

การลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร

The Reduction of Land Accidents in the Area of Bangkok Metropolitan

อิริราช มณีภาค*

Atiraj Maneepak*

บุญทัน ดอกไธสง**

Boonton Dockthaisong**

สอาด บรรเจิดฤทธิ์***

Sa-ard Bancherdrit***

บุญเรือง ศรีเหรียญ****

Boonrueng Sriharun****

* นักศึกษาปริญญาเอก หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต สาขารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์

* D.P.A. Candidate, Valaya Alongkorn Rajabhat University

* Email: maneepak999@hotmail.com

** ศาสตราจารย์ มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย

** Professor, Mahachulalongkornrajavidyalaya University

, * ผู้ช่วยศาสตราจารย์ และอาจารย์ มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์

, * Assistant Professor and Lecturer, Valaya Alongkorn Rajabhat University

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษานโยบายการบริหารจัดการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร และเพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนและเพื่อศึกษาประสิทธิภาพการบริหารจัดการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร โดยใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) และเชิงปริมาณ (Quantitative Research) การวิจัยเชิงคุณภาพนั้นใช้ระเบียบวิธีวิทยาการเป็นแนวทางหลักในการอธิบายปรากฏการณ์เพื่อตอบคำถามการวิจัย โดยการศึกษาวิจัยข้อมูลจากเอกสาร (Documentary research) เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) กลุ่มตัวอย่างได้แก่ผู้เชี่ยวชาญ เจ้าหน้าที่ภาครัฐ ระดับบริหารและระดับปฏิบัติการ และเจ้าหน้าที่ระดับบริหารและระดับปฏิบัติการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร และผู้เชี่ยวชาญด้านการลดอุบัติเหตุทางถนน เลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive sampling) จำนวน 24 คน และ บุคลากรหน่วยงานภาครัฐและองค์กรภาคเอกชนหรือภาคีเครือข่ายด้านการรณรงค์ลดอุบัติเหตุ ภาคประชาชน ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล ผู้ขับขี่รถสาธารณะ หรือเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เขตในสังกัดพื้นที่ของกรุงเทพมหานครจากประชากรเป้าหมาย 2,500 คน ที่เลือกโดยการสุ่มแบบชั้นภูมิและการสุ่มอย่างง่ายขนาดกลุ่มตัวอย่างคำนวณตามสูตรของทาโร ยามาเนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในเชิงปริมาณมีจำนวนทั้งสิ้น 345 ตัวอย่างเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยการแจกแบบสอบถาม (Survey Questionnaire)

ผลการวิจัยพบว่า นโยบายการบริหารจัดการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครนั้นได้ดำเนินการตามมติปณิธานมอโล ขององค์การสหประชาชาติ ซึ่งได้จัดให้มีการประชุมเมื่อวันที่ 19-20 พฤศจิกายน 2552 ณ กรุงมอโล ประเทศสหพันธรัฐรัสเซีย โดยประเทศไทยดำเนินการไปตามมาตรฐานสากล และตามกรอบแม่บทแห่งความปลอดภัยทางถนน ตามมาตรการ 5E ของศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน ซึ่งพบว่าปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครพบว่าเกิดจากคน (คนขับและควบคุมยานพาหนะ และคนเดินถนน) เกิดจากยานพาหนะรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ เกิดจากสภาพของถนนและสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะสาเหตุหลักพบว่าพฤติกรรมของคนที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ ความประมาท ความไม่มีจิตสำนึก ความไม่มีวินัยในการใช้รถใช้ถนน ฝ่าฝืนระเบียบกฎหมายต่างๆ เกิดจากสภาพของยานยนต์ ถนนและสิ่งแวดล้อมต่างๆ ตามลำดับ และยังพบว่าการบริหารจัดการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครมีหน่วยงานเข้าช้อนอำนาจหน้าที่ไม่มีความชัดเจน การบริหารจัดการจึงไม่เป็นเอกภาพ การประสานงานระหว่างหน่วยงานต่างๆ กับกรุงเทพมหานครจึงยังไม่มีผลสัมฤทธิ์เป็นไป ตามเป้าหมายที่ทางศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนได้มุ่งหมายไว้ โดยเฉพาะจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครยังไม่ลดลงตามเป้าหมายขององค์การสหประชาชาติ ที่ให้ลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ได้ครึ่งหนึ่งภายในปี พ.ศ.2564 (ในอัตราการเสียชีวิตในแต่ละปี ไม่ให้เกินจำนวนร้อยละ 10 คน ต่อจำนวนประชากร 100,000 คน)

คำสำคัญ: การบริหารจัดการ การลดอุบัติเหตุ กรุงเทพมหานคร

Abstract

The purposes of this research were to study the policy on the administration of land accident reduction, the factors causing land accident, and the effectiveness of the administration of land accident reduction in Bangkok Metropolitan. The research methodology was mainly based on qualitative analysis and quantitative analysis. For the qualitative research, the methodology was mainly used for explanation of the phenomenon to give the answers to the research questions by documentary research. The data was collected by in-depth interview. The samplings were the experts, the government officers, and the private organization officers. For the quantitative research, the data was collected by questionnaires. The results revealed that the policy on the administration, the prevention, and the solution of Thailand's land accidents reduction was implemented according to the Mosco declaration of the United Nations and by applying the frame to the master plan of the different performance plans. So that Thailand was in line with the international standard. The main factors causing land accident found that the most severe cause of the land accidents was people's behavior including carelessness, unconsciousness, and violation. cars, roads, and environment. The less severe causes were respectively

The effectiveness of the administration of land accident reduction in Bangkok Metropolitan found that there would be problems in this matter because of redundant organizations, and indistinct duties and responsibilities. So, the administration was not united. Collaboration with the other sections of Bangkok Metropolitan was not effective as the road safety directing center aimed at especially, the number of people who died from the land accidents did not decrease according to the United Nations' goal with 50 percent reduction within B.E. 2564 (Yearly death rate should not more than 10 percent of 100,000). For example, in B.E. 2556 , 353 people out of around 5,700,000 died (about 19 percent out of 100,000).

Keywords: Administration The effectiveness of the administration of land accident reduction Bangkok

บทนำ

ประเทศไทยมีตัวเลขของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับ 6 ของโลก และเมื่อ พ.ศ. 2556 สูงเป็นอันดับ 2 ของโลก (สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2546, น.3-12) อุบัติเหตุทางถนนจึงเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้คนไทยเสียชีวิต บาดเจ็บ ทูพพลภาพ ซึ่งมีผลเสียหายต่อบุคคล ครอบครัว สังคมเศรษฐกิจ ความปลอดภัยและความมั่นคงของประเทศไทย

สำหรับอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครนั้น ทำให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บทูพพลภาพและเสียชีวิตนับแต่ปี พ.ศ.2550-2556 ดังตาราง ข้างล่างนี้

ตารางที่ 1 สถิติอุบัติเหตุจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2550-2556

ปี พ.ศ.	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	บาดเจ็บ (ราย)	เสียชีวิต (ราย)	มูลค่าทรัพย์สินเสียหาย (ล้านบาท)
2550	46,899	20,597	671	369.83
2552	41,832	18,854	598	349.81
2553	41,890	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	29,464	11,474	353	330.91

ที่มา : กองบังคับการตำรวจจราจร อ้างถึงใน สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล (2556)

ตัวอย่างอุบัติเหตุการเสียชีวิตทางถนนจากรถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่ร้ายแรง เช่น เมื่อวันที่ 24 กันยายน 2533 รถบรรทุกถังแก๊สที่ใช้ในครัวเรือนหลายถังคว่ำ แก๊สระเบิดไฟไหม้ทำให้มีผู้เสียชีวิต 89 คน บาดเจ็บพิการ 67 คน รถยนต์ถูกไฟไหม้ประมาณ 40 คัน ดึงแถวถูกไฟไหม้ 38 ห้อง เหตุเกิดที่ถนนลงทางด่วนถนนเพชรบุรีตัดใหม่ เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร หรือเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2553 รถตู้โดยสารตกจากทางด่วนย่านพระราม 6 บริเวณปากซอยระนอง ด้านหน้าโรงเรียนสามเสนวิทยาลัย เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร ทำให้เพลิงไหม้ทั้งคัน มีผู้โดยสารเสียชีวิตติดซากรถ 8 คน ลาหัล 8 คน สาเหตุเพราะคนขับขับเร็วในทางโค้ง

ด้วยเหตุนี้รัฐบาลโดย“ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนหรือ ศปถ. (Road Safety Operation Center) ” จึงได้ผลักดันให้มีการขับเคลื่อน “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน” ซึ่งคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้หารือในการประชุม เมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2553 กำหนดให้ ปี พ.ศ. 2554 – 2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย และกำหนดเป้าหมายให้สามารถลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละปีให้ลดลงครึ่งหนึ่งหรือต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากร 100,000 คน (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2553, น.3) สำหรับการนำนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติโดยเฉพาะเพื่อให้ลดจำนวนผู้เสียชีวิตลงในกรุงเทพมหานครนั้นทางศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2548-2551 ขึ้นโดยเน้นมาตรการยุทธศาสตร์ 5E ได้แก่ ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรม (Engineering) ยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ (Education) และการมีส่วนร่วมยุทธศาสตร์ด้านการบริการทางแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medical Service System: EMS และยุทธศาสตร์การประเมินผลและระบบสารสนเทศ (Evaluation and Information) จึงถือว่า “ศูนย์อำนวยการ

การความปลอดภัยทางถนน” เป็นองค์การหรือส่วนราชการของรัฐที่นำนโยบายการบริหารจัดการ การป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนไปบริหารจัดการปฏิบัติ โดยมีเป้าหมายที่สำคัญคือ “ลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน”

สำหรับนโยบายการบริหารจัดการอุบัติเหตุจราจรในกรุงเทพมหานครนั้น นอกจาก กรุงเทพมหานคร จะเป็นเมืองหลวงของประเทศไทยแล้วยังเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของ ประเทศ ไม่ว่าจะเป็นทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ และจากต่างประเทศทั่วโลกด้วย จึงทำให้ กรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่มีประชากร พื้นที่ ถนน ยวดยานพาหนะมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งมีรถยนต์ และจักรยานยนต์เป็นจำนวนมาก จึงเป็นเหตุปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน มีผู้เสียชีวิตบาดเจ็บ และทุพพลภาพมากที่สุดกว่าทุกจังหวัดในประเทศ เช่น ในช่วงปีพ.ศ. 2550 – 2556 เป็นเวลา 7 ปี มีผู้เสียชีวิตรวมจำนวน 3,371 คน แม้ตัวเลขจำนวนผู้เสียชีวิตในกรุงเทพมหานครจะลดลง เป็นลำดับ แต่เมื่อเทียบกับพลเมืองของกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีจำนวนประชากรที่ระบุนไว้ใน สำนักบริหารการทะเบียนกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย, กองปกครองและทะเบียน สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร จำนวนประมาณ 5,600,000 คน แล้วจำนวนผู้เสียชีวิตในกรุงเทพมหานคร ยังไม่อยู่ในอัตราร้อยละ 10 คน ต่อประชากร 100,000 คน ตามเป้าหมาย ของศูนย์อำนวยการ ความปลอดภัยทางถนนที่ได้กำหนดเป็นแม่บทไว้แล้วนั้น

จากสภาพปัญหาดังกล่าวข้างต้น ทำให้ผู้วิจัยมีความสนใจที่จะศึกษาประสิทธิผลการ บริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครเพื่อนำข้อค้นพบที่ได้รับเกี่ยวกับการ บริหารจัดการการลดอุบัติเหตุป้องกันมิให้เกิดการสูญเสียชีวิตบาดเจ็บและทุพพลภาพหรือ มีแนวทางในการลดอัตราการสูญเสียให้ลดน้อยลงเพื่อให้เข้าอยู่ในหลักเกณฑ์มาตรฐานสากล โดยมุ่งศึกษานโยบายการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนน ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน และประสิทธิผลการบริหารจัดการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษานโยบายการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร
3. เพื่อศึกษาประสิทธิผลการบริหารจัดการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร

ขอบเขตของการวิจัย

ขอบเขตด้านเนื้อหา ได้แก่ 1) นโยบายการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตกรุงเทพมหานคร 2) ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร 3) ประสิทธิผล การบริหารจัดการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร

ขอบเขตด้านประชากร ได้แก่ ผู้เชี่ยวชาญ เจ้าหน้าที่ภาครัฐ ระดับบริหารและระดับปฏิบัติการ และเจ้าหน้าที่ระดับบริหารและระดับปฏิบัติการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการ การลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร และผู้เชี่ยวชาญด้านการลดอุบัติเหตุทางถนน เลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) จำนวน 24 คน และ บุคลากรหน่วยงานภาค รัฐและองค์กรภาคเอกชนหรือภาคีเครือข่ายด้านการรณรงค์ลดอุบัติเหตุ ภาคประชาชน ผู้ขับขี่ยานต์

ส่วนบุคคล ผู้ขับซ็รรถสาธารณะ หรือเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเขตในสังกัดพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร จากประชากรเป้าหมาย 2,500 คน ที่เลือกโดยการสุ่มแบบชั้นภูมิและการสุ่มอย่างง่ายขนาดกลุ่มตัวอย่างคำนวณตามสูตรของทาโร ยามาเนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในเชิงประมาณมีจำนวนทั้งสิ้น 345 ตัวอย่าง

แนวคิดและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาครั้งนี้ ได้ศึกษา1) แนวคิดการบริหารเกิดจากแนวคิดของ ลูเทอร์ กุลลิก (Luther Gulick) และ ลินดอลเออร์วิค (Lyndall Urwick) ประกอบด้วยขั้นตอนการบริหารจัดการ 7 ประการ ได้แก่ การวางแผน (Planning) การจัดองค์การ (Organizing) การจัดการคน (Staffing) การอำนวยการ(Directing) การประสานงาน (Coordinating) การรายงาน (Reporting) และการงบประมาณ (Budgeting) ซึ่งธงชัย ล้นดิวงษ์ (2543, น.21-22) ได้กล่าวลักษณะของงานบริหารจัดการประกอบด้วย 3 ด้านคือ1) ผู้นำหรือหัวหน้างานงานบริหารจัดการ 2) ภารกิจบริหาร 3)ด้านของความรับผิดชอบงานบริหารจัดการ โดยได้ดำเนินการศึกษาแนวคิดเรื่องอุบัติเหตุพบว่า สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน ประกอบด้วย 4 ปัจจัยหลักคือ 1) ปัจจัยด้านบุคคล (Personal Factor) ได้แก่ คนขับรถ ซึ่งเป็นสาเหตุที่สำคัญที่สุดที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการประมาท ขับรถด้วยความเร็วสูง ขับรถเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ไม่ปฏิบัติตามกฎหรือลัษณญาณจราจร ความผิดปกติ ของสภาพร่างกายและจิตใจ ความสามารถและทักษะในการขับรถวัยและเพศผู้ขับรถยนต์ที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และผู้ขับซ็รรถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ผู้ขับรถไม่มีน้ำใจและมารยาท 2) ปัจจัยด้านพาหนะ (Vehicle Factor) ได้แก่ สภาพยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐาน 3) ปัจจัยด้านทางหรือถนน (Roadway Factor) ไม่เป็นไปตามมาตรฐานสากลและ 4) ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมที่เกิดจากธรรมชาติ (Environmental Factor) จนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งเมื่อศึกษาแนวคิดเรื่องถนน พบว่า เส้นทางคมนาคมทางบกอย่างหนึ่ง ที่ใช้สำหรับคนและ ยวดยานหรืออีกนัยหนึ่งกล่าวตามลักษณะการก่อสร้างถนนก็คือ “โครงสร้างฐานดินชนิดหนึ่ง(Earth Structures) ที่สามารถรองรับน้ำหนักการบดทับของยวดยานได้อย่างปลอดภัยตลอดอายุการใช้งานที่กำหนด”ในสมัยโบราณถนนเกิดจากทางเดินของฝูงสัตว์เพื่อหาอาหารและน้ำหรือย้ายถิ่นที่อยู่หรือ อาจเกิดจากทางเดินลำสัตว์ของมนุษย์เมื่อมนุษย์วิวัฒนาการและเจริญขึ้นและมีความจำเป็นต้องไป มาหาสุกันจึงต้องปรับปรุงทางเดินให้สะดวกสบายขึ้นและเมื่อมนุษย์สามารถสร้างเครื่องมือเครื่องจักร ทำให้สามารถสร้างเครื่องจักรหรือยวดยานประเภทล้อเลื่อนได้ เช่นเดียวกับแนวคิดเรื่องการจราจร ตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ. 2522 มาตรา 4(1) การจราจร หมายความว่า “การใช้ทางของผู้ขับซ็ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ซ็ หรือไล่อ่อนลัตัว” และปัญหาการจราจร หมายถึง อุปสรรค ข้อขัดข้องที่ทำให้การจราจรติดขัดไม่บรรลุเป้าหมายของผู้ขับซ็ คนเดินทางหรือประชาชนทั่วไปในสังคม ที่ได้รับผลกระทบจากปัญหาการจราจรทั้งทางตรงและทางอ้อม

จากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยสามารถกำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัย ได้แก่ 1) ตัวแปรอิสระ ได้แก่ ปัจจัยด้านนโยบาย ประกอบด้วย วัตถุประสงค์ ปฏิบัติได้ วัดผลได้ และมีความต่อเนื่อง ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ ประกอบด้วย ภาวะผู้นำ คุณภาพบุคลากร คุณภาพเทคโนโลยีการศึกษา คุณภาพเส้นทางจราจร และความทันสมัย และปัจจัยด้านผู้ใช้นน ประกอบด้วย วินัยการจราจร คุณภาพถนน คุณภาพยานพาหนะ และความร่วมมือ 2) ตัวแปรตาม ได้แก่ ประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนน ประกอบด้วย จำนวนอุบัติเหตุที่ลดลง จำนวนผู้บาดเจ็บ/ผู้เสียชีวิตลดลง ความปลอดภัยของผู้ใช้นน และความพึงพอใจของผู้ใช้นน

เครื่องมือการวิจัย

1. การศึกษาวิจัยข้อมูลจากเอกสาร
2. แบบสัมภาษณ์เชิงลึกประสิทธิภาพการบริหารจัดการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร
3. แบบสอบถามสำรวจประสิทธิภาพการบริหารจัดการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) และเชิงปริมาณ (Quantitative Research) การวิจัยเชิงคุณภาพนั้นใช้ระเบียบวิธีวิทยาการวิจัยเชิงคุณภาพเป็นแนวทางหลักในการอธิบายปรากฏการณ์เพื่อตอบคำถามการวิจัย (นิศา ชูโต, 2551, น.24) โดยการศึกษาวิจัยข้อมูลจากเอกสาร (Documentary Research) และการศึกษาวิจัยแบบสำรวจ (Survey Research) เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) แล้วทำการรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลและรวมถึงการวิจัยเชิงปริมาณส่วนการวิจัยเชิงปริมาณนั้นเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการแจกแบบสอบถามเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ทางสถิติหาประสิทธิภาพการบริหารจัดการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร

ผลการศึกษา

ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพการบริหารจัดการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า นโยบายการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนน ทั้งการป้องกันและแก้ไขปัญหาลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยนั้น ได้ดำเนินการตามมติปฎิญญา มอสโกขององค์การสหประชาชาติ ซึ่งถือได้ว่าเป็นไปที่กำหนดแนวทางการบริการไว้นั้นสะท้อนให้เห็นว่า การบริหารจัดการลดอุบัติเหตุทางถนนสำหรับประเทศไทยนั้น ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเป็นหน่วยงานภาครัฐที่นำนโยบายการบริหารจัดการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติ โดยนำนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนไปปฏิบัติโดยเฉพาะเพื่อให้ลดจำนวนผู้เสียชีวิตลงนั้นทางศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2548-2551 ขึ้น โดยเน้นมาตรการยุทธศาสตร์ 5E ซึ่งประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า อยู่ในระดับมาก

จากผลการวิจัย พบว่า ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนสาเหตุหลัก คือ พฤติกรรมของคนที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คนประมาท คนไม่มีจิตสำนึก คนประมาท ขาดความรู้ ความเข้าใจ คนฝ่าฝืนกฎระเบียบ และรถ และถนนก็เป็นปัจจัยลำดับรองลงมา สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด คือ ปัจจัยด้านบุคคล ได้แก่ คนขับรถ ซึ่งเป็นสาเหตุที่สำคัญที่สุดที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการประมาท ไม่ปฏิบัติตามกฎหรือสัญญาณจราจร ความผิดปกติของสภาพร่างกายและจิตใจ ความสามารถและทักษะในการขับรถ ผู้ขับรถยนต์ที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ผู้ขับรถไม่มีน้ำใจและมารยาท รองลงมาคือ ปัจจัยด้านพาหนะ (Vehicle Factor) ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุด ขาดการตรวจสอบและบำรุงรักษาที่ดีก่อนออกมาใช้งาน และยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐาน นับเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้ และปัจจัยด้านทางหรือถนน (Roadway Factor) โครงสร้างถนนที่มีทางโค้งมากหรือโค้งหักคอก พื้นผิวถนนที่ลาดด้วยยางแอสฟัลท์จะมีความลื่นมากกว่าถนนที่ทำด้วยคอนกรีต ถนนที่เป็นหลุมเป็นบ่อ ไหล่ทางที่เป็นทางโค้ง ช่องเดินรถที่ไม่เพียงพอ มีแนวโน้มที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย และปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมเป็นส่วนประกอบที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนได้ เนื่องจากสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติไม่ดี อุปกรณ์ความปลอดภัยไม่สมบูรณ์ เป็นต้น ขณะที่การวิจัยเชิงปริมาณพบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อประสิทธิผลการบริหารจัดการเรียงตามลำดับตามค่าสัมประสิทธิ์การถดถอยคือ ปัจจัยด้านผู้ใช้ถนน ($\text{Beta} = 0.411$) ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ ($\text{Beta} = 0.207$) และปัจจัยด้านนโยบาย ($\text{Beta} = 0.192$) ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ ตัวแปรทั้ง 3 สามารถอธิบายความผันแปรของประสิทธิผลได้ร้อยละ 17.00 ($R^2=0.170$)

จากผลการวิจัยพบว่าประสิทธิผลการบริหารจัดการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครการดำเนินงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เป็นการบูรณาการหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องคือ กระทรวง ทบวง กรม ภาคเอกชน โดยกำหนดยุทธศาสตร์ในลักษณะการทำงานเชิงบูรณาการทุกหน่วยงานถ้ามาร่วมกันทำงาน สำหรับกรุงเทพมหานครนั้นมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง คือ กรุงเทพมหานคร กรมการขนส่งทางบก และสำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นส่วนราชการสำคัญที่รับนโยบายการบริหารจัดการไปปฏิบัติ ผลของความสำเร็จคือการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากการจราจรทางถนนในกรุงเทพมหานครได้เพียงใดขึ้นอยู่กับที่การปฏิบัติหน้าที่ของส่วนราชการทั้งสามนี้เป็นสำคัญ แต่ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จะต้องมียุทธศาสตร์ที่ชัดเจนการบริหารจัดการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร จะมีปัญหาในเรื่องของงานในสายงานของผู้ได้บังคับบัญชา เพราะผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร มาจากการเลือกตั้งบางอย่างเป็นอิสระของเรื่องการบริหารงานและเรื่องของโครงสร้างซึ่งอาจจะไม่สอดคล้องกับทางศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนซึ่งเป็นหน่วยงานหลักของรัฐ

อภิปรายผล

จากการศึกษาประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยสามารถสรุปแนวทางในการดำเนินงานเพื่อประสิทธิผลการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครต่อไปดังต่อไปนี้ 1) มิติด้านภาครัฐต้องมีการกำหนดนโยบายการป้องกันและแก้ไขปัญหาลดอุบัติเหตุทางถนนของกรุงเทพมหานครที่ชัดเจน มอบอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบให้กับกรุงเทพมหานครเป็นองค์กรในการทำหน้าที่บูรณาการประสานงานกำหนดวิสัยทัศน์ หรือบริหารจัดการตามยุทธศาสตร์แนวทางในการป้องกันสาธารณะภัยอุบัติเหตุทางถนนและความปลอดภัยทางถนนของกรุงเทพมหานคร เนื่องจากกรุงเทพมหานครมีศักยภาพในการบริหารจัดการตนเอง มีบุคลากร งบประมาณ สถานพยาบาลในสังกัด ฝ่ายป้องกันสาธารณะภัยจำนวนมากเพียงพอต่อการป้องกันดูแลด้านอุบัติเหตุทางถนนหรือโรงเรียนในสังกัดทำหน้าที่ส่งเสริมสนับสนุนสร้างจิตสำนึกแห่งความปลอดภัย ให้กับประชาชนและเยาวชน ในการใช้ถนน 2) มิติด้านการบริหารจัดการกรุงเทพมหานครควรจำเป็นต้องอาศัยปัจจัยการบริหารจัดการด้านต่างๆ เกื้อหนุนกันอย่างเป็นระบบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านงบประมาณ บุคลากร การกระจายอำนาจหน้าที่ การสร้างจิตสำนึกธรรมาภิบาลความปลอดภัยทางถนน จึงต้องอาศัยวิสัยทัศน์ของผู้บริหารในการกำหนดนโยบายแบบองค์รวมเชิงบูรณาการอย่างเป็นระบบ ทั้งนี้เจ้าหน้าที่ต้องบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเป็นธรรมและบังคับใช้อย่างเคร่งครัด ให้อำนาจเจ้าหน้าที่สามารถเปรียบเทียบปรับได้เพื่อป้องปรามการกระทำความผิดสร้างจิตสำนึกให้กับประชาชนในการใช้ถนนอย่างปลอดภัย 3) มิติด้านผู้ขับขี่ให้มีวินัยและจิตสำนึกที่ดีหรือพฤติกรรมขับขี่ที่ดี ไม่ฝ่าฝืนต่อกฎจราจร เคารพกฎจราจร พร้อมทั้งตรวจสอบสภาพรถยนต์ให้สมบูรณ์ก่อนขับขี่และตรวจสอบเส้นทางก่อนการเดินทางทั้งนี้เพื่อความสะดวกรวดเร็วและไม่เกิดอุบัติเหตุและสำคัญที่สุดคือผู้ใช้รถใช้ถนนต้องไม่ประมาทเพราะหากประมาทเพียงเสี้ยววินาทีก็เกิดอุบัติเหตุ ทำให้ได้รับความเสียหายบาดเจ็บทุพพลภาพและเสียชีวิตได้

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะในเชิงนโยบาย

1. ควรกำหนดนโยบายด้านการป้องกันและรักษาความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นระบบโดยมีการมอบอำนาจหน้าที่ จัดตั้งหน่วยงานรับผิดชอบ กำกับดูแลอย่างเป็นระบบ
2. ควรกำหนดนโยบายในการส่งเสริมสร้างจิตสำนึกที่ดีของประชาชนในการตระหนักถึงความปลอดภัยทางถนน วินัยในการจราจร ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว
3. จัดตั้งองค์กรที่รับผิดชอบชัดเจน เพื่อทำหน้าที่ประสานระหว่างหน่วยงานต่างๆ โดยมีนโยบายงบประมาณที่ต่อเนื่อง ตัวอย่าง เช่น ศูนย์ความปลอดภัยคมนาคม ที่เป็นหน่วยงานหนึ่งในปัจจุบัน
4. จัดตั้งระบบการจับกุมข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางบก เพื่อใช้ในการวางแผนเกี่ยวกับความปลอดภัย และการออกแบบถนนให้มีมาตรฐานยิ่งขึ้น และ การบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด

ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ

1. ควรมีการปรับโครงสร้างภายในกรุงเทพมหานคร ให้สามารถรองรับการทำงานของศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน มีแผนงานกิจกรรม มีแผนแม่บทที่สอดคล้องกันแผนแม่บทเรื่องความปลอดภัยทางถนน
2. ควรส่งเสริมการใช้รถสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่ว่าจะเป็นรถไฟฟ้า รถโดยสารองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ให้ลดการใช้รถส่วนตัวลง โดยเฉพาะลดการใช้รถจักรยานยนต์ลง เพราะเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง
3. ควรมีการปรับโครงสร้างของ สพท. เวลาที่มีศูนย์ป้องกันบรรเทาสาธารณภัยอุบัติเหตุในช่วงเทศกาล การสั่งงานของโครงสร้างจะเห็นได้ว่าไม่ว่าจะเป็นตำรวจ ขสบก. กรมการขนส่งทางบก ที่ดูแลในเรื่องของรถโดยสารในเรื่องของหมอชิต ถ้าหากว่า มีการรับปฏิบัติของหน่วยงาน สพท. กรุงเทพมหานครอย่างจริงจัง ปัญหาที่จะลดลงได้ และทางส่วนกลางมอบอำนาจให้ สพท. กรุงเทพมหานคร มีอำนาจ งบประมาณ ในการตัดสินใจเพิ่มขึ้น จะมีส่วนช่วยในเรื่องอุบัติเหตุลดลง สนับสนุนในเรื่องของเทคโนโลยี พร้อมทั้งสนับสนุนความรู้ของเจ้าหน้าที่
4. ต้องสร้างจิตสำนึกให้คนขับรถ เนื่องจากในทุกวันนี้คนขับรถขาดจิตสำนึกในการขับรถให้ปลอดภัย ขาดวินัยในการปฏิบัติตามกฎจราจร อันเป็นความประมาท ทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ง่าย

เอกสารอ้างอิง

- กรมทางหลวง.(2556). *ภูมิศาสตร์สารสนเทศด้านการขนส่งและจราจร*. สำนักงานนโยบายและ
แผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์สำนักงานนโยบาย
และแผนการขนส่งและจราจร.
- จุฬารัตน์ โสตะ. (2541). กลยุทธ์เพื่อโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพ. *วารสารศูนย์บริการวิชาการ
มหาวิทยาลัยขอนแก่น*.ขอนแก่น.8(1), 18-22.
- ธงชัย ล้นดิวังษ์. (2543). *องค์การและการบริหาร*. (พิมพ์ครั้งที่ 11). กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช.
- นิตา ชูโต. (2551).*การวิจัยเชิงคุณภาพ*. กรุงเทพฯ: พรินต์โปร.
- ศูนย์อำนวยการความปลอดภัย. (2553). *รายงานประชาชนผลงานปี พ.ศ.2552-2553*.
กรุงเทพมหานคร.: พรินต์โปร.
- สถาบันวิจัยเพื่อการวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. (2546). *สถานการณ์ปัญหาความยากจนใน
ประเทศไทย*. สืบค้นเมื่อ 31 สิงหาคม 2552,
จาก <http://www.tdri.or.th/poverty/report1.htm>.
- สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล.(2556) . *สถิติอุบัติเหตุจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร
ปี พ.ศ. 2550-2556*. กระทรวงคมนาคม. กรุงเทพมหานคร. โฟร์เพช.
- Luther, E. & Urwick, L. (1973). *Paperson the Science of Administration*.
New York, Columbia University.