นในแผนอุบัติเหตุจากการจราจรที่พูดไว้หลายๆ ด้าน วัตถุประสงค์ แนวทาง และมาตรการ ในด้านวัตถุประสงค์นั้นมีการแสดงเจตนารมณ์ ดังนี้ (คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ, 2531)

- ลดอุบัติเหตุจากการจราจรทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ
- ลดอัตราการตายและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากการจราจร
- ลดอัตราการสูญเสียทางเศรษฐกิจของประเทศเนื่องจากอุบัติเหตุจากการจราจร

การจราจร

จะเห็นได้ว่าเป็นแผนการที่วางวัตถุประสงค์ไว้กว้างๆ แต่ไม่มีเป้าหมายเจาะจงหรือผูกมัดว่าจะต้องลดอุบัติเหตุจราจรกี่เปอร์เซ็นต์ และภายในกี่ปี ซึ่งก็พอจะเข้าใจได้ถ้าไปดูถึงมาตรการที่จะนำมาใช้กัน คือ มาตรการ 3E อันได้แก่ (คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ, 2531)

- การฝึกอบรมและประชาสัมพันธ์ (Education)
- การปรับปรุงแก้ไขกฎหมายว่าด้วยการจราจร (Enforcement)
- การกำหนดและรักษามาตรฐานของยานพาหนะและทาง (Engineering)

จะเห็นได้ว่ามาตรการดังกล่าวไปเกี่ยวข้องกับอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานต่างๆ ทั้งกระทรวงศึกษาธิการ กรมตำรวจ (สมัยนั้น) กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง กรมโยธาธิการ รพช. เป็นต้น ถ้าหน่วยงานเหล่านั้นไม่ร่วมมือ กปอ. ก็ไม่มีกฎหมายรองรับให้อำนาจสั่งการให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของตนได้ ทั้งนี้เนื่องมาจากข้อจำกัดด้านโครงสร้างของระบบการทำงานของ กปอ. เอง จากข้อจำกัดด้านโครงสร้างดังกล่าวทำให้นโยบายของ กปอ. มีลักษณะหลวมๆ ไม่ผูกมัดกับเป้าหมาย อันนำไปสู่ความไม่ชัดเจนของนโยบาย

หลังปี 2538 ที่มีการใช้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันอุบัติเหตุจราจรฉบับใหม่ ได้มีการตั้งคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (ทางบก) (หรือที่เรียกชื่อว่า อจร.) พร้อมกับคณะอนุกรรมการชุดอื่นๆ อีก 6 คณะ ได้รับมอบหมายให้ทำแผนการหลักการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (Master Plan) ประกอบด้วยแผนดำเนินงาน 4 แผน คือ แผนการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร แผนการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน แผนการป้องกันอุบัติเหตุใน

เคหสถาน และแผนการป้องกันอุบัติเหตุในสาธารณสถาน แผนหลักทั้ง 4 นี้ถูกนำเสนอใน ปีงบประมาณ 2539-2540 (คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ, 2539-2540)

อย่างไรก็ตาม ในช่วงปี 2539-2540 ได้มีเหตุการณ์ที่นำไปสู่มาตรการการป้องกันอุบัติเหตุจราจรที่ค่อนข้างชัดเจนขึ้น กล่าวคือ ในช่วงระยะเวลาดังกล่าวได้มีอุบัติเหตุรถยนต์กับรถที่รับส่งนักเรียนรวม 20 ครั้ง มีนักเรียนเสียชีวิต 45 คน บาดเจ็บ 157 คน และเป็นข่าวในหน้าหนังสือพิมพ์และสื่อต่างๆ อย่างครึกโครม คณะรัฐมนตรีจึงมีมติให้รัฐบาลมีนโยบายเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการด้านอุบัติเหตุโดยเน้นด้านการประชาสัมพันธ์ และให้มีการวางแผนให้ชัดเจนเพื่อให้ถนนสายหลักทั้งหมดเป็นเส้นทางปลอดภัย โดยให้ กปอ. รับผิดชอบพิจารณาดำเนินการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการวางแผนป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนหลักที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยๆ (คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ, 2540)

กปอ. ได้มอบหมายให้คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรไปศึกษาสภาพปัญหาการป้องกันอุบัติเหตุจราจรและนำเสนอมาตรการทางปฏิบัติเพื่อดำเนินการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุจราจร (ทางบก) ทั้งระยะสั้นและระยะยาวให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาฉบับที่ 8 ที่ประชุมให้นายแพทย์แท้จริง ศิริพานิช ผู้อำนวยการสถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุขและเป็นกรรมการคนหนึ่งไปทำข้อเสนอ นายแพทย์แท้จริง ได้เสนอแนะให้รัฐบาลกำหนดเป้าหมายที่เป็นรูปธรรมว่า จะลดอุบัติเหตุจราจรลง 15 % ภายใน 5 ปี และเสนอมาตรการให้จัดทำถนนปลอดภัยเป็นตัวอย่าง 5 สาย และให้รัฐมนตรีให้ประชาชนเกิดจิตสำนึกในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร มาตรการเกี่ยวกับรถยนต์รับ-ส่งนักเรียนให้ปลอดภัย ให้เข้มงวดในการออกใบขับขี่ และเสนอให้ตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจพิจารณากำหนดแนวทางและวิธีทำงานตามแผน อย่างไรก็ตามข้อเสนอดังกล่าวตกไปตั้งแต่ต้นเพราะประธานที่ประชุม อจร. ขณะนั้นไม่เห็นด้วยเพราะต้องการให้ทดลองทำถนนตัวอย่างบนเส้นทางมอเตอร์เวย์ (Motorway) ซึ่งยังไม่เคยใช้และยังไม่เคยมีอุบัติเหตุจราจร

หลังจากนั้น กปอ. ได้พยายามจัดทำมาตรการและแนวทางปฏิบัติเพื่อดำเนินการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุจราจร (ทางบก) ทั้งระยะสั้นและยาว อย่างไรก็ตาม ความพยายามของ กปอ. ดังกล่าว ยังมีลักษณะเป็นเชิง “แนวรับ” มากกว่า “แนวรุก” เป็นผลให้การป้องกันอุบัติเหตุจราจรไม่ประสบความสำเร็จ ดูได้จากอัตราการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินเป็นผลมาจากการใช้ถนน ยังมีสูงอย่างต่อเนื่อง ความล้มเหลวของนโยบายป้องกันอุบัติเหตุจราจรในยุคนี้ อาจกล่าวได้ว่า มาจากปัจจัย 2 ประการ กล่าวคือ ปัญหาของการทำงานของ กปอ. เอง ที่มีลักษณะการประสานแต่ขาดอำนาจหน้าที่ และการสนับสนุนอย่างจริงจังของฝ่ายการเมือง และปัญหาของระบบการบริหารจัดการด้านการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในภาพรวม

ในส่วนของ ปัญหาการทำงานอง กปอ. ในรูปแบบของการประสานแต่ขาดอำนาจหน้าที่และการสนับสนุนนั้น ถ้าดูจากวิวัฒนาการการก่อตั้งของ กปอ. จะเห็นได้ว่า มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการทำงานและบทบาทของ กปอ. หลายครั้ง และแต่ละครั้งมีผลต่อการทำงานของ กปอ. กล่าวคือ ในยุคก่อตั้งนั้น กปอ. กำเนิดขึ้นภายใต้กรอบของระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการป้องกันอุบัติเหตุ ปีพุทธศักราช 2526 มีภารกิจเป็นหน่วยประสานนโยบาย กับหน่วยราชการต่างๆ ที่มีภารกิจเกี่ยวกับงานด้านอุบัติเหตุ กปอ. ทำงานในรูปของคณะกรรมการ มีสำนักงาน กปอ. ทำ

หน้าที่เลขานุการแฝงอยู่กับสำนักเลขาธิการ สำนักนายกรัฐมนตรี บุคลากรก็ใช้วิธีจ้าง ลูกจ้างชั่วคราว การทำงานในยุคแรกนี้ อิงกับระบบการเมืองอย่างมาก เนื่องจากผู้ก่อตั้ง กปอ. คือ นายแพทย์วิจิตร บุญยะโทตระ ซึ่งเป็นเพื่อนนักเรียนของ พลเอกเปรม ติณสูลานนท์ ผู้นำประเทศในยุคนั้น ทำให้ กปอ. มีบทบาทสูงเพราะนายกรัฐมนตรี พล.อ. เปรม มานั่งเป็นประธานคณะกรรมการ กปอ. มีการทำงานนอกกรอบแบบราชการและยังได้รับเงินอุดหนุนจากต่างประเทศมาก ทำให้ กปอ. มีบทบาทมากขึ้น

หลังจากยุคของ พลเอกเปรม นายแพทย์วิจิตร ได้ออกจาก กปอ. ไป และ กปอ. หันมาบริหารงานตามแบบราชการทำให้เกิดปัญหาเชิงการบริหารอัน ได้แก่ ปัญหาบุคลากรและงบประมาณที่มีอยู่จำกัด ภารกิจหลักของ กปอ. ได้แก่การประสานงานเพื่อป้องกันอุบัติเหตุแต่ปรากฏว่างบประมาณที่ได้รับในการดำเนินงานกลับมีจำกัดมาก เนื่องจากฝ่ายการเมืองไม่เห็นความสำคัญทำให้ผลงานของ กปอ. ไม่เป็นที่รู้จัก เนื่องจากไม่มีเครื่องมือช่วยในการบริหารงาน

โครงสร้าง กปอ. ประกอบด้วย คณะกรรมการ กปอ. ซึ่งทำหน้าที่กำหนดนโยบายระดับกว้างและมีคณะกรรมการชุดต่างๆ ทำหน้าที่เป็นคณะทำงาน โดยมีกรรมการที่ได้รับเชิญจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและมีสำนักงาน กปอ. ทำหน้าที่เป็นเลขานุการของ กปอ. เนื่องจากสำนักงาน กปอ. อยู่ภายใต้สำนักเลขาธิการ สำนักนายกรัฐมนตรี ซึ่งทำหน้าที่เลขานุการของฝ่ายการเมือง ทำให้การบริหารงานไม่มีความต่อเนื่อง เพราะเมื่อเปลี่ยนคณะรัฐมนตรีก็จะมี การเปลี่ยนตัวเลขาธิการคณะรัฐมนตรีด้วย นอกจากนี้ การที่ผู้ทำงานมีฐานะลูกจ้างชั่วคราวทำให้เป็นองค์การไม่ประจำ เมื่อภารกิจของ กปอ. มีความสำคัญมากขึ้นเรื่อยๆ ตามปัญหาที่เกิดขึ้น สำนักงาน กปอ. ที่ต้องทำหน้าที่ประสานงานอันเป็นหน้าที่หลักของ กปอ. จึงมีความสำคัญอย่างยิ่ง เมื่อประสบปัญหาเชิงโครงสร้างดังกล่าว สำนักงาน ก.พ. จึงเสนอแนะว่าควรมีการปรับโครงสร้างของสำนักงาน กปอ.

จากปัญหาดังกล่าวนี้เอง นำไปสู่การปรับปรุงระเบียบสำนักงานนายกว่าด้วย อุบัติเหตุแห่งชาติปี 2538 ข้อแตกต่างระหว่างระเบียบสำนักนายกปี 2526 กับระเบียบใหม่ ก็คือ ภายใต้ระเบียบใหม่สำนักงาน กปอ. อยู่ภายใต้สำนักงานปลัดสำนักนายกและผู้ทำงานให้ กปอ. ได้กลายเป็นข้าราชการประจำ ทำให้ผู้ทำงานให้ กปอ. ตั้งแต่ต้น เพ็งจะได้สิทธิเป็นข้าราชการซ้ำกว่าหน่วยอื่นๆ เป็นอย่างมาก

กปอ. ภายใต้โครงสร้างใหม่ประกอบด้วยส่วนที่เป็นผู้กำหนดนโยบาย โดยมี คณะบุคคลระดับหัวหน้าหน่วยราชการทำงานในรูปคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ประกอบด้วย นายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรี ซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมายเป็นประธานคณะกรรมการ ปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี ปลัดกระทรวงกลาโหม ปลัดกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม ปลัดกระทรวงศึกษาธิการ ปลัดกระทรวงสาธารณสุข ปลัดกระทรวงมหาวิทยาลัย ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เลขาธิการคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ อธิบดีกรมขนส่งทางบก อธิบดีกรมการbinพาณิชย์ อธิบดีกรมเจ้าท่า อธิบดีกรมตำรวจ อธิบดีกรมทางหลวง อธิบดีกรมโยธาธิการ อธิบดีกรมโรงงานอุตสาหกรรม อธิบดีกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน อธิบดีกรมอุตุนิยมวิทยา เลขาธิการป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ประธานกรรมการบริหารมูลนิธิราชประชานุเคราะห์ในพระบรมราชูปถัมภ์ และผู้ทรงคุณวุฒิที่คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งไม่เกิน 4 คน เป็นกรรมการ

ภายใต้โครงสร้างใหม่ ปีพุทธศักราช 2538 กปอ. มีคณะอนุกรรมการ 7 คณะ คือ

1. คณะอนุกรรมการร่างนโยบายและแผนหลักการป้องกันอุบัติเหตุ
2. คณะอนุกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร (ทางบก)
3. คณะอนุกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการทำงาน
4. คณะอนุกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในเคหสถานและสาธารณสุขสถาน
5. คณะอนุกรรมการประชาสัมพันธ์การป้องกันอุบัติเหตุ
6. คณะอนุกรรมการสวัสดิการและการสาธิต
7. คณะอนุกรรมการอุบัติเหตุจากสารเคมี

อำนาจหน้าที่ของ กปอ.

1. เสนอนโยบายและแผนหลักเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุต่อคณะรัฐมนตรี
2. เสนอแนะแนวทางปฏิบัติและประสานงานระหว่างหน่วยงานของรัฐ ซึ่งรับนโยบายและแผนหลักที่ คณะรัฐมนตรีเห็นชอบแล้วไปดำเนินการ
3. จัดทำข้อเสนอแนะและให้ความเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของหน่วยงานของรัฐและปัญหาข้อขัดข้องต่างๆ เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุเสนอต่อนายกรัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรี
4. เสนอความเห็นและข้อสังเกตต่อนายกรัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับการให้มีกฎหมายหรือแก้ไขปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ
5. ประสานงานและติดต่อขอความช่วยเหลือจากต่างประเทศในการป้องกันอุบัติเหตุ
6. สนับสนุนและประเมินผลการปฏิบัติตามนโยบายและแผนหลัก
7. ปฏิบัติการในเรื่องที่เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุหรือสาธารณสุขตามที่นายกรัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย โดย กปอ. อาจมอบหมายให้สำนักงาน กปอ. เป็นผู้ปฏิบัติหรือดำเนินการแทนได้

จะเห็นได้ว่า การปรับโครงสร้าง กปอ. ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ปี 2538 ยังไม่ได้แก้ปัญหาพื้นฐานเพื่อให้ กปอ. สามารถทำงานอย่างมีประสิทธิภาพได้ ปัญหาพื้นฐานดังกล่าว ได้แก่ การที่สำนักงาน กปอ. มีฐานะเป็นหน่วยงานระดับกอง สังกัดสำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี แต่เมื่อดูภารกิจรับผิดชอบระดับนโยบายของประเทศที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการทำงานของกระทรวง ทบวง กรม และองค์การของภาคเอกชนถึง 22 หน่วยงาน ภารกิจรับผิดชอบงานของสำนักงาน กปอ. จึงมีขอบเขตกว้างขวาง การมีสถานภาพเป็นแค่กอง ทำให้สำนักงาน กปอ. มีขีดจำกัดในการปฏิบัติงานและการบริหาร ทั้งด้านงบประมาณ บุคลากร วัสดุอุปกรณ์ และที่สำคัญที่สุด ก็คือ การขาดอำนาจสั่งการ (Authority) ที่จะทำให้สำนักงาน กปอ. มีศักยภาพขององค์การ (Institutional Capacity) ที่สามารถปฏิบัติการกิจหลักของตนอื่น ได้แก่ การกำหนดนโยบาย วางแผนหลัก ประสานงาน ติดตามผลการปฏิบัติงานของหน่วยปฏิบัติ สนับสนุนและส่งเสริมงานวิชาการ เป็นศูนย์กลางข้อมูลและสถิติเกี่ยวกับอุบัติเหตุ การทำงานตามภารกิจหลัก ของ กปอ.

ในส่วนของปัญหาการบริหารจัดการการป้องกันอุบัติเหตุจราจร นั้น ช่วงปี 2531-2545 ก็คือ ภายใต้ระบบนโยบายที่มี กปอ. เป็นตัวประสานนโยบายอย่างหลวมๆ นี้ สถานะของแต่ละหน่วยงานที่มาร่วมมีความเป็นอิสระต่อกัน เปรียบเสมือนเป็นรัฐอิสระ ทำงานภายในระบบนโยบายป้องกันอุบัติเหตุจราจร แต่ละหน่วยงานมีภารกิจหลักขึ้นตรงกับสายงานหลักของตน และมีสายการบังคับบัญชาที่ขึ้นตรงต่อองค์กรแม่ของตน ปัญหาที่น่าสนใจ ก็คือ การที่มีหน่วยงานเข้ามาเกี่ยวข้องเป็นจำนวนมากและแต่ละหน่วยงานคงสภาพของรัฐอิสระ ทำงานภายในระบบนโยบายป้องกันอุบัติเหตุจราจร ในลักษณะเช่นนี้จะมีผลต่อประสิทธิภาพการจัดการป้องกันอุบัติเหตุจราจรอย่างไร

การที่มีหน่วยงานจำนวนมากเข้ามาเกี่ยวข้องและแต่ละหน่วยยังคงสภาพของรัฐอิสระโดยมี กปอ. ทำหน้าที่เป็นตัวเชื่อม ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำให้เกิดเป็นเครือข่ายนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรที่หลวมๆ มีความสัมพันธ์ที่ไม่มั่นคงเหนียวแน่น เนื่องจากแต่ละหน่วยงานยังคงยึดมั่นกับภารกิจหลักของหน่วยงานที่ตนสังกัด และการป้องกันอุบัติเหตุจราจรเป็นภารกิจรอง การกำหนดภารกิจ (Task Definition) ที่ชัดเจนขององค์การถือเป็นหัวใจสำคัญที่ทำให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานในองค์การเล็งเห็นความสำคัญของงานที่กำลังทำอยู่ ทำให้เกิดการตระหนักรับรู้ (Perception) ต่อปัญหานั้นๆ และพร้อมที่จะลงไปแก้ไขเป็น Commitment อย่างจริงจัง หน่วยงานปฏิบัติที่ถือเป็นหน่วยงานหลัก ยกตัวอย่าง เช่น กรมการขนส่งทางบก และกรมตำรวจ ล้วนมีการทำงานในลักษณะรัฐอิสระในการทำงานในแนวดิ่ง (Vertical) ที่ต่างคนต่างปฏิบัติหน้าที่ในเครือข่ายนโยบายป้องกันอุบัติเหตุจราจรตามภารกิจที่ได้รับมอบหมายจากหน่วยงานของตน

ในกรณีของกรมการขนส่งทางบก มีภารกิจหลัก คือ ออกใบขับขี่ จดทะเบียนรถ และตรวจสภาพรถ พระราชบัญญัติกรมการขนส่งทางบกปี 2522 ทำให้การดูแลคุณภาพผู้ถือใบขับขี่และสภาพรถเป็นภารกิจรอง ตัวอย่างที่ชัดเจนในเรื่องนี้ ได้แก่ การที่ที่ประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายสังคม สมัยรัฐบาลนายชวน หลีกภัย 1 ได้วางมาตรการเฉพาะนี้และมาตรการระยะยาวแก้ปัญหาอุบัติเหตุในการคมนาคม และได้เสนอเรื่องนี้ต่อคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2537 ให้กระทรวงคมนาคมเข้มงวดกวดขันในการออกใบอนุญาตขับขี่รถประเภทต่างๆ โดยเพิ่มความรู้ความสามารถในการขับขี่และรู้จักกฎจราจรมากกว่าการให้บริการเพื่อความสะดวกแก่ผู้รับใบอนุญาต แต่หลังจากนั้นในวันที่ 29 มิถุนายน 2537 นายจรัส พัวช่วย รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ได้กำหนดนโยบายให้กรมการขนส่งทางบกดำเนินการออกใบอนุญาตขับรถของสำนักงานขนส่งจังหวัดทุกจังหวัดและกำหนดเป้าหมายการออกใบอนุญาตขับรถใหม่นอกที่ตั้งสำนักงานปกติให้ได้จังหวัดละ 15,000 ฉบับ ในปี 2537 โดยเน้นถึงจำนวนผู้ใช้บริการและเป้าหมาย ดังนั้น เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบไม่สามารถดำเนินการตามนโยบายรัฐที่ให้เข้มงวดกวดขันการออกใบอนุญาตขับขี่ได้ เพราะนักการเมืองที่เป็นรัฐมนตรีผู้ควบคุมกรมโดยตรงสั่งการให้ออกใบอนุญาตขับรถ โดยเน้นปริมาณมากกว่าคุณภาพ

ในกรณีของ กรมตำรวจ เป็นอีกหน่วยงานหนึ่งที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการใช้มาตรการกฎหมายเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจร ปรากฏว่าภารกิจของกรมตำรวจ คือ ป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม รักษาความสงบเรียบร้อย ให้ความปลอดภัยแก่ประชาชนให้บริการประชาชน ตามนโยบายกรมตำรวจ เขียนโดยอธิบดีกรมตำรวจ และแผนกรมตำรวจแม่บท ฉบับที่ 3

และแผนปฏิบัติการระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2540-2544) ได้บอกไว้ชัดเจนถึงภารกิจหลักของกรมตำรวจ ได้แก่ การรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน หมายถึง การป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม การกระทำผิดกฎหมายที่เป็นเงื่อนไขหรือปัจจัยของการประกอบอาชญากรรม (เช่น บ่อน โสเภณี) การป้องกันและปราบปรามยาเสพติดทุกประเภท ในขณะที่แผนด้านจราจรแม้จะถูกใส่ไว้ในแผนแต่ก็มิได้เป็นภารกิจหลัก จะเห็นได้ว่าผู้ที่ได้เลื่อนตำแหน่งเป็นผู้บริหารระดับสูงขึ้น อธิบดีกรมตำรวจล้วนมาจากสายสืบสวนสอบสวนและปราบปราม งานงบประมาณที่ตั้งไว้สำหรับการจราจรตามแผนดังกล่าวเทียบไม่ได้เลยกับด้านปราบปรามสืบสวนอาชญากรรม อันเป็นภารกิจหลักของกรมตำรวจ

ในส่วนของตำรวจจราจรนั้น พบว่า งานด้านจราจรของตำรวจไม่ว่าจะเป็นงานจราจรระดับสถานีนครบาล สถานีตำรวจภูธร กองบังคับการตำรวจจราจร และตำรวจทางหลวง ล้วนมีภารกิจหลัก คือ ให้งานจราจรลื่นไหลดังข้อความว่า “ควบคุมดูแลอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในเขตอำนาจการรับผิดชอบ” (สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, 2550)

โดยสรุปจะเห็นได้ว่า หน่วยงานบังคับกฎหมายทั้งกรมการขนส่งทางบกและกรมตำรวจต่างมีภารกิจหลักที่มีใช้การป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยตรง ลักษณะเช่นนี้มีผลต่อการรับรู้ หรือ Perception ของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติที่ให้ความสำคัญกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจรเป็นเป้าหมายรอง หลายครั้งที่เป้าหมายหลักและเป้าหมายรองเกิดขัดแย้งกัน เช่น การออกใบอนุญาตขับขี่ (กรมการขนส่งทางบก) หรือการอำนวยความสะดวกให้รถลื่นไหล (กรมตำรวจ) อาจสวนทางกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจร เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติจึงเลือกที่จะให้ความสำคัญกับภารกิจหลักของหน่วยงานมากกว่า เพราะหมายถึง ผลงานโดยตรงของหน่วยงานของตน

ผลจากการทำงานลักษณะรัฐอิสระ ยึดมั่นกับภารกิจหลักของหน่วยงานตน เป็นผลโดยตรงกับการประสานงานช่วงดำเนินการ ยกตัวอย่างเช่น การสร้างระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางบก เราจะพบหน่วยงาน เช่น กปอ. กรมตำรวจ กรมทางหลวง และกระทรวงสาธารณสุข ต่างมีข้อมูลของตนเองและไม่สามารถเชื่อมกันได้ เนื่องจากแต่ละหน่วยงานมีวิธีเก็บข้อมูลแตกต่างกันตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายเฉพาะของหน่วยงานตน ทำให้มีข้อมูลเพียงไม่กี่ตัวเท่านั้นที่อาจเปรียบเทียบกันได้ บางแห่งก็เป็นข้อมูลซ้ำซ้อนกันโดยไม่จำเป็น ลักษณะดังกล่าวสะท้อนให้เห็นถึงการขาดการประสานงานติดต่อปรึกษาหารือระหว่างหน่วยงานเพื่อหาทางให้การเก็บข้อมูลเพื่อให้เชื่อมกันได้หรือการขาดความเชื่อมโยงระหว่างกรมตำรวจกับกรมการขนส่งทางบก ทำให้การตรวจสอบข้อมูลผู้ทำผิดกฎจราจรและถูกใบสั่ง ที่ระบบข้อมูลของสองหน่วยงานไม่เชื่อมโยงกัน ทำให้ผู้กระทำผิดสามารถใช้ช่องโหว่นี้หลีกเลี่ยงการถูกลงโทษและยังสามารถต่ออายุใบอนุญาตขับขี่ได้ต่อไป การขาดความเชื่อมโยงของหน่วยงานปฏิบัติ เป็นอุปสรรคสำคัญทำให้มาตรการบังคับกฎหมายด้านการออกหมายเรียกขาดความศักดิ์สิทธิ์

จากที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่า นโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในช่วงต้น คือ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2531-2545 ประสบกับปัญหาด้านการประสานนโยบาย อันเป็นผลต่อการบริหารจัดการป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยตรง ยิ่งกว่านี้ ยังมีปัญหาด้านโครงสร้างนโยบายที่จากผู้รับผิดชอบโดยตรง หรือที่เรียกว่าขาดเจ้าภาพ อันเป็นผลมาจากการขาดการสนับสนุนจากฝ่ายการเมือง

2. นโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรยุคปัจจุบัน (พ.ศ. 2546-ปัจจุบัน)

ในปี พ.ศ. 2545 มีการปฏิรูประบบราชการ โดยดำเนินการปรับปรุงระบบการบริหารราชการแผ่นดินของส่วนราชการต่างๆ ให้เป็นระบบ ซึ่งการก่อตั้งหน่วยงานขึ้นใหม่ เพื่อให้เป็นหน่วยงานหลักในการปฏิบัติการกิจที่เคยซ้ำซ้อนอยู่ในหน่วยงานอื่นๆ ให้เป็นระบบ มีเจ้าภาพหรือหน่วยงานรับผิดชอบในการกิจโดยตรง

การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยกำเนิดขึ้นในกระทรวงมหาดไทยตามนโยบายปฏิรูประบบราชการดังกล่าว โดยมีภารกิจหน้าที่ในหน้าที่ในการจัดทำแผนแม่บท วางมาตรการ ส่งเสริมสนับสนุนการป้องกันและบรรเทาและฟื้นฟูจากสาธารณภัย โดยกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัย สร้างระบบป้องกัน เตือนภัย ฟื้นฟูหลังเกิดภัยและการติดตามประเมินผล

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ประกอบด้วยบุคลากรที่ถ่ายโอนมาจาก 5 หน่วยงาน คือ กรมการเร่งรัดพัฒนาชนบท กรมป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน กรมการปกครอง สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี กองสภเคราะห์ผู้ประสบภัย กรมประชาสัมพันธ์ และกรมพัฒนาชุมชน

ปัญหาอุบัติเหตุจราจรที่มีความรุนแรงบ่อยครั้ง และมีได้ลดจำนวนลงแต่อย่างไร รัฐบาลนายกรัฐมนตรี พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร ได้พยายามแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร โดยมุ่งสนใจที่ทำการรณรงค์ลดอุบัติเหตุจราจรในช่วงเทศกาลอันเป็นช่วงที่มักมีอุบัติเหตุจราจรสูง เนื่องจากมีการเดินทางสัญจรมาก โดยเริ่มจากเทศกาลปีใหม่ พุทธศักราช 2546 (วันที่ 27 ธันวาคม 2545 ถึง 2 มกราคม 2546) มีการตั้งศูนย์อำนวยการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางการจราจรช่วงเทศกาลปีใหม่ขึ้นที่กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นประธาน รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย (นายประมวล รุจนเสรี) ช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายนิกร จำนง) และช่วยว่าการกระทรวงสาธารณสุข (พลตำรวจเอกประชา พรหมนอก) เป็นรองประธาน ร่วมปฏิบัติการกันตลอด 24 ชั่วโมง กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงคมนาคม และศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดและอำเภอทั่วประเทศ มีการตั้งเป้าหมายผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรลงร้อยละ 20 และมีการใช้มาตรการสำคัญ ได้แก่ ให้สถานีบริการน้ำมันงดจำหน่ายสุราและเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในช่วงเทศกาล ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจัดตั้งจุดตรวจใน 2 ระยะ คือ ก่อนเทศกาลและเทศกาล วางหลัก “3ม 2ข 1ร” (คือ สวมหมวกนิรภัย เมาไม่ขับ ความเร็วไม่เกินกำหนด คาดเข็มขัดนิรภัย ใบอนุญาตขับขี่) กิจกรรมช่วงปีใหม่ทั้งหมดนี้ได้รับงบประมาณสนับสนุนจากรัฐบาล จำนวน 70.956 ล้านบาท (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2547)

ผลจากการปฏิบัติงาน ปรากฏว่า มีผู้เสียชีวิตเพิ่มจากปีก่อน 13 คน บาดเจ็บลดลง 254 คน เนื่องจากมีตัวแปรสำคัญคือ มีจำนวนรถเพิ่มขึ้น และคนเดินทางช่วงนี้มากขึ้น

ผลจากการที่ยังมีจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บมิได้ลดลงนั้น ทำให้รัฐบาลของนายกรัฐมนตรีทักษิณ ชินวัตร ได้นำปัญหานี้เป็นวาระแห่งชาติ ที่ทุกฝ่ายต้องร่วมมือและดำเนินการอย่างจริงจังและต่อเนื่อง โดยการจัดตั้ง ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ขึ้นเมื่อ

วันที่ 31 มกราคม 2546 โดยศูนย์ดังกล่าวยังอยู่ภายใต้คณะกรรมการ กปอ. หากแต่มุ่งเน้นที่ด้านอุบัติเหตุจราจรทางถนนอย่างเดียว

สาเหตุที่จำเป็นต้องตั้งศูนย์ดังกล่าว เนื่องจาก ภายหลังจากการปฏิรูประบบราชการ กปอ. ก็ยังคงมีอยู่ แต่ฝ่ายเลขานุการของ กปอ. ได้โอนมาอยู่ที่ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เนื่องจากการทำงานในรูปของ กปอ. ใหญ่เกินไป และมีภารกิจที่ต้องดูแลด้านสาธารณภัยหลายด้าน นอกเหนือจากด้านอุบัติเหตุจราจร รัฐบาลจึงเห็นว่า ในการจะแก้ปัญหาด้านอุบัติเหตุจราจรอย่างได้ผล จำเป็นต้องมีระบบนโยบายและการบริหารจัดการที่มีลักษณะบูรณาการ มีเจ้าภาพรับผิดชอบชัดเจน และมีการทำงานในลักษณะเชิงรุกที่มีการกำหนดเป็นยุทธศาสตร์ของชาติ การจะดำเนินนโยบายและยุทธศาสตร์ดังกล่าวได้ จำเป็นต้องสร้างกลไกการทำงานแบบใหม่ เพิ่มเติมจากรูปแบบ กปอ. ที่มีอยู่ ด้วยเหตุผลดังกล่าว คณะรัฐมนตรีจึงได้มีมติเมื่อวันที่ 2 มกราคม 2546 มอบหมายให้ รองนายกรัฐมนตรี นายจาตุรนต์ ฉายแสง ดูแลรับผิดชอบการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุจราจร โดยให้กำหนดแนวทางและมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในภาพรวมทั้งระบบ และ พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร นายกรัฐมนตรี ได้ลงนามในคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ 33/2546 ลงวันที่ 31 มกราคม 2546 จัดตั้ง ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน โดยมอบหมายให้รองนายกรัฐมนตรี นายจาตุรนต์ ฉายแสง เป็นผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน และมีผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เข้าร่วมเป็นกรรมการ รวม 35 คน ได้แก่ รองผู้อำนวยการศูนย์ 4 คน มาจากระดับรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงหลักที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ มหาดไทย สาธารณสุข คมนาคม และศึกษาธิการ ปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี ปลัดกระทรวงคมนาคม ปลัดกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงสาธารณสุข ปลัดกรุงเทพมหานคร ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ รองปลัดกระทรวงศึกษาธิการ อธิบดีกรมการขนส่งทางบก อธิบดีกรมทางหลวง อธิบดีกรมทางหลวงชนบท ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ รองผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ เลขาธิการสำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ ผู้ว่าการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย รองเลขาธิการนายกรัฐมนตรีฝ่ายการเมือง ตัวแทนจากกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ศาสตราจารย์ประกิจ วาทีสาทกกิจ (รองประธานกรรมการกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ หรือ สสส.) นอกนั้นเป็นผู้ทรงคุณวุฒิ อีก 7 คน โดยมีอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เป็นกรรมการและเลขานุการ และมีกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการจากกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยอีก 2 คน (คำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรีที่ 33/2546 ภาคผนวกที่ จ (1) ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

1. กำหนดยุทธศาสตร์และมาตรการเพื่อให้เกิดการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย
2. จัดทำข้อเสนอเพื่อให้รัฐบาลให้ความเห็นชอบและกำหนดเป็นนโยบายสนับสนุนการดำเนินงานโดยมุ่งประโยชน์ของประชาชนเป็นหลัก
3. อำนวยการ มอบหมาย เร่งรัด กำกับดูแล ตรวจสอบ ติดตามประเมินผลการดำเนินงาน และประสานความร่วมมือให้หน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้อง สามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4. เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์ต่อสาธารณชน เพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุทางถนน

5. พิจารณาแต่งตั้งคณะอนุกรรมการ คณะทำงานและเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ตามความเหมาะสม

6. พิจารณาเสนอแนะการให้รางวัลและการลงโทษ แก่หน่วยงานหรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้การดำเนินงานบรรลุเป้าหมาย

7. ดำเนินการเรื่องอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย

นอกจากนี้ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ยังได้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อดำเนินยุทธศาสตร์ต่างๆ ดังนี้

1. คณะอนุกรรมการกำหนดยุทธศาสตร์และมาตรการ เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ซึ่งประกอบด้วยคณะอนุกรรมการย่อยเพื่อสร้างยุทธศาสตร์แต่ละด้าน คือ

- คณะอนุกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย
- คณะอนุกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ด้านรถ
- คณะอนุกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ด้านถนน
- คณะอนุกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ด้านให้ความรู้/และการประชาสัมพันธ์
- คณะอนุกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ด้านการมีส่วนร่วม
- คณะอนุกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ด้านการแพทย์ฉุกเฉิน (EMS)
- คณะอนุกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ จังหวัดเป้าหมายยกระดับมาตรฐาน

ความปลอดภัยทางถนน

2. คณะอนุกรรมการจัดทำระบบการตัดคะแนนใบอนุญาตขับรถและการทดสอบผู้กระทำผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522

3. คณะอนุกรรมการมาตรการด้านการประชาสัมพันธ์

4. คณะอนุกรรมการมาตรการด้านหมวกนิรภัย

5. คณะอนุกรรมการฝ่ายวิชาการด้านพัฒนาระบบข้อมูลและการศึกษาเพื่อกำหนดมาตรการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในระยะยาว (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2547)

จะเห็นได้ว่า รูปแบบการทำงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน มีลักษณะการทำงานในเชิงรุก เน้นการสร้างยุทธศาสตร์ จะเห็นได้ว่าการจัดตั้ง กลไกเพื่อผลักดันเรื่องนี้ในรูปของคณะอนุกรรมการผู้รับผิดชอบด้านยุทธศาสตร์โดยตรง อันจะเห็นได้จากรายชื่อคณะกรรมการและอนุกรรมการต่างๆ ข้างต้น

ในรูปแบบการทำงานเชิงรุกนั้น ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการศูนย์ทุกเดือน (ในยามปกติ และทุกวันในช่วงเทศกาล) เพื่อพิจารณา กำหนดยุทธศาสตร์และมาตรการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุจราจรทางถนนเพื่อเสนอต่อที่ประชุมคณะรัฐมนตรี และผลักดันออกมาเป็นมติคณะรัฐมนตรีเพื่อผลในการนำไปปฏิบัติ

ผลในการปฏิบัติงาน มีจำนวนผู้เสียชีวิต 522 คน ลดลงจากปี 2547 จำนวน 132 คน และผู้บาดเจ็บจำนวน 16,395 คน ลดลงจากปี 2547 ที่จำนวน 20,247 คน (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2548)

นอกเหนือจากช่วงเวลาเทศกาลที่ภาครัฐได้ให้ความสนใจนำยุทธศาสตร์ 5E มาใช้แล้ว ในช่วงเวลาปกติ มีการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องทั้งมาตรการต่างๆ และการประชาสัมพันธ์ รวมทั้ง มีการประเมินผลทุกระยะ ปรากฏว่ามีจำนวนผู้เสียชีวิตทั่วประเทศ ในช่วง 6 เดือน (กรกฎาคม - ธันวาคม 2547) โดยเปรียบเทียบกับค่าคาดคะเนปี 2547 (ปรับลดจำนวนผู้เสียชีวิตร้อยละ 10 โดยคำนวณจากค่าคาดคะเนอัตราการเพิ่มของจำนวนรถจดทะเบียนในแต่ละจังหวัด) พบว่า มีอัตราส่วนลดลงตามลำดับทุกเดือน เมื่อพิจารณาในภาพรวม 6 เดือน พบว่าต่ำกว่าปี 2546 ร้อยละ 6.51 บางจังหวัดที่มีผลการดำเนินงานต่ำกว่าเป้าหมายในแต่ละเดือน ก็จะต้องมาชี้แจงผลประกอบด้วย (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2548)

ผลการวิเคราะห์ระบบนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร โดยเปรียบเทียบระหว่างยุคก่อนปี 2546 และหลังปี 2546 จะเห็นถึงความแตกต่างกันมากในแง่ยุทธวิธีการทำงาน ความชัดเจนของนโยบายงบประมาณที่ภาครัฐทุ่มลงไปในยุคยุทธศาสตร์การป้องกันอุบัติเหตุ การทำงานในลักษณะเชิงรุกที่มีการบูรณาการ อาจวิเคราะห์ได้ว่าเป็นผลมาจากการผลักดันของฝ่ายการเมืองที่แตกต่างกันอย่างมา ดังได้กล่าวไปแล้ว สำหรับในนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในยุคก่อนปี 2546 ที่สาเหตุสำคัญแห่งความล้มเหลวในการดำเนินนโยบายเนื่องมาจากขาดการสนับสนุนจากฝ่ายการเมือง

ในยุคปัจจุบัน ที่เริ่มจากปี พ.ศ. 2546 เป็นต้นมา สิ่งที่แตกต่างกัน อาจพิจารณาได้จาก ปัจจัยที่นำเข้าไปในกระบวนการนโยบาย (Inputs) ที่มีการนำข้อมูลจากการประเมินนโยบายในอดีต เช่น จากรายงานการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินอันเป็นผลมาจากอุบัติเหตุจราจร ตลอดจนข่าวสารที่ปรากฏอยู่ในหน้าหนังสือพิมพ์มาจัดประกายเป็นวาระแห่งชาติและมีการวิเคราะห์สาเหตุความล้มเหลวของการดำเนินนโยบายดังกล่าว สืบเนื่องมาจาก การบังคับใช้กฎหมาย การทำงานที่ขาดบูรณาการ ตลอดจน การขาดผู้รับผิดชอบโดยตรง และขาดการสนับสนุนของฝ่ายการเมือง มาพิจารณาเป็นข้อมูลในการกำหนดยุทธศาสตร์ 5E เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุจราจรอย่างเป็นรูปธรรม

ในด้านกระบวนการของนโยบาย (Process) นั้น ได้มีการทำงานในลักษณะรวมศูนย์เพื่อบูรณาการระบบนโยบาย โดยการจัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เราได้เห็นถึงการผลักดันจากฝ่ายการเมือง ที่มีการวางแผนเชิงกลยุทธ์ และมีวิธีการนำแผนไปใช้ และมีการให้การสนับสนุนในรูปของงบประมาณ ตลอดจนมีการนำผลการปฏิบัติด้านการลดอุบัติเหตุทางถนน เข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของผลงานของจังหวัด ภายใต้การบริหารของผู้ว่าฯ CEO ล้วนเป็นปัจจัยสำคัญที่นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงในระบบนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรอย่างเป็นรูปธรรม

โดยสรุป การดำเนินนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของยุคปัจจุบัน ในระดับผู้ปฏิบัติโดยเฉพาะในระดับจังหวัด เป็นสิ่งที่น่าสนใจที่จะศึกษาเพื่อดูถึงสิ่งที่ฝ่ายที่กำหนดนโยบาย คือ ในระดับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้วางยุทธศาสตร์ 5E และได้สร้างมาตรการประกอบมากมายเพื่อให้ผลในทางปฏิบัติ อันได้แก่ การลดจำนวนอุบัติเหตุ จำนวนผู้เสียชีวิต

และผู้บาดเจ็บจากการใช้รถใช้ถนนทั้งในช่วงปกติและช่วงเทศกาล ซึ่งผลจากการประเมินผลการดำเนินงาน ย่อมสะท้อนให้เห็นถึงสัมฤทธิ์ผลของนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในยุคปัจจุบัน

3. แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555 ฉบับใหม่

การพิจารณายุทธศาสตร์เพื่อลดอัตราผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ รวมทั้งการนำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555 ฉบับใหม่ไปปรับใช้ให้เกิดผลที่ชัดเจนเป็นรูปธรรม จะต้องคำนึงถึงประเด็นสำคัญ 3 ประการ ดังนี้

1. ยุทธศาสตร์ทั้ง 5 ด้านจะต้องมีเจ้าภาพยุทธศาสตร์และเจ้าภาพกลยุทธ์ร่วมกันดำเนินการในลักษณะของการบูรณาการ (Integration) กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งตามห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ทั้งด้านอุปทาน (Supply Side) และด้านอุปสงค์ (Demand Side) รวมทั้งพิจารณาความเฉพาะเจาะจง (Specification)

2. ในแผนการบริหารราชการแผ่นดิน ถือเป็นเครื่องชี้ให้เห็นถึงทิศทางและแนวทางการทำงานของคณะรัฐมนตรีในช่วงระยะเวลา 4 ปี ตามกรอบนโยบายที่ได้มีการแถลงไว้ต่อรัฐสภา และแนวนโยบายพื้นฐานแห่งรัฐตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 ซึ่งแสดงการเชื่อมโยงยุทธศาสตร์ทั้งหมด อาทิ ยุทธศาสตร์คนและคุณภาพชีวิต ผ่านส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงแรงงานและสวัสดิการสังคม และกระทรวงวัฒนธรรม หรือยุทธศาสตร์เศรษฐกิจจะเกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท เป็นต้น

3. แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555 จะเสนอให้ปรับและยกระดับประเด็นความปลอดภัยทางถนนให้เป็นวาระแห่งชาติ (National Agenda) ทันททีที่แผนแม่บทฯ ฉบับนี้ได้รับการอนุมัติโดยคณะรัฐมนตรี

กรอบแนวคิดในการจัดทำแผนแม่บทฉบับใหม่ (2552-2555)

เพื่อให้การจัดทำแผนแม่บทฉบับใหม่สอดคล้องกับข้อสรุปประเด็นหลัก 3 ประการ ตามที่ได้มีการทบทวนแผนแม่บทฉบับเดิม จึงได้กำหนดกรอบแนวคิดในการจัดทำแผนแม่บทฉบับใหม่ไว้ 3 ข้อดังนี้

1. การแสวงหารูปแบบที่เหมาะสมในการใช้ยุทธศาสตร์ 5E ที่สามารถใช้ได้กับการทำงานทั้งในรูปแบบต่างๆ ไป และรูปแบบเฉพาะเจาะจงตามประเด็น เช่น การลดอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ โดยทำให้เกิดการบูรณาการทั้งในส่วนของบริษัทพาหนะที่หน่วยงานภาครัฐและเอกชน และรูปแบบในการบูรณาการการนำยุทธศาสตร์ 5E ไปใช้ให้เกิดการเสริมศักยภาพซึ่งกันและกัน

2. มีกลไกการขับเคลื่อนระดับพื้นที่โดยอาศัยการมีส่วนร่วมของคนภายในพื้นที่ เพื่อสร้างความยั่งยืนในการแก้ปัญหาและสามารถก้าวไปสู่เป้าหมายที่ตั้งไว้

3. ผลักดันให้การแก้ปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนจะต้องปรากฏอยู่ในแผนการบริหารราชการแผ่นดินในทุกแผน และมีโครงสร้างการสนับสนุนด้านงบประมาณที่ชัดเจนต่อเนื่อง และสามารถตรวจสอบ ติดตาม ประเมินผลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน

4. สร้างความรู้ใหม่ที่จำเป็นต่อการแก้ปัญหาในระยะยาวที่สอดคล้องกับเป้าหมายของประเทศ ต่อไป

เป้าหมายเชิงนโยบาย

ลดอัตราการเสียชีวิตของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนตามมาตรฐานสากลให้เหลือปีละ 14.15 คนต่อแสนประชากรหรือไม่เกิน 9,069 คนต่อปี ในปี พ.ศ. 2555 เหตุผลที่กำหนดเป้าหมายดังกล่าว เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานขององค์การอนามัยโลกที่กำหนดไว้ว่าแต่ละประเทศต้องลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนลงครึ่งหนึ่งภายในระยะเวลา 10 ปี

ยุทธศาสตร์หลักของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนใหม่ (พ.ศ. 2552-2555) ประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ ได้แก่

1. ยุทธศาสตร์การปรับนโยบายให้เป็นนโยบายเร่งด่วนระดับชาติ
2. ยุทธศาสตร์การสร้างเสถียรภาพในการแก้ปัญหาอย่างยั่งยืน
3. ยุทธศาสตร์การทำแผนนิติบัญญัติ
4. ยุทธศาสตร์การป้องกันและแก้ไขปัญหาค่าความปลอดภัยทางถนนในส่วนกลาง
5. ยุทธศาสตร์การป้องกันและแก้ไขปัญหาค่าความปลอดภัยทางถนนในภูมิภาค

และท้องถิ่น

6. ยุทธศาสตร์วิจัย พัฒนา และติดตามประเมินผลด้านความปลอดภัยทางถนน การดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระยะต่อไป

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้กำหนดกรอบแนวทางในการดำเนินงานผ่านร่างแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556-2559 เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางในการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในห้วงระยะเวลา 4 ปีข้างหน้า โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

1. วิสัยทัศน์ ร่วมกันสร้างการสัญจรที่ปลอดภัยตามมาตรฐานสากล (Achieving the Standard of Safety Journeys “Together”)

2. พันธกิจ สนับสนุนให้ความปลอดภัยทางถนนเป็นแนวทางหลักของประเทศในทุกมิติของนโยบายรัฐบาล เสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยให้เป็นรากฐานของสังคมไทย และส่งเสริมระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย เพื่อลดความสูญเสียของประชาชนไทย

3. เป้าหมายเชิงนโยบาย

4. ประเด็นยุทธศาสตร์

4.1 ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนสู่ระดับสากลโดยจะดำเนินการปรับโครงสร้างการจัดการอย่างมีส่วนร่วม การจัดสรรทรัพยากรด้านต่างๆ ระบบข้อมูลการติดต่อตามประเมินผลที่เป็นมาตรฐานของอาเซียน และการพัฒนาและปรับปรุงกฎหมาย เพื่อยกระดับสู่มาตรฐานสากล

4.2 ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างความปลอดภัยแบบมุ่งเป้า โดยการสร้างความปลอดภัยให้กลุ่มเด็ก ผู้เดินทางที่ไม่ใช่เครื่องยนต์ คนเดินเท้า และผู้ใช้รถจักรยาน มุ่งเน้นในกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งจากข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเป็นกลุ่มที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด

ให้มีความปลอดภัยในการขับซึ่งรวมทั้งมุ่งเน้นการลดพฤติกรรมเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ ดื่มแล้วขับ ความเร็ว ตลอดจนมุ่งเน้นให้มีมาตรฐานความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ

4.3 ยุทธศาสตร์ที่ 3 ลดความสูญเสียในปัจจัยเสี่ยงหลักอย่างยั่งยืน ได้แก่ การสัญจรที่ปลอดภัย ยานพาหนะปลอดภัย และผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย

4.4 ยุทธศาสตร์ที่ 4 เสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในท้องถิ่นอย่างมีส่วนร่วมโดยพัฒนาทางหลวงท้องถิ่นให้มีมาตรฐานเทียบเท่าทางหลวงของประเทศ ส่งเสริมให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยและเอื้ออาทร สนับสนุน ส่งเสริมและพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในท้องถิ่น รวมทั้งพัฒนาระบบบริการด้านการแพทย์ฉุกเฉินที่เข้าถึงท้องถิ่นและชุมชน

เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2553 คณะรัฐมนตรีได้ให้ความสำคัญกับแนวทางการดำเนินการตามกรอบปฏิญญาออสโก กำหนดให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน โดยให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจัดทำแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 (Decade of Action for Road Safety) ซึ่งการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ให้บรรลุเป้าหมายตามกรอบปฏิญญาออสโก กล่าวคือ ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี พ.ศ. 2563 และมีกรอบแนวทางการดำเนินงานของประเทศไทย 8 ประเด็น ภายใต้กรอบทศวรรษความปลอดภัยทางถนนโลก ดังนี้

1. ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย โดยมีเป้าหมายให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัย
2. ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะ โดยมีเป้าหมายให้พฤติกรรมเมาแล้วขับขี่ยานพาหนะลดลง
3. แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง จุดอันตราย โดยมีเป้าหมายให้จุดเสี่ยงทุกจุดได้รับการแก้ไขภายในระยะเวลาที่กำหนด
4. ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดโดยเฉพาะความเร็วของรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก
5. ยกระดับมาตรฐานยายพาหนะให้ปลอดภัยโดยเฉพาะมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก
6. พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road Users) ให้มีความปลอดภัย
7. พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ เพื่อให้การบริการระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บโดยอย่างทั่วถึงและรวดเร็ว
8. พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยให้มีความเข้มแข็งเพื่อให้หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบ มีความพร้อมในปฏิบัติการกิจที่ได้รับมอบหมายอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ดังนั้น จากการศึกษาข้อมูลจากเอกสารสำหรับนโยบายและแนวทางในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร ปี พ.ศ. 2551-ปัจจุบัน รัฐบาลยังคงให้ความสำคัญอย่างต่อเนื่อง เพื่อลดจำนวนอัตราการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรโดยจะเน้นหนักการบูรณาการ

การทำงานร่วมกันให้มีความชัดเจนและเข้มข้นเพิ่มขึ้น ภายใต้เป้าหมายและวิสัยทัศน์ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน คือ “พัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยยกระดับความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย สู่มาตรฐานสากล” ในแนวทางการดำเนินงาน ดังต่อไปนี้

1. ให้ดำเนินการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน ตามยุทธศาสตร์หลัก 6 ด้าน ต่อไปอย่างจริงจังต่อเนื่องและให้บังเกิดผลเป็นรูปธรรม ทั้งด้านการบังคับใช้กฎหมาย ด้านวิศวกรรมจราจร ด้านระบบบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน ด้านระบบสารสนเทศและการประเมินผล และด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และสร้างการมีส่วนร่วม ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์สำคัญในการสร้างจิตสำนึก รักษาความปลอดภัย การรักษาวินัยและเคารพกฎจราจร ให้เกิดกับประชาชนทุกกลุ่ม โดยเฉพาะกับเด็กและเยาวชน

ทั้งนี้ จะให้คณะอนุกรรมการฯ ที่รองรับการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ต่างๆ ร่วมกันกำหนดเป้าหมายของคน รวมทั้งการกำหนดแผนงานมาตรการดำเนินงานต่างๆ เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย ทั้งมาตรการระยะสั้นภายใน 1 ปี และมาตรการระยะยาว

2. ส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งเป็นองค์กรที่ใกล้ชิดกับประชาชนมากที่สุด มีบทบาทมากขึ้นในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนทั้งระบบอย่างยั่งยืนโดยการบูรณาการทำงานร่วมกับหน่วยงานต่างๆ ในพื้นที่ และส่งเสริมให้ประชาชนและชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมดำเนินการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในท้องถิ่นชุมชนให้มากขึ้น

ผลักดันให้มีการตั้งองค์กรความปลอดภัยทางถนนระดับท้องถิ่น ให้เป็นองค์กรในการบูรณาการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในท้องถิ่นและชุมชนอย่างยั่งยืน มีกิจกรรมการดำเนินงานที่สำคัญ เช่น

- การกำหนดเป้าหมายการดำเนินงานในระดับท้องถิ่น
- การจัดทำและบรรจุแผนงาน/โครงการลงในแผนพัฒนาท้องถิ่น
- เป็นเจ้าภาพจัดทำแผนบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อร่วม

กำหนดและดำเนินการแผนงานโครงการและกิจกรรมต่างๆ ตามแนวทางยุทธศาสตร์ 5 ด้าน ให้บังเกิดผลในระดับท้องถิ่นอย่างแท้จริงและยั่งยืน

3. ส่งเสริมและสนับสนุนให้ชุมชน เป็นศูนย์กลางและมีส่วนร่วมในการป้องกันแก้ไขปัญหาความปลอดภัยของชุมชน หรือ Community Safety and Security โดยใช้หลักการ “การจัดการความเสี่ยงภัยพิบัติในพื้นที่โดยอาศัยชุมชนเป็นฐาน” หรือ CBDRM (Community Based Disaster Risk Management) คือการให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน อุบัติภัย และ สาธารณภัยต่างๆ อย่างยั่งยืน

โดยการพัฒนากิจกรรมและตั้งภาคสังคม หรือภาคประชาชน ให้เข้ามามีส่วนร่วมในหลายรูปแบบ เช่น การรวมกลุ่มในฐานะผู้บริโภคร่วมดูแลมาตรฐานถนนในชุมชนท้องถิ่น การรวมกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนภายในชุมชน ทำข้อมูลจุดเสี่ยงหรือเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เพื่อวางแผนแก้ไขปัญหาที่เหมาะสมกับชุมชน ทั้งนี้ ความเข้มแข็งของชุมชนจะส่งผลต่อความสำเร็จของการแก้ปัญหา ดังนั้น ภาครัฐจะต้องปรับบทบาทจากผู้กระทำการ มาเป็นผู้สนับสนุน และเสริมสร้างศักยภาพให้แก่ชุมชน ในการร่วมคิด ร่วมวางแผน ร่วมดำเนินการ และร่วมรับผิดชอบมากขึ้น

4. รัฐบาลจะให้ความสำคัญ และผลักดันการพัฒนากระบวนการความปลอดภัยรถโดยสารสาธารณะให้มีผลเป็นรูปธรรมมากขึ้น เพื่อส่งเสริมนโยบายระบบขนส่งมวลชนสาธารณะที่มีความปลอดภัย โดยการพัฒนาและกำหนดมาตรฐานรถโดยสาร มาตรฐานอุปกรณ์ประจำรถโดยสาร ตามมาตรฐานสากล ทั้งนี้ ให้เพิ่มความเข้มงวดของเจ้าหน้าที่ในการตรวจสอบสภาพรถโดยสาร การตรวจสอบสมรรถภาพ การกำหนดคุณสมบัติ การทดสอบและการออกใบอนุญาตขับขี่สาธารณะ เพื่อสร้างความปลอดภัยในการขับขี่รถโดยสาร รวมทั้งการสนับสนุนส่งเสริมและจูงใจให้ผู้ประกอบกิจการรถโดยสาร จัดหารถโดยสารที่มีมาตรฐานความปลอดภัยและมีการบริการที่ดี เพื่อสร้างความเชื่อมั่นในความปลอดภัยให้แก่ประชาชนและลดจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลบนทางถนน ซึ่งเป็นการลดการเกิดอุบัติเหตุและความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินที่อาจจะเกิดขึ้นได้

5. จะมุ่งเน้นการประชาสัมพันธ์อย่างเป็นระบบและมีความต่อเนื่อง เพื่อรณรงค์ให้ภาคประชาชนเกิดความรู้ ความเข้าใจที่ถูกต้อง และเคยชินต่อการปฏิบัติตามกฎจราจร และนำไปสู่การปรับเปลี่ยนทัศนคติของผู้ใช้รถ ให้คำนึงถึงความปลอดภัย การเคารพกฎหมาย และการเอื้อเฟื้อต่อผู้อื่น ให้บังเกิดผลเป็นรูปธรรมอย่างชัดเจน โดยกระบวนการให้ความรู้ การเสริมสร้างวินัยจราจรแก่เยาวชน นักเรียน นักศึกษา และกลุ่มผู้ใช้แรงงานอย่างทั่วถึง เน้นการเรียนรู้ การขับขี่จักรยานยนต์อย่างถูกต้องและปลอดภัย โดยการกำหนดแผนงานและกระบวนการประชาสัมพันธ์ที่ครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมาย โดยสื่อทุกประเภทอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งสร้างกระบวนการประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริม ให้เกิดความตระหนักและมีบทบาทและมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

6. ผลักดันให้มีการปรับปรุงพัฒนาและแก้ไขกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับต่างๆ ที่มุ่งให้เกิดความปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนนโดยเร่งด่วน เช่น การเพิ่มโทษผู้ขับขี่ในขณะเมาสุรา เสพยาเสพติด หรือวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท การเพิ่มโทษผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย เพิ่มโทษผู้ประกอบกิจการตัดแปลงรถยนต์/จักรยานยนต์ หรือเจ้าของกิจการรถบรรทุก ที่มีส่วนทำให้เกิดหรืออาจเกิดอุบัติเหตุทางถนน รวมทั้งการเข้มงวดให้มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด โดยให้ดำเนินการตามทฤษฎี Deterrent Effect คือ ต้องมีการตรวจจับให้มากขึ้น เพื่อให้ประชาชนมีความรู้สึกถึงโอกาสที่จะถูกจับทุกเมื่อหากกระทำความผิดกฎจราจร รวมทั้งการขยายขอบเขตการคุมประพฤติ เพื่อป้องปรามกระทำความผิดกฎจราจรให้กว้างขวางมากขึ้น

นอกจากนี้ ในการดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนให้บรรลุผลอย่างยั่งยืนนั้น จะมีการยกประเด็นของการออกแบบถนน โดยคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นอันดับแรกไม่ใช่ความเร็วและความคล่องตัวของจราจรขึ้นมาพิจารณาอย่างมีนัยสำคัญ รวมทั้งการหามาตรการอื่นๆ เพื่อเสริมมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จะถูกยกขึ้นมาโดยอนุกรรมการตามยุทธศาสตร์ต่างๆ เพื่อสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของประชาชนทุกคน

สรุปได้ว่า นโยบายดังกล่าว มีความเหมาะสมในการนำไปปฏิบัติ โดยมีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องและจริงจัง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551 เป็นต้นไป โดยมุ่งเน้นให้หน่วยงานต่างๆ ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคสังคม และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ทุกระดับ มีส่วนร่วมรับผิดชอบและสนับสนุนส่งเสริมซึ่งกันและกันให้มากขึ้น โดยมีศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เป็น

หน่วยงานกลางในการเชื่อมโยงประสานเครือข่ายและบูรณาการแผนงานป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุทางถนนต่างๆ ไปสู่การยกระดับความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยสู่มาตรฐานสากล

แต่อย่างไรก็ตาม การดำเนินการของหน่วยงานในช่วงทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ยังไม่มีแผนที่นำทาง (Road Map) ที่จะนำไปสู่เป้าหมายดังกล่าวอย่างชัดเจน และยังไม่มีความชัดเจนในรายละเอียดแนวทางการดำเนินงาน 8 ประการ ซึ่งเป็นศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนเชื่อว่าเป็นแนวทางการแก้ไขปัญหาคอขวดที่จะส่งผลลัพธ์โดยตรงต่อเป้าหมาย ในขณะเดียวกัน ประเทศไทยได้ใช้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555 ซึ่งเป็นแผนเชิงมหภาคมาใช้ในการบริหารจัดการปัญหาคอขวดอุบัติเหตุทางถนน เน้นการแก้ไขปัญหาคอขวดโดยมุ่งวางรากฐานให้เกิดระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Safe System) และนำไปสู่วัฒนธรรมความปลอดภัย (Safe Culture) ในระยะ 10 ปีข้างหน้าซึ่งเป็นผลลัพธ์สูงสุด ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ของแผนแม่บทไปสู่การปฏิบัติแล้วบางส่วน แต่เนื่องจากการดำเนินการให้ไปสู่ผลลัพธ์สูงสุดจะต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง และไม่สามารถบรรลุผลลัพธ์สูงสุดตามแผนแม่บทในระยะ 4 ปี นอกจากนั้น องค์การอนามัยโลกได้มีการรายงานสถานการณ์โลกเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน (Global Status Report on Road Safety Summary) ซึ่งได้มีการประเมินประเทศไทยเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน อาทิเช่น การบังคับใช้กฎหมายหรือมาตรฐานยานพาหนะปลอดภัยซึ่งอยู่ในเกณฑ์ที่ยังต้องพัฒนาให้ไปสู่มาตรฐานสากลในหลายมิติ และยังไม่มีการประเมินสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในบริบทของประเทศว่า ณ ขณะนี้อยู่ ณ จุดใด และถ้าจะพัฒนาให้ไปสู่มาตรฐานสากลจะก้าวไปข้างหน้าอย่างไร

จากสภาพปัญหาคอขวดดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่าการขับเคลื่อนทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) ให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในปี 2563 จำเป็นจะต้องมีแผนหรือนโยบายที่มีความชัดเจน ยุทธศาสตร์ที่ดี เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถปฏิบัติได้อย่างเป็นขั้นตอนนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายเดียวกัน

ประเด็นที่ 2 ความเหมาะสมในกระบวนการกำหนดนโยบาย

จากการศึกษาจากเอกสารนอกจากการศึกษาเรื่องความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของนโยบายแล้ว การศึกษากฎและกระบวนการกำหนดนโยบายจะทำให้เกิดความชัดเจนมากขึ้น ในส่วนนี้จะขอนำเสนอผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมในกระบวนการกำหนดนโยบายดังนี้

1. การรวมอำนาจ/กระจายอำนาจ

ข้อมูลและแนวโน้มของอัตราการตายและบาดเจ็บเนื่องจากอุบัติเหตุ โดยเฉพาะการสูญเสียในทางเศรษฐกิจ ขณะที่ยังมองในแง่สังคม สุขภาพ และคุณภาพชีวิตของประชากรอันจะสะท้อนความสำเร็จในการพัฒนาสาธารณสุขและงานด้านพัฒนาสังคมของประเทศ ความตื่นตัวที่เกิดขึ้นในช่วงยุครัฐบาลทักษิณ ชินวัตร เป็นจุดเปลี่ยนที่สำคัญที่ทำให้เห็นแนวโน้มของการตระหนักของผู้บริหาร/ข้าราชการมากขึ้น รัฐบาลให้ความสำคัญกับเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนนมากขึ้น จนมีการตั้งคณะกรรมการให้เป็นคณะทำงาน รวมทั้งมีการแต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ ที่สำคัญมีการมอบภารกิจดังกล่าวให้ผู้ว่า CEO ทุกจังหวัดได้ดำเนินการตามแนวทางที่คณะกรรมการให้ข้อติดตาม ยุทธศาสตร์ 5E มาตรการเป้าหมายต่างๆ เกือบทุกครั้งมีการกำหนด

และสั่งการจากส่วนกลาง มีลักษณะเป็นสั่งการจากบนลงล่าง (Top Down) มีการระดมสมองจากกลุ่มผู้บริหารจากกระทรวง กรม ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องไม่มากแม้ว่าองค์ประกอบของคณะกรรมการจะมีลักษณะบูรณาการ แต่ยังคงขาดการเปิดโอกาสให้ผู้ปฏิบัติงานโดยเฉพาะระดับจังหวัดและประชาชนให้ข้อมูลเพื่อเสนอแนะ ทั้งนี้ ช่องทางการเสนอแนะอาจไม่มี ซึ่งบางครั้งจำเป็นต้องอาศัยข้อมูลจากระดับล่าง การศึกษาพบว่า มีการมอบอำนาจและงานให้หน่วยงานต่างๆ ไปปฏิบัติได้ตามเป้าหมาย แต่ยังคงขาดการมีส่วนร่วมในการให้ข้อมูล และตัดสินใจเชิงนโยบาย ซึ่งอาจทำให้นโยบายของหน่วยงานอาจไม่สมบูรณ์ ซึ่งในกรณีดังกล่าวรัฐควรสร้างช่องทางของการให้ข้อมูลข้อเสนอแนะจากประชาชนมากขึ้น

2. การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

การกำหนดนโยบายยังไม่สามารถระดม บุคคลที่เกี่ยวข้องมามีส่วนร่วม ทั้งให้ข้อมูลในการร่วมนโยบาย ร่วมตัดสินใจ ร่วมนำนโยบายดังกล่าวไปปฏิบัติและร่วมติดตามประเมิน การนำองค์การต่างๆ เข้ามาร่วมมากขึ้น ย่อมทำให้มีแรงสนับสนุนมากขึ้นด้วย ไม่ว่าจะเป็นงบประมาณอุปกรณ์กำลังคนและช่วยทำให้การทำงานในเชิงบูรณาการมากขึ้น หมายถึง ความสามารถในการสร้างความตื่นตัวทุกภาคส่วนก็มากขึ้นด้วย นอกจากนี้ การระดมหน่วยงานต่างๆ ซึ่งมีการคิดถึงประโยชน์ของหน่วยงานตน ก็จะทำให้สร้างแรงจูงใจในเชิงบวกและลบ อันเป็นสิ่งสำคัญต่อการดำเนินงานอุบัติเหตุ นอกจากมองการมีส่วนร่วมขององค์การหน่วยงานต่างๆ ที่สำคัญ หน่วยงานปฏิบัติต่างๆ เช่น จังหวัดต่างๆ ที่ดำเนินงานด้านอุบัติเหตุ ซึ่งปัจจุบันได้รับมอบอำนาจในฐานะผู้ว่า CEO ในการนำนโยบายอุบัติเหตุไปจัดทำแผนยุทธศาสตร์ ระดับจังหวัด ซึ่งควรเป็นผู้ให้ข้อมูลในการกำหนดมาตรการและนโยบายต่างๆ เพราะจะทำให้ทราบปัญหาในการปฏิบัติ อันเกิดจากเนื้อหาของนโยบายซึ่งจะทำให้มีการพัฒนาตัวนโยบายให้สอดคล้องกับความแตกต่างของจังหวัดมากขึ้น ตลอดจนการให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการทำประชาพิจารณ์ อย่างน้อยการให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมนอกจากจะได้ข้อมูลผลกระทบซึ่งเป็นภาพสะท้อนของนโยบายแล้ว ยังทำให้เกิดความตระหนักและตื่นตัวเรื่องอุบัติเหตุของประชาชนอีกด้วย

3. การประสานงานและความต่อเนื่องของนโยบาย

เนื่องจากนโยบายป้องกันอุบัติเหตุต้องอาศัยระดมผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่มีความรู้จากหลายสาขา เพื่อแก้ปัญหาทั้งในระดับกำหนดและนโยบายไปปฏิบัติ ในส่วนของการก่อตั้งนโยบายมีการประชุมและประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระยะแรกของการปรับเปลี่ยนในปี พ.ศ. 2546 และในเทศกาลปีใหม่ 2547 (29 ธ.ค. 2546-4 ม.ค. 2547) ที่มีการมอบหมายให้ผู้ว่าราชการจังหวัดแบบบูรณาการ (CEO) มีอำนาจบังคับบัญชาทำให้เกิดเอกภาพการดำเนินการและความคิดต่อประสานงานดีขึ้นเนื่องจากมีผู้รับผิดชอบโดยตรง มีหน่วยงานที่เป็นเสมือนเลขาของงานป้องกันอุบัติเหตุจราจรคือ ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยคอยประสานงานระหว่างส่วนกลาง ระดับจังหวัด และหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง ขณะที่ความตื่นตัวที่เกิดขึ้นเรื่อยๆ โดยเฉพาะช่วงเทศกาลต่างๆ โดยเฉพาะเป้าหมายที่มอบหมายให้จังหวัดต่างๆ ไปดำเนินการจึงทำให้มีปัญหาความต่อเนื่องของนโยบาย เพราะไม่มีแผนระยะกลางและแผนรายปี ที่ชัดเจนขึ้นอยู่กับผู้บริหารจังหวัดใดให้ความสำคัญมากก็จะมีการจัดทำ นอกจากนี้การกำหนดเป้าหมายของนโยบายป้องกันไม่ได้เชื่อมโยงเป็นเหตุเป็นผลจากข้อมูล ที่ควรจะเป็นเพียงแต่กำหนดการลดลงเป็นเปอร์เซ็นต์เทียบจากสถิติในปีที่แล้ว

ขณะที่มาตรการเหมือนเดิม แสดงให้เห็นถึงการขาดการวิเคราะห์ปัญหาสาเหตุทั้งที่เป็นสิ่งสำคัญในการกำหนดนโยบายและแผนงานทั้งในระดับประเทศและระดับจังหวัด ดังนั้นจึงทำให้นโยบายดังกล่าวถูกมองว่ายังไม่เกิดความต่อเนื่องเท่าที่ควร

4. ระบบการตรวจสอบความรับผิดชอบ

การกำหนดนโยบายใดไม่ว่าจะอยู่ในรูปแผนมาตรการ กฎหมาย ควรสร้างกลไกในการควบคุมและระบบตรวจสอบเพื่อให้เกิดความชัดเจนโปร่งใสและตรวจสอบการดำเนินการได้โดยเฉพาะในสังคมระบบเปิด ในการกำหนดนโยบายก็เช่นเดียวกัน การมีข้อมูลและตัดสินใจจากส่วนกลางอย่างเดียวไม่อาจสร้างความมั่นใจกับประชาชนได้ว่าสิ่งที่กำหนด ตัดสินใจได้ผ่านการกลั่นกรองและตรวจสอบเพียงพอหรือไม่บางครั้งในการกำหนดนโยบาย แผนงานได้ถูกจัดทำเลียนแบบแผนของจังหวัดและประเทศต่างๆ ทำให้เนื้อหาของนโยบายมีความคล้ายคลึงกันและไม่เหมาะสมกับการนำไปปฏิบัติในแต่ละพื้นที่ เช่น เป้าหมายที่กำหนดเกิดจากการเหวี่ยงแหบังคับให้ทุกจังหวัดปฏิบัติตามนั้นโดยไม่คำนึงถึงความแตกต่างและข้อจำกัดจึงทำให้ผู้บริหารในหลายจังหวัดรู้สึกว่าจะไม่ยุติธรรมในเกณฑ์การประเมิน กลไกที่สำคัญที่จะทำให้การควบคุมการดำเนินการให้เป็นไปตามเป้าหมายที่สำคัญคือ การสร้างระบบตรวจสอบโดยอาจมีการทำประชาพิจารณ์ หรือมีหน่วยงานที่เป็นกลางเพื่อตรวจสอบนโยบายและมาตรการต่างๆ เพื่อให้สามารถปรับแนวทางให้สอดคล้องอีกทั้งยังเป็นระบบควบคุม กลั่นกรอง ของการกำหนดนโยบายซึ่งจะทำให้เกิดความโปร่งใสและความร่วมมือให้เกิดขึ้น

4.2.2 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร

1. ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนในกรุงเทพมหานคร

พบว่าจากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่เห็นว่าอุบัติเหตุมีปัจจัยที่สำคัญมาจากผู้ขับขี่ สภาพความพร้อมของพาหนะ และสภาพเส้นทาง แต่ในฐานะหน่วยงานภาครัฐ อำนาจหน้าที่ปัจจัยที่จะสามารถช่วยลดอุบัติเหตุหรือการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนหรือการบริหารจัดการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนจำเป็นต้องอาศัยปัจจัยการบริหารจัดการด้านต่างๆ เกื้อหนุนกันอย่างเป็นระบบโดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านงบประมาณ บุคลากร การกระจายอำนาจหน้าที่ เนื่องจากงบประมาณเป็นส่วนในการบำรุงรักษาอุปกรณ์ เช่น ถนน สัญญาไฟ หรือการกำหนดนโยบายในการแก้ไขปัญหาจราจร เช่น พื้นที่จอด เส้นทางเดินรถ หรือมาตรการค่าธรรมเนียมที่จอดรถในพื้นที่เขตเมือง เป็นต้น นอกจากนี้แล้วนโยบาย แผนการดำเนินงานต้องมีความชัดเจน กำหนดบทบาทอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานอย่างชัดเจน ผู้ปฏิบัติงานมีศักยภาพและจำนวนเพียงพอต่อการบริหารจัดการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน โดยรัฐต้องให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหาตั้งแต่ งบประมาณ อำนาจหน้าที่ บุคลากร เป็นต้น แต่รัฐต้องตระหนักสร้างจิตสำนึกในการใช้ถนนเพื่อลดอุบัติเหตุจากประชาชนเป็นสำคัญเพราะคนคือปัจจัยสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุมากกว่ามิติปัจจัยการบริหารจัดการ ซึ่งสอดคล้องกับเชษฐา โมสิกรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักงานบูรณาการสาธารณะภัยอุบัติเหตุทางถนน ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “ได้รับการสนับสนุน ทั้งเรื่องงบประมาณ ทั้งเรื่องงบประมาณ ทั้งเรื่องของเครื่องมือด้วย และนอกจากนั้นจะต้องสะท้อนถึงการขับเคลื่อนไปสู่เป้าหมายด้วย บางทีถ้าแผนเอา

งานประจำมาทำมันก็อาจจะไม่ตรงกับสิ่งที่จะไปขับเคลื่อน โครงการที่จะนำมาใช้ในการผลักดันขับเคลื่อนให้บรรลุเป้าหมายจะต้องสะท้อนถึงผลสำเร็จที่จะสำเร็จด้วย แต่ผู้ขับเคลื่อนที่มีความสำคัญที่สุดในการเกิดอุบัติเหตุ มิติด้านงบประมาณ บุคลากรเพียงปัจจัยรองเท่านั้น” เช่นเดียวกับอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้อำนวยการ สำนักความปลอดภัยกรมทางหลวง ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยเกิดจากการที่ทางกระทรวงมหาดไทยเอาหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องความปลอดภัยเข้ามารวมกัน ถ้าพูดถึงเรื่องโครงสร้างการทำงาน โครงสร้างการบริหารครบถ้วนแล้ว แต่รูปแบบการทำงานแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปกำหนด เทคนิคการจัดทำแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ทุกๆ หน่วยงานจะค้นหาและจะตั้งแผนงานเรื่องการลดอุบัติเหตุโดยเข้าใจว่า ทางรัฐบาลจะใช้งบประมาณสำหรับแผนงานนั้นๆ ที่ตั้งมา ข้อเท็จจริงของประเทศไทย ก็ยังใช้งบประมาณแบบเดิมๆ อย่างเช่น โควตากระทรวงเคยได้เท่าไรก็ได้เท่านั้น อย่างร้อยละ 5 หรือร้อยละ 10 ภายในหน่วยงานก็ไปแบ่งกัน ด้านก่อสร้างจะเป็นเท่าไร ด้านความปลอดภัยจะเป็นเท่าไร ซึ่งการแบ่งนั้นจะเพิ่มขึ้นมาไม่มาก ส่วนด้านบุคลากรก็ในทุกวันนี้ ก.พ. มีนโยบายปิดอยู่ตลอดเวลาในเรื่องของการเพิ่มคน คนเกษียณก็จะเป็นที่ตำแหน่งพวกช่างก็จะหายไป และจะเอาพนักงานราชการมาแทนพวกช่าง”

นอกจากนี้แล้ว ประชาธิ์ณ ธิมา นักวิชาการสถิติปฏิบัติการกลุ่มงานสถิติและข้อมูล กรุงเทพมหานคร ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “ในเรื่องภายในศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนนั้น อย่างของต่างจังหวัดอาจจะไม่ค่อยมีปัญหา แต่แต่ละจังหวัดผู้ว่าราชการก็ขึ้นอยู่กับกระทรวงมหาดไทย กรุงเทพฯ อาจจะมีปัญหาในเรื่องของงานในสายงานของผู้บังคับบัญชา เพราะผู้ว่าฯ ของกรุงเทพฯ มาจากการเลือกตั้งบางอย่างเป็นอิสระของเรื่องการบริหารงาน ในเรื่องของโครงสร้าง อาจจะไม่ได้อัดคล้องกับทางศูนย์ อย่างกรุงเทพฯ นั้น ก็จะมีผู้ว่าฯ เป็นผู้บริหารศูนย์ และจะมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ส่วนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนั้น ซึ่งเช่นตำรวจ กองบังคับการตำรวจจราจร ผู้ว่าฯ ก็ไม่มีอำนาจที่จะสั่งการ เขาก็ต้องรับคำสั่งจากสายผู้บังคับบัญชาจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งจะมีปัญหาในส่วนนี้ ถ้าหากว่าในส่วนนี้จะต้องมีการปรับโครงสร้างงบประมาณ ให้กับกรุงเทพฯ ด้วย เพราะว่า ทางศูนย์กรุงเทพฯ สามารถที่จะเก็บรายได้ได้ด้วยตนเอง เวลามีนานป้องกันอุบัติเหตุในช่วงนี้ก็กรุงเทพฯ เป็นคนดำเนินการเองก็จะใช้งบประมาณของกรุงเทพฯ ส่วน ก็จะเป็นปัญหาส่วนใหญ่ เพราะงบประมาณอาจจะไม่พอในส่วนนี้ก็ต้องดำเนินการเอง สิ่งที่เราควรเพิ่มเติมด้านงบประมาณและในเรื่องของโครงสร้างสายบังคับบัญชาของใน ศปถ. กทม. บางครั้งจะสั่งทาง สตช. จะสั่งลำบากเพราะว่า ในตัวของปคตร. เองก็มีศูนย์เป็นของตนเอง ในช่วงเทศกาลทางศูนย์เราจะไปบังคับบัญชาศูนย์ของเขาไม่ได้”

เช่นเดียวกับ สมหวัง ทองขาว นักวิชาการขนส่งเชี่ยวชาญ กรรมการขนส่งทางบก ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “กระบวนการของศูนย์อำนวยการจะมีฝ่ายเลขานุการจะรับผิดชอบประสานงาน ให้มีการประชุม โครงสร้างการทำงานจะเป็นโครงสร้างแบบหลวมๆ จะมีแต่ฝ่ายเลขานุการทำงานเพียงไม่กี่คน โครงสร้างการบริหารงานโครงสร้างอะไรที่เกี่ยวกับการบริหารงานก็จะเป็นหน่วยงานเพียงหน่วยงานหนึ่งเรียกว่าสำนักงานเลขาธิการกรมการขนส่งทางบก โครงสร้างบริหารงานของเขาจะมีเจ้าหน้าที่อยู่เพียงไม่กี่คนที่ทำหน้าที่เป็นนักธุรการ บุคลากรมีเพียงไม่กี่คน แล้วก็ไม่ได้เอาบุคลากรทุกหน่วยงานมารวมกัน ทุกหน่วยงานเข้ามาประชุมประชุมแล้วรับงานไปทำ คือไม่มีบุคลากรเป็นของตนเองไม่มีการตัดขาดจากหน่วยงานเดิมมา พอไม่มีการตัดขาดจากหน่วยงาน

เดิมมาเขาก็จะทำงานเหมือนเดิม งานก็ไม่ก้าวหน้า อย่างเรื่องฐานข้อมูลก็ไม่มีการทำงานร่วมกันไม่มีการใช้ข้อมูลร่วมกัน ทุกหน่วยงานจะมีเป็นของตัวเอง ควรเพิ่มเติมในประเด็นทุกวันนี้ทำงานแบบมีศูนย์อำนาจการแต่ไม่ใช่เป็นลักษณะงานประจำ ก็ไม่มีการทำงานต่างๆ อย่างต่อเนื่อง” เช่นเดียวกับ ณะพงศ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณะสุขแห่งชาติ ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “หน่วยงานตรงนี้แบ่งเป็นเสาหลักอยู่แล้ว ทุกอันต้องมีตัวชี้วัด คือ เราจะวัดเฉพาะการตายอย่างเดียวไม่ได้ แต่ต้องมี KPI ของแต่ละเสา เช่น ปริมาณผู้ใช้รถและถนน การตายจะต้องลดลงเท่าไร เสาหลักที่ 3 เรื่องของรถยนต์ จำนวนผู้เสียชีวิตจากรถสาธารณะลดลง มาตรฐานของรถตู้ เข็มขัดนิรภัย เรื่องพวกนี้เป็นเรื่องที่สำคัญ หัวใจสำคัญคือ กระบวนการทำงานในศูนย์ ตอนนี้ต้องการการมี KPI ตัวชี้วัดที่เป็นตัวชี้วัดของ 5 เสาหลัก ที่ไม่ใช่ตัวชี้วัดตัวเดียว ถ้าตายจากอาชญากรรม ตำรวจเป็นคนรับ ถ้าตายจากใช้เลือดออกสาธารณะเป็นคนรับ เรื่องของยาเสพติดก็เป็นของตำรวจ กลายเป็นว่าตรงนี้ถ้าตายจากอย่างอื่นมีเจ้าภาพหมดเลย แต่ถ้าตายจากอุบัติเหตุจะไม่มีเจ้าภาพ นี่ถือเป็นปัญหาใหญ่”

โดยที่ เบญจวรรณ สิงหาพันธ์ หัวหน้างานป้องกันและประเมินผล กรมการขนส่งทางบก ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “อย่างศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนน จะมีการประชุมซึ่งจะจัด 1-2 เดือน/ครั้ง ของกรรมการที่เกี่ยวข้อง ส่วนใหญ่การประชุมแต่ละครั้งจะมีนโยบายมา ซึ่งก็จะให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปช่วยขับเคลื่อนต่อ อย่างสารสนเทศถ้ามองให้มุมของ ขบ. เอง คิดว่าสารสนเทศของเขาน่าจะเพียงพอ อย่างงบประมาณการของงบประมาณศูนย์ความปลอดภัยทางถนน มีสิทธิ์ที่จะของงบประมาณจากของภาครัฐได้ เพราะว่าเรื่องอุบัติเหตุนี้อยู่ที่วาระแห่งชาติอยู่แล้ว สามารถบรรจุในงบประมาณได้อยู่แล้ว”

ทั้งนี้ อนุชิต เศรษฐเสถียร สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ทศนีัย สุนทรวาณิชบุตรสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร และประวัช วงศ์ทองดินกวีเคราะห์ นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร และสุรศักดิ์ ศิลปงาม ผู้จัดการมูลนิธิเมาไม่ขับ กล่าวตรงกันว่า “ผู้ขับขี่เป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ การบริการจัดการภาครัฐเป็นส่วนป้องกันมากกว่าแก้ไขปัญหา”

สรุปได้ว่าปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนในกรุงเทพมหานคร พบว่า ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนหรือการบริหารจัดการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนจำเป็นต้องอาศัยปัจจัยการบริหารจัดการด้านต่างๆ เกื้อหนุนกันอย่างเป็นระบบโดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านงบประมาณ บุคลากร เนื่องจากงบประมาณเป็นส่วนในการบำรุงรักษาอุปกรณ์ เช่น ถนน สัญญาณไฟ หรือการกำหนดนโยบายในการแก้ไขปัญหาจราจร เช่น พื้นที่จอด เส้นทางเดินรถ หรือมาตรการค่าธรรมเนียมที่จอดรถในพื้นที่เขตเมือง เป็นต้น นอกจากนี้แล้วนโยบาย แผนการดำเนินงานต้องมีความชัดเจน กำหนดบทบาท อำนาจหน้าที่ของหน่วยงานอย่างชัดเจน ผู้ปฏิบัติงานมีศักยภาพและจำนวนเพียงพอต่อการบริหารจัดการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน โดยรัฐต้องให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหาตั้งแต่ งบประมาณ อำนาจหน้าที่ บุคลากร เป็นต้น

2. การจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนสอดคล้องกันกับการปฏิบัติงานหรือสามารถของหน่วยงานอำนาจการความปลอดภัยทางถนน

พบว่า จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่เห็นว่า ภาครัฐมีนโยบาย แผน ยุทธศาสตร์แผนแม่บทการป้องกันหรือลดอุบัติเหตุแต่อุปสรรคที่สำคัญคือการขาดประสิทธิภาพ ในการปฏิบัติงานระหว่างหน่วยงานให้เกิดเป็นรูปธรรมอันมีผลมาจากปัจจัยการบริหารด้าน งบประมาณ บุคลากร นโยบายส่วนกลางในการกำหนดอำนาจหน้าที่ให้กับหน่วยงานหรือกระจาย อำนาจ งบประมาณ บุคลากรอย่างเหมาะสม เนื่องจากงบประมาณ บุคลากรในหน่วยงานที่มีภาระ งานประจำและงบประมาณจำกัดอยู่แล้ว พร้อมทั้งรัฐบาลควรศึกษาในการบูรณาการหรือแก้ไข้ปัญหา อย่างเป็นระบบโดยเฉพาอย่างยิ่งการมอบอำนาจให้กับหน่วยงานและผู้บริหารองค์กรระดับปฏิบัติต้อง มีบทบาทสำคัญในการร่วมนำนโยบายไปปฏิบัติอย่างจริงจัง ซึ่งเชษฐา โมสิกรัตน์ ผู้อำนวยการ สำนักงานบูรณาการสาธารณะภัยอุบัติเหตุทางถนน ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “ตอนนี้ประเด็นสำคัญ ที่เราคิด ที่จะต้องทำให้เกิดประสิทธิภาพให้ได้ต้องทำอย่างไร ให้มีแผนปฏิบัติการ ที่ถ่ายทอดมาจากแผน แม่บท เรามีแผนแม่บทแล้วการประชุมคณะกรรมการ ศปถ. เมื่อเดือนที่แล้ว วันที่ 18 ต.ค. 2557 คณะกรรมการนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ก็ได้เห็นชอบแผนระยะยาว คือ แผนที่นำทาง เชิงกลยุทธ์ของทศวรรษความปลอดภัยทางถนน 10 ปี คือแผนระยะยาว กรอบความคิดใหญ่ที่จะไปสู่ ความสำเร็จในปีต่อไปคืออะไรและก็มีแผนระยะกลางคือแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนปี พ.ศ. 2556-2559 ระยะกลางใน 3-5 ปี เรามีกรอบความคิดอยากจะทำอะไร ทำแผนงานต่างๆ อะไรและกั ้ แผนระยะสั้นก็คือประเด็นหยิบบางประเด็นที่ต้องเร่งๆ ทำด่วน เรื่องความปลอดภัยทางถนนก็หยิบ ขึ้นมา ก็มีระยะกลาง ระยะยาว ระยะสั้น ที่นี้ต่อไปหน่วยงาน กระทรวง กรม ต้องมาร่วมกันทำ แผนปฏิบัติการ เรื่องโครงการหาแผนงานที่จะมาขับเคลื่อน และจะต้องได้รับการสนับสนุน ด้าน นโยบาย ด้านการปฏิบัติ ด้านงบประมาณ ด้านกำลังคน ด้านเครื่องมือเครื่องมือ โดยการบริหารของ บูรณาการร่วมกันของศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน และอนุกรรมการชุดต่างๆ ภายในศูนย์ นอกจากนี้แล้วอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้อำนวยการ สำนักความปลอดภัย กรมทางหลวง พ.ศ.ต. จิตรสันต์ แก้วแสงเอก ผู้บังคับการตำรวจจราจร และ พ.ศ.ต. ดร.มงคล พรหมเมษฐ์ สารวัตร งานตรวจ พิสูจน์ผู้ขับขี่ กก.5 บก. จร. ทั้ง 3 ท่านได้แสดงความคิดเห็นในลักษณะเดียวกันว่า รัฐบาลผู้บริหาร ควรศึกษาและวิจัยปัญหาเชิงโครงสร้างอย่างจริงจังทั้งระบบ ซึ่งผู้บริหารหรือผู้นำควรคิดหรือมีการ เปลี่ยนแปลงในการทำงาน ปฏิบัติงานด้วยความมุ่งมั่นตั้งใจ มีความรู้ ความสามารถในการนำนโยบาย ไปสู่การปฏิบัติ”

นอกจากนี้แล้วประชาธรัตน์ ทิมา นักวิชาการสถิติปฏิบัติการกลุ่มงานและสถิติ ข้อมูลกรุงเทพมหานคร และประวัช วงศ์ทองดีนักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนัก การจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ได้มีทัศนคติที่ว่า “ถ้าเทียบเรื่องความสูญเสียในเรื่องของ ตัวเลขอุบัติเหตุคิดว่า ยังไม่พอ ถ้าเทียบแล้วความสูญเสียมันเยอะมากกว่างบประมาณ ค่าใช้จ่ายใน การดูแลรักษายังไม่เพียงพอ” สอดคล้องกับลักษณะความคิดเห็นของธนะพงศ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์ วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณะสุขแห่งชาติ ได้กล่าวไว้ว่า “ภายใต้งบประมาณที่ จำกัดอาจจะต้องคิดถึงทางเลือกอื่น ทางเลือกในด้านงบประมาณ เช่น ทางเลือกของการนำค่าปรับ ทางเลือกการร่วมลงทุน โดยมีกฎหมาย พ.ร.บ. พิพีพี รัฐร่วมเอกชน โดยเปิดช่องให้ และข้อนี้ ต่างประเทศใช้กันเยอะ ตัวอย่างของฝรั่งเศส เอกชนเข้ามาร่วมติดตั้งเครื่องตรวจจับความเร็ว และ

เรื่องค่าปรับ แล้วมีโอกาสคืนทุนสิ่งที่ได้ และทำให้มีอุปกรณ์ ถามว่าบ้านเราถ้าทำตรงนี้ได้เราจะมีทางเลือกเยอะเลย การบังคับใช้คือมีเอกชนมาติดตั้งกล้องจะมีเครื่องตรวจวัดความเร็ว เครื่องตรวจความเมา เครื่องตรวจซีซีทีวี งบประมาณที่เรามองว่าจำกัด เราสามารถทำได้ ถามว่าจะมีเอกชนมาร่วมลงทุนหรือไม่ ก็น่าจะมีเยอะ ถ้ามาร่วมลงทุนก็น่าจะมีเยอะ”

โดยที่ เบลูจวรรณ สิงหาพันธ์ หัวหน้างานป้องกันและประเมินผล ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “อย่างศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จะมีการประชุมซึ่งจะจัด 1-2 เดือน/ครั้ง ของกรรมการที่เกี่ยวข้อง ส่วนใหญ่การประชุมแต่ละครั้งจะมีนโยบายมา ซึ่งก็จะให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปช่วยขับเคลื่อนต่อ อย่างสารสนเทศถ้ามองให้มุมของสำนักขนส่งทางบกนั้นสารสนเทศของเขาน่าจะเพียงพอ อย่างงบประมาณการของงบประมาณศูนย์ความปลอดภัยทางถนนมีสิทธิ์ที่จะขอ งบประมาณจากของภาครัฐได้ เพราะว่าเรื่องอุบัติเหตุขึ้นอยู่กับวาระแห่งชาติอยู่แล้ว สามารถบรรจุในงบประมาณได้อยู่แล้ว”

สรุปการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนสอดคล้องกันกับการปฏิบัติงาน หรือความสามารถของหน่วยงานอำนวยการความปลอดภัยทางถนน พบว่า ภาครัฐมีนโยบาย แผนยุทธศาสตร์ แผนแม่บทการป้องกันหรือลดปัญหาอุบัติเหตุแต่อุปสรรคที่สำคัญคือการขาดประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานระหว่างหน่วยงานให้เกิดเป็นรูปธรรมอันมีผลมาจากปัจจัยการบริหาร ด้านงบประมาณ บุคลากร นโยบายส่วนกลางในการกำหนดอำนาจหน้าที่ให้กับหน่วยงานหรือกระจายอำนาจ งบประมาณ บุคลากรอย่างเหมาะสม พร้อมทั้งรัฐบาลควรศึกษาในการบูรณาการหรือแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบโดยเฉพาอย่างยิ่งการมอบอำนาจให้กับหน่วยงานและผู้บริหารองค์กรระดับปฏิบัติต้องมีบทบาทสำคัญในการร่วมนำนโยบายไปปฏิบัติอย่างจริงจัง

3. ยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนมีหน่วยงานรับผิดชอบในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ให้เกิดผลเป็นรูปธรรมอย่างมีประสิทธิภาพ

พบว่า จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่เห็นว่า หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควรยึดถือยุทธศาสตร์หรือแนวทางการดำเนินงาน แผนงานโครงการไปในทิศทางเดียวกันหรือบูรณาการบริหารจัดการ และเปลี่ยนข้อมูลระหว่างองค์กรเพื่อกำหนดยุทธศาสตร์ทั้งในระดับประเทศ ระดับท้องถิ่นสอดคล้องเหมาะสม โดยมีการกำหนดบทบาท อำนาจหน้าที่ งบประมาณ ทรัพยากรมนุษย์ของแต่ละหน่วยงานให้เหมาะสมในการส่งเสริมสนับสนุนงบประมาณสำหรับบรรณงค์ป้องกันสร้างจิตสำนึกความปลอดภัยทางถนนให้กับประชาชน ซึ่งเชษฐา โมสิกรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักงานบูรณาการสาธารณสุขภัยอุบัติเหตุทางถนน ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “เริ่มจากงานด้านนี้มันเกี่ยวข้อง มีหลายหน่วยงาน ถ้าเราไม่ยึดโยงเป้าหมายเดียวกันการที่จะ ทำงานให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด และบรรลุประสิทธิภาพมันจะเกิดหรือเปล่า เพราะมันจะไปกันคนละทาง ดังนั้นเราพยายามมีแผนขึ้นมา เพราะเราต้องการยึดโยงหน่วยงานต่างๆ ให้เป้าหมายเดียวกัน แต่วิธีการไปสู่เป้าหมายอาจจะหลากหลาย เพราะแต่ละหน่วยก็มีบทบาทหน้าที่แตกต่างกัน แต่จะอย่างไรให้เห็นเป้าหมายร่วมกันนั่นคือ อย่างน้อยเป้าหมายเรา คือเราต้องลดความสูญเสียชีวิตเรามีแนวทางกว้างๆ ร่วมกัน โดยอันดับแรกมาจากความเป็นมาตรฐานของกรอบปฏิญญาอมสโก ซึ่งตกลงในระดับนานาชาติ ว่าจะใช้กรอบนี้ ถ้าใช้ได้ ใช้แล้วเกิดผล มันจะช่วยลดอย่างน้อยนั้น คือ

เป้าหมายแรกคือเราต้องการลดความสูญเสียในชีวิต เรามีแนวทางกว้างๆ ร่วมกัน โดยอันแรกมาจากความเป็นมาตรฐานของกรอบปฏิญญามอสโก ซึ่งตกลงในระดับนานาชาติว่าจะใช้กรอบนี้ ถ้าใช้ได้ใช้แล้วเกิดผล มันก็จะช่วยลด มันดูเรื่องคน รถ ถนน มีการบริหารจัดการ มีการดูแลหลังเกิดเหตุ นอกจากนั้นในแผนแม่บทฉบับใหม่ที่จะผลักดัน ยังมุ่งเน้นลงไปดูกลุ่มที่มีความเสี่ยง กลุ่มยานพาหนะที่มีความเสี่ยง คนเดินบนถนนหรือกลุ่มคนใช้รถจักรยานยนต์ เราพยายามมุ่งเน้นเฉพาะประเด็น เฉพาะกลุ่ม แต่ทุกเรื่องพื้นฐานทั่วไปเราก็ทำปรับระบบมาตรฐาน ยานพาหนะ ปรับระบบถนนให้ปลอดภัยขึ้น ปรับกฎระเบียบต่างๆ มุ่งเน้นบางเรื่องที่เป็นเหตุ ของการเกิดเหตุ เช่น ความเร็ว การเมาแล้วขับ ง่วงแล้วขับ ความประมาท และสิ่งสำคัญที่สุดจะเน้นในแผนแม่บทฉบับใหม่ คือ พยายามจะดึง การมีส่วนร่วมของภาคประชาชนให้มากที่สุดของภาคเอกชนเข้ามาแล้วก็ทำให้เกิดสิ่งหนึ่งขึ้นมา วัฒนธรรมความปลอดภัยให้เกิดขึ้นในประเทศไทย คือจะไปเอาตำราเอาเครื่องมือดียังงี้ก็ตาม ถ้าคนเราใช้รถใช้ถนนในสังคมยังไม่มีวัฒนธรรม เรื่องความปลอดภัยให้คนมีวินัย ให้เห็นว่าความปลอดภัยต้องมาก่อนความสะดวก นอกจากนั้นก็เป็นเรื่องของการพัฒนาระบบโลจิสติก เรื่องยานพาหนะให้ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ทุกวันนี้วัฒนธรรมของบ้านเราคือการใช้รถในการเคลื่อนที่ รถถึงได้ติด เกิดอุบัติเหตุ ดังนั้นยุทธศาสตร์กลยุทธ์ที่เราวางเอาไว้จริง ๆ แล้วผมเชื่อมั่นว่ามันครอบคลุมอยู่ที่ว่า หน่วยงานต่างๆ จะมาร่วมกัน ร่วมแรงร่วมใจกันขับเคลื่อนผ่านแผนปฏิบัติการอันนี้แล้วแผนวัฒนธรรมเสร็จแล้วจะเอาไปปฏิบัติให้เกิดรูปธรรมยังเป็นเรื่องสำคัญที่สุด”

นอกจากนี้แล้ว สุชาติา เผือกประเสริฐ หัวหน้างานวิเคราะห์อุบัติเหตุ กรมการขนส่งทางบก ได้กล่าวไว้ว่า “หน่วยงานมีความสำคัญในการแก้ไขปัญหาทั้งระบบ มีความสำคัญแต่ต้องมีอำนาจและงบประมาณที่เหมาะสม” เช่นเดียวกับธนะพงศ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “มีประสิทธิผลในระดับที่ดีแต่ต้องประกอบในการแก้ไขปัญหาที่มีปัจจัยอื่นมาเสริม เช่น การงดขายสุรา ซึ่งเป็นปัญหาทำให้เกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาล กระทรวงมหาดไทย เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องร่วมมือในการแก้ไขปัญหา” และสุดท้าย สุธานี นวกุล อาจารย์ประจำวิชารัฐประศาสนศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม ได้แสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมไว้ว่า “ยุทธศาสตร์ฯ มีความสำคัญต่อการแก้ไขปัญหา แต่ปัญหางบประมาณมีผลอย่างยิ่ง”

สรุปยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนมีหน่วยงานรับผิดชอบในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ให้เกิดผลเป็นรูปธรรมอย่างมีประสิทธิภาพ พบว่า หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควรยึดถือยุทธศาสตร์หรือแนวทางการดำเนินงาน แผนงาน โครงการไปในทิศทางเดียวกันหรือบูรณาการบริหารจัดการ และเปลี่ยนข้อมูลระหว่างองค์กรเพื่อกำหนดยุทธศาสตร์ทั้งในระดับประเทศ ระดับท้องถิ่นสอดคล้องเหมาะสม โดยมีการกำหนดบทบาท อำนาจหน้าที่ งบประมาณ ทรัพยากรมนุษย์ของแต่ละหน่วยงานให้เหมาะสม

4. โครงสร้างการทำงาน โครงสร้างการบริหารงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง บุคลากร หลักเกณฑ์ ระบบสารสนเทศ งบประมาณ กระบวนการทำงานภายในศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

พบว่า จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่เห็นว่า กลไกของระบบของศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนมุ่งเน้นการบูรณาการหน่วยงาน ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐก็คือการกระทรวง ทบวง กรม ภาคเอกชน โดยเฉพาะประชาชนทั่วไป บูรณาการเข้ามาทำงานร่วมกัน มีตั้งแต่ระดับชาติ ระดับฝ่ายการเมืองดำเนินการตามโครงสร้างตามสายบังคับบัญชา โดยมุ่งเน้นการมีส่วนร่วมในการวางแผน บริหารหรือติดตามประเมินผล ตั้งแต่ระดับส่วนกลาง ระดับจังหวัด มีระดับอำเภอ มีระดับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยที่รัฐบาลกำหนดหน่วยงานกลางให้มีนโยบายอำนาจหน้าที่งบประมาณ บุคลากรที่มีศักยภาพเพียงพอภารกิจ เช่นเดียวกับสำนักงานจราจรและขนส่งของกรุงเทพมหานครจำเป็นต้องมีนโยบายจากส่วนกลางที่ชัดเจนในด้านแนวนโยบายที่ชัดเจน อำนาจหน้าที่ในการบริหารจัดการ หรือจัดสรรงบประมาณ บุคลากรในการสนับสนุนงานจราจรและขนส่งของกรุงเทพ เนื่องจากปัจจุบันนี้งบประมาณในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเป็นงบประมาณประจำจากรายได้ของกรุงเทพมหานครซึ่งภารกิจของกรุงเทพมหานครมีจำกัดและบุคลากรมีภาระงานด้านอื่นๆ จำนวนมากพร้อมทั้งอำนาจหน้าที่ในการบริหารจัดการทัชชื้อนหรือไม่มีอำนาจในการจัดการงานได้จราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพประสิทธิผล จำเป็นต้องอาศัยอำนาจจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ บุคลากรเพียงผู้สนับสนุนมากกว่าหรือพื้นที่ในการดูแลเป็นของกรุงเทพมหานครแต่ไม่มีอำนาจหน้าที่ในการแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบสอดคล้องกับความคิดเห็นของเชษฐา โมสิกรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักงานบูรณาการสาธารณสุขอุบัติเหตุทางถนน ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “กลไกของระบบของศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน หลักคิดของมันคือการบูรณาการหน่วยงาน ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐก็คือการกระทรวง ทบวง กรม ภาคเอกชนคือ บริษัทที่มีความเกี่ยวข้อง ด้านธุรกิจเกี่ยวกับการสัญจรปลอดภัยทางถนน แม้กระทั่งประกันภัยยังมีเพราะมันเกี่ยวข้อง ด้านภาคประชาชน ไม่ว่าจะเป็น องค์กร NGO ต่างๆ ประชาชนทั่วไป กลุ่มประชาชนที่สนใจที่ได้รับผลกระทบเราก็พยายามบูรณาการเข้ามาทำงานร่วมกัน มีตั้งแต่ระดับชาติ ก็คือคณะกรรมการนโยบาย การป้องกัน การลดอุบัติเหตุแห่งชาติ อันนี้จะเป็นระดับฝ่ายการเมืองลงมานั่งเป็นประธาน ท่านนายกหรือรองนายกจะมีคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องเข้ามา มีหน้าที่กำหนดนโยบาย เอาหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามา ร่วมกันกำหนดนโยบาย มีระดับบริหาร อำนาจการ ก็คือ ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน เอานโยบายมาแปลงเป็นรูปธรรม ขับเคลื่อนระดับชาติลงไปสั่งการ เอาหน่วยที่เกี่ยวข้องมานั่งทำงาน ร่วมกัน วางเป้าหมายร่วมกัน ปรึกษาหารือกัน ทำไปในทิศทางเดียวกัน แล้วมีระดับจังหวัด มีระดับ อำเภอ มีระดับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น แนวคิดหลักคือเอาหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เอาคนที่เกี่ยวข้อง มานั่งคุยกัน มันต้องมีเป้าหมายร่วมกัน แต่เนื่องจาก แต่ละหน่วยงานก็มีภารกิจหน้าที่ของตัวเอง มีกฎระเบียบวัฒนธรรมของตัวเอง มีงบประมาณ มีอะไรแตกต่างกัน ฉะนั้นมีความเป็นไปได้อยู่แล้วที่ต่างคนต่างทำแต่เรามีกรอบเรามีแผนที่จะยึดโยงร่วมกันเอาแผนทศวรรษ มายึดโยงร่วมกัน มีเป้าหมายที่พยายามให้เห็นร่วมกันในแผนแม่บทฉบับใหม่นั้น พยายามจะลงไปถึงตัวชี้วัดให้เห็นว่า อะไรคือตัวชี้วัดของแต่ละหน่วย อะไรคือความสำเร็จที่เราจะบรรลุถึง คือถ้าเรามองถึงเรื่องคนตายอย่างเดียว มันไม่สามารถวัดอะไรได้เลย แต่ถ้าเรามาดูถึงกระบวนการแต่ละองค์กร ทำงานอะไร บรรลุผลในงานนั้นไหม มาตราฐานที่ทำไมเป็นมาตรฐานสากลใหม่ เรามีการดำเนินการเรามีระบบ ตรวจสอบคุณภาพรถ ตรวจสอบคุณภาพถนน ตรวจสอบเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ครบถ้วนไหมถนน

บ้านเราได้มาตรฐานใหม่ เรื่องต่างๆ ที่ทำในต่างประเทศ ที่สามารถลดอุบัติเหตุเราได้ทำเหมือนกันกับเขาใหม่ และสิ่งสำคัญที่สุด เรามีวัฒนธรรมความปลอดภัยเหมือนกับบ้านอื่นเขาใหม่อันนี้สำคัญ ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน จะเป็นตัวบูรณาการมานั่งคุยให้เป็นเรื่องเดียวกัน แต่พอคุยแล้วทุกคนจะไปทำหน้าที่ของตัวเองไม่เป็นไร แต่เห็นเป้าหมายร่วมกัน มีวิธีคิดเหมือนกัน” เช่นเดียวกับ อานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้อำนวยการ สำนักความปลอดภัย กรมทางหลวง ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “ถ้าเป็นตัวศูนย์คือตัวขับเคลื่อนนโยบาย ถ้ามองเรื่องอุปกรณ์เครื่องใช้เฉพาะตัวศูนย์มันเพียงพออยู่แล้ว แต่ถ้ามองถึงคนปฏิบัติงานนอกศูนย์เพื่อที่จะเกิดเป้าหมายที่เป็นรูปธรรม ณ ตอนนี้อุปกรณ์เครื่องใช้ไม่เพียงพอ คือ งบประมาณที่จัดแบ่งให้แต่ละหน่วยงานอาจไม่เพียงพอต่อหน่วยงานต้องการ”

นอกจากนี้แล้ว มงคล พรหมเมศร์ สารวัตร งานตรวจพิสูจน์ผู้ขับขี่ กก.5 บก. จร. ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “นโยบายที่ชัดเจน อำนาจหน้าที่ที่เหมาะสม จำนวนบุคลากรต่อภารกิจมีผลต่อการปฏิบัติงานอย่างยิ่ง” โดยที่ ประชาวีร์ ตีมา นักวิชาการสถิติปฏิบัติการกลุ่มงานสถิติและข้อมูล กรุงเทพมหานคร ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “ในส่วนของบุคลากรของกรุงเทพฯ ยังไม่เพียงพอคนที่ทำงานด้านนี้จะต้องมีความรู้ความเชี่ยวชาญในด้านของความปลอดภัยทางถนนยิ่งน้อยมาก ของกรุงเทพฯ มีสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจริง แต่ว่า ในเนื้องานตามภาระหน้าที่จะมอบสำนักงานจราจรและขนส่งเป็นคนดูแลในเรื่องอุบัติเหตุในเขตกรุงเทพฯ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยของกรุงเทพฯ จะดูในเฉพาะไฟไหม้ในส่วนนี้ ไม่ได้มารับผิดชอบในเรื่องของจราจร พอมอบให้สำนักงานจราจรและขนส่งซึ่งถ้าเปรียบขนาดของหน่วยก็จะเล็กมาก เล็กกว่าสำนักงานป้องกันจำนวนเจ้าหน้าที่บุคลากรยังไม่เพียงพอ ควรจะมีการเพิ่มจำนวนบุคลากร มีการจัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกของกรุงเทพฯ มีเจ้าหน้าที่ มีโต๊ะ มีอุปกรณ์ในการทำงาน มีงบประมาณสนับสนุนประจำปีตายตัว มีการส่งเสริมความรู้ของเจ้าหน้าที่ มีการส่งเสริมเทคโนโลยีสมัยใหม่ นำเข้ามาใช้ประกอบกัน” ทั้งนี้ สมหวัง ทองขาว นักวิชาการขนส่งเชี่ยวชาญ กรมการขนส่งทางบก ยังได้กล่าวเพิ่มเติมว่า “กระบวนการของศูนย์อำนวยความสะดวกจะมีฝ่ายเลขานุการจะรับผิดชอบประสานงาน ให้มีการประชุมโครงสร้างการทำงานจะเป็นโครงสร้างแบบหลวมๆ จะมีแต่ฝ่ายเลขานุการที่ทำงานเพียงไม่กี่คน โครงสร้างการบริหารงานโครงสร้างอะไรที่เกี่ยวกับการบริหารงานก็จะเป็นหน่วยงานเพียงหน่วยงานหนึ่งเรียกว่าสำนักงานเลขาธิการศูนย์อำนวยความสะดวก โครงสร้างบริหารงานของเขาจะมีเจ้าหน้าที่อยู่เพียงไม่กี่คนที่ทำหน้าที่เป็นนักธุรการ บุคลากรมีเพียงไม่กี่คน แล้วก็ไม่ได้นำเอาบุคลากรทุกหน่วยงานมารวมกันทุกหน่วยงานเข้ามาประชุมประชุมแล้วรับงานไปทำ คือ ไม่มีบุคลากรเป็นของตนเองไม่มีการตัดขาดจากหน่วยงานเดิมมา พอไม่มีการตัดขาดจากหน่วยงานเดิมมาเขาก็จะทำงานเหมือนเดิม งานก็ไม่ก้าวหน้า อย่างเรื่องฐานข้อมูลก็ไม่มีเชื่อมโยงกันไม่มีการใช้ข้อมูลร่วมกัน ทุกหน่วยงานจะมีเป็นของตัวเอง ควรเพิ่มเติมในประเด็นทุกวันนี้ทำงานแบบมีศูนย์อำนวยความสะดวกแต่ไม่ใช่เป็นลักษณะงานประจำ ก็ไม่มีการทำงานต่างๆ อย่างต่อเนื่อง”

ทั้งนี้ ธนะพงศ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ สรศ.คต. ศิลปงาม ผู้จัดการมูลนิธิเมาไม่ขับ ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “ถ้าถามเทียบกับพฤติกรรมเสี่ยงของปัญหาเลย ยอมรับว่าความเสี่ยงหลักๆ คือการใช้อุปกรณ์ไม่พอ บ้านเรามีความเสี่ยงในการขับรถเร็ว ไม่มีการสวมหมวกนิรภัย สิ่งที่เราต้องเพิ่มเครื่องมือบังคับใช้ความเร็ว

เครื่องตรวจเมา ต้องมีกล้องซีซีทีวีมากขึ้น อาจจะต้องมีเครื่องติดตามอย่างเช่นรถสาธารณะ จะต้องติดจีพีเอส เครื่องตรวจจับความเร็วโดยใช้ดาวเทียม ควรมีการจัดหาเพิ่มขึ้น ต้องชี้ให้ได้ว่าสาเหตุการตายที่สำคัญผลที่ตายส่วนใหญ่เกิดจาก ข้อมูลค่อนข้างบ่งชี้อยู่แล้ว และคนที่ตายมาจากเรื่องของพฤติกรรมของตัวคน ไม่ใช่อุปกรณ์นิรภัย เมาแล้วขับ นอกจากเรื่องคนแล้วยังมีเรื่องของถนน เช่น การมีจุดอันตรายบนถนน มีต้นไม้ มีป้ายข้างทางที่ไม่ปลอดภัย และตัวยานพาหนะ ส่วนรถคือโครงสร้างรถ จะว่าไปแล้วตรงนี้หน่วยงานคมนาคมที่ดูแลเรื่องถนนอาจจะต้องเน้นเรื่องของการตรวจสภาพ การตรวจสอบ เช่นการตรวจสอบมาตรฐานของถนน การตรวจสอบรถ ตรวจสภาพรถ ระบบพวกนี้ต้องสร้างฟั้งชั่น” สอดคล้องกับ เบญจวรรณ สิงหาพันธ์ หัวหน้างานป้องกันและประเมินผล ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “ถ้ามองจากการที่เคยเข้าไปร่วมประชุม คิดว่าเทคโนโลยีอะไรต่างๆ ของเขาเพียงพอ เขามีการนำวีดีโอจากศูนย์ไปต่างจังหวัดเลย มีอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ มีแฟกซ์ มีการสื่อสาร มีอะไรหลายๆ อย่างในห้อง คิดว่าเพียงพอ” และศาสตราจารย์พิเศษ ดร.สาคร สุขศรีวงศ์ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัทเงินทุนกรุงเทพมหานคร จำกัด (มหาชน) ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “ปัญหาอยู่ที่ความต่อเนื่องในการแก้ไขปัญหาอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบ การเปิดโอกาสให้องค์กรส่วนท้องถิ่นในพื้นที่มีอำนาจในการปรับ บังคับใช้กฎหมายจราจรร่วมกับตำรวจจะทำให้การแก้ไขปัญหาจราจรดีขึ้น”

สรุปโครงสร้างการทำงาน โครงสร้างการบริหารงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง บุคลากร หลักเกณฑ์ ระบบสารสนเทศ งบประมาณ กระบวนการทำงานภายในศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนในกรุงเทพมหานครนั้นเกิดจากกลไกของระบบของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนมุ่งเน้นการบูรณาการหน่วยงาน ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐก็คือกระทรวง ทบวง กรม ภาคเอกชนคือ บริษัทที่มีความเกี่ยวข้อง ด้านธุรกิจ เกี่ยวกับการสัญจรปลอดภัยทางถนน แม้กระทั่งประกันภัยยังมีเพราะมันเกี่ยวข้อง ด้านภาคประชาชนไม่ว่าจะเป็น องค์กร NGO ต่างๆ ประชาชนทั่วไป บูรณาการเข้ามาทำงานร่วมกัน มีตั้งแต่ระดับชาติ ก็คือคณะกรรมการนโยบาย การป้องกันการลดอุบัติเหตุแห่งชาติ ระดับฝ่ายการเมืองเข้ามา มีหน้าที่กำหนด ระดับบริหารนโยบายมาแปลงเป็นรูปธรรม ดำเนินการตามโครงสร้างตามสายบังคับบัญชา โดยมุ่งเน้นการมีส่วนร่วมในการวางแผน บริหารหรือติดตามประเมินผล ตั้งแต่ระดับส่วนกลาง ระดับจังหวัด มีระดับอำเภอ มีระดับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยที่รัฐบาลกำหนดหน่วยงานกลางให้มียุทธศาสตร์อำนาจหน้าที่ งบประมาณ บุคลากรที่มีศักยภาพเพียงพอต่อภารกิจ เช่นเดียวกับสำนักงานจราจรและขนส่งของกรุงเทพมหานครจำเป็นต้องมีนโยบายจากส่วนกลางที่ชัดเจนในด้านแนวนโยบายที่ชัดเจน อำนาจหน้าที่ในการบริหารจัดการ หรืองบประมาณ บุคลากรในการสนับสนุนงานจราจรและขนส่งของกรุงเทพ เนื่องจากปัจจุบันนี้งบประมาณในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเป็นงบประมาณประจำจากรายได้ของกรุงเทพมหานครซึ่งภารกิจของกรุงเทพมหานครมีจำกัดและบุคลากรมีภาระงานด้านอื่นๆจำนวนมากพร้อมทั้งอำนาจหน้าที่ในการบริหารจัดการทัชซ้อนหรือไม่มีอำนาจในการจัดการงานได้จราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพประสิทธิผล จำเป็นต้องอาศัยอำนาจจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ บุคลากรเพียงผู้สนับสนุนมากกว่าหรือพื้นที่ในการดูแลเป็นของกรุงเทพมหานครแต่ไม่มีอำนาจหน้าที่ในการแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบ

5. งบประมาณที่รัฐให้สนับสนุนศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนเพียงพอที่จะทำให้นโยบายการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยบรรลุเป้าหมาย

พบว่า จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่เห็นว่างบประมาณเป็นเรื่องสำคัญที่จะขับเคลื่อนมีหลายแผนงานหลายโครงการที่ต้องใช้งบประมาณในการขับเคลื่อนนโยบายไปสู่การปฏิบัติในด้านการบริหารจัดการ พัฒนารักษาบำรุงงานจราจร รณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างจิตสำนึกในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ทั้งนี้งบประมาณที่จัดแบ่งให้แต่ละหน่วยงานอาจไม่เพียงพอต่อหน่วยงานต้องการในการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติให้มีประสิทธิภาพประสิทธิผลสูงสุด ควรมุ่งเน้นจัดสรรงบประมาณในการแก้ไขปัญหอย่างเป็นระบบมากกว่ามุ่งเน้นในเชิงสร้างภาพลักษณ์รณรงค์ในช่วงเทศกาลหรือส่งเสริมให้หน่วยงานสำนักจราจรในสังกัดกรุงเทพมหานครมีอำนาจหน้าที่ในการเก็บค่าธรรมเนียมน เทียบปรับผู้กระทำความผิดกฎจราจรเพื่อเป็นรายได้ของรัฐและมาตรการป้องกันการอุบัติเหตุทางถนน เป็นต้น ซึ่งสอดคล้องกับ เชษฐา โมสิกรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักงานบูรณาการสาธารณสุขอุบัติเหตุทางถนน ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “เรื่องงบประมาณเป็นเรื่องสำคัญที่จะขับเคลื่อนมีหลายแผนงานหลายโครงการที่ต้องใช้งบประมาณถึงจะสำเร็จแต่บางเรื่องงบประมาณก็ไปอยู่ในงานประจำ งานของกระทรวง ทบวง กรมต่างๆ อย่างเช่น การตรวจคุณภาพรถ การฝึกอบรมผู้ขับขี่รถ กรมการขนส่งทางบกเขามีหน้าที่ดำเนินการเรื่องนั้นอยู่แล้ว แต่ทำยังไงจะวางระบบให้เขาเป็นมาตรฐาน ซึ่งเขาก็พยายามจะทำอยู่ เขาก็มีงบประมาณของเขาอยู่ การตรวจสอบคุณภาพรถอะไรต่างๆ ดังนั้นคำว่า ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน งบประมาณเฉพาะของคณะกรรมการที่มาทำงานร่วมกัน มันก็จะไปเน้นเรื่องการประชุม การรณรงค์ แนนอนถ้าเราอยากเพิ่มความเข้มข้น ต้องมีงบประมาณที่มากกว่านี้ นั่นคือ งบประมาณประชาสัมพันธ์เพื่อรณรงค์ ผมมองว่าประเทศไทยขาดอยู่อย่างหนึ่งคือ วัฒนธรรมความปลอดภัย ที่ต้องสร้างเข้าไปในหัวใจของประชาชนให้ได้ ให้ประชาชนเห็นด้วยกับความปลอดภัยทางถนนและสนับสนุนว่าอยากให้ประเทศไทยมีความปลอดภัยเรายังเห็นประชาชนหลายคนที่ยังใช้รถใช้ถนน ใช้ชีวิตบนท้องถนนบนความเสี่ยง ทั้งเจตนาและไม่เจตนา ทั้งรู้และไม่รู้ ว่ารถที่เขาใช้พฤติกรรมที่เขาใช้ในการขับขี่มันอันตราย เราก็พยายามหามาตรการรณรงค์ แต่ว่าหลายปีที่ผ่านมา มันก็ได้รับดับหนึ่ง ฉะนั้นถ้าจะเพิ่มเติมบางเรื่องเข้ามาเนี่ย อย่างบางเรื่องอาจจะต้องเพิ่มเติมงบประมาณเข้าไปในเรื่องของการสร้างถนนให้มีมาตรฐาน บางถนน บางจุดมันเป็นจุดเสี่ยง มันโค้งหักศอก ตอนนี้อยู่ทุกประเภทบางถนนมันวิ่งกันบนถนนเส้นเดียวกันหมด และถ้าจะให้มันเกิดความปลอดภัยได้ยิ่ง ถึงรณรงค์ว่าควรจะมีเลนส์จักรยาน พอมีเลนส์จักรยาน ก็มีรถมอเตอร์ไซด์ไปวิ่งบนเลนจักรยาน บางที่ฟุตบอลที่เป็นคนเดินก็มีรถมอเตอร์ไซด์วิ่ง ในเรื่องของประเทศเรามันใช้ระบบใช้รถในการเดินทาง มันใช้งบประมาณเยอะไหม หน่วยงานที่เกี่ยวข้องก็ต้องคิดว่า ถ้าจะถึงคนไทยออกจากรถยนต์ ก็ต้องมีระบบขนส่งสาธารณะที่อำนวยความสะดวกให้ประชาชน คนก็เดินทางในระบบขนส่งสาธารณะไป โอกาสเสี่ยงบนถนนก็น้อยลง แต่ก็ต้องมาเติมเรื่องความปลอดภัย เรื่องอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนในจุดที่ไม่มีรถสาธารณะ ก็ต้องมาดูแลเรื่องความปลอดภัยรถสาธารณะอีก มีหลายเรื่องที่เกี่ยวข้องกัน เพราะฉะนั้นเรื่องความปลอดภัยทางถนนไม่ได้มีมิติเดียว ไม่ใช่เรื่องที่จะบอกได้ว่า งบใช้ก่อนหนึ่งพอไหมหรือไม่พอ ต้องดูทั้งระบบเลย ทั้งระบบเศรษฐกิจ ระบบสังคม ระบบต่างๆ ระบบ โลจิสติก ระบบวัฒนธรรมบ้านเรา” เช่นเดียวกับอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้อำนวยการ สำนัก

ความปลอดภัยกรรมทางหลวง ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “ถ้าเป็นตัวศูนย์คือตัวขับเคลื่อนนโยบาย ถ้ามองเรื่องอุปกรณ์เครื่องใช้เฉพาะตัวศูนย์มันเพียงพออยู่แล้ว แต่ถ้ามองถึงคนปฏิบัตินอกศูนย์เพื่อที่จะเกิดเป้าหมายที่เป็นรูปธรรม ณ ตอนนี้อุปกรณ์เครื่องใช้ไม่เพียงพอ คือ งบประมาณที่จัดแบ่งให้แต่ละหน่วยงานอาจไม่เพียงพอต่อหน่วยงานต้องการ”

นอกจากนี้ สมหวัง ทองขาว นักวิชาการขนส่งเชี่ยวชาญ กรมการขนส่งบก ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “ในเรื่องงบประมาณไม่พออยู่แล้ว ที่เห็นได้ชัดนั้นจะเห็นได้จากคำตอบแบบเบียดประชุม แต่สิ่งที่ต้องการคือเรื่องของเครื่องมือซึ่งเป็นหน่วยงานเลขาคี่มีหน้าที่ประสานต้องสนับสนุนเครื่องมือเครื่องมือจะให้เราทำอะไรต้องมีเครื่องมือมีบุคลากรให้ อย่างเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ก็ไม่มีให้ งบประมาณก็ไม่มีให้ กล้องตรวจจับความเร็วก็ไม่มีให้ การดำเนินการในช่วงปีใหม่เขาไม่สนับสนุน เดิมเมื่อก่อนการตั้งจุดตรวจเคยได้เงินตอบแทน แต่ในปัจจุบันให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปจัดตั้งกันเองแล้วค่อยมารวมกัน ปัญหาอาจจะมองว่า รัฐบาลไม่ให้การสนับสนุนอย่างเต็มที่ สำนักงานงบประมาณไม่จัดสรรงบประมาณให้ รัฐบาลมีการดำเนินการที่เป็นลักษณะสร้างภาพ แต่เรื่องเครื่องมือเครื่องมือไม่สนับสนุน เรื่องงบประมาณไม่สนับสนุน ทำงานถึงไม่สำเร็จ ถ้ามีงบประมาณทุกหน่วยงานที่เป็นกรมการก็จะเข้ามาใช้อันนี้สำเร็จแน่นอน แต่ถ้ารัฐบาลไม่ให้เงิน หากจะทำอะไรให้ใช้งบบูรณาการ และงบประมาณจริงๆ ด้วยตั้งอยู่ที่ศูนย์อำนวยความสะดวก และทุกหน่วยงานตกลงมาทำแล้วนำงบประมาณที่จัดตั้งไว้มาดำเนินการ” ซึ่งขณะพงศ์จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “ภายใต้งบประมาณที่จำกัดอาจจะต้องคิดถึงทางเลือกอื่น ทางเลือกในด้านงบประมาณ เช่น ทางเลือกของการนำค่าปรับ ทางเลือกการร่วมลงทุน โดยมีกฎหมายรัฐร่วมเอกชน ใน พ.ร.บ. นี้ เปิดช่องให้ และข้อนี้ต่างประเทศใช้กันเยอะ ตัวอย่างของฝรั่งเศส เอกชนเข้ามาร่วมติดตั้งเครื่องตรวจจับความเร็ว และเรื่องค่าปรับ แล้วมีโอกาสคืนทุนสิ่งที่ได้ และทำให้มีอุปกรณ์ ถามว่าบ้านเราถ้าทำตรงนี้ได้เราจะมีทางเลือกเยอะเลย การบังคับใช้คือมีเอกชนมาติดตั้งกล้องจะมีเครื่องตรวจวัดความเร็ว เครื่องตรวจความเมา เครื่องตรวจซีซีทีวี งบประมาณที่เรามองว่าจำกัด เราสามารถทำได้ ถามว่าจะมีเอกชนมาร่วมลงทุนหรือไม่ ก็น่าจะมีเยอะ ถ้ามาร่วมลงทุนก็น่าจะมีเยอะ”

โดยที่ เบญจวรรณ สิงหาพันธ์ หัวหน้างานป้องกันและประเมินผล ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “งบประมาณที่รัฐให้ไม่แน่ใจว่าทางหน่วยงานได้รับก็เปอร์เซ็นต์ แต่คิดว่าน่าจะเยอะพอสมควร แต่ปัญหาก็คือ เท่าที่ทราบมาบางที่หน่วยงานที่ขอไปอาจจะไม่ได้รับการจัดสรร ในส่วนแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทางด้านจราจรโดยตรงที่ขอไปอาจจะไม่ได้ แต่หลายๆ หน่วยงานที่ขอไปก็ได้รับการจัดสรร คิดว่าเราไม่รู้ตัวงบเขาจริงๆ แต่คิดว่าน่าจะเพียงพอ” เช่นเดียวกับศาสตราจารย์พิเศษ ดร.สาคร สุขศรีวงศ์ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารบริษัทเงินทุนกรุงเทพธนธร จำกัด (มหาชน) ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “ความต่อเนื่องด้านนโยบายและงบประมาณทั้งในระยะสั้น และระยะยาว มีความสำคัญยิ่ง”

สรุปได้ว่างบประมาณที่รัฐให้สนับสนุนศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนเพียงพอที่จะทำให้นโยบายการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยบรรลุเป้าหมาย พบว่า งบประมาณเป็นเรื่องสำคัญที่จะขับเคลื่อนมีหลายแผนงานหลายโครงการที่ต้องใช้

งบประมาณในการขับเคลื่อนนโยบายไปสู่การปฏิบัติในด้านการบริหารจัดการ พัฒนารักษาบำรุงงานจราจร รมรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างจิตสำนึกในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ทั้งนี้งบประมาณที่จัดแบ่งให้แต่ละหน่วยงานอาจไม่เพียงพอต่อหน่วยงานต้องการในการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติให้มีประสิทธิภาพประสิทธิผลสูงสุด ควรมุ่งเน้นจัดสรรงบประมาณในการแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบมากกว่ามุ่งเน้นในเชิงสร้างภาพลักษณ์รณรงค์ในช่วงเทศกาลหรือส่งเสริมให้หน่วยงานสำนักจราจรในสังกัดกรุงเทพมหานครมีอำนาจหน้าที่ในการเก็บค่าธรรมเนียมเปรียบเทียบกับปรับผู้กระทำความผิดกฎจราจร เพื่อเป็นรายได้ของรัฐและมาตรการป้องกันการอุบัติเหตุทางถนน เป็นต้น

6. บุคลากร จำนวนพนักงาน ลูกจ้างมีความเพียงพอที่จะรองรับระบบโครงข่ายถนนที่ปลอดภัยในระดับพื้นที่

พบว่า จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่เห็นว่าจำนวนบุคลากรในการอำนวยความสะดวกหรือปฏิบัติหน้าที่เพื่อควบคุมแก้ไขปัญหาจราจรไม่เพียงพอต่อจำนวนรถหรือผู้กระทำความผิด เนื่องจากจิตสำนึกของผู้ขับขี่ที่ขาดระเบียบวินัย แต่การส่งเสริมให้บุคลากรมีความรู้ความเชี่ยวชาญในด้านงานจราจรเป็นสิ่งที่หน่วยงานมุ่งส่งเสริมพัฒนาอย่างต่อเนื่องและมุ่งปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบต่อนักที่บังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลได้สอดคล้องกับ เศรษฐา โมสิกรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักงานบูรณาการสาธารณสุขอุบัติเหตุทางถนน ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “ถ้าประเทศไทยเรา คนไทยไม่เคารพกฎหมายไม่เคารพกฎจราจร คนขับรถบนท้องถนนเป็นแสนเป็นล้านคน มีตำรวจอีกเป็นหมื่น เป็นแสนก็ไม่พอ แต่ถ้าคนเคารพกฎหมาย เคารพกฎจราจรคนมีวินัย ท่านไม่ต้องใช้คนเยอะเลย ประชากรควบคุมตัวเองได้ ฉะนั้น ในคำถาม ผมก็บอกไม่ถูก สำหรับประเทศไทยมันต้องใช้อีกเยอะขนาดไหนถึงจะพอทั้งคน เงิน เครื่องมือ เท่าไรถึงจะพอ แต่ในระดับหนึ่ง มันจำเป็นต้องมี ในสถานการณ์ปัจจุบัน ประเทศไทยยังต้องการ ทั้งผู้มีความรู้ ความเชี่ยวชาญในการปฏิบัติ ทั้งเครื่องมือ เครื่องมือ ทั้งระบบการจัดการที่มีประสิทธิภาพ ยังต้องมี ถ้าเรายึดมาตรฐานยึดกฎระเบียบ และที่สำคัญที่สุด มีวัฒนธรรมความปลอดภัย ในวัฒนธรรมความปลอดภัยสิ่งที่สำคัญที่สุด คือ ความเอื้ออาทรต่อคนอื่นที่ใช้รถใช้ถนนร่วมกัน แต่สิ่งเหล่านี้คือโจทย์ที่ยากที่สุดของศูนย์อำนวยการปลอดภัยทางถนนถึงต้องมารณรงค์สร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยบนถนน อย่างนั้น เครื่องมือเท่าไรก็ไม่พอ คนเท่าไรก็ไม่พอ งบประมาณเท่าไรก็ไม่พอ” โดยที่อานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้อำนวยการสำนักความปลอดภัยกรมทางหลวง ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “ทุนมนุษย์ทั้งในองค์กรและจิตสำนึกของผู้ใช้รถเป็นสาเหตุหนึ่งของปัญหา เช่น การดูแลรักษาบำรุงสัญญาณไฟของเจ้าหน้าที่ ความประมาทของผู้ขับขี่ เป็นองค์กรสำคัญในแง่ของบุคคล”

นอกจากนี้จิรสันต์ แก้วแสงเอก ผู้บังคับการตำรวจจราจร ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “เจ้าหน้าที่ต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบต่องานด้วยความสุจริตเพื่อบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ” ซึ่ง มงคล พรหมเมศร์ สารวัตร งานตรวจพิสูจน์ผู้ขับขี่ กก.5 บก. จร. ได้กล่าวเพิ่มเติมว่า “การพัฒนาบุคลากรในองค์กรทำให้เกิดการทำงานที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นแต่ปัญหา คือจำนวนภารงานต่อเจ้าหน้าที่ที่มีไม่เพียงพอเหมาะสม” นอกจากนี้แล้ว สมหวัง ทองขาน นักวิชาการขนส่งเชี่ยวชาญ กรมการขนส่งทางบก ได้ให้ทัศนะไว้ว่า “ด้านบุคลากรยังไม่มีเพียงพอการทำงานทุกวันนี้อาจหากมีจำนวนบุคลากรมาทำ การจัดตั้งคนจำนวนมาก องค์กรก็จะเป็น

องค์กรที่เล็กลงประสิทธิภาพก็ต้องมากขึ้นจะทำงานแบบเก่าไม่ได้เพราะทุกวันนี้เรื่องของบุคลากร ทั้งหลายรัฐบาลจำกัดไม่สามารถเพิ่มขึ้นได้ ต้องใช้เทคโนโลยีมาบริหารจัดการ อย่างเช่น ใช้เทคโนโลยี สารสนเทศมากำกับดูแลในเรื่องของความปลอดภัย เช่น รถโดยสารมีการติดตั้งพีเอสเพื่อควบคุม ความเร็ว แล้วก็มีห้องควบคุมและก็ไม่ต้องจ้างคนไปเฝ้า แล้วเราก็มีไอเอฟอีดีเมื่อรถวิ่งเร็วก็สามารถส่ง ข้อมูลมากขึ้นที่จอ แต่หากว่าจะใช้บุคลากรต้องใช้ต้นทุนที่สูงมาก”

โดยที่ เบญจวรรณ สิงหาพันธ์ หัวหน้างานป้องกันและประเมินผล ได้แสดงความ คิดเห็นไว้ว่า “โครงข่ายถนนไม่น่าจะเกี่ยวข้องกับกรมการขนส่งทางบก กำลังเจ้าหน้าที่ตามแขวง การทางต่างๆ จะเยอะ งานหลายๆ อย่างที่กรมการทางหลวง ทำเขาอาจจะเป็นการจ้างลูกจ้าง อย่างเรื่อง การตกแต่งบริเวณข้างทางซึ่งมันอาจจะเกิดอุบัติเหตุง่าย คิดว่าการทำงานของพนักงานน่าจะ มีประสิทธิภาพ” และศาสตราจารย์ ดร. เพ่งแพ อาจารย์ประจำวิชารัฐประศาสนศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และ สังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “จำนวนงาน จำนวน บุคลากร ค่าตอบแทน หรือการพัฒนาบุคลากรจะต้องมีความเหมาะสม”

สรุปได้ว่าบุคลากร จำนวนพนักงาน ลูกจ้างมีความเพียงพอที่จะรองรับระบบ โครงข่ายถนนที่ปลอดภัยในระดับพื้นที่ พบว่า จำนวนบุคลากรในการอำนวยความสะดวกหรือปฏิบัติ หน้าที่เพื่อควบคุมแก้ไขปัญหาจราจรมีไม่เพียงพอต่อปริมาณรถหรือผู้กระทำความผิด เนื่องจาก จิตสำนึกของผู้ขับขี่ที่ขาดระเบียบวินัย แต่การส่งเสริมให้บุคลากรมีความรู้ความเชี่ยวชาญในด้านงาน จราจรเป็นสิ่งที่ยุทธศาสตร์มุ่งส่งเสริมพัฒนาอย่างต่อเนื่องและมุ่งปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบต่อ หน้าที่บังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ

7. เครื่องมือ เครื่องใช้ อุปกรณ์สำนักงาน คุณภาพของเทคโนโลยี และสิ่งอำนวยความสะดวก มีความเพียงพอที่จะรองรับงานของศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน

พบว่า จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่เห็นว่า การจัดการระบบสารสนเทศ ในการบูรณาการบริหารจัดการยังขาดความเชื่อมโยงกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง แม้ว่าในแต่ละ หน่วยงานจะมีศักยภาพของเครื่องมือ เครื่องใช้ อุปกรณ์สำนักงาน คุณภาพของเทคโนโลยีเนื่องจาก เป็นต้นทุนที่สามารถจัดหา/จัดสรรเพียงเดียวสามารถใช้ได้ตลอดและสิ่งอำนวยความสะดวกมีความ แต่ ในการของศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนยังขาดงบประมาณในการพัฒนาอย่างเป็นระบบ หรือต่อเนื่อง สอดคล้องกับความคิดเห็นของเชษฐา โมสิกรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักงานบูรณาการสา ธารณภัยอุบัติเหตุทางถนน ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “โครงสร้างของถนนมันกำหนดรูปแบบการ ทำงาน แต่การจะทำงานให้สำเร็จได้เราต้องประสานงาน บูรณาการ กระทรวงคมนาคม กระทรวง สาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ หรืออีกหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกมิติเลย เพราะฉะนั้นคนเรา ต้องใช้บูรณาการประสานงานว่ามันเกี่ยวข้องกัน สำหรับศูนย์อำนวยความสะดวกบทบาทก็คือ ประสาน ประชุม รณรงค์ รวบรวมข้อมูลให้กับเลขาท่านอธิบดี เวลาทำงานก็จะทำงานในรูปแบบ คณะกรรมการแล้วก็แบ่งงานกัน แต่กระทรวง ก็ไปทำงานตามบทบาทหน้าที่ เฉพาะตัวบุคคลที่ ทำงานในศูนย์คณะกรรมการระดับหนึ่งมันก็อยู่ในระดับที่ทำงานได้แต่ถ้าจะให้เกิดประสิทธิภาพ ถ้า เราได้นักวิชาการ ผู้ที่มีความรู้ความชำนาญในแต่ละด้านมาเพิ่มขึ้น จะทำให้การลงลึกในงานประสาน ในงานวิชาการมันดีขึ้น แต่ก็ไม่ใช่ว่าทำงานไม่ได้ อย่างงานวิชาการเราอาศัย นักวิชาการใน

มหาวิทยาลัยมาเป็นทีปรึกษา แล้วก็ สสส. แล้วมีนักวิชาการในมหาวิทยาลัยอีกเยอะ ทำงานด้านวิชาการเหล่านี้ ถ้าเรารู้จักเราก็จะไปขอท่านมาเป็นทีปรึกษา และหน่วยงานของกรมกองต่างๆ ที่ทำในคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เขาก็จะทำงานด้านนี้ บางงานก็ต้องใช้คนเหมือนกัน เครื่องมือก็เช่นเดียวกัน ทำงานในคณะกรรมการฝ่ายเลขา เครื่องมือก็คือบุคคล แต่เครื่องมือของหน่วยปฏิบัติต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นตำรวจ ขนส่งทางบก กรมทางหลวง มันจะต้องวัดจากอะไรถึงจะรู้ว่ามากหรือน้อย ถ้าวัดจากวินัยจราจรของคนไทยทุกวันนี้ก็คงไม่พอ ถ้าเรามีวินัยจราจรมีวินัยความปลอดภัยทางถนนเราไม่ต้องใช้กฎหมายเยอะเลย ทุกคนรู้ตัวเองว่าทำแล้วดีกับตัวเอง” โดยที่อานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้อำนวยการ สำนักความปลอดภัยกรมทางหลวง ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “ถ้าเป็นตัวศูนย์คือตัวขับเคลื่อนนโยบาย ถ้ามองเรื่องอุปกรณ์เครื่องใช้เฉพาะตัวศูนย์มันเพียงพออยู่แล้ว แต่ถ้ามองถึงคนปฏิบัตินอกศูนย์เพื่อที่จะเกิดเป้าหมายที่เป็นรูปธรรม ณ ตอนนี้อุปกรณ์เครื่องใช้ไม่เพียงพอ คือ งบประมาณที่จัดแบ่งให้แต่ละหน่วยงานอาจไม่เพียงพอต่อหน่วยงานต้องการ”

เช่นเดียวกับ สมหวัง ทองขาว นักวิชาการขนส่งเชี่ยวชาญ กรมการขนส่งทางบก ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “ทุกวันนี้ยังไม่มีอุปกรณ์อะไรเลย ยกตัวอย่างเช่นเทคโนโลยีสามารถที่จะกำกับสัญญาณไฟจราจรแต่ละแห่งได้ ถ้าเขาจะทำเราก็มีห้องควบคุม เทคโนโลยี สามารถควบคุมได้หมด แต่ทุกวันนี้ไม่มีอะไรสักอย่าง แม้แต่เรื่องการนับจำนวนคนตาย คนเจ็บ ยังหาโปรแกรมที่จะจัดเก็บข้อมูลให้ลงรายละเอียดได้มากๆ ทำได้อย่างเดียวว่า จังหวัดนี้กี่คนส่งข้อมูลผ่านเว็บไซต์” และเบญจวรรณ สิงหาพันธ์ หัวหน้างานป้องกันและประเมินผล ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “มองจากการที่เคยเข้าไปร่วมประชุม คิดว่าเทคโนโลยีอะไรต่างๆ ของเขาเพียงพอ เขามีการนำวิดีโอจากศูนย์ไปต่างจังหวัดเลย มีอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ มีแฟกซ์ มีการสื่อสาร มีอะไรหลายๆ อย่างในห้อง คิดว่าเพียงพอหากต้องการเพิ่ม ควรเพิ่มอะไรบ้าง ในเทคโนโลยีที่สำคัญเท่าที่ดูมาวิดีโอของเขาค่อนข้างใช้ได้ระบบเขาใช้ได้ เท่าที่มองก็ยังไม่น่าจะเพิ่มอะไรเพิ่มเติม”

สรุปเครื่องมือ เครื่องใช้ อุปกรณ์สำนักงาน คุณภาพของเทคโนโลยี และสิ่งอำนวยความสะดวกมีความเพียงพอที่จะรองรับงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนพบว่า การจัดการระบบสารสนเทศในการบูรณาการบริหารจัดการยังขาดความเชื่อมโยงกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง แม้ว่าในแต่ละหน่วยงานจะมีศักยภาพของเครื่องมือ เครื่องใช้ อุปกรณ์สำนักงาน คุณภาพของเทคโนโลยี และสิ่งอำนวยความสะดวกมีความเพียงพอแต่ในการของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนยังขาดงบประมาณในการพัฒนาอย่างเป็นระบบหรือต่อเนื่อง

8. คุณภาพเส้นทางจราจรเป็นอย่างไรบ้าง ควรมีการพัฒนาหรือปรับปรุงแก้ไข

พบว่า จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่เห็นว่า ปัญหาเชิงโครงสร้างของระบบผังเมือง การวางผังเมือง การจัดการระบบถนน ทำให้การปัญหาของคุณภาพเส้นทางจราจรในด้านการเพิ่มช่องทางการเดินรถ ลักษณะของทางแยกทางตรง ซึ่งสอดคล้องสัมพันธ์กับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ขาดระเบียบวินัยในการปฏิบัติตามกฎจราจรหรือคุณภาพยานพาหนะที่ไม่ได้มาตรฐานที่กำหนด สอดคล้องกับ เชษฐา โมสิกรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักงานบูรณาการสาธารณสุขอุบัติเหตุทางถนน ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “อันนี้ขึ้นอยู่กับระบบผังเมือง ผังเมืองประเทศเราเป็นแบบนี้ การวางผังเมือง

เราไม่น้อยหน้ากว่าประเทศอื่น แต่ทำไหมละ จัดระบบจราจร จัดระบบถนน บางเมืองบอกว่าที่ตรงนี้ ต้องทำเป็นที่อยู่อาศัย บางเมืองในต่างประเทศที่อยู่อาศัยเป็นกลุ่มเลย อันนี้เป็นย่านธุรกิจ คนอยู่อาศัยย่านธุรกิจ ย่านอยู่อาศัยมีรถไฟฟ้าสาธารณะ นำคนมาเข้าไปในเมือง ถึงเวลาเย็นก็กลับบ้าน ก็ไม่ต้องใช้รถส่วนตัว มีระบบขนส่งสาธารณะจากเมืองสู่บ้าน บ้านเรา เมืองธุรกิจ ที่อยู่อาศัยปนกันไปหมดแล้วยังมีระบบขนส่งสาธารณะยังไม่เต็มพื้นที่ แถวถนนสร้างในราชพฤกษ์อะไรต่างๆ ที่อยู่นอกเมือง เมื่อก่อนสร้างใหม่ๆ ไม่มีอะไร พอหมู่บ้านจัดสรรขึ้น รถติด รถตู้วิ่งกันมาหมด แต่สิ่งเหล่านี้มันเกิดมาสนองต่อคนคนมันต้องใช้ มันก็เกิดสิ่งเหล่านี้ การแก้ปัญหารถติด การแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนมันไม่สามารถมองในมิติเดียวการบริหารจัดการถ้ามองมิติเดียวถ้าแก้ปัญหาอย่างหนึ่งก็จะสร้างปัญหาอีกอย่างหนึ่ง เราต้องมองหลายมิติ” เช่นเดียวกับสุชาติา เผือกประเสริฐ หัวหน้างานวิเคราะห์อุบัติเหตุ ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “คน รถ ผู้ขับรถ บางครั้งถนนก็เป็นปัจจัยด้วย อย่างเช่นถนนเลี้ยวโค้งลาดชันก็เป็นปัจจัยที่เกิดอุบัติเหตุได้ด้วย สภาพเส้นทางจราจรขึ้นอยู่กับภูมิประเทศของประเทศไทย อย่างเช่นทางภาคเหนือ สภาพถนนก็จะเป็นทางโค้ง ก็เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ แต่ถ้าในกรุงเทพฯ สภาพการจราจร ในกรุงเทพฯ จะมีทางร่วม ทางแยกเยอะ มักจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ควรมีการพัฒนาเรื่องไฟสัญญาณจราจรบางครั้งก็ไม่สอดคล้องกัน สภาพถนนก็ควรมีการปรับปรุง”

นอกจากนี้ เบญจวรรณ สิงหาพันธ์ หัวหน้างานป้องกันและประเมินผล ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “มองใน กทม. เส้นทางจราจรในภาพรวมถือว่าใช้ได้ แต่บางเส้นทางจราจรก็ยังมีอาจจะปัญหาบ้าง แต่ส่วนใหญ่ในภาพรวมคิดว่าดีข้อ 10 คุณภาพของยานพาหนะของคนไทยเหมาะสมหรือไม่ หากยังไม่เหมาะสมควรที่จะเพิ่มเกี่ยวกับประเด็นอะไรในเรื่องนี้ถ้ารถจักรยานยนต์คิดว่าในสภาพของเขา เป็นรถขนาดเล็กแต่กำลังเขาแรงมาก ที่นี้มันก็มีผลต่อคนที่ใช้แน่นอน ยิ่งขับเร็วก็ยิ่งอันตราย เรื่องจักรยานยนต์น่าจะมีการจำกัดซีซีไว้ สำหรับรถโดยสารสาธารณะทั่วไป อย่างรถเมล์ บางเส้นทางผู้ขับรถมารยาทในการขับก็ไม่ดีมากๆ เลย ซึ่งสามารถทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ รถส่วนบุคคลก็เหมือนกัน การตัดเลน การไม่ให้สัญญาณจราจร ไม่มีน้ำใจ แต่สภาพรถปัจจุบันก็ส่วนมากจะใช้รถขนาดเล็กเยอะขึ้น เพราะฉะนั้นโอกาสที่จะเฉี่ยวอะไรก็จะน้อยลงกว่าเดิม” เช่นเดียวกับศาสตราจารย์พิเศษ ดร.สาคร สุขศรีวงศ์ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารบริษัทเงินทุนกรุงเทพธนพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “การก่อสร้างถนนเป็นไปตามแบบวิศวกรรมหรือไม่ ต่อให้เป็นไปตามแบบวิศวกรรม มาตรฐานทางวิศวกรรมเพียงพอหรือไม่สำหรับสภาพรถ สภาพถนนของประเทศไทย สภาพของถนนมีความเสื่อมโทรมเร็ว อุบัติเหตุก็เป็นส่วนหนึ่งที่เกิดจากสภาพของถนน”

นอกจากนี้ ถวิลวดี บุรีกุล นักวิชาการสถาบันพระปกเกล้า ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ผู้ขับขี่ไม่ตระหนักถึงปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ เรื่องของสภาพถนนที่ไม่ดี ไม่ได้มีการตรวจสอบสภาพถนน ทางเทคนิค จะเป็นเรื่องของถนน แสงไฟ สิ่งแวดล้อม มันก็เกิดอุบัติเหตุได้ทั้งหมด ถ้าเกิดเป็นสิ่งที่ไม่ใช่สภาพแวดล้อม ถ้าไม่ใช่เกิดจากตัวผู้ขับขี่ หรือว่าเขากลัวที่จะเกิด เรื่องของเจ้าหน้าที่ที่ดูแล เคยดูแลให้สัญญาณ หรือนอกจากนี้เรื่องของที่สำคัญจะเป็นปัจจัยเรื่องของการภายในสิ่งแวดล้อม ปัจจัยของเรื่องคน กฎระเบียบ ของการปฏิบัติ ก็จะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้” และศาสตราจารย์พิเศษ อาจารย์ประจำวิชารัฐประศาสนศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “จะเป็นเรื่องนิรภัยของรถ ปัจจัยของรถ

เช่น วัตถุดิบ หรือวัสดุ เรื่องของคมนาคมขนส่ง เรื่องของทางเลือก สิ่งสำคัญหนึ่งคือ ความถูกต้อง บางทีประเทศไทยเป็นฐานการผลิตของอะไหล่ แต่สิ่งสำคัญเราไม่สามารถกำหนดราคาได้ โดยราคามาตรฐานโลก ถ้าเราจะทำให้เป็นมาตรฐาน ก็จะเป็นเรื่องของเทคโนโลยี สิ่งสำคัญคือไม่ใช่แค่ปริมาณ แต่ต้องมีคุณภาพ เราเน้นเรื่องด้านนวัตกรรมด้านประหยัดพลังงาน ถ้ารัฐจะเข้ามาแทรกหรือเข้ามาช่วยจะต้องมีการลดภาษี เทคโนโลยีราคาประหยัด นอกจากจะเป็นจากการใช้พลังงานอย่างเดียว เมื่อเสริมจากปัจจัย เทคโนโลยี คน รถ ถนน ความประมาทเกิดจากการขาดความควบคุม ยกตัวอย่าง มีหลายหน่วยงานที่ต้องเข้ามาช่วยกัน ถ้าเรามีการเข้มงวดมากขึ้น ที่ญี่ปุ่นไม่ต้องมีตำรวจอยู่ตามสี่แยก หรือไม่ต้องมีเจ้าหน้าที่ คือทุกคนจะทราบกฎหรือระเบียบของเขาดี คนที่มีวินัย กับตำรวจที่ค่อนข้างเข้มงวด และต้องมีการลงโทษอย่างจริงจัง คงต้องใช้เวลา ควรจะมีการบังคับใช้กฎหมาย ที่ต้องเคร่งครัดมากขึ้น ในเรื่องของศูนย์น่าจะเป็นจิ๊กซอร์ เรื่องความเชื่อคิดว่าตัวแปรคือศาสนา ระดับของศาสนาคงใช้ได้ลักษณะหนึ่ง โดยเฉพาะศาสนาพุทธ คิดว่าอยู่ที่การสอน เรื่องของการสอน เหมือนสมัยก่อนให้ละอายเกรงตัวต่อบาป แต่ถ้าเป็นศาสนาพุทธอย่างเคร่งครัดสอนให้รักษาศีลให้บริสุทธิ์ คือสอนให้ขัดเกลาตัวเอง เรื่องของศาสนาเป็นเรื่องของการตีความเหมือนกับการตีความกฎหมาย จะบอกว่าเป็นเรื่องของศาสนา ถ้าเปรียบเทียบกับศาสนาคริสต์หรืออิสลาม ที่เกี่ยวข้อง ว่าศาสนาพุทธที่มีไสยศาสตร์ ศาสนาพุทธก็ไม่มีไสยศาสตร์มีแต่ว่าผู้ที่เอาหลักความเชื่อมากกว่า”

สรุปคุณภาพเส้นทางจราจรเป็นอย่างไรบ้าง ควรจะมีการพัฒนาหรือปรับปรุงแก้ไข พบว่า ปัญหาเชิงโครงสร้างของระบบผังเมือง การวางผังเมือง การจัดระบบถนน ทำให้การปัญหาของคุณภาพเส้นทางจราจรในด้านการเพิ่มช่องทางการเดินทาง ลักษณะของทางแยกทางตรง ซึ่งสอดคล้องสัมพันธ์กับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ขาดระเบียบวินัยในการปฏิบัติตามกฎจราจรหรือคุณภาพยานพาหนะที่ไม่ได้มาตรฐานที่กำหนด

9. วินัยการจราจรของผู้ขับขี่

พบว่า จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่เห็นว่า อุบัติภัยทางท้องถนนเกิดจากปัจจัยที่สำคัญคือผู้ขับขี่หรือคนเป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดทั้งในด้านของอัตราความเร็ว ความประมาท การไม่ปฏิบัติตามกฎเครื่องหมายจราจร ทั้งนี้วินัยของผู้ขับขี่ขาดน้ำใจให้กับผู้ถนนร่วมกันและใช้ถนนหลวงในการทดสอบเครื่องยนต์หรือทำท้ายกันระหว่างผู้ขับขี่ สอดคล้องกับเชษฐา โมสิกรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักงานบูรณาการสาธารณสุขอุบัติเหตุทางถนน ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนเราทำทุกเรื่องอยู่แล้ว ไม่ทิ้งประเด็นใด แต่เรื่องที่จะมาขับเคลื่อนต่อไป สร้างขึ้นมาให้ได้คือเรื่องวัฒนธรรมความปลอดภัย พยายามเร่งรณรงค์ ให้ลึกเข้าไปในจิตใจ รวมทั้งสร้างเยาวชนคนรุ่นใหม่ให้มาแทนรุ่นเก่าที่บางคนเปลี่ยนไม่ได้แล้ว นักวิชาการบางท่านบอกว่าเด็กของเราจะมีชีวิตรอดจนกระทั่งเป็นผู้ใหญ่ได้หรือเปล่า เรื่องอุบัติเหตุเป็นเรื่องหนึ่งที่ฆ่าชีวิตคนได้ทุกอย่าง” เช่นเดียวกับสุชาติา เผือกประเสริฐ หัวหน้างานวิเคราะห์อุบัติเหตุ ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “คน รถ ผู้ขับขี่ บางครั้งถนนก็เป็นปัจจัยด้วย อย่างเช่นถนนเลี้ยวโค้งลาดชันก็เป็นปัจจัยที่เกิดอุบัติเหตุได้ด้วย คนก็คือผู้ขับขี่ซึ่งมีสภาพร่างกายไม่พร้อมที่จะขับรถ” และ นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “ส่วนหนึ่งคือความเร็ว เพราะขาดหลักการหลายอย่าง ถ้าจะเพิ่มเติมจะชี้ว่าปัจจัยในด้านของการ

บาดเจ็บ ปัจจัยจะมี 2 ส่วน จะต้องให้ความสำคัญ ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุกับปัจจัยที่ทำให้เสียชีวิต ซึ่ง 2 อย่างนี้น้ำหนักจะต่างกัน เช่น ถ้าเราขับรถสามารถที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ส่วนมากจะเกิดจากคน แต่พอเมื่อเกิดเหตุแล้ว อันนี้เป็นเรื่องของคน ลองลงมาคือถนนกับรถ แต่ปัจจัยที่ทำให้ตาย ก็คือ เขาไม่ได้ใส่หมวกนิรภัย ไม่ได้คาดเข็มขัด ซึ่งถนนมีวัตถุอันตรายข้างทาง มีต้นไม้ หรือว่ารถมีสภาพที่ไม่พร้อม เพราะฉะนั้นต้องเน้นสิ่งที่ทำให้สมมติฐานหรือแนวคิดที่ทำให้อุบัติเหตุเกิดขึ้นได้ แต่เมื่อเกิดขึ้นแล้วต้องไม่ตาย และเราต้องออกแบบรถหรือถนนให้ดีขึ้น ถ้ามีการออกแบบได้ดีก็就不用มีการตาย ถ้าเราไปดูข้อมูลจากกรมทางจากร้อยละ 43 จากสิ่งที่เกิดเหตุจะมีคู่กรณี แต่จากการตายจากร้อยละ 34 เกิดจากวัตถุข้างทางแล้วพลิกคว่ำ ซึ่งกลายเป็นเรื่องที่เจอมากในบ้านเรา สิ่งที่ต้องปรับปรุงคือเราต้องการถนนที่ปลอดภัย อย่างเช่น เหตุการณ์ของการเกิดอุบัติเหตุที่มีการตาย 21 ศพ แต่ที่มีการตายเพราะรถตรงนี้ เพราะด้านนี้สภาพรถจริงๆ คนจะไม่ตายเยอะถ้าโครงสร้างอยู่ครบ โดยสรุปจะชี้ให้เห็นว่า โดยสรุปแล้ว หัวใจสำคัญตอนนี้ที่บ้านเราต้องเร่งมากขึ้นคือต้องออกแบบระบบที่ให้ปลอดภัย เมื่อเกิดเหตุต้องไม่ตาย ถ้าไม่มีการตายต้องมีถนนและสิ่งแวดล้อมต้องดี ตัวอย่างลูกของคุณโกวิท ถ้าตรงนั้นมีเครื่องรับแรงกระแทก ซึ่งถ้าคุณพลาดมาชน เครื่องตัวนี้จะให้ปลอดภัยเรื่องผิดพลาดของคน ถ้าคนไทยยังมีความเชื่อว่าร้อยละ 26 ของคนไทยจะเชื่อว่าเป็นโชคชะตา ถ้าถามว่า 1 ใน 4 ของคนไทย เรื่องนี้เป็นโชคชะตา จะสะท้อนว่าเรารับ เราถูกให้มองเรื่องอุบัติเหตุเป็นเรื่องโชคชะตา และถามว่า คนที่ทำให้เรามองแบบนี้ก็มีหลายองค์ประกอบ หลายปัจจัย แต่ถ้าดูแล้ว สื่อเองนั้นแหละจะทำให้เราเห็นภาพ ทุกวันนี้สื่อของอุบัติเหตุ ทำให้เรามองเรื่องนี้เป็นโชคชะตาเพราะเขาเขียนว่า ไค้ 100 ศพ เชื่อมโยงไปกับดวงถึงฆาต แต่จริงๆ เรื่องอุบัติเหตุเป็นเรื่องที่ป้องกันได้หมด แต่สื่อไปเขียนแบบนี้คนก็เลยเชื่อว่าเป็นเรื่องของโชคชะตา อันที่ 2 คือ บ้านเราสื่อจะเขียนเนื้อลักษณะกล่าวโทษ เช่น เราจะเห็นพาดหัวข่าวโจชิง เม้าซัป และเป็นข้อเท็จจริงที่เกิดเหตุอะไร ทำให้ประชาชนเห็นว่าเรื่องนี้ต้องมีการแก้ไข และอุบัติเหตุที่เกิดจากถนนสื่อจะชี้หน้าว่าเป็นอุบัติเหตุเป็นเหตุสุดวิสัย คือ 1. เกิดจากโชคชะตา 2. โจชิง 3. เป็นเหตุสุดวิสัย และถูกต้องย้าซ้ำเติม สุดท้ายคนไทยมองว่าเป็นเรื่องปกติ สิ่งที่มาคือคดีจราจร เวลาตายขึ้นมาคนไทยจะไกลเกลี่ยไม่ต้องหาคนผิด หรือให้ประกันตายก็จบ ไม่เหมือนอาชญากรรมซึ่งญาติของผู้ตายจะไม่ยอม จะต้องเอาคนผิดมาลงโทษ ถ้าเรารู้ว่าเหตุการณ์นี้เป็นเพราะถนนไม่ปลอดภัย รถไม่ปลอดภัย อันนี้คือผู้ร้ายตัวจริง แต่ถ้าเราบอกว่าเรื่องนี้เป็นเรื่องที่สามารถไกลเกลี่ย ก็แปลว่าผู้ร้ายลอยนวล เพราะฉะนั้นผู้ร้ายลอยนวลสิ่งที่ตามมาก็จะมีตัวนี้เกิดขึ้น ถ้าเราไม่ได้ใช้ข้อมูล ถ้าเราบอกว่าเรื่องนี้ไม่สามารถป้องกันได้ ตอนนี้จะมีคู่มือเรื่องการทำ การสอบสวน ซึ่งจะชี้ให้เห็นว่าอุบัติเหตุไม่ใช่เรื่องของโชคชะตา การที่คนขับมองข้ามความปลอดภัยว่าตัวเองมีประกัน ตรงนี้ทำให้เกิดความประมาทแล้วก็ทำให้พฤติกรรมไม่ระมัดระวังที่เกี่ยวข้องให้สังคมมองกลับมามองว่า เรื่องนี้มันมีความซับซ้อนของปัญหาอยู่ที่สาเหตุ ปัจจัยที่อยู่ทั้งคน รถ และถนน แต่กระบวนการพวกนี้จะถูกหาสาเหตุถูกแก้ได้ จะต้องมีการจัดเรื่องแผน เรื่องนโยบาย

นอกจากนี้แล้วเบญจวรรณ สิงหาพันธ์ หัวหน้างานป้องกันและประเมินผล ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “ถ้ารถจักรยานยนต์ คิดว่าในสภาพของเขา เป็นรถขนาดเล็กแต่กำลังเขาแรงมาก ที่น้ำมันก็มีผลต่อคนที่ใช้แน่นอน ยิ่งขับเร็วก็ยิ่งอันตราย เรื่องจักรยานยนต์น่าจะมีการจำกัดซีซีไว้สำหรับรถโดยสารสาธารณะทั่วไป อย่างรถเมล์บางเส้นทางผู้ขับขี่รถมารยาทในการขับก็ไม่ดีมาก ๆ เลย

ซึ่งสามารถทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ รถส่วนบุคคลก็เหมือนกัน การตัดเลน การไม่ให้สัญญาณจราจร ไม่มีน้ำใจ แต่สภาพรถปัจจุบันก็ส่วนมากจะใช้รถขนาดเล็กเยอะขึ้น เพราะฉะนั้นโอกาสที่จะเฉี่ยวอะไรก็จะน้อยลงกว่าเดิม” เช่นเดียวกับ ดร.ถวิลวดี บุรีกุล ผู้อำนวยการสำนักวิจัยและพัฒนาสถาบันพระปกเกล้า ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “ให้การศึกษาประชาชน พวกนี้คือปัจจัยสำคัญ ถ้าไม่ให้ความรู้ประชาชน ไม่มีความรู้เรื่องของระเบียบ มันก็ไม่ได้ มันก็มีปัญหาเพราะต้องซับซ้อนแบบตามอำเภอใจ เรื่องพวกนี้คือปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ไม่ตระหนักไม่เกิดอุบัติเหตุ เรื่องของสภาพถนนที่ไม่ดี ไม่ได้มีการตรวจสอบสภาพถนน ทางเทคนิค จะเป็นเรื่องของถนน หรือสภาพรถ ทำไมสภาพรถถึงเกิดอุบัติเหตุ หรือผู้ขับขี่ไม่ได้เช็คสภาพรถ เพราะฉะนั้นจึงต้องมีหลายอย่าง ตัวแสงไฟ สิ่งแวดล้อม มันก็เกิดอุบัติเหตุได้ทั้งหมด ถ้าเกิดเป็นสิ่งที่ไม่ใช่สภาพแวดล้อม ถ้าไม่ใช่เกิดจากตัวผู้ขับขี่ หรือว่าเขากลัวที่จะเกิด เรื่องของเจ้าหน้าที่ที่ดูแล คอยดูแลให้สัญญาณ หรือนอกจากนี้เรื่องสำคัญจะเป็นปัจจัยสิ่งแวดล้อม ปัจจัยของเรื่องคน กฎระเบียบ ของการปฏิบัติ ก็จะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้” โดยที่ ศาสตราจารย์แพ่งแพ อาจารย์ประจำวิชารัฐประศาสนศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “ความประมาทเกิดจากการขาดความควบคุมยกตัวอย่าง มีหลายหน่วยงานที่ต้องเข้ามาช่วยกัน ถ้าเรามีการเข้มงวดมากขึ้น ที่ญี่ปุ่นไม่ต้องมีตำรวจอยู่ตามสี่แยก หรือไม่ต้องมีเจ้าเฉย คือ ทุกคนจะทราบกฎหรือระเบียบของเขาดี คนที่มีวินัย กับตำรวจที่คอยข้างเข้มงวด และต้องมีการลงโทษอย่างจริงจัง คงต้องใช้เวลา ควรมีการบังคับใช้กฎหมาย ที่ต้องเคร่งครัดมากขึ้น ในเรื่องของศูนย์น่าจะเป็นจิ๊กซอร์ เรื่องความเชื่อคิดว่าตัวแปรคือศาสนา ระดับของศาสนาคงใช้ได้ในลักษณะหนึ่ง โดยเฉพาะศาสนาพุทธ คิดว่าอยู่ที่การสอน เรื่องของการสอน เหมือนสมัยก่อนให้ละอายเกรงตัวต่อบาป แต่ถ้าเป็นศาสนาพุทธอย่างเคร่งครัดสอนให้รักษาศีลให้บริสุทธิ์ คือสอนให้ขัดเกลาตัวเอง เรื่องของศาสนาเป็นเรื่องของการตีความเหมือนกับการตีความกฎหมาย จะบอกว่าเป็นเรื่องของศาสนา ถ้าเปรียบเทียบกับศาสนาคริสต์หรืออิสลาม ที่เกี่ยวข้อง ว่าศาสนาพุทธที่มีไสยศาสตร์ ศาสนาพุทธก็ไม่มีไสยศาสตร์มีแต่ว่าผู้ที่เอาลัทธิความเชื่อมากกว่า”

สรุปได้ว่าวินัยการจราจรของผู้ขับขี่ พบว่า อุบัติภัยทางถนนเกิดจากปัจจัยที่สำคัญคือผู้ขับขี่หรือคนเป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดทั้งในด้านของอัตราความเร็ว ความประมาท การไม่ปฏิบัติตามกฎเครื่องหมายจราจร ทั้งนี้วินัยของผู้ขับขี่ขาดน้ำใจให้กับผู้ใช้ถนนร่วมกันและใช้ถนนหลงในการทดสอบเครื่องยนต์หรือทำท้ายกันระหว่างผู้ขับขี่

10. คุณภาพยานพาหนะของผู้ขับขี่

พบว่า จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่เห็นว่า คุณภาพยานพาหนะเป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญที่มีผลต่ออุบัติเหตุแต่ด้วยการกรมขนส่งทางบกกำหนดให้มีมาตรฐานสภาพรถยนต์ก่อนการต่อภาษีจึงเป็นมาตรการทางอ้อมที่สำคัญให้ประชาชนตระหนักถึงการดูแลสภาพรถยนต์ แต่ประชาชนต้องตระหนักในการใช้อุปกรณ์เพื่อบำรุงรักษารถยนต์ที่ได้มาตรฐานสอดคล้องกับ เชษฐา โมสิกรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักงานบูรณาการสาธารณสุขอุบัติเหตุทางถนน ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “เป็นยุทธศาสตร์หนึ่งที่เราจะเน้นให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีระบบกลไกในการตรวจสอบว่ารถประเภทนี้ ปลอดภัยหรือไม่ปลอดภัย ถ้ามารถปลอดภัยป้องกันได้ไหม ป้องกันได้แต่ต้องช่วยกัน เช่น ระบบถนนที่ปลอดภัย ระบบรถยนต์ที่ปลอดภัย วินัยการเดินทางที่ปลอดภัยหลายอย่างของเรา

ความปลอดภัยที่จะต้องมีกฎระเบียบ แล้วก็มีกำบังกำบังใช้กฎหมาย และก็สำคัญที่สุด กฎหมายจะทำได้ไม่ได้เลยถ้าประชาชนไม่ยอมรับ ประชาชนไม่ให้ความร่วมมือ” สอดคล้องกับ เบญจวรรณ สิงหาพันธ์ หัวหน้างานป้องกันและประเมินผล ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “ถ้ารถจักรยานยนต์ คิดว่าในสภาพของเขา เป็นรถขนาดเล็กแต่กำลังเขาแรงมาก ที่นั่นก็มีผลต่อคนที่ใช้แน่นอน ยิ่งขับเร็วก็ยิ่งอันตราย เรื่องจักรยานยนต์น่าจะมีการจำกัดซีซีไว้ สำหรับรถโดยสารสาธารณะทั่วไป อย่างรถเมล์บางเส้นทางผู้ขับรถมารยาทในการขับก็ไม่ดีมากๆ เลย ซึ่งสามารถทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ รถส่วนบุคคลก็เหมือนกัน การตัดเลน การไม่ให้สัญญาณจราจร ไม่มีน้ำใจ แต่สภาพรถปัจจุบันก็ส่วนมากจะใช้รถขนาดเล็กเยอะขึ้น เพราะฉะนั้นโอกาสที่จะเฉี่ยวอะไรก็จะน้อยลงกว่าเดิม” และ ดร.กวิลวดี บุรีกุล ผู้อำนวยการสำนักวิจัยและพัฒนาสถาบันพระปกเกล้า ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “ให้การศึกษาประชาชน พวกนี้คือปัจจัยสำคัญ ถ้าไม่ให้ความศึกษาประชาชน ไม่มีความรู้เรื่องของระเบียบ มันก็ไม่ได้ มันก็มีปัญหาเพราะต้องขับขี่กันแบบตามอำเภอใจ เรื่องพวกนี้คือปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ไม่ตระหนักรู้ไม่เกิดอุบัติเหตุ เรื่องของสภาพถนนที่ไม่ดี ไม่ได้มีการตรวจสอบสภาพถนน ทางเทคนิค จะเป็นเรื่องของถนนหรือสภาพรถ ทำไมสภาพรถถึงเกิดอุบัติเหตุ หรือผู้ขับขี่ไม่ได้เช็คสภาพรถ เพราะฉะนั้นจึงต้องมีหลายอย่าง ตัวแสงไฟ สิ่งแวดล้อม มันก็เกิดอุบัติเหตุได้ทั้งหมด ถ้าเกิดเป็นสิ่งที่ไม่ใช่สภาพแวดล้อม ถ้าไม่ใช่เกิดจากตัวผู้ขับขี่ หรือว่าเขากลัวที่จะเกิด เรื่องของเจ้าหน้าที่ดูแล คอยดูแลให้สัญญาณ หรือนอกจากนี้เรื่องที่สำคัญจะเป็นปัจจัยเรื่องของสิ่งแวดล้อม ปัจจัยของเรื่องคน กฎระเบียบ ของการปฏิบัติ ก็จะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้” โดยที่ ดร.ศาศวัตี เฟ่งแพ อาจารย์ประจำวิชารัฐประศาสนศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “จะเป็นเรื่องความปลอดภัยของรถ ปัจจัยของรถ เช่น วัสดุติบ หรือวัสดุ เรื่องของคมนาคมขนส่ง เรื่องของทางเลือก สิ่งสำคัญหนึ่งคือ ความถูกต้อง บางทีประเทศไทยเป็นฐานการผลิตของอะไหล่ แต่สิ่งสำคัญเราไม่สามารถกำหนดราคาได้ โดยราคามาตรฐานโลก ถ้าเราจะทำให้เป็นมาตรฐาน นอกจากจะทำให้เป็นราคามาตรฐาน ก็จะเป็นเรื่องของเทคโนโลยี สิ่งสำคัญคือไม่ใช่แค่ปริมาณแต่ต้องมีคุณภาพ เราเน้นเรื่องด้านนวัตกรรมด้านประหยัดพลังงาน ถ้ารัฐจะเข้ามาแทรกหรือเข้ามาช่วยจะต้องมีการลดภาษี เทคโนโลยีราคาประหยัด นอกจากจะเป็นจากการใช้พลังงานอย่างเดียว เมื่อเสริมจากปัจจัยเทคโนโลยี คน รถ ถนน”

สรุปได้ว่าคุณภาพยานพาหนะของผู้ขับขี่ พบว่า คุณภาพยานพาหนะเป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญที่มีผลต่ออุบัติเหตุแต่ด้วยการกรมขนส่งทางบก กำหนดให้มีการตรวจสอบสภาพรถยนต์ก่อนการต่อภาษีจึงเป็นมาตรการทางอ้อมที่สำคัญให้ประชาชนตระหนักถึงการดูแลสภาพรถยนต์ แต่ประชาชนต้องตระหนักในการใช้อุปกรณ์เพื่อบำรุงรักษารถยนต์ที่ได้มาตรฐาน

11. ความร่วมมือในการใช้รถใช้ถนนให้ปลอดภัย

พบว่า จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่เห็นว่า ปัญหาที่สำคัญในการป้องกันอุบัติเหตุคือวัฒนธรรมจิตสำนึกแห่งความปลอดภัยการมีวินัยจราจรการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัดของประชาชนเป็นสำคัญ ตั้งแต่การตรวจสอบคุณภาพของยานพาหนะ เส้นทางก่อนเดินทาง การปฏิบัติตามกฎจราจรและการมีน้ำใจในการขับขี่เป็นต้น สอดคล้องกับความคิดเห็นของเชษฐา โมสิกรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักงานบูรณาการสาธารณสุขอุบัติเหตุภัยทางถนน ได้แสดงความ

คิดเห็นไว้ว่า “ถ้าเรามีวัฒนธรรม ความปลอดภัย มีวินัยจราจรก็จะช่วยได้เยอะเลยในความปลอดภัยทางถนน” เช่นเดียวกับ ประชารัตน์ ทิมา นักวิชาการสถิติปฏิบัติการกลุ่มงานสถิติและข้อมูลกรุงเทพมหานคร ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “คนไทยยังขาดในเรื่องวินัยอีกเยอะ จะสังเกตเห็นว่าถ้าหากว่า จะทำให้การจราจรเกิดความลื่นไหล ไม่เกิดปัญหาจราจร ไม่เกิดอุบัติเหตุ ก็สามารถทำได้ แต่คนไทยต้องใช้กฎหมายมาช่วยบังคับใช้ อย่างเช่น โครงสร้างรถ คุณภาพยานพาหนะของคนไทยบางคนใช้ยี่ห้อที่มีคุณภาพเก่ามาก อย่างเช่น รถขนส่งสาธารณะ รถเมล์ ควรที่จะมีการพัฒนาในเรื่องของยานพาหนะแต่คนไทยมักจะอ้างว่า ถึงจะเก่าก็ยังสามารถที่จะวิ่งได้ ยังมีการซ่อมแซมใช้งานได้อยู่ แต่บางครั้งก็เกินอายุการใช้งานของยานพาหนะ” และสุชาติา เพื่อกประเสริฐ หัวหน้างานวิเคราะห์อุบัติเหตุ กรมการขนส่งทางบก ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “การใช้รถใช้ถนนของคนไทยน้อยมากวินัยการจราจรมีน้อยมากเช่นกัน ซึ่งทุกคนไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรเป็นส่วนใหญ่ อย่างเช่น สภาพจราจรเมืองไทยมีสภาพที่ค่อนข้างติดขัด ฉะนั้นบางคนเห็นไฟเหลืองก็จะรีบไป คุณภาพของรถของคนไทย ส่วนใหญ่คนไทยจะนิยมใช้รถคันใหญ่ๆ ส่วนมากต่างประเทศบริษัทผู้ผลิตรถก็จะใช้เล็ก ๆ มันก็จะทำให้รถติดยิ่งขึ้น ถ้าจะมองคุณภาพของยานพาหนะของไทย เราควรจะมาดูแลเรื่องการใช้รถเปลี่ยนจากรถคันใหญ่ มาเป็นรถคันเล็กอาจจะดีกว่า คุณภาพของยานพาหนะที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยมาก เพราะส่วนใหญ่ที่เกิดอุบัติเหตุมักจะเกิดจากคุณภาพของยานพาหนะ”

นอกจากนี้ สมหวัง ทองขาว นักวิชาการขนส่งเชี่ยวชาญ กรมการขนส่งทางบก ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “ถ้ามีการบังคับใช้กฎหมายก็จะให้ความร่วมมือ ด้านวินัยของประเทศไทยคือการจับแบบไม่จริง ไม่เข้มงวด คุณภาพของยานพาหนะถ้าเป็นรถโดยสารบ้านเรายังไม่มีความเหมาะสม ยังไม่มีความเป็นมาตรฐานสากล ต้องมีมาตรฐานยูเอ็นอีซีอีซึ่งประเทศไทยยังไม่ได้รับข้อกำหนดทางเทคนิคตรงนี้เรามีไม่กี่ข้อนำมาใช้ ของเขามีร้อยกว่าข้อ แต่ของเรามีแค่ 3 ถึง 4 ข้อ คือรถที่ผลิตในประเทศยุโรปถ้าจะเข้าข้อกำหนดตรงนี้จะมีย 121 ข้อ ทุกอย่างจะมีมาตรฐานรถทั้งคันจะมีมาตรฐานหมด” โดยที่ศาสตราจารย์พิเศษ ดร.สาคร สุขศรีวงศ์ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัทเงินทุนกรุงเทพธนสาร จำกัด (มหาชน) ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “วินัยจะมีมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับการใช้กฎหมาย มีการเรียนการสอนให้กับประชาชน ควรจะมีการฝึกหัดขับที่ปลอดภัย ในครอบครัวก็สอนลูกให้มีอายุที่ถึงวัย ถ้าทำผิดควรจะมีการลงโทษอย่างชัดเจน วินัยของไทยอาจจะหย่อน ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย คุณภาพยานพาหนะก็มีผล ก็มีการตรวจสอบ รถเกิน 5 ปี ต้องมีการตรวจ ถ้าถามว่าคุณภาพยานพาหนะเหมาะสมไหม การใช้ยานพาหนะไม่ใช่แค่คุณภาพ ลักษณะของยานพาหนะที่เหมาะสม อย่างเช่น รถขนของต้องขนของไม่ใช่ขนคน ควรเป็นรถที่ไม่มีความสูงเกินสมควร รถสองชั้นมีไว้ในท้องที่เขียวภายในเมือง แต่บ้านเราเอาไปเที่ยวที่ไกลๆ ควรจะมีมาตรฐานในการวิ่ง จะวิ่งในช่วงเวลาไหน ควรจะต้องมีอุปกรณ์อะไร ทั้งรถที่บรรทุกสารเคมี สารอันตราย ซึ่งตรงนี้เราไม่มีการบังคับว่ายานพาหนะมีกี่ประเภท ควรจะมีสัญลักษณ์ข้อมูลกับท้องถิ่นว่าคุณจะวิ่งเวลาไหน เส้นทางของการวิ่งก็สำคัญ บางทีเส้นทางรถบรรทุกสารเคมี รถขนาดใหญ่ บางทีไม่ใช่เส้นทางที่ควรวิ่ง บางทีเป็นเส้นทางที่ประชาชนวิ่งสัญจรไปมา ควรจะมีการจัดระเบียบการจราจรให้ดียิ่งขึ้น เรื่องของคุณภาพยานพาหนะต้องแบ่งประเภท ต้องให้ความรู้กับประชาชน ควรจะต้องมีความรู้ว่าจะต้องเกิดอุบัติเหตุ แต่เรื่องคุณภาพรถมีความสำคัญเพราะเมืองไทยรถคุณภาพไม่ดีก็ยังสามารถวิ่งอยู่ได้ ไม่ใช่แค่รถยนต์

แต่ยังหมายถึงรถจักรยานยนต์ ถ้าเราจะส่งเสริมให้มีการใช้รถจักรยานยนต์ แล้วจะต้องมีกฎหมายที่ชัดเจนให้รถอื่นเข้าไปวิ่ง ถ้าเป็นรถจักรยานยนต์ควรมีการบังคับใช้หมวกกันน็อค ซึ่งเราจะหย่อนเรื่องนี้และจะไม่ให้ความสำคัญ ถ้าจะแก้ปัญหาควรมีจะแก้ที่ขนส่ง และรถขนส่งมวลชนควรมีการป้องกันสูง ควรมีนโยบายลดอุบัติเหตุระยะยาว ไม่ใช่คิดเอาแต่เฉพาะหน้า ควรมีการแก้ปัญหาแบบบูรณาการ รถโรงเรียนต้องมีเข็มขัดนิรภัย ในช่วงเทศกาลจะต้องมีการป้องกันให้เยอะขึ้น มีหลายเรื่อง”

ทั้งนี้ ถวิลวดี บุรีกุล ผู้อำนวยการสำนักวิจัยและพัฒนาสถาบันพระปกเกล้า ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “วินัยจะมีมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับการใช้กฎหมาย มีการเรียนการสอนให้กับประชาชน ควรมีการฝึกหัดขับขี่ปลอดภัย ในครอบครัวก็สอนลูกให้มีอายุที่ถึงวัย ถ้าทำผิดควรมีการลงโทษอย่างชัดเจน วินัยของไทยอาจจะหย่อน ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายคุณภาพยานพาหนะก็มีผล ก็มีการตรวจสอบ รถเกิน 5 ปี ต้องมีการตรวจ ถ้าถามว่าคุณภาพยานพาหนะเหมาะสมไหม การใช้ยานพาหนะไม่ใช่แค่คุณภาพ ลักษณะของยานพาหนะที่เหมาะสม อย่างเช่น รถขนส่งของต้องขนส่งของ ไม่ใช่ขนส่งคน ควรมีรถที่มีความสูงเกินสมควร รถสองชั้นไว้ในท้องที่แถวในเมือง แต่บ้านเราเอาไปเที่ยวที่ไกลๆ ควรมีมาตรฐานในการวิ่ง จะวิ่งในช่วงเวลาไหน ควรมีต้องมีอุปกรณ์อะไร ควรมีรถที่บรรทุกสารเคมี สารอันตราย ซึ่งตรงนี้เราไม่มีการบังคับว่า ยานพาหนะมีกี่ประเภท ควรมีสัญลักษณ์ข้อมูลกับท้องถิ่นว่าคุณจะวิ่งเวลาไหน เส้นทางของการวิ่งก็เป็นสำคัญ บางทีเส้นทางรถบรรทุกสารเคมี รถขนาดใหญ่ บางทีไม่ใช่เส้นทางที่ควรวิ่ง บางทีเป็นเส้นทางที่ประชาชนวิ่งสัญจรไปมา ควรมีการจัดระเบียบการจราจรให้ดียิ่งขึ้น เรื่องของคุณภาพยานพาหนะต้องแบ่งประเภท ต้องให้ความรู้กับประชาชน ควรมีต้องมีความรู้ว่าถ้าจะต้องเกิดอุบัติเหตุ แต่เรื่องคุณภาพรถมีความสำคัญเพราะเมืองไทยรถคุณภาพไม่ดีก็ยังสามารถวิ่งอยู่ได้ ไม่ใช่แค่รถยนต์ แต่ยังหมายถึงรถจักรยานยนต์ ถ้าเราจะส่งเสริมให้มีการใช้รถจักรยานยนต์ แล้วจะต้องมีกฎหมายที่ชัดเจนให้รถอื่นเข้าไปวิ่ง ถ้าเป็นรถจักรยานยนต์ควรมีการบังคับใช้หมวกกันน็อค ซึ่งเราจะหย่อนเรื่องนี้และจะไม่ให้ความสำคัญ ถ้าจะแก้ปัญหาควรมีจะแก้ที่ขนส่ง และรถขนส่งมวลชนควรมีการป้องกันสูง ควรมีนโยบายลดอุบัติเหตุระยะยาว ไม่ใช่คิดเอาแต่เฉพาะหน้า ควรมีการแก้ปัญหาแบบบูรณาการ รถโรงเรียนต้องมีเข็มขัดนิรภัย ในช่วงเทศกาลจะต้องมีการป้องกันให้เยอะขึ้น มีหลายเรื่อง”

เช่นเดียวกับ สุภานี นวกุล อาจารย์ประจำวิชารัฐประศาสนศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์ และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “ถ้าพูดถึงเรื่องการให้ความร่วมมือ มีการให้ความร่วมมือมากขึ้น มากกว่าปี 46 สังเกตได้จากการคาดเข็มขัด สวมหมวกเปิดไฟ แล้วก็การปรับปรุงถนนก็ดีขึ้น แต่ว่าวินัยคิดว่าคงต้องพัฒนาอีกเยอะ ก็อาจจะดีขึ้นระดับหนึ่ง ประกอบกับในช่วงนี้มีนโยบายรถคันแรก ก็จะมีนักขับหน้าใหม่ๆ ขึ้นมาด้วย ซึ่งในการสอบใบขับขี่ก็ได้ยินว่า ไม่โปร่งใส หนึ่งในปัญหาเริ่มต้น คือ ซื่อใบขับขี่มาหรือเปล่า จริงๆ แล้ว คงจะคล้ายๆ กัน คิดว่าตอบแบบผู้ขับรถบนถนนคงต้องสร้างเครือข่ายในการทำงานรวมถึงระบบในการส่ง ศูนย์ฯ ความเชื่อที่เป็นพื้นฐานคืออยู่ที่สำนึก เมื่อก่อนใช้ศาสนาเป็นตัวขัดเกลา แต่สมัยนี้ใช้กฎหมาย กฎระเบียบ การบังคับใช้กฎหมายของสังคม ไม่ค่อยมีประสิทธิภาพ ตรงนี้จะมีช่องโหว่ การบริการศูนย์ฯ เป็นปลายน้ำ ถ้าจะแก้ปัญหาต้องแก้ตั้งแต่ต้นน้ำ”

สรุปได้ว่าความร่วมมือในการใช้รถใช้ถนนให้ปลอดภัย พบว่า ปัญหาที่สำคัญคือ วัฒนธรรม ความปลอดภัย มีวินัยจราจรการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด การตรวจสอบคุณภาพของยานพาหนะ เส้นทางก่อนเดินทาง

การวิจัยเอกสาร

ผลการศึกษารวบรวมข้อมูลจากเอกสาร (Documentary Research) ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร

ประเด็นที่ 1 ด้านวินัยจราจร

ผลการศึกษาข้อมูลจากเอกสาร พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการขับขี่การเพิกเฉยต่อกฎจราจร ส่งผลให้เกิดความหายนะในชีวิตและทรัพย์สินไม่อาจจะหลีกเลี่ยงได้ถ้าเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้น กฎจราจรจึงเป็นกลไกสำคัญประการหนึ่งที่จะช่วยควบคุม และลดอัตราเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ หากบุคคลที่จำเป็นต้องใช้เส้นทางสัญจรไม่เคารพกฎจราจรจะทำให้ประสบอุบัติเหตุได้ กลไกของกฎจราจรที่ต้องระลึกรู้ถึงอยู่เสมอ คือ พึงใช้กฎจราจรอย่างถูกวิธีและถูกต้องซึ่งช่วยให้สามารถลดความเสี่ยงของอุบัติเหตุ

ข้อมูลของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ปี พ.ศ. 2555 พบว่า จำนวนยานพาหนะที่ถูกเรียกตรวจทั้งสิ้น 4,764,145 คัน ลดลง 145,893 คัน คิดเป็นร้อยละ 2.97

จำนวนผู้ถูกดำเนินคดีตามมาตรการลดพฤติกรรมเสี่ยง 10 มาตรการ รวมทั้งสิ้น 695,678 ราย เพิ่มขึ้น 48,841 ราย คิดเป็นร้อยละ 7.55

การดำเนินคดีตามพฤติกรรมเสี่ยงหลักสำคัญ ดังนี้

1. การไม่สวมหมวกนิรภัย จำนวนทั้งสิ้น 206,990 ราย เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.99
2. ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด จำนวนทั้งสิ้น 30,767 ราย เพิ่มขึ้นร้อยละ 32.81
3. เมาแล้วขับ จำนวนทั้งสิ้น 13,833 ราย เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.61

จากสถิติการดำเนินการตามมาตรการบังคับใช้กฎหมาย โดยพิจารณาจากการเรียกตรวจและการดำเนินคดี พบว่า ผลการดำเนินการของแต่ละจังหวัดมีความแตกต่างกัน โดยเฉพาะพฤติกรรมเสี่ยงหลัก 3 ประการ ได้แก่ ไม่สวมหมวกนิรภัย เมาแล้วขับ และขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด มีผลต่ออัตราการเสียชีวิตของแต่ละจังหวัดอย่างมีนัยสำคัญ หรืออาจกล่าวได้ว่า หากมีการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายในมาตรการหลัก 3 มาตรการมากขึ้น อัตราการเสียชีวิตและบาดเจ็บก็จะลดลง

แนวทางแก้ไข

1. ร่วมกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติและองค์กรเครือข่ายทั้งภาครัฐและภาคเอกชน รมรณรงค์ให้ความรู้แก่ประชาชนและเพิ่มความตระหนักควบคู่กับการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง

2. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาออกกฎหมายเพิ่มโทษผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรเฉพาะในกลุ่มเมาไม่ขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย การขับรถเร็ว และการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร

3. ร่วมกับกระทรวงศึกษาธิการและกระทรวงมหาดไทยรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยในสถานศึกษา เพื่อให้นักเรียน นักศึกษา ครูอาจารย์ และบุคลากรในสังกัดสวมหมวกนิรภัยในอัตราที่สูงขึ้น รวมถึงให้มีการรายงานผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง

4. ควรเน้นการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเยาวชนโดยเริ่มตั้งแต่การกำหนดให้มีหลักสูตรการสอนเรื่องความปลอดภัยทางถนนเป็นหลักสูตรภาคบังคับในการศึกษา ระดับชั้นพื้นฐานจนถึงระดับอุดมศึกษา รวมทั้งการศึกษานอกระบบ และมีเกณฑ์การวัดผลที่ต่อเนื่องและเป็นรูปธรรม เพื่อให้ความรู้และปลูกจิตสำนึกให้แก่กลุ่มเยาวชน และมีการผลิตครูสอนด้านขับขี่ปลอดภัย

5. ร่วมมือกับเครือข่ายภาคประชาสังคมเพื่อให้จังหวัดและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นรณรงค์ให้ประชาชนลดการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในช่วงเทศกาลสำคัญหรืองานประเพณีประจำจังหวัด เพื่อเป็นไปตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551

ประเด็นที่ 2 ด้านคุณภาพถนนและสภาพแวดล้อม

ผลการศึกษาข้อมูลจากเอกสาร พบว่า สภาพแวดล้อม มีส่วนช่วยสนับสนุนให้เกิดอันตรายจากการจราจรได้ง่าย โดยลักษณะภูมิประเทศ พื้นผิว เส้นทางจราจร อุบัติเหตุจราจรสามารถเกิดขึ้นได้ ถ้าหากมีการเดินทางเข้าไปในลักษณะภูมิประเทศ พื้นที่ ที่ไม่คุ้นเคย รวมถึงลักษณะของเส้นทางคมนาคม มีสภาพที่ไม่เอื้ออำนวยความสะดวกสบาย เส้นทางเปียก ลื่น หรือมีสภาพขรุขระ เป็นหลุมเป็นบ่อ หรือมีสิ่งกีดขวางบนเส้นทางจราจร รวมถึงระบบแสงไฟสำหรับการจราจร ประกอบกับสภาพอากาศ อากาศที่แปรเปลี่ยนระดับเบา-รุนแรง เช่น ฝนตก หมอกลงจัด พายุฝนฟ้าคะนอง คลื่นลมแรง สร้างทัศนวิสัยที่เลวร้ายกีดตันสภาพการจราจรให้เกิดอันตรายจากอุบัติเหตุได้ ถ้าไม่มีมาตรการที่ป้องกันรัดกุมดีพอ

จากข้อมูลของกรมขนส่งทางบก เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2555 พบว่า ถนนที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ได้แก่ ถนนนอกเขตทางหลวงแผ่นดิน ได้แก่ ถนนชุมชน/หมู่บ้านและเทศบาล ร้อยละ 47.11 ช่วงเวลาเกิดอุบัติเหตุสูงสุด เวลา 16.01-20.00 น. โดยปัญหาเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น มีสาเหตุจาก

1. จุดเสี่ยง จุดอันตราย และจุดที่มักเกิดอุบัติเหตุซ้ำ เช่น ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304 ระหว่างหลักกิโลเมตรที่ 44-45 บริเวณอำเภอนาดี จังหวัดปราจีนบุรี ซึ่งเป็นปัญหาอย่างต่อเนื่องทั้งในช่วงปกติและช่วงเทศกาล

2. จุดตัดทางรถไฟ แม้ว่าจะเกิดอุบัติเหตุรถไฟชนรถยนต์ก่อนช่วงการรณรงค์ แต่ต้องมีมาตรการแก้ไขปัญหาที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น

แนวทางแก้ไข

1. กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง วางแผนการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง จุดอันตราย จุดที่มักเกิดอุบัติเหตุซ้ำ เช่น ถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304 บริเวณหลักกิโลเมตรที่ 44-45 อำเภอนาดี จังหวัดปราจีนบุรี เพื่อเสนอให้มีการแก้ไขปัญหาอย่างรวดเร็วยิ่งขึ้น รวมทั้งการแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุในบริเวณจุดตัดทางรถไฟ และทางแยกระหว่างถนนสายหลักและถนนสายรอง ตลอดจนจุดตัดถนนในหมู่บ้านที่ขึ้นสู่ถนนสายหลัก

2. กระทรวงคมนาคมและองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นกำหนดมาตรการแก้ไข ปัญหาสภาพอันตรายข้างทาง เพื่อลดความเสี่ยงที่ผู้ขับขี่จะมาชน ได้แก่ มาตรการสำหรับสภาพ อันตรายที่มีอยู่แล้ว โดยให้มีการสำรวจและพิจารณามาตรการออกแบบถนนที่ปลอดภัย ซึ่งมีแบบ มาตรฐานของป้ายที่มีการยึดหยุ่นเมื่อมีการชน ตลอดจนแบบความลึกของเกาะกลางถนนและข้างทาง ที่ปลอดภัยตามมาตรฐานสากล

ประเด็นที่ 3 ด้านยานพาหนะที่ปลอดภัย

ผลการศึกษาข้อมูลจากเอกสาร พบว่า จากข้อมูลของกรมขนส่งทางบก เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2555 ยานพาหนะที่จดทะเบียนมีจำนวนเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2554 จำนวน 1,688,144 คัน คิดเป็นร้อยละ 5.80 โดยรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น 870,986 คัน คิดเป็นร้อยละ 4.90 และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล (ปิกอัพ) เพิ่มขึ้น 220,118 คัน คิดเป็นร้อยละ 5.20 ในกรณีของ รถปิกอัพส่วนบุคคล พบว่า เป็นยานพาหนะที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิตเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 13.6 ในปี 2554 เป็นร้อยละ 16.6 ในปี 2555 ทั้งนี้ การเกิดอุบัติเหตุหมู่ของรถปิกอัพที่บรรทุกผู้โดยสารไปเล่น น้ำสงกรานต์ในลักษณะของการพลิกคว่ำมีจำนวนเพิ่มขึ้น

สำหรับยานพาหนะที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิตสูงสุด คือ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 65.55 รองลงมา คือ รถปิกอัพ ร้อยละ 18.38 แต่เมื่อพิจารณาจากการเกิดอุบัติเหตุใหญ่ พบว่ารถ ปิกอัพเป็นยานพาหนะที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิตในแต่ละครั้งเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะรถปิกอัพที่ บรรทุกคนโดยสารที่กระบะตอนท้าย นอกจากนี้ สาเหตุที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิตสูงสุด คือ การขับรถ เร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด โดยมีปัจจัยเสริมให้เกิดความรุนแรงเพิ่มขึ้น คือ การดื่มสุรา การไม่คาด เข็มขัดนิรภัย และการหลับใน

แนวทางแก้ไข

1. ควรมีหน่วยงานกลางร่วมกับกระทรวงคมนาคมกำหนดมาตรการเกี่ยวกับ อุปกรณ์ยึดรั้งเพื่อความปลอดภัย เช่น ส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยทั้งรถส่วนบุคคลและรถโดยสารทุก ประเภท ที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็ก ตลอดจนกำหนดมาตรฐานการป้องกันอุบัติเหตุอันเกิดจากการบรรทุก ผู้โดยสารในกระบะตอนท้าย

2. เสนอให้กระทรวงคมนาคมมีมาตรการในการกำกับติดตามและลงโทษการ ฝ่าฝืนเกี่ยวกับการบรรทุกเกิน การตรวจสภาพรถ และพฤติกรรมขับรถสาธารณะที่ไม่ปลอดภัย

4.1.3 แนวทางการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขต กรุงเทพมหานคร

การสัมภาษณ์เชิงลึก

จากการศึกษาแนวทางการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุ ทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่เห็นว่าแนวทางการปรับปรุงประสิทธิภาพ บริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครนั้น รัฐบาลจำเป็นต้องกำหนด นโยบายที่ชัดเจนในการมอบหมายอำนาจหน้าที่ งบประมาณ บุคลากรให้กับองค์การปกครองส่วน ท้องถิ่นรูปแบบพิเศษกรุงเทพมหานครในการนำนโยบาย แผนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมี ประสิทธิภาพประสิทธิผลเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากปัจจุบันกรุงเทพมหานครมีอำนาจหน้าที่ในการส่งเสริม

มากกว่าบริหารจัดการแก้ไข้ปัญหา เนื่องจากปัญหาเชิงโครงสร้างระหว่างหน่วยงานภาครัฐหรือ การบูรณาการบริหารจัดการร่วมกันยังขาดเอกภาพในการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการ การลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร เช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ทำหน้าที่ในการดำเนินคดี แต่กรุงเทพมหานครทำหน้าที่สนับสนุนแต่อำนาจในเชิงการบริหารจัดการพื้นที่กรุงเทพมหานครมี ศักยภาพที่พร้อม ดังนั้นความชัดเจนในการกำหนดนโยบายในการแก้ไข้ปัญหาปรับปรุงประสิทธิภาพ การบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครควรมีหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ งบประมาณที่ชัดเจน มีจำนวนบุคลากรที่เพียงพอ พร้อมทั้งควบคุมการสร้างจิตสำนึกที่ดีวินัยของผู้ขับขี่ ให้มีความปลอดภัยทางถนนด้วยเช่นกัน เนื่องจากบุคคลเป็นปัจจัยสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ สอดคล้องกับเชษฐา โมสิกรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักงานบูรณาการสาธารณะภัยอุบัติเหตุทางถนน ได้ แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “พยายามประสานเวลาประชุมกันอยากให้มีโครงสร้างภายใน กทม. ที่รองรับ การทำงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน มีแผนงานกิจกรรม มีแผนแม่บทที่สอดคล้อง กันแผนแม่บทเรื่องความปลอดภัยบนถนน มีการขับเคลื่อนแผนแม่บทด้วยแผนปฏิบัติการที่สามารถ ผลักดันให้เกิดเป็นรูปธรรมได้มีการประสานงานที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอ ระดับเขตควรมี คณะกรรมการด้วย เพราะ กทม. กว้างใหญ่ไพศาลควรมีคณะกรรมการระดับเขตระดับชุมชน ถ้า เป็นไปได้อย่างน้อยก็สร้างการมีส่วนร่วมสร้างความตระหนักร่วมกันรณรงค์วัฒนธรรมความ ปลอดภัย”

อานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้อำนวยการ สำนักความปลอดภัยกรมทางหลวง ได้แสดง ความคิดเห็นไว้ว่า “ในกรุงเทพมหานครถ้าเทียบกับการทางแล้วรูปแบบการเกิดอุบัติเหตุ เพราะฉะนั้น การบริหารการเรื่องการลดอุบัติเหตุจะต้องเน้นในเรื่องการฝ่าฝืนโดยเฉพาะพวกมอเตอร์ไซด์ จะ เห็นได้ว่าในปัจจุบันมอเตอร์ไซด์วิ่งสวนเลนเยอะมาก และจะมองจังหวัดสัญญาณไฟที่ไม่ใช่เส้นทาง ของตนเองแต่จะมองของอีกเส้นทางหนึ่ง ฉะนั้นเรื่องวินัยจราจรถือว่าเป็นเรื่องที่สำคัญมากใน ความเห็นส่วนตัวไม่น่าจะดีไปกว่าปัจจุบัน ศูนย์ความปลอดภัยทางถนนมีนโยบายปรากฏว่าตอน เริ่มตั้งตั้งศูนย์ความปลอดภัยแต่เอาหน่วยงานหน่วยอื่นมากรวมกันเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ เพราะฉะนั้นเอกภาพในการออกคำสั่งในการปฏิบัติในการบังคับใช้กฎหมายไม่เป็นเอกภาพ น่าจะตั้ง หน่วยงานอื่นให้รับผิดชอบโดยตรงเกี่ยวกับการลดอุบัติเหตุ เช่น ตั้งสำนักงานอำนวยการความ ปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย รับผิดชอบด้านการจราจร เป็นหน่วยงานที่สามารถสั่งได้เพียงคนๆ เดียว อย่างเช่นมีเลขาธิการครบครันไม่ต้องยืมคนของเรา แนวคิดดีแต่ในข้อเท็จจริงแล้วเรื่องของการ ลดอุบัติเหตุมันเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับเรื่องการปฏิบัติเยอะมาก ถ้าตั้งหน่วยงานหนึ่งขึ้นมาก ก็ไม่ได้ ต่างกับศูนย์อำนวยการความปลอดภัยในปัจจุบัน มันก็จะไปใช้แขนขาในหน่วยงานที่เขาปฏิบัติกันอยู่แล้ว อย่างเช่น ศูนย์ที่มีเลขาธิการพอจะมาทำอะไรบนถนน กรมทางหลวงก็จะมาเอาเงินงบประมาณของ กรมทางหลวงใช้อยู่ดี คงไม่สามารถที่จะมีงบประมาณส่วนหนึ่งตั้งเข้าไป เพราะหน่วยการเดิมก็จะ ปฏิบัติอย่างนี้กันอยู่แล้ว รูปแบบปัจจุบันก็เป็นแนวทางที่น่าจะเป็นไปได้ จะกำหนดนโยบายแนวทาง มาว่า ถ้าจะตั้งหน่วยงานจะตั้งในเรื่องของการติดตามว่าพอตั้งเป้าหมายวัตถุประสงค์ทำได้ไม่ได้ อย่างไม่ดีตรงไหน มีความไม่พร้อมทั้งเรื่องบุคลากร เรื่องงบประมาณ เราค่อยพีดแบ็กกลับไป

ตามที่จะเสนอแก้ไขให้กระชับ และให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ทุกอย่างแขนงขาที่ออกไปถ้าไม่มีหน่วยงานเขาไม่สามารถทำได้ซึ่งเป็นเรื่องที่ยากมากและเป็นเรื่องใหญ่มาก”

ประชาธรัตน์ ทิมา นักวิชาการสถิติปฏิบัติการกลุ่มสถิติและข้อมูล ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “ศูนย์ความปลอดภัยทางถนนมีนโยบายเอาหน่วยงานหน่วยอื่นมารวมกันเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ เพราะฉะนั้นเอกภาพในการออกคำสั่งในการปฏิบัติในการบังคับใช้กฎหมายไม่เป็นเอกภาพ น่าจะตั้งหน่วยงานอื่นให้รับผิดชอบโดยตรงเกี่ยวกับการลดอุบัติเหตุ เช่น ตั้งสำนักงานอำนวยการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย รับผิดชอบด้านการจราจร เป็นหน่วยงานที่สามารถสั่งได้เพียงคนเดียว อย่างเช่นมีเลขาธิการครบครันไม่ต้องยืมคนของเราถ้าในกรุงเทพฯ ควรมีการปรับโครงสร้างของ ศปถ. เวลาที่มีศูนย์ป้องกันบรรเทาสาธารณภัยอุบัติเหตุในช่วงเทศกาล การสั่งงานของโครงสร้างจะเห็นได้ว่าไม่ว่าจะเป็นตำรวจ ขสมก. กรมการขนส่งทางบก ที่ดูแลในเรื่องของรถโดยสารในเรื่องของหมอชิต ถ้าหากว่า มีการรับปฏิบัติของหน่วยงาน ศปถ. กทม. อย่างจริงจัง ปัญหาที่จะลดลงได้ และทางส่วนกลางมอบอำนาจให้ ศปถ. กทม. มีอำนาจงบประมาณ ในการตัดสินใจเพิ่มขึ้น จะมีส่วนช่วยในเรื่องอุบัติเหตุลดลงได้ สนับสนุนในเรื่องของเทคโนโลยี สนับสนุนความรู้ของเจ้าหน้าที่ เจ้าหน้าที่อีกคนหนึ่งเป็นผู้ดูแลเรื่องนี้ ในสำนักงานการจราจรทางบกไม่มีหน้าที่จดทะเบียน แต่มีหน้าที่สนับสนุนอำนวยความสะดวกการจราจรกลุ่มงานเครื่องหมาย เช่น การติดป้ายเครื่องหมาย สัญญาณไฟจราจร กองการขนส่งจะเน้นเรื่องระบบการขนส่งมวลชน เช่น ป้ายรถเมล์ แต่ตัวรถเมล์ไม่ใช่ของเรา ในเรื่องของท่าเรือ ในเรื่องของคลองแสนแสบ ในเรื่องของรถบีอาร์ที รถบีทีเอส ส่วนอื่นๆ จะเป็นในเรื่องของการติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัย เช่น เสาล้มลุก ถ้าจะมอบให้กรุงเทพฯ โดยตรงจัดการในเรื่องการจราจรและการขนส่งและปราบปรามลดอุบัติเหตุจราจรควรจะให้ กรุงเทพฯ องค์การเดียวเป็นฝ่ายปฏิบัติการเรื่องนี้เพราะถ้าหลายหน่วยงานเข้ามามีปฏิบัติการไม่เป็นผลอย่างนี้ เห็นว่าอย่างไรบ้าง แต่ถ้าพูดถึงมอบอำนาจการสั่งการ อย่างตำรวจก็ขึ้นอยู่กับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ถ้าโอนมาตำรวจมาเป็นสำนักตำรวจจราจรกรุงเทพฯ ก็ว่าไปอย่าง โดยบังคับใช้กฎหมาย แล้วก็รับคำสั่งจากผู้ว่าราชการกรุงเทพฯ แต่ในเมื่อกองบังคับการกรุงเทพฯ ยังมีสายผู้บังคับบัญชาอยู่ มันก็เป็นไปได้ภายในเรื่องของขนส่งเอง ในเรื่องของ ขสมก. หรือว่ารถ บขส. ซึ่งมีสถานีอยู่ที่กรุงเทพฯ ก็จริง แต่เวลาที่บังคับใช้หรือตรวจสภาพรถ ก็ต้องอาศัยบุคลากรจากทางกรมการขนส่งเป็นคนดูแลรับผิดชอบ”

สุชาติา เผือกประเสริฐ หัวหน้างานวิเคราะห์อุบัติเหตุ กรมการขนส่งทางบก ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “ศูนย์ความปลอดภัยทางถนนมีนโยบายปรารถนาว่าตอนเริ่มต้นตั้งศูนย์ความปลอดภัยแต่เอาหน่วยงานหน่วยอื่นมารวมกันเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ เฉพาะนั้นเอกภาพในการออกคำสั่งในการปฏิบัติในการบังคับใช้กฎหมายไม่เป็นเอกภาพ น่าจะตั้งหน่วยงานอื่นให้รับผิดชอบโดยตรงเกี่ยวกับการลดอุบัติเหตุ เช่นตั้งสำนักงานอำนวยการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย รับผิดชอบด้านการจราจร เป็นหน่วยงานที่สามารถสั่งได้เพียงคนเดียว อย่างเช่นมีเลขาธิการครบครันไม่ต้องยืมคนของเรา ควรจะสร้างจิตสำนึกให้คนขับรถ ถ้าทุกคนมีจิตสำนึกในการขับรถ แต่ทุกวันนี้เราขาดจิตสำนึกขาดวินัยในการจราจร ส่วนใหญ่จะเน้นที่จิตสำนึกของคนไทยมากที่สุด การบังคับใช้กฎหมายไม่เข้มแข็ง ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการจัดการบริหารลดอุบัติเหตุทางถนนเห็นควรให้มี

การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด ถ้าการบังคับใช้กฎหมายมีผล กลัวในกฎหมายในสิ่งที่บังคับนั้นเกิดขึ้น อย่างเช่นของต่างประเทศผู้ขับรถจะกลัวกฎหมายมาก เมื่อถึงเวลาใช้ชั่วโมงการทำงานของเขา ถ้าช่วงหยุดเขาก็จะหยุดเลย อยากรู้คนไทยของเรายึดถือกฎหมายเป็นหลัก การบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุในกรุงเทพฯ ควรเน้นเรื่องการบริหารด้านกฎหมาย เข้มงวด จริงจัง กรุงเทพฯ มีอัตรากำลังเพียงพอใหม่ในการที่จะเข้ามาควบคุม ทุกวันนี้ตำรวจก็ยังมีอัตรากำลังไม่เพียงพอ แต่ตำรวจบางครั้งก็สร้างปัญหาการติดขัด การเกิดอุบัติเหตุที่ตรงนั้นก็เกิดปัญหาการติดขัดบางทีก็จะเกิดอุบัติเหตุ คนก็จะรีบไปทำงาน ฉะนั้นอัตรากำลังของกรุงเทพฯ ที่จะเข้ามาควบคุมที่ตรงนี้”

สมหวัง ทองขาว นักวิชาการขนส่งเชี่ยวชาญ กรมการขนส่งทางบก ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “ในกรุงเทพฯ การตั้งศูนย์ประวัติผู้ขับรถสาธารณะ มีหน้าที่ในติดตามพฤติกรรมของผู้ขับรถ จะมีการเชื่อมโยงกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ คดีจราจรทั้งหลาย เชื่อมโยงกับสมาคมวินาศภัย ข้อมูลของรถที่เกิดอุบัติเหตุ ศูนย์ประวัติจะทำหน้าที่ในการตัดแต่มีมีการตั้งเกณฑ์ว่าข้อหาขับรถฝ่าไฟแดง ข้อมูลไหลมาจากโรงพักต่างๆ หากหมดแต่มี ระบบจะพักใช้ใบอนุญาตโดยอัตโนมัติ ถ้าหากเป็นคดีร้ายแรงระบบจะเพิกถอนใบอนุญาตโดยอัตโนมัติ เป็นเรื่องของการจัดการติดตามพฤติการณ์ของผู้ขับรถและถูกบันทึกไว้ในระบบ ถ้าจะมอบให้กรุงเทพฯ โดยตรงจัดการในเรื่องการจราจรและการขนส่งและปราบปรามลดอุบัติเหตุจราจรควรจะให้ กรุงเทพฯ องค์กรเดียวเป็นฝ่ายปฏิบัติการเรื่องนี้เพราะถ้าหลายหน่วยงานเข้ามามีปฏิบัติการไม่เป็นผลอย่างนี้เห็นอย่างไรบ้าง ถ้าโอนตำรวจให้อยู่กับหน่วยงานท้องถิ่นเห็นด้วย เพราะ กรุงเทพฯ จะปฏิเสธไม่ได้ กรุงเทพฯ เป็นเจ้าภาพอยู่คนเดียวละถ้า กทม. เข้มงวดแบบจริงจังก็จะเอาอยู่”

ธนพงษ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “กทม. ในฐานะที่เป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพราะเป็นใหญ่สุดน่าจะผลักดันให้เกิดกลไก 5 เสาหลัก เป็นแม่แบบว่า กทม. สามารถผลักดันได้ และสิ่งสำคัญเลยคือการให้ข้อมูลเพราะทุกวันนี้ กทม. โดยเฉลี่ยตกวันละราย 2 ราย แต่สิ่งที่เราไม่มีเลยคือรายที่ตายเพราะสาเหตุคืออะไร พอไม่มีตรงนี้ทำให้เรื่องอื่นทำให้ต้องไปแก้ที่ถนน คนหรือรถ เพราะฉะนั้นสิ่งที่ กทม. เร่งทำคือหาข้อมูลความเสี่ยง ของการเกิดเหตุ พฤติกรรมเสี่ยง จุดเสี่ยง เอามาวิเคราะห์ว่า สาเหตุที่เกิดขึ้นเพราะอะไร และควรจะทำที่จุดไหน ถ้าแก้ได้สาเหตุก็จะลดลง ถ้า กทม. จะไม่น่าเป็นห่วงเรื่องงบประมาณ และความร่วมมือ แต่น่าจะทำเรื่องข้อมูลถ้าจะมอบให้กรุงเทพฯ โดยตรงจัดการในเรื่องการจราจรและการขนส่งและปราบปรามลดอุบัติเหตุจราจรควรจะให้ กรุงเทพฯ องค์กรเดียวเป็นฝ่ายปฏิบัติการเรื่องนี้เพราะถ้าหลายหน่วยงานเข้ามามีปฏิบัติการไม่เป็นผลอย่างนี้เห็นอย่างไรบ้าง ถ้าเราผลักดันโครงสร้างของระบบจัดการแบบบูรณาการจะดีอยู่แล้ว ถ้าเทียบเคียงกับยาเสพติด ยาเสพติดก็เป็นแบบอย่างที่น่าสนใจ การมี ปปส. เป็นโครงสร้างแม่แบบ มีงบประมาณกระจายไปให้หน่วยงาน ติดตามกำกับ ทุกวันนี้ศูนย์ฯ ถือเป็นระเบียบของสำนักนายกฯ มีแผน แต่ไม่มีงบประมาณรองรับ หน่วยงานที่ดูแลก็ต่างคนต่างทำ การที่จะทำให้เกิดบูรณาการ โดยสรุปคิดว่า โครงสร้างแบบนี้ควรจะผลักดันน่าจะเป็นเรื่องปกติจะต้องมี หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยเสี่ยงคือคมนาคม ดูแลถนน ดูแล คู่มือขับขี่ ในต่างประเทศก็จะเป็นคมนาคมเป็นส่วนใหญ่ จะต้องเชียร์ว่า ปพ. อยากรู้อย่างอื่นไม่อยากรู้อย่างอื่นก็ต้องถ่ายโอนไปยังหน่วยงานอื่น เรื่องนี้น่าจะมีการลองศึกษาและได้

ลองทำ คือถ้าดูโมเดลของต่างประเทศ ต่างประเทศจะดูแลหลายส่วนที่ทุกวันนี้ สنج. ตำรวจแห่งชาติ จะดูแลเรื่องของการจอด การเข้าไปจัดระเบียบการจอด แล้วก็โมเดลของต่างประเทศหลายอย่างที่จะ ขึ้นกับท้องถิ่น คือบ้านเราการถ่ายโอนแบบนี้จะไม่ค่อยจะติดขัดเรื่องข้อกฎหมาย คือ พรบ. จราจร อยู่ในของตำรวจ ถ้าถ่ายโอนไปแล้วไปที่ท้องถิ่นจะต้องเลือกว่าภารกิจไหนอยู่ในสิ่งที่เหมาะกับ ท้องถิ่นแต่ขณะเดียวกันก็ไม่ขัดกับกฎหมาย การลงทุน ด้านเทคโนโลยี แต่เรื่องการบังคับของถนน ถ้า ตรวจจับที่ตำรวจเป็นหน่วยงานกลางหรือส่วนภูมิภาค โอกาสที่จะทำให้เกิดจราจรของท้องถิ่นจะยาก ควรจะให้บทบาทของเทศกิจมากขึ้น ควรจะให้มาดูแลเรื่องการจอด เรื่องสถานี วินรถตู้ วินมอเตอร์ไซด์ โอนให้ท้องถิ่นไปเลย ไม่ได้โอนเปล่า แต่ต้องมาดูแลความปลอดภัยด้วย”

เบญจวรรณ สิงหาพันธ์ หัวหน้างานป้องกันและประเมินผล ได้แสดงความคิดเห็นไว้ ว่า “ในเขต กทม. อยากให้มีการส่งเสริมการใช้รถสาธารณะ ไม่ว่าจะเป็นรถไฟฟ้า อยากให้ลดการใช้ รถส่วนตัวลง โดยเฉพาะอีกอย่างหนึ่ง เรื่องมอเตอร์ไซด์ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจะเกิดเยอะมาก ถ้าหากว่างาน จราจรของตำรวจทั้งหมดใน กทม. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ควรจะให้ กทม. เป็นคนคุมโดยตรงเลยมีความเห็นอย่างไรนั้นคิดว่าดี เพราะจะได้เป็นหน่วยเดียวซึ่งสามารถที่จะวางแผนอะไรได้ ไม่ว่าจะเป็น เส้นทางจราจร ไม่ใช่ว่าศูนย์จราจรอันหนึ่ง กทม. อันหนึ่ง คิดว่าดี ถ้าสามารถเป็นไปได้ ก็อาจจะ โอนย้ายเจ้าหน้าที่หรืออะไร แล้วก็ทำเป็นศูนย์จราจรของเมืองไปเลย”

ศาสตราจารย์พิเศษ ดร.สาคร สุขศรีวงศ์ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารบริษัทเงินทุน กรุงเทพ ธนาทร จำกัด (มหาชน) ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “คงกลับไปถึงอันดับแรกที่พูด ทำ อย่างไม่ถึงจะให้คนกรุงเทพฯ มองว่าใน 300 กว่าคนต่อปี อาจเป็นตัวคุณได้ เพราะฉะนั้นการสร้าง ความรู้สึกว่า เราเป็นเจ้าของปัญหาถ้าเมื่อไหร่มองว่าเป็น 300 กว่า แล้วก็ปัญหาของส่วนรวม ไม่ เชื่อว่าคนจะสนใจ เพราะการชี้จุดต้องชัดเจน เป้าหมายตราบดที่เราบอกว่า 300 เป็น 200 บางคนก็ บอกว่ายังไงก็ต้องตายอยู่ดี เพราะฉะนั้นก็ไม่ได้ใช้ปัญหาที่เกิดจากตัวเอง เพราะฉะนั้นเป้าหมายคิดว่า ต้องทำให้มันท้าทาย เช่น เราบอกว่าในกรุงเทพฯ จะต้องมีการตายที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนน ใน เรื่องนี้ถึงแม้ในความเป็นจริงจะมีการตายเกิดอยู่บ้าง แต่ความพยายามของเรา เราต้องตั้งเป้าเป็นศูนย์ การตายไม่ใช่ความเสียหาย การตายเป็นการสูญเสีย เพราะฉะนั้นทางสถิติเมื่อมันลดลงก็ดีขึ้น เพราะฉะนั้นเมื่อมันเกิดขึ้น คุณไม่รู้สึกรึเพราะอะไร เพราะมันไม่ได้เกิดกับตัวคุณ ถ้ามันเกิดขึ้นกับคุณต่อให้ มันเป็น 300 ใน 5 ล้าน แต่พอเกิดขึ้นกับตัวคุณแค่ 1 จะเป็นลูกคุณ หลานคุณ มันคือสิ่งที่คุณต้องเจอ และเผชิญทั้งชีวิต และมันเป็นหน้าที่ที่ต้องโยนให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในเรื่องการประชาสัมพันธ์ เรื่อง ต่อไปเป็นเรื่องของการจัดสภาพองค์กรในส่วนของการดูแล ว่าใครจะมีอำนาจในการสั่งการการดูแล ถ้าเราไม่ได้ให้ความสำคัญกับมัน ต่อให้ตั้งคณะกรรมการระดับชาติขึ้นมา ก็เป็นเพียงแค่ผู้แทน ในที่สุดก็ไม่มีใครที่ลงมา ถ้าเกิดว่ามีกรวิจัยที่ท่านทำอยู่ในที่สุดแต่ละหน่วยงานต้องทำอะไร แต่ละหน่วยงานรับ ไป และมีกระบวนการสั่งการลงไปให้ดำเนินการ ถ้าทำไม่ได้หน่วยงานปฏิบัติต้องมีหน้าที่ที่จะรายงาน และก็จะบ่นว่าแผนงานในการแก้ไขให้ดำเนินการ บางครั้งภาวะในพิสูจน์ ภาวะในการรายงาน ภาวะ ในการปฏิบัติ ต้องให้เป็นระดับปฏิบัติไม่ใช่ให้เป็นภาวะของผู้กำหนดนโยบายในการต้องลงไปในนี้ ติดตาม ถ้าคุณไม่ทำคุณละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ เรื่องบางเรื่องต้องถึงขนาดนั้นจึงจะทำได้ ในเชิงของ ยุทธศาสตร์อีกเรื่องหนึ่ง คิดว่าเราอาจจะต้องมองว่า รัฐบาลบางรัฐบาลให้ความสำคัญ บางรัฐบาล

ไม่ให้ความสำคัญ จะต้องมีการศึกษาเรื่องของความสูญเสียให้กับรัฐบาลให้เห็นได้ชัดเจน เพื่อห้าจัดทรัพยากรมาสำหรับการดำเนินการในเรื่องนี้ ความสูญเสียไม่ได้สูญเสียกับตัวเอง ไม่ใช่กับสังคม ในเรื่องการท่องเที่ยวก็เสีย การจราจรเกิดปัญหาติดขัดบ่อยครั้ง ซึ่งเกิดจากอุบัติเหตุตามท้องถนน แต่เรื่องพวกนี้ไม่เห็นตัวเลขที่มีการศึกษาอย่างเป็นระบบว่าเป็นการสูญเสียอื่น คงมีเรื่องการสั่งการในเรื่องของเอกภาพ แต่ด้วยความเคารพทาง กทม. คิดว่าเรื่องนี้ถ้าจะแบ่งโอนงานบางส่วนไปคงไม่ขัดข้อง แต่ต้องยอมรับว่า กระบวนการการบังคับใช้ ด้วยวัฒนธรรม หรือประวัติศาสตร์ทำไม่ได้ง่ายนัก แต่เรื่องนี้สามารถทำได้ แต่ยังไม่ใช้เรื่องยุทธศาสตร์เร่งด่วน แต่ในวันนี้ปัญหาใหญ่ยังอยู่ มองว่าควรแก้จุดที่สำคัญและเร่งด่วนก่อน ส่วนเรื่องของการปรับโครงสร้างอาจจะเป็นอย่างอื่น ในหลักการงานด้านความปลอดภัยเป็น Staff Function ในวันนี้เรามีความจำเป็นในขนาดนั้นหรือยัง การที่จะแยกหน่วยงานออกมานั้นจะต้องมีความชัดเจน จะต้องมียุทธศาสตร์ มันเพียงพอหรือเปล่าที่จะชั่งน้ำหนัก 2 ด้านนี้ ถ้าจะถามเรื่องงานฝากเป็นเพราะด้วยกลไกที่ไปฝาก แต่คิดว่างานฝากไม่ใช่งานสั่ง หน้าที่เพียงแต่จะมีการกำกับและประเมินถ้าทำไม่ได้ แต่ว่าระบบราชการเรา เราไม่ทำแบบนั้น ภารกิจหน่วยงานคือศูนย์ให้ทำให้ได้ร้อย แต่จะลดความสูญเสียจากเท่านี้ลงมาโดยปกติไม่ยากที่จะตั้งหน่วยงานใดๆ ที่จะตั้ง”

ถวิลวดี บุรีกุล ผู้อำนวยการสำนักวิจัยและพัฒนาสถาบันพระปกเกล้า ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า “ศูนย์อำนวยการต้องทำงานแบบจริงจัง หน่วยงานที่รับผิดชอบต้องปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถ การให้ความรู้กับประชาชนควรเป็นสิ่งที่สำคัญ มีการพยายามนำนโยบายไปปรับกับความเป็นจริง ในกรุงเทพฯ รถมันเยอะ อุบัติเหตุเกิดขึ้นเยอะ ควรมีการจัดระเบียบเรื่องของการวิ่งเร็วที่สำคัญเรื่องของการศึกษาประชาชน พ่อแม่ไม่ควรสนับสนุนให้ขับรถเมื่อยังไม่ถึงเวลา บางทีควรแก้ที่คุณภาพของยานพาหนะ อีกอย่างมีกฎระเบียบเรื่องของการจราจร ปัญหาบ้านเรามีหลายอย่าง อุบัติเหตุในกรุงเทพฯ ที่เป็นอันดับหนึ่งคือรถจักรยานยนต์ ถ้ารถจักรยานยนต์ควรจะใช้ในที่ชุมชน ควรใช้รถจักรยานยนต์ไฟฟ้า รถจักรยานยนต์รับจ้างเกิดอุบัติเหตุเยอะ ศูนย์ควรมีมาตรการหรือโครงสร้างความคิดเห็นที่ว่ารถจักรยานยนต์รับจ้างมันควรจะมีหรือไม่ ในความเห็นไม่น่าจะมีรถจักรยานยนต์รับจ้างไม่ปลอดภัยทั้งตนเองและคนซ้อนท้าย และทางรัฐไปเสริมและอุบัติเหตุเกิดขึ้นมากๆ ที่มีเพราะกรุงเทพฯ มีการขยายตัว แล้วประชาชนเข้าตอรอกซอยไม่ได้ และไม่ได้มีรถกันทุกคน และไม่มียานพาหนะที่ออกมาสู่ข้างนอก จึงจำเป็นต้องใช้รถจักรยานยนต์ และทางออกก็คือต้องมีรถจักรยาน แต่ต้องมีถนนสำหรับรถจักรยาน ต้องมีมาตรการซึ่งจะต้องค่อยๆ ทำ และการนั่งรถจักรยานยนต์จะไม่สวมหมวกกันน็อค รถจักรยานยนต์ควรเปลี่ยนการขับขี่ ขนส่งมวลชนในซอยควรใช้รถยนต์ ต้องมีมาตรการและต้องแก้ปัญหา และรถตู้ที่ไม่ถูกกฎหมาย เพราะว่ารถตู้เป็นรถของชนของและเอาออกมาแบบให้คนนั่งเพราะมันไม่ปลอดภัย แทนที่จะใช้รถตู้วิ่งในกรุงเทพฯ การขนส่งทางราง การขนส่งทางอื่น ไม่ควรให้รถตู้มาวิ่งเยอะแยะ ขับรถแบบไม่มีมารยาท นั่นคือปัญหาหลักรถจักรยานยนต์ รถตู้ เป็นยานพาหนะที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะมีคนมาบาดเจ็บ และมีการชะลอรถก็จะทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นอีก มันพิสูจน์ไม่ได้เพียงแต่ว่า ตำรวจมีหน้าที่ไปดูแลความปลอดภัยของประชาชนในเรื่องผู้พิทักษ์สันติราษฎร์ ให้ราษฎร มีความสุขสันติ ถ้างานจราจรโอนมาให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ถ้าในกรุงเทพฯ ก็จะทำให้กรุงเทพฯ สามารถที่จะดูแลการบริหารงานทางจราจร

ได้ขึ้น ไม่ใช่แค่เอาเรื่องของตำรวจจราจรโอนมา แต่หมายถึงเรื่องของงานอื่นๆ เช่น การขนส่งอื่นๆ เรื่องของการขนส่งขึ้นอยู่กับ สคร. การออกแบบถนน จุดนี้ควรมีการบูรณาการโครงสร้างกันให้ดี ประชาชนจะเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการตรงนี้มากขึ้น เพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินมากขึ้น ปัญหามันเกิดเพราะว่าโครงสร้างเหล่านี้อาจจะไม่เหมาะสม เพราะมีหน่วยงานอื่นๆ เกี่ยวข้องมากเกินไป น่าจะมีบทบาทแต่ไม่มีบาท ทุกคนไม่ยอมปล่อย พอเวลาเกิดปัญหาที่ไม่มีใครรับผิดชอบ ตัวเลขอุบัติเหตุต้องรายงานให้ประชาชนควรที่จะแก้ไขไปด้วยกัน ปัญหาตรงนี้คือต่างคนต่างทำงบประมาณก็ไม่มีชัดเจน เราไม่เคยแก้ที่ต้นเหตุ ถ้าคนมีความตระหนัก คนมีความเข้าใจ มีวินัย มีความรู้เรื่องกับการขับขี่ เกรงกลัวเรื่องกฎระเบียบ หรือไม่ซื้อรถที่วิ่งเร็ว ทำให้ไปชนชาวบ้าน ดัดแปลงเครื่องยนต์ เวลาขับต้องทำตามระเบียบ ทั้งหมดอยู่ที่คนทั้งสิ้น ผู้นำไม่ให้ความสำคัญกับเรื่องนี้ ไม่เคยสนใจ และไม่ได้สั่งการลงมา และนโยบายของพรรคการเมืองจะไปเอื้อของอุบัติเหตุมากขึ้น สนับสนุนการให้มียานพาหนะมากขึ้น จากรถตู้เถื่อนเป็นรถตู้ที่ไม่เถื่อน จากรถจักรยานยนต์ที่ผิดกฎหมายก็ทำให้เป็นไม่ผิด ถ้าจะทำให้เป็นจริงควรจะทำให้ทั้งระบบ ถ้ามีหน่วยงานใหม่ และหน่วยงานจะทำอะไร และหน่วยเดิมจะย้ายไปยังหน่วยงานนี้ และสุดท้ายก็เดินไม่ได้ ถ้ามาทำใหม่ควรจะมีอำนาจในการทำ แต่ตอนนี้ใครอยากจะทำเสียอำนาจของตัวเอง กทม. อยากจะทำรถไฟฟ้า ต้องขออนุญาตรัฐบาล แทนที่ท้องถิ่นจะมีบทบาททำก็ไม่สามารถทำได้ ส่วนนี้คือข้อบกพร่อง บางเรื่องการจัดการของกรุงเทพฯ แต่เรื่องอุบัติเหตุพอเกิดขึ้นแล้ว ควรเป็นหน้าที่ของสาธารณสุข ตำรวจแทนที่จะยื่นโบกแต่ก็จะใช้บังคับใช้กฎหมายแทน”

ศาสตราจารย์ แพทย์ และสุภานี นวกุล อาจารย์ประจำวิชารัฐประศาสนศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม ได้แสดงความคิดเห็นในลักษณะเดียวกันว่า “ต้องมีการปลูกฝังตั้งแต่เด็ก เรื่องรถมีการใช้งานเกิน 10 ปี ถ้าขับตอนกลางคืนก็จะมีไฟสภาพจะเก่ามาก ไม่ทราบว่าจะขับมาได้อย่างไร การตรวจสอบสภาพรถยนต์ คือทุกคนต้องเคยตรวจเป็นปัจจัยเสริมแล้วมากกว่านั้น ถ้าภาครัฐเช่นถนน บางทีต่อม่อ อยู่ตรงกลางถนน สำนึกเรื่องความปลอดภัยก็มีสำนึก แต่จะลดเรื่องปัจจัยก็น่าจะควบคุมได้ เช่น ขับรถประมาท กินเหล้า เม้า ภาครัฐน่าจะช่วยให้ วิศวกรรมทางด้านถนน ในการออกแบบ ตอนนี้ภาครัฐมีแค่เป้าเพื่อไม่ให้คนตาย ส่วนความละเอียดใจ ความลึกคคะนอง คิดจะทำอะไรควรทำให้เกิดความปลอดภัยก่อน ควบคุมวิศวะกรรมยานยนต์ ระยะยาวอีก 5 ปี คงจะเป็นเรื่องการสร้างเครือข่าย ระยะ 10 ปี การใช้ในด้านการศึกษากว่าจะได้มาจะเห็นผลช้า ภายใน 5 ถึง 6 เดือนทำเรื่องของสัญลักษณ์ ในส่วนของรัฐ เมื่อเปลี่ยนรัฐบาลจะทำให้เกิดความละเอียดจิตสำนึกนั้นในประเทศเกาหลี พัฒนามาพร้อมกับจิตสำนึก สังคมไทยยังขาดอีกเยอะ ต้องมองที่ประชาชนเป็นหลัก ผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้น เกิดขึ้นกับประชาชน ใครทำน่าจะเหมือนกัน ควรมีการแก้ไขกันเอง เหมือนการผสมงานจะดี คิดว่าจะทำอย่างไรให้มีประสิทธิภาพแต่ศูนย์ฯ นี้ควรจะมีที่ไหน มันเพิ่งตั้งขึ้นมา แต่สิ่งสำคัญการรักชีวิตควรจะมีมานานแล้ว ถ้าเราไม่ทำเอง ระบบราชการไทยก็จะสร้างหน่วยงานใหม่ โดยปกติคิดว่า มันไม่สำเร็จ ถ้าไม่มีการสร้างจิตสำนึก ถ้าเราไม่ใช้การควบคุมการกำกับ อย่างที่บอกตั้งแต่ต้น ของเดิมระบบราชการเกิดมาจากนิสัยของคนงานของฉันทันงานของฉันทัน งานของเธอคืองานของเธอ นิสัยของคนจะมีการสะท้อน ระบบราชการเป็นตัวทำให้เกิดนิสัยแบบนี้ จะเริ่มตรงไหนก็เหมือนกับงูกินหาง ควรออกกฎระเบียบ คิดว่ามันเป็น

นิสัย ความขับเคลื่อนไม่มีความชัดเจน การใช้โฆษณาหรือการบังคับใช้ไม่เหมือนกัน ราชการสามารถใช้โดยไม่ต้องใช้เงิน ใช้เงินในการปรับปรุงป้ายจราจรเพื่อให้เกิดความปลอดภัย ระบบราชการไทยและการบริหารขึ้นอยู่กับการใช้ การเบี่ยงเบน ที่สำคัญคือการตีความ ปัจจัยด้านนิสัย ปัจจัยด้านความเชื่อ ปัจจัยสำนึกที่ถูกหรือผิด ส่วนจะสร้างเรื่องของเทคนิค เรื่องของการซื้อเทคโนโลยี เรื่องของการสร้างกระทรวง มันทำได้หมด เอกภาพมันเกิด แม้กระทั่งกระทรวงเดียวกัน หน่วยงานเดียวกัน กลุ่มงานเดียวกันก็อาจจะทะเลาะกันเลย เพราะตอนนี้ สสส. มีโฆษณาที่ใส่หมวก พยายามทำดีกว่าเรื่องของศูนย์ แผนมีน้อย แต่ยุทธศาสตร์ของ สสส. คือการให้ความรู้เรื่องของการสร้างความเข้มแข็งของสังคม เรื่องของยาเสพติดที่จะรณรงค์ ควรมีการปรับวิธีการบริหาร เอกภาพจะต้องไปตอบลักษณะนิสัยทางสังคม บางทีมีกฎหมาย แต่ไม่เกิดเอกภาพ แต่คิดว่าถ้าจะใช้ทักษะหรือศาสตร์ในการบริหารคือการทำลาย ทำอย่างไรที่ไม่ต้องสร้างใหม่ นี่คือการประเด็นทำลาย และต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ จะเป็นตัวตอบว่า ยุทธศาสตร์นี้จะประเมิน สังคมไทยจะมียุทธศาสตร์แต่ก็บ่ยไปตามยุทธศาสตร์ เห็นได้ว่ามันควรจะเดินหน้าแต่กลับหยุดนิ่ง สิ่งสำคัญคือน่าจะกำกับและประเมินศูนย์ความมั่นคงหรือศูนย์อำนวยความสะดวก ถ้าจะบูรณาการมาไม่ซับซ้อน น่าจะไปคุมกับเรือก็ได้ ถ้าทำดีๆ ก็ควรจะใส่ใจจริงจังไปทั้งหมด เรื่องของคุณภาพของรถ เรื่องของกลอนประตู เรื่องของระบบนิรภัยต่างๆ ที่เราคุยกัน น่าจะมีเทคโนโลยีอีกตัวหนึ่ง”

การวิจัยเอกสาร

ผลการศึกษาวิจัยข้อมูลจากเอกสาร (Documentary Research) แนวทางการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร

สรุปได้ว่าแนวทางการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครนั้น รัฐบาลจำเป็นต้องอย่างยิ่งที่ต้องกำหนดนโยบายที่ชัดเจนในการมอบหมายอำนาจหน้าที่ งบประมาณ บุคลากรให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นรูปแบบพิเศษ กรุงเทพมหานครในการนำนโยบาย แผนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพประสิทธิผลเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากปัจจุบันกรุงเทพมหานครมีอำนาจหน้าที่ในการส่งเสริมมากกว่าบริหารจัดการแก้ไขปัญหา เนื่องจากปัญหาเชิงโครงสร้างระหว่างหน่วยงานภาครัฐหรือการบูรณาการบริหารจัดการร่วมกันยังขาดเอกภาพในการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร เช่น สำนักงานตำรวจทำหน้าที่ในการดำเนินคดีแต่กรุงเทพมหานครทำหน้าที่สนับสนุนแต่อำนาจในเชิงการบริหารจัดการพื้นที่กรุงเทพมหานครมีศักยภาพที่พร้อมดังนั้นความชัดเจนในการกำหนดนโยบายในการแก้ไขปัญหาปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครควรมีหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ งบประมาณที่ชัดเจน มีจำนวนบุคลากรที่เพียงพอ

จากการประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า อำนาจหน้าที่ในการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครเป็นไปตามอำนาจตามมาตรา 49 แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 และข้อ 19 แห่งระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 จึงให้จัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนกรุงเทพมหานคร

(ศปถ.กทม.) โดยให้มีคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร (คณะกรรมการ ศปถ. กทม.) มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

1. จัดทำแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการ และงบประมาณ ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนให้สอดคล้องกับแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน แผนบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556-2559
2. ดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในกรุงเทพมหานคร
3. อำนวยการ ประสานการปฏิบัติงาน เร่งรัด ติดตาม และประเมินผล ตามแผนปฏิบัติการแผนงาน โครงการ และงบประมาณ
4. ส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร
5. จัดให้มีศูนย์ข้อมูลและสถิติอุบัติเหตุทางถนนของกรุงเทพมหานคร
6. จัดให้มีโครงการพัฒนาบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนน
7. เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและประชาสัมพันธ์การดำเนินงานต่อสาธารณชน
8. รายงานผลการดำเนินงานและเสนอความคิดเห็นต่อคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (คณะกรรมการ ศปถ.) เพื่อพิจารณากำหนดแนวทางหรือมาตรการเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร
9. แต่งตั้งคณะอนุกรรมการหรือคณะทำงาน เพื่อปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่
10. ปฏิบัติงานอื่นตามที่คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (คณะกรรมการ นปถ.) หรือคณะกรรมการ ศปถ.มอบหมาย

กลไกของระบบของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน คือการบูรณาการหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐก็คือการกระทรวง ทบวง กรม ภาคเอกชนคือ บริษัทที่มีความเกี่ยวข้อง ด้านธุรกิจ เกี่ยวกับการสัญจรปลอดภัยทางถนน แม้กระทั่งประกันภัยยังมีเพราะมันเกี่ยวข้อง ด้านภาคประชาชนไม่ว่าจะเป็น องค์กร NGO ต่างๆ ประชาชนทั่วไป โดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน นำเอานโยบายมาแปลงเป็นรูปธรรม ขับเคลื่อนระดับชาติลงไปสั่งการ เอาหน่วยที่เกี่ยวข้องมานั่งทำงานร่วมกัน วางเป้าหมายร่วมกัน ปรีกษาหารือกัน ทำไปในทิศทางเดียวกัน แล้วมีระดับจังหวัด มีระดับอำเภอ มีระดับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น แนวคิดหลักคือเอาหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เอาคนที่เกี่ยวข้องมานั่งคุยกัน มันต้องมีเป้าหมายร่วมกัน แต่เนื่องจาก แต่ละหน่วยงานก็มีภารกิจหน้าที่ของตัวเอง มีกฎระเบียบมีวัฒนธรรมของตัวเอง มีงบประมาณ มีอะไรแตกต่างกัน ฉะนั้นมีความเป็นไปได้อยู่แล้วที่ต่างคนต่างทำแต่เรามีกรอบเรามีแผนที่จะยึดโยงร่วมกันเอาแผนทศวรรษ มายึดโยงร่วมกัน มีเป้าหมายที่พยายามให้เห็นร่วมกันในแผนแม่บทฉบับใหม่นั้น พยายามจะลงไปถึงตัวชีวิตให้เห็นว่าอะไรคือตัวชีวิตของแต่ละหน่วย อะไรคือความสำเร็จที่เราจะบรรลุถึง คือถ้าเรามองถึงเรื่องคนตายอย่างเดียว มันไม่สามารถวัดอะไรได้เลย แต่ถ้าเรามาพูดถึงกระบวนการแต่ละองค์กรทำงานอะไร บรรลุผลในงานนั้นใหม่ มาตรฐานที่ให้เป็นมาตรฐานสากลใหม่ เรามีการดำเนินการเรามีระบบตรวจสอบคุณภาพรถ ตรวจสอบคุณภาพถนน ตรวจสอบเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ครบถ้วนไหม ถนนบ้านเราได้มาตรฐานใหม่ เรื่องต่างๆ ที่ทำในต่างประเทศ ที่สามารถลดอุบัติเหตุเราได้ทำ

เหมือนกันกับเขาไหม และสิ่งสำคัญที่สุด เรามีวัฒนธรรมความปลอดภัยเหมือนกับบ้านอื่นเขาไหมอันนี้สำคัญ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จะเป็นตัวบูรณาการมานั่งคุยให้เป็นเรื่องเดียวกัน

ยุทธศาสตร์และกลยุทธ์มีความสำคัญมากในลักษณะการทำงานเชิงบูรณาการทุกหน่วยงานถ้ามาร่วมกันทำงาน แต่ตัวศูนย์อำนวยการจะต้องมียุทธศาสตร์ที่ชัดเจนจะให้ทำอย่างไรทุกหน่วยการจะต้องดำเนินการตามไม่ใช่ทุกหน่วยการจะต้องทำแผนการกับโครงการของตัวเองมาใส่แล้วบอกว่าเป็นยุทธศาสตร์หรือกลยุทธ์ของศูนย์อำนวยการเรื่องนี้ไม่ใช่กลยุทธ์หรือยุทธศาสตร์ที่จะให้ความปลอดภัยมันลดลงได้ แต่ทุกวันนี้ทำงานแบบเชิงบูรณาการแต่บูรณาการยังทำงานเหมือนเดิมยังทำภารกิจเหมือนเดิมไม่ได้เอามาทำร่วมกัน ไม่เอาปัญหาทุกหน่วยงานปัญหาความปลอดภัยตัวเองจะต้องกำหนดไปเลยว่าตัวเองจะต้องทำอย่างไร แล้วมอบหมายให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปดำเนินการ ถ้าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเคยดำเนินการไว้อย่างไรต้องกลับมาทำรูปแบบใหม่ ทำตามแบบที่ศูนย์อำนวยการสั่ง

4.2 ผลการศึกษาเชิงปริมาณ

ในการศึกษาเชิงปริมาณผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูลจาก เจ้าหน้าที่ภาครัฐที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร โดยผู้วิจัยได้ดำเนินการสุ่มตัวอย่างแบบชั้นภูมิและการสุ่มอย่างง่าย ได้แก่ คณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย 2) ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องระดับนโยบายและระดับปฏิบัติ รวมแล้วเป็นประชากร 2,500 คน กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในเชิงปริมาณมีจำนวนทั้งสิ้น 345 ตัวอย่าง สามารถวิเคราะห์ผลการศึกษาได้ดังต่อไปนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 4.1 ค่าความถี่ ค่าร้อยละของประชาชนเจ้าหน้าที่ที่มีต่อประสิทธิภาพการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร

สถานภาพทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	181	52.46
หญิง	164	47.54
อายุ		
ไม่เกิน 30 ปี	27	7.86
31 ปี - ไม่เกิน 40 ปี	85	24.64
41 ปี - ไม่เกิน 50 ปี	72	20.87
51 ปี ขึ้นไป	161	46.63

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

สถานภาพทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
ตำแหน่ง/ประเภท		
ระดับปฏิบัติการ	17	4.93
ระดับอำนวยการ/บังคับบัญชา	4	1.16
ผู้ขับเคลื่อนส่วนบุคคล	72	20.87
ผู้ขับเคลื่อนสาธารณะ	61	17.68
ตำรวจจราจร	191	55.36
สถานภาพสมรส		
โสด	115	33.33
สมรส	198	57.39
แยกกันอยู่/หย่าร้าง	32	9.28
ระดับการศึกษา		
ต่ำกว่าปริญญาตรี	103	29.86
ปริญญาตรีขึ้นไป	242	70.14
รายได้ต่อเดือน		
น้อยกว่า 20,000 บาท	210	60.87
20,001 – 35,000 บาท	72	20.87
35,001 บาท ขึ้นไป	63	18.26
ประสบการณ์ในการทำงาน		
1 ปี – 3 ปี	27	7.83
3 ปี – 8 ปี	48	13.91
9 ปี – 12 ปี	62	17.97
12 ปี ขึ้นไป	208	60.29

จากตารางที่ 4.1 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 181 คน คิดเป็นร้อยละ 52.46 เพศหญิง จำนวน 164 คน คิดเป็นร้อยละ 47.54 มีอายุระหว่าง 51 ปี ขึ้นไปจำนวน 161 คน คิดเป็นร้อยละ 46.63 รองลงมาได้แก่ 31 ปี - ไม่เกิน 40 ปี จำนวน 85 คน คิดเป็นร้อยละ 24.64 อายุ 41 ปี - ไม่เกิน 50 ปี จำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 20.87 และไม่เกิน 30 ปี จำนวน 27 คน คิดเป็นร้อยละ 7.86

ตำแหน่งหรือประเภท พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นตำรวจจราจรหรือเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ จำนวน 191 คน คิดเป็นร้อยละ 55.36 เป็นผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล จำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 20.87 ผู้ขับขี่รถสาธารณะ จำนวน 61 คน คิดเป็นร้อยละ 17.68 ผู้อยู่ในระดับปฏิบัติการ 17 คน คิดเป็นร้อยละ 4.93 และเป็นระดับอำนวยการ/บังคับบัญชา จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 1.16

สถานภาพสมรส พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่สมรสจำนวน 198 คน คิดเป็นร้อยละ 57.39 รองลงมา โสดจำนวน 115 คน คิดเป็นร้อยละ 33.33 และแยกกันอยู่/หย่าร้างจำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 9.28

ระดับการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่สำเร็จการศึกษาปริญญาตรีขึ้นไปจำนวน 342 คน คิดเป็นร้อยละ 70.41 และต่ำกว่าปริญญาตรีจำนวน 103 คน คิดเป็นร้อยละ 29.86

รายได้ต่อเดือนพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้ น้อยกว่า 20,000 บาทจำนวน 210 คน คิดเป็นร้อยละ 60.87 รองลงมา 20,001 – 35,000 บาท จำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 20.87 และ 35,001 บาท ขึ้นไป จำนวน 63 คน คิดเป็นร้อยละ 18.26

ประสบการณ์ในการทำงาน พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีประสบการณ์ทำงาน 12 ปี ขึ้นไป จำนวน 208 คน คิดเป็นร้อยละ 60.29 รองลงมา 9 ปี – 12 ปี จำนวน 62 คน คิดเป็นร้อยละ 17.97 3 ปี – 8 ปีจำนวน 48 คน คิดเป็นร้อยละ 13.91 และ 1 ปี – 3 ปี จำนวน 27 คน คิดเป็นร้อยละ 7.83

ตอนที่ 2 ปัจจัยที่มีผลต่อการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 4.2 ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของประชาชนเจ้าหน้าที่ที่มีต่อปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครโดยภาพรวมและรายด้าน

ปัจจัยที่มีผลต่อการบริหารจัดการ การลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร	ระดับความเป็นจริง		
	\bar{X}	S.D.	แปลผล
ปัจจัยด้านนโยบาย			
1. วัตถุประสงค์ของนโยบายมีความชัดเจน สอดคล้องกับสภาพปัญหาและบริบท	2.89	0.77	มาก
2. นโยบายมีความเป็นเอกภาพที่เฉพาะเจาะจงที่หน่วยปฏิบัติ เข้าใจร่วมกัน	2.40	0.69	น้อย
3. นโยบายมีกลไกขับเคลื่อนในการนำไปปฏิบัติ	2.57	0.76	มาก
4. แนวทางปฏิบัติ ขั้นตอนในการทำงานและนโยบายมีความ ชัดเจนเหมาะสมเอื้ออำนวยต่อการปฏิบัติงาน	2.81	0.57	มาก

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

ปัจจัยที่มีผลต่อการบริหารจัดการ การลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร	ระดับความเป็นจริง		
	\bar{X}	S.D.	แปลผล
ปัจจัยด้านนโยบาย			
5. สามารถปฏิบัติงานตามแผนงานหรือนโยบายอย่างเป็นรูปธรรม	2.38	1.01	น้อย
6. หน่วยงานมีการติดตามวัดผลประเมินผลที่เหมาะสมถูกต้อง	2.82	0.81	มาก
7. นโยบายมีความต่อเนื่อง	2.48	0.90	น้อย
รวม	2.62	0.82	มาก
ปัจจัยด้านบริหารจัดการ			
1. ผู้บังคับบัญชาสามารถจูงใจให้ปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ	3.02	0.58	มาก
2. คณะกรรมการระดับนโยบายมีภาวะผู้นำในการสั่งการต่างๆ	2.74	0.48	มาก
3. บุคลากรมีความรู้ ความสามารถ ศักยภาพในการทำงานที่เหมาะสมกับงาน	2.94	0.54	มาก
4. บุคลากรของกรุงเทพมหานครมีความพร้อมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน	2.78	0.78	มาก
5. กรุงเทพมหานครนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงานได้อย่างเหมาะสม	2.86	0.57	มาก
6. จำนวนเส้นทางการจราจรมีความเหมาะสม เช่น ความพร้อมของถนน สัญญาณไฟ ช่องทางเดินรถ อุปกรณ์งานจราจร	2.55	0.70	มาก
7. ระบบการจราจรและขนส่งเอื้อต่อการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน	2.91	0.86	มาก
8. มีการประสานงานระหว่างหน่วยงานระดับนโยบายและระดับปฏิบัติ	2.65	0.57	มาก
9. มีการเชื่อมโยงระบบจราจรและขนส่งอย่างเหมาะสม	2.72	0.87	มาก
10. มีการเชื่อมโยงหรือติดตั้งระบบข้อมูลข่าวสารเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างรวดเร็ว ทันเหตุการณ์	2.69	0.57	มาก
รวม	2.79	0.69	มาก
ปัจจัยด้านผู้ใช้ถนน			
1. ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎระเบียบจราจรอย่างเคร่งครัด	2.40	0.44	น้อย
2. การออกไปใบอนุญาตขับขี่และมาตรการลงโทษของกรมการขนส่งทางบกเป็นไปตามมาตรฐาน	2.37	0.75	น้อย

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

ปัจจัยที่มีผลต่อการบริหารจัดการ การลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร	ระดับความเป็นจริง		
	\bar{X}	S.D.	แปลผล
3. ยานพาหนะส่วนใหญ่ที่ใช้บนท้องถนน สามารถขับขี่ได้ มาตรฐานมีสัญญาณไฟ อุปกรณ์ห้ามล้อ และส่วนควบของรถ สมบูรณ์	2.59	0.56	มาก
4. ผู้ใช้รถใช้ถนนมีน้ำใจต่อเพื่อนร่วมถนนโดยปฏิบัติตาม กฎระเบียบจราจร	2.95	0.52	มาก
5. ผู้ใช้รถใช้ถนนให้ความร่วมมือกับตำรวจจราจรเป็นอย่างดี	2.60	0.69	มาก
6. มาตรการทางกฎหมายที่ใช้บังคับกับผู้ขับขี่มีความเหมาะสมกับ พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน	2.43	0.65	น้อย
รวม	2.57	0.66	มาก
ภาพรวม	2.66	0.75	มาก

จากตารางที่ 4.2 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่าปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพการ
บริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก (\bar{X} =
2.66, S.D. = 0.75) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ทุกด้านมีระดับความเป็นจริงในระดับมาก เรียง
จากมากไปน้อย ดังนี้ ปัจจัยด้านบริหารจัดการ (\bar{X} = 2.79, S.D. = 0.69) ปัจจัยด้านนโยบาย (\bar{X} =
2.62, S.D. = 0.82) และปัจจัยด้านผู้ใช้ถนน (\bar{X} = 2.57, S.D. = 0.66) มีผลต่อประสิทธิภาพการ
บริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครตามลำดับ เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า
ตอนที่ 3 ประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 4.3 ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของประชาชนเจ้าหน้าที่ที่มีต่อประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร โดยภาพรวมและรายด้าน

ประสิทธิผลการบริหารจัดการ การลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร	ระดับการปฏิบัติ		
	\bar{X}	S.D.	แปลผล
การบรรลุวัตถุประสงค์			
1. ในช่วงระยะที่ผ่านมามีอัตราอุบัติเหตุลดลง	2.57	0.68	มาก
2. ในช่วงระยะที่ผ่านมามีอัตราจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตลดลง	2.51	0.71	มาก
3. เส้นทางจราจรมีความสมบูรณ์เหมาะสมในการจราจรสิ่งอำนวยความสะดวกเหมาะสมกับการใช้สัญจร	2.44	0.81	น้อย
4. จำนวนข้อร้องเรียนด้านจราจรลดน้อยลง	2.51	0.58	มาก
5. การกระจายอำนาจให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	2.47	0.69	น้อย
6. จำนวนงบประมาณที่ได้รับในการป้องกันอุบัติเหตุในกรุงเทพฯ	2.47	0.54	น้อย
7. ความสำเร็จในการป้องกันอุบัติเหตุในกรุงเทพฯ	2.50	0.66	มาก
8. การแก้ไขปัญหาเหมาะสมกับสภาพปัญหาการจราจร	2.49	0.89	น้อย
	2.50	0.74	มาก
การมีส่วนร่วม			
9. ระดับความร่วมมือในการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนระดับนโยบาย	2.58	0.69	มาก
10. ระดับความร่วมมือในการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนระดับปฏิบัติการ	2.47	0.74	น้อย
11. ระดับความร่วมมือในการวางแผน กำกับติดตามประเมินผลการดำเนินงาน	2.74	0.88	มาก
	2.60	0.73	มาก
ความพึงพอใจ			
12. ระดับการยอมรับการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนน	2.69	0.69	มาก
13. ระดับความพึงพอใจการปฏิบัติงานของกรุงเทพมหานครและผู้เกี่ยวข้องกับการลดอุบัติเหตุทางถนน	2.73	0.75	มาก
14. ระดับความพึงพอใจในมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด	2.41	0.57	น้อย
	2.61	0.64	มาก
ภาพรวม	2.54	0.58	มาก

จากตารางที่ 4.3 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่าประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 2.54$, S.D. = 0.58) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า การบรรลุวัตถุประสงค์ การมีส่วนร่วม และความพึงพอใจ มีประสิทธิผลจากมากไปหาน้อย ดังนี้ ความพึงพอใจ ($\bar{X} = 2.61$, S.D. = 0.64) รองลงมาคือ การมีส่วนร่วม ($\bar{X} = 2.60$, S.D. = 0.73) และน้อยที่สุดคือ การบรรลุวัตถุประสงค์ ($\bar{X} = 2.50$, S.D. = 0.74)

ตารางที่ 4.4 แสดงค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยการบริหารจัดการ (X) ได้แก่ ปัจจัยด้านนโยบาย (X_1) ปัจจัยด้านบริหารจัดการ (X_2) ปัจจัยด้านผู้ใช้ถนน (X_3) กับประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร (Y)

ปัจจัยที่มีผลต่อ ประสิทธิผลการบริหาร จัดการการลดอุบัติเหตุทาง ถนน	(X_1)	(X_2)	(X_3)	(X)	(Y)
(X_1)	1				
(X_2)	0.42(**)	1			
(X_3)	0.23(**)	0.48(**)	1		
(X)	0.58(**)	0.75(**)	0.89(**)	1	
(Y)	0.20(**)	0.07	0.36(**)	0.32(**)	1

**มีนัยสำคัญทางสถิติที่ ระดับ 0.01

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.4 พบว่า ปัจจัยการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร โดยภาพรวม (X) ที่มีความสัมพันธ์กับประสิทธิผลการบริหารจัดการ (Y) ในเชิงบวก ($r = 0.32$, Sig. = 0.01) โดยที่ปัจจัยการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร ได้แก่ ปัจจัยด้านนโยบาย (X_1) ปัจจัยด้านผู้ใช้ถนน (X_3) ที่มีความสัมพันธ์กับประสิทธิผลการบริหารจัดการ (Y) ของบุคลากรในเชิงบวก ($r = 0.20$, Sig. = 0.01, $r = 0.36$, Sig. = 0.01)

การวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณแบบปกติ (Enter Multiple Regression Analysis) เพื่อค้นหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยการบริหารจัดการที่มีต่อประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร ได้ผลลัพธ์ดังนี้

ตารางที่ 4.5 แสดงผลการวิเคราะห์สหสัมพันธ์กำลังสองของค่าสหสัมพันธ์พหุคูณกำลังสองของค่าสหสัมพันธ์พหุคูณที่ปรับแก้ และค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐาน

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
Enter	0.41(a)	0.17	0.17	0.53

Predictors: (Constant), A3, A1, A2

จากตารางที่ 4.5 พบว่า ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณมีค่า 0.41 และกำลังสองของค่าสหสัมพันธ์พหุคูณมีค่า 0.17 แสดงว่า ตัวแปรพยากรณ์ทั้งหมด 3 ตัว ร่วมกันพยากรณ์ประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร ได้ร้อยละ 17.0 ค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐานของการพยากรณ์มีค่า 0.53

ตารางที่ 4.6 แสดงความแปรปรวนที่ได้จากการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบปกติ

Source of Variation	df	SS	MS	F	Sig.
Regression	3	34.403	11.468	23.261	.000(a)
Residual	340	167.799	.493		
Total	344	202.202			

**มีนัยสำคัญทางสถิติที่ ระดับ 0.01

จากตารางที่ 4.6 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อทดสอบนัยสำคัญของค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ พบว่า ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 แสดงว่าความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรเกณฑ์และตัวแปรพยากรณ์ทั้ง 3 ตัว มีความสัมพันธ์กันในเชิงเส้นตรงซึ่งสามารถนำไปสร้างเป็นสมการต่อไปได้

ตารางที่ 4.7 แสดงผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบปกติ

ตัวแปร	B	Beta	t	Sig.
ปัจจัยด้านนโยบาย (X ₁)	0.29	0.19	4.65	0.00
ปัจจัยด้านบริหารจัดการ (X ₂)	0.31	0.21	4.51	0.00
ปัจจัยด้านผู้ใช้ถนน (X ₃)	0.28	0.41	9.61	0.00
(Constant)	1.37		6.94	0.00
R ² =0.170	0.41			
Adj.R ²	0.17			
F	40.46	.		
Sig F	0.00			

จากตารางที่ 4.7 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยในการบริหารจัดการปัจจัยด้านนโยบาย (X_1) ปัจจัยด้านบริหารจัดการ (X_2) ปัจจัยด้านผู้ใช้ถนน (X_3) ต่างกันมีผลต่อประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครแตกต่างกัน

แสดงว่า ปัจจัยด้านนโยบาย (X_1) ปัจจัยด้านบริหารจัดการ (X_2) ปัจจัยด้านผู้ใช้ถนน (X_3) สามารถพยากรณ์ความสัมพันธ์กับประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครแตกต่างกัน (Y) ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

โดยตัวแปรทั้งหมดร่วมกันพยากรณ์ประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครได้ร้อยละ 17.0 มีความคลาดเคลื่อนมาตรฐานของการพยากรณ์ (S.E.est) 0.53 และสามารถเขียนสมการพยากรณ์ในรูปคะแนนดิบและคะแนนมาตรฐานได้ ดังนี้

สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนดิบ

$$Y = 1.37 + 0.29 (X_1) + 0.31 (X_2) + 0.28 (X_3)$$

สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนมาตรฐานได้ ดังนี้

$$Z_r = 0.19 (Z_1) + 0.21 (Z_2) + 0.41 (Z_3)$$

กล่าวโดยสรุปคือ เมื่อพิจารณาตามสมการพยากรณ์ พบว่า ประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวนทั้งหมด 345 คน ที่มีปัจจัยในการบริหารจัดการปัจจัยด้านนโยบาย (X_1) ปัจจัยด้านบริหารจัดการ (X_2) ปัจจัยด้านผู้ใช้ถนน (X_3) จะมีแนวโน้มส่งผลให้มีประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครที่เหมาะสมและเด่นชัดได้ดีขึ้น

ผลการวิเคราะห์นโยบายการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนน

ตารางที่ 4.8 เปรียบเทียบผลการวิเคราะห์นโยบายการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนน

การเปรียบเทียบ	ประเด็น	ข้อสรุป
1. การวิจัยเอกสาร	ประเด็นที่ 1 ความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของนโยบาย	นโยบายดังกล่าว มีความเหมาะสมในการนำไปปฏิบัติ โดยมีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องและจริงจัง โดยมุ่งเน้นให้หน่วยงานต่างๆ ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคสังคม และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ทุกระดับ มีส่วนร่วมรับผิดชอบและสนับสนุนส่งเสริมซึ่งกันและกันให้มากขึ้น โดยมีศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เป็นหน่วยงานกลางในการเชื่อมโยงประสานเครือข่ายและบูรณาการแผนงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนต่างๆ ไปสู่การยกระดับความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยสู่มาตรฐานสากล

ตารางที่ 4.8 (ต่อ)

การเปรียบเทียบ	ประเด็น	ข้อสรุป
	ประเด็นที่ 2 ความเหมาะสมในกระบวนการกำหนดนโยบาย	การมอบอำนาจและงานให้หน่วยงานต่างๆ ไปปฏิบัติได้ตามเป้าหมาย แต่ยังคงขาดการมีส่วนร่วมในการให้ข้อมูล และตัดสินใจเชิงนโยบาย ซึ่งอาจทำให้เนื้อหาของนโยบายอาจไม่สมบูรณ์ ซึ่งในกรณีดังกล่าวรัฐควรสร้างช่องทางของการให้ข้อมูลข้อเสนอแนะจากประชาชนมากขึ้น
2. การสัมภาษณ์เชิงลึก	ประเด็นที่ 1 ความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของนโยบาย	เป็นไปตามมาตรฐานสากลอาจจะมีปรับบางส่วนให้เหมาะสมกับสภาพของประเทศ ซึ่งประเด็นส่วนมากจะครอบคลุมแล้ว แต่ความสามารถที่จะทำให้ครอบคลุมในประเด็นที่ตั้งเป้าหมายวัตถุประสงค์อาจจะต้องใช้ระยะค่อนข้างมาก
	ประเด็นที่ 2 ความเหมาะสมในกระบวนการกำหนดนโยบาย	การมีส่วนร่วม และการกระจายอำนาจไปสู่หน่วยงาน องค์กรท้องถิ่น ชุมชน และภาคประชาชนมากขึ้น ซึ่งเมื่อมียุทธศาสตร์ใหม่นี้มีความชัดเจน ในการทำงานป้องกันอุบัติเหตุ

ตารางที่ 4.9 เปรียบเทียบผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน

การเปรียบเทียบ	ประเด็น	ข้อสรุป
1. การวิจัยเอกสาร	ประเด็นที่ 1 ด้านวินัยจราจร	ประชาชนมีพฤติกรรมการขับขี่ การเพิกเฉยต่อกฎจราจร หากไม่เคารพกฎจราจร อาจทำให้ประสบอุบัติเหตุได้
	ประเด็นที่ 2 ด้านคุณภาพถนนและสภาพแวดล้อม	จุดเสี่ยง จุดอันตราย ของถนนสามารถเกิดอันตรายจากจราจรได้ง่าย และสภาพแวดล้อมที่ไม่คุ้นเคย ลักษณะของเส้นทาง การคมนาคมไม่สะดวก อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

ตารางที่ 4.9 (ต่อ)

การเปรียบเทียบ	ประเด็น	ข้อสรุป
	ประเด็นที่ 3 ด้านยานพาหนะที่ปลอดภัย	พาหนะที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิตสูงสุด คือ รถจักรยานยนต์ และมีปัจจัยเสริมให้เกิดความรุนแรงเพิ่มขึ้น คือ การดื่มสุรา การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และการหลับใน
2. การสัมภาษณ์เชิงลึก	ประเด็นที่ 1 ด้านวินัยจราจร	พฤติกรรมของคนที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คนประเภทคนไม่มีจิตสำนึก คนประมาท ขาดความรู้ความเข้าใจ
	ประเด็นที่ 2 ด้านคุณภาพถนนและสภาพแวดล้อม	คุณภาพเส้นทางจราจรต้องมีการพัฒนาต่อเนื่อง อย่างน้อยถนนเมื่อใช้ไประยะหนึ่งเวลานาน ๆ ก็ต้องมีการเสื่อมสภาพ ซ้ำрутไปบ้าง ต้องมีการพัฒนาปรับปรุงเพื่อสะดวกแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนด้วย
	ประเด็นที่ 3 ด้านยานพาหนะที่ปลอดภัย	ปัจจัยของรถ เช่น วัสดุบิด หรือวัสดุ เป็นเรื่องที่ไม่ควรมองข้าม

ตารางที่ 4.10 เปรียบเทียบผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพการบริหารจัดการลดอุบัติเหตุในเขตกรุงเทพมหานคร

การเปรียบเทียบ	ประเด็น	ข้อสรุป
1. การวิจัยเอกสาร	ความสำเร็จของการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุ	ยุทธศาสตร์และกลยุทธ์มีความสำคัญมากในลักษณะการทำงานเชิงบูรณาการทุกหน่วยงานถ้ามาร่วมกันทำงาน แต่ตัวศูนย์อำนวยการจะต้องมียุทธศาสตร์ที่ชัดเจน ปัจจุบันไม่มีหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง ทำให้มีปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดยุทธศาสตร์ในการขับเคลื่อน กำหนดเป้าหมายที่ชัดเจนแม้จะมีแนวทางจากปฏิญามอสโกแต่ปัญหาเชิงโครงสร้างการบริหารราชการอำนาจหน้าที่ยังขาดความชัดเจนในการนำไปปฏิบัติ

ตารางที่ 4.10 (ต่อ)

การเปรียบเทียบ	ประเด็น	ข้อสรุป
2. การสัมภาษณ์เชิงลึก	ความสำเร็จของการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุ	<p>1. นโยบายเป้าหมายมีทิศทางที่ชัดเจนตามหลักสากลที่กำหนดไว้แต่ด้วยบริบททางสังคม ลักษณะพฤติกรรมของประชาชนยากต่อการลดจำนวนอุบัติเหตุ ทั้งนี้จำนวนงบประมาณ บุคลากรมีอย่างจำกัด และปัญหาเชิงโครงสร้างอำนาจหน้าที่ที่ทับซ้อนกันระหว่างหน่วยงานทำให้ไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ ความต่อเนื่องของการป้องกันจะมีเพียงระยะสั้นๆ เท่านั้น ทั้งนี้ข้อสังเกตคือเนื่องจากคนที่เสียชีวิตคือกลุ่มที่มีความเสี่ยงในเรื่องการใช้อุบัติเหตุยานยนต์เป็นกลุ่มคนชั้นล่าง คนใช้แรงงาน คนชนบท หรือว่าอาชีพรับจ้าง กลุ่มพวกนี้เป็นกลุ่มที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทย แต่เรื่องของการปฏิบัติตามกฎหมายกับไม่มีจิตสำนึก</p>
		<p>2. ในส่วนของบุคลากรของกรุงเทพฯ ยังไม่เพียงพอ คนที่ทำงานด้านนี้จะต้องมีความรู้ความเชี่ยวชาญในด้านของความปลอดภัยทางถนนอย่างน้อยมาก ของกรุงเทพฯ มีสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจริง แต่ว่า ในเรื่องงานตามภาระหน้าที่จะมอบสำนักงานจราจรและขนส่งเป็นคนดูแลในเรื่องอุบัติเหตุในเขตกรุงเทพฯ สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยของกรุงเทพฯ จะดูในเฉพาะไฟไหม้ในส่วนนี้ ไม่ได้มารับผิดชอบในเรื่องของจราจร</p>
		<p>3. การดำเนินการให้มีประสิทธิภาพหรือมีประสิทธิภาพขึ้นอยู่กับอยู่กับการบังคับใช้กฎหมาย ถ้ามีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดและจริงจังอุบัติเหตุสามารถลดลงได้</p>

ตารางที่ 4.10 (ต่อ)

การเปรียบเทียบ	ประเด็น	ข้อสรุป
3. การสนทนากลุ่ม	1. ข้อเสนอแนะปรับปรุงประสิทธิภาพการจัดการลดอุบัติเหตุทางถนน	1. ด้านนโยบายความปลอดภัยทางถนน ต้องสร้างภาคีเครือข่ายระดับชาติและระดับท้องถิ่นคือ กรุงเทพมหานคร หน่วยงานข้าราชการ สร้างการมีส่วนร่วมของชุมชน 2. ด้านการจัดการลดขนาดกรรมกร ระดับชาติ ถ่ายโอนพันธกิจไปขึ้นกับท้องถิ่น 3. ด้านการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ใช้รถใช้ถนน ต้องปลูกฝังจิตสำนึกความปลอดภัย
4. จากการศึกษาเชิงปริมาณ	ปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพการจัดการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร	1. กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยในการบริหารจัดการ ปัจจัยด้านนโยบาย (X_1) ปัจจัยด้านบริหารจัดการ (X_2) ปัจจัยด้านผู้ใช้ถนน (X_3) ต่างกันมีผลต่อประสิทธิภาพการจัดการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครแตกต่างกัน เมื่อพิจารณาตามสมการพยากรณ์ พบว่า ประสิทธิภาพการจัดการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวนทั้งหมด 345 คน ที่มีปัจจัยในการบริหารจัดการปัจจัยด้านนโยบาย (X_1) ปัจจัยด้านบริหารจัดการ (X_2) ปัจจัยด้านผู้ใช้ถนน (X_3) จะมีแนวโน้มส่งผลให้มีประสิทธิภาพการจัดการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครที่เหมาะสมและเด่นชัดได้ดีขึ้น

บทที่ 5

สรุปผล อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาวิจัยประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครเพื่อศึกษาประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อศึกษาปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร และเพื่อศึกษาเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพโดยการศึกษาวิจัยข้อมูลจากเอกสาร (Documentary Research) และเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) กับผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) และการสนทนากลุ่ม (Focus Group Discussion) ซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร และประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตกรุงเทพมหานคร โดยมีการศึกษาเชิงปริมาณมาสนับสนุนการศึกษาเชิงคุณภาพเพื่อให้ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยที่กำหนดไว้ ซึ่งผู้วิจัยสามารถสรุปผลการศึกษาได้ดังต่อไปนี้

5.1 สรุปผลการวิจัย

จากการวิเคราะห์ข้อมูลในเชิงคุณภาพโดยการศึกษาเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) กับผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) ซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร และประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 24 คน และวิจัยข้อมูลจากเอกสาร (Documentary Research) การสนทนากลุ่ม (Focus Group Discussion) จากผู้มีส่วนร่วม 8 ราย และการศึกษาวิจัยแบบสำรวจ (Survey Research) เพื่อให้ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยที่ตั้งไว้ ดังนี้

วัตถุประสงค์ข้อที่ 1 ประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร

1. ความชัดเจนนโยบายการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุทางถนนของกรุงเทพมหานครพบว่า ปัจจุบันนโยบายการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุทางถนนของกรุงเทพมหานครในกำหนดวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์แนวทางในการป้องกันสาธารณภัยอุบัติเหตุทางถนนและความปลอดภัยทางถนนของกรุงเทพมหานครได้กำหนดแนวทางป้องกันอุบัติเหตุทางถนนและความปลอดภัยทางถนนตามปฏิญญามอสโกของสหประชาชาติหรือองค์การอนามัยโลกที่ได้กำหนดมาตรการที่จะลดอุบัติเหตุทางถนนให้ลดลง ณ กรุงมอสโก สมาพันธรัฐรัสเซีย โดยมีการบูรณาการกับแนวทางการแก้ไขปัญหาคอุบัติเหตุทางถนนของรัฐบาล ทั้งนี้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้เสนอเรื่องให้ทางคณะรัฐมนตรีเพื่อเห็นชอบการกำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์ โดยปรับแนวทางปฏิญญามอสโกให้สอดคล้องกับบริบทสภาพสังคมของประเทศไทย ทั้งนี้หน่วยงานที่รับผิดชอบควรตระหนักในการแผนยุทธศาสตร์ไปปฏิบัติให้เกิดเป็นรูปธรรม พร้อมทั้งกำหนดให้มีบุคลากรที่มีศักยภาพเพียงพอต่อภารกิจ

งบประมาณ เครื่องมือที่อำนวยความสะดวกในการกำกับดูแลอุบัติเหตุทางถนนและความปลอดภัยทางถนนอย่างเหมาะสมและส่งเสริมให้ประชาชนตระหนักต่อจิตสำนึกสาธารณะในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เนื่องจากบุคคล ยานพาหนะ สภาพถนน สัญญาไฟ เครื่องหมายจราจรและเจ้าหน้าที่มีผลกระทบต่อประสิทธิผลในการบริหารจัดการในกรุงเทพมหานครและภาพรวมระดับประเทศ

2. นโยบายการป้องกันและแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนนสามารถดำเนินการได้อย่างบรรลุผลและสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรมและมีประสิทธิภาพ พบว่า กรุงเทพมหานครได้ยึดแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนและความปลอดภัยทางถนนเป็นกรอบในการขับเคลื่อนของแนวทางปฏิบัติตามปฏิญามอสโกหรือหลักสากล แต่การนำไปบริหารจัดการหรือปฏิบัติให้เกิดเป็นรูปธรรมหรือมีประสิทธิภาพประสิทธิผลนั้นจำเป็นต้องอาศัยวางแผนบูรณาการตั้งแต่รัฐบาล หน่วยงานกระทรวง ทบวง กรม องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สถาบันการศึกษาและจิตสำนึกของประชาชน ในการร่วมมือซึ่งกันและกันเป็นปัญหาระบบคมนาคมของภาครัฐ ประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ จิตสำนึกของประชาชนในการใช้ยานพาหนะหรือจิตสำนึกแห่งความปลอดภัย แม้ว่าอัตราอุบัติเหตุจะมีแนวโน้มลดลงแต่การเก็บข้อมูลสารสนเทศของอุบัติเหตุของหน่วยงานภาครัฐให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลทำให้เกิดข้อมูลที่มีความชัดเจน ซึ่งภาครัฐควรบำรุงดูแลรักษาสภาพของถนน สัญญาณไฟฟ้า สัญญาณจราจร วิศวกรรมโยธาให้สมบูรณ์เพื่อลดและป้องกันอุบัติเหตุและส่งเสริมสนับสนุนแรงจูงใจให้ประชาชนมีจิตสำนึกที่ดีในการขับขี่หรือปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดหรือระบบให้การช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล นอกจากนี้กรุงเทพมหานครมีข้อจำกัดด้านอำนาจหน้าที่ในการแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบเช่น การปรับซึ่งเป็นอำนาจของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นต้น

3. เป้าหมายและวัตถุประสงค์ของศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนมีความเป็นไปได้ที่จะส่งเสริมระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย พบว่า ประเทศไทยได้กำหนดเป้าหมายไว้ว่าทศวรรษความปลอดภัยทางถนนที่จะขับเคลื่อน ให้ถึงปี 2563 ตามปฏิญามอสโก เช่น ให้มีผู้เสียชีวิตต่อประชากรแสนคนไม่เกิน 10 คน ทั้งนี้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในระดับส่วนกลาง ภูมิภาค ท้องถิ่นจะต้องร่วมในการบริหารจัดการเชิงบูรณาการตั้งแต่ แสดงความคิดเห็น วางแผน บริหาร ประเมินผล โดยที่รัฐบาลหรือหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงจะต้องมีแผนที่ชัดเจนที่ทำให้ถึงเป้าหมาย หรือระบบการขับเคลื่อนที่จะทำให้เป้าหมายเกิดเป็นรูปธรรม ซึ่งต้องสอดคล้องกับประสิทธิภาพในการบริหารจัดการในด้านบุคลากร งบประมาณ กฎหมาย การกระจายอำนาจหน้าที่ คุณภาพของถนน วินัยการจราจร ทั้งนี้ต้องยอมรับว่าประเทศไทยยังขาดเอกภาพในการบริหารจัดการการป้องกันอุบัติเหตุอย่างเป็นระบบ ดังนั้นการแก้ไขปัญหาจึงไม่ครบทุกมิติอย่างครบวงจร

4. นโยบายการป้องกันและแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนนของกรุงเทพมหานครมีความสอดคล้องกับการปรับเปลี่ยนทัศนคติความเข้าใจและพฤติกรรมต่อการจัดการเพื่อความปลอดภัยทางถนนของประชาชน พบว่า นโยบายการป้องกันและแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนนของกรุงเทพมหานคร ได้ยึดถือปฏิญามอสโกในจัดทำแผนแม่บทต่างๆ หรือแผนประเภทต่างๆ แม้ว่าจะเป็นปฏิญาสากลบันทึกข้อตกลงร่วมกันของประเทศต่างๆ แม้ว่าจะมีความแตกต่างในมิติของการนำมา

ประยุกต์ใช้ให้เหมาะสมกับบริบททางสังคมไทยก็ตามต่างนับว่าเป็นแนวทางที่ดีตามมาตราฐานสากลซึ่งจะเป็นตัวชี้วัดที่สำคัญและเป็นแนวทางในการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเช่น กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก กระทรวงมหาดไทย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรุงเทพมหานคร นโยบายหรือยุทธศาสตร์ กลยุทธ์มีความสำคัญมากในลักษณะการทำงานเชิงบูรณาการทุกหน่วยงาน โดยให้การทำงานร่วมกันอย่างเป็นระบบ เชื่อมโยงฐานข้อมูลสารสนเทศร่วมกันหรือสร้างเครือข่าย ป้องกันการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นระบบระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชนและภาคองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอันจะนำไปสู่แนวทางการลดอุบัติเหตุหรือการปรับเปลี่ยนทัศนคติความเข้าใจและพฤติกรรมที่ดีและความปลอดภัยทางถนนของประชาชน

จากที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่า นโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในช่วงต้น คือ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2531-2545 ประสบกับปัญหาด้านการประสานนโยบาย อันเป็นผลต่อการบริหารจัดการจัดการป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยตรง ยิ่งกว่านี้ ยังมีปัญหาด้านโครงสร้างนโยบายจากผู้รับผิดชอบโดยตรง หรือที่เรียกว่าขาดเจ้าภาพ อันเป็นผลมาจากการขาดการสนับสนุนจากฝ่ายการเมือง นโยบายดังกล่าว มีความเหมาะสมในการนำไปปฏิบัติ โดยมีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องและจริงจัง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551 เป็นต้นไป โดยมุ่งเน้นให้หน่วยงานต่างๆ ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคสังคม และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ทุกระดับ มีส่วนร่วมรับผิดชอบและสนับสนุนส่งเสริมซึ่งกันและกันให้มากขึ้น โดยมีศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เป็นหน่วยงานกลางในการเชื่อมโยงประสานเครือข่ายและบูรณาการแผนงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนต่างๆ ไปสู่การยกระดับความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยสู่มาตรฐานสากล

วัตถุประสงค์ข้อที่ 2 ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร

1. ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนในกรุงเทพมหานคร พบว่า ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนหรือการบริหารจัดการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนจำเป็นต้องอาศัยปัจจัยการบริหารด้านต่างๆ เกื้อหนุนกันอย่างเป็นระบบโดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านงบประมาณ บุคลากร การกระจายอำนาจหน้าที่ เนื่องจากงบประมาณมีความสำคัญต่อการบำรุงรักษาอุปกรณ์ เช่น ถนน สัญญาณไฟ หรือการกำหนดนโยบายในการแก้ไขปัญหาจราจร เช่น พื้นที่จุด เส้นทางการเดินรถ หรือมาตรการค่าธรรมเนียมที่จอดรถในพื้นที่เขตเมือง เป็นต้น นอกจากนี้แล้วนโยบาย แผนการดำเนินงานต้องมีความชัดเจน กำหนดบทบาท อำนาจหน้าที่ของหน่วยงานอย่างชัดเจน ผู้ปฏิบัติงานมีศักยภาพและจำนวนเพียงพอต่อการบริหารจัดการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน โดยรัฐต้องให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหาตั้งแต่ งบประมาณ อำนาจหน้าที่ บุคลากร เป็นต้น แต่รัฐต้องตระหนักสร้างจิตสำนึกในการใช้ถนนเพื่อลดอุบัติเหตุจากประชาชนเป็นสำคัญเพราะคนคือปัจจัยสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุมากกว่ามิติปัจจัยการบริหารจัดการ

2. การจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนสอดคล้องกันกับการปฏิบัติงานหรือความสามารถของหน่วยงานอำนวยการความปลอดภัยทางถนน พบว่า ภาครัฐมีนโยบาย แผนยุทธศาสตร์ แผนแม่บทการป้องกันหรือลดอุบัติเหตุแต่อุปสรรคที่สำคัญคือการขาดประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานระหว่างหน่วยงานให้เกิดเป็นรูปธรรมอันมีผลมาจากปัจจัยการบริหาร

ด้านงบประมาณ บุคลากร นโยบายส่วนกลางในการกำหนดอำนาจหน้าที่ให้กับหน่วยงานหรือกระจายอำนาจ งบประมาณ บุคลากรอย่างเหมาะสม เนื่องจากงบประมาณ บุคลากรในหน่วยงานที่มีภาระงานประจำและงบประมาณจำกัดอยู่แล้ว พร้อมทั้งรัฐบาลควรใช้การบูรณาการหรือแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบโดยเฉพาะอย่างยิ่งการมอบอำนาจให้กับหน่วยงานและผู้บริหารองค์กรระดับปฏิบัติต้องมีบทบาทสำคัญในการร่วมนำนโยบายไปปฏิบัติอย่างจริงจัง

3. ยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนมีหน่วยงานรับผิดชอบในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ให้เกิดผลเป็นรูปธรรมอย่างมีประสิทธิภาพ พบว่า หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควรยึดถือยุทธศาสตร์หรือแนวทางการดำเนินงาน แผนงานโครงการให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันหรือบูรณาการบริหารจัดการ แลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างองค์กรเพื่อกำหนดยุทธศาสตร์ทั้งในระดับประเทศ ระดับท้องถิ่นให้สอดคล้องเหมาะสม โดยมีการกำหนดบทบาท อำนาจหน้าที่ งบประมาณ ทรัพยากรมนุษย์ของแต่ละหน่วยงานให้เหมาะสมในการส่งเสริมสนับสนุนงบประมาณสำหรับบรรณรักษ์ป้องกันสร้างจิตสำนึกความปลอดภัยทางถนนให้กับประชาชน

4. โครงสร้างการทำงาน โครงสร้างการบริหารงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง บุคลากรหลักเกณฑ์ ระบบสารสนเทศ งบประมาณ กระบวนการทำงานภายในศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน พบว่า กลไกระบบของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนมุ่งเน้นการบูรณาการหน่วยงาน ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐก็คือนกระทรวง ทบวง กรม ภาคเอกชน โดยเฉพาะประชาชนทั่วไป บูรณาการเข้ามาทำงานร่วมกัน มีตั้งแต่ระดับชาติ ระดับฝ่ายการเมืองดำเนินการตามโครงสร้างตามสายบังคับบัญชา โดยมุ่งเน้นการมีส่วนร่วมในการวางแผน บริหารหรือติดตามประเมินผล ตั้งแต่ระดับส่วนกลาง ระดับจังหวัด ระดับอำเภอ ระดับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยที่รัฐบาลกำหนดหน่วยงานกลางให้มีนโยบายอำนาจหน้าที่ งบประมาณ บุคลากรที่มีศักยภาพเพียงพอต่อภารกิจ เช่นเดียวกับสำนักงานจราจรและขนส่งของกรุงเทพมหานครจำเป็นต้องมีนโยบายจากส่วนกลางที่ชัดเจน รวมถึงอำนาจหน้าที่ในการบริหารจัดการ หรือจัดสรรงบประมาณ บุคลากรในการสนับสนุนงานจราจรและขนส่งของกรุงเทพมหานคร เนื่องจากปัจจุบันนี้งบประมาณในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเป็นงบประมาณประจำจากรายได้ของกรุงเทพมหานครซึ่งภารกิจของกรุงเทพมหานครมีจำกัดและบุคลากรมีภาระงานด้านอื่นๆ จำนวนมากพร้อมทั้งอำนาจหน้าที่ในการบริหารจัดการทับซ้อนหรือไม่มีอำนาจในการจัดการงานจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประสิทธิภาพจำเป็นต้องอาศัยอำนาจจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ กรุงเทพมหานครเป็นเพียงผู้สนับสนุนมากกว่าหรือพื้นที่ในการดูแลเป็นของกรุงเทพมหานครแต่ไม่มีอำนาจหน้าที่ในการแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบ

5. งบประมาณที่รัฐให้สนับสนุนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเพียงพอที่จะทำให้นโยบายการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยบรรลุเป้าหมาย พบว่า งบประมาณเป็นเรื่องสำคัญที่จะขับเคลื่อนมีหลายแผนงานหลายโครงการที่ต้องใช้งบประมาณในการขับเคลื่อนนโยบายไปสู่การปฏิบัติในด้านการบริหารจัดการ พัฒนารักษาบำรุงงานจราจร รณรงค์ประชาสัมพันธ์สร้างจิตสำนึกในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ทั้งนี้งบประมาณที่จัดแบ่งให้แต่ละหน่วยงานอาจไม่เพียงพอต่อหน่วยงานต้องการในการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติให้มีประสิทธิภาพ

ประสิทธิผลสูงสุด ควรมุ่งเน้นจัดสรรงบประมาณในการแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบมากกว่ามุ่งเน้นในเชิงสร้างภาพลักษณ์รณรงค์ในช่วงเทศกาลหรือส่งเสริมให้หน่วยงานสำนักจราจรในสังกัดกรุงเทพมหานครมีอำนาจหน้าที่ในการเก็บค่าธรรมเนียม เปรียบเทียบปรับผู้กระทำความผิดกฎจราจร เพื่อเป็นรายได้ของรัฐและมาตรการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน เป็นต้น

6. บุคลากร จำนวนพนักงาน ลูกจ้างมีความเพียงพอที่จะรองรับระบบโครงข่ายถนนที่ปลอดภัยในระดับพื้นที่ พบว่า จำนวนบุคลากรในการอำนวยความสะดวกหรือปฏิบัติหน้าที่เพื่อควบคุมแก้ไขปัญหาจราจรมีไม่เพียงพอต่อปริมาณรถหรือผู้กระทำความผิด เนื่องจากจิตสำนึกของผู้ขับขี่ที่ขาดระเบียบวินัย แต่การส่งเสริมให้บุคลากรมีความรู้ความเชี่ยวชาญในด้านการจราจรเป็นสิ่งที่หน่วยงานมุ่งส่งเสริมพัฒนาอย่างต่อเนื่องและมุ่งปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบต่อหน้าที่และบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลได้

7. เครื่องมือ เครื่องใช้ อุปกรณ์สำนักงาน คุณภาพของเทคโนโลยี และสิ่งอำนวยความสะดวกมีความเพียงพอที่จะรองรับงานของศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน พบว่า การจัดการระบบสารสนเทศในการบูรณาการบริหารจัดการยังขาดความเชื่อมโยงกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง แม้ว่าในแต่ละหน่วยงานจะมีศักยภาพของเครื่องมือ เครื่องใช้ อุปกรณ์สำนักงาน คุณภาพของเทคโนโลยีเนื่องจากเป็นต้นทุนที่สามารถจัดหา/จัดสรรเพียงเดียวสามารถใช้ได้ตลอดและสิ่งอำนวยความสะดวกมี แต่ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนยังขาดงบประมาณในการพัฒนาอย่างเป็นระบบหรือต่อเนื่อง

8. คุณภาพเส้นทางจราจร ควรมีการพัฒนาหรือปรับปรุงแก้ไข พบว่า ปัญหาเชิงโครงสร้างของระบบผังเมือง การวางผังเมือง การจัดระบบถนน ทำให้เกิดปัญหาของคุณภาพเส้นทางจราจรในด้านการเพิ่มช่องทางการเดินทาง ลักษณะของทางแยกทางตรง ซึ่งสอดคล้องสัมพันธ์กับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่ขาดระเบียบวินัยในการปฏิบัติตามกฎจราจรหรือคุณภาพยานพาหนะที่ไม่ได้มาตรฐานที่กำหนด

9. วินัยการจราจรของผู้ขับขี่ พบว่า อุบัติภัยทางท้องถนนเกิดจากปัจจัยที่สำคัญคือผู้ขับขี่หรือคนเป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดในด้านของอัตราความเร็ว ความประมาท การไม่ปฏิบัติตามกฎเครื่องหมายจราจร ทั้งนี้วินัยของผู้ขับขี่ขาดน้ำใจให้กับผู้ใช้ถนนร่วมกันและใช้ถนนหลวงในการทดสอบเครื่องยนต์หรือทำหายกันระหว่างผู้ขับขี่

10. คุณภาพยานพาหนะของผู้ขับขี่ พบว่า คุณภาพยานพาหนะเป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญที่มีผลต่ออุบัติเหตุแต่ด้วยการกรมการขนส่งทางบก กำหนดให้มีกาตรวจสอบสภาพรถยนต์ก่อนการต่อภาษีจึงเป็นมาตรการทางอ้อมที่สำคัญให้ประชาชนตระหนักถึงการดูแลสภาพรถยนต์ แต่ประชาชนต้องตระหนักในการใช้อุปกรณ์เพื่อบำรุงรักษาเครื่องยนต์ที่ได้มาตรฐาน

11. ความร่วมมือในการใช้รถใช้ถนนให้ปลอดภัย พบว่า ปัญหาที่สำคัญในการป้องกันอุบัติเหตุคือวัฒนธรรมจิตสำนึกแห่งความปลอดภัย การมีวินัยจราจร การปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัดของประชาชนเป็นสิ่งสำคัญ ตั้งแต่การตรวจสอบคุณภาพของยานพาหนะ เส้นทางก่อนเดินทาง การปฏิบัติตามกฎจราจรและการมีน้ำใจในการขับขี่ เป็นต้น

ผลการศึกษาวิจัยข้อมูลจากเอกสาร (Documentary Research) ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร

ด้านวินัยจราจร พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการขับขี่ การเพิกเฉยต่อกฎจราจร ส่งผลให้เกิดความหายนะในชีวิตและทรัพย์สินไม่อาจจะหลีกเลี่ยงได้ถ้าเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้น กฎจราจรจึงเป็นกลไกสำคัญประการหนึ่งที่จะช่วยควบคุม และลดอัตราเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ หากบุคคลที่จำเป็นต้องใช้เส้นทางสัญจรไม่เคารพกฎจราจรจะทำให้ประสบอุบัติเหตุได้ กลไกของกฎจราจรที่ต้องระลึกถึงอยู่เสมอ คือ ฟังใช้กฎจราจรอย่างถูกวิธีและถูกต้องซึ่งช่วยให้สามารถลดความเสี่ยงของอุบัติเหตุ

ด้านคุณภาพถนนและสภาพแวดล้อม พบว่า สภาพแวดล้อม มีส่วนช่วยสนับสนุนให้เกิดอันตรายจากการจราจรได้ง่าย โดยลักษณะภูมิประเทศ พื้นผิว เส้นทางจราจร อุบัติเหตุจราจรสามารถเกิดขึ้นได้ ถ้าหากมีการเดินทางเข้าไปในลักษณะภูมิประเทศ พื้นที่ ที่ไม่คุ้นเคย รวมถึงลักษณะของเส้นทางคมนาคม มีสภาพที่ไม่เอื้ออำนวยความสะดวกสบาย เส้นทางเปียก ลื่น หรือมีสภาพขรุขระ เป็นหลุมเป็นบ่อ หรือมีสิ่งกีดขวางบนเส้นทางจราจร รวมถึงระบบแสงไฟสำหรับการจราจร ประกอบกับสภาพอากาศ อากาศที่แปรเปลี่ยนระดับเบา-รุนแรง เช่น ฝนตก หมอกลงจัด พายุฝนฟ้าคะนอง คลื่นลมแรง สร้างทัศนวิสัยที่เลวร้าย ส่งผลต่อสภาพการจราจรให้เกิดอันตรายจากอุบัติเหตุได้ ถ้าไม่มีมาตรการป้องกันรัศมีความปลอดภัย

วัตถุประสงค์ข้อที่ 3 แนวทางการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร

จากการศึกษาแนวทางการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่เห็นว่าแนวทางการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครนั้น รัฐบาลจำเป็นต้องอย่างยิ่งที่ต้องกำหนดนโยบายที่ชัดเจนในการมอบหมายอำนาจหน้าที่ งบประมาณ บุคลากรให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นรูปแบบพิเศษกรุงเทพมหานครในการนำนโยบาย แผนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพประสิทธิผลเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากปัจจุบันกรุงเทพมหานครมีอำนาจหน้าที่ในการส่งเสริมมากกว่าบริหารจัดการแก้ไข้ปัญหา เนื่องจากปัญหาเชิงโครงสร้างระหว่างหน่วยงานภาครัฐหรือการบูรณาการบริหารจัดการร่วมกันยังขาดเอกภาพในการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร เช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติทำหน้าที่ในการดำเนินคดีแต่กรุงเทพมหานครทำหน้าที่สนับสนุนแต่อำนาจในเชิงการบริหารจัดการพื้นที่กรุงเทพมหานครมีศักยภาพที่พร้อม ดังนั้นความชัดเจนในการกำหนดนโยบายในการแก้ไข้ปัญหาปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครควรมีหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ งบประมาณที่ชัดเจน มีจำนวนบุคลากรที่เพียงพอ พร้อมทั้งควบคู่กับการสร้างจิตสำนึกที่ดีมีวินัยของผู้ขับขี่ให้มีความปลอดภัยทางถนนด้วยเช่นกัน เนื่องจากบุคคลเป็นปัจจัยสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ

ผลการศึกษาวิจัยข้อมูลจากเอกสาร (Documentary Research) แนวทางการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร

สรุปได้ว่าแนวทางการปรับปรุงประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครนั้น รัฐบาลจำเป็นต้องอย่างยิ่งที่ต้องกำหนดนโยบายที่ชัดเจนในการมอบหมายอำนาจหน้าที่ งบประมาณ บุคลากรให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นรูปแบบพิเศษกรุงเทพมหานคร ในการนำนโยบาย แผนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพประสิทธิผลเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากปัจจุบันกรุงเทพมหานครมีอำนาจหน้าที่ในการส่งเสริมมากกว่าบริหารจัดการแก้ไขปัญหา เนื่องจากปัญหาเชิงโครงสร้างระหว่างหน่วยงานภาครัฐหรือการบูรณาการบริหารจัดการร่วมกันยังขาดเอกภาพในการปรับปรุงประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร เช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ทำหน้าที่ในการดำเนินคดีแต่กรุงเทพมหานครทำหน้าที่สนับสนุนแต่อำนาจในเชิงการบริหารจัดการพื้นที่กรุงเทพมหานครมีศักยภาพที่พร้อม ดังนั้นความชัดเจนในการกำหนดนโยบายในการแก้ไขปัญหาปรับปรุงประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครควรมีหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ งบประมาณที่ชัดเจน มีจำนวนบุคลากรที่เพียงพอ

จากการศึกษาประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า อำนาจหน้าที่ในการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครเป็นไปตามอำนาจตามมาตรา 49 แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 และข้อ 19 แห่งระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 จึงให้จัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร (ศปถ.กทม.) โดยให้มีคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร (คณะกรรมการ ศปถ. กทม.) มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

1. จัดทำแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการ และงบประมาณ ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนให้สอดคล้องกับแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน แผนบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556-2559
2. ดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในกรุงเทพมหานคร
3. อำนวยการ ประสานการปฏิบัติงาน เร่งรัด ติดตาม และประเมินผล ตามแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการ และงบประมาณ
4. ส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร
5. จัดให้มีศูนย์ข้อมูลและสถิติอุบัติเหตุทางถนนของกรุงเทพมหานคร
6. จัดให้มีโครงการพัฒนาบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนน
7. เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและประชาสัมพันธ์การดำเนินงานต่อสาธารณะ
8. รายงานผลการดำเนินงานและเสนอความคิดเห็นต่อคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (คณะกรรมการ ศปถ.) เพื่อพิจารณากำหนดแนวทางหรือมาตรการเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร
9. แต่งตั้งคณะกรรมการหรือคณะทำงาน เพื่อปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่

10. ปฏิบัติงานอื่นตามที่คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (คณะกรรมการ นปถ.) หรือคณะกรรมการ ศปถ.มอบหมาย

กลไกระบบของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน คือการบูรณาการหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐก็คือการกระทรวง ทบวง กรม ภาคเอกชนคือ บริษัทที่มีความเกี่ยวข้อง ด้านธุรกิจเกี่ยวกับการสัญจรปลอดภัยทางถนน แม้กระทั่งประกันภัยยังมีเพราะมันเกี่ยวข้อง ด้านภาคประชาชน ไม่ว่าจะเป็น องค์กร NGO ต่างๆ ประชาชนทั่วไป โดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน นำเอา นโยบายมาแปลงเป็นรูปธรรม ขับเคลื่อนระดับชาติลงไปสั่งการ เอาหน่วยที่เกี่ยวข้องมานั่งทำงาน ร่วมกัน วางเป้าหมายร่วมกัน ปรีกษาหารือกัน ทำไปในทิศทางเดียวกัน แล้วมีระดับจังหวัด มีระดับ อำเภอ มีระดับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น แนวคิดหลักคือให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มาพูดคุยกัน โดยต้องมีเป้าหมายร่วมกัน แต่เนื่องจาก แต่ละหน่วยงานก็มีภารกิจหน้าที่ของตัวเอง มีกฎระเบียบมีวัฒนธรรมของตัวเอง มีงบประมาณ มีอะไรแตกต่างกัน ฉะนั้นมีความเป็นไปได้อยู่แล้วที่ต่างคนต่างทำ แต่เรามีกรอบเรามีแผนที่จะยึดโยงร่วมกัน ใช้แผนทศวรรษ มายึดโยงร่วมกัน มีเป้าหมายที่พยายามให้เห็นร่วมกันในแผนแม่บทฉบับใหม่นั้น พยายามจะลงไปถึงตัวชีวิตให้เห็นว่าอะไรคือตัวชีวิตของแต่ละหน่วย อะไรคือความสำเร็จที่เราจะบรรลุถึง คือถ้าเรามองถึงเรื่องคนตายอย่างเดียว มันไม่สามารถวัดอะไรได้เลย แต่ถ้าเรามาดูถึงกระบวนการของแต่ละองค์กร ทำงานอะไร บรรลุผลในงานนั้นไหม มาตรฐาน ที่ทำเป็นมาตรฐานสากลไหม เรามีการดำเนินการเรามีระบบตรวจสอบคุณภาพรถ ตรวจสอบคุณภาพ ถนน ตรวจสอบเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ครบถ้วนไหมถนนบ้านเราได้มาตรฐานไหม เรื่องต่างๆ ที่ทำในต่างประเทศ ที่สามารถลดอุบัติเหตุเราได้ทำเหมือนกันกับเขาไหม และสิ่งสำคัญที่สุด เรามีวัฒนธรรมความปลอดภัยเหมือนกับบ้านอื่นเขาไหมอันนี้สำคัญ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จะเป็นตัวบูรณาการมานั่งคุยให้เป็นเรื่องเดียวกัน

ยุทธศาสตร์และกลยุทธ์มีความสำคัญมากในลักษณะการทำงานเชิงบูรณาการทุกหน่วยงาน ถ้ามาร่วมกันทำงาน แต่ศูนย์อำนวยการจะต้องมียุทธศาสตร์ที่ชัดเจนจะให้ทำอย่างไรทุกหน่วยงาน จะต้องดำเนินการตามไม่ใช่ทุกหน่วยงานจะต้องทำแผนการกับโครงการของตัวเองมาใส่ แล้วบอกว่า เป็นยุทธศาสตร์หรือกลยุทธ์ของศูนย์อำนวยการเรื่องนี้ไม่ใช่กลยุทธ์หรือยุทธศาสตร์ที่จะให้ความปลอดภัยมันลดลงได้ แต่ทุกวันนี้ทำงานแบบเชิงบูรณาการแต่บูรณาการยังทำงานเหมือนเดิมยังทำภารกิจเหมือนเดิมไม่ได้เอามาทำร่วมกัน ไม่เอาปัญหาของหน่วยงานตนเองมาเป็นปัญหาขององค์กรใหญ่ จะต้องกำหนดไปเลยว่าตัวเองจะต้องทำอะไร แล้วมอบหมายให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปดำเนินการ ถ้าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเคยดำเนินการไว้อย่างไรต้องกลับมาทำรูปแบบใหม่ ทำตามแบบที่ ศูนย์อำนวยการสั่ง

ในการศึกษาเชิงปริมาณผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูล จากประชากรเป้าหมายในสังกัดพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร ได้กลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 345 ตัวอย่าง สามารถวิเคราะห์ผลการศึกษาดังต่อไปนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 181 คน คิดเป็นร้อยละ 52.46 เพศหญิง จำนวน 164 คน คิดเป็นร้อยละ 47.54 มีอายุระหว่าง 51 ปี ขึ้นไปจำนวน 161 คน คิดเป็นร้อยละ 46.63 รองลงมา

ได้แก่ 31 ปี - ไม่เกิน 40 ปี จำนวน 85 คน คิดเป็นร้อยละ 24.64 อายุ 41 ปี - ไม่เกิน 50 ปี จำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 20.87 และไม่เกิน 30 ปี จำนวน 27 คน คิดเป็นร้อยละ 7.86

ตำแหน่งหรือประเภท พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นตำรวจจราจรหรือเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ จำนวน 191 คน คิดเป็นร้อยละ 55.36 เป็นผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล จำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 20.87 ผู้ขับขี่รถสาธารณะ จำนวน 61 คน คิดเป็นร้อยละ 17.68 ผู้อยู่ในระดับปฏิบัติการ 17 คน คิดเป็นร้อยละ 4.93 และเป็นระดับอำนวยการ/บังคับบัญชา จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 1.16

สถานภาพสมรส พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่สมรสจำนวน 198 คน คิดเป็นร้อยละ 57.39 รองลงมา โสดจำนวน 115 คน คิดเป็นร้อยละ 33.33 และแยกกันอยู่/หย่าร้างจำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 9.28

ระดับการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่สำเร็จการศึกษาปริญญาตรีขึ้นไปจำนวน 342 คน คิดเป็นร้อยละ 70.41 และต่ำกว่าปริญญาตรีจำนวน 103 คน คิดเป็นร้อยละ 29.86

รายได้ต่อเดือนพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้ น้อยกว่า 20,000 บาทจำนวน 210 คน คิดเป็นร้อยละ 60.87 รองลงมา 20,001 - 35,000 บาท จำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 20.87 และ 35,001 บาท ขึ้นไป จำนวน 63 คน คิดเป็นร้อยละ 18.26

ประสบการณ์ในการทำงาน พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีประสบการณ์ทำงาน 12 ปี ขึ้นไปจำนวน 208 คน คิดเป็นร้อยละ 60.29 รองลงมา 9 ปี - 12 ปี จำนวน 62 คน คิดเป็นร้อยละ 17.97 3 ปี - 8 ปี จำนวน 48 คน คิดเป็นร้อยละ 13.91 และ 1 ปี - 3 ปี จำนวน 27 คน คิดเป็นร้อยละ 7.83

ตอนที่ 2 ปัจจัยที่มีผลต่อการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่าปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 2.66$, S.D. = 0.75) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน เรียงตามลำดับ ดังนี้ ปัจจัยด้านผู้ใช้ถนน ($\bar{X} = 2.57$, S.D. = 0.66) ปัจจัยด้านนโยบาย ($\bar{X} = 2.62$, S.D. = .824) มีและปัจจัยด้านบริหารจัดการ ($\bar{X} = 2.79$, S.D. = 0.69)

ตอนที่ 3 ประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่าประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 2.50$, S.D. = 0.58) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่าในช่วงระยะที่ผ่านมา มีอัตราอุบัติเหตุลดลง ($\bar{X} = 2.57$, S.D. = 0.68) มีประสิทธิภาพมากที่สุด รองลงมาได้แก่ ในช่วงระยะที่ผ่านมา มีอัตราจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตลดลง ($\bar{X} = 2.51$, S.D. = 0.71) เส้นทางจราจรมีความสมบูรณ์เหมาะสมในการจราจรสิ่งอำนวยความสะดวกเหมาะสมกับการใช้สัญจร ($\bar{X} = 2.44$, S.D. = 0.81) และจำนวนข้อร้องเรียนด้านจราจรลดน้อยลง ($\bar{X} = 2.51$, S.D. = 0.58)

แสดงค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยการบริหารจัดการ (X) ได้แก่ ปัจจัยด้านนโยบาย (X_1) ปัจจัยด้านบริหารจัดการ (X_2) ปัจจัยด้านผู้ใช้ถนน (X_3) กับประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร (Y) พบว่า ปัจจัยการบริหารจัดการการลด

อุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร โดยภาพรวม (X) ที่มีความสัมพันธ์กับประสิทธิผลการบริหารจัดการ (Y) ในเชิงบวก ($r = 0.32$, Sig. = 0.01) โดยที่ปัจจัยการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร ได้แก่ ปัจจัยด้านนโยบาย (X_1) ปัจจัยด้านผู้ใช้ถนน (X_3) ที่มีความสัมพันธ์กับประสิทธิผลการบริหารจัดการ (Y) ของบุคลากรในเชิงบวก ($r = 0.20$, Sig. = 0.01, $r = 0.36$, Sig. = 0.01)

การวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณแบบปกติ (Enter Multiple Regression Analysis) เพื่อค้นหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยการบริหารจัดการที่มีต่อประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร

พบว่า ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณมีค่า 0.41 และกำลังสองของค่าสหสัมพันธ์พหุคูณมีค่า 0.17 แสดงว่า ตัวแปรพยากรณ์ทั้งหมด 3 ตัว ร่วมกันพยากรณ์ประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร ได้ร้อยละ 17.00 ค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐานของการพยากรณ์มีค่า 0.53

ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อทดสอบนัยสำคัญของค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณพบว่า ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 แสดงว่าความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรเกณฑ์และตัวแปรพยากรณ์ทั้ง 3 ตัว มีความสัมพันธ์กันในเชิงเส้นตรง ซึ่งสามารถนำไปสร้างเป็นสมการต่อไปได้

กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยในการบริหารจัดการปัจจัยด้านนโยบาย (X_1) ปัจจัยด้านบริหารจัดการ (X_2) ปัจจัยด้านผู้ใช้ถนน (X_3) ต่างกันมีผลต่อประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครแตกต่างกัน

แสดงว่า ปัจจัยด้านนโยบาย (X_1) ปัจจัยด้านบริหารจัดการ (X_2) ปัจจัยด้านผู้ใช้ถนน (X_3) สามารถพยากรณ์ความสัมพันธ์กับประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครแตกต่างกัน (Y) ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

โดยตัวแปรทั้งหมดร่วมกันพยากรณ์ประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครได้ร้อยละ 17.00 มีความคลาดเคลื่อนมาตรฐานของการพยากรณ์ (S.E.est) 0.53 และสามารถเขียนสมการพยากรณ์ในรูปคะแนนดิบและคะแนนมาตรฐานได้ ดังนี้

สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนดิบ

$$Y = 1.37 + 0.29 (X_1) + 0.31 (X_2) + 0.28 (X_3)$$

สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนมาตรฐานได้ ดังนี้

$$Z_r = 0.19 (Z_1) + 0.21 (Z_2) + 0.41 (Z_3)$$

กล่าวโดยสรุปคือ เมื่อพิจารณาตามสมการพยากรณ์ พบว่า ประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวนทั้งหมด 345 คน ที่มีปัจจัยในการบริหารจัดการปัจจัยด้านนโยบาย (X_1) ปัจจัยด้านบริหารจัดการ (X_2) ปัจจัยด้านผู้ใช้ถนน (X_3) จะมีแนวโน้มส่งผลให้มีประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครที่เหมาะสมและเด่นชัดได้ดีขึ้น

5.2 อภิปรายผล

จากการศึกษาวิจัย เรื่อง “ประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร” ผู้วิจัยสามารถอภิปรายผลการศึกษาดังต่อไปนี้

5.2.1 จากการศึกษาประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า ปัจจุบันความชัดเจนนโยบายการป้องกันและแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนนของกรุงเทพมหานครมีแนวทางตามปฏิญญาอสมโกของสหประชาชาติหรือองค์การอนามัยโลก โดยที่รัฐบาลและกรุงเทพมหานครนำมาเป็นแนวทางในกำหนดวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์แนวทางในการป้องกันสาธารณภัยอุบัติเหตุทางถนนและความปลอดภัยทางถนนของกรุงเทพมหานคร แต่ด้วยบริบทสภาพสังคมของประเทศไทยยังไม่สามารถนำมาปฏิบัติได้อย่างสมบูรณ์ หรือนโยบายรัฐบาลในการมอบอำนาจหน้าที่ให้หน่วยงานใดเป็นผู้รับผิดชอบอย่างชัดเจน เกิดปัญหาทับซ้อนในมิติเชิงโครงสร้างการบริหารจัดการในอำนาจและพื้นที่อันนำไปสู่การปฏิบัติให้เกิดประสิทธิภาพประสิทธิผล จึงค่อนข้างน้อย ซึ่งหน่วยงานต่างๆ มุ่งปฏิบัติตามอำนาจหน้าที่ขององค์กร ขาดการบูรณาการร่วมกันระหว่างภาครัฐ พร้อมทั้งอุปสรรคในด้านวินัยของผู้ขับขี่ การบังคับใช้กฎหมาย การบูรณาการบริหารจัดการระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ขัดจำกัดในด้านบุคลากรงบประมาณ เครื่องมือที่อำนวยความสะดวกในการกำกับดูแลสาธารณภัย อุบัติภัย ที่มีผลกระทบต่อประสิทธิผลในการบริหารจัดการในกรุงเทพมหานครและภาพรวมระดับประเทศ สอดคล้องกับการศึกษาเชิงปริมาณเห็นว่าประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวนทั้งหมด 345 คน ที่มีปัจจัยในการบริหารจัดการปัจจัยด้านนโยบาย (X_1) ปัจจัยด้านบริหารจัดการ (X_2) ปัจจัยด้านผู้ใช้ถนน (X_3) จะมีแนวโน้มส่งผลให้มีประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครที่เหมาะสมและเด่นชัดได้ดีขึ้น ทั้งนี้ยังสอดคล้องกับ นโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในช่วงต้น คือ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2531-2545 ประสบกับปัญหาด้านการประสานนโยบาย อันเป็นผลต่อการบริหารจัดการป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยตรง ยิ่งกว่านี้ ยังมีปัญหาด้านโครงสร้างนโยบายที่จากผู้รับผิดชอบโดยตรง หรือที่เรียกว่าขาดเจ้าภาพ อันเป็นผลมาจากการขาดการสนับสนุนจากฝ่ายการเมือง นโยบายดังกล่าว มีความเหมาะสมในการนำไปปฏิบัติ โดยมีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องและจริงจัง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551 เป็นต้นไป โดยมุ่งเน้นให้หน่วยงานต่างๆ ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคสังคม และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ทุกระดับ มีส่วนร่วมรับผิดชอบและสนับสนุนส่งเสริมซึ่งกันและกันให้มากขึ้น โดยมีศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน เป็นหน่วยงานกลางในการเชื่อมโยงประสานเครือข่ายและบูรณาการแผนงานป้องกันและแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนนต่างๆ ไปสู่การยกระดับความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยสู่มาตรฐานสากลสอดคล้องกับจังหวัดนครราชสีมา (2546) ได้รายงานแผนปฏิบัติการป้องกันอุบัติเหตุจราจรและการจัดการภายหลังการบาดเจ็บระดับจังหวัด ด้านโครงการเพิ่มศักยภาพในการช่วยเหลือฉุกเฉินแก่หน่วยปฏิบัติ ซึ่งการช่วยเหลือผู้บาดเจ็บและฉุกเฉิน องค์ประกอบที่สำคัญนอกจากด้านความรู้ความสามารถของเจ้าหน้าที่ ความรวดเร็วของทีมงาน และยังมีความจำเป็นที่จะต้องเพิ่มศักยภาพของทีมช่วยเหลือ โดยจัดอุปกรณ์ เครื่องมือที่จำเป็นในการช่วยชีวิต และรถพยาบาลที่เหมาะสมแก่ทีมงานเคลื่อนที่เร็ว และความพร้อมของห้องฉุกเฉิน โดยได้ดำเนินการดังนี้ 1) จัดประชุม

ผู้รับผิดชอบงานอุบัติเหตุฉุกเฉินทุกโรงพยาบาล 2) สำนวจวัสดุ ครุภัณฑ์ทางการแพทย์ที่จำเป็นและขาดแคลน 3) ตั้งคณะกรรมการจัดประกวดราคา 4) จัดซื้ออุปกรณ์ที่จำเป็นสนับสนุนแก่หน่วยปฏิบัติ 5) ทำแผน ควบคุม ทะเบียนวัสดุครุภัณฑ์ และจังหวัดขอนแก่น (2546) ได้รายงานแผนปฏิบัติการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจังหวัดขอนแก่น ในส่วนของการดำเนินการทางการแพทย์ฉุกเฉินนั้น จังหวัดขอนแก่น ได้มีการพัฒนาในส่วนของการบริการทางการแพทย์ฉุกเฉินอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ปี 2537 จนถึงปัจจุบัน และมีระบบเครือข่ายบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน 1669 ทุกอำเภอ โดยมีภาคเอกชน เช่น มูลนิธิต่างๆ เข้ามาเป็นเครือข่าย มีการให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง โดยมีแม่ข่ายส่งการที่โรงพยาบาลขอนแก่น และมีหน่วยกู้ชีพทั้งหมด 31 หน่วยทั่วทั้งจังหวัด และมีการดำเนินการเพิ่มพื้นที่ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2546 และแบ่งโซนรับผิดชอบชัดเจน และยังสามารถเรียกระดมพลเมื่อมีอุบัติเหตุขนาดใหญ่ นอกจากนี้ ยังมีการบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน ณ จุดเกิดเหตุตลอด 24 ชั่วโมงอีกด้วย

อนึ่ง การที่ตัวแปรต้นประกอบด้วย ปัจจัยผู้ใช้ถนน ปัจจัยการบริหารจัดการ และปัจจัยนโยบายการลดอุบัติเหตุทางถนน สามารถอธิบายความผันแปรของประสิทธิผลได้ ร้อยละ 17.00 ($R^2 = 0.17$) ซึ่งพบว่า ตัวแปรอื่นๆ ที่สามารถอธิบายตัวแปรตามได้ ประกอบด้วย งานวิจัยที่เกี่ยวข้องระบุว่า ตัวแปรอื่นๆ ที่สำคัญ เช่น สภาพดินฟ้าอากาศ พฤติกรรมความไร้ระเบียบวินัยของผู้ใช้รถใช้ถนน วัฒนธรรมทางสังคมเกี่ยวกับการดื่มแอลกอฮอล์ รวมถึงปริมาณรถยนต์และตรอกซอกซอยที่ไร้ระเบียบของบ้านเมือง ระบบผังเมืองในเขตกรุงเทพมหานคร

5.2.2 จากการศึกษาปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนนหรือการบริหารจัดการเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนจำเป็นต้องอาศัยปัจจัยการบริหารด้านต่างๆ เกื้อหนุนกันอย่างเป็นระบบโดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านงบประมาณ บุคลากร การกระจายอำนาจหน้าที่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัจจัยด้านบุคคลเป็นสาเหตุสำคัญในการเกิดอุบัติเหตุมากกว่ามีสภาพแวดล้อมทางถนน โครงสร้างของระบบผังเมือง การวางผังเมือง การจัดระบบถนน ปัจจัยการบริหารจัดการอื่นๆ เป็นเพียงมาตรการป้องกันจากรัฐมากกว่าป้องกันจากบุคคล ทั้งนี้รัฐหรือกรุงเทพมหานครจำเป็นต้องมีการจัดทำนโยบาย แผนยุทธศาสตร์ แผนแม่บทการป้องกันหรือลดปัญหาอุบัติเหตุโดยสนับสนุนงบประมาณ บุคลากร ในการรณรงค์สร้างจิตสำนึกให้กับประชาชนในการใช้รถใช้ถนนหรือบำรุงรักษาสัญญาณไฟ พื้นผิวถนน เป็นต้น โดยหน่วยงานภาครัฐควรบูรณาการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนนร่วมกันอย่างเป็นระบบสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน โดยกำหนดให้กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางในการแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุหรือจัดตั้งหน่วยงานเฉพาะในการกำกับดูแลอย่างจริงจังทั้งระบบการบริหารจัดการ

ผลการศึกษาวิจัยข้อมูลจากเอกสาร (Documentary Research) ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน การบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครด้านวินัยจราจรพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการขับซึ่ การเพิกเฉยต่อกฎจราจร ส่งผลให้เกิดความหายนะในชีวิตและทรัพย์สินไม่อาจจะหลีกเลี่ยงได้ถ้าเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้น กฎจราจรจึงเป็นกลไกสำคัญประการหนึ่งที่จะช่วยควบคุม และลดอัตราเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ หากบุคคลที่จำเป็นต้องใช้เส้นทางสัญจรไม่เคารพกฎจราจรจะทำให้ประสบอุบัติเหตุได้ กลไกของกฎจราจรที่ต้องระลึกถึงอยู่เสมอ คือ ฟังใช้

กฎจราจรอย่างถูกวิธีและถูกต้องซึ่งช่วยให้สามารถลดความเสี่ยงของอุบัติเหตุ ด้านคุณภาพถนนและสภาพแวดล้อม พบว่า สภาพแวดล้อม มีส่วนช่วยสนับสนุนให้เกิดอันตรายจากการจราจรได้ง่าย โดยลักษณะภูมิประเทศ พื้นผิว เส้นทางการจราจร อุบัติเหตุจราจรสามารถเกิดขึ้นได้ ถ้าหากมีการเดินทางเข้าไปในลักษณะภูมิประเทศ พื้นที่ ที่ไม่คุ้นเคย รวมถึงลักษณะของเส้นทางคมนาคม มีสภาพที่ไม่เอื้ออำนวยความสะดวกสบาย เส้นทางเปียก ลื่น หรือมีสภาพขรุขระ เป็นหลุมเป็นบ่อ หรือมีสิ่งกีดขวางบนเส้นทางการจราจร รวมถึงระบบแสงไฟสำหรับการจราจร ประกอบกับสภาพอากาศ อากาศที่แปรเปลี่ยนระดับเบา-รุนแรง เช่น ฝนตก หมอกลงจัด พายุฝนฟ้าคะนอง คลื่นลมแรง สร้างทัศนวิสัยที่เลวร้าย กีดขวางสภาพการจราจรให้เกิดอันตรายจากอุบัติเหตุได้ ถ้าไม่มีมาตรการที่ป้องกันรัศมีทัศนวิสัยที่ปลอดภัยกับมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ (2546) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “ระบบตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน” ในส่วนของสัญญาณไฟจราจรพบว่า มีประเด็นปัญหาความปลอดภัยของทางแยกสัญญาณไฟดังนี้ 1. ปัญหาการมองเห็นจากระยะที่เหมาะสมที่วิ่งเข้าสู่ทางแยกไม่ตระหนักว่ามีทางแยกสัญญาณไฟ มองไม่เห็นโคมไฟชัดเจน อาจมาจากโคมไฟมีขนาดเล็กหรือแสงอาทิตย์สะท้อนโคมไฟทำให้มองเห็นไม่ชัด (Phantom Effect) หรือแม้แต่สิ่งอื่นบังโคมไฟ 2. การฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง (Red Light-Running) โดยทั่วไปตามกฎหมายอนุญาตให้คนขับเข้าสู่ทางแยกได้ในช่วงไฟเหลืองถ้าคนขับไม่สามารถหยุดได้ แต่ห้ามมิให้เข้าสู่ทางแยกในช่วงไฟเปลี่ยนเป็นสีแดงแล้ว 3. อุบัติเหตุรถชนท้าย และอุบัติเหตุกับในทิศทางตรงกันข้ามที่เลี้ยวมักเพิ่มขึ้น 4. ความสับสนของรถที่จะเลี้ยวขวาซึ่งอาจเกิดจากการมองโคมไฟชัดเจนหรือการปฏิบัติเพื่อเลี้ยวซ้าย ไม่ชัดเจน 5. บ่อยครั้งที่สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการจราจรอื่นๆ (นอกเหนือจากการวิ่งของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล) ไม่เพียงพอ เช่น ช่องทางวิ่งรถขนส่งมวลชน ทางข้ามและไฟสัญญาณทางข้ามที่ทางแยก 6. ขาดอุปกรณ์แบ่งช่องจราจร (Canalization) ที่จำเป็น เช่น เกาะแบ่งเลี้ยว ขอบทางเกาะสีและเกาะหลบภัย (Painted/Refuge Island) ซึ่งช่วยความปลอดภัยให้คนเดินเท้า

5.2.3 จากการศึกษาข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า แนวทางการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครนั้น รัฐบาลจำเป็นต้องกำหนดยุทธศาสตร์ที่ชัดเจนในการมอบหมายอำนาจหน้าที่ งบประมาณ บุคลากรให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นรูปแบบพิเศษกรุงเทพมหานครในการนำนโยบาย แผนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพประสิทธิผลเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากปัจจุบันกรุงเทพมหานครมีอำนาจหน้าที่ในการส่งเสริมมากกว่าบริหารจัดการแก้ไขปัญหา เนื่องจากปัญหาเชิงโครงสร้างระหว่างหน่วยงานภาครัฐหรือการบูรณาการบริหารจัดการร่วมกันยังขาดเอกภาพในการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร เช่น สำนักงานตำรวจทำหน้าที่ในการดำเนินคดีแต่กรุงเทพมหานครทำหน้าที่สนับสนุนแต่อำนาจในเชิงการบริหารจัดการพื้นที่กรุงเทพมหานครมีศักยภาพที่พร้อมแต่นั้นความชัดเจนในการกำหนดนโยบายในการแก้ไขปัญหาปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครควรมีหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่งบประมาณที่ชัดเจน มีจำนวนบุคลากรที่เพียงพอ พร้อมทั้งควบคู่กับการสร้างจิตสำนึกที่ดีวิสัยทัศน์ของผู้ขับขี่ให้มีความปลอดภัยทางถนนด้วยเช่นกัน เนื่องจากบุคคลเป็นปัจจัยสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ

จากปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า อำนาจหน้าที่ในการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครเป็นไปตามอำนาจตามมาตรา 49 แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 และข้อ 19 แห่งระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 จึงให้จัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร (ศปถ.กทม.) โดยให้มีคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร (คณะกรรมการ ศปถ. กทม.) มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

1. จัดทำแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการ และงบประมาณ ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนให้สอดคล้องกับแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน แผนบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556-2559
2. ดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในกรุงเทพมหานคร
3. อำนวยการ ประสานการปฏิบัติงาน เร่งรัด ติดตาม และประเมินผล ตามแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการ และงบประมาณ
4. ส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร
5. จัดให้มีศูนย์ข้อมูลและสถิติอุบัติเหตุทางถนนของกรุงเทพมหานคร
6. จัดให้มีโครงการพัฒนาบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนน
7. เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและประชาสัมพันธ์การดำเนินงานต่อสาธารณะ
8. รายงานผลการดำเนินงานและเสนอความคิดเห็นต่อคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (คณะกรรมการ ศปถ.) เพื่อพิจารณากำหนดแนวทางหรือมาตรการเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร
9. แต่งตั้งคณะกรรมการหรือคณะทำงาน เพื่อปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่
10. ปฏิบัติงานอื่นตามที่คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (คณะกรรมการ นปถ.) หรือคณะกรรมการ ศปถ. มอบหมาย

กลไกระบบของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน คือการบูรณาการหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐก็คือการกระทรวง ทบวง กรม ภาคเอกชนคือ บริษัทที่มีความเกี่ยวข้อง ด้านธุรกิจ เกี่ยวกับการสัญจรปลอดภัยทางถนน แม้กระทั่งประกันภัยยังมีเพราะเกี่ยวข้องกัน ด้านภาคประชาชนไม่ว่าจะเป็น องค์กร NGO ต่างๆ ประชาชนทั่วไป โดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน นำเอานโยบายมาแปลงเป็นรูปธรรม ขับเคลื่อนระดับชาติลงไปสั่งการ หน่วยที่เกี่ยวข้องมานั่งทำงานร่วมกัน วางเป้าหมายร่วมกัน ปรึกษาหารือกัน ทำไปในทิศทางเดียวกัน แล้วมีระดับจังหวัด ระดับอำเภอ ระดับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น แนวคิดหลักคือให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ใช้นคนที่เกี่ยวข้องมานั่งคุยกัน โดยต้องมีเป้าหมายร่วมกัน แต่เนื่องจากแต่ละหน่วยงานก็มีภารกิจหน้าที่ของตัวเอง มีกฎระเบียบมีวัฒนธรรมของตัวเอง มีงบประมาณ มีอะไรแตกต่างกัน ฉะนั้นมีความเป็นไปได้อยู่แล้วที่ต่างคนต่างทำแต่เรามีกรอบเรามีแผนที่จะยึดโยงร่วมกันเอาแผนทศวรรษ มายึดโยงร่วมกัน มีเป้าหมายที่พยายามให้เห็นร่วมกันในแผนแม่บทฉบับใหม่นี้ พยายามจะลงไปถึงตัวชี้วัดให้เห็นว่า

อะไรคือตัวชี้วัดของแต่ละหน่วย อะไรคือความสำเร็จที่เราจะบรรลุถึง คือถ้าเรามองถึงเรื่องคนตายอย่างเดียว มันไม่สามารถวัดอะไรได้เลย แต่ถ้าเรามาพูดถึงกระบวนการงานแต่ละองค์กร ทำงานอะไรบรรลุผลในงานนั้นใหม่ มาตรฐานที่ทำเป็นมาตรฐานสากลใหม่ เรามีการดำเนินการเรามีระบบตรวจสอบคุณภาพรถ ตรวจสอบคุณภาพถนน ตรวจสอบเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

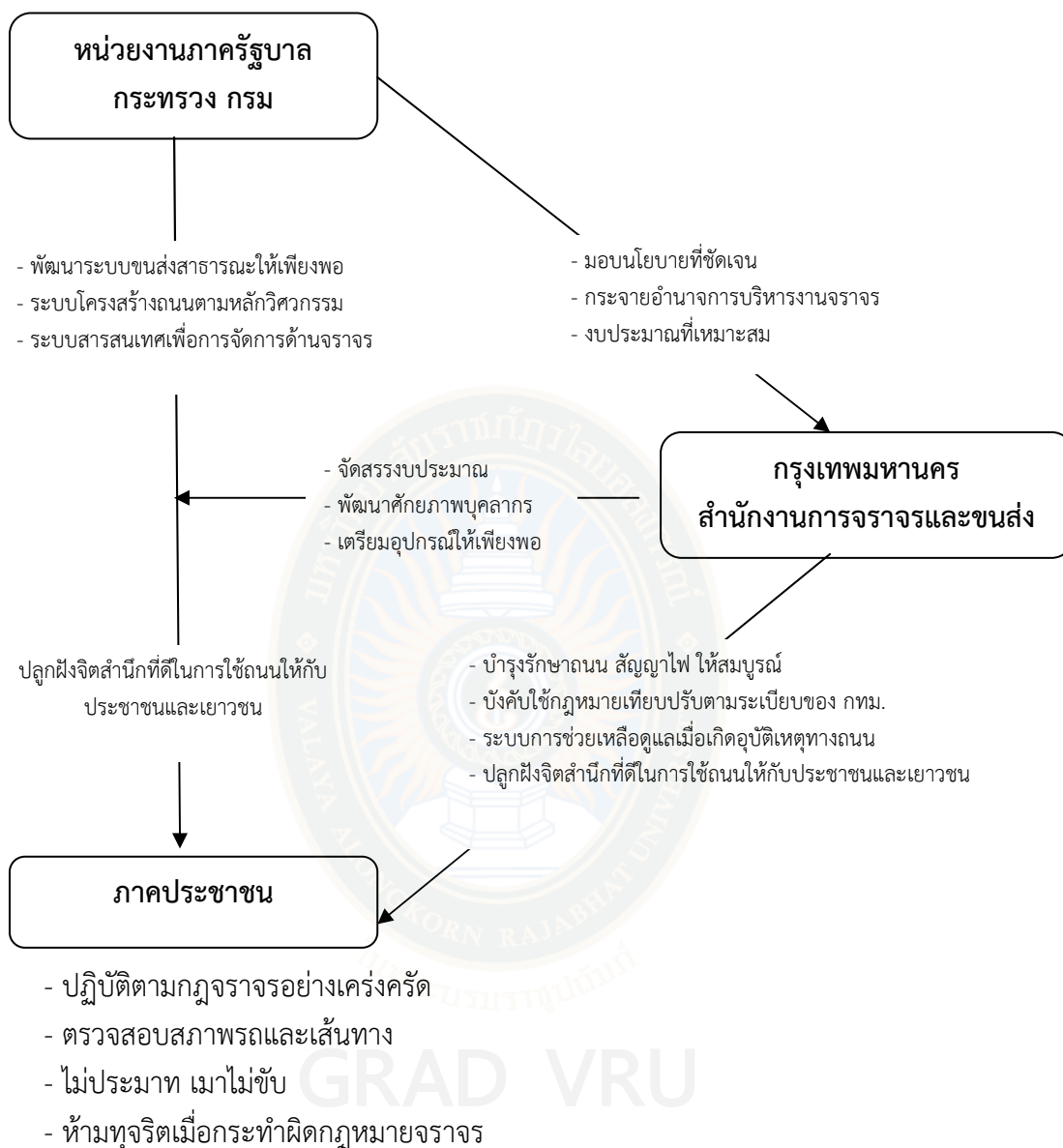
5.3 บทสังเคราะห์จากการวิจัย

จากการศึกษาประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครผู้วิจัยสามารถสรุปแนวทางในการดำเนินงานเพื่อประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครต่อไปดังต่อไปนี้

มิติด้านภาครัฐต้องมีการกำหนดนโยบายการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของกรุงเทพมหานครที่ชัดเจน มอบอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบให้กับกรุงเทพมหานครเป็นองค์กรในการทำหน้าที่บูรณาการประสานงานกำหนดวิสัยทัศน์ หรือบริหารจัดการตามยุทธศาสตร์แนวทางในการป้องกันสาธารณภัยอุบัติเหตุทางถนนและความปลอดภัยทางถนนของกรุงเทพมหานคร เนื่องจากกรุงเทพมหานครมีศักยภาพในการบริหารจัดการตนเอง มีบุคลากร งบประมาณ สถานพยาบาลในสังกัด ฝ่ายป้องกันสาธารณภัยจำนวนมากเพียงพอต่อการป้องกันดูแลด้านอุบัติเหตุทางถนนหรือโรงเรียนในสังกัดทำหน้าที่ส่งเสริมสนับสนุนสร้างจิตสำนึกแห่งความปลอดภัย ให้กับประชาชนและเยาวชน ในการใช้ถนน เป็นต้น

มิติด้านการบริหารจัดการกรุงเทพมหานครควรจำเป็นต้องอาศัยปัจจัยการบริหารด้านต่างๆ เกื้อหนุนกันอย่างเป็นระบบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านงบประมาณ บุคลากร การกระจายอำนาจหน้าที่ การสร้างจิตสำนึกธรรมาภิบาลความปลอดภัยทางถนน จึงต้องอาศัยวิสัยทัศน์ของผู้บริหารในการกำหนดนโยบายแบบองค์รวมเชิงบูรณาการอย่างเป็นระบบ ทั้งนี้เจ้าหน้าที่ต้องบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเป็นธรรมและบังคับใช้อย่างเคร่งครัด ให้อำนาจเจ้าหน้าที่สามารถเปรียบเทียบปรับได้เพื่อป้องกันการกระทำความผิด สร้างจิตสำนึกให้กับประชาชนในการใช้ถนนอย่างปลอดภัย เป็นต้น

มิติด้านผู้ขับขี่ให้มีวินัยและจิตสำนึกที่ดีหรือพฤติกรรมขับขี่ที่ดี ไม่ฝ่าฝืนต่อกฎจราจรเคารพกฎจราจร พร้อมทั้งตรวจสอบสภาพรถยนต์ให้สมบูรณ์ก่อนขับขี่และตรวจสอบเส้นทางก่อนการเดินทางทั้งนี้เพื่อความสะดวกรวดเร็วและไม่เกิดอุบัติเหตุและสำคัญที่สุดคือผู้ใช้รถใช้ถนนต้องไม่ประมาทเพราะหากประมาทเพียงเสี้ยววินาทีก็เกิดอุบัติเหตุ ทำให้ได้รับความเสียหายบาดเจ็บทุพพลภาพและเสียชีวิตได้



ภาพที่ 5.1 บทสังเคราะห์จากการวิจัย (Synthesis Model) แนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร

5.4 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาวิจัย เรื่อง “ประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร” ผู้วิจัยสามารถสรุปข้อเสนอแนะเพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงานต่อไปดังต่อไปนี้

5.4.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. ควรกำหนดนโยบายการป้องกันและรักษาความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นระบบ โดยมีการมอบอำนาจหน้าที่ จัดตั้งหน่วยงานรับผิดชอบ กำกับดูแลอย่างเป็นระบบ สอดคล้องกับแผนแม่บท

เรื่องความปลอดภัยทางถนน เช่น สำนักงานความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ ขึ้นกับสำนักนายกรัฐมนตรี ดังที่มีสำนักงานหลายสำนักขึ้นกับสำนักนายกรัฐมนตรีอื่นๆ อยู่แล้ว

2. ควรกำหนดนโยบายในการส่งเสริมสร้างจิตสำนึกที่ดีของประชาชนในการตระหนักถึงความปลอดภัยทางถนน วินัยในการจราจร ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

3. จัดตั้งองค์กรที่รับผิดชอบชัดเจน เพื่อทำหน้าที่ประสานระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ โดยมีนโยบายงบประมาณที่ต่อเนื่อง ตัวอย่าง เช่น ศูนย์ความปลอดภัยคมนาคม ที่เป็นหน่วยงานหนึ่งในปัจจุบัน เป็นองค์กรหลักในการป้องกันและลดจำนวนอุบัติเหตุลง และให้การสนับสนุนวิจัยศึกษาด้านความปลอดภัย

4. งบประมาณ ควรจะนำมาจากแหล่งเงินได้หรือผู้รับประโยชน์หรือผู้ผลิตสินค้าที่ทำให้รัฐบาลต้องแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้น อาทิเช่น ภาษีจากยานพาหนะ และภาษีจากเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เงินสนับสนุนจากกองทุนผู้ประสบภัย และจากบริษัทประกันภัย เป็นต้น

5. จัดตั้งระบบการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางบก เพื่อใช้ในการวางแผนเกี่ยวกับความปลอดภัย และการออกแบบถนนให้มีมาตรฐานยิ่งขึ้น

6. การบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด แก้ไขระบบออกใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะควบคู่กับการรณรงค์ให้ความรู้เรื่องกฎจราจร ความรู้ในการขับขี่ปลอดภัยและการออกแบบถนนให้มีมาตรฐานยิ่งขึ้น

7. ประสานงานกับกระทรวงศึกษาธิการให้บรรจุเป็นหลักสูตรความรู้เกี่ยวกับการจราจรกฎหมายที่ใช้บังคับในการจราจร สำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะทุกประเภท ผู้โดยสารรถโดยสาร ผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ ตลอดจนคนเดินในถนน ให้นักเรียนตั้งแต่ชั้นอนุบาล จนถึงชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ได้ศึกษา โดยให้ถือเป็นหน้าที่ต้องเรียน ต้องรู้ ต้องปฏิบัติโดยเคร่งครัด โดยมีการให้คะแนนข้อสอบด้วย ทั้งนี้เพื่อให้รู้วิธีป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ การลดอุบัติเหตุ ลดการบาดเจ็บ ทูพพลภาพและการเสียชีวิตของผู้ใช้ถนนนั่นเอง

8. แก้ไขบทบัญญัติในกฎหมายเกี่ยวกับบทลงโทษให้สูงขึ้นนับแต่การขับขี่รถยนต์ รถจักรยานยนต์และรถอื่นๆ ที่ไม่มีใบอนุญาต โดยเฉพาะขับรถเร็ว เกินอัตราที่กฎหมายกำหนดและขับรถขณะเมาสุราและเสพยาเสพติดอื่นๆ ขับรถชนรถอื่น จนมีผู้ได้รับบาดเจ็บ ทูพพลภาพและเสียชีวิต ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พระราชบัญญัติรถยนต์ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

5.4.2 ข้อเสนอแนะเชิงการบริหารจัดการ

1. ควรมีการปรับโครงสร้างภายในกรุงเทพมหานคร ให้สามารถรองรับการทำงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน มีแผนงานกิจกรรม มีแผนแม่บทที่สอดคล้องกันแผนแม่บทเรื่องความปลอดภัยทางถนน มีการขับเคลื่อนแผนแม่บทด้วยแผนปฏิบัติการที่สามารถผลักดันให้เกิดเป็นรูปธรรมได้มีการประสานงานที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอ ระดับเขตควรมีคณะกรรมการด้วย เพราะกรุงเทพมหานครกว้างใหญ่ไพศาล ควรมีคณะกรรมการระดับเขตระดับชุมชน ถ้าเป็นไปได้อย่างน้อยก็สร้างการมีส่วนร่วมสร้างความตระหนักมาร่วมกันรณรงค์วัฒนธรรมความปลอดภัย

2. ควรส่งเสริมการใช้รถสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่ว่าจะเป็นรถไฟฟ้า รถโดยสาร องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ให้ลดการใช้รถส่วนตัวลง โดยเฉพาะลดการใช้รถจักรยานยนต์

3. ควรมีการปรับโครงสร้างของ ศปถ. โดยศูนย์ป้องกันบรรเทาสาธารณภัยอุบัติเหตุในช่วงเทศกาล การสั่งงานของโครงสร้างจะเห็นได้ว่าไม่ว่าจะเป็นตำรวจ ชสมก. กรมการขนส่งทางบก ที่ดูแลในเรื่องของรถโดยสาร มีการรับปฏิบัติของหน่วยงาน ศปถ. กรุงเทพมหานครอย่างจริงจัง ปัญหาที่จะลดลงได้ และทางส่วนกลางมอบอำนาจให้ ศปถ. กรุงเทพมหานคร มีอำนาจ งบประมาณ ในการตัดสินใจเพิ่มขึ้น จะมีส่วนช่วยในเรื่องอุบัติเหตุลดลงได้ สนับสนุนในเรื่องของเทคโนโลยี สนับสนุนความรู้ของเจ้าหน้าที่

4. ต้องสร้างจิตสำนึกให้คนขับรถ ทุกวันนี้คนขับรถขาดจิตสำนึกในการขับรถให้ปลอดภัย ขาดวินัยในการปฏิบัติตามกฎจราจร อันเป็นความประมาท ทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น

5. การจัดการบริหารลดอุบัติเหตุทางถนน เห็นควรให้มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด อย่างเช่นในต่างประเทศผู้ขับรถจะกลัวกฎหมายมาก การบริหารจัดการลดอุบัติเหตุในกรุงเทพฯ ควรเน้นเรื่องการบริหารด้านกฎหมาย อย่างเข้มงวด และจริงจัง

6. อัตราบุคลากรที่เกี่ยวข้องขาดแคลน เนื่องจากทุกวันนี้เจ้าพนักงานตำรวจจราจรก็ยังมีอัตรากำลังไม่เพียงพอ จึงเกิดปัญหาการติดและเกิดอุบัติเหตุขึ้น

7. กรุงเทพมหานครควรจัดตั้งศูนย์ประวัติผู้ขับรถสาธารณะ มีหน้าที่ในติดตามพฤติกรรมของผู้ขับรถ จะมีการเชื่อมโยงกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ คดีจราจรทั้งหลาย เชื่อมโยงกับสมาคมวินาศภัย ข้อมูลของรถที่เกิดอุบัติเหตุ ศูนย์ประวัติจะทำหน้าที่ในการตัดแต่มีมีการตั้งเกณฑ์ว่าข้อหาขับรถฝ่าฝืนสัญญาณ หากหมดแต่มี ระบบจะพักใช้ใบอนุญาตโดยอัตโนมัติ ถ้าหากเป็นคดีร้ายแรงระบบจะเพิกถอนใบอนุญาตโดยอัตโนมัติ เป็นเรื่องของการจัดการติดตามพฤติกรรมของผู้ขับรถและถูกบันทึกไว้ในระบบด้วย

8. กรุงเทพมหานคร การบริหารเรื่องการลดอุบัติเหตุจะต้องเน้นในเรื่องการฝ่าฝืนกฎจราจรในเฉพาะรถจักรยานยนต์ จะเห็นได้ว่าในปัจจุบันรถจักรยานยนต์วิ่งสวนเลนเยอะมาก และจะมองจังหวะของสัญญาณไฟที่ไม่ใช่เส้นทางของตนเองแต่จะมองของอีกเส้นทางหนึ่ง ฉะนั้น เรื่องวินัยจราจรถือว่าเป็นเรื่องที่สำคัญมาก

9. การปฏิบัติงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจะต้องทำงานแบบจริงจัง หน่วยงานที่รับผิดชอบต้องปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถ การให้ความรู้กับประชาชนควรเป็นสิ่งที่สำคัญ ควรมีการจัดระเบียบเรื่องของความเร่ง ที่สำคัญคือเรื่องของการศึกษาของประชาชน พ่อแม่ไม่ควรสนับสนุนให้ลูกขับรถเมื่ออายุยังไม่ถึงเกณฑ์ เป็นต้น ถ้าเป็นรถจักรยานยนต์ก็ควรใช้ในที่ชุมชน โดยเฉพาะรถจักรยานตรับจ้างเมื่อวิ่งในถนนร่วมกับรถคนอื่นแล้วจะทำให้เกิดอุบัติเหตุมาก

10. รัฐต้องสนับสนุนงบประมาณเพื่อจัดซื้ออุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ในการดำเนินการควบคุมคน รถ ถนน ให้เพียงพอ เช่น เครื่องวัดปริมาณแอลกอฮอล์ เครื่องจับความเร็ว กล้องวงจรปิดในจุดเสี่ยงของถนน ที่มีประสิทธิภาพสูงสุด เพราะในอดีตและปัจจุบันอุปกรณ์ดังกล่าวมีไม่เพียงพอ หากมีเครื่องอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ดังกล่าวเพียงพอแล้วจะทำให้คนใช้รถใช้ถนนระมัดระวังเกรงกลัวไม่ฝ่าฝืนกฎระเบียบการจราจร ซึ่งมีผลทำให้ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและลดอุบัติเหตุทางถนนได้เป็นอย่างดี

5.4.3 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรศึกษาประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยเพื่อเป็นการศึกษาโดยภาพรวมของทั้งประเทศเพื่อให้เกิดการบริหารจัดการทั้งระบบ

2. ควบคู่ศึกษาแนวทางการพัฒนาศูนย์การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร
3. ควบคู่ศึกษาแนวทางการพัฒนาจิตสำนึกที่ดีในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร



GRAD VRU



บรรณานุกรม

GRAD VRU

บรรณานุกรม

- กิตติพงศ์ สุวรรณรัตน์ และคนอื่นๆ. (2544). การศึกษาประเมินทางแยกที่มีสัญญาณไฟ. ชลบุรี: มหาวิทยาลัยบูรพา.
- กุหลาบ รัตน์สังธรรม และคนอื่นๆ. (2545). การประยุกต์เทคนิคระบบข้อมูลสารสนเทศทาง **ภูมิศาสตร์ในการวิเคราะห์สถานการณ์ปัญหาอุบัติเหตุจราจร: กรณีศึกษาจังหวัดชลบุรี และระยอง**. (เอกสารประกอบการบรรยาย ณ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดระยอง วันที่ 17 ตุลาคม 2545). ระยอง: สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดระยอง.
- กุหลาบ รัตน์สังธรรม และคนอื่นๆ. (2548). การวิเคราะห์จุดเสี่ยงโดยใช้เทคนิคระบบสารสนเทศ **ภูมิศาสตร์และปัจจัยทำนายความรุนแรงการเกิดอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนในจังหวัด ระยอง**. กรุงเทพฯ: เมืองทองธานีการพิมพ์.
- จุฬารณีย์ สันติกาญจน์. (2545). การศึกษาเปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุใน **การจราจรของวัยรุ่นในและนอกระบบการศึกษา**. ขอนแก่น: คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- จุมพล ทนนิพานิช. (2547). การวิเคราะห์นโยบาย ขอบข่าย แนวคิด ทฤษฎีและกรณี ตัวอย่าง. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช.
- จำนงค์ อติวัฒน์สิทธิ์. (2546). เอกสารประกอบคำบรรยายเรื่อง “แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับ **การพัฒนา**”. กรุงเทพฯ: คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- จังหวัดนครราชสีมา. (2546). รายงานแผนปฏิบัติการป้องกันอุบัติเหตุจังหวัดนครราชสีมา กรุงเทพฯ: หน่วยจัดความรู้เพื่อถนนปลอดภัย คณะแพทยศาสตร์ โรงพยาบาลรามธิบดี.
- ไชยรัตน์ เจริญสินโอฬาร. (2540). การบริหารเปรียบเทียบ: บทสำรวจพหุประเด็นแห่งความรู้แนว **วิพากษ์**. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย. (2550). ราชกิจจานุเบกษา. 2550
- พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522. (2555). แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2555. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์สุตรไพศาล.
- พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดัดแปลงล้อ พ.ศ. 2551. (2556). การควบคุมเครื่องดัดแปลงล้อ. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์สุตรไพศาล
- พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. (2555). แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2555. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์สุตรไพศาล.
- พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522. (2555). แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2555. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์สุตรไพศาล.
- พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2534. (2534). ราชกิจจานุเบกษา. กรุงเทพฯ: ไทยวัฒนาพานิชย์.

- พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2525. (2530). **พจนานุกรม**. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ: ไทยวัฒนาพานิชย์.
- รายงานประชาชน ผลงานปี พ.ศ. 2548-2549, 2550. (2549). **ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน**. กรุงเทพฯ: บริษัท 10 & L จำกัด กรุงเทพมหานคร.
- ธงชัย สันติวงษ์. (2543). **องค์การและการบริหาร**. พิมพ์ครั้งที่ 11. กรุงเทพฯ: ไทยวัฒนาพานิช.
- ถวัลย์รัฐ วรเทพพิพิงษ์. (2541). **การกำหนดและวิเคราะห์นโยบายสาธารณะ: ทฤษฎีและการประยุกต์ใช้**. กรุงเทพฯ: เสมาธรรม.
- ถวิลวดี บุรีกุล. (2552). **รายงานผลการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับความพึงพอใจต่อการบริการสาธารณะ และการทำงานของหน่วยงานต่างๆ พ.ศ. 2551**. กรุงเทพฯ: ส เจริญ การพิมพ์.
- ณัฐพันธ์ เขจรนันท์. (2546). **การจัดการทรัพยากรมนุษย์**. กรุงเทพฯ: เม็ดทรายปริ้นติ้ง.
- ทิพาพร พิมพ์สุทธิ. (2543). **การกำหนดและการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะ**. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- แท้จรีง ศิริพานิช. (2549). **เหยื่อ..มาแล้วซ้ำ**. กรุงเทพฯ: ชุมนุมสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย.
- นิศา ชูโต. (2551). **การวิจัยเชิงคุณภาพ**. กรุงเทพฯ: พรินต์โพร.
- บุญทัน ดอกไธสง. (2553). **ขอบข่ายรัฐประศาสนศาสตร์ยุคโลกาภิวัตน์**. กรุงเทพฯ: ส.เอเชียเพรส (1989).
- ปาริชาติ สถาปิตานนท์. (2553). **เมาไม่ขับกับสังคมไทย**. กรุงเทพฯ: มูลนิธิเมาไม่ขับ.
- พิทยา บวรวัฒนา. (2544). **รัฐประศาสนศาสตร์ทฤษฎีและแนวการศึกษา (ค.ศ. 1970-1980)**. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- พิชัย ธานีธนานนท์. (2546). **รายงานแผนปฏิบัติการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจังหวัดสงขลา**. สงขลา: สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จังหวัดสงขลา.
- มยุรี อนุมานราชชน. (2549). **นโยบายสาธารณะ**. กรุงเทพฯ: ธรรมกมลการพิมพ์.
- มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์. (2546). **โครงการศึกษาวิจัยระบบตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน แนวทางการออกแบบถนนที่ปลอดภัยมากขึ้นสำหรับผู้ใช้งานทุกประเภท**. สงขลา: คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- ยุทธนา วรณปิติกุล. (2550). **บันทึกโฉมหน้าอุบัติเหตุรถมอเตอร์ไซด์**. กรุงเทพฯ: เดือนตุลา.
- เรืองวิทย์ เกษสุวรรณ. (2551). **การนำนโยบายไปปฏิบัติ**. กรุงเทพฯ: บพิศการพิมพ์.
- วรเดช จันทรศร. (2543). **การนำนโยบายไปปฏิบัติ**. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพฯ: สหાયบล็อกและการพิมพ์.
- วรเดช จันทรศร. (2554). **ทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ**. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพฯ: พริกหวานกราฟฟิค.
- วรเดช จันทรศร และไพโรจน์ ภัทรนรากุล. (2541). **การประเมินผลในระบบเปิด**. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ: สหાયบล็อกและการพิมพ์.

- วิเชียร วิทย์อุดม. (2551). **แนวคิดรัฐประศาสนศาสตร์และทฤษฎีระบบราชการ**. กรุงเทพฯ: ธีระฟิล์มและโซเท็กซ์.
- วิรัช วิรัชนิภาวรรณ. (2545). **การบริหารเมืองหลวงและการบริหารท้องถิ่น: สหรัฐอเมริกา อังกฤษ ฝรั่งเศส ญี่ปุ่น และไทย**. กรุงเทพฯ: โฟร์เพซ.
- วิรัช วิรัชนิภาวรรณ. (2548). **การบริหารจัดการและการบริหารการพัฒนาองค์กรตามรัฐธรรมนูญ และหน่วยงานของรัฐ**. กรุงเทพฯ: นิตติธรรม.
- ศรีศักดิ์ สุนทรไชย และคนอื่นๆ. (2545). **วิทยาการระบาดของโรคไม่ติดต่อในวิทยาการระบาด ประยุกต์และการใช้คอมพิวเตอร์ในงานสาธารณสุข**. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- ศิริชัย กาญจนวาสี. (2545). **ทฤษฎีการประเมิน**. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สมบัติ อารังธัญวงศ์. (2556). **นโยบายสาธารณะ: แนวความคิด การวิเคราะห์และกระบวนการ**. กรุงเทพฯ: เสมาธรรม.
- สมพร เพ็ญจันทร์. (2552). **นโยบายสาธารณะ ทฤษฎีและการปฏิบัติ**. กรุงเทพฯ: ออน อาร์ต ครีเอชั่น.
- สุรพล กาญจนจิตรรา. (2546). **ระเบียบวิธีวิจัยทางสังคมศาสตร์**. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- อัมพร อารังลักษณ์. (2556). **องค์การ: ทฤษฎี โครงสร้างและการออกแบบ**. กรุงเทพฯ: เคล็ดไทย.
- อุทัย เลหาวิเชียร. (2545). **รัฐประศาสนศาสตร์ ลักษณะวิชาและมิติต่างๆ**. พิมพ์ครั้งที่ 10. กรุงเทพฯ: เสมาธรรม.
- องอาจ นัยพัฒน์. (2551). **การออกแบบการวิจัย**. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- Anderson, J. E. (1994). **Public policymaking: An introduction**. 2thed. New York: Houghton Mifflin.
- Alkin, M. C. (1969). "Evaluation Theory Development." Evaluation Comment.
- Cronbach, L. J. (1963). "Evaluation for Coues Improvement" In R. W. Health (Ed.), **New Curricula**. New York: Harper & Row.
- Dye Thomas R. (1984). **Public policy**. Englewood Cliffs; NJ: Prentice-Hall.
- Dye Thomas R. (1992). **The Understanding Public Policy**. 7thed. New Jersey: Prentice Hall.
- EdwardsIII, George C. (1980). **Implementing public policy**. Washington, D. C.: CQ Press.
- Goggin, Malcolm L., & et al. (1999). **A Implementation theory and practice: Toward a third generation**. New York: Harper Collins Publishers.
- Hambleton, R. (1983). Planning systems and policy implementation. **Journal of public policy**. 3(4), 397-418.

- Hult, K. M. & Walcott, C. (1990). **Governing Public Organizations: Politics Structures and Institutional Design**. California: Brooks/ Cole Publishing.
- Kelman, S (1984). Using implementation research to solve Implementation problems: The case of energy emergency assistance. **Journal of Policy Analysis and Management**. 4(1), 75-91.
- Nakamura, Robert T. & Smallwood, Frank. (1980). **The politics of policyplementation**. New York: St. Martin Press.
- Pulzl, Helga & Treib, Oliver. (2007). **Implementing public policy**. in Fischer, Frank, Miller, Gerald J. & Sidney, Mara S. eds. Handbook of Public policyanalysis: Theory politics and Methods. New York: CRC Press.
- Pressman, J. L. & Wildavsky, A. (1973). **Implementation**. 2th ed. Berkeley. CA: University of California Press.
- Rossi, Peter, H. & Freeman, Howard, E., (1993). **Evaluation A Systematic Approach**. London: Sage Publications.
- Rossi, Peter, H., Howard, E. Freeman, & Wright, S.R. (1979). **Evaluation A Systematic Approach**. Beverly Hills, CA: Sage Publications.
- Sabatier, Paul A. & Mazmanian, Daniel A. (1983). **Policy implementation**. In Stuart S. Nagel, ed. Encyclopedia of policy studies. New York: Marcel Dekker.
- Scriven, M., (1973). "Goal-free Evaluation." In E.R. House (Ed.), **School Evaluation: The Politics and Process**. Berkeley, CA: McCurhan.
- Stufflebeam, D. L. & et al. (1971). **Educational Evaluation and Decision-Making**. Itasca, Illinois: Peacock Publishing.
- Suchman, E. A. (1967). **Evaluation research**. New York: Russell Sage Foundation.
- Van Meter & Van Horn. (1975). **The Policy Implementation Process: A Conceptual Framework**. Administrative and Society, Society
- Vincoli, J. W. (1994). **Basic Guide to Accident Investigation and Loss Control**. Canada: John Wiley & Sons., Inc.
- Williams, W. (1975). **Implementttation analysis and assessment**. Policy Anlysis 1.3 (summer): 154-189.
- Wilson, W. (1887). **The Study of Administration**. Wadsworth Publishing Company California USA.



ภาคผนวก

GRAD VRU



ภาคผนวก ก

รายชื่อผู้ให้สัมภาษณ์ข้อมูลสำคัญของการวิจัย

GRAD VRU

รายชื่อผู้ให้สัมภาษณ์เชิงลึก

1. นายเชษฐา โมสิกรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักงานบูรณาการสาธารณสุข อุบัติภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน
2. นางเบญจวรรณ สิงหาพันธ์ หัวหน้างานป้องกันและประเมินผล กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม
3. นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้อำนวยการสำนักความปลอดภัย กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม
4. นางสาวสุชาดา เพื่อกประเสริฐ หัวหน้างานวิเคราะห์อุบัติเหตุ กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม
5. นายสมหวัง ทองขาว นักวิชาการขนส่งเชี่ยวชาญ กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม
6. นายประชารัตน์ ทิมา นักวิชาการสถิติปฏิบัติการกลุ่มงานสถิติและข้อมูล สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร
7. นางจ่านอง ปัญญาวิศิษฐ์กุล หัวหน้ากลุ่มงานสถิติและข้อมูล สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร
8. นางทัศนีย์ สุนทรวานิชบุตร สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร
9. นายอนุชิต เศรษฐเสถียร สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร
10. นายประวัช วงศ์ทองดี นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร
11. พล.ต.ต. จิรสันต์ แก้วแสงเอก ผู้บังคับการตำรวจจราจร กองบัญชาการตำรวจนครบาล สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
12. พ.ต.ต. ดร.มงคล พรหมเมศร์ สารวัตร งานตรวจพิสูจน์ผู้ขับขี่ กก.5 บก.จร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
13. นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ
14. ดร.ถวิลวดี บุรีกุล ผู้อำนวยการสำนักวิจัยและพัฒนาสถาบันพระปกเกล้า
15. ศาสตราจารย์พิเศษ ดร.สาคร สุขศรีวงศ์ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท เงินทุนกรุงเทพนารถ จำกัด (มหาชน) ศาสตราจารย์พิเศษ คณะพาณิชยศาสตร์ และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

16. ดร.ศาศวัตี เฟ่งแพ อาจารย์ประจำวิชารัฐประศาสนศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม
17. ดร.สุภาณี นวกุล อาจารย์ประจำวิชารัฐประศาสนศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม
18. นายสุรศักดิ์ ศิลป์งาม ผู้จัดการมูลนิธิเมาไม่ขับ
19. นายแพทย์แท้จริง ศิริพานิช เลขาธิการมูลนิธิเมาไม่ขับ
20. นายฉัตรชัย พรหมเลิศ อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย
21. นางกรรณิการ์ แสงทอง อธิบดีกรมคุมประพฤติ กระทรวงยุติธรรม
22. Dr.Yonas Tegegn ผู้แทนองค์การอนามัยโลก ประจำประเทศไทย
23. นายชัยชาญ ช่วยโพธิ์กลาง ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมกิจการศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ
24. นายอรรถพันธ์ เกษมพงษ์ วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ กรมทางหลวงชนบท

รายชื่อผู้เชี่ยวชาญในการสนทนากลุ่ม

1. นายเชษฐา โมสิกรัตน์ ผู้อำนวยการสำนักงานบูรณาการสาธารณสุข อุบัติภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน
2. นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ ผู้อำนวยการสำนักความปลอดภัย กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม
3. พล.ต.ต.จิรสันต์ แก้วแสงเอก ผู้บังคับการตำรวจจราจร กองบัญชาการตำรวจนครบาล สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
4. นพ.ธนะพงศ์ จินวงษ์ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ
5. ดร.ถวิลวดี บุรีกุล ผู้อำนวยการสำนักวิจัยและพัฒนาสถาบันพระปกเกล้า
6. นายแพทย์แท้จริง ศิริพานิช เลขาธิการมูลนิธิเมาไม่ขับ
7. นายฉัตรชัย พรหมเลิศ อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย
8. Dr.Yonas Tegegn ผู้แทนองค์การอนามัยโลก ประจำประเทศไทย



ภาคผนวก ข
แบบสัมภาษณ์

GRAD VRU



แบบสัมภาษณ์เชิงลึก

เรื่อง “ประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร”

คำชี้แจง แบบสอบถามชุดนี้ ประกอบด้วย 3 ส่วน

ส่วนที่ 1 เป็นการสอบถามข้อมูลส่วนบุคคล

ส่วนที่ 2 เป็นการสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัย หรือตัวแปรต่างๆ

ส่วนที่ 3 เป็นการสอบถามข้อเสนอแนะ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล

1. ชื่อ นามสกุลของผู้ให้สัมภาษณ์.....
2. ตำแหน่ง.....
3. หน่วยงานที่สังกัด.....
4. อายุ.....
5. อายุการทำงาน.....

ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยหรือตัวแปรต่างๆ

1. ท่านคิดว่าเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของนโยบายการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยมีมาตรฐานสากลและมีประสิทธิผลเพียงใด หากไม่มีประสิทธิผลเพียงพอ ควรเพิ่มเติมในประเด็นใดบ้าง
2. ท่านคิดว่าเป้าหมายของนโยบายการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยท่านคิดว่าเป็นเป้าหมายที่สามารถดำเนินการให้บรรลุได้หรือไม่ หากพิจารณาจากยุทธศาสตร์และมาตรการที่สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรมและมีประสิทธิภาพ หากไม่สามารถดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายได้ ควรเพิ่มเติมในประเด็นใดบ้าง

3. ท่านคิดว่าศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนกับการปฏิบัติจริงสอดคล้องกันหรือไม่ และสามารถทำให้เป้าหมายของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนประสบความสำเร็จมากน้อยเพียงใด หากยังไม่ประสบความสำเร็จ ควรเพิ่มเติมประเด็นใดบ้าง
4. ท่านคิดว่ายุทธศาสตร์และกลยุทธ์ของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน มีความสำคัญมากน้อยเพียงใด และมีหน่วยงานรับผิดชอบในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ให้เกิดผลเป็นรูปธรรมอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเพียงใด และควรเพิ่มเติมประเด็นใดบ้าง
5. ท่านคิดว่ากระบวนการทำงานภายในศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน มีโครงสร้างการทำงาน โครงสร้างการบริหารงาน ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง บุคลากร หลักเกณฑ์ ระบบสารสนเทศ งบประมาณ เป็นอย่างไรบ้าง และควรเพิ่มเติมประเด็นใดบ้าง
6. ท่านคิดว่างบประมาณที่รัฐให้สนับสนุนศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเพียงพอที่จะทำให้นโยบายการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยบรรลุเป้าหมายหรือไม่เพียงใด หากไม่เพียงพอ ควรเพิ่มประเด็นใดบ้าง
7. ท่านคิดว่าบุคลากร จำนวนพนักงาน ลูกจ้างมีความเพียงพอที่จะรองรับระบบโครงข่ายถนนที่ปลอดภัยในระดับพื้นที่หรือไม่เพียงใด และความสามารถและประสิทธิภาพการทำงานของพนักงานแต่ละบุคคลมีความเหมาะสมและสามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากน้อยเพียงใด หากไม่เพียงพอ ควรเพิ่มประเด็นใดบ้าง
8. ท่านคิดว่าเครื่องมือ เครื่องใช้ อุปกรณ์สำนักงาน คุณภาพของเทคโนโลยี และสิ่งอำนวยความสะดวกมีความเพียงพอที่จะรองรับงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนหรือไม่เพียงใด จะต้องจัดหาเพิ่มขึ้นหรือไม่ หากต้องจัดหาเพิ่ม ควรเพิ่มอะไรบ้าง
9. ท่านคิดว่าปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนประกอบไปด้วยปัจจัยอะไรบ้าง อธิบายเหตุผล และคุณภาพเส้นทางจราจรเป็นอย่างไรบ้าง ควรมีการพัฒนาหรือปรับปรุงแก้ไขในส่วนใดบ้าง
10. ปัจจุบันคนไทยให้ความร่วมมือในการใช้รถใช้ถนนให้ปลอดภัยมากน้อยเพียงใด และวินัยการจราจรของคนไทยเป็นอย่างไร คุณภาพของยานพาหนะของคนไทยเหมาะสมหรือไม่ หากยังไม่เหมาะสม ควรเพิ่มประเด็นเกี่ยวกับนโยบายใดบ้าง

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับข้อเสนอแนะ

1. ท่านมีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการบริหารจัดการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครอย่างไร



ภาคผนวก ค

แบบสอบถาม

GRAD VRU



แบบสอบถามเพื่อการวิจัย
ประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุ
ทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร

คำชี้แจง:

แบบสอบถามและคำถามนี้เพื่อเป็นข้อมูลในการทำวิทยานิพนธ์สาขารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์ เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ทางสถิติหาประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครโปรดตอบแบบสอบถามให้ครบทุกข้อตามความเป็นจริง

อิริราช มณีภาค

นักศึกษาปริญญาเอก

หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต

ตอนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง () ที่ตรงกับสถานภาพหรือที่เห็นว่าเหมาะสมที่สุด

1. เพศ

() ชาย

() หญิง

2. อายุ

() ไม่เกิน 30 ปี

() 31 ปี - ไม่เกิน 40 ปี

() 41 ปี - ไม่เกิน 50 ปี

() 51 ปี ขึ้นไป

3. ระดับปฏิบัติการ

() ระดับปฏิบัติการ

() ระดับอำนวยการ/บังคับบัญชา

4. สถานภาพ

- () โสด () สมรส
() แยกกันอยู่/หย่าร้าง

5. ระดับการศึกษา

- () ปริญญาตรี () ปริญญาตรีขึ้นไป

6. รายได้ต่อเดือน

- () 15,000 – 22,000 บาท () 22,001 – 35,000 บาท
() 35,001 บาท ขึ้นไป

7. ประสบการณ์ในการทำงาน

- () 1 ปี – 3 ปี () 3 ปี – 8 ปี
() 9 ปี – 12 ปี () 12 ปี ขึ้นไป

ตอนที่ 2 ประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร

ประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนใน เขตกรุงเทพมหานคร	ไม่เห็นด้วย	เห็นด้วย น้อย	เห็นด้วย มาก	เห็นด้วย มากที่สุด
	1	2	3	4
ปัจจัยด้านนโยบาย				
1. วัตถุประสงค์ของนโยบายมีความชัดเจน สอดคล้องกับ สภาพปัญหาและบริบท				
2. นโยบายมีความเป็นเอกภาพที่เฉพาะเจาะจงที่หน่วยปฏิบัติ เข้าใจร่วมกัน				
3. นโยบายมีกลไกขับเคลื่อนในการนำไปปฏิบัติ				
4. แนวทางปฏิบัติ ขั้นตอนในการทำงานและนโยบายมีความ ชัดเจนเหมาะสมเอื้ออำนวยต่อการปฏิบัติงาน				
5. สามารถปฏิบัติงานตามแผนงานหรือนโยบายอย่างเป็น รูปธรรม				
6. หน่วยงานมีการติดตามวัดผลประเมินผลที่เหมาะสมถูกต้อง				
7. นโยบายมีความต่อเนื่อง				

ประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนใน เขตกรุงเทพมหานคร	ไม่เห็นด้วย	เห็นด้วย น้อย	เห็นด้วย มาก	เห็นด้วย มากที่สุด
	1	2	3	4
ปัจจัยด้านบริหารจัดการ				
1. ผู้บังคับบัญชาสามารถจูงใจให้ปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ				
2. คณะกรรมการระดับนโยบายมีภาวะผู้นำในการสั่งการต่างๆ				
3. บุคลากรมีความรู้ ความสามารถ ศักยภาพในการทำงานที่เหมาะสมกับงาน				
4. บุคลากรของกรุงเทพมหานครมีความพร้อมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน				
5. กรุงเทพมหานครนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงานได้อย่างเหมาะสม				
6. จำนวนเส้นทางจราจรมีความเหมาะสม เช่น ความพร้อมของถนน สัญญาณไฟ ช่องทางเดินรถ อุปกรณ์งานจราจร				
7. ระบบการจราจรและขนส่งเอื้อต่อการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน				
8. มีการประสานงานระหว่างหน่วยงานระดับนโยบายและระดับปฏิบัติ				
9. มีการเชื่อมโยงระบบจราจรและขนส่งอย่างเหมาะสม				
10. มีการเชื่อมโยงหรือติดตั้งระบบข้อมูลข่าวสารเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างรวดเร็ว ทันเหตุการณ์				
ปัจจัยด้านผู้ใช้ถนน				
1. ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎระเบียบจราจรอย่างเคร่งครัด				
2. การออกใบอนุญาตขับขี่และมาตรการลงโทษของกรมการขนส่งทางบกเป็นไปตามมาตรฐาน				

ประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนใน เขตกรุงเทพมหานคร	ไม่เห็นด้วย	เห็นด้วย น้อย	เห็นด้วย มาก	เห็นด้วย มากที่สุด
	1	2	3	4
3. ยานพาหนะส่วนใหญ่ที่ใช้บนท้องถนน สามารถขับขี่ได้ มาตรฐานมีสัญญาณไฟ อุปกรณ์ห้ามล้อ และส่วนควบของรถ สมบูรณ์				
4. ผู้ใช้รถใช้ถนนมีน้ำใจต่อเพื่อนร่วมถนนโดยปฏิบัติตาม กฎระเบียบจราจร				
5. ผู้ใช้รถใช้ถนนให้ความร่วมมือกับตำรวจจราจรเป็นอย่างดี				
6. มาตรการทางกฎหมายที่ใช้บังคับกับผู้ขับขี่มีความ เหมาะสมกับการใช้รถใช้ถนน				
การบรรลุวัตถุประสงค์				
1. ในช่วงระยะที่ผ่านมา มีอัตราอุบัติเหตุลดลง				
2. ในช่วงระยะที่ผ่านมา มีอัตราจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตลดลง				
3. เส้นทางจราจรมีความสมบูรณ์เหมาะสมในการจราจรสิ่ง อำนวยความสะดวกเหมาะสมกับการใช้สัญจร				
4. จำนวนข้อร้องเรียนด้านจราจรลดน้อยลง				
5. การกระจายอำนาจให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น				
6. จำนวนงบประมาณที่ได้รับในการป้องกันอุบัติเหตุในกรุงเทพฯ				
7. ความสำเร็จในการป้องกันอุบัติเหตุในกรุงเทพฯ				
8. การแก้ไขปัญหาเหมาะสมกับสภาพปัญหาการจราจร				
การมีส่วนร่วม				
9. ระดับความร่วมมือในการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทาง ถนนระดับนโยบาย				
10. ระดับความร่วมมือในการป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทาง ถนนระดับปฏิบัติการ				

ประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนใน เขตกรุงเทพมหานคร	ไม่เห็นด้วย	เห็นด้วย น้อย	เห็นด้วย มาก	เห็นด้วย มากที่สุด
	1	2	3	4
11. ระดับความร่วมมือในการวางแผน กำกับติดตาม ประเมินผลการดำเนินงาน				
ความพึงพอใจ				
12. ระดับการยอมรับการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนน				
13. ระดับความพึงพอใจการปฏิบัติงานของกรุงเทพมหานคร และผู้เกี่ยวข้องกับการลดอุบัติเหตุทางถนน				
14. ระดับความพึงพอใจในมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่าง เคร่งครัด				

ข้อเสนอแนะ

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



ภาคผนวก ง
หนังสือขออนุญาตเก็บข้อมูล

GRAD VRU

ที่ พิเศษ/ ๒๕๕๖



มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์
ในพระบรมราชูปถัมภ์
ปณจ.ประตุน้ำพระอินทร์ จ.ปทุมธานี
๑๓๑๘๐

๑ ตุลาคม ๒๕๕๖

เรื่อง ขอเชิญผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เรียน อาจารย์ ดร.ประเวศน์ มหารัตน์สกุล

ด้วย นายอริราช มณีภาค นักศึกษาปริญญาเอก รหัสนักศึกษา ๕๓B๗๓๓๓๐๒๐๓ หลักสูตร
รัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏ
วไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์ จังหวัดปทุมธานี ซึ่งอยู่ระหว่างการทำวิทยานิพนธ์
เรื่อง “ประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร” โดยมี
ศาสตราจารย์ ดร. บุญทัน ดอกไธสง เป็นประธานควบคุมวิทยานิพนธ์

หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์เรียนเชิญท่านเป็น
ผู้ทรงคุณวุฒิเพื่อตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยของนักศึกษาดังกล่าวข้างต้น
และขอขอบพระคุณมา ณ โอกาสนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

(ศาสตราจารย์ ดร. บุญทัน ดอกไธสง)

ประธานกรรมการบริหารหลักสูตร
รัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิตและมหาบัณฑิต

โครงการหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต

มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์

โทรศัพท์ ๐๒ ๕๒๙ ๔๐๔๖ ต่อ ๔๐๗

โทรสาร ๐๒ ๕๒๙ ๔๐๔๖ ต่อ ๔๐๘

ที่ พิเศษ/ ๒๕๕๖



มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์
ในพระบรมราชูปถัมภ์
ปณจ.ประตู่หน้าพระอินทร์ จ.ปทุมธานี
๑๓๑๘๐

๑ ตุลาคม ๒๕๕๖

เรื่อง ขอเชิญผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เรียน อาจารย์ ดร.บุญเลิศ ไพรินทร์

ด้วย นายอธิราช มณีภาค นักศึกษาปริญญาเอก รหัสนักศึกษา ๕๓B๗๓๓๓๐๒๐๓ หลักสูตร
รัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏ
วไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์ จังหวัดปทุมธานี ซึ่งอยู่ระหว่างการทำวิทยานิพนธ์
เรื่อง “ประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร” โดยมี
ศาสตราจารย์ ดร. บุญทัน ดอกไธสง เป็นประธานควบคุมวิทยานิพนธ์

หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์เรียนเชิญท่านเป็น
ผู้ทรงคุณวุฒิเพื่อตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยของนักศึกษาดังกล่าวข้างต้น
และขอขอบพระคุณมา ณ โอกาสนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

(ศาสตราจารย์ ดร. บุญทัน ดอกไธสง)

ประธานกรรมการบริหารหลักสูตร

รัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิตและมหาบัณฑิต

โครงการหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต

มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์

โทรศัพท์ ๐๒ ๕๒๙ ๔๐๔๖ ต่อ ๔๐๗

โทรสาร ๐๒ ๕๒๙ ๔๐๔๖ ต่อ ๔๐๘

ที่ พิเศษ/ ๒๕๕๖



มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์
ในพระบรมราชูปถัมภ์
ปณจ.ประตุน้ำพระอินทร์ จ.ปทุมธานี
๑๓๑๘๐

๑ ตุลาคม ๒๕๕๖

เรื่อง ขอเชิญผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เรียน อาจารย์ ดร.วิมล หอมยิ่ง

ด้วย นายอธีราช มณีภาค นักศึกษาปริญญาเอก รหัสนักศึกษา ๕๓B๗๓๓๓๐๒๐๓ หลักสูตร
รัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏ
วไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์ จังหวัดปทุมธานี ซึ่งอยู่ระหว่างการทำวิทยานิพนธ์
เรื่อง “ประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร” โดยมี
ศาสตราจารย์ ดร. บุญทัน ดอกไธสง เป็นประธานควบคุมวิทยานิพนธ์

หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์เรียนเชิญท่านเป็น
ผู้ทรงคุณวุฒิเพื่อตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยของนักศึกษาดังกล่าวข้างต้น
และขอขอบพระคุณมา ณ โอกาสนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

(ศาสตราจารย์ ดร. บุญทัน ดอกไธสง)

ประธานกรรมการบริหารหลักสูตร
รัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิตและมหาบัณฑิต

โครงการหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์
โทรศัพท์ ๐๒ ๕๒๙ ๔๐๔๖ ต่อ ๔๐๗
โทรสาร ๐๒ ๕๒๙ ๔๐๔๖ ต่อ ๔๐๘



ที่ พิเศษ/๒๕๕๖

มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์
ในพระบรมราชูปถัมภ์
ปณจ.ประตุน้ำพระอินทร์ จ.ปทุมธานี
๑๓๑๘๐

๑ ตุลาคม ๒๕๕๖

เรื่อง ขอเชิญผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เรียน อาจารย์ ดร.ภิศักดิ์ กัลยาณมิตร

ด้วย นายอธิราช มณีภาค นักศึกษาปริญญาเอก รหัสนักศึกษา ๕๓B๗๓๓๓๐๒๐๓ หลักสูตร
รัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏ
วไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์ จังหวัดปทุมธานี ซึ่งอยู่ระหว่างการทำวิทยานิพนธ์
เรื่อง “ประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร” โดยมี
ศาสตราจารย์ ดร. บุญทัน ดอกไธสง เป็นประธานควบคุมวิทยานิพนธ์

หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์เรียนเชิญท่านเป็น
ผู้ทรงคุณวุฒิเพื่อตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยของนักศึกษาดังกล่าวข้างต้น
และขอขอบพระคุณมา ณ โอกาสนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

(ศาสตราจารย์ ดร. บุญทัน ดอกไธสง)

ประธานกรรมการบริหารหลักสูตร

รัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิตและมหาบัณฑิต

โครงการหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต

มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์

โทรศัพท์ ๐๒ ๕๒๙ ๔๐๔๖ ต่อ ๔๐๗

โทรสาร ๐๒ ๕๒๙ ๔๐๔๖ ต่อ ๔๐๘

ที่ พิเศษ/ ๒๕๕๖



มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์
ในพระบรมราชูปถัมภ์
ปณจ.ประตู่แม่น้ำพระอินทร์ จ.ปทุมธานี
๑๓๑๘๐

๑ ตุลาคม ๒๕๕๖

เรื่อง ขอเชิญผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เรียน อาจารย์ ดร.ชาญชัย จิตรเหล่าอาพร

ด้วย นายอธิราช มณีภาค นักศึกษาปริญญาเอก รหัสนักศึกษา ๕๓B๗๓๓๓๐๒๐๓ หลักสูตร
รัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏ
วไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์ จังหวัดปทุมธานี ซึ่งอยู่ระหว่างการทำวิทยานิพนธ์
เรื่อง “ประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร” โดยมี
ศาสตราจารย์ ดร. บุญทัน ดอกไธสง เป็นประธานควบคุมวิทยานิพนธ์

หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์เรียนเชิญท่านเป็น
ผู้ทรงคุณวุฒิเพื่อตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยของนักศึกษาดังกล่าวข้างต้น
และขอขอบพระคุณมา ณ โอกาสนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

(ศาสตราจารย์ ดร. บุญทัน ดอกไธสง)

ประธานกรรมการบริหารหลักสูตร
รัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิตและมหาบัณฑิต

โครงการหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์
โทรศัพท์ ๐๒ ๕๒๙ ๔๐๔๖ ต่อ ๔๐๗
โทรสาร ๐๒ ๕๒๙ ๔๐๔๖ ต่อ ๔๐๘



ที่ ศธ. พ.ศ.๒๕๕๖

มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์

ในพระบรมราชูปถัมภ์

ปณ.ประจ.ประจ.น้ำพระอินทร์ จ.ปทุมธานี ๑๓๑๘๐

ตุลาคม ๒๕๕๖

เรื่อง ขอลงความอนุเคราะห์เก็บข้อมูล

เรียน

ด้วยนักศึกษานายอริราช นณิภาก นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ รหัส ๕๓๖๗๓๓๓๐๒๐๓ สาขารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์ จังหวัดปทุมธานี ซึ่งอยู่ระหว่างการทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “ประสิทธิผลการบริหารจัดการรถควบคุมทิศทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร” โดยศาสตราจารย์ ดร.บุญทัน คอกโรตง เป็นประธานควบคุมวิทยานิพนธ์

มหาวิทยาลัยฯ จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์เก็บข้อมูลในหน่วยงานของท่านเพื่อนำข้อมูลไปประกอบการทำวิทยานิพนธ์ โดยผู้วิจัยจะดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดอนุเคราะห์ และขอขอบพระคุณมา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(ศาสตราจารย์ ดร.บุญทัน คอกโรตง)

ประธานกรรมการบริหารหลักสูตร

รัฐประศาสนศาสตรบัณฑิตและมหาบัณฑิต

โครงการหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต

มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์

โทรศัพท์ ๐๒ ๕๒๕ ๔๐๔๖ ต่อ ๔๐๑

โทรสาร ๐๒ ๕๒๕ ๔๐๔๖ ต่อ ๔๐๘

บ้านเลขที่ ๑๒๐ ซอย ๓๐ ถนนนิมิตรเกษม แขวงลาดยาว

เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ๑๐๕๐๐

๑๓ ตุลาคม ๒๕๕๗

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์อนุญาตเข้าร่วมฟังการประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

เรียน ผู้อำนวยการสำนักบูรณาการสาธารณสุข อุบัติภัยและความปลอดภัยทางถนน

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

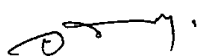
กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาแบบสอบถามเพื่อการวิจัย เรื่อง “ประสิทธิผลการบริหารจัดการอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร”

ข้าพเจ้า นายอริราช มณีภาค นักศึกษาหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์ กำลังศึกษาวิจัยทำวิทยานิพนธ์ในชื่อเรื่อง “ประสิทธิผลการบริหารจัดการอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร” ทราบว่าทางศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จะมีการประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ในปลายเดือนตุลาคม หรือต้นเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.๒๕๕๗ โดยการประชุมจะมีข้อสาระสำคัญเกี่ยวกับงานของศูนย์ฯ ซึ่งเป็นข้อสำคัญส่วนหนึ่งที่จะต้องนำไปอ้างอิงประกอบการทำวิทยานิพนธ์เป็นอย่างยิ่ง ทางคณาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์จึงให้มาขอความอนุเคราะห์เพื่อเข้าร่วมฟังการประชุมกับทางศูนย์ฯ เพื่อจะได้ข้อมูลไปประกอบการทำวิทยานิพนธ์ในหัวข้อดังกล่าว โดยการนี้จะขอข้อมูลความเห็นจากผู้เข้าร่วมการประชุม โดยการแจกแบบสอบถามเพื่อการวิจัย ตามสำเนาที่แนบมาพร้อมนี้ด้วย โดยข้าพเจ้าจะเป็นผู้จัดเตรียมแบบสอบถามมาให้พร้อม

จึงเรียนมาเพื่อขอความอนุเคราะห์อนุญาตในการขอเข้าร่วมฟังการประชุมและแจกแบบสอบถามจากผู้เข้าร่วมประชุมในครั้งนี้ด้วย จักเป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายอริราช มณีภาค)

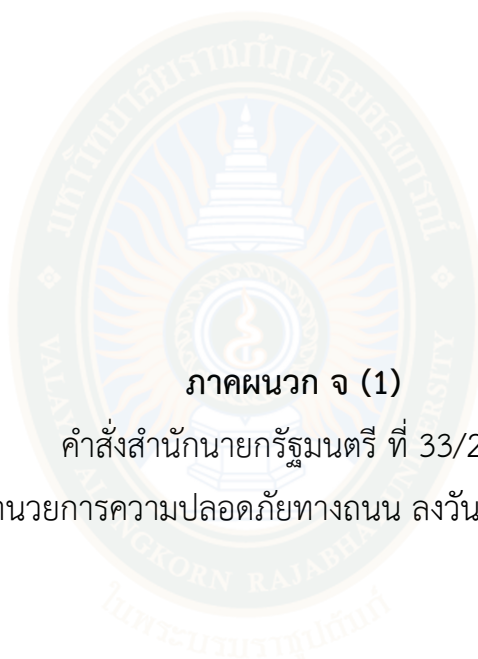
โทร.๐๘๖-๘๕๕-๗๕๗๓



ภาคผนวก จ

คำสั่งแต่งตั้ง ระเบียบ สำนักนายกรัฐมนตรี

GRAD VRU



ภาคผนวก จ (1)

คำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ 33/2546

เรื่องจัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ลงวันที่ 31 มกราคม พ.ศ. 2546

GRAD VRU



คำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี

ที่ ๓๓ / ๒๕๕๖

เรื่อง จัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน

ตามที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒ มกราคม ๒๕๕๖ มอบหมายให้รองนายกรัฐมนตรี (นายจาตุรนต์ ฉายแสง) กำหนดแนวทางมาตรการการดำเนินการเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร ในช่วงเทศกาลสงกรานต์เดือน เมษายน ๒๕๕๖ ในภาพรวมทั้งระบบแล้วรายงานให้รองนายกรัฐมนตรี (พลเอกชวลิต ยงใจยุทธ) พิจารณาก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป นั้น

เพื่อให้การดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๑ (๖) และ (๙) แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๓๕ นายกรัฐมนตรี จึงมีคำสั่งจัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน โดยมีองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑. องค์ประกอบ

- | | | |
|-----|---|-----------------------|
| ๑.๑ | รองนายกรัฐมนตรี (พลเอกชวลิต ยงใจยุทธ) | ที่ปรึกษา |
| ๑.๒ | รองนายกรัฐมนตรี (นายจาตุรนต์ ฉายแสง) | ผู้อำนวยการ |
| ๑.๓ | รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย
(นายประมวล รุจนเสรี) | รองผู้อำนวยการ |
| ๑.๔ | รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงสาธารณสุข
(พลตำรวจเอกประชา พรหมนอก) | รองผู้อำนวยการ |
| ๑.๕ | รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม
(นายนิกร จำนง) | รองผู้อำนวยการ |
| ๑.๖ | ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ | กรรมการ |
| ๑.๗ | รองปลัดกระทรวงสาธารณสุข
(นายลงวน นิตยารัมภ์พงศ์) | กรรมการ |
| ๑.๘ | ผู้บัญชาการศูนย์ปลอดภัยคมนาคม ^{๑๓๒} | กรรมการ |
| | | ๑.๙ ศาสตราจารย์/..... |

๑.๙ ศาสตราจารย์ยอดพล ธนาภิบุรณ์	กรรมการ
๑.๑๐ รองศาสตราจารย์วิวัฒน์ สุทธิวิภากร	กรรมการ
๑.๑๑ นายศักดิ์ชัย ปรีชาวีรกุล	กรรมการ
๑.๑๒ นายภูมินทร์ ลีธีระประเสริฐ	กรรมการ
๑.๑๓ นายไพบุลย์ สุริยวงค์ไพศาล	กรรมการ
๑.๑๔ นายวิจิตร สุรพงษ์ชัย	กรรมการ
๑.๑๕ นายพลเดช ปิ่นประทีป	กรรมการ
๑.๑๖ นางสาวชไมพันธ์ สันติกาญจน์	กรรมการ
๑.๑๗ อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	กรรมการและเลขานุการ
๑.๑๘ รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (นายสุรพล พงษ์ทัตศิริกุล)	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
๑.๑๙ ผู้ช่วยเลขานุการศูนย์ปลอดภัยคมนาคม (นายพงศ์กฤษณ์ เสนิงค์)	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

๒. อำนาจหน้าที่

- ๒.๑ พิจารณาและคัดสรรใจเนทางการค้าเงินงานป้องกันและแก้ไขปัญหอบุติเหตุทางถนน
- ๒.๒ นำเสนอประเด็นต่อผู้บริหารและองค์คณะที่เกี่ยวข้องเพื่อให้การส่งเสริมและสนับสนุนการป้องกันและแก้ปัญหอบุติเหตุทางถนนเพื่อเป็นประโยชน์ต่อประชาชน
- ๒.๓ อำนาจการ สั่งการ เจริญดี กำกับดูแล ตรวจสอบ ติดตาม ประเมินผลการดำเนินงานและประสานความร่วมมือเพื่อให้หน่วยงานและผู้เกี่ยวข้องสามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ๒.๔ พิจารณาข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์ที่จะเผยแพร่ต่อสาธารณชนทราบและเข้าใจเพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหอบุติเหตุจราจร
- ๒.๕ แต่งตั้งคณะทำงานและเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ตามความเหมาะสม
- ๒.๖ ดำเนินการเรื่องอื่น ๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย

๓. สำหรับค่าใช้จ่ายของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนรวมทั้งค่าใช้จ่ายในการบริหารและค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้อง ให้เป็นไปตามพระราชกฤษฎีกาค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปราชการ พ.ศ. ๒๕๒๖ และที่แก้ไขเพิ่มเติม และพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยเบี้ยประชุมและค่าตอบแทนที่ปรึกษา ซึ่งนายกรัฐมนตรี แต่งตั้ง พ.ศ. ๒๕๒๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยให้เบิกจ่ายจากกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

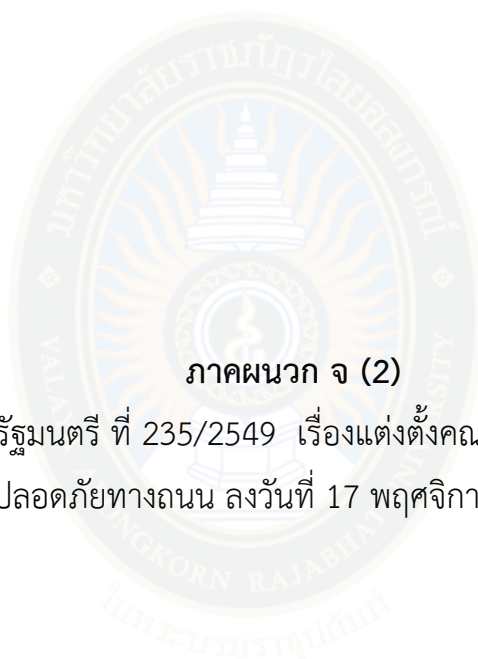
สั่ง ณ วันที่ ๓๑ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๖

พันตำรวจโท

(ทักษิณ ชินวัตร)

นายกรัฐมนตรี

GRAD VRU



ภาคผนวก จ (2)

คำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ 235/2549 เรื่องแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยการ
ความปลอดภัยทางถนน ลงวันที่ 17 พฤศจิกายน พ.ศ. 2549

GRAD VRU



คำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี

ที่ ๒๓๕/๒๕๔๘

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน

เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย และให้ดำเนินการมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดทางถนนเป็นไปด้วยความเรียบร้อยและมีประสิทธิภาพ อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๑ (๖) แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๓๔ นายกรัฐมนตรี จึงมีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน มีองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑. องค์ประกอบ

๑.๑	รองนายกรัฐมนตรี (นายโฆสิต ปั้นเปี่ยมรัษฎ์)	ผู้อำนวยการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน
๑.๒	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย	รองผู้อำนวยการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน คนที่ ๑
๑.๓	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	รองผู้อำนวยการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน คนที่ ๒
๑.๔	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข	รองผู้อำนวยการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน คนที่ ๓
๑.๕	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ	รองผู้อำนวยการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน คนที่ ๔
๑.๖	รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย	รองผู้อำนวยการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน คนที่ ๕
๑.๗	ปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี	กรรมการ
๑.๘	ปลัดกระทรวงกลาโหม	กรรมการ
๑.๙	ปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา	กรรมการ
๑.๑๐	ปลัดกระทรวงคมนาคม	กรรมการ
๑.๑๑	ปลัดกระทรวงมหาดไทย	กรรมการ
๑.๑๒	ปลัดกระทรวงวัฒนธรรม	กรรมการ
๑.๑๓	ปลัดกระทรวงศึกษาธิการ	กรรมการ
๑.๑๔	ปลัดกระทรวงสาธารณสุข	กรรมการ
๑.๑๕	ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ	กรรมการ

๑.๑๖	เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา	กรรมการ
๑.๑๗	อัยการสูงสุด	กรรมการ
๑.๑๘	ผู้บัญชาการทหารบก	กรรมการ
๑.๑๙	ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ	กรรมการ
๑.๒๐	อธิบดีกรมประชาสัมพันธ์	กรรมการ
๑.๒๑	อธิบดีกรมสรรพสามิต	กรรมการ
๑.๒๒	อธิบดีกรมการขนส่งทางบก	กรรมการ
๑.๒๓	อธิบดีกรมทางหลวง	กรรมการ
๑.๒๔	อธิบดีกรมทางหลวงชนบท	กรรมการ
๑.๒๕	ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย และแผนการขนส่งและจราจร	กรรมการ
๑.๒๖	อธิบดีกรมธุรกิจพลังงาน	กรรมการ
๑.๒๗	อธิบดีกรมการประกันภัย	กรรมการ
๑.๒๘	อธิบดีกรมการปกครอง	กรรมการ
๑.๒๙	อธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น	กรรมการ
๑.๓๐	อธิบดีกรมคุมประพฤติ	กรรมการ
๑.๓๑	อธิบดีกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน	กรรมการ
๑.๓๒	อธิบดีกรมควบคุมโรค	กรรมการ
๑.๓๓	ปลัดกรุงเทพมหานคร	กรรมการ
๑.๓๔	เลขาธิการสำนักงานหลักประกัน สุขภาพแห่งชาติ	กรรมการ
๑.๓๕	ศาสตราจารย์อุดมศิลป์ ศรีแสงนาม รองประธานกรรมการกองทุนสนับสนุน การสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)	กรรมการ
๑.๓๖	ผู้จัดการบริหารกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ	กรรมการ
๑.๓๗	ผู้จัดการกองทุนสนับสนุน การสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)	กรรมการ
๑.๓๘	ผู้แทนสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (A.I.T)	กรรมการ
๑.๓๙	ผู้ช่วยศาสตราจารย์วิรัชชัย เหล่าศิริหงษ์ทอง มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี	กรรมการ
๑.๔๐	ผู้ช่วยศาสตราจารย์สมประสงค์ สัตยมัลลี มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี	กรรมการ
๑.๔๑	ผู้อำนวยการศูนย์นเรนทร	กรรมการ

๑.๔๒	นายไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล โรงพยาบาลรามาริบัติ	กรรมการ
๑.๔๓	ผู้แทนศูนย์ปลอดภัยคมนาคม กระทรวงคมนาคม	กรรมการ
๑.๔๔	นายแท้จริง ศิริพานิช มูลนิธิเมาไม่ขับ	กรรมการ
๑.๔๕	อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	กรรมการและเลขานุการ
๑.๔๖	รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ที่อธิบดีมอบหมาย	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
๑.๔๗	ผู้อำนวยการสำนักบูรณาการสาธารณภัย อุบัติเหตุและความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
๑.๔๘	ผู้อำนวยการกองเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

๒. อำนาจหน้าที่

- ๒.๑ กำหนดยุทธศาสตร์และมาตรการเพื่อการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย
- ๒.๒ จัดทำข้อเสนอเพื่อให้รัฐบาลให้ความเห็นชอบและกำหนดเป็นนโยบายสนับสนุนการดำเนินงานโดยมุ่งประโยชน์ของประชาชนเป็นหลัก
- ๒.๓ อำนวยการ มอบหมาย เรงรัด กำกับดูแล ตรวจสอบ ติดตามประเมินผลการดำเนินงาน และประสานความร่วมมือให้หน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้อง สามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ๒.๔ เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์ต่อสาธารณชน เพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญห อุบัติเหตุทางถนน
- ๒.๕ แต่งตั้งคณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานและเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ตามความเหมาะสม
- ๒.๖ พิจารณาเสนอแนะการให้รางวัลและการลงโทษ แก่หน่วยงานหรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้การดำเนินงานบรรลุเป้าหมาย

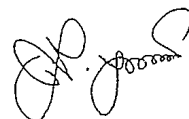
๒.๗ ดำเนินการเรื่องอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย

สำหรับค่าใช้จ่ายของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามพระราชกฤษฎีกาค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปราชการ พ.ศ. ๒๕๒๖ และที่แก้ไขเพิ่มเติม และพระราชกฤษฎีกาเบี้ยประชุมกรรมการ พ.ศ. ๒๕๔๗ โดยให้เบิกจ่ายจากกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยกระทรวงมหาดไทย

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

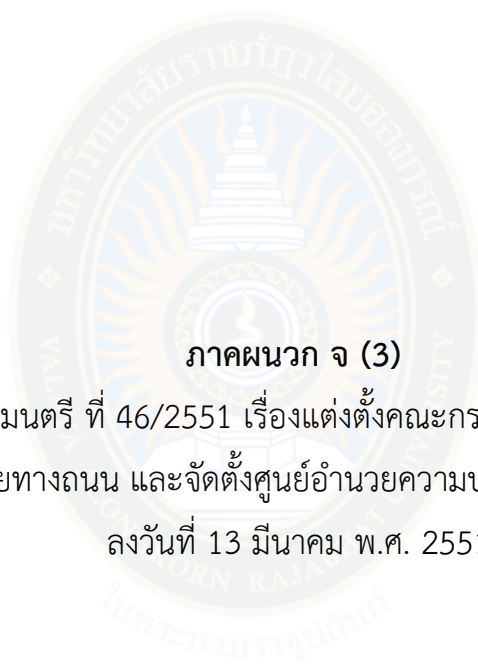
สั่ง ณ วันที่ ๑๗ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๕๙

พลเอก



(สุรยุทธ์ จุลานนท์)

นายกรัฐมนตรี



ภาคผนวก จ (3)

คำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ 46/2551 เรื่องแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวก
ปลอดภัยทางถนน และจัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกปลอดภัยทางถนน
ลงวันที่ 13 มีนาคม พ.ศ. 2551

GRAD VRU



คำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี

ที่ ๔๖ / ๒๕๕๑

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน
และจัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน

เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย และให้การดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและมีประสิทธิภาพ อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๑ (๖) และ (๙) แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๓๔ จึงแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน โดยมีองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑. องค์ประกอบ

- | | | |
|-----|--|---|
| ๑.๑ | รองนายกรัฐมนตรี
(นายสหัส บัณฑิตกุล) | ประธานกรรมการ/ผู้อำนวยการ
ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน |
| ๑.๒ | รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย | รองประธานกรรมการ/
รองผู้อำนวยการศูนย์อำนวยความสะดวก
ความปลอดภัยทางถนน คนที่ ๑ |
| ๑.๓ | รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม | รองประธานกรรมการ/
รองผู้อำนวยการศูนย์อำนวยความสะดวก
ความปลอดภัยทางถนน คนที่ ๒ |
| ๑.๔ | รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม | รองประธานกรรมการ/
รองผู้อำนวยการศูนย์อำนวยความสะดวก
ความปลอดภัยทางถนน คนที่ ๓ |
| ๑.๕ | รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข | รองประธานกรรมการ/
รองผู้อำนวยการศูนย์อำนวยความสะดวก
ความปลอดภัยทางถนน คนที่ ๔ |
| ๑.๖ | รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ | รองประธานกรรมการ/
รองผู้อำนวยการศูนย์อำนวยความสะดวก
ความปลอดภัยทางถนน คนที่ ๕ |
| ๑.๗ | รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย
(นายสิทธิชัย โควสุรัตน์) | รองประธานกรรมการ/
รองผู้อำนวยการศูนย์อำนวยความสะดวก
ความปลอดภัยทางถนน คนที่ ๖ |
| ๑.๘ | ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ | กรรมการ |
| ๑.๙ | เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา | กรรมการ |

๑.๑๐	ปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี	กรรมการ
๑.๑๑	ปลัดกระทรวงกลาโหม	กรรมการ
๑.๑๒	ปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา	กรรมการ
๑.๑๓	ปลัดกระทรวงคมนาคม	กรรมการ
๑.๑๔	ปลัดกระทรวงยุติธรรม	กรรมการ
๑.๑๕	ปลัดกระทรวงมหาดไทย	กรรมการ
๑.๑๖	ปลัดกระทรวงวัฒนธรรม	กรรมการ
๑.๑๗	ปลัดกระทรวงศึกษาธิการ	กรรมการ
๑.๑๘	ปลัดกระทรวงสาธารณสุข	กรรมการ
๑.๑๙	อัยการสูงสุด	กรรมการ
๑.๒๐	ผู้บัญชาการทหารบก	กรรมการ
๑.๒๑	ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ	กรรมการ
๑.๒๒	อธิบดีกรมประชาสัมพันธ์	กรรมการ
๑.๒๓	อธิบดีกรมสรรพสามิต	กรรมการ
๑.๒๔	อธิบดีกรมการขนส่งทางบก	กรรมการ
๑.๒๕	อธิบดีกรมทางหลวง	กรรมการ
๑.๒๖	อธิบดีกรมทางหลวงชนบท	กรรมการ
๑.๒๗	ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย และแผนการขนส่งและจราจร	กรรมการ
๑.๒๘	อธิบดีกรมธุรกิจพลังงาน	กรรมการ
๑.๒๙	อธิบดีกรมการปกครอง	กรรมการ
๑.๓๐	อธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น	กรรมการ
๑.๓๑	อธิบดีกรมคุมประพฤติ	กรรมการ
๑.๓๒	อธิบดีกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน	กรรมการ
๑.๓๓	อธิบดีกรมควบคุมโรค	กรรมการ
๑.๓๔	ปลัดกรุงเทพมหานคร	กรรมการ
๑.๓๕	เลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการกำกับและ ส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย	กรรมการ
๑.๓๖	ผู้อำนวยการศูนย์ปลอดภัยคมนาคม กระทรวงคมนาคม	กรรมการ
๑.๓๗	ผู้อำนวยการสำนักงานระบบบริการการแพทย์ ฉุกเฉิน	กรรมการ
๑.๓๘	ผู้แทนสำนักงานกองทุนสนับสนุน การสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)	กรรมการ

๒.๔ เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์ต่อสาธารณชน เพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดทางถนน

๒.๕ แต่งตั้งคณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานและเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ตามความเหมาะสม

๒.๖ เสนอแนะการให้รางวัลและการลงโทษ แก่หน่วยงานหรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การดำเนินงานบรรลุเป้าหมาย

๒.๗ ดำเนินการเรื่องอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย

๓. ให้จัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน ในกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย โดยมีประธานกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน เป็นผู้อำนวยความสะดวกศูนย์ดังกล่าว

สำหรับค่าใช้จ่ายของศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามพระราชกฤษฎีกาค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปราชการ พ.ศ. ๒๕๒๖ และที่แก้ไขเพิ่มเติม และ พระราชกฤษฎีกาเบี่ยประชุมกรรมการ พ.ศ. ๒๕๔๗ โดยให้เบิกจ่ายจากกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

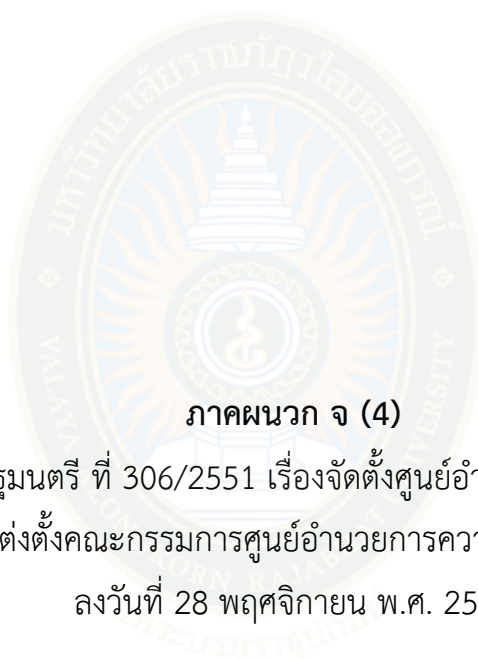
สั่ง ณ วันที่ ๑๓ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๑



(นายสมัตร สุนทรเวช)

นายกรัฐมนตรี

GRAD VRU



ภาคผนวก จ (4)

คำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ 306/2551 เรื่องจัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทาง
ถนน และแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน
ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2551

GRAD VRU



คำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี

ที่ กอว/๒๕๕๑

เรื่อง จัดตั้งศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนน
และแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนน

เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย และให้การดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอนกรีตเหตุทางถนน เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและมีประสิทธิภาพ อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๑ (๖) และ (๙) แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๑๕ จึงมีคำสั่ง ดังนี้

๑. ให้จัดตั้งศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนน เรียกโดยย่อว่า "ศปอ." ในกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนน มีองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑.๑ องค์ประกอบ

(๑) นายกรัฐมนตรี

ประธานกรรมการ/ผู้อำนวยการ
ศูนย์อำนาจการความปลอดภัย
ทางถนน

(๒) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

รองประธานกรรมการ/
รองผู้อำนวยการศูนย์อำนาจการ
ความปลอดภัยทางถนน คนที่ ๑

(๓) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

รองประธานกรรมการ/
รองผู้อำนวยการศูนย์อำนาจการ
ความปลอดภัยทางถนน คนที่ ๒

(๔) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม

รองประธานกรรมการ/
รองผู้อำนวยการศูนย์อำนาจการ
ความปลอดภัยทางถนน คนที่ ๓

(๕) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข

รองประธานกรรมการ/
รองผู้อำนวยการศูนย์อำนาจการ
ความปลอดภัยทางถนน คนที่ ๔

(๖) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ

รองประธานกรรมการ/
รองผู้อำนวยการศูนย์อำนาจการ
ความปลอดภัยทางถนน คนที่ ๕

(๗) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย
(นายปรีชา เว้งสมบูรณ์สุข)

รองประธานกรรมการ/
รองผู้อำนวยการศูนย์อำนาจการ
ความปลอดภัยทางถนน คนที่ ๖

(๘) ผู้อำนวยการ...

(๘)	ผู้อำนวยการสำนักงานประมง	กรรมการ
(๙)	เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา	กรรมการ
(๑๐)	เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	กรรมการ
(๑๑)	เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการระบบราชการ	กรรมการ
(๑๒)	ปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี	กรรมการ
(๑๓)	ปลัดกระทรวงกลาโหม	กรรมการ
(๑๔)	ปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา	กรรมการ
(๑๕)	ปลัดกระทรวงคมนาคม	กรรมการ
(๑๖)	ปลัดกระทรวงมหาดไทย	กรรมการ
(๑๗)	ปลัดกระทรวงยุติธรรม	กรรมการ
(๑๘)	ปลัดกระทรวงวัฒนธรรม	กรรมการ
(๑๙)	ปลัดกระทรวงศึกษาธิการ	กรรมการ
(๒๐)	ปลัดกระทรวงสาธารณสุข	กรรมการ
(๒๑)	อธิการบดีสูงสุด	กรรมการ
(๒๒)	ผู้บัญชาการทหารบก	กรรมการ
(๒๓)	ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ	กรรมการ
(๒๔)	อธิบดีกรมประชาสัมพันธ์	กรรมการ
(๒๕)	อธิบดีกรมสรรพสามิต	กรรมการ
(๒๖)	อธิบดีกรมการขนส่งทางบก	กรรมการ
(๒๗)	อธิบดีกรมทางหลวง	กรรมการ
(๒๘)	อธิบดีกรมทางหลวงชนบท	กรรมการ
(๒๙)	ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	กรรมการ
(๓๐)	อธิบดีกรมธุรกิจพลังงาน	กรรมการ
(๓๑)	อธิบดีกรมการปกครอง	กรรมการ
(๓๒)	อธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น	กรรมการ
(๓๓)	อธิบดีกรมคุมประพฤติ	กรรมการ
(๓๔)	อธิบดีกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน	กรรมการ
(๓๕)	อธิบดีกรมควบคุมโรค	กรรมการ
(๓๖)	ปลัดกรุงเทพมหานคร	กรรมการ
(๓๗)	เลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย	กรรมการ
(๓๘)	ผู้อำนวยการศูนย์ปลอดภัยคมนาคมกระทรวงคมนาคม	กรรมการ

/(๓๘) เลขาธิการ...

- | | |
|---|----------------------------|
| (๓๙) เลขาธิการสถาบันระบบบริการ
การแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ | กรรมการ |
| (๔๐) ผู้แทนสำนักงานกองทุนสนับสนุน
การสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) | กรรมการ |
| (๔๑) นายไพฑูริย์ สุริวงค์ไพศาล
โรงพยาบาลรามธิบดี | กรรมการ |
| (๔๒) ผู้จัดการบริษัทกลุ่มเครื่องอุปโภคบริโภค
จากธร จำกัด | กรรมการ |
| (๔๓) รองศาสตราจารย์อวิชชัย เหล่าศิริหงส์ทอง
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี | กรรมการ |
| (๔๔) ผู้ช่วยศาสตราจารย์สมประสงค์ สัตย์มัลลี
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี | กรรมการ |
| (๔๕) ผู้ช่วยศาสตราจารย์กัมวิทย์ กนิษฐพงษ์
สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย | กรรมการ |
| (๔๖) นายแท้จริง สิริพานิช
เลขาธิการมูลนิธิเอนาไอซ์ | กรรมการ |
| (๔๗) นายพรพรมินทร์ กัณธิยะ
ผู้อำนวยการสำนักงานเครือข่ายออลอูบิตีเขต | กรรมการ |
| (๔๘) นายณะพงศ์ จินวงษ์
ผู้จัดการแผนงานศูนย์วิชาการ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ | กรรมการ |
| (๔๙) อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย | กรรมการและเลขานุการ |
| (๕๐) รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
ที่อธิบดีมอบหมาย | กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ |
| (๕๑) ผู้อำนวยการสำนักบูรณาการสาธารณสุข
อุบัติเหตุ และความปลอดภัยทางถนน
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย | กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ |
| (๕๒) ผู้อำนวยการกองเผยแพร่และประชาสัมพันธ์
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย | กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ |

๑.๒ สำนักหน้าที่

(๑) กำหนดยุทธศาสตร์และมาตรการเพื่อการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

(๒) จัดทำข้อเสนอเพื่อให้รัฐบาลให้รางวัลและกำหนดกึ่งปีในภาคนี้สนับสนุนการดำเนินงานโดยมุ่งประโยชน์ของประชาชนเป็นหลัก

/ (๑) สำนักการ...

(๓) อำนาจการ มขบภทษ เร่งรัด กำกับดูแล ตรวจสอบ ติดตามประเมินผลการดำเนินงานและประสานความร่วมมือให้หน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้อง สามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(๔) เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์ต่อสาธารณชน เพื่อให้มีการมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

(๕) เสนอแนะการให้รางวัลและการลงโทษ แก่หน่วยงานหรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การดำเนินงานบรรลุเป้าหมาย

(๖) แต่งตั้งคณะอนุกรรมการหรือคณะทำงานตามที่เห็นสมควร

(๗) ดำเนินการเรื่องอื่น ๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย

๒. ให้ประธานกรรมการ / ผู้อำนาจการศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนนมีอำนาจแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ตามความเหมาะสม

๓. ให้กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ทำหน้าที่สำนักงานเลขานุการศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนน โดยมีอำนาจหน้าที่

๓.๑ เป็นหน่วยงานกลางจัดทำข้อเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนหลักและแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนแบบบูรณาการ เสนอคณะกรรมการศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนนให้ความเห็นชอบ เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติ

๓.๒ ประสานงานและติดตามผลการดำเนินงานของหน่วยปฏิบัติทั้งภาครัฐและเอกชน แล้วรายงานต่อคณะกรรมการศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนน

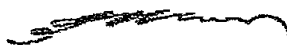
๓.๓ เป็นศูนย์กลางข้อมูลและสถิติอุบัติเหตุทางถนนตลอดจนการบูรณาการด้าน การวิเคราะห์ข้อมูลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๓.๔ ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือได้รับมอบหมาย

สำหรับค่าใช้จ่ายของศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนน รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้อง ให้เป็นไปตามพระราชกฤษฎีกาค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปราชการ พ.ศ. ๒๕๒๖ และที่แก้ไขเพิ่มเติม และพระราชกฤษฎีกาเบี่ยงประชุนกรรมการ พ.ศ. ๒๕๔๗ โดยให้เบิกจ่ายจากกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย

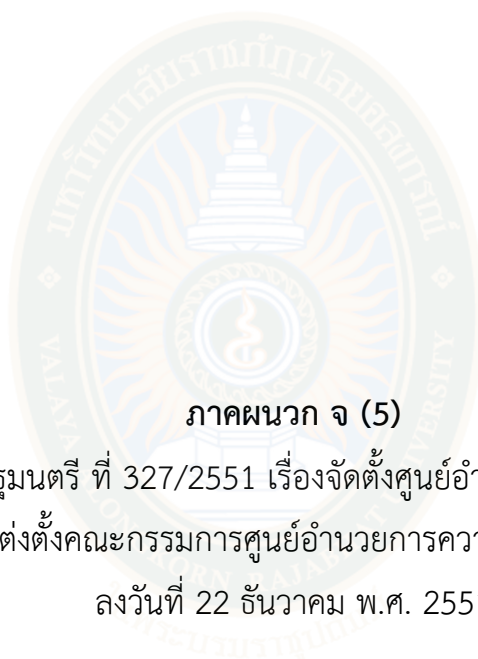
ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่นี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๒๗ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๕๑



(นายสนทนาย วงศ์สวัสดิ์)

นายกรัฐมนตรี



ภาคผนวก จ (5)

คำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ 327/2551 เรื่องจัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทาง
ถนน และแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน
ลงวันที่ 22 ธันวาคม พ.ศ. 2551

GRAD VRU



คำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี
ที่ ๓๒๗ / ๒๕๕๑

เรื่อง จัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน
และแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน

เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย และให้การดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุทางถนน เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและมีประสิทธิภาพ อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๑ (๖) และ (๗) แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๓๔ จึงมีคำสั่ง ดังนี้

๑. ให้จัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน เรียกโดยย่อว่า "ศปก." ในกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และแต่งตั้งคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน มีองค์ประกอบ และอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑.๑ องค์ประกอบ

- | | |
|---|--|
| (๑) รองนายกรัฐมนตรี
(นายสุเทพ เทือกสุบรรณ) | ประธานกรรมการ/ผู้อำนวยการ
ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน |
| (๒) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย | รองประธานกรรมการ/
รองผู้อำนวยการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน คนที่ ๑ |
| (๓) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม | รองผู้อำนวยการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน คนที่ ๒ |
| (๔) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม | รองประธานกรรมการ/
รองผู้อำนวยการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน คนที่ ๓ |
| (๕) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข | รองผู้อำนวยการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน คนที่ ๔ |
| (๖) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ | รองประธานกรรมการ/
รองผู้อำนวยการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน คนที่ ๕ |

(๗) รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย ที่ได้รับมอบหมาย	ร้องประธานกรรมการ/ รองผู้อำนวยการศูนย์อำนวยความสะดวก ความปลอดภัยทางถนน คนที่ ๒
(๘) ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ	กรรมการ
(๙) เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา	กรรมการ
(๑๐) เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการ เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	กรรมการ
(๑๑) เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ	กรรมการ
(๑๒) ปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี	กรรมการ
(๑๓) ปลัดกระทรวงกลาโหม	กรรมการ
(๑๔) ปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา	กรรมการ
(๑๕) ปลัดกระทรวงคมนาคม	กรรมการ
(๑๖) ปลัดกระทรวงมหาดไทย	กรรมการ
(๑๗) ปลัดกระทรวงยุติธรรม	กรรมการ
(๑๘) ปลัดกระทรวงวัฒนธรรม	กรรมการ
(๑๙) ปลัดกระทรวงศึกษาธิการ	กรรมการ
(๒๐) ปลัดกระทรวงสาธารณสุข	กรรมการ
(๒๑) อัยการสูงสุด	กรรมการ
(๒๒) ผู้บัญชาการทหารบก	กรรมการ
(๒๓) ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ	กรรมการ
(๒๔) อธิบดีกรมประชาสัมพันธ์	กรรมการ
(๒๕) อธิบดีกรมสรรพสามิต	กรรมการ
(๒๖) อธิบดีกรมการขนส่งทางบก	กรรมการ
(๒๗) อธิบดีกรมทางหลวง	กรรมการ
(๒๘) อธิบดีกรมทางหลวงชนบท	กรรมการ
(๒๙) ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย และแผนการขนส่งและจราจร	กรรมการ
(๓๐) อธิบดีกรมธุรกิจพลังงาน	กรรมการ
(๓๑) อธิบดีกรมการปกครอง	กรรมการ
(๓๒) อธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น	กรรมการ
(๓๓) อธิบดีกรมคุมประพฤติ	กรรมการ
(๓๔) อธิบดีกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน	กรรมการ
(๓๕) อธิบดีกรมควบคุมโรค	กรรมการ
(๓๖) ปลัดกรุงเทพมหานคร	กรรมการ
(๓๗) เลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการกำกับ และส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย	กรรมการ
(๓๘) ผู้อำนวยการศูนย์ปลอดภัยคมนาคม กระทรวงคมนาคม	กรรมการ
(๓๙) เลขาธิการสถาบัน การแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ	กรรมการ

(๔๐)	ผู้แทนสำนักงานกองทุนสนับสนุน การสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)	กรรมการ
(๔๑)	นายมนูญ ลีเชวงวงศ์ โรงพยาบาลวิชัยยุทธ	กรรมการ
(๔๒)	ผู้จัดการบริษัทแล่งคัมครองผู้ประสมภัก จากภักดิ์ จำกัด	กรรมการ
(๔๓)	รองศาสตราจารย์ธวัชชัย เหล่าศิริหงษ์ทอง มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี	กรรมการ
(๔๔)	ผู้ช่วยศาสตราจารย์สมประสงค์ สัตยมลลิต มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี	กรรมการ
(๔๕)	ผู้ช่วยศาสตราจารย์กัณวีร์ กนิษฐพงษ์ สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย	กรรมการ
(๔๖)	นายแท้จริง ศิริพานิช เลขาธิการมูลนิธิเมาไม่ขับ	กรรมการ
(๔๗)	นายพรหมมินทร์ กัณธิยะ ผู้อำนวยการสำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ	กรรมการ
(๔๘)	นายธนะพงศ์ จินวงษ์ ผู้จัดการแผนงานศูนย์วิชาการ เพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ	กรรมการ
(๔๙)	อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	กรรมการและเลขานุการ
(๕๐)	รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ที่อธิบดีมอบหมาย	กรรมการ และผู้ช่วยเลขานุการ
(๕๑)	ผู้อำนวยการสำนักปรณาการสาธารณภัย อุบัติเหตุ และความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	กรรมการ และผู้ช่วยเลขานุการ
(๕๒)	ผู้อำนวยการกองเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	กรรมการ และผู้ช่วยเลขานุการ

๑.๒ อำนาจหน้าที่

กำหนด (๑) ยุทธศาสตร์และมาตรการเพื่อการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนน
ของประเทศไทย

จัดทำ (๒) ข้อเสนอเพื่อให้รัฐบาลให้ความเห็นชอบและกำหนดเป็นนโยบายสนับสนุนการ
ดำเนินงานโดยมุ่งประโยชน์ของประชาชนเป็นหลัก

(๓) หน่วยงาน มอบหมาย เร่งรัด กำกับดูแล ตรวจสอบ ติดตามประเมินผลการดำเนิน
งานและประสานความร่วมมือให้หน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้อง สามารถดำเนินงานได้อย่างมี
ประสิทธิภาพ

(๔) เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์ต่อสาธารณชน เพื่อให้เกิดการมี
ส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน

(๕) เสนอแนะการให้รางวัลและการลงโทษ แก่หน่วยงานหรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อ
ให้การดำเนินงานบรรลุเป้าหมาย

- | | | |
|------|--|----------------------------|
| ๑.๓๙ | นายไพบูลย์ สุริยวงษ์ไพศาล
โรงพยาบาลรามธิบดี | กรรมการ |
| ๑.๔๐ | ผู้จัดการบริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัย
จากรถ จำกัด | กรรมการ |
| ๑.๔๑ | รองศาสตราจารย์รัชชัย เหล่าศิริหงษ์ทอง
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี | กรรมการ |
| ๑.๔๒ | ผู้ช่วยศาสตราจารย์สมประสงค์ สัตยมัลลี
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี | กรรมการ |
| ๑.๔๓ | ผู้ช่วยศาสตราจารย์กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์
สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย | กรรมการ |
| ๑.๔๔ | นายแท้จริง คิริพานิช
เลขาธิการมูลนิธิเมาไม่ขับ | กรรมการ |
| ๑.๔๕ | นายพรหมมินทร์ กัณธิยะ
ผู้อำนวยการสำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ | กรรมการ |
| ๑.๔๖ | นายธนะพงศ์ จินวงษ์
ผู้จัดการแผนงานศูนย์วิชาการ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ | กรรมการ |
| ๑.๔๗ | อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย | กรรมการและเลขานุการ |
| ๑.๔๘ | รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
ที่อธิบดีมอบหมาย | กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ |
| ๑.๔๙ | ผู้อำนวยการสำนักบูรณาการสาธารณสุข
อุบัติเหตุ และความปลอดภัยทางถนน
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย | กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ |
| ๑.๕๐ | ผู้อำนวยการกองเผยแพร่และประชาสัมพันธ์
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย | กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ |

๒. อำนาจหน้าที่

- ๒.๑ กำหนดยุทธศาสตร์และมาตรการเพื่อการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย
- ๒.๒ จัดทำข้อเสนอเพื่อให้รัฐบาลให้ความเห็นชอบและกำหนดเป็นนโยบายสนับสนุนการดำเนินงานโดยมุ่งประโยชน์ของประชาชนเป็นหลัก
- ๒.๓ อำนาจการ มอบหมาย เร่งรัด กำกับดูแล ตรวจสอบ ติดตามประเมินผลการดำเนินงาน และประสานความร่วมมือให้หน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้อง สามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

- (๖) แต่งตั้งคณะกรรมการตามที่เห็นสมควร
 (๗) ดำเนินการเรื่องอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย

๒. ให้ประธานกรรมการผู้แทนหน่วยการศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนนมีอำนาจ แต่งตั้งคณะทำงานหรือเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนนตามความเหมาะสม

๓. ให้กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ทำหน้าที่สำนักงานเลขานุการศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนน โดยมีอำนาจหน้าที่

๓.๑ เป็นหน่วยงานกลางจัดทำข้อเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนหลักและแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนแบบบูรณาการ เสนอคณะกรรมการศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนนให้ความเห็นชอบ เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติ

๓.๒ ประสานงานและติดตามผลการดำเนินงานของหน่วยปฏิบัติทั้งภาครัฐและเอกชน แล้วรายงานต่อคณะกรรมการศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนน

๓.๓ เป็นศูนย์กลางข้อมูลและสถิติอุบัติเหตุทางถนนตลอดจนการบูรณาการด้านการวิเคราะห์ข้อมูลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๓.๔ ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือได้รับมอบหมาย

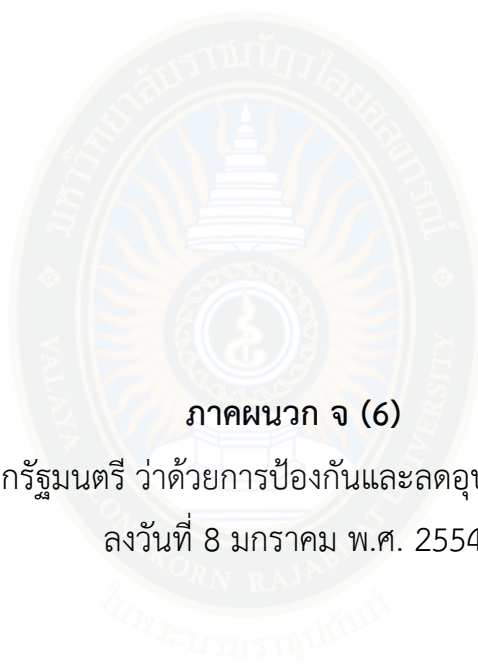
สำหรับค่าใช้จ่ายของศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนน รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้อง ให้เป็นไปตามพระราชกฤษฎีกาค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปราชการ พ.ศ. ๒๕๒๖ และที่แก้ไขเพิ่มเติม และพระราชกฤษฎีกาเบี่ยงประชุมกรรมการ พ.ศ. ๒๕๔๗ โดยให้เบิกจ่ายจากกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๒๒ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๑

(นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ)

นายกรัฐมนตรี



ภาคผนวก จ (6)

ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554

ลงวันที่ 8 มกราคม พ.ศ. 2554

GRAD VRU

เล่ม ๑๒๘ ตอนพิเศษ ๔ ง ราชกิจจานุเบกษา ๑๔ มกราคม ๒๕๕๔

หน้า ๑

ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี
ว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน
พ.ศ. ๒๕๕๔

โดยที่สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มเพิ่มความรุนแรงก่อให้เกิดความสูญเสียแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน และมีผลกระทบต่อการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ รวมทั้งเศรษฐกิจและสังคมของประเทศอย่างมีนัยสำคัญ ดังนั้น เพื่อให้การกำหนดนโยบาย แผนงาน ยุทธศาสตร์ มาตรการ และการดำเนินการในการป้องกันและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ครอบคลุมทุกพื้นที่ และมีความต่อเนื่อง โดยคำนึงถึงการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๑ (๘) แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๓๔ นายกรัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีจึงวางระเบียบไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ระเบียบนี้เรียกว่า “ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔”

ข้อ ๒ ระเบียบนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ ๓ ให้นายกรัฐมนตรีรักษาการตามระเบียบนี้

หมวด ๑

บททั่วไป

ข้อ ๔ ในระเบียบนี้

“อำเภอ” หมายความว่า รวมถึงกิ่งอำเภอ

“นายอำเภอ” หมายความว่า ปลัดอำเภอผู้เป็นหัวหน้าประจำกิ่งอำเภอ

“องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น” หมายความว่า องค์การบริหารส่วนตำบล เทศบาล เมืองพัทยา และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอื่นที่มีกฎหมายจัดตั้ง แต่ไม่หมายความรวมถึงองค์การบริหารส่วนจังหวัด และกรุงเทพมหานคร

“ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น” หมายความว่า นายกองค์การบริหารส่วนตำบล นายกเทศมนตรี นายกเมืองพัทยา และหัวหน้าผู้บริหารขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอื่นที่มีกฎหมายจัดตั้ง แต่ไม่หมายความรวมถึงนายกองค์การบริหารส่วนจังหวัด และผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร

เล่ม ๑๒๘ ตอนที่พิเศษ ๔ ง ราชกิจจานุเบกษา ๑๔ มกราคม ๒๕๕๔

หน้า ๒

238

ข้อ ๕ การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนมีแนวทางการดำเนินการ ดังนี้

(๑) ให้จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน กำหนดเป้าหมาย และแนวทางการดำเนินการเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติ เพื่อให้หน่วยงานของรัฐและผู้ที่เกี่ยวข้องนำไปปฏิบัติ

(๒) กำหนดมาตรการแบบบูรณาการเพื่อพัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีประสิทธิภาพ ทั้งด้านการกำหนดนโยบาย หน่วยงานรับผิดชอบ การวางแผนงบประมาณ การดำเนินงาน และการติดตามประเมินผล

(๓) ส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยเกี่ยวกับการจราจร ทางถนน และรถยนต์ให้มีระบบมาตรฐานความปลอดภัยทางด้านโครงสร้าง สิ่งแวดล้อม และยานพาหนะ รวมไปถึงมาตรฐานด้านการดูแลช่วยเหลือผู้ประสบภัย

(๔) ส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยในหมู่ประชาชน

ข้อ ๖ ให้มีการดำเนินการตามระเบียบนี้ เป็น ๓ ระดับ คือ ระดับนโยบาย ระดับอำนวยการ และระดับปฏิบัติการ

ระดับนโยบาย ให้อยู่ในความรับผิดชอบของคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ

ระดับอำนวยการ ให้อยู่ในความรับผิดชอบของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด และศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร

ระดับปฏิบัติการ ให้อยู่ในความรับผิดชอบของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัย ทางถนนอำเภอ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเขต

หมวด ๒

คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ

ข้อ ๗ ให้มีคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ เรียกโดยย่อว่า “คณะกรรมการ นปถ.” ประกอบด้วย

(๑) นายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีที่นายกรัฐมนตรีมอบหมาย เป็นประธานกรรมการ

(๒) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นรองประธานกรรมการคนที่หนึ่ง

(๓) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นรองประธานกรรมการคนที่สอง

(๔) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม เป็นรองประธานกรรมการคนที่สาม

(๕) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข เป็นรองประธานกรรมการคนที่สี่

(๖) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ เป็นรองประธานกรรมการคนที่ห้า

หน้า ๓
เล่ม ๑๒๘ ตอนพิเศษ ๔ ง ราชกิจจานุเบกษา ๑๔ มกราคม ๒๕๕๔

(๗) ปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี ปลัดกระทรวงคมนาคม ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ปลัดกระทรวงยุติธรรม ปลัดกระทรวงแรงงาน ปลัดกระทรวงศึกษาธิการ ปลัดกระทรวงสาธารณสุข ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ อัยการสูงสุด ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ เป็นกรรมการ

(๘) ผู้ทรงคุณวุฒิจำนวนไม่เกินห้าคน ซึ่งประธานกรรมการแต่งตั้งจากผู้มีความรู้ ความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนน เป็นกรรมการ

(๙) ปลัดกระทรวงมหาดไทย เป็นกรรมการและเลขานุการ และอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

ข้อ ๘ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามข้อ ๗ (๘) มีวาระอยู่ในตำแหน่งคราวละสี่ปี นับแต่วันที่ได้รับแต่งตั้ง และอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้ แต่ต้องไม่เกินสองวาระติดต่อกัน

ในกรณีที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งก่อนครบวาระหรือในกรณีที่มีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิเพิ่มขึ้นในระหว่างที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งแต่งตั้งไว้แล้วยังมีวาระอยู่ในตำแหน่ง ให้ผู้ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งแทนหรือเป็นกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิเพิ่มขึ้นอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งได้แต่งตั้งไว้แล้ว

เมื่อครบกำหนดวาระตามวรรคหนึ่ง หากยังมิได้มีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิขึ้นใหม่ ให้กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระนั้นอยู่ในตำแหน่งเพื่อปฏิบัติหน้าที่ต่อไปจนกว่ากรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งได้รับแต่งตั้งใหม่เข้ารับหน้าที่

ข้อ ๙ นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามข้อ ๗ (๘) พ้นจากตำแหน่งเมื่อ

- (๑) ตาย
- (๒) ลาออก
- (๓) เป็นบุคคลล้มละลาย
- (๔) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ
- (๕) ได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

ข้อ ๑๐ การประชุมของคณะกรรมการต้องมีกรรมการมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด จึงจะเป็นองค์ประชุม

ให้ประธานกรรมการเป็นประธานในที่ประชุม ในกรณีที่ประธานกรรมการไม่อยู่ในที่ประชุม หรือไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้รองประธานกรรมการในลำดับรองลงมาตามข้อ ๗ เป็นประธานในที่ประชุม ถ้าประธานกรรมการและรองประธานกรรมการดังกล่าวไม่อยู่ในที่ประชุม หรือไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้ที่ประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในที่ประชุม

การวินิจฉัยของที่ประชุมให้ถือตามเสียงข้างมาก กรรมการคนหนึ่งให้มีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน ถ้าคะแนนเสียงเท่ากัน ให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

ข้อ ๑๑ ให้คณะกรรมการ นปถ. มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดนโยบายในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ให้สอดคล้องกับแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ ตามกฎหมายว่าด้วยการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

(๒) พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนก่อนเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่ออนุมัติ

(๓) พิจารณาให้ความเห็นชอบยุทธศาสตร์ และแผนเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

(๔) ออกประกาศ หรือคำสั่ง หรือกำหนดแนวทาง เพื่อปฏิบัติการตามระเบียบนี้

(๕) เสนอความเห็นและให้ข้อเสนอแนะแก่นายกรัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรี ในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

(๖) ปฏิบัติงานอื่นตามที่นายกรัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

ข้อ ๑๒ ให้กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย รับผิดชอบในงานเลขานุการและงานธุรการของคณะกรรมการ นปถ. และประสานกับหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของคณะกรรมการ ตลอดจนปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่คณะกรรมการมอบหมาย

หมวด ๓

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

ข้อ ๑๓ ให้จัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เรียกโดยย่อว่า “ศปถ.” โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน และให้มีคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เรียกโดยย่อว่า “คณะกรรมการ ศปถ.” ประกอบด้วย

- (๑) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นประธานกรรมการ
- (๒) ปลัดกระทรวงมหาดไทย เป็นรองประธานกรรมการคนที่หนึ่ง
- (๓) ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นรองประธานกรรมการคนที่สอง
- (๔) ปลัดกระทรวงสาธารณสุข เป็นรองประธานกรรมการคนที่สาม
- (๕) ปลัดกระทรวงศึกษาธิการ เป็นรองประธานกรรมการคนที่สี่
- (๖) ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ เป็นรองประธานกรรมการคนที่ห้า

(๗) เลขาธิการคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน เลขาธิการคณะกรรมการการอาชีวศึกษา เลขาธิการคณะกรรมการการอุดมศึกษา อธิบดีกรมการขนส่งทางบก อธิบดีกรมการปกครอง อธิบดีกรมคุมประพฤติ อธิบดีกรมควบคุมโรค อธิบดีกรมทางหลวง อธิบดีกรมทางหลวงชนบท อธิบดีกรมธุรกิจพลังงาน อธิบดีกรมประชาสัมพันธ์ อธิบดีกรมโยธาธิการและผังเมือง อธิบดีกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน อธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น อธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช เลขาธิการสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ เลขาธิการสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม เลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ผู้บัญชาการสำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจ ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการศึกษาเอกชน ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร กรรมการผู้จัดการบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด นายกษมาคมสันนิบาตเทศบาลแห่งประเทศไทย นายกษมาคมองค์การบริหารส่วนจังหวัดแห่งประเทศไทย นายกษมาคมองค์การบริหารส่วนตำบลแห่งประเทศไทย ผู้จัดการกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ ผู้อำนวยการสำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ เลขาธิการมูลนิธิเมาไม่ขับ เป็นกรรมการ

(๘) ผู้ทรงคุณวุฒิจำนวนไม่เกินห้าคน ซึ่งประธานกรรมการแต่งตั้งจากผู้ที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนน เป็นกรรมการ

(๙) อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เป็นกรรมการและเลขานุการ และข้าราชการ ในกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยที่อธิบดีมอบหมาย จำนวนไม่เกินสองคน เป็นกรรมการ และผู้ช่วยเลขานุการ

ข้อ ๑๔ ให้คณะกรรมการ ศปถ. มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(๑) จัดทำข้อเสนอ นโยบาย แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ยุทธศาสตร์ และแผน เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ นปถ.

(๒) บูรณาการแผนงานและงบประมาณในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ของหน่วยงานของรัฐ และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

(๓) อำนาจการ กำกับ ติดตาม เร่งรัด ประเมินผล และประสานการดำเนินงาน ของหน่วยงานของรัฐ และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ให้เป็นไปตามนโยบายและแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน

(๔) จัดทำฐานข้อมูล สถิติอุบัติเหตุทางถนน และการวิเคราะห์ประเมินสถานการณ์

(๕) ศึกษา ค้นคว้า วิจัยและพัฒนาางานด้านความปลอดภัยทางถนน และการพัฒนา บุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนน

(๖) ประชาสัมพันธ์ผลการดำเนินงานและให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนต่อสาธารณะ

(๗) เสนอแนะแนวทางการเสริมสร้างขวัญและกำลังใจแก่หน่วยงานและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ที่มีผลการปฏิบัติงานดีเด่นต่อคณะกรรมการ นปถ.

(๘) รายงานผลการดำเนินงานประจำปีต่อคณะกรรมการ นปถ. และคณะรัฐมนตรี

(๙) เสนอความเห็นต่อคณะกรรมการ นปถ. เพื่อพิจารณาออกประกาศ หรือคำสั่ง หรือกำหนดแนวทาง เพื่อปฏิบัติการตามระเบียบนี้

(๑๐) เชิญผู้แทนหน่วยงานของรัฐ และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง หรือบุคคลหนึ่งบุคคลใด มาให้ข้อเท็จจริง ให้ความเห็น และขอเอกสารหรือข้อมูลเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบนี้

(๑๑) ติดตามและวินิจฉัยปัญหาเกี่ยวกับการปฏิบัติตามระเบียบนี้

(๑๒) แต่งตั้งคณะอนุกรรมการหรือคณะทำงาน เพื่อปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่ ของคณะกรรมการ ศปถ.

(๑๓) ปฏิบัติงานอื่นตามที่ประธานกรรมการหรือคณะกรรมการ นปถ. มอบหมาย

ข้อ ๑๕ ให้กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ทำหน้าที่เป็น สำนักงานเลขาธิการคณะกรรมการ ศปถ. รับผิดชอบในงานเลขานุการและงานธุรการของ คณะกรรมการ ศปถ. และประสานกับหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน ของคณะกรรมการ ตลอดจนปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่คณะกรรมการมอบหมาย

ข้อ ๑๖ ให้มีศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด เรียกโดยย่อว่า “ศปถ. จังหวัด” โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัด เป็นผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด และให้มี คณะกรรมการ ศปถ.จังหวัด ประกอบด้วย

(๑) ผู้ว่าราชการจังหวัด เป็นประธานกรรมการ

(๒) ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัด เป็นรองประธานกรรมการคนหนึ่ง

(๓) ปลัดจังหวัด เป็นรองประธานกรรมการคนที่สอง

(๔) นายกองค้การบริหารส่วนจังหวัด เป็นรองประธานกรรมการคนที่สาม

(๕) กรรมการอื่น ซึ่งผู้ว่าราชการจังหวัดแต่งตั้งจาก

(ก) ผู้แทนหน่วยราชการ หน่วยงานของรัฐ และรัฐวิสาหกิจที่ประจำอยู่ในเขตจังหวัด จำนวนตามที่เห็นสมควร

(ข) ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในเขตจังหวัด จำนวนไม่เกินสิบคน

(ค) ผู้แทนภาคประชาสังคม หรือภาคเอกชน จำนวนไม่เกินห้าคน

(ง) ผู้ทรงคุณวุฒิที่มีประสบการณ์ด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จำนวน ไม่เกินห้าคน

(๖) หัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด เป็นกรรมการและเลขานุการ และเจ้าหน้าที่สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด จำนวนหนึ่งคน และเจ้าหน้าที่ ส่วนราชการ ที่ประจำอยู่ในจังหวัดจำนวนหนึ่งคนที่ผู้ว่าราชการจังหวัดแต่งตั้ง เป็นกรรมการ และผู้ช่วยเลขานุการ

- ข้อ ๑๗ ให้คณะกรรมการ ศปถ. จังหวัด มีอำนาจหน้าที่ในเขตจังหวัด ดังต่อไปนี้
- (๑) จัดทำแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการ และงบประมาณ ในการป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนนให้สอดคล้องกับแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน แผนพัฒนาจังหวัด และแผนพัฒนากลุ่มจังหวัด
 - (๒) ดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตจังหวัด
 - (๓) อำนวยความสะดวกประสานการปฏิบัติงาน เร่งรัด ติดตาม และประเมินผล ตามแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการ และงบประมาณ
 - (๔) ส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตจังหวัด
 - (๕) จัดให้มีศูนย์ข้อมูลและสถิติอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด
 - (๖) จัดให้มีโครงการพัฒนาบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนน
 - (๗) เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและประชาสัมพันธ์การดำเนินงานต่อสาธารณะ
 - (๘) รายงานผลการดำเนินงานและเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการ ศปถ. เพื่อพิจารณา กำหนดแนวทางหรือมาตรการเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับจังหวัด
 - (๙) แต่งตั้งคณะอนุกรรมการหรือคณะทำงาน เพื่อปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่
 - (๑๐) ปฏิบัติงานอื่นตามที่คณะกรรมการ นปถ. หรือคณะกรรมการ ศปถ. มอบหมาย

ข้อ ๑๘ ให้สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด ทำหน้าที่เป็นสำนักงานเลขานุการคณะกรรมการ ศปถ. จังหวัด รับผิดชอบในงานเลขานุการและงานธุรการของคณะกรรมการ ศปถ. จังหวัด และประสานกับหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของคณะกรรมการ ตลอดจนปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่คณะกรรมการมอบหมาย

ข้อ ๑๙ ให้ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครพิจารณาจัดให้มีศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร เรียกโดยย่อว่า “ศปถ. กทม.” โดยมีผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร เป็นผู้อำนวยการศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร และให้มีคณะกรรมการ ศปถ. กทม. ประกอบด้วย ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร เป็นประธานกรรมการ โดยมีผู้แทนหน่วยราชการ หน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ ภาคประชาสังคม และภาคเอกชนในเขตกรุงเทพมหานครเข้าร่วมเป็นกรรมการ และมีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร ให้สอดคล้องกับระเบียบนี้

หมวด ๔

ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน

ข้อ ๒๐ ให้มีศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ เรียกโดยย่อว่า “ศปถ. อำเภอ” โดยมีนายอำเภอเป็นผู้อำนวยการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ และให้มีคณะกรรมการ ศปถ. อำเภอ ประกอบด้วย

- (๑) นายอำเภอ เป็นประธานกรรมการ
- (๒) หัวหน้าสถานีตำรวจภูธรในเขตอำเภอ เป็นรองประธานกรรมการ
- (๓) รองผู้กำกับการ หรือสารวัตร หรือรองสารวัตรที่รับผิดชอบงานจราจร เป็นกรรมการ
- (๔) กรรมการอื่น ซึ่งนายอำเภอแต่งตั้งจาก
- (ก) ผู้แทนหน่วยราชการ หน่วยงานของรัฐ และรัฐวิสาหกิจในเขตอำเภอ จำนวนตามที่เห็นสมควร
- (ข) ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในเขตอำเภอ จำนวนไม่เกินห้าคน
- (ค) ผู้แทนภาคประชาสังคมหรือภาคเอกชน จำนวนไม่เกินห้าคน
- (ง) ผู้ทรงคุณวุฒิที่มีประสบการณ์ด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จำนวนไม่เกินห้าคน
- (๕) ข้าราชการหรือเจ้าหน้าที่ที่นายอำเภอมอบหมาย จำนวนหนึ่งคน เป็นกรรมการและเลขานุการ และจำนวนไม่เกินสองคน เป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
- ข้อ ๒๑ ให้คณะกรรมการ ศปถ. อำเภอ มีอำนาจหน้าที่ในเขตอำเภอ ดังต่อไปนี้
- (๑) จัดทำแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการ และงบประมาณในการป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอ และประสานแผนปฏิบัติการ แผนงาน และโครงการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในเขตอำเภอ ให้สอดคล้องกับแผนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัด
- (๒) ดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตอำเภอ
- (๓) เร่งรัด ติดตาม และประเมินผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการ และรายงานการดำเนินงานให้คณะกรรมการ ศปถ. จังหวัดทราบ
- (๔) ส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตอำเภอ
- (๕) จัดให้มีศูนย์ข้อมูลและสถิติอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอ
- (๖) เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและประชาสัมพันธ์การดำเนินงานต่อสาธารณชน
- (๗) เสนอความเห็นต่อคณะกรรมการ ศปถ. จังหวัด เพื่อพิจารณา กำหนดแนวทางหรือมาตรการเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในระดับอำเภอ
- (๘) แต่งตั้งคณะอนุกรรมการหรือคณะทำงานเพื่อปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่ ตามที่เห็นสมควร
- (๙) ปฏิบัติงานอื่นตามที่คณะกรรมการ ศปถ. จังหวัด มอบหมาย
- ข้อ ๒๒ ในท้องที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นใดมีปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน อันสมควรให้มีศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนขึ้นเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหา ให้ผู้ว่าราชการจังหวัด ประสานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนั้น เพื่อให้ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นพิจารณา จัดให้มีศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เรียกโดยย่อว่า “ศปถ. อปท.” โดยมีผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นผู้อำนวยการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน

หน้า ๙

เล่ม ๑๒๘ ตอนพิเศษ ๔ ง ราชกิจจานุเบกษา ๑๔ มกราคม ๒๕๕๔

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และให้มีคณะกรรมการ ศปถ. อปท. ประกอบด้วย ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นประธานกรรมการ โดยมีผู้แทนหน่วยราชการ หน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ ภาคประชาสังคม และภาคเอกชนในเขตองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นดังกล่าวเข้าร่วมเป็นกรรมการ และมีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้สอดคล้องกับระเบียบนี้

ข้อ ๒๓ ในเขตกรุงเทพมหานคร กรณีที่มีความจำเป็นผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร อาจพิจารณาให้มีศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร โดยมีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตที่ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครกำหนด

ข้อ ๒๔ ให้นำความในข้อ ๘ ข้อ ๙ และข้อ ๑๐ มาใช้บังคับกับการดำรงตำแหน่ง และการพ้นจากตำแหน่งของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ และการประชุมของคณะกรรมการ ศปถ. คณะกรรมการ ศปถ. จังหวัด คณะกรรมการ ศปถ. อำเภอ และคณะอนุกรรมการตามระเบียบนี้ โดยอนุโลม

ข้อ ๒๕ ค่าเบี้ยประชุมและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของคณะกรรมการ นปถ. คณะกรรมการ ศปถ. และคณะอนุกรรมการที่แต่งตั้งโดยคณะกรรมการ นปถ. หรือคณะกรรมการ ศปถ. และค่าใช้จ่ายของ ศปถ. ให้เบิกจ่ายจากงบประมาณของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

ข้อ ๒๖ เพื่อให้การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตามนโยบายของรัฐบาล เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและครอบคลุมทุกพื้นที่ ให้กระทรวงมหาดไทยซึ่งกำกับดูแลการปฏิบัติราชการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและกรุงเทพมหานคร ประสานงานให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและกรุงเทพมหานคร ถือปฏิบัติตามระเบียบนี้

ประกาศ ณ วันที่ ๘ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๔

อภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ

นายกรัฐมนตรี

GRAD VRU



คำสั่งกรุงเทพมหานคร

ที่ ๑๕๐๕ / ๒๕๕๔

เรื่อง จัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร

โดยที่สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มเพิ่มความรุนแรงก่อให้เกิดความสูญเสียแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน และมีผลกระทบต่อการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ รวมทั้งเศรษฐกิจและสังคมของ ประเทศอย่างมีนัยสำคัญ ดังนั้น เพื่อกำหนดนโยบาย แผนงาน ยุทธศาสตร์ มาตรการ และการดำเนินการในการ ป้องกันและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ครอบคลุมทุกพื้นที่ และมีความต่อเนื่อง โดยคำนึงถึงการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน

อาศัยอำนาจตามมาตรา ๔๙ แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๒๘ และข้อ ๑๙ แห่งระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔ จึงให้จัดตั้ง ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร (ศปถ.กทม.) โดยให้มีคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความ ปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร (คณะกรรมการ ศปถ.กทม.) ประกอบด้วย

- | | |
|--|------------------|
| ๑. ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร | ประธานกรรมการ |
| ๒. รองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร
(สั่งราชการสำนักการจราจรและขนส่ง) | รองประธานกรรมการ |
| ๓. รองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร
(สั่งราชการสำนักการโยธา) | รองประธานกรรมการ |
| ๔. ปลัดกรุงเทพมหานคร | กรรมการ |
| ๕. รองปลัดกรุงเทพมหานคร
(สั่งราชการสำนักการจราจรและขนส่ง) | กรรมการ |
| ๖. รองปลัดกรุงเทพมหานคร
(สั่งราชการสำนักการโยธา) | กรรมการ |
| ๗. ผู้ว่าการการไฟฟ้านครหลวง หรือผู้แทน | กรรมการ |
| ๘. ผู้บัญชาการ กองบัญชาการตำรวจนครบาล หรือผู้แทน | กรรมการ |
| ๙. ผู้บังคับการ กองบังคับการตำรวจจราจร หรือผู้แทน | กรรมการ |
| ๑๐. อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
กระทรวงมหาดไทย หรือผู้แทน | กรรมการ |
| ๑๑. อธิบดีกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม หรือผู้แทน | กรรมการ |
| ๑๒. อธิบดีกรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม หรือผู้แทน | กรรมการ |
| ๑๓. ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม หรือผู้แทน | กรรมการ |
| ๑๔. รองศาสตราจารย์อรรถวิชัย เหล่าศิริหงษ์ทอง
ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมความปลอดภัยทางถนน
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี | กรรมการ |

-๒-/๑๕ นายธนะพงศ์...

- | | | |
|----------|---|----------------------------|
| ๑๕. | นายธนพงษ์ จินวงษ์
ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน
มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ | กรรมการ |
| ๑๖. | ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย
(Thailand Accident Research Center, TARC)
สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย หรือผู้แทน | กรรมการ |
| ๑๗. | ผู้แทนคณะอนุกรรมการสาขาวิศวกรรมจราจรและขนส่ง
วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ | กรรมการ |
| ๑๘. | ผู้แทนสมาคมวิทยาการจราจรและขนส่งแห่งประเทศไทย | กรรมการ |
| ๑๙. | กรรมการผู้จัดการบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด
หรือผู้แทน | กรรมการ |
| ๒๐. | ผู้จัดการกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ หรือผู้แทน | กรรมการ |
| ๒๑. | ผู้อำนวยการสำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ หรือผู้แทน | กรรมการ |
| ๒๒. | เลขาธิการมูลนิธิเมาไม่ขับ หรือผู้แทน | กรรมการ |
| ๒๓. | ผู้อำนวยการสำนักการโยธา หรือผู้แทน | กรรมการ |
| ๒๔. | ผู้อำนวยการสำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย หรือผู้แทน | กรรมการ |
| ๒๕. | ผู้อำนวยการสำนักการแพทย์ หรือผู้แทน | กรรมการ |
| ๒๖. | ผู้อำนวยการสำนักเทคนิค หรือผู้แทน | กรรมการ |
| ๒๗. | ผู้อำนวยการสำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล หรือผู้แทน | กรรมการ |
| ๒๘.- ๓๓. | ผู้อำนวยการเขต (ประธานกลุ่มเขต ๖ กลุ่มเขต) | กรรมการ |
| ๓๔. | ผู้อำนวยการกองโรงงานช่างกล สำนักการคลัง | กรรมการ |
| ๓๕. | ผู้อำนวยการกองประชาสัมพันธ์ สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร | กรรมการ |
| ๓๖. | ผู้อำนวยการสำนักการจราจรและขนส่ง | กรรมการและเลขานุการ |
| ๓๗. | ผู้อำนวยการสำนักงานวิศวกรรมจราจร สำนักการจราจรและขนส่ง | กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ |
| ๓๘. | ผู้อำนวยการกองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง | กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ |

โดยให้คณะกรรมการ ศปถ.กทม. มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

๑. จัดทำแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการ และงบประมาณ ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนให้สอดคล้องกับแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน แผนบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ.๒๕๕๒ - ๒๕๕๕
๒. ดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร
๓. อำนวยการ ประสานการปฏิบัติงาน เร่งรัด ติดตาม และประเมินผล ตามแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการ และงบประมาณ
๔. ส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร
๕. จัดให้มีศูนย์ข้อมูลและสถิติอุบัติเหตุทางถนนของกรุงเทพมหานคร
๖. จัดให้มีโครงการพัฒนาบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนน
๗. เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารและประชาสัมพันธ์การดำเนินงานต่อสาธารณะ

๘. รายงานผลการดำเนินงานและเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกปลอดภัยทางถนน (คณะกรรมการ ศปถ.) เพื่อพิจารณากำหนดแนวทางหรือมาตรการเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร

๙. แต่งตั้งคณะกรรมการหรือคณะทำงาน เพื่อปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่

๑๐. ปฏิบัติงานอื่นตามที่คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (คณะกรรมการ นปถ.) หรือคณะกรรมการ ศปถ. มอบหมาย

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

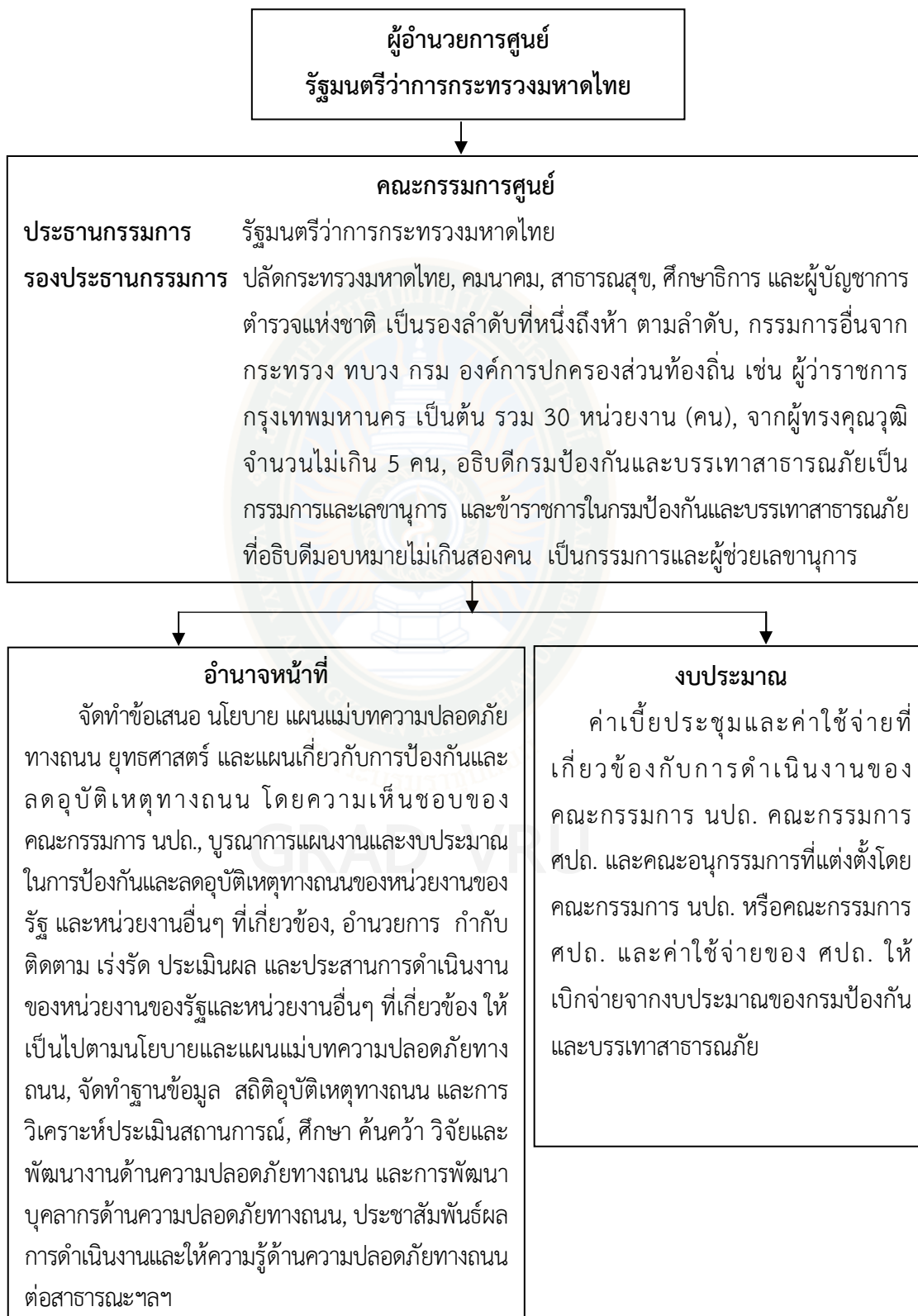
สั่ง ณ วันที่ ๑๑ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๕๔

(**ผ.ร.ว. สุขุมพันธุ์** บริพัตร)
ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร



GRAD VRU

โครงสร้างศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน
ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี พ.ศ. 2554



ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ - นามสกุล	อชิราช มณีภาค
วัน เดือน ปี ที่เกิด	15 มิถุนายน 2483
สถานที่เกิด	จังหวัดอุบลราชธานี
ที่อยู่ปัจจุบัน	120 ซอย 30 ถนนเทศบาลนิมิตรเหนือ แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร
ประวัติการศึกษา	
พ.ศ. 2505	นิติศาสตรบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
พ.ศ. 2507	เนติบัณฑิต สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา
พ.ศ. 2548	พุทธศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาพระพุทธศาสนา มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย
ประวัติการทำงาน	
	ผู้พิพากษาหัวหน้าคณะในศาลฎีกา อธิบดีผู้พิพากษาศาลอุทธรณ์ภาค 4 ประธานศาลอุทธรณ์ภาค 4 ผู้พิพากษาอาวุโสในศาลแพ่ง
ตำแหน่งหน้าที่การงานปัจจุบัน	ข้าราชการตุลาการบำนาญศาลยุติธรรม อาจารย์พิเศษบรรยายวิชากฎหมายสำนักอบรมศึกษา กฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา
สถานที่ทำงานปัจจุบัน	ข้าราชการบำนาญ