

การจัดการเชิงบูรณาการเพื่อลดอุบัติเหตุอันเกิดจากการขับขี่
รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร
**Integrated Management Methods to Reduce Motorcycle
Accidents in Bangkok**

ฐิตารีย์ บุญเจริญ,
เกียรติชัย วีระญาณนท์ และ พิศมัย จารุจิตติพันธ์
มหาวิทยาลัยนอร์ทกรุงเทพ
**Thitaree Booncharoen,
Keitchai Veerayannon and Pisamai Jarujittipant**
North Bangkok University, Thailand
Corresponding Author, E-Mail: Thitaree.boon@northbkk.ac.th

บทคัดย่อ

งานวิจัยเรื่อง การจัดการเชิงบูรณาการเพื่อลดอุบัติเหตุอันเกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ใน กรุงเทพมหานคร เพื่อศึกษาสภาพการณ์ปัจจุบันของการเกิดอุบัติเหตุ ทำการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งในปี 2566 ที่ผ่านมา พบว่า สถิติอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร มีผู้บาดเจ็บ 142,999 ราย และมีผู้เสียชีวิต 855 ราย เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ 822 ราย (สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร, 2567 : 50) พฤติกรรมเสี่ยงที่เป็นผลให้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุสูงสุด คือ ขับรถเร็วกว่ากฎหมายกำหนด ซึ่งจะเห็นได้ว่า จากตัวเลขอุบัติเหตุยังสูงขึ้นเป็นลำดับ ซึ่งปัจจุบัน ก็ยังไม่สามารถทำให้ อุบัติเหตุลดลงได้ และมีเป้าหมายลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือน้อยกว่าร้อยละ 12 ต่อ ประชากร 100,000 คน ภายในปี 2027 (สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร, 2567 : 80) เพื่อศึกษา ปัญหาการดำเนินการตามมาตรการแก้ไขและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และสภาพแวดล้อมภายนอกที่ส่งผลต่อ มาตรการแก้ไขและป้องกัน PESTEL Analysis (เอกกมล เอี่ยมศรี, 2555) ในด้านการเมืองและนโยบาย Politic ความมั่นคงของรัฐบาล ปัญหาด้านคอร์รัปชัน นโยบายของรัฐบาลด้านความปลอดภัยชัดเจน กระบวนการและระยะเวลาในการทำงานด้านความปลอดภัยระยะสั้น ในด้านเศรษฐกิจ Economic งบประมาณที่ได้รับในด้านให้ความรู้และสร้างตระหนักให้ประชาชนมีน้อย ในด้านสังคม Social จำนวน ประชากรที่บาดเจ็บและเสียชีวิตมีจำนวนมากต่อปี และอายุ 19-25 ปี เสียชีวิต ซึ่งเป็นเยาวชน ซึ่งภาครัฐ ไม่ให้ความสำคัญเท่าที่ควร ในด้านเทคโนโลยี Technology การวิจัยและพัฒนา การเปลี่ยนแปลงใน เทคโนโลยี นวัตกรรมต่างๆ เทคโนโลยีด้านการสื่อสารและถ่ายทอดสดการจราจร เทคโนโลยีกล้อง CCTV และ AI ในด้านสิ่งแวดล้อม Environmental ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนน สิ่งแวดล้อมไม่ปลอดภัย

* วันที่รับบทความ : 17 เมษายน 2567; วันที่แก้ไขบทความ 26 เมษายน 2567; วันที่ตอบรับบทความ : 27 เมษายน 2567

Received: April 17 2024; Revised: April 26 2024; Accepted: April 27 2024

และมลพิษต่างๆ และในด้านกฎหมาย Legal กฎหมายจับปรับผู้กระทำความผิด และมาตรการการบังคับใช้กฎหมายอ่อนแอ และเพื่อวิเคราะห์และนำเสนอแนวทางการจัดการเชิงบูรณาการเพื่อลดอุบัติเหตุอันเกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร โดยการวิเคราะห์ SWOT Analysis เพื่อประเมินสถานการณ์และสร้างแนวทางเชิงบูรณาการด้วยหลักการ TOWS Matrix (คุณากร เพชรคง, 2554 : 23-24) นำเสนอเป็นแนวทาง จำนวน 9 แนวทาง

คำสำคัญ: การจัดการ; อุบัติเหตุทางถนน; เชิงบูรณาการ; รถจักรยานยนต์; กรุงเทพมหานคร

Abstract

Research on Integrated management to reduce accidents caused by motorcycle riding in Bangkok To study the current situation of accidents. Conducted a study and analysis of road accident data. In the past year 2023, it was found that road accident statistics in the Bangkok area had 142,999 injuries and 855 deaths, of which 822 were motorcycle users. Risky behavior that resulted The highest number of deaths from accidents is driving faster than the legal limit. which can be seen that The number of accidents continues to increase, which at present has not been able to reduce accidents. and aims to reduce road accident deaths to less than 12 percent per 100,000 people by 2027. To study problems in implementing measures to correct and prevent accidents. and the external environment that affects corrective and preventive measures (PESTEL Analysis) in politics and government security policies. Corruption problems The government's policy on safety is clear. Process and duration of short-term safety work. In terms of economics, the budget received for educating and creating awareness for the people is low. In terms of society, the number of people injured and killed is large per year, and those aged 19-25 years old died, which were youths. which the government sector does not give importance to as it should. In terms of technology, technology, research and development changes in technology Various innovations Communication technology and live traffic broadcasting CCTV camera technology and AI in the environment Environmental Risk of road accidents The environment is not safe. and various pollution And in the area of legal law, the law catches and fines offenders. and weak law enforcement measures. And to analyze and present integrated management approaches to reduce accidents caused by motorcycle riding in Bangkok. By analyzing SWOT Analysis to assess the situation and create an integrated approach using the principles of TOWS Matrix, presented as a guideline, totaling 9 approaches.

Keywords: Management; Road Accidents; Integrative; Motorcycle; Bangkok

บทนำ

ปัญหาอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนของประเทศไทยได้ทวีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้นทุกปี จากการรายงานขององค์การอนามัยโลก (WHO) (2561) จัดอันดับประเทศที่ถนนอันตรายที่สุดในโลกของ WHO พบว่า ประเทศไทยอยู่ในลำดับที่ 9 ของโลก และเป็นอันดับ 1 ของอาเซียน ทำให้มีผู้ได้รับผลกระทบทั้งบาดเจ็บและต้องกลายเป็นผู้พิการไปตลอดชีวิต เฉลี่ยปีละ 20,000 คน โดยเหยื่อประมาณร้อยละ 75 เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ที่มีอายุระหว่าง 15-29 ปี โดยมีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยร้อยละ 32.7 ต่อประชากร 100,000 คน สร้างความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน WHO ประเมินการว่า ความเสียหายต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยกว่า 5 แสนล้านบาทต่อปี แม้จะเป็นประเด็นปัญหาที่รุนแรง ทว่าประเทศไทยกลับยังไม่สามารถแก้ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนได้ ซึ่งประเทศไทยเองก็มีเป้าหมายลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือน้อยกว่าร้อยละ 12 ต่อประชากร 100,000 คน ภายในปี 2027 ซึ่งเป็นหลักการพัฒนายั่งยืน 12 เป้าหมายโลก ซึ่งปัจจุบันค่าเฉลี่ยผู้เสียชีวิตสูงกว่าเป้าหมายที่ 12 คนต่อแสนประชากร อย่างมาก และพบอัตราการเสียชีวิต 1 คนใน 30 นาที ซึ่งกรุงเทพมหานครเป็นจังหวัดที่มีการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ รถมอเตอร์ไซด์ เช่นกัน

ส่วนการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ.2554 (ราชกิจจานุเบกษา, 2554) ให้มีคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติเรียกโดยย่อว่า “คณะกรรมการ นปถ.” และในส่วนของกรุงเทพมหานคร ให้ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครพิจารณาจัดให้มีศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานครเรียกโดยย่อว่า “ศปถ. กทม.” โดยมีผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครเป็นผู้อำนวยการศูนย์ฯ และให้มีคณะกรรมการ ศปถ. กทม. ประกอบด้วย ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครเป็นประธานกรรมการ โดยมีผู้แทนหน่วยราชการหน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ ภาคประชาสังคม และภาคเอกชนในเขตกรุงเทพมหานครเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการและ มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร และมีสำนักงานจราจรและขนส่ง (สจส.) กรุงเทพมหานคร เป็นเลขาธิการคณะกรรมการ ศปถ. กทม. ซึ่งมีภารกิจโดยตรงที่ต้องทำการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งในปี 2566 ที่ผ่านมา พบว่า สถิติอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร มีผู้บาดเจ็บ 142,999 ราย และมีผู้เสียชีวิต 855 ราย เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ 822 ราย พฤติกรรมเสี่ยงที่เป็นผลให้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุสูงสุด คือ ขับรถเร็วกว่ากฎหมายกำหนด ซึ่งจะเห็นได้ว่า จากตัวเลขอุบัติเหตุยังสูงขึ้นเป็นลำดับ ซึ่งปัจจุบัน ก็ยังไม่สามารถทำให้อุบัติเหตุลดลงได้

จากปัญหาที่เกิดขึ้นและการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุของทุกภาคส่วนข้างต้น ทำให้ผู้วิจัยมีความสนใจ ศึกษาเรื่อง การจัดการเชิงบูรณาการเพื่อลดอุบัติเหตุอันเกิดจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร โดยใช้หลักการของเทคนิคเดลฟาย DelPhi Technique (ชัชวาล ทัชชิวต์, 2553 : 185-223) ในการวิจัยเชิงคุณภาพ เลือกกลุ่มตัวอย่างผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informant) แบบเจาะจง โดยพิจารณาจาก

คุณสมบัติของผู้ที่มีประสบการณ์เกี่ยวกับการจัดการการเกิดอุบัติเหตุและความปลอดภัยทางถนนในกรุงเทพมหานคร จำนวน 25 ท่าน

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาสภาพการณ์อุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร
2. เพื่อศึกษาปัญหาการดำเนินการตามมาตรการแก้ไขและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร และสภาพแวดล้อมภายนอกที่ส่งผลต่อมาตรการแก้ไขและป้องกัน (PESTEL)
3. เพื่อวิเคราะห์และนำเสนอแนวทางการจัดการเชิงบูรณาการเพื่อลดอุบัติเหตุอันเกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร

ระเบียบวิธีวิจัย

ผู้วิจัยได้ดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้

1. **กลุ่มตัวอย่าง** จากการสัมภาษณ์เชิงลึกจากกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) ผู้เชี่ยวชาญและมีประสบการณ์ในการจัดการ การเกิดอุบัติเหตุและความปลอดภัยทางถนนในกรุงเทพมหานคร มากกว่า 20 ปี จำนวน 25 คน ตามหลักการของเทคนิคเดลฟาย (DelPhi Technique) ประกอบด้วย กลุ่มที่ 1 (ภาครัฐ) ผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานภาครัฐ ที่มีประสบการณ์โดยตรงเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน มากกว่า 20 ปี จำนวน 9 คน ประกอบด้วย สมาชิกวุฒิสภาและประธานคณะกรรมการบูรณาการกู้ชีพฉุกเฉินและความปลอดภัยทางถนน วุฒิสภา เลขาธิการสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ผู้อำนวยการกองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) กระทรวงมหาดไทย ผู้อำนวยการศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุ (ITS) กรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม ผู้อำนวยการสำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ผู้อำนวยการสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร และผู้อำนวยการกองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร กลุ่มที่ 2 (ภาคเอกชน) ผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานภาคเอกชน ที่มีประสบการณ์โดยตรงเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน มากกว่า 20 ปี จำนวน 2 คน ประกอบด้วย รองกรรมการผู้จัดการ บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และผู้บริหาร บริษัท ไทยฮอนด้า จำกัด กลุ่มที่ 3 (ภาคประชาสังคม) ตัวแทนภาคประชาสังคมที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 4 คน ประกอบด้วย เลขาธิการมูลนิธิเมาไม่ขับ ผู้จัดการศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) มูลนิธินโยบายถนนปลอดภัย ผู้อำนวยการสำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สคอ.) และผู้รับผิดชอบโครงการขับเคลื่อนสังคมไทยสู่

ผู้ใช้จักรยานยนต์ปลอดภัย (อดีตที่ปรึกษาด้านป้องกันการบาดเจ็บภาวะพิการประจำองค์การอนามัยโลก ภาคพื้นเอเชียอาคเนย์ (WHO SEARO, Rtd.) กลุ่มที่ 4 (นักวิชาการ) ตัวแทนนักวิชาการ จำนวน 4 คน ประกอบด้วย รองคณบดีคณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย ผู้ช่วยคณบดีฝ่ายกิจการนักศึกษา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม และผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมจราจร ที่ปรึกษากรมทางหลวง กลุ่มที่ 5 (ภาคประชาชน) ตัวแทนภาคประชาชนที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 6 คน ประกอบด้วย ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง 1 คน ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างส่งของ (ไรเดอร์) 1 คน ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ใช้ในชีวิตประจำวัน 3 คน และผู้ประสบอุบัติเหตุจากการซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ จำนวน 1 คน

2. การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลครั้งนี้ คือ แบบสัมภาษณ์ (Interview Form) เป็นแบบ สัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi Structure In-depth Interview) จำนวน 2 ฉบับ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อค้นหาสภาพปัญหาของผู้ขับขี่ที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร โดยดำเนินการวิจัยตามลำดับขั้นตอนดังนี้

- 1) ศึกษาหลักแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 2) วิเคราะห์เนื้อหา
- 3) กำหนดประเด็นหลักในการสัมภาษณ์ตามกรอบแนวคิดในการวิจัยให้ครอบคลุมตามแบบสัมภาษณ์ ระบุรายการข้อมูล ที่ต้องการของแต่ละประเด็น
- 4) จัดทำร่างแบบสัมภาษณ์ข้อคำถามเกี่ยวกับสภาพปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ แนวทางในการแก้ไขปัญหา มาตรการแก้ไขและป้องกัน ทั้งปัญหาเชิงระบบ และปัญหาเชิงกลไก และการบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานอื่นๆ โดยมีแนวคำถามที่ผู้วิจัยเตรียมไว้เป็นเครื่องมือในการสัมภาษณ์

3. การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือเชิงคุณภาพ นำแบบร่างแนวข้อคำถามที่ใช้ในการสัมภาษณ์ปรึกษาอาจารย์ที่ปรึกษา และผู้เชี่ยวชาญ ซึ่ง ได้แก่ ผู้บริหารของสำนักการจราจรและขนส่ง (สจส.) กรุงเทพมหานคร และนักวิชาการผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนน แก้ไขและปรับปรุงให้เป็นแบบสัมภาษณ์ ฉบับสมบูรณ์ แล้วจึงนำไปเก็บรวบรวมข้อมูล

4. การเก็บรวบรวมข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ซึ่งจะดำเนินการเก็บข้อมูล ดังนี้

- 1) การศึกษาข้อมูลจากเอกสาร (Documentary Study) เป็นการเก็บข้อมูลในลักษณะ ข้อมูลทุติยภูมิ (Second Dary) จากหนังสือและเอกสารงานวิชาการต่าง ๆ
- 2) การสัมภาษณ์ (Interview) การวิจัยครั้งนี้ใช้ทั้งการสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi Structure In-depth Interview) ดำเนินการสัมภาษณ์ ผู้บริหารและผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับอุบัติเหตุและความปลอดภัยทางถนน จำนวน 19 คน ตลอดจนถึงผู้มีประสบการณ์จากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 6 คน โดย

คำถามที่จะใช้เป็นแนวทางในการสัมภาษณ์เพื่อให้ได้มาซึ่งสภาพการณ์ปัจจุบันของอุบัติเหตุทางถนน การบูรณาการความร่วมมือ ปัญหาต่างๆ และให้ผู้ถูกสัมภาษณ์ตอบตามกรอบแนวคิดการศึกษาและมีอิสระในการตอบโดยข้อมูลที่ได้จะเป็นข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data)

3) ผู้วิจัยได้รวบรวมสถิติข้อมูลเกี่ยวกับสถานการณ์การดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน ที่มีอยู่ ณ ปัจจุบัน ข้อมูลจากการประชุม ข้อมูลจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการในลักษณะข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data)

4) เก็บรวบรวมข้อมูลต่างๆ โดยวิธีการเฝ้าสังเกต (Observation) และจดบันทึก

5. การจัดกระทำข้อมูล หลังจากเสร็จสิ้นการสัมภาษณ์ จะทำการถอดเทปบันทึกอย่างละเอียด ทุกถ้อยคำพูดของ ผู้เชี่ยวชาญทำการตรวจสอบและตีความข้อมูลขณะที่ทำการสัมภาษณ์ ซึ่งข้อมูลที่ได้จากความคิดเห็น และข้อเสนอแนะของผู้บริหาร ผู้เชี่ยวชาญและผู้เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยจะนำมาปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมพร้อมนำเสนอให้อาจารย์ที่ปรึกษาตรวจสอบความเหมาะสมอีกครั้งหนึ่ง พร้อมนำเสนอต่อคณะกรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์เพื่อตรวจสอบความถูกต้องตามเนื้อหา โครงสร้างภาษาที่ใช้ในการเรียบเรียงพร้อมทั้งนำเสนอด้วยการบรรยาย เพื่อให้ได้บรรลุวัตถุประสงค์ในการทำวิจัยต่อไป

6. การวิเคราะห์ข้อมูล ในการวิจัยครั้งนี้จะดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลโดยลำดับตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย ดังนี้

1) ข้อมูลที่ได้จากการศึกษาเอกสาร ใช้วิธีการวิเคราะห์เอกสารเนื้อหา (Content Analysis) นำเสนอข้อมูลด้วยวิธีการพรรณนา

2) ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ (Interview) ใช้วิธีการวิเคราะห์แบบอุปนัย (Analytic Induction) โดยนำข้อมูลมาเรียบเรียงและจำแนกอย่างเป็นระบบ จากนั้นนำมาตีความหมายเชื่อมโยงความสัมพันธ์ และสร้างข้อสรุปจากข้อมูลต่าง ๆ ที่รวบรวมได้ โดยทำไปพร้อม ๆ กับการเก็บรวบรวมข้อมูล ทั้งนี้เพื่อจะได้ศึกษาประเด็นต่าง ๆ ได้ลึกซึ้ง เมื่อประเด็นใดวิเคราะห์แล้วไม่มีความชัดเจนก็จะตามไปเก็บข้อมูลเพิ่มเติม ในประเด็นต่าง ๆ เหล่านั้น เพื่อตอบคำถามหลักตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยข้อมูลเชิงคุณภาพได้นำมาวิเคราะห์เพื่อหาความเชื่อมโยง ความสัมพันธ์เชิงทฤษฎี

3) การตรวจสอบและการวิเคราะห์ข้อมูล ในขั้นแรกผู้วิจัยได้ตรวจสอบว่าได้ข้อมูลเพียงพอแล้วหรือยัง ข้อมูลนั้นได้ตอบปัญหาของการวิจัยแล้วหรือไม่ หากผู้วิจัยพบว่าได้ข้อมูลที่ไม่ตรงกัน ผู้วิจัยจะตรวจสอบว่าข้อมูลที่แท้จริงเป็นอย่างไร

4) วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสังเกต และการบริหารจัดการ ด้านกายภาพ ด้านพฤติกรรม โดยแยกประเด็นที่เป็นสาเหตุของอุบัติเหตุ แล้วเรียบเรียงด้วยการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis)

5) วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสังเกต และการบริหารจัดการ แนวทางการจัดการ โดยแยกประเด็นที่เป็นสาเหตุของปัญหาต่าง ๆ แล้วเรียบเรียงด้วยการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis)

6) สังเคราะห์ปัญหาที่เกิดขึ้นจากตัวบุคลากร ระบบการให้บริการ และลักษณะทาง กายภาพของ ถนน และวิเคราะห์แนวทางในการแก้ปัญหาด้านการปฏิบัติงาน ของบุคลากร วิเคราะห์รูปแบบการเกิด อุบัติเหตุ และแก้ปัญหาด้วยการปรับปรุงกายภาพที่เหมาะสมโดยใช้วิธีการที่เหมาะสม

7) สังเคราะห์ปัญหาการบริหารจัดการ ภายในหน่วยงานต่างๆ ทำการวางแผน วิเคราะห์การจัดการด้านการสั่งการ การประสานงาน และการควบคุมกำกับดูแลแล้ว เรียบเรียงด้วยการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis)

8) สังเคราะห์ปัญหาต่างๆ และนำมาวิเคราะห์ขั้นตอนต่างๆ จำนวนเจ้าหน้าที่ ทักษะของเจ้าหน้าที่ เทคโนโลยีที่ใช้ รวมถึงการจัดสรร ทรัพยากรและงบประมาณแล้วเรียบเรียงด้วยการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis)

ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อกำหนดแนวทางในการจัดการเชิงบูรณาการเพื่อลดอุบัติเหตุอันเกิดจากการขับขีรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร จะดำเนินการดังนี้

1. สังเคราะห์สถานการณ์ปัจจุบันของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ใน กรุงเทพมหานคร จากข้อมูลอุบัติเหตุ บทความ รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุ และผลการวิจัยที่เกี่ยวข้อง ด้วยการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis)

2. สังเคราะห์ปัญหาการดำเนินการตามมาตรการแก้ไขและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของ รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร และสภาพแวดล้อมภายนอกที่ส่งผล จากข้อมูลอุบัติเหตุ และการสัมภาษณ์ เชิงลึกผู้เชี่ยวชาญหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

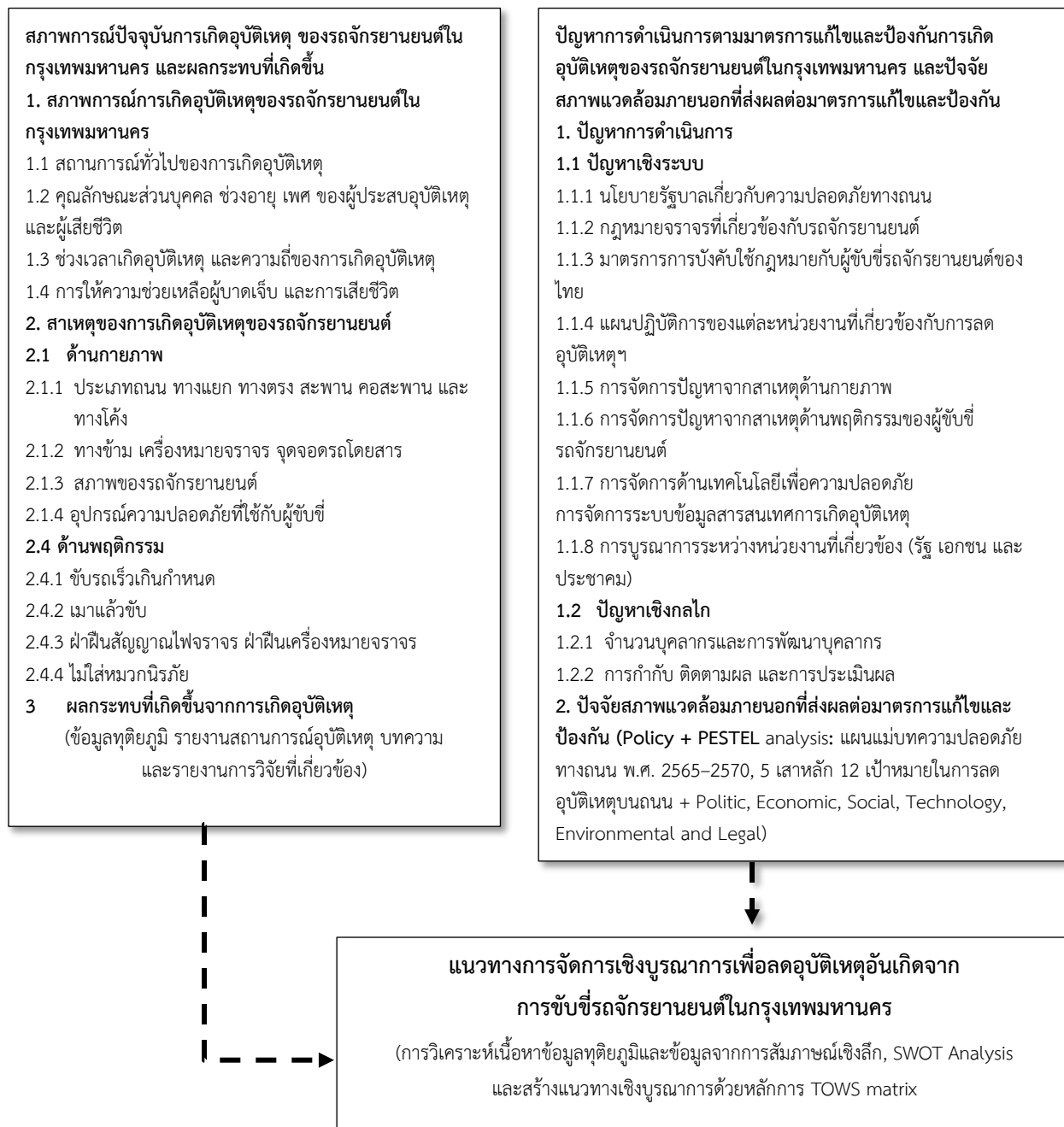
3. วิเคราะห์ SWOT ซึ่งประกอบด้วยจุดแข็ง-จุดอ่อนของระบบและกลไกในการดำเนินการตาม มาตรการแก้ไขและป้องกัน จากข้อมูลเชิงคุณภาพที่ได้จากการสัมภาษณ์ การเฝ้าสังเกต และจากข้อมูลอุบัติเหตุ และการประเมินสภาพแวดล้อมที่เป็นโอกาสและภัยคุกคาม ซึ่งจะเป็นการประเมินปัจจัยภายนอกองค์การที่ได้ จากความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์

4) สังเคราะห์แนวทางเชิงบูรณาการด้วยหลักการ TOWS Matrix

5) นำเอาผลที่ได้มาสรุปรวมทุกด้านเพื่อแสดงให้เห็นการเกิดขึ้นของแนวทางการจัดการ

กรอบแนวคิดในการวิจัย

การวิจัยเรื่อง การจัดการเชิงบูรณาการเพื่อลดอุบัติเหตุอันเกิดจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ใน กรุงเทพมหานคร มีกรอบแนวคิดการวิจัย ดังนี้



แผนภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

ผลการวิจัย

วัตถุประสงค์ที่ 1 เพื่อศึกษาสภาพการณ์ปัจจุบันของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร จากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ บทความ และรายงานการวิจัยที่เกี่ยวข้อง สรุปได้ดังนี้ ในปี 2566 ที่ผ่านมา พบว่า สถิติอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร มีผู้บาดเจ็บ 142,999 ราย และมีผู้เสียชีวิต 855 ราย เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ 822 ราย พฤติกรรมเสี่ยงที่เป็นผลให้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุสูงสุด คือ ขับรถเร็วกว่ากฎหมายกำหนด ซึ่งจะเห็นได้ว่า จากตัวเลขอุบัติเหตุยังสูงขึ้นเป็นลำดับ ซึ่งปัจจุบัน ก็ยังไม่สามารถทำให้อุบัติเหตุลดลงได้ และมีเป้าหมายลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือน้อยกว่าร้อยละ 12 ต่อประชากร 100,000 คน ภายในปี 2027

วัตถุประสงค์ที่ 2 เพื่อศึกษาปัญหาการดำเนินการตามมาตรการแก้ไขและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร และสภาพแวดล้อมภายนอกที่ส่งผลต่อมาตรการแก้ไขและป้องกัน (PESTEL Analysis) จากข้อมูลสถิติ และการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้เชี่ยวชาญหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สรุปได้ดังนี้ ในด้านการเมืองและนโยบาย Politic ความมั่นคงของรัฐบาล ปัญหาด้านคอร์รัปชัน นโยบายของรัฐบาล ด้านความปลอดภัยชัดเจน กระบวนการและระยะเวลาในการทำงานด้านความปลอดภัยระยะสั้น ในด้านเศรษฐกิจ Economic งบประมาณที่ได้รับในด้านให้ความรู้และสร้างตระหนักให้ประชาชนเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุมีน้อย ในด้านสังคม Social จำนวนประชากรที่บาดเจ็บและเสียชีวิตมีจำนวนมากต่อปี และอายุ 19-25 ปี เสียชีวิต ซึ่งเป็นเยาวชน ภาครัฐไม่ให้ความสำคัญเท่าที่ควร ในด้านเทคโนโลยี Technology การวิจัยและพัฒนา การเปลี่ยนแปลงในเทคโนโลยี นวัตกรรมต่างๆ เทคโนโลยีด้านอินเทอร์เน็ต เทคโนโลยีด้านการสื่อสารทางออนไลน์ และถ่ายทอดสดการจราจร เทคโนโลยีกล้อง CCTV และ AI ในด้านสิ่งแวดล้อม Environmental ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนน สิ่งแวดล้อมไม่ปลอดภัย และมลพิษต่างๆ และในด้านกฎหมาย Legal กฎหมายจับปรับผู้กระทำความผิด และมาตรการการบังคับใช้กฎหมายอ่อนแอ

วัตถุประสงค์ที่ 3 เพื่อวิเคราะห์และนำเสนอแนวทางการจัดการเชิงบูรณาการเพื่อลดอุบัติเหตุอันเกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร โดยการวิเคราะห์ SWOT Analysis เพื่อประเมินสถานการณ์และสร้างแนวทางเชิงบูรณาการด้วยหลักการ TOWS Matrix สรุปได้ดังนี้

จุดแข็ง S-Strengths จากสภาพแวดล้อมภายใน ได้แก่ มีบุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถ ด้านเทคโนโลยีเพื่อความปลอดภัย มีด้านเทคโนโลยีเพื่อความปลอดภัยที่ทันสมัย มีภาคีเครือข่ายด้านความปลอดภัยที่ครอบคลุมทุกภาคส่วน นโยบายของกรุงเทพมหานครมีความหลากหลายครอบคลุมในทุกมิติ กรุงเทพมหานครเป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นรูปแบบพิเศษ ซึ่งผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครมีอิสระมีอำนาจในการตัดสินใจ มีความคล่องตัวในการบริหารงาน กรุงเทพมหานครมีโครงสร้างการบริหารจัดการที่ดีชัดเจน และมีแนวทางการกระจายอำนาจการบริหารสู่สำนักงานเขต ทั้ง 50 เขต และมีช่องทางการมีส่วนร่วมของประชาชน และวิธีการในการสื่อสารที่หลากหลาย ที่สามารถกระจายข้อมูลข่าวสารได้อย่างรวดเร็ว

จุดอ่อน W-Weaknesses จากสภาพแวดล้อมภายใน ได้แก่ แผนปฏิบัติการของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการลดอุบัติเหตุยังมีข้อจำกัดในการดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรมและยังไม่สอดคล้องกัน การจัดการปัญหาจากสาเหตุด้านกายภาพยังมีข้อจำกัดในการดำเนินการแก้ไข การจัดการปัญหาจากสาเหตุด้านพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นเรื่องที่แก้ไขได้ยาก การจัดการระบบข้อมูลสารสนเทศการเกิดอุบัติเหตุยังไม่มีเชื่อมโยงกัน การบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (รัฐ เอกชน และประชาคม) ยังไม่ได้รับความร่วมมือเท่าที่ควร จำนวนบุคลากรและการพัฒนาบุคลากร ยังไม่เพียงพอและขาดประสิทธิภาพ และการกำกับ ติดตามผล และประเมินผล ยังไม่จริงจังเท่าที่ควร

โอกาส O-Opportunities จากสภาพแวดล้อมภายนอก ได้แก่ รัฐบาลให้ความสำคัญต่อความปลอดภัยทางถนน การพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อความปลอดภัยมีความเจริญก้าวหน้ามาก และประชาชนสามารถเข้าถึงข้อมูลสารสนเทศด้านความปลอดภัยได้ง่าย

อุปสรรค T-Threats จากสภาพแวดล้อมภายนอก ได้แก่ กฎหมายจราจรที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์ บางส่วนล้าสมัยต้องปรับปรุง มาตรการการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของไทย อ่อนแอ สภาพเศรษฐกิจส่งผลต้องงบประมาณในเรื่องลดอุบัติเหตุ สภาพทางสังคมส่งผลต่อค่านิยมและทัศนคติ ของผู้ใช้รถใช้ถนน ควันไอเสียและเสียงเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ส่งผลต่อสิ่งแวดล้อม และข้อกฎหมายเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ยังมีความซ้ำซ้อน

สร้างแนวทางเชิงบูรณาการด้วยหลักการ TOWS Matrix

กลยุทธ์เชิงรุก (So Strategy) จุดแข็งและโอกาสมาพิจารณาร่วมกัน เพื่อนำมากำหนดเป็นกลยุทธ์ในเชิงรุก กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST Strategy) จุดแข็งและข้อจำกัดมาพิจารณาร่วมกัน เพื่อนำมากำหนดเป็นกลยุทธ์ในเชิงป้องกัน กลยุทธ์เชิงแก้ไข (Wo Strategy) จุดอ่อนและโอกาสมาพิจารณาร่วมกัน เพื่อนำมากำหนดเป็นกลยุทธ์ในเชิงแก้ไข กลยุทธ์เชิงรับ (WT Strategy) จุดอ่อนและข้อจำกัดมาพิจารณาร่วมกัน เพื่อนำมากำหนดเป็นกลยุทธ์ในเชิงรับ

สรุปแนวทางการจัดการเชิงบูรณาการเพื่อลดอุบัติเหตุอันเกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลจาก เอกสาร งานวิจัย การทบทวนวรรณกรรม และข้อมูลจากแบบสอบถาม ผลประเมินจุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรค นำมาวิเคราะห์จับคู่ด้วยวิธีการ TOWS Matrix นำผลมาสังเคราะห์เพื่อหาแนวทางเชิงรุก (SO) แนวทางเชิงป้องกัน (ST) แนวทางเชิงแก้ไข (WO) และแนวทางเชิงรับ (WT) สามารถนำเสนอเป็นแนวทางการจัดการเชิงบูรณาการเพื่อลดอุบัติเหตุอันเกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร ในประเทศไทยเป็น 9 แนวทาง ดังนี้

แนวทางเชิงรุก (SO Gridelines) แนวทางที่ 1 ตั้งศูนย์เฉพาะกิจอุบัติเหตุกรุงเทพมหานคร สภาพที่เป็นจริงในปัจจุบัน : ด้วยการดำเนินงานของกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน หน่วยงานที่รับผิดชอบ สปถ.กทม. คือสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ซึ่งมีภารกิจประจำซึ่งต้องดำเนินอยู่แล้ว ทำให้ไม่สามารถบริหารจัดการด้านอุบัติเหตุได้เท่าที่ควร วัตถุประสงค์และเป้าหมาย : เพื่อให้การเตรียมความพร้อมในการป้องกันและแก้ไข ตลอดจนการช่วยเหลือและบรรเทาความเดือดร้อนให้แก่ผู้ประสบเหตุ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ รวดเร็ว ทันต่อเหตุการณ์ วิธีดำเนินงาน/กิจกรรม : มีสำนักงานศูนย์เฉพาะกิจแยกออกมาเป็นหนึ่งหน่วยงานที่รับผิดชอบงานด้านอุบัติเหตุของกรุงเทพมหานครโดยเฉพาะ และรวบรวมภาคีเครือข่ายให้ส่งผู้แทนมาร่วมปฏิบัติงานประจำเพื่อร่วมพลังในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ ปัจจัยสนับสนุนการดำเนินงานให้ประสบความสำเร็จ : ภาคีเครือข่ายมีความพร้อม และเป็นช่องทางแจ้งเหตุให้กับผู้ประสบเหตุ ข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้น : งบประมาณไม่มี

แนวทางเชิงรุก (SO Gridelines) แนวทางที่ 2 ดิดอาวุธด้านเทคโนโลยีเพื่อความปลอดภัยให้แก่บุคลากรของกรุงเทพมหานครและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สภาพที่เป็นจริงในปัจจุบัน : บุคลากรของกรุงเทพมหานครที่มีความรู้ด้านเทคโนโลยีเพื่อความปลอดภัยยังมีจำนวนไม่มาก ขณะที่การพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อความปลอดภัยมีความเจริญก้าวหน้ามาก ดังนั้น การเปิดโอกาสให้บุคลากรได้เข้าการอบรมหรือเรียนรู้เกี่ยวกับเทคโนโลยีเพื่อความปลอดภัยเพิ่มขึ้น และขยายวงกว้างมากขึ้น จะช่วยให้บุคลากรนำมาใช้ในการดำเนินการด้านความปลอดภัยกับเหตุการณ์จริงได้ วัตถุประสงค์และเป้าหมาย : เสริมสร้างความรู้เกี่ยวกับเทคโนโลยีเพื่อความปลอดภัยให้แก่บุคลากรได้มีความเข้าใจและชำนาญในการใช้เทคโนโลยีเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้อุบัติเหตุลดลงได้ วิธีดำเนินงาน/กิจกรรม : จัดอบรมให้ข้อมูลความรู้ ระดมความคิด และรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ปัจจัยสนับสนุนการดำเนินงานให้ประสบความสำเร็จ : ผู้บริหารหรือผู้บังคับบัญชาให้ความสำคัญและให้การสนับสนุน หลักสูตรที่เลือกใช้ในการอบรมมีความเหมาะสม ใช้งานได้จริง และบุคลากรให้ความสนใจเข้าร่วมกิจกรรมอย่างแท้จริง ข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้น : หน่วยงานที่รับผิดชอบไม่อนุมัติงบประมาณ หรืออนุมัติแต่งบประมาณไม่เพียงพอ ผู้บังคับบัญชาไม่อนุญาตให้บุคลากรเข้าร่วมกิจกรรม และงบประมาณเกี่ยวกับการอบรมเฉพาะด้านมีน้อย

แนวทางเชิงรุก (SO Gridelines) แนวทางที่ 3 ความร่วมมือภาคีเครือข่ายเพื่อลดอุบัติเหตุ สภาพที่เป็นจริงในปัจจุบัน : คณะกรรมการ สปถ.กทม. เกิดจากความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ดังนั้นจึงต้องให้ความสำคัญกับความร่วมมืออย่างจริงจัง ซึ่งสถานการณ์ปัจจุบันมีการให้ความร่วมมือ กับเจ้าหน้าที่ ในการสืบหาความจริง และการวิเคราะห์อุบัติเหตุ เพื่อให้เกิดความร่วมมืออย่างแท้จริงกับทุกภาคส่วน วัตถุประสงค์และเป้าหมาย : เพื่อสร้างสัมพันธ์ภาพอันดีระหว่างภาคีเครือข่าย รวมทั้งเป็นการเปิดโอกาสให้ภาคีแต่ละส่วนได้เสนอปัญหา อุปสรรคของตนเอง และที่พบเจอในสังคม มาร่วมกันแก้ปัญหา และเสนอแนวทางแก้ไข เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุในอนาคต วิธีดำเนินงาน/กิจกรรม : จัดประชุม สปถ.กทม.เชิงลึก เดือนละ 2 ครั้ง ปัจจัย

สนับสนุนการดำเนินงานให้ประสบความสำเร็จ : ภาศิเครือข่ายเห็นความสำคัญของโครงการ และผู้บริหารให้ความสำคัญกับภาศิเครือข่าย ข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้น : ผู้แทนจากภาศิเครือข่ายไม่มีเวลามาประชุมทุกครั้ง

แนวทางเชิงรุก (SO Gridelines) แนวทางที่ 4 ร่วมแชร์กล้อง สอดส่องดูแลความปลอดภัยเพื่อทุกชีวิต อุ่นใจในกรุงเทพมหานคร สภาพที่เป็นจริงในปัจจุบัน : ด้วยอุบัติเหตุทางถนนมีความสำคัญและทุกภาคส่วน ส่วนใหญ่เห็นถึงความจำเป็นในการติดตั้งกล้องวงจรปิด บริเวณหน้าที่ทำการทั้งภายในและภายนอกหน่วยงานของตน หากมีการแบ่งปันข้อมูล จะทำให้การตรวจสอบ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ วัตถุประสงค์และเป้าหมาย : เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และช่วยเหลือได้ทันเหตุการณ์ วิธีดำเนินงาน/กิจกรรม : ขอความร่วมมือผู้ประกอบการในพื้นที่กรุงเทพมหานครทั้งหมดในการติดตั้งกล้องวงจรปิด และแบ่งปันข้อมูลเข้าส่วนกลาง ปัจจัยสนับสนุนการดำเนินงานให้ประสบความสำเร็จ : ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ยินดีและมีประโยชน์ต่อหน่วยงานและส่วนรวม ข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้น : เจ้าหน้าที่ประสานและผู้ปฏิบัติงานขาดความรู้ และเทคโนโลยีของหน่วยงานกลางไม่รองรับ

แนวทางเชิงป้องกัน (ST) แนวทางที่ 5 รมรงค์ปลุกจิตสำนึก รักษาวินัยจราจรแก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง (วิน) และรถจักรยานยนต์ส่งของ (ไรเดอร์) สภาพที่เป็นจริงในปัจจุบัน : การจัดการปัญหาจากสาเหตุด้านพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นเรื่องที่แก้ไขได้ยาก นอกจากต้องปรับแก้ทางกายภาพแล้ว การรณรงค์ ส่งเสริมหรือกระตุ้นต่างๆ ก็อาจทำให้กลุ่มเป้าหมายเกิดความสนใจ อยากเข้าร่วม และเป็นหนึ่งในเครื่องมือที่ช่วยปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้บ้าง วัตถุประสงค์และเป้าหมาย : เพื่อสร้างกระแสหรือแรงจูงใจให้แก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้ตระหนักรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่ จนเกิดจิตสำนึก นำมาซึ่งการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับขี่ วิธีดำเนินงาน/กิจกรรม : จัดแคมเปญ ทั้งในรูปแบบ Online เช่น การทำแคมเปญรณรงค์ผ่านแพลตฟอร์มออนไลน์ต่างๆ เพื่อให้คนมาร่วมกิจกรรมด้วยกัน และ Onside เช่น การจัด Roadshow ในพื้นที่ต่างๆ โดยเฉพาะบริเวณตลาด หรือแหล่งที่มีการขับขี่พลุกพล่าน ปัจจัยสนับสนุนการดำเนินงานให้ประสบความสำเร็จ : การคัดเลือกรูปแบบและช่องทางในการสื่อสารเกี่ยวกับแคมเปญ และหน่วยงานหรือบุคคลที่มีชื่อเสียงเข้าร่วมแคมเปญ ข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้น : หน่วยงานที่รับผิดชอบมองในเชิงการเมือง ทำให้ผู้บริหารอาจไม่สนับสนุนให้ดำเนินงานอย่างเป็นรูปธรรม

แนวทางเชิงป้องกัน (WO) แนวทางที่ 6 ศึกษาและตรวจสอบจุดเสี่ยงเพื่อนำมาปรับปรุงด้านกายภาพ สภาพที่เป็นจริงในปัจจุบัน : ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ คือ คน รถ ถนน ด้านกายภาพคือ ถนน ซึ่งเป็นสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ และในพื้นที่กรุงเทพมหานคร มีจุดเสี่ยงที่เป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุ ทำให้มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจำนวนมากต่อปี และเพื่อคุ้มครองและให้ความช่วยเหลือแก่ประชาชน ผู้ใช้รถใช้ถนน จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการศึกษาและตรวจสอบจุดเสี่ยงเพื่อนำมาปรับปรุงด้านกายภาพสิ่งแวดล้อมในพื้นที่กรุงเทพมหานคร มีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน วัตถุประสงค์และเป้าหมาย : เพื่อตั้งทีมที่ปรึกษา นักวิชาการในการศึกษาโดยการลงพื้นที่สำรวจ และประเมินความเสี่ยง พร้อมทั้งตรวจสอบจุดเสี่ยง

และสิ่งแวดล้อมโดยรอบบริเวณ หาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อนำมาปรับปรุงด้านกายภาพให้ปัจจัยเสี่ยง การเกิดหายไป สร้างความปลอดภัยให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน วิธีดำเนินงาน/กิจกรรม : ตั้งทีมหน่วยเฉพาะกิจสำรวจ เป็นที่ปรึกษา นักวิชาการ เฉพาะด้าน เพื่อประชุมหารือ ลงพื้นที่ และวิเคราะห์หาสาเหตุและนำมาปรับปรุง แก้ไข ปัจจัยสนับสนุนการดำเนินงานให้ประสบความสำเร็จ : ผู้บริหารสนับสนุน เห็นว่าสำคัญ ข้อจำกัดที่อาจ เกิดขึ้น : งบประมาณไม่มี หรือมีน้อย

แนวทางเชิงป้องกัน (WO) แนวทางที่ 7 หลักสูตรเพิ่มประสิทธิภาพเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานช่วยเหลือ ผู้ประสบเหตุ สภาพที่เป็นจริงในปัจจุบัน : เนื่องจากผู้ใช้รถใช้ถนนมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุและได้รับ บาดเจ็บ ทำให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานที่มีการกิจต้องเข้าช่วยเหลือโดยเร็ว ภายใน 8 นาที จะต้องถึงจุดหมาย จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องเพิ่มหลักสูตรเพิ่มประสิทธิภาพของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานให้ช่วยเหลือผู้ประสบเหตุอย่าง รวดเร็ว ทันเหตุการณ์และจัดส่งไปถึงมือแพทย์โดยเร็ว วัตถุประสงค์และเป้าหมาย : เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติเข้าช่วยเหลือผู้ประสบเหตุจากอุบัติเหตุทางถนนให้ทันเวลา วิธีดำเนินงาน/กิจกรรม : ดำเนินการจัดทำหลักสูตรที่มีการปฏิบัติจริง และจัดทำคู่มือพร้อมอบรมให้ความรู้ ทั้งออนไลน์และในสถานที่ เพื่อส่งเสริมให้ผู้ปฏิบัติงานมีความรู้ ความเข้าใจในการช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ ปัจจัยสนับสนุนการดำเนินงาน ให้ประสบความสำเร็จ : ผู้บริหารให้ความสำคัญ ข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้น : งบประมาณไม่มี หรือมีน้อย

แนวทางเชิงป้องกัน (WO) แนวทางที่ 8 ออกแบบและจัดทำสื่อการเรียนการสอนแก่เจ้าหน้าที่ ผู้ปฏิบัติงาน สภาพที่เป็นจริงในปัจจุบัน : การดำเนินงานที่ผ่านมาของ ศปถ.กทม นั้น เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานมี ความสำคัญมาก ดังนั้นนอกจากการจัดอบรม หรือให้ข้อมูลความรู้แบบปกติแล้ว จึงควรมีการจัดทำหลักสูตรใน รูปแบบสื่อการเรียนการสอน เพื่อให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานได้ทำความเข้าใจและเรียนรู้ได้ตลอดเวลา วัตถุประสงค์และเป้าหมาย : เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการสอนเจ้าหน้าที่ วิธีดำเนินงาน/กิจกรรม : จัดทำสื่อการ เรียนการสอนในรูปแบบที่เหมาะสม เช่น ทำคู่มือในรูปแบบ E book ทำโปรแกรมสอบสวนอุบัติเหตุ ปัจจัย สนับสนุนการดำเนินงานให้ประสบความสำเร็จ : หน่วยงานต้นสังกัดให้ความสำคัญในการส่งเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ งานเข้าร่วมกิจกรรม ข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้น : งบประมาณไม่มี

แนวทางเชิงเชิงรับ (WT) แนวทางที่ 9 สร้างความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับการขับขี่ปลอดภัย ผ่าน สื่อประชาสัมพันธ์ สภาพที่เป็นจริงในปัจจุบัน : การดำเนินงานที่ผ่านมาของ ศปถ.กทม ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญ กับการยอมรับและแรงสนับสนุนจากภาคีเครือข่ายต่างๆ และสาธารณชน ซึ่งข้อเท็จจริงแล้วเครื่องมือที่สำคัญ ที่จะช่วยให้การดำเนินงานของ ศปถ. กทม. เดินหน้าไปยังเป้าหมายได้คือ สื่อประชาสัมพันธ์ในรูปแบบต่างๆ ที่ มีส่วนช่วยกระตุ้นเตือน โน้มน้าวให้ผู้ขับขี่มีความระมัดระวังในการนำมาใช้ให้เกิดประโยชน์ วัตถุประสงค์และ เป้าหมาย : เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการกระตุ้นจิตสำนึกของผู้ขับขี่ และอาจส่งผลให้เกิดการปรับเปลี่ยน พฤติกรรมได้ วิธีดำเนินงาน/กิจกรรม : จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ทุกรูปแบบ ได้แก่ Clip Infographic บทความ และคัดเลือกช่องทางในการเผยแพร่ที่เหมาะสม ปัจจัยสนับสนุนการดำเนินงานให้ประสบความสำเร็จ :

ช่องทางที่เลือกเป็นที่นิยม รูปแบบการนำเสนอน่าสนใจ ข้อจำกัดที่อาจเกิดขึ้น : งบประมาณมีน้อยมาก และผู้บริหารไม่ให้ความสำคัญกับการใช้สื่อประชาสัมพันธ์ โดยเฉพาะการเผยแพร่ทางช่องทางที่มีค่าใช้จ่าย

โดยสรุปการวิจัยแนวทางการจัดการเชิงบูรณาการเพื่อลดอุบัติเหตุอันเกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร มุ่งเน้นไปที่การบูรณาการภายในหน่วยงาน องค์การภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม ที่มีศักยภาพในการขับเคลื่อนให้ ศปภ.กทม. โดยการผลักดันการตั้งศูนย์เฉพาะกิจอุบัติเหตุกรุงเทพมหานคร และเพิ่มศักยภาพให้เจ้าหน้าที่ คือ ต้องติดอาวุธด้านเทคโนโลยีเพื่อความปลอดภัยให้แก่บุคลากรของกรุงเทพมหานครและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งบูรณาการความร่วมมือภาคีเครือข่ายเพื่อลดอุบัติเหตุ ด้วยการแบ่งปันร่วมแชร์กล้อง สอดส่องดูแลความปลอดภัยเพื่อทุกชีวิต อุุ่นใจในกรุงเทพมหานคร ร่วมกับการรณรงค์ปลูกจิตสำนึก รักขวินัยจราจรแก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง (วิน) และรถจักรยานยนต์ส่งของ (ไรเดอร์) พร้อมทำการศึกษาและตรวจสอบจุดเสี่ยงเพื่อนำมาปรับปรุงด้านกายภาพ และจัดให้มีหลักสูตรเพิ่มประสิทธิภาพเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ และออกแบบและจัดทำสื่อการเรียนการสอนแก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน และสร้างความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับการขับขี่ปลอดภัย ผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน

อภิปรายผลการวิจัย

งานวิจัยเรื่อง การจัดการเชิงบูรณาการเพื่อลดอุบัติเหตุอันเกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร เพื่อศึกษาสภาพการณ์ปัจจุบันของการเกิดอุบัติเหตุ ทำการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งในปี 2566 ที่ผ่านมา พบว่า สถิติอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร มีผู้บาดเจ็บ 142,999 ราย และมีผู้เสียชีวิต 855 ราย เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ 822 ราย พฤติกรรมเสี่ยงที่เป็นผลให้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุสูงสุด คือ ขับรถเร็วกว่ากฎหมายกำหนด ซึ่งจะเห็นได้ว่า จากตัวเลขอุบัติเหตุยังสูงขึ้นเป็นลำดับ ซึ่งปัจจุบัน ก็ยังไม่สามารถทำให้อุบัติเหตุลดลงได้ และมีเป้าหมายลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือน้อยกว่าร้อยละ 12 ต่อประชากร 100,000 คน ภายในปี 2027 เพื่อศึกษาปัญหาการดำเนินการตามมาตรการแก้ไขและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และสภาพแวดล้อมภายนอกที่ส่งผลต่อมาตรการแก้ไขและป้องกัน (PESTEL Analysis) และเพื่อวิเคราะห์และนำเสนอแนวทางการจัดการเชิงบูรณาการเพื่อลดอุบัติเหตุอันเกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร โดยการวิเคราะห์ SWOT Analysis เพื่อประเมินสถานการณ์และสร้างแนวทางเชิงบูรณาการด้วยหลักการ TOWS Matrix นำเสนอเป็นแนวทาง จำนวน 9 แนวทาง ดังนี้ แนวทางที่ 1 ตั้งศูนย์เฉพาะกิจอุบัติเหตุกรุงเทพมหานคร เพื่อให้การเตรียมความพร้อมในการป้องกันและแก้ไข ตลอดจนการช่วยเหลือและบรรเทาความเดือดร้อนให้แก่ผู้ประสบเหตุ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ รวดเร็ว ทันต่อเหตุการณ์ แนวทางที่ 2 ติดอาวุธด้านเทคโนโลยีเพื่อความปลอดภัยให้แก่บุคลากรของกรุงเทพมหานครและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเสริมสร้างความรู้เกี่ยวกับเทคโนโลยีเพื่อความ

ปลอดภัยให้แก่บุคลากรได้มีความเข้าใจและชำนาญในการใช้เทคโนโลยีเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้อุบัติเหตุลดลงได้ แนวทางที่ 3 ความร่วมมือภาคีเครือข่ายเพื่อลดอุบัติเหตุ เพื่อสร้างสัมพันธภาพอันดีระหว่างภาคีเครือข่าย รวมทั้งเป็นการเปิดโอกาสให้ภาคีแต่ละส่วนได้เสนอปัญหา อุปสรรคของตนเอง และที่พบเจอในสังคม มาร่วมกันแก้ปัญหา และเสนอแนวทางแก้ไข เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุในอนาคต แนวทางที่ 4 ร่วมแชร์กล้อง สอดส่องดูแลความปลอดภัยเพื่อทุกชีวิต อุบัติเหตุในกรุงเทพมหานคร สภาพที่เป็นจริงในปัจจุบัน เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และช่วยเหลือได้ทันเหตุการณ์ แนวทางที่ 5 รมรงค์ปลุกจิตสำนึก รักษ์วินัยจราจรแก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง (วิน) และรถจักรยานยนต์ส่งของ (ไรเดอร์) เพื่อสร้างกระแสหรือแรงจูงใจให้แก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้ตระหนักรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่ จนเกิดจิตสำนึก นำมาซึ่งการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับขี่ แนวทางที่ 6 ศึกษาและตรวจสอบจุดเสี่ยงเพื่อนำมาปรับปรุงด้านกายภาพ เพื่อตั้งทีมที่ปรึกษา นักวิชาการในการศึกษาโดยการลงพื้นที่สำรวจ และประเมินความเสี่ยง พร้อมทั้งตรวจสอบจุดเสี่ยงและสิ่งแวดล้อมโดยรอบบริเวณ หาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อนำมาปรับปรุงด้านกายภาพให้ปัจจัยเสี่ยงการเกิดหายไป สร้างความปลอดภัยให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน แนวทางที่ 7 หลักสูตรเพิ่มประสิทธิภาพเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติเข้าช่วยเหลือผู้ประสบเหตุจากอุบัติเหตุทางถนนให้ทันเวลา แนวทางที่ 8 ออกแบบและจัดทำสื่อการเรียนการสอนแก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการสอนเจ้าหน้าที่ และแนวทางที่ 9 สร้างความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับการขับขี่ปลอดภัย ผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการกระตุ้นจิตสำนึกของผู้ขับขี่ และอาจส่งผลให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้

โดยสรุปการวิจัยแนวทางการจัดการเชิงบูรณาการเพื่อลดอุบัติเหตุอันเกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร มุ่งเน้นไปที่การบูรณาการภายในและภายนอกหน่วยงาน องค์กรภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม ที่มีศักยภาพในการขับเคลื่อนให้ ศปถ.ภทม. สู่ความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ผลการวิจัยที่ศึกษาสอดคล้องกับรายงานการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยก ของ มูลนิธิไทยโรดส์ ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) เรื่อง การใช้ความเร็วที่ค่อนข้างสูง ทำให้อุบัติเหตุมีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น และสอดคล้องกับโครงการวิจัยเพื่อเมืองไทยไร้อุบัติเหตุ ของศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย และสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย เรื่อง สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ สอดคล้องกับผลการวิจัยของภาควิชาวิศวกรรมขนส่ง คณะวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย เรื่อง แนวทางงานวิจัยด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. กรุงเทพมหานคร ควรนำแนวทางการแก้ไขปัญหาไปพัฒนาปรับมาตรการและแนวปฏิบัติต่างๆ เพื่อแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทั้งด้านกายภาพ และด้านพฤติกรรม ของหน่วยงานในสังกัดได้
2. กระทรวงมหาดไทย ควรนำแนวทางการแก้ไขปัญหาไปปรับนโยบาย กำหนดมาตรการ และแนวปฏิบัติต่างๆ และกวดขันให้เจ้าหน้าที่ในหน่วยงานในสังกัด สามารถนำไปเป็นแนวปฏิบัติงานได้จริง

ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

1. ควรเข้มงวดการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างจริงจัง และต้องมีการประชาสัมพันธ์ ความเร็วเกินกำหนด เมาไม่ขับ พร้อมบทลงโทษมากขึ้นอย่างเคร่งครัด
2. ควรพัฒนาการออกแบบถนน กายภาพ สิ่งแวดล้อม ให้มีความปลอดภัย
3. ทบทวนบทลงโทษและบทปรับที่แรงมากขึ้น กรณี ขับรถเร็วเกินกำหนด เมาแล้วขับ ส่งเสริมให้มีวินัยจราจรตั้งแต่เด็กจนโตเพื่อลดอุบัติเหตุในโรงเรียน มหาวิทยาลัย และในชุมชน

เอกสารอ้างอิง

- กันวีร์ กนิษฐพงศ์. (2558). รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษาแนวทางการวิจัยด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์. ภาควิชาวิศวกรรมขนส่ง คณะวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย.
- คุณากร เพชรคง. (2554). การจัดทำ SWOT Analysis และการคิดเป็นระบบครบวงจร. เอกสารประกอบบรรยาย กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กระทรวงแรงงาน.
- ชัชวาล ทักษิวัต. 2553. การวิจัยด้วยเทคนิคเดลฟาย. วารสารรัฐประศาสนศาสตร์. 8 (1), 185-223.
- ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 128 ตอนพิเศษ 4ง 14 มกราคม 2554. ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ.2559. chrome-extension://
- ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (TARC). (2564). โครงการวิจัยเพื่อเมืองไทยไร้อุบัติเหตุ. สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT).
- ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (TARC). สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT). (2564). ข้อมูลหน่วยงาน. ฉบับเผยแพร่ทางเว็บไซต์. ออนไลน์. สืบค้นเมื่อ 17 พฤษภาคม 2566. แหล่งที่มา: <http://www.tarc.or.th>.
- ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.). ข้อมูลหน่วยงาน. ฉบับเผยแพร่ทางเว็บไซต์. ออนไลน์. สืบค้นเมื่อ 17 พฤษภาคม 2566. แหล่งที่มา: <http://www.roadsafetythai.org>.
- ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย. (2562). แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2565 -2570.

- สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร . (2567). เอกสารการประชุม ศปถ.กทม.ครั้งที่ 1/2567. 6 กุมภาพันธ์ 2567. ห้องประชุมชั้น 8 ตึกธานีนพรัตน์ ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร 2.
- สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) (2566). ข้อมูลหน่วยงาน. ฉบับเผยแพร่ทางเว็บไซต์. ออนไลน์. สืบค้นเมื่อ 17 พฤษภาคม 2566. แหล่งที่มา: <https://www.thaihealth.or.th/about-thaihealth/>
- เอกกมล เอี่ยมศรี. (2555). PEST Analysis การทำความเข้าใจใน “ภาพรวม” ที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง. ออนไลน์. สืบค้น 26 เมษายน 2567. แหล่งที่มา: <https://eiamsri.wordpress.com/2011/06/03/pest-analysis-การทำความเข้าใจใน-ภาพ/>
- องค์การอนามัยโลก (WHO). (2561). แดลงข่าวการจัดงานสัมมนาวิชาการระดับชาติ ครั้งที่ 15. ออนไลน์. สืบค้น 26 เมษายน 2567. แหล่งที่มา: <chromeextension://efaidnbmnmnibpcajpcglclefindmkaj/https://dol.thaihealth.or.th/Media/Pdfview/94c62f7d-a8c9-ec11-80fa-00155db45613efaidnbmnmnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.oic.go.th/FILEWEB/CABINFOCENTEROPM/DRAWER01/GENERAL/DATA0004/00004317.PDF>