

ปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการ
ด้านความปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน
อำเภอสุโขทัย-ลก จังหวัดนราธิวาส



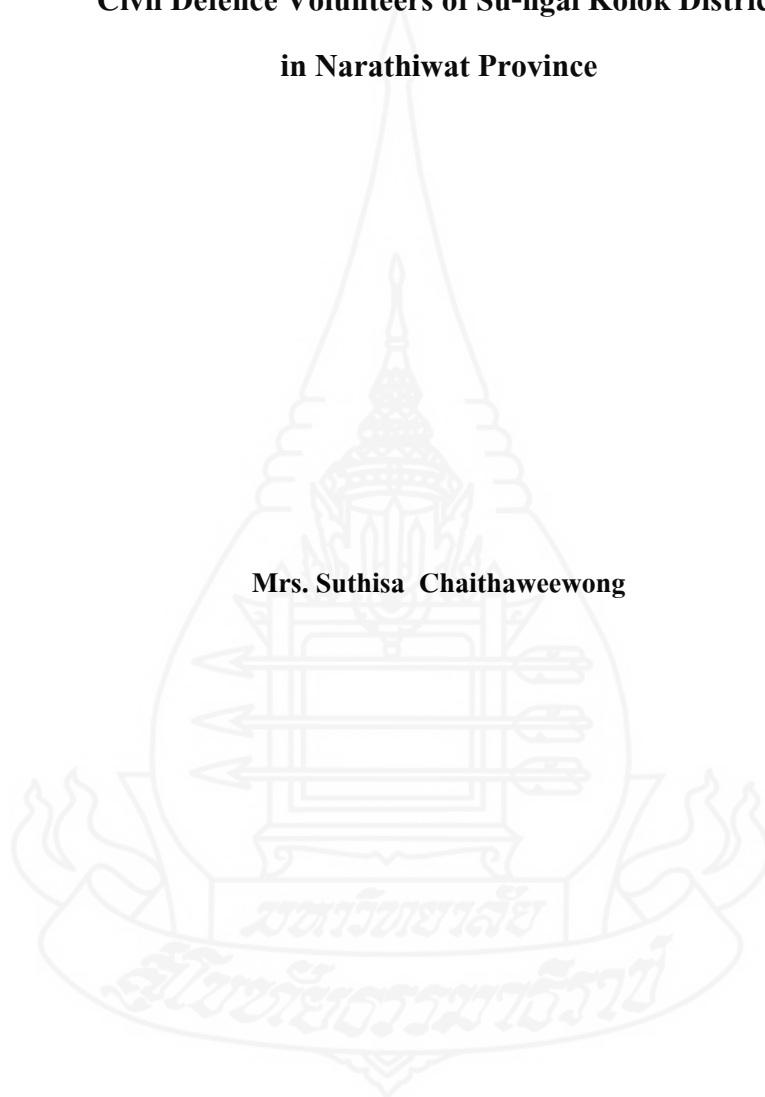
นางสุทิตา ไชยทวีวงศ์

การศึกษาค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
แขนงวิชาบริหารรัฐกิจ สาขาวิชาวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

พ.ศ. 2559

**Administrative Factors Relating Road Safety Management Results of
Civil Defence Volunteers of Su-ngai Kolok District
in Narathiwat Province**

Mrs. Suthisa Chaithaweewong



An Independent Study Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for
the Degree of Master of Public Administration
School of Management Science
Sukhothai Thammathirat Open University

2016

หัวข้อการศึกษาค้นคว้าอิสระ บัญชีด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การ
จัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัย
ฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย โกล-ลก จังหวัดนราธิวาส

ชื่อและนามสกุล นางสาวสุทิสรา ไชยทวีวงศ์

แขนงวิชา บริหารรัฐกิจ

สาขาวิชา วิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

อาจารย์ที่ปรึกษา อาจารย์ ดร.จำเนียร ราชแพทยาคม

การศึกษาค้นคว้าอิสระนี้ ได้รับความเห็นชอบให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรระดับปริญญาโท เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2560

คณะกรรมการสอบการศึกษาค้นคว้าอิสระ

..... ประธานกรรมการ
(อาจารย์ ดร.จำเนียร ราชแพทยาคม)

..... กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.จีระ ประทีป)

.....
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์นราธิป ศรีราม)
ประธานกรรมการประจำสาขาวิชาวิทยาการจัดการ

ชื่อการศึกษา ค้นคว้าอิสระ บัณฑิตด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการ
ด้านความปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน
อำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา

ผู้ศึกษา นางสาวสุทิสรา ไชยทวิวงศ์ รหัสนักศึกษา 2583002536 **ปริญญา** รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
อาจารย์ที่ปรึกษา อาจารย์ ดร.จำเนียร ราชแพทยาคม **ปีการศึกษา** 2559

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาระดับผลสัมฤทธิ์ของการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา (2) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านการบริหารจัดการกับผลสัมฤทธิ์ของการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา และ (3) เสนอแนะแนวทางการพัฒนาการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา

การศึกษานี้เป็นใช้การวิจัยเชิงสำรวจ โดยเป็นการวิจัยเชิงปริมาณผสมผสานกับการวิจัยเชิงคุณภาพ ประชากรที่ใช้ในการศึกษา แบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ในสังกัดอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา จำนวนทั้งสิ้น 1,144 คน และหัวหน้าอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนจาก 4 สังกัดๆ ละ 1 คน รวมทั้งสิ้น 4 คน กลุ่มตัวอย่าง แบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ในสังกัดอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา จำนวน 288 คน กำหนดขนาดโดยใช้ตารางของเครจซีและมอร์แกน กลุ่มตัวอย่างแบบชั้นภูมิ และหัวหน้าอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน จำนวน 4 คน เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์ การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณใช้ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบค่าที การทดสอบค่าเอฟ และค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน ส่วนข้อมูลเชิงคุณภาพใช้การวิเคราะห์เนื้อหา

ผลการศึกษาพบว่า (1) ระดับผลสัมฤทธิ์ของการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนในภาพรวมอยู่ในระดับมาก (2) ปัจจัยด้านการบริหารจัดการมีความสัมพันธ์ทางบวกในระดับปานกลางกับการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา และ (3) ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางในการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มผลสัมฤทธิ์ของการจัดการความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา คือ ควรมีเงินเดือนประจำและเพิ่มสวัสดิการต่างๆ ให้กับอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ควรมีการประชุมสัมพันธ์ให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเรื่องความปลอดภัยทางถนนผ่านสื่อต่างๆ และควรติดตั้งป้ายบังคับสัญลักษณ์จราจรต่างๆ ให้ผู้ใช้ถนนเห็นอย่างชัดเจน

คำสำคัญ การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย นครราชสีมา

Independent Study title: Administrative Factors Relating Road Safety Management Results of Civil Defence Volunteers of Su-ngai Kolok District in Narathiwat Province

Author: Mrs. Suthisa Chaithaweewong; **ID:** 2583002536; **Degree:** Master of Public Administration;

Independent Study advisor: Dr.Chamnian Rajphaetyakhom; **Academic year:** 2016

Abstract

This study aimed: (1) to study level of performance achievement of road safety management results of civil defence volunteers of Su-ngai Kolok District in Narathiwat Province; (2) to study the relationship between administrative factors and performance achievement of road safety management results of civil defence volunteers of Su-ngai Kolok District in Narathiwat Province; and (3) to recommend development approaches for road safety management results of civil defense volunteers of Su-ngai Kolok District in Narathiwat Province.

This study was a survey research combining quantitative and qualitative research techniques. Population was divided into 2 groups; those were 1,144 civil defence volunteers of Su-ngai Kolok District in Narathiwat Province and 4 heads of civil defence volunteers from different 4 sectors. Samples were divided into 2 groups; 288 civil defence volunteers which sample size determination using Krejcie and Morgan table and 4 heads of civil defence volunteers. Sampling method was stratified random sampling. Research instruments were a questionnaire and an interview form. Statistics for data analysis employed frequency, percentage, mean, standard deviation, t-test, f-test and Pearson Correlation Coefficient. Quantitative analysis used content analysis.

The findings revealed that: (1) an overall image of level of performance achievement of road safety management results of civil defence volunteers of Su-ngai Kolok District in Narathiwat Province was at high level; (2) the relationship between factors and performance achievement of road safety management results of civil defence volunteers of Su-ngai Kolok District in Narathiwat Province showed positive correlation at moderate level; and (3) recommendations regarding approaches for developing road safety management results of civil defence volunteers of Su-ngai Kolok District in Narathiwat Province were the increasing of allowances and benefits for civil defence volunteers, public relation for better understanding on road safety through medias and setting up warning sign and traffic signs.

Keywords: Road Safety Management, Civil Defence Volunteers, Su-ngai Kolok District in Narathiwat Province

กิตติกรรมประกาศ

ความสำเร็จในการทำการศึกษาค้นคว้าอิสระฉบับนี้ ลุล่วงได้ด้วยความกรุณาเป็นอย่างยิ่งจาก อาจารย์ ดร.จำเนียร ราชแพทยาคม อาจารย์ที่ปรึกษาหลักการศึกษาค้นคว้าอิสระ ที่ได้ให้ความกรุณาในการให้คำแนะนำและติดตามการศึกษาค้นคว้าอิสระครั้งนี้ อย่างใกล้ชิดตลอดมา นับตั้งแต่เริ่มต้นจนกระทั่งสำเร็จเรียบร้อยสมบูรณ์ ผู้ศึกษารู้สึกซาบซึ้งในความกรุณาของท่านเป็นอย่างยิ่ง

ขอขอบพระคุณคณาจารย์วิชาเอกรัฐประศาสนศาสตร์ แขนงวิชาการบริหารรัฐกิจ สาขาวิชาวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช ที่ประสิทธิ์ประสาทวิชาและองค์ความรู้ด้านรัฐประศาสนศาสตร์ด้วยความเมตตาและกรุณาต่อผู้ศึกษาเป็นอย่างยิ่ง กล่าวได้ว่าคณาจารย์ทุกท่านเป็นผู้เมตตาชี้ทางสว่างให้กับผู้ศึกษาโดยแท้ เนื่องจากผู้ศึกษาไม่มีพื้นฐานความรู้ด้านรัฐประศาสนศาสตร์เลย ซึ่งองค์ความรู้ที่ผู้ศึกษาจะนำไปประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงานในภายภาคหน้า

ขอบพระคุณเจ้าหน้าที่เทศบาล/อบต. ทุกท่านที่สละเวลางานอันมีค่ายิ่ง เพื่อให้ผู้ศึกษาสัมภาษณ์เชิงลึก ทำให้ผู้ศึกษาได้รับข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาค้นคว้าอิสระครั้งนี้ และขอขอบคุณอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนทุกท่านที่ช่วยตอบแบบสอบถามให้ลุล่วงได้ด้วยดี

ขอบคุณเพื่อนนักศึกษาวิชาเอกรัฐประศาสนศาสตร์ แขนงวิชาการบริหารรัฐกิจ สาขาวิชาวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช ที่คอยเป็นกำลังใจให้กันและกันในเรื่องการเรียนต่างคอยกระตุ้นให้เพื่อนๆ มีความกระตือรือร้นในการศึกษาค้นคว้าอิสระครั้งนี้ และขอบคุณผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทุกท่านที่ได้กรุณาให้การช่วยเหลือในการศึกษาค้นคว้าอิสระครั้งนี้

สุทิศา ไชยทวิวงศ์

ตุลาคม 2560

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญตาราง	ฅ
สารบัญภาพ	ท
บทที่ 1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์การศึกษา	4
กรอบแนวคิดการศึกษา	5
สมมติฐานการศึกษา	6
ขอบเขตของการศึกษา	6
นิยามศัพท์เฉพาะ	7
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	9
บทที่ 2 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	10
แนวคิดของการบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์	10
แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556-2559	18
แนวคิดของการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัย	30
ข้อมูลทั่วไปของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน	32
การทบทวนวรรณกรรมต่างประเทศ	38
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	63
บทที่ 3 วิธีดำเนินการศึกษา	68
รูปแบบการศึกษา	68
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	68
เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา	70
การเก็บรวบรวมข้อมูล	73
การวิเคราะห์ข้อมูล	74

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	76
ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม	77
ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอ สุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา	78
ตอนที่ 3 การวิเคราะห์ความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนเกี่ยวกับ ปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการ ด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา	86
ตอนที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อเสนอแนะแนวทางการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา	101
ตอนที่ 5 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลตามสมมติฐานการศึกษา	103
บทที่ 5 สรุปการศึกษา อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	120
สรุปการศึกษา	120
อภิปรายผล	127
ข้อเสนอแนะ	132
บรรณานุกรม	135
ภาคผนวก	139
ก แบบสอบถามเพื่อการศึกษา	140
ข แบบสัมภาษณ์เพื่อการศึกษา	154
ค รายนามผู้ให้สัมภาษณ์	159
ประวัติผู้ศึกษา	161

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1.1 สถิติความเสียหายจากอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่อำเภอสุโขทัย-ลก จังหวัดนราธิวาส ระหว่างปี พ.ศ. 2555-2559.....	2
ตารางที่ 1.2 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่อำเภอสุโขทัย-ลก จังหวัดนราธิวาส ระหว่างปี พ.ศ. 2555-2558.....	2
ตารางที่ 2.1 ค่าเป้าหมายเพื่อลดความสูญเสียในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556 – 2559	20
ตารางที่ 2.2 ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน สู่ระดับสากล.....	21
ตารางที่ 2.3 ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างความปลอดภัยแบบมุ่งเป้า	24
ตารางที่ 2.4 ยุทธศาสตร์ที่ 3 ลดความสูญเสียในปัจจัยเสี่ยงหลักอย่างยั่งยืน	27
ตารางที่ 2.5 ยุทธศาสตร์ที่ 4 เสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในท้องถิ่นอย่างมีส่วนร่วม	28
ตารางที่ 2.6 จำนวนอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย-ลก จังหวัดนราธิวาส	35
ตารางที่ 2.7 เปรียบเทียบรูปแบบโครงสร้างความปลอดภัยทั้ง 3 รูปแบบ	41
ตารางที่ 3.1 จำนวนประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	69
ตารางที่ 3.2 ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม	72
ตารางที่ 3.3 หลักเกณฑ์การแปลผลค่าสหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน	75
ตารางที่ 4.1 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล	77
ตารางที่ 4.2 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัย ทางถนนของอำเภอสุโขทัย-ลก จังหวัดนราธิวาส ในภาพรวม และจำแนกตามรายด้าน	79
ตารางที่ 4.3 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัย ทางถนนของอำเภอสุโขทัย-ลก จังหวัดนราธิวาส ด้านการลดความเสี่ยง จากอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวม จำแนกตามรายชื่อ	79
ตารางที่ 4.4 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัย ทางถนนของอำเภอสุโขทัย-ลก จังหวัดนราธิวาส ด้านการจัดการในภาวะฉุกเฉิน ในภาพรวม จำแนกตามรายชื่อ.....	81

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 4.5	ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา ด้านการฟื้นฟูให้มีสภาพที่ดีกว่าและปลอดภัยกว่าเดิมในภาพรวม จำแนกตามรายชื่อ	83
ตารางที่ 4.6	ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน เกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมาในภาพรวม และจำแนกตามรายด้าน	86
ตารางที่ 4.7	ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน เกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา ด้านบุคลากรในภาพรวม จำแนกตามรายชื่อ	87
ตารางที่ 4.8	ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน เกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา ด้านเครื่องมือและอุปกรณ์ต่างๆ ในภาพรวม จำแนกตามรายชื่อ	89
ตารางที่ 4.9	ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน เกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา ด้านการจัดสรรงบประมาณและทรัพยากร ในภาพรวม จำแนกตามรายชื่อ	90
ตารางที่ 4.10	ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน เกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา ด้านกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องในภาพรวม จำแนกตามรายชื่อ	91

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 4.11	ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน เกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนราธิวาส ด้านการวางแผนในภาพรวม จำแนกตามรายชื่อ	93
ตารางที่ 4.12	ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน เกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนราธิวาส ด้านการประสานงานในภาพรวมจำแนกตามรายชื่อ	94
ตารางที่ 4.13	ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน เกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนราธิวาส ด้านการประชาสัมพันธ์ในภาพรวมจำแนกตามรายชื่อ	95
ตารางที่ 4.14	ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน เกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนราธิวาส ด้านการติดตามประเมินผลในภาพรวม จำแนกตามรายชื่อ	97
ตารางที่ 4.15	ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน เกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนราธิวาส ด้านการวิจัยพัฒนาและการถ่ายทอดความรู้ ในภาพรวม จำแนกตามรายชื่อ	98
ตารางที่ 4.16	ค่าความถี่ความคิดเห็นของผู้ตอบแบบถามเกี่ยวกับข้อเสนอแนะแนวทางในการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มผลสัมฤทธิ์การจัดการความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนราธิวาส	101

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 4.17 ผลการเปรียบเทียบระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ในภาพรวม จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล	104
ตารางที่ 4.18 ผลการเปรียบเทียบระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ในภาพรวม จำแนกตามอายุ เป็นรายคู่	105
ตารางที่ 4.19 ผลการเปรียบเทียบระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ในภาพรวม จำแนกตามประสบการณ์ในการทำงาน เป็นรายคู่	106
ตารางที่ 4.20 ผลการเปรียบเทียบระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ในภาพรวม จำแนกตามสังกัด เป็นรายคู่	107
ตารางที่ 4.21 ผลการเปรียบเทียบระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ด้านการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวม จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล	107
ตารางที่ 4.22 ผลการเปรียบเทียบระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ด้านการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวม จำแนกตามอายุ เป็นรายคู่	109
ตารางที่ 4.23 ผลการเปรียบเทียบระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ด้านการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวม จำแนกตามประสบการณ์ในการทำงาน เป็นรายคู่	110
ตารางที่ 4.24 ผลการเปรียบเทียบระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ด้านการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวม จำแนกตามสังกัด เป็นรายคู่	110
ตารางที่ 4.25 ผลการเปรียบเทียบระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ด้านการจัดการในภาวะฉุกเฉินในภาพรวม จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล	111
ตารางที่ 4.26 ผลการเปรียบเทียบระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ด้านการจัดการในภาวะฉุกเฉินในภาพรวม จำแนกตามอายุ เป็นรายคู่	112
ตารางที่ 4.27 ผลการเปรียบเทียบระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ด้านการจัดการในภาวะฉุกเฉินในภาพรวม จำแนกตามประสบการณ์ ในการทำงาน เป็นรายคู่	113

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 4.28 ผลการเปรียบเทียบระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ด้านการจัดการในภาวะฉุกเฉินในภาพรวม จำแนกตามสังกัด เป็นรายคู่	113
ตารางที่ 4.29 ผลการเปรียบเทียบระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ด้านการฟื้นฟูให้มีสภาพที่ดีกว่าและปลอดภัยกว่าเดิมในภาพรวม จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล	114
ตารางที่ 4.30 ผลการเปรียบเทียบระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ด้านการฟื้นฟูให้มีสภาพที่ดีกว่าและปลอดภัยกว่าเดิมในภาพรวม จำแนกตามอายุ เป็นรายคู่	115
ตารางที่ 4.31 ผลการเปรียบเทียบระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ด้านการฟื้นฟูให้มีสภาพที่ดีกว่าและปลอดภัยกว่าเดิมในภาพรวม จำแนกตามประสบการณ์ในการทำงาน เป็นรายคู่	116
ตารางที่ 4.32 ผลการเปรียบเทียบระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ด้านการฟื้นฟูให้มีสภาพที่ดีกว่าและปลอดภัยกว่าเดิมในภาพรวม จำแนกตามสังกัด เป็นรายคู่	116
ตารางที่ 4.33 ความสัมพันธ์ของปัจจัยด้านการบริหารจัดการกับการจัดการด้านความปลอดภัย ทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา	118
ตารางที่ 4.34 สรุปผลการทดสอบสมมติฐานการศึกษา	119

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1.1 กรอบแนวคิดการศึกษา.....	5
ภาพที่ 2.1 กรอบแนวคิดของการบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์.....	13
ภาพที่ 2.2 วงจรการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัย.....	30



บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

องค์การอนามัยโลกระบุว่า สาเหตุสำคัญประการหนึ่งของการเสียชีวิตของประชากรจากทั่วโลก คือ อุบัติเหตุทางถนน ซึ่งประเทศไทยเป็นประเทศที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุดในโลกเป็นอันดับที่ 2 รองมาจากประเทศลิเบีย และอันดับที่ 3 คือ ประเทศมาลาวี โดยระบุว่า สถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก มีค่าเฉลี่ยที่ 18 คน ต่อประชากร 100,000 คนต่อปี แต่สำหรับประเทศไทย มีสถิติ 36.2 คนต่อประชากร 100,000 คนต่อปี และเป็นอันดับที่ 1 ของประเทศในอาเซียน (องค์การอนามัยโลก, 2558) โดยเฉพาะสถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วง 7 วันอันตรายของเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ที่เกิดอุบัติเหตุจำนวนมากทุกปี ซึ่งจากรายงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (2560) พบว่า สถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556-2560 มีจำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บ และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนใกล้เคียงกันทุกปี ทั้งนี้ ทุกภาคส่วนได้ร่วมกันรณรงค์ลดอุบัติเหตุทางถนนมาโดยตลอด

พื้นที่อำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา เป็นอำเภอที่มีอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้นเป็นอันดับต้นๆ ของจังหวัดนครราชสีมา เพราะมีการจราจรคับคั่งเนื่องจากมีพรมแดนติดต่อกับประเทศมาเลเซีย ในแต่ละวันมีผู้สัญจรทั้งชาวไทยและชาวมาเลเซียจำนวนมาก อีกทั้งถนนที่เชื่อมพรมแดนระหว่างสองประเทศเป็นถนนขนาดสี่เลน ซึ่งสะดวกต่อการคมนาคมขนส่ง รวมถึงการที่ภาครัฐผลักดันให้ อำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา เป็นเมืองต้นแบบ “สามเหลี่ยม มั่งคั่ง มั่นคง ยั่งยืน” และพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษที่มีโครงการต่างๆ เกิดขึ้นมากมาย ยิ่งทำให้อำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา มีผู้ใช้รถใช้ถนนเกิดขึ้นอีกเป็นจำนวนมาก ทั้งนี้เฉพาะถนนที่อยู่ในเขตเทศบาลมีจำนวนทั้งสิ้น 111 สาย แยกเป็นถนนคอนกรีต จำนวน 20 สาย ถนนลาดยาง จำนวน 89 สาย และถนนลูกรัง จำนวน 2 สาย ซึ่งอุบัติเหตุทางถนนก่อให้เกิดความสูญเสีย โดยมีทั้งผู้บาดเจ็บ ทูพพลภาพ หรือเสียชีวิต และสร้างความเสียหายต่อทรัพย์สินทั้งของรัฐและประชาชนอีกเป็นจำนวนมาก ซึ่งสาเหตุของอุบัติเหตุทางถนนนั้นอาจเกิดจากพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของผู้ขับขี่ สิ่งแวดล้อม หรืออุปกรณ์ที่ใช้ขับขี่ รายละเอียดดังตารางที่ 1.1

ตารางที่ 1.1 สถิติความเสียหายจากอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่อำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา
ระหว่างปี พ.ศ. 2555-2559

ความเสียหาย/ปี	2555	2556	2557	2558	2559
บาดเจ็บ	394	441	344	318	307
เสียชีวิต	7	6	9	9	5
รวม	401	447	353	327	312

ที่มา: ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ Thai RSC. ณ วันที่ 16 มีนาคม 2560

ตารางที่ 1.2 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่อำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา
ระหว่างปี พ.ศ. 2555-2558

สาเหตุ/ปี	2555	2556	2557	2558
บุคคล	64	91	128	131
สิ่งแวดล้อม	55	68	96	105
อุปกรณ์ที่ใช้ขับขี่	34	54	78	88
รวม	153	213	302	324

ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ ณ วันที่ 16 มีนาคม 2560

จากสถิติข้างต้นแสดงให้เห็นว่าหากมีการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่อง จะสามารถช่วยให้สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนลดลงได้ การใช้อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ซึ่งเป็นอาสาสมัครภาคประชาชนที่อาสาเข้ามาช่วยเหลือสังคมด้วยความสมัครใจ เสียสละเพื่อช่วยเหลือผู้อื่นในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย การมีส่วนร่วมแก้ไขปัญหาและพัฒนาสังคมโดยไม่หวังสิ่งตอบแทน โดยอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนนั้นมีการจัดตั้งขึ้นอย่างเป็นทางการตามกฎหมาย ให้เป็นผู้ช่วยเจ้าพนักงานในการปฏิบัติงานในพื้นที่ที่มีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (องค์การบริหารส่วนตำบล และเทศบาล) โดยมีนายกองค์การบริหารส่วนตำบล นายกเทศมนตรีเป็นผู้บังคับบัญชา ควบคุม และดูแล การปฏิบัติงานของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน จึงเป็นการช่วยลดความเสี่ยงเพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากอุบัติเหตุทางถนนได้อีกทางหนึ่ง โดยเป็นผู้ช่วยเหลือเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติงานในระดับพื้นที่ที่สามารถเข้าถึงได้อย่างรวดเร็ว การปฏิบัติงานในการช่วยเหลือเจ้าพนักงาน โดยการให้คำแนะนำ การกวดขันให้ผู้ขับขี่

เคารพกฎหมาย กฎจรรยา และข้อระเบียบในการใช้รถใช้ถนน เหล่านี้จะสามารถป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนได้ในอีกระดับหนึ่งด้วย และประการที่สำคัญคือ การสร้างจิตสำนึกและวัฒนธรรมความปลอดภัยให้กับผู้ขับขี่ทุกคนได้เป็นอย่างดี

ปัจจุบันนี้ทั่วโลกยอมรับกันว่า สาธารณภัยเป็นเรื่องที่จัดการได้โดยไม่จำเป็นต้องรอให้ภัยเกิดขึ้นเสียก่อน จากแนวคิดในอดีตที่เคยมุ่งเน้น “การจัดการสาธารณภัย (Disaster Management: DM)” เมื่อภัยเกิดขึ้นแล้ว กล่าวคือ การจัดการในภาวะฉุกเฉิน การให้ความช่วยเหลือบรรเทาทุกข์ผู้ประสบภัยหรือการฟื้นฟูสภาพหลังจากภัยผ่านพ้นมาเป็นการให้ความสำคัญกับการดำเนินการอย่างยั่งยืนโดยให้ความสำคัญกับ “การจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัย (Disaster Risk Management: DRM)” ประกอบด้วย การลดความเสี่ยงจากสาธารณภัย (Disaster Risk Reduction: DRR) ได้แก่ การป้องกัน (Prevention) การลดผลกระทบ (Mitigation) และการเตรียมความพร้อม (Preparedness) ควบคู่กับการจัดการในภาวะฉุกเฉิน (Emergency Management) ได้แก่ การเผชิญเหตุ (Response) และการบรรเทาทุกข์ (Relief) รวมถึงการฟื้นฟู (Recovery) ได้แก่ การฟื้นฟูสภาพและการซ่อมสร้าง (Rehabilitation and Reconstruction) การสร้างให้ดีกว่าและปลอดภัยกว่าเดิม (Build Back Better and Safer) ซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 พ.ศ. 2555-2559 ที่มุ่งให้สังคมมีภูมิคุ้มกัน เพื่อเตรียมพร้อมรองรับกับสาธารณภัย โดยการยกระดับขีดความสามารถในการรับมือและปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและภัยพิบัติทางธรรมชาติ ควบคุมและลดมลพิษ และพัฒนาระบบบริหารจัดการ นอกจากนี้ นโยบายความมั่นคงแห่งชาติได้กำหนดให้มียุทธศาสตร์การเตรียมพร้อมแห่งชาติ (พ.ศ. 2557-2561) เป็นกรอบทิศทางการดำเนินงานของหน่วยงานและภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยมุ่งเน้นให้คนในชาติมีภูมิคุ้มกัน มีส่วนร่วม และผนึกกำลังทุกภาคส่วนภายใต้การบริหารจัดการแบบเบ็ดเสร็จ (Comprehensive Management) ทั้งนี้ การดำเนินงานจะเชื่อมโยงกับแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติภายใต้พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550 และแผนบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงกลาโหม ดังนั้นเป็นที่ประจักษ์ว่า นโยบายระดับประเทศได้ให้ความสำคัญอย่างยิ่งต่อการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยของประเทศที่มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับนโยบายระดับโลกภายใต้บริบท “การจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัย” (Disaster Risk Management) ซึ่งเป็นการนำแนวคิดเรื่องความเสี่ยงมาเป็นปัจจัยหลักในการจัดการสาธารณภัยจากเชิงรุกไปสู่การจัดการอย่างยั่งยืนซึ่งประกอบด้วย การลดความเสี่ยงจากสาธารณภัย (Disaster Risk Reduction) การจัดการในภาวะฉุกเฉิน (Emergency Management) และการฟื้นฟูให้มีสภาพที่ดีกว่าและปลอดภัยกว่าเดิม (Build Back Better and Safer)

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ได้รับมอบหมายให้เป็นหน่วยงานกลางของรัฐในการดำเนินการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยของประเทศตามมาตรฐานสากล เพื่อให้ประเทศไทยเป็นเมืองปลอดภัย นำอยู่ จึงได้กำหนดแนวทางการปฏิบัติงานของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนขึ้น โดยการจัดทำคู่มือเพื่อช่วยให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานและอาสาสมัครสามารถปฏิบัติหน้าที่ร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพไปในทิศทางเดียวกัน และเป็นการส่งเสริมและพัฒนางานอาสาสมัครให้มีความพร้อมรับมือกับอุบัติเหตุทางถนนที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตให้เป็นที่ยอมรับต่อประชาชน สังคม และประเทศชาติ ตลอดจนได้จัดหลักสูตรและระยะเวลาการฝึกอบรมทบทวนอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนตามระเบียบกระทรวงมหาดไทย ว่าด้วยหน่วยอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน พ.ศ. 2547 (ข้อ 8) ซึ่งเป็นหลักสูตรทบทวนปฏิบัติงานของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน โดยกำหนดหัวข้อการจัดการภัยพิบัติจากอุบัติเหตุทางถนน และการอำนวยความสะดวกทางถนน เพื่อให้ผู้เข้ารับการฝึกอบรมได้ทบทวนความรู้ในการอำนวยความสะดวกจราจร กฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งฝึกปฏิบัติเพื่อเพิ่มพูนความชำนาญในการใช้รถใช้ถนน และสัญญาณมือจัดการจราจร โดยมีขอบเขตวิชาเกี่ยวกับมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน และสร้างความปลอดภัยจราจร ระเบียบกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และฝึกปฏิบัติการใช้รถใช้ถนน และสัญญาณมือในการจัดการจราจร

ด้วยเหตุนี้ ผู้ศึกษาจึงมีความสนใจที่จะศึกษาปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา เนื่องจากพื้นที่อำเภอสุโขทัยมีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน โดยมีสาเหตุหลักเกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ซึ่งปัจจัยต่างๆ ด้านบริหารจัดการนั้นจะส่งผลต่อการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ผลจากการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่ใช้รถใช้ถนน ตลอดจนผู้ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยบนท้องถนน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่อำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา สามารถนำข้อมูลจากการศึกษาค้นคว้าไปบูรณาการ รวมทั้งนำไปปรับใช้ในมาตรการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนต่อไป

2. วัตถุประสงค์การศึกษา

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ ผู้ศึกษาได้กำหนดวัตถุประสงค์ไว้ ดังนี้

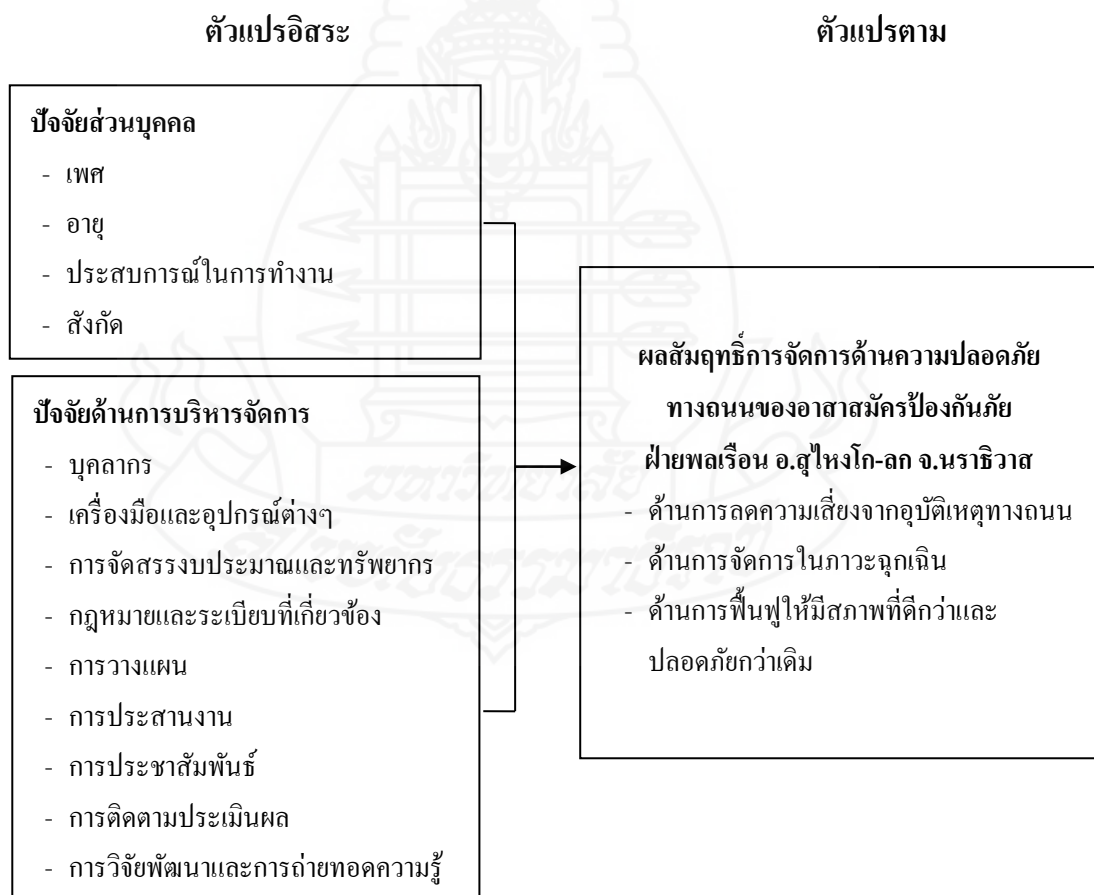
2.1 เพื่อศึกษาระดับผลสัมฤทธิ์ของการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา

2.2 เพื่อศึกษาปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย จังหวัดนราธิวาส

2.3 เพื่อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย จังหวัดนราธิวาส

3. กรอบแนวคิดการศึกษา

ในการศึกษาเรื่องปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย-โก-ลก จังหวัดนราธิวาส ผู้ศึกษาได้ศึกษาและทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง แล้วนำมาบูรณาการและสังเคราะห์เป็นกรอบแนวคิดการศึกษา ดังนี้



ภาพที่ 1.1 กรอบแนวคิดการศึกษา

4. สมมติฐานการศึกษา

การศึกษานี้มีสมมติฐานการศึกษา ดังนี้

4.1 ผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย โกลก จังหวัดนราธิวาส อยู่ในระดับมาก

4.2 ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ประสบการณ์ในการทำงาน และสังกัดที่แตกต่างกัน ส่งผลให้อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย โกลก จังหวัดนราธิวาส มีความคิดเห็นต่อระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่แตกต่างกัน

4.3 ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ ได้แก่ บุคลากร เครื่องมือและอุปกรณ์ต่างๆ การจัดสรรงบประมาณและทรัพยากร กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง การวางแผน การประสานงาน การประชาสัมพันธ์ การติดตามประเมินผล และการวิจัยพัฒนาและการถ่ายทอดความรู้ มีความสัมพันธ์ทางบวกค่อนข้างสูงกับการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย โกลก จังหวัดนราธิวาส

5. ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษานี้ ผู้ศึกษาได้ดำเนินการภายใต้ขอบเขตแต่ละด้าน ดังนี้

5.1 ด้านเนื้อหา การศึกษานี้เป็นศึกษาการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน 3 ด้าน คือ ด้านการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน ด้านการจัดการในภาวะฉุกเฉิน และด้านการฟื้นฟูให้มีสภาพที่ดีกว่าและปลอดภัยกว่าเดิม

5.2 ด้านประชากร ประชากรที่ใช้ในการศึกษา คือ อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย โกลก จังหวัดนราธิวาส จำนวนทั้งหมด 1,144 คน โดยแบ่งประชากรเป็น 2 กลุ่ม คือ

5.2.1 อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ในสังกัดอำเภอสุโขทัย โกลก จังหวัดนราธิวาส จำนวนทั้งสิ้น 1,144 คน เก็บรวบรวมข้อมูลโดยการใช้แบบสอบถาม

5.2.2 หัวหน้าอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนของแต่ละสังกัด จำนวน 4 สังกัดๆ ละ 1 คน รวม 4 คน เก็บรวบรวมข้อมูลโดยการใช้แบบสัมภาษณ์

5.3 ด้านพื้นที่ พื้นที่ที่ใช้ในการศึกษานี้ คือ พื้นที่ในอำเภอสุโขทัย โกลก จังหวัดนราธิวาสเท่านั้น

5.4 ด้านเวลา ระยะเวลาในการศึกษาประมาณ 6 เดือน ตั้งแต่ เดือนพฤษภาคม– ตุลาคม พ.ศ. 2560

5.5 ด้านตัวแปร

5.5.1 ตัวแปรอิสระ

- 1) ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ประสบการณ์ในการทำงาน และสังกัด
- 2) ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ ได้แก่ บุคลากร เครื่องมือและอุปกรณ์ ต่างๆ การจัดสรรงบประมาณและทรัพยากร กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง การวางแผน การประสานงาน การประชาสัมพันธ์ การติดตามประเมินผล และการวิจัยพัฒนาและการถ่ายทอดความรู้

5.5.2 *ตัวแปรตาม* ได้แก่ การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน 3 ด้าน คือ ด้านการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน ด้านการจัดการในภาวะฉุกเฉิน และด้านการฟื้นฟูให้มีสภาพที่ดีกว่าและปลอดภัยกว่าเดิม

6. นิยามศัพท์เฉพาะ

6.1 *อุบัติเหตุทางถนน* หมายถึง อุบัติเหตุหรือเหตุอื่นใดที่เกิดบนท้องถนน ซึ่งก่อให้เกิดอันตรายแก่ชีวิต ร่างกายของประชาชน หรือความเสียหายแก่ทรัพย์สินของประชาชน หรือของรัฐ

6.2 *การลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน* หมายถึง มาตรการและกิจกรรมต่างๆ ที่กำหนดขึ้นเพื่อการป้องกัน การลดผลกระทบ และการเตรียมความพร้อม เพื่อหลีกเลี่ยงและลดผลกระทบทางลบจากอุบัติเหตุทางถนน และยังหมายถึงการลดและป้องกันมิให้เกิดเหตุหรือลดโอกาสที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนอีกด้วย

6.3 *การจัดการในภาวะฉุกเฉิน* หมายถึง การจัดการในสถานการณ์ฉุกเฉิน ให้สามารถรับมือกับผลกระทบจากอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างทันการณ์ และมีประสิทธิภาพ

6.4 *การฟื้นฟูให้มีสภาพที่ดีกว่าและปลอดภัยกว่าเดิม* หมายถึง การฟื้นฟูสภาพเพื่อทำให้สิ่งที่ถูกทำลายหรือได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุทางถนนให้กลับคืนสู่สภาพเดิมหรือดีกว่าเดิม

6.5 *บุคลากร* หมายถึง อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย โท-ลก จังหวัดนราธิวาส

6.6 เครื่องมือและอุปกรณ์ต่างๆ หมายถึง เครื่องมือเครื่องใช้ประจำสำนักงาน รวมถึง อุปกรณ์ประจำตัวของเจ้าหน้าที่ อุปกรณ์กู้ชีพกู้ภัย และรถยนต์กู้ภัย

6.7 การจัดสรรงบประมาณและทรัพยากร หมายถึง การจัดหางบประมาณในรูปตัวเงิน รวมทั้งทรัพยากรอื่นๆ ที่จำเป็นในการสนับสนุนมาตรการต่างๆ ตลอดจนหน้าที่ในการบริหารจัดการที่ยั่งยืน โดยใช้กรอบการประเมินผลตามแผนงานเพื่อจัดสรรงบประมาณให้ได้ผลลัพธ์ตามที่คาดหวัง

6.8 กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง หมายถึง การดำเนินการตามมาตรการต่างๆ และการจัดการวางกรอบภารกิจตามกฎหมายที่เหมาะสมกับหน่วยงาน ซึ่งเป็นเครื่องมือสำคัญสำหรับการบริหารจัดการภาครัฐ เพราะไม่เพียงแต่เป็นการกำหนดกรอบอำนาจหน้าที่ของฝ่ายจัดการ แต่ยังคงครอบคลุมไปถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เช่น กฎหมายผังเมือง กฎหมายเกี่ยวกับถนน ขานพาหนะ การกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของอุปกรณ์สำหรับผู้ใช้ รวมไปถึงการดูแลหลังการชนอีกด้วย

6.9 การวางแผน หมายถึง การกำหนดแนวทางการจัดการอุบัติเหตุทางถนน

6.10 การประสานงาน หมายถึง การวางแผนแนวทางและรูปแบบมาตรการที่จะดำเนินการควบคู่ไปกับหน้าที่อื่นๆ ของหน่วยงานกับองค์กรภาคีเครือข่าย เพื่อให้บรรลุตามเป้าหมายที่ตั้งไว้

6.11 การประชาสัมพันธ์ หมายถึง การสื่อสารเกี่ยวกับพันธกิจหรือเป้าหมายของภารกิจต่อภาคสังคมอย่างต่อเนื่อง และให้ความสำคัญกับการสื่อสารเพื่อสร้างความเข้าใจและตระหนักว่าภารกิจนี้เป็นบทบาทหน้าที่ร่วมกันของทุกคนในสังคม เพื่อให้มาตรการที่ถูกนำไปปฏิบัติสามารถนำไปปฏิบัติได้

6.12 การติดตามประเมินผล หมายถึง การติดตามผลผลิต ผลลัพธ์ทั้งในระดับสุดท้าย และระดับกลางอย่างเป็นระบบ และการประเมินศักยภาพของแต่ละมาตรการที่จะทำได้ผลสัมฤทธิ์ที่คาดหวัง

6.13 การวิจัยพัฒนาและการถ่ายทอดความรู้ หมายถึง การกำหนดแนวทาง การถ่ายทอด และการนำความรู้ไปใช้อย่างเป็นระบบ และมีความก้าวหน้าตลอดเวลา เพื่อเป็นหลักประกันถึงประสิทธิภาพ ประสิทธิผลของระบบการจัดการอุบัติเหตุทางถนน

6.14 อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ใช้คำย่อว่า อปพร.

7. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ผลการศึกษาจะเป็นแนวทางในการพัฒนาการจัดการอุบัติเหตุทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา ให้มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล รวมถึงประชาชนในอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา อย่างยั่งยืน ตลอดจนใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาการจัดการอุบัติเหตุทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนของพื้นที่อื่นต่อไป



บทที่ 2

วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

ผู้ศึกษาได้ทบทวนวรรณกรรมโดยศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และหลักการจากหนังสือ คู่มือเอกสาร และข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต รวมทั้งผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำองค์ความรู้ดังกล่าวมาสังเคราะห์เป็นกรอบแนวคิดการศึกษา ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ของตัวแปรต่างๆ ที่นำไปสู่การตั้งสมมติฐานการศึกษา การกำหนดตัวแปรอิสระ ตัวแปรตาม และการนิยามศัพท์เฉพาะ โดยแนวคิด ทฤษฎี และหลักการ รวมทั้งผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องที่ผู้ศึกษาได้ค้นคว้าและศึกษาดังรายละเอียดต่อไปนี้

1. แนวคิดของการบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์
2. แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556-2559
3. แนวคิดของการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัย
4. ข้อมูลทั่วไปของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน
5. การทบทวนวรรณกรรมต่างประเทศ
6. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. แนวคิดของการบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์

ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1980 เป็นต้นมา รัฐบาลของประเทศต่างๆ มีความพยายามที่จะปฏิรูประบบราชการ โดยต้องการที่จะปรับปรุงระบบการบริหารงานราชการให้มีความทันสมัย ควบคู่กันในการบริหาร ตลอดจนเปลี่ยนแปลงกระบวนการบริหาร จากแบบเดิมที่มุ่งเน้นให้ความสำคัญต่อปัจจัยนำเข้าและกฎระเบียบ มาเป็นวิธีการบริหารแบบมุ่งผลสัมฤทธิ์ (Result-based Management: RBM) เพื่อปรับเปลี่ยนวิธีการบริหารรัฐกิจให้เหมือนกับภาคธุรกิจเอกชน (ทศพรศิริสัมพันธ์, 2543: 145) โดยมุ่งเน้นประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการบริหารงาน การกำหนดยุทธศาสตร์ วัตถุประสงค์ และเป้าหมายขององค์กร พร้อมทั้งต้องสร้างตัวบ่งชี้วัดความสำเร็จของการดำเนินงานที่ชัดเจนและสามารถตรวจสอบได้

ในประเทศไทย การบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์เป็นงานหนึ่งของแผนปฏิรูประบบบริหาร ภาครัฐให้ส่วนราชการต่างๆ ถือปฏิบัติ ประกอบด้วย 5 แผนงานหลัก คือ แผนการปรับเปลี่ยน บทบาทภารกิจและวิธีการบริหารงานของภาครัฐ แผนการปรับเปลี่ยนระบบงบประมาณการเงินและ พัสดุ แผนการปรับเปลี่ยนกฎหมาย และแผนการปรับเปลี่ยนวัฒนธรรมและค่านิยม (ศิริพร วิทยวัฒน์, 2543)

การบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์ ได้รับอิทธิพลทางความคิดจาก 2 สิ่งสำคัญ คือ (เทพศักดิ์ บุญยรัตพันธุ์, 2553)

1. แนวคิดการจัดการนิยม (Managerialism) ของภาคธุรกิจ ซึ่งภาคธุรกิจให้ความสำคัญต่อวัตถุประสงค์การมุ่งผลสัมฤทธิ์ที่ประกอบด้วยประสิทธิผล ประสิทธิภาพ ผลผลิตหรือ การเพิ่มผลผลิต ตลอดจนให้ความสำคัญต่อคุณภาพ และความคุ้มค่าทางการเงิน โดยในภาคธุรกิจจะ ให้ความสำคัญต่อการวัดผลสัมฤทธิ์ที่เกิดขึ้นโดยการนำตัวชี้วัด ผลการดำเนินงาน (Key Performance Indicators-KPI) มาใช้เป็นเครื่องบ่งชี้ความสำเร็จของงานที่เกิดขึ้น จึงทำให้หน่วยงาน ภาครัฐนิยมนำมาใช้ในปัจจุบันเช่นกัน เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐบริหารจัดการและทำงานแบบมี ผลสัมฤทธิ์เช่นเดียวกับที่เกิดขึ้นในภาคธุรกิจ

2. แนวคิดในเรื่องของ Reinventing Government ที่เดวิด ออสบอร์น และ เทด แกร์ เบรอร์ (David Osborne and Ted Gaebler) ได้ชี้ให้เห็นถึงความสำคัญที่ระบบราชการจะต้องปรับตัว คือ ระบบราชการจะต้องเป็นระบบที่ให้ความสำคัญต่อผลของการปฏิบัติงานมากกว่าสนใจถึงปัจจัย นำเข้าทางการบริหารงานและขั้นตอนการทำงาน ซึ่งนักวิชาการทั้งสองเรียกว่า A Results-oriented Government

1.1 ความหมาย

การบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์ (Result-based Management: RBM) เป็นวิธีการบริหารที่ มุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ผลขององค์กรเป็นหลัก กระบวนการบริหารจัดการราชการแบบเดิมให้ความสำคัญ กับการควบคุมปัจจัยการผลิต และกระบวนการ เช่น งบประมาณ อัตรากำลังของเจ้าหน้าที่ และ กฎระเบียบของการปฏิบัติงาน แต่การบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์มุ่งเน้นที่ผลผลิตและผลลัพธ์ เพื่อผลักดัน ให้เกิดระบบความรับผิดชอบและพร้อมรับการตรวจสอบ มีนักวิชาการได้ให้ความหมายของการ บริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์ ดังนี้

ทิพาวดี เมฆสุวรรณค์ (2539) กล่าวว่าไว้ว่า เป็นการบริหารโดยมุ่งเน้นที่ผลลัพธ์ คือ ความสัมฤทธิ์ผลเป็นหลัก โดยใช้ระบบการประเมินผลงานที่อาศัยตัวชี้วัด (Indicators) เป็น ตัวสะท้อนผลงานให้ออกมาเป็นรูปธรรม ซึ่งผลการประเมินนี้จะนำมาใช้ในการตอบคำถามถึง ความคุ้มค่าในการทำงาน ใช้แสดงผลงานต่อสาธารณะ และเพื่อปรับปรุงกระบวนการทำงานให้ดียิ่งขึ้น

เทพศักดิ์ บุญยรัตพันธุ์ (2553) กล่าวว่า iva กรอบแนวคิดของการจัดการภาครัฐแนวใหม่ (New Public Management) ให้ความสำคัญต่อผลสัมฤทธิ์ (results) ที่เกิดขึ้นจากการบริหาร ซึ่งเป็น การเปลี่ยนแปลงจากแนวคิดการจัดการภาครัฐแบบเดิมที่ให้ความสำคัญต่อภาระรับผิดชอบที่มีต่อ ปัจจัยนำเข้าหรือทรัพยากรและกระบวนการทำงาน (input and process accountability) เช่น ปฏิบัติงานตามกฎระเบียบและขั้นตอนที่กำหนด มาเป็นการรับผิดชอบที่มีต่อผลสัมฤทธิ์ (accountability for results) แทน

พิฐวรรณ กิติคุณ (2559) กล่าวว่า iva การบริหารแบบมุ่งผลสัมฤทธิ์เกิดมาจาก แนวคิดของการบริหารจัดการภาครัฐแนวใหม่ (NPM) ที่ให้ความสำคัญต่อความประหยัด (Economy) คือ การใช้ต้นทุนหรือทรัพยากรการผลิตอย่างเหมาะสมและเกิดความคุ้มค่ามากที่สุด ความมีประสิทธิภาพ (Efficiency) คือ การปฏิบัติงานให้ได้ผลงานในระดับที่สูงกว่าปัจจัยนำเข้า และความมีประสิทธิภาพ (Effectiveness) คือ การปฏิบัติงานให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ การบริหาร แบบมุ่งผลสัมฤทธิ์เป็นวิธีการบริหารที่ถูกนำมาประยุกต์ใช้ เพื่อปรับเปลี่ยนกระบวนการทัศน์และ วิธีการบริหารราชการจากเดิมที่ให้ความสำคัญต่อทรัพยากรหรือปัจจัยนำเข้า (input) กระบวนการ ทำงาน และอาศัยกฎระเบียบที่เคร่งครัดเป็นเครื่องมือในการดำเนินงาน มาเป็นการมุ่งเน้นให้ ให้ความสำคัญกับวัตถุประสงค์และผลสัมฤทธิ์ของงานดำเนินงานทั้งในแง่ของผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome) และความคุ้มค่าของเงิน (Value for money) รวมทั้งการพัฒนาคุณภาพและสร้าง ความพึงพอใจให้แก่ประชาชนซึ่งเป็นผู้รับบริการ โดยจะมีการประเมินผลการปฏิบัติงานด้วย ตัวชี้วัดเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้

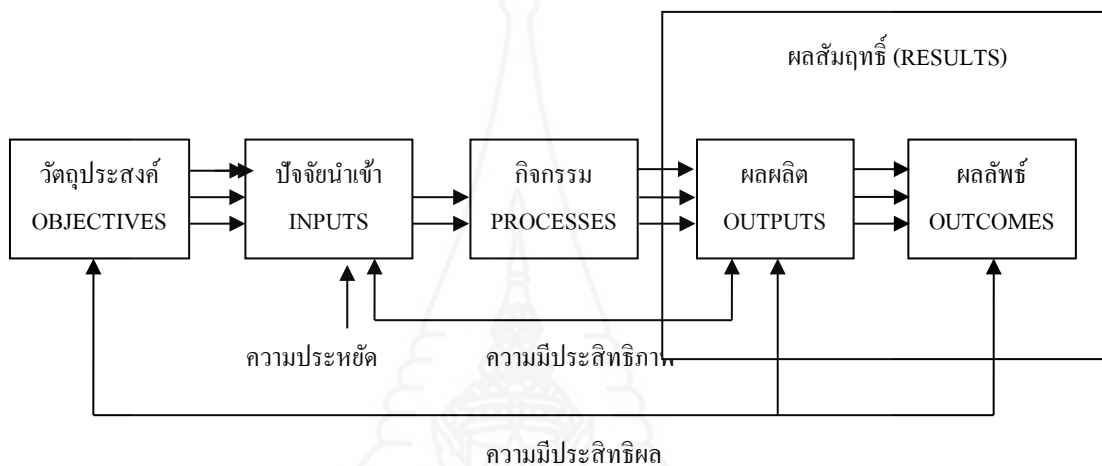
การบริหารงานแบบมุ่งผลสัมฤทธิ์ในประเทศไทย ถือเป็นกิจกรรมสำคัญของ แผนการปรับเปลี่ยนบทบาท ภารกิจ และวิธีการบริหารงานของภาครัฐตามรัฐธรรมนูญแห่ง ราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540 และพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2545 มาตรา 3/1 ซึ่งคำนึงถึงประชาชนและผลสัมฤทธิ์ของงาน เพื่อให้การทำงานของหน่วยงาน หรือโครงการมุ่งเน้นผลลัพธ์ของงาน มากกว่าเน้นปัจจัยนำเข้ากระบวนการทำงานและกฎระเบียบที่ เคร่งครัด โดยจะมีการวัดผลอย่างเป็นรูปธรรม

สรุปได้ว่า การบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์คือ การบริหารที่มุ่งเน้นผลการปฏิบัติงานหรือ ผลสัมฤทธิ์เป็นหลักโดยมีการวัดผลการปฏิบัติงานด้วยตัวชี้วัดอย่างเป็นรูปธรรมเพื่อให้บรรลุ วัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้

1.2 กรอบแนวคิดของการบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์

ผลสัมฤทธิ์ประกอบด้วย 2 ส่วนที่สำคัญ คือ ผลผลิต (output) และผลลัพธ์ (outcome) โดยที่ผลผลิตเป็นผลงานในระยะสั้นที่มุ่งหวังให้เกิดขึ้นในอนาคต ส่วนผลลัพธ์เป็นผลงานในระยะยาวที่มุ่งหวังให้เกิดขึ้นในอนาคต

$$\text{ผลสัมฤทธิ์ (results)} = \text{ผลผลิต (outputs)} + \text{ผลลัพธ์ (outcomes)}$$



ภาพที่ 2.1 กรอบแนวคิดของการบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์

ที่มา: สำนักงาน ก.พ. (2546)

จากภาพที่ 2.1 สามารถอธิบายความหมายได้ ดังนี้ (สำนักงาน ก.พ., 2546)

- 1) วัตถุประสงค์ (Objectives) หมายถึง เป้าหมายของผลสัมฤทธิ์ของงานที่ต้องการทั้งในระยะสั้น กลาง หรือระยะยาว
- 2) ปัจจัยนำเข้า (Inputs) หมายถึง ทรัพยากรที่ใช้ในการผลิต การให้บริการ หรือ การปฏิบัติงาน เช่น เงินทุน บุคลากร อาคาร เครื่องมือ วัสดุอุปกรณ์ เทคโนโลยี ทรัพย์สินทางปัญญา กฎระเบียบ และการรักษาชื่อเสียงขององค์กร เป็นต้น
- 3) กิจกรรม (Processes) หมายถึง กระบวนการทำงาน ได้แก่ การนำปัจจัยนำเข้าทั้งหลายมาผ่านกระบวนการ เพื่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มตามมาตรฐานคุณภาพที่ได้กำหนดไว้
- 4) ผลผลิต (Outputs) หมายถึง ผลงานหรือบริการที่องค์กรนั้นจัดทำขึ้น โดยกิจกรรมที่ทำให้เกิดผลงานนั้นจะอยู่ภายใต้การควบคุมขององค์กร เช่น ผู้ป่วยที่ได้รับการรักษา หรือ การทำงานให้ผู้ว่าจ้าง เป็นต้น

5) ผลลัพธ์ (Outcomes) หมายถึง ผลกระทบที่เกิดจากผลผลิตหรือผลงานที่เกิดขึ้น ซึ่งจะก่อให้เกิดผลการเปลี่ยนแปลงต่อผู้รับบริการอันเนื่องจากการดำเนินการ เช่น คนไข้หายป่วย กลับไปทำงานต่อได้และมีสุขภาพที่แข็งแรง หรือผู้ว่างงานลดลงและได้งานประจำทำมากขึ้น เป็นต้น

6) ความประหยัด (Economy) หมายถึง การใช้ทรัพยากรน้อยที่สุดในการผลิต โดยการใช้ปัจจัยนำเข้า (Inputs) ซึ่งได้แก่ทรัพยากรในการผลิตด้วยราคาที่ต่ำที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ สิ่งนี้ถือเป็นหลักฐานสำคัญของนักบริหารที่ดี

7) ความมีประสิทธิภาพ (Efficiency) หมายถึง การเปรียบเทียบระหว่างปัจจัยนำเข้า (Inputs) กับผลผลิต (Output) ได้แก่ การสร้างผลผลิตในระดับที่สูงกว่าปัจจัยนำเข้า ความมีประสิทธิภาพสามารถวัดได้โดยนำปัจจัยนำเข้าจริงหารด้วยผลผลิตจริง หากได้ค่าน้อยแสดงว่ามีผลผลิตเพิ่มขึ้นมากกว่าการเพิ่มขึ้นของปัจจัยนำเข้า ซึ่งหมายถึงองค์กรนี้มีประสิทธิภาพ สัดส่วนตัวนี้สามารถทำให้ดีขึ้นได้โดยการปรับปรุงผลิตภาพ (Productivity) คือ การทำให้ผลผลิตเพิ่มขึ้นในขณะที่ปัจจัยนำเข้าคงที่ หรือโดยการประหยัด (Economizing) คือรักษาระดับผลผลิตให้คงที่แต่จะลดปัจจัยนำเข้าลง

8) ความมีประสิทธิภาพ (Effectiveness) หมายถึง การเปรียบเทียบระหว่างวัตถุประสงค์กับผลลัพธ์ของโครงการซึ่งหมายถึงระดับของการบรรลุวัตถุประสงค์ที่ได้ตั้งไว้ล่วงหน้าของโครงการนั้นๆ ว่าได้ผลลัพธ์ตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้เพียงไร

จะเห็นได้ว่า การบริหารงานให้ได้ผลสัมฤทธิ์นั้นจะต้องสร้างทั้งผลผลิตและผลลัพธ์ให้เกิดขึ้น โดยจะให้ความสำคัญเฉพาะผลผลิตในระยะสั้นไม่ได้ แต่จะต้องให้ความสำคัญต่อผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นในอนาคตอีกด้วย เช่น การให้บริการแก่ประชาชน จะให้ความสำคัญเฉพาะการลดระยะเวลาการให้บริการแก่ประชาชนไม่ได้ จะต้องให้ความสำคัญกับผลลัพธ์ คือ การที่ประชาชนได้รับความพึงพอใจจากการรับบริการอีกด้วย

1.3 ประโยชน์ของการบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์ (สำนักงาน ก.พ., 2546)

การบริหารแบบมุ่งผลสัมฤทธิ์ มีเป้าหมายสำคัญที่ต้องเน้น คือ ผลลัพธ์ในการทำงานที่สอดคล้องกับพันธกิจและวัตถุประสงค์ซึ่งจะทำให้องค์กรสามารถบรรลุพันธกิจ และสามารถดำรงอยู่ได้ด้วยความพึงพอใจของผู้รับบริการ ดังนี้

1) ช่วยให้ผู้บริหารรู้ตำแหน่งขององค์กร ผู้บริหารระดับสูงจำเป็นต้องทราบว่าองค์กรอยู่ ณ ตำแหน่งใด โกลด์หรือไกลจากเป้าหมาย หรือบรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กรหรือไม่ การบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์ช่วยให้ผู้บริหารรู้ว่าองค์กรกำลังปฏิบัติงานได้ดีเพียงไร งานที่ปฏิบัติมุ่งตรงไปคู่เป้าหมายที่กำหนดไว้หรือไม่ ประชาชนผู้รับบริการหรือผู้มีส่วนได้เสียประโยชน์

พึงพอใจในการปฏิบัติงานขององค์กรเพียงไร การปฏิบัติงานภายในองค์กรอยู่ในความควบคุมหรือไม่และควรปรับปรุงการปฏิบัติงานที่ใดบ้าง

2) สนับสนุนองค์กรให้บรรลุวิสัยทัศน์ ระบบงานประยุกต์ของการบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์ (RBM Application) ซึ่งทำงานบนอินเทอร์เน็ตทันทีที่มีการบันทึกค่าผลการปฏิบัติงานที่เกิดขึ้นจริงเข้าระบบ ระบบงานประยุกต์จะคำนวณค่าร้อยละของความสำเร็จ และพิมพ์รายงานการปฏิบัติงาน รายงานนี้เป็นเสมือนสัญญาณเตือนให้ผู้บริหารรู้ว่าขณะนี้ผลการปฏิบัติงานองค์กรกำลังมุ่งตรงไปสู่วิสัยทัศน์หรือผลการปฏิบัติงานต่ำกว่าเป้าหมายเพื่อให้ผู้บริหารเร่งดำเนินการแก้ไข

3) แปลงกลยุทธ์ไปสู่การปฏิบัติ ขั้นตอนหนึ่งของการพัฒนาระบบการบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์ คือ การกำหนดปัจจัยหลักแห่งความสำเร็จและตัวชี้วัดผลการดำเนินงานหลักเพื่อวัดผลการปฏิบัติงานขององค์กรเปรียบเทียบกับเป้าหมาย องค์กรสามารถนำวิธีการนี้ไปช่วยทำให้กลยุทธ์ที่กำหนดไว้ในแผนกลยุทธ์เป็นจริง โดยการแตกกลยุทธ์ออกเป็นแผนปฏิบัติการและแผนงานหรือโครงการ พร้อมทั้งแบ่งความรับผิดชอบให้หน่วยงานต่างๆ แล้วจึงวัดความสำเร็จของกลยุทธ์ผ่านทางกลุ่มตัวชี้วัดผลการดำเนินงานหลัก

4) ให้ข้อมูลเพื่อการสื่อสารและสร้างความเข้าใจ การบริการมุ่งผลสัมฤทธิ์เป็นเครื่องมือสื่อสารที่มีประโยชน์ทั้งภายในและภายนอกองค์กร สำหรับภายในองค์กร ตัวชี้วัดผลการดำเนินงานหลักทำให้ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่เข้าใจเป้าหมายขององค์กร ตระหนักถึงความสำคัญของงานที่รับผิดชอบ และรู้ว่าผลงานของตนส่งผลการปฏิบัติงานในภาพรวมขององค์กร จะทำให้ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่มีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม มีความกระตือรือร้นที่จะปฏิบัติหน้าที่เพื่อสร้างความพึงพอใจให้แก่ประชาชนผู้รับบริการ สำหรับการสื่อสารกับภายนอกองค์กรนั้น ข้อมูลผลการปฏิบัติงานแสดงให้เห็นคุณค่า ความสามารถของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน และประโยชน์ขององค์กร ผู้บริหารสามารถให้ข้อมูลเหล่านี้แก่ทุกฝ่ายเพื่อสร้างความเข้าใจร่วมกัน

5) สร้างพันธะรับผิดชอบของผู้บริหาร ข้อมูลที่ได้รับจากการวัดผลการปฏิบัติงานเทียบกับเป้าหมายเป็นข้อมูลเชิงประจักษ์ ช่วยให้ผู้บริหารมุ่งความสำคัญไปที่ผลผลิตและผลลัพธ์ เพิ่มความโปร่งใสให้การปฏิบัติราชการ ทำให้ส่วนราชการเห็นความสำคัญของการบริหารจัดการผลการปฏิบัติงาน (Performance Management) เพื่อความคุ้มค่าของงบประมาณ ประสิทธิภาพของการปฏิบัติงาน และการบรรลุผลสัมฤทธิ์ตามวิสัยทัศน์ และทำให้ผู้บริหารระดับสูงไม่อาจหลีกเลี่ยงความรับผิดชอบที่มีต่อความสำเร็จหรือความล้มเหลวขององค์กร

6) จัดสรรงบประมาณได้ตรงตามความต้องการและสถานการณ์ที่เป็นจริง การบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์เป็นประโยชน์โดยตรงต่อการตัดสินใจจัดสรรและบริหารงบประมาณขององค์กร สามารถพิสูจน์ให้เห็นถึงคุณค่าโครงการ ประโยชน์ของกิจกรรม ประสิทธิภาพและความสามารถในการให้บริการที่เพิ่มขึ้น โดยเทียบผลการปฏิบัติงานกับเป้าหมาย

7) ให้ข้อมูลประกอบการกำหนดนโยบาย ข้อมูลผลการปฏิบัติงานที่จัดเก็บอย่างเป็นระบบของการบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์ สนับสนุนผู้บริหารให้ตัดสินใจกำหนดนโยบาย ได้ตรงตามความต้องการของประชาชนผู้รับบริการ การบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์จะให้ข้อมูลว่า องค์กรควรเลือกทางเลือกใดในการบริการ ทางเลือกใดมีประสิทธิผลหรือความยากง่ายต่อการบรรลุมาตรฐานบริการเพียงไร

1.4 ลักษณะองค์กรที่บริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์ (ทิพาวดี เมฆสวรรค์, 2543: 21-23)

องค์กรที่ได้ใช้ระบบบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์ จะมีลักษณะทั่วไป ดังนี้

- 1) มีพันธกิจ วัตถุประสงค์ขององค์กรที่ชัดเจน และเป้าหมายที่รูปธรรม โดยเน้นที่ผลผลิตและผลลัพธ์ ไม่เน้นกิจกรรมหรือการทำงานตามระเบียบ
- 2) ผู้บริหารทุกระดับในองค์กรต่างมีเป้าหมายของการทำงานที่ชัดเจน และเป็นเป้าหมายที่มีรากฐานมาจากพันธกิจขององค์กรเท่านั้น
- 3) เป้าหมายจะวัดได้เป็นรูปธรรม โดยมีตัวชี้วัดที่สามารถวัดได้ เพื่อให้สามารถติดตามผลการปฏิบัติงานได้
- 4) การตัดสินใจในการจัดสรรงบประมาณให้หน่วยงานหรือโครงการต่างๆ จะพิจารณาจากผลสัมฤทธิ์ของงานเป็นหลัก
- 5) เจ้าหน้าที่ทุกคนรู้ว่างานที่องค์กรคาดหวังคืออะไร คิดเสมอว่างานที่ตนทำอยู่นั้นเพื่อให้เกิดผลอย่างไร ผลที่เกิดขึ้นจะช่วยให้บรรลุเป้าหมายของโครงการและองค์กรอย่างไร
- 6) มีการกระจายอำนาจการตัดสินใจ การบริหารงาน บริหารคนสู่หน่วยงานระดับล่าง เพื่อให้สามารถทำงานได้บรรลุผลได้อย่างเหมาะสม
- 7) มีระบบสนับสนุนการทำงาน ในเรื่องระเบียบการทำงานสถานที่ อุปกรณ์ในการทำงาน
- 8) มีวัฒนธรรมและอุดมการณ์ร่วมกัน ในการทำงานที่สร้างสรรค์เป็นองค์กรที่ มั่นมั่นจะทำงานร่วมกันเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้
- 9) เจ้าหน้าที่มีขวัญและกำลังใจดี เนื่องจากได้โอกาสปรับปรุงงานและดุลยพินิจในการทำงานที่กว้างขึ้น ทำให้ผู้บริการได้รับความพอใจ

1.5 เงื่อนไขความสำเร็จของการบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์ (สำนักงาน ก.พ., 2546)

ปัจจัยสำคัญที่จะทำให้การบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์นั้นประสบผลสำเร็จ อยู่ที่ความเข้าใจแนวความคิด วิธีการ และประโยชน์ของการบริหาร ซึ่งเจ้าหน้าที่ทุกระดับต้องสามารถปรับตัว และสามารถทำงานภายใต้ระบบงานที่จะต้องรับผิดชอบต่อผลการปฏิบัติงาน และเงื่อนไขอื่นที่สำคัญ ดังนี้

1) ผู้บริหารระดับสูงมีความเข้าใจและสนับสนุน ผู้บริหารระดับสูงต้องให้การสนับสนุนการจัดทำระบบวัดผลการปฏิบัติงานอย่างเต็มที่ และใช้ข้อมูลผลการปฏิบัติงานที่วัดได้ในการบริหารงานประจำวัน เพื่อแก้ปัญหาให้ถูกต้อง

2) การจัดทำระบบข้อมูลผลการปฏิบัติงาน ระบบข้อมูลต้องสามารถแสดงระดับการเปลี่ยนแปลงของผลลัพธ์สู่เป้าหมายขององค์กรได้ โดยการเลือกตัวชี้วัดที่จำเป็นต่อการให้บริการและการตัดสินใจให้ครอบคลุมความต้องการของผู้มีผลประโยชน์เกี่ยวข้อง และมีการวางระบบการจัดเก็บข้อมูลที่เป็นระบบครบวงจร

3) การพัฒนาบุคลากรและองค์การผู้บริหารทุกคนจะต้องมีความรู้ในการวางแผนกลยุทธ์ การวัดผลการปฏิบัติงาน รวมถึงการใช้ข้อมูลผลการปฏิบัติงานเพื่อการตัดสินใจในการทำงานประจำวัน และมีระบบการพัฒนาอบรมเจ้าหน้าที่ให้มีความชำนาญหลากหลาย เพื่อให้มีศักยภาพที่จะสับเปลี่ยนบทบาทหน้าที่ได้ และให้เข้าใจเรื่องการวัดและการใช้ข้อมูลผลสัมฤทธิ์ในการปฏิบัติงานประจำวันด้วย

4) การบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์และการเรียนรู้ ความสัมพันธ์ระหว่าง การบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์กับการเรียนรู้ ซึ่งการเรียนรู้เป็นการเรียนรู้จากมุมมองของรายบุคคล การบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์จะให้อิสระในการจัดการงานให้เหมาะกับตัวบุคคล การบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์ยังเพิ่มหน้าที่ความรับผิดชอบให้บุคคลที่จะพัฒนาและปรับปรุงผลการปฏิบัติงาน ไม่เฉพาะงานของตนเองเท่านั้น แต่รวมถึงงานของแผนก หรือสำนัก/กองที่เกี่ยวข้องอีกด้วย

การบริหารงานแบบมุ่งผลสัมฤทธิ์นั้นให้ความสำคัญกับการกำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ วัตถุประสงค์ เป้าหมายที่ชัดเจน และการกำหนดผลผลิตและผลลัพธ์ที่สอดคล้องกัน รวมถึงมีการกำหนดตัวชี้วัดผลการดำเนินงานที่ชัดเจน เพื่อวัดความก้าวหน้าในการปฏิบัติงาน และเพื่อให้การทำงานมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล มีความรับผิดชอบต่อประชาชน ดังนั้น การสร้างกรอบการประเมินผลสัมฤทธิ์ของหน่วยงานราชการ โดยมีแผนกลยุทธ์ของหน่วยงานราชการมากำหนดปัจจัยหลักแห่งความสำเร็จและตัวชี้วัดผลการดำเนินงานหลักจึงเป็นสิ่งจำเป็น และเพื่อช่วยให้มีการ

พิจารณาองค์การจากทุกมุมมองอย่างครบถ้วน และป้องกันความเบี่ยงเบนซึ่งกรอบการประเมินผลสัมฤทธิ์ของหน่วยงานราชการสามารถพิจารณาจากมุมมอง จำนวน 4 ด้าน คือ (สำนักงาน ก.พ., 2546)

- 1) ด้านประสิทธิภาพ เป็นการพิจารณาความสำคัญของการประหยัดทรัพยากร การบริหารความคุ้มค่าของเงินงบประมาณที่ใช้ ความสามารถในการให้บริการเทียบกับผลการปฏิบัติงานที่ผ่านมารวมถึงการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ
- 2) ด้านประสิทธิผล เป็นการพิจารณาย้อนกลับไปทีโครงสร้างองค์การ กระบวนการทำงานทรัพยากรบุคคล ความสามารถหลักขององค์การ วัฒนธรรม และค่านิยม ความรู้ความสามารถของบุคลากรทักษะ จริยธรรม ขวัญกำลังใจ
- 3) ด้านคุณภาพการให้บริการ เป็นการพิจารณาหน่วยงานราชการในมุมมองของประชาชนซึ่งเป็นผู้รับบริการและสาธารณชนทั่วไปที่อยู่ในภาวะแวดล้อมภายนอกหน่วยงานราชการ เช่น เป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียรัฐบาล หน่วยงานราชการอื่นๆ รัฐวิสาหกิจ องค์การพัฒนาเอกชน ภาคเอกชน และสถาบันการศึกษา เป็นต้น
- 4) ด้านการพัฒนาองค์การ เป็นการพิจารณาความสามารถของหน่วยงานราชการต่อความเปลี่ยนแปลง โดยเป็นการมองไปในอนาคตว่าองค์การควรริเริ่มสร้างสรรค์อย่างไร เพื่อให้สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนได้ดียิ่งกว่าเดิม เช่น การพัฒนาระบบงาน การสร้างเครือข่าย ระบบการตรวจค้นข้อมูล ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ งานวิจัยที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้อย่างแท้จริง เป็นต้น

2. แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556-2559

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556-2559 (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2560) เป็นการนำแผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 มากำหนดยุทธศาสตร์ในการขับเคลื่อนทศวรรษความปลอดภัยที่สอดคล้องกับองค์การที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน โดยได้กำหนดวิสัยทัศน์ และเป้าหมาย เพื่อกำหนดทิศทางด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนนจนถึง พ.ศ. 2563 ในกรอบระยะเวลา 4 ปี และกำหนดค่าเป้าหมายตามมติ ครม. ให้ปี 2563 มีค่าเป้าหมายเท่ากับ 10 ต่อแสนประชากร ซึ่งสามารถนำมากำหนดเป็นค่าเป้าหมายในช่วงปี 2558-2563 เพื่อให้ได้ตามเป้าหมาย 10 ต่อแสนประชากร

2.1 กรอบการพัฒนาด้านความปลอดภัยทางถนนที่ยั่งยืน มีการกำหนดกรอบการพัฒนาตามแผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 เพื่อให้ประเทศไทยมีทิศทางการทำงานสอดคล้องกับแนวทางขององค์การสหประชาชาติ แนวคิดสากลด้านการจัดการความปลอดภัยด้วยระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย และสอดคล้องกับบริบทปัญหาของประเทศไทย นอกจากนี้เพื่อให้ทิศทางการขับเคลื่อนในประเด็นดังกล่าวมีความสัมพันธ์กับนโยบายด้านอื่นๆ ที่สนับสนุนให้เกิดการสัญจรที่ปลอดภัยทั้งในระดับชุมชนและในระดับประเทศ จึงจำเป็นต้องมีการจัดวางแนวทางเพื่อเข้าไปจัดการให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างเป็นระบบใน 3 ระดับ หรือเรียกว่า Tri-Circle of Influence ซึ่งประกอบด้วย

- 1) วงกลมเพื่อทำให้เกิดระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Safe System Influence)
- 2) วงกลมเพื่อทำให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัย (Safety Culture Influence)
- 3) วงกลมเพื่อให้เกิดทิศทางนโยบายที่มีผลกระทบเชิงบวกต่อนโยบายด้านความปลอดภัย (Road Safety Derived Policies Influence)

2.2 แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2560)

- 1) วิสัยทัศน์
ร่วมกันสร้างการสัญจรที่ปลอดภัยตามมาตรฐานสากล
Achieving the Standard of Safe Journeys “Together”
- 2) พันธกิจ
 - (1) สนับสนุนให้ความปลอดภัยทางถนนเป็นแนวทางหลักของประเทศในทุกมิติของนโยบายรัฐ
 - (2) เสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย ให้เป็นรากฐานของสังคมไทย
 - (3) ส่งเสริมระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย เพื่อลดความสูญเสียของประชาชนไทย
- 3) เครื่องหมายเชิงนโยบาย
ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือน้อยที่สุด โดยมีการกำหนดค่าเป้าหมายเพื่อลดความสูญเสียในช่วงการดำเนินการของแผน ดังตารางที่ 2.1

ตารางที่ 2.1 ค่าเป้าหมายเพื่อลดความสูญเสียในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556 – 2559

ปี พ.ศ.	เป้าหมาย (ตาย / ต่อประชากรแสนคน)
2556	14.43
2557	13.68
2558	12.93
2559	12.18

ที่มา: ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (2560)

หมายเหตุ สำหรับค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556–2559 ฉบับนี้ ได้กำหนดค่าเป้าหมายจากข้อมูลที่จัดเก็บโดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งเป็นข้อมูลที่ใช้ประโยชน์ได้ดีที่สุดในปัจจุบัน เนื่องจากมีการจัดเก็บอย่างต่อเนื่อง และมีนิยามในการจัดเก็บที่สม่ำเสมอ สามารถนำมาวิเคราะห์แนวโน้ม รวมถึงการเปรียบเทียบระหว่างปีได้ อย่างไรก็ตามควรมีการพัฒนากระบวนการจัดเก็บให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ที่ใช้การจัดเก็บข้อมูลการเสียชีวิตภายใน 30 วันนับจากวันที่เกิดอุบัติเหตุ เมื่อพัฒนาระบบข้อมูลในการจัดเก็บที่ได้มาตรฐานแล้ว ควรพิจารณาปรับค่าเป้าหมายให้เป็นไปตามนิยามใหม่ โดยยึดค่าเป้าหมายที่จะลดลงให้ได้ร้อยละ 50 ภายในปี 2563 เป็นเกณฑ์ในการกำหนดค่าเป้าหมายใหม่ และอาจมีการทบทวนแผนแม่บทฉบับใหม่ให้เหมาะสมกับค่าเป้าหมายที่กำหนดขึ้น เนื่องจากอาจต้องมีการเพิ่ม ปรับปรุง มาตรการให้มี ความเหมาะสมกับเป้าหมายในปี 2563 ต่อไป

4) ยุทธศาสตร์สำคัญของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2560)

ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนสู่ระดับสากล

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างความปลอดภัยแบบมุ่งเป้า

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ลดความสูญเสียในปัจจัยเสี่ยงหลักอย่างยั่งยืน

ยุทธศาสตร์ที่ 4 เสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในท้องถิ่นอย่างมีส่วนร่วม

2.3 ประเด็นยุทธศาสตร์ และเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2560) ดังตารางที่ 2.2-2.5

ตารางที่ 2.2 ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนสู่ระดับสากล

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์	เป้าหมาย
1. การปรับตัวเข้าสู่ประชาคมอาเซียน	“เป็นผู้นำด้านความปลอดภัยในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน”	เพื่อส่งเสริมภาพลักษณ์ความเป็นผู้นำด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เพื่อยกระดับประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางด้านความปลอดภัยทางถนนในภูมิภาค	ประเทศไทยได้รับการยอมรับว่าเป็นผู้นำทางความปลอดภัยทางถนนในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านระบบความปลอดภัยทางถนนในอาเซียน
2. การปรับโครงสร้างการจัดการ	“การจัดการด้านความปลอดภัยอย่างมีส่วนร่วม”	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานเชิงบูรณาการของหน่วยงานภาครัฐ เพื่อส่งเสริมบทบาทขององค์กรภาคเอกชนและภาคแรงงานในการให้ความสำคัญกับความปลอดภัยทางถนนในการทำงาน	ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยทางถนนมีแผนในการบูรณาการการทำงานที่สอดคล้องกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ การเสียชีวิตในภาคแรงงานอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนนในการทำงานลดลง

ตารางที่ 2.2 (ต่อ)

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์	เป้าหมาย
3. จัดทรัพยากร	“มีแหล่งทุนเพื่อสนับสนุนการทำงานอย่างยั่งยืน”	เพื่อให้มีการสนับสนุนงบประมาณจากภาครัฐที่เพียงพอ เพื่อระดมเงินทุนในการทำงานจากหลายแหล่งและภาครัฐภาคเอกชน และแหล่งงบประมาณจากต่างประเทศ	งบประมาณตามแผนปฏิบัติการได้รับสนับสนุนอย่างรอบด้านและเพียงพอ มีกลไกการระดมทุนด้านการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนที่เอื้อต่อการทำงานและยั่งยืน
4. การติดตามและประเมินผล	“ระบบข้อมูลการติดตามประเมินผลที่เป็นมาตรฐานของอาเซียน”	เพื่อพัฒนาระบบข้อมูลในการติดตามความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามแผนทศวรรษความปลอดภัยทางถนน เพื่อส่งเสริมระบบติดตามประเมินผลที่กระจายความร่วมรับผิดชอบ (Accountability) ไปยังหน่วยงานที่รับผิดชอบซึ่งสอดคล้องกับระบบการให้รางวัลและการจัดสรรงบประมาณ	มีระบบข้อมูลกลางและนิยามกลางที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากล กพร.กำหนดตัวชี้วัดย่อยให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกหน่วยงานเพื่อใช้ประกอบการประเมินผลการปฏิบัติงาน

ตารางที่ 2.2 (ต่อ)

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์	เป้าหมาย
5. การวิจัยพัฒนาและถ่ายทอดเทคโนโลยี	“ผู้นำด้านการวิจัยความปลอดภัยทางถนนในระดับสากล”	เพื่อยกระดับการพัฒนาด้านงานวิจัยเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนให้เท่าเทียมกับนานาชาติ เพื่อเสริมสร้างบทบาทของประเทศไทยด้านงานวิจัยและถ่ายทอดความรู้ตามกรอบทศวรรษความปลอดภัยทางถนนในระดับสากล	งานวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นสาขางานวิจัยแบบมุ่งเป้าของประเทศไทย ประเทศไทยมีองค์การด้านวิจัยพัฒนาและถ่ายทอดความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน
6. การพัฒนาและปรับปรุงกฎหมาย	“กฎหมายคือเครื่องมือยกระดับประเทศสู่มาตรฐานสากล”	เพื่อปรับปรุงระเบียบข้อกฎหมายที่เป็นข้อจำกัดต่อการพัฒนาประเทศไปสู่ความเป็นสากล	ประเทศไทยมีกฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนที่สนับสนุนการทำงานที่มีประสิทธิภาพ

ตารางที่ 2.3 ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเสริมสร้างความปลอดภัยแบบมุ่งเป้า

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์	เป้าหมาย
1. เด็ก	“ลดสถานการณ์อันตรายสำหรับเด็กที่ใช้รถใช้ถนน”	เพื่อส่งเสริมบริเวณ โรงเรียนที่ปลอดภัย (School Zone Safety) และ การเดินทางของนักเรียนที่ปลอดภัย (Safe Route to School) เพื่อส่งเสริมให้มีการใช้ระบบยี่ดิ่งและหมวกนิรภัยที่ปลอดภัยสำหรับเด็กในขณะเดินทาง เพื่อส่งเสริมให้มีหลักสูตรความปลอดภัยทางถนนในสถาบันการศึกษา	เด็กไทยมีความปลอดภัยในการเดินทางเพื่อการศึกษาเพิ่มขึ้น เด็กไทยทุกคนสวมหมวกนิรภัยขณะโดยสารและขี่รถจักรยานยนต์ ทุกสถาบันการศึกษามีหลักสูตรความปลอดภัยทางถนน
2. ผู้เดินทางที่ไม่ใช้รถยนต์ คนเดินเท้า และผู้ใช้รถจักรยาน	“สนับสนุนรูปแบบการสัญจรที่ปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมตามกรอบการพัฒนาของอาเซียน”	เพื่อส่งเสริมการเดินทางที่ปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้าและรถจักรยาน เพื่อส่งเสริมให้เกิดเครือข่ายติดตามนโยบายด้านความปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้าและรถจักรยาน	คนเดินเท้าและผู้ขี่จักรยานมีความปลอดภัยในการเดินทางเพิ่มขึ้น ภาคประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายการพัฒนาเมืองที่เอื้อต่อการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 2.3 (ต่อ)

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์	เป้าหมาย
3. รถจักรยานยนต์	“ทางเลือกที่เท่าเทียมและปลอดภัย”	<p>เพื่อให้ระบบการออกใบอนุญาตขับขี่ที่ได้มาตรฐาน</p> <p>เพื่อให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารมีพฤติกรรมขับขี่และการใช้รถที่ปลอดภัย</p> <p>เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์</p>	<p>คนไทยได้รับการพัฒนาทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์และการสอบที่มีคุณภาพ</p> <p>ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีวัฒนธรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย</p> <p>ผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีความปลอดภัยในการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์</p>
4. ดื่มแล้วขับ	“โทษหนักบังคับเข้ม”	<p>เพื่อลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุที่มาจากสาเหตุเมาแล้วขับด้วยมาตรการด้านบทลงโทษที่เหมาะสมและการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพอย่างเข้มข้นในทุกพื้นที่</p>	<p>สังคมไทยปลอดภัยจากคนดื่มแล้วขับ</p>

ตารางที่ 2.3 (ต่อ)

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์	เป้าหมาย
5. ความเร็ว	“กำกับความเร็วให้เหมาะสมเพื่อลดความเสี่ยงและความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ”	เพื่อปรับปรุงทัศนคติพฤติกรรม การใช้ความเร็วที่ไม่สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม เพื่อลดการขับขี่ที่ใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เพื่อส่งเสริมถนนที่เป็นมิตรต่อผู้ใช้ (Forgiving Road)	คนขับส่วนใหญ่เลือกใช้ความเร็วในการขับขี่อย่างเหมาะสม ความเร็วในเขตเมืองมีความปลอดภัยสำหรับผู้ใช้รถให้ถนนทุกประเภท การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุเนื่องจากอันตรายข้างทางลดลง
6. เทคโนโลยีและความปลอดภัย	“ประเทศไทยมีการสนับสนุนเทคโนโลยีระบบขนส่งอัจฉริยะด้านความปลอดภัยตามกรอบของประชาคมอาเซียน”	เพื่อส่งเสริมให้มีการนำเทคโนโลยีมาใช้เพิ่มประสิทธิภาพของระบบขนส่งและการบังคับใช้กฎหมาย	เทคโนโลยีการบังคับใช้กฎหมายได้รับการนำไปใช้อย่างทั่วถึง
7. รถโดยสารสาธารณะ	“พัฒนาระบบจัดการที่ปลอดภัยและเป็นธรรมกับผู้โดยสาร”	เพื่อยกระดับมาตรฐานการขนส่งสาธารณะสู่มาตรฐานสากล เพื่อส่งเสริมให้เกิดกลไกการเยียวยาที่ทันเวลาและเป็นธรรม	ผู้บริโภคมีความพึงพอใจต่อการจัดการความปลอดภัยเพื่อการบริหารที่เพิ่มขึ้น ผู้ประสพภัยได้รับการเยียวยาเบื้องต้นอย่างรวดเร็วและเหมาะสม

ตารางที่ 2.4 ยุทธศาสตร์ที่ 3 ลดความสูญเสียในปัจจุบันหลักอย่างยั่งยืน

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์	เป้าหมาย
1. การสัญจรที่ปลอดภัย	“เป็นผู้นำด้านมาตรการสัญจรที่ปลอดภัยในอาเซียน”	เพื่อพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงที่มีมาตรฐานด้านความปลอดภัย	ทางหลวงประเทศไทยมีมาตรฐานตามมาตรฐานทางหลวงเอเชีย
2. ยานพาหนะปลอดภัย	“เป็นผู้นำด้านการส่งเสริมมาตรฐานยานพาหนะและการจัดการความปลอดภัยในอาเซียน”	เพื่อยกระดับการให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ทางถนนให้เกิดความปลอดภัย เพื่อส่งเสริมให้ผู้บริโภคมีทางเลือกเพื่อความปลอดภัย	ลดความสูญเสียทางโลจิสติกส์ที่เกิดจากอุบัติเหตุ ผู้บริโภครับรู้ถึงทางเลือกในการเดินทางที่ปลอดภัยเพิ่มขึ้น
3. ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย	“สร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยและความเอื้ออาทรในสังคม”	เพื่อเสริมสร้างสำนึกความปลอดภัยและความเอื้ออาทรให้เป็นอัตลักษณ์ของสังคมไทย เพื่อสร้างวินัยจราจรให้เป็นวินัยของคนในชาติ	คนไทยมีความตระหนักถึงความสำคัญของความปลอดภัยทางถนน วินัยจราจรคือวินัยชาติ

ตารางที่ 2.5 ยุทธศาสตร์ที่ 4 เสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในท้องถิ่นอย่างมีส่วนร่วม

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์	เป้าหมาย
1. ทางหลวงท้องถิ่น	“ทางหลวงท้องถิ่นมีมาตรฐานเทียบเท่าทางหลวงของประเทศ”	เพื่อให้ทางหลวงท้องถิ่นมีระบบการจัดการบำรุงรักษาและตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนที่ได้มาตรฐาน เพื่อให้ท้องถิ่นมีการดูแลด้านผังเมืองที่เอื้อต่อการพัฒนาที่ยั่งยืน	ทางหลวงท้องถิ่นได้รับการพัฒนาให้มีมาตรฐานความปลอดภัยเพิ่มขึ้น ถนนตามผังเมืองได้รับการออกแบบโดยคำนึงถึงผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท
2. ชุมชน	“ชุมชนเข้ามามีส่วนในการส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยและเอื้ออาทร”	เพื่อการส่งเสริมบทบาทของชุมชนในการจัดการปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วม เพื่อส่งเสริมและพัฒนาให้มีอาสาฉุกเฉินในชุมชน	ชุมชนที่มีการดูแลด้านความปลอดภัยทางถนนเพิ่มขึ้น อาสาฉุกเฉินมีบทบาทในการสนับสนุนด้านการช่วยเหลือเบื้องต้นเพิ่มขึ้น
3. การเดินทางเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	“เพื่อการสนับสนุนส่งเสริมและพัฒนา ระบบขนส่งสาธารณะในท้องถิ่น”	เพื่อส่งเสริมระบบขนส่งทางเลือกที่ปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมในท้องถิ่น	ท้องถิ่นมีการให้บริการขนส่งสาธารณะภายในพื้นที่เพิ่มขึ้น

ตารางที่ 2.5 (ต่อ)

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์	วัตถุประสงค์	เป้าหมาย
4. การช่วยเหลือ หลังเกิดอุบัติเหตุ	“บริการด้านการแพทย์ ฉุกเฉินที่เข้าถึงชุมชน และท้องถิ่น”	เพื่อส่งเสริมการช่วยเหลือให้ครอบคลุมในระดับ ท้องถิ่นหรือพื้นที่	การให้บริการด้านการแพทย์ฉุกเฉินที่เพิ่มขึ้น



3. แนวคิดของการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัย

ปัจจุบันยอมรับกันว่าสาธารณภัยเป็นเรื่องที่จัดการได้โดยไม่จำเป็นต้องรอให้ภัยเกิดขึ้นก่อน จากแนวคิดในอดีตที่เคยมุ่งเน้น “การจัดการสาธารณภัย (Disaster Management: DM)” เมื่อภัยเกิดขึ้นแล้ว มาเป็นการให้ความสำคัญกับการดำเนินการอย่างยั่งยืนมากขึ้น โดยให้ความสำคัญกับ “การจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัย (Disaster Risk Management: DRM)” ประกอบด้วย การลดความเสี่ยงจากสาธารณภัย (Disaster Risk Reduction: DRR) ได้แก่ การป้องกัน (Prevention) การลดผลกระทบ (Mitigation) และการเตรียมความพร้อม (Preparedness) ควบคู่กับการจัดการในภาวะฉุกเฉิน (Emergency Management) ได้แก่ การเผชิญเหตุ (Response) และการบรรเทาทุกข์ (Relief) รวมถึงการฟื้นฟู (Recovery) ได้แก่ การฟื้นฟูสภาพและการซ่อมสร้าง (Rehabilitation and Reconstruction) การสร้างให้ดีกว่าและปลอดภัยกว่าเดิม (Build Back Better and Safer) ดังภาพ



ภาพที่ 2.2 วงจรการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัย

ที่มา: คณะกรรมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ (2558)

3.1 การลดความเสี่ยงจากสาธารณภัย (Disaster Risk Reduction)

เป็นแนวคิดและวิธีปฏิบัติในการลดโอกาสที่จะได้รับผลกระทบทางลบจากสาธารณภัย โดยการวิเคราะห์และการบริหารจัดการปัจจัยที่เป็นสาเหตุและผลกระทบของสาธารณภัย เพื่อกำหนดนโยบาย มาตรการ หรือกิจกรรมต่างๆ ให้สามารถลดความล่อแหลม ลดปัจจัยที่ทำให้เกิดความเปราะบาง และเพิ่มศักยภาพในการจัดการปัญหา โดยมีเป้าหมายในการลดความเสี่ยงที่มีอยู่ในชุมชนและสังคมในปัจจุบัน รวมถึงป้องกันความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต

ความเสี่ยงจากสาธารณภัย (Disaster Risk) หมายถึง โอกาสที่สาธารณภัยทำให้เกิดการสูญเสียต่อชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน ความเป็นอยู่ และภาคบริการต่างๆ ในชุมชนใดชุมชนหนึ่ง ณ ช่วงเวลาใดเวลาหนึ่งในอนาคต

กลยุทธ์ลดความเสี่ยงจากสาธารณภัย ได้แก่

- 1) กลยุทธ์ที่ 1 สร้างระบบการประเมินความเสี่ยงจากสาธารณภัยให้มีมาตรฐาน
- 2) กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนามาตรการลดความเสี่ยงจากสาธารณภัย
- 3) กลยุทธ์ที่ 3 ส่งเสริมให้ทุกภาคส่วนสร้างแนวปฏิบัติในการลดความเสี่ยง

3.2 การจัดการในภาวะฉุกเฉิน (Emergency Management)

การจัดการในภาวะฉุกเฉิน เป็นการปฏิบัติการเพื่อลดความรุนแรงของสาธารณภัย รวมทั้งการรักษาชีวิต สร้างความมั่นใจ และปฏิบัติหน้าที่อย่างเป็นระเบียบของเจ้าหน้าที่และประชาชน โดยให้ยึดถือว่าการรักษาชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนเป็นเรื่องเร่งด่วนลำดับแรกที่จะต้องเร่งเข้าระงับและให้ความช่วยเหลือ ดังนั้น ในภาวะปกติจึงต้องมีการเตรียมความพร้อมไว้เพื่อให้สามารถเผชิญกับเหตุสาธารณภัยที่เกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวดเร็ว และทันต่อเหตุการณ์

กลยุทธ์จัดการในภาวะฉุกเฉิน

- 1) กลยุทธ์ที่ 1 สร้างมาตรฐานการจัดการในภาวะฉุกเฉิน
- 2) กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบ/เครื่องมือสนับสนุนการเผชิญเหตุ
- 3) กลยุทธ์ที่ 3 เสริมสร้างระบบและแนวปฏิบัติในการบรรเทาทุกข์

3.3 การฟื้นฟู (Recovery)

การฟื้นฟู เป็นการดำเนินการภายหลังจากที่ภาวะฉุกเฉินจากสาธารณภัยบรรเทาลงหรือได้ผ่านพ้นไปแล้ว เพื่อปรับสภาพระบบสาธารณูปโภค การดำรงชีวิต และสภาวะวิถีความเป็นอยู่ของชุมชนที่ประสบภัยให้กลับสู่สภาวะปกติ หรือพัฒนาให้ดีกว่าและปลอดภัยกว่าเดิม (Build Back Better and Safer) ตามความเหมาะสม โดยการนำปัจจัยต่างๆ ในการลดความเสี่ยงจากสาธารณภัยเข้ามาช่วยในการฟื้นฟู ซึ่งหมายรวมถึง การซ่อมสร้าง (Reconstruction) และการฟื้นฟูสภาพ (Rehabilitation) โดยมีหลักการสำคัญของการฟื้นฟู ได้แก่

- 1) การช่วยเหลือผู้ประสบภัยให้สามารถช่วยเหลือตนเองได้ เพื่อให้การดำรงชีวิตกลับเข้าสู่ภาวะปกติโดยไม่จำเป็นต้องพึ่งพิงความช่วยเหลือจากภายนอกแต่เพียงอย่างเดียว
 - 2) ผู้ประสบภัยต้องมีส่วนร่วมในกระบวนการตัดสินใจ เพื่อให้เกิดกระบวนการยอมรับและมีส่วนร่วมในขั้นตอนต่างๆ ที่จะดำเนินการ
 - 3) การพิจารณาความเสี่ยงต่อการฟื้นคืนสภาพและการสร้างใหม่เสมอ เพื่อไม่ให้งบประมาณต้องสูญเสียชีวิตโดยเปล่าประโยชน์จากการเกิดสาธารณภัยครั้งต่อไป
- กลยุทธ์ฟื้นฟูอย่างยั่งยืน
- 1) กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาระบบการประเมินความต้องการหลังเกิดสาธารณภัย (Post-Disaster Need Assessment: PDNA)
 - 2) กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบปฏิบัติการและบริหารจัดการด้านการฟื้นฟู
 - 3) กลยุทธ์ที่ 3 เสริมสร้างแนวทางการฟื้นฟูที่ดีกว่าและปลอดภัยกว่าเดิม (Build Back Better and Safer)

4. ข้อมูลทั่วไปของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน

อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน หรือ อปพร. เป็นอาสาสมัครภาคประชาชนที่อาสาเข้ามาช่วยเหลือสังคมด้วยความสมัครใจ เสียสละเพื่อช่วยเหลือผู้อื่น ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยมีส่วนร่วมแก้ไขปัญหา และพัฒนาสังคมโดยไม่หวังสิ่งตอบแทน การปฏิบัติงานของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน จึงเป็นการช่วยลดความเสี่ยงเพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากสาธารณภัย โดยเป็นผู้ช่วยเหลือเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติงานในระดับพื้นที่ที่สามารถเข้าถึงได้อย่างรวดเร็ว การปฏิบัติงานจึงต้องมีความตื่นตัวในการเฝ้าระวังภัยอย่างต่อเนื่องตลอดเวลา โดยหน้าที่ของ อปพร. เป็นไปตามพระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550 มาตรา 41 และระเบียบกระทรวงมหาดไทยว่าด้วยกิจการอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน พ.ศ. 2553 กล่าวโดยสรุป คือ

- 1) ให้ความช่วยเหลือเจ้าพนักงานในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
- 2) ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่ผู้อำนวยการมอบหมายและตามระเบียบที่กระทรวงมหาดไทย

กำหนด

4.1 ประวัติการพัฒนาอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนในประเทศไทย

ในอดีตเคยมีการจัดตั้งส่วนราชการที่มีหน้าที่ในการป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน โดยมีฐานะเป็นหน่วยงานทั้งระดับกอง และระดับกรมมาแล้ว ซึ่งมีประวัติเกี่ยวกับการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อรับฝึคชอบ พอสรุปได้ดังนี้

พ.ศ. 2477 ได้มี พระราชบัญญัติจัดระเบียบการป้องกันราชอาณาจักรแก้ไขเพิ่มเติม จัดตั้ง “กรมป้องกันและต่อสู้อากาศยาน” สังกัดกระทรวงกลาโหมขึ้น มีหน้าที่ป้องกันภัยทางอากาศ

พ.ศ. 2482 ประกาศใช้ พระราชบัญญัติป้องกันภัยทางอากาศ มีการจัดตั้งหน่วยป้องกันภัยทางอากาศ ปฏิบัติหน้าที่ในคราวสงครามอินโดจีน ฝรั่งเศส และสงครามมหาเอเชียบูรพา

พ.ศ. 2487 โอนกิจการป้องกันภัยทางอากาศจากกระทรวงกลาโหม มาขึ้นกับกระทรวงมหาดไทย โดยใช้ชื่อใหม่ว่า “กรมป้องกันภัยทางอากาศ”

พ.ศ. 2498 ได้มีการยุบกรมป้องกันภัยทางอากาศด้วยเหตุผลบางประการ

พ.ศ. 2494 ได้มีพระราชกฤษฎีกาจัดตั้ง “กองป้องกันและบรรเทาภัย” สังกัดกรมมหาดไทย กระทรวงมหาดไทย

พ.ศ. 2495 ยกฐานะกองป้องกันและบรรเทาภัยขึ้นเป็นกรม เรียกว่า “กรมป้องกันสาธารณภัย” สังกัดสำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย

พ.ศ. 2501 ได้ยุบกรมป้องกันสาธารณภัย และจัดตั้งเป็นกองป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน สังกัดสำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย

พ.ศ. 2505 ได้มีการปรับปรุงส่วนราชการในกระทรวงมหาดไทย และได้โอนกองป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ไปสังกัดกรมการปกครอง

พ.ศ. 2522 ประกาศใช้พระราชบัญญัติป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน กำหนดให้มีคณะกรรมการป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ประกอบด้วยผู้แทนจากกระทรวง ทบวง กรมต่างๆ เพื่อให้ได้ การประสานงาน และได้กำหนดผู้รับผิดชอบเกี่ยวกับงานด้านการป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน คือ ผู้อำนวยการป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนในระดับชาติ กรุงเทพมหานคร จังหวัด อำเภอ เทศบาล และ เมืองพัทยา โดยกำหนดให้กรมการปกครองทำหน้าที่เป็นสำนักเลขาธิการป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน

พ.ศ. 2531 ประกาศใช้ระเบียบกระทรวงมหาดไทยว่าด้วยหน่วยอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2531

พ.ศ. 2547 ประกาศใช้ระเบียบกระทรวงมหาดไทยว่าด้วยหน่วยอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน

พ.ศ. 2550 ประกาศใช้พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เนื่องจาก การปฏิรูประบบราชการตามพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 ได้จัดตั้ง กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยขึ้นเป็นส่วนราชการสังกัดกระทรวงมหาดไทย มีภารกิจหลักใน การดำเนินการป้องกัน บรรเทา ฟื้นฟู สาธารณภัยและอุบัติเหตุ

พ.ศ. 2553 ประกาศใช้ระเบียบกระทรวงมหาดไทย ว่าด้วยกิจการอาสาสมัคร ป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน

4.2 ความหมาย

อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน หมายถึง บุคคลที่อาสาและสมัครใจ โดยไม่หวังผลประโยชน์ตอบแทนเป็นสินจ้างใดๆ เพื่อช่วยเหลือในการป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน โดยจะต้อง ผ่านการฝึกอบรมตามหลักสูตรที่สำนักเลขาธิการป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนกำหนด ไม่น้อยกว่า 30 ชั่วโมง ซึ่งเรียกโดยย่อทั่วไปว่า อปพร. (ศูนย์อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนกลาง, 2558)

4.3 อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา

อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา มีหน้าที่ ปฏิบัติการตามคำสั่งของผู้บังคับบัญชา และเจ้าพนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และปฏิบัติ ตามระเบียบ ดังนี้

- 1) ในการปฏิบัติหน้าที่ให้ อปพร. ไปรายงานตัวต่อผู้บังคับบัญชา หรือเจ้าพนักงาน โดยไม่ชักช้า และขณะปฏิบัติหน้าที่ให้แต่งเครื่องแบบ อปพร. เว้นแต่เป็นกรณีเร่งด่วนจะ ประดับเฉพาะเครื่องหมาย อปพร. ก็ได้ และต้องมีบัตรประจำตัว อปพร. ไว้เพื่อแสดงตนด้วย
- 2) กรณีผู้อำนวยการศูนย์ อปพร. ใกล้เคียงร้องขอ และผู้อำนวยการศูนย์ อปพร. เห็นเป็นการสมควรอาจสั่ง อปพร. ไปปฏิบัติภารกิจนอกเขตรับผิดชอบก็ได้ และให้รายงาน ผู้อำนวยการศูนย์ อปพร. ตามลำดับชั้น
- 3) การรายงานให้กระทำตามลำดับชั้นการบังคับบัญชา เว้นแต่กรณีฉุกเฉินหรือ จำเป็นอาจรายงานผู้บังคับบัญชาเหนือชั้นขึ้นไปได้ แต่ต้องรีบรายงานให้ผู้บังคับบัญชาโดยตรง ทราบในทันทีที่สามารถจะกระทำได้

อำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา มีอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนที่ผ่าน การอบรมหลักสูตรอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ตามระเบียบกระทรวงมหาดไทย ว่าด้วย หน่วยอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน พ.ศ. 2547 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) รวมทั้งสิ้น 1,144 คน ดัง ตารางที่ 2.6

ตารางที่ 2.6 จำนวนอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา

สังกัด	จำนวน
เทศบาลเมืองสุโขทัย	634
เทศบาลตำบลป่าเสม็ด	367
อบต. มูโนะ	64
อบต. ปูโยะ	79
รวม	1,144

ที่มา: สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดนครราชสีมา ณ วันที่ 16 มีนาคม 2560

4.3 โครงสร้างในศูนย์ อปพร.

โครงสร้างในศูนย์ อปพร. ของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา มีฝ่ายต่างๆ ดังนี้ 1) ฝ่ายป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย 2) ฝ่ายรักษาความสงบเรียบร้อย 3) ฝ่ายสงเคราะห์ผู้ประสบภัย 4) ฝ่ายปฏิบัติการกู้ชีพกู้ภัย และ 5) ฝ่ายอื่นๆ ตามความจำเป็น

1) ฝ่ายป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย มีหน้าที่สนับสนุนและจัดเตรียมกำลัง อปพร. ในการป้องกันภัยพิบัติต่างๆ หรืออุบัติภัยที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่ การจัดเตรียมความพร้อมในการบรรเทาภัย การดำเนินการกู้ภัย ให้เป็นไปอย่างรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ ดังนี้

- (1) ตรวจสอบ สอดส่องสถานที่ที่ไม่ปลอดภัย เสี่ยงต่อการเกิดสาธารณภัย
- (2) สำรวจพื้นที่เสี่ยงภัย พื้นที่รองรับการอพยพ เส้นทางอพยพ
- (3) ตรวจสอบแหล่งน้ำดับเพลิง และเครื่องมือเครื่องใช้ในการป้องกัน
- (4) จัดเตรียม ซ่อมบำรุงเครื่องมือ อุปกรณ์ ยานพาหนะสำหรับการป้องกัน และการกู้ชีพกู้ภัยให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน
- (5) การระงับและบรรเทาสาธารณภัย การช่วยเหลือผู้ตกอยู่ในอันตราย ผู้อพยพ และ/หรือผู้ประสบภัย
- (6) ร่วมวางแผน จัดทำแผน และฝึกซ้อมแผนป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กับฝ่ายต่างๆ
- (7) ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ผู้อำนวยการศูนย์ อปพร. มอบหมาย

2) ฝ่ายรักษาความสงบเรียบร้อย มีหน้าที่สนับสนุนและจัดเตรียมกำลัง อปพร. ในการรักษาความสงบเรียบร้อย การรักษาความปลอดภัย โดยมีภารกิจ ดังนี้

- (1) การรักษาความสงบเรียบร้อยในชุมชนหมู่บ้านโดยทั่วไป
- (2) รักษาความสงบเรียบร้อย ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน การจัดระเบียบการจราจรและกำหนดเขตพื้นที่ห้ามเข้า ในกรณีเกิดอัคคีภัย หรือภัยพิบัติอื่นๆ
- (3) สนับสนุนและหรือร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ ในการป้องกันการโจรกรรม การก่ออาชญากรรมการชุมนุม และการก่อความไม่สงบ
- (4) ร่วมควบคุม ตรวจสอบบุคคลที่น่าจะเป็นอันตรายต่อความสงบเรียบร้อยของบ้านเมือง
- (5) ร่วมควบคุมดูแลให้ความปลอดภัยแก่ผู้ประสบภัยและทรัพย์สินของผู้ประสบภัย ในกรณีเกิดภัยพิบัติต่างๆ
- (6) ร่วมดำเนินการรักษาความปลอดภัยต่อสถานที่ราชการ และบุคคลสำคัญ ในสถานการณ์การรักษาความมั่นคงของประเทศตามที่ได้รับมอบหมาย
- (7) ร่วมการฝึกซ้อมแผนป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย การรักษาความปลอดภัยกับฝ่ายต่างๆ
- (8) ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ผู้อำนวยการศูนย์ อปพร. มอบหมาย

3) ฝ่ายสงเคราะห์ผู้ประสบภัย มีหน้าที่สนับสนุนและจัดเตรียมกำลัง อปพร. ในการช่วยเหลือหน่วยงานที่รับผิดชอบในการปฐมพยาบาลหรือการรักษาพยาบาลในเบื้องต้น การเคลื่อนย้ายผู้เจ็บป่วย และการสงเคราะห์ผู้ประสบภัย โดยมีภารกิจดังนี้

- (1) จัดหา จัดเตรียมเครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องอุปโภคบริโภค และเวชภัณฑ์ในการช่วยเหลือผู้ประสบภัย และผู้ได้รับอันตรายหรือบาดเจ็บ
- (2) ร่วมช่วยเหลือการอพยพผู้ประสบภัย ด้านการรักษาพยาบาล การอนามัย การจัดระเบียบภายในสถานที่รองรับการอพยพ
- (3) ร่วมประสานงานหน่วยงานต่างๆ ในการบรรเทาทุกข์ผู้ประสบภัย
- (4) ร่วมสำรวจจำนวนผู้ประสบภัย และความเสียหายเบื้องต้น
- (5) จัดเตรียมสถานที่ในการช่วยเหลือสงเคราะห์ผู้ประสบภัยเบื้องต้น
- (6) ร่วมสงเคราะห์ ช่วยเหลือการแจกจ่ายอาหาร และสิ่งของแก่ผู้ประสบภัย
- (7) ร่วมฝึกซ้อมแผนป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยการช่วยเหลือรักษาพยาบาล และการเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บ
- (8) ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ผู้อำนวยการศูนย์ อปพร. มอบหมาย

4) ฝ่ายปฏิบัติการกู้ชีพกู้ภัย มีหน้าที่เป็นหน่วยเผชิญเหตุ (First Responder Unit) ประจำองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น หรือประจำศูนย์ อปพร. ปฏิบัติงานด้านการกู้ชีพกู้ภัยเบื้องต้น ในกรณีเกิดภัยพิบัติหรืออุบัติเหตุทางถนน ให้การช่วยเหลือประชาชน ผู้ประสบภัย และช่วยเหลือให้การปฐมพยาบาล รวมทั้งเคลื่อนย้ายผู้ประสบภัยอย่างปลอดภัย รวดเร็ว และถูกต้องตามหลักวิชาการ สามารถให้การสนับสนุนหน่วยงานในพื้นที่ หรือหน่วยงานข้างเคียงที่มีพื้นที่ติดต่อกันได้ อย่างรวดเร็ว

5) ด้านอื่นๆ ตามความจำเป็น โดยการสนับสนุนและจัดเตรียมกำลัง อปพร. ในการปฏิบัติหน้าที่ประจำฝ่ายต่างๆ เช่น

- (1) ฝ่ายเฝ้าระวังและแจ้งเตือนภัย (มิสเตอร์เตือนภัย)
- (2) ฝ่ายสื่อสารดำเนินการด้านวิทยุสื่อสาร และเอกสาร
- (3) ฝ่ายกิจกรรม จัดทำกิจกรรมต่างๆ อย่างต่อเนื่อง
- (4) ฝ่ายสวัสดิการ ดูแลช่วยเหลือในหมู่ อปพร. ด้วยกัน เช่น จัดให้มีกองทุน

สวัสดิการประกันชีวิต

(5) ฝ่ายประชาสัมพันธ์ ปฏิบัติการนักข่าวป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร

4.4 ค่าใช้จ่ายของอาสาสมัครในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

ระเบียบคณะกรรมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ ว่าด้วยค่าใช้จ่ายของอาสาสมัครในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2560 ระบุไว้ว่า

“ค่าใช้จ่าย” หมายความว่า เงินที่มอบให้แก่อาสาสมัครเพื่อเป็นค่าป่วยการชดเชยการทำงาน หรือเวลาที่เสียไป เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

4.4.1 อาสาสมัครที่ได้รับคำสั่งจากผู้อำนวยการ ผู้บัญชาการ นายกรัฐมนตรี หรือรองนายกรัฐมนตรีซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมายแล้วแต่กรณี เพื่อการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในเขตพื้นที่หรือนอกเขตพื้นที่ได้รับค่าใช้จ่ายในอัตราต่อคนต่อวัน ดังนี้

- 1) กรณีการปฏิบัติหน้าที่ไม่เกิน 4 ชั่วโมง ให้ได้รับค่าใช้จ่าย จำนวน 100 บาท
- 2) กรณีการปฏิบัติหน้าที่เกิน 4 ชั่วโมง แต่ไม่เกิน 8 ชั่วโมง ให้ได้รับค่าใช้จ่าย จำนวน 200 บาท
- 3) กรณีการปฏิบัติหน้าที่เกิน 8 ชั่วโมงขึ้นไป ให้ได้รับค่าใช้จ่าย จำนวน 300 บาท

บาท

4.4.2 องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นแห่งพื้นที่ที่สามารถจ่ายค่าใช้จ่ายให้แก่อาสาสมัครในสังกัดของตนตามข้างต้น ทั้งนี้ ให้คำนึงถึงฐานะทางการเงินการคลังขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่นด้วย ในกรณีผู้อำนวยการอำเภอ ผู้อำนวยการจังหวัด ผู้อำนวยการกลาง ผู้บัญชาการ นายกรัฐมนตรี หรือรองนายกรัฐมนตรีซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมาย มีคำสั่งใช้อาสาสมัครปฏิบัติหน้าที่การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยให้องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นแห่งพื้นที่เบิกจ่ายค่าใช้จ่ายให้แก่อาสาสมัครในสังกัด ทั้งนี้ ผู้อำนวยการกลางอาจพิจารณาใช้จ่ายจากเงินอื่นก็ได้

4.4.3 กรณีมีการสั่งใช้อาสาสมัคร ซึ่งมีได้สังกัดองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นแห่งพื้นที่ ให้ต้นสังกัดเบิกจ่ายค่าใช้จ่ายจากเงินงบประมาณของส่วนราชการ

5. การทบทวนวรรณกรรมต่างประเทศ

จากรายงาน โครงการศึกษาเพื่อยกระดับการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน (2555) กล่าวว่า คู่มือ Country Guidelines for the Conduct of road Safety Management Capacity Reviews and the Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies and Safe System Projects โดยธนาคารโลก ได้กำหนดแนวทางจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่พึงประสงค์ โดยจำแนกการจัดการออกเป็น 3 ระดับคือ

- 1) ในระดับผลลัพธ์ (Results)
- 2) ในระดับมาตรการ (Interventions)
- 3) ในระดับการจัดการ (Institutional Management Functions)

ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้ขอนำเสนอเฉพาะหัวข้อในระดับการจัดการเท่านั้น

5.1 ระดับการจัดการ ได้แยกบทบาทหลักของการจัดการออกเป็น 6 ด้าน คือ

5.1.1 การประสานงาน (Coordination) เป็นการวางแนวทางและจัดรูปแบบมาตรการที่จะดำเนินการควบคู่ไปกับหน้าที่อื่นของรัฐบาลกับหน่วยงานภาคี เพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ โดยวางกรอบหน้าที่ 4 มิติ คือ

- 1) ในมิติของการจัดการในส่วนกลาง
- 2) ในมิติของการจัดการจากส่วนกลาง ไปสู่ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่น
- 3) ในมิติของการสร้างภาคีระหว่างภาครัฐกับภาคองค์กรที่ไม่ใช่ภาครัฐ รวมทั้งภาคธุรกิจ ในระดับส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่น
- 4) ในมิติของการประสานงานกับฝ่ายนิติบัญญัติทั้งในระดับส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่น

ซึ่งการประสานงานที่มีประสิทธิภาพนั้น จะต้องสามารถกำกับดูแลความรับผิดชอบของผู้บริหารในระดับสูงได้ รวมไปถึงจะต้องได้รับการสนับสนุนด้านทรัพยากรที่เหมาะสม มีทีมเลขานุการเฉพาะภารกิจในหน่วยงานหลัก เพื่อกำหนดแนวทางไปในทิศทางเดียวกันของภาคีทุกภาคส่วน เพื่อเป้าหมาย และการขับเคลื่อนในระดับนโยบาย และการได้มาซึ่งทรัพยากร

5.1.2 การทำงานด้านกฎหมาย (Legislation) เป็นเครื่องมือที่สำคัญสำหรับการบริหารจัดการภาครัฐ เพื่อวางกรอบภารกิจตามกฎหมายที่เหมาะสมของตัวองค์กร ในด้านกรอบหน้าที่ตามภารกิจ (Responsibility) ความรับผิดชอบต่อผลลัพธ์ (Accountability) การดำเนินมาตรการต่างๆ และการจัดการตามภารกิจที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเป้าหมายสำคัญของเรื่องนี้เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่ากฎหมายที่มีอยู่นั้น เป็นเครื่องมือที่เพียงพอต่อภาระหน้าที่ที่รับผิดชอบต่อความปลอดภัยทางถนน การทำงานด้านกฎหมายจะครอบคลุมไม่เพียงแต่การกำหนดกรอบอำนาจหน้าที่ของฝ่ายจัดการเท่านั้น แต่ยังคงครอบคลุมไปถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรการต่างๆ เช่น กฎหมายผังเมือง กฎหมายเกี่ยวกับถนน กฎหมายเกี่ยวกับยานพาหนะ การกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของอุปกรณ์สำหรับผู้ใช้ รวมไปถึงการดูแลหลังการชน การรวมกลุ่มกันของผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องดังกล่าว และผู้เชี่ยวชาญด้านวิชาการในแต่ละเรื่องภายในหน่วยงานภาครัฐก็เป็นสิ่งจำเป็นเช่นกัน ทั้งนี้เพื่อพัฒนาและให้คำปรึกษาเกี่ยวกับการออกกฎหมาย การสร้างความเข้าใจในกฎหมาย และการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ ปฏิบัติได้จริง และเป็นที่ยอมรับของสังคม

5.1.3 การจัดสรรงบประมาณและทรัพยากร (Funding and Resource Allocation) เกี่ยวข้องกับการจัดหางบประมาณเพื่อสนับสนุนมาตรการต่างๆ ตลอดจนหน้าที่ในการบริหารจัดการที่ยั่งยืน โดยใช้กรอบการประเมินผลตามแผนงานที่สมเหตุผลเพื่อจัดสรรงบประมาณเพื่อให้ได้ผลลัพธ์ตามที่คาดหวัง ซึ่งหน้าที่นี้เป็นสิ่งจำเป็นเพื่อสร้างความมั่นใจในกลไกการลงทุนด้านความปลอดภัยทางถนนให้เป็นอย่างเพียงพอและยั่งยืน กลไกการลงทุนดังกล่าวจะเป็นหลักประกันว่าการสนับสนุนงบประมาณได้มีการวิเคราะห์ทั้งด้านของประสิทธิภาพ และคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนต่อการลงทุนที่เหมาะสม และเมื่อมีเป้าหมายประเทศที่ท้าทายการแสวงหารูปแบบการลงทุนใหม่ ๆ อาจเป็นสิ่งจำเป็น

5.1.4 การประชาสัมพันธ์ (Promotion) ให้ความสนใจกับการสื่อสารประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องเกี่ยวกับพันธกิจหรือเป้าหมายของฝ่ายนโยบายต่อภาคสังคม และให้ความสำคัญกับการสื่อสารเพื่อสร้างความเข้าใจและตระหนักว่าความปลอดภัยทางถนนเป็นบทบาทหน้าที่ร่วมกันของทุกคนในสังคม เพื่อให้มาตรการที่ถูกลำนำไปปฏิบัติสามารถนำไปปฏิบัติได้ในแต่ละระดับเพื่อเป้าหมายร่วมกันของสังคม

5.1.5 การติดตามประเมินผล (Monitoring and Evaluation) เป็นการติดตามอย่างเป็นระบบของผลผลิตและผลลัพธ์ ทั้งในระดับสุดท้ายและระดับกลาง และการประเมินถึงศักยภาพของแต่ละมาตรการที่จะทำให้เกิดสัมฤทธิ์ที่คาดหวัง ซึ่งการติดตามประเมินผลเป็นครั้งๆ ของเป้าหมายและแผนงานจะมีส่วนช่วยในการประเมินสัมฤทธิ์ผลและเพื่อนำไปสู่การปรับเปลี่ยนแผนงานให้เหมาะสม เนื่องจากการจัดเก็บข้อมูลดังกล่าวมีแหล่งและวิธีการจัดเก็บข้อมูลที่หลากหลาย เช่น ข้อมูลการจดทะเบียนยานพาหนะ การออกใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งมีการจัดเก็บหน่วยงานด้านคมนาคม ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ ข้อมูลการบาดเจ็บ เสียชีวิต มีการจัดเก็บโดยตำรวจและสาธารณสุข นอกจากนี้ข้อมูลความเสี่ยงต่างๆ อาจต้องมีการจัดเก็บจากภาคสนาม ดังนั้นเพื่อให้ได้ชุดข้อมูลที่ครอบคลุมและใช้ประโยชน์ได้จริง ควรมีการกำหนดรูปแบบและการจัดสรรงบประมาณที่ต่อเนื่องและยั่งยืน

5.1.6 การวิจัย พัฒนา และการถ่ายทอดความรู้ (Research & Development and Knowledge Transfer) หมายถึง การพัฒนา กำหนดแนวทาง การถ่ายทอดและการนำความรู้ไปใช้อย่างเป็นระบบและมีความก้าวหน้าตลอดเวลา เพื่อเป็นหลักประกันถึงประสิทธิภาพ ประสิทธิผลของระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนโดยรวมสามารถเดินหน้าไปสู่เป้าหมายได้จริง ซึ่งบทบาทและหน้าที่ที่มีความสำคัญในการกำหนดทิศทางการจัดทำแผนของประเทศ เพื่อลดความสูญเสียอย่างต่อเนื่องภายใต้การขยายตัวของการสัญจรและความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้น เป้าหมายของการพัฒนาการจัดการความรู้ดังกล่าวก็เพื่อเป็นสถาบันเชิงวิชาการที่สามารถพัฒนาองค์ความรู้และบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ ความเข้าใจอย่างเป็นวิทยาศาสตร์ในระดับสากล ระดับชาติ และระดับพื้นที่ เพื่อผลักดันให้เกิดนโยบาย แผนงาน และการสร้างข้อตกลงเชิงภายในสังคม โดยการถ่ายทอดความรู้ควรเป็นการถ่ายทอดความรู้ที่สามารถปฏิบัติได้จริง ผ่านกระบวนการการเรียนรู้จากการปฏิบัติด้วยการลงทุนไปยังกลุ่มเป้าหมายเพื่อให้สามารถผ่านข้อจำกัดในการทำงานที่มีอยู่

5.2 รูปแบบโครงสร้างการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Coordinating Body)

การจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management Review) ได้สรุปแบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนออกเป็น 3 รูปแบบคือ (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2555)

- 1) Lead Agency
- 2) Multi-sectoral Committee
- 3) Independent/NGO

ตารางที่ 2.7 เปรียบเทียบรูปแบบ โครงสร้างความปลอดภัยทั้ง 3 รูปแบบ

	Lead Agency	Multi-sectoral Committee	Independent/NGO
ข้อดี	<ul style="list-style-type: none"> - มีความคล่องตัวในการทำงาน - มีช่องทางด้านงบประมาณที่ชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> - มีส่วนร่วมเสนอความคิดเห็นและความช่วยเหลืออย่างกว้างขวาง (Broad-based Input) - มีความรู้สึกเป็นเจ้าของ 	<ul style="list-style-type: none"> - มีศักยภาพด้านการรณรงค์สร้างกระแส (Campaigning) และความสามารถในการเจรจาต่อรอง (Lobbying)
ข้อเสีย	<ul style="list-style-type: none"> - มีความสนใจเฉพาะด้าน - มีข้อจำกัดในการรับสนับสนุนจากแหล่งเงินทุนที่ไม่ใช่ของรัฐ 	<ul style="list-style-type: none"> - บทบาทส่วนใหญ่จะอยู่ที่การให้ข้อเสนอแนะ - ขาดความชัดเจนถึงช่องทางด้านงบประมาณ 	<ul style="list-style-type: none"> - มีอำนาจหน้าที่ในการสั่งการกับหน่วยงานภาครัฐน้อยมาก
ตัวอย่าง	สวีเดน อังกฤษ ซิลิแอฟริกาใต้ และเอธิโอเปีย	แซมเบีย บังกลาเทศ กานา และฟิลิ	ออสเตรเลีย และสิงคโปร์

ที่มา: ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (2555)

จากตารางที่ 2.7 ซึ่งชี้ให้เห็นว่า รูปแบบการมีหน่วยงานเฉพาะ (Lead Agency) จะเป็นทางเลือกโดยทั่วไป และมีข้อสังเกตว่าโดยทั่วไปประเทศที่ประสบความสำเร็จ หน่วยงานเฉพาะจะเป็นหน่วยงานด้านถนนมากกว่าหน่วยงานตำรวจจะมียกเว้นแต่ประเทศญี่ปุ่น สาเหตุสำคัญที่หน่วยงานถนนประสบความสำเร็จในประเทศเหล่านั้น เนื่องจากภาครัฐภายใต้การให้ความสนับสนุนจากภายนอก มีการลงทุนในการฟื้นฟูสภาพถนนด้วยงบประมาณจำนวนมาก ในขณะที่การลงทุนในส่วนของการตำรวจมีความเป็นไปได้น้อยกว่ามาก

5.3 การจัดสรรงบประมาณ

จาก Road Safety Management Review (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2555) สามารถจำแนกรูปแบบโดยทั่วไปของแหล่งที่มาของงบประมาณ เพื่อสนับสนุนการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน ดังนี้

- 1) งบประมาณจากงบประมาณแผ่นดินของรัฐบาล
- 2) ภาษีจากการใช้รถใช้ถนน (Road user Charge)
- 3) เงินค่าประกัน (Insurance Levy)
- 4) เงินจากค่าปรับ ค่าธรรมเนียมหรือที่คล้ายคลึง (Administrative Charge)
- 5) กองทุน (Fund)
- 6) เงินสนับสนุนจากภาคเอกชน

โดยรูปแบบของการใช้งบประมาณดังกล่าวได้แก่

- 1) การจัดสรรงบประมาณจากงบประมาณแผ่นดินของรัฐบาล (Government Budgeting) ผ่านทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน
- 2) การดึงงบประมาณเฉพาะออกมาเพื่อใช้สนับสนุนกิจกรรมด้านการจัดการ (Administrative Cost) ตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ (Hypothecation) เช่น การดึงค่าปรับคดีจราจรมาใช้ เพื่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร ตามแนวคิดที่ว่าใครเป็นผู้ก่อก็ต้องเป็นผู้รับผิดชอบ
- 3) เป็นกองทุนซึ่งรวบรวมงบประมาณจากแหล่งต่างๆ เพื่อนำมาใช้ในการดำเนินงานในวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ โดยลักษณะเด่นของกองทุน คือ สามารถระดมทุนจากภาคเอกชนหรือภาคส่วนอื่นๆ มาใช้งานในกองทุนได้ ซึ่งต่างจากงบประมาณของรัฐ ที่ขาดแคล่องตัวในการบูรณาการกับงบประมาณอื่นๆ

หลักการการจัดสรรงบประมาณตามแนวคิดของ Wetteland และ Lundebye (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2555)

Wetteland และ Lundebye ได้นำเสนอเรื่องการจัดสรรงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนนไว้ในการประชุม 3rd African Road Safety Congress ในหัวข้อ Financing of Road Safety Actions และวางหลักการไว้ว่า การออกแบบก่อสร้างและดูแลด้านโครงสร้างพื้นฐาน การให้การศึกษา และการบังคับใช้กฎหมาย ควรเป็นบริการพื้นฐานที่รัฐควรเป็นผู้ลงทุนจากงบประมาณของรัฐโดยตรง ซึ่งสะท้อนให้เห็นได้จากการบริหารการทำงานตามโครงสร้าง NRSC อย่างไรก็ตาม ผู้ใช้รถใช้ถนนเองก็มีส่วนที่จะต้องรับผิดชอบต่อการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยด้วยเช่นกัน โดยจะต้องรับผิดชอบในการพัฒนาตนเองให้เป็นผู้ขับขี่ที่ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกับผู้อื่น การตรวจสอบเพื่อให้รถอยู่ในสภาพที่ปลอดภัยในการใช้งาน ซึ่งจะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการรับผิดชอบดังกล่าวในรูปแบบของการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ (User Fee) ซึ่งอาจจะเก็บโดยตรงจากค่าสอบอบรมเพื่อขอใบรับอนุญาตขับขี่ จากค่าธรรมเนียมประกันภัย เป็นต้น กล่าวได้ว่า ค่าธรรมเนียมดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อการดูแลให้ผู้ขับขี่ที่ปลอดภัย และมีรถที่ได้มาตรฐานความปลอดภัยนั่นเอง

กล่าวโดยสรุป Wetteland และ Lundebye จำแนกการจัดสรรงบประมาณไว้ดังต่อไปนี้

- 1) งบประมาณสำหรับหน่วยงานด้านถนนควรได้รับการสนับสนุนอย่างเพียงพอจากระบบงบประมาณปกติซึ่งจัดสรรให้โดยรัฐบาล
- 2) ผู้ใช้รถใช้ถนนควรเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายเพื่อลดความเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ เช่น การรับการอบรมการขับขี่ปลอดภัยอย่างเพียงพอ และการณรงค์ประชาสัมพันธ์
- 3) การจัดเก็บภาษีจากผู้ใช้รถใช้ถนนเพื่อนำมาใช้ในการปรับปรุงจุดเสี่ยงจุดอันตราย
- 4) ค่าธรรมเนียมจากการประกันภัย ควรนำมาใช้เพื่อสนับสนุนงบประมาณด้านการประสานงาน การสร้างความตระหนัก การให้ความรู้ อุปกรณ์บังคับใช้กฎหมาย และงานวิจัย

5.4 ทบทวนกฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนน

5.4.1 การทบทวนกฎหมายเชิงโครงสร้างการจัดการความปลอดภัยทางถนน
ในต่างประเทศ กรณีศึกษาการบูรณาการกฎหมายของอังกฤษ (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2555)

พระราชบัญญัตินี้ได้รับการแต่งตั้งขึ้นวันที่ 8 พฤศจิกายน ค.ศ.2006 พระราชบัญญัติชุดนี้เป็นมาตรการส่วนใหญ่ที่บรรจุอยู่ในตัวของพระราชบัญญัติเดิม ในการสนับสนุนการความปลอดภัยทางถนนทั้งทางตรงและทางอ้อม เหล่านี้รวมถึงภาระผูกพันที่เกิดจากกลยุทธ์ด้านความปลอดภัยของรัฐบาลก่อนหน้านี้ด้วย

พระราชบัญญัตินี้ได้รวมความหลากหลายของมาตรการในการปรับปรุงบทลงโทษสำหรับการกระทำผิดจราจรบนถนน รวมถึงการให้การฝึกอบรมซ่อมเสริมเป็นทางเลือก (ในบางส่วนหรือทั้งหมด) ตามแต่โทษ ซึ่งจะทำให้ผู้กระทำความผิดได้ตระหนักถึงการเสียชีวิตที่เกิดจากความประมาทหรือไม่นี้ถึงผู้ขับรถ รวมถึงการขยับยานพาหนะโดยไม่มีประกัน ขับขี่ขณะมีเมามา ขับรถเร็วเกินกำหนด และไม่มีใบอนุญาตขับขี่

เนื้อหาโดยรวมของบทบัญญัติ

1) บทลงโทษสำหรับความผิดจราจรทางถนน

มาตรา 4 เพิ่มโทษสูงสุดให้กับผู้กระทำความผิด

มาตรา 11 เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้กระทำความผิดหลบหนีการรับโทษ

ผู้กระทำความผิดต้องจ่ายค่าปรับ ณ ที่ได้กระทำความผิดส่วนหนึ่งก่อน

2) กฎหมายที่ถูกแก้ไขเพิ่มเติม

มาตรา 2 แห่งพระราชบัญญัติ ที่จะทำเพื่อให้รายได้ทุนส่วนเกินจากการบังคับใช้กล้องรักษาความปลอดภัยที่จะใช้โดยหน่วยงานของรัฐเพื่อความปลอดภัยทางถนน ปัจจุบันไม่มีแผนดังกล่าว

มาตรา 19 ใช้แทนพระราชบัญญัติใหม่มาตรา 87 ของกฎจราจรถนนพระราชบัญญัติ 1984 ในปัจจุบัน แสดงให้เห็นว่ายานพาหนะที่ถูกใช้เพื่อการให้บริการฉุกเฉินได้รับการยกเว้นจากการจำกัดความเร็ว

มาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติชุดเลขมาตรา 89 (การทดสอบการขับรถ) และมาตรา 91 (การชำระหนี้ของค่าธรรมเนียมการทดสอบ) นี้ ได้อำนวยความสะดวกให้กับผู้สมัครทดสอบให้ยอมแสดงใบอนุญาตขับรถของตนให้ผู้ตรวจสอบในสถานการณ์ที่กำหนด และยังมี ความผ่อนปรนในการยกเลิกการนัดหมายและการจัดเรียงการทดสอบการขับขี่และการแต่งตั้งผู้ตรวจสอบการขับรถ รวมทั้งการผ่อนปรนสำหรับการเรียกเก็บเงินในส่วนของการนัดหมาย

มาตรา 37 ให้คำนิยามใหม่ของ “การทดสอบขับขี่ที่เหมาะสม”

มาตรา 38 แก้ไขเพิ่มเติม เพื่อช่วยให้รัฐมนตรีกระทรวงการต่างประเทศ มีอำนาจเต็มเกี่ยวกับการให้ใบอนุญาตขับรถภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดไว้ มีประสิทธิภาพสำหรับระยะเวลาหนึ่งหรือตามที่กฎหมายกำหนด

มาตรา 40 อนุญาตให้เลขานุการของรัฐมีอำนาจในการเรียกเก็บการต่ออายุใบอนุญาตขับขี่

มาตรา 48 เกี่ยวข้องกับการเก็บรวบรวมการแก้ไขและการใช้ยานพาหนะ ลินค้ำหนัก และผู้ตรวจสอบข้อมูลการตรวจสอบยานพาหนะ เป็นหน้าที่ของรัฐมนตรีกระทรวงการต่างประเทศในการเก็บรักษาบันทึกที่เกี่ยวข้องกับการทดสอบของยานพาหนะ ลินค้ำและบันทึกดังกล่าวอาจถูกใช้เพื่อตรวจสอบความถูกต้องในการแก้ไขหรือเสริมระเบียบข้อบังคับ

มาตรา 49 ให้อำนาจตามกฎหมาย สำหรับหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องกับการเปิดเผยข้อมูลบางอย่างที่จะใช้ในต่างประเทศ ซึ่งบทบัญญัติเริ่มมีผลบังคับใช้ในปี 2007 และช่วยให้ DVLA แบ่งปันข้อมูลผู้ขับขี่ พาหนะรถยุโรป และระบบสารสนเทศของใบอนุญาตขับขี่ (EUCARIS) นอกจากนี้ยังช่วยเจ้าหน้าที่ออกใบอนุญาตอื่นๆ ที่ร้องขอโดยตรงไปยัง DVLA ได้

มาตรา 52 ให้เจ้าหน้าที่ออกใบอนุญาตมีอำนาจในการระงับหรือยกเลิกการบริการรถแท็กซี่หรือใบอนุญาตขับรถของ PHV โดยมีผลทันทีในกรณีที่ปรากฏว่าประชาชนขาดความปลอดภัย

มาตรา 53 ยกเว้นการออกใบอนุญาตรถเช่าส่วนตัวสำหรับยานพาหนะที่ใช้สำหรับการเช่า และผลตอบแทนภายใต้สัญญาเช่ายานพาหนะเป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่าเจ็ดวัน

มาตรา 54 นี้แก้ไขเพิ่มเติมคำนิยามของ “ยานเช่าเอกชน” ในส่วนที่ 1 (1) (ก) ของยานพาหนะบริการภาคเอกชน เพื่อนำมาเช่ารถในส่วนตัว ระบบการออกใบอนุญาตสำหรับผู้ประกอบการในกรุงลอนดอน และคนขับรถเช่าเอกชนเพื่อบริการให้กับกลุ่มหรือองค์กรที่ระบุไว้ (แต่ไม่ใช่ที่สาธารณะที่มีขนาดใหญ่)

5.4.2 การทบทวนกฎหมายเชิงโครงสร้างการจัดการความปลอดภัยทางถนนในต่างประเทศกรณีศึกษา อินเดีย (จากรายงาน Report of the Committee on Road Safety and Traffic Management) (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2555)

เมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน ค.ศ. 2005 ประเทศอินเดียได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อศึกษาด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนนที่เหมาะสม โดยได้มอบหมายให้คณะกรรมการจัดทำรายงานเสนอรัฐบาล โดยคณะกรรมการได้รับมอบหมายให้ดำเนินการศึกษาภายใต้กรอบดังต่อไปนี้

- 1) ประเมินสถานการณ์ด้านอุบัติเหตุจราจรซึ่งมีผลกระทบต่อด้าน การสาธารณสุขและผลกระทบเชิงเศรษฐศาสตร์ของประเทศ
- 2) ศึกษาบทเรียน องค์การด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนนและกฎหมายจราจรในต่างประเทศ
- 3) จัดทำข้อเสนอแนะองค์การด้านการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนใน ส่วนของรัฐบาลกลาง และบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานดังกล่าว
- 4) จัดทำข้อเสนอแนะเกี่ยวกับกฎหมายจราจรที่ควรได้รับการปรับปรุง
- 5) จัดทำข้อเสนอแนะถึงกลไกด้านงบประมาณเพื่อสนับสนุนการทำงาน ขององค์การดังกล่าว
- 6) จัดทำข้อเสนอแนะมาตรการเพื่อการช่วยเหลือและเยียวยาผู้ประสบ อุบัติเหตุ

คณะกรรมการซึ่งประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิจากภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้จัดทำข้อเสนอแนะที่ชื่อ Report of the Committee on Road Safety and Traffic Management โดยมีสาระสำคัญโดยย่อ ดังนี้

คณะกรรมการได้มีการทบทวนรูปแบบ โครงสร้างการจัดการในต่างประเทศ ทั้งจากสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย อังกฤษ สวีเดน และได้ข้อสรุปเบื้องต้นดังนี้

- 1) ทุกประเทศที่ได้เข้าไปทบทวนพบว่า การให้ความสำคัญจากฝ่าย การเมืองในระดับสูงที่สุด เป็นปัจจัยหลักในการส่งเสริมเรื่องความปลอดภัยทางถนน
- 2) ไม่พบว่ามีประเทศใดที่มีหน่วยงานเดียวที่จะรับผิดชอบในทุกด้านของ ความปลอดภัยทางถนน ทุกประเทศต่างต้องอาศัยการประสานงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานภายใน กรม หน่วยงานระหว่างกรม และหน่วยงานข้ามกระทรวง ที่มีประสิทธิภาพเป็นเงื่อนไขที่สำคัญ
- 3) หน่วยงานของสหรัฐอเมริกา และสวีเดน มีทั้งกรอบอำนาจหน้าที่ และ งบประมาณเพื่อการสนับสนุนแผนงานหรือโครงการเป็นของตนเอง และได้รับการยอมรับว่าเป็น ต้นแบบของการจัดการที่ประสบความสำเร็จ

จากตัวอย่างของประเทศสหรัฐอเมริกาที่ใช้หน่วยงาน NHTSA ที่จัดตั้งตาม กฎหมาย และมีการสนับสนุนงบประมาณที่เพียงพอ ทำให้เกิดการพัฒนาด้านความปลอดภัยที่เป็น มาตรฐานเดียวกันทั้งประเทศ คณะกรรมการจึงมีความเห็นว่าองค์การด้านการจัดการความปลอดภัย ของอินเดีย หากจะจัดตั้งในระดับสำนัก นอกจากจะมีข้อจำกัดอย่างที่กล่าวมาแล้ว ยังยากที่เจ้าหน้าที่ จะทำหน้าที่ด้วยความเชี่ยวชาญ จึงควรมีกฎหมายรับรองเพื่อความต่อเนื่อง เพื่อให้เจ้าหน้าที่มีความ เชี่ยวชาญ และสร้างความเชื่อถือให้เกิดขึ้น ทั้งนี้ โดยได้กำหนดกรอบภารกิจของหน่วยงานใหม่

ให้เน้นด้านการส่งเสริม (Promotion) ด้านความปลอดภัยทางถนนแบบองค์รวม และเสนอให้หน่วยงานดังกล่าวทำหน้าที่ให้คำปรึกษากับฝ่ายการเมืองที่กำกับดูแลด้านนโยบายของกระทรวงหลักที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัยทางถนน เนื่องจากการขับเคลื่อนนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนต้องอาศัยการสนับสนุนจากฝ่ายการเมืองเช่นกัน

5.5 การติดตามและประเมินผล

ประเทศในกลุ่มที่มีการพัฒนาด้านความปลอดภัยทางถนน จะให้ความสำคัญกับการจัดทำ การกำหนดค่าเป้าหมาย และการกำหนดตัวชี้วัดที่สามารถสะท้อนภาพการทำงานที่แท้จริง เพื่อเป็นประโยชน์ในการปรับปรุงและพัฒนาแผนต่อไป โดยจากการรายงานการศึกษา Road Safety Performance Indicators: Theory ของ The European Transport Safety Council ETSC หรือ ETSC ได้กำหนดความจำเป็นในการกำหนดตัวชี้วัดด้านความปลอดภัย (Road Safety Performance Indicator หรือ SPI) ไว้ดังต่อไปนี้ (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2555)

- 1) การเปลี่ยนแปลงของตัวเลขการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บมีการแปรปรวนค่อนข้างสูง ในขณะที่การเปลี่ยนแปลงตัวเลขในระยะสั้นๆ ไม่ได้สะท้อนสภาพการเปลี่ยนแปลงที่แท้จริงในระยะยาว
- 2) ระบบข้อมูลและสถิติที่ได้รับการรายงานเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนนั้นเป็นสถิติและข้อมูลที่ขนาดความสมบูรณ์ ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงที่ปรากฏในข้อมูลที่ได้จึงอาจเป็นเพียงการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นเนื่องจากความเข้มข้นของการรายงานของตำรวจในช่วงนั้นๆ ก็เป็นไปได้
- 3) ไม่จำเป็นเสมอไปที่จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุจะสื่อถึงสาเหตุที่แท้จริงของการเกิดอุบัติเหตุ ความแตกต่างระหว่างการชนกับการเกือบชนเป็นความแตกต่างกันไม่ถึงเสียวินาทีจึงเป็นไปได้ว่าถึงแม้จะอยู่ในสภาพที่มีความเสี่ยง แต่ก็ไม่สะท้อนให้เห็นถึงจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ
- 4) การแก้ปัญหาที่ถูกต้องและเหมาะสม จำเป็นต้องพัฒนากลยุทธ์เพื่อให้เข้าใจถึงกระบวนการที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุเหล่านั้น และตัวชี้วัดก็เป็นเครื่องมือตัวหนึ่งที่สามารถสะท้อนให้เห็นถึงกระบวนการนั้นได้

5.5.1 การกำหนดตัวชี้วัดในประเทศสหรัฐอเมริกา (Traffic Safety Performance Measures for State and federal Agencies อ้างถึงใน ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2555)

ประเทศสหรัฐอเมริกาได้กำหนดแนวทางในการประเมินประสิทธิผล (Performance Measures) ตามแนวคิดด้านการบริหารจัดการแบบใหม่ (Performance-based Management) โดยกำหนดวัตถุประสงค์ของ Safety Performance Measure (SPM) ไว้ดังต่อไปนี้

- 1) เพื่อใช้กำหนดเป้า (Goal)
- 2) เพื่อเชื่อมโยงเป้าไปสู่ปฏิบัติ
- 3) เพื่อการจัดสรรทรัพยากร
- 4) เพื่อการติดตามและประเมินผลความคืบหน้า
- 5) เพื่อใช้ในการสื่อสารสร้างความเข้าใจถึงลำดับความสำคัญ ผลลัพธ์ที่

คาดว่าจะได้รับ และคุณค่าต่อสังคมที่จะได้รับจากมาตรการเพื่อความปลอดภัย ตลอดจนกิจกรรมดังกล่าว

SPM กำหนดแนวทางดังกล่าวเพื่อติดตามความก้าวหน้าในการทำงานระดับท้องถิ่น และระดับประเทศ แต่ไม่ใช่เครื่องมือเพื่อใช้เปรียบเทียบความก้าวหน้าระหว่างท้องถิ่นด้วยกัน เนื่องจากแต่ละพื้นที่ย่อมมีข้อจำกัดและข้อแตกต่างที่ไม่สามารถนำมาเปรียบเทียบกันได้

ประเภทของ SPM ประกอบด้วย

1) Outcomes เป็นการวัดจำนวนการอุบัติเหตุ บาดเจ็บ เสียชีวิต โดยนำเสนอในรูปแบบของจำนวน อัตราส่วน ต่อจำนวนประชากร จำนวนระยะทางในการเดินทาง หรือจำนวนรถจดทะเบียน ก็ได้ ใช้เพื่อกำหนดเป้าหมายของประเทศและท้องถิ่น ใช้ในการจัดสรรด้านงบประมาณ และวัดความก้าวหน้าในภาพรวม และในประเด็นที่สนใจเป็นพิเศษ ข้อมูลในระดับประเทศดังกล่าวควรมีความถูกต้อง มีความสม่ำเสมอในแต่ละพื้นที่และในทุกช่วงเวลา ในขณะที่ข้อมูลในระดับพื้นที่ไม่จำเป็นจะต้องมีความสม่ำเสมอเหมือนกันในทุกๆ พื้นที่ แต่ควรมีความสม่ำเสมอในช่วงระยะเวลา โดยทั่วไปจะใช้อัตราการเสียชีวิตตลอดปีเป็นตัวชี้วัด

2) Behavior เป็นการวัดข้อมูลพฤติกรรมจากการสำรวจบนถนนหรือจากการรายงานด้วยตนเอง จากแบบสอบถาม โดยอาจจะรวมไปถึงการรายงานถึงความตระหนัก ความรู้ และทัศนคติที่เกี่ยวข้องกับประเด็นด้านความปลอดภัยทางถนน เป็นข้อมูลที่ได้มาจากการสำรวจในสนาม เช่น การใช้เข็มขัดนิรภัย การสวมหมวก การใช้ความเร็ว หรือจากการรายงานด้วยแบบสอบถาม ตัวชี้วัดประเภทนี้เป็นเครื่องมือที่เชื่อมโยงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างมาตรการหรือกิจกรรมที่ได้ดำเนินการมีผลต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ทัศนคติ อย่างไรก็ตาม ตัวชี้วัดประเภทนี้ช่วยให้พื้นที่สามารถประเมินการทำงานในแต่ละกิจกรรมที่ได้ดำเนินการเพื่อให้ทราบผลอย่างทันต่อเวลา และสามารถปรับเปลี่ยนแก้ไขได้อย่างเหมาะสม

3) Activities เป็นการวัดกิจกรรมจากทุกด้านที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย ทั้งจากการบังคับใช้กฎหมาย การตัดสินใจโดยศาล การเผยแพร่ข้อมูลผ่านสื่อ การให้ความรู้ เป็นต้น สำหรับประเภทที่ 1 เป็นการวัดจากข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ เป็นการวัดปริมาณของกิจกรรมที่เกิดขึ้น ซึ่งบางครั้งอาจเรียกว่า Output Measure หรือตัวชี้วัดผลผลิตก็ได้ เช่น จำนวนจุดตรวจ จำนวนสื่อ

ที่ถูกเผยแพร่ จำนวนหลักสูตรที่ให้การอบรมหรืออาจจะวัดจากจำนวนผู้ที่ผ่านการตรวจที่จุดตรวจ จำนวนผู้ที่เห็นสื่อที่ถูกเผยแพร่ หรือจำนวนผู้ที่ได้รับการอบรม เป็นต้น ตัวชี้วัดประเภทนี้ไม่จำเป็นจะต้องเหมือนกันในแต่ละพื้นที่ และไม่จำเป็นจะต้องเหมือนกันตลอดเวลา เนื่องจากแต่ละพื้นที่อาจมีความจำเป็นจะต้องใช้กิจกรรมที่แตกต่างกับกลุ่มเป้าหมายที่แตกต่างกัน ในช่วงเวลาที่แตกต่างกัน เพื่อแก้ไขปัญหาเฉพาะเจาะจงในพื้นที่ของตนเอง การวัดประเภทนี้ควรทราบผลได้เร็ว

5.5.2 หลักเกณฑ์ในการกำหนดตัวชี้วัด

- 1) มีความสำคัญและจำเป็นต่อการแก้ปัญหาจริง
- 2) มีความสม่ำเสมอในทุกพื้นที่ในกรณีที่จะนำมาวิเคราะห์ในระดับประเทศ
- 3) มีการวางแผนที่จะเก็บได้เป็นระยะเวลายาวและต่อเนื่อง
- 4) เป็นที่ยอมรับของทุกฝ่ายที่มีส่วนได้ส่วนเสีย
- 5) มีนิยามที่ชัดเจนในการวัดและนำไปปฏิบัติเพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลจริง
- 6) เป็นสิ่งที่สามารถเข้าใจได้ทั้งในระดับผู้บริหารและประชาชนทั่วไป
- 7) ทันท่วงที
- 8) มีต้นทุนในการเก็บที่เหมาะสม

5.6 แนวปฏิบัติที่เป็นเลิศของบทบาทของโครงสร้างการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน (ร่างรายงาน โครงการศึกษาเพื่อยกระดับการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน, 2555)

5.6.1 การประสานงาน บทบาทด้านการประสานงานเป็นบทบาทที่สำคัญมากของหน่วยงานหลัก โดยแยกการดำเนินการออกได้ดังนี้

- 1) การประสานงานในเนวราบ
 - (1) จัดการขบวนการทำงานภายใต้โครงสร้างการบริหารราชการและการตัดสินใจเพื่อกำหนด ยุทธศาสตร์และเป้าหมายของชาติ
 - (2) ระบุถึงหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องและมีความจำเป็นต่อการดำเนินการตามยุทธศาสตร์และผลสำเร็จ
 - (3) แสวงหาข้อตกลงร่วมกันของรูปแบบการจัดการระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ที่จำเป็นต่อการดำเนินงานให้ประสบความสำเร็จ
 - (4) กำหนดรูปแบบการทำงานร่วมกันของแต่ละระดับ ทั้งในระดับผู้บริหารระดับสูง ระดับให้คำปรึกษา หรือระดับคณะทำงานในแต่ละประเด็น

(5) คู่มือการทำงานในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดความเข้าใจถึงการทำงานร่วมกัน โดยเฉพาะผู้บริหารระดับสูงซึ่งเป็นแกนนำที่สำคัญในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ให้ประสบความสำเร็จ

(6) จัดการประชุมและเป็นประธานในคณะกรรมการชุดต่างๆ

(7) จัดทำวาระการประชุม บันทึกการประชุม และเอกสารประกอบการประชุมในกรรมการชุดต่างๆ

(8) ระบุและนำเสนอให้เห็นถึงบทบาทของแต่ละหน่วยงานที่จะทำให้ยุทธศาสตร์การทำงานประสบความสำเร็จโดยเปรียบเทียบทางตัวอย่างที่ดีในต่างประเทศ

(9) จัดทำข้อตกลงหรือบันทึกความเข้าใจร่วมกันกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลัก ๆ เพื่อเคลื่อนการทำงานในแต่ละส่วนไปสู่เป้าหมายร่วมกัน

(10) จัดทำระบบติดตามและสร้างความมั่นใจว่ามีการดำเนินการเป็นไปตามแนวทางที่กำหนดไว้จริง

(11) บูรณาการทรัพยากรที่จำเป็นต่อการทำงานจากแหล่งสนับสนุนต่างๆ

(12) นำเสนอตลอดจนดูแลเพื่อให้การจัดสรรงบประมาณระหว่างหน่วยงานต่างๆ สามารถตอบสนองต่อแผนการทำงาน ตลอดจนพัฒนาศักยภาพของบุคลากรในหน่วยงานของตนเองให้มีประสิทธิภาพในการดำเนินงานดังกล่าวได้

(13) จัดตั้งกลุ่มงานเลขานุการ ซึ่งสามารถให้การสนับสนุนด้านเทคนิคที่มีลักษณะเป็นสหสาขากับคณะกรรมการ อนุกรรมการ คณะทำงานต่างๆ ได้ โดยอาจจัดตั้งในรูปแบบส่วนงานยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน

2) การประสานงานในแนวตั้งจากส่วนกลางสู่ภูมิภาคและองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

(1) ผสานงานระหว่างส่วนกลางส่วนภูมิภาคและองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อให้การทำงานไปสู่เป้าหมายที่ตั้งไว้

(2) กำหนดกรอบของกฎหมายเพื่อชี้ให้เห็นถึงบทบาท หน้าที่ของหน่วยงานต่างๆ ที่จะต้องปฏิบัติกร รวมไปถึงในองค์กรระดับล่าง เช่น ท้องถิ่น

(3) จัดให้มีตัวแทนจากภูมิภาคและท้องถิ่นในคณะกรรมการระดับชาติ

(4) วางกรอบกฎหมายเพื่อให้ภูมิภาคและท้องถิ่นสามารถกำหนดโครงสร้างการทำงานภายในพื้นที่เพื่อให้บรรลุตามเป้าหมาย

(5) กำหนดกลไกการจัดสรรงบประมาณและจัดเตรียมเครื่องมือในการแปลงยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้หน่วยงานในระดับล่างสามารถนำไปปฏิบัติโดยเน้นมาตรการที่ตอบสนองต่อเป้าหมาย

(6) ส่งเสริมการทำงานร่วมกันขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นกับชุมชนด้วยการสนับสนุนด้านงบประมาณเพื่อกระตุ้นให้เกิดการทำงานร่วมกัน

3) การสร้างภาคีขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ระหว่างหน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานที่ไม่ใช่ภาครัฐ ชุมชน ภาคธุรกิจทั้งในระดับส่วนกลาง และในพื้นที่

(1) ระบุ และจัดหางบประมาณ เครื่องมือ เพื่อให้เกิดความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐที่มีบทบาทสำคัญ เช่น ระหว่างหน่วยงานหลักกับตำรวจ หน่วยงานหลักกับหน่วยงานด้านถนน ตำรวจกับหน่วยงานด้านถนน เพื่อพัฒนาระบบการรายงานข้อมูลที่เป็นมาตรฐานผ่านบุคคลกรของแต่ละหน่วยงานทั้งในส่วนกลางและในระดับพื้นที่ซึ่งเป็นผู้มีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรง การทำงานดังกล่าวจะช่วยในการพัฒนาระบบฐานข้อมูล การจัดการข้อมูล และการวิเคราะห์ข้อมูล

(2) ใช้ประโยชน์จากการบันทึกความร่วมมือ บันทึกความเข้าใจระหว่างหน่วยงาน องค์กรต่างๆ รวมถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อสร้างความเข้มแข็งในการทำงานร่วมกันของภาคี

(3) สร้างแรงจูงใจและให้ความช่วยเหลือผ่านการสนับสนุนด้านเงินทุน เพื่อให้หน่วยงานในระดับท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องได้มีโอกาสที่จะทำงานร่วมกันกับภาคีหลัก และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการนำมาตรการที่เป็นแนวปฏิบัติที่เป็นเลิศมาใช้

(4) พัฒนาเครื่องมือเพื่อให้หน่วยงานท้องถิ่นสามารถนำไปใช้ประโยชน์หรือวางแผนการทำงาน เช่น ปฏิทินความปลอดภัยทางถนน ระบบการจัดการความปลอดภัย คู่มือแนวปฏิบัติที่เป็นเลิศ และการศึกษาการลดลงของการชน พร้อมทั้งการสนับสนุนจากหน่วยงานด้านความปลอดภัยและผู้เชี่ยวชาญ

(5) สร้างการมีส่วนร่วมจากหน่วยงานที่ไม่ใช่ภาครัฐเพื่อช่วยการขับเคลื่อนงานให้บรรลุเป้าหมาย ถึงแม้หน่วยงานเหล่านี้จะมีความเป็นอิสระและมีแหล่งเงินทุนสนับสนุนจากหลายแหล่ง หน่วยงานหลักก็เป็นอีกหน่วยงานหนึ่งที่สำคัญต่อการให้การสนับสนุนเช่นเดียวกัน

(6) จัดตั้งหรือสนับสนุนให้เกิดความร่วมมือใหม่หรือหน่วยงานใหม่ที่จะเข้ามามีส่วนช่วยความสำเร็จของเป้าหมาย และสนับสนุนการจัดการเชิงระบบ

(7) ต่อท่อแหล่งเงินทุนสนับสนุนและการช่วยเหลือเชิงเทคนิค

(8) ร่วมมือกับภาคธุรกิจในการสนับสนุนการทำงานด้านการบริหาร
จัดการเชิงระบบ

(9) จัดทำยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนในขณะทำงาน และ
กำหนดหลักเกณฑ์และมาตรฐานความปลอดภัยของภาคการขนส่งเพื่อกระตุ้นอุตสาหกรรมท้องถิ่น

(10) เปิดโอกาสให้ภาคธุรกิจได้เข้ามามีส่วนร่วมในขณะทำงาน
กรรมการ ในการกำหนดยุทธศาสตร์ของประเทศ

(11) เผยแพร่กิจกรรมของบริษัทที่มีส่วนสนับสนุนความสำเร็จของแผน
ยุทธศาสตร์

4) ความสำคัญกับภาคนิติบัญญัติทั้งในระดับส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และ
ท้องถิ่น

(1) สร้างละส่งเสริมการมีส่วนร่วมจากภาคนิติบัญญัติทั้งในระดับ
ส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และท้องถิ่นเพื่อให้เห็นถึงเป้าหมายของความสำเร็จร่วมกันของการทำงาน

(2) สนับสนุนการประสานงานและการสื่อสารระหว่างรัฐบาลกับสภา

(3) จัดทำรายงานสถานการณ์ประจำปีด้านความปลอดภัยทางถนนและ
เสนอให้กับรัฐสภาได้รับทราบเป็นประจำ

(4) กระตุ้นผ่านผู้บริหารฝ่ายการเมืองเพื่อให้เกิดการจัดตั้งกรรมาธิการ
ร่วมด้านความปลอดภัยทางถนนที่ให้ความสำคัญกับการดำเนินงาน สร้างความสนใจกับกลุ่มสื่อ
และสังคม ผ่านกระบวนการตรวจสอบการทำงาน การให้ข้อเสนอแนะ ตลอดจนส่งเสริมและ
ผลักดันกฎหมายสำคัญๆ ที่ส่งเสริมด้านความปลอดภัยทางถนน

(5) จัดทำคู่มือเพื่อให้ความรู้กับนักการเมืองท้องถิ่นในการทำงานด้าน
ความปลอดภัยบนพื้นฐานของหลักฐาน โดยมีส่วนร่วมกับองค์กรที่ไม่ใช่ภาครัฐ และหน่วยงานใน
ท้องถิ่น

(6) รวมตัวแทนจากฝ่ายนิติบัญญัติในคณะกรรมการที่ปรึกษาการ
ทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

5.6.2 กฎหมาย

- 1) การทบทวนกรอบการทำงานของกฎหมาย
 - (1) มีการทบทวนกฎหมาย หรือมาตรฐานของต่างประเทศ เพื่อวิเคราะห์ถึงความจำเป็นและเหมาะสม เพื่อปรับปรุงกฎหมายให้ทันต่อเทคโนโลยีที่เปลี่ยนไป และได้มาตรฐาน
 - (2) จัดให้มีการศึกษาถึงต้นทุนและผลประโยชน์ที่ได้จากนากฎหมายต่างๆ มาใช้
- 2) พัฒนาและปรับปรุงเป้าหมายให้ทันสมัย
 - (1) ศึกษารูปแบบทางเลือกต่างๆ ที่จะตอบสนองเป้าหมายเชิงนโยบาย
 - (2) มีการศึกษาทำงานร่วมกันกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือผู้เกี่ยวข้องในการผลักดันกฎหมายจนกระทั่งได้ข้อสรุปร่วมกัน ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรี
 - (3) ใช้โครงสร้างการบริหารงานที่มีอยู่ในการติดตามความคืบหน้าของการผลักดันกฎหมายในกรณีที่กฎหมายดังกล่าวจำเป็นจะต้องได้รับการนำเสนอผ่านหน่วยงานอื่น
 - (4) ปรึกษากับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและสาธารณะเพื่อพัฒนาและปรับปรุงมาตรฐานและเกณฑ์ต่างๆ เพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติที่บังคับใช้ได้จริง
 - (5) จัดเตรียมทีมภายในหน่วยงานที่มีความเชี่ยวชาญด้านนโยบายและกฎหมาย
 - (6) ใช้ตัวอย่างการนำร่องกฎหมาย
- 3) บูรณาการกฎหมายเข้าด้วยกัน

มีการทบทวนกฎหมายอย่างสม่ำเสมอเพื่อรวบรวมกฎหมายต่างๆ เช่น การอนุมัติรูปแบบยานพาหนะ กฎหมายทางหลวง ที่มีการเปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลา เพื่อประโยชน์ในการใช้งานที่เหมาะสมมากขึ้น
- 4) จัดเตรียมทรัพยากรด้านการออกกฎหมายที่สำคัญให้พร้อม
 - (1) แสวงหาโอกาสในการนำเสนอกฎหมายทั้งในส่วนของรัฐบาล และรัฐสภา
 - (2) มีการทำงานร่วมกันกับฝ่ายที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอ ผ่านการพบปะ เข้าสรุปให้ฟัง

5.6.3 งบประมาณและการจัดสรร

1) สร้างการได้มาของแหล่งงบประมาณที่ยั่งยืน

(1) ทบทวนและทำให้เห็นถึงความสำคัญในการปรับปรุงกลไกการจัดสรรงบประมาณด้วยตัวอย่างจากประเด็นอื่นๆ หรือจากต่างประเทศ

(2) ส่งเสริมการจัดตั้งแหล่งเงินทุนเฉพาะสำหรับงานด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น จากค่าธรรมเนียมจากการใช้ถนน กองทุนทางถนน ซึ่งจะเป็นเครื่องมือที่สำคัญสำหรับการสนับสนุนให้เกิดผลผลิตจากการทำงานของกระทรวงต่างๆ และแหล่งทุนตลอดจนโครงสร้างการจัดการควรได้รับการตราเป็นกฎหมาย

(3) แสวงหาความร่วมมือด้านเงินทุนจากบริษัทประกันและภาคธุรกิจ ในการดำเนินการกิจกรรมต่างๆ ผ่านทางการกำหนดค่าประกันของบริษัทประกัน และการให้การสนับสนุนจากภาคธุรกิจ

(4) มีการ Earmark งบประมาณสำหรับกิจกรรมของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องหลักในส่วนภูมิภาคและท้องถิ่น เพื่อรับประกันผลผลิตที่จะได้จากการดำเนินการที่กำหนดไว้ตามแผน

(5) บริหารจัดการเงินที่ได้จากค่าปรับเพื่อการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

2) กำหนดแนวทางในการชี้แนะการจัดสรรงบประมาณให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้

(1) มีการทบทวนและประมาณการจากการสนับสนุนของผู้เชี่ยวชาญภายนอกถึงมูลค่าความสูญเสียจากการเสียชีวิตและบาดเจ็บเนื่องจากเกิดอุบัติเหตุทางถนน

(2) กำหนดแนวทางการประเมินความคุ้มค่าของโครงการในการลดการเสียชีวิต และบาดเจ็บ เพื่อจัดลำดับความสำคัญ

(3) พัฒนาบุคลากรภายในหน่วยงานให้สามารถประเมินประสิทธิภาพต่อต้นทุน และการวิเคราะห์ความคุ้มค่า ในการจัดเตรียมงบประมาณ

(4) สร้างกลไกการกำกับดูแลและความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน ให้สอดคล้องกับงบประมาณของหน่วยงานเหล่านั้นที่ได้รับการจัดสรรในแต่ละปี

(5) กำหนดเกณฑ์ในการจัดสรรงบประมาณให้กระจายไปในแต่ละแผนงาน

(6) ชี้ให้คณะกรรมการและคณะรัฐมนตรีเห็นถึงประโยชน์และความคุ้มค่าของการจัดสรรงบประมาณเพื่อการยกระดับความปลอดภัยทางถนน ตลอดจนเป้าหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องของรัฐบาล

5.6.4 การรณรงค์

- 1) ส่งเสริมให้เกิดการวางวิสัยทัศน์และเป้าหมายที่ท้าทาย
สร้างความตระหนักว่าวิสัยทัศน์และเป้าหมายที่ท้าทายที่จะลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นความรับผิดชอบร่วมกันของทุกคน
- 2) สร้างผู้นำในประเด็นความปลอดภัยทางถนนในระดับสูง
 - (1) แสวงหาโอกาสทุกทางที่เป็นไปได้ที่ผู้นำประเทศในการประชาสัมพันธ์ยุทธศาสตร์และเป้าหมายเพื่อให้เกิดการยอมรับจากภาคการเมืองและประชาสัมพันธ์ให้สาธารณะได้รับทราบ
 - (2) สร้างการมีส่วนร่วมของรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องในการสร้างความตระหนักเกี่ยวกับความท้าทายของการแก้ปัญหาอุบัติเหตุและประชาสัมพันธ์โครงการต่างๆ ที่รัฐบาลได้ดำเนินการผ่านทางสื่อต่างๆ
 - (3) สร้างแกนหลักจากผู้เชี่ยวชาญระดับอาวุโสในสาขาความปลอดภัยทางถนน เช่น นักวิชาการ ศัลยแพทย์ ผู้บัญชาการตำรวจ นักการเมืองที่สนใจ และผู้นำชุมชน ซึ่งให้ความสนใจในเรื่องความปลอดภัยทางถนนและเข้าร่วมกันผลักดันนโยบายที่สำคัญต่างๆ
- 3) การสร้างความเข้าใจในทุกภาคส่วนถึงมาตรการที่มีประสิทธิภาพและความรับผิดชอบร่วมกัน
กระตุ้นและลงทุนกับการสร้างภาคีร่วมในการทำงานจากทุกภาคส่วนเพื่อช่วยประชาสัมพันธ์ยุทธศาสตร์และมาตรการที่เห็นผลอย่างเป็นรูปธรรมได้จริง
- 4) เป็นองค์การต้นแบบที่เป็นผู้นำด้านความปลอดภัย
 - (1) กำหนดนโยบายการใช้งานยานพาหนะในหน่วยงานของตนเองจากแนวปฏิบัติที่เป็นเลิศและขยายผลไปยังส่วนอื่นๆ
 - (2) กำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการเช่ารถ จัดซื้อ รถ ภายในองค์การ
- 5) พัฒนาและสนับสนุนแผนงานการให้คะแนนด้านความปลอดภัยและเผยแพร่ผลให้ได้รับทราบ
เข้าไปร่วมทำงานในการพัฒนาและสนับสนุนการกำหนดมาตรฐานการให้คะแนนความปลอดภัยร่วมกับผู้ใช้รถใช้ถนน และผู้บริโภค

6) มีการโฆษณาประชาสัมพันธ์ในระดับชาติ

(1) การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูล ข่าวสาร สภาพปัญหา และมาตรการเชิงนโยบายต่างให้ได้รับทราบโดยทั่วถึง

(2) สร้างศักยภาพภายในหน่วยงานรวมถึงการจ้างจากภายนอกเพื่อรณรงค์โฆษณาประชาสัมพันธ์ถึงประเด็นที่สำคัญ ของยุทธศาสตร์ความปลอดภัยของประเทศ

7) ส่งเสริมการรณรงค์ให้ความรู้ในระดับท้องถิ่น

(1) ขับเคลื่อนการทำงานผ่านผู้นำในระดับท้องถิ่นเพื่อสนับสนุนเป้าหมายของชาติ

(2) สนับสนุนโครงการในระดับชุมชน และการประสานงานในท้องถิ่น

5.6.5 การติดตามและประเมินผล

1) จัดทำและสนับสนุนระบบข้อมูลเพื่อวางเป้าหมายในระดับผลลัพธ์ระดับสุดท้าย ผลลัพธ์ระดับกลางและผลผลิต

(1) จัดทำระบบข้อมูลเพื่อวางเป้าหมายในระดับผลลัพธ์สุดท้าย ผลลัพธ์ระหว่างกลางและผลผลิต

(2) จัดทำและเผยแพร่ต้นทุนทางสังคมและเศรษฐศาสตร์ที่เกิดขึ้นจากการบาดเจ็บอุบัติเหตุ

(3) จัดทำระบบฐานข้อมูลกลางของระบบทะเบียนยานพาหนะ ใบขับขี่ของผู้ขับขี่ซึ่งสะดวกต่อการเข้าถึงของฝ่ายบังคับใช้กฎหมาย

(4) จัดทำการสำรวจข้อมูลรูปแบบการเดินทางและความเสี่ยงจากการเดินทางในแต่ละประเภทของถนนอย่างสม่ำเสมอ

(5) จัดทำการเชื่อมโยงเพื่อสอบถามรายงานต่ำกว่าความเป็นจริงระหว่างข้อมูลการรายงานของตำรวจและโรงพยาบาลอย่างสม่ำเสมอ

(6) จัดทำหรือสนับสนุนการให้คะแนนความปลอดภัยของยานพาหนะและถนนซึ่งสะท้อนข้อมูลผลลัพธ์ระดับกลาง

(7) มีการศึกษาทั้งก่อนและหลังการดำเนินมาตรการเพื่อวิเคราะห์ประสิทธิภาพการทำงานรวมถึงการศึกษาเชิงลึกเพื่อวิเคราะห์ปัจจัย สาเหตุและผลของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ

(8) จัดทำเครื่องมือเพื่อสนับสนุนการทำงานของผู้รับผิดชอบถนนและตำรวจในระดับท้องถิ่นในด้านเทคนิคการจัดเก็บข้อมูล วิเคราะห์ และติดตาม และการบริหารระบบฐานข้อมูลเหล่านั้น

2) การทบทวนและประเมินยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยของชาติและประสิทธิผลที่โปร่งใส

(1) จัดทำระบบการทบทวนความก้าวหน้าในการทำงานของยุทธศาสตร์ชาติอย่างสม่ำเสมอ

(2) จัดตั้งกลไกในการทบทวนการทำงานที่เป็นอิสระและโปร่งใสถึงศักยภาพในการจัดการด้านความปลอดภัยทั้งในด้านของผลลัพธ์ มาตรการ และการจัดการเชิงโครงสร้างอำนาจหน้าที่

(3) จัดตั้งผู้ตรวจสอบการจราจรทางบกเพื่อติดตามผลการทำงานและคุณภาพของการนำยุทธศาสตร์ไปปฏิบัติจริง

(4) เผยแพร่ผลการทำงานและความก้าวหน้า รวมทั้งระบบข้อมูลการชนให้สาธารณะรับทราบ เช่น อินเทอร์เน็ต

3) มีการปรับเปลี่ยนที่จำเป็นเพื่อให้บรรลุเป้าหมายและผลลัพธ์ที่ตั้งไว้ มีการนำผลของการติดตามและประเมินผล มานำเสนอและแลกเปลี่ยนในกลุ่มผู้เกี่ยวข้องในทุกระดับเพื่อสร้างความตระหนักถึงเป้าหมายร่วมกันในการทำงาน

5.6.6 งานวิจัย พัฒนา และการถ่ายทอดเทคโนโลยี

1) พัฒนาศักยภาพสำหรับการวิจัยสาขา และการถ่ายทอดความรู้

(1) จัดเตรียมความพร้อมภายในหน่วยงานเพื่อทำวิจัย และจัดการงานวิจัย ตลอดจนการจัดจ้างการวิจัยภายนอกเมื่อกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนเพิ่มขึ้น

(2) สนับสนุนและพัฒนารูปแบบความสัมพันธ์กับองค์การหลักด้านการความปลอดภัยทางถนนที่เป็นอิสระซึ่งครอบคลุมกรอบการทำงานที่เป็นลักษณะสหสาขา

2) สร้างยุทธศาสตร์วิจัยด้านความปลอดภัยทางถนนของชาติ และแผนงานวิจัยรายปี

ร่วมมือกับภาคีในการจัดทำแผนงานวิจัยของชาติและการทบทวนปรึกษาร่วมกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องภายนอกในแต่ละปี

3) ดูแลให้มีงบประมาณเพื่อสนับสนุนงานวิจัยที่ยั่งยืน

(1) จัดสรรงบประมาณแต่ละปีสำหรับงานวิจัยทั้งภายในและการจ้างการวิจัยภายนอก

(2) จัดหางบประมาณสนับสนุนการวิจัยจากค่าเบี้ยประกันอุบัติเหตุ

(3) ส่งเสริมให้ภาคเอกชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการสนับสนุนงานวิจัยเพื่อสาธารณะ

4) การฝึกอบรมและแลกเปลี่ยนผู้เชี่ยวชาญ

วางแผนในการพัฒนาศักยภาพการทำงานด้วยการเข้าร่วมฝึกอบรม การถ่ายทอด ความรู้ เข้าร่วมสัมมนา การอบรมเชิงปฏิบัติการต่างๆ

5) จัดทำคู่มือแนวปฏิบัติที่เป็นเลิศ

พัฒนาภายในหรือจัดจ้างผู้เชี่ยวชาญเพื่อจัดทำคู่มือแนวปฏิบัติที่เป็นเลิศ ซึ่งประกอบด้วยหลักการ โดยทั่วไปของการจัดการความปลอดภัยในประเด็นอื่นๆ การแนะนำ เครื่องมือที่จะนำหลักการไปประยุกต์ใช้ และตัวอย่างกรณีศึกษา

6) จัดทำโครงการนำร่อง

พัฒนาและสนับสนุนงบประมาณในการจัดทำโครงการนำร่องใน ประเด็นที่มีความเป็นไปได้สูงที่จะเข้าไปมีส่วนลดอัตราความสูญเสีย และนำไปขยายผลใน ระดับชาติต่อไป

5.7 บทสรุปถึงระบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนและหน่วยงาน ประสานงานที่มีประสิทธิภาพ (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2555)

5.7.1 ด้านโครงสร้าง

จากการเปรียบเทียบรูปแบบการบริหารจัดการแบบทั้งที่เป็นหน่วยงาน เฉพาะ (Lead Agency) และแบบคณะกรรมการ (Multi-sectoral coordinating body) พบว่าไม่สามารถชี้ให้เห็นว่ารูปแบบใดมีความเหมาะสมมากกว่า เนื่องจากขึ้นอยู่กับพื้นฐานการบริหาร การจัดการภาครัฐที่มีอยู่เดิมของแต่ละประเทศ รวมไปถึงการจัดลำดับความสำคัญของภารกิจในฝ่าย นโยบายและฝ่ายปฏิบัติ อย่างไรก็ตาม มีข้อสังเกตที่ชัดเจนในกลุ่มประเทศที่ไม่ประสบความสำเร็จ ในการจัดการปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนนั้น หน่วยงานที่รับผิดชอบหรือคณะกรรมการที่ รับผิดชอบไม่ได้รับการสนับสนุนทั้งทางด้านงบประมาณ ด้านความรู้ ความเชี่ยวชาญ และด้าน ทรัพยากรบุคคล เพื่อให้สามารถทำงาน ได้อย่างมีประสิทธิภาพอย่างแท้จริง

ในหน่วยงานที่เป็นลักษณะของคณะกรรมการ ถึงแม้จะมีหน่วยงานที่ เกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วมในการทำงาน แต่ส่วนใหญ่จะเข้ามาในบทบาทของการให้คำปรึกษา ทำให้การทำงานของคณะกรรมการไม่สามารถบูรณาการทำงานให้เกิดประสิทธิภาพได้ การที่ จะผลักดันให้คณะกรรมการสามารถทำงานได้จริงและไม่เป็นภาระต่อหน่วยงานด้านประสานงาน จำเป็นจะต้องมีการจัดสรรงบประมาณเฉพาะให้กับคณะกรรมการเพื่อให้เกิดอำนาจในการสั่งการ และการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติได้อย่างแท้จริง

รูปแบบคณะกรรมการและคณะทำงานที่ได้กำหนดขึ้นมาสมควรอยู่บนพื้นฐานของความจำเป็นและวัตถุประสงค์ที่ชัดเจนของการจัดตั้งคณะกรรมการเหล่านั้น ซึ่งจะต้องกำหนดกรอบภาระหน้าที่ของคณะกรรมการเหล่านั้นให้ชัดเจน ว่าเป็นระดับให้นโยบาย ระดับปฏิบัติการ ระดับติดตามประเมินผล หรือระดับให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะ นอกจากนี้การตั้งคณะกรรมการควรมีตัวแทนจากทุกภาคส่วนที่ไม่จำกัดเฉพาะหน่วยงานภาครัฐ เพื่อให้เกิดการทำงานร่วมกันจากหลายกลุ่ม เนื่องจากการแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นความรับผิดชอบของทุกคน

ส่วนการทำงานที่ต้องอาศัยการทำงานร่วมกับพื้นที่ที่จะต้องมีการจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อการประสานงานระดับพื้นที่ และคณะที่ปรึกษาด้านเทคนิคซึ่งมีความรู้ ความเชี่ยวชาญในสาขาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้คำปรึกษา และข้อเสนอแนะในการทำงานของคณะกรรมการในระดับพื้นที่นั้นอย่างชัดเจน

5.7.2 ด้านงบประมาณ

การกำหนดให้มีงบประมาณในการทำงานเฉพาะด้านความปลอดภัยทางถนนจากแหล่งงบประมาณที่มีอยู่หรือที่จะกำหนดให้มีขึ้นใหม่ จำเป็นจะต้องมีการแก้ไขกฎหมาย และอาจจะต้องมีการเปลี่ยนความคิดฝ่ายนโยบายของรัฐบาล การจัดตั้งระบบเงินสนับสนุนไม่ว่าจะเป็นรูปแบบใด จำเป็นที่จะต้องชี้ให้เห็นถึงความชัดเจนของวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และความจำเป็นในการนำงบประมาณดังกล่าวไปใช้ รวมไปถึงรูปแบบของการจัดการเงินดังกล่าว โดยทั่วไปแล้ว ความจำเป็นของการมีรูปแบบงบประมาณเฉพาะเพื่อสนับสนุนการทำงาน ได้แก่

- 1) ความจำเป็นที่จะต้องให้มีงบประมาณที่เพียงพอต่อการทำงาน ความสม่ำเสมอและแน่นอนของเงินทุน
- 2) เพื่อการป้องกันแรงกดดันจากฝ่ายการเมือง รัฐมนตรีผู้รับผิดชอบ ตลอดจนผู้มีหน้าที่จัดสรรงบประมาณ ควรเสนอทางเลือกของระบบที่มีอยู่แล้ว และเป็นที่ยอมรับถึงความโปร่งใส ตรวจสอบได้ มีระบบการจัดสรรงบประมาณที่สามารถตอบสนองวัตถุประสงค์ของการใช้เงิน และกระจายงบประมาณไปยังกลุ่มเป้าหมายอย่างเท่าเทียมกัน
- 3) กลไกจัดการที่ดีควรมีการแบ่งแยกระหว่างผู้หาทุน ผู้ให้ทุน และผู้นำเงินไปใช้ในการดำเนินการ จะช่วยให้เห็นความรับผิดชอบ (Accountability) และเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานได้
- 4) กลไกดังกล่าวจะมีผลต่อภาระงบประมาณน้อยลง หากเอื้อต่อการรวมทุนกับแหล่งทุนจากภาคเอกชนที่มีความสนใจในการทำงานดังกล่าว

การแก้ปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนมีมาตรการอยู่ 2 รูปแบบ คือ มาตรการแบบแข็ง (Hard) มาตรการแบบอ่อน (Soft) โดยแบบแรกเป็นการลงทุนทางด้านวิศวกรรม ที่เน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้มีสภาพที่ปลอดภัยอยู่ตลอดเวลา ในขณะที่แบบที่สองจะเน้น มาตรการที่เกี่ยวข้องกับการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ การปรับเปลี่ยนพฤติกรรม บังคับใช้กฎหมาย ซึ่งในรูปแบบแรกจะต้องใช้งบประมาณเพื่อการลงทุนจำนวนมากเมื่อเปรียบเทียบกับการลงทุนกับ มาตรการในรูปแบบที่ 2 ความชัดเจนในวัตถุประสงค์ของการใช้เงินจึงเป็นสิ่งที่จำเป็น ไม่เช่นนั้นงบ ที่ได้จะไม่เพียงพอต่อการดำเนินงาน และสุดท้ายจะไม่เกิดผลสัมฤทธิ์ตามที่คาดหวังไว้ หาก พิจารณาตามข้อเสนอแนะของ Wetteland และ Lundebye การใช้งานรูปแบบแรกควรจะถูกกำหนดไว้ ให้เป็นกิจกรรมที่ใช้งบประมาณจากงบประมาณของภาครัฐตามปกติ ในขณะที่รูปแบบที่ 2 อาจเอื้อ ต่อการลงทุนที่เป็นลักษณะพิเศษมากกว่า เนื่องจากไม่เป็นภาระในการหาเงินทุนมาสนับสนุน

5.7.3 ด้านการประสานงานกับท้องถิ่น

จากบทเรียนของอังกฤษ และสวีเดนซึ่งเน้นการทำงานร่วมกันกับระดับ ท้องถิ่นเพื่อให้การแก้ไขปัญหาสอดคล้องกับพื้นที่ ซึ่งให้เห็นการพัฒนาศักยภาพของหน่วยงานหลัก ที่รับผิดชอบในการทำหน้าที่ในรูปแบบของพี่เลี้ยงที่มีความรู้ ความเข้าใจในเรื่องความปลอดภัยทาง ถนน เพื่อกำหนดแผนการทำงานร่วมกัน และวางแนวทางการติดตามและประเมินผล เป็นที่ยอมรับ จากทุกฝ่าย ในขณะเดียวกันก็ต้องมีการจัดสรรงบประมาณทั้งหมด หรือบางส่วนเพื่อให้การ ดำเนินการเกิดขึ้นได้ และจะต้องคำนึงถึงการจัดหาบุคลากรมารับผิดชอบการทำงานทั้งหมดในส่วน ของหน่วยงานหลัก และในองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อความต่อเนื่องและยั่งยืนในการทำงาน

5.7.4 ด้านกฎหมาย

จะให้เห็นว่าการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของแต่ละประเทศสามารถ จำแนกรูปแบบของกฎหมายออกเป็น 2 ประเภท คือ กฎหมายเพื่อให้เกิดโครงสร้างการจัดการด้าน ความปลอดภัยทางถนน และกฎหมายด้านความปลอดภัยของคน ถนน และยานพาหนะ ยกตัวอย่าง เช่น ประเทศอังกฤษเป็นกฎหมายเพื่อยกระดับความปลอดภัย โดยการเข้าไปแก้ไขปัญหาในกลุ่ม ปัจจัยเสี่ยงหลัก เช่น คน ถนน และ ยานพาหนะ ในขณะที่บางประเทศจะออกกฎหมายเพื่อยกระดับ ด้านการบริหารจัดการ โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อสร้างความเข้มแข็งให้กับหน่วยงานที่จะเข้ามา รับผิดชอบในการทำงานดังกล่าว ซึ่งจะมองถึงการเสริมสร้างความเข้มแข็งจากปัจจัยด้านอำนาจ หน้าที่ โครงสร้างการบริหารองค์กร คณะกรรมการ ส่วนบริหาร ส่วนปฏิบัติการ งบประมาณเพื่อ การบริหารจัดการ การสนับสนุนจากหน่วยงานอื่นๆ เช่น ข้อมูล สถิติ สาเหตุ ตลอดจนบุคลากรที่มี ความรู้ความเชี่ยวชาญที่จำเป็นต่อการทำงานให้บรรลุเป้าหมาย

5.7.5 การพัฒนาบุคลากร การวิจัยและถ่ายทอดความรู้

การแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนน เป็นการทำงานที่เป็นสหวิทยาการ จำเป็นต้องมีความเข้าใจทุกๆ ทั้งปัจจัยหลัก เช่น คน ถนน และ ยานพาหนะ และการวิเคราะห์ การบริหารจัดการ ไปพร้อมๆ กัน จากบทเรียนของประเทศสวีเดนในการพัฒนาศูนย์วิจัย ซึ่งให้เห็นถึงความจำเป็นด้านการพัฒนาความรู้ในเชิงพฤติกรรม และการพัฒนาความรู้ในเชิงวิศวกรรม ทั้งถนนและยานยนต์ เช่นเดียวกับการออกแบบหน่วยงานหลักของประเทศอังกฤษที่แบ่งหน่วยงานย่อยในองค์กรไปตามลักษณะของปัญหาในรูปแบบของงานด้านการพัฒนาคน และการพัฒนาถนนกับยานพาหนะ ซึ่งแต่ละด้านต้องการความรู้ความเข้าใจ ตลอดจนพื้นฐานที่แตกต่างกัน หน่วยงานหลักจึงมีความจำเป็นที่ต้องมีการวางแผนในการแสวงหาบุคลากรที่สอดคล้องกับลักษณะการทำงาน ความรับผิดชอบสอดคล้องกับทิศทางการทำงาน ตลอดจนมีการพัฒนาและรักษาบุคลากรเหล่านั้นไว้ใ้องค์กรอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากลักษณะดังกล่าวจำเป็นต้องมีทักษะเฉพาะด้าน ซึ่งแตกต่างจากการบริหารงานทั่วไป

การมีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญในด้านต่างๆ นั้นเป็นเงื่อนไขที่จำเป็นต่อการทำงาน หากบทบาทของหน่วยงานหลักจะต้องทำงานในลักษณะให้คำปรึกษากับหน่วยงานปฏิบัติ และการทำงานระดับพื้นที่เหมือนกับบทเรียนของประเทศนิวซีแลนด์ ซึ่งงบประมาณส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 90 อยู่กับหน่วยงานด้านถนนและตำรวจ ซึ่งหน่วยงานปฏิบัติ LTSA จึงต้องปรับบทบาทโดยหันมาให้ความสำคัญกับการพัฒนาความรู้เพื่อให้คำปรึกษากับหน่วยงานปฏิบัติการพัฒนาโครงการ มาตรการใหม่ๆ (Initiative) เพื่อเป็นต้นแบบให้กับหน่วยงานอื่นๆ และให้ความสำคัญกับการติดตามและประเมินผลเพื่อให้เกิดการทำงานที่มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับเป้าหมายมากขึ้น

นอกจากนี้เพื่อให้การนำแผนไปสู่การปฏิบัติในระดับพื้นที่ซึ่งเป็นจุดหลักของการแก้ปัญหา หน่วยงานหลักจะต้องจัดหาบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ เพื่อให้คำปรึกษาในการจัดทำแผนปฏิบัติการของท้องถิ่นและพื้นที่ การจัดสรรงบประมาณบางส่วนเพื่อให้เกิดโครงการหรือมาตรการใหม่ๆ เพื่อให้ท้องถิ่นสามารถนำไปขยายผลต่อไปได้ เช่น การดำเนินการในประเทศอังกฤษ โดย DETR จะทำคู่มือการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน สร้างความรู้ความเข้าใจในการจัดทำแผน และร่วมทำแผนกับท้องถิ่น เพื่อให้ท้องถิ่นนำแผนดังกล่าวเสนอของบประมาณสนับสนุนจากรัฐบาลด้านความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Grant) ต่อไป

5.7.6 ด้านการวิจัยและพัฒนา

จากบทเรียนของประเทศสวีเดนที่ได้กำหนดเป้าหมายและวิสัยทัศน์ที่ท้าทายนั้นคือ “Vision Zero” ความตั้งใจดังกล่าว ทำให้ประเทศสวีเดนให้ความสำคัญกับการแสวงหาความรู้เกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อพัฒนามาตรการและป้องกันอุบัติเหตุอย่างจริงจัง โดยเงื่อนไขที่สำคัญของการลงทุนด้านงานวิจัยเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน คือ

- 1) งานวิจัยที่ถูกนำไปใช้ประโยชน์ คือ การที่ผู้นำไปใช้ประโยชน์เห็นประโยชน์ของการพัฒนาความรู้ที่เพิ่มขึ้น
- 2) การทำงานด้านการจัดการความปลอดภัยต้องอาศัยองค์ความรู้จากงานวิจัย
- 3) การสนับสนุนงานวิจัยเฉพาะด้านต้องได้รับการผูกโยงเข้ากับเป้าหมายเชิงนโยบายที่ท้าทาย
- 4) งานวิจัยทางด้านความปลอดภัยทางถนนมีลักษณะพิเศษที่ตอบสนองเป็นการเฉพาะต่อภาคส่วนหลัก คือ ภาคการขนส่งที่เชื่อมโยงกับหลายภาคส่วน ทั้งภาคสังคม ภาคอุตสาหกรรม และภาคประชาชน จึงไม่สามารถขอรับการสนับสนุนหรือให้การสนับสนุนผ่านระบบงานวิจัยปกติ ซึ่งนักวิจัยต่างมีความเห็นว่างานวิจัยดังกล่าวมีลักษณะจำเพาะและแหล่งงบประมาณสนับสนุนก็เป็นการเฉพาะด้วย
- 5) หัวใจของความสำเร็จของการวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนน คือ การได้รับการสนับสนุนด้านงบประมาณการวิจัยอย่างต่อเนื่องผ่านหน่วยงานเฉพาะด้าน เช่น ประเทศสวีเดนได้ให้การสนับสนุนการวิจัยอย่างต่อเนื่องกว่า 50 ปี

5.7.7 การติดตามและประเมินผล

การติดตามและประเมินผล เป็นบทบาทของหน่วยงานหลักของประเทศที่ประสบความสำเร็จด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนน การให้ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ เสียชีวิต เพื่อนำมาใช้ในการติดตามและประเมินผล และนำเสนอให้กับฝ่ายบริหาร ทั้งในรูปแบบหน่วยงานหรือคณะกรรมการ เป็นเงื่อนไขที่จะต้องกำหนดไว้ในอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานหลัก และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้อง และทันต่อเวลามากที่สุด

นอกจากนี้การกำหนดค่าเป้าหมาย ตัวชี้วัด ถือเป็นพื้นฐานสำคัญของการทำงานที่ต้องบูรณาการจากหลายหน่วยงาน โดยค่าเป้าหมายที่กำหนดจะมีทั้งการกำหนดค่าเป้าหมายระดับชาติ และค่าเป้าหมายพื้นที่ ที่สอดคล้องกับสถานการณ์ของพื้นที่ที่มีระดับความเสี่ยงแตกต่างกัน นอกจากตัวชี้วัดในระดับการเสียชีวิตแล้ว คู่มือธนาคารโลก แผนทศวรรษความปลอดภัยทางถนนขององค์การสหประชาชาติและประชาคมยุโรป ได้เสนอให้ทุกประเทศจัดทำ

ตัวชี้วัดระดับกลางเพื่อใช้ในการประเมินประสิทธิภาพ และประสิทธิผลการทำงานตามมาตรการที่กำหนดขึ้น การกำหนดตัวชี้วัดระดับกลาง ค่าเป้าหมาย ตลอดจนกลไกในการจัดเก็บข้อมูลเพื่อติดตามและประเมินผล จึงเป็นหน้าที่โดยตรงของหน่วยงานหลักที่จะต้องดำเนินการ

6. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผู้ศึกษาได้ค้นคว้าและศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเจ้าหน้าที่อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน มีดังนี้

ภักดี ทองพุ่ม (2551) ศึกษาความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนต่อการดำเนินงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดมหาสารคาม การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) เปรียบเทียบความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนต่อการดำเนินงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดมหาสารคาม และ 2) ข้อเสนอแนะการปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดมหาสารคาม กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน สังกัดองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นในเขตพื้นที่อำเภอเมืองมหาสารคาม จังหวัดมหาสารคาม จำนวน 337 คน เครื่องมือที่ใช้ ได้แก่ แบบสอบถาม สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ยส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบค่าที และการทดสอบค่าเอฟ ผลการวิจัยพบว่า ระดับความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนต่อการดำเนินงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดมหาสารคาม โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า มีการดำเนินงานอยู่ในระดับปานกลาง 6 ด้าน เรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปน้อย 3 อันดับแรก ได้แก่ ด้านยุทธศาสตร์การเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจ การประชาสัมพันธ์เรื่องอุบัติเหตุแก่ประชาชนในกลุ่มเสี่ยง ด้านยุทธศาสตร์การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย และด้านยุทธศาสตร์การวิศวกรรมจราจร ส่วนผลการเปรียบเทียบความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ที่มีองค์การที่สังกัดแตกต่างกัน พบว่า มีระดับความคิดเห็นต่อการดำเนินงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดมหาสารคาม โดยรวมแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า แตกต่างกันทั้ง 5 ด้าน คือ ด้านยุทธศาสตร์การเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจ การประชาสัมพันธ์เรื่องอุบัติเหตุแก่ประชาชนในกลุ่มเสี่ยง ด้านยุทธศาสตร์การวิศวกรรมจราจร ด้านยุทธศาสตร์การใช้กฎหมาย ด้านยุทธศาสตร์การให้บริการการแพทย์ฉุกเฉิน และด้านยุทธศาสตร์การติดตามและประเมินผล ส่วนด้านยุทธศาสตร์การมีส่วนร่วมของภาคีเครือข่าย มีระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

วันเพ็ญ นพไชสง (2552) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในจังหวัดนครราชสีมา การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาระดับการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในจังหวัดนครราชสีมา 2) เปรียบเทียบปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในจังหวัดนครราชสีมา และ 3) ศึกษาปัญหาและข้อเสนอแนะของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในจังหวัดนครราชสีมา ประชากรที่ใช้ในการศึกษา คือ อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนในจังหวัดนครราชสีมา จำนวน 53,290 คน กลุ่มตัวอย่างคือ อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนในจังหวัดนครราชสีมา จำนวน 398 คน ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการวิจัย ใช้ค่าสถิติ คือ การแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบค่าที และการทดสอบค่าเอฟ ผลการวิจัยพบว่า ในภาพรวมอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนมีส่วนร่วมในด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย อยู่ในระดับปานกลาง ปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ได้แก่ อาชีพ รายได้ต่อเดือน ระดับการศึกษา ระยะเวลาการเป็นสมาชิก สังกัด ประเภทกรม และความถี่ของการฝึกอบรม โดยมีข้อเสนอแนะคือ 1) องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควรมรการจัดตั้งงบประมาณสำหรับค่าตอบแทนในการปฏิบัติงาน 2) ควรจัดตั้งศูนย์อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน และจัดหาวัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และ 3) ควรให้มีการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง

จักรพงษ์ เรือนฟู (2553) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนในเขตตำบลแม่่นาวาง อำเภอแม่เอย จังหวัดเชียงใหม่ การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนในเขตตำบลแม่่นาวาง อำเภอแม่เอย จังหวัดเชียงใหม่ และ 2) การความต้องการพัฒนาศักยภาพในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนในเขตตำบลแม่่นาวาง อำเภอแม่เอย จังหวัดเชียงใหม่ ประชากร ได้แก่ อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนในเขตตำบลแม่่นาวาง อำเภอแม่เอย จังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 190 คน ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการวิจัย ใช้ค่าสถิติ คือ การแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบค่าที และการทดสอบค่าเอฟ ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนในเขตตำบลแม่่นาวาง อำเภอแม่เอย จังหวัดเชียงใหม่ ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ด้านที่มีอิทธิพลสูงสุดคือ ด้านขวัญกำลังใจและการสนับสนุนทางสังคม รองลงมา คือ ด้านความรู้ในการปฏิบัติงาน ด้านกฎระเบียบในการปฏิบัติงาน และด้านเครื่องมือและสิ่งอำนวยความสะดวก ตามลำดับ ส่วนความต้องการพัฒนาศักยภาพในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่

อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน คือ จัดให้มีสวัสดิการต่างๆ เช่น ได้รับความตอบแทนเพิ่มขึ้น จัดให้มีการศึกษาดูงาน การฝึกปฏิบัติและทักษะในการปฏิบัติงาน ความก้าวหน้าในการทำงาน การสนับสนุนงบประมาณอย่างเพียงพอ รวมถึงการทดสอบการใช้เครื่องมืออุปกรณ์ต่างๆ และจัดให้มีอุปกรณ์รักษาความปลอดภัยในหมู่บ้านเพิ่มขึ้น

วาสนา นิมยังดี (2553) ศึกษาการปฏิบัติงานของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ในเขตองค์การบริหารส่วนตำบลบางเสาธง อำเภอบางเสาธง จังหวัดสมุทรปราการ การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการปฏิบัติงานและเสนอแนวทางการปรับปรุงการปฏิบัติงานของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ในเขตองค์การบริหารส่วนตำบลบางเสาธง อำเภอบางเสาธง จังหวัดสมุทรปราการ ประชากรคือ อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ในเขตองค์การบริหารส่วนตำบลบางเสาธง อำเภอบางเสาธง จังหวัดสมุทรปราการ จำนวนทั้งสิ้น 84 คน ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการวิจัย ใช้ค่าสถิติ คือ การแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ ผลการวิจัยพบว่า การปฏิบัติงานโดยภาพรวมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ในเขตองค์การบริหารส่วนตำบลบางเสาธง อำเภอบางเสาธง จังหวัดสมุทรปราการ ส่วนใหญ่ปฏิบัติงานได้ครบทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ด้านการรักษาความสงบเรียบร้อย ด้านการสงเคราะห์ผู้ประสบภัย และด้านการกู้ชีพกู้ภัย และแนวทางการปรับปรุงการปฏิบัติงาน คือ 1) การอบรมให้ความรู้ส่วนที่ขาดหายไปและเพิ่มเติมส่วนที่ได้รับการอบรมแล้ว 2) จัดหาเครื่องมือเครื่องใช้ วัสดุ อุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม 3) จัดตั้งหัวหน้าทีมชุดปฏิบัติงานเฉพาะด้านให้ชัดเจน และ 4) จัดหาค่าตอบแทนหรือเบี้ยเลี้ยงให้กับอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน

รุ่งศักดิ์ อนันตวุฒิ (2554) ศึกษาการดำเนินงานของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ในสังกัดเทศบาลตำบลยางตลาด อำเภอยางตลาด จังหวัดกาฬสินธุ์ การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและเปรียบเทียบการดำเนินงานของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนในสังกัดเทศบาลตำบลยางตลาด อำเภอยางตลาด จังหวัดกาฬสินธุ์ ประชากร ได้แก่ อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนในสังกัดเทศบาลตำบลยางตลาด อำเภอยางตลาด จังหวัดกาฬสินธุ์ จำนวน 175 คน กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนในสังกัดเทศบาลตำบลยางตลาด อำเภอยางตลาด จังหวัดกาฬสินธุ์ จำนวน 122 คน ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการวิจัย ใช้ค่าสถิติ คือ การแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบค่าที และค่าเอฟ ผลการวิจัยพบว่า การดำเนินงานของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนในสังกัดเทศบาลตำบลยางตลาด อำเภอยางตลาด จังหวัดกาฬสินธุ์ โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อจำแนกเป็นรายด้าน คือ ด้านป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ด้านรักษาความสงบเรียบร้อย ด้านสงเคราะห์ผู้ประสบภัย และด้านปฏิบัติการกู้ชีพกู้ภัย พบว่า มีการดำเนินงานอยู่ในระดับมากทุกด้าน ส่วนผลการเปรียบเทียบการดำเนินงานของ

อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ในสังกัดเทศบาลตำบลยางตลาด อำเภอยางตลาด จังหวัดกาฬสินธุ์ ที่มีพื้นที่อาศัยตามเขตเลือกตั้งเทศบาล อายุ และระดับการศึกษาสูงสุด แตกต่างกัน มีระดับความคิดเห็นต่อการดำเนินงานโดยรวม ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

สุพรรณ โภชน์เจริญ (2555) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการปฏิบัติงานตามบทบาทหน้าที่ของสมาชิก อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน เทศบาลตำบลท่าวังทอง อำเภอเมืองพะเยา จังหวัดพะเยา การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์คือ 1) เพื่อศึกษาการปฏิบัติงานตามบทบาทหน้าที่ของสมาชิกอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนของศูนย์อาสาสมัครป้องกันภัย ฝ่ายพลเรือนเทศบาลตำบลท่าวังทอง 2) เพื่อเปรียบเทียบคุณลักษณะทั่วไปกับระดับการปฏิบัติงานตามบทบาทหน้าที่ของสมาชิกอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนของศูนย์อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน เทศบาลตำบลท่าวังทอง 3) เพื่อศึกษาปัญหาและข้อเสนอแนะในการปฏิบัติตามบทบาทหน้าที่ของสมาชิกอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนของศูนย์อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน เทศบาลตำบลท่าวังทอง ประชากรที่ใช้ศึกษาคือ สมาชิกอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน จำนวน 145 คน เครื่องมือที่ใช้ได้แก่ แบบสอบถาม สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบค่าที การทดสอบค่าเอฟ และการทดสอบความแปรปรวนแบบทางเดียว ถ้าพบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติจะทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการของ LSD นำเสนอในรูปแบบตารางประกอบการบรรยาย ผลการวิจัยพบว่า สมาชิกอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน เทศบาลตำบลท่าวังทอง อำเภอเมืองพะเยา จังหวัดพะเยา ที่มีอายุ การศึกษาและระยะเวลาการเป็นสมาชิกอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนที่แตกต่างกัน มีความเข้าใจในการปฏิบัติงานตามบทบาทหน้าที่ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ขวัญชัย โครตสีหา (2557) ศึกษาความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนต่อการดำเนินงานด้านป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยของเทศบาลตำบลท่าขอนยาง อำเภอกันทรวิชัย จังหวัดมหาสารคาม การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์คือ 1) ศึกษาระดับการดำเนินงานด้านป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยของเทศบาลตำบลท่าขอนยาง อำเภอกันทรวิชัย จังหวัดมหาสารคาม 2) เปรียบเทียบความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนต่อการดำเนินงานด้านป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยของเทศบาลตำบลท่าขอนยาง อำเภอกันทรวิชัย จังหวัดมหาสารคาม และ 3) ศึกษาข้อเสนอแนะ การดำเนินงานด้านป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยของเทศบาลตำบลท่าขอนยาง อำเภอกันทรวิชัย จังหวัดมหาสารคาม ประชากร ได้แก่ อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนเทศบาลตำบลท่าขอนยาง จำนวน 157 คน กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนเทศบาลตำบลท่าขอนยาง จำนวน 113 คน เครื่องมือที่ใช้ได้แก่ แบบสอบถาม สถิติที่ใช้ในการ

วิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ยส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบค่าที และการทดสอบค่าเอฟ ผลการวิจัยพบว่า ความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนต่อการดำเนินงานด้านป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยของเทศบาลตำบลท่าขอนยาง อำเภอกันทรวิชัย จังหวัดมหาสารคาม โดยรวมอยู่ในระดับพอใช้ เมื่อจำแนกเป็นรายด้าน พบว่า ด้านที่อยู่ในระดับดี คือ ด้านการจัดให้มีเครื่องใช้ในการดับเพลิง ด้านที่อยู่ในระดับพอใช้ คือ ด้านการป้องกันและระงับโรคติดต่อ ด้านการดำเนินกิจการอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนในพื้นที่ ด้านการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในเขต อปท. และด้านการรักษาความสงบเรียบร้อยของประชาชน ส่วนผลการเปรียบเทียบความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ต่อการดำเนินงานด้านป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยของเทศบาลตำบลท่าขอนยาง อำเภอกันทรวิชัย จังหวัดมหาสารคามจำแนกตามเพศ และหมู่บ้านที่อยู่อาศัย แตกต่างกัน โดยรวมไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ทุกด้านไม่แตกต่างกัน



บทที่ 3

วิธีดำเนินการศึกษา

ในบทนี้จะกล่าวถึงรูปแบบการศึกษา ประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา วิธีการสุ่มตัวอย่าง การคำนวณจำนวนกลุ่มตัวอย่าง การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล การทดสอบความเที่ยงตรงของเครื่องมือ การเก็บรวบรวมข้อมูล และการวิเคราะห์ข้อมูล โดยใช้เครื่องมือทางสถิติ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. รูปแบบการศึกษา

การศึกษาปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย โกลก จังหวัดนราธิวาส ในครั้งนี้ใช้การวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) ที่เน้นการวิจัยเชิงปริมาณโดยใช้แบบสอบถามสำรวจความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ในสังกัดอำเภอสุโขทัย โกลก จังหวัดนราธิวาส ผสมผสานกับการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) จากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) กลุ่มตัวอย่างที่เป็นหัวหน้าอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนของแต่ละสังกัด

2. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

2.1 ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ คือ อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย โกลก จังหวัดนราธิวาส จำนวนทั้งหมด 1,144 คน โดยแบ่งประชากรเป็น 2 กลุ่ม คือ การวิจัยเชิงปริมาณ ใช้อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนในสังกัดอำเภอสุโขทัย โกลก จังหวัดนราธิวาส และการวิจัยเชิงคุณภาพใช้หัวหน้าอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน

2.1.1 การวิจัยเชิงปริมาณ ใช้อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนจาก 4 สังกัด จำนวนทั้งสิ้น 1,144 คน เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม

2.1.2 การวิจัยเชิงคุณภาพ ใช้หัวหน้าอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนจาก 4 สังกัดๆ ละ 1 คน รวม 4 คน เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสัมภาษณ์

2.2 กลุ่มตัวอย่าง

2.2.1 การวิจัยเชิงปริมาณ ใช้อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนจาก 4 สังกัด ซึ่งผู้ศึกษากำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างจากตารางของ Krejcie & Morgan ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 288 คน เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม

2.2.2 การวิจัยเชิงคุณภาพ หัวหน้าอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนจาก 4 สังกัดๆ ละ 1 คน รวม 4 คน เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสัมภาษณ์

ตารางที่ 3.1 จำนวนประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

สังกัด	ประชากร	กลุ่มตัวอย่าง
เทศบาลเมืองสุโขทัย	634	160
เทศบาลตำบลป่าสัก	367	92
อบต. มูโนะ	64	16
อบต. ปุโยะ	79	20
รวม	1,144	288

ที่มา: สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดนครราชสีมา ณ วันที่ 16 มีนาคม 2560

2.3 วิธีการสุ่มตัวอย่าง

ผู้ศึกษาใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบชั้นภูมิแบ่งสังกัด ดังตารางที่ 3.1 และสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจงเลือกเฉพาะอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนที่ลงพื้นที่ทำงานจริง

3. เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

การศึกษารั้งนี้ ผู้ศึกษาใช้เครื่องมือสำหรับการเก็บรวบรวมข้อมูล 2 ลักษณะ คือ เครื่องมือสำหรับการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงปริมาณ และข้อมูลเชิงคุณภาพ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.1 ข้อมูลเชิงปริมาณ (Quantitative Data) ผู้ศึกษาใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) เป็นเครื่องมือสำหรับการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงปริมาณ ซึ่งมีขั้นตอนการสร้างเครื่องมือ ดังนี้

3.1.1 การกำหนดเนื้อหาของข้อมูลที่ต้องการ โดยพิจารณาจากวัตถุประสงค์ การศึกษา และสมมติฐานการศึกษา แล้วแยกออกมาเป็นหัวข้อย่อย

3.1.2 การกำหนดประเภทของคำถาม โดยมีทั้งคำถามปลายเปิด (Open-ended Question) และคำถามปลายปิด (Close-ended Question)

3.1.3 การจัดทำแบบสอบถาม โดยผู้ศึกษาได้ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี หลักการ และ ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งสอบถามความคิดเห็นจากอาจารย์ที่ปรึกษาการค้นคว้าอิสระ โดยแบ่งแบบสอบถาม เป็น 4 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 เป็นคำถามเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยเป็นแบบกำหนดคำตอบให้ (Checklist) ประกอบด้วย เพศ อายุ ประสบการณ์ในการทำงาน และ สังกัด

ตอนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย-โก-ลก จังหวัดนครราชสีมา 3 ด้าน คือ ด้านการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน ด้านการจัดการในภาวะฉุกเฉิน และด้านการฟื้นฟูให้มีสภาพที่ดีกว่าและปลอดภัยกว่าเดิม โดยคำถามมีลักษณะเป็นมาตราส่วนประมาณค่าห้าระดับของ ลิกิรท์ (Likert's Rating Scale) คือ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย และน้อยที่สุด ซึ่งเกณฑ์การให้คะแนนในแบบสอบถาม มีความหมายของแต่ละระดับดังนี้

5 หมายถึง ผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย-โก-ลก จังหวัดนครราชสีมา อยู่ในระดับมากที่สุด

4 หมายถึง ผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย-โก-ลก จังหวัดนครราชสีมา อยู่ในระดับมาก

3 หมายถึง ผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย-โก-ลก จังหวัดนครราชสีมา อยู่ในระดับปานกลาง

2 หมายถึง ผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอ
สุโขทัย-โก-ลก จังหวัดนครราชสีมา อยู่ในระดับน้อย

1 หมายถึง ผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอ
สุโขทัย-โก-ลก จังหวัดนครราชสีมา อยู่ในระดับน้อยที่สุด

ตอนที่ 3 เป็นคำถามความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน
เกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการ ได้แก่ บุคลากร เครื่องมือและอุปกรณ์ต่างๆ การจัดสรร
งบประมาณและทรัพยากร กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง การวางแผน การประสานงาน การ
ประชาสัมพันธ์ การติดตามประเมินผล และการวิจัยพัฒนาและการถ่ายทอดความรู้ โดยคำถามมี
ลักษณะเป็นมาตราส่วนประมาณค่าห้าระดับของลิเคิร์ต (Likert's Rating Scale) คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง
เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ซึ่งเกณฑ์การให้คะแนนในแบบสอบถาม มี
ความหมายของแต่ละระดับดังนี้

5 หมายถึง อาสาสมัครเห็นด้วยอย่างยิ่งว่าปัจจัยด้านการบริหารจัดการมี
ความสัมพันธ์กับการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน

4 หมายถึง อาสาสมัครเห็นด้วยว่าปัจจัยด้านการบริหารจัดการมีความ
สัมพันธ์กับการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน

3 หมายถึง อาสาสมัครไม่แน่ใจว่าปัจจัยด้านการบริหารจัดการมีความ
สัมพันธ์กับการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน

2 หมายถึง อาสาสมัครไม่เห็นด้วยว่าปัจจัยด้านการบริหารจัดการมีความ
สัมพันธ์กับการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน

1 หมายถึง อาสาสมัครไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งว่าปัจจัยด้านการจัดการ
ความสัมพันธ์ต่อการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน

ตอนที่ 4 เป็นคำถามเกี่ยวกับข้อเสนอแนะแนวทางในการบริหารจัดการ
เพื่อเพิ่มผลสัมฤทธิ์การจัดการความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย-โก-ลก จังหวัดนครราชสีมา โดย
เป็นคำถามปลายเปิดให้อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน เสนอแนะแนวทางในการบริหารจัดการ
เพื่อเพิ่มผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืนในอนาคต

3.1.4 การตรวจสอบและแก้ไขปรับปรุงแบบสอบถาม โดยตรวจสอบโครงสร้าง
แบบสอบถาม และข้อความว่าครอบคลุมเนื้อหาและสอดคล้องกันตามวัตถุประสงค์การศึกษา และ
สมมติฐานการศึกษาหรือไม่ รวมทั้งตรวจสอบรูปแบบของแบบสอบถาม ภาษาที่ใช้ การเรียงลำดับ
และความยาวของคำถาม

3.1.5 การนำแบบสอบถามที่ปรับปรุงแล้วเสนอผู้เชี่ยวชาญ เพื่อตรวจสอบความเที่ยงตรงของเนื้อหา และได้ค่าความเที่ยงตรง คือ 0.89 โดยผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่าน ได้แก่

- 1) นายนิอิสมะแอล มุหะ ตำแหน่ง นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สังกัดสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดนครราชสีมา
- 2) นายรุสดี หะยีมะลี ตำแหน่ง นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สังกัดสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดนครราชสีมา
- 3) นายเกรียงไกร ธารประสพ ตำแหน่ง พนักงานประจำสำนักงาน สังกัดสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดนครราชสีมา

3.1.6 การทดสอบแบบสอบถามกับกลุ่มประชากรที่คล้ายคลึงกับกลุ่มตัวอย่าง แต่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง 30 คน เพื่อนำผลการทดสอบมาพิจารณาเกี่ยวกับความชัดเจนของคำชี้แจงความเข้าใจคำถาม การแปลความหมายข้อความ และปฏิกิริยาของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีต่อคำถาม

3.1.7 การตรวจสอบคุณภาพของแบบสอบถาม เพื่อหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) เพื่อตรวจสอบว่าข้อคำถามสามารถสื่อความหมายตามความต้องการ ตลอดจนมีความเหมาะสมหรือมีความยากง่ายเพียงใด โดยวิธีหาค่าสัมประสิทธิ์อัลฟาของ คอนบราค (Alpha Coefficient Method) ในการศึกษาครั้งนี้ใช้โปรแกรมสถิติสำเร็จรูปในการวิเคราะห์หาค่าความเชื่อมั่น ซึ่งได้ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม ดังตาราง

ตารางที่ 3.2 ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม

ตัวแปร	ค่าสัมประสิทธิ์อัลฟาของคอนบราค
ตัวแปรอิสระ คือ ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ	0.972
ตัวแปรตาม คือ ผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา	0.940
แบบสอบถามทั้งฉบับ	0.985

3.1.8 การนำข้อบกพร่องจากการทดสอบแบบสอบถามมาแก้ไขปรับปรุง เพื่อให้เป็นแบบสอบถามฉบับสมบูรณ์ต่อไป

3.2 ข้อมูลเชิงคุณภาพ (Qualitative Data) ผู้ศึกษาใช้แบบสัมภาษณ์เชิงลึกเป็นเครื่องมือสำหรับการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพ โดยสัมภาษณ์หัวหน้าอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนจำนวน 4 คน โดยแบ่งแบบสัมภาษณ์ เป็น 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 คำถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไป

ตอนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา

ตอนที่ 3 คำถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา

4. การเก็บรวบรวมข้อมูล

4.1 เก็บข้อมูลจากการศึกษาค้นคว้าจากเอกสาร (Documentary Study) โดยการรวบรวมข้อมูลจากหนังสือ ระเบียบ คำสั่ง บทความ สิ่งพิมพ์ งานวิจัย และวิทยานิพนธ์ ตลอดจนแนวคิด ทฤษฎีทางรัฐประศาสนศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาอ้างอิงประกอบการศึกษา

4.2 เก็บข้อมูลจากการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) โดยนำความรู้ที่ได้จากการศึกษาเอกสารมาสร้างแบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์ เพื่อเป็นเครื่องมือในการศึกษาและเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างที่ได้กำหนดไว้ ตามขั้นตอนดังต่อไปนี้

4.2.1 ทำหนังสือขอความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามเพื่อการศึกษาจากมหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมราช เพื่อขอความร่วมมือจากหน่วยงาน

4.2.2 นำหนังสือขอความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามเพื่อการศึกษาไปขออนุญาตจากหัวหน้าหน่วยงานที่อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนสังกัด

4.2.3 เมื่อได้รับอนุญาตแล้ว ผู้ศึกษาจึงดำเนินการสัมภาษณ์หัวหน้าอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ของแต่ละสังกัดทั้ง 4 คน ด้วยตนเอง สำหรับอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา จำนวน 288 คน ผู้ศึกษาเก็บข้อมูลด้วยวิธีการส่งแบบสอบถามให้กับตัวแทนอาสาสมัครในแต่ละสังกัด เพื่อกระจายแบบสอบถามให้กับกลุ่มตัวอย่างแล้วผู้ศึกษาจึงไปเก็บแบบสอบถามคืนมาจากตัวแทนอาสาสมัคร ได้รับแบบสอบถามคืนมาจำนวนทั้งสิ้น 276 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 95.83 และมีความสมบูรณ์ทุกฉบับ จากนั้นจึงนำไปตรวจให้คะแนนและวิเคราะห์ข้อมูลด้วยวิธีการทางสถิติต่อไป

5. การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้ศึกษาแบ่งการวิเคราะห์ข้อมูลออกเป็น 3 ส่วนด้วยกัน ดังต่อไปนี้

5.1 สถิติเชิงพรรณนา ใช้สถิติ คือ การหาค่าความถี่ (Frequency) การหาค่าร้อยละ (Percentage) การหาค่าเฉลี่ย (Arithmetic Mean) และการหาค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

การวิเคราะห์ข้อมูล ผู้ศึกษาอ้างอิงเกณฑ์การกำหนดช่วงคะแนนเฉลี่ยโดยใช้ ันตรภาคชั้นเพื่อใช้ในการแปลความ ดังนี้

$$\begin{aligned} \text{อันตรภาคชั้น} &= \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}} \\ &= \frac{5 - 1}{5} = 0.8 \end{aligned}$$

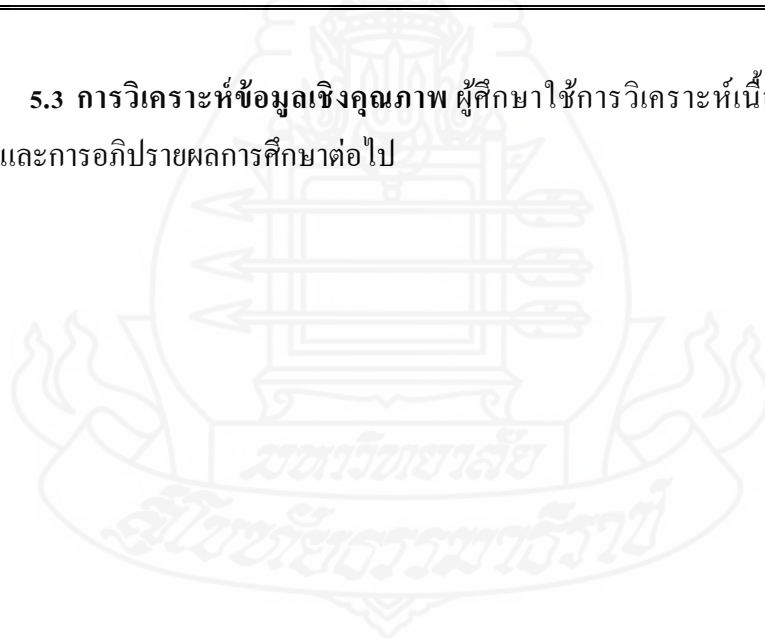
โดย คะแนนเฉลี่ย 1.00 – 1.79 หมายถึง น้อยที่สุด
 คะแนนเฉลี่ย 1.80 – 2.59 หมายถึง น้อย
 คะแนนเฉลี่ย 2.60 – 3.39 หมายถึง ปานกลาง
 คะแนนเฉลี่ย 3.40 – 4.19 หมายถึง มาก
 คะแนนเฉลี่ย 4.20 – 5.00 หมายถึง มากที่สุด

5.2 สถิติเชิงอนุมาน สถิติที่ใช้ คือ การทดสอบค่าที (t-test) ในกรณีที่ตัวแปรอิสระมีสองกลุ่ม และการทดสอบค่าเอฟ (F-test) ในกรณีที่ตัวแปรอิสระมีมากกว่าสองกลุ่ม เมื่อพบความแตกต่างจะทดสอบความแตกต่างรายคู่ โดยใช้วิธีของ LSD และทดสอบความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม ด้วยการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน (Pearson Correlation Coefficient) โดยมีการแปลผลดังตารางที่ 3.2

ตารางที่ 3.3 หลักเกณฑ์การแปลผลค่าสหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน

ค่า r	ความหมาย
0.91 ถึง 1.00	มีความสัมพันธ์ทางบวกอย่างมาก
0.71 ถึง 0.90	มีความสัมพันธ์ทางบวกค่อนข้างสูง
0.51 ถึง 0.70	มีความสัมพันธ์ทางบวกอย่างปานกลาง
0.31 ถึง 0.50	มีความสัมพันธ์ทางบวกอย่างน้อย
0.01 ถึง 0.30	มีความสัมพันธ์ทางบวกน้อยมากแทบไม่มีเลย
-0.01 ถึง -0.30	มีความสัมพันธ์ทางลบน้อยมากแทบไม่มีเลย
-0.31 ถึง -0.50	มีความสัมพันธ์ทางลบอย่างน้อย
-0.51 ถึง -0.70	มีความสัมพันธ์ทางลบอย่างปานกลาง
-0.71 ถึง -0.90	มีความสัมพันธ์ทางลบค่อนข้างสูง
-0.91 ถึง -1.00	มีความสัมพันธ์ทางลบอย่างมาก

5.3 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ ผู้ศึกษาใช้การวิเคราะห์เนื้อหา เพื่อมาสรุปผลการศึกษา และการอภิปรายผลการศึกษาต่อไป



บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่ผู้ศึกษาได้จากการศึกษาเรื่อง ปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา นำเสนอเป็น 5 ตอน โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา

ตอนที่ 3 การวิเคราะห์ความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนเกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา

ตอนที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อเสนอแนะแนวทางการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา

ตอนที่ 5 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลตามสมมติฐานการศึกษา

สัญลักษณ์ที่ใช้ในการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้ศึกษาได้กำหนดสัญลักษณ์และอักษรย่อที่ใช้ในการศึกษา ดังนี้

n	แทน	จำนวนตัวอย่าง
\bar{X}	แทน	ค่าเฉลี่ย (Mean)
S.D.	แทน	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)
t	แทน	ค่าสถิติทดสอบสมมติฐาน (t-test)
F	แทน	ค่าสถิติใช้เปรียบเทียบกับค่าวิกฤตจากการแจกแจงเพื่อทราบความมีนัยสำคัญ (F-test)
Sig.	แทน	ผลลัพธ์ของการทดสอบสมมติฐานทางสถิติ (Significant)
r	แทน	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน
H_0	แทน	สมมติฐานว่าง (Null Hypothesis)
H_1	แทน	สมมติฐานทางเลือก (Alternative Hypothesis)

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วย เพศ อายุ ประสบการณ์ในการทำงาน และสังกัด ดังตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล	ผู้ตอบแบบสอบถาม	
	จำนวน (n = 276)	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	182	65.90
หญิง	94	34.10
อายุ		
ไม่เกิน 30 ปี	75	27.20
31-35 ปี	94	34.10
36-40 ปี	31	11.20
41-45 ปี	29	10.50
46-50 ปี	16	5.80
มากกว่า 50 ปี	31	11.20
ประสบการณ์ในการทำงาน		
ไม่เกิน 5 ปี	130	47.10
6-10 ปี	93	33.70
11-15 ปี	28	10.20
16-20 ปี	10	3.60
มากกว่า 20 ปี	15	5.40
สังกัด		
เทศบาลเมืองสุโขทัย	154	55.80
เทศบาลตำบลป่าเสม็ด	86	31.20
อบต. มูโนะ	16	5.80
อบต. ปูโยะ	20	7.20

จากตารางที่ 4.1 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 182 คน คิดเป็นร้อยละ 65.90 และเพศหญิง จำนวน 94 คน คิดเป็นร้อยละ 34.10

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่อายุระหว่าง 31-35 ปี จำนวน 94 คน คิดเป็นร้อยละ 34.1 รองลงมา อายุไม่เกิน 30 ปี จำนวน 75 คน คิดเป็นร้อยละ 27.20 อายุระหว่าง 36-40 ปี จำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 11.20 อายุมากกว่า 50 ปี จำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 11.20 อายุระหว่าง 41-45 ปี จำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 10.50 และอายุระหว่าง 46-50 ปี จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 5.80

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการทำงานไม่เกิน 5 ปี จำนวน 130 คน คิดเป็นร้อยละ 47.10 รองลงมา 6-10 ปี จำนวน 93 คน คิดเป็นร้อยละ 33.70 11-15 ปี จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 10.20 มากกว่า 20 ปี จำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 5.40 และ 16-20 ปี จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 3.60

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่สังกัดเทศบาลเมืองสุโขทัย-ลก จำนวน 154 คน คิดเป็นร้อยละ 55.80 รองลงมา เทศบาลตำบลป่าเสม็ด จำนวน 86 คน คิดเป็นร้อยละ 31.20 อบต.ปุโยะ จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 7.20 และ อบต.มูโนะ จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 5.80

ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย-ลก จังหวัดนราธิวาส

ผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย-ลก จังหวัดนราธิวาส ผู้ศึกษานำเสนอ 3 ด้าน คือ ด้านการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน ด้านการจัดการในภาวะฉุกเฉิน และด้านการฟื้นฟูให้มีสภาพที่ดีกว่าและปลอดภัยกว่าเดิม โดยนำเสนอในภาพรวมและรายด้าน รวมทั้งนำเสนอข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์หัวหน้าอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนจาก 4 สังกัดๆ ละ 1 คน รวม 4 คน

2.1 ผลการวิเคราะห์ระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย-ลก จังหวัดนราธิวาส ในภาพรวม ดังปรากฏในตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา ในภาพรวม และจำแนกตามรายด้าน

ข้อ	ผลสัมฤทธิ์การจัดการด้าน	\bar{X}	S.D.	ระดับผลสัมฤทธิ์	อันดับ
1.	ด้านการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน	3.50	0.587	มาก	3
2.	ด้านการจัดการในภาวะฉุกเฉิน	3.59	0.559	มาก	2
3.	ด้านการฟื้นฟูให้มีสภาพที่ดีกว่าและปลอดภัยกว่าเดิม	3.61	0.512	มาก	1
ค่าเฉลี่ย		3.57	0.499	มาก	

จากตารางที่ 4.2 พบว่า ระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.57$)

เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ทุกด้านมีผลสัมฤทธิ์อยู่ในระดับมาก โดยด้านการฟื้นฟูให้มีสภาพที่ดีกว่าและปลอดภัยกว่าเดิม มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด ($\bar{X}=3.61$) รองลงมา ด้านการจัดการในภาวะฉุกเฉิน ($\bar{X}=3.59$) และด้านการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ($\bar{X}=3.50$)

2.2 ผลการวิเคราะห์ระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา จำแนกรายด้าน

ตารางที่ 4.3 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา ด้านการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวม จำแนกตามรายข้อ

ข้อ	ผลสัมฤทธิ์การจัดการด้าน	\bar{X}	S.D.	ระดับผลสัมฤทธิ์	อันดับ
1.	งบประมาณในการประชาสัมพันธ์ รณรงค์การป้องกันและลดอุบัติเหตุทาง ถนนตลอดทั้งปีมีการเบิกจ่ายอย่าง ประหยัด	3.39	0.869	ปานกลาง	8

ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

ข้อ	ผลสัมฤทธิ์การจัดการด้าน	\bar{X}	S.D.	ระดับผลสัมฤทธิ์	อันดับ
2.	งบประมาณในการเตรียมความพร้อมหรือการซ่อมแผนการรับมือกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมีการเบิกจ่ายอย่างประหยัด	3.53	0.940	มาก	5
3.	หน่วยงานมีการนำทรัพยากร เครื่องมือ เครื่องใช้ รวมถึงวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ กลับมาใช้ใหม่เพื่อความประหยัด	2.90	0.547	ปานกลาง	10
4.	หน่วยงานให้ความสำคัญกับการประเมินความคุ้มค่าโดยเปรียบเทียบประโยชน์ที่ได้รับกับงบประมาณที่ใช้ไป	3.37	0.720	ปานกลาง	9
5.	อปพร. มีการกำหนดเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ในการปฏิบัติงาน	3.51	0.936	มาก	6
6.	อปพร. มีการประชาสัมพันธ์ รณรงค์ การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตามกำหนดเวลาในแผนปฏิบัติงาน	3.42	0.864	มาก	7
7.	อปพร. มีการเตรียมความพร้อมหรือการซ่อมแผนการรับมือกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนตามกำหนดเวลาในแผนปฏิบัติงาน	3.67	1.011	มาก	4
8.	ในภาพรวม อปพร. สามารถปฏิบัติงานด้านการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพ	3.76	0.684	มาก	1
9.	หน่วยงานมีการประเมินผลสัมฤทธิ์ของการปฏิบัติงานด้านการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน	3.73	0.871	มาก	2

ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

ข้อ	ผลสัมฤทธิ์การจัดการด้าน	\bar{X}	S.D.	ระดับผลสัมฤทธิ์	อันดับ
10.	หน่วยงานมีการนำผลการประเมินมาปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงานด้านการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน	3.70	0.930	มาก	3
	ค่าเฉลี่ย	3.50	0.587	มาก	

จากตารางที่ 4.3 พบว่า ระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย-ลก จังหวัดนราธิวาส ด้านการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.50$)

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ข้อในภาพรวม อปพร. สามารถปฏิบัติงานด้านการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพ มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด ($\bar{X}=3.76$) รองลงมาคือข้อหน่วยงานมีการประเมินผลสัมฤทธิ์ของการปฏิบัติงานด้านการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน ($\bar{X}=3.73$) และข้อหน่วยงานมีการนำทรัพยากร เครื่องมือเครื่องใช้ รวมถึงวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ กลับมาใช้ใหม่เพื่อความประหยัด มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ($\bar{X}=2.90$)

ตารางที่ 4.4 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย-ลก จังหวัดนราธิวาส ด้านการจัดการในภาวะฉุกเฉินในภาพรวม จำแนกตามรายข้อ

ข้อ	ผลสัมฤทธิ์การจัดการด้าน	\bar{X}	S.D.	ระดับผลสัมฤทธิ์	อันดับ
1.	งบประมาณในการจัดตั้งจุดตรวจร่วมในการป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลมีการเบิกจ่ายอย่างประหยัด	3.40	0.857	มาก	8
2.	งบประมาณในการจัดตั้งด่านชุมชนหรือจุดคัดกรองผู้ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงบนถนนมีการเบิกจ่ายอย่างประหยัด	3.42	0.830	มาก	7

ตารางที่ 4.4 (ต่อ)

ข้อ	ผลสัมฤทธิ์การจัดการด้าน	\bar{X}	S.D.	ระดับผลสัมฤทธิ์	อันดับ
3.	การจัดทำรายงานจุดเสี่ยงอันตรายต่อ การเกิดอุบัติเหตุทางถนนมีความคุ้มค่า เมื่อเทียบกับจำนวนของอุบัติเหตุที่ ลดลง	3.31	0.889	ปานกลาง	9
4.	หน่วยปฏิบัติการกู้ชีพกู้ภัยพร้อมออก ปฏิบัติการให้ความช่วยเหลือ ผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุทางถนน อย่างมีประสิทธิภาพ	3.74	0.761	มาก	1
5.	หน่วยปฏิบัติการกู้ชีพกู้ภัยสามารถ ปฏิบัติงานได้ตามเวลาที่ได้กำหนดไว้ ในแผนการป้องกันและบรรเทา สาธารณภัย	3.72	0.829	มาก	2
6.	ในภาพรวม อปพร. สามารถใช้ ทรัพยากรในการปฏิบัติงานให้เกิด ประโยชน์และคุ้มค่า	3.69	0.807	มาก	3
7.	หน่วยงานมีการประเมินผลสัมฤทธิ์ ของการทำงานในช่วงเทศกาล ปีใหม่และสงกรานต์	3.68	0.558	มาก	4
8.	หน่วยงานมีการนำผลการประเมิน มาปรับปรุงแก้ไขการทำงาน	3.66	0.785	มาก	5
9.	อปพร. สามารถปฏิบัติงานได้ตาม มาตรฐานที่หน่วยงานกำหนด	3.66	0.890	มาก	5
10.	หน่วยงานมีการนำรายงานสถิติ อุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาล มาเปรียบเทียบประสิทธิผลในการ ปฏิบัติงานของ อปพร.	3.64	0.859	มาก	6
ค่าเฉลี่ย		3.59	0.559	มาก	

จากตารางที่ 4.4 พบว่า ระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา ด้านการจัดการในภาวะฉุกเฉินในภาพรวม อยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.59$)

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ข้อหน่วยปฏิบัติการกู้ชีพกู้ภัยพร้อมออกปฏิบัติการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพ มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X}=3.74$) รองลงมา ข้อหน่วยปฏิบัติการกู้ชีพกู้ภัยสามารถปฏิบัติงานได้ตามเวลาที่ได้กำหนดไว้ในแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ($\bar{X}=3.72$) และข้อการจัดทำรายงานจุดเสี่ยงอันตรายต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมีความคุ้มค่าเมื่อเทียบกับจำนวนของอุบัติเหตุที่ลดลง มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ($\bar{X}=3.31$)

ตารางที่ 4.5 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา ด้านการฟื้นฟูให้มีสภาพที่ดีกว่าและปลอดภัยกว่าเดิมในภาพรวม จำแนกตามรายข้อ

ข้อ	ผลสัมฤทธิ์การจัดการด้าน	\bar{X}	S.D.	ระดับผลสัมฤทธิ์	อันดับ
1.	มีการประเมินความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	3.74	0.669	มาก	1
2.	มีการเบิกจ่ายงบประมาณในการปรับปรุงแก้ไขจุดเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอย่างประหยัด	3.57	0.813	มาก	8
3.	มีความคุ้มค่าในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน โดยให้คนในชุมชนมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนชุมชนด้านความปลอดภัยทางถนน	3.36	0.770	ปานกลาง	9
4.	มีความคุ้มค่าในการจัดทำประชาคมเพื่อให้คนในชุมชนมีโอกาสแลกเปลี่ยนความรู้ร่วมกันในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน	3.55	0.678	มาก	4

ตารางที่ 4.5 (ต่อ)

ข้อ	ผลสัมฤทธิ์การจัดการด้าน	\bar{X}	S.D.	ระดับผลสัมฤทธิ์	อันดับ
5.	มีความคุ้มค่าในการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่องและจริงจังควบคู่กับการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เกี่ยวกับข้อบังคับในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดความปลอดภัย	3.73	0.591	มาก	2
6.	มีการใช้สื่อท้องถิ่น หรือความร่วมมือระหว่างองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นกับสื่อมวลชนในพื้นที่เพื่อการป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพ	3.66	0.643	มาก	4
7.	มีเป้าหมายในการบูรณาการความร่วมมือกับภาคีเครือข่ายในการรณรงค์สร้างความรู้ความเข้าใจ ความตระหนัก และจิตสำนึกความปลอดภัยทางถนน	3.62	0.888	มาก	6
8.	มีเป้าหมายในการผลักดันให้บรรจุเรื่อง “วินัยจราจร” หรือ “ความปลอดภัยทางถนน” ไว้ในหลักสูตรการศึกษา	3.65	0.587	มาก	5
9.	มีเป้าหมายในการสร้างองค์ความรู้ หรือความร่วมมือใหม่ๆ เพื่อพัฒนาการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพ	3.61	0.644	มาก	7
10.	หน่วยงานมีการประเมินผลสัมฤทธิ์ในการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง	3.62	0.663	มาก	6
ค่าเฉลี่ย		3.61	0.512	มาก	

จากตารางที่ 4.5 พบว่า ระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางของอำเภอสุโขทัย-ลก จังหวัดนครราชสีมา ด้านการฟื้นฟูให้มีสภาพที่ดีกว่าและปลอดภัยกว่าเดิมในภาพรวม อยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.61$)

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ข้อที่มีการประเมินความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด ($\bar{X}=3.74$) รองลงมา ข้อที่มีความคุ้มค่าในการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่องและจริงจัง ควบคู่กับการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เกี่ยวกับข้อบังคับในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดความปลอดภัย ($\bar{X}=3.73$) และข้อที่มีความคุ้มค่าในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน โดยให้คนในชุมชนมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนชุมชนด้านความปลอดภัยทางถนน และข้อที่มีการเบิกจ่ายงบประมาณในการปรับปรุงแก้ไขจุดเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอย่างประหยัด มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ($\bar{X}=3.36$)

2.3 ผลการสัมภาษณ์หัวหน้าอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน

ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์หัวหน้าอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนของแต่ละสังกัด เกี่ยวกับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางของอำเภอสุโขทัย-ลก จังหวัดนครราชสีมา ทั้ง 3 ด้าน ผู้ศึกษาสามารถสรุปใจความสำคัญ ดังต่อไปนี้

ด้านการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน มีการเบิกจ่ายงบประมาณในการประชาสัมพันธ์เพื่อรณรงค์การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างประหยัด มีการกำหนดเป้าหมายในการปฏิบัติงานอย่างชัดเจน มีการวางแผนการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ ตลอดจนสามารถปฏิบัติงานได้ตามกำหนดเวลาในแผนการปฏิบัติงาน ในภาพรวมอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนสามารถปฏิบัติงานด้านการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพ

ด้านการจัดการในภาวะฉุกเฉิน มีการเบิกจ่ายงบประมาณในจัดตั้งจุดตรวจร่วมในช่วงเทศกาลอย่างประหยัด หน่วยปฏิบัติการกู้ชีพกู้ภัยมีการเตรียมพร้อมในการออกปฏิบัติงานให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางถนน รวมทั้งสามารถใช้ทรัพยากร เช่น เครื่องมือเครื่องใช้ อุปกรณ์ต่างๆ รวมถึงรถยนต์กู้ชีพกู้ภัยให้เกิดประโยชน์และคุ้มค่า ตลอดจนมีการประเมินผลสัมฤทธิ์ของการปฏิบัติงานในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์

ด้านการฟื้นฟูให้มีสภาพที่ดีกว่าและปลอดภัยกว่าเดิม ให้ความสำคัญกับความคุ้มค่าของงบประมาณที่เบิกจ่ายไป มีการประเมินความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนน ตลอดจนสามารถใช้สื่อเพื่อประชาสัมพันธ์การป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งผู้บังคับบัญชายังให้ความสำคัญกับการเพิ่มพูนทักษะการปฏิบัติงานของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน เพื่อพัฒนาการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนอีกด้วย

ตอนที่ 3 การวิเคราะห์ความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนเกี่ยวกับ ปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้าน ความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา

ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนเกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา ผู้ศึกษานำเสนอปัจจัยด้านการบริหารจัดการ ได้แก่ บุคลากร เครื่องมือและอุปกรณ์ต่างๆ การจัดสรรงบประมาณและทรัพยากร กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง การวางแผน การประสานงาน การประชาสัมพันธ์ การติดตามประเมินผล และการวิจัยพัฒนาและการถ่ายทอดความรู้ โดยนำเสนอในภาพรวมและรายด้าน รวมทั้งนำเสนอข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์หัวหน้าอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน จาก 4 สังกัดๆ ละ 1 คน รวมทั้งสิ้น 4 คน

3.1 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน เกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา ในภาพรวม

ตารางที่ 4.6 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน เกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา ในภาพรวม และจำแนกตามรายด้าน

ข้อ	การบริหารจัดการด้าน	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น	อันดับ
1.	บุคลากร	3.40	0.487	มาก	5
2.	เครื่องมือและอุปกรณ์ต่างๆ	3.45	0.586	มาก	4
3.	การจัดสรรงบประมาณและทรัพยากร	2.90	0.504	ปานกลาง	8
4.	กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง	3.39	0.352	ปานกลาง	6
5.	การวางแผน	3.45	0.503	มาก	4
6.	การประสานงาน	3.37	0.403	ปานกลาง	7
7.	การประชาสัมพันธ์	3.61	0.525	มาก	1

ตารางที่ 4.6 (ต่อ)

ข้อ	การบริหารจัดการด้าน	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น	อันดับ
8.	การติดตามประเมินผล	3.48	0.596	มาก	3
9.	การวิจัยพัฒนาและการถ่ายทอดความรู้	3.49	0.425	มาก	2
ค่าเฉลี่ย		3.39	0.388	ปานกลาง	

จากตารางที่ 4.6 พบว่า ระดับความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน เกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา ในภาพรวม อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}=3.39$)

เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ด้านการประชาสัมพันธ์ มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด ($\bar{X}=3.61$) รองลงมาคือ ด้านการวิจัยพัฒนาและการถ่ายทอดความรู้ ($\bar{X}=3.49$) ด้านการติดตามประเมินผล ($\bar{X}=3.48$) ด้านเครื่องมือและอุปกรณ์ต่างๆ ($\bar{X}=3.45$) ด้านการวางแผน ($\bar{X}=3.45$) ด้านบุคลากร ($\bar{X}=3.40$) ด้านกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง ($\bar{X}=3.39$) ด้านการประสานงาน ($\bar{X}=3.37$) และด้านการจัดสรรงบประมาณและทรัพยากร มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุด ($\bar{X}=2.90$)

3.2 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน เกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา จำแนกเป็นรายด้าน

ตารางที่ 4.7 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน เกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา ด้านบุคลากรในภาพรวม จำแนกตามรายชื่อ

ข้อ	ข้อความ	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น	อันดับ
1.	จำนวน อปพร. ในสังกัดมีเพียงพอต่อการปฏิบัติงาน	3.28	0.771	ปานกลาง	4
2.	อปพร. ในสังกัดมีความรู้ความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ของตนเป็นอย่างดี	3.47	0.599	มาก	2

ตารางที่ 4.7 (ต่อ)

ข้อ	ข้อความ	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น	อันดับ
3.	อปพร. ในสังกัดมีการแบ่งหน้าที่ในการปฏิบัติงานอย่างชัดเจน	3.66	0.603	มาก	1
4.	อปพร. ในสังกัดปฏิบัติตามคำสั่งและระเบียบวินัยของหน่วยงานอย่างสม่ำเสมอ	3.34	0.661	ปานกลาง	3
5.	อปพร. ในสังกัดมีความกระตือรือร้นในการปฏิบัติงานอย่างสม่ำเสมอ	3.24	0.768	ปานกลาง	5
เฉลี่ย		3.40	0.486	มาก	

จากตารางที่ 4.7 พบว่า ระดับความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนเกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย โท-ลก จังหวัดนครราชสีมา ด้านบุคลากรในภาพรวม อยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.40$)

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ข้อ อปพร. ในสังกัดมีการแบ่งหน้าที่ในการปฏิบัติงานอย่างชัดเจน มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X}=3.66$) รองลงมา ข้อ อปพร. ในสังกัดมีความรู้ความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ของตนเป็นอย่างดี ($\bar{X}=3.47$) และข้อ อปพร. ในสังกัดมีความกระตือรือร้นในการปฏิบัติงานอย่างสม่ำเสมอ มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุด ($\bar{X}=3.24$)

ตารางที่ 4.8 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน เกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย-ลก จังหวัดนครราชสีมา ด้านเครื่องมือและอุปกรณ์ต่างๆ ในภาพรวม จำแนกตามรายชื่อ

ข้อ	ข้อความ	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น	อันดับ
1.	อปพร. มีทักษะในการใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ และยานพาหนะต่างๆ ด้วย ความชำนาญ	3.33	0.684	ปานกลาง	4
2.	เครื่องมือ อุปกรณ์ และยานพาหนะ ต่างๆ อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งานเสมอ	3.68	0.813	มาก	1
3.	เครื่องมือ อุปกรณ์ และยานพาหนะ ต่างๆ มีจำนวนเพียงพอต่อ การใช้งาน	3.05	0.704	ปานกลาง	5
4.	เครื่องมือ อุปกรณ์ และยานพาหนะ ต่างๆ เหมาะสมกับประเภทงาน ของ อปพร.	3.55	0.744	มาก	3
5.	เครื่องมือ อุปกรณ์ และยานพาหนะ ต่างๆ มีการจัดทำทะเบียนคุมพัสดุและ มีแผนปฏิบัติการซ่อมบำรุงอย่าง สม่ำเสมอ	3.65	0.859	มาก	2
เฉลี่ย		3.45	0.586	มาก	

จากตารางที่ 4.8 พบว่า ระดับความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน เกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย-ลก จังหวัดนครราชสีมา ด้านเครื่องมือและอุปกรณ์ต่างๆ ในภาพรวม อยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.45$)

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ข้อเครื่องมือ อุปกรณ์ และยานพาหนะต่างๆ อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งานเสมอ มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X}=3.68$) รองลงมา ข้อเครื่องมือ อุปกรณ์ และยานพาหนะต่างๆ มีการจัดทำทะเบียนคุมพัสดุและมีแผนปฏิบัติการซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ ($\bar{X}=3.65$) และข้อเครื่องมือ อุปกรณ์ และยานพาหนะต่างๆ มีจำนวนอย่างเพียงพอต่อการใช้งาน มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุด ($\bar{X}=3.05$)

ตารางที่ 4.9 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน เกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา ด้านการจัดสรรงบประมาณและทรัพยากรในภาพรวม จำแนกตามรายชื่อ

ข้อ	ข้อคำถาม	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น	อันดับ
1.	ศูนย์ อปพร. กลางมีการสนับสนุนงบประมาณ วัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ รวมถึงทรัพยากรต่างๆ	2.23	0.662	น้อย	5
2.	งบประมาณและทรัพยากรต่างๆ เพียงพอต่อความจำเป็นในการปฏิบัติงาน	2.48	0.641	น้อย	4
3.	การจัดสรรงบประมาณและทรัพยากรเป็นไปตามระเบียบฯ ข้อบังคับ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	3.01	0.562	ปานกลาง	3
4.	การจัดสรรงบประมาณและทรัพยากรต่างๆ เป็นไปด้วยความโปร่งใส	3.37	0.739	ปานกลาง	2
5.	การจัดสรรงบประมาณและทรัพยากรต่างๆ ตรงกับความต้องการและเกิดประโยชน์สูงสุดกับประชาชน	3.40	0.891	มาก	1
เฉลี่ย		2.90	0.504	ปานกลาง	

จากตารางที่ 4.9 พบว่า ระดับความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนเกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์ของการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา ด้านการจัดสรรงบประมาณและทรัพยากรในภาพรวม อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}=2.90$)

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ข้อการจัดสรรงบประมาณและทรัพยากรต่างๆ ตรงกับความต้องการและเกิดประโยชน์สูงสุดกับประชาชน มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X}=3.40$) รองลงมา ข้อการจัดสรรงบประมาณและทรัพยากรต่างๆ เป็นไปด้วยความโปร่งใส ($\bar{X}=3.37$) และข้อศูนย์อพพร. กลางมีการสนับสนุนงบประมาณ วัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ รวมถึงทรัพยากรต่างๆ มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ($\bar{X}=2.23$)

ตารางที่ 4.10 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนเกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์ของการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา ด้านกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องในภาพรวม จำแนกตามรายชื่อ

ข้อ	ข้อคำถาม	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น	อันดับ
1.	กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางท้องถนนมีความเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน	3.37	0.592	ปานกลาง	4
2.	กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางท้องถนนมีความทันสมัย และมีมาตรฐานสากล	3.02	0.340	ปานกลาง	5
3.	อพพร. คารวางแผน หรือปฏิบัติงานร่วมกันกับฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายและระเบียบความปลอดภัยทางท้องถนนอย่างสม่ำเสมอ	3.39	0.692	ปานกลาง	3

ตารางที่ 4.10 (ต่อ)

ข้อ	ข้อความ	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น	อันดับ
4.	อพปร. ควรทบทวนกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางท้องถนนอย่างสม่ำเสมอ เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติงาน	3.55	0.628	มาก	2
5.	การบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังและต่อเนื่องจะช่วยลดอุบัติเหตุทางถนน	3.61	0.665	มาก	1
เฉลี่ย		3.39	0.352	ปานกลาง	

จากตารางที่ 4.10 พบว่า ระดับความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนเกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา ด้านกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}=3.39$)

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ข้อการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังและต่อเนื่องจะช่วยลดอุบัติเหตุทางถนน มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X}=3.61$) รองลงมา ข้อ อพปร. ควรทบทวนกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางท้องถนนอย่างสม่ำเสมอ เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติงาน ($\bar{X}=3.55$) และข้อกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางท้องถนนมีความทันสมัย และมีมาตรฐานสากล มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ($\bar{X}=3.02$)

ตารางที่ 4.11 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน เกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย-ตาก จังหวัดนครราชสีมา ด้านการวางแผนในภาพรวม จำแนกตามรายชื่อ

ข้อ	ข้อความ	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น	อันดับ
1.	มีการวางแผนการปฏิบัติงาน เช่น ปฏิทินความปลอดภัยทางถนน แนวทางการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เป็นต้น	3.32	0.633	ปานกลาง	5
2.	แผนการปฏิบัติงานมีการอธิบายแนวทางในการปฏิบัติงานอย่างชัดเจน	3.48	0.618	มาก	2
3.	มีการวางแผนปฏิบัติงานของ อปพร. จากปัญหาที่เกิดขึ้นตามความเป็นจริง	3.52	0.629	มาก	1
4.	มีการจัดลำดับความสำคัญของปัญหาที่เกิดขึ้น เพื่อใช้ประกอบการวางแผนการปฏิบัติงาน	3.47	0.623	มาก	3
5.	แผนการปฏิบัติงานของ อปพร. มีความสอดคล้องกับสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนน	3.43	0.596	มาก	4
เฉลี่ย		3.45	0.503	มาก	

จากตารางที่ 4.11 พบว่า ระดับความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนเกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย-ตาก จังหวัดนครราชสีมา ด้านการวางแผนในภาพรวม อยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.45$)

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ข้อที่มีการวางแผนปฏิบัติงานของ อปพร. จากปัญหาที่เกิดขึ้นตามความเป็นจริง มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X}=3.52$) รองลงมา ข้อแผนการปฏิบัติงานมีการอธิบายแนวทางในการปฏิบัติงานอย่างชัดเจน ($\bar{X}=3.48$) และข้อที่มีการวางแผนการปฏิบัติงาน เช่น ปฏิทินความปลอดภัยทางถนน แนวทางการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เป็นต้น มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ($\bar{X}=3.32$)

ตารางที่ 4.12 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน เกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย โกล-ลก จังหวัดนครราชสีมา ด้านการประสานงานในภาพรวมจำแนกตามรายข้อ

ข้อ	ข้อคำถาม	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น	อันดับ
1.	การกำหนดรูปแบบการทำงานร่วมกันของเจ้าหน้าที่แต่ละระดับ จะทำให้การปฏิบัติงานราบรื่น	3.54	0.541	มาก	1
2.	การประสานงานร่วมกันระหว่างอปพร. กับภาคีเครือข่าย จะเป็นประโยชน์ในการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน	3.26	0.442	ปานกลาง	4
3.	ควรมีการประสานงานในองค์กรอื่นหรือองค์กรเอกชนมีส่วนร่วมในการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน	3.36	0.660	ปานกลาง	3
4.	ควรให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น การจัดเวทีประชาคม	3.46	0.715	มาก	2
5.	การประสานงานระหว่างศูนย์ อปพร. ต่างๆ ต้องปฏิบัติตามลำดับขั้นตอนในการปฏิบัติงาน	3.23	0.500	ปานกลาง	5
เฉลี่ย		3.37	0.403	ปานกลาง	

จากตารางที่ 4.12 พบว่า ระดับความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนเกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์ของการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา ด้านการประสานงานในภาพรวม อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}=3.37$)

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ข้อการกำหนดรูปแบบการทำงานร่วมกันของเจ้าหน้าที่แต่ละระดับ จะทำให้การปฏิบัติงานราบรื่น มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X}=3.54$) รองลงมา ข้อควรให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น การจัดเวทีประชาคม ($\bar{X}=3.46$) และข้อการประสานงานระหว่างศูนย์ อปพร. ต่างๆ ต้องปฏิบัติตามลำดับขั้นตอนในการปฏิบัติงาน มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ($\bar{X}=3.23$)

ตารางที่ 4.13 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน เกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์ของการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา ด้านการประชาสัมพันธ์ในภาพรวมจำแนกตามรายชื่อ

ข้อ	ข้อคำถาม	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น	อันดับ
1.	ควรมีการประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยทางถนน ผ่านสื่อต่างๆ เช่น สิ่งพิมพ์ วิทยุ เคเบิลท้องถิ่น หรือ อินเทอร์เน็ต เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจให้กับประชาชนในท้องถิ่น	3.58	0.821	มาก	4
2.	ควรมีการจัดกิจกรรมรณรงค์ส่งเสริมให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจด้านความปลอดภัยทางถนน	3.70	0.510	มาก	3
3.	ควรมีการจัดเวทีเสวนาเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนให้กับประชาชน เพื่อช่วยประชาสัมพันธ์การปฏิบัติงานของ อปพร.	3.73	0.955	มาก	1

ตารางที่ 4.13 (ต่อ)

ข้อ	ข้อความ	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น	อันดับ
4.	ควรรายงานข่าวสถิติอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสำคัญ เช่น ปีใหม่หรือสงกรานต์ จะช่วยลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนได้	3.72	0.475	มาก	2
5.	ศูนย์ อปพร.ของเทศบาล/อบต. ควรมีทีมงานประชาสัมพันธ์ เพื่อสื่อสารเรื่องราวต่างๆ ผู้สาธารณะ	3.31	0.685	ปานกลาง	5
เฉลี่ย		3.61	0.525	มาก	

จากตารางที่ 4.13 พบว่า ระดับความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนเกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา ด้านการประชาสัมพันธ์ในภาพรวม อยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.61$)

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ข้อควรมีการจัดเวทียุทธศาสตร์เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนให้กับประชาชน เพื่อช่วยประชาสัมพันธ์การปฏิบัติงานของ อปพร.มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X}=3.73$) รองลงมา ข้อควรรายงานข่าวสถิติอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสำคัญ เช่น ปีใหม่หรือสงกรานต์ จะช่วยลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนได้ ($\bar{X}=3.72$) และศูนย์ อปพร.ของเทศบาล/อบต.ควรมีทีมงานประชาสัมพันธ์ เพื่อสื่อสารเรื่องราวต่างๆ ผู้สาธารณะมีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ($\bar{X}=3.31$)

ตารางที่ 4.14 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน เกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา ด้านการติดตามประเมินผลในภาพรวม จำแนกตามรายชื่อ

ข้อ	ข้อความ	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น	อันดับ
1.	หน่วยงานมีการกำหนดเป้าหมาย หรือตัวชี้วัดการปฏิบัติงาน เพื่อให้ อปพร. ทราบถึงเป้าหมาย หรือวัตถุประสงค์ในการปฏิบัติงาน	3.27	0.870	ปานกลาง	5
2.	หน่วยงานมีการติดตามและประเมินผล การปฏิบัติงานของ อปพร. อย่างสม่ำเสมอ	3.51	0.630	มาก	3
3.	หน่วยงานมีการติดตามและประเมินผลของโครงการ/แผนงาน/กิจกรรมต่างๆ ของ อปพร. ตามกำหนดเวลาในแผนการปฏิบัติงาน	3.55	0.673	มาก	2
4.	หน่วยงานมีการติดตามและประเมินผล การปฏิบัติงานของ อปพร. ตรงตามเป้าหมายและวัตถุประสงค์ในการปฏิบัติงาน	3.49	0.811	มาก	4
5.	ผลการประเมินผลการทำงานของ อปพร. จะเป็นเครื่องมือสำคัญในการปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น	3.61	0.595	มาก	1
เฉลี่ย		3.48	0.596	มาก	

จากตารางที่ 4.14 พบว่า ระดับความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน เกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา ด้านการติดตามประเมินผลในภาพรวม อยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.48$)

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ข้อผลการประเมินผลการปฏิบัติงานของ อปพร. จะเป็นเครื่องมือสำคัญในการปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นมีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X}=3.61$) รองลงมา ข้อหน่วยงานมีการติดตามและประเมินผลของ โครงการ/แผนงาน/กิจกรรมต่างๆ ของ อปพร. ตามกำหนดเวลาในแผนการปฏิบัติงาน ($\bar{X}=3.55$) และข้อหน่วยงานมีการกำหนดเป้าหมาย หรือตัวชี้วัดการปฏิบัติงาน เพื่อให้ อปพร. ทราบถึงเป้าหมาย หรือวัตถุประสงค์ในการปฏิบัติงาน มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ($\bar{X}=3.27$)

ตารางที่ 4.15 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน เกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา ด้านการวิจัยพัฒนาและการถ่ายทอดความรู้ในภาพรวม จำแนกตามรายข้อ

ข้อ	ข้อคำถาม	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น	อันดับ
1.	หน่วยงานมีการพัฒนาทักษะความเชี่ยวชาญของ อปพร. ด้านความปลอดภัยทางถนน	3.40	0.627	มาก	4
2.	หน่วยงานมีการพัฒนากลยุทธ์ในการแก้ไขการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน	3.36	0.643	ปานกลาง	5
3.	หน่วยงานควรมีการสนับสนุนเพื่อพัฒนาองค์ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน	3.47	0.623	มาก	3
4.	หน่วยงานควรมีการถ่ายทอดความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนให้ อปพร.	3.55	0.553	มาก	2

ตารางที่ 4.15 (ต่อ)

ข้อ	ข้อความ	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น	อันดับ
5.	หน่วยงานควรมีการพัฒนาองค์ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน โดยการเทียบเคียงจากหน่วยงานอื่นที่มีการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่ดีเยี่ยม	3.65	0.492	มาก	1
	เฉลี่ย	3.49	0.425	มาก	

จากตารางที่ 4.15 พบว่า ระดับความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนเกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย-ลก จังหวัดนครราชสีมา ด้านการวิจัยพัฒนาและการถ่ายทอดความรู้ในภาพรวม อยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.49$)

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ข้อหน่วยงานควรมีการพัฒนาองค์ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน โดยการเทียบเคียงจากหน่วยงานอื่นที่มีการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่ดีเยี่ยม มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X}=3.65$) รองลงมา ข้อหน่วยงานควรมีการถ่ายทอดความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนให้ อพพร. ($\bar{X}=3.55$) และข้อหน่วยงานมีการพัฒนากลยุทธ์ในการแก้ไขการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ($\bar{X}=3.36$)

3.3 ผลการสัมภาษณ์หัวหน้าอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน

ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์หัวหน้าอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนของแต่ละสังกัด เกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย-ลก จังหวัดนครราชสีมา ผู้ศึกษาสามารถสรุปใจความสำคัญในภาพรวม ดังต่อไปนี้

ด้านบุคลากร จำนวนอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนมีไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน เนื่องจากไม่มีเงินเดือนประจำ แต่บุคลากรทุกคนมีความรู้ความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ของตนเอง มีการแบ่งหน้าที่ในการปฏิบัติงาน ตลอดจนสามารถปฏิบัติตามคำสั่งและระเบียบของหน่วยงานได้เป็นอย่างดี

ด้านเครื่องมือและอุปกรณ์ต่างๆ ทุกสังกัดจะมี ระดับเพลิง รถยนต์กู้ชีพกู้ภัย รวมถึงเครื่องมือและอุปกรณ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน อาจจะมี จำนวนจำกัดบ้าง แต่ก็อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งานเสมอ โดยมีการจัดทำทะเบียนคุมพัสดุและแผน ซ่อมบำรุงเป็นประจำ

ด้านการจัดสรรงบประมาณและทรัพยากร งบประมาณและทรัพยากรต่างๆ เป็นไปตามระเบียบฯ ข้อบังคับ โดยเป็นงบประมาณของท้องถิ่นเอง ซึ่งบางครั้งไม่เพียงพอกับการปฏิบัติงาน อีกทั้งยังมีการเบิกจ่ายค่าตอบแทนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ที่ได้ ค่าตอบแทนเฉพาะเวลาปฏิบัติหน้าที่ตามโครงการหรือกิจกรรมเท่านั้น

ด้านกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนมีความเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน โดยมีการวางแผน และปฏิบัติงาน ร่วมกันกับฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายและระเบียบความปลอดภัยทางถนนอย่างสม่ำเสมอ

ด้านการวางแผน การวางแผนการปฏิบัติงานต่างๆ ตามปฏิทินความปลอดภัยทางถนนช่วงเทศกาล ซึ่งมีประจำทุกปี 2 ช่วง คือ ช่วงปีใหม่กับสงกรานต์ ส่วนการปฏิบัติงานอื่นๆ ก็ปฏิบัติตามแผนงานของเทศบาล เช่น ช่วยการจราจรในงานถนนคนเดิน งานรื่นเริงต่างๆ เป็นต้น

ด้านการประสานงาน มีการประสานงานกับหน่วยงานภาคีเครือข่าย ทั้งองค์กร ภาครัฐและเอกชน เช่น ที่ว่าการอำเภอ สถานีตำรวจ ศูนย์บริการสาธารณสุขต่างๆ หรือมูลนิธิกู้ชีพ กู้ภัยของเอกชน ในการตั้งจุดตรวจร่วมช่วงเทศกาล 7 วันอันตราย ตลอดจนการจัดเวทีประชาคม

ด้านการประชาสัมพันธ์ ก่อนช่วงเทศกาล 7 วันอันตราย มีการประชาสัมพันธ์ผ่าน ไฟวิ่ง เสียงตามสาย หรือเคเบิลท้องถิ่น เพื่อณรงค์ให้ผู้ขับขี่ใช้ถนนขับอย่างปลอดภัยโดยการคาด เข็มขัดนิรภัย การสวมหมวกกันน็อก การงดเครื่องดื่มมึนเมาระหว่างขับขี่ ตลอดจนรายงานข่าวสถิติ อุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสำคัญ

ด้านการติดตามประเมินผล มีการติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานตามรอบ การประเมิน ปีละ 2 ครั้ง เพราะเป็นการประเมินตามปกติของลูกค้า เนื่องจากอาสาสมัครส่วนใหญ่ จะเป็นลูกจ้างของท้องถิ่น และการประเมินผลหลังจากการฝึกอบรมต่างๆ

ด้านการวิจัยพัฒนาและการถ่ายทอดความรู้ หน่วยงานมีการสนับสนุนให้ อาสาสมัครพัฒนาทักษะความชำนาญในการปฏิบัติงาน โดยการส่งให้ไปฝึกอบรมที่วิทยาลัยป้องกัน และบรรเทาสาธารณภัย เขต 12 สงขลา อย่างสม่ำเสมอ โดยมีการฝึกอบรมตามระดับ เช่น ผู้ที่ผ่านการ ฝึกอบรมระดับต้น ก็จะสามารถไปฝึกอบรมในระดับสูงต่อไป

ตอนที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อเสนอแนะแนวทางการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา

4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อเสนอแนะแนวทางการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา ผู้ศึกษาเก็บข้อมูลจากแบบสอบถามปลายเปิดที่ให้กลุ่มตัวอย่างแสดงความคิดเห็นในแบบสอบถามตอนที่ 3 โดยจากจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งสิ้น 276 คน มีผู้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับข้อเสนอแนะแนวทางการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา จำนวน 67 คน คิดเป็นร้อยละ 24.28 และผู้ไม่แสดงความคิดเห็นจำนวน 209 คน คิดเป็นร้อยละ 75.72 ผู้ศึกษาใช้การวิเคราะห์ด้วยค่าความถี่ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.16 ค่าความถี่ความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับข้อเสนอแนะแนวทางในการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มผลสัมฤทธิ์การจัดการความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา

ข้อ	แนวทางในการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มผลสัมฤทธิ์การจัดการความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา	ค่าความถี่
1.	บุคลากร	
	- ผู้บังคับบัญชาควรส่งเสริมให้ อปพร. ตระหนักในหน้าที่ของตนเอง	5
2.	เครื่องมือและอุปกรณ์ต่างๆ	
	- ควรเตรียมเครื่องมือ อุปกรณ์ และยานพาหนะต่างๆ ให้อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งานเสมอ	8
	- ควรติดตั้งกล้องวงจรปิดในหมู่บ้าน	2
3.	การจัดสรรงบประมาณและทรัพยากร	
	- ควรมีเงินเดือนประจำและเพิ่มสวัสดิการต่างๆ ให้กับ อปพร.	27
	- ควรซ่อมแซมถนนที่เป็นหลุมเป็นบ่อเพื่อความปลอดภัยในการใช้ถนน	3
4.	กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง	
	- ควรมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดด้วยการ จับ ปรับ หรือลงโทษ	11
	- ควรติดตั้งป้ายบังคับ สัญลัักษณ์จราจรต่างๆ ให้ผู้ใช้ถนนเห็นได้ชัดเจน	20

ตารางที่ 4.16 (ต่อ)

ข้อ	แนวทางในการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มผลสัมฤทธิ์การจัดการความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา	ค่าความถี่
5.	การวางแผน - แผนการปฏิบัติงานของ อปพร. ควรเป็นแผนงานจากปัญหาในท้องถิ่น	6
6.	การประสานงาน - เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นให้รีบประสานงานกับภาคีเครือข่าย เพื่อให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยได้อย่างรวดเร็ว	4
7.	การประชาสัมพันธ์ - ควรมีการประชาสัมพันธ์ ให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเรื่องความปลอดภัยทางถนน ผ่านสื่อต่างๆ เช่น เคเบิลท้องถิ่น เสียงตามสาย ไฟวิ่ง - ควรมีการจัดกิจกรรมรณรงค์ให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจด้านความปลอดภัยทางถนน	25 17
8.	การติดตามประเมินผล - หน่วยงานต้องมีการติดตามและประเมินผลจากการปฏิบัติงานจริง	8
9.	การวิจัยพัฒนาและการถ่ายทอดความรู้ - ควรพัฒนาทักษะของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ด้วยการฝึกอบรมในหลักสูตรที่เกี่ยวข้อง หรือการซักซ้อมแผนอย่างสม่ำเสมอ	12

จากตารางที่ 4.16 พบว่า ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางในการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มผลสัมฤทธิ์การจัดการความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา เรียงลำดับตามค่าความถี่ ดังนี้ ด้านการจัดสรรงบประมาณและทรัพยากร คือ ควรมีเงินเดือนประจำ และเพิ่มสวัสดิการต่างๆ ให้กับ อปพร. มีความถี่สูงสุด (ความถี่ 27) รองลงมา ด้านการประชาสัมพันธ์ คือ มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเรื่องความปลอดภัยทางถนน ผ่านสื่อต่างๆ เช่น เคเบิลท้องถิ่น เสียง-ตามสาย ไฟวิ่ง (ความถี่ 25) และควรติดตั้งป้ายบังคับ สัญลักษณ์จราจรต่างๆ ให้ผู้ใช้ถนนเห็นได้ชัดเจน (ความถี่ 20)

4.2 การวิเคราะห์เนื้อหาข้อเสนอแนะแนวทางการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา

ผู้ศึกษาเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์หัวหน้าอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนของแต่ละสังกัด พบว่า หัวหน้าหัวหน้าอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนของทุกสังกัดมีความเห็นพ้องกันในด้านบุคลากรเพียงด้านเดียว คือ กระทรวงมหาดไทยต้องปรับปรุงข้อมูลของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนของทุกสังกัดให้เป็นปัจจุบันที่สุด โดยตัดรายชื่ออาสาสมัครที่ย้ายถิ่นฐานหรืออาสาสมัครที่มีชื่อแต่ไม่มาปฏิบัติหน้าที่ตามบทบาท เพื่อให้สะดวกในการเก็บรวบรวมข้อมูล และมีข้อมูลเป็นปัจจุบัน ตลอดจนควรมีการปรับระเบียบข้อบังคับของอาสาสมัครเรื่องเงินเดือน ค่าตอบแทน และสวัสดิการ เพื่อสร้างขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงานของอาสาสมัครต่อไป

ตอนที่ 5 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลตามสมมติฐานการศึกษา

5.1 การทดสอบสมมติฐานข้อที่ 1 ผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา อยู่ในระดับมาก

กำหนดสมมติฐานว่าง (H_0) และสมมติฐานทางเลือก (H_1) ของการศึกษาไว้ดังนี้

H_0 : ผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา อยู่ในระดับมาก

H_1 : ผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา ไม่ได้อยู่ในระดับมาก

จากตารางที่ 4.2 พบว่า ผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ดังนั้น จึงยอมรับ H_0 ที่กำหนดว่า ผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา อยู่ในระดับมาก

5.2 การทดสอบสมมติฐานข้อที่ 2 อาสาสมัครที่มีปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ประสบการณ์ในการทำงาน และสังกัดแตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนแตกต่างกัน

กำหนดสมมติฐานว่าง (H_0) และสมมติฐานทางเลือก (H_1) ของการศึกษาไว้ดังนี้

H_0 : อาสาสมัครที่มีปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ประสบการณ์ในการทำงาน และสังกัดแตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนไม่แตกต่างกัน

H_1 : อาสาสมัครที่มีปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ประสบการณ์ในการทำงาน และสังกัดแตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนแตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การทดสอบค่าที ในกรณีที่ตัวแปรอิสระมีสองกลุ่ม และการทดสอบค่าเอฟ ในกรณีที่ตัวแปรอิสระมีมากกว่าสองกลุ่ม เมื่อพบความแตกต่างจะทดสอบความแตกต่างรายคู่ โดยใช้วิธีการของ LSD โดยมีเกณฑ์การแปลผลคือ $\text{Sig. (2-tailed)}/2 < 0.05$ และ $t > 0$

ตารางที่ 4.17 ผลการเปรียบเทียบระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนในภาพรวม จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ตัวแปร	N	\bar{X}	S.D.	t/F	Sig. (2-tailed)
เพศ				t=2.100	0.037*
ชาย	182	3.61	0.499		
หญิง	94	3.48	0.492		
อายุ				F=5.222	0.000*
ไม่เกิน 30 ปี	75	3.61	0.467		
31-35 ปี	94	3.62	0.466		
36-40 ปี	31	3.68	0.420		
41-45 ปี	29	3.69	0.473		
46-50 ปี	16	3.13	0.670		
มากกว่า 50 ปี	31	3.32	0.516		
ประสบการณ์ในการทำงาน				F=7.133	0.000*
ไม่เกิน 5 ปี	130	3.59	0.480		
6-10 ปี	93	3.70	0.436		
11-15 ปี	28	3.35	0.630		
16-20 ปี	10	3.27	0.370		
มากกว่า 20 ปี	15	3.15	0.461		

ตารางที่ 4.17 (ต่อ)

ตัวแปร	N	\bar{X}	S.D.	t/F	Sig. (2-tailed)
สังกัด				F=7.387	0.000*
เทศบาลเมืองสุโขทัย	154	3.46	0.530		
เทศบาลตำบลป่าเสม็ด	86	3.69	0.377		
อบต. มูโนะ	16	3.93	0.216		
อบต. ปูโยะ	20	3.54	0.634		

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.17 พบว่า การทดสอบค่าทีของตัวแปร เพศ ได้ค่า Sig.(2-tailed)/2 < 0.05 และการทดสอบค่าเอฟของตัวแปร อายุ ประสบการณ์ในการทำงาน และสังกัด ได้ค่า Sig. (2-tailed)/2 < 0.05 ทุกตัวแปร

ดังนั้น จึงปฏิเสธ H_0 หรือยอมรับ H_1 ที่กำหนดว่า อาสาสมัครที่มีปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ประสบการณ์ในการทำงาน และสังกัดแตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.18 ผลการเปรียบเทียบระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนในภาพรวม จำแนกตามอายุ เป็นรายคู่

อายุ	\bar{X}	ไม่เกิน 30 ปี	31-35 ปี	36-40 ปี	41-45 ปี	46-50 ปี	มากกว่า 50 ปี
ไม่เกิน 30 ปี	3.61		0.138	0.643	0.468	0.021*	0.066
31-35 ปี	3.62			0.113	0.068	0.130	0.430
36-40 ปี	3.68				0.816	0.017*	0.053
41-45 ปี	3.69					0.011*	0.033*
46-50 ปี	3.13						0.423
มากกว่า 50 ปี	3.32						

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.18 จากการทดสอบความแตกต่างของผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนในภาพรวม จำแนกตามอายุ เป็นรายคู่ พบว่า คู่ที่แตกต่างกันคือ คู่อายุไม่เกิน 30 ปีกับ 46-50 ปี คู่ 36-40 ปี กับ 46-50 ปี คู่ 41-45 ปี กับ 46-50 ปี และคู่ 41-45 ปี กับ มากกว่า 50 ปี

ตารางที่ 4.19 ผลการเปรียบเทียบระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนในภาพรวม จำแนกตามประสบการณ์ในการทำงาน เป็นรายคู่

ประสบการณ์ ในการทำงาน	\bar{X}	ไม่เกิน 5 ปี	6- 10 ปี	11- 15 ปี	16- 20 ปี	มากกว่า 20 ปี
ไม่เกิน 5 ปี	3.59		0.078	0.019*	0.041*	0.001*
6-10 ปี	3.70			0.001*	0.007*	0.000*
11-15 ปี	3.35				0.623	0.192
16-20 ปี	3.27					0.562
มากกว่า 20 ปี	3.15					

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.19 จากการทดสอบความแตกต่างของผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนในภาพรวม จำแนกตามประสบการณ์ในการทำงาน เป็นรายคู่ พบว่า คู่ที่แตกต่างกันคือ คู่ไม่เกิน 5 ปี กับ 11-15 ปี คู่ไม่เกิน 5 ปี กับ 16-20 ปี คู่ไม่เกิน 5 ปี กับ มากกว่า 20 ปี คู่ 6-10 ปี กับ 11-15 ปี คู่ 6-10 ปี กับ 16-20 ปี และคู่ 6-10 ปี กับ มากกว่า 20 ปี

ตารางที่ 4.20 ผลการเปรียบเทียบระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนในภาพรวม จำแนกตามสังกัด เป็นรายคู่

สังกัด	\bar{X}	เทศบาลเมือง สุโขทัย-ลก	เทศบาลตำบล ป่าเสม็ด	อบต. มูโนะ	อบต. ปู้โยะ
เทศบาลเมืองสุโขทัย-ลก	3.46		0.000*	0.000*	0.487
เทศบาลตำบลป่าเสม็ด	3.69			0.073	0.209
อบต. มูโนะ	3.93				0.017*
อบต. ปู้โยะ	3.54				

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.20 จากการทดสอบความแตกต่างของผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนในภาพรวม จำแนกตามสังกัด เป็นรายคู่ พบว่า คู่ที่แตกต่างกันคือ คู่เทศบาลเมืองสุโขทัย-ลก กับ เทศบาลตำบลป่าเสม็ด คู่เทศบาลเมืองสุโขทัย-ลก กับ อบต.มูโนะ และ คู่อบต.มูโนะ กับ อบต.ปู้โยะ

ตารางที่ 4.21 ผลการเปรียบเทียบระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ด้านการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวม จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ตัวแปร	N	\bar{X}	S.D.	t/F	Sig. (2-tailed)
เพศ				t=1.707	0.089
ชาย	182	3.54	0.597		
หญิง	94	3.41	0.559		
อายุ				F=4.838	0.000*
ไม่เกิน 30 ปี	75	3.55	0.617		
31-35 ปี	94	3.54	0.538		
36-40 ปี	31	3.55	0.486		
41-45 ปี	29	3.71	0.564		
46-50 ปี	16	3.03	0.600		
มากกว่า 50 ปี	31	3.21	0.589		

ตารางที่ 4.21 (ต่อ)

ตัวแปร	N	\bar{X}	S.D.	t/F	Sig. (2-tailed)
ประสบการณ์ในการทำงาน				F=6.785	0.000*
ไม่เกิน 5 ปี	130	3.51	0.601		
6-10 ปี	93	3.66	0.493		
11-15 ปี	28	3.31	0.713		
16-20 ปี	10	3.16	0.320		
มากกว่า 20 ปี	15	2.97	0.425		
สังกัด				F=5.995	0.001*
เทศบาลเมืองสุโขทัย	154	3.38	0.567		
เทศบาลตำบลป่าเสม็ด	86	3.64	0.598		
อบต. มูโนะ	16	3.87	0.334		
อบต. ปูโยะ	20	3.52	0.618		

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.21 พบว่า อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา ที่มีเพศแตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ด้านการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวม ไม่แตกต่างกัน ส่วนอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ที่มีอายุ ประสบการณ์ในการทำงาน และสังกัดแตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนด้านการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวม แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.22 ผลการเปรียบเทียบระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ด้านการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวม จำแนกตามอายุ เป็นรายคู่

อายุ	\bar{X}	ไม่เกิน 30 ปี	31-35 ปี	36-40 ปี	41-45 ปี	46-50 ปี	มากกว่า 50 ปี
ไม่เกิน 30 ปี	3.55		0.881	0.999	0.221	0.001*	0.005*
31-35 ปี	3.54			0.910	0.171	0.001*	0.006*
36-40 ปี	3.55				0.301	0.003*	0.018*
41-45 ปี	3.71					0.000*	0.001*
46-50 ปี	3.03						0.299
มากกว่า 50 ปี	3.21						

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.22 จากการทดสอบความแตกต่างของผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ด้านการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวม จำแนกตามอายุ เป็นรายคู่ พบว่า คู่ที่แตกต่างกันคือ คู่อายุไม่เกิน 30 ปี กับ 46-50 ปี คู่อายุไม่เกิน 30 ปี กับ มากกว่า 50 ปี คู่ 31-35 ปี กับ 46-50 ปี คู่ 31-35 ปี กับ มากกว่า 50 ปี คู่ 36-40 ปี กับ 46-50 ปี คู่ 36-40 ปี กับ มากกว่า 50 ปี คู่ 41-45 ปี กับ 46-50 ปี และคู่ 41-45 ปี กับ มากกว่า 50 ปี

ตารางที่ 4.23 ผลการเปรียบเทียบระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ด้านการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวม จำแนกตามประสบการณ์ในการทำงาน เป็นรายคู่

ประสบการณ์ ในการทำงาน	\bar{X}	ไม่เกิน 5 ปี	6- 10 ปี	11- 15 ปี	16- 20 ปี	มากกว่า 20 ปี
ไม่เกิน 5 ปี	3.51		0.056	0.091	0.060	0.001*
6 – 10 ปี	3.66			0.005*	0.009*	0.000*
11 – 15 ปี	3.31				0.469	0.062
16-20 ปี	3.16					0.418
มากกว่า 20 ปี	2.97					

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.23 จากการทดสอบความแตกต่างของผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ด้านการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามประสบการณ์ในการทำงาน เป็นรายคู่ พบว่า คู่ที่แตกต่างกันคือ คู่ไม่เกิน 5 ปี กับ มากกว่า 20 ปี คู่ 6-10 ปี กับ 11-15 ปี คู่ 6-10 ปี กับ 16-20 ปี และคู่ 6-10 ปี กับ มากกว่า 20 ปี

ตารางที่ 4.24 ผลการเปรียบเทียบระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ด้านการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวม จำแนกตามสังกัด เป็นรายคู่

สังกัด	\bar{X}	เทศบาลเมือง สุโขทัย	เทศบาลตำบล ป่าเสม็ด	อบต. มูโนะ	อบต. ปู้โยะ
เทศบาลเมืองสุโขทัย	3.38		0.001*	0.001*	0.273
เทศบาลตำบลป่าเสม็ด	3.64			0.141	0.419
อบต. มูโนะ	3.87				0.073
อบต. ปู้โยะ	3.52				

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.24 จากการทดสอบความแตกต่างของผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ด้านการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนนในภาพรวม จำแนกตามสังกัด เป็นรายคู่ พบว่า คู่ที่แตกต่างกันคือ คู่เทศบาลเมืองสุโขทัย-โก-ลก กับ เทศบาลตำบลป่าเสม็ด และคู่เทศบาลเมืองสุโขทัย-โก-ลก กับ อบต.มูโนะ

ตารางที่ 4.25 ผลการเปรียบเทียบระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ด้านการจัดการในภาวะฉุกเฉินในภาพรวม จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ตัวแปร	N	\bar{X}	S.D.	t/F	Sig. (2-tailed)
เพศ				t=2.873	0.004*
ชาย	182	3.66	0.549		
หญิง	94	3.46	0.556		
อายุ				F=5.029	0.000*
ไม่เกิน 30 ปี	75	3.62	0.519		
31-35 ปี	94	3.67	0.532		
36-40 ปี	31	3.72	0.497		
41-45 ปี	29	3.72	0.499		
46-50 ปี	16	3.17	0.755		
มากกว่า 50 ปี	31	3.28	0.560		
ประสบการณ์ในการทำงาน				F=5.708	0.000*
ไม่เกิน 5 ปี	130	3.63	0.544		
6-10 ปี	93	3.71	0.501		
11-15 ปี	28	3.36	0.627		
16-20 ปี	10	3.27	0.525		
มากกว่า 20 ปี	15	3.17	0.593		
สังกัด				F=5.995	0.001*
เทศบาลเมืองสุโขทัย-โก-ลก	154	3.49	0.591		
เทศบาลตำบลป่าเสม็ด	86	3.72	0.459		
อบต. มูโนะ	16	3.96	0.189		
อบต. ปูโยะ	20	3.55	0.675		

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.25 พบว่า อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย-ลก
จังหวัดนราธิวาส ที่มีเพศ อายุ ประสบการณ์ในการทำงาน และสังกัดแตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อ
ระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ด้านการจัดการในภาวะฉุกเฉินในภาพรวม
แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.26 ผลการเปรียบเทียบระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ด้านการ
จัดการในภาวะฉุกเฉินในภาพรวม จำแนกตามอายุ เป็นรายคู่

อายุ	\bar{X}	ไม่เกิน 30 ปี	31- 35 ปี	36- 40 ปี	41- 45 ปี	46- 50 ปี	มากกว่า 50 ปี
ไม่เกิน 30 ปี	3.62		0.563	0.404	0.409	0.003*	0.004*
31-35 ปี	3.67			0.668	0.668	0.001*	0.001*
36-40 ปี	3.72				0.994	0.001*	0.002*
41-45 ปี	3.72					0.001*	0.002*
46-50 ปี	3.17						0.525
มากกว่า 50 ปี	3.28						

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.26 จากการทดสอบความแตกต่างของผลสัมฤทธิ์การจัดการด้าน
ความปลอดภัยทางถนน ด้านการจัดการในภาวะฉุกเฉินในภาพรวม จำแนกตามอายุ เป็นรายคู่ พบว่า
คู่ที่แตกต่างกันคือ คู่อายุไม่เกิน 30 ปี กับ 46-50 ปี คู่อายุไม่เกิน 30 ปี กับ มากกว่า 50 ปี คู่ 31-35 ปี
กับ 46-50 ปี คู่ 31-35 ปี กับ มากกว่า 50 ปี คู่ 36-40 ปี กับ 46-50 ปี คู่ 36-40 ปี กับ มากกว่า 50 ปี คู่
41-45 ปี กับ 46-50 ปี และคู่ 41 – 45 ปี กับ มากกว่า 50 ปี

ตารางที่ 4.27 ผลการเปรียบเทียบระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ด้านการจัดการในภาวะฉุกเฉินในภาพรวม จำแนกตามประสบการณ์ในการทำงาน เป็นรายคู่

ประสบการณ์ ในการทำงาน	\bar{X}	ไม่เกิน 5 ปี	6- 10 ปี	11- 15 ปี	16- 20 ปี	มากกว่า 20 ปี
ไม่เกิน 5 ปี	3.63		0.302	0.016	0.041*	0.002*
6-10 ปี	3.71			0.003*	0.015*	0.000*
11-15 ปี	3.36				0.649	0.280
16-20 ปี	3.27					0.662
มากกว่า 20 ปี	3.17					

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.27 จากการทดสอบความแตกต่างของผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ด้านการจัดการในภาวะฉุกเฉิน จำแนกตามประสบการณ์ในการทำงาน เป็นรายคู่ พบว่า คู่ที่แตกต่างกันคือ คู่ไม่เกิน 5 ปี กับ 16-20 ปี คู่ไม่เกิน 5 ปี กับ มากกว่า 20 ปี คู่ 6-10 ปี กับ 11-15 ปี คู่ 5-10 ปี กับ 16-20 ปี และคู่ 6-10 ปี กับ มากกว่า 20 ปี

ตารางที่ 4.28 ผลการเปรียบเทียบระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ด้านการจัดการในภาวะฉุกเฉินในภาพรวม จำแนกตามสังกัด เป็นรายคู่

สังกัด	\bar{X}	เทศบาลเมือง สุโขทัย	เทศบาลตำบล ป่าเสม็ด	อบต. มูโนะ	อบต. ปู้โยะ
เทศบาลเมืองสุโขทัย	3.49		0.002*	0.001*	0.607
เทศบาลตำบลป่าเสม็ด	3.72			0.106	0.218
อบต. มูโนะ	3.96				0.026*
อบต. ปู้โยะ	3.55				

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.28 จากการทดสอบความแตกต่างของผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ด้านการจัดการในภาวะฉุกเฉินในภาพรวม จำแนกตามสังกัด เป็นรายคู่ พบว่า คู่ที่แตกต่างกันคือ คู่เทศบาลเมืองสุโขทัย-ลก กับ เทศบาลตำบลป่าเสม็ด คู่เทศบาลเมืองสุโขทัย-ลก กับ อบต.มูโนะ และคู่ อบต.มูโนะ กับ อบต.ปุโยะ

ตารางที่ 4.29 ผลการเปรียบเทียบระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ด้านการฟื้นฟูให้มีสภาพที่ดีกว่าและปลอดภัยกว่าเดิมในภาพรวม จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ตัวแปร	N	\bar{X}	S.D.	t/F	Sig. (2-tailed)
เพศ				t=1.055	0.292
ชาย	182	3.63	0.528		
หญิง	94	3.56	0.480		
อายุ				F=3.577	0.000*
ไม่เกิน 30 ปี	75	3.64	0.449		
31-35 ปี	94	3.63	0.466		
36-40 ปี	31	3.78	0.427		
41-45 ปี	29	3.65	0.551		
46-50 ปี	16	3.19	0.781		
มากกว่า 50 ปี	31	3.47	0.561		
ประสบการณ์ในการทำงาน				F=5.013	0.001*
ไม่เกิน 5 ปี	130	3.62	0.458		
6-10 ปี	93	3.74	0.448		
11-15 ปี	28	3.39	0.711		
16-20 ปี	10	3.37	0.601		
มากกว่า 20 ปี	15	3.31	0.577		
สังกัด				F=5.564	0.001*
เทศบาลเมืองสุโขทัย-ลก	154	3.53	0.557		
เทศบาลตำบลป่าเสม็ด	86	3.72	0.374		
อบต. มูโนะ	16	3.96	0.213		
อบต. ปุโยะ	20	3.54	0.646		

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.29 พบว่า อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย-ลก จังหวัดนครราชสีมา ที่มีเพศแตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ด้านการฟื้นฟูให้มีสภาพที่ดีกว่าและปลอดภัยกว่าเดิมในภาพรวมไม่แตกต่างกัน ส่วนอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ที่มีอายุ ประสบการณ์ในการทำงาน และสังกัดแตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ด้านการฟื้นฟูให้มีสภาพที่ดีกว่าและปลอดภัยกว่าเดิมในภาพรวมแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.30 ผลการเปรียบเทียบระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ด้านการฟื้นฟูให้มีสภาพที่ดีกว่าและปลอดภัยกว่าเดิมในภาพรวม จำแนกตามอายุ เป็นรายคู่

อายุ	\bar{X}	ไม่เกิน 30 ปี	31-35 ปี	36-40 ปี	41-45 ปี	46-50 ปี	มากกว่า 50 ปี
ไม่เกิน 30 ปี	3.64		0.911	0.198	0.959	0.001*	0.103
31-35 ปี	3.63			0.158	0.894	0.001*	0.110
36-40 ปี	3.78				0.307	0.000*	0.014*
41-45 ปี	3.65					0.004*	0.164
46-50 ปี	3.19						0.076
มากกว่า 50 ปี	3.47						

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.30 จากการทดสอบความแตกต่างของผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ด้านการฟื้นฟูให้มีสภาพที่ดีกว่าและปลอดภัยกว่าเดิมในภาพรวม จำแนกตามอายุ เป็นรายคู่ พบว่า คู่ที่แตกต่างกันคือ คู่อายุไม่เกิน 30 ปี กับ 46-50 ปี คู่ 31-35 ปี กับ 46-50 ปี คู่ 36-40 ปี กับ 46-50 ปี คู่ 36-40 ปี กับ มากกว่า 50 ปี และคู่ 41-45 ปี กับ 46-50 ปี

ตารางที่ 4.31 ผลการเปรียบเทียบระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ด้านการฟื้นฟูให้มีสภาพที่ดีกว่าและปลอดภัยกว่าเดิมในภาพรวม จำแนกตามประสบการณ์ในการทำงาน เป็นรายคู่

ประสบการณ์ ในการทำงาน	\bar{X}	ไม่เกิน 5 ปี	6- 10 ปี	11- 15 ปี	16- 20 ปี	มากกว่า 20 ปี
ไม่เกิน 5 ปี	130		0.071	0.026*	0.129	0.022*
6-10 ปี	93			0.001*	0.026*	0.002*
11-15 ปี	28				0.932	0.620
16-20 ปี	10					0.756
มากกว่า 20 ปี	15					

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.31 จากการทดสอบความแตกต่างของผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ด้านการฟื้นฟูให้มีสภาพที่ดีกว่าและปลอดภัยกว่าเดิมในภาพรวม จำแนกตามประสบการณ์ในการทำงาน เป็นรายคู่ พบว่า คู่ที่แตกต่างกันคือ คู่ไม่เกิน 5 ปี กับ 11-15 ปี คู่ไม่เกิน 5 ปี กับ มากกว่า 20 ปี คู่ 6-10 ปี กับ 11-15 ปี คู่ 6-10 ปี กับ 16-20 ปี และคู่ 6-10 ปี กับ มากกว่า 20 ปี

ตารางที่ 4.32 ผลการเปรียบเทียบระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ด้านการฟื้นฟูให้มีสภาพที่ดีกว่าและปลอดภัยกว่าเดิมในภาพรวม จำแนกตามสังกัด เป็นรายคู่

สังกัด	\bar{X}	เทศบาลเมือง สุโขทัย	เทศบาลตำบล ป่าสัก	อบต. มูโนะ	อบต. ปู้โยะ
เทศบาลเมืองสุโขทัย	3.53		0.004*	0.001*	0.851
เทศบาลตำบลป่าสัก	3.72			0.080	0.166
อบต. มูโนะ	3.96				0.015*
อบต. ปู้โยะ	3.54				

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.32 จากการทดสอบความแตกต่างของผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ด้านการฟื้นฟูให้มีสภาพที่ดีกว่าและปลอดภัยกว่าเดิม จำแนกตามสังกัดเป็นรายคู่ พบว่า คู่ที่แตกต่างกันคือ คู่เทศบาลเมืองสุโขทัย-ลพบุรี กับเทศบาลตำบลป่าสัก คู่เทศบาลเมืองสุโขทัย-ลพบุรี กับ อบต.มโนะ และคู่อบต.มโนะ กับ อบต.ปทุมธานี

5.3 การทดสอบสมมติฐานข้อที่ 3 ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ ได้แก่ บุคลากร เครื่องมือและอุปกรณ์ต่างๆ การจัดสรรงบประมาณและทรัพยากร กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง การวางแผน การประสานงาน การประชาสัมพันธ์ การติดตามประเมินผล และการวิจัยพัฒนาและการถ่ายทอดความรู้ มีความสัมพันธ์กับการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย-ลพบุรี จังหวัดนครราชสีมา

กำหนดสมมติฐานว่าง (H_0) และสมมติฐานทางเลือก (H_1) ของการศึกษาไว้ดังนี้

H_0 : ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ ได้แก่ บุคลากร เครื่องมือและอุปกรณ์ต่างๆ การจัดสรรงบประมาณและทรัพยากร กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง การวางแผน การประสานงาน การประชาสัมพันธ์ การติดตามประเมินผล และการวิจัยพัฒนาและการถ่ายทอดความรู้ ไม่มีความสัมพันธ์กับการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย-ลพบุรี จังหวัดนครราชสีมา

H_1 : ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ ได้แก่ บุคลากร เครื่องมือและอุปกรณ์ต่างๆ การจัดสรรงบประมาณและทรัพยากร กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง การวางแผน การประสานงาน การประชาสัมพันธ์ การติดตามประเมินผล และการวิจัยพัฒนาและการถ่ายทอดความรู้ มีความสัมพันธ์กับการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย-ลพบุรี จังหวัดนครราชสีมา

การทดสอบความสัมพันธ์ตัวแปรอิสระและตัวแปรตามข้างต้น ผู้ศึกษาทดสอบโดยใช้การวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน ดังตารางที่ 4.33

ตารางที่ 4.33 ความสัมพันธ์ของปัจจัยด้านการบริหารจัดการกับการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา

ตัวแปร	การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน			
	การลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน	การจัดการในภาวะฉุกเฉิน	การฟื้นฟูให้มีสภาพที่ดีกว่าและปลอดภัยกว่าเดิม	โดยรวม
บุคลากร	0.380**	0.432**	0.495**	0.480**
เครื่องมือและอุปกรณ์ต่างๆ	0.462**	0.426**	0.571**	0.535**
การจัดสรรงบประมาณและทรัพยากร	0.468**	0.342**	0.521**	0.489**
กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง	0.406**	0.454**	0.531**	0.510**
การวางแผน	0.483**	0.508**	0.546**	0.566**
การประสานงาน	0.405**	0.423**	0.498**	0.487**
การประชาสัมพันธ์	0.401**	0.435**	0.467**	0.479**
การติดตามประเมินผล	0.386**	0.443**	0.461**	0.475**
การวิจัยพัฒนาและการถ่ายทอดความรู้	0.505**	0.470**	0.392**	0.508**
โดยรวม	0.542**	0.546**	0.625**	0.630**

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

จากตารางที่ 4.33 พบว่า ปัจจัยด้านการบริหารจัดการมีความสัมพันธ์ทางบวกอย่างปานกลางต่อการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนในภาพรวม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ทุกด้านมีความสัมพันธ์ทางบวกอย่างปานกลาง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

ดังนั้น จึงปฏิเสธ H_0 หรือยอมรับ H_1 ที่กำหนดว่า ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ ได้แก่ บุคลากร เครื่องมือและอุปกรณ์ต่างๆ การจัดสรรงบประมาณและทรัพยากร กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง การวางแผน การประสานงาน การประชาสัมพันธ์ การติดตามประเมินผล และการวิจัยพัฒนาและการถ่ายทอดความรู้ มีความสัมพันธ์กับการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา

ตารางที่ 4.34 สรุปผลการทดสอบสมมติฐานการศึกษา

สมมติฐานการวิจัย	ผลการทดสอบสมมติฐาน	
	ยอมรับ H_1	ยอมรับ H_0
สมมติฐานข้อที่ 1 ผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย โกลก จังหวัดนครราชสีมา อยู่ในระดับมาก		✓
สมมติฐานข้อที่ 2 ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ประสบการณ์ในการทำงาน และสังกัดที่แตกต่างกัน ส่งผลให้อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย โกลก จังหวัดนครราชสีมา มีความคิดเห็นต่อระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่แตกต่างกัน	✓	
สมมติฐานข้อที่ 3 ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ ได้แก่ บุคลากร เครื่องมือและอุปกรณ์ต่างๆ การจัดสรรงบประมาณและทรัพยากร กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง การวางแผน การประสานงาน การประชาสัมพันธ์ การติดตามประเมินผล และการวิจัยพัฒนาและการถ่ายทอดความรู้ มีความสัมพันธ์ทางบวกค่อนข้างสูงกับการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย โกลก จังหวัดนครราชสีมา	✓	

บทที่ 5

สรุปการศึกษา อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การศึกษาเรื่อง ปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย จังหวัดนราธิวาส ในครั้งนี้ใช้การวิจัยเชิงสำรวจ โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

1. เพื่อศึกษาระดับผลสัมฤทธิ์ของการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย จังหวัดนราธิวาส
2. เพื่อศึกษาปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย จังหวัดนราธิวาส
3. เพื่อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย จังหวัดนราธิวาส

เก็บรวบรวมข้อมูล โดยการใช้แบบสอบถามสำรวจความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ในสังกัดอำเภอสุโขทัย จังหวัดนราธิวาส จำนวน 276 คน ผสมผสานกับการวิจัยเชิงคุณภาพ จากการสัมภาษณ์หัวหน้าอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนจาก 4 สังกัดๆ ละ 1 คน รวม 4 คน จากนั้นจึงนำแบบสอบถามมาวิเคราะห์ข้อมูล โดยการหาค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ทดสอบสมมติฐานโดยใช้การทดสอบค่าที ในกรณีที่ตัวแปรอิสระมีสองกลุ่ม และการทดสอบค่าเอฟ ในกรณีที่ตัวแปรอิสระมีมากกว่าสองกลุ่ม เมื่อพบความแตกต่างจะทดสอบความแตกต่างรายคู่ โดยใช้วิธีการของ LSD และทดสอบความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม ด้วยการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน การวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติทั้งหมดวิเคราะห์ด้วยคอมพิวเตอร์ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป สามารถสรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

1. สรุปการศึกษา

การนำเสนอสรุปการศึกษา ผู้ศึกษานำเสนอเป็นภาพรวม และข้อสรุปการศึกษาตามวัตถุประสงค์ของการศึกษา ซึ่งสามารถสรุปประเด็นสำคัญได้ ดังนี้

1.1 ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วย เพศ อายุ ประสบการณ์ในการทำงาน และสังกัด พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 65.90 อายุระหว่าง 31-35 ปี มีประสบการณ์ในการทำงานไม่เกิน 5 ปี คิดเป็นร้อยละ 47.10 และสังกัดเทศบาลเมืองสุโขทัย คิดเป็นร้อยละ 55.80

1.2 ผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนราธิวาส

1.2.1 การวิจัยเชิงปริมาณ ระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนในภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ทุกด้านมีผลสัมฤทธิ์อยู่ในระดับมาก โดยเรียงตามลำดับค่าเฉลี่ย ดังนี้

ด้านการฟื้นฟูให้มีสภาพที่ดีกว่าและปลอดภัยกว่าเดิม เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ข้อที่มีการประเมินความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน มีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมา ข้อที่มีความคุ้มค่าในการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่องและจริงจัง ควบคู่กับการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เกี่ยวกับข้อบังคับในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดความปลอดภัย และข้อที่มีความคุ้มค่าในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน โดยให้คนในชุมชนมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนชุมชนด้านความปลอดภัยทางถนน และข้อที่มีการเบิกจ่ายงบประมาณในการปรับปรุงแก้ไขจุดเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอย่างประหยัด มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด

ด้านการจัดการในภาวะฉุกเฉิน เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ข้อหน่วยปฏิบัติการกู้ชีพกู้ภัยพร้อมออกปฏิบัติการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพ มีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมา ข้อหน่วยปฏิบัติการกู้ชีพกู้ภัยสามารถปฏิบัติงานได้ตามเวลาที่ได้กำหนดไว้ในแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และข้อการจัดทำรายงานจุดเสี่ยงอันตรายต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมีความคุ้มค่าเมื่อเทียบกับจำนวนของอุบัติเหตุที่ลดลง มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด

ด้านการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ข้อในภาพรวม อปพร. สามารถปฏิบัติงานด้านการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพ มีค่าเฉลี่ยสูง รองลงมาคือ ข้อหน่วยงานมีการประเมินผลสัมฤทธิ์ของการทำงานด้านการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน และข้อหน่วยงานมีการนำทรัพยากร เครื่องมือเครื่องใช้ รวมถึงวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ กลับมาใช้ใหม่เพื่อความประหยัด มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด

1.2.2 การวิจัยเชิงคุณภาพ ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์หัวหน้าอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนของแต่ละสังกัด ผู้ศึกษาสามารถสรุปใจความสำคัญ ดังต่อไปนี้

ด้านการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน มีการเบิกจ่ายงบประมาณในการประชาสัมพันธ์เพื่อรณรงค์การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างประหยัด มีการกำหนดเป้าหมายในการปฏิบัติงานอย่างชัดเจน มีการวางแผนการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ ตลอดจนสามารถปฏิบัติงานได้ตามกำหนดเวลาในแผนการปฏิบัติงาน ในภาพรวมอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนสามารถปฏิบัติงานด้านการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพ

ด้านการจัดการในภาวะฉุกเฉิน มีการเบิกจ่ายงบประมาณในจัดตั้งจุดตรวจร่วมในช่วงเทศกาลอย่างประหยัด หน่วยงานปฏิบัติภารกิจผู้กู้ชีพกู้ภัยมีการเตรียมพร้อมในการออกปฏิบัติงานให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางถนน รวมทั้งสามารถใช้ทรัพยากร เช่น เครื่องมือเครื่องใช้ อุปกรณ์ต่างๆ รวมถึงรถยนต์กู้ชีพกู้ภัยให้เกิดประโยชน์และคุ้มค่า ตลอดจนมีการประเมินผลสัมฤทธิ์ของการปฏิบัติงานในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์

ด้านการฟื้นฟูให้มีสภาพที่ดีกว่าและปลอดภัยกว่าเดิม ให้ความสำคัญกับความคุ้มค่าของงบประมาณที่เบิกจ่ายไป มีการประเมินความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนน ตลอดจนสามารถใช้สื่อเพื่อประชาสัมพันธ์การป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งผู้บังคับบัญชายังให้ความสำคัญกับการเพิ่มพูนทักษะการปฏิบัติงานของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายเรือน เพื่อพัฒนาการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนอีกด้วย

1.3 ความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนเกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการ มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา

1.3.1 การวิจัยเชิงปริมาณ ระดับความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน เกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ด้านการประชาสัมพันธ์ มีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมาคือ ด้านการวิจัยพัฒนาและการถ่ายทอดความรู้ และด้านการจัดสรรงบประมาณและทรัพยากร มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุด โดยเรียงตามลำดับค่าเฉลี่ย ดังนี้

ด้านการประชาสัมพันธ์ มีค่าเฉลี่ยสูงสุด เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ข้อควรมีการจัดเวทีเสวนาเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนให้กับประชาชน เพื่อช่วยประชาสัมพันธ์ การปฏิบัติงานของ อปพร.มีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมา ข้อควรมีการรายงานข่าวสถิติอุบัติเหตุทางถนน ในช่วงเทศกาลสำคัญ เช่น ปีใหม่หรือสงกรานต์ จะช่วยลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนได้ และศูนย์ อปพร.ของเทศบาล/อบต. ควรมีทีมงานประชาสัมพันธ์ เพื่อสื่อสารเรื่องราวต่างๆ ผู้สาธารณะมี ค่าเฉลี่ยต่ำสุด

ด้านการวิจัยพัฒนาและการถ่ายทอดความรู้ เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ข้อหน่วยงานควรมีการพัฒนาองค์ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนโดยการเทียบเคียงจาก หน่วยงานอื่นที่มีการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่ดีเยี่ยม มีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมา ข้อหน่วยงานควรมีการถ่ายทอดความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนให้ อปพร. และข้อหน่วยงาน มีการพัฒนากลยุทธ์ในการแก้ไขการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด

ด้านการติดตามประเมินผล เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ข้อผลการ ประเมินผลการปฏิบัติงานของ อปพร. จะเป็นเครื่องมือสำคัญในการปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงาน ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นมีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมา ข้อหน่วยงานมีการติดตามและประเมินผล ของโครงการ/แผนงาน/กิจกรรมต่างๆ ของ อปพร. ตามกำหนดเวลาในแผนการปฏิบัติงาน และข้อ หน่วยงานมีการกำหนดเป้าหมาย หรือตัวชี้วัดการปฏิบัติงาน เพื่อให้ อปพร. ทราบถึงเป้าหมาย หรือ วัตถุประสงค์ในการปฏิบัติงาน มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด

ด้านเครื่องมือและอุปกรณ์ต่างๆ เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ข้อเครื่องมือ อุปกรณ์ และยานพาหนะต่างๆ อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งานเสมอ มีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมา ข้อ เครื่องมือ อุปกรณ์ และยานพาหนะต่างๆ มีการจัดทำทะเบียนคุมพัสดุและมีแผนปฏิบัติการซ่อม บำรุงอย่างสม่ำเสมอ และข้อเครื่องมือ อุปกรณ์ และยานพาหนะต่างๆ มีจำนวนอย่างเพียงพอต่อ การใช้งาน

ด้านการวางแผน พิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ข้อมีการวางแผนปฏิบัติงานของ อปพร. จากปัญหาที่เกิดขึ้นตามความเป็นจริง มีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมา ข้อแผนการปฏิบัติงานมีการ อธิบายแนวทางในการปฏิบัติงานอย่างชัดเจน และข้อมีการวางแผนการปฏิบัติงาน เช่น ปฏิทินความ ปลอดภัยทางถนน แนวทางการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เป็นต้น มีค่าเฉลี่ย ต่ำสุด

ด้านบุคลากร เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ข้อ อปพร. ในสังกัดมีการแบ่งหน้าที่ในการปฏิบัติงานอย่างชัดเจน มีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมา ข้อ อปพร. ในสังกัดมีความรู้ความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ของตนเป็นอย่างดี และข้อ อปพร. ในสังกัดมีความกระตือรือร้นในการปฏิบัติงานอย่างสม่ำเสมอ มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุด

ด้านกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ข้อการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังและต่อเนื่องจะช่วยลดอุบัติเหตุทางถนน มีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมา ข้อการทบทวนกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางท้องถนนอย่างสม่ำเสมอเพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติงาน และข้อกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางท้องถนนมีความทันสมัย และมีมาตรฐานสากล มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด

ด้านการประสานงาน เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ข้อการกำหนดรูปแบบการทำงานร่วมกันของเจ้าหน้าที่แต่ละระดับ จะทำให้การปฏิบัติงานราบรื่น มีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมา ข้อควรให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น การจัดเวทีประชาคม และข้อการประสานงานระหว่างศูนย์ อปพร. ต่างๆ ต้องปฏิบัติตามลำดับขั้นตอนในการปฏิบัติงาน มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด

ด้านการจัดสรรงบประมาณและทรัพยากร เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ข้อการจัดสรรงบประมาณและทรัพยากรต่างๆ ตรงกับความต้องการและเกิดประโยชน์สูงสุดกับประชาชน มีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมา ข้อการจัดสรรงบประมาณและทรัพยากรต่างๆ เป็นไปด้วยความโปร่งใส และข้อศูนย์ อปพร. กลางมีการสนับสนุนงบประมาณ วัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ รวมถึงทรัพยากรต่างๆ มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด

1.3.2 การวิจัยเชิงคุณภาพ ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์หัวหน้าอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนของแต่ละสังกัด ผู้ศึกษาสามารถสรุปใจความสำคัญในภาพรวม ดังต่อไปนี้

ด้านบุคลากร จำนวนอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนมีไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน เนื่องจากไม่มีเงินเดือนประจำ แต่บุคลากรทุกคนมีความรู้ความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ของตนเอง มีการแบ่งหน้าที่ในการปฏิบัติงาน ตลอดจนสามารถปฏิบัติตามคำสั่งและระเบียบของหน่วยงานได้เป็นอย่างดี

ด้านเครื่องมือและอุปกรณ์ต่างๆ ทุกสังกัดจะมี ระดับเพลิง รถยนต์กู้ชีพกู้ภัย รวมถึงเครื่องมือและอุปกรณ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน อาจจะมีจำนวนจำกัดบ้าง แต่ก็อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งานเสมอ โดยมีการจัดทำทะเบียนคุมพัสดุและแผนซ่อมบำรุงเป็นประจำ

ด้านการจัดสรรงบประมาณและทรัพยากร งบประมาณและทรัพยากรต่างๆ เป็นไปตามระเบียบฯ ข้อบังคับ โดยเป็นงบประมาณของท้องถิ่นเอง ซึ่งบางครั้งไม่เพียงพอกับการปฏิบัติงาน อีกทั้งยังมีการเบิกจ่ายค่าตอบแทนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ที่ได้ค่าตอบแทนเฉพาะเวลาปฏิบัติหน้าที่ตามโครงการหรือกิจกรรมเท่านั้น

ด้านกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนมีความเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน โดยมีการวางแผน และปฏิบัติงานร่วมกันกับฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายและระเบียบความปลอดภัยทางถนนอย่างสม่ำเสมอ

ด้านการวางแผน การวางแผนการปฏิบัติงานต่างๆ ตามปฏิทินความปลอดภัยทางถนนช่วงเทศกาล ซึ่งมีประจำทุกปี 2 ช่วง คือ ช่วงปีใหม่กับสงกรานต์ ส่วนการปฏิบัติงานอื่นๆ ก็ปฏิบัติตามแผนงานของเทศบาล เช่น ช่วยการจราจรในงานถนนคนเดิน งานรื่นเริงต่างๆ เป็นต้น

ด้านการประสานงาน มีการประสานงานกับหน่วยงานภาคีเครือข่าย ทั้งองค์กรภาครัฐและเอกชน เช่น ที่ว่าการอำเภอ สถานีตำรวจ ศูนย์บริการสาธารณสุขต่างๆ หรือมูลนิธิกุ๊กกิ๊กของเอกชน ในการตั้งจุดตรวจร่วมช่วงเทศกาล 7 วันอันตราย ตลอดจนการจัดเวทีประชาคม

ด้านการประชาสัมพันธ์ ก่อนช่วงเทศกาล 7 วันอันตราย มีการประชาสัมพันธ์ผ่านไฟวิ่ง เสียงตามสาย หรือเคเบิลท้องถิ่น เพื่อณรงค์ให้ผู้ขับรถใช้ถนนขับอย่างปลอดภัยโดยการคาดเข็มขัดนิรภัย การสวมหมวกกันน็อค การงดเครื่องดื่มมึนเมาระหว่างขับขี่ ตลอดจนรายงานข่าวสถิติอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสำคัญ

ด้านการติดตามประเมินผล มีการติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานตามรอบการประเมิน ปีละ 2 ครั้ง เพราะเป็นการประเมินตามปกติของลูกค้า เนื่องจากอาสาสมัครส่วนใหญ่จะเป็นลูกจ้างของท้องถิ่น และการประเมินผลหลังจากการฝึกอบรมต่างๆ

ด้านการวิจัยพัฒนาและการถ่ายทอดความรู้ หน่วยงานมีการสนับสนุนให้อาสาสมัครพัฒนาทักษะความชำนาญในการปฏิบัติงาน โดยการส่งให้ไปฝึกอบรมที่วิทยาลัยป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เขต 12 สงขลา อย่างสม่ำเสมอ โดยมีการฝึกอบรมตามระดับ เช่น ผู้ที่ผ่านการฝึกอบรมระดับต้น ก็จะสามารถไปฝึกอบรมในระดับสูงต่อไป

1.4 ผลการวิเคราะห์ข้อเสนอแนะแนวทางการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนราธิวาส

1.4.1 การวิจัยเชิงปริมาณ ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางในการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มผลสัมฤทธิ์การจัดการความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนราธิวาส เรียงลำดับตามค่าความถี่ ดังนี้ ด้านการจัดสรรงบประมาณและทรัพยากร คือ ควรมีเงินเดือนประจำ และเพิ่มสวัสดิการต่างๆ ให้กับ อปพร. มีความถี่สูงสุด (ความถี่ 27) รองลงมา ด้านการประชาสัมพันธ์

คือ มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเรื่องความปลอดภัยทางถนน ผ่านสื่อต่างๆ เช่น เเบิ้ลท้องถิ่น เสียง-ตามสาย ไฟวิ่ง (ความถี่ 25) และควรถัดตั้งป้ายบังคับ สัญลักษณ์จราจรต่างๆ ให้ผู้ใช้ถนนเห็นได้ชัดเจน (ความถี่ 20)

1.4.2 การวิจัยเชิงคุณภาพ จากการสัมภาษณ์หัวหน้าอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนของแต่ละสังกัด พบว่า มีข้อเสนอแนะเพียงด้านบุคลากรด้านเดียว คือ กระทรวงมหาดไทยต้องปรับปรุงข้อมูลของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนของทุกสังกัดให้เป็นปัจจุบันที่สุด โดยตัดรายชื่ออาสาสมัครที่ย้ายถิ่นฐาน หรืออาสาสมัครที่มีชื่อแต่ไม่มาปฏิบัติหน้าที่ตามบทบาท เพื่อให้สะดวกในการเก็บรวบรวมข้อมูลและมีข้อมูลเป็นปัจจุบัน ตลอดจนควรมีการปรับระเบียบข้อบังคับของอาสาสมัครเรื่องเงินเดือน ค่าตอบแทน และสวัสดิการ เพื่อสร้างขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงานของอาสาสมัครต่อไป

1.5 ผลการวิเคราะห์สมมติฐานการศึกษา ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1.5.1 สมมติฐานข้อที่ 1 ผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 ที่กำหนดว่า ผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา อยู่ในระดับมาก

1.5.2 สมมติฐานข้อที่ 2 อาสาสมัครที่มีปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ประสบการณ์ในการทำงาน และสังกัด แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนแตกต่างกัน

จากการทดสอบค่าทีของตัวแปรเพศ ได้ค่า Sig. (2-tailed)/2 < 0.05 และการทดสอบค่าเอฟของตัวแปรอายุ ประสบการณ์ในการทำงาน และสังกัด ได้ค่า Sig. (2-tailed)/2 < 0.05 ทุกตัวแปร ดังนั้น จึงปฏิเสธ H_0 หรือยอมรับ H_1 ที่กำหนดว่า อาสาสมัครที่มีปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ประสบการณ์ในการทำงาน และสังกัด แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

1.5.3 สมมติฐานข้อที่ 3 ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ ได้แก่ บุคลากร เครื่องมือ และอุปกรณ์ต่างๆ การจัดสรรงบประมาณและทรัพยากร กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง การวางแผน การประสานงาน การประชาสัมพันธ์ การติดตามประเมินผล และการวิจัยพัฒนาและการถ่ายทอดความรู้ มีความสัมพันธ์กับการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา

จากการทดสอบความสัมพันธ์ของตัวแปร 2 ตัวแปร คือ ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ และการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน โดยใช้การวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน พบว่า ทุกด้านมีความสัมพันธ์ทางบวกอย่างปานกลาง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ดังนั้น จึงปฏิเสธ H_0 หรือยอมรับ H_1 ที่กำหนดว่า ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ ได้แก่ บุคลากร เครื่องมือและอุปกรณ์ต่างๆ การจัดสรรงบประมาณและทรัพยากร กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง การวางแผน การประสานงาน การประชาสัมพันธ์ การติดตามประเมินผล และการวิจัยพัฒนาและการถ่ายทอดความรู้ มีความสัมพันธ์กับการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย-โก-ลก จังหวัดนครราชสีมา

2. อภิปรายผล

จากผลการศึกษา “ปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย-โก-ลก จังหวัดนครราชสีมา มีประเด็นสำคัญที่ควรนำมาอภิปรายดังต่อไปนี้

2.1 ระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย-โก-ลก จังหวัดนครราชสีมา

ระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนในภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ด้านการฟื้นฟูให้มีสภาพที่ดีกว่าและปลอดภัยกว่าเดิม มีค่าเฉลี่ยสูงสุด จากผลการศึกษาเป็นเพราะว่า หลังจากช่วงเทศกาล 7 วันอันตรายขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจะมีการประเมินความสูญเสียจากชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้น โดยมีการรายงานสรุปข้อมูลอุบัติเหตุในพื้นที่ที่รับผิดชอบให้กับสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด จากนั้นจะมีการประเมินผลการปฏิบัติงานเพื่อนำผลที่ได้มากำหนดเป็นกรอบแผนการฟื้นฟู ซึ่งการฟื้นฟูจะมี 3 ระยะ คือ ระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว โดยการฟื้นฟูระยะสั้นเป็นการดำเนินการที่ตอบสนองผู้ใช้รถใช้ถนน เช่น การสำรวจและแก้ไขจุดเสี่ยงอันตราย การประเมินตรวจสอบผู้ขับขี่ยานพาหนะให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์มาตรฐานการขับรถแต่ละประเภท ระยะกลาง คือ จัดทำแผนการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยเน้นการใช้สื่อท้องถิ่น และการร่วมมือระหว่างองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ระยะยาว คือ การบูรณาการความร่วมมือกับภาคีเครือข่ายในการรณรงค์ให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจ ความตระหนัก และมีจิตสำนึกเรื่องความปลอดภัยทางถนน เพื่อนำไปสู่การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของชุมชนอย่างยั่งยืนต่อไป ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์สำคัญของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน

ยุทธศาสตร์ที่ 4 คือ เสริมสร้างความปลอดภัยทางถนนในท้องถิ่นอย่างมีส่วนร่วม โดยเฉพาะเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ข้อ “ชุมชนเข้ามามีส่วนในการส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยและเอื้ออาทร” ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อการส่งเสริมบทบาทของชุมชนในการจัดการปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างมีส่วนร่วม และส่งเสริมและพัฒนาให้มีอาสาสมัครในชุมชน โดยมีเป้าหมายคือชุมชนที่มีการดูแลด้านความปลอดภัยทางถนนเพิ่มขึ้น และอาสาสมัครมีบทบาทในการสนับสนุนด้านการช่วยเหลือเบื้องต้นเพิ่มขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับบทบาทหน้าที่ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ที่มีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนให้คนในชุมชนมีความรู้ความเข้าใจการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนในช่วงเทศกาล 7 วันอันตราย และตลอดทั้งปี ซึ่งการสร้างความปลอดภัยและการพัฒนาศักยภาพแก่ชุมชนให้สามารถจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนได้ด้วยตนเองนี้ จึงเป็นกุญแจสำคัญในการลดอุบัติเหตุทางท้องถนนในชุมชนเอง

ผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย โท-ลก จังหวัดนราธิวาส ในภาพรวมอยู่ในระดับมากนั้น สอดคล้องกับการบริหารงานแบบมุ่งผลสัมฤทธิ์ที่ให้ความสำคัญกับการกำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ วัตถุประสงค์ เป้าหมาย ผลผลิตและผลลัพธ์ที่สอดคล้องกัน รวมถึงมีการกำหนดตัวชี้วัดผลการดำเนินงาน ซึ่งสอดคล้องกับกรอบการประเมินผลสัมฤทธิ์ของหน่วยงานราชการ โดยมีแผนกลยุทธ์มากำหนดปัจจัยหลักแห่งความสำเร็จและตัวชี้วัดผลการดำเนินงาน ที่สามารถพิจารณาจากมุมมอง จำนวน 4 ด้าน (สำนักงาน ก.พ., 2546) คือ

- 1) ด้านประสิทธิภาพ อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย โท-ลก จังหวัดนราธิวาส ให้ความสำคัญกับการประหยัดทรัพยากรต่างๆ โดยคำนึงถึงความคุ้มค่าของงบประมาณที่ใช้ รวมทั้งมีการเปรียบเทียบกับผลการปฏิบัติงานที่ผ่านมา
- 2) ด้านประสิทธิผล อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย โท-ลก จังหวัดนราธิวาส มีการเปรียบเทียบระหว่างวัตถุประสงค์กับผลลัพธ์ของโครงการ ว่าได้ผลลัพธ์ตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้เพียงใด
- 3) ด้านคุณภาพการให้บริการ อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย โท-ลก จังหวัดนราธิวาส ยังขาดการประเมินความพึงพอใจของผู้รับบริการ
- 4) ด้านการพัฒนาองค์กร ผู้บังคับบัญชาของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย โท-ลก จังหวัดนราธิวาส ได้ตั้งเป้าหมายไว้ว่า ปี พ.ศ. 2561 องค์กรจะสามารถพัฒนางานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลยิ่งขึ้นกว่าเดิม

ถึงแม้ว่าระดับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย-โก-ลก จังหวัดนครราชสีมา ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก แต่ก็ยังไม่ควรชะล่าใจ ผู้ที่เกี่ยวข้องควรศึกษาการแก้ปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนน ที่ Wetteland และ Lundebye (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2555) ได้นำเสนอมาตรการ 2 รูปแบบคือ มาตรการแบบแข็ง (Hard) มาตรการแบบอ่อน (Soft) โดยมาตรการแบบแข็งเป็นการลงทุนทางด้านวิศวกรรมที่เน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้มีสภาพที่ปลอดภัยอยู่ตลอดเวลา ในขณะที่มาตรการแบบอ่อน จะเน้นมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ การปรับเปลี่ยนพฤติกรรม บังคับใช้กฎหมาย ซึ่งมาตรการแบบแข็ง จะต้องใช้งบประมาณเพื่อการลงทุนจำนวนมากเมื่อเปรียบเทียบกับการลงทุนกับมาตรการแบบอ่อน จึงต้องตั้งวัตถุประสงค์ของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้ชัดเจนเพื่อให้สามารถควบคุมงบประมาณ เพื่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์ตามที่คาดหวังไว้ ซึ่งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานนั้นควรจะใช้งบประมาณปกติจากภาครัฐ ในขณะที่การรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ การปรับเปลี่ยนพฤติกรรม และ บังคับใช้กฎหมาย อาจเอื้อต่อการใช้เงินทุนที่มาจากลักษณะพิเศษ เช่น เงินที่ได้จากการสอบใบขับขี่ การอบรมการขับขี่ปลอดภัย การจัดเก็บภาษีจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และค่าธรรมเนียมจากการประกันภัย

2.2 ระดับความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนเกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการ

ระดับความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนเกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ด้านการประชาสัมพันธ์ มีค่าเฉลี่ยสูงสุด และด้านการจัดสรรงบประมาณและทรัพยากร มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุด จากผลการศึกษาเป็นเพราะว่า ปัญหาการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนต้องมีแผนปฏิบัติงานที่ดี รวมทั้งเหมาะสมสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล และแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน แต่จากการดำเนินงานที่ผ่านมา การจัดทำแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนยังไม่สามารถใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากนัก จะเห็นได้จากรายงานของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (2560) ที่ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุดในโลกเป็นอันดับที่ 2 และเป็นอันดับที่ 1 ของประเทศในอาเซียน โดยระบุว่า ประเทศไทยมีสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 36.2 คนต่อประชากร 100,000 คนต่อปี โดยเฉพาะสถิติอุบัติเหตุทางถนนช่วง 7 วันอันตรายของเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ ซึ่งตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556-2560 มีจำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บ และเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนใกล้เคียงกันทุกปี ทั้งๆ ที่ทุกภาคส่วนได้ร่วมกันรณรงค์ลดอุบัติเหตุทางถนนมาโดยตลอด จะเห็นได้ว่าการประชาสัมพันธ์ทั้งก่อน ระหว่าง และหลังเทศกาลอย่างจริงจังและต่อเนื่อง ซึ่งมีมาตรการอย่างเข้มงวดมาตลอด อย่างเช่นค่าสุดคือ 1ร. 2ส. 3ข. 4ม. หรือ 10 รสขม

เป็นการบังคับใช้กฎหมายจับปรับผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรอย่างเข้มงวดกรณี 1. ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด 2. ขับรถย้อนศร 3. ฝ่าฝืนสัญญาณจราจร 4. ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย 5. ไม่มีใบขับขี่ 6. แชนจ์ในที่คับขัน 7. เมาสูรา 8. ไม่สวมหมวกนิรภัย 9. มอเตอร์ไซด์ไม่ปลอดภัย 10. ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ การประชาสัมพันธ์เหล่านี้มีมาตรการใหม่ๆ ออกมาตลอด ซึ่งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นก็รับนโยบายไปปฏิบัติต่อโดยการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร สภาพปัญหา และมาตรการเชิงนโยบายให้ประชาชนในท้องถิ่นได้ทราบโดยทั่วกัน ซึ่งแต่ละท้องถิ่นต่างก็มีช่องทางการประชาสัมพันธ์ เช่น หอกระจายเสียง ไฟวิ่ง ป้ายประกาศ เคเบิลท้องถิ่น เป็นต้น

ผลการศึกษาข้างสอดคล้องกับคู่มือ Country Guidelines for the Conduct of road Safety Management Capacity Reviews and the Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies and Safe System Projects (ร่างรายงาน โครงการศึกษาเพื่อยกระดับการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน, 2555) โดยธนาคารโลก ที่ได้กำหนดแนวทางจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่พึงประสงค์ ด้านการประชาสัมพันธ์ ที่ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการจัดการความปลอดภัยทางถนน ต้องให้ความสำคัญกับการสื่อสารประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับพันธกิจหรือเป้าหมายของนโยบายต่อภาคสังคมอย่างต่อเนื่อง และให้ความสำคัญกับการสื่อสารเพื่อสร้างความเข้าใจและตระหนักว่าความปลอดภัยทางถนนเป็นบทบาทหน้าที่ร่วมกันของทุกคนในสังคม เพื่อให้มาตรการที่ถูกนำไปปฏิบัติสามารถนำไปปฏิบัติได้ในแต่ละระดับเพื่อเป้าหมายร่วมกันของสังคมอีกด้วย โดยมีแนวปฏิบัติที่เป็นเลิศของบทบาทของ โครงสร้างการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน คือ 1) ส่งเสริมให้เกิดการวางวิสัยทัศน์และเป้าหมายที่ท้าทาย 2) สร้างผู้นำในประเด็นความปลอดภัยทางถนนในระดับสูง 3) การสร้างความเข้าใจในทุกภาคส่วนถึงมาตรการที่มีประสิทธิภาพและความรับผิดชอบร่วมกัน 4) เป็นองค์กรต้นแบบที่เป็นผู้นำด้านความปลอดภัย 5) มีการโฆษณาประชาสัมพันธ์ในระดับชาติ และ 6) ส่งเสริมการรณรงค์ให้ความรู้ในระดับท้องถิ่น ซึ่งข้อสุดท้ายนี้สอดคล้องกับการปฏิบัติงานของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน โดยสามารถขับเคลื่อนการทำงานผ่านผู้นำในระดับท้องถิ่นเพื่อสนับสนุนเป้าหมายของชาติ ตลอดจนสนับสนุนโครงการในระดับชุมชน และการประสานงานในท้องถิ่น ทั้งหมดเหล่านี้จะสามารถพัฒนาการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย-โลก จังหวัดนครราชสีมาได้

ส่วนด้านการจัดสรรงบประมาณและทรัพยากร ที่มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุด จากผลการศึกษาเป็นเพราะว่า อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ไม่มีเงินเดือนประจำและสวัสดิการอื่นๆ เพราะเกิดจากความสมัครใจในการปฏิบัติงาน อีกทั้งอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนอยู่ภายใต้การบังคับบัญชาของเจ้าพนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย สังกัดงานป้องกันและบรรเทา

สาธารณภัยของส่วนท้องถิ่นนั้นๆ ทำให้การจัดสรรงบประมาณและทรัพยากรต่างๆ ถูกจำกัดไว้ด้วยระเบียบข้อบังคับๆ ขององค์กร ซึ่งสาธารณภัยนั้นมิได้จำกัดแค่เพียงด้านความปลอดภัยทางถนนเท่านั้น ยังมีด้านอื่นๆ อีกมาก ทำให้ต้องจัดสรรงบประมาณและทรัพยากรต่างๆ อย่างเท่าเทียมกัน โดยความปลอดภัยทางถนนเป็นเรื่องที่ต้องดำเนินการระยะยาว ต้องใช้งบประมาณและทรัพยากรเป็นจำนวนมาก ซึ่งเฉพาะงบประมาณแผ่นดินอาจไม่เพียงพอ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจึงอาจจะต้องพึ่งพางบประมาณจากส่วนอื่นๆ บ้าง เช่น หน่วยงานภาคีเครือข่ายทั้งภาครัฐและเอกชน งบประมาณจากการบริจาคของภาคเอกชน ในระยะยาวกระทรวงมหาดไทยจึงอาจต้องพิจารณาผลักดันการเปลี่ยนแปลงกฎหมายเพื่อขยายงบประมาณสนับสนุนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนทั้งในระดับจังหวัดและท้องถิ่น

การแก้ปัญหาด้านการจัดสรรงบประมาณและทรัพยากรนี้ Road Safety Management Review (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2555) จำแนกรูปแบบแหล่งที่มาของงบประมาณเพื่อสนับสนุนการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน ดังนี้

- 1) งบประมาณจากงบประมาณแผ่นดินของรัฐบาล
- 2) ภาษีจากการใช้รถใช้ถนน
- 3) เงินค่าประกัน
- 4) เงินจากค่าปรับ ค่าธรรมเนียมหรือที่คล้ายคลึง
- 5) กองทุน
- 6) เงินสนับสนุนจากภาคเอกชน

โดยรูปแบบของการใช้งบประมาณดังกล่าว ได้แก่

1) การจัดสรรงบประมาณจากงบประมาณแผ่นดินของรัฐบาลผ่านทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน

2) การใช้งบประมาณเฉพาะเพื่อสนับสนุนกิจกรรมด้านการบริหารจัดการ เช่น การเอาค่าปรับคดีจราจรมาบังคับใช้กฎหมายจราจร ซึ่งตรงตามแนวคิดที่ว่าใครเป็นผู้ก่อก็ต้องเป็นผู้รับผิดชอบ

3) เป็นกองทุนซึ่งรวบรวมงบประมาณจากแหล่งต่างๆ เพื่อนำมาใช้ในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน ลักษณะเด่นของกองทุนนี้คือ สามารถระดมทุนจากภาคเอกชนหรือภาคส่วนอื่นๆ มาใช้งานในกองทุนได้ ซึ่งต่างจากงบประมาณของรัฐ ที่ขาดความคล่องตัวในการบูรณาการกับงบประมาณอื่นๆ

ซึ่งสอดคล้องกับ Wetteland และ Lundebye (ศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนน, 2555) ที่ได้เสนอหลักการการจัดสรรงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนน คือ การออกแบบก่อสร้างและดูแลด้าน โครงสร้างพื้นฐานและการบังคับใช้กฎหมาย เป็นบริการพื้นฐานที่รัฐควรเป็นผู้ลงทุนจากงบประมาณของรัฐโดยตรง แต่อย่างไรก็ตาม ผู้ใช้รถใช้ถนนเองก็มีส่วนที่จะต้องรับผิดชอบต่อการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยด้วยเช่นกัน โดยจะต้องรับผิดชอบในการพัฒนาตนเองให้เป็นผู้ขับขี่ที่ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกับผู้อื่น การตรวจสอบเพื่อให้รถอยู่ในสภาพที่ปลอดภัยในการใช้งาน ซึ่งจะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการรับผิดชอบนี้ในรูปแบบของการจัดเก็บค่าธรรมเนียม อาจจะเก็บโดยตรงจากค่าสอบ ค่าอบรมเพื่อขอใบรับอนุญาตขับขี่ ค่าธรรมเนียมประกันภัย เป็นต้น กล่าวได้ว่า ค่าธรรมเนียมดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อดูแลให้ผู้ขับขี่ปลอดภัย และมีรถที่ได้มาตรฐานความปลอดภัยนั่นเอง และจากรายละเอียดดังกล่าวข้างต้น โครงการศึกษาเพื่อยกระดับการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของศูนย์อำนาจการความปลอดภัยทางถนน (2555) จึงเสนอรูปแบบของกองทุนความปลอดภัยทางถนน เป็นการหาแนวทางในการขยายงบประมาณ และทรัพยากร โดยเสนอทางเลือกให้หางบประมาณจากแหล่งเงินทุนที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนน เช่น ค่าเบี้ยประกันรถ ภาษีน้ำมัน ภาษีรถ ค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น

3. ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา ผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะโดยแบ่งข้อเสนอแนะเป็น 2 ส่วน ดังนี้

3.1 ข้อเสนอแนะจากผลการศึกษาคั้งนี้ โดยผู้ศึกษาขอเสนอแนะแยกตามปัจจัยด้านการบริหารจัดการ ดังนี้

3.1.1 **บุคลากร** ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควรเสนอให้กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยมอบหมายให้สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด จัดทำข้อมูลของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนให้เป็นปัจจุบัน โดยให้มีข้อมูลเฉพาะอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนที่ยังปฏิบัติงานอยู่ในปัจจุบัน

3.1.2 **เครื่องมือและอุปกรณ์ต่างๆ** ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควรเห็นความสำคัญของเครื่องมือ อุปกรณ์ และยานพาหนะที่ใช้ในการปฏิบัติงาน เพราะเป็นสิ่งจำเป็นในการอำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของ อปพร. อีกด้วย

3.1.3 การจัดสรรงบประมาณและทรัพยากร กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ควรจัดสรรเงินเดือนพื้นฐานหรือค่าตอบแทนลักษณะอื่นๆ เช่น เงินรางวัล ให้กับ อปพร. เพื่อเป็นการสร้างขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงานของ อปพร. อีกทางหนึ่ง ตลอดจนควรแสวงหาความร่วมมือด้านเงินทุนเฉพาะสำหรับงานด้านความปลอดภัยทางถนน จากบริษัทประกันภัยและภาคธุรกิจต่างๆ เป็นต้น

3.1.4 กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยควร ให้นิติกรหรือผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายทบทวนกฎหมาย หรือระเบียบข้อบังคับให้เข้ากับสถานการณ์ ปัจจุบัน ตลอดจนการบูรณาการกฎหมายเข้าด้วยกัน รวมทั้งผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควร กระตุ้นให้ อปพร. ในสังกัดทบทวนกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน อย่างสม่ำเสมอ เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติงาน

3.1.5 การวางแผน ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควรให้ อปพร. มีส่วนร่วม ในการเสนอข้อมูลเพื่อร่วมกันการวางแผนการปฏิบัติงานความปลอดภัยทางถนนของท้องถิ่น เช่น ปฏิทินความปลอดภัยทางถนน แนวทางการขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

3.1.6 การประสานงาน ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควรส่งเสริมการ ปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นกับหน่วยงานภาคีเครือข่ายทั้งหน่วยงาน ภาครัฐและเอกชน ตลอดจนชุมชนเพื่อกระตุ้นให้เกิดการทำงานร่วมกัน

3.1.7 การประชาสัมพันธ์ ทุกภาคส่วนควรสร้างความตระหนักแก่เจ้าหน้าที่ ผู้ปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนและประชาชนว่า การลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทาง ถนนเป็นความรับผิดชอบของทุกคน และผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควรส่งเสริมการ ประชาสัมพันธ์ในระดับท้องถิ่นอีกทางหนึ่งด้วย

3.1.8 การติดตามประเมินผล ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควรกำหนด เป้าหมาย หรือตัวชี้วัดการปฏิบัติงาน และแจ้งให้ อปพร. ทราบถึงเป้าหมาย หรือวัตถุประสงค์ใน การปฏิบัติงาน โดยเป้าหมายหรือตัวชี้วัดระดับท้องถิ่นนั้นต้องเหมาะสมกับสถานการณ์และ สอดคล้องกับเป้าหมายหรือตัวชี้วัดระดับชาติ

3.1.9 การวิจัยพัฒนาและการถ่ายทอดความรู้ ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วน ท้องถิ่นควรให้ อปพร. ในสังกัดพัฒนาศักยภาพการปฏิบัติงานด้วยการให้เข้าร่วมฝึกอบรม การ ถ่ายทอดความรู้ เข้าร่วมสัมมนา และการอบรมเชิงปฏิบัติการต่างๆ ด้านความปลอดภัยทางถนน ตลอดจนจัดหาผู้เชี่ยวชาญจัดทำคู่มือแนวปฏิบัติที่เป็นเลิศ โดยให้แนะนำหลักการนำไปประยุกต์ใช้ และตัวอย่างกรณีศึกษา

3.2 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

3.2.1 ในการศึกษาครั้งต่อไป ควรเพิ่มตัวแปรอื่นๆ เช่น วัฒนธรรมองค์กร สภาพแวดล้อมการทำงาน ความสัมพันธ์ระหว่างเพื่อนร่วมงาน หรือขวัญและกำลังใจในการทำงาน เป็นต้น ซึ่งตัวแปรเหล่านี้ น่าจะมีความสัมพันธ์ต่อการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย โกล-ลก จังหวัดนครราชสีมาได้

3.2.2 ควรศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย โกล-ลก จังหวัดนครราชสีมา ด้วยวิธีการวิจัยเชิงปริมาณ และเชิงคุณภาพ

3.2.3 ควรศึกษาปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย โกล-ลก จังหวัดนครราชสีมา เปรียบเทียบกับอำเภอใกล้เคียง

3.2.4 ควรใช้วิธีการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม เพื่อวิจัยการพัฒนาความสามารถในการปฏิบัติงานของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย โกล-ลก จังหวัดนครราชสีมา เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาการปฏิบัติงานได้





บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2556). *การลดความเสี่ยงจากสาธารณภัย*. (พิมพ์ครั้งที่ 1). กรุงเทพฯ: กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย.
- ขวัญชัย โคตรสีหา. (2557). *ความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนต่อการดำเนินงานด้านป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยของเทศบาลตำบลท่าขอนยาง อำเภอกันทรวิชัย จังหวัดมหาสารคาม*. สืบค้นเมื่อ 29 มีนาคม 2560 จาก โครงการเครือข่ายห้องสมุดในประเทศไทย เว็บไซต์ <http://tdc.thailis.or.th/tdc/advance.php>.
- คณะกรรมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ. (2558). *แผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ. 2558*. (พิมพ์ครั้งที่ 1). กรุงเทพฯ: กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย.
- จักรพงษ์ เรือนฟู. (2553). *ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนในเขตตำบลแม่่นาวาง อำเภอแม่เอย จังหวัดเชียงใหม่*. สืบค้นเมื่อ 29 มีนาคม 2560 จาก โครงการเครือข่ายห้องสมุดในประเทศไทย เว็บไซต์ <http://tdc.thailis.or.th/tdc/advance.php>.
- ทศพร ศิริสัมพันธ์. (2543). *การบริหารผลการดำเนินงาน (Performance Management) รวมบทความวิชาการ 100 ปี รัฐประศาสนศาสตร์ไทย*. ภาควิชารัฐประศาสนศาสตร์ คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ทิพาวดี เมฆสุวรรณค์. (2539). *การบริหารแบบมุ่งผลสัมฤทธิ์*. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน.
- เทพศักดิ์ บุญรัตพันธุ์. (2553). *KPI (Key Performance Indicators)*. สืบค้นเมื่อ 15 เมษายน 2560 จาก บทความการจัดการสมัยใหม่ เว็บไซต์ <http://www.drmanage.com/index.php?lay=show&ac=article&Id=538632254>.
- พระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550. (2550, 7 กันยายน). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่มที่ 124 ตอนที่ 52 ก. หน้า 2.
- พิฑูวรรณ กิติคุณ. (2559). *การพัฒนากระบวนการราชการโดยการบริหารแบบมุ่งผลสัมฤทธิ์ (Result Based Management: RBM)*. บทความวิชาการ. สืบค้นเมื่อ 25 สิงหาคม 2560 จาก สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร เว็บไซต์ library2.parliament.go.th/ebook/content-issue/2559/hi2559-007.

- ภักดี ทองฟูม. (2551). *ความคิดเห็นของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนต่อการดำเนินงานของศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนนจังหวัดมหาสารคาม*. สืบค้นเมื่อ 29 มีนาคม 2560 จาก โครงการเครือข่ายห้องสมุดในประเทศไทย เว็บไซต์ <http://tdc.thailis.or.th/tdc//advance.php>.
- ระเบียบคณะกรรมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ ว่าด้วยค่าใช้จ่ายของอาสาสมัครในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2560. (2560, 7 มิถุนายน). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่มที่ 134 ตอนพิเศษ 153 ง. หน้า 6
- รุ่งศักดิ์ อนันตวุฒิ. (2554). *การดำเนินงานของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนในสังกัดเทศบาลตำบลยางตลาด อำเภอยางตลาด จังหวัดกาฬสินธุ์*. สืบค้นเมื่อ 29 มีนาคม 2560 จาก โครงการเครือข่ายห้องสมุดในประเทศไทย เว็บไซต์ <http://tdc.thailis.or.th/tdc//advance.php>.
- วันเพ็ญ นพไธสง. (2552). *ปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในจังหวัดนครราชสีมา*. สืบค้นเมื่อ 8 พฤศจิกายน 2560 จาก โครงการเครือข่ายห้องสมุดในประเทศไทย เว็บไซต์ <http://tdc.thailis.or.th/tdc//advance.php>.
- วาสนา นิมยังดี. (2553). *การปฏิบัติงานของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน ในเขตองค์การบริหารส่วนตำบลบางเสาธง อำเภอบางเสาธง จังหวัดสมุทรปราการ*. สืบค้นเมื่อ 8 พฤศจิกายน 2560 จาก โครงการเครือข่ายห้องสมุดในประเทศไทย เว็บไซต์ <http://tdc.thailis.or.th/tdc//advance.php>.
- ศิริพร วิทยวัฒน์. (2543). *การบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์กับแผนปฏิรูประบบบริหารภาครัฐ*. *วารสารข้าราชการ*. 45(6), 61.
- ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ Thai RSC. (2560). *การเกิดเหตุระดับจังหวัด*. สืบค้นเมื่อ 16 มีนาคม 2560 จาก Thai RSC เว็บไซต์ <http://rvpreport.rvpeservice.com/viewrsc.aspx?report=0486&session=16>.
- ศูนย์อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนกลาง. (2558). *คู่มือการปฏิบัติงานอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน*. กรุงเทพฯ: กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย.
- ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน. (2560). *สถิติอุบัติเหตุและข้อมูลช่วงเทศกาล*. สืบค้นเมื่อ 16 มีนาคม 2560 จาก ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน เว็บไซต์ <http://www.roadsafetythailand.com/main/index.php/data-statistics-th/statanddatanewyearmenu>.

- _____. (2560). สถิติอุบัติเหตุและข้อมูลช่วงเทศกาล. สืบค้นเมื่อ 16 มีนาคม 2560 จาก ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน เว็บไซต์ <http://www.roadsafetythailand.com/main/index.php/journalist-th/2011-12-30-10-40-57/item/313-แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน-2556-2559>.
- _____. (2556). แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2556-2559. กรุงเทพฯ: กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย.
- _____. (2555). โครงการศึกษาเพื่อยกระดับการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน. รั้งรายงานฉบับสมบูรณ์. กรุงเทพมหานคร: ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน.
- สำนักงาน ก.พ. (2546). การบริหารแบบมุ่งผลสัมฤทธิ์. กรุงเทพฯ: อาทิตย์โปรดักส์กรุ๊ป.
- สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดนครราชสีมา. (ม.ป.ป). ข้อมูลของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนในจังหวัดนครราชสีมา. (เอกสาร). (ม.ป.ท.).
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2560). อุบัติเหตุการจราจรทางบก. สืบค้นเมื่อ 16 มีนาคม 2560 จาก สำนักงานสถิติแห่งชาติ เว็บไซต์ <http://service.nso.go.th/nso/web/statseries/statseries21>.
- สุพรรณ โภชน์เจริญ. (2555). ปัจจัยที่มีผลต่อการปฏิบัติงานตามบทบาทหน้าที่ของสมาชิกอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน เทศบาลตำบลท่าวังทอง อำเภอเมืองพะเยา จังหวัดพะเยา. สืบค้นเมื่อ 8 พฤศจิกายน 2560 จาก โครงการเครือข่ายห้องสมุดในประเทศไทย เว็บไซต์ <http://tdc.thailis.or.th/tdc/advance.php>.
- องค์การอนามัยโลก. (2558). รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2558. สืบค้นเมื่อ 16 มีนาคม 2560 จาก องค์การอนามัยโลก เว็บไซต์ http://www.who.int/entity/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/GSRRS2015_Summary_Thai.pdf?ua=1.
- Megan Gannon. (Ed.). (2014). *Countries with the Most and Least Car-Crash Deaths*. Retrieved March 16, 2017, from <http://www.livescience.com/43462-countries-crash-death-rates>.



ภาคผนวก



ภาคผนวก ก
แบบสอบถามเพื่อการศึกษา

--	--	--

แบบสอบถาม

**ปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน
ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา**

แบบสอบถามชุดนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาค้นคว้าอิสระ ตามหลักสูตรปริญญา
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต แขนงวิชาบริหารรัฐกิจ สาขาวิชาวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัย
สุโขทัยธรรมาธิราช โดยขอความอนุเคราะห์ท่านตอบแบบสอบถามทุกข้อจากความรู้สึกที่แท้จริง
คำตอบของท่านทุกข้อมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง และจะถูกปิดเป็นความลับ

คำชี้แจง

1. แบบสอบถามนี้ จัดทำขึ้นเพื่อเป็นเครื่องมือสำหรับการเก็บรวบรวมข้อมูล
การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านการบริหารจัดการกับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความ
ปลอดภัยทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา
2. แบบสอบถามนี้แบ่งออกเป็น 4 ตอน ประกอบด้วย
 - ตอนที่ 1 คำถามเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม
 - ตอนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา
 - ตอนที่ 3 คำถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์
การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา
 - ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะแนวทางในการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มผลสัมฤทธิ์การจัดการ
ความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา
3. ข้อมูลที่ได้จากการตอบแบบสอบถามในครั้งนี้ จะนำเสนอข้อมูลในภาพรวมเท่านั้น
ไม่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ตอบแบบสอบถามแต่อย่างใด และจะนำไปใช้ประโยชน์สำหรับ
การศึกษาในครั้งนี้เท่านั้น

ขอขอบพระคุณทุกท่านที่เสียสละเวลาในการตอบแบบสอบถามชุดนี้

นางสุทิสรา ไชยทวีวงศ์

นักศึกษาระดับปริญญาโท มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

ตอนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคล

คำชี้แจง โปรดเขียนเครื่องหมาย ✓ ลงใน หน้าข้อความที่เป็นจริง หรือกรอกข้อมูลลงในช่องว่างตามความเป็นจริง

1. เพศ

1. ชาย

2. หญิง

2. อายุ

1. ไม่เกิน 30 ปี

2. 31-35 ปี

3. 36-40 ปี

4. 41-45 ปี

5. 46-50 ปี

6. มากกว่า 50 ปี

3. ประสบการณ์ในการทำงาน

1. ไม่เกิน 5 ปี

2. 5 – 10 ปี

3. 11 – 15 ปี

4. 16 – 20 ปี

5. มากกว่า 20 ปี

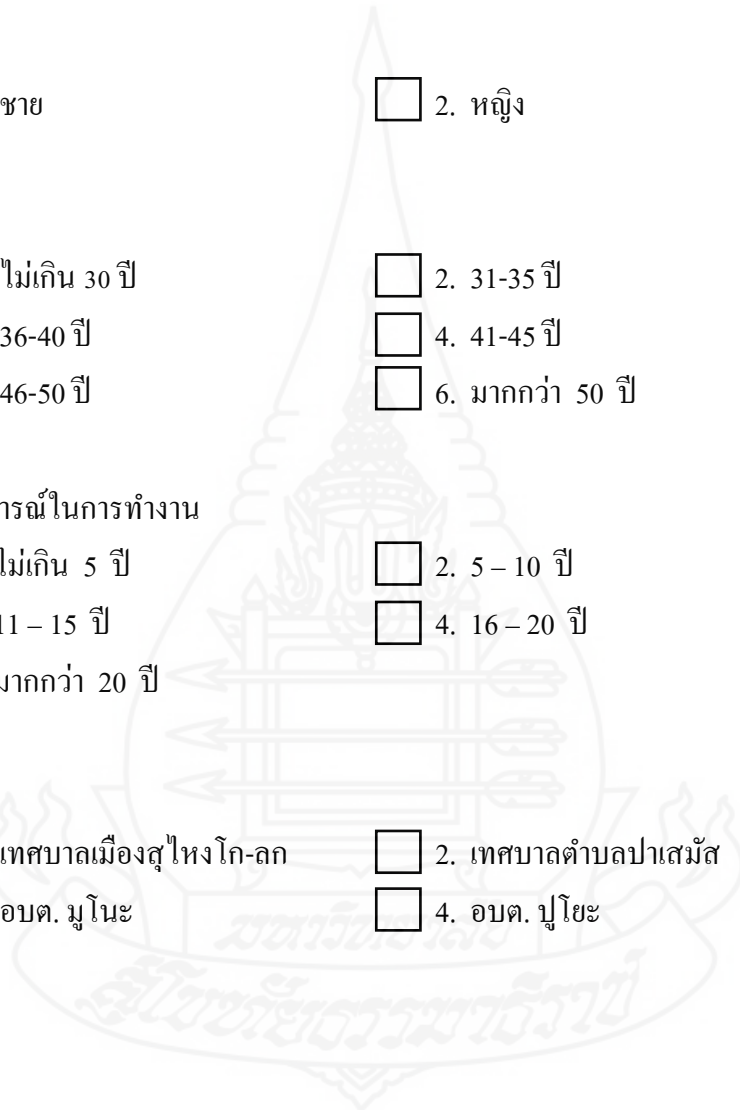
4. สังกัด

1. เทศบาลเมืองสุโขทัย

2. เทศบาลตำบลป่าเสม็ด

3. อบต. มูโนะ

4. อบต. ปูโยะ



ตอนที่ 2 การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอคูโหลงโก-ลก จังหวัดนราธิวาส

คำชี้แจง โปรดอ่านข้อคำถามต่อไปนี้อย่างละเอียด และโปรดพิจารณาข้อคำถามต่อไปนี้ว่า การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอคูโหลงโก-ลก จังหวัดนราธิวาส อยู่ใน ระดับใด แล้วเขียน ✓ เครื่องหมายลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านเพียง ข้อละหนึ่งคำตอบ

ข้อ ที่	ข้อคำถาม	ระดับผลสัมฤทธิ์				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
	ด้านการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน					
1	งบประมาณในการประชาสัมพันธ์ รมรณรงค์การป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดทั้งปีมีการเบิกจ่ายอย่าง ประหยัด					
2	งบประมาณในการเตรียมความพร้อมหรือการซ่อม แผนการรับมือกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมีการเบิกจ่าย อย่างประหยัด					
3	หน่วยงานของท่านมีการนำทรัพยากร เครื่องมือเครื่องใช้ รวมถึงวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ กลับมาใช้ใหม่เพื่อความ ประหยัด					
4	หน่วยงานของท่านให้ความสำคัญกับการประเมินความ คุ่มค่าโดยเปรียบเทียบประ โยชน์ที่ได้รับกับงบประมาณ ที่ใช้ไป					
5	อปพร. มีการกำหนดเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ ในการปฏิบัติงาน					
6	อปพร. มีการประชาสัมพันธ์ รมรณรงค์การป้องกันและลด อุบัติเหตุทางถนนตามกำหนดเวลาในแผนปฏิบัติงาน					
7	อปพร. มีการเตรียมความพร้อมหรือการซ่อมแผนการ รับมือกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนตามกำหนดเวลา ในแผนปฏิบัติงาน					

ข้อ ที่	ข้อความ	ระดับผลสัมฤทธิ์				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
8	ในภาพรวม อปพร. สามารถปฏิบัติงานด้านการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพ					
9	หน่วยงานของท่านมีการประเมินผลสัมฤทธิ์ของการทำงานด้านการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน					
10	หน่วยงานของท่านมีการนำผลการประเมินมาปรับปรุงแก้ไขการทำงานด้านการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน					
ด้านการจัดการในภาวะฉุกเฉิน						
11	งบประมาณในการจัดตั้งจุดตรวจร่วมในการป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลมีการเบิกจ่ายอย่างประหยัด					
12	งบประมาณในการจัดตั้งด่านชุมชน หรือจุดคัดกรองผู้ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงบนถนนมีการเบิกจ่ายอย่างประหยัด					
13	การจัดทำรายงานจุดเสี่ยงอันตรายต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมีความคุ้มค่าเมื่อเทียบกับจำนวนของอุบัติเหตุที่ลดลง					
14	หน่วยปฏิบัติการกู้ชีพกู้ภัยพร้อมออกปฏิบัติการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพ					
15	หน่วยปฏิบัติการกู้ชีพกู้ภัยสามารถปฏิบัติงานได้ตามเวลาที่ได้กำหนดไว้ในแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย					
16	ในภาพรวม อปพร. สามารถใช้ทรัพยากรในการปฏิบัติงานให้เกิดประโยชน์และคุ้มค่า					
17	หน่วยงานของท่านมีการประเมินผลสัมฤทธิ์ของการทำงานในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์					

ข้อ ที่	ข้อความ	ระดับผลสัมฤทธิ์				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
18	หน่วยงานของท่านมีการนำผลการประเมินมาปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงาน					
19	อปพร. สามารถปฏิบัติงานได้ตามมาตรฐานที่หน่วยงานกำหนด					
20	หน่วยงานมีการนำรายงานสถิติอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลมาเปรียบเทียบกับประสิทธิผลในการปฏิบัติงานของ อปพร.					
	ด้านการฟื้นฟูให้มีสภาพที่ดีกว่าและปลอดภัยกว่าเดิม					
21	มีการประเมินความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน					
22	มีการเบิกจ่ายงบประมาณในการปรับปรุงแก้ไขจุดเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอย่างประหยัด					
23	มีความคุ้มค่าในการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน โดยให้คนในชุมชนมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนชุมชนด้านความปลอดภัยทางถนน					
24	มีความคุ้มค่าในการจัดทำประชาคมเพื่อให้คนในชุมชนมีโอกาสแลกเปลี่ยนความรู้ร่วมกันในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน					
25	มีความคุ้มค่าในการดำเนินการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่องและจริงจัง ควบคู่กับการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เกี่ยวกับข้อบังคับในการใช้รถใช้ถนนให้เกิดความปลอดภัย					
26	มีการใช้สื่อท้องถิ่น หรือความร่วมมือระหว่างองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นกับสื่อมวลชนในพื้นที่เพื่อการป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพ					

ข้อ ที่	ข้อความ	ระดับผลสัมฤทธิ์				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
27	มีเป้าหมายในการบูรณาการความร่วมมือกับภาคีเครือข่ายในการรณรงค์สร้างความรู้ความเข้าใจ ความตระหนัก และจิตสำนึกความปลอดภัยทางถนน					
28	มีเป้าหมายในการผลักดันให้บรรจุเรื่อง “วินัยจราจร” หรือ “ความปลอดภัยทางถนน” ไว้ในหลักสูตรการศึกษา					
29	มีเป้าหมายในการสร้างองค์ความรู้ หรือความร่วมมือใหม่ ๆ เพื่อพัฒนาการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพ					
30	หน่วยงานมีการประเมินผลสัมฤทธิ์ในการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง					

ตอนที่ 3 ปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอคูโหลก จังหวัดนราธิวาส

คำชี้แจง โปรดอ่านข้อความต่อไปนี้อย่างละเอียด และ โปรดพิจารณาข้อความต่อไปนี้ว่า ท่านมีความคิดเห็นอยู่ในระดับใด แล้วเขียนเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่าน เพียงข้อละหนึ่งคำตอบ

ข้อ ที่	ข้อความ	ระดับความคิดเห็น				
		เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่ เห็นด้วย	ไม่ เห็นด้วย อย่างยิ่ง
	บุคลากร					
1	จำนวน อปพร. ในสังกัดของท่านมีเพียงพอต่อการปฏิบัติงาน					
2	อปพร. ในสังกัดของท่านมีความรู้ความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ของตนเป็นอย่างดี					
3	อปพร. ในสังกัดของท่านมีการแบ่งหน้าที่ในการปฏิบัติงานอย่างชัดเจน					

ข้อ ที่	ข้อความ	ระดับความคิดเห็น				
		เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่ เห็นด้วย	ไม่ เห็นด้วย อย่างยิ่ง
4	อปพร. ในสังกัดของท่านปฏิบัติตามคำสั่งและระเบียบวินัยของหน่วยงานอย่างสม่ำเสมอ					
5	อปพร. ในสังกัดของท่านมีความกระตือรือร้นในการปฏิบัติงานอย่างสม่ำเสมอ					
	เครื่องมือและอุปกรณ์ต่างๆ					
6	อปพร. มีทักษะในการใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ และยานพาหนะต่างๆ ด้วยความชำนาญ					
7	เครื่องมือ อุปกรณ์ และยานพาหนะต่างๆ อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งานเสมอ					
8	เครื่องมือ อุปกรณ์ และยานพาหนะต่างๆ มีจำนวนเพียงพอต่อการใช้งาน					
9	เครื่องมือ อุปกรณ์ และยานพาหนะต่างๆ เหมาะสมกับประเภทงานของ อปพร.					
10	เครื่องมือ อุปกรณ์ และยานพาหนะต่างๆ มีการจัดทำทะเบียนคุมพัสดุและมีแผนปฏิบัติการซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ					
	การจัดสรรงบประมาณและทรัพยากร					
11	ศูนย์ อปพร. กลางมีการสนับสนุนงบประมาณ วัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ รวมถึงทรัพยากรต่างๆ					
12	งบประมาณและทรัพยากรต่างๆ เพียงพอต่อความจำเป็นในการปฏิบัติงาน					
13	การจัดสรรงบประมาณและทรัพยากรเป็นไปตามระเบียบฯ ข้อบังคับ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง					
14	การจัดสรรงบประมาณและทรัพยากรต่างๆ เป็นไปด้วยความโปร่งใส					
15	การจัดสรรงบประมาณและทรัพยากรต่างๆ ตรงกับความต้องการและเกิดประโยชน์สูงสุดกับประชาชน					

ข้อ ที่	ข้อความ	ระดับความคิดเห็น				
		เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่ เห็นด้วย	ไม่ เห็นด้วย อย่างยิ่ง
	กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง					
16	กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางท้องถนนมีความเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน					
17	กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางท้องถนนมีความทันสมัย และมีมาตรฐานสากล					
18	อปพร. ควรวางแผน หรือปฏิบัติงานร่วมกันกับฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายและระเบียบความปลอดภัยทางท้องถนนอย่างสม่ำเสมอ					
19	อปพร. ควรทบทวนกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางท้องถนนอย่างสม่ำเสมอ เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติงาน					
20	ท่านคิดว่าการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังและต่อเนื่องจะช่วยลดอุบัติเหตุทางถนน					
	การวางแผน					
21	มีการวางแผนการปฏิบัติงาน เช่น ปฏิทินความปลอดภัยทางถนน แนวทางการขับเคลื่อน การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เป็นต้น					
22	แผนการปฏิบัติงานมีการอธิบายแนวทางในการปฏิบัติงานอย่างชัดเจน					
23	มีการวางแผนปฏิบัติงานของ อปพร. จากปัญหาที่เกิดขึ้นตามความเป็นจริง					
24	มีการจัดลำดับความสำคัญของปัญหาที่เกิดขึ้นเพื่อใช้ประกอบการวางแผนการปฏิบัติงาน					
25	แผนการปฏิบัติงานของ อปพร. มีความสอดคล้องกับสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนน					

ข้อ ที่	ข้อความ	ระดับความคิดเห็น				
		เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง
	การประสานงาน					
26	การกำหนดรูปแบบการทำงานร่วมกันของ เจ้าหน้าที่แต่ละระดับ จะทำให้การปฏิบัติงาน ราบรื่น					
27	การประสานงานร่วมกันระหว่าง อปพร. กับภาคี เครือข่าย จะเป็นประโยชน์ในการจัดการด้านความ ปลอดภัยทางถนน					
28	ควรมีการประสานงานให้องค์กรอื่น หรือองค์กร เอกชนมีส่วนร่วมในการจัดการด้านความปลอดภัย ทางถนน					
29	ควรให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการจัดการด้าน ความปลอดภัยทางถนน เช่น การจัดเวทีประชาคม					
30	การประสานงานระหว่างศูนย์ อปพร. ต่างๆ ต้องปฏิบัติตามลำดับขั้นตอนในการปฏิบัติงาน					
	การประชาสัมพันธ์					
31	ควรมีการประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัย ทางถนน ผ่านสื่อต่างๆ เช่น สิ่งพิมพ์ วิทยุ เคเบิล ท้องถิ่น หรืออินเทอร์เน็ต เพื่อสร้างความรู้ ความเข้าใจให้กับประชาชนในท้องถิ่น					
32	ควรมีการจัดกิจกรรมรณรงค์ส่งเสริมให้ประชาชน มีความรู้ความเข้าใจด้านความปลอดภัยทางถนน					
33	ควรมีการจัดเวทีเสวนาเกี่ยวกับความปลอดภัย ทางถนนให้กับประชาชน เพื่อช่วยประชาสัมพันธ์ การปฏิบัติงานของ อปพร.					

ข้อ ที่	ข้อความ	ระดับความคิดเห็น				
		เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง
34	ควรรายงานข่าวสถิติอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสำคัญ เช่น ปีใหม่หรือสงกรานต์ จะช่วยลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนได้					
35	ศูนย์ อปพร.ของเทศบาล/อบต. ควรมีทีมงานประชาสัมพันธ์ เพื่อสื่อสารเรื่องราวต่างๆสู่สาธารณะ					
การติดตามประเมินผล						
36	หน่วยงานของท่านมีการกำหนดเป้าหมาย หรือตัวชี้วัดการปฏิบัติงาน เพื่อให้ อปพร. ทราบถึงเป้าหมาย หรือวัตถุประสงค์ในการปฏิบัติงาน					
37	หน่วยงานของท่านมีการติดตามและประเมินผล การปฏิบัติงานของ อปพร. อย่างสม่ำเสมอ					
38	หน่วยงานของท่านมีการติดตามและประเมินผลของโครงการ/แผนงาน/กิจกรรมต่างๆ ของ อปพร. ตามกำหนดเวลาในแผนการปฏิบัติงาน					
39	หน่วยงานของท่านมีการติดตามและประเมินผล การปฏิบัติงานของ อปพร. ตรงตามเป้าหมายและวัตถุประสงค์ในการปฏิบัติงาน					
40	ท่านคิดว่าผลการประเมินผลการทำงานของ อปพร. จะเป็นเครื่องมือสำคัญในการปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น					

ข้อ ที่	ข้อความ	ระดับความคิดเห็น				
		เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง
	การวิจัยพัฒนาและการถ่ายทอดความรู้					
41	หน่วยงานของท่านมีการพัฒนาทักษะความเชี่ยวชาญของ อพปร. ด้านความปลอดภัยทางถนน					
42	หน่วยงานของท่านมีการพัฒนากลยุทธ์ในการแก้ไขการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน					
43	หน่วยงานของท่านควรมีการสนับสนุนเพื่อพัฒนาองค์ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน					
44	หน่วยงานของท่านควรมีการถ่ายทอดความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนให้ อพปร.					
45	หน่วยงานของท่านควรมีการพัฒนาองค์ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน โดยการเทียบเคียงจากหน่วยงานอื่นที่มีการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนที่ดีเยี่ยม					

ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะแนวทางในการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มผลสัมฤทธิ์การจัดการความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนราธิวาส

คำชี้แจง โปรดระบุข้อเสนอแนะในการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มผลสัมฤทธิ์การจัดการความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนราธิวาส ตามความคิดเห็นของท่านในแต่ละด้าน ดังนี้

1. บุคลากร

ข้อเสนอแนะ

.....

.....

.....

.....

2. เครื่องมือและอุปกรณ์ต่างๆ

ข้อเสนอแนะ

3. การจัดสรรงบประมาณและทรัพยากร

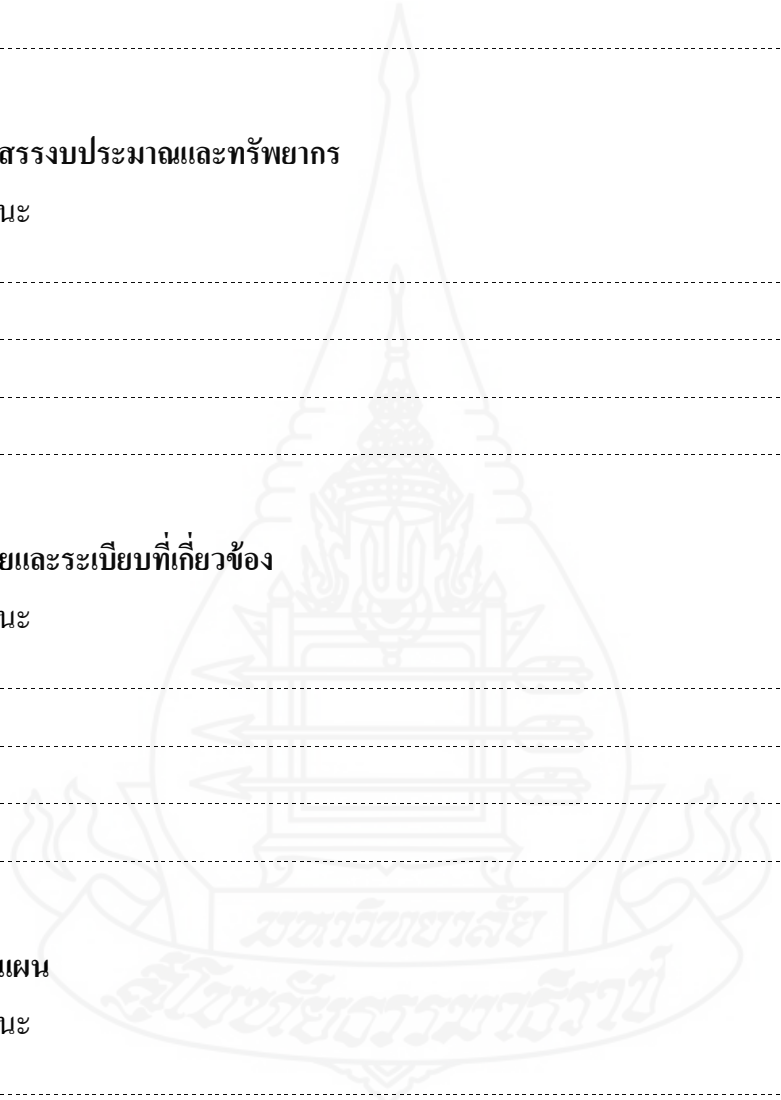
ข้อเสนอแนะ

4. กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง

ข้อเสนอแนะ

5. การวางแผน

ข้อเสนอแนะ



6. การประสานงาน

ข้อเสนอแนะ

7. การประชาสัมพันธ์

ข้อเสนอแนะ

8. การติดตามประเมินผล

ข้อเสนอแนะ

9. การวิจัยพัฒนาและการถ่ายทอดความรู้

ข้อเสนอแนะ

****ผู้ศึกษาขอขอบพระคุณสำหรับความร่วมมือที่ท่านตอบแบบสอบถามเป็นอย่างดี****



ภาคผนวก ข
แบบสัมภาษณ์เพื่อการศึกษา

แบบสัมภาษณ์

ปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน
ของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโข-ลก จังหวัดนราธิวาส

แบบสัมภาษณ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาค้นคว้าอิสระ ตามหลักสูตรปริญญา
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต แขนงวิชาบริหารรัฐกิจ สาขาวิชาวิทยาการจัดการมหาวิทยาลัย
สุโขทัยธรรมมาธิราช โดยขอความอนุเคราะห์ท่านตอบแบบสัมภาษณ์ทุกข้อจากความรู้สึกที่แท้จริง
คำตอบของท่านทุกข้อมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง และจะถูกปิดเป็นความลับ

คำชี้แจง

1. แบบสัมภาษณ์นี้ จัดทำขึ้นเพื่อเป็นเครื่องมือสำหรับการเก็บรวบรวมข้อมูล
การศึกษาปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัย
ทางถนนของอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน อำเภอสุโข-ลก จังหวัดนราธิวาส
2. แบบสัมภาษณ์นี้แบ่งออกเป็น 3 ตอน ประกอบด้วย
 - ตอนที่ 1 คำถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไป
 - ตอนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของ
อำเภอสุโข-ลก จังหวัดนราธิวาส
 - ตอนที่ 3 คำถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์
การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโข-ลก จังหวัดนราธิวาส
3. ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ในครั้งนี้ จะนำเสนอข้อมูลในภาพรวมไม่ก่อให้เกิด
ความเสียหายแก่ผู้ตอบแบบสัมภาษณ์แต่อย่างใด และจะนำไปใช้ประโยชน์สำหรับการศึกษาใน
ครั้งนี้เท่านั้น

ขอขอบพระคุณทุกท่านที่เสียสละเวลาในการตอบแบบสัมภาษณ์ชุดนี้

นางสุทิสรา ไชยทวิวงศ์

นักศึกษาระดับปริญญาโท มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช

ตอนที่ 1 คำถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไป

1. ชื่อผู้ให้สัมภาษณ์
2. ตำแหน่ง
3. ประสบการณ์ในการทำงาน
4. สังกัด

ตอนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับผลสัมฤทธิ์การจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย
จังหวัดนราธิวาส

1. ด้านการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน

ความคิดเห็น

.....

.....

.....

2. ด้านการจัดการในภาวะฉุกเฉิน

ความคิดเห็น

.....

.....

.....

3. ด้านการฟื้นฟูให้มีสภาพที่ดีกว่าและปลอดภัยกว่าเดิม

ความคิดเห็น

.....

.....

.....

ตอนที่ 3 คำถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านการบริหารจัดการที่มีความสัมพันธ์กับผลสัมฤทธิ์การจัดการ
ด้านความปลอดภัยทางถนนของอำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา

1. บุคลากร

ความคิดเห็น

2. เครื่องมือและอุปกรณ์ต่างๆ

ความคิดเห็น

3. การจัดสรรงบประมาณและทรัพยากร

ความคิดเห็น

4. กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง

ความคิดเห็น



5. การวางแผน

ความคิดเห็น

6. การประสานงาน

ความคิดเห็น

7. การประชาสัมพันธ์

ความคิดเห็น

8. การติดตามประเมินผล

ความคิดเห็น

9. การวิจัยพัฒนาและการถ่ายทอดความรู้

ความคิดเห็น

****ผู้ศึกษาขอขอบพระคุณในความร่วมมือนที่ท่านตอบแบบสัมภาษณ์เป็นอย่างดี****



ภาคผนวก ค
รายนามผู้ให้สัมภาษณ์

รายนามผู้ให้สัมภาษณ์

1. ชื่อ-นามสกุล นายกิตติศักดิ์ จิตรพิวัต
ตำแหน่ง เจ้าพนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
อายุ 54 ปี
ประสบการณ์ในการทำงาน 22 ปี
สังกัด เทศบาลเมืองสุโขทัย
2. ชื่อ-นามสกุล นายทิพนันท์ นิลโอภา
ตำแหน่ง เจ้าพนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
อายุ 36 ปี
ประสบการณ์ในการทำงาน 6 ปี
สังกัด เทศบาลตำบลป่าเสม็ด
3. ชื่อ-นามสกุล นายพินันท์ หัตถกิจนิกร
ตำแหน่ง เจ้าพนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
อายุ 49 ปี
ประสบการณ์ในการทำงาน 6 ปี
สังกัด องค์การบริหารส่วนตำบลมูโนะ
4. ชื่อ-นามสกุล นางวรรณมา บุญนิแล
ตำแหน่ง ผู้อำนวยการกองสวัสดิการสังคม
อายุ 49 ปี
ประสบการณ์ในการทำงาน 12 ปี
สังกัด องค์การบริหารส่วนตำบลปุโยะ

ประวัติผู้ศึกษา

ชื่อ	นางสุทิสรา ไชยทวิวงศ์
วัน เดือน ปีเกิด	29 มีนาคม 2522
สถานที่เกิด	อำเภอสุโขทัย โท-ลก จังหวัดนครราชสีมา
ประวัติการศึกษา	วิทยาศาสตร์บัณฑิต (สถิติ) มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ พ.ศ. 2544
สถานที่ทำงาน	37/12 ซอย 4 ถนนทรายทอง 4 อำเภอสุโขทัย โท-ลก จังหวัดนครราชสีมา 96120
ตำแหน่ง	ธุรกิจส่วนตัว

