

ประสิทธิผลของการบริหารกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
กรมการขนส่งทางบก

The Effectiveness of Managing the Road Safety Fund
of the Department of Land Transport

พิมพ์พนิต มงคลวงษ์¹ และสมิหรา จิตตลดากร²

Phimpanit Mongkonwong¹ and Samira Chittaladakorn²

Received : February 27, 2019; Revised : July 16, 2020; Accepted : July 30, 2020

บทคัดย่อ (Abstract)

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาประสิทธิภาพของการบริหารกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก 2) เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดประสิทธิผลในการบริหารกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก และ 3) เพื่อศึกษาประสิทธิผลในการบริหารกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก ผู้วิจัยใช้วิธีดำเนินการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยใช้การสัมภาษณ์เชิงลึกผู้กำหนดนโยบายและผู้นำนโยบายไปปฏิบัติของกองทุนฯ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย จำนวน 8 คน และการสนทนากลุ่ม ผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 6 คน รวมถึงการวิจัยเอกสาร ตำรา คู่มือ ผลงานวิชาการ ที่เกี่ยวข้องกับแนวคิดทฤษฎี ข้อมูลพื้นฐานของกองทุนฯ และข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยใช้วิธีการวิเคราะห์เอกสารประเภทปฐมภูมิ และทุติยภูมิ และตรวจสอบความน่าเชื่อถือของข้อมูลด้วยเทคนิคสามเส้า ผลการศึกษาวิจัย พบว่า 1) ประสิทธิภาพของการบริหารกองทุน ฯ พบว่า มีองค์ประกอบ 3 ด้าน ได้แก่ สภาพความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนกรมการขนส่งทางบก การบริหารกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนกรมการขนส่งทางบก และการจัดสรรเงินเพื่อสนับสนุนการเสริมสร้างความปลอดภัยใน

¹นักศึกษาระดับดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเวสเทิร์น;
Doctoral Student of Philosophy Public Administration, Graduate school Western University,
Thailand; e-mail : phimpanit@outlook.com

²อาจารย์ประจำหลักสูตร สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเวสเทิร์น;
Department of Philosophy Public Administration, Graduate school Western University, Thailand.

การใช้รถใช้ถนน 2) ปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดประสิทธิผลในการบริหารกองทุนฯ พบว่า มีปัจจัย 4 ด้าน ได้แก่ การบริหารงานคุณภาพ การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด การมีส่วนร่วมของประชาชน และการให้ความรู้เกี่ยวกับการจราจร และ 3) ประสิทธิภาพในการบริหารกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก พบว่า มีองค์ประกอบ 3 ด้าน ได้แก่ ความปลอดภัยระดับสากล การสร้างระเบียบวินัยและเครือข่ายด้านความปลอดภัย และการลดอุบัติเหตุ

คำสำคัญ (Keywords) : การบริหารกองทุน, กรมการขนส่งทางบก, ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

Abstract

The aim for this research was 1) To studied the efficiency of fund management for safety to using the car and the road of Department of Land Transport. 2) To study the factors affected effectiveness of fund management for safety to using the car and the road of Department of Land Transport. And 3) To studied the effectiveness of fund management for safety to using the car and the road of Department of Land Transport. The researcher used qualitative research methods, which they used in-depth interviews with policymakers and policy leaders of the fund. In addition, the research used stakeholders of 8 peoples and focus groups, expert of 6 peoples. Moreover, the research used document, manual, research related to theoretical concepts, fund information and other information. The research used to analyze was primary and secondary document and they using data triangulation for check the reliability of data. The results were shown 1) The efficiency of the fund management shown 3 composition include the for safety to using the car and the road of Department of Land Transport, the fund management for safety to using the car and the road of Department of Land Transport and money allocation to support for safety to using the car and the road. 2) Factors affected to the effectiveness of fund management shown 4 factors include quality management, strict law enforcement, public participation and providing traffic knowledge and 3) the effectiveness of fund administration for the safety of using the car and the road of Department of Land Transport found 3 components include international security, establishing discipline and security networks and reducing accidents.

Keywords : Fund management, The department of land transport, The safety to using the car and the road

บทนำ (Introduction)

การคมนาคมทางถนนเป็นรูปแบบที่ได้รับความนิยมมากที่สุดในทุกประเทศทั่วโลก เนื่องจากประชากรเข้าถึงได้อย่างสะดวก มีความครอบคลุมในทุกพื้นที่ ซึ่งประเทศไทยมีโครงข่ายการขนส่งทางถนนมากกว่า 217,797.06 กิโลเมตร เมื่อการคมนาคมทางถนนเป็นสิ่งจำเป็น การใช้รถบนถนนจึงเกิดอุบัติเหตุอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ซึ่งจากสถิติพบว่าประเทศไทยมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนในปี พ.ศ. 2560 สูงสุดเป็นลำดับหนึ่งของโลก มีมูลค่าความเสียหายทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นมีมูลค่าเฉลี่ย 349,000 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.9 ของผลผลิตมวลรวมในประเทศ (Ministry of Transport, 2018 : 3) อุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นสาเหตุในการคร่าชีวิตประชาชนในประเทศไทย เป็นอันดับที่ 3 ที่มีผู้เสียชีวิตมากถึง 44 คน ต่อ 1 แสนคน และไม่ับผู้ที่กลายเป็นผู้พิการ (Public Health Service Center, 2018 : 2) จึงทำให้รัฐบาลทุ่มเทและให้ความสำคัญกับปัญหาดังกล่าว เพราะหากคำนวณออกมาแล้วการสูญเสียที่เกิดขึ้นกับทรัพยากรมนุษย์หนึ่งคนในอุบัติเหตุแต่ละครั้งจะมีมูลค่าที่สูงมากและไม่สามารถประเมินค่าได้อาจทำให้ประเทศขาดผู้ที่มีความสำคัญในการขับเคลื่อนพัฒนาเศรษฐกิจให้เจริญรุ่งเรือง การลดอุบัติเหตุบนท้องถนนจึงไม่เพียงแต่ช่วยรักษาชีวิตของประชาชนเท่านั้นแต่ยังช่วยให้รัฐป้องกันการสูญเสียทางเศรษฐกิจที่ไม่จำเป็นได้อีกด้วย (Sasithonsaowapa, 2019 : 4)

อุบัติเหตุบนท้องถนนเป็นเรื่องที่มีความสำคัญซึ่งต้องดำเนินการแก้ไขปัญหานี้อย่างเร่งด่วน เพราะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมในหลายมิติ และให้การคมนาคมทางถนนมีความเป็นระเบียบเรียบร้อย เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน รัฐบาลจึงได้มีการจัดตั้งกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) ที่มีสถานะเป็นทุนหมุนเวียนขึ้นในปี พ.ศ. 2546 ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ 12) โดยมีเป้าหมายหลักในการลดอัตราผู้เสียชีวิตและการบาดเจ็บด้วยการ 1) สนับสนุนและส่งเสริมโครงการหรือแผนงานทางด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก 2) สนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการที่ประสบภัยจากการใช้รถใช้ถนนในส่วนที่นอกเหนือจากค่าสินไหมทดแทนตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 3) สนับสนุนส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนและเผยแพร่องค์ความรู้ต่อสาธารณชน และ 4) สนับสนุนและส่งเสริมการจัดประมุขหมายเลขทะเบียนรถและการบริหารงานตามพันธกิจของกรมการขนส่งทางบก (Department of Land Transport, 2017 : 39) ซึ่งกองทุน

เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมีรายได้มาจากแหล่งต่าง ๆ ได้แก่ เงินค่าธรรมเนียมพิเศษ ที่ได้จากการประมูลหมายเลขทะเบียนอันเป็นที่ต้องการหรือนิยมของประชาชน ซึ่งเป็นรายได้หลัก และรายได้อื่น ๆ เช่น เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้มอบให้สมทบกองทุน ดอกผลหรือรายได้จากกองทุนเงิน และทรัพย์สินอื่นที่ตกเป็นของกองทุนรวมเฉลี่ยจะมีประมาณ 800 - 900 ล้านบาทต่อปี มาใช้ในการขับเคลื่อนการดำเนินการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ ถึงแม้กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจะมีงบประมาณสำหรับใช้จ่ายในการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์และนโยบายการกำกับดูแลองค์กรที่ดี แต่กองทุนยังไม่ก่อให้เกิดประสิทธิผลอย่างชัดเจน ซึ่งเป็นการเสียโอกาสทางด้านสวัสดิภาพของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน หากการบริหารมีความเหมาะสม (Ngamlamom, 2015 : 59) จึงเป็นเรื่องสำคัญที่ผู้บริหารต้องนำมาใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพและเปลี่ยนแปลงการดำเนินงาน ให้เป็นไปในทิศทางที่ดีขึ้นเพื่อให้เกิดประสิทธิผลและเป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้

ประสิทธิผลของการบริหารกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบกเป็นการริเริ่มพัฒนามาตรฐานและคุณภาพของการบริหารจัดการไปสู่ความเป็นเลิศและความสำเร็จ โดยส่งเสริมให้มีการประเมินตนเองและการปรับปรุงระบบเทคนิคและกระบวนการคุณภาพมาปรับใช้ตามเกณฑ์มาตรฐาน (King Prajadhipok's Institute, 2014 : 103) เพื่อให้ประชาชนได้รับการตอบสนองจากการบริหารที่ดีขึ้นเทียบเท่ามาตรฐานสากลซึ่งนำไปสู่ความสำเร็จทั้งในด้านการพัฒนาและการเติบโต รวมทั้งประสิทธิภาพของกระบวนการภายใน การสร้างศักยภาพและความพอใจให้แก่บุคลากร การใช้เทคโนโลยีในการบริหารจัดการเพื่อส่งมอบบริการที่มีคุณภาพแก่ประชาชนซึ่งเป็นการตอบสนองต่อเป้าหมายพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี ให้ได้รับการยอมรับและชื่นชมทั้งจากผู้บริหาร และผู้เกี่ยวข้อง รวมถึงหน่วยงานภาครัฐอื่น (Office of the Public Sector Development Commission, 2012) อันจะส่งผลให้เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาประเทศที่สอดคล้องตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 สามารถนำแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการบริหารจัดการภาครัฐไปปฏิบัติในการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ให้มีประสิทธิผลในเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้มีทิศทางที่ชัดเจนจากรางแผนภายใต้กระบวนการที่ถูกต้องตามหลักวิชาการ เนื่องจากการแก้ไขปัญหาด้านอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบกที่ผ่านมายังไม่ได้มีแผนหลักหรือแผนยุทธศาสตร์คงใช้แต่แผนในภาพรวมเท่านั้น แต่เนื่องจากอุบัติเหตุและความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเป็นเรื่องสำคัญ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีแผนเฉพาะด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในเชิงวิชาการที่ต้องเป็นการวิจัยเฉพาะด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

จากที่กล่าวมาข้างต้น ผู้วิจัยจึงสนใจศึกษาประสิทธิผลของการบริหารกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก โดยทำการวิเคราะห์ยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ และกลยุทธ์ของการบริหารกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน เพื่อให้ได้แนวทางในการบริหารที่สามารถก่อให้เกิดประสิทธิผลในด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของประชาชนได้ ซึ่งเป็นการช่วยลดการสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของชุมชนและประเทศชาติได้อย่างยั่งยืนต่อไปในอนาคต รวมทั้งพัฒนากองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบกให้เป็นที่ยอมรับในแง่การเป็นกองทุนที่มุ่งสู่ความปลอดภัยทางถนนทุกด้านทุกพื้นที่

วัตถุประสงค์การวิจัย (Research Objectives)

1. เพื่อศึกษาประสิทธิภาพของการบริหารกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดประสิทธิผลในการบริหารกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก
3. เพื่อศึกษาประสิทธิผลในการบริหารกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก

วิธีดำเนินการวิจัย (Research Methods)

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยใช้ระเบียบวิธีการวิจัย (Research methodology) แบบการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยใช้การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) ผู้กำหนดนโยบายและผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ ได้แก่ 1) อธิบดีกรมการขนส่งทางบก (กรรมการและเลขานุการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน) 2) หัวหน้าสำนักงานกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (ผู้ช่วยเลขานุการ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน) 3) ผู้อำนวยการกองบูรณาการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (กรรมการกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ผู้แทนกระทรวงมหาดไทย) 4) ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่ง กรุงเทพมหานครพื้นที่ 2 (หน่วยงานที่ได้รับงบประมาณจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ในการจัดทำแผนงานโครงการเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถ ใช้ถนน) และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย จำนวน 8 คน และการสนทนากลุ่ม (Focus group) ผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 6 คน รวมถึงการวิจัยเอกสาร ตำรา คู่มือ ผลงานวิชาการที่เกี่ยวข้องกับแนวคิดทฤษฎี ข้อมูลพื้นฐาน โดยมีเครื่องมือ การตรวจสอบและการเก็บข้อมูล ดังนี้

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

การวิจัยนี้ใช้การศึกษาค้นคว้าข้อมูลจากเอกสารและสัมภาษณ์เชิงลึกเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล การกำหนดกรอบคำถามสำหรับการสัมภาษณ์ มาจากการศึกษาทฤษฎีแนวคิด และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง นำมาสร้างเป็นนิยามเฉพาะที่กำหนดตามกรอบแนวคิด รวมทั้งปัญหาของคำถาม ในการสัมภาษณ์ให้ครอบคลุมเนื้อหาตามที่ต้องการ เพื่อนำมาพัฒนาสร้างแบบสัมภาษณ์เชิงลึกที่เป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูล และจะบันทึกข้อมูลในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อนำไปวิเคราะห์ต่อไป

การตรวจสอบและการเก็บรวบรวมข้อมูล

วิธีการตรวจสอบข้อมูล ผู้วิจัยจะดำเนินการตรวจสอบข้อมูลเป็น 2 ลักษณะ ดังนี้

1. ข้อมูลประเภทเอกสาร ผู้วิจัยใช้วิธีการตรวจสอบมิติของข้อมูล (Data Triangulation) ประเภทเดียวกันจากแหล่งข้อมูลหลายแหล่ง เพื่อทำการตรวจสอบว่าตรงกันหรือไม่ รวมถึงความสอดคล้องกันของข้อมูล การวิเคราะห์เอกสาร ถือว่ามีความสำคัญอย่างยิ่งสำหรับการวิจัยครั้งนี้ โดยการวิจัยเอกสารเป็นการรวบรวมข้อมูลจากเอกสารโดยใช้วิธีการวิเคราะห์เอกสารประเภทปฐมภูมิ และทุติยภูมิในส่วนของ การเก็บรวบรวมข้อมูล

2. ข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก ผู้วิจัยดำเนินการตรวจสอบข้อมูลในมิติของระเบียบวิธีการวิจัย (Methodological Triangulation) ด้วยการ ใช้คำถามเดียวกันหลาย ๆ คน ทำการเปรียบเทียบคำตอบกับข้อมูลที่ได้จากเอกสาร บทความวิชาการ รายงานการสัมมนาและงานวิจัยต่าง ๆ นอกจากนี้ยังได้ข้อมูลจากการสังเกตสภาพความเป็นจริง พร้อมทั้งการตรวจสอบความน่าเชื่อถือของข้อมูลด้วยเทคนิคสามเส้า (Chantawanit, 2003 : 128-130) ในการตรวจสอบข้อมูลเพื่อความถูกต้อง

ผลการศึกษา (Research Results)

1. ประสิทธิภาพของการบริหารกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก พบว่า มีองค์ประกอบ 3 ด้าน ดังนี้

1.1 สภาพความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนกรมการขนส่งทางบก ได้แก่ ผู้ขับขี่ ยานพาหนะมักขาดความรู้เกี่ยวกับการใช้ถนนและขาดทักษะที่ดีในการควบคุมยานพาหนะ ขาดสำนึกความรับผิดชอบต่อสาธารณะ เช่น ไม่ตระหนักหรือไม่เห็น ไม่ได้มองรถข้างหน้า หรือรถทางตรง หรือให้ความสำคัญกับชีวิตเพื่อนร่วมทาง การขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด ฝ่าฝืนป้าย

จราจร สัญญาณไฟจราจร ไม่สนใจต่อการบังคับใช้กฎหมาย เป็นต้น ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน และการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรเกี่ยวกับสัญญาณไฟ ป้ายและเครื่องหมายจราจร กฎจราจรและการใช้สัญญาณไฟของยานพาหนะ ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงเนื่องจากอาจจะบังคับรถไปในทิศทางหรือตำแหน่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย สภาพะทางกายของผู้ที่ขับขี่ที่ขาดความพร้อมในการควบคุมรถเนื่องจากอ่อนเพลียจากการขับรถเป็นเวลานาน พักผ่อนไม่เพียงพอและมีโอกาสหลับในหรือมีการตัดสินใจที่ช้าลง ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ สภาพะด้านจิตใจที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทำให้มีโอกาสเสี่ยงได้มากกว่าผู้ขับขี่ที่มีสภาพะด้านจิตใจที่ปกติ เนื่องจากมีแนวโน้มที่จะขับขี่ยานพาหนะด้วยความประมาทเลินเล่อ

1.2 การบริหารกองทุน ฯ ได้แก่ การสนับสนุนและส่งเสริมโครงการหรือแผนงานทางด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก การสนับสนุนค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ อันเนื่องมาจากการประสบภัยที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน ในส่วนที่นอกเหนือจากค่าสินไหมทดแทนตาม พ.ร.บ. คຸ້ມครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 การสนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาวิจัยด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน และการเผยแพร่องค์ความรู้ต่อสาธารณชน การสนับสนุนและส่งเสริมการจัดประมุขหมายเลขทะเบียนรถและการบริหารงานกองทุน

1.3. การจัดสรรเงินเพื่อสนับสนุนการเสริมสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ได้แก่ การรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน การประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน การอบรมให้ความรู้สร้างจิตสำนึกความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน การบังคับใช้กฎหมายและการเฝ้าระวังป้องกันการใช้รถใช้ถนน การพัฒนาศักยภาพหน่วยงานความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน การขับเคลื่อนเครือข่ายด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้มากขึ้นสร้างจิตสำนึกให้กับผู้ขับขี่และผู้ใช้รถใช้ถนนให้ตระหนักถึงความปลอดภัยในการใช้ถนนร่วมกัน

2. ปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดประสิทธิผลในการบริหารกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก พบว่า มีปัจจัย 4 ด้าน ดังนี้

2.1 การบริหารงานคุณภาพ โดยกองทุนฯ ต้องจัดระบบบริหารระบบบริหารคุณภาพงานที่มีประสิทธิภาพเพื่อให้ทุกฝ่ายมั่นใจว่าจะปฏิบัติตามนโยบายการกำกับดูแลองค์การที่ดีอย่างเคร่งครัด ยึดมั่นและปฏิบัติให้ถูกต้อง มีการสื่อสารให้ทุกฝ่ายได้รับทราบและเข้าใจเกี่ยวกับนโยบายในการกำกับดูแลองค์การอย่างทั่วถึงสอดคล้องกับนโยบายการกำกับดูแลที่ดี มีการกำหนดแนวทางวัดและประเมินการปฏิบัติตามนโยบายการกำกับดูแลองค์การที่ดีตามตัวชี้วัดที่กำหนดไว้อย่างเป็นระบบ รวมทั้งมีการประเมินตนเองอย่างสม่ำเสมอ ตลอดจนส่งเสริมการสร้างร่วมมือของภาคี

เครือข่ายจากทุกภาคส่วน และกำหนดให้หน่วยงานหรือคณะทำงานหลักพัฒนาและผลักดันยุทธศาสตร์แผนเป้าหมายชาติด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อออกแบบ นำไปปฏิบัติติดตามประเมินผล มีระบบสร้างมิติตามความปลอดภัยให้เป็นส่วนหนึ่งของระบบโครงข่ายถนนและยกระดับคุณภาพในการป้องกันหรือคุ้มครองการบาดเจ็บและสูญเสียชีวิตสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภทด้วยการส่งเสริมมาตรฐานที่เป็นไปในแนวทางเดียวกันทั่วโลก และการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยให้มีประสิทธิภาพต้องมีทิศทางที่ชัดเจนภายใต้กระบวนการที่ถูกต้องตามหลักวิชาการจากผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน และกองทุนต้องกำหนดทิศทางการป้องกันการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นระบบและผลักดันเป็นนโยบายแห่งชาติ เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยให้เป็นที่ไปตามระดับมาตรฐานสากล

2.2 การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด โดยมีการพัฒนากลยุทธ์ในด้านการปรับปรุงกฎหมายต้องให้มีความทันสมัย มีการใช้อย่างเข้มงวดจริงจังครบถ้วนและถูกต้องที่เน้นในการให้ความรู้ ความเข้าใจทางกฎหมายและข้อดีในการปฏิบัติตามเพื่อลดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับการขับรถที่เสี่ยงต่ออันตรายและอุบัติเหตุ มีการพัฒนากลยุทธ์ในด้านการปรับปรุงกฎหมายต้องสร้างความตระหนักและความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดจนถึงการลงโทษปรับ มีการพัฒนากลยุทธ์ในด้านการปรับปรุงกฎหมายที่ต้องเพิ่มโทษ ไม่มีการลดหย่อนปฏิบัติงานจริงจัง ไม่มีการยินยอมให้ผู้กระทำผิดที่เป็นบุคคลใกล้ชิดหรือเกรงใจให้เข้ามาละเมิดกฎหมาย

2.3 การมีส่วนร่วมของประชาชน การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนจะเป็นการสร้างจิตสำนึกและตระหนักถึงการใช้รถใช้ถนนและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน เช่น การให้ความร่วมมือสวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ การให้ความร่วมมือไม่ขับขี่ยานพาหนะเมื่อดื่มแอลกอฮอล์มีความรับผิดชอบต่อสังคมด้วยการเสริมสร้างความปลอดภัยในระบบจราจรและเป็นการร่วมป้องกันการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินที่อาจเกิดขึ้นจากความประมาทในการใช้รถใช้ถนนการบริหารกองทุนฯ ต้องใช้ความคิดสร้างสรรค์ที่มาจากทุกส่วนให้สามารถตอบสนองความต้องการของทุกฝ่ายได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิภาพผลกระบวนการจะต้องมีลักษณะไม่หยุดนิ่งรวมทั้งส่งเสริมการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ ส่วนเสีย ทั้งจากภายในและภายนอก ควรส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนการให้ความรู้ ความเข้าใจและมีการประสานให้ความร่วมมือในการปฏิบัติหน้าที่ของกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ตลอดจนกำหนดยุทธศาสตร์สามารถกำหนดเป็นการขยายงาน รณรงค์ ส่งเสริม กระจายงาน สนับสนุน เพิ่มเครือข่าย เพิ่มเป้าหมาย โดยการมีส่วนร่วมเป็นหัวใจของการเสริมสร้างพลังการทำงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ

2.4 การให้ความรู้เกี่ยวกับการจราจร ต้องมุ่งเน้นการให้ความรู้แก่ประชาชน นักเรียน ตั้งแต่ชั้นอนุบาลชั้นประถมศึกษาให้รู้จักอุบัติเหตุทางจราจรทางถนน เช่น การขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่สวมหมวกนิรภัย มีอันตรายอย่างไรเมื่อเกิดอุบัติเหตุ การพัฒนากลยุทธ์ด้านพฤติกรรม การขับขี่ที่ปลอดภัย การให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนแก่ประชาชนในชุมชน การสำรวจจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การขอความร่วมมือของคนในชุมชน การฝึกอาสาสมัครในการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุและเจ็บป่วยฉุกเฉินและสร้างระบบหรือรูปแบบการจัดการช่วยเหลือประชาชนในชุมชน การพัฒนากลยุทธ์ด้านในด้านสภาพแวดล้อมที่เป็นสาเหตุของอุบัติเหตุต้องมีการสื่อให้ตระหนักถึงอุบัติเหตุที่จะทำการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจากการจัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน ระดับจังหวัดและอำเภอ ที่เป็นรูปแบบและนำไปสู่การปฏิบัติให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมในทางปฏิบัติ

3. ประสิทธิภาพในการบริหารกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก พบว่า มีองค์ประกอบ 3 ด้าน ดังนี้

3.1 ความปลอดภัยระดับสากล ได้แก่ มาตรฐานการป้องกันผู้โดยสารตามมาตรฐานที่ World Forum มาตรฐานระบบช่วยควบคุมการทรงตัวของรถด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ มาตรฐานการป้องกันการบาดเจ็บจากการชนคนเดินถนน มาตรฐานความปลอดภัยที่มีมาตรฐานความปลอดภัยเพื่อความปลอดภัยที่สูงขึ้นของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน การส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย โดยมีเป้าหมายให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัย การลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะ โดยมีเป้าหมายให้พฤติกรรมเมาแล้วขับของผู้ขับขี่ยานพาหนะลดลง และจุดเสี่ยงทุกจุดได้รับการแก้ไขภายในระยะเวลาที่กำหนด การยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัยโดยเฉพาะมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รถกระบะรถโดยสารสาธารณะ และรถบรรทุก การพัฒนาระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้มีความแข็งแกร่งเพื่อให้หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบมีความพร้อมในการปฏิบัติภารกิจที่ได้รับมอบหมายอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น การเสริมสร้างการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนและการปรับปรุงกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมาย การเสริมสร้างความร่วมมือและการประสานงานสู่ความปลอดภัยทางถนนทั่วโลก การบังคับใช้กฎจราจรและการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างเคร่งครัดและต่อเนื่อง และจัดระเบียบข้อบังคับว่าด้วยอุบัติเหตุระหว่างประเทศ สอดคล้องกับข้อตกลงระหว่างประเทศ และการกำหนดทิศทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นระบบและผลักดัน ให้ความปลอดภัยทางถนน

เป็นวาระแห่งชาติ เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยให้ขึ้นไปตามระดับมาตรฐานสากลที่นำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรมและมีประสิทธิผลอย่างยั่งยืน

3.2 การสร้างระเบียบวินัยและเครือข่ายด้านความปลอดภัย ได้แก่ การมีส่วนร่วมของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง โดยทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องมีส่วนร่วมในการกำหนดกิจกรรมโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน แบบมีส่วนร่วมในการตัดสินใจเมื่อเกิดปัญหาและได้เข้าร่วมปฏิบัติตามนโยบายที่เกี่ยวข้อง การมีส่วนร่วมในการร่วมคิดร่วมทำ ร่วมแก้ไขปัญหาในความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนและได้ร่วมปฏิบัติงานการขับเคลื่อนงานรณรงค์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ด้วยความสมัครใจ การบริหารกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนหากต้องการบรรลุเป้าประสงค์ที่ตั้งไว้ให้ผู้มีส่วนได้เสียมีหน้าที่ในการบริหารจัดการความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนลดลงที่อยู่ในความรับผิดชอบของตนไปพร้อมกันด้วยทุกฝ่ายต้องมีส่วนร่วมมีกันแก่ใจ เพื่อหาทางออกที่ดีที่สุด โดยต้องใช้งบประมาณอย่างคุ้มค่ามากที่สุด เพื่อให้มีผู้ขับเคลื่อนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนลดลงน้อยที่สุด การบริหารกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนต้องมีการจัดพื้นที่เขตพิเศษและโฆษณา ประชาสัมพันธ์ให้ผู้มีส่วนได้เสีย ในการจัดการกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่ถูกต้องและบังคับให้นำไปใช้ประโยชน์อย่างอื่นอีกด้วย รวมทั้งต้องมีต้องมีการประสานกับทุกภาคส่วน ร่วมกันทำสิ่งที่ดีกับทุกฝ่าย ตั้งแต่การวิจัยและพัฒนาในความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนการบริหารกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนต้องมีการประชาสัมพันธ์ในส่วนของงานแก้ไขในเรื่องกฎหมายสำคัญเพราะถ้าหากไม่มีหรือไม่ทันสมัยแล้วจะไม่สามารถควบคุมที่จะทำให้เกิดความยั่งยืนได้ หากสิ่งหรือบังคับผู้มีส่วนได้เสียไม่ได้เรื่องนี้ไม่มีทางสำเร็จ การพัฒนาระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยให้มีความแข็งแรงจะต้องให้หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบมีความพร้อมในการปฏิบัติการกิจที่ได้รับมอบหมายอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นและการบริหารกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนต้องใช้งบประมาณในการสร้างการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนแบบหุ้นส่วน ระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้ง รัฐบาล จังหวัด องค์กรที่เกี่ยวข้อง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน และทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องทุกคนต้องตระหนักถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนรวมถึงการเริ่มต้นลงมือปฏิบัติจริงและการบริหารจัดการความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนต้องเริ่มต้นจากการแบ่งประเภทของเสียก่อน เพราะจะได้รู้ว่าควรจะให้หน่วยงานใด ที่มีบทบาทและอำนาจหน้าที่ในการบริหารจัดการความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนลดลง และการมีส่วนร่วมของทุกฝ่ายในสังคมมีส่วนร่วมสำคัญในลักษณะของพันธสัญญาหรือร่วมกันเป็นภาคีเครือข่ายระหว่างภาครัฐร่วมเอกชนเพื่อให้ระบบขนส่งทางบกและการใช้รถใช้ถนน เกิดประโยชน์สูงสุดต่อเศรษฐกิจ สังคม การเมืองและความมั่นคงของประเทศ และส่งเสริมการสร้าง

ความร่วมมือของภาคีเครือข่ายจากทุกภาคส่วนและกำหนดหน่วยงานหรือคณะทำงานหลักเพื่อพัฒนาและผลักดันยุทธศาสตร์ แผนเป้าหมายชาติด้านความปลอดภัยทางถนนภายใต้ระบบฐานข้อมูลและฐานงานวิจัยที่เป็นหลักฐานเชิงประจักษ์

3.3 การลดอุบัติเหตุ ได้แก่ การใช้กลยุทธ์เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน จะต้องสร้างการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ ที่ทำให้เสียชีวิตสูญเสียชีวิตทรัพย์สินเงินทอง ต้องเสียเวลาในการรักษาตัว และต้องได้รับโทษตามกฎหมาย การพัฒนากลยุทธ์ในช่วงเทศกาลสงกรานต์และปีใหม่ ที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงวิธีการลดอุบัติเหตุที่ได้ผลที่สุด คือการโฆษณาประชาสัมพันธ์ ทั้งของภาครัฐ เอกชนและภาคประชาชน ให้เข้ามามีส่วนร่วมตั้งด่านและจุดตรวจในการป้องกันเพื่อแก้ไขปัญหามหาอุบัติเหตุทุกแห่งและต้องมีการทำงานอย่างจริงจัง เข้มงวดการพัฒนากลยุทธ์ในด้านการรายงานสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนในสื่อสำคัญทั้งโทรทัศน์ วิทยุ สื่อท้องถิ่น เคเบิลทีวีและหนังสือพิมพ์ เพราะใกล้ชิดกับประชาชนในพื้นที่มากที่สุด ต้องกำหนดให้เป็นวาระแห่งชาติ ให้มีการดำเนินงานร่วมกันทั้งภาครัฐ ภาคเอกชนและทุกภาคส่วนเพื่อให้มีผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม มีการใช้เทคโนโลยีในการบริหารจัดการข้อมูล และการติดตามประเมินผล เพื่อติดตามสถานการณ์การเสียชีวิต บาดเจ็บและการเกิดอุบัติเหตุ การสืบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี การพัฒนากลยุทธ์จากอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เกิดจากการขับรถเร็วเกินอัตราการต่อน้ำกระชั้นชิด แสงรถผิดกฎหมาย ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรไม่ให้สัญญาณจอดชะลอหรือเลี้ยว ตามกระชั้นชิด ฝ่าฝืนป้ายหยุด และเมาสุรา ก็จะสามารถลดอุบัติเหตุได้ การพัฒนาพฤติกรรมขับรถที่ปลอดภัยเพราะสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจะเกิดจากผู้ขับขี่ขาดความรู้ในการใช้รถใช้ ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรขับรถด้วยความประมาท มีนเมาจากการดื่มสุรา การพัฒนากลยุทธ์ให้ทุกหน่วยงานมีมาตรการในการประชาสัมพันธ์ทุกรูปแบบที่มีประสิทธิภาพในเชิงรุกให้ประชาชนมีจิตสำนึกและเกิดความมุ่งมั่นที่จะร่วมกันปฏิบัติตามกฎหมายโดยเคร่งครัด รักษาวินัยจราจร เจ้าหน้าที่ให้บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด การพัฒนากลยุทธ์ด้านทัศนคติต่อความปลอดภัยเน้นการประชาสัมพันธ์ที่สำคัญแก่ประชาชนเกี่ยวกับจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุการฝึกอาสาสมัครในการช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุและเจ็บป่วยฉุกเฉิน รวมทั้งสร้างระบบหรือรูปแบบการจัดการช่วยเหลือประชาชนในชุมชนทั้งในสถานการณ์ปกติและฉุกเฉินตลอด 24 ชั่วโมง การพัฒนากลยุทธ์ในด้านการปรับปรุงกฎหมายให้มีความทันสมัย มีการใช้อย่างเข้มงวดจริงจังครบถ้วนและถูกต้องเพื่อลดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับการขับรถที่เสี่ยงต่ออันตรายและอุบัติเหตุ และการพัฒนากลยุทธ์ในด้านบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบต้องส่งเสริมให้เกิดการทำงานในลักษณะเครือข่าย เพื่อการ

ป้องกันอุบัติเหตุ ทั้งในภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนโดยมีเป้าหมายเพื่อสร้างพลังในการเปลี่ยนแปลงนำไปสู่ความปลอดภัย

อภิปรายผล (Research Results)

1. ประสิทธิภาพของการบริหารกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก พบว่า มีองค์ประกอบ 3 ด้าน ได้แก่

1.1 สภาพความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนกรมการขนส่งทางบก กองทุนฯ ควรสนับสนุนด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจะทำให้ให้การคมนาคมมีความเป็นระเบียบเรียบร้อย ต้องมีการใช้กลยุทธ์การสื่อสารเชิงบูรณาการในการเผยแพร่สู่วงกว้าง และควรสนับสนุนเปลี่ยนแปลงค่านิยมและทัศนคติของทุกฝ่ายที่มีต่ออุบัติเหตุบนท้องถนนและทำให้เกิดพฤติกรรมใหม่ที่มีความปลอดภัยมากขึ้นจากจิตสำนึกและความตระหนักในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุผ่านช่องทางเครือข่ายต่าง ๆ

1.2 การบริหารกองทุนฯ ควรมีการพัฒนาระบบและวัฒนธรรมความปลอดภัย ได้แก่ การยกระดับคุณภาพถนน เพื่อลดปัจจัยเสี่ยงสำคัญในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนทั้งเรื่องการควบคุมความเร็ว จุดเสี่ยง จุดอันตราย การบำรุงรักษาและการปรับปรุงถนนที่ไม่ได้มาตรฐาน รวมถึงการรณรงค์เพื่อสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับอุบัติเหตุ สาเหตุ ความสูญเสีย และผลกระทบที่เกิดขึ้นอันจะนำไปสู่ทัศนคติที่ถูกต้องและการมีสำนึกรับผิดชอบต่อสังคม ซึ่งจะเป็นรากฐานที่สำคัญในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยที่ต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วนในการทำงานร่วมกันทั้งภาคนโยบาย ภาคการเมือง ภาครัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นภาคประชาสังคมและภาคเอกชน

1.3 การจัดสรรเงินเพื่อสนับสนุนการเสริมสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ควรสนับสนุนการพัฒนาโครงการด้านถนนที่ปลอดภัยจะต้องคำนึงถึงความคุ้มค่าของการลงทุนที่ทำให้เกิดความปลอดภัยทางถนนมากขึ้น และต้องตอบสนองต่อเป้าหมายของความปลอดภัยสูงสุด มีการสืบค้น วิเคราะห์ ประเมิน ให้ได้มาซึ่งองค์ความรู้ของกลไกการเกิดอุบัติเหตุและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่องด้วยเทคนิคระดับสูงในการสืบค้นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุด้วยการเน้นใช้เทคโนโลยีเพื่อเพิ่มปริมาณความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้เป็นศูนย์

2. ปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดประสิทธิผลในการบริหารกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก พบว่า มีปัจจัย 4 ด้าน ได้แก่

2.1 การบริหารงานคุณภาพ โดยต้องสร้างทิศทางในอนาคตด้วยกระบวนการทำงานใหม่ที่ดีขึ้น ในการสร้างคุณค่าด้วยใช้เทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และสร้างโอกาสให้มีการเติบโตใน

ระยะยาว และผลการดำเนินการของกองทุนฯ ที่ดีในระยะยาวจะมีความสัมพันธ์กับการบริหารจัดการทรัพยากรสำคัญผู้บริหารของกองทุนความคิดสร้างสรรค์ของบุคลากร จะทำให้เกิด ศักยภาพในการเปลี่ยนแปลงกระบวนการใหม่ มีผลกระทบต่อความสำเร็จของกองทุน

2.2 การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด โดยควรณรงค์ผู้ขับขี่ในเรื่อง ความปลอดภัยในการเดินทาง การให้ความสำคัญกับการตรวจเช็คสภาพเบรกเป็นประจำ ปฏิบัติตามความเร็วที่กฎหมายกำหนด ควรพัฒนาแผนงานเพื่อปรับปรุงพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ครอบคลุม เพิ่มและรักษาไว้ซึ่งมาตรการบังคับใช้กฎหมายและมาตรฐาน ควบคู่ไปกับการรณรงค์สร้างความรู้ความเข้าใจ เพื่อเพิ่มอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยและการสวมหมวกนิรภัย การลดปัญหา เมาแล้วขับ ความเร็ว และปัจจัยเสี่ยงอื่น ๆ

2.3 การมีส่วนร่วมของประชาชน ควรสร้างความสามารถในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ส่งเสริมการสร้างความร่วมมือของภาคีเครือข่ายจากทุกภาคส่วน และกำหนดหน่วยงานหรือ คณะทำงานหลักเพื่อพัฒนาและผลักดันยุทธศาสตร์แผนเป้าหมายชาติด้านความปลอดภัยทางถนน และกองทุนต้องมีนโยบายที่ทำให้ทุกฝ่ายตระหนักถึงผลเสียอย่างจริงจังและหาวิธีการจัดการที่ทุกฝ่ายต้องเข้ามามีส่วนร่วมทั้งประชาชนทุกคน ผู้มีส่วนได้เสีย องค์กรที่เกี่ยวข้อง และหน่วยงานของรัฐบาลต้องร่วมมือกันแก้ไขและขอให้ประชาชน ช่วยกันสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

2.4 การให้ความรู้เกี่ยวกับการจราจร ควรให้ความรู้และการสร้างความเข้าใจผ่านการเรียนรู้ที่เป็นระบบ โดยดำเนินการฝึกอบรมซ้ำให้แก่ผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางเป็นระยะ ๆ ที่เหมาะสม เพื่อให้สามารถดูแลผู้โดยสารและตนเองให้เกิดความปลอดภัยในขณะที่ให้บริการ และจัดให้มีการเฝ้าติดตาม และประเมินผลอย่างมีประสิทธิภาพ

3. ประสิทธิภาพในการบริหารกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก พบว่า มีองค์ประกอบ 3 ด้าน ได้แก่

3.1 ความปลอดภัยระดับสากล โดยการเสริมสร้างความร่วมมือและการประสานงานสู่ความปลอดภัยทางถนนทั่วโลก และการบังคับใช้มาตรฐานด้านความปลอดภัยของยานพาหนะและผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะให้เข้มงวดอย่างเป็นรูปธรรม

3.2 การสร้างระเบียบวินัยและเครือข่ายด้านความปลอดภัย โดยความร่วมมือของภาคีเครือข่ายด้านความปลอดภัยทางถนนทุกภาคส่วน เนื่องจากมีความเกี่ยวข้องกับหลายฝ่าย ดังนั้นความร่วมมือระหว่างภาคีเครือข่ายจึงเป็นปัจจัยหลักในการที่จะช่วยในการขับเคลื่อนแผนงานหรือโครงการด้านความปลอดภัยทางถนนให้ประสบความสำเร็จบรรลุเป้าหมายที่วางไว้ มีการกำกับดูแล

และติดตามอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การดำเนินงานสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคต

3.3 การลดอุบัติเหตุ โดยพัฒนากลยุทธ์ด้านสภาพแวดล้อมที่เป็นสาเหตุของอุบัติเหตุในการส่งเสริมเป้าหมายมีการวางแผน ติดตาม และประเมินผลการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน

ข้อเสนอแนะการวิจัย (Research Suggestions)

ข้อเสนอแนะการนำผลการวิจัยไปใช้

1. กองทุนฯ ควรมีการส่งเสริมนวัตกรรม งานสร้างสรรค์ และมีการพัฒนากลยุทธ์ให้ทุกหน่วยงานมีมาตรการเชิงรุกในการสร้างจิตสำนึกและความมุ่งมั่นให้ประชาชนร่วมกันปฏิบัติตามกฎหมายโดยเคร่งครัด รักษาวินัยจราจร และควรมุ่งให้ความสำคัญในการสร้างพฤติกรรมมารยาทขับขี่ที่ปลอดภัยให้แก่ประชาชนทั้งในระดับท้องถิ่นและระดับประเทศ

2. การบริหารงานเพื่อความปลอดภัยบนท้องถนน กองทุนฯ ควรวางกรอบนโยบายและวางแผนงานจากฝ่ายต่าง ๆ เพื่อให้นโยบายสอดคล้องกันและสามารถแก้ปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ และต้องมีการศึกษาต้นแบบ แนวทางที่ดีและเหมาะสมกับประเทศไทยจากประเทศที่มีการพัฒนาแล้วในเรื่องนี้และนำมาปรับใช้ รวมทั้งปรับปรุงอย่างต่อเนื่องจนเกิดความยั่งยืนอย่างถาวรในอนาคตขึ้น

ข้อเสนอแนะการวิจัยครั้งต่อไป

งานวิจัยนี้เป็นการศึกษาเฉพาะกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบกเท่านั้น ในการศึกษาครั้งต่อไป ควรมีการเชื่อมโยงระหว่างกองทุนอื่น ๆ เพื่อให้เกิดองค์ความรู้ที่แตกต่างความครบถ้วนของกระบวนการและช่วยให้มองเห็นภาพในประสิทธิผลของการบริหารกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนกรมการขนส่งทางบกได้ชัดเจนยิ่งขึ้น

เอกสารอ้างอิง (References)

- Department of Land Transport. (2017). "Motorcycle laws and measures in Thailand." [Online]. Access from <http://www.roadsafetycontrol.com/rsc-research-main.htm>. Retrieved 14 March 2019. [In Thai]
- Ministry of Transport. (2018). *Master Plan of Transport (2012-2016)*. Bangkok : Ministry of Transport. Bangkok: TDRM Institute. [In Thai]

- Sasithonsaowapa, N. (2019, July-December). "The formulation of strategic plans for human resource management of the safe road fund (2019-2021)." **Research and Develoment Journal Suan Sunandha Rajabhat University**. 11(2) : 1-11. [In Thai]
- Ngamlamom, W. (2015). **New Public Management (NPM)**. Bangkok : TDRM Institute.
- Public Health Service Center. (2018). **A guide to standard treatment of alcohol users**. Bangkok : Bureau of Health. [In Thai]
- King Prajadhipok's Institute (2014). **Tos Dharma: Indicators of good corporate administration**. Bangkok : Pimluck. [In Thai]
- Office of the Public Sector Development Commission (2012). **Development of government management quality**. Bangkok: Office of the Public Sector Development Commission. [In Thai]
- Chantawanit, S. (2561). **Data Analysis in Qualitative Research**. The 24th edition. Bangkok : The Publisher of Chulalongkorn University. [In Thai]

